



ROK - VI - NR - 3 - MARZEC - 1939 - R

**SZKWAŁ**

# W szklach peryskopu

**NOWE JACHTY L. M. i K.** 29.XII. 1938 r. została podpisana umowa między Zarządem L. M. i K. a stoczną jachtową B. Lunda w Ekenäs (Szwecja) w sprawie budowy jachtu typu „Kaparen”. Jacht ten przeznaczony będzie do szkolenia młodzieży kół L. M. i K. Projektowana jest budowa kilku jeszcze tego typu jachtów. Projektowane jachty ma budować stocznia gdyńska.

**POWRÓT „DARU POMORZA”.** „Dar Pomorza”, szkolny statek Marynarki Handlowej, po trzytygodniowym postoju na Kubie, dnia 14 lutego wyruszył w powrotną drogę do Gdyni, dokąd przybędzie około 5 kwietnia br.

**DALSZE LOSY „Elemki”.** W lutym br. w Królewcu został sprzedany na licytacji żaglowiec „Andromeda”. Statek należał królewieckiej fabryce celulozy za 30.000 marek niem. „Andromeda” należała przedtem do L. M. i K. i pod nazwą „Elemka” odbywała podróże pod banderą polską. Przed rokiem żaglowiec przeszedł w ręce prywatne.

**Z ĆWICZEŃ ORP „WILIA” i „ISKRA”.** Żaglowiec szkolny Marynarki Wojennej „Iskra” uda się w połowie maja br. w podróż ćwiczebną z częścią młodszego kursu podchorążych na morze Czarne. Drugą część kursu uda się w końcu lipca na transportowcu ORP „Wilja”. Na morzu Czarnym podchorążowie z „Iskry” przejdą na „Wilię”, aby wrócić do Gdyni, a podchorążowie z „Wili” zaokrętują się na „Iskrę” i pozostaną jeszcze przez pewien czas na morzu Czarnym po czym wrócą do Gdyni.

**PODRÓŻ ORP „GROM” i „ORZEŁ” DO AMERYKI.** Nowo poświęcony okręt podwodny „Orzeł” wraz z kontrtorpedowcem „Grom” wyruszą w lecie do Nowego Jorku na powszechną wystawę światową. Będzie to pierwsza podróż naszych okrętów wojennych przez Atlantyk.

**MAUZOLEUM Ś. P. GEN. ORLICZ - DRESZERA.** Na mogile śp. gen. Orlicz - Dreszera buduje się z inicjatywy L. M. i K., mauzoleum. Prace posuwają się w szybkim tempie naprzód. Całkowite wykończenie ma nastąpić z początkami lipca br., tak, że na dzień 16 lipca br., to jest w 3-cią rocznicę śmierci gen. Orlicz - Dreszera, ma odbyć się uroczyste poświęcenie.

**WYKOPALISKA NA HELU.** Na półwyspie helskim pod Chałupami rybacy odkopali szczątki dawnych fortyfikacji. Prezes Związku Rybackiego w Chałupach p. Michał Golla stwierdził, że wykopaliska te pochodzą z bastionu obronnego, który kryje się pod wydmą, z czasów króla Władysława IV z roku 1635. Odkopane miejsce pokrywa się z fortyfikacjami Władysława IV według współczesnych map. Fortyfikacje te zbudowane były dla osłony przesmyku kanałowego, który łączył otwarte morze z zatoką Pucką, gdzie stacjonowała armada królewska.

**ELEKTRA W NEW - YORKU.** Statek „Elektra” ulubiony warsztat pracy Guglielmo Marconi'ego, na którym nieśmiertelny wynalazca telegrafu bez drutu dokonał szeregu odkryć i badań przekształcony będzie na jedyne w swoim rodzaju muzeum pływające. Przed tym jednak „Elektra” weźmie udział w światowej wystawie w Nowym Jorku.

## Konkursy kolonialne

W związku z „Dniami kolonialnymi (23—28 kwietnia r.b.) Zarząd Główny Akademickiego Związku Morsko - Kolonialnego rozpisuje trzy konkursy. Skład jury podamy w numerze kwietniowym.

### I. „FACHOWIEC W KOLONIACH”.

Temat ma być ujęty w formie artykułu, w którym należy przedstawić przesłanki i możliwości pionierskiej działalności polskiego handlowca, lekarza, inżyniera, rolnika czy przedstawiciela innego zawodu w koloniach.

Warunki konkursu:

Uczestniczyć w konkursie może młodzież licealna i akademicka.

Artykuł nie powinien przekraczać 300 wierszy.

Nagrody: I — 100 zł, II — 50 zł, III — 25 zł.

### II. „NOWY PODZIAŁ KOLONII W AFRYCE”.

Praca konkursowa polega na wykonaniu zespołowym lub indywidualnym mapy Afryki opracowanej pod kątem nowego najszlachetniejszego wg. autora podziału terytorium Afryki.

Warunki konkursu:

Uczestnikiem może być każde koło szkolne LMK lub członek koła.

Praca może być wykonana zespołowo lub indywidualnie w imieniu własnym lub koła.

Wymiary mapy nie mogą być mniejsze niż: 25x35 cm.

Rodzaj mapy pozostawiony jest do uznania wykonawcy (fizyczna, polityczna, gospodarcza, plastyczna itp.).

Do wykonanej mapy pożądanym jest uzasadnienie piśmienne projektowanego podziału Afryki.

Za najlepiej wykonaną i uzasadnioną pracę przyznany będzie jako nagroda „Atlas geograficzny” Romera. Wartość 50 zł.

### III. KONKURS DLA ODDZIAŁÓW AZM. NA ORGANIZACJĘ DNI KOLONIALNYCH.

Przy ocenianiu brane będą pod uwagę: zakres i rodzaj propagandy, organizacja imprez i ich przeprowadzenie, wyniki akcji werbunkowej oraz współpraca z LMK. Podstawą oceny będą szczegółowe sprawozdania, poparte materiałem dowodowym, (np. zdjęcia, afisze, wycinki z prasy) z opinią o przebiegu pracy kuratora oddziału i prezesa okręgu LMK.

Nagroda: Biblioteczka kolonialna wartości 250 zł.

Wyniki konkursu ogłoszone będą w czerwcowym N-rze „Szkwału”.

Prace zaopatrzone godłem z dołączoną zamkniętą kopertą, zawierającą dane o uczestniku konkursu, należy nadsyłać do dn. 10 maja 1939 r. na adres: Akademicki Związek Morsko - Kolonialny, Zarząd Główny, Warszawa, Widok 10 z zaznaczeniem: np. „Konkurs Fachowiec w Koloniach”.

# S Z K W A Ł

— MIESIĘCZNIK MORSKI —

NR 3

WARSZAWA, MARZEC 1939 R.

ROK VI

ANDRZEJ MORSZTYN

(W odpowiedzi p. Sołtanowi).

## Błąd paralaktyczny

W sugestywnym artykule zamieszczonym w poprzednim numerze „Szkwału” („O właściwą propagandę”) pan Władysław Sołtan z dużym temperamentem przekonywał czytelników, iż niewłaściwa propaganda rzeczy i spraw morskich ponosi odpowiedzialność za indolencję kapitału prywatnego w dziedzinie inwestycji morskich, co z kolei zmusza rząd do nadmiernego etatyzmu. Nie podejmując się narazie oceny działalności propagandy stwierdzamy, że spośród nasuwających wątpliwości wniosków autora ten wniosek spotkać się musi z największymi zastrzeżeniami. Wydaje się nam, że autor przecenia znaczenie propagandy w życiu gospodarczym w ogóle, w gospodarce morskiej w szczególności, że ponadto narzuca propagandzie zadania przekraczające jej możliwości. Omówienia wymaga również nadmierny „etatyzm morski”, bo i w tym względzie nie podzielamy obaw pana Sołtana.

Niezmiernie czuły i precyzyjny mechanizm życia gospodarczego ulega niewątpliwie działaniu propagandy, w niewiększym jednak stopniu, aniżeli, termometr wystawiony za oknem ulega chuchaniu dzieci. Bardziej niż chuchanie wpływają na poziom ręki zjawiska atmosferyczne, a ów, kto nasileniem i rodzajem propagandy pragnie regulować koniunkturę gospodarczą, trzusi się tak zbyt mocno, jak ten, co manipulując termometrem chciałby zamówić pogodę. Meteorologia życia gospodarczego nie przypisuje propagandzie tak wielkiego znaczenia.

Bo czy mamy się spodziewać, że linie żeglugowe będą lepiej prosperowały dzięki wyteżonej propagandzie, jeżeli wymiana towarowa ujęta w system kompensacyjny jest słaba, ograniczenia dewizowe skutecznie przeciwdziałają turystyce, zaś wypadki polityczne niejednokrotnie uniemożliwiają emigrację do krajów zamorskich? Co poradzi propaganda, skoro kupiec nie może więcej przywieść ani wywieść, niż przewiduje przyznany mu kontyngent, podróżnik więcej wydać, ani-

żeli zarządzi Komisja Dewizowa, chłop czy rzemieślnik wyjechać do Ameryki Południowej, skoro rząd brazylijski prowadzi politykę eksterminacyjną? Jeżeli po wysokiej koniunkturze cechującej żeglugę trampową w r. 1937 aż do ostatnich miesięcy roku ubiegłego obserwujemy znowu poważną depresję, to najlepsza propaganda nie skłoni szukającego zysków kapitału, by inwestował linie żeglugowe, a nie fabryki amunicji.

Zgadza się z autorem, że znajomość rzemiosła morskiego jest w Polsce niedostateczna, jednak nie można winić za to propagandy. Obarczając propagandę odpowiedzialnością za obecny stan rzeczy na morzu i na wybrzeżu, przecenia pan Sołtan stanowczo jej możliwości; co gorzej przerzuciwszy interesujące go zagadnienia wychowawcze w dziedzinę gospodarczą spełnia rażący błąd paralaktyczny. Nieuzgodniona inicjatywa poszczególnych branż, zamieszanie panujące na rynku eksportowym, brak taniego kredytu, niedostateczna rozbudowa przemysłu armatorskiego oraz zbyt małe uspołecznienie kapitału krajowego, który goniąc za zyskiem naśladuje niejednokrotnie kolonialne metody żerujących u nas obcych konkwistadorów, oto bardziej istotne przyczyny niedomagań.

Mimo, iż autor artykułu „O właściwą propagandę” nie twierdzi, że nasz etatyzm na morzu jest szkodliwy, teza, iż etatyzm ten dominuje w naszej gospodarce w większym stopniu niż gdzieindziej, nasuwa uzasadnione podejrzenia, że stosunek autora do etatyzmu nie jest życzliwy. Niezależnie od tego, czy pan Sołtan jest etatystą, czy też zwolennikiem swobodniejszych metod gospodarowania, jesteśmy zdania, że wysoki udział Państwa w naszej gospodarce morskiej jest całkowicie uzasadniony zarówno brakiem odpowiednich kapitałów prywatnych, jak początkową nieuchronną nieopłacalnością wielu inwestycji morskich i niedostateczną znajomością morskiej branży. Historia naszych zmagania i wysiłków na morzu w pierwszych dwudziestu latach Niepodległości wymaga rzetelnego omówienia i napew-

no znajdzie swego dziejopisa. Spostrzeżenie, iż rodzaj i charakter inwestycji morskich uzależnia szerszą inicjatywę od pomocy Państwa jest rzeczywiście poważnym argumentem uzasadniającym w dostatecznym stopniu państwową ingerencję. Rozwój handlu u obcych dostarcza pouczających przykładów tej ingerencji. Można wątpić, czy Anglicy uzyskaliby prymat polityczny bez oparcia o przewidującą politykę morską Cromwella i Eżbiety, a flota rosyjska i polityka imperialna Sowieków nie jest do pomyślenia bez gigantycznych osiągnięć Piotra Wielkiego. Słusznie powołuje się autor na wysoki autorytet P. Ministra Przemysłu i Handlu, lecz i my nie odmówimy sobie przyjemności przytoczenia słów Pana Ministra Romana, który w lutym 1937 roku wobec komisji budżetowej Senatu oświadczył: „Etatyzm uprawiany przez kolejne rządy na odcinku morskim należy zaliczyć do najzdrowszych przejawów tego kierunku na naszym gruncie” i dalej odnośnie do inwestowania żegluga przez kapitał państwowy „to nie rezultat etatyzmu w naszej żegludze, lecz właściwe załatwienie palącej sprawy; wobec czego musimy w dalszym ciągu kontynuować rozbudowę naszego tonażu dotychczasowymi sposobami, to znaczy przez Państwo”. Fakt, iż słowa te były wypowiedziane przed dwu laty nic im nie odejmuje z ich aktualności i znaczenia, gdy uwzględnimy, że Ministerstwo Przem. i Handlu opracowało już w roku 1936 dziesięcioletni plan inwestycyjny, który jest konsekwentnie realizowany przez kierownika tego resortu.

Troska o interes zbiorowy obca na ogół gospodarczym posunięciom jednostki, a cechująca działalność Państwa, konieczność planowego gospodarowania i wytrwałej pracy na długiej fali dalekowzrocznych przewidywań predystynuje Państwo do tej roli, jaką w Polsce na odcinku morskim objęło. Nie znaczy to, że można zaniedbywać lub lekceważyć potrzeby i osiągnię-

cia inicjatywy prywatnej. Jest ona niejednokrotnie dźwignią i motorem najpożyteczniejszych poczynań państwowych, tym niemniej oddajmy co cesarskie — cesarzowi.

Zdaje się, że pan Sołtan z większą swobodą obraca się w zagadnieniach wychowania morskiego młodzieży, aniżeli w problemach gospodarczych. Wskazywałyby na to nader trafne obserwacje poczynione przez autora w związku z analizą przyczyn rzekomego entuzjazmu młodzieży w odniesieniu do morza traktowanego jako problem gospodarczy, polityczny i wychowawczy. Podkreślana przez autora powierzchowność, nieraz ignorancja młodego pokolenia w sprawach morskich rzuca się w oczy. Wiele się na to składa, że sprawy te kisa na mieliznach akademickich rozważań zamiast płynąć wartkim nurtem ujętym w głębokie koryto rzeczywistych wartości. I tu podnosi autor jako ważną przyczynę tego stanu rzeczy niemożność wyzycia się przez młodzież w realizacji głoszonych haseł (np. za praktyki okrętowe akademicy dopłacają po dwa złote dziennie, co przy małym kontyngencie praktyk czyni możliwość ich wyzyskania zgoła iluzoryczną) to i inne stwierdzenia (np. ocena roli żeglarstwa, jakże odmienne od nieprzemysłanych superlatywów różnego autoramentu ideologów) wskazuje na rzetelny wysiłek autora i chęć uchwycenia problemu zamiast uprawianego nałogowo przez profesjonalnych morzaków wybielania lub mdłych roztkliwiania nad każdym zjawiskiem przyrody, dlatego, że morskie. W zakończeniu potrąca autor o utylitaryzm dzisiejszej młodzieży. Pogląd ten jest równie rozpowszechniony jak błędny, żeby nie powiedzieć krzywdzący młodzież. Zajmiemy się przy sposobności tym utylitaryzmem. W sumie artykuł pana Sołtana należy do tych pocieszających i bardzo pożądanymi objawów poważnego podejścia do zagadnienia.

K. L. KURCEWSKI

## O. R. P. „Orzeł”, a Program morski

W dniu 10 lutego 1939 roku, w dniu uroczystego święta Marynarki Wojennej, miał miejsce niezwykle ważny fakt — rozpoczął służbę pod banderą Rzeczypospolitej O. R. P. „Orzeł”. Dotychczasowy tonaż naszej floty wojennej liczący 25240 ton. powiększył się o jednostkę wysokiej klasy bojowej. Powierzchni kraju przybyło kilkaset mtr.<sup>2</sup> stalowego pokładu, ramię siły wydłużyło się o smugi toru torped, czy błysk wystrzałów artyleryjskich. Nową jednostkę witał uroczystie gen. broni Kozimierz Sosnkowski, witały najwyższe władze wojska i administracji, witały serca wszystkich obywateli.

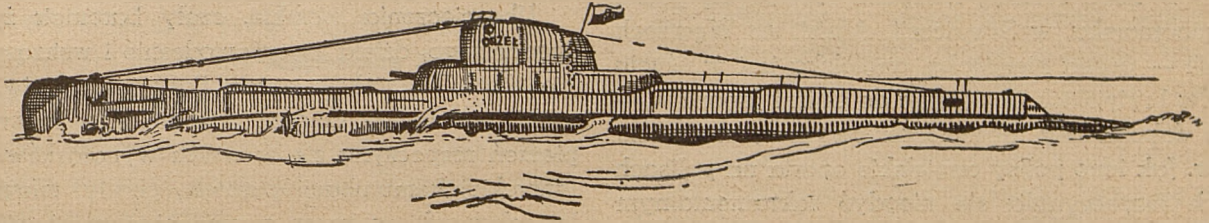
Lecz jest w tym fakcie jednak jeszcze jeden, bodaj

najistotniejszy moment — łódź podwodna powstała ze zbiorowego wysiłku całego społeczeństwa. Zainicjowana ze składek korpusu oficerskiego i podoficerskiego, objęła zbiórką cały kraj, gromadziła skromne złotówki, zwiększała z miesiąca na miesiąc fundusz — dziś jest słuszną dumą wszystkich. Jest nie tylko przejawem naszej ofiarności, ale, przede wszystkim, wyrazem zrozumienia najważniejszych potrzeb państwowych i wskazaniem, że idea morska gruntuje się nie tylko w słowach, ale i w czynach. Dziś mamy coraz więcej nastawienia promorskiego, dziś wiemy, że największe zyski leżą na szlakach morskich, dziś też rozumiemy, że tych korzyści strzec może tylko silna flota wojenna.

Dziś musimy dać stalową ochronę nie tylko naszym portom, ale i flocie handlowej ze swymi 163 statkami o 102860 trb. — jutro, pojutrze, marynarka wojenna winna bronić 250000 trb. tej floty handlowej, bo tyle nam minimum potrzeba. Niedługo też może trzeba będzie czuć na polskich wodach kolonialnych. Dlatego też fakt wcielenia O.R.P. „Orzeł” w skład naszych sił zbroj-

morski, nie zdobędziemy się na tonaż godny mocarstwa?

Dziś świadczenia promorskie w Polsce obciążają każdego obywatela śmiesznie niską kwotą 1 złotego 22 groszy rocznie. Czy nie stać nas naprawdę na kwotę choćby 3 złotych? Czyż to obciążenie finansowe zachwieje budżetem każdego z nas? Czy zresztą nie po-



nych jest tak ważnym momentem. To krok ku imperia-  
lizmowi Polski.

Powiedzmy sobie szczerze jedną rzecz, nie pomniejszająca w niczym istoty sprawy. Z samych składek, przy skromnych wydatkach budżetowych państwa, przy realizowaniu „okresowym” rozbudowy floty, nie wybudujemy potężnej marynarki. Tu jest bezwzględnie potrzebny program morski. Winny go uchwalić Sejm i Senat, uchwalić uroczystie, prelininować co-  
rocznie stałe sumy w budżecie państwowym, wykonywać systematycznie. Daleko bogatsze Niemcy, gdy pod koniec 19-go wieku tworzyły również ze składek, zawiązek swojej marynarki, nie zdobyły się na potężną jednostkę. Ale z chwilą, gdy parlament Rzeszy uchwalił program morski, sytuacja zmieniła się zasadniczo — w czasie Wielkiej Wojny siły zbrojne na morzu były groźnym przeciwnikiem. Dziś, gdy odbudowali swą flotę, dzięki znowu programowi morskiemu, mają w ręku bardzo potężny atut. Myśmy, ze składek, zdobyli się na okręt daleko potężniejszy. Czy więc pracując w oparciu o systematycznie zrealizowany program

trafimy, chwilowo, odmówić sobie pewnych rzeczy z dóbr konsumpcyjnych? Pieniądze te napewno nie będą zamrożone. Za banderą idzie handel — to jest dziś pewnik. Handel to zysk! Ale handel lubi spokój, a spokój zapewni już samo istnienie siły.

Ludzi, inwencji, fachowości i solidności nam nie zabraknie. Nasze pokolenie jest już przekrwione wolą pracy. Nasze pokolenie ma nieprzemijające wzory Gdy-  
ni i C. O. P., umie pracować, umie odzyskać, umie zdobywać. To nie są frazesy. To można już dziś odczuć. Możemy i musimy się zdobyć na fakt wysiłku, wywołać powstanie programu morskiego, zrealizować go. Nie hamując ofiarności postawić jednak prosty obowiązek świadczenia. Budując dziś jeszcze ścigacz „Akademik”, ze składek dobrowolnych, jutro winniśmy zostać tymi obywatelami, którzy będą płacili podatek na realizację programu morskiego. Ten cel też jasno postawił gen. broni Kazimierz Sosnkowski, reprezentując Majestat Rzeczypospolitej, w chwili gdy O.R.P. „Orzeł” zwiększał potencjał siły — na Bałtyku i na morzach całego świata — potencjał polskiej siły.

TADEUSZ MAGIERA

## Ubezpieczenia morskie

(ciąg dalszy)

(Streszczenie z poprzedniego numeru).

Ubezpieczenia morskie, będące najstarszą formą ubezpieczeń, sięgają odległej starożytności. Grecka kojnomija, rzymski foenus nauticum to instytucje tych ubezpieczeń u starożytnych. W średniowieczu szczególna zasługa rozwoju ubezpieczeń przypada Genuńczykom. Zanika forma pożyczki morskiej i rzekomego kupna — sprzedaży, ustala się nazwa i pojęcie ubezpieczenia assicuramentum, polizza. Genua i Florencja dostarczają pierwszych maklerów i agentów, niebawem król portugalski Ferdynand zakłada związek ubezpieczeniowy (1367) zarządzając przymus ubezpieczenia dla armatorów. Po raz pierwszy w ubezpieczenia morskie ingeruje

państwo. Wspaniały okres ubezpieczeń otwiera odkrycie Ameryki i rozwój żeglugi na Atlantyku. Inicjatywę przejmują od Włochów Anglicy. Z końcem XVI wieku powstaje w Londynie Izba Ubezpieczeniowa oraz pierwsze akcyjne towarzystwo ubezpieczeń morskich. Ze wzrostem gospodarczego znaczenia kolonii wzrasta wartość przewożonych towarów, a zarazem grożące ładunkowi niebezpieczeństwo. Wojny morskie i napady korsarzy są plagą handlu narażając ubezpieczycieli na ciężkie straty. Wzrasta ilość towarzystw, znikają ubezpieczyciele jednostkowi. Utrzymawszy się w Ameryce i Anglii, w tej ostatniej organizują się w Lloydach, z którymi nieodłącznie wiąże się rozwój ubezpieczeń morskich.

Z rozwojem ubezpieczeń przekształca się formalny ich wyraz — polisa. Podczas gdy dawne polisy przyjmowały nieograniczoną odpowiedzialność, określoną przez Anglików lakonicznie: „*all risk*” i bez względu na rodzaj i miejsce ubezpieczenia oraz cel podróży miały jednakowe brzmienie, polisy późniejsze wprowadzają stopniowo coraz więcej klauzul. Było to spowodowane naruszeniem dobrej wiary ze strony ubezpieczonych jak i dokładniejszym poznaniem ryzyka przez ubezpieczycieli. W Italii, Francji, Hiszpanii rozwija się polisa śródziemnomorska, w Szwajcarii, Austrii na Węgrzech i w Rosji — polisa niemiecka, angielska jest w użyciu dominiów brytyjskich docierając do Chin i Japonii. Ciekawym dokumentem ubezpieczeniowym jest polisa Lloydów. Jak inne polisy angielskie oparta na polisach włoskich rozpoczynała się niegdyś sakramentalnym *Dio la salvi* — Amen. Opracowana ostatecznie w r. 1797 utrzymała się z niewielkimi zmianami do czasów obecnych, oparta na prawie zwyczajowym mnogością klauzul wyrównuje usterki formalne. Brzmi ona:

... „*Niniejszym oświadczają się, że osoby podpisujące ubezpieczenie ręczą za wymienione w polisie przedmioty, oraz za oszacowany okręt... prowadzony przez kapitana... lub w zastępstwie przez... w drodze z... do... gdzie przybędzie wyżej wymieniony okręt, zarzuciwszy kotwicę i wylądowawszy towary na ląd. Okręt może swobodnie zatrzymywać się w położonych na trasie podróży miejscowościach. Ubezpieczone przedmioty oceniono na... Ubezpieczyciele oświadczają, że ponoszą odpowiedzialność za niebezpieczeństwa grożące w czasie podróży ze strony okrętów wojennych, od ognia, korsarzy, rozbójników, złodziei, za wyrzucenie ładunku do morza, za korsarskie listy okupne, napad, grabież na pełnym morzu, areszt, ograniczenia królewskie, książęce i narodowe, bunt kapitana i załogi oraz za wszelkie inne niebezpieczeństwa, straty i nieszczęścia, które narażą na szkodę przedmiot ubezpieczenia. My, ubezpieczyciele, przyrzekamy ubezpieczonemu w swoim i spadkobierców swoich imieniu i zobowiązujemy się każdy we własnym zakresie do rzetelnego wypełnienia warunków polisy, oznajmiając przy tym, że należna za ubezpieczenie premia w wysokości... została nam zapłacona. Na dowód powyższego deklarujemy tu nasze sumy gwarancyjne i podpisujemy się.” Londyn... dnia... r.“*

Z biegiem lat dodano dwie klauzule: 1) „Ubezpieczenie nie obejmuje zajęcia okrętu na pełnym morzu, sekwestracji i rekwizycji wojennych oraz innych powstałych przed lub po wypowiedzeniu wojny i w związku z nią. Ubezpieczenie nie obejmuje za wyjątkiem korsarstwa, wszelkich następstw działań wojennych”. 2) „Nie ubezpiecza się uszkodzonych wskutek awarii: zboża, ryb, soli, owoców, mąki i ziarna pod zasiew

wyjąwszy wielką awarię i rozbicie okrętu na mieliźnie”. Następuje wyliczenie szeregu towarów nieobjętych ubezpieczeniem w razie trzy — lub pięciokrotnej awarii. Pierwsza klauzula wyklucza bardzo szeroko pojęte ryzyko wojenne. Druga, zwana „*memorandum*”, odpowiada warunkom *frencajsów*, o których później. Należy dodać, że dawniej jak i obecnie, przyjęte było użycie skrótów. Klauzula pierwsza „*free capture and seizure*” — zwie się krótko *f.c.a.s.*

Ubezpieczenia morskie, czuły barometr życia gospodarczego, dzielą jego powodzenie i wstrząsy. W dobie złych koniunktur spada ilość towarzystw, maleją zyski, mnożą się szkody. Najbujniejszy rozkwit ubezpieczeń rozpoczyna się w wieku wynalazków, transatlantyckiej komunikacji parowej, poczty, telegrafu, kolei żelaznych, w epoce nazwanej również wiekiem ubezpieczeń transportowych. Komunikacja parowa zmniejsza czas podróży, uniezależniając żeglarza od kaprysu wiatrów ogranicza ryzyko, co pozwala na obniżkę premii i udostępnienie ubezpieczeń szerszemu ogółowi. Postępy nawigacji, ratownictwo morskie, oświetlenie nadbrzeży i zmiany w budowie okrętów różniczkują ubezpieczenia morskie. Żaden inny dział ubezpieczeń nie wymaga tak dokładnych studiów fachowych związanych z różnymi gałęziami wiedzy naukowej. Kolej, poczta i telegraf wprowadzają zmianę w strukturze ubezpieczeń, poprzedzając inwazję towarzystw ubezpieczających transporty lądowe na wybrzeża, niepodzielne dotychczas władztwo ubezpieczycieli morskich. Towarzystwa działające na lądzie usadawiając się w portach za pośrednictwem swych korespondentów i po niedługiej walce konkurencyjnej z miejscowymi ubezpieczycielami dzielą z nimi rynek i klientelę drogą układów i współpracy. Symbolem kompromisu jest konosament pozwalając ubezpieczać bawełnę „*von Halm bis zur Spindel*”, wełnę od chwili rozpoczęcia strzyżenia owiec w fermach Australii, aż do wylądowania surowca w Berlinie czy Kopenhadze. Dużą rolę odegrali tu pośrednicy - korespondenci, komisjonerzy, maklerzy i ajenci. Zadaniem ich dostarczenie fachowych wiadomości ubezpieczycielom i klientom, opieka nad uszkodzonymi okrętami i nad zniszczonym towarem, w razie nagłej potrzeby zapomoga pieniężna udzielona na rachunek ubezpieczyciela właścicielowi okrętu lub ładunku. Obecnie żadne z towarzystw ubezpieczeniowych nie może się obejść bez pomocy agentów, maklerzy są szczególnie czynni w ubezpieczeniach morskich. Na wielką skalę pośredniczą między ubezpieczycielem a ubezpieczonym giełdy ubezpieczeniowe. Informują o przebiegu podróży asekurowanych okrętów, prowadzą morską statystykę ubezpieczeniową, finansują fachowe wydawnictwa.

Uniwersalny charakter ubezpieczeń wymaga istnienia norm prawnych, obowiązujących w miarę możno-

ści na terenie międzynarodowym. Ordynacja barcelońska spoczęła już w archiwum, nie podążyła za nurtem życia francuski **Ordonance de la Marine** z 17-go wieku (1681 r.), szwankuje późniejsza od niego hamburska **Assecuranz — und Haveraiordung**. (1731 r.). W połowie 19-go wieku zawierają konwencję ubezpieczeniową kopenhaskie towarzystwa ubezpieczeń, a powstały w Berlinie w 1874 r. Międzynarodowy Związek Towarzystw Transportowych zabiega usilnie nad opracowaniem nowoczesnego prawodawstwa morskiego. W r. 1906 wchodzi w życie angielski **Marine Insurance Act**, w 1919 znakomite **Allgemeine Deutsche Seversicherungs Bedingungen**.

W latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku przeżywa Europa gorączkę asekuracyjną. Ekspansja ubezpieczeń jest bezprzykładna.

w r. 1800 było w Europie 25 Tow. Ubezp. poza Europą	5
1850	268
1900	940

w r. 1910 jest ich w Europie 2155, w Ameryce — 300, w Azji 65, w Australii 20. Międzynarodowe zjazdy ubezpieczeniowe ogłaszają w tym przedmiocie bardzo ciekawe materiały. Dla pracy naukowej i szkolenia fachowców powstają Instytuty Ubezpieczeniowe. Pierwszy Instytut otwierają w XVII w Lloydy angielskie, niebawem i Chicago, Paryż, Berlin, Kopenhaga. Prowadząc badania nad spostrzeżeniami praktycznymi ułatwiają różniczkowaną w wysokim stopniu pracę ubezpieczeniową.

Niezwykła różnorodność ubezpieczeń morskich uniemożliwia dokładne omówienie ich techniki. Z konieczności ograniczymy się do rzeczy najistotniejszych. Gdy przed wiekami genueńczyk przyjmował jedynie ubezpieczenie statku zwane ubezpieczeniem **kasko**, lub asekurację ładunku czyli ubezpieczenie **kargo**, w najlepszym razie **kasko** i **kargo** razem, już ubezpieczyciele XVIII wieku ubezpieczają spodziewane ryzyko, przewięz, jaką właściciel przewożonych dóbr gwarantuje pośrednikowi w sprzedaży, wynajęcie statku, przewożone walory, pożyczkę pod zastaw okrętu, zdarzenia przypadkowe i fracht morski. Ponadto ubezpieczają towarzystwa od **awarii**, (**avarage**) t.zn. od wszelkiego rodzaju strat nadzwyczajnych powstałych przez wypadki w żegludze. Awaria może być wielka czyli ogólna lub mała, zwyczajna. Ubezpieczenie zastawu (**Bodmerei**, **Bodmereigelder**) ma miejsce, gdy kapitan okrętu z powodu jakiegoś wypadku zawija do portu nieoznaczonego na linii zamierzonej podróży i nie mogąc pokryć kosztów naprawy zastawia okręt lub ładunek. Rozdział i rozrachunek szkód na miejscu przeznaczenia nazywa się **dispatche** a dokonywany jest przez rzeczoznawców **dispatcheur**. Fracht morski, czyli dokument stwierdzający odebranie ładunku przez kapitana okrę-

tu i zobowiązanie się do jego dostawy nazywa się **konosament**.

Jeżeli okręt zaginął bez wieści lub dostał się do niewoli a towarzystwo wypłaciło ubezpieczonemu odszkodowanie, ma ona prawo własności na przedmiocie ubezpieczonym, jeśli się odnalazł lub został zwrócony. W tym wypadku umowa poświadczająca zrzeczenie się ubezpieczonego na rzecz ubezpieczyciela to **abandon**.

Na obliczenie i wysokość premii wpływa cały szereg czynności jak: rodzaj środków transportu, sposób ich budowy i wiek, rodzaj ubezpieczonego dobra, sposób jego załadowania i rozmieszczenia na okręcie. Za przedmioty łatwo podlegające uszkodzeniu płaci się premię wyższą. Wysokość premii łączy się również z klauzulami zastrzeżonymi w polisie, ograniczającymi odpowiedzialność ubezpieczyciela. Zauważymy nawiasem, że terminologia dotycząca ubezpieczeń morskich i norm prawa morskiego nie znajduje na ogół odpowiedników w słownictwie polskim, dlatego z konieczności są w użyciu terminy angielskie i niemieckie.

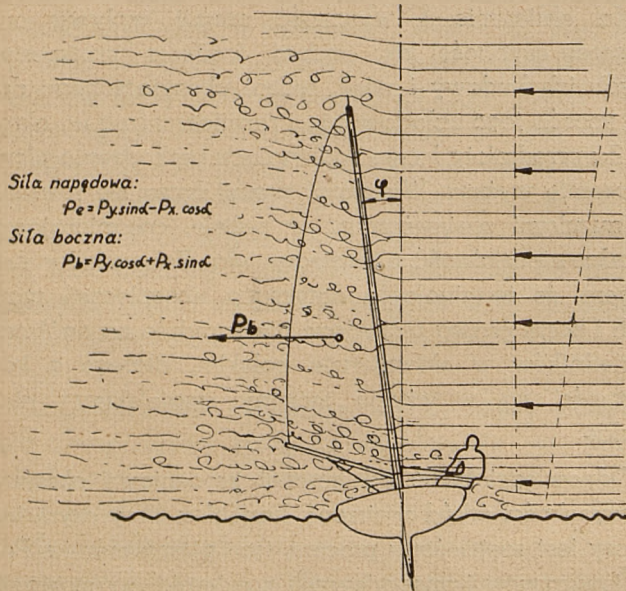
Odpowiedzialność od pewnej procentowo określonej wysokości szkód zastrzega **franchisa**, przy czym im wyższy jest zastrzeżony procent, tym niższa premia. Polisy towarzystw transportowych zawierają opracowane szczegółowo tablice **franchisa'ów**. Oto nieco danych: arszenik, wełna od 3%, asfalt, balsam d-tto, drzewo korkowe i jego przetwory—10%, marzanna—5%, kauczuk d-tto, masło — 3%. Trasę okrętu i kierunek podróży również wzięto pod uwagę. **Allgemeine Deutsche Seversicherungs Bedingungen** orzekają w „Taryfie premii dla ubezpieczeń eksportu“ odchodzącego kolejną do portów między Hawrem i Humburgiem włącznie, stamtąd parowcami pierwszej klasy konstrukcji żelaznej lub stalowej (nie starszymi nad lat dwadzieścia) do portów wymienionych krajów wraz z koniecznymi postojami do dni 10-ciu w portach wyładunkowych i położonych na trasie podróży. Ryzyko kradzieży wyłączone. W razie użycia do przeładowania innych parowców niż zastrzeżone w umowie, taryfa zostanie podwyższona odpowiednio do zwiększonego ryzyka. Taryfa dotyczy ubezpieczeń według tablicy franczajsów morskiej polisy ubezpieczeniowej. W razie odchylenia od tablicy franczajsów premia zostanie podwyższona. Okręty odchodzące z Niemiec do Anglii Wschodniej — 1/8%, do Hawru — 1/5%, do Kadyksu — 1/4%, na morze Śródziemne — 3/8%, na morze Czarne — 7/8%, Do Afryki — 1%, do New-Yorku — 1/4%, do zach. wybrzeży Ameryki via Panama — 1 1/8%.

Podobnie oszacowano ryzyko na wszystkich niemal uczęszczanych drogach morskich.

(c. d. n.)

# Doskonałość aerodynamiczna jachtu a działalność wiatru

Patrząc na smukłe szybowce majestatycznie unoszące się w powietrzu lub wykonujące efektowne, pełne spokoju akrobacje nasuwa się pytanie: czy i jaka może istnieć analogia tych wspaniałych „jachtów powietrznych” z jachtem wodnym. Zastanowiwszy się, łatwo też wykryjemy, że praca żagla i praca skrzydła szybow-



Sila napędowa:  
 $P_e = P_y \sin \alpha - P_x \cos \alpha$   
 Sila boczna:  
 $P_b = P_y \cos \alpha + P_x \sin \alpha$

Rys. 1a.

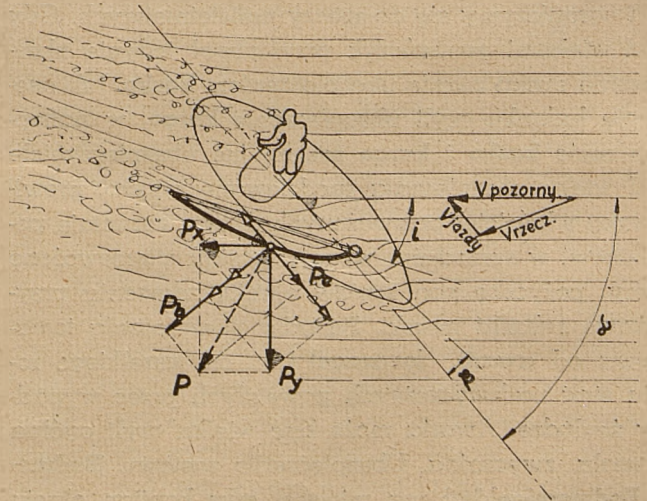
ca w strugach wiatru jest tej samej natury. Pozorna trudność tego zestawienia polega na tym, że szybowce posiadają większą swobodę manewrowania w przestworzach, podczas gdy jacht manewruje tylko w płaszczyźnie powierzchni wody — tym nie mniej samo zjawisko ruchu względem powietrza pozostaje ciągle w obu wypadkach to samo.

Rasowe szybowce o wielkich smukłych skrzydłach i grubych profilach prują powietrze bez jakichkolwiek zakłóceń i wirów i pozostają w locie przez czas nieraz bardzo długi, wykorzystując prądy termiczne lub wstępujące przed czołem burzy i przelatujące setki kilometrów przestrzeni. Tak osiągnięte rekordy są jedynie rezultatem opracowania do finezji najdoskonalszych form i kształtów szybowca z punktu widzenia aerodynamiki oraz owocem poznania tajników meteorologii. Powstaje kwestia: dlaczegooby nie można było korzystać z bogatych doświadczeń i zdobyczy lotniczych dla konstrukcyjnego opracowania jachtu pod względem przydatności regatowej, a nie produkowania sprzętu sportowego takiego, jaki budowano jeszcze wówczas gdy sąsiednia dziedzina — aerodynamika była w powijakach. Kto nie widział zręcznych szybowców wyczynowych, których skonstruowanie jest wynikiem dużej wiedzy teoretycznej i bogatego doświadczenia, ten nie może odczuć wielkich braków naszych żaglówek.

W udoskonaleniu jachtów wyścigowych, w szczególności zaś jachtów lodowych, dopiero od kilku lat odczuwa się wysiłki dla zużytkowania zdobyczy aerodynamiki. Konstrukcyjne rozwiązania ślizgów lodowych szybko się rozwinęły i budowa ich jest coraz doskonalsza, a to szczególnie dzięki temu, że przy osiągnięciu szybkości ponad 100 km/godz. istnieją wielkie emocje sportowe.

Przypomina się stara opinia p. L. Bréguet z roku 1922, wielkiego konstruktora lotniczego, który był również wytrawnym jachtsmanem, o możliwościach aerodynamicznych jachtu. Jego pomysły i udoskonalenia były dość powierzchowne i nie wpłynęły na modyfikację budowy łodzi. Dopiero prace Manfreda Curry, Croseck'a, Kurt Frey'a, M. Mineo i inne potwierdziły opinię L. Bréguet'a skierowując całe zagadnienie na realną drogę doświadczeń, które wykazały osiągalność korzyści z dobrze opracowanego jachtu:

Przed opracowaniem nowych korzystnych kształtów zajmiemy się ogólnie w ramach niniejszego elaboratu rzeczywistą pracą części nadwodnej. Zajmiemy się powstawaniem i zależnościami sił aerodynamicznych, by przekonać się jak niekorzystne są obecne jachty i jak dużo można zyskać budując doskonałą jolę czy ślizg. Sądzić należy, że poza wartościami teoretyczno-konstrukcyjną poniższych wywodów, wielu żeglarzy regatowców znajdzie w nich jeszcze dla siebie szereg wskazówek i wyjaśnień dla lepszego zrozumienia techniki prowadzenia łodzi.



Rys. 1b.

Warunki, w jakich pracuje jacht z punktu widzenia aerodynamiki są nadzwyczaj niekorzystne. Pracuje on w obszarze zetknięcia się dwu elementów, mianowicie w strefie zakłóceń wody w postaci fal oraz zakłóceń powietrza w postaci wirów. Ten nierówny zakłócony

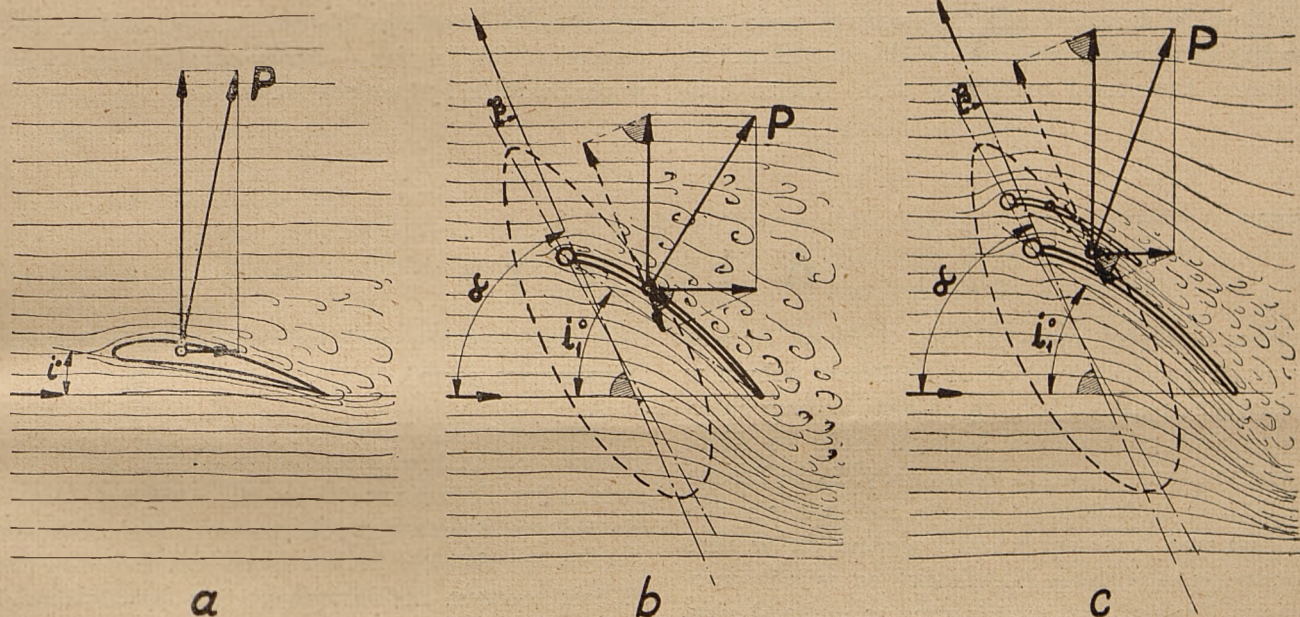


wiatr zanika jednakże w coraz to wyższych warstwach, gdzie wpływ sfalowanej powierzchni wody nie ma już większego znaczenia, a strugi wiatru są coraz bardziej równe i niezakłócone. Z powodu wirów tarcia powietrza o płaszczyznę wody mamy przy samej jej powierzchni przyhamowanie wiatru. Jeśli np. na 0,2 metra nad wodą mamy szybkość wiatru 2,5 m/sek., to na wysokości 2 m. nad wodą wynosi ona 5 m/sek. a na 10 m. już 7 m/sek. Dolne więc partie żagli pracują bardzo niekorzystnie, bo w zakłóconych już strugach. Widzimy więc, że warunki żeglugi jachtu wodnego są w zasadzie te same różniąc się jedynie do pewnego stopnia od tych, w jakich pracuje szybowiec.

Jeśli jednak twierdzimy, że opływowe kształty części nadwodnych jachtu zawsze wydatnie zmniejszają niesamowite wprost wiry i zakłócenia strug wiatru ciągną-

Nie mamy w danej chwili zamiaru zagłębiać się w opis samego działania ślizgu w szczególności, lecz zajmiemy się jedynie rozpatrzeniem działania wiatru na część nadwodną jachtu wodnego w ogóle. Przyjmujemy tylko, że jacht biegnie dowolnie obranym kursem dryfując o kąt (rys. 1). Na wstępie rozpatrując działanie wiatru będziemy brać pod uwagę oczywiście tylko szybkość i kierunek wiatru pozornego będącego wynikiem wiatru rzeczywistego i wiatru spowodowanego szybkością łodzi.

Zrozumieliśmy jest, że efektem działania wiatru na jakieś ciało ruchome lub nieruchome będzie powstanie pewnej siły aerodynamicznej. Działanie strug wiatru na części nadwodne jachtu polega na opływaniu ożaglowania, kadłuba, masztu, want, linek, sylwetek załogi i wywieraniu dzięki temu na całość pewnej siły.



Rys. 2.

cych się za jachtem, przyczyniając się tym samym — jak dalej zobaczymy do uzyskania większej doskonałości — to w każdym razie poniższe wywody oparte o źródła zaczerpnięte z laboratoryjnych aerodyn. badań żagli mają raczej charakter teoretyczno - poglądowy.

Z punktu widzenia konstruktora rozważania nasze będą miały natomiast praktyczne znaczenie dla budowy ślizgów lodowych, pracujących w daleko lepszych warunkach.

Nad gładką taflą lodu strugi wiatru posiadają mniej zakłóceń, większą szybkość, a opory czołowe lodu na płozach są bardzo małe, dzięki czemu ślizg biegnie szybciej niż jacht wodny. Ponieważ przy tak zwiększonym wektorze wiatru pozornego przy biegu ślizgu lodowego zjawiska aerodynamiczne występują bardzo wydatnie konstruktorom opłaca się w celu dalszego zwiększenia szybkości zwrócić szczególną uwagę na dobre oprofilowanie ślizgu.

Tę siłę aerodynamiczną możemy oczywiście dla uproszczenia sytuacji podzielić na siłę działającą na sam żagiel (praktycznie jedną płaszczyznę napędową), której wektor odchylony jest w kierunku jazdy, oraz na siłę oporu powstającego na pozostałych częściach jachtu, której wektor działa zawsze w kierunku wiatru.

Wytlumaczmy wobec tego powstawanie siły oporu. Jeśli ustawimy jakąś dowolną bryłę w strumieniu wiatru, utworzą się wówczas w strugach zakłócenia i wiry. Ciągną się one dość daleko jeszcze za częścią opływową badanego przedmiotu, nim całkowicie zanikną. Wielkość siły oporu określa nam spowodowany opływem rozkład ciśnień na badanym przedmiocie. W ten sposób na stronie nawietrznej tworzy się zgęszczenie strug — nadciśnienie, na zawietrznej rozrzedzenie strug — pociśnienie — co w rezultacie daje siłę oporu działającą w kierunku wiatru.

Szukanie bryły o największym oporze doprowadzi-

ło na drodze dociekań do symetrycznych kształtów kropłowych oraz do profilów lotniczych, na których opływ powietrza jest najbardziej płynny i najbardziej racjonalny.

Dobrze — powiemy — ale jak właściwie powstaje siła aerodynamiczna na żaglu mogąca poruszać łódź nawet bardzo ostro na wiatr?

Dla ułatwienia wyodrębnijmy sobie sam żagiel i przyjmijmy, że ustawiony został pod pewnym kątem i wystawiony na działanie wiatru. Strugi powietrza napotykające na swej drodze na przeszkodę w postaci żagla rozdzielają się na jego przedniej krawędzi (maszcie) opływając go z obu stron. W położeniu przedstawionym na rys. 2 strugi biegnące od wewnątrz po stronie wklęsłej żagla nie natrafiają na większe przeszkody w ruchu. Natomiast rozdzielające się na zewnątrz, po stronie wypukłej w ważnej dla nas przedniej części profilu (szczególnie profilu grubego, dzięki jego charakterystycznemu kształtowi) zostają w dużej mierze usu-

nięte. Strugi natrafiając na mocno wypukłą część przednią żagla zostają odgięte na zewnątrz. Ponieważ jednak przepływające dalej strugi sprzeciwiają się temu odgięciu, wskutek tego strugi najbliższe żagla muszą się przeciskać pomiędzy wypukłością profilu a nie odchylającymi się w pewnym oddaleniu strugami wodnymi. Wskutek wąskiego przejścia szybkość przepływu powietrza na zewnętrznej, wypukłej części profilu wzrośnie, powodując jednoczesny spadek ciśnienia w tym obszarze strug i dzięki temu na zewnętrznej stronie żagla w stosunku do otaczającej masy powietrza panuje pociśnienie — działanie ssące profilu żagla.

Przy większych kątach ustawienia następują silne oderwania strug nawet bezpośrednio poza linią masztu wytwarzając obszar zaburzeń w postaci wirów — dający zbyt małą wartość siły ssania. Dlatego też w celu poprawienia zaburzonych strug przy żegludze halbwind'em backstag'em lub beidewid'em stosuje się odpowiednio fok lub fok — balon wyrównując jak słota w płatowcu linie strug powietrza.

DR K. OBITZ

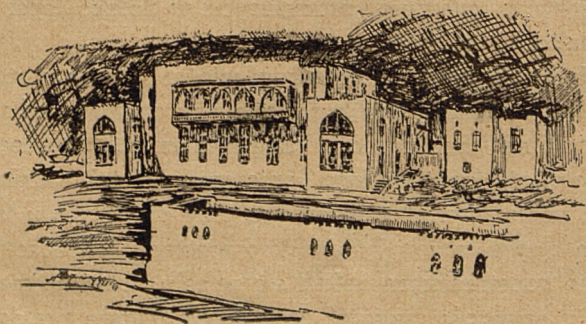
## A l g e r

Francuz algeryjski opowiadający o swoim Algerze ma w głosie nutę dumy. Podczas dłuższego pobytu w roku ubiegłym, przekonałem się, że jest to duma słuszna. Szczególnie po brzydkiej Marsylii może się Alger wydawać miastem z tysiąca jednej nocy. Białe, liczące ponad 300.000 mieszkańców miasto, rozciąga się długim pasem nad brzegiem zatoki i wspina się w górę na otaczającą je wyżynę. Mieszkańcy są w 70% europejczykami i miasto jest zabudowane w większej swej części po europejsku. Szerokie bulwary, place i parki (wspomnę tylko o wspaniałym ogrodzie botanicznym) założone i urządzone ze specyficznym francuskim zmysłem perspektywy, tworzą całość harmonijną z meczetami i pałacami w stylu maurytańskim. Nawet wąskie, kręte i strome zaułki słynnej arabskiej dzielnicy Casbah, która się ciągnie od portu aż do dawnej fortecy tureckiej na górze i która nie zmieniła charakteru nawet przez wodociągi i kanalizację, pasują do tego doskonale prawem poprostu kontrastu.

Ludzie podobnie jak domy istnieją obok siebie uzupełniając się. Biali i tubylcy współżyją na tej samej płaszczyźnie. Nie tylko w kawiarniach portowych i tramwajach, francuz siedzi razem z arabem, ale i w eleganckich restauracjach stale spotyka się synów proroka. Na białych jedwabnych szatach często widzi się czerwoną wstążkę Legii Honorowej. Mieszanie się tych dwóch sfer przez małżeństwa, jest jednak zjawiskiem wyjątkowym. Biali chociażby posiadał zalety najbar-

dziej oczywiste, w oczach tubylców z reguły pozostanie „niewiernym psem”.

Kiedy francuzi w roku 1830 zdobyli Alger, było to gniazdo rozbójników morskich, a Algeria pastwiskiem owiec i kóz. Dziś Alger jest nie tylko pięknym miastem, ale jednym z największych portów Francji. Odległy o niecałe dwadzieścia godzin drogi morskiej od Marsylii, jest zarazem najbliższym portem francuskiego imperium kolonialnego w Afryce. Doskonałe szosy asfaltowe prowadzą z Algeru w głąb kraju. Na setki kilometrów ciągną się winnice, plantacje brzoskwiń, drzew cytrynowych itd. Niezmiernie urodzajna gleba daje przy odpowiedniej irygacji, (przeważnie ze studzien), ogromne zbiory. Wszystko to razem z tanią robocizną czyni z Algerii groźnego konkurenta dla rolnictwa starej Francji, która rozmaitymi środkami próbuje utrudnić

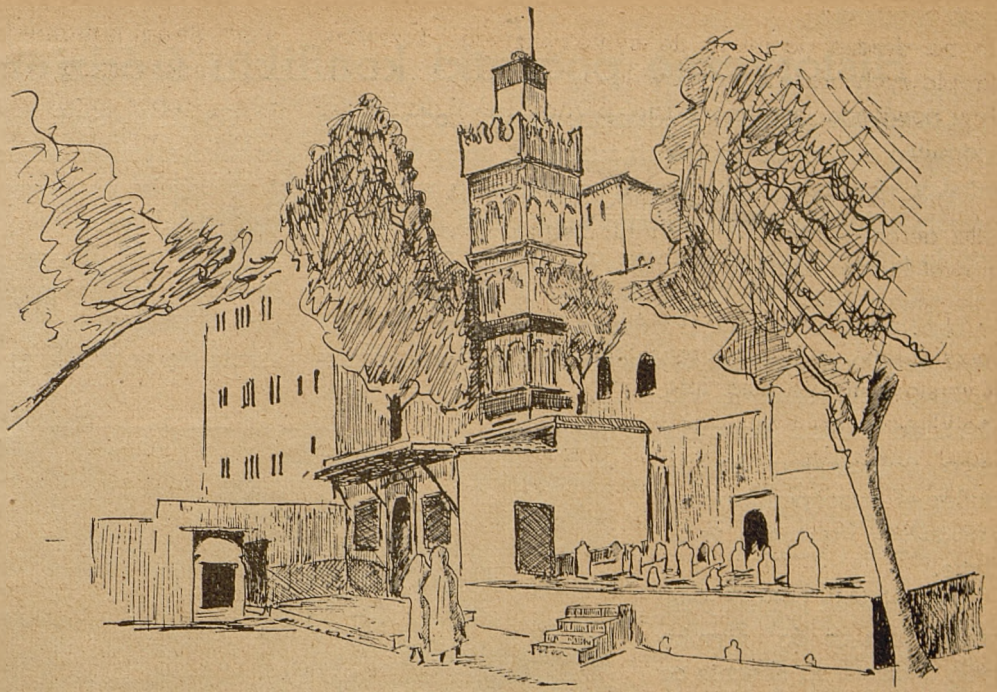


Alger, Institut asteur

przywóz konkurencyjnych produktów, a szczególnie nowalii. Algerczycy podejrzewali nawet w roku ubiegłym, że Rząd francuski dlatego właśnie tak długo tolerował strajk robotników portowych w Marsylii. W Algierze stworzono za to własny bank, który wydaje specjalne franki algerskie, własny monopol tytoniowy, własną pocztę itd. Wnioskować jednak z tego raczej rodzinnego sporu, że Algeria i Francja w bliskiej przyszłości się rozejdą, byłoby wielkim błędem.

Imperium kolonialne i metropolia łączą się we wspólnej postawie przeciw niebezpieczeństwu zewnętrznemu i we wspólnej pracy kulturalnej. Byłem na defiladzie 14 lipca. Warto było zobaczyć znakomitą postawę pułków białych i kolorowych, egzotykę orkiestr senegalskich i efektowne popisy spahisów. Eskadry samolotów świadczyły o tym, jak Francja dba o bezpieczeństwo szlaków pustynnych. Najbardziej jednak uderzała ogromna ilość tanków i tankietek. Wszystko to przestroga dla każdego, kto chciałby naruszyć granice i spokój francuskiej Afryki północnej.

Pod ochroną tego pancerza kolonizatorski geniusz francuskiej kultury z nieustannym wysiłkiem walczy o ten kraj, stara się o dalsze podniesienie jego dobrobytu i utrwalenie zdobytych pozycji. Obok uniwersytetu zajmuje tu najbardziej zaszczytne miejsce algeryjski Instytut Pasteur. W instytucie pracowałem nad zagadnieniem śródkrwinkowych pasożytów u bydła, zagadnieniem bardzo ważnym zarówno dla hodowli u nas w Polsce, jak i w krajach południowych. Algeryjski Instytut Pasteurowski, jest jedynym na Zachodzie, który ma praktyczne doświadczenie na tym polu i może się pochwalić już dużymi sukcesami. Podczas pobytu zapoznałem się z całokształtem prac instytutu. Pracuje w nim zespół lekarzy, lekarzy weterynaryjnych i przyrodników specjalistów nad rozpoznaniem i zwalczaniem chorób i szkodników u ludzi, zwierząt domowych i roślin. Porównując go z niemieckim instytutem dla Chorób Okrętowych i Podzwrotnikowych w Hamburgu, w którym pracowałem ponad rok, sądzę, że instytut algeryjski w swojej organizacji i swoim kierunkiem bardziej odpowiada praktycznym wymogom życia. Praca wykonywana przez zespół badaczy algeryjskich wymagałaby dłuższego omówienia. Krótko tylko po-



*Algier, meczet Sidi — Abderhaman*

dam, że w ciągu jednego roku wykonano ponad 50.000 badań rozpoznawczych (bakteriologicznych, parazytologicznych, histologicznych i biochemicznych), wydano: szczepionki przeciw wściekliznie dla 3.000 osób, surowicy na cele lekarskie lub weterynaryjne ponad 5.000 litrów, szczepionek przeciw ospie ludzkiej okrągły milion, prawie półtora miliona szczepionek przeciw ospie owiec i ponad 1.000 litrów podpuszczek, zaczynów itp. dla celów rolniczych. Większa część tych produktów biologicznych jest wyrabiana w instytucie. Dużo czasu zajmuje praca pedagogiczna na którą się składa przeprowadzenie licznych krótkich kursów, wyjazdy pracowników naukowych w teren i do Francji, rozdawanie popularnych ulotek i plakatów (ponad 80.000) i utrzymanie stacji w terenie, z których najbardziej mi imponowała stacja na bagnach Ouled Mendil. Stacja ta pokazuje i naucza praktycznie, jak można drogą uzdrowienia terenu i melioracji osiedlać ludzi i hodować zwierzęta domowe na obszarach, gdzie dotychczas stale panujące zarazy to uniemożliwiały. Poza tym wszystkim instytut wykonuje badawczą pracę naukową.

Jeżeli mamy i u siebie zbudować instytut kolonialny, — będzie to koniecznością przy wprowadzeniu zamierzeń kolonialnych na realne tory — Instytut Pasteur d'Algérie może nam służyć za wzór swoją organizacją i swoją pracą, a nadto swoim duchem, prostoty i odwagi, jasnej myśli i systematycznego wykonania. Z dusznej atmosfery papierków i frazesów, może wyprowadzić do celu jedynie duch ten — duch naprawdę imperialny.

(rysunki autora).

## Historyczne początki konfliktu śródziemnomorskiego

Określenie „konflikt śródziemnomorski” odnosi się z dawien dawna do wszelkich zatargów, sporów i walk między władcami półwyspu Apenińskiego a władcami przeciwległej mu części wybrzeża północnej Afryki. Powstała przy tym konfiguracja geo-polityczna nastęrczyła z czasem porównanie Italii do „buta” godzącego w kontynent afrykański. Porównanie to, nieściste i nawiwne skądinąd, nabrało dziś głębszej treści wobec zdecydowanych roszczeń włoskich do Tunisu, stanowiącego najbogatszą bodaj i najlepiej zagospodarowaną posiadłość francuską w Afryce.

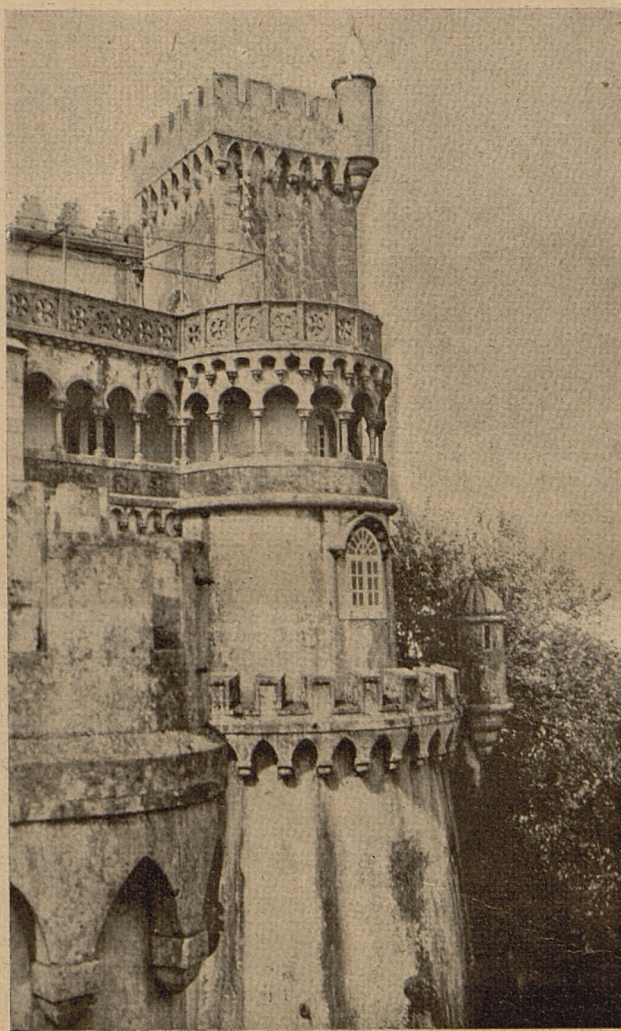
Jakiegokolwiek jednak przewidywania co do wyniku tych roszczeń są obecnie co najmniej przedwczesne, gdyż zazwyczaj nie opierają się na rozważce politycznej lub na znajomości rzeczywistych stosunków, ale biorą się z takiego czy innego nastwienia ideologicznego względem systemów panowania, przyjętych przez Włochy z jednej strony i przez Francję — z drugiej. Nie można też opierać podobnych przewidywań na wnioskach wypływających z obserwacji zjawisk dziejowych, ponieważ „cykliczność” historii tylko w małym stopniu jest zupełna, i to względem samego przebiegu tych zjawisk, a nie względem ich ostatecznych skutków. — Z tego też punktu widzenia należy oceniać uwagi zawarte w poniższym szkicu, traktującym o układzie sił politycznych między Rzymem a Kartagimą od połowy IV-go wieku przed Chr. począwszy.

Nie ulega wątpliwości, że Rzym odgrywał pewną rolę w handlu morza Śródziemnego jeszcze za czasów panowania królów etruskich, lecz rola ta była zapewne niewielka, a w każdym razie — bierna. Ścisłejsze dane o czynnym stanowisku rzymskiego handlu zamorskiego łączy się dopiero z zawarciem pierwszego traktatu handlowego rzymsko-katolickiego, którego datę nauka ustaliła na rok 348 przed nar. Chr.

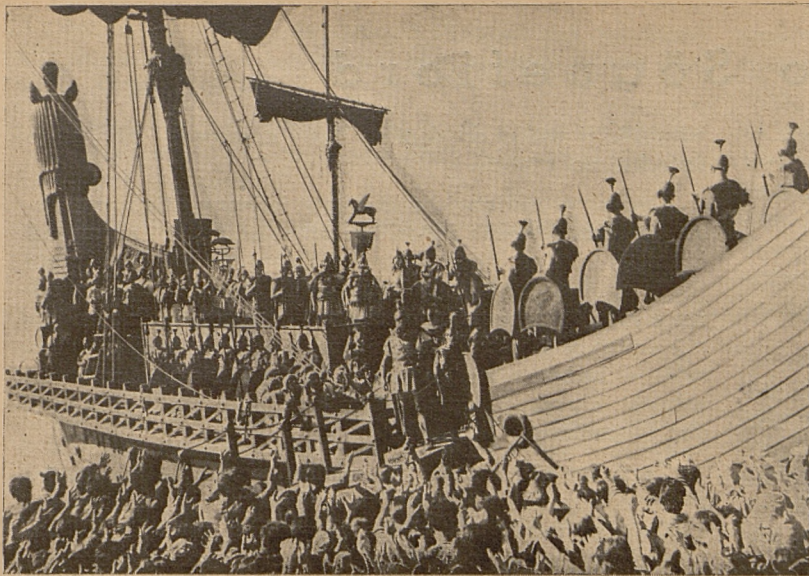
Grecki historyk Polibiusz pisze, że układem tym republika rzymska zobowiązała się wobec Kartaginy do zaniechania ekspansji handlowej w zachodnią część morza Śródziemnego. Wyrażać się to miało klauzulą, że obywatele Rzymu i jego sprzymierzeńcy nie będą żeglowali poza przylądek zwany Pięknym (Kalon, dziś Cap Bon), wyjąwszy okoliczność, gdy ktoś z nich dostanie się w te strony uciekając na swym statku przed burzą lub nieprzyjacielem.

Tam zaś nie wolno im było pozostawać dłużej ponad dni pięć i kupować ani brać czegokolwiek, prócz rzeczy potrzebnych do naprawy (nie budowy) statku albo do złożenia ofiary bogom. — Kartagina znów zezwoliła Rzymowi ze swej strony na nieograniczone uprawianie handlu w tej części Sycylii, która do niej należała. W zamian za to Kartagińczycy wymogli prawo handlu w Rzymie i w całym Lacjum, z zastrzeżeniem, że nie będą występować przeciwko Ardeatom, Ancjatom, Laurentynom, Cyrceom i Terracynom, ani przeciw jakimkolwiek innym Latynom sprzymierzonym z Rzymem lub też mu podległym. — Dalsze postanowienia tego traktatu zobowiązały Kartagińczyków do zwrotu Rzymowi tych ziem, któreby w przyszłości zdobyli w Italii (poza Lucjum, podpadającym już wpływowi rzymskiemu), a nadto zabraniały im budowania twierdz i umocnień strategicznych na terytoriach latyńskich.

Przytoczona tu pokrótce treść najdawniejszego układu rzymsko-kartagińskiego, którego większość zastrzeżeń regulowała ekspansję kolonialną i handlową obydwu współkontrahentów, wykazuje ogromną przewagę Kartaginy w ówczesnym handlu po zachodniej stronie morza Śródziemnego. Jednakże widać, mimo wszystkie ograniczenia, że Kartagina już wtedy poważnie liczyła się ze związkami Latynów, pozostającym pod przewodnictwem gminy rzymskiej.



Starożytna baszta



Rzymska galera

Zanim doszło do wielkiej walki między Rzymem a Kartagimą, zwanej wojnami punickimi, stosunki obydwu tych państw przedstawiały się na ogół poprawnie. Ich podstawą było to, co dziś nazwalibyśmy „negocjacjami międzynarodowymi”. Rzymowi pozwalały one na bezpieczne konsolidowanie ludów półwyspu Apenińskiego pod swoim władztwem, Kartaginie zaś — na spokojny handel. Tak upłynął cały wiek bez mała.

Pierwsze rozdzwieki w idyllii rzymsko - kartagińskiej spowodowała sprawa Sycylii, którą Rzym, w następstwie powodzenia we właściwej Italii, pragnął bez reszty wciągnąć w obręb swych zainteresowań terytorialnych. Wyspa ta jednak leży nie wiele bliżej Europy niż Afryki. Z tej też przyczyny, dotychczasowa obojętność Kartagińczyków wobec poczynań swego północnego sąsiada, przerodziła się w wyraźne wrogie zainteresowanie. — Jak to zwykle bywa przed wielką walką, zaczęło się od drobnych potyczek, w sposób naocznie praktykowany, bo przy pomocy... piractwa. Czy było to piractwo, czy raczej korsarstwo w dzisiejszym sensie słowa, tego nie sposób tu rozstrzygnąć. — w każdym razie, rozmiłowany w bogactwie materialnym i rozleniwiony handlarz punicki nie mógł się od razu zdecydować na otwartą walkę ze zrygorzowanym chłopem rzymskim. Zwłaszcza, że trudno w jednej chwili zwerbować wojsko najemne.

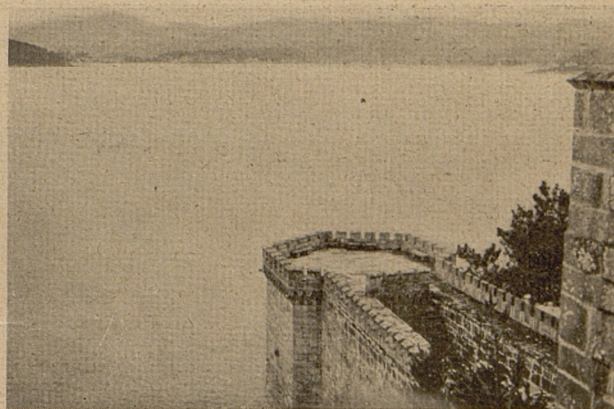
Wyraźne starcie zbrojne nastąpiło dopiero w roku 264 przed nar. Chr. (pierwsza wojna punicka), z powodu interwencji Rzymu na rzecz piratów messeńskich. W następstwie rozwijających się wypadków Kartagina wyrzekła się swych praw do Sycylii. Potem przyszła druga i trzecia wojna punicka, obejmując swym zasięgiem nie tylko półwysep Apeniński i Afrykę kartagińską, ale nawet obszar Alp i całą Hiszpanię. Wojny te toczyły się ze zmiennym dla obu stron powodzeniem.

Skończyły się ostatecznie w roku 146 przed Chrystusem.

Przez sześć dni zdobywali Rzymianie stolicę kartagińską, największy gród Starożytności. Siódmego dnia padł zamek. Zrozpaczony wódz kartagiński Hazdrubal postanowił bronić się do ostatka. Zamknął się tedy razem ze zbiegami z armii rzymskiej w świątyni boga Eszmaan, nie licząc nawet na wspaniałomyślność zwycięzcy. Uległ wreszcie pod wpływem grozy oblężenia i dostał łaski wodza Rzymian Scypiona, zwanego później Afrykańskim.

Kartagina przestała istnieć. Ocalałe z pożogi resztki grodu na polecenie Senatu zrównano z ziemią („żeby kamień na kamieniu nie pozostał”) i poświęcono bogom podziemnym, co znaczyło, że obszar ten ma po wieczne czasy leżeć odłogiem, nieuprawiany i niezamieszkiwany. Mieszkańców, którzy unieśli życie, zaprzędano w niewolę. Naoczny świadek klęski Polibiusz, określa ich liczbę na 50 tysięcy.

H. G. Wells w swej książce p.t. „Historia świata” mówi, że wojny punickie pozostawiły następstwa, które po dziś dzień niepokoją świat. Następstwa te objawiać się mają we współzawodnictwie między żywiołem aryjskim a semickim. Do współzawodnictwa tego zalicza Wells — między innymi — walkę ówczesnego pogaństwa rzymskiego z żydostwem. — Pogląd ten, bez wątpienia głęboki, przedstawia dziś duże niebezpieczeństwo wskutek swej okazałości. W ten bowiem sposób trzeba zaliczyć wszystkie trzy wojny punickie do wojen t.zw. „świętych”, a za takie nie uchodziły one w oczach samych Rzymian. I w ten też sposób należałoby upraszczać zagadnienia międzynarodowe dni ostatnich, które inaczej wyglądają w ocenie obecnej publicystyki politycznej i dziennikarstwa, inaczej zaś będą wyglądały w ocenie przyszłych badaczy historii powszechnej.



Fragment zamku w Saguncie

ANDRZEJ STOCKER

## Droga do Sögnefiord

Do fiordu Søgne nigdy nie zagląda słońce. Czasem, w bezchmurne noce zaświeci gwiazda polarna, czasem, rzadziej jeszcze, zakrwawi się zorza, ale nigdy jeszcze nie spadły na czarną taflę wody słoneczne promienie.

Stąd Søgneańskie żony, gdy idą na skały wypatrywać swych mężów mówią, że „idą tylko popatrzeć się na gwiazdę polarną”, bo wstyd przecież przyznawać się, że tęskni się za mężem.

Stąd Søgneańczycy, „czarni rybacy” jak ich południowcy nazywają, nie mówią, że ruszają na połów, nie, to nieprawda, oni tylko idą zobaczyć słońce, które, gdzieś, tam, daleko, świeci. Południowcy mówią, że to złe licho Søgneańczyków przynosić się do wyjścia na morze na połów. Søgneańczycy mówią, nieprawda, że oni tylko chcą się opalać — ale pocóż u licha — pytają się południowcy — zabierać się na to opalanie?

A prawda leży, jak zwykle, pośrodku. Bo cóż może znaczyć to, że chaty søgneańskie leżą na płaskich zimnych skałach u podnóża fiordu i byłoby tam głodno, gdyby nie ryby, wobec faktu, że Søgneańczycy chcą się naprawdę opalać od słońeczka. Søgneańczycy cieszą się wprawdzie, gdy więcej niż zwykle wąthusy złapią w sieci, ale cieszą się tylko dlatego, że jest to dobry powód do radości i — nic więcej. — Dziwni ludzie — mówią południowcy — Pan Bóg tymi wysokimi ścianami fiordu zasłonił im słońce, a oni nawet z tego się cieszą. Pan Bóg gorzej jeszcze pokarał Søgne, odebrał wodzie lazur, a pozostawił tylko blask, czarny blask, a skałom poskąpił zieleni, tak powszechnej po zagłębieniach gdzieindziej, gdzie gromadzi się zwykle ziemia.

I tak oto wszystko we fiordzie Søgne jest czarne, z wyjątkiem nieba, o którym mówią południowcy, trwożliwie ścisząc głos, że nawet Pan Bóg, choćby chciał, to przemalować go na czarno nie potrafi.

Chaty przyklepione są do podnóża skał. Obok jednej z nich, prosto ku górze, jak ku niebu, prowadzą schody na szczyt, skąd już tylko dwie mile do Sögnevik, miasteczka, którego nie ma na najmniejszej mapie. W Sögnevik mieszkają tylko ci, którzy kupują od rybaków, ci którzy sprzedają coś rybakom i ci wreszcie, którzy ściągają z nich podatki.

I ci ostatni nawet są przez Søgneańczyków lubiani. (Południowcy w tym miejscu już nie mówią, a krzyczą wprost, że „tym ludziom nic do śmiechu nie trzeba!” Podobno — ale to tylko podobno — ze złego połowu także się cieszą...



*Droga do Sögnefiord*

bo szybciej wrócą do domu. Tak, naprawdę nic im do śmiechu nie trzeba!).

Kiedyś, w całkiem jeszcze ciepły jesienny dzień przychodzi do domu Hendrik Sotton i mówi swej matce i swym siostrom, że czas na niego zobaczyć słońce. O ho! Tym razem pójdą daleko, bardzo daleko, może na samą Lofoty zagładną. Hendrik przypuszcza, że ciężko tym razem będzie im sieci wyciągnąć z wody. Tak, tej zimy nie będą mogli się martwić, — będzie sama radość. Dorosła kobieta i trzy małe kobietki kiwają głowami. One dobrze znają męski dziecienny optymizm.

Teraz przychodzi czas na wielką robotę. Kobiety szyją, piorą, cerują. Do wielkich pak pchają placki, słoninę, cukier, syrop, masło, sól, ciepłe skarpetki i swetry. W tych chatkach, gdzie robi to siostra dla brata, lub matka dla syna, przychodzi też ta, która chciałaby być jego żoną i szybko chowa coś na same dno.

Søgneańczycy, ci, którzy idą zobaczyć słońce i ci, którzy je kiedyś zobaczą, to znaczy mali chłopcy, opatrują łodzie i sieci. Czynią przy tym „piekielny hałas”, jak mówią kobiety, a głośniej może jeszcze śmieją się. Gdy już wszystko gotowe, gdy paki są pod ławami na łodziach, kambuzy wstawione, gdy wysokie maszty zygzakami drapią niebo, zaczynają wstawać żagle. Drewniane ryngi skrzypią na gładkim pniu masztu, rybackie ręce, uczepione wzdłuż fału, podnoszą się w górę i opadają w dół. Wreszcie ostatni wysiętek, żagiel jest już napięty, łódź czeka na wiatr. Søgneańczycy patrzą na brzeg — obok chat stoją kobiety i kiwają chustkami, wzdłuż czarnych ścian fiordu, pną się chłopcy i krzyczą.

I chociaż właściwie smutno jest Søgneańczykom na cztery miesiące opuszczać dom — śmieją się. — O a hoj! — krzyczy Karsen — zobaczcie jak ciężka będzie łódź przy powrocie!

Za godzinę już tylko białe plamy żagla są widoczne na czarnej wodzie, za dwie nawet i tych płam nie widać, a søgneańskie kobiety i dzieci ciągle patrzą daleko przed siebie. Może Bóg dał im inny wzrok?

O tak, na pewno Bóg poskąpiwszy wszystkiego na tych czarnych skałach dał im jakiś inny wzrok. Bo oto zbliża się koniec zimy, która we fiordzie Søgne nie jest specjalnie ciężka, sklepikarz z Sögnevik nie chce już dawać na kredyt, gdy pani Sotton mówi, że widzi białe żagle.

Za parę godzin widzą żagle nawet i dzieci. O tam, daleko, widać małe białe trójkąty.

Łodzie ciężko idą. Zaledwie małeńki kawałek białej burty wystaje ponad wodę. Żagle są mocno wydęte, ale, gdy łodzie dochodzą do jednego z brzegów fiordu i zmieniają hals, czynią to bardzo powoli. Dzioby prawie że nie kołyszą się na martwej fali. Pani Sotton odważa się powiedzieć — dobry był połów... lecz dalsze słowa zamierają jej na ustach gdyż widzi, że jedna łódź, o! ona dobrze zna tę łódź, jest lekka, tak samo lekka, jak wtedy, gdy wychodziła z Søgne zobaczyć słońce. Teraz więc pani Sotton milczy i tylko surowa zmarszczka bruzdzi jej czoło. Ale pani Datter, ciekawa pani Datter, zwraca się już do niej i mówi: — co się stało Hendrikowi, że wraca taki lekki?

Dobrze już ciemno było, gdy wszyscy wrócili, teraz stoją na brzegu.

Pani Sotton pyta — Hendriku, czy przywiołeś coś ze sobą? Bo widzisz, lato jest krótkie, później jesień i zima długa i... i trzeba coś jeść!

Hendrik nie patrzy się w oczy matki i mówi: złapałem w sieci coś więcej niż ryby i musieliśmy sieci odciąć i wszystko wrzucić do morza!

Jest cisza. I tylko żagle nie całkiem zwinięte furkoczą na wietrze. Odzywa się Karsen:

— Tak, poza tym w sieciach siedział jakiś człowiek z Lofotów. Pomodliliśmy się za niego i oddaliśmy go poza tym wodzie... Ale nie bójcie się matko. Złapaliśmy dużo i starczy nam wszystkim.

Ale pani Sotton to nie wystarcza. Surowo pyta dalej: — A przedtem miałeś pewnie Hendriku jakiś połów i sprzedałeś lofockim kupcom, czy nie tak?

Teraz Hendrik się rumieni i odpowiada: — Miałem matko. Dobry połów nawet. Sprzedałem wszystko, lecz gdy złapałem coś więcej w sieci niż ryby, wrzuciłem pieniądze do morza!

Pani Sotton jest zadowolona. Twarz jej rozjaśnia się. — Dobrze zrobiłeś synu, dobrze — mruczy i wolno zaczyna się wspinąć do swej chaty.

W domu Karsena jest całkiem inaczej. Przy długim stole, nakrytym odświętną ceratą, siedzą jacyś dwaj panowie z miasta i gospodarz. Przed nimi leżą mapy, wykresy, zeszyty, ołówki i gumy.

Wójt Søgne jest zły. Całkiem wyraźnie wyziera mu złość z opalonej twarzy, z palców, którymi nieciepliwie szarpie włosy. Panowie z miasta są zdumieni.

— Proszę panów, — mówi Karsen — słońca nam nie trzeba, a poza tym po schodkach całkiem dobrze idzie się do Søgnevik. — Jeden z panów, młodszy, mówi:

— Pierwszy raz widzę ludzi, którzy nie chcą słońca. Ale trudno, to musi być zrobione. Do fiordu Søgne musi być wygodny dostęp, bo król tak chce. Jutro tu będziemy z robotnikami.

Po tym obaj wstają i wychodzą. Karsen, gościnnie go-

spodarz Karsen, wójt Søgne, nie zaprasza ich całkiem na świeże ryby. Pewnie zapomniał o tym, a może i nie chce?

Na drugi dzień rano, gdy niebo, wolne od mgieł, było już całkiem niebieskie, cała wieś przylepiła się do skał najdalej, jak tylko można, od schodów wiodących do Søgnevik. Blżej stali tylko dwaj panowie z miasta, wczorajsi goście Karsena i kilku robotników.

Jeden z panów podniósł rękę ku górze, zamachał parę razy chusteczką, a później wszyscy zaczęli uciekać ku grupie rybaków.

Potężny huk wstrząsnął powietrzem, zadrżały czarne skały i oto w miejsce, gdzie dawniej wiodły ku miastu schody, ukazała się wielka, szeroka wyrwa. Z wyrwy spłynęło w dół ku chatom i wodzie słońce. Karsen powiedział: — mamy słońce.

I wszyscy powtórzyli: — Mamy słońce!

A chaty, te białe, bieleńkie ich chaty, jakby dostały wypieków ze wstydu, że nie są tak całkiem białe. Były teraz zwyczajne — zwyczajnie brudne od gliny i pyłu ze skał.

I znowu Karsen odezwał się pierwszy: — Nasze chaty są brudne! — Tym razem brakło mu echa. Tłum milczał. Panowie z miasta zabrali się szybko, i jakby zawstydzeni, nie patrząc się w oczy rybakom poszli, a raczej pobiegli ku miastu, zostawiając dzieło zniszczenia za sobą.

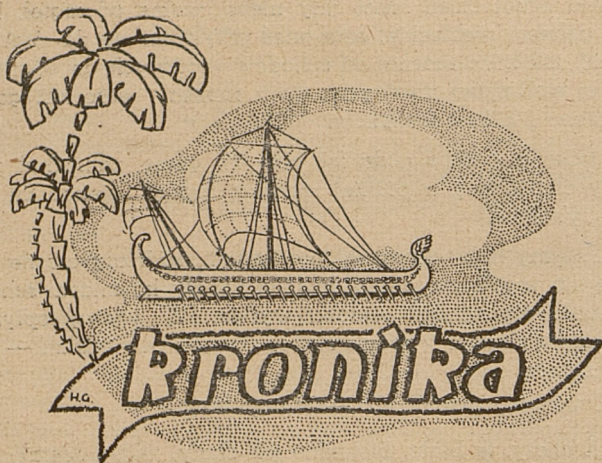
Teraz pewno, przez cały kraj, przechodząc przez Søgnevik, aż do samego Søgne wiedzie dobra, porządna droga, a na fiordzie Søgne pewnie już ani woda, ani skały nie są czarne, bo weszło tam słońce.

Czasem tylko Hendrik Sotton, który dziś nie jest już całkiem młody i Ole Karsen, który pewno ma więcej niż setkę lat, opowiadają ludziom, jak tu dawniej było.

A południowcy, jakkolwiek nadal nazywają Søgneańczyków „czarnymi rybakami”, gdyż każda wieś musi mieć jakąś nazwę, już nie mówią, że „Søgneańczykom nic nie trzeba do śmiechu”.

Południowcy mówią tylko, że Søgne zyskało słońce, a straciło śmiech.





— „Akademy! Idea Polski Morskiej i Kolonialnej wśród Was szuka przyszłych Wodzów i obecnych żołnierzy! Akademy! — Aby iluzjom obcych kres położyć, a na wezwanie historii godnie czynem odpowiedzieć, — świadomi praw życia i potęgi Polski w dniu 12-go marca w gmachu teatru Narodowego, manifestujemy nieugiętą wolę zbrojnego trwania i pracy na Bałtyku!”

— Stało się według słów odezwy. W niedzielę o godz. 10-ej rano do kościoła P.P. Wizytek napłynęły sztandary i tłumy wszystkich i ze wszystkich organizacji Akademickich w Warszawie. Po uroczystym nabożeństwie ruszył ku grobowi Nieznanego Żołnierza pochód z kompanią Legii Akademickiej i orkiestrą na czele. W imieniu Komitetu Zbiórki na ścigacz „Akademik”, na mogile złożył wieniec prezes tegoż Komitetu i A.Z.M.-mu. O godz. 12-ej odbyła się w teatrze uroczysta Akademia pod protektoratem p. gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego. Po zagajeniu kol. prezesa przemawiał v-prezes Porozumienia Bratnich Pomocy kol. Żytyński oraz prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej p. gen. Kwaśniewski.

Wszystko to znane Wam jest już z prasy, radia bądź filmu i nie o tym wypada kronikarzowi pisać. Dorzucić chyba należy, że Akademia udała się naprawdę, że rezolucja między innymi punktami, opodatkowująca młodzież akademicką kwotą 1 złotego rocznie, akcją na zbiórkę postawiła na prostej i prędkiej drodze realizacji, że nie przebrzmiało pustym dźwiękiem wołanie o katedry „morskie” na wyższych uczelniach, że Akademicki Związek Morsko - Kolonialny dobrze zapisał się na karcie dnia dzisiejszego Rzeczypospolitej, a młodzież pismo to zrozumiała! Jakież więc wnioski, jakie problemy tkwią w tych efektywach? Pierwszy i zasadniczy to rezolucyjne wezwanie wszystkich Akademików Polski do opodatkowania się na ścigacz, nie zadawalając się dorywczymi zbiórkami. W opodatkowaniu tym dostrzegamy spełnienie żądań głębszych, głosów donioślejszych nad małosłowne ambicje wyścigu ofiarności, głosów narwo-

lujących do stworzenia morskiego budżetu (sic!), do trwałych świadczeń na rzecz Polski Morskiej! Czyż nie jest sprawą piękną i znamieną, że to Akademy pierwsi na swoim terenie budżet taki uchwalili? — Bo przecież jest to wielki budżet — małej Rzeczypospolitej! A sceptykom, dodatkowo tłumaczymy, aby się nie śmieli i złośliwością kwaśną faktom kolorów prawdy nie ujmowali, że niema w tym słów dętych, myśli nad prawdę wyrosłych. Nie chodzi przecież o sam ścigacz, jeszcze przed przyjściem na świat „Akademikiem” nazwany, chodzi o ważki precedens tych „stałych świadczeń”. Niech tylko za wezwaniem Protektora Ligi, a naszym przykładem — pójdzie społeczeństwo, niech sakramentalne słowa wypowiedzą powołane Izby! Oto jest meritum sprawy!

Akademia Warszawska nie była wydarzeniem jedynym i niepowtarzalnym i nie chcemy, aby taką myśl czytelnicy między wierszami wyczytali. Przeciwnie — przed Warszawą Oddział Krakowski zakrzętał się gorliwie koło sprawy ścigacza, wydając piękną jednodniówkę i organizując równie wspaniałą imprezę. Poznań także nie został w tyle, a Lwów bodaj pierwszy urządził uliczną kwestę. Prace te zostały poparte przez pp. Profesorów Wyższych Uczelni. Jego Magnificencja Rektor U. Stefana Batorego w Wilnie ks. Wójcicki ofiarował na ścigacz złotych 100; — podobnie postąpili profesorowie Uniwersytetu Poznańskiego dr Pawłowski i dr Chodynicki oraz p. kurator Oddziału Warszawskiego prof. Berezowski i członek honorowy A.Z.M. p. v-premier inż. E. Kwiatkowski. Szczególna wartość Akademii Warszawskiej tkwi w fakcie, że potrafiła ona rezolucją swoją sprawę zbiórki uniezależnić od dorywczych imprez stwarzając wspomniany już precedens stałego „podatku”.

Wszystko to działo się w okresie równie ciężkim dla Organizacji, jak zmiana skóry dla węża, był to bowiem czas: walnych zebrań, „wielkich rekolekcji” i zmian zarządów. We Lwowie, Krakowie, Wilnie i Poznaniu zebrania te już się odbyły (przy przytomności niecodziennych człon-



Złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza





Sekretariat

fol. Z. Sopotnicki

ków). Życzymy tedy nowym wodzom, nowych sukcesów w dawnych poczynaniach Akademickiego Związku Morsko-Kolonialnego.

Kiedyś dawno, gdy kronikarz Wasz bieżał się nad rozpoczęciem opisu mnogiego szeregu zdarzeń, ktoś poradził mu w tak zawitych i rozwlekłych oko-

licznościach — rozpoczynać zawsze i nie zmiennie od końca. Tą metodą pisze teraz kroniki i jakoś... czytelnicy milczą. Szczerze mówiąc z początku trochę go to niepokoiło, lecz wrodzona piórom megalomania prędko wyłumaczyła tę ciszę, że tylko „dobre rady Pani Zofii” przyciągają korespondencję bezkrytycznych, a przecież pewna różnica poziomów tu zachodzi. Tak czy inaczej — brnie on nadal wstecznym chodem raka bez rozgłosu i odgłosów w coraz odleglejsze czasy. — W drugiej połowie lutego według przepowiedni kronikarza odbyło się Organizacyjne zebranie koła seniorów AZMu, na które przybyło wiele starych seymanów spod znaku pionierskich rejsów. Wyłoniono komisję organizacyjną, sporządzono nawet pewien plan kampanii, ramowy program pracy — w ramach przyszłego statutu. Najtrudniejszy krok został zrobiony. Cieszono się nim długo i mądrze, jak tradycja kazała w dobranym gronie przy gronowym winie „marynisty” pana Fukiera. Niech tylko z wiosną zatęsknią do żagla i niespokojnej młodości, a raz, dwa, trzy zjadą nam znowu już zalegalizowani, ukonstytuowani, dojrzali powtórnie do rejsów, posażni jachtem, frachtem i czeikiem. „My Was czekamy zawsze w każdej chwili” — raz jeszcze powtórzmy na tym miejscu.

W zeszłym numerze P.T. Czytelnicy mieli sposobność usłyszeć w słowach kronikarza echa napowietrznej walki co się o prace Oddziałów między piszącym te słowa a Oddziałami toczyła. Przyjemnie jest estecie kontynuować cytaty: otóż okazało się że „nie One winne, ale on był wi-

nien” i na „dwa biegunach dwa przeciwne Bogi” zamiast „trupia włóczyć” przemówiły do siebie wyjaśniając: Wilno nie pisało do „Szkwału” o bojerach, gdyż właśnie nie szkwały noworoczne psuły gładką powierzchnię Naroczowego lodu uniemożliwiając jazdę, ale bojery są, a zarząd Oddziału ser-

decznie na nie wszystkich zaprasza. Podobnie z pracami Oddziału Warszawskiego. Druga zabawa już była lepsza od pierwszej, bo pierwsza wbrew opiniom kronikarza nie spełniła zakładanych w niej nadziei finansowych. Natomiast teoretyczny kurs żeglarstwa wypadł b. dobrze, przeszkolwszy około 50-ciu ludzi, przygotowując tym samym nową zastępy kandydatów na stopień morskiego żeglarza. Obecnie Oddział pracuje intensywnie przed Walnym Zebraniem i zmianą lokalu. Zamieszczamy przeto już historyczne zdjęcia z dawnej siedziby i prac bibliotekarza oraz sekretarza stołecznego AZM-u.



Biblioteka

fol. Z. Sopotnicki



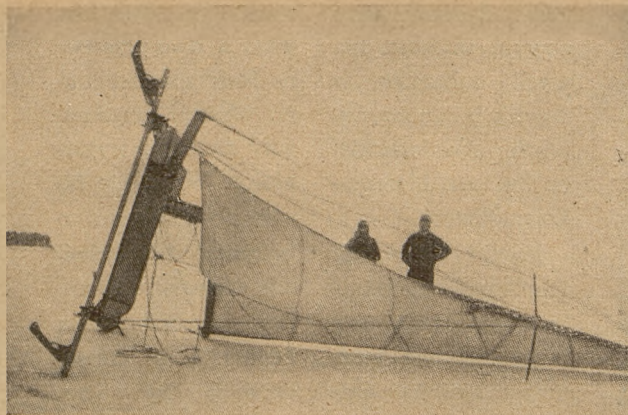
fol. J. Jarońska-Niekraszowa

**UWAGA!** Słuchajcie historii — słuchajcie cociąz radia! Łamią artystyczne kompozycje kronik zdarzenia miary wielkiej i głębokich nauk! aby galopadzie tych zjawisk dotrzymać tempa — trzeba umieć się streszczać i stenografować. Ledwie przed kilkoma dniami krzyczały na rogach ulic plakaty naszych odezów: „pękają szły granic prując paragrafy traktatów”, — nieledwie wczoraj drukarze zarabiali na nowych mapach Europy. Dziś młodzi okazali się jasnowidzącymi, drukarze — bankrutami! Słuchajcie! Słuchajcie pilnie tego rytmu, który krok wojsk w epopeje klęsk i zwycięstw skanduje. Między wierszami szeregów obutych znajdziecie słowa poety: „Skazuję Was na Wielkość — bez Niej zewsząd zgubal” Jesteśmy młodzieżą epoki nieznaną i ignorującą t.zw. „niemożliwości polityczne”. Przestrzegajcie stąd jedna — nie bądźcie drukarzami — ci zależni są od twórców. Wskazanie też jedyne, nie-

uślągane: — wszyscy mamy i musimy być twórcami w każdej minucie, w każdym czynnie!

Koledzy! — Nie oskarżajcie o patetyzm i pozę tych co wielkości dopatrują się w życiu i sprawach codziennych! Jeżeli mamy ideę, jeżeli mamy przed sobą ugor, który na gładką drogę do celów naszych ubić potrzeba czynem — wierzy w swoje przeznaczenie i rzemiosło robotników lub inżynierów w perspektywie i skali historycznej.

Leży przede mną białe zaproszenie na inaugurację kursu



fol. J. Jarosińska-Niekraszowa

— a na świat należy przychodzić z gotową Wiarą — napędem czynów.

J. D.

Handlu Kolonialnego, który rozpoczął się w stolicy 17 lutego i leży czerwony nadzwyczajny dodatek — klepsydra państwa Czechosłowackiego — narodu czeskiego. Któż mnie zapewni, że już jutro sprawy Kolonii nie nabiorą rumieńców sensacji, jutro — gdy dzisiaj dodatek zblaknie nieaktualnością?

Coraz częściej doznaje się wrażenia, że braknie czasu na zdobywanie „przekonań”.

## 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 marca 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 dyskusyj zjazdowych nad wytycznymi

przyszłego 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.

### WYDAWNICTWA NADEŚLANE.

„Morze i Kolonie”. Miesięcznik. Organ Ligi Morskiej i Kolonialnej. Zeszyt 1 i 2.

„Naród i Państwo”. Tygodnik. Wyd. Tow. Wyd. „Kuźnia”, sp. z o. o. Nr 1—2, 3—4, 5—6.

„Na tropie”. Pismo Młodzieży Harcerskiej. Wyd. H. B. W. „Na tropie” Sp. z o. o. R. XII. Nr 4.

„Podchorąży”. Dwutygodnik. Organ Szkół Podchorążych i Legii Akademickich. Wyd. Wojsk. Instytut Naukowo-Oświatowy. R. VII, nr. 9.

„Polacy Zagranicą”. Miesięcznik. Organ Światowego Związku Polaków z Zagranicy. Rok IX. Nr 2.

„Polska na morzu”. Pismo Ligi Morskiej i Kolonialnej. Nr 1 i 2 Wyd. „A” i nr. 1 i 2 Wyd. „B”.

„Praca na morzu”. Miesięcznik Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej. Rok 1, Nr 1.

Dr. St. Zb. Szyszkowski: „Rok 1938 w dziedzinie morskiej”. Nakładem tygodnika „Polska Gospodarcza”. 1939 r.

### ŻEGLARZ — WYDAWNICTWO HARCERSKICH DRUŻYN ŻEGLARSKICH.

Po roku przerwy, tak jak „Szkwał” z miesiącem styczniem zaczął wychodzić miesięcznik Żeglarski.

Pismo to chociaż przeznaczone raczej dla młodzieży szkolnej, nie ogranicza się do artykułów czysto informacyjnych, fachowo żeglarskich, bądź literacko - reportaży; tak przynajmniej wynika z zamierzeń redakcji ujawnionych w numerze lutowym przez Bronisława Miazgowskiego.

Bagata skala poruszanych tematów od encyklopedycznych wiadomości, przez reportaże do poważniejszych omówień książek i artykułów, winna zapewnić „Żeglarzowi” poczytność.

Redakcja „Szkwału” z radością wita nowych kolegów, którzy chcą równie z nami szerzyć znajomość spraw morskich, narażając się na uzyskanie tak przyczepnego określenia „Don Kichotów mare”.

Redaktor: ZYGMUNT GORGOL

Wydawca: AKADEMICKI ZWIĄZEK MORSKO-KOLONIALNY R. P.

Sekretariat redakcji przyjmuje: 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

# Prasa morska i kolonialna

## BADANIA W ZAKRESIE KULTURY MORSKIEJ.

W uwagach pod powyższym tytułem autor bierze za punkt wyjścia fantastyczną hipotezę prof. Beebe'a o „wyłonieniu się praczłowieka z pramorza”. Rozważa następnie różne typy kultur, które sam dzieli na cztery zasadnicze grupy: 1. typ kultury oaz pustynnych, 2. typ kultury nadrzecznej, 3. nadmorskiej i wreszcie 4. kultury głębokich kontynentów. — Szkicując dzieje kultur nadmorskich, stwierdza bierność Polski w walce o rolę dziejową na morzu. Bierność ta trwa właściwie po dziś dzień, gdyż nasze poczynania na tym odcinku są dotychczas bardzo skromne. Wszystkie siły narodu muszą się zwrócić obecnie w kierunku zapomnianej dziedziny, aby odrobić stracony czas i stworzyć polski typ kultury morskiej z pomocą materiału polskiego i obcego. — Zdaniem autora dokonać tego można przez stworzenie centralnej bazy badawczo - naukowej, któraby miała wiele gniazd we wszystkich częściach świata. Rozpoczęte w ten sposób badania winny wkraczać nie tylko w zakres zjawisk przyrodniczych, ale objąć sobą także zagadnienia historyczno - kulturalne, językoznawcze, etnograficzne, inżynierne, medyczne, architektoniczne, ekonomiczno - handlowe, oceanograficzne, prawne, archeologiczne, antropologiczne oraz sztuki — słowem wszystkie te składniki, które tworzą kulturę morską. W zakończeniu swych uwag czyni autor trafne spostrzeżenie, iż dotychczasowe badanie zagadnień morskich ma u nas charakter dorywczy i uprawiane jest głównie przez osoby pojedyncze, raczej dla rozrywki, chwilowego kultu lub popłatności tematu, niż ze zrozumienia konieczności. Wylicza też wszystkich uczonych i poważniejszych publicystów polskich, którzy w pracach swych uwzględniają zagadnienia, bezpośrednio lub pośrednio z morzem związane. Znaczna część tych osób należy do starszego pokolenia, kilku zaś już nie żyje. (Władysław **Drapella** — „Żeglarz” 2/1939, s. 29 n.).

## PORT GDYŃSKI W 1938 R.

Autor ogranicza się do podania najistotniejszych elementów pracy portu w roku ubiegłym, wykazującej bardzo nieznaczny wzrost (1,8% w stosunku do 1937 r.). Najdonioślejszą rolę w obrotach zamorskich Gdyni odgrywają towary masowe. Rok miniony zdecydowanie wpłynął na uszlachetnienie się obrotów portu. Na szczególne podkreślenie zasługuje, wśród towarów drobnicowych — bawełna. Z produktów roślinnych i zwierzęcych dobre rezultaty daje przywóz owoców suszonych, kawy, kakao, korzeni, a przede wszystkim śledzi świeżych i solonych. Poważnemu zwiększeniu ulega również przywóz skór, wełny, juty, miedzi, cyny i cynku. Tendencję spadkową wykazują nasiona oleiste, ryż surowy, owoce świeże, tran, papier i makulatura, papa i tektura oraz części wagonów i lokomotyw. Ważny artykuł wywozu — węgiel kamienny — załamuje się znowu (4%). Dobra zato była koniunktura na zboże. (Inż. Stanisław **Łęgowski** — Wiadomości portowe 1/2/1939, s. 5 nn.).

## PORT GDAŃSKI W 1938 R.

Rok ubiegły rozpoczął się dla portu gdańskiego szczęśliwie. Eksport węgla z Polski miał tendencję wzrostową. W imporcie wykazują wzrost wytwory pochodzenia roślinnego, rudy i chemikalia, spadek — metale, kauczuk, przetwory spożywcze i tytoń. W eksporcie wzrósł węgiel oraz przetwory spożywcze. W ogóle można tu zaobserwować dosyć poważne przesunięcia w poszczególnych grupach towarowych.

Z donioślejszych wydarzeń w życiu portu gdańskiego w 1938 r. wymienić należy w pierwszym rzędzie uruchomienie nowoczesnego elewatora zbożowego. Prace inwestycyjne w Gdańsku są kontynuowane według planu; w najbliższym czasie rozpocznie pracę w basenie towarów maso-

wych 5 nowych dźwigów 7-tonnowych, wykonanych przez polski przemysł hutniczy. (Adam **Rudzki** — Wiadomości Portowe 1/2/1939, s. 8 n.).

## OPINIA FRANCUSKA ZACZYNA ROZUMIEĆ POLSKIE POSTULATY KOLONIALNE.

W artykule swym autor nawiązuje do słów ministra spraw zagranicznych Józefa Becka, wyrażonych wobec przedstawicieli prasy amerykańskiej w sprawie polskich za interesowań kolonialnych. W dalszym ciągu zaś stwierdza pewien przełom w opinii francuskiej na dobro polskich dążeń kolonialnych. („Wychodźca” — Org. Zw. Pisarzy i Publicystów Emigracyjnych 4/1939 s. 9 n.).

## POJĘCIE WINY W KOLIZJACH A UBEZPIECZENIE MORSKIE.

Pojęcie winy na morzu nie jest łatwo uchwytne. Według autora najlepiej ją określić, jako brak staranności zależnie od okoliczności, polegający na zawinionym działaniu lub zaniechaniu. Wina przy zderzeniu statków jest pojęciem węższym i wyraża się brakiem zwykłej staranności w wykonywaniu obowiązujących przepisów oraz praktyki morskiej.

Zgodnie z obowiązującym u nas kod. handl. niem., podstawą zobowiązania do odszkodowania za skutki kolizji — jest zawinione wyrządzenie szkody. — Autor zwraca uwagę na rozbieżności między przepisami niemieckimi a ustalonym orzecznictwem sądów angielskich w dziedzinie reglamentowania tzw. pośrednich szkód kolizyjnych. Sądy niemieckie trzymają się z zasady teorii **przyczynowości adekwatnej**, opartej na względnym pojęciu **słuszności** (aequitas). Sądy angielskie znów przyjmują teorię **bezpośredniej przyczyny kolizji** (causa proxima non remota spectatur).

W zakończeniu narzuca się autorowi pytanie, czy wobec wielkiego znaczenia, jakie posiada kwestia związku przyczynowego przy kolizjach, nie byłoby celowe wyraźne sformułowanie tej sprawy przez ustawodawcę, podobnie jak to miało miejsce w angielskim Marine Insurance Act z 1906 r. Uważa jednak, że uregulowanie tej kwestii ze względu na prawo kolizyjne w ogóle, byłoby niewskazane. Jeśli natomiast chodzi o ubezpieczenia morskie, to zgodnie z tendencją orzecznictwa sądów niemieckich sprawa wydaje mu się za dojrzałą do konkretnego uregulowania. Mgr **B. Wojtas** — „Praca na Morzu” 1/1939, s. 12 n.).

## KONFLIKTY MORZA ŚRÓDZIEMNEGO.

Cechą współczesnej historii jest to, że nie pozwala ona długo oddawać się złudzeniom. O fakcie tym przekonało nas ostatnio społeczeństwo francuskie wobec pretensyj terytorialnych Włoch, zmierzających do oderwania od Francji niektórych jej posiadłości śródziemnomorskich, a w szczególności Korsyki i Tunisu. Rozpatrując obydwie możliwości, autor uważa za bardziej realne tylko drugie żądanie włoskie, uzasadnione przez same Włochy momentem nie tylko geograficznym, ale i dziejowym. Wszystkie jednak uzasadnienia włoskie, niezależnie od ich wartości obiektywnej, nie mogą wystarczyć stronie francuskiej, zwłaszcza, że sprawa Tunisu nie wyczerpuje wszystkich pretensyj Włoch w najbliższym czasie.

Po tym znów idzie sprawa portu Dżibuti i zarządu Kanału Sueskiego.

W podobnie skomplikowanych sytuacjach wszelkie przewidywanie jest zawodne. Z punktu widzenia polskiego należałoby sobie życzyć, by konflikt śródziemnomorski znalazł rozwiązanie pokojowe możliwie szybkie i szczęśliwe, uwzględniające prawa jak i interesy obu bliskich nam państw. (**B. S.** — „Morze i Kolonia”, 1/1939, s. 9 nn.). **J. F.**

# NOWY TYP KSIĄŻECZEK PREMIOWANYCH P. K. O.

Dla udostępnienia najszerszemu ogółowi systematycznego oszczędzania wprowadziła P. K. O. obok istniejących wkładów premiowanych z wygranymi w kwocie zł 100, 250, 500 i 1000

## Nową VI serię

### KSIĄŻECZEK PREMIOWANYCH

Książeczki te są dostępne dla wszystkich i oparte na następujących zasadach:

**SKŁADKA** miesięczna wynosi zł 5.

**PREMIE SPECJALNE** za wytrwałość w oszczędzaniu, losowane w terminie upływu książeczki wynoszą zł 1.000 — zamiast zł 600.

**PREMIE** po zł 500, 250, 100 i 50 za systematyczne oszczędzanie losowane są 4 razy do roku w okresach trzech miesięcznych.

**KAPITAŁ** po 9½ latach oszczędzania wynosić będzie zł 600, a więc sumę większą od złożonej.

**POŻYCZKI** pod zastaw książeczek do wysokości 80% złożonego kapitału, co w nagłych wypadkach daje możliwość korzystania ze złożonego kapitału, przy czym książeczka bierze nadal udział we wszystkich losowaniach.

**I L O Ś Ć** posiadanych na osobę książeczek premiowanych jest nieograniczona, a więc posiadacz może otrzymać większą ilość premii.

KAŻDY KTO PRAGNIE POŁĄCZYĆ OSZCZĘDNOŚCI  
Z PREMIĄ ZA WYTRWAŁOŚĆ POWINIEN ZAOPATRYĆ  
SIĘ W KSIĄŻECZKĘ PREMIOWANĄ VI SERII

CENY OGŁOSZEŃ „SZKWAŁU”:

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

Ogłoszenia w tekście o 25 procent drożej.

Układ tabelaryczny 50% drożej

Oplata pocztowa uiszczona ryczałtem.