

SZKWAŁ



ROK V
LIPIEC

NR
193

Kronika miesięczna

„Dar Pomorza“ odpoczywa. Znow powrócił z ośmiomiesięcznej podróży ćwiczebnej statek szkolny „Dar Pomorza“.

Odchodząc z Gdyni w swój szkolny rejs, „Dar Pomorza“ zabrał na swym pokładzie przeszło 60 młodych cywilów, kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej, a powrócił z zahartowanym, zdyscyplinowanym zespołem uczniów Szkoły Morskiej. Każda bowiem podróż kandydacka decyduje o przyjęciu do Szkoły Morskiej. Zwykle pewna ilość kandydatów odpada, jako element nie nadający się do przyszłej służby oficera marynarki handlowej, tym razem komisja okrętowa uznała wszystkich za nadających się do zawodu marynarskiego.

Trasa ostatniego rejsu „Daru Pomorza“ była następująca: Gdynia — St. Thomas — kanał Panamski — Balbao — wyspy Galapagos — Tahity. Z Tahity wokół Przylądka Hoorn do Buenos Aires, skąd do Gdyni z krótkim postojem w Kopenhadze.

Ostatni rejs „Daru Pomorza“ ma szczególne znaczenie w historii naszego pojawiania się na wodach świata.

Statek szkolny opłynął Cap Hoorn! Fakt ten budzi respekt i szacunek u każdego żeglarza świata, gdyż wraz ze słowem Cap Hoorn w świadomości żeglarza wiąże się obraz dramatycznych chwil statków i ludzi, przeżytych w tej części mórz świata.

O przejściu „Daru Pomorza“ przez Cap Hoorn zamieszczamy specjalny artykuł. W tym miejscu, notując ten fakt, chcielibyśmy wyrazić swą radość z wielkiego sukcesu naszej bandery, a jednocześnie złożyć najserdeczniejsze wyrazy uznania dla komendanta statku, kpt. Konstantego Maciejewicza, dla oficerów, załogi i uczniów — za przysporzenie blasku naszej banderze.

Teraz „Dar Pomorza“, spracowany długą żeglugą odpoczywa w porcie gdyńskim.

W połowie lipca statek rozpocznie krótkie podróże po Bałtyku, a w jesieni odejdzie znow z kandydatami w ćwiczebny rejs.

* * *

M/s „Pionier“. Niedawno, bo niespełna dwa lata temu radował nas fakt powstania nawskroś prywatnego towarzystwa okrętowego „Pionier“, które nabyło statek motorowy m/s „Pionier I“.

Z wielką uwagą śledziliśmy rejsy „Pioniera I“ — a jednocześnie niepokojem napelniały nas tarapaty, w jakich znajdował się ów statek.

Oto dziś mamy do zanotowania smutny fakt: m/s „Pionier I“ został sprzedany z licytacji. To smutne wydarzenie nabiera tym szczególniejszego wyrazu, gdy weźmiemy pod uwagę, że towarzystwo okrętowe „Pionier“ było rezultatem inicjatywy prywatnej młodych.

* * *

Bandera na maszt! Po raz piąty w dziejach jachtingu morskiego Akademickiego Związku Morski organizuje obozy wyszkolenia żeglarskiego na morzu, w Jastarni.

Tegoroczny sezon żeglarski AZMu rozpoczyna się w warunkach nawskroś zmienionych. Zamiast dawnych namiotów, rozbijanych na jastarniejskich wydmach — uczestnicy obozu mieszkać będą w nowoobudowanych pomieszczeniach, zaopatrzonych we wszelkie niezbędne do życia obozowego — urządzenia.

Wyszkolenie żeglarskie ma również większe szanse sukcesów — bowiem tabor został znacznie powiększony.

W zagranicznych rejsach szkolnych AZM-u wezmą udział następujące jachty: „Jurand“, „Wojewoda Pomorski“, „Krzysztof Arciszewski“, przy czym

zaznaczyć należy, że dwa z nich, „Jurand“ i „Krzysztof Arciszewski“ prawie bez przerwy będą w podróżach zagranicznych.

Reszta jachtów AZMu — „Swarożyc“, „Szkwał“, „Poświsł“ będą używane do szkolenia wstępnego, na wodach terytorialnych.

Wskutek zwiększenia się flotyli azetemowej zmienił się również sposób szkolenia żeglarskiego — zyskał znacznie szersze ramy. Istota szkolenia, jak również idea obozów pozostała ta sama. I na ten punkt programu obozów AZMu należy zwrócić szczególną uwagę.

Obozy Akademickiego Związku Morskiego nie są imprezą wypoczynkową. Celem ich jest nie tylko wyszkolenie żeglarskie, lecz zapoznanie uczestników obozu z szeregiem żywotnych spraw morza i kolonii. Dlatego też po każdym obozie AZMu przybywa nowy zespół młodych akademików, z zapalem zabierających się do pracy nad poznawaniem życia morskiego i możliwości zawodowych w płaszczyźnie tych problemów.

Ciekawi nas tylko, czy w innych ośrodkach wyszkolenia żeglarskiego znajdzie się również miejsce nie tylko na naukę o sztuce żeglowania, lecz także na budzenie znajomości spraw wiążących się z tak mało znaną wśród naszej młodzieży dziedziną różnych frachtów morskich, konosamentów — słowem tych wszystkich problemów, od których zależy nasza pozycja w świecie narodów morskich.

Jacht „Zawisza Czarny“ już pod żaglami. Już 15 czerwca szkuner harcerek „Zawisza Czarny“ rozpoczął swe podróże zagraniczne pierwszym rejsiem ćwiczebnym, zabierając na swym pokładzie przeszło 80 osób, w tej liczbie 26 oficerów służby czynnej różnych rodzajów broni oraz około 20 harcerzy.

Trasa podróży ćwiczebnej „Zawiszy Czarnego“ prowadzi: Visby na wyspie Gotland — Kalmar — Gdynia.

Szkuner wraca do Gdyni na okres Tygodnia Morza, poczym w pierwszych dniach lipca odejdzie w dalszy rejs.

Szkunierem harcerek „Zawisza Czarny“ dowodzi w dalszym ciągu gen. Mariusz Zaruski.

Szkola handlu morskiego w Gdyni. Z prawdziwą radością notujemy kilka szczegółów o Koedukacyjnym Liceum Handlowym w Gdyni. Liceum posiada kurs dla specjalizacji w handlu morskim, do którego przyjmuje młodzież po ukończeniu gimnazjum nowego typu. Program nauki obejmuje przedmioty z zakresu wiadomości ogólno-handlowych i handlowo-morskich, przyczym specjalną uwagę poświęca się językom obcym.

Celem nauki Liceum Handlowego w Gdyni jest przygotowanie młodych nie tylko do pracy na terenie Gdyni, lecz również w ośrodkach przemysłowo-handlowych zaplecza Polski i terenów ekspansji polskiej za granicą.

Dlatego też obok przygotowania teoretycznego do pracy, Liceum zapoznaje swych uczniów ze stroną praktyczną pracy handlowej w porcie. Realizuje to zarówno przez zapoznanie młodzieży z życiem portu w Gdyni i Gdańsku oraz za granicą, jak również przez wakacyjne praktyki w przedsiębiorstwach portowych.

W przyszłości sprawie tej poświęcimy znacznie więcej uwagi. Na razie musimy poprzestać na tej krótkiej notatce informacyjnej, z myślą, że zainteresuje ona pragnących poświęcić się realnej pracy morskiej. O bliższe informacje prosimy zwracać się: Gdynia, ul. Morska 79, 2-klasowe Koedukacyjne Liceum Handlowe z III klasą dla specjalizacji w handlu morskim.

SZKWAŁ

Nr 7

LIPIEC

1937

Z numerem bieżącym naszego pisma, rozpoczynamy nowy okres wydawniczy.

„Szkwał“, przesyłany dotychczas bezpłatnie członkom popierającym LMK, płacącym 50 gr składki miesięcznej, otrzymywać będą tylko ci, którzy wpłacą prenumeratę w wysokości 50 gr miesięcznie — 6 zł — rocznie.

Zmieniły się wskutek tego formy pracy naszego wydawnictwa, — nie zmieniła się natomiast zasadnicza linia ideowa pisma, jaka zarysowała się już kilka lat temu, w okresie gdy „Szkwał“ został powołany do życia.

W dalszym ciągu głównym celem naszych wysiłków, najgłębszą troską będzie młodzież akademicka i gimnazjalna, której ukazywać

pragniemy szerokie horyzonty pracy na morzu.

Zresztą z dotychczasowych serdecznych kontaktów z czytelnikami naszego pisma wiemy, iż wokół nas grupuje się nie tylko młodzież, lecz wszyscy ci, których interesuje wszelki wysiłek zmierzający do realizowania jednego z najważniejszych zagadnień społecznej rzeczywistości — wychowania morskiego.

Dlatego też sądzimy, iż grono czytelników naszego pisma, których traktujemy jako współrealizatorów wytkniętych zadań wychowawczych, będzie z miesiącem każdym wzrastać.

Łopot stawianych żagli

Dla żeglarza stawianie żagli na jachcie jest jedną z najradośniejszych chwil. Łopot płócien żagli, wciągniętych na maszt, jest najpiękniejszą dla ucha melodią, mówiącą o spełnionym pragnieniu, o pełnej obietnicy perspektywie odjazdu.

Conrad w tej żeglarskiej czynności na jachcie widzi cechy odlotu — podnoszenia skrzydeł. Mówi, że: „stawianie żagli na jachcie podobne jest bardziej niż na innych statkach do rozwijania skrzydeł u ptaka, a lekkość, z jaką jacht się porusza, stanowi rozkosz dla oczu. Te statki są morskimi ptakami, których pływanie jest podobne do lotu i przypomina raczej naturalną funkcję, niż posługiwanie się narzędziami, wymyślonymi przez człowieka“.

Obraz ten wyrasta w naszej świadomości i słowa wydobywają się z pamięci — jako symbol niewątpliwego rozwijania skrzydeł do odlotu w regiony naszych obowiązków i zadań, wypływających właśnie ze społecznego objawu zainteresowania sportem żeglarskim.

Już wszystko co ma cechy użyteczności żeglarskiej spłynęło na wodę i w dni pomyślnej bryzy aż oczy bołą od białych punktów żagli, rozsypanych na wodach terytorialnych, lub serce mocniej wali z radości widoku jachtu polskiego, zagubionego gdzieś na Bałtyku, w swej podróży do gościny Szwedów, Finów. czy Duńczyków.

Budzi się w nas nastrój łopotu podniesionych żagli, nastrój oczekiwania rzeczy nowych, a ważnych, pragnienie realizowania rzeczy wielkich a koniecznych.

Wiąże się to wszystko w sens słów znanych, słów mocnych, mówiących o wychowywaniu człowieka morza, przekształcania lekkości lądowej — na zdecydowaną moc i pewność ludzi, pachnących wiatrem i solą.

Powstaje wiara, że ci młodzi ludzie na drewnianych pokładach dotkną się dalekich horyzontów, zachlęsną się wielkością i bezmiarą natury, a do swych domów, do pracy przywiozą z dalekich rejsów uśmiech skandynawskiej prostoty, świeżość nowych myśli, pragnień, że zbudzi się w nich niepokój zdobywania i niespożywania.

Takie są co roku nasze myśli i pragnienia, zbudzone łopotem wciągniętych żagli.

Pod tym górnym regionem naszych pragnień — przewala się, jak chmura szara, skłębiona — rzeczywistość ciężka od faktów. Narastają one z roku na rok, podkreślają coraz większą rozbieżność między słowem a faktem.

I oto zarysowała się sprawa zasadnicza. Sport żeglarski, mimo swych walorów wychowawczych, nie stał się w warunkach u nas obserwowanych czynnikiem par excellence — wychowującym. Bo trudno sobie wyobrazić, aby podczas rejsu zagranicznego z Gdyni na

Bornholm lub nawet do Sztokholmu czy Kopenhagi — można przekształcić psychikę lądowca na człowieka morza.

Na to składa się przecież długi ciąg dni mordegi, trudu marynarskiego, rezultat uważnej obserwacji nie tylko cech ruchliwej natury morza, lecz oblicza napotykanych portów, krajów, ludzi. Jest to wreszcie rezultat doświadczenia i ta odrębna mądrość ludzi morza, powstająca przez ciągłe obcowanie z naturą.

Przypuszczam, że jest to zjawisko zbyt zrozumiałe, a jednocześnie wystarczająco jasne dla sformułowania sądu, że sport żeglarski spełni swą wychowawczą, w skromnych zresztą granicach, rolę wtedy, gdy zostanie scharmonizowany z czynnikiem o innym wymiarze, lecz leżącym w tej samej płaszczyźnie ducha i pragnień.

Wspominałem już o tym w artykule pt. „Frachty i jachty“ — pragnę jeszcze w obliczu rozpoczynającego się sezonu żeglarstwa morskiego do tej sprawy powrócić.

Akcje wychowywania młodzieży przez sport żeglarski, przez obozy i ośrodki morskie — należy rozumieć, jako urabianie w młodzieży lądowej światopoglądu morskiego, nie tylko przez budzenie w nich ambicji żeglarskiej, ale przez jednoczesne dostarczanie im pewnej realnej strawy w postaci ukazywania im morza, nie jako romantycznego żywiołu, lecz dziedziny frachtów, konosamentów — słowem przestrzennego terenu pracy, dostępnego dla każdej przedsiębiorczej i odpowiednio przygotowanej jednostki.

Nie chodzi tutaj o zatrucie wypoczynku wakacyjnego piłowaniem zawitych problemów gospodarczych, przytłaczaniem balastem wiadomości propagandowych.

Morze i porty — to wielka i mądra księga, w której uważne młode oczy łatwo odnaleźć mogą wiele nieznanych i absorbujących myśli. Trzeba je nauczyć patrzeć. I w tym kryje się mądrość i istota wychowywania młodego człowieka dla spraw morza.

Początek jest już zrobiony. W obozach Akademickiego Związku Morskiego w Jastarni rok rocznie młodzi akademicy obok wgłębiania się w arkana sztuki żeglarskiej — zapoznają się z dziedziną różnych spraw handlu morskiego, właściwościami portów — ba nawet mówi się tam o problemach kolonialnych.

Może oko krytyka dostrzeże w tym podawaniu suchych wiadomości akademikom-żeglarzom o morzu szereg niedokładności, braków. Być może, że istnieją jeszcze luki, lecz nie można zapominać, że organizacja ta działa w osamotnieniu, szczególnie gdy chodzi o tego rodzaju realizację spraw wychowania morskiego.

I wydaje się, że w okresie kilkunastoletniej „miłości morza“, gdy się dużo mówi

o „młodych wilkach morskich“ i ich żeglarskich sukcesach, gdy wreszcie sprawie wychowania morskiego poświęca się dużo pieśni publicznych — to atmosfera już całkowicie stała się dojrzałą — do wejścia w głąb tej sprawy i stworzenia morskiego systemu wychowawczego, opartego na swoich wzorach, będących wyrazem naszych potrzeb. Jest to niewątpliwie równie pilny i ważny program do wspólnego opracowania przez władze morskie, oświatowe i sportowe, jak cały szereg pokrewnych celem — potrzeb wychowawczych.

Opieranie się bowiem na wzorach jachtingu obcych państw morskich nie znajduje żadnego uzasadnienia w dziedzinie naszych potrzeb morskich. Potrzeba nam raczej ludzi słabo trzymających rumpel w garści, lecz pewnie i uparcie garnących się do spraw morza, materializującego się w kolumny liczb, handlowych pozycji, nowych statków i linii okrętowych.

Corocznie w okresie uroczystości „Tygodnia Morza“ odsłaniają się społeczeństwu nowe sprawy, nabrzmiałe od mocy żywotnej sprawy ważne i konieczne.

Rozwiązanie ich leży nie w entuzjastycznym nastroju tłumnych rzesz, mocnych słów i hasła, lecz w stałej uważnej pracy, w rozszerzaniu kręgu ludzi pracujących.

„Chcemy silnej floty i kolonii“ — oto hasło, myśl naczelną tegorocznych uroczystości „Tygodnia Morza“. Nieskończenie szeroki jest zakres rzuconej myśli, nieskończenie długi i trudny okres jej realizowania.

Nie ważne jest czy tłumy młodzieży będą w czasie „Tygodnia Morza“ publicznie manifestować na rzecz tego hasła, lecz konieczne dla jego wykonalności, by znalazło się ono w promieniu ciepła młodych serc, by stało się przedmiotem tęsknot ducha i myśli młodych. Właściwie to nie ma na terenie pracy morskiej — starych i młodych. Cenzus wieku traci tu swe wszechwładne prawa. Wszyscy jesteśmy w sensie swego doświadczenia jednakowo młodzi i niewyrobieni, jednakowo w rozwoju tych spraw początkujący, z tą jedynie różnicą, że w perspektywie przyszłości mocniej zarysowuje się rola młodzieży.

Stąd jednocześnie wypływa stwarzanie takich form pracy wychowawczej, które pozwoliłyby na możliwie szybkie osiągnięcie jej rezultatów.

Lopot stawianych co roku żagli na jachtach, w okresie szkolenia żeglarskiego młodzieży — budzi nie tylko dreszcz radosnego wzruszenia z gromadnego wychodzenia młodzieży na morze, lecz rodzi uczucie niepokoju, czy wartość tego żeglarskiego zapału, przepuszczona przez filtr analizy — da się określić miarą prawdziwych korzyści, jakie człowiek zdobywa przez obcowanie z morzem?

Stanisław Zadrożny

Kolegium handlu morskiego*)

W dalszym ciągu dyskusji, jaką pismo nasze rozpoczęło na temat praktycznego przygotowania młodych do pracy morskiej — drukujemy artykuł, nadesłany nam przez jednego ze znawców handlu morskiego. Redakcja

Jak każda dziedzina życia, morze również potrzebuje swych ludzi, potrzebuje wykwalifikowanych sił, zdolnych do pracy w nowych warunkach. Nie trzeba nam powtarzać, że to, co inni od lat uprawiali, my w krótkim stosunkowo czasie musieliśmy opanować, przystosować i przetrwać. Ta praca, wymagająca ustawicznego wysiłku, trudna, nieschematyczna, gdzie każdy prawie krok następcza inne możliwości, nowe komplikacje, wymaga ludzi doświadczonych, energicznych i chętnych, wymaga może jeszcze więcej umiejętności, niż romantycznych porywów, zapału i ukochania morza.

Jednak, mimo szeroko głoszonych haseł, ogół społeczeństwa mało ma zrozumienia dla tych pracowników morza, nie zdaje sobie sprawy, jak dalece odębna od biurkowego załatwiania spraw jest ta praca, pełna nieprzewidzianych okazji i możliwości.

Zasadniczo, mówiąc o ludziach, związanych z handlem morskim, każdy laik wspomina wspaniałe gmachy Szkoły Morskiej, statki handlowe i podróże „Daru Pomorza“. A przecież poza tą warstwą ludzi, zajmujących lub przygotowujących się do pracy na morzu, istnieją rzesze pracowników lądowych, trudniących się może tą nie tyle, wedle powszechnego mniemania, romantyczną stroną handlu, czy też transportu morskiego; istnieją przecież długie szeregi maklerów, spedytorów i kupców handlu morskiego, zgrupowanych w Gdyni, czy rozsiąanych po Polsce. Bo nie należy utożsamiać pracy w handlu czy też transportie morskim koniecznie z pobytem w Gdyni. (Główne biuro Linii Żeglugowych Gdynia—Ameryka, z Warszawy kieruje swym oddziałem w Gdyni).

Nie należy więc utożsamiać handlu i transportu morskiego jedynie ze statkami handlowymi, z wyszkoleniem ludzi morza, ale zając się też i ludźmi lądu. Państwowa Szkoła Morska dostarcza co roku praktycznie wyszkolonych pracowników morza, ale gdy chodzi o zastęp młodych handlowców, sprawa ma się inaczej. Wprawdzie istniejące w Polsce szkoły handlowe, w ramach swego wykształcenia poruszają sprawy morza, ale czy to wystarczy, by wyszkolić przyszłego pracownika? Czy najlepszy nawet wykładowca, poruszając sprawy teoretycznie, bez praktycznego z nimi zetknięcia potrafi dać dobry i dokładny obraz słuchaczowi, czy potrafi przygotować go do zawodu?

Wobec coraz większego rozwoju naszego handlu zagranicznego, a specjalnie morskiego, nie można spraw tych już traktować dorywczo; wszelka nieorganizowana pionierka musi ustąpić przemysłanemu i ułożonemu konsekwentnie postępowaniu. **Dzisiaj już nie tylko musimy zdobywać, ale utrzymywać i rozwijać!**

Dlatego coraz większe okazuje się zapotrzebowanie ludzi, którzy by na podkładzie ogólno-handlowego wykształcenia zaznajamiali się z praktyczną stroną handlu morskiego. Tą praktyczną szkołą handlową może być dla nas tylko Gdynia. Tu, gdzie trzyma się rękę na tętniącym nerwie naszej morskiej gospodarki, na żywym przykładzie, najlepiej można ugruntować teoretycznie wiadomości. Port

gdyniński stanowi żywy, wielki podręcznik handlowo-morski.

Za granicą, w zrozumieniu tego, najważniejszą szkołę handlowe zakładano właśnie w portach. Słynna antwerpska szkoła handlowa w swym programie obejmuje cały szereg przedmiotów, wiążących się ściśle z życiem portowym, które słuchacze mogą poznać na miejscu. Przez swe nastawienie handlowo-morskie stała się dziś najlepszą szkołą, dostarczającą licznych rzesz wyszkolonych pracowników. (W Gdyni blisko pół setki absolwentów). Szkoła ta, położona w porcie o starej tradycji morskiej, najbardziej może zbliżyć się do ideału szkoły handlowej, gdzie każde słowo przesiąka atmosferą portu, gdzie studium zająbia się z życiem, a liczne wycieczki, czy zwiedzania zaznajamiają słuchaczy z instytucjami, urządzeniami i ludźmi portu.

Z tych samych powodów włoska szkoła handlowa w Genui przewiduje specjalne studia w porcie. Francuskie studium istnieje w Marsylii.

Dlatego właśnie dziś, gdy się tyle mówi o polskim wyszkoleniu morsko-handlowym, powinno się zwrócić uwagę na to, że właśnie Gdynia w pierwszym rzędzie jest predestynowana, aby w niej powstało studium handlowo-morskie. Nie szkoła w całym tego słowa znaczeniu, ale studium stanowiące uzupełnienie nauk akademickich. Wiemy dobrze jak daleko czasem praktyka odbiega od książkowo-teoretycznych wykładów, jak czasem po ukończeniu studiów absolwent staje bezradny wobec rzeczywistości praktycznej. Dlatego też takie studium powinno stać się połączeniem **praktyki z teorią**. W tym celu należałoby pomyśleć o stworzeniu w Gdyni rocznego studium, jako uzupełnienia studiów handlowych na wyższych uczelniach. Po 2 do 3-letnim okresie studiów w wyższych szkołach handlowych, studenci zorientowani co do obranego kierunku, zapoznawaliby się wyłącznie ze sprawami handlu i transportu morskiego. Równocześnie połączenie studium z odbywaniem praktyk w poszczególnych firmach, umożliwiłoby związanie teorii z praktyką, rozszerzyłoby studia, oraz oparłoby je o realne podstawy.

Port gdyniński posiada już dziś doskonały sztab fachowców; należy sądzić, że niejednen z nich chętnie udzieliłby swych wiadomości praktycznych, poświęcając się pracy wyłącznie naukowej.

Poza tym jako uzupełnienie tych wykładów odbywałyby się seminaria, na których uczniowie zaznajamialiby kolegów z charakterem swej praktyki, pracą firmy i swymi spostrzeżeniami. Ze względu na różnorodność praktyk uczniów, reminiscencje te zaokrąglalyby całokształt studiów. Z góry należy być przygotowanym, że takie praktyki mogą być nie na rękę firmom, gdzie, niestety, praktykant jest najczęściej uważany za piąte koło u wozu; dla dobra jednakże całości Ministerstwo P. i H. czy Urząd Morski powinny użyć tu swych wpływów, z tym jednak, aby nie urazić naszych czynników samorządu handlowego, które mogły by niechętnie ustosunkować się do pewnego wkraczania władz w dziedzinie czysto handlowej. Należałoby się też liczyć z dużym utrudnieniem ze strony firm, które zresztą nieraz słusznie z punktu widzenia własnych interesów, niechętnie udzielają zasadniczych wiadomości z dziedziny swych specjalizacji, ze względu na nikłą jeszcze ilość firm morskich w Gdyni, a co za tym idzie wielką wartość praktycznych wiado-

*) Patrz artykuły w „Szkwałach“: Nr 1/37 Stanisława Zadrozno, „Złoty róg“, Nr 3/37 dr. Józefa Borowika „Po nitce do kłębka“, Nr 4/37 Stanisława Zadrozno „Morze jest gorzkie“ i W. J. L. „Człowiek morza“, Nr 5/37 dr. Józefa Borowika „Przy sposobie morskie“.

mości, czy opracowanego systemu biurowego. Firma prywatna obawiała się, że dany praktykant po nabyciu praktycznych wiadomości mógłby je zcedować na rzecz konkurencyjnej firmy, w której objąłby stałą pracę, w czym mógłby zaszkodzić interesom firmy, która go szkolila. Wobec dość zróżniczkowanej liczby firm w Gdyni, trudno by mówić o zaangażowaniu choćby nawet części sił praktykantów. Umiejętna więc i ostrożna akcja władz, z równoczesnym porozumieniem się z Izłą H. - P. była by najbardziej skuteczną. Wyższe studium handlowe, czy też w naszym rozumieniu jednoroczne kolegium handlowe, ma swoją istotną rację bytu tylko w porcie, który dzięki swej atmosferze, dzięki tysiącom ludzi morza i handlu przewijającym się tu, przez ciągle naoczne i bezpośrednie stykanie się z zagadnieniami morskimi, daje gwarancję, że człowiek, wychowany w takich warunkach, będzie najbardziej odpowiednim człowiekiem na swoim stanowisku.

Jako niezbędne uzupełnienie studium, byłoby odbywanie z ramienia firmy, w której słuchacz miałby praktykę, przynajmniej dwumiesięcznej praktyki zagranicznej, w jednej z instytucji, będącej w ścisłej łączności z daną firmą. Jedynie skuteczne bowiem może być polecenie prywatnej firmy polskiej, z którą jest zaprzyjaźniona dana firma zagraniczna przyjmująca praktykanta. Rekomendacja instytucji oficjalnej czy też półoficjalnej nasuwać może pewne zrozumiałe zresztą trudności, co uniemożliwiłoby praktykantom zdobycie wartościowych wiadomości. W ten sposób doszlibyśmy do rozwiązania jednej z największych bolączek naszego handlu morskiego.

Dotychczas w relacjach dalszych, w przeważnej mierze jesteśmy uzależnieni od pośrednictwa innych portów, jak Hamburg, Londyn czy Rotterdam, które w wielu kierunkach stanowią wprost niedający się ominąć filtr dla naszego eksportu dzięki swym szerokim stosunkom, rozwiniętym instytucjom i dokładnej znajomości rynków. To pośrednictwo stanowi nie małą przeszkodę w rozwoju polskiego handlu, dążeniem więc naszym powinno być usamodzielnienie się i ominięcie tego pośrednictwa, a to osiągnąć można jedynie przez praktyczne poznanie pracy wielkich przedsiębiorstw niemieckich czy angielskich.

I tu wysuwa się na pierwszy plan zagadnienie, które powinno najbardziej zaważyć na doborze kandydatów do studium — język. Po wyjściu ze szko-

ły handlowej, o ile ktoś ubocznie nie douczał się, nigdy nie opanuje należyte języka; na ten może najważniejszy i konieczny atut handlowy zbyt mało zwraca się uwagi. Język angielski, niezbędny w handlu morskim, jest pomijany często na rzecz francuskiego, odgrywającego tu przecież minimalną rolę; i w tym kierunku powinny pójść zasadnicze zmiany w naszym szkolnictwie, tak handlowym, jak i powszechnym. Jeśli mamy wyjść na szersze tory, musimy mieć możliwość dostosowania się do międzynarodowych stosunków handlowych, gdzie język angielski zasadniczą odgrywa rolę.

Praktyka w firmie obejmowałaby nie tylko pracę techniczno-biurową, ale również osobiste stykanie się z manipulacjami handlowymi. Celem ułatwienia w swych zaczątkach, podobne studium mogłoby mieć dla słuchaczy odpowiednie pomieszczenie, w którym, poza wykładami, uczniowie otrzymywaliby pełne utrzymanie, w ten sposób powstałoby kolegium handlowo-morskie.

Pracownicy z wyższym wykształceniem są na ogół niechętnie widziani w Gdyni, uważają tam, że tylko ten, kto od chłopca pracując, poznał wszystkie działy i agendy, stanowi dobry materiał urzędniczy. Zdanie to jedynie podkreśla znaczenie praktycznego przysposobienia zawodowego. Nie dorywcza miesięczna praktyka, ale choćby roczna praca, dająca możliwość poznania zakresu firmy, dająca możliwość wyszkolenia człowieka.

Tak więc wysunięty projekt studium dążyłby do zniwelowania i usunięcia istniejących dotychczas braków, do stworzenia ludzi morza — tej kadry pracowników lądowych.

W Gdyni otwiera się jeszcze wiele możliwości specjalizacyjnych. Port jest za mały. Z jego rozbudową związane jest zapotrzebowanie nowych sił. Ale nie czas teraz na dyletanckie próbowanie szczęścia, każde drobne niepowodzenie jest cofnięciem się wstecz, na które młody port gruntuje swe stanowisko nie może pozwolić. Musimy więc dążyć do stworzenia kadr praktycznie wyszkolonych pracowników, ludzi, którzy by mogli czynnie wejść w życie handlowo-morskie, podjąć się pracy ciężkiej, czasem niewdzięcznej, nie dla piękności romantycznej morza, ale w solidarnym poczuciu obowiązku pracy nad jego utrzymaniem, nad rozwojem tej młodej gałęzi rodzimej ekspansji.

Otwarcie kolegium handlu morskiego jest istotnie pozytywną drogą do należytego rozwiązania tego problemu.



Na „Darze Pomorza” przez Cap Hoorn



Komendant statku „Dar Pomorza” kpt. Konstanty Maciejewicz

Dnia 15 września 1936 r. wyruszył statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza” w swą następną podróż ćwiczebną. Tym razem celem podróży była słoneczna wyspa Tahiti. Droga prowadziła przez Kanał Panamski, a potem, po kilkudniowym postoju w Papeete, dookoła Przylądka Hoorn do Buenos Aires. Oczywiście kulminacyjnym punktem podróży z punktu widzenia fachowego, było okrążenie sławnego w świecie morskim ze swej grozy, Przylądka Hoorn.

Podróż przez Ocean Atlantycki minęła pod znakiem pięknej pogody i słońca, pod wrażeniem łagodnie wiejącego passatu. O Cap Hoorn'ie nikt nie myślał, nikt nie mówił.

Po przejściu Kanału Panamskiego, gdy „Dar Pomorza” znowu wpłynął na wody Oceanu Spokojnego, pierwszy raz padły słowa: „Cap Hoorn”. Odtąd można je było słyszeć częściej. Bo to i ster należałoby przenieść nieco bliżej śródkręcia, i pomyśleć o przystrojeniu przedniej kabiny nawigacyjnej, aby przetransportować do niej chronometry, mapy, sekstansy i t. d. Wreszcie starszy oficer zaczął się krzątać koło starych lin okrętowych, aby wykonać siatkę ochronną, celem zabezpieczenia inwentarza i ludzi od zmycia za burtę — słowem, zaczęto myśleć o przygotowaniu statku do złej pogody.

Jednak naprawdę poważnie zaczęliśmy myśleć o zbliżającym się z każdą chwilą Przylądku, dopiero po opuszczeniu gościnnego Tahiti. Zmontowano nowy ster, przeniesiono kompas w bardziej zakryte miejsce, zaczęto pleść siatkę. Na ścianach pomieszczeń okrętowych ukazało się zarządzenie pogotowia lodowego. Czwarty oficer srodze się kłopotał o swój inwentarz szalupowy, jako najbardziej narażony na zniszczenie, lub uszkodzenie w razie dużej fali. Dowódca, kpt. Maciejewicz, zagłębił się w locjach i podręcznikach morskich, chcąc na przyszłość wszystko przewidzieć, wszystko wiedzieć o wiatrach, prądach, lodach, mgłę i sztormach, które przyjdzie nam spotkać przy Cap Hoornie.

Wreszcie prace przygotowawcze zakończono. Nadburcie na śródkręciu powleczone siatką, wybrano grube liny, które wypuszczone z rufy miały ułatwiać sterowanie przy pełnych wiatrach, przedni ster oddano do użytku. A nad wszystkim czuwał osobiście dowódca, pamiętając i troszcząc się o każdego z szeregu.

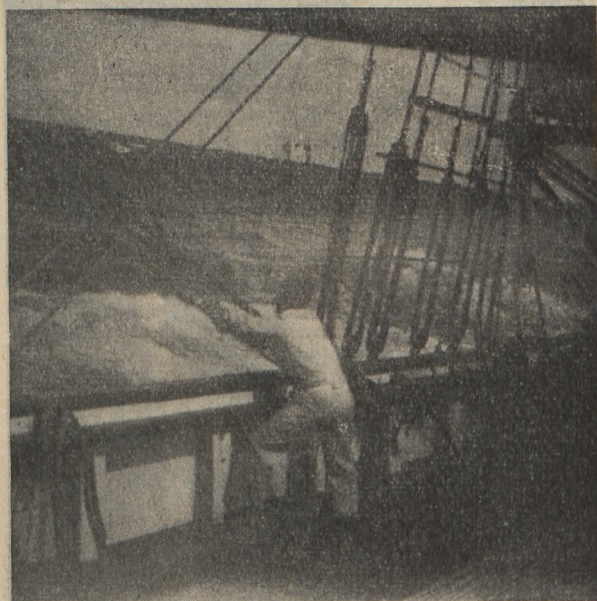
Tak przygotowani zbliżaliśmy się powoli, lecz uparcie do najbardziej wysuniętego na południe cypla Ameryki Południowej.

Niestety, przewidywania nasze co do mającej nastąpić pogody, oparte na locjach i opisach, zupełnie nie zgadzały się z rzeczywistością. Panujących wia-

trów, jakie spotkaliśmy już wkrótce po opuszczeniu Tahiti, nie można było usprawiedliwić absolutnie niczym, chyba kaprysem „czynników miarodajnych” w niebie, lub tym, że podręczniki morskie podają najwyraźniej co innego. Krótko mówiąc, zamiast z trudem przepychać się przez pas wiatrów zmiennych i cisz, jaki rozciąga się na Oceanie Spokojnym pomiędzy 30 i 40 stopniem szerokości południowej, przeszliśmy go zupełnie poprawnie przy świeżych wiatrach wschodnich i północno-wschodnich. Natomiast po przekroczeniu 40 równoleżnika szerokości południowej, to znaczy tam, gdzie powinniśmy spotkać już naogół silne wiatry zachodnie, umożliwiające szybszą żeglugę na wschód, spotkaliśmy zupełnie niespodzianie wiatry wschodnie i bardzo częste cisz, zwykle przy dość znacznej fali.

Tak więc zbliżanie się do sławnego Przylądka odbywało się zupełnie „nieprzepisowo”. Ustawicznie spodziewaliśmy się silnych zachodnich wiatrów — niestety daremnie.

Dnia 18 lutego 1937 r., po 36 dniach żeglugi, kiedy „Dar Pomorza” znajdował się już w odległości około 1000 mil morskich od Cap Hoornu, nadchodzą pierwsze zwiastuny naprawdę złej pogody. Barometr zachowuje się dość nerwowo, a barograf zamiast pisać, jak zwykle linię poziomą, zaczyna wyraźnie drgać ku dołowi, wykreślając na siatce jakąś linię krzywą, zbliżoną raczej do pionu. Wiatr, początkowo północno-wschodni, szybko się zmienia na północny, potem zachodni, a po kilku godzinach dmie już z południa. Niebo, dotychczas dość czyste, zaciąga się ogromnymi zwałami białych chmur. Stopniowo zjawiają się przelotne szkwały, początkowo słabe, potem coraz silniejsze. Morze podnosi się szybko, nasyłając na prawą burtę „Daru” coraz to potężniejsze góry wodne. Od wczesnego rana następnego dnia mamy już przepisowy sztorm z SSE. Mniej więcej co godzinę przelatuje przez statek potężny szkwał o sile 10 do 11 stopni (według skali Beauforta), tak zwany „snorter”, niosąc ze sobą śnieg, grad, lub w najlepszym razie deszcz. Temperatura powietrza opada szybko. Panuje przenikliwy chłód. Wilgoć przenika przez gumowe płaszcze i ubrania, dochodzi wraz z wiatrem do głębi statku. Bardzo charakterystyczne jest to, jak wyjątkowo



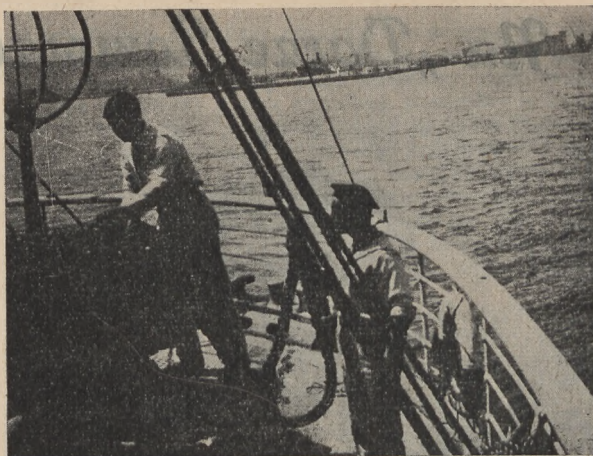
Nadchodzi fala

szybko przed nadejściem szkwału podnosi się morze. Bezpośrednio przed „snorterem“ nadchodzi kilka wyjątkowo wielkich fal, które kładą statek tak silnie, że podwieszona szalupa ratunkowa, wisząca na taliach za burtą, ustawicznie pływa po wodzie. Po przejściu szkwału morze szybko wraca do poprzedniego stanu, aby z następnym szkwałem znowu zalać pokład i ludzi.

Sytuacja ta trwa trzy pełne doby. Zyskujemy na tym wiele. Przede wszystkim przeszło 600 mil drogi na wschód. Poza tym uczniowie mają możliwość przyzwyczajenia się do zupełnie nowych warunków żeglugi, do zimna, do pracy po pas w wodzie, oswajają się z dużą siłą wiatru — słowem nabierają tych walorów, jakie powinien mieć każdy z nich.

Następnych sześć dni żeglujemy na ogół przy pomyślnych i dość świeżych wiatrach tak, że już 28 lutego jesteśmy na 70 stopniu długości wschodniej. Tegoż dnia wieczorem zostawiamy z lewej burty wyspy Diego Ramirez, leżące w odległości około 50 mil na południe od Cap Hoornu.

Dnia 1 marca, po kilkugodzinnym zaledwie spokoju, pogoda pogarsza się znowu. Barometr spada prawie po 2 milimetry na godzinę. Przed wieczorem strzałka aneroidu wskazuje 716 milimetrów. Wiatr, początkowo słaby, szybko przybiera na sile, staje się porywisty. Niebo i morze też nie wróżą nic dobrego. Zawczasu zmniejszamy żagle, zostawiając jedynie dolne marsle, dwa stakle i bezań. Po południu mamy już sztorm z północy o sile 9 do 10 stopni, w szkwałach do 11. Wiatr ciągle wieje z północy, więc leżymy w bejdewind lewego halsu. W każdej chwili oczekujemy zmiany kierunku wiatru, co win-



no nastąpić, zgodnie z podręcznikami morskimi, w ciągu najbliższych godzin. Całą prawie noc „Dar“ zatacza się po morzu, przyjmuje na pokład masy wody, lecz trzyma się dzielnie. „Pływa, jak kaczka“ — powiada bosman Leszczyński. Żagle nasze, z polskiego płótna, polskich stalówek, uszyte polskimi rękami, zdają świetnie swój egzamin wytrzymałości.

Nad ranem wiatr uspakaja się znacznie i szybko odchodzi na północny-zachód. Stawiamy żagle, bruszujemy i ruszamy w dalszą drogę. Niestety z pozycją jest kiepsko. Cała noc spędzona na dryfowaniu, nieznane bliżej prądy, wszystko to składa się na dużą dozę pesymizmu, z jakim odnosimy się do wykreślonej na mapie pozycji. Szczęśliwie udaje się „złapać“ gwiazdę Canopus, a w jakiś czas potem, krótko po wschodzie — słońce. Jednak obie linie są niepewne, tym bardziej, że pozycja z nich wypada znacznie bliżej lądu, niż wskazywało zliczenie. Wreszcie, o ile pozycja obserwowana jest prawidłowa, powinniśmy widzieć ląd. Lecz widzialność jest zła. Niebo jest zaciągnięte niskimi chmurami, a widnokrąg przysłonięty przelotnymi szkwałami z deszczem. Wreszcie niebo przeciera się trochę. Stopniowo, pomiędzy widnokręgiem i czarnymi zwalami chmur, ukazuje się poszarpany, niedostępny brzeg Patagonii. Obserwujemy pilnie przez lornetki wynurzający się powoli zza widnokręgu ląd. Staramy się rozróżnić poszczególne grupy skał i wysp, lecz widać je tak niewyraźnie, że ciągle trwamy w niepewności. Na wszelki wypadek pelengujemy bardziej charakterystyczne objekty, usiłując uzgodnić je z nową pozycją. Wreszcie dochodzimy do przekonania, że ta mała, skalista wysepka, ledwo widoczna za rufą, to Cap Hoorn.

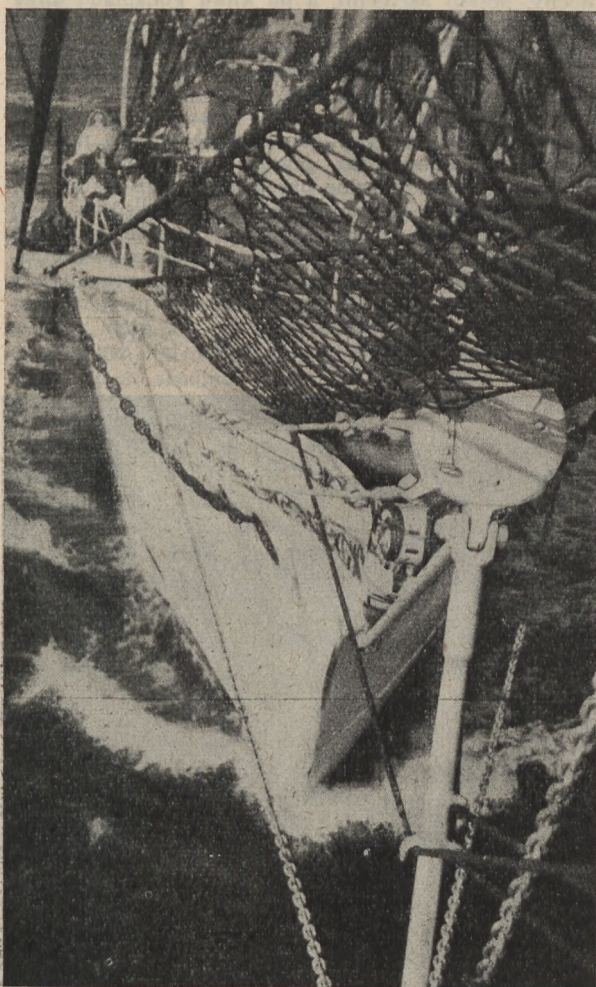
Wiatr cichnie. Po południu podchodzimy do cieśniny Le Maire'a. Z prawej burty ukazuje się wyspa Staten. Przykładamy kurs w sam środek cieśniny, chcąc uniknąć niebezpieczeństwa prądów, które doprowadziły tu niejednego żaglowiec do ciężkiej awarii lub zguby. Na mapie morskiej, wokół wyspy Staten, naniesione są wężykowate strzałki, oznaczające kierunek prądu i wyraźny, czerwony napis: „Strong tidal streams“ — „silne prądy przyływowo-odpływowe“.

Ląd już blisko. Wyszukujemy latarni morskich, które zgodnie z mapami powinny znajdować się na brzegu. Lecz zamiast latarni, jakie przywykliśmy widzieć na lądach całego świata, znajdujemy ledwie widoczne, drewniane rusztowania, na szczycie których umieszczone są prymitywne lampy naftowe. Dookoła rozciąga się skaliste wybrzeże czarne, dzikie i niedostępne.

Dnia 2 marca przed wieczorem cieśnina Le Maire'a została za nami.

„Dar Pomorza“ wpłynął na Atlantyk.
Gdynia, w czerwcu 1937 r.

Stefan Gorazdowski



Powrót na Bałtyk

„Naokoło stołu siedzą w niedbałych pozach: ogroźliwy starszy jegomość z odznakami marynarki szwedzkiej, kilku młodych chłopców w marynarskich strojach i kilka przesłicznych jasnowłosych, opalonych na złocisto dziewcząt. Na płowych czuprynkach ledwie trzymają się białe, marynarskie czapeczki z wytłoczonym na czarnej wstążce napisem: „Svenska Seglarskolan“. ...To bezsprzecznie ludzie morza...“

Jest w tych słowach, wyjętych z ogłoszonego w jednym z dzienników artykułu p. t. „Allo-ne“ — statek 16-tu dziewcząt — cały stosunek naszego społeczeństwa do morza, narodów morskich i życia na morzu. Jest on i w samym tytule, a także i w podtytule „Żeglarze szwedzcy w Warszawie“. Stosunek ten — to rzeczowa, ścisła ocena, bez uniesień, ale z uznaniem: żeglarze szwedzcy — to prawdziwi ludzie morza. Istotnie tak jest. Ale...

Ale tu wypadnie przeprowadzić pewną analogię. Oto leży przedemną zaakceptowany do druku przez jedno z pism — reportaż z rejsu do Stockholmu. W tekście wprowadzone są małe, bo ledwo widoczne zmiany. Przekreślone jest każde słowo „rejs“ — i zastąpione wyrazem „przejazd“, lub gdzieś tam „wycieczka“. I z kolei także w tych słowach odnajduję cały stosunek nas do nas samych. Bo cóż to jest „Svenska Seglarskolan“? Żeglarska szkoła szwedzka. Ale te młode dziewczęta w wieku lat 15 — 16 i rówieśnicy — chłopcy — są „żeglarzami“, i choć na morzu spędzają miesiące letnie tylko, są „ludźmi morza“, o ich jachtach mówi się „statek“. O podobnych organizacjach w Polsce nie wie się prawie nic, te same instytucje, które tak samo w dalekich pływaniach uczą młodzież żeglarstwa określa się jako „obozy“, a rejsy ich jachtów — nie jak szwedzkie: „włóczęgi morskie“, ale — „przejazdki“, albo „wycieczki“. To jest właśnie ten śmieszny paradoks, bo oceniamy rzeczowo pracę naszych sąsiadów, ale swojej niemal nie dostrzegamy. A szkoda. Zaczął się właśnie sezon owych „przejazdek“. Otwarło go przybycie trzech jachtów „Svenska Seglarskolan“, w tym jeden całkowicie kobiecy. Są to już drugie odwiedziny szwedzkich żeglarzy w Polsce i napewno nie ostatnie. Pozostanie po ich wyjeździe coś więcej niż wspomnienie: dwie Szwedki: Lisa Wrestrand i Elisabeth Zander, która w salonie oficerskiego jachtklubu bezceremonialnie położyła się na kanapie i nakrywając twarz marynarską czapką — zasnęła. Była bardzo zmęczona zwiedzaniem Warszawy — ale jeszcze bardziej była — Szwedką, pozbawioną sztuczności, a pełną zato prostoty, jaka cechuje narody od wieków zbratane z morzem. Dziewczęta pozostaną w Polsce przez sześć tygodni, z których cztery spędzą w Polskiej Szkole Żeglarskiej — ośrodku Akademickiego Związku Morskiego w Jastarni. Nie dzieje się to bez rekompensaty. Żaglowce „Svenska Seglarskolan“ zabierają na pokładzie „Allony“ dwie Polki, które pod kierunkiem pani Bernhardt, kapitana „Allony“ poznawać się będą z morzem, patrząc na nie oczami szwedzkich rówieśnic, nabierać do morza stosunku takiego, jakie żywią doń nasi skandynawscy sąsiedzi.

Nie jest to pierwszy wypadek wymiany ludzi. I w zeszłym roku notowaliśmy podobne fakty, tylko, że wtedy do Kalskrony, siedziby Szwedzkiej Szkoły Żeglarskiej udała się jedna „Azetemiaczka“. Dziś liczba ta wzrosła i — w miarę zadzierzgiwania coraz serdeczniejszych stosunków, powiększać się będzie coraz bardziej. To współżycie żeglarzy polskich ze szwedzkimi datuje się od niedawna — niemal tak — jak istnieje nasze młode żeglarstwo krążownicze. Tylko, że jachty szwedzkie po raz drugi dopiero cumują się przy nabrzeżach Gdyni, a nasze, ściślej mówiąc, Azetemowe, zawsze, od pierwszego

wytknięcia dziobów poza linię Helu, ciągnęły ku brzegom Skandynawii, zawsze na tamtą stronę, zawsze w chęci gubienia brzegów polskich z oczu, w pragnieniu zetknięcia się z ludźmi naprawdę morza, jakimi się dziś zaczynamy stawać. I tak powoli nawiązały się stosunki z żeglarzami szwedzkimi. Pokazywała się nasza bandera często w małych i większych portach Szwecji, począwszy od Göteborgu, poprzez Malmö, Ystad, Kalskronę, Borgholm, Kalmar, Oskarshamn, Nyköping do Stockholmu. Opiływała wyspy Öland, Gotland i Bornholm. Zrazu mierzyli ją jasnowłosi Skandynawowie krytycznie, bo „co za jedni, nie było ich tu jeszcze?“, potem przyzwyczaili się, jeszcze potem zaczęli witać jak starych dobrych znajomych. Dziś traktują ją jak sobie równych, a nawet lepiej jeszcze, są pełni uznania dla rozwoju naszego żeglarstwa, o czym sądzą z dużej ilości polskich jachtów, zawadzających o ich porty. Sami rzadziej przecież opuszczają wody przybrzeżne, a już baseny gdyńskie goszczą ich nader rzadko. Tak odnoszą się do nas nasi szwedzcy przyjaciele, „ludzie morza“, a o wyprawach naszych mówi się tu, w głębi kraju, „przejazdki“ — jak o żołnierskim marszu — spacer.

Niech tam.

Lipy już pachną, a w szeregach naszych słyszy się to niesione od miast do miast — wołanie: „Chłopcy, na nas już czas, — morze wzywa...“ Jacht „Jurand“ wyszedł w dniu 18 czerwca w rejs ćwiczebny na trasie Rönne — Swinemunde — Gdynia. Jacht „Jurand“ wyjdzie jeszcze nieraz, nim karłowate sosny helskie okryją zgarbione płecy i skręcone od wilgotnych wichrów ramiona konarów — pierwszymi płatami śniegu. W ślad za „Jurandem“ pójda inne, mniejsze, ale również zuchwale i ciekawie w świat wyzierające dziobami jachty: „Wojewoda Pomorski“, „Swarożyc“, „Krzysztof Arciszewski“, „Szkwał“, „Panna Wodna“. Na pokładach ich pokażą się, podobnie jak na statkach „Svenska Seglarskolan“ — „młodzi chłopcy i jasnowłose, złocisto opalone dziewczęta“. Na jednym z nich Szwedki wrócą do swej ojczyzny, do portu macierzystego Kalskrony. Tam na ich miejsce wejdą dwie nasze dziewczęta, które z pobytu swego wyniosą zapewne nie tylko wiele miłych wspomnień, ale i wyrobiony pogląd na wartość naszych metod szkolenia żeglarskiego, a także zaczątek serdecznych ogniw, łączących młode pokolenia dwóch bałtyckich narodów: Szwecji i Polski.

Kto wie, czy to właśnie nie te ogniwa, między innymi zadzierzgiwane przez nas, młodych, sprawiają również, że nadbałtyckie państwo morskie nagłe spostrzegają że oto — po wielu wiekach — wróciliśmy na Bałtyk. Wróciliśmy — bo przecież byliśmy. I temu nikt nie zaprzeczy. Mówią o tym historyczne zażytki, związane z imionami polskich monarchów, z martyrologią polskiej „armaty wodnej“. Oto płyniemy — Kalmarsundem, szlakiem którym Zygmunt III Waza, król polski i dziedziczny władca Szwecji, dowiedziawszy się o buncie Karola Sudermańskiego, przybywał z „flotą swoją do Kolmar“. O tej nieszcześniejszej wyprawie ambitnego monarchy, co dwa narody chciał mieć pod sobą, mówią zapisane kronikarskie, iż król „najął od rozmaitych narodów znaczną liczbę kupieckich statków i w dniu 20 lipca 1598 roku puścił się pod żagiel“.

Cóż jednak? Jak zbieg opuścił musiał swe dziedziczne władztwo. Dziś, w sali portretowej jest ogniwem w galerii władców szwedzkich, którzy Kalmar za siedzibę sobie obrali. Dziś kustosz muzeum na zamku kalmarskim pozbyska nas krótkim „Sigismundus“ — a na nasze „Rex Poloniae“ szeroko rozwiera oczy i słupieje ze zdziwienia, czy gniewu, że ci obcy ludzie w żeglarskich strojach ośmiela-

ją się wiedzieć więcej niż on. A może tylko nie mieści mi się w głowie, że ci — Polacy — których ostatnio coraz częściej widują baseny portu kalmarskiego, że ci byli tu już cztery wieki temu. Inni są, nie ze zbrojnym rycerstwem przychodzą. Warowne mury pleśnią zielono, na podwórzu zamkowym rdza zżera kotwy i łańcuchy okrętowe, lufo armatnim na wałach zamknięto paszcze drewnianymi palami. Zamek jest pomnikiem sztuki, jak i katedra barokowa, dzieło słynnego nadwornego architekta Wazów — Tessina, jak i wiele rzeźb i posągów, mówiących językiem marmuru i granitu o zamierzonej przeszłości narodu surowych Wikingów. Obok tych średniowiecznych zabytków świadectwem dzisiejszej kultury Skandynawów są nowoczesne posątki, pełne zakłętego w bronz kultu piękna harmonijnie wyrobionego ciała. Statuetki dziewcząt niezeszpeczonych greckimi hlamidami, chłopców, uchwyconych dłem rzeźbiarza w momencie skoku do wody — urzekają prostotą i pięknem i czystością myśli. Ich instytuty gimnastyczne to małe świątynie — coś pośredniego między modlitwą na cześć wszelkiego życia a pogańskim hymnem dla siły.

Tak w jednym porcie nasiąknąć można zapachem innej, jakże wysokiej kultury. A takich portów na drogach jachtów naszych jest wiele: Borgholm na wyspie Öland ze wspaniałymi ruinami zamczyska, w którego budowę wiele trosk i pracy włożył ojciec Zygmunta III, Jan III Waza, mąż Katarzyny Jagiellonki.

Od surowego uroku pamiątek wiedzie nas szlak

przybrzeżny do szker Sztokholmu, miasta, którego mieszkańców w onej wojnie Zygmuntowej wcielił Łaski, wojewoda sieradzki. w poczet wojsk królewskich. Od szker, urzekających czarem kolorowych domków, to znów nagich, niezamieszkałych, między którymi halsują dziesiątki jachtów, od wysepek stroną ścianą spadających w głębie chłodnego przejrzystego cienia, w czarną tu niemal wodę — ciągną kluczami jachty ku Visby, miastu 17 marmurowych białych szkieleatów świątyni gotyckich, u których stóp, jak krople krwi zastygłe w rubin pąków, kwitną — róże. Tu u wybrzeży Gotlandu rozgrywa się w tym roku po raz pierwszy wejście młodego polskiego żeglarstwa w poczet dorocznego zjazdu narodów bałtyckich, połączonego z regatami dokoła wyspy. Akademicki Związek Morski zgłosił trzy jachty i czwarty „admiralski“ — „Jurand“. Miał swą piękną kartę jacht AZM „Szkwał“, zajmując w r. 1934 na regatach w Ystad I miejsce. Dziś po laury, nagrody honorowe, ufundowane przez króla szwedzkiego i następcę tronu, o „Puhar Bałtyku“ i inne walczyć będą i jachty pod banderą polską. I nie to jest najważniejsze, czy zwyciężymy, czy ustąpimy starym o wielowiekowej tradycji żeglarzom narodów naprawdę morskich. Najbardziej ważne jest to, że wśród setek bander zatrzepocą nasze wimpelki i biało-czerwone barwy, jako znak, że oto znów jesteśmy i że na równi z innymi — jeśli nie zdobywać, to przynajmniej walczyć chcemy o prymat na Bałtyku.

Wanda Karczewska

Wymowa krajobrazu

Przyszlśmy w 1920 roku na brzeg bałtycki — pusty i głuchy.

Na strądzie wioski gdyńskiej suszyły się wtedy rozwieszane sieci. Wyglądały, jak tkanki pajęczyny, wysnutej z strzępków chmur. Za urwistą szkarpą kępy Oksywskiej kończył się świat rudo-zielony, zarosły torfiastym łąkowiem.

W głębokiej perspektywie, w oddali, majaczyła mierzeja helska, — widmo przedziwnej abstrakcji. W jej fantastyczną postać mógł wcielić niezwykle prawo do życia jedynie tylko niezrozumiały, tajemniczy kaprys natury. Niby wąska, długa maczuga, zanurzona płaskim grzbietem w horyzoncie, w zmienności swego cudaczego prymitywu przypominała prahistoryczną legendę, wyrosłą z splecionych korzeni drzew, — samosiewem, na głębokich osadach kredowych.

Powiadano uparcie, że gdzieś u cypla tego przedziwnego piaskowia grały w toni zatopione dzwony, a gdy wiatr fale rozchylił, wyzierały z głębin złote wieże i marmurowe ściany drugiej, słowiańskiej w tych stronach, Winety. Nikt jednak nie umiał dokładnie grodu podzwonnego wskazać. Sama osada, Hel, była zaprzeczeniem podania o dobytku, bogactwie i chwale.

A przykładem rozewski?

Jeszeze w tych czasach, w 1920 roku, szumiał on do wtóru morza samodzielnie, li tylko basowym pomrukiem gęstej bukowiny. Nie targał tutaj listowia potężny poryk syren sygnałowo-mgłowych, które z metalowych gardzieli wyrzucają dzisiaj przy latarni różewskiej pociski sprężonego powietrza z siłą zeusowych grzmotów.

Mógł tu spokojnie, u podnóża urwiska, dumać sobie na szczytkach skamieniałego lasu, Stefan Żeromski. Mógł do woli, bez wścibskich świadków, którzy teraz snują się na plaży i podpatrują każdy sztych pędzla na płótnie pejzażystów, mógł Żeromski w okresie lata 1920 r. przybyć za szlakiem lubinów i fiołków z Kacku i Orłowa, gdzie był mieszkał, do Rożewia na czas dłuższy, aby tutaj nasłuchać się najlepiej i duszę wypełnić do syta — wiatrem od mo-

rza. Nikt mu wonczas nie przeszkadzał. Latarnik, jedyny mieszkaniec rozewskiej blizy, nie miał wtedy innych gości w swej świetlistej pustelni nad ptaki wędrowne, które z każdą nową wiosną skrzydła swoje tukły boleśnie o grubą szybę promiennej wyziornicy i kładły się u jej stóp pokotem.

Zaden inny głos nie zakłócał ciszy w tej nadmorskiej przestrzeni. Tu leżało i w urokach rosło prawdziwe panowanie jedynego włodarza marnej nicości — Smętka.

I nie dziw, że wszystko co wyczyniał Smętek w opuszczonej tej krainie, pochodziło z szaleństwa rozpaczcy. Gdy wyzywał z piekłem niemoc człowieka przeciw sobie, sam cierpiał, sam potępienie swoje przeklinał. Osobliwy to był odmieniec ludzkiej wyobraźni, — bies samotności, sprawca wszelkiego wyrotu naopak — z nudy. Miał z krajobrazem związek pokrewieństwa ścisły. Doskonale ilustrował psychikę i charakter miejscowej ludności. Ciążył na nim wieczny wyrzut sumienia, że nie się tutaj nie działo, a dziać się przecież powinno. To też choć na przekór, był Smętek — demonem ruchu.

Jedne tylko na tych brzegach drętwych tyny kamienne, pustki okrutnej były zaprzeczeniem: — Puck, stara warownia z lat królewskiej Rzeczypospolitej, gniazdo portowe kiedyś sławne, a z czasem, w murach osmolonych od pożarów, zastygłe i zagasłe. To też, przez sieć rozwieszoną z chmur, przez zasłonę pajęczej tkaniny, nie gdzie indziej, a właśnie tutaj przedarły się pierwsze zastępy żołnierskie w 1920 roku, omijając Gdynię, jak inne dymy z wątych chat Swarzewa, czy też Rewy.

Tak stanęliśmy, kilkanaście lat temu, w krajobrazie naszego wybrzeża morskiego. Odtąd, szybka przemiana walorów natury na elementy inżynierskiej, budowniczej pracy, stała się dziełem twórczym, wynikającym z ducha kultury materialnej.

Możnaby powiedzieć, że fantastyczny, napół pierwotny organizm tej ziemi u morskich krawędzi cofnął się i zaczął pod gruboskórnią skorupą. Na skorupie tej, na rzeźbionych jej ornamentach fizycznych, ułożono od lat kilkunastu, warstwa na war-

stwie, dzieło olbrzymiego znaczenia, owoc wysiłku niezwykłego, przykład technicznej doskonałości, będący równocześnie wzorem światowej miary w dziedzinach postępu i cywilizacji wszystkich nam współczesnych narodów.

W takim rozpędzie czynu budowniczego, stoimy dziś na żelazobetonowych fundamentach portu gdyńskiego. W dalszej eksploracji zadań, każda piędź ziemi nadmorskiej, rozprowadzona z otrzymanych w stan posiadania 72 klm. linii brzegowej, — została już dzisiaj pomnożona o niewspółmiernie wyższą sumę nakładu pracy, dając tej pracy nowe kształty żywe, realne.

Z miłąkich dróg półdzikich, zarosłych chwastem, wybiegły od lądu w świat morski na przestrzał Bałtyku — regularne szlaki okrętowe. Przedłużyły Polskę tysiącrotnie. Otworzyły przed białą-czerwoną banderą najdalsze horyzonty. Okryła je srebrna smuga kilwaterów, ciągnących się dalej i dalej w przestrzeń zdobywczą. W krainie nadmorskiej za tętniło nowe życie. Powstały porty rybackie. Powstały szkoły. Spółdzielnie. Letniska. Sam port gdyński przyczynił do dziś dnia morskiemu brzegowi Polski — dziesięć kilometrów. Skupiły się tutaj w portowym rowowisku zwrotnic, bocznic i prześel, tory kolejowe o łącznej długości 150 klm.

Równocześnie z takim procesem twórczym nie dziw, że zaznacza się z roku na rok wpływologia o specjalnym typie wychowawczym. Charakteryzuje ją przede wszystkim społeczna duma w obliczu faktów przez społeczność dokonanych. Z dumą, idzie w parze bezkrytyczny, lecz nie mniej powszechny entuzjazm dla dzieła dokonanego, wobec którego każdy niemal staje z pierwszą myślą, że do dzieła morskiego w takim, lub innym stopniu, przyczynił się bodaj przez współudział tęsknot i najlepszych uprawnień.

Stąd, z czasem, równoległe do roli propagandystycznej, zyskał na przyborze światopoglądu morskiego ogólny poziom wiedzy. Bodaj z powierzchowności, każdy wie dzisiaj, co morze w swej fakturze przedstawia, jakie znaczenie wyraża gwarancja brzegów morskich dla racji stanu, na czym polega handel morski, lub jakie wyniki osiągnięto na jego drogach.

Te, i tym podobne motywy wychowawcze, stanowiące dalszy refleks społeczny przy wspólnej wymianie wartości z morzem, przedstawiają niewątpliwie w sumie wartość pozytywną, ale też zbyt wygórowaną i wyrozumowaną w stosunku do nikłych prawdziwie **założeń uczuciowych**.

Stoimy w krajobrazie morskim, ani go prawdziwie jeszcze znając, ani szukając w nim z równym zainteresowaniem śladów atawizmu, który wprowadzie w ułamkowej postaci historycznej, trwa jednak od wieków, jako wierne świadectwo polskości na Bałtyku. Nie znamy regionu kaszubskiego nawet w tej setnej części popularności, jaką cieszy się dzisiaj Podhale, a nawet ostatnio Pińszczyzna.

Co więcej, nie dotarliśmy jeszcze do głębokich nurtów tej uczuciowości, która zawsze i wszędzie jest istotą kultury narodów morskich: — do testamentów moralnych, do tradycji historycznych. Haśla stają się martwą literą, zawieszoną w próżni, jeśli z najracjonalniejszym wskazaniem celu dla rąk i oczu, nie płynie zarazem i owa moc przejmująca, wnikliwie dogłębna, która zdolna czynić cuda wyższe nad wszystkie dzieła mędrców i mocarzy, a która z pierwszym poczęciem wszelkiego stworzenia na świecie otrzymała imię: — miłość.

Jakże bowiem wygląda dziś bodaj respektowanie sentymentów historycznych u fundamentów naszych marynistycznych dzieł? Ewolucja, postęp wiedzy społecznej w tej dziedzinie nieledwie słabym echem ogarnął umysły i serca. Trudność odrobienia odrazu wszystkich zaległości z ducha czasu, tłumaczy poniekąd poważne braki w naszej kulturze morskiej. Ci, którzy stworzyli dzisiaj fizyczne oblicze Polski

nad morzem, nazbyt wiele realnych zadań mieli i mają jeszcze do spełnienia, iżby równocześnie z troską muzeologów mogli i mieli czas rewindykować z grobów przeszłość u trumiennej kołyski, aby i naniej budować twórczość w dziedzinie jakichś nauk pedagogicznych i nastrojów wychowawczych.

Ta rola kształtowania ducha zależy zresztą od własnego samorodnego instynktu społecznego. Od nas samych, od ludzi żywych, którzy patrząc z brzegu morskiego na przedmioty zainteresowania — widzą przecież, myślą i czują. Trzeba tylko umieć i chcieć podejść bliżej.

A zbliża się właśnie sezon wędrówki narodowej nad Bałtyk.

... Stań w krajobrazie morskim Helu, Rozewia czy też Gdyni, i zastanów się, mój nieznany czytelniku, nad treścią natury, nad dogłębnyim znaczeniem tego, co zobaczysz. Każdy przedmiot powierzchownych kształtów, nie nazywaj zbyt pochopnie pięknym, lecz raczej — ciekawym. Pewno tą drogą prędzej zainteresujesz się wpływem i znaczeniem pracy wieków całych, jak i współudziałem w nich wielu przeznaczeń dziejowych.

Zagadką jest każdy martwy pomnik historyczny w naturze porzucony i dziś milczący. Jak wiele jednak mówi w krajobrazie borów pobojuwisko krzyżackie przy wsi Świecino nad Żarnowieckim jeziorem! Jak osobliwie tłumaczą się wędrówne drogi króla Zygmunta III z Rozewia do Krokowa na zamek niemieckiego panoszy Reinholda!

Czy nie mieć się potężny przekaz woli w zasadzeniu czterorzędowej alei lip króla Sobieskiego pod Rzucewem, iżby kiedyś po trzech wiekach, husarię skrzydlatą nad brzegami morza, w orszaku szumiących drzew, przypomniały? Czy w omszanych szkarpach murów twierdzy puckiej, lub u bram Wejherowa, nie drzemią cienie rycerskich strażników, którym zawdzięczać dziś można echo dzwonów z kościołów polskich, i mowę kaszubską w okolicy? Albo, czy z krajobrazu helskiego te sosny, zawiane piaskiem i sterczące ledwie wierzchołkami koron z pagórków wydm, nie są równocześnie wyrazem mądrości, prawie ludzkiej samoobrony, przeciwko burzom i wichrom lat tyłu? Czy wreszcie mowa kaszubska nie wynika z głosów, wybranych z tutejszej twardej natury? Ileż mówi o tym samo morze, które nie jest tak piękne, jak właściwie trudne, ciężkie i głębokie. Starą ma ono twarz i pomarszczoną, a moc nigdy niezrozumiałego olbrzyma, niszczyciela i karniciela zarazem, potwora apokaliptycznego, a jutro powolnego, dobroczynnego łaskawcy....

Czynniki wychowawcze, spływające z przyrody na sentymenty i nastroje, mają związek wspólny z historią. Historia jest ich iluzją. Jak obyczajowość folkloru regionalnego wynika z charakteru i warunków natury, tak dzieje historycznej wymowy składają na naszej ziemi przymorskiej piętno ducha z pokoleń, z przeznaczenia.

Kiedy promotorem uczuć społecznych nie stała się jeszcze w całości literatura marynistyczna, kiedy czas nie nadszedł na dojrzałość naszej kultury morskiej, jedynym najwierniejszym przewodnikiem przez świat lądu przymorskiego może być lektura dobrze dziś opracowanych monografij krajoznawczych.

Podjął ten rodzaj piśmiennictwa, jako jeden z pierwszych, Bernard Chrzanowski. Oczarowany krajobrazem, jeszcze na cztery lata przed wojną światową wydał zwięzły, poetyckim niemal językiem napisany przewodnik p. t. „Na kaszubskim brzegu“. W ślad za tym w 1917 r. ukazały się niemniej ciekawe jego szkice p. t. „Z wybrzeża i o wybrzeżu“. Książki te doczekały się wkrótce następnych wydań. Wspomnieć trzeba, że Bernard Chrzanowski był inspiratorem twórczych zainteresowań morskich i pomorskich m. in. dla Żeromskiego, Sienkiewicza i Kopnickiej.

Trzeba też przyznać zasługi w dziedzinie miejsco-

wego krajoznawstwa i dr. M. Orłowiczowi. Jego „Ilustrowany przewodnik po województwie pomorskim“, jest pracą prawdziwie wartościową. Ież to jednak od czasu wydania tej publikacji w 1924 r. zmieniło się na wybrzeżu!

Warto też polecić wycieczkom w głąb kaszubskiego łądu do Weyherowa — broszurę o miejscowej, niezwykle pięknej kalwarii, pióra ks. E. Roszczyńskiego („Kalwaria Weyherowska“), a przede wszystkim „Przewodnik po Weyherowie i okolicy“ (wyd. Weyherowo, nakł. „Gazety Kaszubskiej“), studium Józefa Staśko, tego samego, który potem z dużym nakładem studiów historiograficznych przysłużył się naszemu krajoznawstwu pomorskiemu „Przewodnikiem po polskim wybrzeżu“ (wyd. Księgarni kol. „Ruch“).

Do tych monografij przewodnikowych, dorzucił w tym roku świeży owoc swej długoletniej zażyłości z wybrzeżem, Alfred Świerkosz. Jego ostatnia książ-

ka p. t. „Z wybrzeża polskiego — brzegiem międzymorza“ (wyd. Kartuzy, nakł. „Gazety Kartuzkiej“), napisana z dużym sentymentem, a zarazem znajomością tematu, przedstawia doskonały materiał dla wycieczek wzdłuż Helu, przynosząc sporo ciekawych, a najnowszych wiadomości o W. Wsi, Chałupach, Kuźnicach, Jastarni, Borze i Juracie. Godzi się też polecić dwie osobne monografie tego autora, poświęcone Helowi, oraz historiografii miasta Pucka.

Mogą więc tego roku letnicy wybierać w materiale krajoznawstwa.

Krajobraz czeka. Czekają i kultura na owoc naszych wrażeń ugruntowanych nie tylko na westchnieniach zachwyty, ale rzetelnie opartych na wycuciu i zrozumieniu wspólnych z Polską wpływologii duchowych — z przestrzeni natury, z dziedziny folkloru, z pomników historii.

Janusz Stępowski

Co słycać na baku?

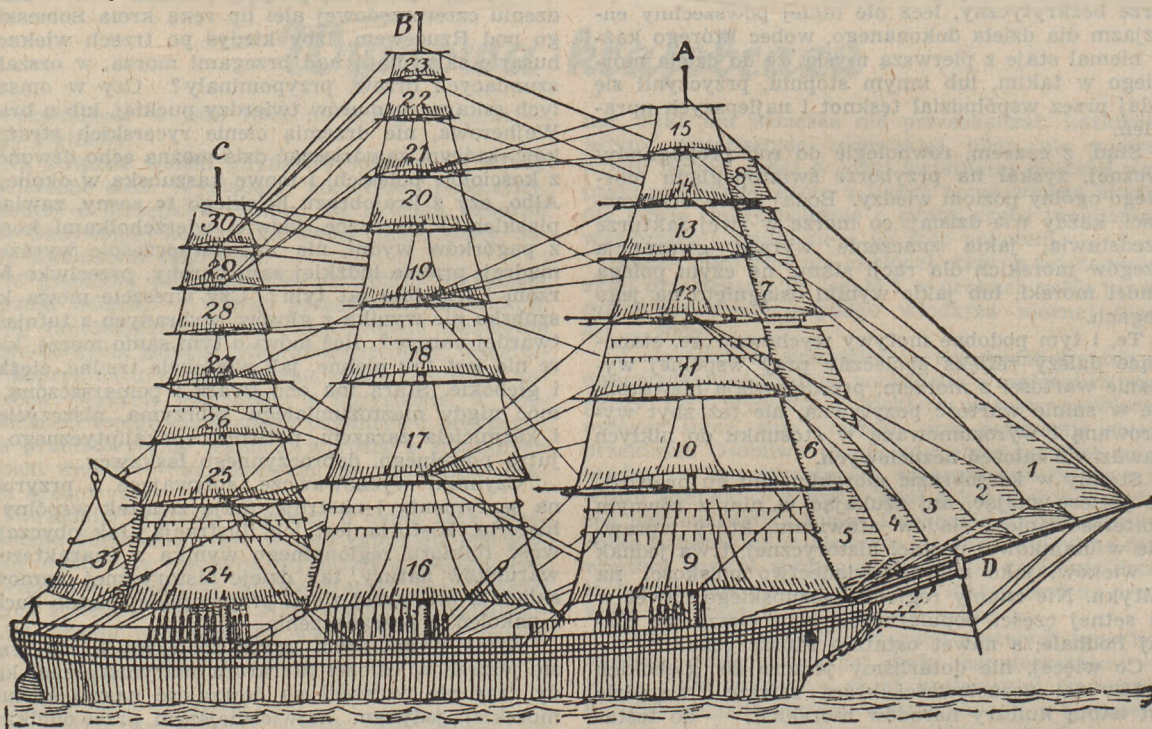
Opowiadano mi raz komiczną historyjkę, jaka wydarzyła się pewnemu Azetemiakowi, który w lecie 1935 r., jako członek załogi „Swarożycy“, brał udział w rejisie tego jachtu dokoła wyspy Öland. Otóż rzecz działa się w Kalmarsundzie. „Swarożyc“ płynął, otoczony mrokiem nocy, szu-

kając nabieżników portu, do którego miał zawinąć; zdaje się, że miał to być Oskarshamn. Nieznany teren, nieodnalezione jeszcze przejście farwaterem, brak szukanych świateł portowych, obawa przed skałami, noc — oto tło owego zdarzenia. Rzecz jasna, iż w takich warunkach załoga aż do

bólu wypatrywała oczy, by odszukać światła, wybawiających z denerwującego niepokoju. W pewnej chwili do uszu kapitana jachtu dobiegł dość głośny plusk od strony dzioba.

— Co tam na baku? — zapytał kapitan.

Cisza.



Trójmasztowiec;

A Maszt przedni; B Maszt główny; C Maszt tylny; D Przeddziobak; 1. Dziobnik zewnętrzny, pierwszy; 2. Dziobnik; 3. Dziobnik wewnętrzny; 4. Przewięznik; 5. Piennik przedni, zawietrzny; 6. Wyżnik przedni, zawietrzny; 7. Szczytnik przedni, zawietrzny; 8. Wirsznik przedni, zawietrzny; 9. Spodni żagiel; 10. Wyżnik przedni; 11. Nadwyżnik przedni; 12. Szczytnik przedni; 13. Nadszczytnik przedni; 14. Wirsznik przedni; 15. Nadwirsznik przedni; 16. Żagiel wielki; 17. Wyżnik wielki (środkowy); 18. Nadwyżnik wielki (środkowy); 19. Szczytnik wielki (środkowy); 20. Nadszczytnik wielki (środkowy); 21. Wirsznik środkowy, wielki; 22. Nadwirsznik wielki; 23. Chmurnik, obłocznic; 24. Piennik tylny; 25. Wyżnik tylny; 26. Nadwyżnik tylny; 27. Szczytnik tylny; 28. Nadszczytnik tylny; 29. Wirsznik tylny; 30. Nadwirsznik tylny; 31. Rozpiernik.

W SMUTNĄ ROCZNICĘ

Dzień 16 lipca — to rocznica tragicznej śmierci gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Kim był nasz wielki Przywódca, co zdołał i ku czemu prowadził, a nade wszystko ile woli twórczej wkładał w duszę polskiego społeczeństwa, by Polska stała się państwem morskim i kolonialnym — wiemy to wszyscy.

Toteż pierwsza rocznica śmierci gen. Orlicz-Dreszera winna być obchodzona szczególnie uroczysto. Rocznicą ta winna być przez wszystkie komórki organizacyjne LMK upamiętniona nabożeństwami żałobnymi oraz intensywną akcją publicystyczną o życiu i dziełach Generała.

Przez żywą pamięć dla wielkiej postaci i zasług gen. Orlicz-Dreszera, w r. ub. powstał i działał począł „Komitet Uczczenia ś. p. generała Gustawa Orlicz-Dreszera“.

— Co tam na baku?! — powtórzył, tym razem już z pewnym niepokojem... Jeszcze moment cizy, potem odpowiedź, ale jakaś niepewna i nie od strony dzioba, lecz jakby spod burty jachtu:

— Nic, nic... Wszystko klar... Wcale jednak nie było „klar“, gdyż po chwili coś czarnego wyskoczyło z morza i, ociekając wodą, tuż przy zaskoczonym kapitanie, wgramoliło się na pokład „Swarożycza“.

Sprawa miała się tak: na baku, który, jak to wtajemniczonym wiadomo, jest dziobową częścią statku, a więc na pokładzie tej przedniej części — pełni swą służbę t. zw. oko, t. j. żeglarz, którego specjalnym zadaniem jest obserwacja „drogi“, po jakiej idzie statek. W tym wypadku Azetemiak ów był tak gorliwy, że, wypatrując światła nabieżników oskarhamskich, w napięciu niezwykłym wychylił się wpół ciała za burtę, stracił równowagę i — oczywiście — wpadł do wody. Kapitan usłyszał plusk.

— Co tam na baku? — zapytał. „Człowiek za burtą“ nie chciał robić paniki zbyt, według niego, alarmem. Czuł, że sam sobie da radę i nikt nie będzie wymyślał mu od niedołów. Płynął więc cicho obok wolno idącego jachtu, szukając odpowiedniego miejsca do wdrapania się na statek.

— Co tam na baku?! — powtórzył kapitan, trochę zaniepokojony milczeniem.

— Nic, nic... Wszystko klar... Wcale jednak nie było „klar“.

Nasuwa* mi się pewne analogie do owego komicznego zdarzenia, które mogłoby skończyć się tragicznie.

Społeczeństwo nasze, już interesując się morzem, płynie sobie po tajemniczych jego falach, na stateczku małym, zagubionym wśród ciemnej nocy niewiedzy. Nie szuka jednak nabieżników, które mogłyby wprowadzić je do portu, tylko oddaje się bez troski turysty, który całą troskę o wszelkie

sprawy zdał na barki kapitana i żałogi.

Bak — to część dziobowa statku, miejsce przeznaczone dla żałogi. Bak jest siedzibą okrętowych plotek. Na baku jest oko. Na baku lepiej widzą i lepiej wiedzą.

— Co tam na baku?... — pytamy, jak ów kapitan.

Na baku jest klar, jest wszystko w porządku. Ale sprawy, które znane są tym z baku, zwłaszcza wszelkie sprawy morza, opowiadane przez ludzi lądowych, językiem lądu, — jeśli je przetłumaczyć na język morski — nie są klar.

Literatura morska, publicystyka, dziennikarstwo, marynistyka w polskiej plastyce, w polskim filmie, opinia szarego człowieka lądu o najdrobniejszych sprawach morza, — są tak zakłamane w najbardziej codziennych zdarzeniach — że ci wtajemniczeni, ci z baku, którym morze jest najbliższe — mają dość powodów do plotkowania.

— Co tam na baku?... — pytamy.

— Na baku wszystko klar. Ale są nowości, wesołe nowości. Posłuchajcie...:

Co to jest trójmasztowiec? — „Trzaski, Everta i Michalskiego Leksykon Ilustrowany“ daje takie wyjaśnienie: „Trójmasztowiec, okręt zaopatrzony w trzy maszty (ob. rys. na szp. 2350)“. No, zgoda, wprawdzie obecnie coraz częściej termin „okręt“ nadaje się wyłącznie jednostkom wojennym, a „statek“ wszelkim innym (towarowym, pasażerskim, pomocniczym, sportowym i t. p.), — lecz niech już będzie ten „okręt“ dla wszelkich kategorii. Spójrzmy jednak na ów wskazany rysunek na szpalcie 2350 — jest to fregata. A więc trójmasztowiec to tylko fregata, i nie może być trójmasztowcem np. bark (dawny statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej, „Lwów“), lub szkuner (okręt szkolny Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, „Is-

Staraniem Komitetu w licznych miejscowościach na terenie całego kraju odbyło się szereg akademii, wieczorów i odczytów, poświęconych działalności Generała. Jednocześnie Komitet zbiera wśród społeczeństwa ofiary, które wynoszą już około 60.000 zł. Pieniądze zbierane przez Komitet przeznaczone będą w pierwszym rzędzie na budowę grobowca-mauzoleum na Oksywiu, na który już został rozpisany konkurs, dalej na wydanie publikacji gen. Orlicz-Dreszera i monografii o Nim, oraz na stypendia Jego imienia, z których dwa zostały już ufundowane.

W dniu 16 lipca, w smutnych uroczystościach tej pierwszej żałobnej rocznicy winni wziąć udział nie tylko wszyscy członkowie Ligi Morskiej i Kolonialnej, lecz ci wszyscy, dla których postać Zmarłego była żywym przykładem nieustannej walki o potężną Polskę na morzach świata.

kra“)? Najkapitałniejsze są jednak „spolszczone“ nazwy poszczególnych żagli, podane pod rysunkiem, aż do wspaniałego „rozpiernika“ włącznie. Rysunek ten, wraz z objaśnieniami, reprodukuje tu, gwoli ucieście ludzi z baku.

„Kontortorpedówka“ — w „M. Arcta Słowniku wyrazów obcych“ — jest to „16dź, wyławiająca założone torpedy“.

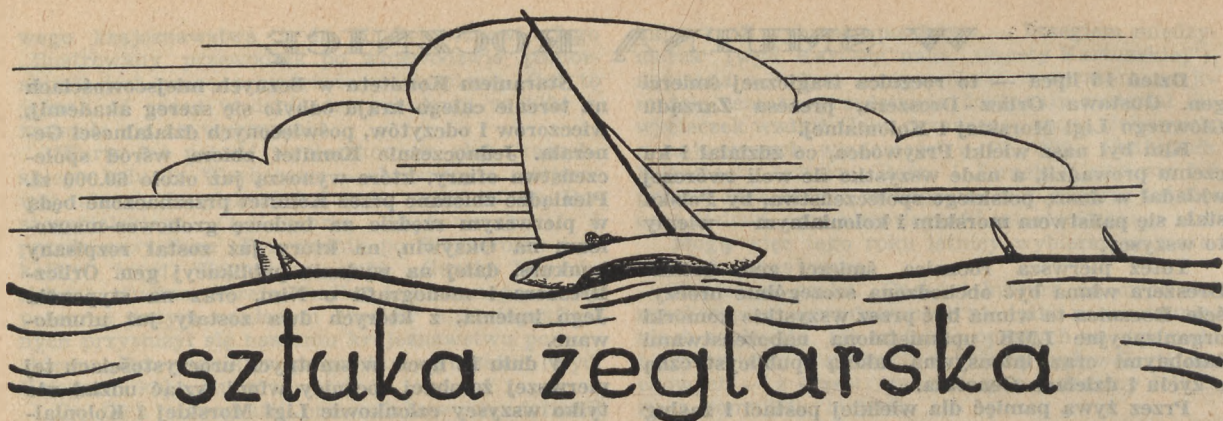
Torped się nie zakłada, do minowania bowiem morza służą miny, torpeda zaś jest rodzajem posłusku o własnym napędzie mechanicznym; torpeda, wystrzelona z okrętu w kierunku wroga, płynie ze znaczną szybkością. W jaki więc sposób „kontortorpedówka“ wyławia torpedy?

Nic za to w tymże słowniku nie ma o kontortorpedowcu.

„Dar Pomorza“ był na Galapagos. Cóż to za archipelag? Ciekawi, sięgamy po „Podręczny słownik geograficzny“ E. Malinowskiego i B. Olszewicza, 2 tomy, stron łącznie 1434, wydawnictwo Trzaski, Everta i Michalskiego, cena ok. 80 zł. Czytamy tam: „Galapagos (Islas) zobacz: Zółwie (wyspy)“. Szkoda jednak zachodu, Zółwich Wysp nie ma w słowniku.

Chcielibyśmy dowiedzieć się szczegółów o Gólfstromie. Nie ma takiego, jak również nie ma terminów: Gólfstrom i Gulf Stream. Niezmordowani, szukamy dalej. Są bowiem natomiast terminy: Gólfstrom i Gólfstrom. Przy pierwszym odsyłacz: „Zobacz: Zatokowy (prąd)“, przy drugim zaś: „zobacz: Zatokowy Prąd“. Szukamy tedy pod literą Z — i oczywiście nic nie znajdujemy.

Tyle narazie o słownikach, które mają pouczać ignorantów, a które w rzeczach morskich same są wzorami ignorancji lub niechlujstwa.



sztuka żeglarska

Pomyślnych wiatrów

Na uczelniach obwieszony już został koniec roku szkolnego. Z rozpalonych prostopadłymi promieniami słonecznymi murów miejskich rozjechała się już młodzież szkolna na wszystkie strony. Kilkusetna gromadka akademicka podążyła nad morze, do Jastarni, by w obozach żeglarskich AZMu wchłonąć w siebie wiatr morski i poznać co to rozkosz i trud żeglarski; jak wielkie stoją przed polskim sportem żeglarskim zadania społeczne.

Jest to już piąta z rzędu kampania masowego szkolenia morsko-żeglarskiego AZMu. Cztery lata

temu rozbiła ta organizacja po raz pierwszy swe namioty na piaszczystych wydmach jastarnieńskich i tyleż lat temu rozlegać się zaczęło w Polsce po raz pierwszy, poparte przykładem wołanie, o powszechność morskiego sportu żeglarskiego i o stworzenie zeń systemu wychowawczego dla całej młodzieży.



Fot. O. Jabłoński

„Swarożyc“, jacht AZM



Fot. O. Jabłoński
żeglarze morscy AZM (ojciec i syn — 1935)

W morskich krajach zachodnio-europejskich i amerykańskich okrzepły dziś w tradycję jachting morski powstawał samorzutnie, jako specyficzna forma rozrywki klas uprzywilejowanych. Piętno to tkwi na nim do dziś dnia jeszcze, pomimo, iż w wielu wypadkach zaszły pod tym względem już poważne zmiany. Polsce, rzecz oczywista, nie jest potrzebny jachting o typie dawnego luksusowego sportu państw morskich. Zresztą do powstania tu czegoś podobnego nie ma absolutnie warunków. Nie ma u nas bowiem ani tak licznej, ani tak zamożnej jak w innych krajach, na które oglądać się możemy, klasy posiadającej.

Jedynym mecenasem sportów jest u nas państwo i pod jego opiekuńczymi skrzydłami może tylko coś na gruncie sportowym powstawać. Zaś ten mecenas napewno nie jest zainteresowany w powoływaniu do



Fot. O. Jabłoński
J. „Szkwał“ wychodzi w morze

życia jachtingu elitarnego, który ze względu na luksus swoich urządzeń służyć może nie masom, lecz tylko jednostkom. Potrzebny natomiast jest Polsce sport żeglarski zdemokratyzowany. Taki, który dzięki szerokiemu swemu rozwojowi wszędzie, a nade

wszystko wśród młodzieży, dopełniać mógłby skutecznie wysiłek o przeistoczenie się w społeczność morską. Bowiem stać się możemy ostatecznie narodem morskim dopiero wówczas, gdy młodzież naszą oddawać poczniemy na wychowanie morzu w takiej samej wierze, jak powierzamy ją szkole i wojsku.

Droga do celu tego prowadzi, rzecz oczywista, nie przez luksusowe jachtkluby i nie mniej wytworne regaty, lecz przez liczne, a tanie jachty i proste a rozległe bazy sportowo-żeglarskie i obozy.

Cel ten wypisał na banderze swej Akademicki Związek Morski R. P. i uparcie doń zdąży, pomimo piętrzących się przed nim trudności. Bowiem, niestety, zrozumienie tej idei jeszcze nie przeniknęło do czynników miarodajnych, zaś skupiający się obecnie około żeglarstwa sportowego ludzie są w poważnej swej masie zwolennikami ekskluzywnego jachtingu i wszystkich sił dokładają, aby w żaden sposób nie dopuścić do demokratyzacji tej gałęzi sportowej.

Wytworzyła się na tym odcinku specyficzna walka, w której obok otwartych wystąpień nie brak także i zawaalowanych pchnięć z boku. Ze tak jest świadczy najwymowniej sama historia AZM i jego obozów żeglarskich. Jest to nieprzerwane pasmo zmagania o egzystencję i o usuwanie podsuwanych wciąż kłód pod nogi.

Odkotwiczącym do tegorocznej, piątej zrzędu kampanii, jachtom AZM, tym wszystkim steranym ciężką służbą „Swarożycom“, „Jurandom“, „Szkwałom“, „Poświstom“ i pomniejszych jednostkom, życzymy dobrych wiatrów i wytrwałości w żeglowaniu po najtrudniejszym z kursów: pod wiatr. Życzymy z całego serca pełnej i szybkiej realizacji w Polsce żeglarstwa sportowego, tak samo powszechnego, jak futbol lub narciarstwo. Potrzeby bowiem polskie na odcinku morskim są istotnie wielkie i palące. Nędzę polską skutecznie przewietrzyć jedynie może wiatr morski, który zatem dowieść musi do najdalszych zakątków Polski.

O. J.

Pojedynek żeglarski o Puchar Ameryki

W dniu 31 lipca b. r. rozpocząć się mają w Ameryce, na zatoce Bostońskiej (Boston - Bay), najznakomitsze w świecie regaty żeglarskie o t. zw. Puchar Ameryki i przywiązany do tej nagrody primat świątowy w umiejętnościach konstruktorsko-jachtowych i sztuce żeglowania. Będzie to 16-ta w okresie od r. 1851 próba odebrania Stanom Zjednoczonym A. P. sławetnego pucharu. Pojedynek z sobą stoczą dwa gigantyczne, najdroższe i najbardziej wydoskonalone w świecie jachty żaglowe, reprezentujące bandery amerykańską i angielską.

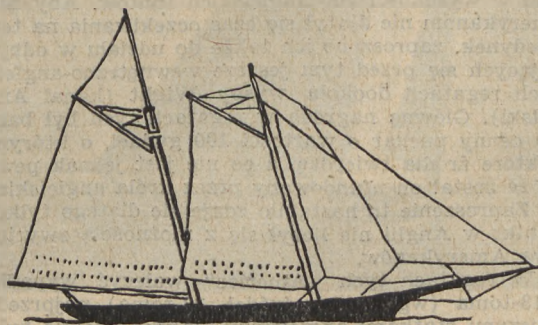
Jest to typowo miliarderska impreza sportowa, odbywająca się z niebywałym przepychem i rozmachem. Nadto otoczona ona jest nimbem 70-cioletniej i rzeczywście wyjątkowo ciekawej tradycji, znaczącej się nieprzerwanym pasmem triumfów Ameryki nad Wielką Brytanią. Jest to bodaj jedyne pole, na którym wyładowują się w sposób całkowicie bezinteresowny, a jednak pełny, potężne namiętności współczesnych potentatów globu ziemskiego. Ze względu na wszystkie te momenty, regatami o Puchar Ameryki interesowała się zawsze do żywego szeroka publiczność wszystkich kontynentów. Obecnie zaś szczególnie. Nigdy bowiem jeszcze szanse Anglii nie wyglądały tak mocno, a Ameryki tak słabo, jak przed obecną imprezą bostońską.

Po raz pierwszy Anglia wysłała na drugą stronę „dużego stawu“ jednocześnie dwa jachty: „Endeavour I“ i „Endeavour II“, aby na miejscu przyszłego boju wybrać, po troskliwych próbach (jazdach trimowych), właściwego swego reprezentanta do po-

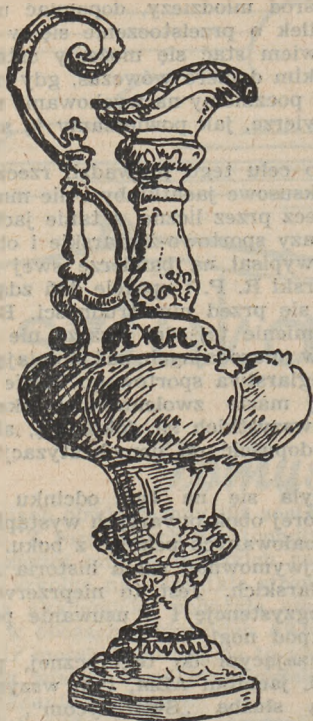
jedyunku. Ze strony amerykańskiej kandydatami do roli obrońców pucharu były do niedawna aż trzy jachty: „Rainbow“, „Yankee“ i nowy „Ranger“, żaden jednak nie stał jeszcze na tak wysokim poziomie przygotowania do zawodów, jak obaj przedstawiciele angielscy. Zapowiada się sensacja nielada. Ze wszystkich niemal krajów o rozwiniętym jachtingu, szykują się specjalne wycieczki do Bostonu. Nie wątpimy przeto, iż czytelnicy „Szkwału“ zechcą także bliżej nieco poznać to wszystko, co z regatami tymi się wiąże.

Jak powstała walka o Puchar Ameryki

Początek był całkiem przypadkowy i niewinny. W związku z przygotowywaną w Londynie na r. 1851 wielką wystawą, pewien, nieznanany dziś już, kupiec



Szkuner „America“



Puchar Ameryki

angielski wystosował do swego znajomego w New Yorku luźną propozycję przysłania do Anglii stateczków pilotowych dla odbycia z jachtami angielskimi regat. Propozycja ta doszła w jakiś sposób do wiadomości ówczesnego komandora nowojorskiego jachtklubu, który wielce do tego się zapalił. Udało mu się powołać specjalny syndykat, który zajął się realizacją zamiaru. Zbudowano w tym celu szkuner „America“ o wyporności m. w. 140 t.

Był to stateczek o typie używanych w owe czasy w Ameryce stateczków pilotowych, jednak o większej niż tamte powierzchni żagli. Specyficznymi cechami „Americy“ było, że posiadała bardziej pochyłe ku tyłowi maszty i bardzo długie i potężne drzewca (bukszpryt, bomy, gafle). Np. największy obwód dużego bomu wynosił aż 2¼ mtr. Ponadto żagle „Americy“ odznaczały się tym, że były niemal całkowicie płaskie. Uznano to wówczas za główny jej atut, choć skądinąd wiemy dziś, że jest to całkiem sprzeczne z zasadami aerodynamiki.

Wysyłka „Americy“ do Anglii odbywała się z takim pośpiechem, że nawet wypróbować nie zdołano, czy jest ona istotnie najszybszym statkiem amerykańskim.

Z entuzjazmem, acz nie bez zdziwienia, powitana została „America“ w Anglii. Ułożono się odrazu, że „America“ stoczy walkę z najszybszym ówczesnym jachtem angielskim „Titanią“, przy czym stanął zakład w wysokości 100 angielskich funtów. Aby zaś Amerykanom nie dłużył się czas oczekiwania na ten pojedynek, zaproszono ich także do udziału w odbywających się przed tym jeszcze wewnątrz-angielskich regatach dookoła wyspy Wight (kanał Angielski). Główną nagrodą w regatach tych był bardzo cenny puchar o wartości 100 gwinei, o którym niektóre źródła twierdzą, a co nie jest jednak pewne, że został on ufundowany przez króla angielskiego. Zaproszenie to nastąpiło zdaje się dlatego tylko, że nikt w Anglii nie liczył się z możliwością zwycięstwa Amerykanów.

W regatach tych „Americę“ walczyć wypadło z 13-toma (wg innych źródeł 18-toma) najprzedniejszymi statkami angielskimi. Jakże wielkie było zdumienie gospodarzy, gdy wszystkie one zostały

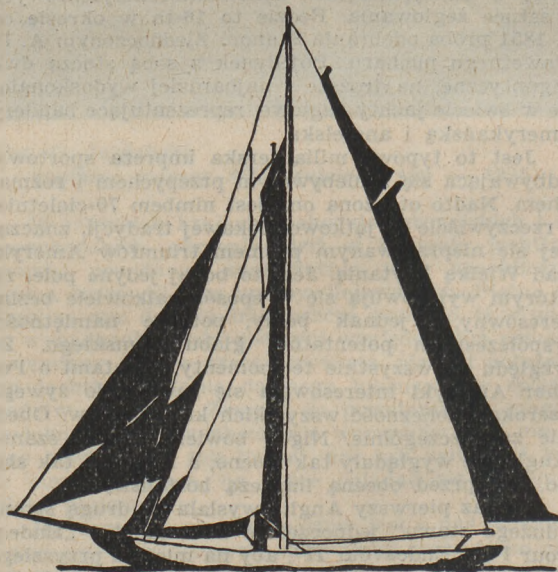
przez Amerykanów pobite na głowę. Triumf ten był tym bardziej znamieny, że regaty odbywały się bez systemów wyrównawczych (tego jeszcze wówczas nie znano), pomimo, iż ze strony angielskiej stawały jachty o wielkościach od 82 do 392 tonn.

Wszystkie następne, odbyte przez Amerykanów w Anglii, regaty dały podobne rezultaty. W Anglii powstał tak wielki zachwyt „Americą“, że została ona odkupiona na miejscu i za słone pieniądze przez pewnego lorda angielskiego. Aczkolwiek bez statku, to jednak z bogatym plonem trofeów wrócili wówczas Amerykanie do swej ojczyzny, gdzie z najcenniejszej swej zdobyczy — 100 gwineowego pucharu — ufundowali stałą nagrodę przechodnią, niszcząc odąd nazwę „Pucharu Ameryki“.

70 lat bezskutecznych prób

Pierwsza próba odbicia Amerykanom pucharu została ze strony angielskiej podjęta dopiero w roku 1870. Do walki tej zgłosił się wówczas angielski jacht „Cambria“. Obronę przeprowadzało aż 23 jednostek amerykańskich, z których 4-ry zadanie swoje spełniło, przy czym najszybszym był z nich, stunkowo mały, lecz z wysuwaniem z kila mieczem, jacht „Magic“. Następna próba datuje się z r. 1871. Podejmuje się jej jacht angielski „Livonia“. Obrony dokonywują kolejno, w osobnych 4-ch biegach, jachty amerykańskie „Columbia“ i „Sappo“. Odtąd zainteresowanie tą walką w Anglii znów zanika na cały dziesięć lat, w międzyczasie zaś bezskutecznych prób dokonują dwukrotnie kanadyjczycy (lata 1876 i 1881, pierwszy raz zastosowano wówczas ożaglenie typu szlup).

Po ostatnich regatach z kanadyjczykami, którzy reprezentanta swego przytransportowali na miejsce holując go po drogach śródlądowych, został regulaminowo zafiksowany, utrzymywany uprzednio i całkiem dla owych czasów słuszny, zwyczaj, że jacht wzywający winien na regaty przybywać na własnym kilu i pod własnymi żaglami. Z czasem jednak przepis ten stał się poważnym przywilejem Amerykanów, ułatwiającym im znakomicie utrzymywanie się na pozycji zwycięzców, a zwłaszcza wobec Anglii. Bowiem o ile dawne jachty regatowe nie różniły się niczym wydatniej, od normalnych stateczków pełnomorskich, to z czasem przerażać się one zaczęły w specjalne dla tego celu t. zw. maszyny regatowe, wykazujące minimum przystosowania do dalekich podróży, a cóż dopiero mówić o podróży przez Atlantyk. Równocześnie z tym ustalili się ostatecznie zwyczaj, że regaty o „Puchar Ameryki“ odbywać się mogą jedynie w formie pojedynków po-



Ożaglenia: gafłowe i bermudzkie

między dwoma jednakowej kategorii (klasy) jachtami.

Dzięki obu tym przepisom możliwość odbicia Ameryce pucharu stawać się poczęła coraz trudniejsza. Coraz większego trzeba było na to nakładu geniusza ludzkiego i kapitałów. Pomimo to jednak prób tych Anglia nie tylko nie zaniechała, lecz odwrotnie, stawać się one poczęły z tej strony coraz bardziej uporczywymi.

Następna ich seria zaczęła się w r. 1885, w którym angielski jacht „Genesta“ bezskutecznie walczył contra obrońcy amerykańskiemu „Puritan“.

W rok po tym miano do czynienia (1886) z nowym, już 4-tym z kolei, wyzwaniem angielskim do pojedynku. Tym razem udał się do Ameryki jacht „Galatea“. W boju z amerykańskim „Mayflower“ podzielił on dołę swoich poprzedników. W roku 1887 Anglicy znów podejmują walkę na pierwszym swym, zbudowanym specjalnie w tym celu, jachcie (Amerykanie czynili to już wcześniej). Jest to kuter „Thistle“ (odtąd występujące poczynają wyłącznie ożaglenia kutrowe). Pomimo potężnych wymiarów „Thistle“ rozprawia się z nią z łatwością amerykańska „Volunter“ i znów następuje powrót z próżnymi rękami. Na rok 1893 przypada 6-ta angielska próba odbicia pucharu przy pomocy jachtu „Valkyrie II“. Obrońcą bandery amerykańskiej był contra niej jacht „Vigilant“. W r. 1895 udaje się do Ameryki nowa „Valkyria III“ by przegrać po raz 7-my walkę do jachtu „Defender“.

Odtąd na widowienie wychodzi angielski król herbaciary Lipton. W latach 1901, 3, 13, 20 i 30 organizuje on pięć kolejnych ataków przy pomocy coraz doskonalszych i coraz to kosztowniejszych jachtów swych „Shamrock I“, „Shamrock II“ i t. d. aż do Nr V. Liptonowskim „Shamrockom“ (liść koni-czyny) stawiają kolejno opór jachty amerykańskie o nazwach następujących: „Columbia“ w latach 1901 i 1903, „Reliance“ (1913), „Resolute“ (1920) i wreszcie pierwszy o bermudzkiem ożagleniu „Enterprise“ (1930).

Ostatnie z tej serii jachty amerykańskie są finansowane w przeważnej mierze przez milionera Vanderbilda, który nie mniejszym okazał się amatorem tego sportu niż Lipton. Uporczywość Liptona była zaiste podziwu godna. Na organizowanie swych ataków na „Puchar Ameryki“ roztrwonił niemal całą swoją milionową fortunę — pomimo to celu nie osiągnął. Pięć kolejnych jego występów zakończyło się bowiem tyluż porażkami. Umierając w r. 1931 Lipton czuł się tym szczerze przygnębiony. Był przekonany, że prymat Ameryki stał się niewzruszalny i że wraz z nim kończy się łańcuch angielskich usiłowań odebrania pucharu nazywanego już popularnie „bezdenną beczką“.

Tak jednak się nie stało. Po Liptonie walką o wydarcie pucharu zainteresował się drugi finansowy potentat angielski, fabrykant lotniczy Sopwith. W r. 1934 podejmuje on ponowną próbę (13-tą angielską a 15-tą wogóle) zdobycia pucharu, o którym wyraża się jako o starym garnku. Z jego ramienia walkę podejmuje jacht „Endeavour“, noszący obecnie numerację pierwszego. „Endeavour I“ nie przywozi wprawdzie z sobą starego garnka, lecz za to bardzo dużo dobrych widoków na przyszłość, albowiem w regatach z r. 1934 odczuć się dało wyraźnie, że potęga amerykańska poczyną się chwiać. Z pośród 7-miu biegów obrońca amerykański, jacht „Rainbow“ wygrywa zaledwie 4-ry, przy czym swą nieznaną tylko przewagę zawdzięcza raczej szczęśliwemu zbiegowi okoliczności (korzystne dlań słabe wiatry), niż rzeczywistej swej przewadze. Fakt ten staje się dla Sopwith'a zachętą do kontynuowania walki. Nie zwlekając zamawia on nowy jacht „Endeavour II“. Poddaje go w ciągu lata 1936 troskliwym próbom, a w następstwie wystosował do nowojorskiego klubu wyzwanie do mającej odbyć się wkrótce 16-go zrzędu pojedynku o puchar.

Jachty - giganty

Przez cały czas 70-cioletniej historii regat o Puchar Amerykański występowały statki o gigantycznych, jak na cele sportowe, wymiarach. Już pierwsza inspiratorka tych walk, „America“, posiadała 140 ton wyporności, następne zaś dochodziły czasem nawet do 250 (jacht „Thistle“). Lecz o ile początkowo używane były do tych celów m. w. normalne pełnomorskie stateczki, z czasem budować poczęto jachty nawskroś specjalne, odznaczające się coraz większą doskonałością w swym dostosowaniu do celów regatowych, lecz coraz dalsze od tego, co normalnie statkiem przyjęło się nazywać.

Występujące współcześnie w regatach o „Puchar Ameryki“ jachty należą do specjalnej klasy międzynarodowej, oznaczonej literą „J“. Są to największe i najbardziej jednostronnie przystosowane do celów regatowych jachty sportowe. Ich tonaż (wyporność) wynosi m. w. 160 tonn. Przy swej maksymalnej długości ok. 40 mtr posiadają one maszty dochodzące do 50 mtr wysokości. Jest to ich jedyny maszt, na którym rozpinają swe żagle, posiadające w normalnej jeździe ok. 700 mtr kwadratowych powierzchni, a nadto dochodzą jeszcze przeróżne żagle specjalne.

Są to najbardziej typowe t. zw. maszyny regatowe, którym dzięki przeżaglowania grożą stale awarie złamania masztu.

Aby na jachtach takich operować można było w sposób dostatecznie sprawny potężnymi płachtami żagli, konieczne jest stosowanie przeróżnych nawskroś specjalnych i nie mniej kosztownych urządzeń. Najbardziej klasycznym pod względem przeróżnych inowacyj, przepychu i kosztowności był obrońcy amerykański jacht z r. 1930 „Enterprise“. Jego kadłub zbudowany został z brązu, a maszt z duraluminium, przy czym do budowy samego tylko masztu użyć trzeba było aż 80.000 nitów. Na jachcie tym zastosowany był po raz pierwszy bom t. zw. systemu „Park Avenue“. Jest to bom o trójkątnym



Jacht klasy „I“ — „Jankee“

poprzecznym przekroju, posiadający poprzeczne ślizgacze, umożliwiające ustawianie się dolnego liku grotzagli po najkorzystniejszej aerodynamicznie krzywiźnie. Po górnym płasku tego bomu, posiadającym 1,5 mtr szerokości, spacerować mogło swobodnie dwoje obok siebie ludzi*). Wismukły kliwer tego jachtu o dwupiętrowych sztach publiczność amerykańska nazwała wówczas „Gretą Garbo“, a kulisty, jak sama ziemia, spinaker, o 1000 metrów kwadratowych powierzchni, ochrzczoney był mianem aktorki „May West“. Jacht ten oprócz normalnego kila ołowianego, stanowiącego przeszło 50% wagi całości, posiadał nadto 2 miecze opuszczane. Koszt jego budowy wynosił 850.000 dolarów, a sam tylko żagiel „May West“ oceniony była na 35.000 dolarów.

Był to niewątpliwie najwspanialszy z występujących na arenie regatowej jachtów, następny już bowiem przedstawiciel amerykański „Rainbow“ był dużo skromniejszy, zaś o obecnym przygotowywanym przez Vanderbilda jachcie „Rangre“ krążą pogłoski, iż zastawiony jest już całkiem na względy oszczędnościowe.

Tegoroczni rywale i ich szanse

Do nadchodzących regat strona angielska jest przygotowana, jak jeszcze nigdy dotąd. Zasadniczym kandydatem do walki jest tu nowy jacht Sopwith'a „Endeavour II“. Jest to statek wybudowany ze szczególnym uwzględnieniem doświadczeń swego poprzednika. Pomimo nieznacznych tylko różnic w kształcie i wymiarach kadłuba z „Endeavour I“, reprezentować ma on znacznie wyższy poziom zalet regatowych. Równocześnie z tym został wytrimowany, jak chyba żaden jacht dotąd. Sopwith kazał go rozmyślnie wybudować o przeszło rok wcześniej, by mieć dość czasu na należyte wyregulowanie wszelkich wpływających na szybkość i sprawność elementów. Począwszy od żagli, a skończywszy na załodze, wszystko doprowadzone w nim zostało do najwyższej formy. Przez cały rok ubiegły odbywały się tak zw. pływania trimowe, odbywane najczęściej wespół z dawnym jachtem Sopwitha, „Endeavour I“, znajdującym się dziś w rękach niejakiego Andrea. Przy tym jachty posiłkowały się aparatami radiowymi, komunikując sobie wzajem wszelkie spostrzeżenia co do pracy żagli etc.

Pomimo tak starannego wyregulowania „Endeavour II“, na wszelki wypadek wysłano z nią razem do Ameryki „Endeavour I“. Pod zmienionymi na czas przebywania dużego stawu takelunkami (jako kecze) wyruszyły oba jachty w dniu 1 maja z Górsportu i jeszcze 18-go tegoż miesiąca osiągnęły Bristol. W podróży towarzyszyły im specjalne statki konwojowe. Po przybyciu do Ameryki jachty zosta-

*) Obecnie Amerykanie już porzucili ten system bomów i zaprowadzili całkiem płaskie, dające się dowolnie wyginać za pomocą specjalnych do tego urządzeń; natomiast w bomie „Park Avenue“ wyposażone są nadal jeszcze jachty angielskie.

ły z powrotem przystrojone w swe takelunki regatowe z 50-ciometrowymi masztami i rozpoczęły na tamtejszych wodach dalsze swoje pływania trenin-gowe.

Ostateczny wybór reprezentanta do walki o puchar odroczoney został do terminu najpóźniejszego t. j. do 1 lipca.

W przeciwieństwie do spokoju, z którym poczyniono obecne angielskie przygotowania, po stronie amerykańskiej panowała chaos i gorączka. Przez czas dłuższy nie wiadomo było, czy wogóle dojdzie tam do wybudowania nowego jachtu. Zapoczątkowane przez Vanderbilda konsorcjum nie umiało jakoś zdobyć potrzebnych na ten cel kapitałów. W rezultacie Vanderbilt zrezygnował z poszukiwania wspólników i zdecydował się samodzielnie jacht nowy wystawić. Niestety, jednak decyzja ta była już nieco spóźniona. Dopiero w grudniu ub. roku zdołano założyć kil nowego jachtu, który z wiosną b. r spu-szczony został pod nazwą „Ranger“ na wodę. Zaledwie rozpoczęto pływanie trimowe, zdarzyła się ciężka awaria złamania masztu (jest to częste zjawisko u tych jachtów). Na obstalowanie nowego duraluminiowego masztu okazało się już za późno. Z konieczności zastosować trzeba było maszt jachtu „Rainbow“. Jest to oczywiście już łatanina, wymagająca wielu przeróbek zarówno w ozagleniu, jak i wybalastowaniu jachtu. Nadto zdzysolowany został rezerwowo kandydat do obrony pucharu jacht „Rainbow“. Drugim amerykańskim kandydatem do obrony pucharu jest jacht „Yankee“. Wybudowany on został w związku z regatami z r. 1930, lecz ustąpił wówczas w eliminacji miejsca „Enterprise“. Od tego czasu jacht ten uległ wielu poważnym przeróbkom. Powiadają, iż poziom jego zalet w niczym nie ustępuje budowlom nowym, pomimo to opinia amerykańska nie odnosi się doń z dostatecznym zaufaniem i jeśli by okazać się miało, że w zawodach eliminacyjnych „Rangre“ nie wykaże swej wyższości, to automatycznie zapanowałyby w Ameryce minorowe przewidywania co do rezultatu tegorocznej obrony pucharu.

Techniczne zasady walki

Regaty o „Puchar Ameryki“ odbywają się w sposób nawskroś specyficzny. Na zawody składa się 7 kolejnych biegów odbywanych w różnych dniach na trasach 30-tomilowych. Przy tym 4-ry z tych biegów posiadać winny trasę trójkątną, przy której wszystkie wchodzące w rachubę kursy są względem wiatru tak położone, iż żegluga może się odbywać bez krzyżowania, zaś 3 pozostałe biegi odbywa się na trasach prostoliniowych, przytym jeden odcinek tej trasy prowadzi wprost pod wiatr (krzyżowanie), a drugi z wiatrem pełnym. Za zwycięzcę uznaje się oczywiście ten jacht, który posiada większość biegów wygranych.

Olgierd Jabłoński

Na widnokręgu



W ślady Wikingów. Por. J. Kuczyński organizuje w okresie sierpnia pierwszą polską wyprawę turystyczną na otwartej szalupie okrętowej. Celem wyprawy jest zbadanie możliwości szerszego rozpowszechnienia tego niezwykle dostosowanego do naszych warunków i potrzeb morskiego sportu.

W programie wyprawy przewidyje się żeglugę wzdłuż wybrzeży szwedzkich z ilcznymi tam po-

stojami i próbami koczowania w szkerach.

Ponieważ por. Kuczyńskiemu brak jest jeszcze kilku współtowarzyszy, tą drogą zwraca się do ogółu osób, pragnących wystartować z nim razem w tę podróż, o szybkie porozumienie się z nim drogą listowną na adres: Gdynia, Św. Jańska 139, m. 59. Por. K. zgóry zastrzega, że w rachubę wchodzić tylko mogą ludzie młodzi, wysportowani, nie bojący się ni trudów, ni tym bardziej wody. Pierwszeństwo, rzecz oczywista, będą mieli obeznani z morzem.

(J.)

Plany żaglówki popularnej.

Wyszła z druku, wydana przez Akademicki Związek Morski R. P. instrukcja budowy popularnej joli typu holenderskiego BM.

Instrukcja obejmuje wyjaśnienia oraz plany budowlane joli. Na podstawie tej instrukcji każdy jest w stanie wybudować sobie za cenę około 200 zł żaglówkę o stosunkowo dobrych zaletach sportowych.

Jola BM posiada ok. 12 m² żagla. Jej długość wynosi 4,75 m, a szerokość 1,5 m.

Cena instrukcji wynosi zł 25.— Zamówienia kierować należy na adres: Akademicki Związek Morski R. P., Warszawa, Widok 10. Łącznie z zamówieniem należy wpłacić zł 10, tytułem przedpłaty, na PKO konto Nr 15.105.

„Liga Morska i Kolonialna. Komitet Organiz. Międzynar. Obózów Morskich Akad. Zw. Morskiego w Jastarni“, z wymienieniem na jaki cel została dokonana wpłata.

(J.)

Szwedzkie żaglowce szkolne w odwiedzinach w Gdańsku. W dniach 11 — 16 czerwca br. bawiły w Gdańsku dwa szkolne żaglowce szwedzkiej marynarki wojennej „Najaden“ i „Jarvamas“.

Są to identycznej wielkości trzymasztowe statki t. zw. pełnorejowe (u nas niesłusznie określa się je jako fregaty), po 350 tonn wyporności.

Oba stateczki odznaczają się pięknem i klasycznością swego otaklowania.

W roku ub. statki te bawiły w okresie Święta Morza w Gdyni.

(J.)

334 żaglowce we Włoszech. Generalna dyrekcja włoskiej marynarki handlowej podaje, że w końcu marca b. r. flota handlowa włoska liczyła 201 statków żaglowych — 43.324 b. r. t. i 133 statków z motorami pomocniczymi — 34.666 b. r. t. Łącznie z żaglowcami, parowcami i motorowcami posiadają Włochy 1.163 statki handlowe o pojemności 3.179.544 b. r. t.

(T.)

Wrak na Bałtyku. Stwierdzono wrak norweskiego statku „Leda“ pod 55 st. 54 min. szerokości półn. i 12 st. 38 min. długości geogr. wsch.

Jest to mniej więcej 1,5 mil odległość od wyspy Hven. Dla żeglugi stanowi wrak ten poważne niebezpieczeństwo.

(T.)

Czajki na Narocz. Dowiadujemy się, że przybrzeżne jachty harcerskiego ośrodka morskiego, spopularyzowane na wybrzeżu jako „czajki“ — mają być zabrane z morza i przesłane na jezioro Narocz.

Jachty te, są to 5½ metrowe żaglówki typu słup Marconi. Swego czasu (Nr 2, rok 1934) „Szkwał“ podał dokładny opis tych jachtów. Typ ten pochodzi ze Szwecji i wśród skandynawów znany jest pod nazwą „Ving“, lub „Pojkbat“. U skandynawów jachciki te są sprzętem szkoleniowym — wszyscy juniorzy klubów na czajkach stawiają swe pierwsze kroki żeglarskie.

Czajki zostały zakupione przez Harcerstwo w roku 1934 w ilości 10 sztuk dla szkolenia żeglarskiego w morskich ośrodkach. Z zadania swego wywiązały się doskonale. W sezony letnie lat 1934, 1935 i 1936 eksploatowano czajki tak intensywnie — jak żaden z jachtów w Polsce dotąd i na wiele lat naprzód. Przez bite dwa miesiące letnie pływały czajki dzień w dzień (omal bez przerwy) po minimum 8 godzin dziennie — wożąc (na dwie zmiany) 8 uczestników kursu. Łatwo stąd wyliczyć, że (po odliczeniu świąt, egzaminów itp.) — każdy uczestnik mógł w ciągu 1 miesiącznego kursu bezpośrednio osobiście prowadzić żaglówkę conajmniej 20—25 godzin; 25 godzin samodzielnego sterowania, oraz około 75 godzin śledzenia z pokładu jachtu nad manewrami swych kolegów — dobre „zagruntowanie“ sztuki żeglarskiej dla nowicjusza!

Czajki harcerskie w sezonie rocznym jednego roku przeszkalały około 160 kursantów. Przez wymienione trzy lata liczba ta wzrosła blisko do pół tysiąca! Zważywszy, że zakupienie 10 nowych czajek kosztowało w roku 1934 łącznie ze sprowadzeniem (z Finlandii) tylko około 10 tysięcy złotych, zważywszy dalej, że czajki te przeszkoliły przez trzy lata około pół tysiąca żeglarzy, zważywszy jeszcze — że czajki te po takiej pracy są w pierwszorzędym stanie i przy drobnych inwestycjach konserwatorskich mogłyby na morzu służyć jeszcze szereg lat — zważywszy poza tym, że okazały się bezpieczne (żadnego wypadku zatonięcia) — każdy bezstronny żeglarz będzie musiał przyznać, że czajki pobily rekord tanioci i pożytku dla sprawy masowego szkolenia młodzieży na morzu.

Czajki spotyka zarzut, że są za „delikatne“ na naszą otwartą zatokę. Praktyka nie potwierdziła tych obaw. Kadłuby są mocne i zresztą — niezatapialne dzięki zbiornikom powietrznym. Dla uspokojenia sumienia możnaby by-

ło najwyżej wzmocnić nieco oliwanowanie stałe.

Czajki przenosi się na Narocz. Nie wiadomo, czym władze harcerskie motywują tę decyzję. Zbiega się to z odejściem od pracy harcmistrza Józefa Michałowskiego, dotychczasowego komendanta kursów morskich — świetnego instruktora morskiego i wspaniałego organizatora. Możliwe, że nie mając odpowiedniego zastępcy, harcerstwo obawia się prowadzić dalej szkolenia na czajkach na morzu.

Na Naroczcy życzymy czajkom równie szczęśliwej i pożytecznej służby. Zaciekawia nas tu jednak jeden problem: czajki mają zanurzenie około trzy czwarte metra; podczas fali pod kilem muszą mieć kilkadziesiąt centymetrów — zatem czajka wymaga głębokości conajmniej 1¼ — 1½ metra. Na Naroczcy te głębokości rozpoczynają się dopiero w odległości kilkuset metrów od brzegu. Czy budowane będą kilkusetmetrowe pomosty?

(K.)

Svenska Seglarskolans w Polsce. W dniach 13 — 17 czerwca bawiła w Polsce, na zaproszenie AZM, wycieczka szwedzkiej szkoły żeglarskiej z Kalskrony.

Wycieczka przybyła do Gdyni na trzech swych jachtach, a mianowicie „Allonie“ (z załogą żeńską), keczu flagowym „Kaparen“ i mniejszym keczu „Gathenhielm“. Podobnie jak w roku ubiegłym wycieczka udała się z Gdyni na zwiedzenie Warszawy, poczym wróciła do Gdyni i na żaglowcach wróciła do Szwecji.

O działalności Svenska Seglarskolans pisaliśmy już swego czasu obszerniej, poza tym sprawę tę omawiała także prasa codzienna.

(J.)

„Nieśmiertelny“ marynarz. Kilka tygodni temu zakończył życie w Melbourne mr. Gough, uważany w kołach wilków morskich z Pacyfiku za nieśmiertelnego.

Marynarze skłonni są naogół do przesądów, to też wokoło osoby Gough'a utworzyła się legenda, że tak, jak Latający Holender, nie podlega prawu śmierci. Bo też dziwne i wyjątkowe szczęście miał ten człowiek — w sposób niewytłumaczalny zawsze jakoś wymigał się śmierci.

Na długo przed wojną światową zaokrętował się jako steward na „Waratha“. W ostatniej chwili spałował manatki i opuścił statek. „Waratha“ wyszła w morze bez niego i u wybrzeży południowo-afrykańskich zatoniła z całą załogą. W kilka dni potem zamunstrował się na „Pinguine'a“. W dzień odjazdu podpisał sobie trochę, zasnął i spóźnił się na statek. To go właśnie uratowało od niechybnej śmierci, gdyż i „Pinguine'a“ spotkał los „Warathy“. Na „Wyrallah“ pływał przez dłuższy czas, wywiązując się sumiennie ze swych obowiązków. Pew-

nego dnia zachorował na febrę i musiano go zostawić w szpitalu w Melbourne.

O statku, który w parę dni potom udał się w dalszy rejs, wszelki śluch zaginął.

Przed samym wybuchem wojny zaproponowano mu na jednym ze statków stanowisko kucharza, na co chętnie się zgodził. Był to dla niego awans nielada. Przed podpisaniem roli wycofał jednak swą kandydaturę, nie umiejąc logicznie uzasadnić takiego postępowania. Instykt ostrzegł go przed grożącym niebezpieczeństwem — statek wpadł na rafy w wybrzeży Nowej Zelandii i tylko nielicznym z załogi udało się uratować życie.

Z początkiem wojny Gough pływa jako kucharz na s/s Wordwoth, który utrzymywał stałą komunikację między Anglią i Australią. Po drugim rejsie doszło do poważnej sprzeczki z kapitanem i Gough zostaje zwolniony w Australii. W drodze powrotnej „Wordwoth“ wyleciał w powietrze.

W ciągu następnych lat, kiedy spowodu działań wojennych, żegluga była bardzo niebezpieczna, legenda o nieśmiertelności Gough'a coraz bardziej wzrastała, dzięki dalszym cudownym ocaleniom.

Wytworzyła się wreszcie psychoza, że nikt nie chciał zostać na statku, z którego zszedł z jakichkolwiek powodów Gough i odwrotnie: obecność Gough'a uważano za rękojmię powodzenia i gwarancję szczęśliwego powrotu do portu macierzystego. Legenda przysła. Stary Gough nie zginął wprawdzie śmiercią marynarza. Umarł w łóżku, jak przeciętny mieszczuch, w swoim rodzinnym mieście.

Wielkie ożywienie na stoczniach brytyjskich. Ostatnimi czasami obserwujemy na całym świecie bardzo znaczną poprawę koniunktury w żegludze. Ceny za fracht wzrastają z dnia na dzień. Armatorzy skarżą się na brak wykwalifikowanych załóg. Długie lata stajomy bardzo ujemnie wpłynęły na wzrost narybku w zawodzie marynarskim, to też coraz więcej widzimy załóg kolorowych na statkach angielskich, holenderskich, amerykańskich i francuskich.

Najbardziej widocznym następstwem poprawy koniunktury jest korzystna sytuacja stoczni angielskich, które nie mogą podołać zamówieniom i mają już kontrakty na szereg lat.

Przeciętnie wypuszczają co-

dzienne jeden duży frachtowiec.

Starzy armatorzy czują zyski i chętnie inwestują kapitały w budowie statków. Fachowcy obliczają, że przy dzisiejszych stawkach frachtowych 8000 tonowy statek powinien przynieść 20 do 30 tys. funtów szterlingów dochodu brutto rocznie.

90 - lecie Hamburg — Ameryka — Line. Dowodem, jak piękne rezultaty osiągnąć może prywatna inicjatywa, jest rozwój linii Hamburg — Ameryka, która w maju b. r. obchodziła 90-lecie swego istnienia.

W r. 1847 makler okrętowy August Bolten na czele nielicznej grupy kupców z Hamburga założył towarzystwo akcyjne z kapitałem 450.000 mk, za które wybudowano 3 żaglowce i nawiązano stałą komunikację między Hamburgiem i Północną Ameryką. W dziesięć lat później uruchomiono pierwsze dwa parowce. Prawdziwy, zawrotny wzrost roztrost linii przypada dopiero na okres 30 ostatnich lat przed wojną. Wystarczy powiedzieć, że w roku 1913 przewieziono 8,3 milionów tonn frachtu i 464 tysiące pasażerów. Z początkiem roku 1914 towarzystwo posiada 439 statków o tonażu 1.360.000 B. R. T. 175 statków morskich obsługuje 75 linii regularnych, zawijając do około 400 ważniejszych portów na świecie.

Linia zatrudnia 25.000 urzędników, marynarzy i robotników, nie licząc 5.000 agentów, rozsianskich po całej kuli ziemskiej. Dziś linia Hamburg — Ameryka nie osiągnęła jeszcze przedwojennego poziomu, nie mniej jednak posiada flotę, składającą się z okrągło 100 statków morskich o tonażu 705.000 B. R. T. i znowu jest największym prywatnym przedsiębiorstwem żeglugowym na świecie.

Statki linii, która bardzo intensywnie rozbudowuje w dalszym ciągu, zawijają już teraz do ważniejszych portów pięciu części świata.

Regaty koronacyjne. W dniu 19 czerwca 1937 r. rozpoczęły się regaty koronacyjne w Anglii w malowniczej zatoce Torbay. Protektorat nad zawodami objął książę Kentu, a na honorowego startera zaproszono nowego króla Jerzego VI.

Przewidziany jest udział w regatach przeszło 400 jachtów różnego typu.

Regaty w Szwecji. Z okazji przypadającego w tym roku jubileuszu klubu s. s. Aeolus w Gö-

teborgu odbędą się na zachodnim wybrzeżu Szwecji zawody żeglarskie w różnych konkurencjach w czasie od 3 — 11 lipca. Po regatach odbędzie się rozdanie nagród i wspólny bankiet na luksusowym statku pasażerskim „Gripsholm“. Kluby szwedzkie przygotowują się bardzo skrupulatnie do tych zawodów, licząc się z poważną konkurencją Finów i Amerykan.

Czy jesteśmy konserwatywni? Współpracownik jednego z pism angielskich, poświęconych sportowi wodnemu, zastanawia się nad tym problemem i dochodzi do wniosku, że jednak tak jest. Weźmy np. auto. Wystarczy rzucić okiem, aby stwierdzić, że ten wóz wyprodukowano w r. 1933, a tamten w 1935. To samo można powiedzieć o samolotach, lokomotywach i in.

Tylko w budowie łodzi i jachtów nie widać postępu. Kształt kadłuba nie uległ od całych dziesiątków lat prawie żadnej zmianie, materiał budowlany pozostał ten sam, zmieniło się może trochę otakowanie w ostatnich 25 latach, ale stary żeglarz chętnie wraca do ożaglowania z końca XIX wieku.

Nie jest znowu tak trudno na to odpowiedzieć i uspokoić pesymistę, że w dziedzinie budowy jachtów robimy postępy, może nie tak wielkie, jak w innych dziedzinach, bo trzeba wziąć to pod uwagę, że sztuka budowania statków jest bardzo stara i że morze od wieków wymagało od statków tego samego, co teraz wymaga. Przed dziesiątkami lat jacht już stał u szczytu rozwoju, to też ulepszenia są tak nieznaczne i subtelne, że nie można ich zauważyć bez wnikliwej i szczegółowej obserwacji.

Finlandia i U. S. A. na regatach „Dookola Gotlandu“. W wielkiej tegorocznej imprezie żeglarskiej na Bałtyku weźmie udział Finlandia, wysyłając dwa jachty, z których jeden znajduje się jeszcze w budowie. Nowy ten jacht będzie miał 11 m długości przy 70 m² żagla. Buduje stocznia w Abo dla p. Jarla Lindblom'a, który uchroni w Finlandii za jednego z lepszych jachtsmenów. Ze Stanów Zjednoczonych zgłosił swój udział p. Parkinson z jachtem „Praxilla“. Ze strony polskiej zgłoszono narazie 2 jachty, a mianowicie „Krzysztof Arciszewski“ i „Wojewoda Pomorski“. Oba te jachty należą do AZM.

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

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

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

Nie zamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

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