

ROK-VI-NR-2-LUTY-1939-R

SZKWAŁ

W szklach peryskopu

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO wzrosły w roku ubiegłym o 1,8% w porównaniu do r. 1937. Obroty te w/g danych Urzędu Morskiego wynoszą ogółem 9.311.331,8 ton, w tym zamorskie 9.173.437,7 ton, przybrzeżne łącznie z Gdańskiem 16.523,2 ton, obroty z krajem drogą wodną 121.370,9 ton. Przywóz zamorski wyniósł w roku sprawozdawczym 1.526.535,7 ton, wywóz 7.696.902 ton. A jak się kształtują obroty innych portów?

Za dziewięć miesięcy roku ubiegłego wynoszą one w/g danych Hamburskiego Urzędu Statystycznego:

	1937 r.	1938 r.	%%
Rotterdam	29,7	29,5	— 0,6
Hamburg	18,6	19,0	+ 2,2
Antwerpia	19,1	15,9	—16,8
Brema	6,1	6,9	+16,0

POLSKA FLOTA HANDLOWA, która przekroczyła obecnie 100.000 ton, powiększy się niebawem o 10 nowych statków, których tonaż ogólny wyniesie ca. 42.000 ton. W inwestycjach tych weźmie udział kapitał prywatny. Między innymi gdyńskie firmy „Rothert i Kiłaczycki”, „Warta” oraz Warszawskie Towarzystwo Transportowe budują statki o nośności 1.200 i 1.500 ton.

„POLONIA”, którą w sierpniu ub. roku brano pod uwagę przy zamierzonej organizacji wczasów morskich dla robotników, inteligencji pracującej i rolników, odpłynęła pod banderą włoską do Genui, gdzie ulegnie rozbiórce na złom. Sprzedaż za granicę pierwszego polskiego transatlantyku, poruszyła opinię ze względu na poważny import złomu przez Polskę. Ponieważ Stocznia Gdyńska nie mogła podjąć się rozbiórki „Polonii” z braku odpowiednich urządzeń, agencja „Kabel” atakuje „Wspólnotę Interesów” — właścicielkę stoczni, dowodząc, że Marynarka Wojenna rozporządzając gorszymi urządzeniami zadawałając przeprowadza rozbiórkę statków. Nie wdając się w stanowisko Stoczni, czy też agencji, stwierdzamy, iż organizacja rozbiórki statków w kraju staje się kwestią palącą, tak z powodu braku złomu w Polsce, jak i możliwości osiągnięcia dużych zysków oraz zatrudnienia większej ilości ludzi przy rozbiórce.

KOLONIE W SEJMIE

Wicemarszałek Surzyński referując budżet M.S.Z. w sejmowej komisji budżetowej określił polską akcję kolonialną, jako historyczną, otwierającą przed krajem nowe widoki rozwoju. Omawiając rolę ministra Becka w dążeniu do realizacji naszych postulatów kolonialnych, podkreślił referent bierność naszych sfer gospodarczych na światowych rynkach kolonialnych. Kapitał, który przy lada sposobności rozdziera szaty nad ingerencją państwa w sprawy gospodarcze, zaniebduje niemal zupełnie możliwości eksploatacji bogactw kolonialnych, zostawiając rządowi inwestowanie handlu kolonialnego i żeglugi towarowej. Obowiązkiem społeczeństwa jest przygotowanie rządowi takich atutów, w międzynarodowej rozgrywce o kolonie, które w chwili decydującej zaważą, jako mocny argument.

WYPRAWA DO AFRYKI

Polskie Towarzystwo Wypraw Badawczych zorganizowało wyprawę naukową do Afryki Środkowej.

Wyprawa wylądowała dnia 31 grudnia ub. r. w Mombasa (Kenya ang.), udając się po kilkudniowym pocię w stolicy Keni - Nairobi do Bugoye, leżącego u stóp Gór Księżycowych (g. Ruwenzori 5.119 m. n. p. m.). Grupa alpinistyczna w składzie: dr. Tadeusz Bernadzikiewicz, mgr. Tadeusz Pawłowski oraz botanik dr. Tadeusz Wiśniewski przeprowadzi badania w górach, zaś dr. Gorzuchowski i kierownik wyprawy prof. Uniwersytetu Józefa Piłsudskiego dr. Edward Loth prowadzi badania nad zagadnieniami osadnictwa europejskiego, antropologiczne i z zakresu klimatologii lekarskiej, na wyżynnych obszarach Ugandy.

Ekspedycja zainstalowała się w Bugoye i zorganizowała fachową obsługę karawany, udaje się dn. 19 stycznia w głąb gór, nad jezioro Migresu.

ZJAWA III W SUEZIE

Władysław Wagner, mający poza sobą 3.500 mil morskich w drodze z Batawii (Jawa) do Adenu, udaje się przez Suez na morze Śródziemne. Przy końcu czerwca Wagner przybywa do Szkocji, gdzie prawdopodobnie spotka się ze szkunerem harcerskim „Zawisza Czarny”, który podlega obecnie gruntownemu remontowi przed nowym okresem wyszkoleniowym.

Z CONAKRY DO AMERYKI wyrusza jacht harcerski „Poleszuk”. Po dłuższym postoju w Dakarze (Senegal, franc. Afryka Zachodnia), gdzie Stocznia Marynarki Wojennej przeprowadziła bezinteresownie całkowity remont jachtu, zaś skauci francuscy i Misja Katolicka serdecznie podejmowali załogę jachtu, „Poleszuk” popłynął do Conakry.

HOLENDRSCY SZYPROWIE ODZNACZENI KRZYŻAMI ZASŁUGI

Poseł R. P. Babiński udekorował świetlicę Marynarza Polskiego w Szeveningu pięciu szyprów hollenderskich srebrnymi Krzyżami Zasługi.

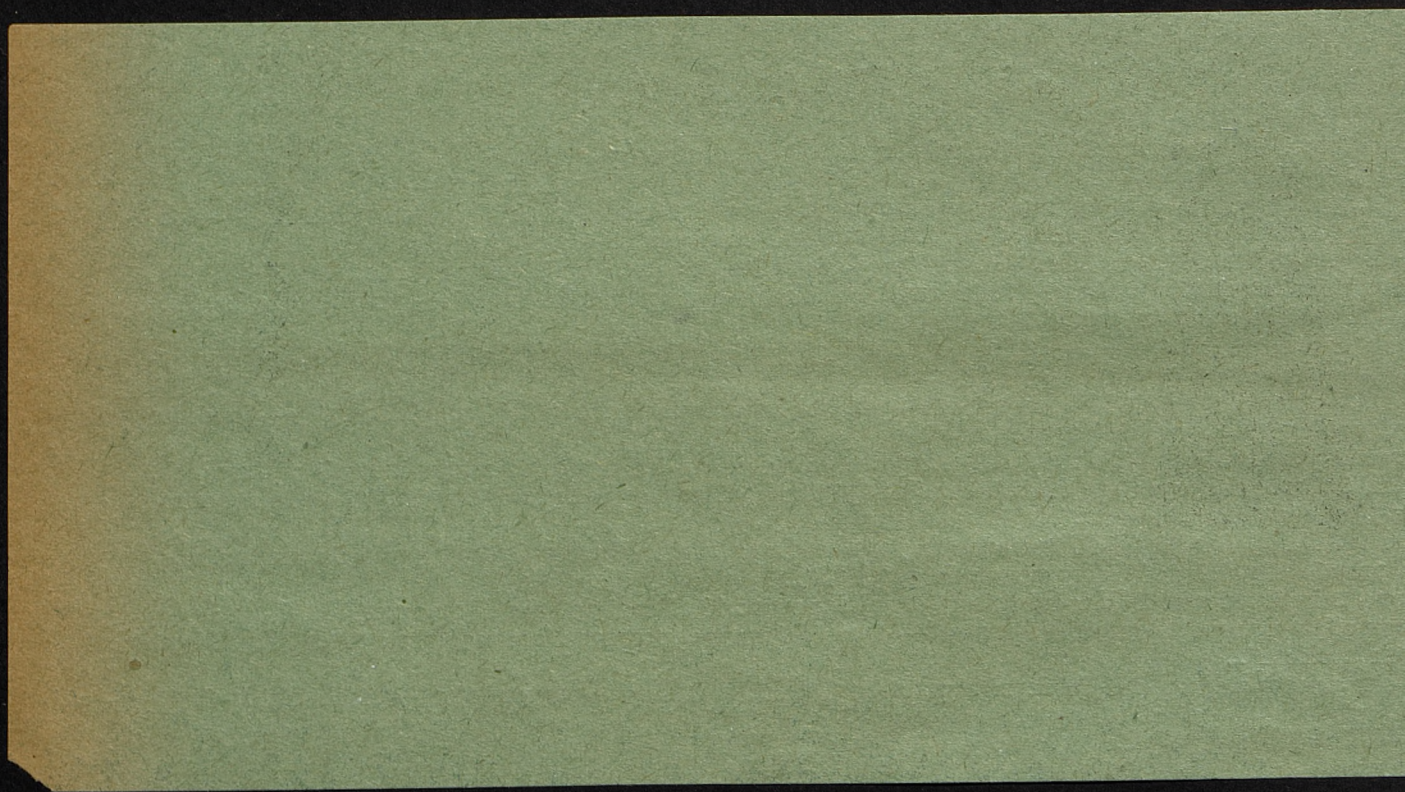
Holendrzy instruuja rybaków polskich, jako Kapitanowie Towarzystwa Połowów Dalekomorskich „Mewa”.

MORSKIE ZBROJENIA NIEMIEC. W ramach układu angielsko-niemieckiego z 1935 r., określającego stosunek tonażu flot obu mocarstw na 100 : 35, rząd Rzeszy złożył oświadczenie, iż na mocy klauzuli o dopuszczalności parytetu floty podwodnej, zamierza zrównać tonaż niemieckich łodzi podwodnych do tonażu podwodnej floty angielskiej. Oto jak na tle tego niezmiernie doniosłego oświadczenia wyglądają morskie zbrojenia Niemiec. R. 1936 — 255.000 ton, 1938 — 340.000 ton, 1942 — 420.000 ton, wobec 150.000 ton zakreślonych dla Niemiec traktatem wersalskim. N. b. traktat zakazał Niemcom budowy łodzi podwodnych i lotnictwa morskiego.

W miesiącu ubiegłym objął służbę nowy pancernik „Scharnhorst” oraz krążownik „Seydlitz”. Pierwszy z nich jest uzbrojony w 51 dział, w tym 9 dział 28 cm. w potrójnych wieżach. Załoga „Scharnhorsta” liczy 1.460 ludzi. „Seydlitz” uzbrojony jest w 8 dział ośmiocalowych, co jest sprzeczne z postanowieniami układu londyńskiego. Obok tych potężnych jednostek floty niemieckiej spuszczone na wodę w Kilonii lotnikowie „Graf Zeppelin”.

E R R A T A

- Strona okładkowa wewnętrzna I szpalta wiersz 3 i 11 zamiast w/g — wg.
" " " II " " 10 od góry zamiast „prowadza” — prowadzą”.
" " " przy „Holenderscy Szyprowie...” zamiast „udekorował świetlicę” — po-
winno być „udekorował w świetlicy”; dalej poprawić srebrymi... — srebrnymi...
Strona okładkowa wewnętrzna II szpalta wiersz 2 od dołu powinno być „floty niemieckiej...”
II-ga strona tekstu wiersz 16 I-sza szpalta zamiast „Problem morski nie został” — powinno być: „Pro-
blem morski źle został podany”.
III-a strona tekstu wiersz 16 I-sza szpalta zamiast „jedynie dużej miary” — powinno być: „jedyny du-
żej miary”.
III-a strona tekstu wiersz 33 i 34 I-sza szpalta zamiast „w pożyczce morskiej wypłacono” — powinno
być: „w pożyczce morskiej wypłacano”.
III-a strona tekstu wiersz 2 i 3 od dołu II-a szpalta zamiast „w tej ostatniej zorganizowali w Loydach,
którymi”... powinno być: „w tej ostatniej zorganizowani w Loydach, z którymi...” i podpis popra-
wić z „Tedeusz” na „Tadeusz”.
V-a strona tekstu wiersz 31 od góry I szpalta poprawić na: „muster hafter Ordnung und Stimmung, wir-
klich wunderbar, ich hab' dies nirgends gesehen”...
VII-a strona tekstu wiersz 15 od dołu II-ga szpalta poprawić „Pomirze” na „Pomorze”.
VIII-a strona tekstu w tłumaczeniu wiersza — trzecia tercyna powinna brzmieć: „aż tu daleka Gdyni
i Polek urokom”...
XIV-a strona tekstu wiersz 4 II-ga szpalta wstawić: „Czarną kawę” — w gmachu — Architektury”.



SZKWAŁ

— MIESIĘCZNIK MORSKI —

NR 2

WARSZAWA, LUTY 1939 R.

ROK V

(ARTYKUŁ DYSKUSYJNY)

○ właściwą propagandę

Uważny obserwator naszych poczynań morskich biedzi się niejednokrotnie nad skromnym udziałem kapitałów prywatnych i prywatnej przedsiębiorczości w rozbudowie gospodarki morskiej. Niemal cały ciężar inwestycji w tej dziedzinie spada na państwo, cała inicjatywa ogniskuje się w gabinetach naszych resortów gospodarczych, Ministerstwa Przemysłu i Handlu przede wszystkim. Czym tłumaczyć fakt, iż przedsiębiorca prywatny, tak skory do utyskiwań na ingerencję państwa w życie gospodarcze, na tym, jakże odpowiedzialnym a prawie dziewiczym terenie, mimo kredytów ministerialnych, mimo przywilejów ustawy i poparcia administracji stawia bojaźliwie niechętnie kroki? Ponieważ nieuzasadnionej obawie gwałtownych zmian politycznych zadaje kłam realna ocena rzeczywistości, zaś rzekoma nierentowność inwestycji morskich nie znajduje potwierdzenia w naszych warunkach gospodarczych, pozostawałby najpoważniejszy argument, iż rodzaj i charakter tych inwestycji, wymagających dużych wkładów pieniężnych przy uruchamianiu nawet niewielkich przedsiębiorstw, uzależnia szerszą inicjatywę od pomocy państwa. Niewątpliwie. Nigdzie jednak ta pomoc nie występuje w tak rażących dysproporcjach jak w Polsce. Przecież 90% tonażu naszej marynarki handlowej jest własnością państwa. Zainteresowania, jakie w roku bieżącym wykazały dla żeglugi gdyńskie firmy portowe zamawiając, w oparciu o bardzo dogodne kredyty hipoteczne, pięć jednostek trampowych nośności 600 do 2.000 t. DW., potwierdzają jedynie znane przysłowie, iż jedna jaskółka nie robi wiosny. A skoro tak, skoro „etatyzm morski” w większym niż gdziekolwiek stopniu dominuje w naszej gospodarce i to wbrew intencjom rządu, który dokłada starań, by zwabić na morze przedsiębiorczość prywatną, żaden z przytoczonych powodów obecnego stanu rzeczy nie tłumaczy.

Sedno zła tkwi gdzieś. Sedno zła tkwi w naszej niedostatecznej znajomości rzemiosła morskiego, w tej nieznanym, co to przeradza się niekiedy w zupełną nieumiejętność. O ileż pewniej ulokować pieniądze u Wedla lub Spiessa, o ileż roztropniej otworzyć jeszcze jeden skład materiałów piśmiennych, aniżeli narażać złotówki w połowach

dalekomorskich lub prowiantować statki w Gdyni czy Gdańsku. Handlowe podejście społeczeństwa do zagadnień morskich nie wiele odbiega od takiego rozumowania. Chociaż stwierdzenie lądowej psychiki Polaków i wiekowych na morzu zaniedbań należy do żelaznego repertuaru truizmów, którymi udrećzamy się przy lada sposobności omawiania narodowych bolączek, stwierdzenie to jest słuszne i prawdziwe. I nic pilniejszego nad likwidację tego zaniedbania, likwidację szybką i skuteczną. A więc urabianie morskiej psychiki społeczeństwa prowadzone jest w sposób mało skuteczny? Wydaje się nam, że tak. Niechęć do inwestowania przedsiębiorstw morskich jest jednym ze znamienych objawów niedostatecznego tej psychiki urobienia.

Mimo wielkich zasług, położonych przez powołane w tym celu instytucje, urzędy i związki dla kształtowania człowieka morza, propaganda przez te instytucje rozwinięta, jest niewspółmiernie rozbudowana w stosunku do rezultatów, jakich można by po niej oczekiwać. Co najważniejsza, propaganda ta, poczęta z najlepszych intencji, realizowana z najlepszą wiarą, nie dociera w dostatecznym stopniu do gorliwych i wartościowych odbiorców wszelkich idei, do młodzieży dorastającej i dorosłej. Nie chodzi nam oczywiście o mechaniczne objęcie młodzieży propagandą, lecz o reakcję, o istotny odźwięk, jaki propaganda ta wywołuje. Trzeba stwierdzić bez ogródek, że reakcja jest słaba, zainteresowanie sprawami morskimi powierzchowne. W obojętności młodzieży na problem morski, w niezrozumieniu i lekceważeniu podstawowych zagadnień polityki morskiej, upatrujemy poważne niebezpieczeństwo zasadniczych niedomagań w bliskiej przyszłości, pogłębienia tych trudności, których świadkami jesteśmy obecnie.

Zdawałoby się napozór, że jesteśmy w błędzie. Czy można nazwać obojętnymi młodych, którzy rok rocznie jadą masowo do Gdyni na święto morza, przybywają z radością, wracają z entuzjazmem z morskich obozów; zrzeszeni w Kołach Szkolnych LMK biorą udział w akademiach i uchwalają rezolucje na radach i zjazdach AZM-u? Czyż nie są to wyraźne objawy żywiołowego ukochania morza? Nie bierzmy pozorów za treść. Sprawa jest zbyt po-

ważna, by oficjalny optymizm miał nam przysłonić rzeczywistość. Liczny udział młodzieży w święcie morza jest w pierwszym rzędzie objawem żywych zainteresowań turystycznych. Wobec nikłego odsetka żeglarzy, związanych z morzem pracą zawodową, niezaprzeczone wartości żeglarstwa są z naszego punktu widzenia niewykorzystane, akademie i rezolucje mobilizują niekiedy opinię społeczną, lecz do realnych osiągnięć trudno je zaliczać. Jeżeli dziś najbardziej uzdolnioną i wyrobioną organizacyjnie młodzież napotkamy w związkach politycznych, to nie dlatego, by kwestie narodowościowe lub zagadnienia reformy rolnej były dla przyszłości Rzeczypospolitej bardziej pierwszoplanowe niż problem utrzymania i pełnego wykorzystania dostępu do morza. Problem morski nie został młodym podany.

Ze wszystkich przyczyn, które spowodowały niechęć młodzieży do poważnego i odpowiedzialnego traktowania zagadnień morskich jak i kolonialnych, a z których każda wymagałaby osobnego omówienia, niemożność wyzycia się w realizacji głoszonych haseł uważamy za przyczynę najważniejszą. Cóż stąd, że piętnujemy te czy inne zaniedbania, zachwalamy tę lub inną postawę wobec spraw żywo nas obchodzących, skoro nie wskazaliśmy praktycznych rozwiązań i z uporem płaczemy się w sofizmatach abstrakcyjnych dociekań. Ograniczając się do narzucenia pewnych wizji, nie ukazując jednocześnie możliwości przetwarzania ich w czyn, eliminujemy najistotniejszy moment propagandy, moment walki; najbardziej atrakcyjny dla młodego człowieka moment przezwyciężania przeszkód i oporów. Tym samym eliminujemy z grona wyznawców wielu ludzi czynnych i twórczych, łudząc się, że wyrównamy ich brak napływem biernych, niezainteresowanych podatników. W istocie, mimo pozornego osłuchania się ze „znaczeniem morza dla Polski”, sprawy te pozostają młodemu człowiekowi nieznané i obce. To nic, że uchwała rezolucje, to nic, że w dalekim rejsie zachłyśnie się raz i drugi wzruszeniem urzeczony, milczącym pięknem fiordów. O rezolucji zapomni na drugi dzień, z rejsów młodości pozostanie sentyment wspomnień na zjeździe koleżeńskim. W najlepszym wypadku uzyska stopień sternika, czasem zacznie pisać, zostanie marynistą. A przecież nie o to nam chodzi. Nie możemy zobowiązać żeglarzy, aby budowali Gdynię, co do marynistów, zostawmy poezję poetom, nie py-

tając o książeczki żeglarskie. Jeżeli propaganda ma szersze aspiracje nad zdobycie jeszcze jednej złotówki, a ma je niewątpliwie, winna dopuścić do współpracy fachowców. Oni powiedzą jak wygląda morze na codzień, nie to rocznicowe, od święta. Niechaj w rocznicę przemówi szyper rybackiego trawlera, oficer marynarki wyręczy prezesa Koła w dniu przybycia „Sępa” czy „Orła”, niech miesięcznik morski, zamiast wywiadu z ojcem chrzestnym nowego kutra, zamieści wywiad z majstrem lub inżynierem, który go budował. Mniej będzie „entuzjastów” morza, tym lepiej, więcej zaś pracowników. A co do środków posłuchajmy Ministra Przemysłu i Handlu, który tak niedawno, wobec komisji budżetowej Sejmu oświadczył: „Handel jest tą dziedziną gospodarowania, gdzie umiejętna praca ludzka decyduje o wynikach w wyższym stopniu, aniżeli dobra materialne”. Dodajmy — handel morski przed innymi. Żeglarstwo dla przyszłych pracowników morza będzie jedynie przedszkolem i zaprawą, bo sprawa morska nie kończy się na pokładzie jachtu, ona się tam dopiero zaczyna. Dotychczasowe doświadczenia ujawniły wiele nieporozumień. Z jednej strony niepoprawni fantaści, widzący w żeglarstwie panaceum na wszelkie niedomagania, a z drugiej teoretycy, biorący przyczynę za skutek, nie mało po dziś dzień utrudniają należyte postawienie zagadnienia. Nie należy łudzić się, że obróciwszy cały wysiłek na stawianie żagli porwiemy masy młodzieży do pracy twórczej. Jeżeli młoda myśl morska urastać ma i krzepnąć, oprzeć ją należy o chleb i trud w dosłownym znaczeniu. Wydział administracyjny, otwarty nie tak dawno w Państwowej Szkole Morskiej, bardziej wzmocni polski stan posiadania na morzu i w porcie, aniżeli najpiękniejszy rejs, rozpoczęty i zakończony przy akompaniamencie odpowiednich przemówień.

Zdarza się nieraz, że zasłużeni działacze nieopoległościowi narzekają na zbytni utylitarizm dzisiejszej młodzieży. Pominąwszy ocenę stosunku młodych do rzeczywistości, starajmy się raczej zużytkować siły młodości w pozytywnej pracy, aniżeli odstręczać je niewłaściwym podejściem do zagadnienia. Chyba, że przedsiębiorczości Francuzów, dyscyplinie Niemców, rozsądkowi Anglików przeciwstawić pragniemy słowiańską mglistość i mistycyzm.

Władysław Sołtan

Ubezpieczenia morskie

Za okres lat trzydziestu drugiej połowy XVIII i początku XIX wieku notuje statystyka ponad 39.000 zatopionych okrętów; 32.000 żaglowców i zgorą 6.000 parowców więc około 1.300 zatonięć rocznie.

Już to samo zestawienie narzucałoby konieczność istnienia ubezpieczeń morskich które, jako najstarsza forma ubezpieczeń, sięgają odległej starożytności. Powstałe, jak wszelkie inne, z dążeń do zapewnienia dorobkowi ludzkiemu jak największego bezpieczeństwa, przez związek z morzem zyskują szczególny

charakter. Wyraźne ich ślady znajdujemy w kojnomiji greckiej zapewniającej podział strat powstałych w handlu morskim między szersze grono osób i w rzymskiej pożyczce morskiej — *foenus nauticum*, przejętej z ustawodawstwa wyspy Rodos. Kapitalista - spekulant pożyczał pewną wysoko oprocentowaną sumę właścicielowi ruszającego w podróż okrętu i wraz z procentem odzyskiwał pożyczkę jedynie wówczas, gdy okręt dotarł do celu podróży, tracąc pożyczone pieniądze jeżeli okręt zatonął w drodze. — *Centum dabis,*

si navis ex Asia venerit — (dasz sto jeśli okręt wróci z Azji). — Wysoki procent był wynagrodzeniem kapitalisty, który spodziewał się szczęśliwego zakończenia podróży, gdy właściciel okrętu i ładunku liczył się z możliwością jego zatonięcia. Pożyczka morska ma charakter zakładu, cechą jej — podział ryzyka i brak umowy pisemnej. *Foenus nauticum* znika chwilowo z upadkiem Imperium, by po przejściowym okresie działalności ubezpieczeniowej gildyj średniowiecznych zjawić się raz jeszcze nad morzem Śródziemnym. Sprężyną ubezpieczeń jest interes handlowy, skoro go niema, ubezpieczenie napotyka na zasadnicze trudności i nie znajduje często warunków istnienia. Dla tego słabe wyniki w ubezpieczeniach osiągnęły gildie oparte na altruizmie.

Handel śródziemnomorski, do późnego średniowiecza jedynie dużej miary morski handel Europy, jest kolebką ubezpieczeń morskich, piastunami ich są Fenicjanie, w średniowieczu — Genuńczycy.

Poznawszy dobrodziejstwa komunikacji wodnej, odczuli niepewność żywołu, któremu powierzali swe mienie, nadzieję zysku i ambicję handlowych podbojów. Brak opieki nad środkami przewozowymi powiększał ryzyko transportów wodnych. Gdy wobec wrogiego lichwie stanowiska Kościoła starorzymska pożyczka morska nie daje się utrzymać, gdy papież Grzegorz IX zakazuje dekretem tego rodzaju umów (1230 r.), kupcy nawigatorzy genueńscy omijają zakaz papieski, stosując umowę fikcyjnego kupna - sprzedaży. Kapitalista kupuje zagrożone towary odraczając wypłatę sumy kupna i zastrzegając sobie wynagrodzenie za ryzyko. W razie pomyślnego zakończenia podróży umowa kupna unieważnia się. W pożyczce morskiej wypłacono zgóry sumę służącą na pokrycie szkody, obecnie wypłaca się ją w razie zatonięcia okrętu, a ubezpieczyciel nie otrzymuje procentowego wynagrodzenia za ryzyko. Operacja nosi bezsporne znamiona ubezpieczenia. Ubezpieczycielem jest kapitalista jako rzekomy nabywca ładunku lub okrętu, ubezpieczonym — właściciel sprzedawanych fikcyjnie przedmiotów. Suma kupna to dzisiejsze odszkodowanie, premią jest zastrzeżone w umowie wynagrodzenie za ryzyko. Tego rodzaju umowy zawierano w formie aktów notarialnych. Archiwa genueńskie notują osiemdziesiąt umów zawartych podczas trzech tygodni. Niejedno z dzisiejszych Towarzystw Ubezpieczeń nie może poszczycić się taką produkcją w równie krótkim okresie czasu.

Z początkiem XIV wieku ubezpieczenie morskie zyskuje coraz wyraźniejsze oblicze, zarzucając ostatecznie formę pożyczki morskiej i rzekomego kupna-sprzedaży. Ustala się nazwa i pojęcie ubezpieczenia — *assecuramentum*, akta notarialne ustępują miejsca dokumentom niepoświadczonym urzędowo, zwanym w włoska polisami (*polizza*). Najstarszym dokumentem ubezpieczeniowym jest polisa pizańska z 1384 r.

Chociaż w morskie interesa ubezpieczeniowe angażują się niejednokrotnie poważni bankierzy europejscy Welserowie i Fuggerowie, większość ubezpieczycieli owych czasów stanowią ubezpieczyciele jednostkowi o małych kapitałach gwarancyjnych. Rzadko mogą oni ubezpieczyć cały okręt i cały jego ładunek. Ryzyko jest duże, obawa strat zbyt silna. Dla tego właściciel okrętu ubezpieczał się jednocześnie u kilku, czasem u kilkunastu ubezpieczycieli, co zrodziło potrzebę istnienia pośredników ubezpieczeniowych. Mie-

szkańcy Genui i Florencji są pierwszymi maklerami, z czasem pojawiają się ajenci. Zapewniając ubezpieczonym zmniejszenie, a nawet usunięcie szkody i umożliwiając ubezpieczycielom zawieranie umów, stali się pośrednicy w krótkim czasie niezbędnym czynnikiem dziedziny ubezpieczeń. Raz jeszcze należy podkreślić, że w ówczesnych ubezpieczeniach morskich występują w roli ubezpieczycieli jednostki, działając bez wglądu ze strony państwa.

Niebawem i państwo zainteresuje się ubezpieczeniami. Po niedługim istnieniu pierwszej izby ubezpieczeniowej zorganizowanej przez hrabiego Flandrii, przymus ubezpieczenia dla właścicieli okrętów wprowadza król portugalski Ferdynand, zakładając związek ubezpieczeniowy (1367—1383 r.). Fundusze na wypłatę odszkodowań gromadzono w dwojaki sposób:

1) drogą 2% składki od zysku każdej podróży morskiej odbytej przez zrzeszonego;

2) drogą zbiórki wśród członków zrzeszenia, gdy rezerwy kasowe nie wystarczały na pokrycie szkody. Odszkodowania wypłacano jedynie przy poważnej stracie, gdy właściciel okrętu lub towaru nie mógł pokryć szkody z własnych zasobów. Te pierwsze morskie ubezpieczenia wzajemne nikną w drugiej połowie XIV wieku po kilkunastoletnim istnieniu. nie znajdując naśladowców w najbliższej przyszłości.

Odkrycie Nowego Świata i rozwój żeglugi na Atlantyku otwiera wspaniały okres ubezpieczeń. Angliki, poznawszy je od kupców włoskich, którzy na londyńskiej *Lombard - Street* prowadzili interesy, szybko odbierają cudzoziemcom inicjatywę, organizują rynek wewnętrzny, zakładają placówki za granicą. Z końcem XVI wieku powstaje w Londynie Izba Ubezpieczeniowa, działająca przeważnie w dziedzinie handlu morskiego, obok niej związek Maklerów i Agentów. Jest to pomyślny okres panowania Tudorów, a statut Elżbiety (1601 r.) ma dla handlu angielskiego zasadnicze znaczenie. W rok po ukazaniu się statutu rozpoczyna pracę pierwsze akcyjne Holendersko-Indyjskie towarzystwo ubezpieczeń morskich. W parę lat później działa Angielskie Towarzystwo Zachodnio-Indyjskie.

Ze wzrostem gospodarczego znaczenia kolonii wzrasta wartość przewozowych towarów, a zarazem grożące ładunkowi niebezpieczeństwo. Wojny morskie, podczas których nawet okręty państw neutralnych stawały się łupem walczących, narażają ubezpieczycieli na znaczne straty, nierzadko powodując upadłość. Obok wojen morskich plagą handlu są napady korsarzy. Jeszcze pod koniec XVII wieku ofiarą ich pada u brzegów Hiszpanii flota ośmiu okrętów hamburskich. Towary kolonialne i transporty niewolników wymagają konwoju okrętów wojennych, a kupiec prywatny rzadko może sobie zapewnić tak kosztowną opiekę. Rośnie znaczenie towarzystw akcyjnych, działających większym kapitałem; we Francji i Danii pozostają one pod opieką państwa, wyrażającą się w licznych przywilejach do monopolu włączanie. Ubezpieczyciele jednostkowi nie mogą podołać konkurencji. W Hamburgu ilość ich spada z 12 do 3, w tym samym czasie ilość towarzystw wzrasta z 12 do 36. Utrzymują się oni w Ameryce i Anglii, w tej ostatniej zorganizowali w Loydach, którymi nierozłącznie wiąże się rozwój ubezpieczeń morskich.

Tedeusz Magiera
(c. d. n.).

Krzysztof Arciszewski w rejsie wrześniowym 1938 r.

W porcie upływa czas szybko załodze zajętej pracami przygotowawczymi i naprawą, bowiem znudzony dwoma rejsami statek pełen jest braków i niedomagań, które muszą być jeszcze usunięte przed ostatnim rejssem w sezonie.

Na próbnym pływaniu po Zatoce i do Gdańska zawiera załoga przyjaźń ze statkiem i morzem na pierwszej martwej fali. Dnia 2 września wszystkie działy meldują „klar” — zdolność morską zostaje sprawdzona — jacht jest gotów do drogi.

Przy wspólnej wieszce na statku załoga w skupieniu słucha kapitańskich rozporządzeń, jest pełna powagi dla zadań, jakie morze i ląd na nią nakładają. Godz. 22.00 — celnik schodzi z pokładu — opadają cumy — jacht wychodzi, żegnany rozmową świateł portowych.

Wachty i funkcje zabierają się skrzętnie do pracy, wyciągają baka, rozmieszczają żywność, porządkują, nawigacyjny określa pierwszą pozycję i odtąd log zaczyna odmierzać drogę...

Ranek 3 września zastaje nas przy słabym wietrze około Rozewia. wreszcie wiatr zanika, pozostawiając statek na martwej fali; statek kołysze się niemiłosiernie, utrzymując się „stałe i stałe” w trawersie latarni, jest to pierwsza pamiętna lekcja załogowej nawigacji p. t. „co to jest trawers?”...

W chwilach lekkich podmuchów próbujemy rozmaitych kombinacji żaglowych, lecz nie wiele zyskujemy — wiatr widocznie drwi z nas, zostawiając lekkie plamy zmarszczek w innych miejscach morza. Wreszcie zdecydowanie przychodzi z Ostu. 4 września — pędzimy pod wydętymi spinakrami, stawiając wszystkie płótna, jakie tylko da się, jacht szybuje jak ptak spokojnie i szybko, radosna pieśń krzysztofowa wzbija się echem z pod ogromnego namiotu Wezyra — Spinakra.

Coraz silniej wiejący wiatr nakazuje ostrożność — ustaje pieśń — załoga zmienia żagle i ponownie sprawdza takelunek.

Czerwony zachód słońca, szybko zmieniające się chmury, wreszcie odgłosy dalekich grzmotów każą naszemu meteorolowi wysuwać surowe horos-

kopy na przyszłość, jakoż słyszymy za chwilę z wileńska „ot i wiatr nasila się”...

Niebo pokryły nimbusy, zaczyna padać, widoczność staje się minimalna. Wobec zwiększonej siły wiatru redukujemy żagle. Idąca na północ szkuta żaglowa wchodzi w nasz kilwater, widocznie nie ufając pogodzie lub swej nawigacji. Wiatr skręca na północ i tęższe. Refowanie grota okazuje się nie możliwe, — refpatent nie działa (ktoś śle brzydkie słowo w kierunku SYG-u), płynie przeto bez grota na fok i bezanie, utrzymując się mniej ostro do wiatru. Bezan refujemy w rękach, zmieniamy żagle na sztor-mowe.

Noc zastaje nas w Fehmarn Bělcie — duża fala, zacinająca ulewa, wiatr porywisty często do 9 stopni — pozostajemy na samym fok sztor-mowym, podziwiając doskonale i spokojne zachowanie się statku.

Ale przecież zawsze tak jest, że gdy źle, to musi być jeszcze gorzej, więc nawalają szczegóły: refremizki trąsają się tak ciasne jak ucha igielne, szkoty żagli pękają, przeskakują tryby steru, wkońcu ster przestaje całkiem działać...

Trzeba zachować dużo spokoju i rozwagi, by na czas wszystko naprawić nie umniejszając zaufania do statku.

Nad ranem wiatr zaczyna słabnąć, skręcając o 90 stopni na zachód — wreszcie mijamy wyspę Fehmarn.

Spotkany latarniowiec „Markersdorfer Huk” upewnia nas o prawidłowości naszych zliczeń i przypuszczeń nawigacyjnych — stąd bierzemy kurs na latarniowiec Kiel.

W dziesięć i pół godzin osiągamy port Kiel, mając wejście pod wiatr. Pod Froedrichsort doganiają nas trzy pionowe zielone światła i za chwilę cumujemy u burt celnika.

Po trzygodzinnym spożywaniu i plombowaniu lawirujemy w sektorach do Kieler - Hafen, poszukując w bardzo obszernym porcie basenu jachtowego, który daje się w końcu zauważyć swoim skromnym napisem „Olympiahafen”.

Jest piekielnie zimno. Wykonano rozkaz „wszystkie ubrania na pokład”, mimo tego zęby dzwonią



fol. L. Wieleżyński

lepiej niż boja Kiel 5. Są projekty zainstalowania piecyka... świta.

Na molo jachtowym spostrzegamy zapraszającego nas rękami bosmana portu „Herr Preussa”.

Wchodzimy na żaglach przyjętym tu manewrem, rzucając na czas żagle i wchodząc dalej rozpędem; po dalbach przeciągając się, stajemy przy Nr. 13.

Pierwszy etap został osiągnięty.

Punktualnie o godz. 8 podnoszą się nasze bandery — na maszcie klubowym obok swastyki rozpostarł skrzydła Orzeł Biały; jesteśmy narazie jedy-nymi gośćmi, to też natychmiast otrzymujemy zaproszenie burmistrza Kielu, abyśmy się czuli jak u siebie w domu.

Stoimy w grupie dużych jachtów, sławnego „Dirk III”, „Ireny” i in.; wszędzie widzi się płatnych bosmanów wiodących życie z sidolem i irchą w reku. Jacht nasz, wprawdzie matowy, budzi powszechne uznanie swoim porządkiem i zachowaniem załogi.

Na podstawie uzyskanego pozwolenia zwiedzamy miasto, składamy wizyty w klubach, a wieczorem, przed odejściem na morze, gościmy bosmana Preussa, który czuje się u nas dobrze, wspomina wielu znanych nam z nazwiska żeglarzy - Polaków. Bosman Preuss jest szczery, opowiada o swych bogatych doświadczeniach i uwagach, to też jest nam niezmiernie miło słyszeć zapewnienia, że takiej atmosfery i braterskiego stosunku wśród załogi nigdzie nie zauważył i dziwi się, mówiąc „muster Ordnung und Stimmung, wirklich wunderbar, ich hab' dies nirgends gesehen"... na jego rumianej twarzy wykwita zamyślenie.

W nocy odchodzimy dalej, sunąc wzdłuż płaskich wybrzeży Langelandu; wchodzimy w Wielki Bełt. W chwilach sprzyjającej aury załoga słucha wykładu z nawigacji, stosując praktycznie wyniesione wiadomości. Latarnie Langelandu cierpliwie znoszą stukrotne pelengowania... wielokrotnie nani-sione pozycje wypadają na... lądzie. Tak to załoga poznaje trudności „na oko” prostej nawigacji.

Na morzu szyn nie ma, ani żadnej stacji;
Cała sztuka leży w dobrej nawigacji.

Inny dzień zastaje załogę przy ćwiczeniu son-dą lub robotach linowych. Przed Grenaa wspaniała pogoda — świeży, równy wiatr kładzie „Krzysztofem” aż po reling, załoga ćwiczy manewrowanie: zawiła droga kilwateru znaczy dobrze lub źle zrobiony zwrot — wreszcie dla ćwiczeń wchodzimy do bliskiego portu Grenaa, dokąd zawiązał już „Kszysztof” w ubiegłym roku, chroniąc się przed sztormem.

Ponieważ dochodzi połowa września, a jesteśmy związani terminowym powrotem do kraju, prze-to skreślamy Oslo z programu i pod pełnymi żaglami idziemy wzdłuż brzegów Jutlandii.

Przy pięknej pogodzie zaczyna West przybierać na sile, wreszcie zmusza do redukcji żagli. Na wysokości Frederikshafen wiatr wieje solidny, a w miarę posuwania się na północ mamy coraz większą



fol. L. Wieleżyński

i dłuższą falę; widzimy jak silnie zarefowany szku-ner ucieka pod ład — usiłujemy czynić to samo, nie-stety, motor nasz jest zbyt słaby, a halsowanie nie daje wyniku, przeciwnie, wiatr nasila się, kładąc „Krzysztofa” za reling — czyżby ciężar kilu był za mały? Pozostajemy na samym sztormowym fok, mimo to jacht leży po burcie.

Morze jest wspaniałe — słońce — olbrzymia długa fala z Morza Północnego zakrywa horyzont szczytami białych grzyw — zlatujemy z fali na falę chowając się w ich dolinach — w olinowaniu wy-je.

Wspaniałą żeglugę rysuje niebezpiecznie fakt znacznego dryfowania; w takiej sytuacji po 20 go-dzinach znajdziemy się na skałach.

Wykorzystujemy moment, by w następnym hal-sie wejść za wyspę Lå sö — niestety jest za niska, by zasłonić nas od wiatru i fali.

Bliskie, skaliste brzegi szwedzkie na zawietrznej, zmęczona załoga, wreszcie niepewna meteoro-logia decydują wejście do małego portu rybackiego Osterby na północnym wybrzeżu, zwłaszcza, że ma-my dokładny plan w nowej Locji niemieckiej — port nadaje się dla nas.

Jan Mięrowicz

Polskie rybołówstwo morskie

(Stan dzisiejszy)

Rozważając stan dzisiejszy naszego rybołówstwa morskiego trzeba na wstępie uczynić zastrzeżenie przeciwko zaściankowemu myśleniu pewnych kół społeczeństwa. Stwierdziliśmy: jesteśmy narodem morskim! Morskim, a nie Bałtycko - morskim. Tymczasem myśl nasza, nienawykła do obejmowania szerszych horyzontów, wciąż krąży wokół Gdyni, wybrzeża, Władysławowa i t. d., gdy tymczasem Polacy zrozumieć muszą, że są to tylko bazy wypadowe, że musimy wyjść z Bałtyku na szerokie oceany, że nasza przyszłość morska leży na wszystkich morzach świata! Najdobitniej te konieczności obrazuje stan rybołówstwa na Bałtyku. Całe to morze daje rocznie 100.000 tonn ryby, poławianej przez ryba-

15 lugrów śledziowych i 3 trawlerzy parowe; wreszcie łodzi motorowych było na wybrzeżu 4, dziś jest ich 31. Postęp, jak widzimy, ogromny, choć wciąż jeszcze niedostateczny.

Równoległe z wzrostem flotyli rybackiej idzie wzrost połowów. Szczególnie poważny wzrost obserwujemy w latach 1931—1936. Wzrost ten jednakże był dość jednostronny — spowodowany był w głównej mierze połowem jednej tylko ryby — szprota. Połowy dalsze (na Bałtyku) i dalekomorskie rosły w tym czasie systematycznie, lecz z wolna. Natomiast w r. 1937, wskutek słabego połowu szprotów, ogólny połów ryb morskich w stosunku do lat 1935 i 1936 uległ dość znacznemu spadkowi.



photo-plat

Flądry

ków wszystkich państw nadbałtyckich. Jest to ilość, która odpowiada zaledwie ilości śledzia solonego, spożywanego w latach dobrej koniunktury przez Polaków. Jasną więc jest rzeczą, że nawet kilkakrotne powiększenie naszego udziału w połowach bałtyckich, nie zaspokoi potrzeb polskiego konsumenta. Wydajność Bałtyku stanowi zaledwie 3% wydajności wód, omywających północne wybrzeże Europy. Wniosek sam się narzuca: musimy wyjść poza Bałtyk!

Nim jednak przejdziemy do omówienia osiągnięć na tym odcinku, przyjrzyjmy się podstawom naszego rybołówstwa, oparciu, jakie posiada ono na wybrzeżu.

Kiedy objęliśmy w posiadanie wybrzeże morskie, przyznane Polsce, nie zastaliśmy tam ani jednego polskiego kutra motorowego. W r. 1937 było ich już 160; nie było zupełnie statków, przeznaczonych do dalszych połowów, dziś jest ich 18, w tym

Jakkolwiek ten swoisty „nieurodzaj” na szproty tak silnie obniżył ilość złapanych ryb, tym nie mniej wartość ich wzrosła i dość nawet znacznie, a to zarówno skutkiem przejścia rybaków na połowy ryb bardziej wartościowych, jak i wzrostu naszych połowów dalekomorskich,

Wartość połowów ryb morskich w zł.

R o k	Flądry	Śledzie	Szproty	Razem (ze wszyst. innymi gatun- kami ryb)
1936	282533	1620485	1150336	3 993 129
w tym dalekom.	—	1389910	—	1 396 990
1937	409963	3161871	560000	5 127 260
w tym dalekom.	—	2897910	—	2 495 667

Pierwszym wnioskiem, który się nasuwa, to stwierdzenie błędnego mniemania, że szprot, to ry-

ba wartościowa. Ubytek 1 1/2 milionów kg. połowów dał zaledwie ok. 1/2 milionowe zniżenie się wpływów, a wzrost połowów śledzi o ok. 1 1/2 milj. kg. dał wzrost wpływów w wys. 1,7 milj. zł. W parze z szybkim rozwojem rybołówstwa szedł równie niemal szybki rozwój przemysłu przetwórczego, przerabiającego obecnie ok. 65% naszych połowów. Koncentracja jego jest uzależniona względami historyczno - gospodarczymi, tak więc wędzarnie, które istniały przed 1920 r. wyłącznie na Helu i w Pucku i dziś się tam głównie koncentrują, choć powstał ośrodek wędzarni i w Gdyni. Natomiast fabryki konserw rozrzucone są po całym kraju, i to przede wszystkim w większych miastach. Razem jest ich ok. 20.

Jak bardzo wzrosło znaczenie Gdyni, jako centrum przemysłu i handlu rybami morskimi świadczą znowu cyfry. W r. 1930 jeszcze obroty rybą w Gdyni wynosiły zaledwie 323 tonny, w r. 1937 natomiast 59.633 tonn. Dzięki uposażeniu w najnowsze urządzenia chłodnicze, składowe, oraz odpowiedni aparat handlu rybnego, przechodzi obecnie przez Gdynię cały obrót rybą świeżą, ok. 80% własnych połowów oraz ok. 40% importu śledzi.

Podobnie imponującym jest wzrost ilości wędzarni, których egzystowało na wybrzeżu w r. 1930 36 o 153 piecach, z tej liczby zaś 20 wędzarni o 67 piecach było prawie stale nieczynnych. W r. 1937 znajdowało się tam już 45 wędzarni o łącznej ilości 450 pieców.

Rozrastają się też i inne przemysły. Egzystuje i powiększa się stocznia, rozrasta się produkcja sieci, lin, żagli i t. p. Wszystko to dzieje się stopniowo, narasta statecznie i bez improwizacji.

Przechodząc do połowów dalekomorskich, trzeba wpieryw omówić znaczenie polskich portów rybackich. Posiadamy ich 5, a właściwie tylko 4, jeśli wyłączymy przystań w Kuźnicy. O Gdyni wiemy, że posiada ogromne znaczenie, jako centrala rybołówstwa, zaopatrzona we wszystkie nowoczesne urządzenia. Podobnie duże znaczenie posiada port w Helu, skąd tak blisko do pełnego morza. Gorzej już przedstawia się sprawa w Jastarni, odległej od pełnego morza o 3—4 godziny drogi, a już zupełnie źle z przystaniami położonymi w głębi zatoki.

Bolączkę tę rozwiązała dopiero budowa portu rybackiego we Władysławowie. Rybacy ze wsi okolicznych i inni, którzy się przeniosą w pobliże, ma-



Polskie śledzie

ją wspaniały port, mogący pomieścić ok. 100 kutrów, dający im dostęp do pełnego morza. O znaczeniu Władysławowa pisano już wiele, mało kto jednak wspomniał, najistotniejszą korzyść, jaką port ten nam przyniesie. rozbudowę rybołówstwa dalekomorskiego.

Wszystko musi rozwijać się stopniowo. Rybołówstwo przybrzeżne przeszło u nas w rybołówstwo po zatoce, teraz przychodzi kolej na masowy rozwój rybołówstwa dalekiego po Bałtyku, a stąd już tylko krok do morza Północnego... Połowy dalekomorskie (na morzu Półn.) istnieją u nas od r. 1931. Zajmują się nimi obecnie 4 towarzystwa: Mewa, Korab, Delfin i Pomirze. Z tych 4, „na nogach” stoi dopiero jedno: Mewa, istniejąca od r. 1933. Towarzystwo Okrętowe Dalekomorskich połowów w Polsce S. A. „Mewa” rozpoczęło pracę pod kierunkiem Holendrów. Załoga statków składa się po połowie z Polaków i Holendrów, przy czym ci ostatni mają obowiązek szkolić Polaków. Minie jeszcze kilka lat, a będziemy mieli własnych fachowców w tej dziedzinie rybołówstwa, tym bardziej, że i w Gdyni mamy instruktorów Holendrów, którzy szkolą naszych rybaków. Nowością w tych połowach jest, że rybę bezpośrednio po złapaniu soli się i pakuje do beczek morskich, z których po powrocie do portu jest przepakowywana do beczek handlowych

Marja Kobielszówna



Kutry rybackie w Gdyni

„D

a

r



Pomorza”

voillier polonais

JEAN OLLIVIER *

*Au grand port marocain, s'amarrant chaque aurore,
Quelque géant des mers, ou de frêles esquifs
Qui tentent le soleil, la mauresque et le kif,
Du royaume d'Allah que le palmier décore.*

*Une autre fois encore, sur l'Océan sonore,
S'avance une frégate, et les yeux attentifs
Suivent en admirant du bateau primitif
La blanche dentelure où le ciel brode et dore.*

*Toutes voiles dehors, vision légendaire,
Lambrissé d'infini, d'azur et de lumière
Il vogue au chant berceur depuis de très olngs jours.*

*Et loin de Gdynia, des belles Polonaises,
De sa première escale en eaux casablancaises
Le fier „Dar Pomorza“ se souviendra toujours.*

IZIE.

*W rozgwar portu Marokka — gdzie o świtach z mory
kotwiczą się giganty mórż i czółna smukłe,
wabiąc słońce i Maurów turbany — koloryt
ziem Allaha ubranych palm grzywiastym włóknem—*

*I n n y m d n i e m, z oceanu szumnego nadbiegła
fregata; — aż się oczy zadziwiły bystre,
brodząc w bieli koronek, które rozpiął żeglarz,
a niebem wyhaftował i prześwietlił mistral.*

*Stawione wszystkie żagle białopiórą wizją,
upięta nimi: przestrzeń, niebieskość, horyzont;
— w kołysance melodii tak szła od miesiący...*

*aż tu daleka Gdynia i Polek urokom
fregata „Dar Pomorza“ kotwiczy głęboko
w przystani Casablanki, a głębiej... w pamięci.*

* Tekst francuski z jednodniówki

P. S. M. „U Steru”

Autoryzowany przekład

Jerzego Danielewicza

Narocz zimą

Wielu widziało przepiękne, na wileńszczyźnie położone, największe w Polsce Jezioro Narocz.

Brak jednak, prócz oczywiście autochtonów i nielicznych wybrańców, takich, co Narocz oglądali w zimie.

Wieczór był, gdy siadłem na sanki w odległym o 6 klm. od Narocz miasteczku Kobylniku. Wesoły i dowcipny Hrehor owinął mi nogi baranicą, pokładał plecak i narty, sam siadł na poręczą zwieszając nogi i zaciął wronego, małego i chudego konia batem. — Ho! Ho! — zawołał. — Ho! kary! Nu paszo! Koń musi ciągnąć! Ho!

Z dźwiękiem dzwonek przebyliśmy rozrostły po obu stronach traktu las i po trzech kwadransach dojechaliśmy do brzegu jeziora.

Wiatr, zgubiony dotychczas między drzewami, powiał teraz lodowatym oddechem. Owionęto nas tchnienie nieskończonej zda się, białej, zamartej pustyni. Za nami czernił się las, na lewo, w stronę garści domów i świateł wiodła szara taśma traktu, przed nami ciemniejsza trochę kresa brzegu i potem bezbrzeżna, nieskalana i głucha biel.

— A wot i Narocz! — pokazał batem Hrehor. — Nawprost schronisko.

— Pojedziemy naprzelaj? — zapytałem i mimowoli przejął mnie mróz.

— A gdzie tam. Taż wilki tam jak baranki przechadzają się. Po brzegu, koleją pojedziemy. Uważajcie panoczku. Nu, kary!

Sanki zahybotowały się przez chwilę na skarpie, jakby wążąc się czy wejść na pustynię, potem cicho zanurzyły się w bieli i pomknęły żyzo z górki.

Choć mróz, jak na tutejsze stosunki, nie był zbyt mcony (tylko 18 stopni Celsjusza) wkrótce pomimo ciepłego okrycia i ubrania poczułem macki dojmującego zimna. Bieglśmy tedy pobok sań pokrzykując wesoło z Hrehorem. Kłęby pary buchały z nas i konia i osiadały srebrzystym szronem na wąsach, brwiach, rzesach i sierści.

Noc już była głucha, gdy przyjechaliśmy do schroniska na drugim brzegu jeziora.

* * *

Dzień wstał ponury i wietrzny. Mgła pędzonego silnym wiatrem śniegu przesłaniała widok. Biegnący w szalonym tempie po jeziorze wiatr porывał śnieg, niósł go, kręcił nim lub rzucał wysoko w powietrze. Wwiercał się miejscami zażartym świdrem kurzawy w warstwę śniegu pokrywającego lód, pochłaniał go i ulatał ze śmiechem i skrzypem pozostawiając za sobą czarną plamę lodu. Niósł kawał drogi strzępy rozdartego śnieżnego kobierca, potem słabł nagle, opuszczał zniechęcony ręce i rzucał wszystko, tworząc wielką, zbitą zaspę.

Na dworzku szumiały uderzane wiatrem i śnieżnym pyłem sosny, głośząc dźwięki ludzkich głosów.

Za pół godziny start bojerów. Trasa wyścigu — T. P. N. — schronisko kuratorskie Kupa!

Osady wzięły się gorączkowo do pracy. Drewniane szkielety bojerów obstały obatuchane do

ostatecznych granic postaci. Sprawdzone maszty i olinowanie, obejrzano stalowe płozy, whisowano z trudem żagle, które zatrzepotały gwałtownie z wielkiej do pędu ochoty i napełniły powietrze łopotem, a ciała bojerów nerwowym, to wzmagającym się, to gwałtownie cichnącym dygotem.

Nasz bojer, t. zn. ten, na którym miałem brać udział w wyścigu w charakterze widza i gościa, startował trzeci. W kieszeni sternika znajdował się meldunek, który gdzieś, o dwanaście kilometrów za mgłą, należało zostawić i potem, powróciwszy, znaleźć powrotną drogę do mety.

— Trzeci bojer na start! — zawołał sędzia, wypuszczający w dwuminutowych odstępach lodowe jachty.

Popchnęliśmy dygotający z emocji kłębek desek, lin i płót na linię startu, z której przed chwilą ruszył nasz poprzednik. Trzymaliśmy żagiel lekko pod wiatrem, tak, że bojer wyrwał się z rąk gotowy do lotu.

— Uwaga! — Bandera A. Z. M-u w rękach startera podniosła się do góry.

— Na miejsca! Gotowi! Hop!

Dziób bojera, pchnięty przez nas silnie, przeskoczył linię startu. Wskoczyliśmy i już mknęli wśród świstu want i lin i chrobotu płóz na lodzie, lub syku na śniegu.

Wiatr przy brzegu dający się już dość we znaki przejął nas odrazu lodem. Zawinięci w baranicę spoczęliśmy na ażurowych deskach dna, pod którymi migała w oszalamiającym tempie połykana przesterzeń. Jacht skakał przez zasy, pruł śnieg, rozpedzał się do szaleństwa na pustych lodowych przestrzeniach.

Po chwili zniknęło schronisko i gromadka bojerów na starcie. Przed nami tylko majaczył żagiel naszych poprzedników, pozatem wszystko pochłonięta mgła.

— Ciągnie dziewięćdziesiąt! — doszedł mych uszu krzyk sternika.

Wiatr nie słabł, lecz raczej wzmagał się jeszcze. Gwałtowne szkwaliste podmuchy uderzały zaciekle, napełniając nas obawą o płót i omasztowanie, tymbardziej, że i ster zaczynał w chwilach sztormowych podmuchów odmawiać posłuszeństwa i jacht zataczał się i podnosząc co chwilę jedną z płóz wysoko w górę z ledwością utrzymywał równowagę, zostawiając za sobą zygzakowaty szlak. Nasi poprzednicy, których zaczęliśmy powoli dochodzić, borykali się z tymi samymi trudnościami.

Gwałtowniejszy od innych podmuch szkwału targnął naszym jachtem. Sternik poluzował szoty i łopocząc żaglami zwolniliśmy trochę, podczas gdy wiatr straszliwie gwizdał w olinowaniu. Tuman kurzawy, podniesiony przez nas na zaspie, pochwylił w swe dłonie szkwał i uniósłszy ze sobą uderzył nim gwałtownie w idący przed nami jacht. Wszystko zniknęło nam na chwilę z oczu, a potem, gdy mgła uleciała wraz ze szkwałem, zobaczyliśmy wielką, biegnącą przez środek żagla szramę i ludzi starających się pochwycić potargane strzępy. Dojrze-

liśmy jeszcze, że stanęli i wyszli z jachtu, a potem już rozdzieliła nas mgła.

Łód dotychczas pokryty tylko śniegiem i gładki, teraz zmienił się gwałtownie. Wpadliśmy na ogromne pole zmarzniętej kry, sterczącej taflami ku górze. W jednej chwili sternik stracił władzę nad sterem i bojer, okręciwszy się gwałtownie dwa razy dookoła siebie, stanął, wyrzucając nas siłą odśrodkową o kilka metrów na boki. Nie zdążyliśmy nawet jeszcze porządnie upaść, a już trzeba było chwycić go, bo zrywał się jak ptak niecierpliw do pędu.

— Cholera, wyrwało! — zaklął sternik.

Chwycił teraz rumpel wraz z drugim z załogi. Pomknęliśmy znowu, twardo podskakując na skrzeczących gniewnie pod nami szkieletach.

W oddali zamajaczył ciemny pas lasu na brze-

gu. Szybko przeskoczyliśmy zasłone mgły. Byliśmy u mety.

* * *

Tegoż dnia wieczorem, przy rozłożonym na śniegu ognisku śpiewaliśmy cichą pieśń żeglarską. Czerwone języki płomiennego odbłasku lizały pnie sosen. Wiatr już ucichł i z jeziora nie dochodził żaden dźwięk. Na ciemno granatowe niebo wysypały się gwiazdy, jasne, głębokie, zwiastujące mróz. Ogień, który rozpaliliśmy na wysokim brzegu jeziora, miał wskazać drogę załodze jednego z bojerów, który pobłądził i dotąd nie wrócił.

Włodzimierz Głowacki

Do kraju cygar i trzciny cukrowej

Na prawym brzegu Hudsonu w hali portowej linii Gdynia — Ameryka w Nev Yorku, przy której stoi gotowy do drogi M. S. „Piłsudski” — gwar.

Za chwilę opuścimy stolicę Nowego Świata, by odwiedzić wyspy morza Karaibskiego.

Pasażerowie długim szeregiem przechodzą pomosty. Żegnający wiwatują. Amerykanie nie są tkliwi, głośno i wesoło wykrzykują pozdrowienia i przestrogi. Nie ma łzawych pocałunków, ani melodramatu pożegnania.

Wielka hala aż drży tupaniem i śmiechem. Orkiestra gra.

Sygnał odjazdu przerywa połączenie z ładem.

Dwa małe holo-wniki sprawnym manewrem wyprowadzają kadłub okrętu na wody Hudsonu. Na lewym brzegu Nev - York pali swą dwudziestoczworo- dzinną wachtę. Łuna bezustannego pożaru pracy czerwieni gra-

natowe niebo. Gwiazdy pogodnej nocy i gwiazdy okien w stosie drapaczy chmur patrzą na nas równie liczne, równie jasne i nieodgadnione. Z tą różnicą, że za tamtymi w dole dzieje się zwykłe ludzkie życie, a co jest w górze, to dla tej chwili nieważne. Zresztą i Nev York traci też aktualność. Żeglujemy na Południe. Wieziemy 480 amerykańskich pasażerów, aby pokazać im plaże wysp Bahama, góry Jamajki i białą, uroczą Hawanę; aby zaprowadzić ich do wielkich domów gry hazardowej, która w Ameryce jest zabroniona, by napoić ich zdrowym polskim trunkiem, którego u siebie nie mają i co najważniejsze — aby

wsypać do polskiej kasy poważną sumę amerykańskich dewiz.

„Piłsudski” już szereg razy żeglował z amerykańską wycieczką do Indii Zachodnich. Taka podróż to nawet dla Amerykanów pierwszorzędna atrakcja, a poza tym okręt nowy, ładnie urządzone i niedrogi — podoba się Amerykanom. To też płacą chętnie po 300, 200

— najmniej 105 dolarów za 10 dni pobytu na morzu.

Nev York dawno znikł z horyzontu, pilot odpłynął w małej matorówce.

Stada delfinów, łatających ryb i w nocy upalnej, złoty fosforyzujący kilwatter anonsują bliskość bogatego w faunę morza Karaibskiego.

Przeszło 1.000 mil, które w Nev Yorku wydawały się daleką drogą — zostały za nami w ciągu 55 godzin żeglugi.

Poranek Wielkiej Nadziei zastał nas na redzie portu Nassau,



Msza św. na m/s „Piłsudskim”

stolicy archipelagu Bahama.

Kotwica niespostrzeżenie poszła w dół. Nagły bezbruch motorów zerwał mnie z koi.

Jędrak, przyjaciel, z którym ze Lwowa aż tu zawędrowałem, przylepiony do okrągłej szybki wzywał mnie zdenerwowanym wołaniem:

— Leszek, prędzej, tam prawdziwy cud — spójrz tylko!

Przez „bulaj” patrzyło na nas morze błękitne i złote, jasne jak nasze bławatki w rosiasty ranek, a dalej wstęga piasku, biała na cyplu latarnia i smukły szereg wiatrem kołysanych palm.

Nev Providence.

Z takim samym zachwytem musiał patrzeć na złoto-zielony skrawek tego brzegu zawieszony u rei fok masztu marynarz, gdy wołał: ziemia, ziemia i pokazywał Kolumbowi najślawniejsze w dziejach świata zaoczenie lądu.

Tu jest początek West Indii i bogactw dawnej Hiszpanii. Tu pierwszy obóz europejski, pierwsze zwycięstwo nad Nowym Światem i baza wielkich korsarzy. Tu kapitan Blood leżał na kotwicy, czekając na łup. Tu bawił się i wesoelił, gdy szczęście mu dopisywało.

— A tu na prawo widzą panowie pałacyk pana Quina. —

Objasniał nas najlepszą polszczyzną, przypadkowo spotkany w Nassau grek p. Vuvalis, który przez 30 lat handlował w Polsce gąbkami, a od 8 już siedzi na wyspach Bahama i w centrali światowego eksportu gąbek sprzedaje owoce.

Wozi nas teraz pięknym autem dokoła wyspy i opowiada:

—Wiecie, chłopcy, ten Quin zbił grube miliony na prohibicji w Stanach. Stąd do Miami jest 146 mil, po drodze pełno wysp, więc przemyt szedł jak złoto. A kiedy prohibicję znieśli i ten interes zgasł, stary Quin znów siadł jak kot na cztery łapy, zbudował potężny hotel, przestronne i przewiewne jaskinie, puszcza ruletkę, pulę, baccarata i kasa aż mu puchnie dolarami. Mienia te dolary na angielskie funty szterlingi, które tu są obiegową walutą i rządzi archipelagiem wraz z gubernatorem i murzyńską Radą Stanu.

P. Vuvalis jest szczęśliwy, że może mówić po polsku, a dla nas to jeszcze jeden dowód, że wszędzie — nawet w takiej dziesięciotysięcznej miejscinie — znajdzie się przewodnik z polskim językiem wykładowym.

Jest wieczór. Czarni, weseli i rozśpiewani, żegnają nas z mrowiących się u burt okrętu łódek pieśnią czerwonej wyspy. Miękka falista melodia płynie za nami i długo jeszcze wplata się w pianę kilwateru.

Mijamy zwrotnik. Coraz dalej i dalej na Południe, coraz piękniej, coraz goręcej. Do późna w noc stewardzi noszą po pokładach lody, sok pomarańczy z lodem, lód z sokiem z ananasa, barmani amerykańscy zaokrętowani w Nev Yorku wtrząsają całą swój kunszt w przedziwnych smaków cocctaille. Pragnienia ludzi z Północy nie można tu jednak ugaścić.

Jest trzecia nad ranem. 34 godziny od wyrusze-

nia z Nassau. W mrokach podzwrotnikowej ciemności wyrasta z morza masyw Morant Point, południowo - zachodniego cypla Jamajki.

Cisza. Jakaś dziwna i tajemnicza. Cały okręt wydaje się — śpi. Ale nie. Biała lampka ponad sterówką rzuca nerwowe błyski. Po chwili, wysoko na lewej burcie zapala się błękitna rakietka.

— Wzywamy pilota — szepcze Andrzej.

Chodzimy cicho po długich i pustych pokładach, jedyni prócz oficerów na górze świadkowie tajemniczego działania. Okręt zwalnia biegu. Nagle w jasnym snopie reflektora wyrasta w dole biała motorowa łódź. Dotyka w ułamku sekundy naszej burty i znika.

Nad pasmem gór zapala się tęczyowy wschód.

Czarna, zorana twarz pilota patrzy przez okno sterówki nieruchoma. Znów śruby rysziły całą mocą.

Za nami daleko sapie i kopci potężny „Columbus” z Hamburga, bliżej biały „Kungsholm”, dobry szwedzki znajomy, też wiezie amerykańską wycieczkę, jeszcze bliżej „Columbia” mały „pasażer” amerykański i dwa frachtowce.

Ścigamy się o lepsze miejsce w porcie.

„Piłsudski” ku radości oblegających relingi pasażerów — wygrywa. Jeszcze jeden powód do słusznej reklamy.

W wąskim przejściu do zatoki witają nas pelikany. Machają skrzydłami, wyprostowane na rafach. Jeden otworzył szeroko dziób, jakby wołał „hallo”, przełknął rybkę, ruszył kilka razy gardłem w takcie „haw do you do”.

— Hallo! — odpowiedział mu chór pasażerów i salwa śmiechu pobiegła przez pokłady.

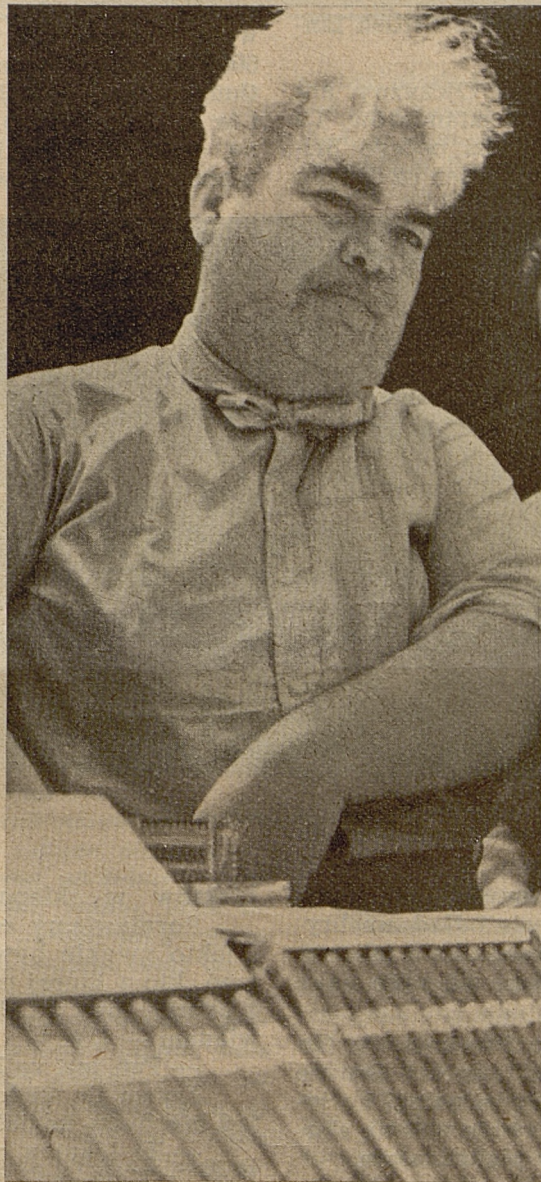
—Ptak obejrzał się za siebie, spojrzał na nas, machnął skrzydłami i dalej jak przedtem nic go nie obchodził nasz przemijający świat.

W porcie ruch. Jeszcze podbierano cumy, luzowano springi, mocując okręt do nadbrzeża, a już kilkunastu negrów z naręczami reklam i prospektów zachwalało wyroby swoich fabryk.

— Rum, rum i rum — wołała ciżba Jamajki.

— Jeszcze nie wieczór — śmiał się głośno Andrzej. — I rum znajdzie swój czas.

Teraz siedzimy w mocnym Packardzie, zwykła taksówka w bogatym pełnym życia Kingston i gnamy w góry. Czarny, jak noc, murzyn przy kierownicy co chwilę ratuje nasze młode życia, mijając precyzyjnie pętlice nad urwiskami przepaści. Ani ka-



Sprzedawca cygar

wałka prostej. Z pętlicy w zakręt, z zakrętu w fantastyczną serpentyne, coraz wyżej i wyżej pniemy się do chmur, które białym welonem nakrywają pozbite wulkaniczne szczyty.

Nev Castel. Tu młodzi Anglicy w koszarach pułków piechoty i łączności uczą się władania koloniami. Wchodzimy na boisko sportowe, niewielki plac nad przepaścią, ogrodzony wysoką siatką. Pod nami, daleko w dole, ścieli się zieleń Jamajki, w głębi port w szarych dymach okrętów, a za mgłą na szarozielonym morzu widać cały świat. British Empire!

Tu nie trzeba mów o miłości Ojczyzny, ani parad, ani rozwijania przed frontem sztandarów. Tu każdy Anglik i każdy człowiek widzi potęgę British Empire. Przed wieczorem okręty jeden za drugim opuszczały gościnny Kingston.

Pokłady pełne zarumionych słońcem pasażerów barwiły kolorowe banderki i długie zwoje korian-doli.

Teraz prowadził „Columbus”, który pierwszy podniósł kotwice.

—Do widzenia w Hawannie — powiewały szeregi wyciągniętych rąk.

I znów 40 godzin na morzu. I znów skwarny dzień i pełna chłodnych powiewów niespokojna noc.

Rozkośny pływający dom. Muzyka, tańce, gry. Śmiech młodych Amerykanek niesie odlądowa bryza. Niesie daleko na zabilone grzebieniami fali morze. A o milę z prawej burty zieleni się kępa palm ponad błękitnym okiem atolu.

Nie. Nasz wielki hotel nie rzuci tu kotwicy. On ma swój kurs i rozkład jazdy, jak tramwaj. On nie jest wolny. Musi zarobić na 330 ludzi załogi i wiele, wiele więcej ludzi na lądzie. Pewnie potrafi, skoro tak nic, a nic nie obchodzi go piękno atolu.

Jędrak, żeglarz, odwraca się — oblicza. Za ile też lat przypłynie tu znów przy sterze białego jachtu, minie wyłom raf i w samym środku błękitnego oka rzuci zębata kotwice.

Za ile lat — nie wie. Zarobi masę pieniędzy na różnych morzach — i popłynie. On wcale nie układa życia z myślą o urlopie. Prostu musi tu być. Ten atol leży na kursie, na wielkim kursie, którym Polacy ciągle jeszcze na wycieczki jeżdżą.

Nad Moro Castel szybują białoskrzydłe albatrosy.

Hawanna. Wąskim kanałem defilujemy wzdłuż Avenida del Puerto, równoległą Avenida de Las Palmas dzieli od nas pas szerokiego trawnika.

Jakże krótkie są godziny w tym mieście, tak

pięknym, że chyba niewiele takich znajdzie się we wszystkich państwach globu.

Popołudnie spędzamy w aucie, sunącym po asfaltach daleko w głąb lądu. Plantacje trzciny, tytoniu, kokosowych palm, bananów — wszystko to przewija się, jak żywy, za szybko puszczony film. Słońce tylko, za chmurami, zabrało światu żywość barw. Trudno. Choć raz musi być coś nie w porządku.

Wieczór natomiast udał się. Życie nocne Hawanny odpowiada jej bogactwu i temperamentowi 600.000 rzeszy mieszkańców. Ulice jasne od reklam, tłumy rozbawionych ludzi, dancingi w cieniu palm i ta rumba na żywo, po kubańsku, wściekła, tańczona drobnym, prawie niewidocznym, krokiem, poważna, wprost majestatyczna i pełna szalonej głęboko ukrytej namiętności, zupełnie jak spisec na całość Republiki, który za kilka sekund wybuchnie.

Nie można w krótkim felietonie wszystkiego jednak powiedzieć.

Rano spotkaliśmy przed statkiem grupkę Polaków z Hawanny. Jest ich tu około 100 i nie wesoło się wiedzie, choć pracę przeważnie mają, głównie jako rzemieślnicy. Kupcy hawańscy wykazali wielki spryt, angażując Polaków na czas wycieczki jako su-

bięktów w sklepach z tytoniem i pamiątkami.

Rozmawiamy o różnych sprawach aktualnych i jakto zwykle bywa po chwili dochodzi do zwierzeń, kto z której części kraju pochodzi. Jeden jest z Łomży, inny z Lublina, inny znów z Wilna, ja powiadam — Lwów.

— Pan jest ze Lwowa, Pani!

Zrywa się na to jakaś młoda kobieta, która dotąd nie brała udziału w rozmowie.

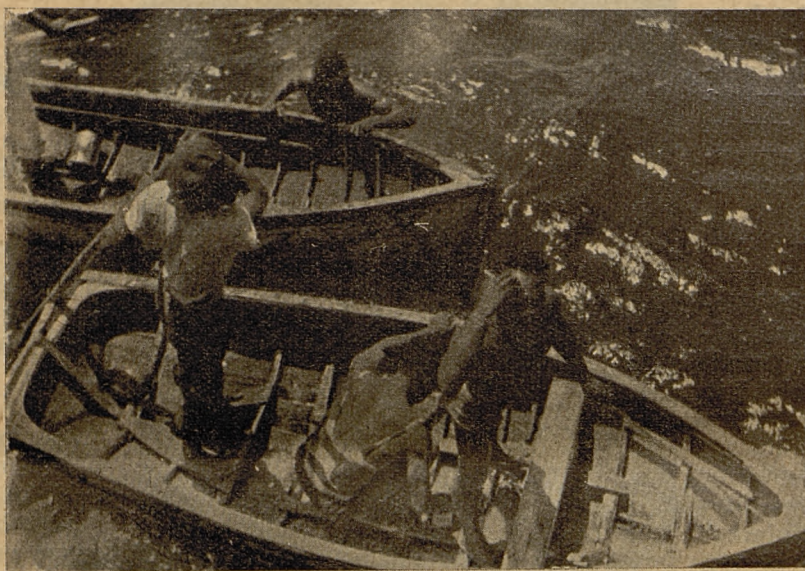
— Ze Lwowa, o Santa, ja też ze Lwowa, proszę Pana, z Kurkowej ulicy z pod Zamku — i w płacz.

Rozczuliło się lwowskie serce na dźwięk imienia kochanego miasta i nie wytrzymało. Ma w Hawannie z mężem biuro reklamy i rysuje na afiszach gdzie może kopiec lwowski, jak Japonka „Fuji Jamię”.

Wreszcie Hawanie też musimy zawołać „bay, bay”.

Za trzy dni Nev York, za piętnaście Gdynia i Lwów.

Jesteśmy właśnie na trawersie Florydy i falą Golfstromu pędzimy na północ. W naszej mesie ożywiona rozmowa. Mac — szef prowiantury, opowiada, że zanim zaczął pływać na „Piłsudskim” chciał założyć firmę zaopatrywania okrętów. Andrzeja nie dosłyszał dobrze gdzie, zdawało mu się,



Poławiacze „srebrniaków”

że w Nev Yorku. Zapytał Maca. Rumiany chłopak aż zaperzył się.

— Nie, w jakim Nev Yorku! Poco — w Gdyni, tutaj w Gdyni!

I tupnął nogą w pokład okrętu.

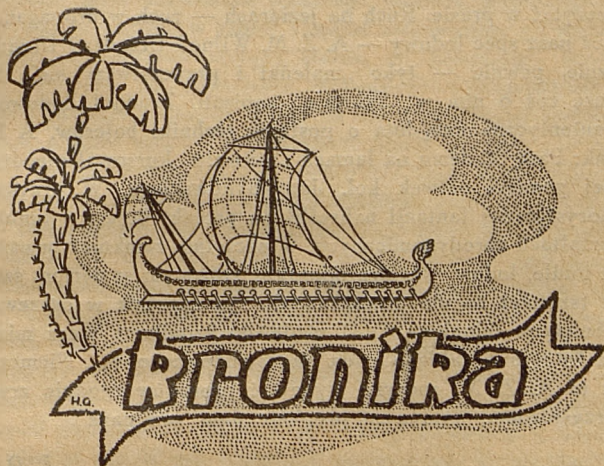
Aż podskoczyłem. Czy wy, ludzie z lądu, rozumiecie te słowa?

Dziś na trawersie Palm Beach możemy tupać

nogą w polski pokład i mówić: „co za Nev York, tutaj, w Gdyni” — to jest zwycięstwo.

Przeście patrzeć na morze, z plaży i nadbrzeżnego dancingu. Wychodźcie z handlem polskim na wielki świat poza starą Europę i wtedy polski marynarz od Bancocu po Sydney będzie mógł tupać nogą w pokład i wołać tutaj, psiakrew, tutaj, w Gdyni!”.

Leszek Wieleżyński



Jest nas ogromna, cicha, przedziwna rodzina, gromada obłąkańców z mrocznymi oczami, co się porozumiewa tajnymi znakami, z których się zamilczenia głębia dopomina.

Nie znamy jedni drugich z nazwisk ani twarzy, jednak mamy o sobie przecucia i wieści. Majaczymy po nocach słowa dziwnej treści, szepcząc przez sen imiona sławnych marynarzy...

(L. Staff „O radosnej ojczyźnie”).

„...nie znamy jedni drugich z nazwisk ani twarzy”... — w prawdzie tej odniesionej do Azetomowej rodziny, kryje się urok Anonima, lub błędnego rycerza o zapuszczonej przyłbicy. Cóż, kiedy i Anonim żyje dla nas pod imieniem swego czynu, a błędnego rycerza Don Kichotem przywykliśmy sobie wyobrażać. I chociaż fakt, że poprzedników naszych najczęściej pozostawionymi dziełami określamy, bezsprzecznie posiada dużo czaru, niepodobna pogodzić się z tym, aby najbliżsi stali się tak wcześniej nieuchwytną legendą. Niepodobna przystać na to ani nam, ani Im — ludziom żywym. „Oni” — weszli już w strefę stałych wiatrów, bez uchyby żeglarskiemu rzemiosłu mogą zaknać szoty i obejrzyć się w stronę opuszczonego startu, gdzie został niepokojący czar, „nadchodzącego zdarzenia”. Już tak jest, że im dłużej przebywamy drogę, tym milej wrócić myślą do początku. Nie znaczy to, że seniorzy A.Z.M.-u (bo do nich przecież te słowa wieją) posiwili już i wnukom o Atlantydach odkrywanych na „Swarożycu” bają. Znaczący to tylko, że historia nie idzie rytmem zrywanych kartek z kalendarzy i figle czasowi czyni, że wielu z pionierów naszej idei, mimo lat zbiegłych na palcach przeliczonych, może już z odległej perspektywy spojrzeć na wyjściowy port swego reisu. A i nie jeden zdziwi się, że Szkwał młodzieńczy, na piękne wody go wygnał, ani nie wiedzieć jak, ani nie wiedzieć skąd. Tym halsem wspomnień wielu błędnych żeglarzy o zapuszczonej przyłbicy wejdzie do przystani A.Z.M.-u z dobrą myślą i obustronną radością, — „wróca” — jak chce poeta — „zgodzić się

z nami, odnalezieni między czynami”. Tak to pewnie koncyptował sobie komitet Organizacyjny Koła Seniorów A.Z.M. R. P., zwołując na dzień 12 lutego (18 g.), w lokalu L. M. K. Z. Główny, zebranie. Przypominając dokonaną pracę i niecofnięte koleżeństwo, organizatorzy pytają w odezwie „czyżby te wartości można było przekreślić ze zmianą indeksów na dyplomy?” — Nie! A więc zostaje tylko jaknajspieszniej wpisać się na listę, podać adres i przyjść — koniecznie przyjść, aby „nasza ogromna, przedziwna rodzina” poznała siebie „i z nazwisk i z twarzy”.

Wprawdzie Hipolit Taine nie był marynistą ani człowiekiem morza, wypadło i o nim wspomnieć. Otóż historykom kultury znana jest jego teoria, która w lapidarnym sformułowaniu brzmi mniej więcej tak: „Sztuka jest wytworem miejsca, czasu i środowiska”. A więc, opierając się na znajomości jakiejś sztuki, łatwo można określić czym się dane społeczeństwo, w danym okresie czasu interesowało, z czego żyło i dokąd dążyło. Przyjmując ten miernik musielibyśmy stwierdzić minimalną rolę morza we współczesności Polski. Zwłaszcza, że sztuki nawet w społecznym ujęciu Taine’a, nie mierzy się ilością, lecz jakością. Morze jest jeszcze u nas świeże jak niepodległość, a artyści nie zdążyli się z tym nowym tematem oswoić. Słusznie — lecz istnieją pewne działy sztuki nie wiele starsze od tylko co odzyskanego morza np.: są nimi film i fotografia (artystyczna). Obie to pokrewne Muzy chodzą prędko nieobarczone tłumokiem tradycji, łatwiej im przeto dostosować się do nowych okoliczności, zyskiwać nowe spojrzenia. A tymczasem tak pierwsza jak i... nie o drugiej sądu nie wyajmy zbyt pochopnie.

Właśnie we Lwowie, a wkrótce i we wszystkich większych miastach, będziemy mieli możliwość zobaczyć jak artyści fotograficy widzą morze i co z tego wynika. A.Z.M. Oddział Lwowski organizuje przy współdziałaniu Okręgu L.M.K. i P.T.F. wędrowną wystawę fotografii morskiej. Jest to pierwsza tego rodzaju wystawa w Polsce. Podobno pojedyncze zdjęcia lepiej „chwytają” ruch w tańcu, lepiej np. oddaje prawdę baletu, niż film. Jeśli mowa o polskim filmie, wypada nam życzyć, aby to spostrzeżenie (o balecie) okazało się prawdziwym i co do morza, a morskie zdjęcia były niewspółmiernie lepsze od naszych morskich filmów. Jeśli zaś chodzi o Taine’a — pamiętajmy o jego teorii na wystawie, abyśmy mogli sobie uprzytomnić, czy morze stało się już czynnikiem twórczym w naszym czasie i środowisku. Ogromnie to ciekawe jakie nakazy chwili znajdziemy w spojrzeniu fotografów; czy będzie przeważać może poezji, pełnej mgieł i liryki, czy zobaczymy je raczej jak „orkę na ugorze”, — krajane lemieszami kutrów, bronowane sieciami, czy też podobne będzie do gościńca zagubionego za horyzontem, którego celu jeszcze nie dojrzano!

W post scriptum kronikarz zwraca się do Was Czytelniczy z apelem. Pamiętajcie i o swoich zdjęciach pochowanych w szufladach lub albumach. Może właśnie one widzą morze prawdziwie. Oddział Lwowski powziawszy nową pionierską inicjatywę powinien spotkać się z Waszą pomocą, aby A. Z. M. wypadł na

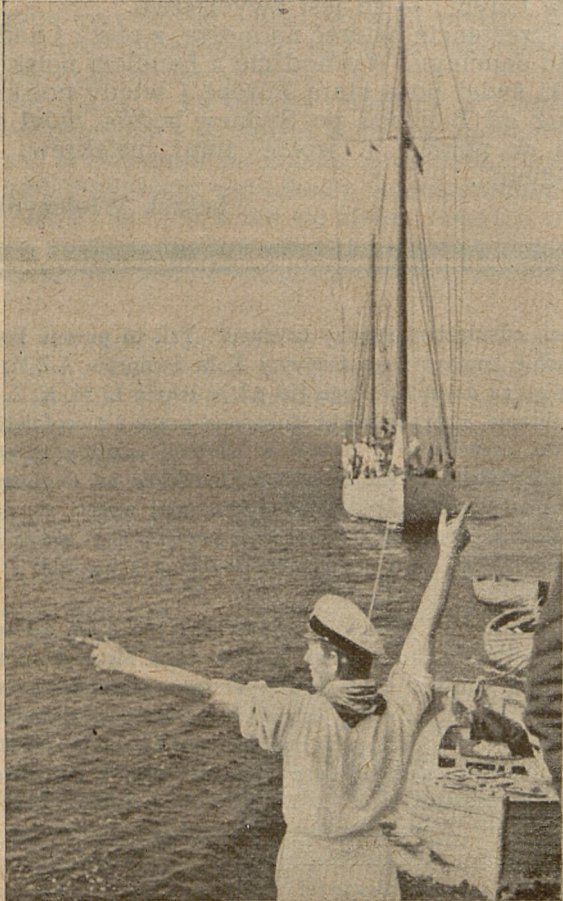


foto. A. Progulski

wystawie godnie, jaknajlepiej. Korespondencję należy kierować prosto i śpiesznie do Oddziału Lwowskiego. Wystawa już w początkach lutego. Jeśli tam nie zdążycie — pamiętajcie wówczas, że i w Waszym mieście znajdzie się dla Wystawy gościna, — a znaleźć powinien i zasiłek zdjęciowy.

Kronikarz Wasz pisał już o tradycji i jako wartości zespajającej wszelkie życie organizacyjne. Dzisiaj nasuwa mu się kilka uwag uzupełniających poprzednie myśli. Jak to było mówione w A. Z. M-ie tradycja trudna jest do zespolenia przez różnorodność naszych zajęć i pewne sekcyjne rozbieżności członków. Żeglarz rzadko styka się ze specem od handlu, kolonii bądź malarzem czy hymnopisem morza. Brakowi temu często wypowiada walkę śmiertelną uroda koleżanek, zalety kolegów, lub poprostu sekcja towarzyska — „Obóz Zjednoczenia Morskiego”. Prócz herbatki z tańcami i bez herbaty, tenże „Obóz” na terenie Oddziału Warszawskiego zorganizował inny obóz... narcyjski w Sławsku, na którym w czasie od 27 grudnia do 9 stycznia oswajało się wspólnym wysiłkiem 28 organizmów płci i zawodów mieszanych, przy licznych współudziale gości. —

Cóż, kiedy goście ci pozostali gośćmi i to raczej górali niż Oddziału Warszawskiego. Czegoś i kogoś tam zabrakło.

Pewnie z chęci rehabilitacji tenże oddział organizuje w dniu 4 lutego „Czarną Kawę” Architektury. O! przyjdźcie na nią — przyjdźcie bracia mili, bo co jak co, ale bawić się umieją dobrze. Może tam przeprowadzą intensywniejszą konskrypcję nowych członków. Ha! nie na skööringu, to na dancingu.

Jedni jeżdżą na narty — drudzy na bojerki. Te ostatnie prosperują w Polsce coraz lepiej. W tym sezonie Oficerski Jacht Klub urządza już drugi obóz ślizgów lodowych, tym razem w Augustowie. W. K. S. również zorganizował kurs bojerki na jeziorze Charzykowskim. O tym wszystkim można przeczytać w prasie. Ruch na jeziorach — ruch w propagandzie. A cóż nasz spec lodowy — A. Z. M. Wilno? Urządza? Urządził? Pewnie, pewnie — tylko „maleńki i przyczaiwszy się”, boby jeszcze coś o nim w „Szkwału” napisali. Trudno! Zadowolmy się autentyczną anegdotą o postępie techniki bojerki. A było to tak: Parę lat temu na łamach „Szkwału” kursował nieodżałowanej pamięci ołówek kol. Jaxy-Bykowskiego. W przystępie humorystycznej fantazji nakreślił on projekt bojera - limuzyny o kształtach aerodynamicznych. W szczelnie zamkniętym oszklonym pudle, lodowy żeglarz operował złożonym systemem sznurków (szotów) co nie przeszkadzało mu zupełnie w ogrzewaniu zziębniętych członków. Otóż niedawno kronikarz Wasz miał w ręku fotografię takiego cuda skonstruowanego w... Niemczech. Tak to A. Z. M. zaczyna wydawać proroków zgodnie zresztą z przysłowiem: „nul n'est prophète dans son pays”.

J. D.



foto. L. Wieleżyński

W post scriptum — kronikarz poczuwa się do miłego obowiązku podziękowania tym wszystkim, którzy rozumiejąc trudności zabkującego „Szkwału” — przyczynili się realną pomocą do rozwoju naszego wydawnictwa.

W pierwszym rzędzie stoją tu wszyscy Ci, którzy złożyli kwoty na fundusz prasowy. Poniżej zamieszczamy początek niewątpliwie długiej listy:

dyr. Szwedowski — zł. 5.

Seniorzy A.Z.M. — resztę z „lampki wina” zł. 8.

REDAKCJA „SZKWAŁU” ZWRACA UWAGĘ SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW NA ZMIANĘ KONTA P. K. O. OBECNIE KONTO P. K. O. Nr. 3.305.

Prasa morska i kolonialna

POLSKI CZARTER WĘGLOWY

Przed przystąpieniem do omówienia właściwego tematu, oświetla go autor na tle ogólnego eksportu węgla.

Równocześnie z wejściem węgla polskiego na rynki zamorskie, sfery węglowe poczęły dążyć do uniezależnienia się od wpływów obcych, dostosowując warunki sprzedaży i przewozu do wymagań własnej produkcji i zdobytych rynków. Na tym tle powstała myśl stworzenia polskiego czarteru węglowego. — Czarter jest to umowa, w której armator zobowiązuje się wobec wynajmującego (czarterującego) statek, do przewozu drogą morską towarów na oznaczone miejsce za wynagrodzeniem zwanym „frachtem”. Umowa ta nie da się w zupełności podciągnąć pod pojęcie umowy o wykonanie dzieła (*tocatio operis*). Armator bowiem zobowiązuje się przewieźć dany towar tylko z portu do portu, czyli wykonać ściśle określone zadanie. — Czarter nie jest dokumentem zleceniowym i nie może być zbywany przez indos jak np. konosament. Zawiera on poza szczegółowymi postanowieniami o przewozie ładunku i zapewnieniami armatora, odnoszącymi się do samego statku, klauzule ogólnie przyjętych zwyczajów i t. p. Mnogość warunków w czarterze spowodowała ich różnorodność, która specjalnie uwydatnia się przy przewozie węgla. Typów czarterów węglowych znanych jest ponad dwadzieścia. Macmurray w swej książce p. t. *Charter Parties of the World* rozróżnia następujące: 1) *standartowe*, t. zw. *standartforms* i 2) *forms in general use for other trades*. — Charakteryzując poszczególne czartery autor podkreśla ich specjalne dostosowanie do warunków, w których obowiązują. Podaje też kilka przykładów dla zrozumienia projektowanych warunków polskich: 1) *Welsh Coal Charter* z r. 1896, poprawiony w r. 1924, z klauzulą *sailing telegram, demurrage i cancelling*. 2) *East Coast Charter Party* z r. 1922, poprawiony w r. 1924, zwany w skrócie *Medcon*; reguluje on szczegółowo wszystkie sprawy, zachodzące przy przeładunku oraz przewozie węgla. 3) *The Baltic and White Sea Conference Coal Charter* z r. 1921, poprawiony w r. 1927, posiada skróconą nazwę *Baltcon*. Jest on dalszym sprecyzowaniem *Medcon'u*; ważnym jego punktem jest klauzula, zobowiązując armatora do dania kilkudniowego *notice'u*, czyli zawiadomienia kontrahenta w oznaczonym czasie o definitywnej dacie przybycia statku; ujemną jego stroną jest to, że nie reguluje on jasno sprawy trymerki oraz maklerki. 4) *Welsh Form of Coal Charter Party Adopted to American Use*. Zbliżony zasadniczą formą do czarteru walijskiego. 5) *Charter Parties for Coal from U. S. A. to West Italy*; do siły wyższej zalicza uchwały kongresu U. S. A. (*The Act of Congress of the U. S. A.*). 6) *German Coal Charter* z r. 1924, *Deutkohle*. Również wzorowany na czarterze walijskim; określa dodatkowo czas ładowania, stawki za trymerkę oraz dostawę bunkru, którą skutecznie czarterujący względnie jego agent w ilościach przed tym ustalonych. — Po krótkiej charakterystyce typowych czarterpartii węglowych następuje omówienie warunków, w jakich pracował polski przemysł węglowy, eksportujący węgiel, chcąc sobie stworzyć niezależne stanowisko. Dążenie do stworzenia polskiego czarteru węglowego doprowadziły w r. 1929 do pierwszego spotkania reprezentacji polskich sfer węglowych z przedstawicielami armatorów. Spotkanie to wykazało zasadnicze różnice interesów obu stron. Armatorzy bowiem nie chcieli uznać jakichkolwiek zmian *Baltcon-Charter'u* i to nawet tych, które eksport naszego węgla przez Gdańsk i Gdynię wywalczył sobie w czasie swego istnienia. Dalsze pertraktacje doprowadziły do drugiej konferencji w Berlinie w lutym 1930 r. Na konferencji tej delegacja polska jak i armatorów

wystąpiła z własnymi projektami, biorąc za podstawę *Baltcon-Charter*. Dyskusje wykazały rozbieżność między obu komisjami w 14 punktach, z których najważniejsze dotyczyły notyfikacji statku (*notice'u*), trymerki, bunkru i maklerki. — W ciągu dalszych romów uzgodniono ze spornych 14 punktów tylko 7. Pomimo takiego nastawienia, żądania eksporterów na skutek dobrej koniunktury zostały w praktyce zastosowane w formie dodatków dołączonych do *Baltcon'u* czy *Medcon'u* t. zw. *Supplementary conditions for loading at Gdynia/Danzig*. Dodatki powyższe uważane są przez eksporterów jako bezwzględnie obowiązujące, mogą być jednak obojętne innymi jeszcze zastrzeżeniami. Właściwie więc *Polconcharter* nieoficjalnie istniał i istnieje dotychczas. Niemniej jednak w razie możliwego oporu armatora nie ma odpowiednich sankcji karnych, któreby żądania eksporterów poparły. Dlatego też w dalszym ciągu czyni się starania o skodyfikowanie warunków *Polconcharter'u*. Starania te rozbijają się o warunki sprzedaży naszego węgla za morze. Wiadomo przecież, że węgiel polski jest w 90% sprzedawany po cenie *lob*. Chcąc przeto uregulować obecny stan prawny treści *Polconcharter'u*, trzeba poza resztą starań przejść na siebie pewne ryzyko i przejść na sprzedaż *cif*. — Komisja czarterowa przy Polskiej Konwencji Węglowej na nowo nawiązała łączność z Międzynarodową Konferencją Bałtycką i przy poparciu importerów skandynawskich prowadzi nadal pertraktacje nad rozwiązaniem zagadnienia polskiego czarteru węglowego. (Benedykt Porożyński — Uprawa Morza — Kwartalnik Morsk. Kolegium Ekonom. w Gdyni, 2/1938, s. 12 nn.).

POLITYKA MORSKA RZECZYPOSPOLITEJ PO ODZYSKANIU NIEPODLEGŁOŚCI

Odzyskanie niepodległości odbyło się w warunkach dla nas niesprzyjających. Jeśli chodzi o dostęp do morza, to Traktat Wersalski, wraz ze swym art. 104, pozbawiał nas portu. Nie mogliśmy bowiem liczyć wcale na Gdańsk, jako na port Rzeczypospolitej w całym tego pojęcia rozumieniu. — Poważna większość społeczeństwa polskiego nie miała wyraźnie sprecyzowanej idei, dotyczącej polityki morskiej. Zdawano sobie natomiast sprawę z tego, jakie znaczenie dla kraju posiada wolny dostęp do morza. Nastroje te odzwierciedla dekret Naczelnika Państwa z dnia 28 listopada 1918 roku, w którym Wódz rozkazuje utworzyć marynarkę polską już w 17 dni po odzyskaniu niepodległości, to jest wtedy, gdy nie mieliśmy jeszcze dostępu do morza ani faktycznie, ani prawnie. Dalsze rozwiązanie sprawy w Wersalu zmusiło nas do budowy własnego portu. Budowa ta natrafiała początkowo na nieoczekiwane przeszkody, jednak już w r. 1924 sprawa została zdecydowanie pchnięta naprzód. Dziś Gdynia, jako port nowoczesny, stoi na wysokości zadania. — Istnieją jednak inne dziedziny, w których nie możemy się pochłubić tak imponującym dorobkiem. Na pierwszym też planie wymienić należy skromną pozycję naszej marynarki handlowej, co jest brakiem coraz bardziej usteupującym. Innym mankamentem o znaczeniu bez porównania donioślejszym, jest znów słabe zabezpieczenie interesów Rzeczypospolitej na morzu. Siła Zbrojna wypada tu za ntkle wobec ogromu zadania, jakie na niej ciąży. — W dalszym ciągu autor uzasadnia potrzebę rozbudowy polskiej Marynarki Wojennej argumentami gospodarczymi i zaczerpniętymi z historii, oraz oświetla okoliczności, w jakich ona pozostawała i w jakich się rozwija. (Kmdr. dypl. Marian Majewski — Przegląd Morski, 12/1938, s. 967 nn.).

EMIGRACJA ŻYDOWSKA

Wśród problemów europejskich, które ostatnio nabrały charakteru zagadnień palących, sprawa żydowska zajmuje jedno z czołowych miejsc. Dwadzieścia lat temu o sprawie decydowały czynniki międzynarodowe, dziś w szeregu krajów wysunięta ona została przez czynnik narodowy. — Już przed wojną między Bałtykiem a Morzem Czarnym było ciasno i to przede wszystkim Żydom. Z samych jednak ziem polskich w ostatnich latach przedwojennych emigrowało około 65.000 Żydów rocznie. Dziś problemy ludnościowe i gospodarcze występują znacznie ostrzej, gdyż z jednej strony nie można ich rozwiązać starymi metodami liberalistycznymi, a z drugiej znów — problemy te przeobrażają się w zagadnienia narodowe. Proces unarodowienia, który pogłębia w duszy autochtonów poczucie odrębności w stosunku do Żydów i który normalnej waice konkurencyjnej nadaje charakter konfliktu narodowego — nurtuje z natury rzeczy również wśród społeczeństwa żydowskiego w postaci syjonizmu. W takich warunkach rozwiązane być musi zagadnienie, sprowadzające się do przesiedlenia około 6.000.000 Żydów z tych krajów, gdzie z nadmiaru ludności żydowskiej wyrasta niepożądany dla całego państwa antysemityzm, i to na takie obszary, gdzie Żydzi mogliby się stać z elementu uciążliwego elementem pożytecznym. Teoretycznie, zagadnienie to może być rozwiązane w trojaki sposób: 1) drogą emigracji rozproszonej, 2) drogą emigracji masowej do Palestyny i wreszcie 3) przez emigrację kolonizacyjną na obszary nieużytkowane. — Autor uważa, że powyższe trzy drogi bynajmniej nie wykluczają się, lecz uzupełniają wzajemnie. Samo zaś rozwiązanie sprawy emigracji żydowskiej zależy dziś wyłącznie od dobrej woli państw posiadających, a przede wszystkim od polityki W. Brytanii, która przez deklarację Balfoura wzięła na siebie pełną odpowiedzialność moralną za losy żydostwa. (Lemanus — „Morze i Kolonie”, 1/1939, 3 nn.).

LUDZI MORZA TRZEBA WYCHOWAĆ

Autor nawiązując do słów Prezesa Rady Głównej L.M.K., wypowiedzianych na otwarciu obrad VII Walnego Zjazdu Delegatów Ligi w Poznaniu w dniu 7 maja 1937 r., snuje uwagi na temat morskigo wychowania młodzieży.

Wychowanie człowieka do pracy na morzu rozpoczynać się musi od wczesnej młodości. Program prac Ligi na tym odcinku, w oparciu o jej środki finansowe, stwarza szerokie podstawy do takiego wychowania. Młodzież trzeba doprowadzić masowo do bezpośredniego zetknięcia się z żywiołem morskim w formie żeglarstwa. Praktyka bowiem wskazuje, że nic tak silnie nie wiąże z morzem, jak właśnie żeglarstwo morskie. W ten sposób młodzież polska przejmie bardzo szybko od narodów żeglarskich olbrzymie doświadczenie w różnych dziedzinach pracy na morzu czy w koloniach. (Czesław Zagorski — „Morze i Kolonie”, 1/1939, s. 12 nn.).

ROLA JAPONSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

W korespondencji pod powyższym tytułem podany jest wyraz poglądów japońskiej marynarki wojennej na jej rolę w obecnej wojnie z Chinami. (Edward Czerw — „Morze i Kolonie”, 1/1939, s. 20 nn.).

MORSKI STATEK HANDLOWY W PRAWIE PUBLICZNYM

Podając na wstępie prawną definicję morskigo statku handlowego, autor podkreśla, że statek handlowy stoi na granicy dwu pojęć prawnych, t. j. podmiotu i przedmiotu prawa. Przedstawia następnie rozważane przez siebie zagadnienie z historycznego punktu widzenia.

Morskie statki handlowe są ruchomościami, ponieważ z natury swej odpowiadają definicji ruchomości. Jednakże posiadacz statku musi w razie potrzeby dostarczyć dowodów prawidłowego posiadania i to nie tylko swego, lecz i poprzedników w posiadaniu. Drugie odchylenie zachodzi tu przy t. zw. umownym prawie zastawu, które zyskuje się przez wpis do rejestru okrętowego, będącego księgą publiczną. W ten sposób specjalna forma zabezpieczenia wierzytelności na nieruchomościach stosuje się wyjątkowo do statków, a więc do ruchomości. Jakkolwiek morski statek handlowy jest tylko przedmiotem prawa, to jednak wykazuje on wiele cech właściwych osobie fizycznej, czyli podmiotowi prawa. Posiada bowiem swe własne „obywatelstwo”, domicyl, stałą nazwę oraz dokumenty. — Co do charakterystyki i ujęcia systematycznego więzów, łączących morski statek handlowy z danym państwem, panuje powszechnie pogląd, iż statek handlowy uważać należy za pewnego rodzaju część terytorium państwowego. Nasilenie zwierzchnictwa państwa nad statkiem jest zmienne i zależy od tego, na jakich wodach statek się znajduje. Z tego też założenia wychodzi autor przy rozważaniu prawno-publicznej sytuacji morskigo statku handlowego na wodach terytorialnych ojczystych, na pełnym morzu, wreszcie na wodach terytorialnych obcych. — W dalszym ciągu przedstawia morski statek handlowy na tle polskiego prawa publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem norm dotyczących rejestru okrętowego oraz określających narodowość polskiego morskigo statku handlowego. W zakończeniu zaś nadmienia, że dążeniem wszystkich przepisów narodów morskich jest jak najdalej idące wzajemne ujednostajnienie przepisów wewnętrznych oraz powiększenie zasięgu międzynarodowego prawa morskigo we wszystkich nowych dziedzinach żeglugi międzynarodowej. (Mgr. Maksymilian Rylke — Uprawa Morza — Kwartalnik Morskigo Kolegium Ekonomicznego w Gdyni, 2/1938, s. 1 nn.).

POCZĄTKI KOLONIZACJI EUROPEJSKIEJ W ŚWIETLE HISTORII

W artykule swym autor przedstawia w sposób szczegółowy dzieje średniowiecznej kolonizacji europejskiej, której początki odnosi nawet poza czasy podbojów hiszpańskich i portugalskich. Z kolei analizuje różne jej typy, dzieląc je na dwa rodzaje: wojskowy i kupiecki. Wysnuwa też z analizy tej wniosek, że bez udziału żywiołu kupieckiego kolonizacja w ogóle jest niemożliwa. Następnie, że kolonizacja średniowieczna bynajmniej nie polegała zawsze na podboju, ale w mierze bardzo znacznej występowała w formie osadzania na terytoriach pod obcym panowaniem. Kolonie te z czasem rozsadzały państwa, w których powstawały, co jednak nie zawsze było regułą. (Doc. Karol Górski — Sprawy Morskie i Kolonialne, 3/1938, s. 5 nn.).

mgr J. Falenciak

Redaktor: ZYGMUNT GORGOL

Wydawca. AKADEMICKI ZWIĄZEK MORSKO - KOLONIALNY R. P.

Sekretariat redakcji przyjmuje wyłącznie: poniedziałki, środy, piątki od godz. 19—21. Tel. 5 33-87.

Prenumerata: rocznie 5 zł., kwartalnie 1.30. Konto P.K.O. 3.305

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. A. Z. M.

Redakcja rękopisów nie zwraca

Zakł. Graf. F. H. Bogucki i S-ka, Sp. z o. o., W-wa, Hoża 55, tel. 7.22-05.

REDAKCJA „SZKWAŁU“ z radością i dumą witając „ORŁA“ przybywającego do Gdyni w dniu XIX rocznicy objęcia Bałtyku we władanie Rzeczypospolitej, wyjaśnia Czytelnikom, że omówienie tych doniosłych uroczystości znajdą w numerze marcowym.

K O M U N I K A T

W ostatnich dniach sierpnia i pierwszych dniach września odbędzie się w Gdyni IV Zjazd Prawników Polskich, na którym rozważane będą, między innymi, zagadnienia, związane z wytycznymi **polskiego prawa morskiego**.

Do dnia 31 kwietnia 1939 r. biegnie okres, przeznaczony dla wszystkich prawników polskich na opracowanie poszczególnych referatów indywidualnych.

Wzywamy przeto wszystkich prawników młodego pokolenia, zarówno teoretyków jak i praktyków, aby przez liczny udział w opracowywaniu referatów przyczynili się do należytego przygotowania dyskusji zjazdowych nad wytycznymi przy-

szłego polskiego prawa morskiego. Wobec dyskusyjnego charakteru obrad Zjazdu nie należy przy opracowywaniu referatów kłaść nacisku na szczególnie wysoką ich formę, zwłaszcza pod względem literackim. Zwięzłe bowiem przedstawienie szeregu uwag i faktów może niekiedy być dla dyskusji zjazdowej cennym przyczynkiem.

Referaty, które nie powinny przekraczać 20 stron pisma maszynowego, należy nadsyłać co najmniej w trzech odbitkach maszynowych pod adresem Biura Głównego Stałej Delegacji Zrzeszeń i Instytucyj Prawniczych w Warszawie, Plac Krasińskich 5, z którym połączone jest Biuro Zjazdowe Komitetu Organizacyjnego.

M. OSIŃSKI, mjr. s. s. — **Krótki Podręcznik Jachtingu Lodowego**. Warszawa 1939. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 3,80.

Jachting lodowy, oddawna znany i rozpowszechniony zagranicą, zwłaszcza w krajach północy, u nas jest jedną z najmłodszych gałęzi sportu, mimo, że posiadamy naogół odpowiednie dla niego przyrodzone warunki terenowe i klimatyczne.

W ostatnich latach zainteresowanie się tą nową w Polsce gałęzią sportu wyraźnie wzrosło, czego przejawem było m. in. zorganizowanie przez P. U. W. F. i P. W. oraz przez kluby żeglarskie — licznych kursów instruktorskich jachtingu lodowego, cieszących się dużą frekwencją.

Znaczną przeszkodą w pracy wyszkolonych na kursach tych instruktorów, był dotąd brak odpowiedniego podręcznika, który poza tym spełniałby rolę propagandową, wprowadzając zainteresowanych w dziedzinę nieznanego im dotąd sportu.

To też z prawdziwą radością należy powitać wydanie przez Główną Księgarnię Wojskową „Krótkiego podręcznika jachtingu lodowego“, który wymaganiom tym czyni w zupełności zadość.

Nazwisko autora — wieloletniego kierownika wspomnianych wyżej kursów — daje rękojmię fachowego ujęcia tematu. Przejrzystość układu i strona ilustracyjna książki — nie pozostawiają nic do życzenia.

Trzeba dodać, że podręcznik został zalecony przez Związek Wojskowych Klubów Sportowych.

DO PRZEGLĄDU PRASY

Redakcja „Szkwału“ z radością wita wznowionego „Żeglarza“ i zapowiada omówienie tego bratniego wydawnictwa w następnym numerze, z powodu nawału materiału i braku czasu.

WYDAWNICTWA NADEŚLANE

„Polacy jako producenci bananów w Brazylii“. — Józef Adamski, b. kier. Zaw. Zw. Rolników Polskich w Brazylii. Broszura. Str. 15. Nakładem Międzynarodowego Towarzystwa Osadniczego. W-wa 1938.

„Ogniwa polskości w świecie“. Nakładem Komitetu Wykonawczego Zbiórki na Fundusz Szkolnictwa Polskiego Zagranicą i „Dnia Polaka Zagranicą“. Broszura.

„Żeglarz“. Miesięcznik. Styczeń. Nr. 1. Rok V-ty. Wydawnictwo przy kierownictwie Harcerskich Drużyn Żeglarskich, ul. Piusa XI 8 m. 2.

„Jutro Polski“. Tygodnik. Organ Ruchu Młodzieżowego. Wydawnictwo Służby Młodych. O. Z. N.

„Na Słoneczne Szlaki“. Organ Robotniczego Towarzystwa Turystycznego.

„Budujmy żaglówkę“. Polski Związek Żeglarski. Broszura. W-wa 1939.

„Polacy Zagranicą“. Organ Światowego Związku Polaków z zagranicy. Miesięcznik.

Konto P. K. O. —

**„Morską myśl chcąc czynem dźwigać
buduj „AKADEMIK“ — ścigacz”**

ŻAGLÓWKI



Każdy amator uprawiania sportu żeglarskiego może zbudować sobie własnymi siłami

JOLĘ HOLENDERSKIEGO TYPU „BM”

około 12 m² powierzchni żagli. Dokładne plany budowy wraz ze szczegółowym opisem sposobu budowy nabywać można w Zarządzie Głównym AZM w cenie po 20 zł. za komplet. Koszt budowy łodzi, przy całkowitym ama-

torskim wykonaniu, zawiera się w granicach 250 — 350 zł. w zależności od lokalnej ceny materiałów.

Rocznik Morski i Kolonialny

Wydawnictwo L. M. i K., które tak jak MAŁY ROCZNIK STATYSTYCZNY powinno się znaleźć na biurku zarówno publicysty jak i studenta, profesora, ucznia i każdego, kto interesuje się zagadnieniami morza, kolonii i polskich dróg wodnych.

Obok materiału liczbowego zawiera cały szereg cennych objaśnień i wiele danych porównawczych.

Do nabycia w L. M. i K., Warszawa, Widok 10. P. K. O. — 367 (z zaznaczeniem celu wpłaty), lub „BIBLIOTEKA POLSKA”, Świętojańska 4. CENA 1 ZŁ.

CENY OGŁOSZEŃ „SZKWAŁU”:

1 strona 250,00 zł. — ½ strony 130,00 zł. — ¼ strony 70,00 zł.

Ogłoszenia w tekście o 25 procent drożej.

Układ tabelaryczny 50% drożej.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.