

ROK-VI-NR-6-CZERWIEC-1939-R

**SZKWAŁ**

# Prasa morską i kolonialną

## SPRAWY BAŁTYKU.

Wypadki rozgrywające się nad Adriatykiem winny przypominać Polsce wieczną aktualność i znaczenie spraw bałtyckich. Bałtyk co prawda dałby się przyrównać pod względem różnorodności i skomplikowania elementów raczej do Morza Śródziemnego jako całości. Obecna bowiem walka o wpływy na morzu Śródziemnym podkreśla ważkość zagadnienia istotnej i niczym nieograniczonej **wolności Bałtyku**. — Polska należy do państw, posiadających jedną drogę morską, wspólną razem z osmioma innymi państwami nadbałtyckimi. Niezależność tej drogi jest podstawą pełnej niezależności państwa. — Z liczby dziewięciu państw, opartych o Bałtyk, pozostają jeszcze dwa, będące w odmiennej nieco sytuacji. Obydwa te państwa to Rosja i Niemcy, których polityka względem Bałtyku ma charakter nie tyle walki o wolny dostęp do morza, ile rywalizacji o hegemonię wpływów w sferze posiadania reszty państw nadbałtyckich. — Ostatnie osiągnięcia polskiej polityki zagranicznej, wyrażające się zacieśnieniem współpracy politycznej Polski i Anglii, mogą mieć poważne znaczenie dla wyjaśnienia ogólnej sytuacji bałtyckiej. W konkluzji swego artykułu autor stwierdza, że okres dzisiejszy nie może być traktowany jako okres troski tylko o utrzymanie nieuszczerplonego status quo, lecz również jako okres planowego dążenia, by dzisiejsze trudności zostały wyzyskane dla stworzenia naszemu Państwu warunków o wiele lepszych i zdrowszych, niżli te, których wyrazem był i jest stan dotychczasowy. Możliwości po temu są. (B. S. — „Morze i Kolonie” 5/1939, s. 2 n.).

## SŁA A KOLONIE.

Wspominając o ostatnich osiągnięciach Polski na terenie polityki międzynarodowej autor wskazuje, że nadszedł odpowiedni moment do zapewnienia naszemu Państwu eksploatacji egzotycznych terenów surowcowych. Czyni też przegląd wysiłków i zamierzeń LMK w dziedzinie przysposobienia kolonialnego. — Działalność LMK była na tym odcinku w ostatnim dwuleciu bardzo ożywiona i szła w dwóch kierunkach: 1) LMK współdziałała w tworzeniu szkoleniowych ośrodków kolonialnych w kraju, 2) udzielała stypendiów na przeszkolenie fachowców kolonialnych. Również przy finansowej pomocy LMK powstaje w Gdyni Instytut Higieny Morskiej i Tropikalnej, który ma przeszkalać lekarzy w zakresie chorób tropikalnych. — Dokonane dzieło jest jednak tylko początkiem. Dlatego LMK w planie pracy na przyszłość stawia sobie za zadanie współdziałać przy powoływaniu do życia dalszych ośrodków szkoleniowych, aby stworzyć całokształt aparatu niezbędnego dla kształcenia specjalistów kolonialnych. Plan szkoleniowy LMK będzie musiał zyskać poparcie naszych resortów ministerialnych, gdyż nawet wielka inicjatywa bez takiego poparcia nie da spodziewanych efektów. — Autor kończy swój artykuł słowami: „Tak pojęta akcja kolonialna nie może nie wydać prędzej czy później rezultatów. Zawód może spotykać tylko tych, którzy rzucają się z motyką na słońce”.

Niejasną wzmiankę o „rzucaniu się z motyką na słońce” możemy ze swej strony opatrzyć uwagą, że nie wystarczy strzelać z łuku, nawet afrykańskiego, tam gdzie można i trzeba bić z ciężkich dział. Sapienti sat... (K. J e z i o r a ń s k i — „Morze i Kolonie” 5/1939, s. 7 n.).

## UDZIAŁ ZORGANIZOWANEGO KUPIECTWA POMORSKIEGO W HANDLU ZAGRANICZNYM.

Walny Zjazd delegatów Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, który odbył się w Toruniu pod koniec lutego b.r., uchwalił jednogłośnie uruchomić specjalny Wydział Handlu Zagranicznego, ustalając jednocześnie Gdynię jako jego siedzibę. Uchwała ta czyni zadość apelowi, jaki pod adresem kupiectwa pomorskiego na Kongresie Bydgoskim w ub. roku skierował Minister A. Roman. — Wydział Handlu Zagranicznego, będzie równocześnie sekretariatem generalnym nowopowstających związków branżowych w porcie. Poza tym stanowić ma instrument pomocy dla Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, w celu uhandlowienia portu gdyńskiego. (A d a m K o r z e n i e w s k i — B i u l e t y n I z b y P r z e m y ś l o w o - H a n d l o w e j w G d y n i 8/1939, s. 6 nn.).

## SPRAWA S/S „CASTOR”.

P. Jan Strzembosz, kapitan żeglugi wielkiej, przedstawia czytelnikowi polskiemu konkretny przypadek zastosowania przepisów międzynarodowych o zapobieganiu zderzeniom, tłumacząc z angielskiego Lloyd's Calendar 1938 sprawę zderzenia angielskiego statku „Trevose” ze szwedzkim „Castor” w zatoce Las Palmas. — Oba statki dążyły do Las Palmas: „Trevose” wchodzi do portu z południa a „Castor” od północy. Zbliżają się prawymi burtami. — „Trevose” twierdzi, że „Castor” pokazał nagle światło czerwone, gdy był zaledwie w odległości dwóch kabli. Na „Trevose” dano maszynie pół mocy naprzód i ster w lewo na burtę. — Powstał spór co do miejsca zderzenia, co do braku sygnalizowania na statku „Castor” zmiany kursu, co do obowiązku sygnalizowania, wreszcie co do obserwacji widnokregu. — Sędzia Langton decyduje, że oba statki ponoszą winę, przy czym „Trevose” w trzeciej części a „Castor” w dwóch trzecich częściach. — „Castor” apeluje. — Sąd apelacyjny zmienia rozdział winy: „Trevose” 3/4, „Castor” 1/4. — Apelacja i kontrapelacja do Izby Lordów. — Izba Lordów uznając apelację „Trevose” przywróciła wyrok sędziego Langton'a. — Apelacja do Izby Lordów miała miejsce ze strony angielskiego statku „Trevose”, jak również kontrapelacja ze strony szwedzkiego „Castor”, w celu ustalenia odpowiedzialności za zderzenie. Początkowo, przed sędzią Langton'em, stroną skarżącą byli armatorzy statku „Trevose”. W wyroku Izby Lordów trzech sędziów - lordów nie zgadza się z pozostałymi. Różnica zdań powstała na tle interpretacji art. 28 przepisów o zapobieganiu zderzeniom. Artykuł ten brzmi: „Jeżeli statki widzą się wzajemnie, to parowiec w ruchu, zmieniający kurs na zlecony lub wymagany w niniejszych przepisach, powinien wskazać tę zmianę za pomocą następujących sygnałów, podawanych gwizdkiem lub syreną, a mianowicie: jeden krótki dźwięk dla oznaczenia: Zmieniam kurs na prawo...”. — W konkretnym przypadku chodzi o to, czy „Castor” zmieniając swój kurs w sposób nader drastyczny przez przełożenie steru w prawo i pokazując swe czerwone światło w chwilę po tym, jak „Trevose” widział zielone (prawe) światło „Castora”, winien był podać odpowiedni sygnał gwizdkiem lub syreną. — Izba Lordów uznała jednak większością głosów, że przy zmianie kursu przez statek w obrębie oddziaływania na inny statek, musi być podany właściwy sygnał. (Z ang. Lloyd's Calendar 1938 tłum. Jan S t r z e m b o s z — „Praca na Morzu” 6/39, s. 206 n.).

# SZKWAŁ

— MIESIĘCZNIK MORSKI —

NR 6

WARSZAWA, CZERWIEC 1939 R.

ROK VI

## AKADEMICY POLACY!

Zdając sobie sprawę z przeobrażeń zmieniających ukształtowanie sił politycznych i społecznych na mapach świata, pojmujemy w pełni odpowiedzialność, jaka ciąży na nas — młodemu pokoleniu Rzeczypospolitej.

Wydarzenia dni i tygodni ostatnich nie zastały nas nieprzygotowanych, ani skłonnych do uchylenia się od największego czynu.

Prawda Narodów silnych i Narodów dynamicznych nie jest nam obca, ani odległa.

Skazani na Wielkość, w każdej chwili zajęć codziennych gotowi jesteśmy zdać z nich sprawę przed sądem historii.

Świadomi bolesnych wyroków dziejowych — i ceny krwi ojców naszych — stajemy dziś w pierwszych szeregach żołnierzy Pomorza i Bałtyku.

### AKADEMICY!

W dobie ostatecznych rozrachunków państw, wolę naszą zadokumentujemy zwartym udziałem w „Dniach Morza”, aby raz jeszcze zgodną świadomość Polski wszystkim okazać,

**Z MOCĄ NIEUGIĘTĄ — ZAPOZNAĆ,  
PRZED ZAKUSAMI — OSTRZEC!**



Gdynia!

fol. A. Kraskiewicz

ZYGMUNT GORGOL  
Prezes Zarządu Głównego AZM \*)

## Pożegnanie z bronią

### Zamiast wstępu.

Szesnastego czerwca Zarząd Główny AZM. zgłosił swe ustąpienie. Zarząd podtrzymał zajęte stanowisko wobec trzynastej Rady Naczelnej AZM. odbytej 25 t.m. Wyboru nowych władz centralnych dokona Walny Zjazd lub, w razie trudności jego zwołania, Rada Naczelna, jesienią rb. Zarząd Główny ustępujący po półtorarocznej pracy, a więc przed upływem kadencji, pragnie zapoznać członków Związku z motywami powyższej decyzji.

### Preludium.

Obejmując z dobrodziejstwem inwentarza sprawy organizacyjne, Zarząd powołany przez II Walny Zjazd AZM w marcu ubiegłego roku podjął się niecodziennych wysiłków i rozstrzygnięć. Położenie Związku oceniano zgodnie jako trudne. Przewlekła sprawa legalizacji, zaognione stosunki z LMK., niekończący się spór z Oddziałem gdańskim, a nade wszystko dysproporcja między założeniami programowymi AZM.-u a ich realizacją, oto niektóre z bardziej istotnych zagadnień oczekujących rozwiązania. Należało bez zwłoki przejść od działań rozproszonych do twórczej syntezy, porzucić płycizny niekończących się dyskusji, realizować. Za warunek sine qua non pełnego powodzenia jakiegokolwiek pracy organizacyjnej uważaliśmy unifikację AZM. z LMK. Tę naczelną zasadę wszelkich poczynań realizowaliśmy uporczywie mimo trudności napotykanych tak w Związku, jak w Lidze. Z jednej strony AZM., zrażony niepowodzeniem prób podejmowanych w latach ubiegłych, z drugiej LMK. zbyt jednostronnie pojmująca ową unifikację utrudniały pracę. Jak do tego doszło, że Zarząd ultra - ligowy, zespół o którym mawiano w AZM, iż wobec Ligi jest plus juf que le cadyc même, ustąpił z powodu trudności pozytywnej z LMK. współpracy?

### Czarna polewka.

Stanowisko Zarządu Głównego LMK wobec wniosków zgłoszonych na VIII Walny Zjazd LMK w Toruniu przez Zarząd Główny AZM i negatywne w stosunku do miejscowych Oddziałów AZM. wypowiedzi przed-

Uwagi moje w kwietniowym numerze „Szkwału” („E pur si muove”) wzbudziły nieuzasadnione zainteresowanie grona osób. Ku memu zdziwieniu nadano im charakter wystąpienia organizacyjnego, ex officio. Podtrzymując i nadal wyrażone w uwagach osobiste poglądy, nie widzę słusznej racji, by oceniać je jako deklarację organizacyjną. By uniknąć nieporozumień, mimo niechęci do szyldów, zmuszony jestem — poraz pierwszy w „Szkwałe” — szyld zawiesić, nie mając pewności, czy z kolei rozważania obecne nie będą mi poczytane za wyrzucenia osobiste.

stawicieli Okręgów Ligi (lwowskiego, poznańskiego i warszawskiego) oto czarna polewka podana Związkiemu w okresie, o którym sprawozdanie Zarządu Głównego LMK. mówi: „Liga ma już wreszcie ustalone warunki współpracy na terenie akademickim z Akademickim Związkiem Morskim i Kolonialnym”.

Jakież to rewolucyjne wnioski złożył AZM. na Zjazd toruński, że nie uważano za wskazane wypowiedzieć się wobec nich, traktując Związek jako enfant terrible uswięconego wieloletnią tradycją porządku. Omawiając Zjazd LMK. w majowym numerze „Szkwału” pisaliśmy:

„Konieczne jest, by Kuratorowie Oddziałów weszli do władz okręgowych LMK. wszędzie tam, gdzie jeszcze w nich nie zasiadają, by prezesi Oddziałów AZM. byli członkami Zarządów Okręgowych LMK., by w Radzie Głównej i Zarządzie Głównym LMK Akademicki Związek Morsko - Kolonialny uzyskał odpowiedni udział.” Odprawiono nas z niczym, związek przedstawicielstwa nie uzyskał. (Wybór prezesa AZM. do Rady Głównej LMK nie był związany z jego funkcją w Związku). Uchwałę Walnego Zjazdu, inspirowaną przez jednego z założycieli, znanego z życzliwości dla Związku seniora AZM., zaliczyć należy do tych deklaracji, które powzięte bez intencji dotrzymania, wiodą niesławny żywot na półkach archiwalnych. Nie znajdziemy też jej w obszernym sprawozdaniu ze Zjazdu, zamieszczonym przez organ Ligi „Morze i Kolonie” oficjalnie nic nam o niej nie wiadomo, znamy ją dzięki uprzejmości wnioskodawcy. A więc dwa dni obrad przekreśliły dorobek siedmioletniej współpracy? Bynajmniej. Nie ma dymu bez ognia. Zarzewie nieufności i niezadowolenia tliło oddawna, tłumione uporczywie przez ludzi dobrej woli, podsycane tym zawzięciej przez tych, którym udział zorganizowanej młodzieży akademickiej w pracy LMK jest od dawna solą w oku.

Kadencja ustępującego Zarządu, tego Zarządu, który mimo liczne trudności rozpoczynał pracę w atmosferze wzajemnych nadziei na pomyślne załatwienie wielu bolączek, jest bardzo pouczająca.

### Pour le roi de Prusse.

Praca AZM. w Lidze nigdy nie była łatwa. Niedostateczna znajomość zagadnień akademickich wśród ludzi działających na terenie młodzieżowym, pomieszanie kompetencji czynnika honorowego i administracyjnego, nieogłędna polityka wydziału wychowania morską młodzieży w stosunku do AZM., złośliwości niektórych organów administracji ligowej, to jedne z wielu powodów uprzedzeń, niechęci, zdrażnień. Niedostateczną znajomością współczesnej młodzieży akademickiej przez działaczy starszego pokolenia omawialiśmy w ma-



**wielka manifestacja morska**  
**młodzieży akademickiej**  
Studentzi fundują ścigacz „Akademik”



**Młodzież akademicka**  
**funduje ścigacz „Akademik”**

**Walka o morze**  
**pod sztandarami młodzieży akademickiej**

**Fundujmy ścigacz „AKADEMIK”**

**Fundujmy ścigacz**  
**„AKADEMIK”**

**wielka manifestacja kolonialna**  
**młodzieży akademickiej**  
Budowa ścigacza morskiego „Akademik”

MINISTERSTWO SPRAW  
WZROSTAJĄCYCH  
PRZEMISŁU I HANDLU  
WARSZAWA



**wielka manifestacja**  
**młodzieży akademickiej**  
Studentzi fundują ścigacz



ROK-VI-NR-2-LUTY-1939-R  
**SZKWAŁ**

**CZYTAJ CIE**  
**WISWID**  
CZASOPISMO SPRAWY  
Cena 80 gr

**REPORTAŻE...**

**SZKWAŁ**  
— MIESIĘCNIK MORSKI —  
zapali serca polskie  
umilowaniem morza  
ostatni rok

**Do Szkocji na**  
Kaczmarek Arca

**Morze w fotografii**

**SZKWAŁ**

29. VI  
Święto  
1933  
MORZE



**AKADEMICY! POLACY!**

**WSPOMNIENIA**

jowym numerze „Szkwału”. Jak błędnie władze Ligi, szczególnie Okręgowe, oceniały pracę AZM. dowodzi między innymi oświadczenie jednego z członków Zarządu Okręgu stołecznego LMK., który referując nie tak dawno sprawę miejscowego Oddziału AZM. wyraził przypuszczenie, iż Oddział ten zechce się wobec Ligi zrehabilitować. Za co? Jeżeli obowiązki zawodowe i społeczne pozostawiają kierownikom polityki młodzieżowej nieco czasu, prosimy przejrzeć sprawozdania naszych wyższych uczelni. Np. rocznik Uniwersytetu Stefana Batorego w Wilnie (omówiony m. in. w „Słowie” przez d-ra Charkiewicza i w „Zacznie” Nr 8 (109) z rb.). Roczniki innych uczelni też są pouczające. Uniknęlibyśmy wówczas wielu nieporozumień. Bo utrzymywanie przez ów Okręg płatnych akwizytorów bruźdzących Związkowi na terenie akademickim, trudno uznać za „ustalone warunki współpracy”.

Kompetencje czynnika honorowego i administracji ligowej nie były jak dotychczas wyraźnie rozgraniczone. Niemniej supremacja czynnika urzędniczego była i jest oczywista. Być może miałyby to swoje plusy przy innym układzie personalnym. Trudno o tym sądzić na podstawie dotychczasowej praktyki. Traktowanie bezinteresownie pracujących członków organizacji akademickiej, jak petentów, o czym niejednokrotnie nam donoszono, nie stanowi tytułu do sławy w żadnej administracji, najmniej w administracji stowarzyszeń społecznych.

Wydziałowi wychowania morskiego młodzieży przypada lwia część zasługi doprowadzenia do istniejącego stanu rzeczy. Dość wcześnie zorientowaliśmy się, że mimo wysokie kwalifikacje pana przewodniczącego wydziału, jego częste podróże oraz zamiłowanie do homonimów utrudniają znacznie załatwianie spraw organizacyjnych, zaś wpływ niechętnego Związkowi urzędnika wydziału na decyzje przewodniczącego jest zbyt oczywisty, by w tym układzie personalnym można było liczyć na jakąkolwiek zmianę na lepsze. Ze względu na wiek i zasługi nie będziemy polemizowali z panem generałem Zaruskim, który uporczywie mieni się przyjacielem AZM.,—opinii o wymienionym urzędniku nie ukrywaliśmy nigdy przed władzami Ligi. Wprowadzony przez pana przewodniczącego wydziału podział prac i uprawnień między nim a panem viceprzewodniczącym spowodował, że szkodą dla sprawy, przerost zagadnień taktycznych nad wychowawczo-programowymi. Ujawniona na ostatniej Radzie Naczelnej AZM. różnica poglądów między wspomnianymi kierownikami wydziału jeszcze bardziej komplikuje sytuację. Nader rzadko zwoływane posiedzenia wydziału uczyniły udział AZM w jego pracach całkowicie iluzorycznym; najważniejsze kwestie były decydowane z pominięciem osób niedogodnych. Na tle tych niedomagań, stosunek wydziału do Związku wyrażał się w forowaniu innych organizacji z pominięciem AZM

oraz, czemu poświęcono wiele starań, w zachowaniu pozorów życzliwości przy jednoczesnym z gruntu nieprzychylnym nastawieniu. I tak kręciliśmy bicze z piasku oczekując anioła, któryby poruszył wody Betsajdy. Żłośliwości organów ligowych odczuł każdy z nas na własnej skórze. Jakkolwiek tak w Zarządzie głównym LMK. jak i w okręgach znalazły się jednostki, których życzliwość oszczędziła nam wielu kłopotów, spotkaliśmy się niejednokrotnie z ludźmi, umiemyymi znakomicie odrobić całą uprzejmość swych kolegów biurowych.

Nie ukrywamy, że przeróżne drobne wydarzenia, śmieszne a przykre, prawdziwe a zawstydzające zatruły nam klimat, jednak ci, którzy pragną dopatrzeć się sedna sprawy w owych suszkach, obsadkach, wywiadach u pracowników AZM z pominięciem Zarządu, zwracaniu przez woźnych uwag doktorantom niedość wcześniej zdejmującym w drzwiach kapelusz, wszyscy ci zaklinacze węży i cudotwórcy działają niewątpliwie w złej woli sptycania zagadnień, mydlenia oczu i szkoderzenia AZM. Co do nas, robienie problemu z suszki byłoby wychodzeniem z armatą na trznadle. Nie bez słuszności określił położenie Związku w LMK przygodny obserwator: im bardziej honorują was u stołu, tym kąśliwiej szykanują w czeladnej. W tych warunkach pracowaliśmy pour le roi de Prusse.

#### W tym stanie rzeczy...

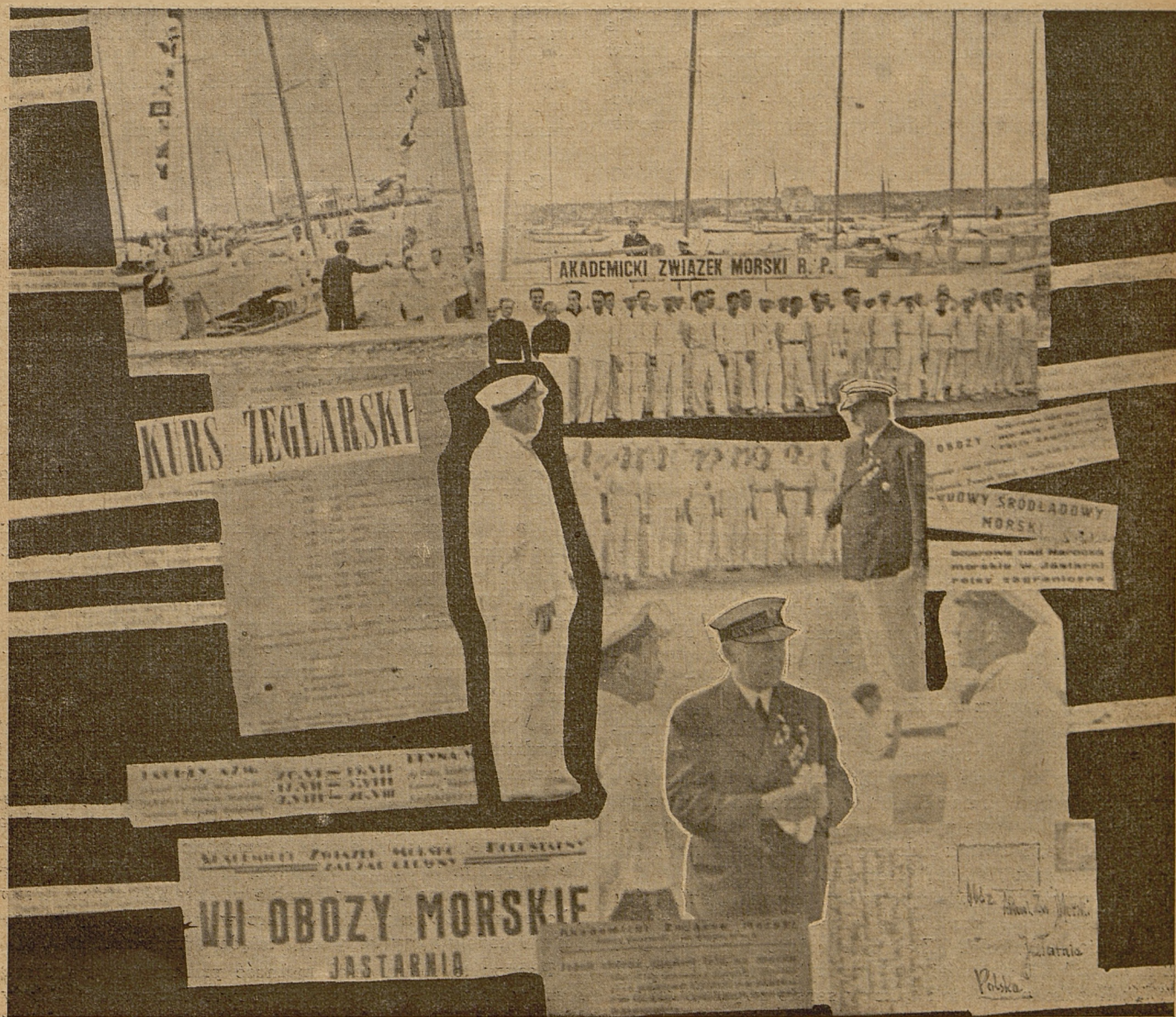
Napozór zdawać się mogło, że wszystko jest jak najlepiej. Oficjalne wypowiedzi władz centralnych LMK., niepraktykowane dotąd krucjaty prezesa AZM w teren, wznowienie „Szkwału”... Wyjawszy wydział wychowania morskiego młodzieży nie mieliśmy nigdy powodu wątpić w dobrą wolę i szczerą intencję Zarządu Głównego Ligi, niemniej rzeczywistość oddalała się coraz bardziej od ideału. Znamienna ewolucja, jakiej uległy w realizacji tezy uchwalone w Gdyni na konferencji odbytej pod przewodnictwem Pana Protektora LMK. (14.VIII.1938 r.) w sprawie wychowania morskiego młodzieży, otworzyła nam oczy na koronkową pracę czynników, których bezkarności nic nie było w stanie ukrócić. Zwracaliśmy uwagę na owe zabiegi chirurgiczne uderzające w najżywoźniejsze interesy AZM., kierowano nas do wydziału wychowania morskiego młodzieży. Gdy tak wypędzano czarta Belzebubem, zgłosiliśmy się do Pana Protektora Ligi z przedstawieniem trzech kardynalnych kwestii: legalizacji centrali AZM., udziału Związku we władzach LMK., oraz ośrodka w Jastarni. Spotkaliśmy się z daleko posuniętą życzliwością i pomocą. W Lidze poczytano nam tę wizytę za zdradę główną i, mamy wszelkie powody mniemać, nie zaniedbano starań i zabiegów, by zneutralizować rezultaty konferencji. Zbliżał się Walny Zjazd w Toruniu, zgłosiliśmy znane dezyderaty, złożone uprzednio Panu Protektorowi LMK. Odrzucono je. W tym stanie rzeczy uważaliśmy za konieczne ustąpić.

## Pro domo sua.

Nie zamierzam bynajmniej omawiać lichych zabiegów wymierzonych przeciwko mnie w okresie kadencji. Nie wyszły z AZM., to mi wystarcza i daje pełną satysfakcję. Szept faktów donośniejszy jest aniżeli krzyk zoiłów. I nie o to mi chodzi. Ponieważ moje ustąpienie spowodowało dymisję zarządu pragnę zaprzeczyć wersjom, jakie pomawiają mnie o chęć demonstracji lub targowania dla AZM. jakichkolwiek koncesji. Nic fałszywszego jak tego rodzaju sugestie. Straciłem przekonanie w celowość pracy w dotychczasowych warunkach. Nie mógłbym, jak dawniej, mówić w Oddziałach o konieczności unifikacji, skoro obciążając Związek obowiązkami nie daje mu ona żadnych uprawnień. Nie zmuszony, nie zamierzam demonstrować, na pewno nie mam ochoty do targów i nie uczyniłem ani jednego kroku, któryby upoważniał do podobnych wniosków. Chcę odejść.

## Pożegnanie z bronią.

Sprawozdanie z prac ustępującego Zarządu złożymy Walnemu Zjazdowi. Nie podzielamy obaw co do dalszych losów AZM. Ludzie odchodzą, sprawa zostaje. Bo czyż można żywić obawy, by syn krokodyla utonął? Staraliśmy się dać Związkowi tyle pracy, na ile nas było stać, co ważniejsze, szukaliśmy głębokiego nurtu istotnych przeobrażeń, które decydują o wartości każdej ideologii. Dalecy od przeceniania własnych osiągnięć, przekonani jesteśmy, że następcy nasi w innych warunkach dopną tego, czego nam nie udało się do piąć — pełnego zaufania obu generacji. Przekonani jesteśmy, że fascynujący generalski głos nieraz jeszcze z głośników radiowych przypomni o AZM. i szanowna głowa marszałka pochyli się nad młodymi w poszukiwaniu najprostszycy dróg ligowej pomyślności.



# Handlowe prawo morskie

(Uwagi studiującego).

W każdym pisany po polsku podręczniku handlowego prawa morskiego, tak jak w każdym niemal wykładzie tego prawa wygłaszanym po polsku, czytamy i słyszymy na samym początku, że prawo morskie ogólnie pojęte dzieli się na prywatne i publiczne. Dalej znów, że prawo morskie prywatne układa wszelkie stosunki prywatno - prawne zachodzące w żegludze morskiej, a prawo morskie publiczne, dzieląc się na normy prawa morskiego państwowego (administracyjnego) i normy morskiego publicznego prawa międzynarodowego, panuje nad całokształtem stosunków publiczno - prawnych, które następcza żegluga morska w zależności od porządku państwowego (krajowego) i międzynarodowego.

Wzmianki te kończą się przeważnie stwierdzeniem, że handlowe prawo morskie reguluje stosunki między osobami działającymi dla zarobku w morskiej żegludze handlowej oraz, że z tego powodu zalicza się je do grupy morskiego prawa prywatnego w ogólnym pojęciu.

Za tym idą uwagi historyczne w rodzaju np., że już starożytni Rzymianie znali instytucję awarii wspólnej, rządzonej wg. reguł wziętych od Greków t.zw. *lex Rhodia de iactu*, że w Średniowieczu powstawały liczne kodyfikacje zwyczajów morskich, że pierwsza spółka morska nazywała się „*koinonia*” a może „*commenda*”, że — wreszcie — wiek XIX stwarza nowe formy organizacyjne przedsiębiorstwa żeglugowego itd.

Jedne podręczniki handlowego prawa morskiego rozwiązują sprawy wstępne lepiej, inne gorzej, jedne pomagają wstępnymi uwagami do lepszego zrozumienia całości przedmiotu, inne nic pod tym względem nie wnoszą, albo — co gorsza — powodują wiele szkodliwych uprzedzeń u czytającego. To samo ma się i z wykładami.

Kwestia historycznego oświetlenia poszczególnych instytucji handlowego prawa morskiego także wyłania wiele obiektywnej wśród studiujących prawników - marynistów. Rzadko bowiem który z naszych autorów, czy wykładających, przystępuje np. do wyłożenia wspomnianej już instytucji awarii, powstrzyma się od zaznaczenia, że awarię, jako instytucję prawną, spotyka się już w starożytnym Rzymie w postaci *lex Rhodia de iactu*. Rzadko też który uniknie błędu budując na starożytnej *lex Rhodia* analogię do dzisiejszego pojęcia awarii. Ileż to razy słyszy się i czyta, że *lex Rhodia de iactu* wg. Dig. 14,2 była u s t a w ą. Na podstawie takiej ze wszech miar błędnej informacji ogół studiujących narażony jest na wyciągnięcie dalszego fałszywego wniosku, iż *lex Rhodia* wprowadziła u s t a w o w ą wspólność ryzyka i odpowiedzialności przy ofiarach, ponoszonych w celu ratowania statku i ładunku w niebezpieczeństwie, tak jak czynią to dzisiejsze ustawodawstwa morskie.

O ile wiadomo, *lex Rhodia de iactu* nie była nigdy u s t a w ą i to nie tylko w Rzymie ale i nawet w samym państewku rodyjskim, skąd właśnie wziąć się miała. *Lex Rhodia* była bowiem wyłącznie z a s a d ą z w y c z a j o w ą, a określenie jej jako „*lex*” nie ma nic wspólnego z u s t a w ą opartą na uchwałach zgromadzenia ludowego (*comitia centuriata*) ani nawet z późniejszą „ustawą” cesarską.

Trzeba pamiętać o wieloznaczności wyrazu „*lex*”, który wyobraża nie tylko „ustawę”, ale także „zasadę”, czy nawet „zastrzeżenie” (klausulę). Zresztą z całego rozdziału Dig. 14,2 nie wynika bynajmniej, aby prawnik rzymski traktował ową *lex Rhodia* inaczej, jak tylko w sensie zwyczajowej zasady postępowania.

*Lex Rhodia* nie była nigdy t.zw. dziś „przepisem pozytywnym”, co należy odnosić nie tylko do kodyfikacji justyniańskiej ale także do wszelkich kompilacji średniowiecznych, opartych na rodyjskiej zasadzie rozliczenia awaryjnego. Z tego zdawali sobie sprawę nawet pandektyści aż po ostatnie czasy.

Błąd powyższy nie miałby może sam w sobie większego znaczenia praktycznego, gdyby nie ułatwiał temu, kto go popełnia, uzasadnienia i bronięcia idei ustawowej wspólności ryzyka przy awarii wielkiej, z pomniejszeniem np. idei u m o w n e j wspólności takiego ryzyka.

Prawo historyczne powołane w celu wysnuwania wniosków *de lege ferenda* musi najpierw być szczegółowo zbadane u samego źródła, a nie przyjmowane w sposób powierzchowny lub w postaci przez kogo innego przerobionej.

Znane jest u nas wyjaśnienie, że dokument czarterpartii zawdzięcza swą nazwę średnio-lacińskiej „*charta partita*”, oznaczającej skrypt umowy o przewóz ładunku morzem. Skrypt ten po podpisaniu przez strony miał być rozdzielany na dwie części. Jedną część otrzymywał kapitał, drugą zaś wysyłający towary w drogę itd. Wyjaśnienie takie dość przekonuje, jednak nie zaspokoi nigdy słusznej ciekawości tych wszystkich, którzy dowiedzieli się skądinąd, że podobnemu co i „*charta partita*” rozdzielaniu ulegał także dawny konosament.

Czytamy też i słuchamy, iż w dziedzinie odpowiedzialności armatora ostatnim — jeśli można tak powiedzieć — „krzykłem mody” jest międzynarodowa konwencja brukselska z 28 sierpnia 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Okazuje się jednak, że doktryna zagraniczna w ogromnej większości swych przedstawicieli już od samego początku uważa tę konwencję za twór nie bardzo szczęśliwy, i to zarówno pod względem formalnym jak i merytorycznym. W związku z tym Francuskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego (*Association Française du Droit Maritime*) przygotowało projekt gruntownej zmiany tej konwencji, który ma przedstawić na tegorocznym zjeździe prawa międzynarodowego w Hamburgu.

Nie lepiej przedstawia się u nas praktyczna strona studiów handlowego prawa morskiego. Istniejące wykłady sprowadzają ten przedmiot prawie wyłącznie do egzegezy przepisów, zawartych w IV księdze niemieckiego kodeksu handlowego z 1897 roku. Trudno więc wyobrazić sobie, by chętny nawet student mógł zrozumieć cokolwiek np. o konosamentach i czarterach, z tego wszystkiego co mu opowiedzą albo podadzą do przeczytania w książce.

Do zrozumienia tej ważnej w transporcie morskim grupy zagadnień potrzeba poza przedstawieniem ogólnym także i szczegółowych ćwiczeń interpretacyjnych, polegających na wnikliwej analizie różnych dokumentów handlu morskiego, praktykowanych w obrocie żeglugi światowej. Wydało się tu nawet, że morskie prawo transportowe mieści się przede wszystkim w ustaleniach stron, drukowanych według takiego czy innego typu w obrębie poszczególnych czarterów i konosamentów, a później dopiero w dyspozytywnych przepisach kodeksu czy konwencji międzynarodowej.

Piszący te słowa miał możność przekonania się drogą rozmów informacyjnych, że uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni wykazują na ogół większą i pewniejszą





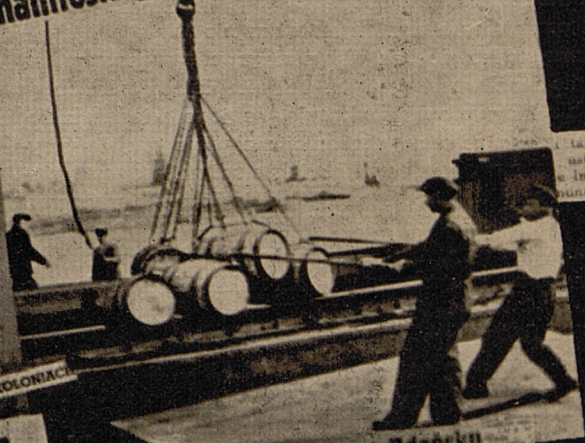
**AKADEMICKI KOLONIALNY**  
INSTRUKTORSKI KURS KOLONIALNY  
GDYNIA

**KURS HANDLU KOLONIALNEGO**

**AKADEMICKI APPEL KOLONIALNY**  
Przez morza po nowe rynki zbytu dla pracy polskiej  
Rola Polonii Amerykańskiej w życiu państwa i narodu

**ZWIĄZEK HANZEATYCKI**  
I JEGO ROLA W STOSUNKU DO POLSKI

**Brak nam kolonii**  
**Wzmocnijmy polskie wladztwo morskie**  
**Zywiotowa manifestacja mlodziży akademickiej**



**GDANŃSK a POLSKA**  
Stanisław Zaleski  
Zygmunt Dreszer  
Henryk Strassburger

**Młodzież słucha prawdy o Gdańsku**



**DNI KOLONIALNE**

**Konkursy kolonialne**

znajomość handlowego prawa morskiego, niż studujący ten przedmiot słuchacze Uniwersytetu J. P. w Warszawie.

Podziw bierze, jak młody stosunkowo chłopiec opowiada ze znanstwem o rozmaitych nuanse'ach, właściwych dla takiego czy innego typu czarteru albo konosamentu.

W tym względzie wiadomości studenta prawa tak daleko nie sięgają, jeśli w ogóle o wiadomościach tych można coś powiedzieć. Nie każdy przecież studujący prawnik - marynista z Warszawy będzie wiedział, że przyjęto zaczynać praktykowane u nas czartery od słów: „It is this Day mutually agreed between...”. Albo, że konosament może być typu „shipped” lub typu „received”, bez względu na to czy jest to konosament zwykły, czy bezpośredni (through bill of lading).

Praktyk - marynarz ze szkoły morskiej nazwie takie wiadomości łatwą, dodając od siebie, że subtelną odmianą konosamentu „received” jest konosament „delivered”, oraz to, że widział czarter amerykański drukowany w archaicznej angielszczyźnie, zaczynający się od słów: „This Charter Party, made and concluded upon in the City of..., the... day of... in the year of our Lord... between etc.”

Przewaga momentu praktycznego nad teoretycznym w dziedzinie nauki o czarterpartii i konosamencie nasuwa przypuszczenie, że do zrozumienia całokształtu handlowego prawa morskiego potrzeba podejścia prawniczego, ekonomicznego i historycznego zarazem.

W jaki więc sposób winien być rozwiązany u nas problem studiów handlowego prawa morskiego?

Jeśli chodzi o kurs uniwersytecki, to zwykły wykład kodeksowych przepisów o handlu morskim nie wiele da użytku. To można stwierdzić bez wszystkiego, nie wchodząc też w rozważanie możliwości samych uniwersytetów polskich.

Pozłom studenta prawa wykazuje, że jego wiedza historyczna wyniesiona ze szkoły średniej nie wiele mu się przyda w zastosowaniu do jakiegokolwiek studium prawniczego, a w szczególności do „obciążonego” historią studium prawa morskiego.

Tak zwane też obycie komercjalistyczne nie bardzo daje się zaobserwować w społeczeństwie polskim. Nie wielu wie

— przeciętnie oceniając — jakie są np. powody istnienia wekslu ciągnionego. Ci zaś co wiedzą, nie bardzo zdają sobie z tego sprawę. Nuży ich to po prostu, czemu właściwie nie należy się dziwić.

Przy prawie morskim można co prawda mówić o „powabie” studiowanego przedmiotu. Niewątpliwie powab ten istnieje, jednak i on słabnie przy pierwszej napotkanej trudności.

Powyższe fakty skłaniają nas do wyciągnięcia wniosku, że po stronie studującego handlowe prawo morskie winno występować szczególne zainteresowanie przedmiotem, zamiłowanie, a nadto ogólne przygotowanie historyczne, językowe i ekonomiczne.

Ze strony zaś samych wykładów winno się oczekiwać jak najgłębszego i jak najszerszego ujęcia przedmiotu.

Wydaje nam się, że można to osiągnąć tylko przez zorganizowanie odpowiedniego instytutu Prawa Morskiego przy wydziale prawnym jednego z uniwersytetów polskich. Najodpowiedniejszym do tego byłby oczywiście Uniwersytet J. P. w Warszawie.

Program proponowanego Instytutu mógłby w dwuletnim co najmniej kursie obejmować studium handlowego prawa morskiego wraz z seminarium względnie z ćwiczeniami z tego przedmiotu. Poza handlowym prawem morskim Instytut obejmowałby odrębne wykłady morskiego prawa administracyjnego, morskiego publicznego prawa międzynarodowego oraz polityki handlu i komunikacji morskiej. Nadto konieczne byłyby wykłady dziejów prawa morskiego.

Trudno się łudzić, że pełna organizacja Instytutu Prawa morskiego jest rzeczą łatwą i możliwą do natychmiastowego przeprowadzenia. Na to trzeba czasu i pieniędzy. Jednakże trudno też wątpić w potrzebę istnienia tego Instytutu. W jego realizacji zainteresowana jest nie tylko chętna do studiów młodzież, ale także sfery gospodarcze, niektóre działy administracji państwowej oraz ci wszyscy, którzy przyjęli na siebie zaszczyt i obowiązek szerzenia kultury morskiej wśród społeczeństwa polskiego. — W dobrą zaś wolę władz akademickich nie przestajemy wierzyć nawet przez chwilę.

JERZY FALENCIAK

## Kapitan

Eksploatacja morskich statków handlowych od dawna już kształtowała się zazwyczaj w ten sposób, że armator nie mogąc lub nie chcąc prowadzić swego statku osobiście — bo np. miał ich więcej niż jeden — ustanawiał na nim kapitana, aby ten dokonywał przedsięwzięć żeglugi zarobkowej. Był więc kapitan przełożonym morskiego statku handlowego jako pewnej całości, w znaczeniu przedsiębiorstwa zorganizowanego według woli armatora. W skład tego przedsiębiorstwa wchodził sam statek jako urządzenie przeznaczone do przewożenia osób i rzeczy, oraz personel żeglarski i gospodarczy.

Ponad kapitana nie było ważniejszej osoby na statku. Rzymianie mówili, że kapitanowi jest zlecona piecza nad całym statkiem („totius navis cura mandata est”). Podróżujący morzem Francuzi widzieli znów w nim jedynego władcę po Bogu („seul maître après Dieu”), co było w części zasadą, w części grą słów a także przyjazną wobec kapitana żartobliwością. Niemcy wreszcie — jak to Niemcy — traktowali go jako „die wichtigste Respektsperson an Bord”.

Nazwa „kapitan” powstała niewątpliwie w wojskowości i początkowo oznaczała wodza czy dowódcę. Stamtąd zosta-

ła wzięta dla „wodza” statku średniowiecznego, który, ze względu na ówczesne wyprawy handlowe i odkrywcze, był statkiem i handlowym i wojennym na raz. — Zawód marynarza mocno wiązał się wtedy z zawodem żołnierza. Nie należy jednak myśleć, że żołnierz tego rodzaju, to charakterystyczny dla Średniowiecza i czasów nieco późniejszych typ żołnierza - rycerza. Tu chodzi prędzej o człowieka uzbrojonego w celach zarobkowych, który handlował i rabował na przemiany.

W obecnych czasach kapitan zawsze jest nautycznym i gospodarczym kierownikiem statku handlowego. Jest marynarzem — najstarszym w załodze — i urzędnikiem, reprezentującym interesy armatora. Przewagą tego kierownictwa leży jednak raczej po stronie zadań żeglarskich. Większość bowiem swych spraw załatwia sam armator, bądź jego specjalni agenci, czy też tak zwani maklerzy. Skoro więc mówi się dziś o kapitanie statku — wszystko jedno jakby go się nazwało, np. komendantem statku — wtedy ma się na uwadze przede wszystkim osobę dowodzącą podległymi jej marynarzami. Gospodarczej roli kapitana nie przypisuje się wielkiego znaczenia. — Pogląd ten, co prawda laicki, jest

poglądem powszechnym. Można mu o tyle przyznać słuszość, że armator na ogół sam wszystko obmyśla a kapitan jest wykonawcą jego zamierzeń i nie ma potrzeby spekulowania.

Inaczej było w stosunkach dawniejszych. — Zaczniemy od czasów rzymskich.

Kapitan rzymskiego statku handlowego (*magister navis*), mógł się absolutnie nie znać na żeglarstwie. Musiał tylko być znawcą koniunktur przewozowych lub przemysłnym handlarzem. — Sztuka nawigacyjna Starożytności polegała na obeznaniu się z określonymi okolicami. To było kwestią długiej praktyki. Obserwowanie słońca, księżyca, pewnych gwiazd (np. Gwiazda Północna — *Polaris*) i konstelacji gwiazdnych (np. Wielki Wóz — *Ursa Maior*) starczało za ledwie do ogólnego zorientowania pozycji statku. Dlatego też najbardziej znane szlaki żeglugowe ciągnęły się wzdłuż wybrzeży morskich. — Opisywano więc w formie przewodników żeglarskich (*periplus*) różne wybrzeża morskie, z których zachował się w całości do naszych czasów przewodnik po Morzu Czerwonym. — Sporządzaniem podobnych przewodników zajmuje się dziś umiejętność zwana locją.

Gdy przeto zdarzyło się, że „*magister navis*” nie znał się na żeglarstwie, wtedy powoływał na statek kierownika nautycznego („*gubernator navis*”). „*Gubernator*” zarządzał manewrowaniem statku i spełniał obowiązki sternika. O ile

zezwalaly okoliczności żeglugi, to mógł się wyręczać w sterowaniu zwykłymi a zdolniejszymi marynarzami. Stąd też jego podobieństwo do t. zw. pilota, który w dzisiejszej komunikacji morskiej przeprowadza statki przez przejścia portów oraz trudniejsze kanały i cieśniny. Rzymski „*gubernator*”, tak jak obecny pilot, wykonywał zadania sternika w sposób samodzielny. — Władza „*gubernatora*” była częściowa, dotyczyła steru wiosł i żagli oraz wywodziła się z ogólnej władzy kapitana - *magistra* („*cura totius navis*”).

Pomocnikiem „*gubernatora*” był „*proreta*”. Stał on na przedzie statku (*prora*) i wskazywał sterującemu kierunek drogi na podstawie zaobserwowanych obiektów, wyłaniających się przed nim lub obok niego. Wydaje się, że funkcje „*prorety*” były stałe, gdyż polegały na doświadczeniu.

Najniższy szczebel w tej organizacji zajmowali zwykli marynarze (*remiges, mesonautae*).

Używając określeń dzisiejszych można w ten sposób sklasyfikować żeglarską służbę rzymskiego statku handlowego. — Główna komenda, inicjatywa, spoczywała w ręku „*magistra*”. „*Gubernator*” wraz z „*proretą*” stanowili oficerów statku. Reszta zaś, to pracownicy prości, zatrudnieni przy wiosłach i żaglach. Wynika stąd dalej, że „*magistra*” wypadłoby nazwać kapitanem, „*gubernatora*” pierwszym oficerem, „*proretę*” — drugim.



Żaglowiec brytyjski

Powyższe uwagi dowodzą, że „gubernator”, chociaż podległy „magistrowi”, był funkcjonariuszem o dość dużej samodzielności. Najlepszym przykładem tej samodzielności będzie opis różnych przejęć Pawła Apostoła, więzionego i potem odesłanego wraz z innymi więźniami do Rzymu. — Paweł Apostoła, jako doświadczony podróżny, odradzał eskortującemu go setnikowi dalszą podróż: „A gdy czas niemały wyszedł, i już było niebezpieczne żeglowanie, przeto, iż już był i post przeminął, napominał je Paweł, mówiąc do nich: Mężowie! widzę ja, iż z ukrzywdzeniem i z wielką szkodą nie tylko towarów i okrętu, ale też i dusz naszych będzie to żeglowanie. Jednak setnik więcej ufał sprawcy (tj. „magistrowi”) okrętu i sternikowi (tj. „gubernatorowi”), niż temu co Paweł mówił.” (Dz. Apost. 27. 1, 9—10 27. 2, 11). Potem okazało się — nawiasem mówiąc — że nie „sprawca okrętu” i nie „sternik”, a właśnie św. Paweł miał rację.

W ciągu całego średniowiecza tak się na ogół układały stosunki żeglugi handlowej, że przeważnie nie odróżniano kapitana od armatora. Glossatorzy, komentatorzy a za nimi i wcześniejsi pandektyści, określali i kapitana i armatora mianem „nauta”, wychodząc widąc z założenia, że obydwie te właściwości zbiegają się w jednej i tej samej osobie („nauta est, qui navigationi praest”). —

Nie od rzeczy będzie wspomnieć przy tym, że istniejący anonimowy przekład Instytucji Justyniana, dokonany w XIII w. na język francuski (w naczeczu pikardyjskim). Z przekładu tego wynika niezawodnie, że tłumacz znał w swym języku jeden tylko wyraz dla przełożenia łacińskiego „exercitor” (armator) i „magister” (kapitan). Wyraz ten — to „maistre”, który wg wyobrażenia dzisiejszego może odnosić się raczej do kierownika statku (maître), aniżeli do samego armatora:

#### Inst. Just. 4. 7. 2:

##### Tekst oryginalny:

Eadem ratione praetor duas alias in solidum actiones pollicetur, quarum altera exercitoria, altera institoria appellatur. exercitoria tunc locum habet, cum quis servum suum magistrum navis praeposuerit et quid cum eo eius rei gratia cui praepositus erit contractum fuerit, ideo autem exercitoria vocatur, quia exercitor appellatur is, ad quem cottidianus navis quaestus pertinet.

##### Przekład starofrancuski:

Par cele meismez raison, promet li prevoz deuz autres actions, por toute la cause, de coi l'une est apelee action de maistrise et l'autre actions de marchandise. Actionz de maistrise a lieu quant aucuns a fet son sers maistre d'une nef et aucuns marchiés est fait o lui por-lagrance de la chose de quoi il estolt fais maistrez et porce est apelee de maistrise, quar cil est apelés maistrez a qui li conques que la nes fait chascun jour appartient.

Tekst powyższy dowodzi, że ówczesny pikardyjski „maistre” to zupełnie to samo, co glossatorski i komentatorski „nauta”.

Do wyraźnego rozróżnienia między osobą kapitana i osobą armatora przychodzi znów w czasach nowożytnych, późnośredniowiecznych. Przyczyny tego rozróżnienia należy szukać w udoskonaleniu komunikacji morskiej, w odkryciach geograficznych i we wzroście gospodarki kapitalistycznej. Armator przestaje być awanturnikiem, stając się finansistą i kupcem na wielką skalę. W dokonywaniu przedsięwzięć żeglugi zarobkowej wyręcza się już kapitanem. — W ten sposób kapitan występuje nie tylko jako techniczny kierownik wyprawy, ale także jako organ armatora trwale dlań działający:

Trudno jednak było wówczas znaleźć kapitana, któryby łączył w sobie cechy doświadczonego marynarza z uczciwością zaufanego pomocnika handlowego. Armator tego czasu, organizując wyprawę delakomorską zawsze mógł po swym kapitanie — jak i po całej swej załodze — spodziewać się wszystkiego najgorszego. Dla przykładu wystarczy tu podać, że praktyka prawnicza przez wieki całe próbowała naciągnąć interpretację zasady Ulplana z Dig. 14, 1, 1, 2 w tym kierunku, że armator nie jest odpowiedzialny za szkody po-

wstałe wskutek dorywczego uprawiania piractwa przez kapitana jego statku handlowego.

Wyjście z sytuacji znalezione dopiero w ograniczeniu odpowiedzialności armatora, powstałej z tytułu kontraktualnej i deliktualnej działalności jego kapitana. Za miarę tego ograniczenia przyjęto wartość eksploatowanego statku wraz z załobionym przewoźnym.

Stąd też zrodziła się koncepcja „majątku morskiego” i „majątku lądowego” armatora.

Pożytek tego podziału jest w ostatnich czasach nader wątpliwy. Podział bowiem majątku armatora na majątek morski i lądowy był uzasadniony dawniej, a przy dzisiejszej eksploatacji statków handlowych może mieć znaczenie co najwyżej teoretyczne. W stosunkach polskich np. gdzie „armator” występuje bez wyjątku w postaci spółek kapitału,

#### Omówienie do n-ru majowego „Szkwału”.

W artykule pt. „Na marginesie memoriału” str. 3: kolumna 3, wiersz 17 i 16 od dołu. winno być, „...prof. Józefa Sulkowskiego z Poznania...”, a nie jak mylnie wydrukowano „...prof. Józefa Sujkowskiego z Poznania...”.

w ogóle nie można mówić o jego majątku lądowym i morskim w tradycyjnym pojęciu.

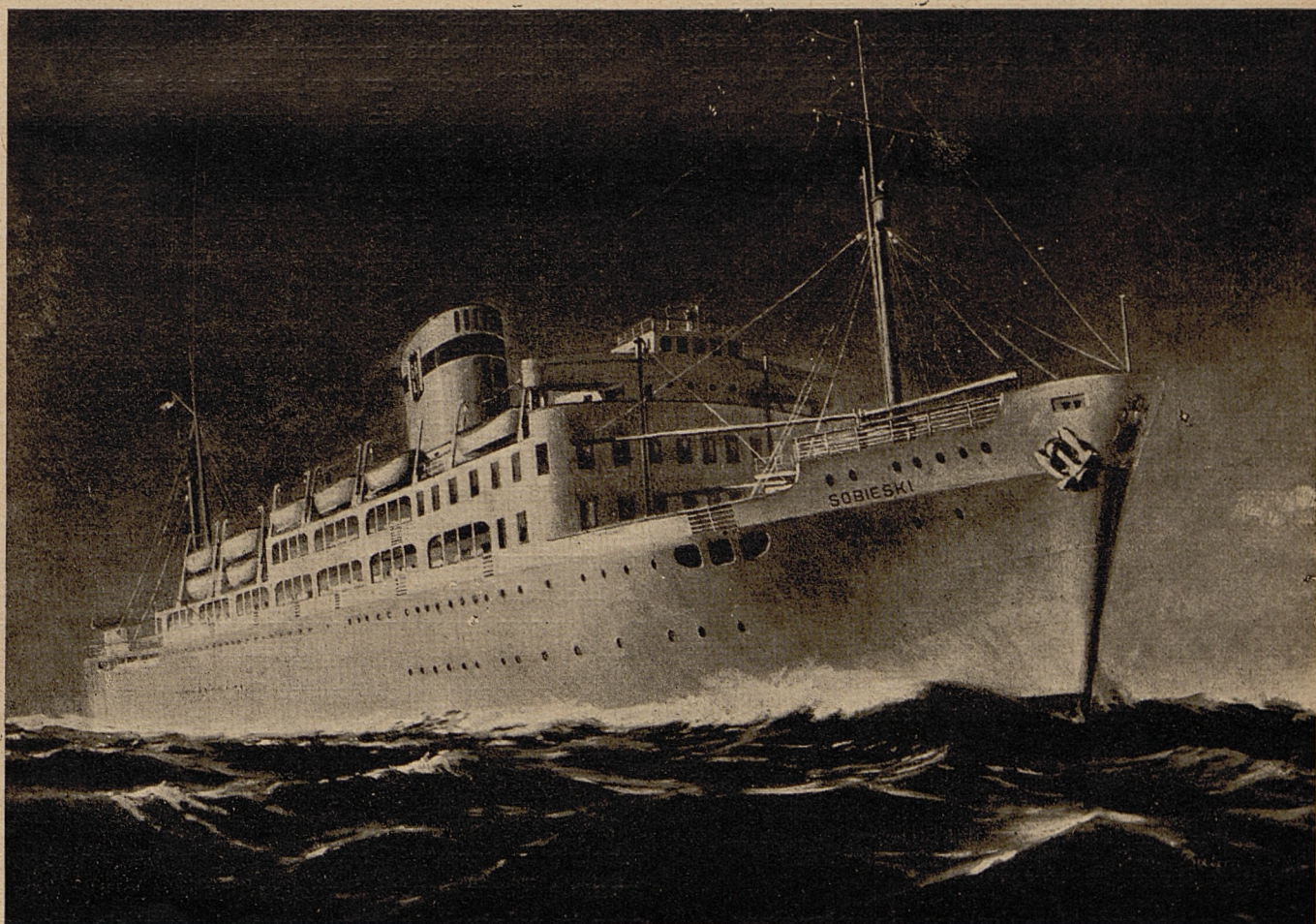
Pamiętać jeszcze przy tym należy, że starodawna „fortune de mer” to nie zespół statków eksploatowanych przez jednego armatora, a tylko statek poszczególny. W ten właśnie sposób zrodziło się tradycyjne pojęcie pozornej podmiotowości statku, istniejącej obok podmiotowości samego armatora. Owa „pseudopodmiotowość” statku uzasadniała się ongiś okolicznością, że statek handlowy sam sobie był podstawą przedsiębiorstwa armatora. Główna jego wartość leżała bowiem nie w samym urządzeniu technicznym, a przede wszystkim w wiezionych na odprzedaż towarów i w zarobionych pieniądzach. Odpłatny zaś przewóz osób i rzeczy prawie do połowy XVIII w. w ogóle nie był interesem.

Dzisiejszy statek handlowy jest zaledwie „instrumentem” przedsiębiorstwa armatora, lubo - że instrumentem bardzo cennym. Na tym zasadniczym stanowisku stanęło prawo francuskie i angielskie.

Przy obecnym rozwoju środków porozumiewania się na odległość nie można tłumaczyć dystynkcji majątku „morskiego” i „lądowego” armatora oraz związanego z nią ograniczenia odpowiedzialności armatora w miarę wartości statku i zarobionego przewoźnego — szczególnieścią ryzyka armatora jako przedsiębiorcy. Ryzyko to nie jest dziś tak szczególne, jak było w epoce Wielkich Okryć. „Kruchość” statku też nie może tu uchodzić za argument do niepokonania.

Armator nowoczesny nie ma takich obiekcyj względem kapitana, jakie niegdyś miewali armatorzy spod wielkich długości i szerokości geograficznych kuli ziemskiej.

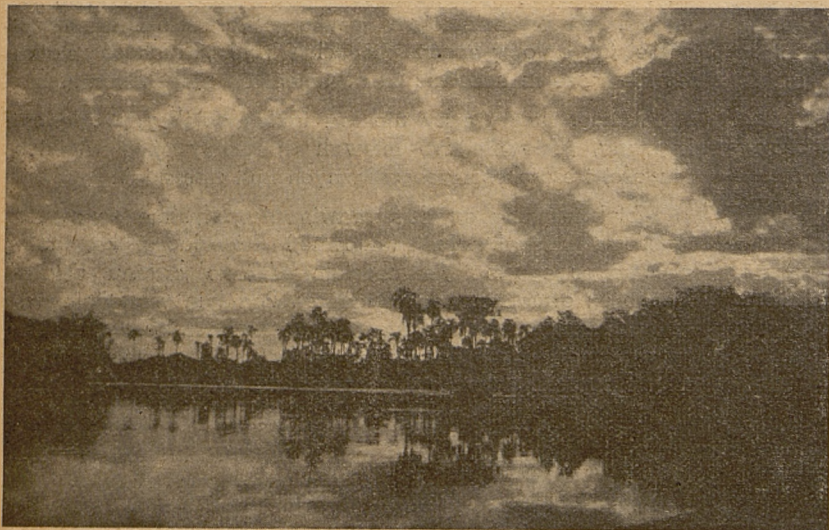
Obiekcje takie są dziś prawie niespotykane zwłaszcza w sferze kontraktualnej (umownej) działalności kapitana, a to wobec jego małej samodzielności, jako „organu” działającego za armatora i dla armatora. Pod tym względem dzisiejszy kapitan — podobnie jak np. ambasador w polityce zagranicznej — nie da się nawet w części przyrównać do swych poprzedników choćby sprzed stu lat.



J. Baluk: m/s „Sobieski”

fol. W. Kaczkowski

## Madagaskar — czerwona wyspa



Sądzę, że powódz artykułów na tematy kolonialne, pojawiających się ostatnio na łamach całej prasy polskiej, należy oddać znaczenie przywiązywane przez Polskę do zagadnień kolonii oraz własnych terenów emigracyjnych dla nadmiaru ludności przeważnie rolniczej. Nie będę przeto powtarzał rzeczy już powszechnie znanych oraz komunałów profesjonalnych „morzaków” nadmienając jedynie, iż obecna sytuacja, której jesteśmy świadkami sugeruje, iż niesprawiedliwość wyrządzana całemu szeregowi wielkich narodów przy podziale bogactw ziemskich jest zbyt wielka i zbyt bijąca w oczy, a paradoksalność sytuacji zbyt rażąca, aby problem ten wreszcie nie został w jakikolwiek sposób rozwiązany, co w pewnej mierze usunęłoby niewątpliwie ogniska ciągłych starć i konfliktów między mocarstwami, powstających przeważnie z tej racji.

Ostatnio również poświęcono w prasie sporo uwagi kontynentowi afrykańskiemu jako naturalnemu zapleczu Europy oraz coraz to częściej omawia się możliwości jego kolonizacji pojętej jak najszerzej i eksploatację wielu niewyzyskanych jeszcze bogactw naturalnych.

Wśród całego szeregu wniosków dotyczących tej kolonizacji pojawił się również i wniosek co do kolonizacji Madagaskaru — wyspy o istotnie wielkich możliwościach i bezsprzecznie wielkiej przyszłości. Dotychczas jednak większość autorów, pomimo najlepszych chęci, podchodziło do tego zagadnienia z nadmiarem szkodliwego optymizmu, sentymentów i wzruszeniowych kompleksów — rzeczy zupełnie nie na miejscu jeśli idzie o tak doniosły problem, jakim jest niewątpliwie problem emigracyjny.

Popełnia się przy tym błąd zasadniczy, polegający na tym, że pojęcie imigracji do kolonii naszego nadmiaru ludności łączy się z problemem żydowskim, na-

dając całości tło polityczne, co wywołuje znów ostre i gwałtowne protesty ze strony państw i społeczeństw bezpośrednio zainteresowanych tą sprawą. Nikt bowiem nie jest skłonny do dobrowolnego uszczuplenia swego stanu posiadania, chociażby działało się to w imię dobra ogólnego.

Jeżeli chodzi zaś o Madagaskar, to pożądanym jest tam element rdzennie rolniczy, któryby zajął się uprawą ziemi, co wobec specyficznych warunków lokalnych może być podjęte jedynie przez ludzi, dla których zajęcie to jest zajęciem powszednim, którzy zrosli się z nim od wieków. Takim elementem jest niewątpliwie chłop polski, wytrwały, uparty, niesłuchanie pracowity, lojalny i spokojny, a przede wszystkim nie ulegający asymilacji. Element żydowski natomiast nie posiadający obecnie nawet w znikomej części tych wysokich walorów bez należytego przygotowania stanowiłby w danej chwili raczej ciężar dla tamtejszych władz.

Również lansowane rozmiary tej kolonizacji nie odpowiadają zupełnie madagaskarskiej rzeczywistości; liczba 30.000 żydów czy aryjczyków jest zbyt wygórowana i dla takiej ilości ludzi narazie nie ma zupełnie miejsca na Madagaskarze.

W tym właśnie miejscu zajmiemy się na podstawie realnych obliczeń z ołówkiem w ręku oceną tej rzeczywistości i odpowiednim przystosowaniem do tej możliwości kolonizacji tej wyspy.

Otóż Madagaskar jest bezsprzecznie wyspą dużą, bo liczącą 585.530 km<sup>2</sup> i 3.500.000 mieszkańców. Jest więc półtora raza większy od Polski, a ludności ma dziesięć razy mniej. Jeśli jednak chodzi o jego glebę, to jest ona bardzo marna, bowiem 9/10 jego powierzchni pokryte jest laterytem t.j., różowym piaskiem ze zmielonych skał na drodze wiekowych procesów oddziaływania deszczów tropikalnych. Tak więc ziemi urodzajnej na Madagaskarze jest tylko 10% całej jego powierzchni, co w przeliczeniu na hektary stanowi 6.000.000. Z tej ilości 1/4 znajduje się pod uprawą, co znowu wyraża się 1/40 powierzchni całkowitej. Z uprawy tej części ziemi żyje z górą 3 1/2 milion. ludności. Eksport produktów kolonialnych w r. 1935 wyniósł 200 milion. fr. Cyfry te mówią same za siebie. Reszta to lateryt, ziemia pozbawiona wszelkich składników rodnych, nie nadająca się zupełnie do uprawy. Oczywiście, że i na tej glebie spotyka się nieraz bardzo bujną roślinność, lecz zawdzięczać to należy li tylko nieznacznej warstwie żyznego gruntu, maskującego lateryt, który jednak z chwilą wyplenienia tej roślinności zostaje zmyty przez deszcz.

Przeważna część uprawnej ziemi (350.000 ha) leży na wschodnim wybrzeżu wyspy, gdzie znajduje również największe skupiska ludności tubylczej zajmującej się przeważnie uprawą ryżu i manioki — produktów konsumowanych przez tubylców. Następnie 300.000 ha ziemi uprawnej znajduje się na wyżynie środkowej i reszta w północno - zachodniej części wyspy.

Wszystkie te obszary zostały już dawno kompletnie zajęte. Pozostały jeszcze olbrzymie bagna (40.000 do 50.000 ha), lecz osuszenie ich wymagać będzie wielkiego nakładu kapitału i wielkich robót melioracyjnych. W danej chwili nie wchodzi więc one zupełnie pod uwagę.

Wprawdzie w południowo - zachodniej części wyspy — na wybrzeżu — są olbrzymie obszary urodzajnej ziemi zupełnie nie zajęte, jednak narazie dla białej kolonizacji kraj ten jest zupełnie niepodatny ze względu na bardzo gorący klimat, brak deszczów, materiału roboczego itd. Kraj to o niewątpliwie wielkiej przyszłości, lecz przed oddaniem go kolonistom wymagać będzie wykonania wielkich i kosztownych systemów irygacyjnych, co pociągnie ze sobą olbrzymie koszty. Znowu potrzebny tu kapitał sfer finansowych, którego w danej chwili brak na tego rodzaju cele.

Jednak jeżeli i te trudności zostaną przezwyciężone, to do pracy koniecznym będzie użycie elementu tubylczego, gdyż dla białego praca w tak gorącym klimacie byłaby zabójstwem. Tu znowu powstaje trudność pierwszorzędnej wagi, polegająca na tym, że tubylcy (Malgasze) nie chcą się mnożyć już od lat kilku. Bez pomocy tego elementu nie można w ogóle marzyć o białej kolonizacji tej części kraju.

Pozostał wreszcie krąg wyżynowy Aukerina, położony 1000 metrów ponad poziomem morza w kształcie niecki, o glebie bogatej, klimacie podobnym do parańskiego, a nawet łagodniejszym, niezbyt gorącym słońcu, dogodnych opadach atmosferycznych, gdzie najwyższego gatunku kawy — arabiki doskonale się udaje, co niewątpliwie w przyszłości przynieść może kolonistom znaczne bogactwo. Z roślin europejskich można uprawiać ziemniaki, kapustę, marchew, bób, szpa-

ragi, kalafiory, pomidory, truskawki itp., co znowu razem z mięsem bydła znajdującego się tam w obfitości dostarczy kolonistom strawy codziennej.

Tu jednak też nie obejdzie się bez przeprowadzenia całego szeregu robót amelioracyjnych, gdyż w porze deszczowej prawie cała dolina aukeriny staje pod wodą, pomijając już plagę krokodyli.

Na tej właśnie wyżynie znajdują się trzy, niewielkie zresztą, kompleksy ziem aluwialnych. Na południe dolina rzeki Ihosy, we wschodnim centrum dolina jeziora Alaotsa, a na północy Bealanana. Dwie pierwsze nie nadają się do kolonizacji europejskiej gdyż, po bardzo dużych wkładach doliny zdadne będą do uprawy ryżu. Ryż to niezwalczone siedlisko malarii i zupełna nieopłacalność dla białego osadnika, wskutek konkurencji krajowców. Pozostaje więc Bealanana.

Lecz ileż ostatecznie jest żyznej ziemi zdadnej do przyszłej kolonizacji?

Miarodajną odpowiedzią na to pytanie jest raport z sierpnia 1937 r. geometry Tricard'a, który w owym czasie czynił tam pomiary. Oto odpowiedź: po odliczeniu pewnych rezerw dla ludności tubylczej pozostaje we wszystkich pięciu basenach aluwialnych okręgu Bealanana, a zatem także łącznie z Aukerimą ziemi państwowej wolnej do kolonizacji niezupełne 29.000 ha. Do tego dochodzi około 15.000 ha ziem aluwialnych z prywatnej koncesji Hindusa Hassanal'yego, czyli razem w okręgu Bealanana jest możliwych do kolonizacji

**44.000 ha**

W tej liczbie streszczają się wszystkie możliwości europejskiej kolonizacji Madagaskaru. Liczba ta jednakże zawiera w sobie niewysuszone jeszcze błota, które mimo drenażu zalewane będą corocznie wodą w czasie deszczu.

Po odliczeniu tej ilości pozostaje nieco ponad

**30.000 ha.**

Tak więc jeżeli będziemy brali pod uwagę gospodarstwa 20 — 25 ha, to w tej chwili na Madagaskarze umieścić będzie można 1000 do 1500 rodzin kolonistów. Tak przedstawia się rzeczywistość i na więcej na razie nie ma miejsca.

INŻ. FRANCISZEK CHRZANOWSKI

## Stacje morskie

Historia powstania i rozwoju biologicznych stacji morskich jest zarazem dziejami tworzenia się nauki zwanej oceanologią (to jest nauki o morzu obejmującej zakres badań fizyko - chemicznych - hydrografię i biologicznych — hydrobiologię). Jej początek datuje się od 1859 roku to jest czasu ukazania się pracy Darwina „O powstaniu gatunków”. To wiekopomne dzieło odświeżenia nauce wiele nowych horyzontów i wytyczając jej nowe drogi, stało się pobudką usilnych anatomo -

embriologicznych badań, szukających potwierdzenia bądź zaprzeczenia głoszonej w nim teorii „ewolucji gatunków”.

Morze przez swe ogromne bogactwo zamieszkanych organizmów przedstawiało dla powyższych celów o wiele większy w porównaniu z lądem i bardziej różnorodniejszy materiał, — ale pozyskiwanie jego okazało się ogromnie trudne. Te okoliczności były przyczyną organizowania morskich a później i słodkowodnych zo-

ologicznych i biologicznych stacji. Hydrobiologiczne stacje są to więcej lub mniej obszerne budynki, położone na brzegu morza bądź słodkowodnych basenów, posiadające doświadczony naukowy i techniczny personel, przyrządy do badań i zbierania wodnych organizmów (łódki, statki), laboratoryjne a często i publiczne akwaria, własną bibliotekę, wreszcie mieszkalne pomieszczenia dla personelu jak również przyjezdnych uczonych i studentów. Niektóre organizowane są nawet jako ruchome, w postaci barek lub przenośnych domów.

Szybki rozwój nauk biologicznych, zmusza stacje do ciągłego poszerzania zakresu badań, do pogłębiania i wysubtelniania ich metod zarówno od strony naukowej jak technicznej. O ile początkowo ograniczały się do ustalania składu gatunkowego organizmów zamieszkujących dany zbiornik, o tyle później poszukuje się już praw rządzących ich rozsiadaniem, zdąża się do poznania przyczyn powodujących takie a nie inne ukształtowanie całych zespołów biologicznych. Te badania wzajemnego stosunku do siebie organizmów roślinnych i zwierzęcych i ich zależności od środowiska (stanowiące przedmiot ekologii), zmuszają z kolei naukowców do dokładnego zapoznania się z właściwościami fizykochemicznymi wody i dna zbiorników, do prowadzenia badań geologicznych i geograficznych jakże niezbędnych do zrozumienia pochodzenia i budowy danego wodnego zbiornika. Toteż dzisiaj hydrobiologia została wzniesiona na wyżyny nauk syntetycznych i wymaga już nieodzownej współpracy szeregu specjalistów; obok zoologa i botanika zasięgnąć musi hydrograf i chemik, a nawet geolog i bakteriolog.

Ze względu na swoje zadania dadzą się hydrobiologiczne stacje podzielić według kilku typów. Jedne

pracują w zasadzie wyłącznie nad zagadnieniami anatomicznych, histologii, embriologii i fizjologii organizmów wodnych. Drugie oprócz powyższego prowadzą jeszcze prace hydrobiologiczne o bardziej specjalnym charakterze, a często mają na uwadze i pedagogiczne cele. Trzecie będą utworzone głównie w interesach rybnej gospodarki i rybołówstwa.

Omawiając pierwszy ze wspomnianych typów stacji morskich pozwolę sobie trochę dłużej zatrzymać uwagę czytelników na stacji w Neapolu. Założona przez Dohra w roku 1872 (wogóle powstawanie stacji morskich datuje się od 70-tych lat minionego stulecia czyli czasu, kiedy zaczęła pracować Komisja do naukowego badania niemieckich mórz), została po wojnie światowej upaństwowiona i obecnie należy do jednej z najlepiej zorganizowanych i najbardziej wyposażonych ze wszystkich istniejących stacji w Europie. Pracując w dwóch kierunkach naukowych — zoologiczno - botanicznym i fizjologiczno - chemicznym, jest w stanie stworzyć doskonałe warunki pracy 48 specjalistom. Powyższe miejsca są płatne (za jedno opłaca się 10.000 lirów rocznie) i rozdzielone według państw: z których Włochy zajmują 15 miejsc, Niemcy 14, Ameryka i Rosja po 4, Anglia 3 i cały szereg państw jak Polska, Holandia, Węgry itp. po jednym. Każdy z zakwalifikowanych badaczy otrzymuje osobną pracownię, akwaria z bieżącą wodą słodką i morską, komplet przyrządów badawczych (oprócz przyrządów optycznych) i odczynników. Biblioteka tej stacji zawierająca 34.000 tomów jest bezwątpienia największa i stanowi pełny zbiór prac zoologicznych i hydrobiologicznych. Piękne publiczne akwaria i muzeum uzupełniane ciągle nowymi eksponatami odśladają oczom widza tajemnice głębin morza Śródziemnego. Dwa większe statki i cały szereg łodzi dopełniają jej ekwipunku. Dojrzały owoc badań publikuje się w trzech wydawanych przez nią czasopismach: jak „Fauna e Flora del Golfo di Napoli”, *Pubblicazioni della Stazione Zoologica di Napoli*, „*Ricerche di Fisiologia e di Chimica Biologica*” W celu nawiązania bliższych kontaktów i współzycia naukowego wszystkich badaczy, urządzana jest codziennie „wspólna herbatka”. Przysłuchując się wtedy ich rozmowom i dyskusjom prowadzonym w różnych językach, ma się dopiero wrażenie, jak bardzo międzynarodowe jest to całe towarzystwo.

Liczne stacje rozsiane na terenie Rosji należą raczej do drugiego typu, ponieważ stwarzają warunki pracy nie tylko specjalistom ale i studentom.



Stacja biologiczna w Lunz





*Przeprowadzanie badań*

Pierwsza z nich została założona przez drugi zjazd rosyjskich badaczy przyrody w 1871 roku w Sewastopolu. Tuż za nią powstaje szereg innych, jak w Murmanii, Océ (Instytut im. Gorkyego), w Zwenigoradzie itp.

Trzecie i ostatnie typy wyróżnionych stacji morskich — ichtiobiologiczne laboratoria kierujące całokształtem gospodarki rybnej — grają największą rolę na gruncie amerykańskim. Są to wchodzące w skład Bureau of fisheries stacje w Woods, Hole, Mase, bądź pierwsza z nich założona przez Agasica w 1876 roku w Newport. Mają jednak zastosowanie i w państwach europejskich jak np. hydrobiologiczna stacja w Astrachaniu (Rosja) i wiele innych.

Dalsze cytowanie niezwykle już licznych dzisiaj i spotykanych na gruncie niemal każdego państwa morskiego stacji, wybiega poza skromne ramy niniejszego artykułu. W krótkim szkicu chciałem rzucić jedynie kilka uwag dotyczących historii, organizacji, celu i typów stacji. W dalszym ciągu, by pokazać czytelnikom, jak temu potężniejszemu z każdym rokiem ruchowi naukowemu na polu hydrobiologii dotrzymywała kroku nauka polska, zostanie omówiona stacja morska w Helu.

Założona w ciężkich czasach kryzysowych roku 1932 (powstała przez połączenie pracowni do badań morskich w Bydgoszczy oraz Morskiego Laboratorium Rybackiego w Helu), zaczęła swoją działalność w niezwykle trudnych warunkach technicznych. Niewielki 9-cio pokojowy lokal w budynku Morskiego Urzędu Rybackiego stanowił jej podstawowe pracownie, które uzupełniały przerobione do celów akwariowych jego piwnice, nieduży pobliski budynek mieszczący muzealne zbiory faunistyczne i dwu - pokojowe laboratorium Oddziału Rybackiego w analogicznym domu M.U.R. w

Gdyni. Niezbyt zasobna aparatura naukowa do badań hydrograficznych, planktonowych, mikroskopowych i fizyko chemicznych morza, niewielka biblioteka i środki przezoze umożliwiające zdobywanie materiału zarówno z przybrzeżnych jak i odległych obszarów wód Bałtyku (łódź wiosłowa, żaglowa i statek rybacki „Ewa”), dopełniały jej ekwipunku.

A jednak mimo całej swej prymitywności wykazuje się już od początku swego istnienia niezwykle ożywioną i owocną działalność naukową. Liczne i cenne prace z dziedziny biologii ogólnej wykonane w laboratorium helskim, bądź badania ichtologiczno - stosowane (dotyczące wyłącznie ryb użytkowych jak np.: prowadzone ostatnio badania nad szprotami, flondrami, łososiami i śledziami, bądź wyprawy doświadczalne na próbne połowy do Skagerraku lub wody łotewskie w celu zbadania możliwości ich eksploatacji w okresie połowu płastug) będące przedmiotem dociekań jej Oddziału Rybackiego w Gdyni, niezbitnie dowodzą, jak doskonale zdaje sobie sprawę Kierownictwo stacji ze swego posłannictwa i jak sumiennie spełnia jego zadania.

Toteż coraz żywsze budzi zainteresowania w sercu naszych biologów i coraz to więcej badaczy wciąga w orbitę swych wpływów. I dziś śmiało rzec można, stała się Stacja Morska ośrodkiem skupiającym zainteresowania całego polskiego świata przyrodniczego. Co roku przewijając się przez jej szczupłe mury przedstawiciele niemal wszystkich naukowo - biologicznych ośrodków kraju (w roku 1935/36 pracowało 14 osób). Co lato od twarte są jej ciasne pomieszczenia i dla młodych adeptów tej nauki — studentów naszych Uniwersytetów, by drogą urządzanych kursów zoologiczno - biologicznych zaznajomić ich z fauną Bałtyku, jego biologią i całym szeregiem innych naukowo - morskich spraw. Tysiące widzów przesuwają się przed muzealnymi zbiorami faunistycznymi stacji. A setki podobnych preparatów wysyła się do zakładów naukowych zarówno wyższych jak i średnich (wewnątrz kraju, a nawet za granicą), by choć tą drogą dać szerokiemu ogółowi młodzieży, której niedostępne są bezpośrednie obserwacje sinich wód Bałtyku, choć namiastkę „dziwów” jego głębin.

Takie są dzieje tworzenia się i ciągłego kondensowania nauki o życiu organizmów wodnych. Takie są drogi, którymi kroczył zwycięsko twardy i nieugięty umysł badacza, aż przejął we władanie zdawałoby się niedostępne tajniki głębin morskich, podpatrzył „chyttrze” jej prawa i dał mocne zręby nauce hydrobiologii i hydrografii. Na nas młodych, których morze urzekło i gna ku sobie, czeka ich wypełnienie. A daleka jeszcze wiedzie droga do kresu i wiele wysiłków żąda od nas

KAZIMIERZ DWORZAŃSKI

## Idziemy na wodę

Piękny kadłub „Panny Wodnej” spoczywał od kilku miesięcy w hangarze. Podparty ze wszech stron siedział swym ołowianym, okrągłym kilem na paru drewnianych belkach. Pod grubą warstwą kurzu przespał zimę śniąc o nowych i wspominając dawne swe wyprawy morskie. Aż zrobiło się ciepło.

Znikły twarde kry lodowe, zaszumił pierwszy wiosenny wiatr... Zbudził się drewniany jacht, zaskrzypiał wyschniętymi więzaniem i snuł plany. Snuł niecierpliwie. Już czas — myślał — wyjść znowu na niezmierzone głębie i ciężko pracować, zwalczać trudy wraz z małą, ale dzielną i nieustraszoną załogą...

I usłyszał wkrótce rozradowane, znane sobie dobrze głosy. Głosy młodych!... Tych, co to ducha i ciało swoje kształcą w twardej szkole na morzul

Zaraz też treść rozmów swych w czyn obrócili. Z trzaskiem odskoczyły deski schronu, promienie słoneczne w mig wpadły i dzikie harce czyniąc, przyległy pieścizotliwie do poszycia jachtu...

Młodzi porozumieli się każdy już wiedział, jakie ma obowiązki. Narzędzia farby, lakiery były już przygotowane.

„Panna Wodna” oblekała nowy strój, skromny, ale świeży i troskliwie dobrany.

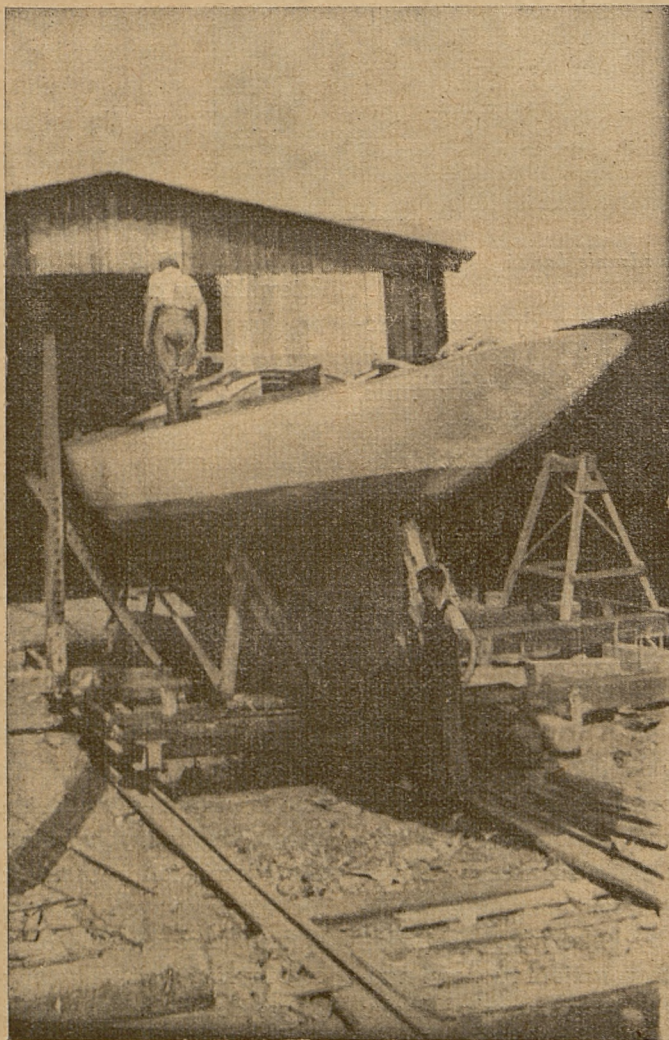
Ta „panna” nie dąsa się! Wie, że jest oczkiem w głowie całego AZM-u Gdańskiego. Na wstyd więc jej nikt nie naraził.

Kazio jest zapalonym seemanem. Całymi dniami siedzi na stoczni i czyści i gładzi, a wciąż coś sobie mruczy pod nosem. Złośliwi mówią, że jest w zмовie z „Panną”. Chcą podobno świat opłynąć.

Sprawiedliwie mówiąc, to wszyscy sprężycie się uwijamy — jedni pracując wewnątrz, czyszczą zenzy, płótczą tanki, skrobią podłogi, inne zaś na zewnątrz baczą na to, żeby nigdzie żadnej plamki nie było, pokład i burty lśniły czystością, a nadbudówki błyszcząły cieniutkim szkliwem lakierowanych mahoni.

I tak mija dzień za dniem. Wciąż się ktoś zmienia w pracowitej grupie, codziennie ktoś inny chce swego wysiłku dla dobra ogółu dołożyć...

Jacht z zadartym w niebo dziobem oczekuje chwili, kiedy zsiądzie z niewygodnych drewnianych kozłów i pogrąży się miedziowanym kadłubem w zieloną, miękką toń Bałtyku. A wtedy będzie rwał się z beczki, trząsł swym oliwowaniem, aż przyjdą młodzi, silni i opaleni, rozepną jego wielkie, białe skrzydła i pokierują nim w bezbrzeżną dal...



Przeza spuszczeniem na wodę

fol. Weydmann

Napotkanym wówczas kolegom będzie dumnie mówił: „Królewski, Piastowy szczerp niosę, szczerp, który do morza przywarł i wyrwać sobie go nie da!”

...A na rufie wtórować mu będzie łopot biało-czerwonego płótna z wyszytym orłem!

Akademicy Gdańscy sezon rozpoczęli!

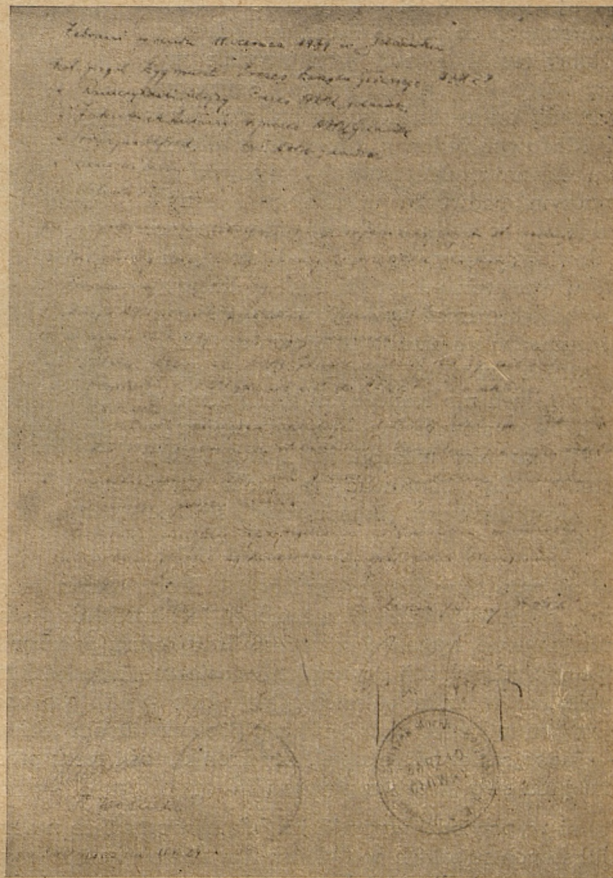


Trudno to wszystko będzie skleić w jedną kronikę, zwłaszcza dzisiaj, kiedy w lekko parnym powietrzu martwe i żywe ciała rozłączają się i paczą jak płyty gramofonowe na stołcu. Tylko oczy zachowały zdolność sklejaną się do... snu, tak przy pisaniu jak i czytaniu... myślicie — kroniki — nie! — skryptów. Zaczęła się ta rozklejona śpiączka nie tyle z kalendarzową porą upałów, co z koncertami dyplomatycznych skowronków, których co celniejsze utwory, przekładane z wielce świergotliwej mowy a — dolfussów na słowiańskie syki, przysłano bezpłatnie (a może jako spłatę towarowych zaległości?) nawet do siedziby A.Z.M.-u; pewnie w dowód uznania ścigaczowej roboty. Dość, że naczytaliśmy się kancleńskich ód na tyle, by poszukać „lebensraum” dla wygodnej drzemki.

Niestety w rodzinnej kamieniczce panował huczek, bo to i Zjazd Toruński się odbywał i bliskich rozstawiali po kątach, a we lwowskim pokoju trzeba było porozmawiać mądrze i rzeczowo o Pomorzu. Musiał ktoś tego posłuchać, musiał wtrącić do pierwszego akademickie trzy grosze, a do drugiego usłużną pomoc w trudnościach technicznej organizacji. Nie obeszło się przy tym bez swarów stłumionych i dąsów na wyrodną choć niemal rodzoną dźwiatwę. Poznańska facjatka, lwowskie sutereny i warszawski przedpokój — sprzykrzyły sobie tupot młodych nóg na schodach jakąś tam niepokojącą a rozbudzającą krzątanie akademików. Więc choć ledwie trzy lata temu ciżże sami na VII zjeździe byli „pro” — teraz stanęli „contra”. Szczęściem skończyło się zgodnie choć chłodnie, a pogoda zjawiła się dopiero po wyjeździe zjazdu

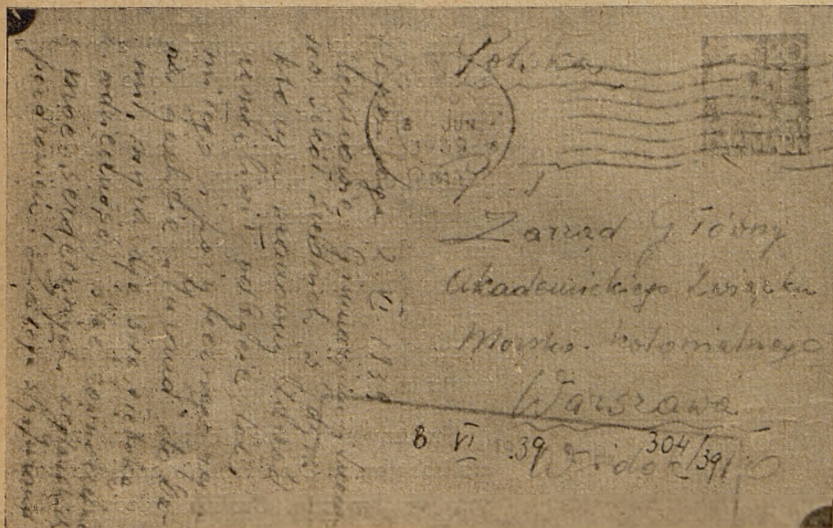
wiczów z Torunia, we wszystkich okręgach Ligi naraził Taki ogólny barometryczny wyż po uzdrawiających przeciągach!

W naszych osobistych apartamentach również przestawiano meble w związku z pierwszymi błyskami słońca na wodach i światłem na poszarzałych przez zimę oknach.



W Warszawie na Wiśle można dostrzec często B.M-kę jedną pod żaglem, drugą pod pomostem, bo fok się gdzieś zapodział i steru zabrakło. Ale już wkrótce się znajdą — obydwie w... Jastarni. „Jurand” przecież już w zejściu zdążył wrócić i w drugi wpłynąć. Znajdzie się i fok i ster i wielu pogubionych członków, co to na zimę biorą urlop, a w lecie — jole i jachty na rejsy. Widziałem już obozowe zgłoszenia wypełnione imieniem, nazwiskiem i niewypełnianymi obietnicami. Jeszcze tylko kilka egzaminów i uciążliwych formalności... a po tym „chłopcy a hoj” — Jastarnia w żagle upięta! Zresztą nie tylko młodszych ciągnie ku morzu, które dzisiaj stroi się chętniej w armaty niż w białość żagli i strzelistów masztów. Podobno przynaglenni seniorzy już nawet ułożony statut na czyisty papier przepisali, aby się tylko uprawomocnić i spotkać na kei w faszowanych drelichach. Cóż kiedy Zarząd Główny ziewa na urlopach, lub egzaminach a staruszkowie aż przebiegają nóżętami z cnotliwej ochoty. Powoli, powoli łapie się hipopotama, lecz nie należy jego stateczności na pokuszenie wystawiać a błyskotkami manić, bo i on ma swoją cierpliwość i honor — też ma. Zrobi jeszcze nam na złość — innym na rękę; Konkurencja będzie u niego miała pociechę, gdy nam i uciechy nie stanie.

Zresztą kiedy uciechy Wam braknie mli czy-



telnicy, gdyż „Szkwał” jak słyszę, przygębina ogół mocarną powagą i betonowymi łamami artykułów posłuchajcie sobie radia; lub przetrzućcie dzienniki. — Roi się tam od rewelacyjnych uchwał i zebrań A.Z.M.-u. Nawet Wasz kronikarz zarzął już wierzyć w niewyczerpaną potencję tej organizacji. Według tych informacji co najmniej raz na tydzień uchwalamy rezolucję, a co dwa tygodnie zwołujemy Zjazd Walny, aby omówić wyczerpująco każdą burdę każdego hitlerowca. Mało tego! Niedawno jeden z rasowych Kaczorów chowu dziennikarskiej sadzawki pożywił się na naszym podwórku udzielając i innym „smaczków” w stylu i sensie cudów morza. Oto dowiedzieliśmy się, że „Temida”, jacht A.Z.M.-u wprowadzie zatoneła, lecz w „międzyczasie” dzięki zapobiegliwej asekuracji zdołała rozmnożyć się przez pączkowanie na dziesiątę małych uroczych „temidziątek”. Hojność jest cnotą, jeśli nie zamożnych w czynach to ignorantów w słowie. Według tego autora p. gen. M. Zaruski zakupił w Szwecji trzy Kapareny, aby ofiarować je Lidze Morskiej! Zamaskowany humor czai się po szpaltach.

Sekret tego zjawiska jest prosty jak droga „szefa propagandy”, który wyjechawszy nie mocen jest sprawnie i sławnie utrzymywać łączności z prasą. Stąd jedna wiadomość krąży sobie od redakcji do redakcji w wiecznej młodości krasie, ubierana w coraz to bardziej pstrokate szatki. Nie pozostaje za tym miłośnikom prawdy nic poza czytaniem „Szkwału” — jego „szkieł peryskopu”, czy kroniki, jeśli rzecz prosta nie nużą ich swą „martwą powagą”.

Po tej wypowiedzi wypada już Wam wierzyć, że na międzyklubowych regatach w Gdańsku w dniach 21 i 28 maja, *Azetemowcy* spsali się jak na nich i na „Pannę Wodną” przystało. Najsampierw wzięli miejsce pierwsze no a po tym (gospodarska uprzejmość) zadowolili się drugim.

Żartujemy, ale nic to nie wadzi zderzeniom, którym sa-



Pod Gdynią

fol. Sienicki

mi jesteśmy twórcami. Przeczytajcie ten dokument Zjednoczenia Organizacji. Cztery lata minęły zanim wygasły czyjeś nieopatrne słowa. Dzisiaj Gdańsk jest znów dla nas tym — czym: Wilno, Lwów, Poznań lub Kraków — jest polskim miastem akademickim z A.Z.M.-em na czele.

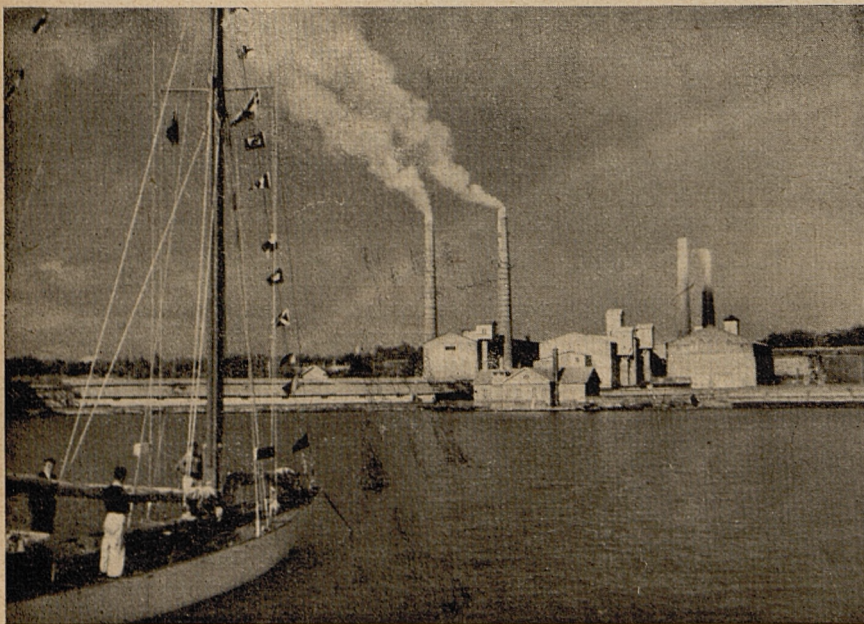
Tęcza nad „Wojewodą Pomorskim” oparła się ramieniem o stolicę. W ogóle więcej spoistości i więcej przyjaźni przyszło do nas z podmuchami szkwałów tegorocznego lata. Oto uczniowie Gimnazjum i Liceum Tow. Szkół Średnich w Gdyni ślą nam żeglarskie pozdrowienia dziękując za „Juranda”, który ich zawiódł do Danii, ucząc miłości zdobywców morza, od którego odepchnąć się już nie damy.

Żałogo „Juranda” z pierwszego rejsu — i Wy koledzy z Liceum Handlowego w Gdyni coście na „Szkwałe” poznali obce porty i swojskie morze, spotkamy się jeszcze nie raz przy pracy codziennej i przy alarmie nagłym — zawsze ci sami spod jednego żagla brać!

\*

Na zakończenie garną mi się słowa smutne i wielkie, wypowiedziane do Tych, którzy ich już nie uchwycą. Dreszcz wieczności, żałoba — prawem serli sięgnęła bander dwóch morskich narodów. Marynarze ze „Squalus” i „Thetis” ślą do nas wołanie wielkiej prawdy. Słyszymy je marynarze: Zawsze ostanie się trwalszy nad spiz i stal waszej podmorskiej trumny wiersz: „Dulce et decorum est pro patria mori”.

Smutny obowiązek dopisywać nekrolog bohaterom. Oto i Francja opuściła banderę wpół-masztu. Czołem żałodze „Phoenix’a”.



„Wojewoda Pomorski” w Degerhammie

fol. Sienicki

## Instytut prawa morskiego

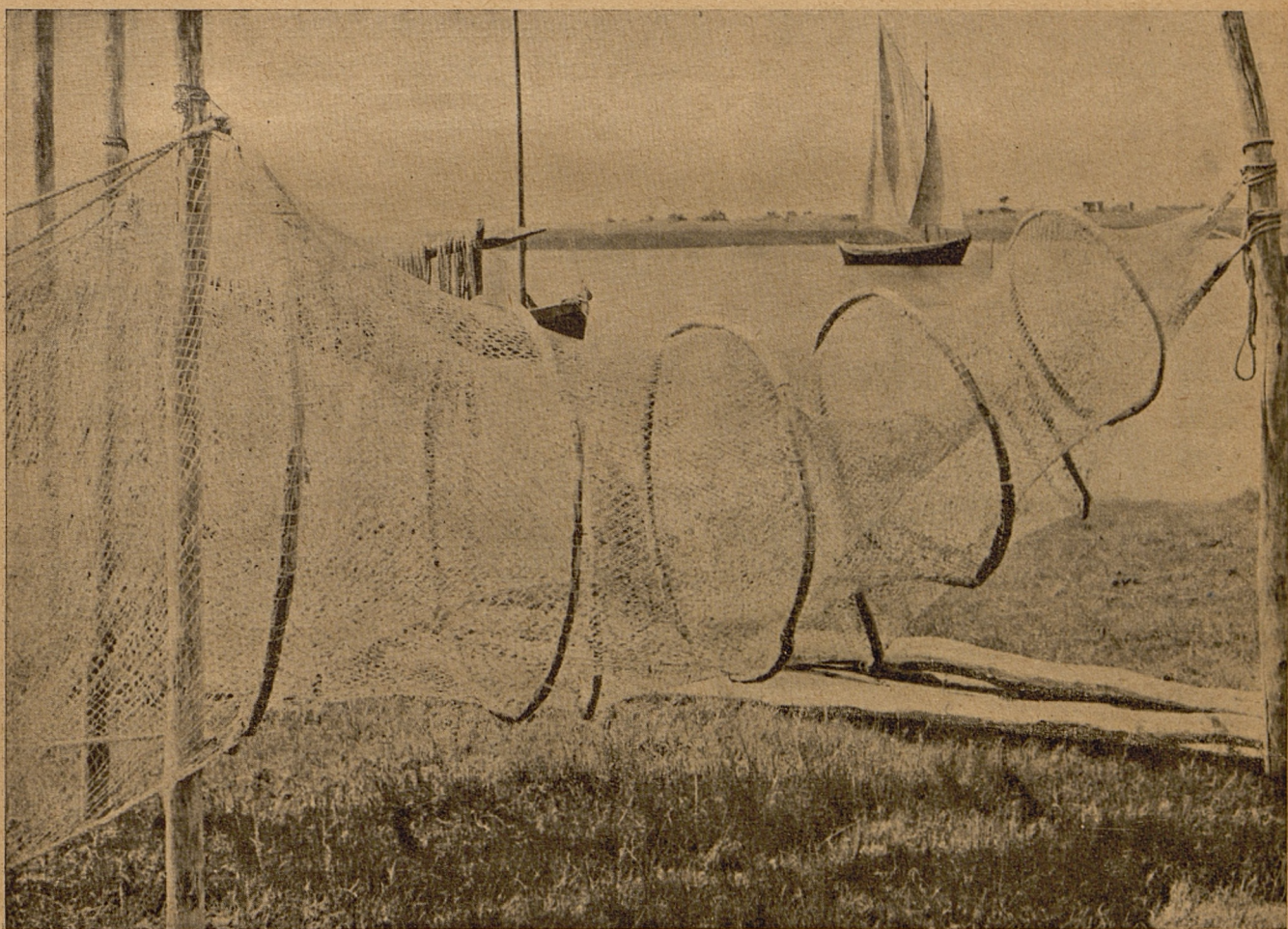
Zgodnie z założeniami memoriału, który został ogłoszony w numerze kwietniowym „Szkwału”, Zarząd Główny A.Z.M. podejmuje w dalszym ciągu starania o zapewnienie młodzieży, pragnącej się poświęcić studiom morskim bądź kolonialnym, dostępu do poważnych ośrodków fachowego kształcenia i tworzenia tych ośrodków tam, gdzie konieczności rozwojowe i warunki umożliwiają ich powstanie. Witając z radością powstanie nowej placówki kolonialnej w Gdyni, Zarząd Główny A.Z.M. przedłożył bądź bezpośrednio, bądź przez Oddział warszawski AZM. materiały w sprawie powołania Instytutu Prawa Morskiego. Materiały te, opracowane przy udziale kol. mgra Jerzego Falenciaka złożono na ręce Panów: profesora d-ra Bronisława Hełczyńskiego, generała Stanisława Kwaśniewskiego i Pana dziekana Wydziału prawa Uniwersytetu J. P., profesora d-ra Romana Rybarskiego, zainteresowanym instytucjom i urzędom.

Zgodnie z postulatami Zarządu Głównego A.Z.M.,

Instytut ten powinien w dwuletnim kursie obejmować studium handlowego prawa morskiego wraz z seminarium, ewentualnie ćwiczeniami tego przedmiotu. Poza handlowym prawem morskim Instytut uwzględniłby w rozleglejszy sposób morskie prawo administracyjne, morskie prawo międzynarodowe, oraz politykę handlu i komunikacji morskiej.

Nadto konieczne byłyby wykłady dziejów prawa morskiego.

Realizacja Instytutu Prawa Morskiego stanie się niewątpliwie podstawą do ugruntowania oraz dalszego rozwoju poważnej, a uczciwej wiedzy o morzu i koloniach, co dla Polski jest tak wskazane. Bowiem prawo morskie, a w szczególności prawo morskie handlowe, jest nie tylko dziedziną samą dla siebie, jako przedmiot studiów, ale także umiejętnością konieczną dla starannego wykształcenia ekonomiczno - morskiego, czy też ekonomiczno - kolonialnego.



fol. A. Kraškiewicz

## Oświadczenie

Zarząd Główny AZM RP. i wydawnictwo „SZKWAŁ” podają do wiadomości zainteresowanych, że nigdy nikogo nie upowazniali do zbiórki na ścigacz „Akademik” którą to akcję prowadzi Akademicki Komitet Zbiórki na ścigacz „Akademik” w ramach Funduszu Obrony Morskiej.

Ponieważ pp. Fiala i Korczak - Bedlewicz, których działalność stała się przedmiotem dochodzeń władz śledczych, przekroczyli, jako akwizytorowie „Szkwału” warunki umowy akwizycyjnej, Zarząd Główny A.Z.M. R. P. i wydawnictwo „Szkwał” uważają umowę zawartą z wymienionymi za rozwiązaną.

Zarząd A.Z.M. ostrzega firmy, ogłaszające się w wydawnictwie „Szkwał” przed udzieleniem wymienionym jakichkolwiek zamówień i oświadcza, że do czasu wyjaśnienia przez powołane władze działalności pp. Fiali i Korczak - Bedlewicza, rezygnuje z pomocy akwizytorów.

Ewentualne zamówienia należy nadsyłać wprost do administracji „Szkwału” AZM. Widok 10.

Za Zarząd Główny A. Z. M. R. P.

(—)STEFAN ZAGÓRSKI p. o. Prezesa

Za Wydawnictwo „Szkwał”

(—) JERZY PORADOWSKI

## Wydawnictwa nadesłane

M a r i n a. Revista de la Liga Naval Argentina. Abril de 1939 Nr 33, str. 45.

„Morze i Kolonie” organ LMK. Zeszyt 6. Czerwiec br.

C z y s t o ś ć. — Organ ilustrowany, popularny, poświęcony zdrowiu i higienie. Warszawa 1939 Nr 1—2. Stron 8. Oryginalne pismo wydawane przez lekarza dentystę Michała Grejneca.

B i u l e t y n D o m ó w A k a d e m i c k i c h. Nr 3—4. Warszawa maj — czerwiec 1939. Str. 32.

P r a s o w a A g e n c j a M ł o d y c h. Wydawnictwo Służby Młodych O.Z.N. Nr 18 Warszawa dn. 7 maja 1939. Stron 8.

K a m e n a. Miesięcznik literacki Nr 6. Chełm luty 1939. Stron 16. Cena 60 groszy.

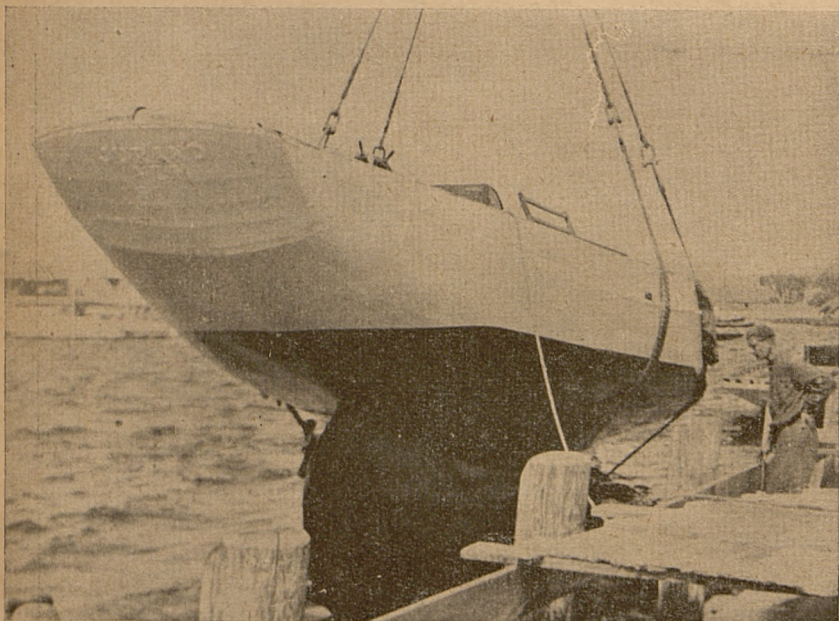
K a m e n a Nr 7. Marzec 1939. Stron 16.

S k a w a. Miesięcznik literacki Nr 2, 3 i 4. Warszawa.

W m ł o d y c h o c z a c h. Czasopismo młodzieży szkolnej wydawane przez O.P.O.M. Straż Przednia. Nr 6. Warszawa rok 3. Czerwiec 1939. Stron 16.

J e d n o d n i ó w k a z okazji 19 lecia odzyskania morza. Liga morska i kolonialna. Okręg poznański. Stron 32.

P o l a c y z a g r a n i c ą. Organ światowego związku Polaków z zagranicy. Nr. 6 czerwiec 1939. Rok X. Stron 48.



„Jurand” wodzi

fol. W. Panek

Podczas wakacyj  
„SZKWAŁ” wycho-  
dzić nie będzie.

N a s t ę p n y  
numer ukaze się  
j e s i e n i ą.

REDAKCJA

Redaktor: ZYGMUNT GORGOL

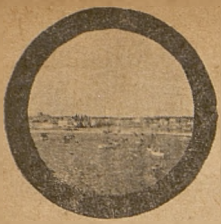
Wydawca: AKADEMICKI ZWIĄZEK MORSKO-KOLONIALNY R. P.

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



# W szkwałach peryskopu

## VIII. WALNY ZJAZD L.M.K.

Przebieg obrad Zjazdu i jego uchwały są dostatecznie znane czytelnikom „Szkwału” z szerokich omówień prasowych. Uchwały Zjazdu dotyczące AZM-u poruszamy na innym miejscu ograniczając się tutaj do niewielu spostrzeżeń. Dezyderaty pod adresem Ministerstwa Przemysłu i Handlu (o poparcie inicjatywy prywatnej w żegludze morskiej i opracowanie rodzinnego morskiego prawa hipotecznego), decyzja poparcia morskich studiów zawodowych przez udzielanie młodzieży stypendiów, sprawa uruchomienia Ośrodka Morskiego w Pucku i rozbudowa ośrodków nad Naroczą i jeziorem Żarnowieckim. Konieczność zabiegów w Ministerstwie W.R. i O.P. w celu tworzenia odpowiednich ośrodków naukowych w dziedzinach szkolenia kolonialnego i morskiego, to zagadnienia, z których jedno były przez nas dyskutowane, inne poruszone poraz pierwszy. Między innymi należy do tych ostatnich sprawa wojenno - morskiego przysposobienia młodzieży, zgłoszona przez Radę Naczelną AZM w roku 1937 winna doczekać się teraz realizacji.

Prezesem Zarządu Głównego LMK wybrany został ponownie pan generał Stanisław Kwaśniewski.

## PROPAGANDOWE REJSY „ZAWISZY CZARNEGO”.

Zarząd główny L.M.K. w porozumieniu z kierownictwem harcerskich drużyn żeglarskich organizuje 3 propagandowe rejsy dla członków kół młodzieży na harcerskim szkunerze szkolnym „Zawisza Czarny”. Rejsy te odbędą się kolejno: od dnia 7 do 19 czerwca z Gdyni do Kopenhagi, Malmö i z powrotem; od 6 do 19 sierpnia na trasie Gdynia — Karlskrona — Ekenäs i od 21 sierpnia do 3 września Gdynia — Ronne — Gdańsk — Gdynia. Dowódcą szkunerem będzie, jak w latach poprzednich, gen. Mariusz Zaruski.

## „SZKWAŁ” I „JURAND” W REJSACH Z UCZNIAMI SZKÓŁ GDYŃSKICH.

Dzięki terminowemu i gruntownemu remontowi, jaki został przeprowadzony pod nadzorem delegata Zarządu Głównego AZM w Gdyni kol. Adama Gruszeckiego, jachty AZM ruszyły w drugiej połowie maja w rejsy z uczniami Szkół Gdyni. AZM, któremu z niewyjaśnionych powodów przeszkadzano w szkoleniu młodzieży udostępnił w ten sposób młodemu poznaniu morza i obcych portów.

## REJSY BATOREGO.

M/S „Batory” wrócił do Gdyni z normalnego rejsu do Nowego Jorku we czwartek 15 czerwca rano i w tym samym dniu 15 o godzinie 15 wyruszył na wycieczkę do Libawy, Tallina, Helsinek, skąd powrócił do Gdyni 18 czerwca.

## S/J „PANNA WODNA” W REGATACH „ROUND GOTLAND”.

W tegorocznych regatach dookoła Gotlandu AZM reprezentowany będzie przez jacht Oddziału Gdańskiego „Panna Wodna”. Jacht ten godnie rozpoczął sezon zdobywając dnia 21 maja pierwsze a w tydzień potem drugie miejsce w regatach urządzonych w Gdyni przez Yacht Klub Polski i Oficerski Yacht Klub. Należy zaznaczyć, że mimo trudnej sytuacji w związku z niezłatwioną sprawą studiów na politechnice i szykanami władz Wolnego Miasta Oddział Gdyniński AZM pracuje jak corocznie. Jachty „Wojewoda Pomorski” i „Panna Wodna” pójdą w tym roku w rejsy zagraniczne podobnie jak inne jachty AZM.

## O.R.P. „SĘP” NAJWIĘKSZĄ JEDNOSTKĄ BOJOWĄ NA BAŁTYKU.

Nowa nasza łódź podwodna O.R.P. „Sęp” jest największą jednostką bojową na Bałtyku. Budowana była na stoczni w Rotterdamie. Na skutek sytuacji międzynarodowej wykończenie jej zostało przyspieszone.

Długość łodzi wynosi 84 metry, szerokość 6,7 m., zanurzenie w stanie nadwodnym 4,2 m., wyporność nadwodna 1100 ton, podwodna 1460 ton.

Ćwiczenia próbne wykazały, że zanurzyć się może na głębokość 30 m. Uzbrojona jest w artylerię lekką i przeciwlotniczą, poza tym posiada kilka wyrzutni torpedowych.

## M/S „SOBIESKI”.

Nowy nasz transatlantyk, poświęcony dnia 15 bm. w obecności p. ministra Romana ruszył do portów Ameryki Północnej zabierając łącznie z załogą 1435 osób. Statek stanowi pod każdym względem chlubę polskiej bandery handlowej.

Przez wejście do służby nowego polskiego transatlantyku tonaż polskiej floty handlowej wzrósł o około 10 proc., osiągając z górą 115 tys. trb, przy czym tonaż statków pasażerskich osiągnął już 50 proc. (56.427 trb) ogólnego tonażu polskiej floty handlowej.

M/S „Sobieski” powiększył tonaż własnej floty Tow. Gdynia — Ameryka, L. Ż., składającej się w chwili obecnej z 5 statków (M/S „Piłsudski”, M/S „Batory”, S/S „Pułaski”, S/S „Kościuszko” i M/S „Morska Wola”), z 45.161 trb do 56.180 trb, tzn. o około 25 proc. Należy nadmienić, że Tow. Gdynia — Ameryka posiada jeszcze w chwili obecnej w budowie 3 duże statki, a mianowicie: M/S „Chrobry”, S/S „Bieloski” i S/S „Łódź”.

## POLACY WYRÓŻNIENI ZA RATOWANIE „SQUALUS”.

Dwaj Polacy Marcin Sibicki i Jan Michałowski, którzy zaszczytnie wyróżnili się przy ratowaniu załogi łodzi podwodnej „Squalus” wymienieni zostali „Summa cum laude” w rozkazie dziennym administracji Stanów Zjednoczonych.

## FLOTA STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Flota wojenna St. Zjedn. została powiększona o dwa nowe pancerniki o wyporności 45.000 ton każdy. Według opinii kół fachowych są one tak skonstruowane, że mimo niezwykłej wielkości mogą rozwijać dość znaczną prędkość dochodzącą do 35 węzłów. Prędkość ta równa się mniej więcej szybkości krążownika.

## STATKI LITEWSKIE W GDYNI.

W Gdyni wzrasta ruch statków pod banderą litewską. W kwietniu wyniósł na wejściu i wyjściu 10 statków — 6.340 trb.

## INSTYTUT HIGIENY MORSKIEJ I TROPICALNEJ W GDYNI.

Pod kierownictwem dra Jerzego Morzyckiego rozpoczyna w Gdyni pracę Instytut, którego otwarcie zostanie z radością powitane przez wszystkich, którym sprawy morskie nie są obce. Zmuszeni z powodu nawału materiału redakcyjnego do pozostawienia narazie artykułu o Instytucie, życzymy nowej placówce najpomyślniejszego rozwoju. Instytut korzysta z pomocy finansowej LMK.

## CENY OGŁOSZEŃ „SZKWAŁU”:

1 strona 600.— zł, 1/2 strony 350.— zł, 1/4 strony 200.— zł, 1/8 strony 100.— zł.

Ogłoszenia w tekście o 25 procent drożej.

Układ tabelaryczny 50% drożej

# Skład Zarządów w Oddziałach A. Z. M.

## G D A Ń S K:

Prezes: Jakubiak Antoni  
Vice-prezes I: Dmitrowski Jerzy.  
Vice-prezes II: Paszkowski Sławomir.  
Sekretarz: Zimmerman Wojciech.  
Skarbnik: Dworzański Kazimierz  
Ref. Prasy i prop.: Bagiński Mieczysław.

## L W Ó W:

Prezes: Chrobak Jan.  
Vice-prezes I: Biały Tadeusz.  
Vice-prezes II: Terlecki Tadeusz.  
Sekretarz: Orłow Helena.  
Skarbnik: Turski Przemysław.  
Kapitan sportowy: Czapski Włodzimierz.  
Kierownik sekcji koleżeńskiej: Sedlaczek Eugeniusz.  
Kierownik sekcji towarzyskiej: Świstun Gwido.  
Komisja rewizyjna:  
Przewodniczący: Romaszkiwicz Jerzy.  
Członkowie: Somerslein Jan,  
Reinoldówna Zofia,  
Miesowicz Jan,  
Bartoszewski Adam,  
Michotek Feliks.

## W I L N O:

Prezes: Kożan Janusz.  
Vice-prezes I: Lewiński Zenon.  
Vice-prezes II: Żukowska Anna.  
Sekretarz: Bielunas Jerzy.  
Skarbnik: Borucka Maria.  
Kapitan sportowy: Michejda Andrzej.

## P O Z N A Ń:

Prezes: Wójcik Lesław.  
Vice-prezes I: Mocharski Stefan.

Vice-prezes II: Lohner Alfred.  
Kapitan sportowy: Fritz Ryszard.  
Skarbnik: Snawadzka Izabella.  
Sekretarz: Kamińska Barbara.

## K R A K Ó W:

Prezes: Liszka Oskar.  
Vice-prezes I: Nowachowiczówna Alina.  
Vice-prezes II: Markowski Wojciech.  
Sekretarz I: Brodowski Tadeusz.  
Sekretarz II: Jordan Zygmunt.  
Skarbnik: Wendorff Julian.  
Człon. Zarządu: Sędzimirówna J.,  
Szymusikówna J.,  
Czarukówna Maria,  
Rablin Andrzej,  
Romański Tadeusz,  
Ogorzały.  
Przew. Sądu Koleżeńskiego: Piątkowski Tadeusz.

## W A R S Z A W A:

Prezes: Złotnicki Witold.  
Vice-prezes I: Schwarzenser.  
Vice-prezes II: Choynowska Wanda.  
Sekretarz: Suszyńska Irena.  
Skarbnik: Mierosiawska Zuzanna.  
Kapitan sportowy: Przymanowski Zbigniew.  
Członek Zarządu: Łabędzki Jan.  
Zastępcy członków: Anioł Wacław,  
Zołoteński Witold.  
Komisja rewizyjna: Bondy Władysław,  
Żołądkowska Danuta.  
Sąd koleżeński: Wodzinowski,  
Dąbski,  
Lemiszewski.

