
SZKWAŁ

Jednodniówka

Wydawnictwo A.Z.M. • Dnia 23 Czerwca 1938 r.

Na Święto Morza

S P I S R Z E C Z Y.

1. ***
2. O realizację programu kolonialnego — Z. D.
3. Uwagi o handlowym prawie morskim — J. Falenciak.
4. Żegluga wśród mielizn — Michał Skiema.
5. „Drzwi na morze” — Jan Ł. Pągowski.
6. Muzeum morskie w Berlinie — Roman Błachowski.
7. Ścigacz — „Akademik” — J. Danielewicz.
8. Sztorm — Inż. Wodniak.
9. Pomnik gen. Orlicz-Dreszera — R. Szałas.
10. Kurs instruktorski A. Z. M. — Paweł Opalko
11. Kronika.
12. Wśród książek.



III 0441

11660

S Z K W A Ł

J e d n o d n i ó w k a

Wydawnictwo A. Z. M.

Dnia 23 Czerwca 1938 r.

N a Ś w i ę t o M o r z a

Z domostwa — fortalicji, otoczonej wraz z prymitywnymi zabudowaniami gospodarskimi ostrym częstokółem, wyszedł na podwórze. Czekał już na niego szereg zaprzęgów w pługach. Przeżegnał się, zawiesił czapkę na krzyżyku ubogiej karabeli, zawieszzonej na konopnych rapciach. Dał znak — ruszyło wszystko przez otwartą bramę ostrokołu. Szedł za fernalami, odmawiając półgłosem poranne modlitwy.

Niedaleko od majdanu zatrzymali się wszyscy. Pan wyznaczył stanowiska orne. Podszedł do stojącego na prawym skrzydle pługu, dobył karabeli, machnął cztery krzyże w cztery strony świata, przeciął stalowym ostrzem czarną, dziewiczą, nietkniętą jeszcze pługiem stepową ziemię, w krzyż, i zawołał głośno: „W imię Ojca i Syna, Ducha Świętego i Matki Najświętszej, zaczynajcie!”

Pochyliły się grzbiety fernali, napięły mięśnie koni, pługi werżnęły się w ziemię.

Nic to, że może jutro srogi Tatarzyn podepcie plony, spali dworzyszcze, uprowadzi w jasyr mieszkańców.

W imię Boże — praca zaczęta...

Wielka komnata Kremlu carskiego. Po komnacie chodzi szybkim krokiem Hetman.

„Jeszcze niedawno stałem słaby i mały pod Kluszyńcem wobec hordy moskiewskiej i wojsk najemnych Cara. Zwyciężyłem — i jestem w Kremlu. Bojary carską czapkę Monomacha u stóp mi złożyły, chcą, by Polska im panowała...”

Hej, Królu Stefanie! Gdybyś to Ty stał pod Smoleńskiem! Spełniłyby się Twe plany! Zjednoczeni z Moskwą, rozpoczęlibyśmy wielką wyprawę ku Krymowi i dalej — za Dniestr i Prut! Wyżenąć by się zdało Turczyzna z Europy!

A teraz? Siedzi pod Smoleńskiem Pan nasz Miłościwy! Jagiellońska to krew, ale nie jagiellońska głowa! Gdzież jemu do miary Zygmunta Augusta! Droższy dla niego uśmiech na ustach spowiednika, niż wielka sprawa chrześcijaństwa i Polski!

Nie sądzone nam chyba utrzymać się w Moskwie? Ciemne popy, ambitne bojary, gdy zaczęną myśleć o możliwości zajęcia tronu, wnet zapomną o przysiędze, o brataniu się z nami. A ja muszę jechać pod Smoleńsk: może uda się Pana Miłościwego przekonać. Tylko kto tutaj zostanie? Sapieha, Struś? Walni to żołnierze, ale statystowskich głów nie mają!

Pójdzie na marne praca moja!

Wola Twoja, o Panie! Jeżeli wola Twą jest, bym za Chrystusa i Polskę głowę swoją położył, niech się to stanie!

Bogu ofiaruję i ten krzyż mój, tę mękę niedokonanego nie z mojej winy czynu, Bogu ofiaruję mą śmierć!”

Na kanonji w Brunsberdze nad foljatem ogromnym siedzi kanonik uczony. Acz nie stary

jeszcze, twarz ma pooraną zmarszczkami myśli i troski. W dalekim Rzymie nauczyli go matematyki, pokazali mu cuda nieba gwieźdnego. Już wówczas młody ksiądz rachunkiem mędrca zatrzymywał słońce, kazał ruszyć w wieczną drogę ziemi. Wezwali go starsi w Zakonie, uczonymi cytatami z Pisma Świętego bijąc jego tezy. Ugiął się młody księżyk. Po latach, już jako dojrzały mąż, Canonicus Kurji Warmińskiej, powrócił do dawnych myśli. Znow liczył, znow myślał, znow doszedł do dawnych swych wniosków.

Zali Zły podszeptuje mu myśli heretyckie?

Zadumał się Kanonik.

„A jednak nie herezją jest poznawanie Prawdy Przedwiecznej. Bóg łaskaw na tych, co z modlitwą na ustach, a pokorą w sercu chcą poznać Jego dzieło!” — przemknęła mu myśl.

U stóp ołtarza na Jasnej Górze. Klęczy Jan III. Idzie na wyprawę pod Wiedeń. Ratować ma chrześcijaństwo przez Półksiężyc Islamu zagrożone. Wódz narodu, zwycięzca z pod Chocimia błaga Patronkę Korony Polskiej o zwycięstwo.

„Marzyłem, o Pani nasza, Obrońcielko nasza, o zakonie rycerskim, któryby Krzyżowi, a Ojczyźnie służył. Nie danem mi jest odnowić myśli moich rodaków. Dalecy są od marzeń senatorów, którzy wielkość Rzeczypospolitej przez unję z Litwą zbudowali. Dalecy od żelaznej energii Króla Stefana, od myśli jego wielkiego Kanclerza. Obcą im jest wola czynu, pokora myśli rycerza chrześcijańskiego, mego dziada Hetmana Żółkiewskiego. Ale, o Pani, pozostała w nich jeszcze odwaga, pozostało umiłowanie Wojny Świętej.

I dlatego, Oređowniczko nasza, błagam Cię o zwycięstwo. Nie o hetmańską mą chwałę proszę! Niech głowę położę w potrzebie, jako mój dziad, jako mój brat Marek. Daj zwycięstwo, o Pani, albowiem idziemy bronić Twych kościołów. Daj zwycięstwo, Królowo i Opiekunko nasza, albowiem może mój naród zrozumie, że dalej tak trwać nie można. Jeżeli na Rzeczpospolitą Bóg wydał wyrok, błagaj Go, o Oređowniczko nasza — niech wyrok odroczy, niech przez obronę Krzyża pozwoli winy odpokutować!”

Za godzinę powiodą go na śmierć. Owiną go w biały całun, zakryją twarz jakby białą kapiącą mniszą, założą na szyję stryczek, suto namydlony, wytrąca podstawkę z pod nóg i zawiśnie... Zajdą źrenice pod czoło, błysną białka w oczodołach zapadłych, ucisk żył przetnie dopływ krwi do mózgu, trzasną kręgi łamane i — koniec.

Ma zginąć on, wódz żmudzkiego powstania, żołnierz, który całymi latami podglądał kunszt wojny u wrogów, on, Zygmunt Sierakowski.

„Iżes mi dał walczyć o wolność — dziękuję Ci, Panie!

Iżes mi dał życie dla ludu poświęcić w ofierze, dziękuję Ci, Panie!

Iżes mi dał siłę miłości, posłuch ludziom narzucającą, dziękuję Ci, Panie!” — modli się wojewoda powstańczy.

„Aby śmierć moja daremną nie była, ulituj się, Panie!

„Aby słońce wolności nad Polską zajaśniało, racz to sprawić Panie!

Aby przyszedł ten, który nas wywiedzie z domu niewoli, daj, Panie Boże!”

I z tą modlitwą na ustach skonał...

Powstała do życia Polska. Objęła miłosnem ramieniem lud cały.

„I wybuchnął olbrzymi płacz zmartwychwstania”.

Wznowili Polacy marzenia Żółkiewskiego, modlitwy i czyny Jana III, zdjęli z grobu bezimiennego powstańców brzemień zwątpienia...

Idzie Polak z pługiem w rolę dziewiczą. Rozpoczyna orkę, z której niewiadomo czy plon zbierać będzie. Ciągną pług konie, pochyleni oracze z trudem posuwają się naprzód po kamienistej, dziczalej przez wiek pustki roli...

Powstały już zręby polskiego domostwa — fortalicji kresowej...

Czeka Polska Człowieka - Zdobywcy...

Czeka Człowieka, który wywiedzie legję pracowników w przestrzeń morską, za skraj horyzontów...

Czeka Człowieka, który ukaże Jej wielką przyszłość za modrymi falami..

Niech wyją sztormowe wiatry, niech cisza zmusza do stania w miejscu w monotonnych przechyłach martwej fali...

Człowiek - Zdobywca powiedzie legję pracownicze za morza...

Rozkoszą mu będzie praca i walka, żywiołem — ocean... Orężem mu będzie nauka... Będzie Twórcą przyszłości...

On, Człowiek Morza, Zdobywca...

Z. D.

O REALIZACJĘ PROGRAMU KOLONIALNEGO

Europa, a z nią świat cały, przeżywa ciężki moment. Dzieło twórców pokoju Wersalskiego po 20 latach okazało się dziełem nietrwałym: narastające siły ekspansji włoskiej, niemieckiej, japońskiej zadały cios śmiertelny ustrojowi świata, zrealizowanemu na papierze przez purytańskiego ideologa Woodrow'a Wilson'a, liberalnego zwolennika ciasnych imperialistycznych planów anglosaskich Lloyd'a George'a i realistę francuskiego Georges'a Clemenceau. Do historii przeszła już właściwie Liga Narodów, która miała być i sędzią narodów, i dystrybutorem praw i bogactw, i kagańcem, zakładanym przez możnych, a sytych tego świata na twarze biednych, a energicznych i młodych. Do historii przeszły Niemcy, jako klient bankierów z londyńskiego City i nowojorskiej Wall-Street, do historii przeszła Italia, która niemal od chwili swego powstania, jako jednolite państwo, była związana z Anglią twardą nicią statków handlowych, wożących angielski węgiel.

Nadeszły czasy, gdy nie traktaty, ale realna siła decyduje o losie narodów...

Gwarantowany traktatami byt miała następczyni apostolskich Austro-Węgier mała Rzeczpospolita Austriacka: w ciągu trzech dni idylla „innych” Niemców, „gemütlich” Wiedeńczyków, ludzi walca, błękitnego Dunaju, świetnej białej kawy i chrupiących rogalików skończyła się. Zwyciężyła Rzesza Niemiecka, brunatni „nazi”, a przed oczyma zdumionego świata stanęła możliwość realizacji marzeń Wilhelma II o linii Berlin — Bagdad, konkretnych planów publicysty Fryderyka Naumann'a z 1917 roku realizacji „Mittel - Europy”, która byłaby wyolbrzymionym cesarstwem Karola Wielkiego.

Massaryk i Benesz nie orężem, ale „czapką, papką i solą” zbudowali potęgę Czechosłowacji. Umieli pogodzić ideologię Wilsona ze stworzeniem „nowej Austrii”, gdzie naród rządzący

jest w mniejszości, gdzie przy pozorach demokracji rządzi właściwie ukryty stan wyjątkowy, tajna policja, pieniądz podatkowy, zużywany w interesie grupy rządzącej. Po dwudziestu latach wesołej maskarady, gdy w gruncie rzeczy słaby naród przybierał miny potentata, nieomal „leżą w gruzach Maurów posady”: zwykły nauczyciel gimnastyki obudził nie tylko wśród Niemców sudeckich, ale wśród wszystkich ludów Czechosłowacji, którym obrzydły gwałty czeskie, tendencje autonomiczne, będące właściwie tendencjami odśrodkowymi...

Lud italski, przez wieki całe krajany wedle woli rozmaitych condottier'ich rozmaitej wartości i pochodzenia nagle uwierzył głęboko w swe prawa do spadku po starożytnej Romie, buduje potęgę wewnętrzną, podejmuje misję cywilizacyjną w piaskach Libii, rujnuje wiekową tradycję rządów potomków „Lwa Judy” — przemądrego króla Salomona...

Czasy spokoju, czasy równowagi, czasy, gdy można było marzyć o realizacji idealnego ustroju społecznego, opartego o ideę sprawiedliwości, minęły... Narastają czasy, gdy na porządku dziennym będzie wyścig krwi i żelaza...

Z jakim kapitałem w okres przebudowy świata po-wersalskiego wkraczamy?

Formalnie, konstytucyjnie jesteśmy państwem, w którym nie potrzeba tracić czasu na kunsztowne przetargi, mające umożliwić stworzenie silnego rządu. Od maja 1926 r. rządy nasze mają wyraźną cechę trwałości, poza tym zasady polityki zagranicznej są dość ściśle ustalone, tak samo zresztą, jak i stanowisko armii w życiu narodu. Konstytucyjnie sprawy biorąc, Prezydent Rzeczypospolitej jest faktycznym wodzem narodu.

Nasza sytuacja międzynarodowa niewątpliwie jest o wiele poważniejsza dziś, niż to było w latach 1918 — 1926. Takie „sztuczki”, jakie udały się w swoim czasie z plebiscytem na

Warmii i Mazurach, z podziałem Górnego Śląska, z niedoszłym plebiscytem na Śląsku dawniej austriackim, są dziś niemożliwe przede wszystkim ze względu na ambicję i siłę Polski. Mamy pewnych przyjaciół, którzy sobie naszą przyjaźń cenią, umiemy, jak to okazało choćby załatwienie sprawy z Litwą, twardo, a jednak spokojnie i umiarkowanie, załatwiać najbardziej drażliwe sprawy.

Nasza sytuacja gospodarcza jest dziś również lepsza, niż była dawniej. Uprzemysłowienie kraju idzie naprzód, choć pod tym względem nie nadążamy za potrzebami naszymi, ujawnionymi przez przyrost naturalny ludności i trwałe bezrobocie licznych rzesz, szczególnie na wsi. W każdym razie, nie jesteśmy dziś w tej sytuacji, w jakiej byliśmy w roku 1920, gdy zamknięcie nam transportu amunicji i broni z Zachodu mogło nas zmusić do kapitulacji.

O ile w momentach istotnie poważnych, jak to okazała chwila regulacji stosunków polskolitevskich, potrafimy się zdobyć na jednolitość, w trudzie dnia naszej pracy swarzymy się, nie możemy rozstrzygnąć zagadnienia ostatecznej organizacji sił moralnych narodu.

Nie posiadamy dostatecznej ilości własnych surowców, skazani jesteśmy na szeroki kontakt handlowy z całym nieomal światem, nie potrafimy jednak w tej chwili ani tego kontaktu we własnym zakresie zorganizować, ani też wyzyskać tej konieczności dla zapewnienia zbytu naszej własnej produkcji.

W dziedzinie naszej ekspansji nie mamy ani jasno wytkniętych dróg politycznych i gospodarczych, ani programu. Skłonni jesteśmy wierzyć, że „prawowanie się” — argumenty prawne, gospodarcze i przedstawienie świata naszej dynamiki ludnościowej — da nam możliwość realizacji naszych marzeń mocarstwowych i kolonialnych.

Oto krótki, nie pełny zresztą, nasz bilans kapitału, z którym wkroczyliśmy w ten nowy, ciężki okres historii...

Czy taki kapitał wystarcza?

W roku 1920 przegraliśmy plan regulacji stosunków na wschodzie Europy nie tylko dlatego, że żyjące na wschodniej rubieży Rzeczypospolitej ludy nie były przygotowane do samoistnego bytu, ale i dlatego, że my sami nie mieliśmy jednolitego programu w tych sprawach, nie przestudiowaliśmy dostatecznie zagadnień, z tą regulacją związanych.

Tymczasem Włosi, nim zdecydowali się na podjęcie walki o nowoczesne imperium, przygotowali podbój Abisynii przez długoletnie studia, przez rozbudowę specjalnych broni — lotnictwa i marynarki podwodnej, — przez przygotowanie planów metodycznej rozbudowy dróg w Abisynii, przez przygotowanie kadry odpowiednich pracowników.

My w obecnej chwili ograniczamy się do propagandy we własnym kraju, ewentualnie — w najlepszym razie — do propagowania naszych potrzeb w sferach decydujących Ligi Narodów, parlamentarzystów całego świata. Gdyby nas zapytano, jaką kolonię chcemy otrzymać, najlepiej poinformowani nasi działacze nie umieliby odpowiedzieć.

Nadchodzą momenty decydujące. Nasz kapitał organizacji musi być zwiększony. Musimy za jaką bądź cenę sformułować program naszej ekspansji gospodarczej i kolonialnej, musimy przygotować środki działania, musimy przede wszystkim przeprowadzić głęboki wywiad terenów, na których pragniemy skupić naszą ekspansję gospodarczą.

Program gospodarczy i kolonialny... Ekspansja gospodarcza... Kraj nasz, zaniedbany w swej gospodarce w ciągu lat prawie dwustu, musi, choćby ze względu na potrzeby armii, doganiać krokami olbrzyma sąsiadów. Znaczna część naszego przemysłu, pracując już nie nawet na potrzeby rynku krajowego, ale na potrzeby państwa, znajduje w krótkiej drodze, bez wysiłku organizacyjnego, swoje optimum dochodowe. Pocóż marzyć o dalekich rynkach, poco wkraczać na arenę walki konkurencyjnej z innymi, gdy można jeszcze szereg lat bez oglądania się na ceny rynku światowego obcinać kupony od zacofania polskiego? Poco zajmować się „mrzonką” własnych kolonii, plantacji roślin tłuszczowych, bawełny, kopalni rudy miedzianej, żelaznej, złota nawet, gdy usłudźni Niemcy, Anglicy, Belgowie, Szwedzi, Francuzi sprzedadzą nam to wszystko, dowiozą na własnych statkach do Gdyni, a że zapłacić sobie każą w trójnasób, nic to, cierpliwy konsument polski, czy to prywatny, czy państwo nawet, zniesie to, zapłaci ze swej strony za przetwórcę surowca tyle, że na tantiemy i dywidenty wystarczy...

Oto istotna przyczyna, powodująca skutek przykry: te grupy społeczne, które w Anglii, w Niemczech, w Stanach Zjednoczonych, w Francji były kierowniczą siłą ekspansji gospodarczej zewnętrznej, u nas są jeszcze w najlepszym razie obojętnymi widzami usiłowań nielicznych idealistów mocarstwowości. Lepiej się dziś kalkuluje w Polsce kartel poziomy, ogarniający zakłady jednorodne, forsujący ceny na wewnętrznym rynku, ograniczający produkcję, niż kartel pionowy, jakim była przed wojną europejską niemiecka A. E. G., eksportująca na cały świat wytwory niemieckiego przemysłu elektrotechnicznego.

A państwo?

Akcja bezpośrednia państwa w ekspansji gospodarczej i kolonialnej, w zdobywaniu nowych rynków zbytu nie jest zbyt pożądana: przede wszystkim jest ona zbyt wolną, zbyt trudno naginającą się do koniunktury. Mamy pod tym

względem doświadczenia choćby w akcji państwowej wywiadu handlowego: wywiad, dokonywany przez konsulaty, jest z reguły opóźniony, poza tym nie zawsze jest z punktu widzenia kupieckiego pełnowartościowy. Nie należy jednak mniemać, że rząd, urzędy wewnętrzne i reprezentacje zagraniczne mogą pozostać na uboczu od akcji ekspansji narodowej: zadaniem państwa jest umiejętne, w myśl wyższej racji państwowej, kierowanie wysiłkami obywateli, danie im pomocy, ułatwienie pracy. W szczególności w warunkach polskich akcja banków państwowych, nacisk na nasze sfery t. zw. gospodarcze są niewątpliwie więcej, niż wskazane.

W każdym razie w szczególności w okresie pierwszym naszej akcji ekspansji gospodarczej rolę batalionów szturmowych muszą przejąć organizacje społeczne i gospodarcze.

W tej dziedzinie w chwili obecnej stoimy w martwym punkcie. Akcja Ligi Morskiej i Kolonialnej w Paranie nie pociągnęła za sobą utworzenia wielkiego syndykatu emigracyjnego, gorzej nawet — wskutek zmian politycznych w Brazylii zdaje się być ostatnią próbą polityki emigracyjnej w starym, przedwojennym stylu. Plany liberyjskie ograniczają się do eksploatacji stworzonych przez pierwszą falę plantatorów plantacji. O ekspansji, którą zdawała się wróżyć pionierska wyprawa s/s Poznań, nikt nie mówi. Tworzyć kompanie eksportowo - kolonialne nikt nie ma zamiaru. Istniejące instytucje, jak Kompania Handlu Zamorskiego, zajęte są raczej wyrównywaniem bilansu handlowego z krajami o wysokim poziomie gospodarczym, jak Stany Zjednoczone, niż planami ekspansji kolonialnej. Wywiad gospodarczy pozostawiony jest konsulatom. O wyprawach badawczych gospodarczych nic nie słychać. Natomiast coraz chętniej myślimy o tym, jakby Madagaskar czy jakąś inną Ugandę ofiarować Żydom. Poza tym poszczególne gałęzie naszego przemysłu, o ile nie są związane z ogólnosiwiatowymi kartelami, w stosunkowo małym zakresie przeprowadzają eksport, przy czym niejednokrotnie dochodzi do skandali bądź ze względu na walkę konkurencyjną, bądź też ze względu na wątpliwą wartość solidność kupiecką eksporterów, bądź też ze względu na brak informacji o istotnym zapotrzebowaniu rynku odbiorczego. A nasze linie okrętowe skłonne są zawsze raczej do zrobienia wygodnej umowy z liniami cudzoziemskimi, niż do pionierskiego pójścia w dalekie kraje.

Nadchodzi moment, kto wie, czy nie ostatni w obecnym okresie historycznym, gdy potrzeba będzie na szalę rzucić nie tylko siłę, ale i rozum, nie tylko zdolności organizacyjne, ale i organizację sił gospodarczych, nie tylko dobre chęci, ale i pełną świadomość celów i możliwości polityki mocarstwowej.

Jakie są najbliższe zadania nasze w dziedzinie polityki morskiej i kolonialnej, mające stworzyć naszą gotowość bojową na chwile rozstrzygające?

Przed wszystkim musimy stworzyć w jak najkrótszym czasie sieć informacyjną. Nie ma mowy o tym, by było możliwe rozbudować tę sieć tak dalece, by objęła ona cały świat. Ale skoncentrowawszy wysiłki nasze na szczególnie obchodzących nas terenach (muzułmańskie kraje Bliskiego Wschodu, Afryka Zachodnia, Brazylia Południowa, Argentyna Północna) możemy w każdym razie dojść w krótkim czasie do świadomości naszych celów i zadań na tych terenach.

W stosunku do tych krain, objętych siecią informacyjną, musimy stworzyć program polityki naszej nawigacyjnej — musimy nie tylko być połączeni z tymi krajami własnymi liniami okrętowymi, ale nasza bandera handlowa musi zająć tam poważne miejsce. Jest to możliwe tylko w tym wypadku, jeżeli nawiążemy z tymi krajami bezpośrednie stosunki handlowe, prowadzone nie tylko przez kupców z tych krain, ale i przez naszą własną reprezentację handlową. Kwestia zorganizowania, względnie poparcia już istniejącej emigracji handlowej polskiej w krajach muzułmańskich, kwestia wejścia na szerokie drogi handlu faktoryjnego w Afryce Zachodniej (kraje od Gwinei Francuskiej aż do Konga belgijskiego), kontaktu handlowego z Paraną jest palącym zagadnieniem chwili, nie mniej ważnym, niż zrównoważenie bilansu handlowego ze Stanami Zjednoczonymi, a bez porównania ważniejszym, niż rozwój stosunków handlowych z Anglią, która zbyt często jest tylko pośrednikiem między nami, a krajami kolonialnymi.

W związku z tym znajduje się kwestia naszego stosunku do karteli międzynarodowych. Jesteśmy z nimi związani w silniejszym stopniu, niż to wydaje się: kluczem do szyfru tych stosunków, ukrytych w konspiracji kapitału międzynarodowego, jest wykaz udziału kapitału obcego w naszych akcyjnych spółkach przemysłowych i w bankach. Przy układach o podział rynku zbyt jesteśmy traktowani po macoszemu, nieraz nawet wprost uznawani jako jeden z licznych półkolonialnych rynków. I tu konieczny jest silny nacisk ze strony państwa nacisk, który zmusiłby nasz przemysł, nasz handel i bankowość prywatną do wyciągnięcia konsekwencji gospodarczych z faktu istnienia w Polsce ogromnej premii taniej pracy.

Wreszcie równoległe do tych poczynąń natury gospodarczej musi się toczyć w Polsce na wielką skalę prowadzona debata o naszym programie ekspansji gospodarczej, morskiej i kolonialnej. Musimy ustalić nasze żądania — do historii przejść musi tradycyjne już zawołanie

„Chcemy kolonii”, — musimy wiedzieć, jakich kolonii chcemy i dlaczego.

Musimy wreszcie zacząć realnie traktować zagadnienie wojny na morzu — i to nie tylko na Morzu Bałtyckim, ale i na morzach. Dotychczasowe nasze poczynania w tym względzie mają charakter defensywny; tymczasem historia zatargu włosko - angielskiego o Abissynię i wpływy na Morzu Śródziemnym wyraźnie mówią, iż „gesta Dei” dziś dzieją się na morzu, że możliwość nawet nie zwycięstwa, ale zadania poważnego ciosu przeciwnikowi jest nieraz decydującym czynnikiem w walce o wielkość narodu.

A teraz środki działania...

Na plan pierwszy wysuwa się akcja społeczna, jednak prowadzona w ścisłym porozumieniu z rządem państwa. Społeczeństwo winno

zorganizować akcję informacyjną, wysyłając na wyprawy dziennikarzy, którzyby podawali rezultaty reportaży do wiadomości publicznej za pośrednictwem prasy, społeczeństwo winno zorganizować emigrację handlową, społeczeństwo winno ustalić podstawy polityki mocarstwowej.

Potrzeba na to kapitałów. O ile zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej dała w naszych warunkach duże rezultaty, to akcja zbiórki na Fundusz Akcji Kolonialnej prawie, że zamarła. Ale na tym nie kończy się plan realnej pracy w tej dziedzinie: należy zmusić nasze banki, nasz przemysł nie tylko do pionierskiej pracy w dziedzinie handlu z koloniami, ale i do finansowania wypraw badawczych, misji handlowych itp.

I trzeba stworzyć instytucję, która by doświadczenia nasze magazynowała...

JERZY FALENCIAK

UWAGI O HANDLOWYM PRAWIE MORSKIM NA TLE DZIEJÓW

W związku z zamierzoną od dawna kodyfikacją handlowego prawa morskiego w Polsce, nie od rzeczy będzie poświęcić słów kilka jego przeszłości w ogóle, gdyż pobieżne choćby poinformowanie o rozwoju norm układających handel morski w różnych czasach i w różnych krajach, może z kolei wzmocnić zainteresowanie prawem panującym w dzisiejszym handlu morskim.

U Asyryjczyków, Fenicjan i Kartagińczyków żegluga handlowa rządziła się zapewne tylko prawem zwyczajowym, gdyż obfite skądinąd odkrycia w dziedzinie piśmiennictwa tych narodów nie mówią nic o stosunkach handlu morskiego. Zachowały się natomiast dwie tabliczki babilońskie, jedna ponoć z XXIII-go a druga z VI-go wieku przed Chr., które dotyczą umowy o przewóz towarów statkiem wzdłuż rzeki Borsippa. Papiirusy egipskie wspominają o stałym kontakcie Egipcjan z kupcami greckimi. Święte księgi Izraela dostarczają pośrednio wiele wiadomości o różnych transakcjach w ówczesnym handlu morza Śródziemnego, a obydwie Talmudy szeroko dyskutują sprawę zaciągu załogi na statek, sprawę frachtu morskiego i awarii głównej. Hinduski kodeks *Manu*, zredagowany na trzysta lat przed erą chrześcijańską, zna już coś w rodzaju dzisiejszej pożyczki bodmeryjnej.

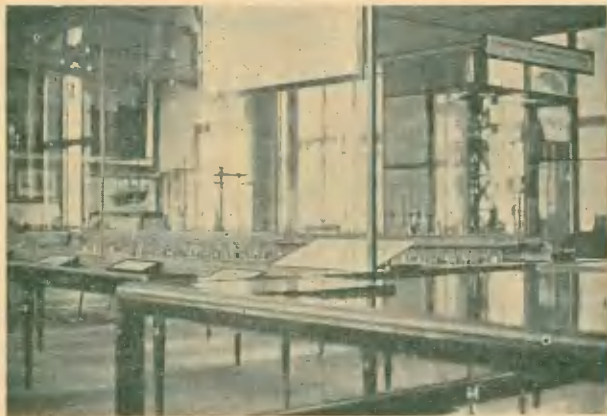
Przechodząc do zasad prawa morskiego, praktykowanego przez starożytnych Greków i Rzymian, trzeba stwierdzić, że były one na

swe czasy liczne i doskonałe. Samodzielne państewka heleńskie — a w szczególności przodująca w handlu śródziemnomorskim wyspa Rodos — wykształciły u siebie w sposób nadzwyczaj wszechstronną instytucję pożyczki morskiej, tej podstawowej do niedawna transakcji w handlu morskim. Attyka zaś miała nawet odrębne sądownictwo morskie w postaci trybunałów zwanych *nautodikai*. Odpowiednie normy prawa rzymskiego nosiły charakter rodzimy aż do panowania cesarza Augusta, po czym dostały się pod silny wpływ morskiego prawa helleńskiego i to głównie rodyjskiego. Niektóre jego instytucje nie tracą po dziś dzień swej aktualności, wprowadzając w podziw prawników o nastawieniu zarówno praktycznym jak i teoretycznym. Wystarczy tu wskazać choćby taką *actio exercitoria*, która w swej istotnej treści była przede wszystkim skargą współkontrahenta kapitana (*magister navis*) przeciw armatorowi (*exercitor navis*), z czynności dokonanej w związku z eksploatacją statku handlowego w żegludze morskiej lub rzecznej.

Upadek imperium rzymskiego osłabił wpływ prawa rzymskiego na porządki prawne narodów, zwanych barbarzyńskimi. Widzimy więc kodeks króla *Recessuintha*, sporządzony w drugiej połowie VII w. po Chr., który jest zlepkiem zasad wziętych z edyktów wizygockich, z prawa rzymskiego i kanonicznego. Kodeks ten obowiązywał w Hiszpanii pod nazwą *Fuero iuzgo* (łac. Forum iudicium) i zawierał także przepisy o „kupcu zamorskim”.

Bardziej ciekawy będzie tu jednak przegląd rozwoju trzech najważniejszych obecnie grup prawa morskiego, to znaczy rozwoju handlowego prawa morskiego we Francji, Anglii i Niemczech.

Wyraźnym źródłem najdawniejszego prawa morskiego we Francji są dopiero *Zwyczaje miasta Montpellier* spisane w r. 1223 i *Statuty Marsylskie* z lat 1253 — 1255. Zwyczaje Montpelliarskie zawierają specjalny rozdział, dotyczący zachowania majątku kupca zmarłego w podróży morskiej, a Statuty Marsylskie obejmują swymi przepisami kwestię zafrachtowania statku, awarii, pożyczki morskiej itp. W wieku XIV ukazały się t. zw. *Zwoje Oleronkie* (*Rôles d'Oléron*), czyli spis morskich zwyczajów wyspy Oléron na Atlantyku (przy ujściu rzeki Charente). Wywarły one wpływ na handel morski całej zachodniej Europy, podobnie jak późniejszy nieco *Consulat de la Mer* na handel Morza Śródziemnego. Ani Zwoje Oleronkie ani Konsulat Morski nie były ustawa-



Obraz ruchu w porcie
Muzeum Morskie w Berlinie.

mi w obecnym rozumieniu, a tylko obszernymi rejestrami prywatnymi. W ostatnim z tych dokumentów widzi się zasady przyjęte z prawa rzymskiego i rodyjskiego (głównie przy awarii wspólnej). Dalszym jeszcze takim rejestrem morskim prawa francuskiego jest *Guidon de la mer*, opublikowany w XVI w., w mieście Rouen.

Wiek XVII oznacza się we Francji silną skłonnością do unifikacji prawa w całym królestwie. Powstaje tedy słynna ordonansa morska z 1681 r., będąca później podstawą do opracowania II księgi *Code de commerce* z roku 1807. Przedmiotem tej księgi, jak wiadomo, jest właśnie ogół przepisów dotyczących handlu morskiego.

Pierwszy pomnik morskiego prawa angielskiego pochodzi z XI w. i zawiera ogólne przepisy o awarii. Jest on dziełem ostatniego króla anglo-saskiego Edwarda Wyznawcy (później kanonizowanego).

Jednakowoż ewolucja handlowego prawa morskiego w Anglii szła następnie raczej po linii prawa zwyczajowego (*common law*). Dlatego też jego normy wysnuwa się dziś z wiekowiekowego orzecznictwa sądowego i z opinii przodujących prawników angielskich. Kodyfikacje morskie pochodzą tam dopiero z XIX w. i zawierają normy o charakterze prywatnym i publicznym na raz (np. *Merchant Shipping Acts* z 1854 i 1894 r.). Nie dadzą się przeto porównać z odpowiednimi kodyfikacjami kontynentu.

Prawo morskie niemieckie już z dawien dawna przyjmowało postać ustawy partykularnej. Istniały więc różne statuty miejskie (np. Hamburga i Lubeki) wydawane, zbierane oraz rewidowane od końca XIII wieku począwszy. Zawierały one także postanowienia wiążące się z handlem morskim. Pomijając późniejszy pruski *Landrecht*, wszystkie te ustawodawstwa nie były zbyt ekskluzywne i pozwalały odwoływać się w potrzebie do prawa pospolitego i do różnorodnych zbiorów prywatnych, obejmujących normy zwyczajowego prawa morskiego (np. Prawo Morskie Miasta Visby, praktykowane często w handlu mórz Bałtyckiego i Północnego). Wiek XIX budzi w Niemczech wielki ruch kodyfikacyjny, doprowadzający w końcu do ujednoczenia całego prawa prywatnego. Ogłoszono zatem dn. 10.V.1897 r. kodeks handlowy (*Handelsgesetzbuch*), którego czwarta księga tyczy handlu morskiego a obowiązuje nie tylko w całych Niemczech i w Wolnym Mieście Gdańsku, ale i na polskim wybrzeżu morskim, należącym jeszcze do obszaru panowania większości ustawodawstwa niemieckiego.

Przedstawiliśmy po krótko rozwój historyczny handlowego prawa morskiego u znacznie większych narodów europejskich. Kto będzie chciał wiedzieć więcej, ten może zaspokoić swą słuszną ciekawość zaglądając do różnych i licznych w tej dziedzinie podręczników czy też monografii. Dowie się z nich o prawach morskich państw większych i mniejszych, państw istniejących, jak i nie istniejących już, spotykając od czasu do czasu wzmianki o takich nawet egzotykach, jak np. Kodeks księcia Wakhtanga z XVII w., który w kilku swych przepisach traktuje o prawie morskim. Nie dowie się jednak nic o rodzimym prawie morskim dawnej Rzeczypospolitej, chociaż były kiedyś takie czasy, że jej morska granica ciągnęła się od ujścia Odry aż po ujście Dżwiny.

Zbierajcie na F. O. M.

MICHAŁ SKIEMA

ŻEGLUGA WŚRÓD MIELIZN

Potrzeba pełnego rozwoju sportowego żeglarstwa morskiego przy jaknajwiększym udziale mas młodzieżowych jest koniecznością nie podlegającą już dziś żadnej dyskusji. Stwierdził to oficjalnie w czerwcu ubiegłego roku Pan Prezydent, gdy w swoim przemówieniu podkreślił, że morze najszybciej i najsukuteczniej jest w stanie „...przyczynić się do wyzwolenia naszej duszy narodowej z małości i słabości”.

W dążeniu do zetknięcia szerokich mas społeczeństwa polskiego z morzem — w myśl zasady rzuconej przez Głowę Państwa — winniśmy zwrócić przede wszystkim uwagę na młodzież. Młodzież zaś najsukuteczniej dałoby się pozyskać dla sprawy morskiej przez należyte zorganizowanie i udostępnienie jej sportowego żeglarstwa morskiego.

Niestety, żeglarstwo nie osiągnęło dotąd u nas niezbędnych ku temu warunków aby mogło rozwijać się szybko i planowo, ogarniając coraz szersze zastępy młodzieży. Nie od rzeczy więc będzie zastanowić się pokrótce nad kwestią, gdzie leżą przyczyny hamujące rozwój tego ze wszech miar pożytecznego sportu.

Nie ulega wątpliwości, że dla pełnego rozwoju żeglarstwa uwzględnione muszą być w sposób harmonijny poszczególne czynniki, mające zasadniczy wpływ na jego rozwój. Czynnikiemami tymi są: a) materiał ludzki, b) tabor oraz c) literatura i prasa fachowa.

Spróbujmy zanalizować te poszczególne czynniki aby odtworzyć sobie obraz istniejący i celę ku którym winniśmy dążyć.

Zacznijmy od materiału ludzkiego. Amatorów uprawiania wszelkiego rodzaju sportów wodnych, a zwłaszcza żeglarstwa, posiadamy bardzo dużo. Szczególnie młodzież garnie się do żeglarstwa bardzo chętnie. Dlaczegoż tak mały odsetek młodzieży czynnie uprawia żeglarstwo, skoro przymioty fizyczne i cechy charakteru, a co najważniejsze, zamiłowanie — są jaknajlepsze? Bo młodzież nie ma ku temu odpowiednich warunków. Bo nikogo nie stać na indywidualne uprawianie żeglarstwa morskiego. Bo mało jest organizacyj, któreby mogły umożliwić młodzieży szkolenie się w sztuce żeglowania.

Pozostawiona sama sobie, musiała młodzież dawać sobie radę sama. Nikt nie spieszył pomóc w osiągnięciu zdrowych zamierzeń. To też tylko nielicznym organizacjom młodzieżowym udało się zetknąć swoich członków z morzem.

Pierwszą organizacją, która zwróciła uwagę i wysiłki w kierunku zetknięcia młodzieży z morzem była Młodzież z dalekiego Wschodu. Już w zaraniu odrodzenia naszego Państwa

Młodzież z Dal. Wschodu posiada ośrodek morski i tabor, na którym szkoli swoich członków sztuki żeglowania.

Niestety, nie otrzymawszy z nikąd pomocy, organizacja ta zmuszona była zrezygnować ze swoich zamierzeń.

Potem zjawiają się Harcerskie Drużyny żeglarskie, Akademicki Związek Morski R.P. a następnie Związek Strzelecki, YMCA i inne.

Tylko dzięki entuzjazmowi dla sprawy i uporowi w przewyciężeniu trudności udaje się tym organizacjom młodzieżowym, po długim zresztą okresie walki, przewyciężyć bierny opór powołanych czynników, ustosunkowanych początkowo nieufnie i nieprzychylnie.

Osiągnięcia młodzieży nie są oczywiście zbyt duże, ale jeżeli się zważy na piętrzące się trudności, dobrze świadczą o jej poczynaniach. Oczywiście brak doświadczenia w dużej mierze hamował rozwój prac. Wśród osiągnięć na specjalną uwagę zasługują: pokaźny tabor Harc. Dr. żegl. oraz stosunkowo duża ilość członków. Największym osiągnięciem stałej bazy szkolno-Największym osiągnięciem Ak. Zw. Morsk. jest niewątpliwie zorganizowanie stałej bazy szkolno-żeglarskiej w Jastarni. Sukces ten został okupiony nie tyle jakimi ofiarami. Przez 4-y sezony żeglarskie setki akademików biwakowały w namiotach ustawionych na podmokłych piaskach, zupełnie nieurządzonego wtedy jeszcze południowego mola portu Jastarni. Dopiero w 5-ym sezonie żeglarskim ośrodek A. Z. S. otrzymał stałe budynki mieszkalne, administracyjne oraz najniezbędniejsze urządzenia techniczne, konieczne dla bazy żeglarskiej.

Jeżeli chodzi o akcję od góry, zmierzającą do przyciągnięcia młodzieży do spraw morsko-sportowych, to akcja ta była zbyt chwiejna i bezplanowa aby mogła dać jakies pozytywne wyniki. Ani odpowiedniej propagandy ani budowy ośrodków szkoleniowych, ani dostatecznej pomocy dla stowarzyszeń, które same podjęły się realizacją tego trudnego zadania.

Na specjalną uwagę zasługują akcja Wojskowego Ośrodka Morskiego i Klubów żeglarskich. Ośrodek Morski, prowadząc pracę wśród wojska, a przede wszystkim wśród oficerów, mało może poświęcać czasu młodzieży. Kluby, zbyt drogie dla młodzieży, w najlepszym razie „kaperują” zdolniejszych żeglarzy. Z dawnych klubowców, którzy poświęcają pracę i czas bądź propagandzie żeglarstwa, bądź szkoleniu młodzieży, wymienić należy gen. Zaruskiego, kom. Szwykowskiego i kom. Alexandrowicza.

Drugim kapitalnym elementem w rozwoju żeglarstwa jest wprowadzenie na nasz teren odpowiednich typów taborów. — Niestety pod

tym względem dotąd nie osiągnięto u nas żadnych wyników. Zamiast bowiem zapożyczyć od bardziej w tym względzie doświadczonych państw skandynawskich — dobrych, a nade wszystko tanich typów jachtów, stosowana u nas była i jest zupełna dowolność w tym względzie. Zamiast tego aby dbać o sprowadzanie taboru przydatnego przede wszystkim dla celów szkolno - turystycznych, sprowadzano, za pieniądze społeczne jednostki b. drogie przydatne dla nielicznej grupy zaawansowanych żeglarzy dla celów reprezentacyjno - regatowych.

I pod tym względem dobre nastawienie młodzieży ustrzegło ją od marnotrawstwa. Kupowano ze granicą stare, częściowo zużyte jachty, które dobrze jeszcze nadawały się dla celów szkoleniowych. W ten sposób minimalnym nakładem środków stworzono możliwość szkolenia odrazu większej grupy osób. Pozatym dzięki młodzieży zostały rozpowszechnione małe jachciaki dobrze nadające się do wstępnego szkolenia na zatoce, t.zw. vingbooty.

I pod tym więc względem nasuwa się wniosek niezbyt pochlebny dla dotychczasowego stanu organizacji i planowości w naszym żeglarstwie. Dodać także wypada, że próba stworzenia własnego monotypu (jacht typu „Dal”) nasuwa wiele zastrzeżeń tak pod względem doskonałości technicznej, jak i pod względem wygórowanych kosztów, które są niewspółmiernie wysokie w stosunku do o wiele lepszych i tańszych monotypów skandynawskich.

W końcu rozpatrzmy ostatni z ważniejszych elementów — zagadnienie postawienia na odpowiednim poziomie propagandy, literatury i prasy fachowo - żeglarskiej. Jeżeli chodzi o fachową literaturę w języku polskim, to biblioteczka, stojąca do dyspozycji naszych żeglarzy jest bardzo uboga, a i ta, którą dysponujemy, w dużej części jest dziełem młodzieży. Jeżeli chodzi o prasę, to w obecnej chwili nie posiadamy ani jednego czasopisma poświęconego sprawom morskiego żeglarstwa sportowego. Dlatego też nie ma u nas żadnej możliwości do oddziaływania na ogół żeglarzy, urabiając ich w tym czy w innym kierunku uznanym w danej chwili za celowy i wskazany. Istnieje bodaj jedno pismo ściśle żeglownicze dla celów wewnętrzno - organizacyjnych. Drugie czasopismo „Sport Wodny” poświęcone jest raczej sprawom wioślarskim i kajakowym, a przeznaczone wyłącznie dla celów klubów. Sporadycznie zamieszczane tam są artykuły żeglarskie, ale raczej w sensie sprawozdawczo - regatowym, tak że większego pożytku nikt z tego wynieść nie może.

Jedynie czasopismo ze stałym działem żeglarskim „Szkwał”, wydawanym przez LMK, a przeznaczona dla młodzieży akademickiej i szkół średnich, przestało wy chodzić z końcem 1937 r. jako nierentowne.

Tak więc i pod tym względem znajdujemy się w stanie oplakany.



Toaleta wiosenna na „Swarożycu”

Reasumując uwagi wypowiedziane powyżej można wyciągnąć wnioski niezbyt optymistyczne jeżeli chodzi o planowość akcji w upowszechnieniu spożytkowanego żeglarstwa morskiego. Pociągającą rzeczą jest jedynie zdrowe i słuszne podejście do tych zagadnień przez młodzież.

Jeżeli chodzi o A. Zw. Morski to wszystkie wyżej wspomniane zasadnicze elementy, mające wpływ na rozwój żeglarstwa są tu należycie doceniane i konsekwentnie, oczywiście w miarę skromnych możliwości realizowanie te słuszne postulaty.

A więc młodzież co roku szkoli się w stałym ośrodku żeglarskim w Jastarni, przy czym przez ośrodek ten przepływa w sezonie mniej więcej 400 adeptów sztuki żeglarskiej, — w ten sposób rozwiązano problem materiału ludzkiego i masowości.

Na jesieni b.r. podjęte zostanie stałe wydawanie czasopisma poświęconego sprawom morsko-kolonialnym i żeglarskim, realizując w ten sposób postulat prasy i propagandy.

I wreszcie postulat zaprowadzenia u nas odpowiednich typów taboru przedstawia się następująco.

Jako naturalną podbudowę pod żeglarstwo morskie należy traktować żeglarstwo śródlądowe.

Dotychczas niezatroszczono się u nas o rozpowszechnienie odpowiedniego typu łodzi żaglowej dla żeglarstwa śródlądowego. Propagowane „olimpijki”, które można nabywać po niższej cenie za zł 1350, są o wiele za drogie jak na możliwości najzbarliwszych adeptów żeglarstwa — młodzieży. Poza tym marnotrawstwem byłoby używać łodzi tego typu dla celów szkolenio-

wych. Niestety wogóle u nas dotąd nie było typu żaglówki taniej i łatwej do amatorskiej budowy. Młodzież sama budowała sobie łodzie własnej konstrukcji, urągające w przeważnej części wszelkim zasadom takiego budownictwa. Temu marnotrawstwu fundamentów, zapasu i energii kładzie obecnie kres akcja Akad. Zw. Morsk., który wydał książeczkę—instrukcję oraz szczegółowe plany żaglówki popularnej holenderskiego typu BM pg konstrukcji p. Bult-hnita. Łódź typu BM jest niesłychaną rewelacją.

— Jest bardzo tania (200 — 300 zł przy amat. budowie).

— Jest niesłychanie łatwa do amatorskiej budowy. Każdy zręczny chłopiec może ją sobie zbudować bez potrzeby posiadania specjalnego warsztatu i specjalnych narzędzi.

— Jest dobrą łodzią żaglową, posiadającą wszystkie zalety łodzi do celów turystyczno -

szkoleniowych. Nadaje się do wykorzystania na rzekach i jeziorach, a nawet i na zatoce.

Oczywiście dążyć należy do wprowadzenia odpowiedniego typu jachtu dla żeglarstwa morskiego, jednak uporządkowanie stosunków w świecie żeglarstwa śródlądowego jest rzeczą zasadniczą. Zesztą jedynie brak odpowiednich funduszy stoi na przeszkodzie wydania planów jachcika zatokowo - przybrzeżnego, co A ZM odkłada na później.

Ogólnie rzecz biorąc rolę młodzieży w upowszechnieniu idei morskiej można porównać do żaglowca płynącego po morzu podczas mgły. Płyniemy, dając sygnały rogiem mgławym, słyszemy dzwony zakotwiczonych opodal okrętów, których nie widać i od których w razie awarii pomocy oczekiwać nie możemy. Oby mgła jak najprędzej ustąpiła, odsłaniając horyzont i statki towarzyszące.

JAN Ł. PAĞOWSKI

Nowela

D R Z W I N A M O R Z E

Właściwie nad Narocz się nie wybierał. Jak to się często zdarza inteligentnym osiłkom, był raczej bierny wobec złych i dobrych życiowych zjawisk, co nie oznaczało wcale, by mu można było, jak to mówią — „pluć w kaszę”. Do inicjatywy miał jednak znikome skłonności, a wszelkie plany pionierskich zamachów na odkrywanie Nieznanego tłumiała skłonność do miejskiego, wygodnego życia. Energia drzemała w nim w stanie potencjalnym, czekając zda się na detonator, który by spowodował jej wybuch i ekspansję.

Ekspedycja nad Narocz i jej konsekwencje były dla niego samego niespodzianką. Po zdaniu z końcem czerwca egzaminu na czwarty kurs prawa siedział wciąż w Wilnie i zastanawiał się długo a mozolnie, jak sobie zorganizować wakacje. „Fundusz inwestycyjny” istniał,

skromny bowiem ojcowski zasilek uzupełniał się skrzętnie oszczędzanymi dochodami z korepetycyj. Po pracowitym roku uśmiechała mu się siesta w podwileńskiej kolonii akademickiej, Legaciszkach, gdzie kwitło miłe nieróbstwo w promieniach słońca nad brzegami hałasującej na wielkich głazach Willi. I właśnie w jakieś przedpołudnie, kiedy się biedził, czy jechać, czy nie jechać, a jeżeli nie tam, to dokąd — zjawił się w jego mieszkaniu Stach.

Wszedł, a w przyciemnym pokoju zrobiło się od razu jaśniej. Nawet nie dlatego, że gość był w białych, płóciennych spodniach i koszuli: z jego brązowo opalonej twarzy i obnażonych do łokci rąk, z jego rozjaśnionej przez słońce czupryny blond, z błyszczących oczu i zębów, biła uchwytna niemal jasność! Miało się wrażenie, że promieniują z niego te wszystkie promienie słoneczne, które wchłonał w siebie, spędzając każdą wolną chwilę na wodzie. Płynęły od niego materialne zda się prądy energii i zdrowia.

Atak rozpoczął z miejsca:

— Wciąż siedzisz w swojej norze? Nigdzie cię na słońcu i wodzie nie widać, niedźwiedziu!

— W mieście jest okropnie gorąco... — ruszył ramionami gospodarz.

— Oj! Karol! Karol! I zamierzasz tak całe lato przesiedzieć w tej chłodni?

— O tym nie ma mowy! Namyślałem się właśnie, czyby nie pojechać do Legaciszek...

— żeby tam leżeć na plaży i tyć!

— Będzie z czego chudnąć zimą! — zauważył filozoficznie Karol. — Zresztą chcę odpocząć. Wiesz przecie, jakie są ciężkie egzaminy po trzecim roku,



Na jachcie.

— A czy ci nie przyszło do prawie magisterskiej głowy, że lepiej jest pomęczyć się fizycznie, odpoczywając umysłowo, i na zimę nabrać nie tłuszczu, a słońca — wyhasawszy się na wodzie?

— Jakim-że to sposobem?

— Jedź ze mną na obóz żeglarski nad Narocz!

— O! tylko tego brakowało! Ja chcę żyć, mój drogi, a tam się rok rocznie kilkanaście osób topi...

— Rok rocznie we własnych łózkach umiera kilkaset tysięcy... A zresztą, czyż nie pociąga ciebie urok różnaitości, przygody, ryzyka!

— Ja widzisz, jestem człowiek trzeźwy. Bardzo to ładnie i romantycznie brzmi „różnaitość, przygoda, ryzyko”, ale ja wolę utarte szlaki...

Stach aż wstał z irytacji.

— Ile masz lat, starcze?

— Dwadzieścia cztery.

— Tedy, jeśli chcesz w moich oczach uchodzić za mężczyznę, pojedziesz ze mną chudnąć i krzepnąć nad Narocz. Jeśli nie, jedź tuczyć się do Legaciszek. Znam to miejsce. Życie składa się tam z leżenia na słońcu, oczekiwania na kolejny posiłek i...

— Bywa też tam bardzo wesoło! — oponował słabo Karol.

— Wesoło jest wszędzie, gdzie są zdrowi i młodzi ludzie! Ściskam twoją dłoń, sybaryto, bo mi szkoda czasu na słuchanie bzdur i daję 24 godziny do namysłu. A potem urobię sobie zdanie o twojej mało efektownej sylwetce. Albo — albo... Czołem!

Uśmiechnął się nieco ironicznie i wyszedł. W pokoju zrobiło się od razu ciemniej.

* * *

Noc była ciepła i wyiskrzona gwiazdami, jak zwykle w początkach lipca. Od północnej strony niebo jarzyło się srebrnym blaskiem refleksów dalekich białych nocy, pochylający się ku zachodowi księżyc malował miedzią wałęsające się w dolinach mgły. W ową północną jasność sunął pociąg, postukując miarowo i bezmyślnie po połączeniach szyn. Ciemna ściana boru zbliżyła się i olbrzymiała, to znowu malała i oddalała się od toru kolejowego, tężejąc przy wspinaniu się na wzgórze, lub rozplywając się we mgłę dolin. Koło przytulonego do lasu przystanku załśniła płynąca tu spokojnie i w zamysleniu Wilia i zamigotały żywsze fale jej malowniczego dopływu, żejmiany.

Stach spał, wyciągnięty na ławie i nie troszczył się o nic. Drogę znał doskonale i obiecał obudzić się „automatycznie” we właściwym czasie. Karol, który w tę stronę jechał po raz pierwszy, nie mógł zmrzyć oka z obawy przespania węzłowej stacyjki Łyntupy, gdzie musia-

li się przesiąść na wąskotorówkę. Nie czuł się zadowolony. Uległ przyjacielowi, chcąc udowodnić swoją „męskosc”, ale już żałował zbyt pochopnej i nie przemyślanej, jak uważał, decyzji. A że koła pociągu wystukują zawsze to, co kogoś trapi, przeto słyszał wyraźnie trzy słowa, skandowane z akcentem ironicznego pytania: „Idio - to! Nad Narocz? — Idio - to! Nad Narocz?”

Wyimaginowane, a mało pochlebne haselko, wykrzykiwane przez koła, irytowało go niesłychanie. Zapalił papierosa i poszedł do okna. Łuna od północy przesunęła się na wschód i zaczęła rozszerzać, nabierając różowych tonów. Brzask chował się tuż tuż za widnokregiem. Karol zaczął niechętnie ulegać urokowi pogodnego, letniego świtu. Mimo szczupłego pola widzenia z okna jadącego wagonu silnie nań działał nastrój wstającego dnia. Nie słyszał już nawet urągliwego nawoływania skonfederowanych z szynami kół pociągu.

Kontemplację przerwało mu zbliżenie się do owych Łyntup, oraz Stach, który zgodnie z zapowiedzią obudził się „automatycznie” i zaczął zbierać manatki. Jakoż wkrótce dojechali do zbudowanej na skraju lasu i otoczonej sągami drzewa stacyjki. Opoдал stał zabawny pociąg z niskich wagonikach i sapiącej buńczucznie lokomotywie, który miał ich dowieść do celu podróży. Stach wetknął Karolowi nieliczne na szczęście rzeczy, a sam ściskał się z jakimiś, ogorzałymi, jak i on, typami. W filigranowym wagoniku nastąpiło poznanie się nowych współtowarzyszy wyprawy z Karolem, który został jednak momentalnie pozostawiony samemu sobie. Ciemnoskóre osobniki ze Stachem były natomiast za pan brat. Dziwili się, że go nie spotkali na dworcu w Wilnie (jechali bowiem z Warszawy), opowiadali o przeżyciach swoich, swych wspólnych znajomych, o rozmaitych rejsach, szkwałach, sztormach itp. wydarzenia, niewątpliwie interesujących dla ludzi biegłych w wodnym rzemiośle, ale wysoce nudnych dla laika. Karol uczył się po prostu poza nawiasem tego małego, a tak zjednoczonego wspólnymi przeżyciami światka. Toteż koła wąskotorówki zaczęły mu wkrótce śpiewać w nieco szybszym tempie i wyższej tonacji refrenik o idiocie i Narocz, co adresata tej piosenki w dobry humor nie wprawiało. I tak dojechali do małej, położonej między piaszczystym wzgórzem a bagienkiem stacyjki, na której napis „Narocz” głosił, że przyjechali nad polskie „mare internum”.

* * *

Słońce przygrzewało mocno, chowając się od czasu do czasu za „cumulusy”, szarawe i płaskawe od dołu, a pokłębione i srebrzysto białe od góry, płynące równymi szeregami po bławatkowo - modrym niebie. Toń Narocza, o ledwie wi-

docznych przeciwległych brzegach mieniła się i jarzyła bezustannie, to ciemniejąc od biegnących cieni obłoków, to znów jaśniejąc, kiedy z za chmur wyglądało „dnia oko pięknego”.

Karol siedział na nadbrzeżnym piasku i dość smętnie zastanawiał się nad swoim losem: ciemnoskórzy chłopcy przy bliższym poznaniu okazali się bardzo miłymi ludźmi, życie na obozie miało mnóstwo powabów, ale... Właśnie to „ale”! On, człowiek tak pewny siebie w mieście, tutaj wobec szerokich wód Narocza, wobec „magii” żeglowania po nim czuł się słabo i nieporadnie. Cóż z tego, że był silny i zdrow. Te walory nie równoważyły całego szeregu umiejętności, którymi górowali nad nim koledzy z obozu, nieraz młodszy wiekiem. Drażniło to w sposób wyraźny i przykry jego ambicję i powodowało pewne rozterki wewnętrzne. Tłumaczył sobie, że mu się cały zespół zjawisk i przeżyć nad Naroczem nie podoba, zdając sobie sprawę, że w gruncie rzeczy pociągają go one coraz bardziej, że coraz silniej oddziaływa nań czar życia na wodzie. Zasmakowywał w tym powoli, w miarę postępu w umiejętnościach żeglarskich, ale się bronił przed penetracją nowych uczuć i doznań do jego zurbanizowanej psychiki, ogromnie, według własnego mniemania, „uporządkowanej”.

Na przystani opodal kołysała się yolka, którą niebawem ze Stachem mieli ruszyć na wodę. Cała flotylla innych bieliła się żaglami na środku jeziora, dając dzięki grze światła nowe i nad wyraz bogate efekty w zestawieniu z barwą toni, to szarawej, to błękitnawej w różnych odcieniach i odmianach, to znów chwilami zielonkawej. Ta niezwykła różnorodność i gra kolorów wód Narocza stanowi jego największy walor estetyczny, brzegi są bowiem dość mało ciekawe.

Karol, rozmyślając o swoich zgryzotach, gapił się dość obojętnie na roztaczające się dookoła cuda. Ze stanu apatii wyrwało go przybycie Stacha; poszli razem na przystań i przystąpili do stawiania żagli, czego uczeń żeglarski przedziwnie nie lubił. Mąciły mu się w głowie wszystkie wanty, szkoty, bloki, kolejność prac. Stach zwykle anielsko cierpliwy, tym razem rzucał co chwila pełne złośliwości uwagi.

Ostatecznie, po niezbyt długiej chwili odbili od przystani. Nie obeszło się bez małego wypadku, Karol bowiem przy odcumowywaniu o mało nie wpadł do wody. Stach zaopatrzył to zdarzonko w kilka złośliwych komentarzy, co wywołało u jego przyjaciela poczucie dotkliwej urazy. W rzeczywistości żeglarzowi chodziło o wyprowadzenie z cierpliwości kolegi, o wyleczenie go ze zbytich zamiłowań do uregulowanego w sposób starokawalerski życia w czterech ścianach. Tym razem ofiara tych psychiczno - chirurgicznych zabiegów milczała z chmurą na czole i myślami była snąć daleko, bo przy lawirowaniu spóźniała się z luzowa-

niem szkotów i wybieraniem foka, co zazwyczaj udawało się już bezbłędnie. Radykalny zabieg zdawał się być zastosowany w porę.

Za prawą burtą został już półwysep Kupa i wypłynęli na szerokie wody, lśniące i migotliwe, „cumulusy” bowiem rozplynęły się i niebo było prawie czyste. Po godzinnym blisko pływaniu w milczeniu, przerywanym tylko rozkazami Stacha, wzięli kurs na przystań. U steru usiadł Karol i żeglowali fordewindem przy coraz bardziej cichnącym wietrze. Nowokreowany sternik, trzymając szkot grota i sternicę, czuł każde, najsłabsze jego tchnienie i odpowiedź wody na każdy swój manewr. I jako niespodziana konsekwencja ostatnich refleksyj, zaczęła go upajać niemal świadomość, że oto prowadzi yolkę tam, gdzie chce, że posłuszne mu są wiatr i woda, przesuwaną się z cichym szelestem wzdłuż burt i pieścizotliwie uderzającą drobną falą w kadłub łodzi. Obudził się w nim i zaczął przemawiać instynkt, który się objawia u człowieka w zetknięciu się z siłami przyrody, nie tymi, wyzwolonymi przez ludzką mądrość przy pomocy techniki, ale właśnie tymi, co są niezależnie od woli ludzkiej, które były, są i będą na lądzie, wodzie i w powietrzu. Poznaje się je zaś nie przy pomocy podręczników i wykładów, lecz stykając się z nimi pod okiem słońca i gwiazd. By je zrozumieć, trzeba je odczuć sercem i każdą komórką ciała. I ten to przebudzony instynkt stłumił w nim buntujące się miejskie przyzwyczajenia i zrodził miłość do wodnych przestworów, która nie maleje nigdy, a potężnieje przez całe życie.

— Swoją drogą, dobra rzecz, żagiel! — Karol dał lapidarny upust swym nowonarodzonym uczuciom.

— A widzisz! Tak się broniłeś! — uśmiechnął się z zadowoleniem Stach. I głosem, pełnym jakiejś przytłumionej melodii zaczął mówić o morzu. O wschodach na nim i zachodach słońca, o jego śnie — sztilu i gniewie — sztormie, o wysiłku woli i mięśni w walce z rozpętanym żywiołem, o braterstwie, jakie się rodzi z wspólnych trudów na rejsach, o portach, które podczas nich zwiedził — o dziwnym, pełnym niejako fatalizmu czarze, który na zawsze wiąże z morzem tych wszystkich, którzy się z nim zetknęli oko w oko.

Dryfowali wolniutko w słońcu w stronę niedalekiej już przystani.

* * *

Znów nadszedł lipiec. Magister praw, Karol Rymowicz, sternik śródlądowy, nawrócony i wychowany przez Narocz, stał w oknie pociągu, który hałasował po zwrotnicach Oliwy. Stał i czekał ukazania się morza, którego nigdy nie widział, ale które kochał i do którego tęsknił. Czekał by mu tym pierwszym spojrzeniem słubować swoje służby żeglarskie.

ROMAN BŁACHOWSKI

Asystent Uniwersytetu Poznańskiego

SŁÓW KILKA O MUZEUM MORSKIM W BERLINIE

Do dużego czerwonego gmachu przy Georgenstr. 34—36 w Berlinie, wchodzi długi szereg dzieci szkolnych, chłopcy, pełni werwy, pchają się jeden przez drugiego do środka: są ciekawi. Idą do Muzeum Morskiego, a zobaczą tu szereg rzeczy, które każdego chłopca interesują, mało tego — które biorą go za serce. Któż z nas nie marzył o tym w dzieciennych latach, żeby stanąć na mostku kapitańskiego statku, albo, żeby móc wycelować z armatki wielorybniczej, albo zobaczyć setki, dosłownie setki najrozmaitszych modeli okrętów. Tak więc mali widzowie wchłaniają wszystko szeroko otwartymi oczyma: są oni pozyskani dla morza, niejedni z nich obiorą zawód, związany z morzem, drudzy pojedą w egzotyczne kraje, ale i dla tych, co zostaną w kraju, morze będzie czemś bliskim i znanym. Muzeum Morskie w Berlinie oddziałuje silnie na młodzież, mimo, że właściwie jest przeznaczone dla dorosłych.

W końcu 19 wieku postanowił rząd niemiecki utworzyć instytucję, która miałaby się zająć pracą badawczą w dziedzinach nauk, związanych z morzem oraz propagandą spraw morskich. Początkowo zamierzano utworzyć Instytut Morski przy Uniwersytecie Kilońskim, przemawiała za tym bliskość morza, oraz sąsiedztwo instytucji marynarki wojennej i handlowej. W międzyczasie powstała opinia, że ani Instytut ani Muzeum Morskie nie muszą się znajdować nad morzem, utworzenie ich w Berlinie nie zmniejszy możliwości naukowo-badawczych Instytutu a zwiększy natomiast niewspółmiernie oddziaływanie propagandowe i popularyzacyjne Muzeum. Wszystko przemawiało za tym, żeby Instytut i Muzeum powstały w stolicy państwa.

W roku 1900 został otwarty Instytut Morski przy Uniwersytecie Berlińskim, a dyrektorem jego został znany geograf i podróżnik **Richtofen**, dyrektor Instytutu Geograficznego. Obydwa Instytuty, Morski i Geograficzny pozostawały pod jednym kierownictwem do roku 1921. Istnieje ścisła współpraca spowodowana między innymi pokrewieństwem zainteresowań naukowych. W pierwszych latach istnienia Instytutu Morskiego pracowano głównie nad organizacją i urządzeniem Muzeum Morskiego: pracownicy naukowcy Instytutu zwiedzili w tym czasie szereg pokrewnych instytucji i muzeów morskich w Stanach Zjednoczonych, Anglii, Francji, Monako, Belgii i Holandii celem zapoznania się z możliwościami organizacyjnymi. W r. 1906 ot-

warto uroczycie Muzeum Morskie w Berlinie. Po sześcioletnim okresie przygotowawczym zostało ono udostępnione dla zwiedzających.

Parter, pierwsze piętro i część drugiego piętra budynku służą, jako pomieszczenie zbiorów muzealnych, na drugim piętrze znajduje się Instytut Morski, dostęp do niego mają tylko pracownicy naukowcy i studiujący.

Muzeum Morskie składa się z czterech działów, zawierających zbiory: marynarki wojennej, historyczne-gospodarcze, oceanograficzne i biologiczno-rybackie. Już przy wejściu do Muzeum napotykamy rzecz, interesującą każdego zwiedzającego: modele okrętów wojennych i pasażerskich, statków rybackich, oraz łodzi polinezyjskich i chińskich; przenoszą one wyobraźnię widzów w dalekie, egzotyczne kraje, gdzie morze i niebo mają jedną pogodną barwę.



*Model duńskiego statku rybackiego
Muzeum Morskie w Berlinie.*

Pierwszym, przez który się przechodzi — jest dział marynarki wojennej, zawierający zbiory z historii wojen morskich, modele dawnych i współczesnych okrętów wojennych, urządzenia techniczne okrętów wojennych, artylerię okrętową, wnętrza statków i tym podobne. W sali głównej marynarki wojennej wystawiono autentyczny mostek kapitański, jest on dostępny dla zwiedzających, szczególnie młodzi widzowie używają sobie na stromych schodkach prowadzących na pomost — nie tylko uczą się tu czegoś nowego, ale mają wspaniałą zabawę. Treść zbiorów marynarki wojennej jest tego rodzaju, że nastraja Niemca entuzjazmem dla żyjących i pietyzmem dla poległych marynarzy. Na ga-

blotkach z pamiątkami po poległych w walkach morskich wojny światowej leżą małe wieńce z nieśmiertelników, złożone przez nieznanymi ofiarodawców z pośród zwiedzających. A w wyłożonych w Muzeum spisach poległych podczas wojny światowej napotyka się niezliczoną ilość nazwisk i imion polskich...

Najobszerniejszy jest dział historyczno-gospodarczy, obejmujący zbiory i modele. Oglądamy tu nowoczesne budownictwo okrętowe, reprezentowane przez modele stocznii, doków, stalowych olbrzymów morskich. Modele egzotycznych statków i łodzi przedstawiają środki komunikacji wodnej różnych ludów: czółna z wysp Fidżi, tratwy brazylijskie, dżonkę chińskich piratów, łodzie z Ceylonu, czółno z pływakami z wysp Marshalla, łodzie wojenne z Polinezji, łodzie z jeziora Titicaca i wiele innych. Budownictwo okrętowe drewniane reprezentują modele dawnych statków handlowych, historycznych statków wojennych, nowoczesnych sportowych jachtów i łodzi, statki pasażerskie i towarowe, linie i towarzystwa żeglugowe, ratownictwo. Ruch portowy przedstawiony jest na modelach w skali 1:100 (basen portu hamburskiego), a nawet 1:25 (dźwigi nabrzeżne i pływające), osobne sale są poświęcone sygnalizacji i połączeniom kablowym morskim.

Przechodzimy do działu biologiczno-rybackiego. Zbiory przyrodnicze ugrupowane są w zespoły, przedstawiające życie w różnych środowiskach morskich, poza tym zebrano w licznych szafach i gablotach preparaty anatomiczne zwierząt morskich. Rybołówstwo reprezentują liczne modele, zapoznające widza z techniką rybacką, modelami statków rybackich, fabryk konserw i wędzarni, wielorybnictwem, produktami mórz i ich przetwórstwem. Dział ten jest bardzo obszerny i rozpiętość przedstawionych zagadnień jest ogromną: tak naprzykład w zbiorach produktów pożytecznych morza przedstawiono nie tylko muszle perłowe i kolekcje różnych gatunków i odmian pereł, ale i różnego rodzaju ich imitacje i falsyfikaty.

W dziale oceanograficznym, oglądamy, jak w kalejdoskopie oceany i morza kuli ziemskiej. Dużo miejsca poświęcono modelom plastycznym wybrzeża, formom dna mórz i próbkom dna. Przy pomocy różnej wielkości brył przedstawiono właściwości fizyczne oceanów, stosunki głębokościowe i objętościowe, oraz właściwości chemiczne wody morskiej. Osobną salę zajmują zbiory Atlantyckiej Ekspedycji na „Meteorze” (1925—27). Ustawiono tu przyrządy i urządzenia statku badawczego, oraz modele przedstawiające przebieg sondowania i badań wód. W badaniach mórz niepoślednią rolę odegrały wyprawy polarne, dlatego też poświęcono im dużo uwagi, jak też zagadnieniu lodu mórz polarnych. Metody badania właściwości chemicznych wody ilustrują sondy ręczne i mechaniczne,

termometry powierzchniowe i głębinowe, czerpaki, przyrządy do pomiarów przezroczystości i barwy wody, skale barw, aparaty do pomiarów prądów morskich i instrumenty meteorologiczne.

Powyższy obraz zbiorów Muzeum Morskiego w Berlinie nie jest bynajmniej wyczerpujący, chodziło mi tylko o ogólne naszkicowanie charakteru Muzeum. Jedno jest pewne: zbiory są cenne a ilość ich jest ogromna; do pewnego stopnia odczuwa się nawet przeładowanie, tym bardziej, że pomieszczenie jest dosyć ciasne i dla zbiorów muzealnych mało się nadające. Muzeum morskie powinno być jasne i przestrzenne, tymczasem jest tu odwrotnie: jest ciasne i ciemne..

Przytoczę tu dwie uwagi wypowiedziane przez pracowników Instytutu i Muzeum Morskiego: „Budynek nie jest dla celów muzealnych odpowiednio urządzone, o wiele za mały, a jego wnętrze — mimo przebudowy — za ciasne i wielokrotnie za ciemne”¹⁾. „Na rozwój zbiorów Mu-



Modeliki w basenie
Muzeum Morskie w Berlinie.

zeum oddziałuje brak odpowiednio obszernej pomieszczeń, które są tak i tak do tego stopnia przepełnione, że w dniach silniejszej frekwencji odczuwa się przykry tłok i ciasnotę”²⁾.

Muzeum Morskie organizowano i urządzone od roku 1900 do 1906, czyli dosyć długi okres czasu. Zebrano w tym czasie zbiory pod względem naukowym bardzo cenne, powiększyły się one i w latach następnych. Brakowało jednak rzeczy jednej, bodaj że najcenniejszej: odpowiednio dużego pomieszczenia i to zaciążyło zarówno na charakterze Muzeum, jak i na jego wartości. Niech to będzie przestroga i wskazówka dla nas: nasuwa się bowiem następująca konieczność: od razu dużo dobrze,

¹⁾ *Penck Albrecht* „Das Institut und Museum für Meereskunde”, str. 1—15.

²⁾ *Stahlberg Walter* „Das Institut und Museum für Meereskunde an der Friedrich Wilhelms-Universität in Berlin”, str. 1—16.

ROMAN SZALAŚ

POMNIK GEN. ORLICZ - DRESZERA

W sierpniu roku przyszłego stanie na wybrzeżu Oksywskim grobowiec-mauzoleum gen. Orlicz-Dreszera. Trudny to problem artystyczny — tak dla architekta jak i rzeźbiarza. Dzie-



Jedna z rzeźb na frontonie pomnika

ło tej miary winno w prosty i szlachetny sposób wyrażać myśl w nim zawartą, a centralizować uwagę widza swą formą — tak od strony morza jak i lądu, wiążąc się harmonijnie z urbanistycznym rozplanowaniem otoczenia. Trudnemu temu zadaniu odpowiedzieli art. rzeźb. Maks. Potrawiak, arch. Jan Bogusławski i art. rzeźb. Stanisław Sikora.

Grobowiec - mauzoleum - kaplica góruje nad skarpą wybrzeża dwoma potężnymi blokami suchedniowskiego piaskowca, kontrastującymi swą formą i kolorem z drzewami alei, rozplanowanych po obu stronach placu i z równiną płaskowzgórza. Bloki te, zakończone w elewacji licowej, od strony morza rzeźbami symbolicznymi i żelaznym ażurowym krzyżem, od strony lądu również ażurową kratą kutą w żelazie, tworzą wewnątrz ścian swych kaplicę, pod nimi zaś znajduje się krypta, kryjąca grób Wielkiego Rycerza.

Doskonale uzupełniają się w swej pracy projektodawcy P. Potrawiak, projektując całość mauzoleum, potrafił połączyć walory architektoniczne, geometrycznych brył z wymową monumentalnych rzeźb na froncie grobowca, kontrastujących z monolitami tych brył bardzo korzystne. Rzeźby te, wyobrażające krzewienie idei morskiej i ekspansję Polski ku morzu odznaczają się wykonaniem prostym, lecz jakże pełnym dynamiki i wskazanego tu patosu. Napis, biegnący do górnej krawędzi bloków, a zmiękczający należycie ich geometryczną formę siatką linii kutech w kamieniu, zakańcza kompozycję elewacji frontowej, która obliczona na obserwację z wielkich odległości uderza swym spokojem, zwięzłością wyrazu i niemal surowością przy harmonijnym połączeniu momentów rzeźbiarskich z architektonicznymi i pięknym kontrastem materiałów kamiennego bloku i żelaznym ażurem.

Wnętrze kaplicy oraz krypta przedstawiają inny problem, jako objekty, przeznaczone na obserwację. To też i rzeźby projektodawcy wnętrza p. Sikory posiadają tu charakter odmienny. Na obu ścianach kaplicy ponad kratą wejściową umieszczone rzeźby, wyobrażające z jednej strony połów, z drugiej dwie figury Michała Archaniola i św. Jerzego, posiadają właściwy nastrój powagi i skupienia tak trudny do bezpretensjonalnego wyrażenia w rzeźbie monumentalnej. Ażurowy krzyż, łączący dwa zasadnicze bloki, a mający w tej elewacji za tło horyzont morza i niebo będzie jeszcze jednym pięknym symbolem, łączącym niepodzielnie mauzoleum z wielką płaszczyzną morską.

Najpotężniejszy nastrój widać w krypcie grobowej, z której średniowiecznego beczkowego sklepienia pada naturalne światło promie-



Model pomnika-mauzoleum.

niem na płytę grobowca z wyrzeźbioną na niej postacią Generała. Rzeźba ta traktowana raczej linearnie przypomina wraz z biegnącymi wokół niej napisami piękne gotyckie płyty grobowe średniowiecznych rycerzy tak surowe i piękne w swym prostym wyrazie.

Umieszczenie mauzoleum na placu o wymiarach 40×80 m i położonego pomiędzy dwoma alejami zdążającymi do miasta daje możliwość

swobodnego kierowania się tłumów do mauzoleum w święta i uroczystości oraz wiąże organicznie grobowiec z miastem.

Całość projektu dwu młodych, a świadomych swych celów rzeźbiarzy i architekta p. Bogusławskiego daje pewność, iż tej miary dzieło, które dotąd w Polsce nie miało jeszcze podobnych sobie, w pełni odpowie wielkiemu swemu przeznaczeniu.

JERZY DANIELEWICZ

Ś C I G A C Z „ A K A D E M I K ”

„Akademicy Warszawy, zebrani w Teatrze Narodowym, przeświadczeni, iż o Bałtyk oprócz należy dobrobyt i potęgę Rzeczypospolitej, chcąc przekonaniom swoim dać realny wyraz, postanawiają:

I. powołać Ogólnopolski Akademicki Komitet Zbiórki na ścigacz „Akademik”,

II. wykonanie uchwały zlecić Akademickiemu Komitetowi wykonawczemu Akademii Morskiej”.

Tak brzmiała rezolucja powzięta przez przedstawicieli młodzieży szkół wyższych. Bowiem w czasach „ciekawych”, kiedy pękają szwy granic, tylko ci mogą zażywać pokoju, którzy umieją „przekonaniom swoim dać wyraz realny”. Realny i prędko! Już kilka dni po Akademii, A. Z. M. Lwowa i Wilna, przystąpiły samorzutnie do zbiórki. W tydzień po tym, dnia 14 marca pani Poraj-Biernacka złożyła na ręce protektora akcji generała broni Kazimierza Sosnkowskiego, złotych 20.000. Tak zyskaliśmy mocny fundament dla zbiórki i zachętę. 19 i 20 marca odbywający się również w Warszawie, Walny zjazd A. Z. M. K. wezwał wszystkie swoje oddziały do przeprowadzenia akcji w terenie. Jednocześnie powstały komitety lokalne, mające zgłosić akces do Komitetu Centralnego, działającego pod wysokim protektoratem gen. broni K. Sosnkowskiego. W pierwszej fazie prac należy podkreślić pozytywny stosunek Centralnego Porozumienia Bratnich Pomocy, które żywo przejęły się uchwałą.

Szybkie tempo przystąpienia do zajęć i pokonanie niebezpieczniejszych od raf trudności organizacyjnych, świadczyłyby o dużym wyrobieniu i sprawności Komitetu. Obecnie Komitet Warszawski przekształca się na Ogólnopolski, który będzie działał w ramach sekcji Akademickiego Funduszu Morskiego przy Lidze Morskiej i Kolonialnej. Nie zapominajmy jednak, że żaden Komitet pieniędzy nie tworzył i tworzyć nie będzie. O tym, czy Akademicy potrafią spełnić swe dobrowolne zobowiązanie, o tym czy prawdziwie morze jest im drogą, czy rozumieją doniosłość sprawy, — zadecydują oni sami. Praca dopiero zaczęta. Trzeba jeszcze przeprowadzić

kampanię propagandową, trzeba pisać, mówić, przekonywać i przypominać. Trzeba wreszcie zebrać 500.000 złotych, lecz nade wszystko trzeba rozumieć czym jest ten czyn, czym jest morze. Jest ono wspólne — nasze, jak pieniądze na jego straż — ścigacz. Jest niezbędne jak przemyśl dla wojska, jak wojsko dla niepodległości, a niepodległość dla Polaków. Warto dlań żyć i warto żyć, aby przekonaniom swoim nadawać wyraz realny.

Komitet zbiórki postanowił wykorzystać obwozy letnie A. Z. M-u i inne, aby zapoznać na nich szersze masy kolegów z podjętą akcją. W dniach zaś ostatnich, młodzi artyści-malarze z Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie ofiarowali szereg prac swoich na cel zbiórki. Czyn ten dowodzi, że nie tylko brzęcząca monetą akademik umie opłacić się państwu i historii, że — przeciwnie — młody tyle jest wart, ile warta jest jego praca.

Niech zamilkną zastrzeżenia sceptyków co do wartości samej zbiórki, co do nieefektywności jej i tyłu, tyłu „ale”, obarczających wszelką inicjatywę. Nie słuchajcie ich, bo mówią nieprawdę. Pomysł ufundowania ścigacza przez pokolenie wchodzące w życie jest podwójnie trafny i bardzo szczęśliwy. Pomysł ma głębokie racje, — głębsze pewno od racji jakie w tejże sprawie każą miastom konkurować w pośpiechu. Ścigacz „Akademik” — dozbierając Polskę na morzu — jest jednocześnie świadectwem jednolitej postawy młodzieży całego kraju, czyni sprawę morza bliską każdemu z nas.

Pamiętajmy tylko, aby komitety lokalne nie dały się ogarnąć opieszałości i nie zgasiły ognia, który wśród nas i tak już zbyt często nosił nazwę „słomianego”. Zdecydowaliśmy się na czyn — teraz „ważna jest praca i tylko praca; o efekt nie dbajmy — efekt przychodzi sam”.

Od naszego postępowania zależy, by gazety świata piszące raz jeszcze w przyszłości o „polskiej flocie wojennej dążącej pod pełną parą w nieznanym kierunku”, doniosły również, że fakt ten nakłonił do pokoju pewne większe „mocarstwo morskie”.

INŻ. WODNIAK

S Z T O R M

Cichy wieczór. Słońce niedawno zaszło. Przy zachodzie otoczyło się przepięknym kręgiem ja-skrawego halo, malując zarazem na czerwono chmury, asystujące, jak dworzanie, przy grand coucher swego hospodyna.

Niebo pociemniało. Wypłynął wąski sierp księżycy. Gwiazdy, nie tłumione przez blask srebrnej tarczy, migotały ostrym, dziwnym blaskiem. I na morzu znać było, że coś w przyrodzie dzieje się, coś nowego, coś tajemniczego. Fala sztilowa przewracała się z boku na bok, ale straciła swą zwykłą ruchliwość: w delikatnym świetle księżycy lśniła jak rtęć, ciężka, oleista, a jednak nie martwa. Powietrze raptownie nabrało dziwnej przejrzystości: znikła gdzieś lekka mgiełka gorącego dnia, horyzont wystąpił ostry, jak brzytwa.

Minęło jeszcze kilkanaście minut. Ciemność zapadła zupełna. Biała piana, odrzucana dziobem statku, zaczęła świecić. Można się z tym oswoić i, o ile z początku godzinami patrzy się na przepiękne zjawisko fosforescencji, to później zrzadka tylko wzrok pada na wieczorne fale, błyszczące w ciemności zmiernych zielonawym światłem. Ale tego wieczoru fosforyczny błysk fali miał swój specjalny nastrój, i zdawało się, że olbrzymią bestię — Morze — ktoś drażni następującymi po sobie w szybkim tempie wylądowaniami maszyny elektrycznej. Mogła buchnąć krzykiem wściekłości i bólu, ale reagowała krótkimi, zmiennymi w swym natężeniu błyskami wzmocnionej fosforencencji światło czarowało, ale zarazem budziło niepokój: doniedawna łagodne, leniwe, rozkoszne, jak zaspany kociak, Morze budziło się, jakby wyciągało łapy, pokazując mocne, twarde pazury, błyskając spod przymkniętych powiek zielonymi promieniami złośliwych oczu.

Po paru godzinach nad samym ranem znikł czar nocy przedsztormowej. O szarym brzasku obudził się wiatr. Lekki powiew, cisza, znów lekki powiew, znów cisza... I tylko tempo uderzeń wiatru staje się coraz szybsze. Po morzu idzie jakaś inna, nowa, nieznaną, fala. Przednia straż sztormu: gdzieś tam, daleko, w Oceanie, hula już wiatr sztormowy, podrywa całe masy wody ku niebu, załamuje ich grzbiety, bieląc je pianą grzyw, a o dziesiątki, a nawet o setki mil dalej już dochodzi fala. Cicha jeszcze pozornie: nie szumi, nie ryczy, ale już ze zło-wróbnym pluskiem uderza o burty statku.

Wiatr nie bije, nie uspokaja się co chwila, i wieje teraz stale. Narazie daje się odczuć tylko zwiększenie szybkości statku. Ale w atmosfere

rze jest coś, co oddziałuje na psychę człowieka, jak narkotyk: podnieca, ale zarazem pozwala czaić się w głębi duszy Lękowi...

Idzie sztorm...

Idzie szal przyrody...

Idzie bunt przeciwko woli człowieka, który bez szacunku dla potęg elementarnych pozwala sobie wkraczać w światy poprzez odmęty...

Idzie sztorm...

Idzie walka...

Zwiera się w sobie Człowiek - Zdobywca, Człowiek - Pan, Człowiek - Poskromiciel Sił Tajemnych, jedyna istota, która potrafi kazać obrunom świecić, a błyskawicom w milczeniu obierać motory.

Idzie sztorm...

Idzie Wiatr...

On jest tym panem morza, który obejmuje berło nad przestrzenią. On rozbija się od krańca do krańca horyzontu, on chwyta pełną, twardą garścią morze, zmusza je do ruchu, wyrzuca je w olbrzymich kaskadach - falach ku niebu, rozpyla szczyty potężnych grzywaczy. On wyje przeraźliwie i natrząsa się z Człowieka - Zdobywcy, który musi wyrzec się myśli o swojej wielkości i pokornie czekać, gdy Wróg jego wysili się i padnie z wyczerpania...

Idzie sztorm...

Cichutko, żałośnie zanuciły wanty...

Kwili dzieło rąk człowieka: dziecię przyrody, brutalnie wyrwane z trzewi ziemi, torturowane ogniem, ciągnięte maszynami, skręcone, dziś walczyć musi ze swą Matką - Przyrodą, z jej panowaniem, z jej armią, idącą na bój z Człowiekiem - Zdobywcą. W tym kwileniu jest ból i rozpacz, jest gorzkie wspomnienie czasów, gdy spoczywał metal, ukryty w rudzie, głęboko, głęboko pod skałami, nie wiedząc, co czyni wróg - poskromiciel — Człowiek.

A Niebo blednie ze wzruszenia. Obłoki, które jeszcze wczoraj dostojnie kupiły się koło słońca, szaleją: przewalają się po stalowym sklepieniu, zmieniają formy, rozdzierane przez rozwścieklonego tyrana. Słońce - przyjaciel i wróg Człowiek - Zdobywcy, to wyrzy z poza woalu poszarpanego chmur, uśmiechnie się do trwającego w walce, to zasłoni swoje promienne oblicze, jakby odwracając się od widoku śmierci, to błysnie złośliwym uśmiechem solidarności z Tytanem-Wiatrem.

Przyszedeł wiatr...

Suchy szelest poruszanego gwałtownie powietrza.

Kwilenie want zmieniło się w wysoki ton płaczu i jęku. Rozpaczają wanty, zanoszą się jękiem... Już nie żal za straconą wolnością tam, w głębinach ziemskich, ale strach, obłądny strach, przebija przez jęk stalowych lin. Przypomniały się żelazu dawne, dawne, straszne chwile, gdy skurczyła się skała, gdy drgać zaczęła na łonie Matki-Ziemi... Straszny ucisk, zmuszający do sfałdowania poziomych dotąd warstw, trzask głuchy miazdżonych skał, a tam, na powierzchni ziemi, okropne wycie wiatru...

Jęczą i łkają wanty, zanoszą się od krzyku i płaczu...

Morze, tak jeszcze wczoraj spokojne, przewracające się z boku na bok, z fali na falę, z uśmiechem odbijające twarz Słońca, lśniące w poświacie jego promieni, dziś jest innym. Samo nie zdobyłoby się na bunt — zbyt jest leniwe, zbyt lubi spokojne życie, zbyt bawi się zręcznymi figlami delfinów, zbyt chętnie ze złośliwym uśmiechem patrzy na hekatombę morderstw, dokonywanych w imię zaspokojenia głodu przez zamieszkujące jego łono potwory. Morze ulega jednak wiatrowi. Wie ono, że Wiatr jest panem przestrzeni. Wie, że, rozwścieklony, umie ten tyran dusić, cisnąć tak, że ku niebu wytryskują płynne ręce z błaganem o litość. Wie, że niebo obojętnie patrzy na krzywdę morza, samo pobladłe z wrażeń... Wie, że wiatru trzeba posłuchać...

I każdemu atakowi furii Tytana - Wiatru towarzyszy czyn pomocny Morza...

Uderza Wiatr w żagle... Pcha je, przygina maszty ku powierzchni wody. Rozstępuje się Morze, daje miejsce statkowi, by, położony na burcie, przygnieść ogromną falą grzywacza. Ale uparty Człowiek - Zdobywca trwa: wie on, że zwyciężyć może cierpliwością tylko. Zmniejszył powierzchnię oporu, skrócając żagle, zwraca ostry dziób statku przeciw fali, broni się przeciwko przechyłom przemyślną budową kadłuba, obciążonego u dołu żelazną mocą kilu... Uderzony brutalnie przez wiatr statek prostuje się, by znowu za chwilę ugiąć się i znowu wyprostować.

Szaleje Tytan - Wiatr...

Rozpętał piekło na morzu. Ten leniwy, spokojny żywioł, smagany suchymi, szeleszczącymi uderzeniami rozwściekł się wreszcie. Pluje ku niebu pianą grzywaczy, puchnie olbrzymimi górami, dając możność Tytanowi pchnąć te góry na wroga. Fala za falą, grzywacz za grzywaczem. A Wiatr, jeszcze nie syty, chlaszcze po falach, wzbija srebrny pył ku niebu.

Wścieka się Wicher...

Mało mu stałych, mocnych uderzeń. Wróg jego, Człowiek - Zdobywca, choć ze strachem na dnie duszy, trwa, istnieje, nie daje się złać. Nic to, że z hukiem wyleciał w przestrzeń jeden z żagli, nic to, że statek stoi prawie w miejscu. On trwa, i choć twarz jego pobladła, zwarła się w twardą maskę uporu, w oczach błyszczy wola przetrwania.

Zwiera się w sobie i Tytan-Wiatr...

Chwyta w garść już nie morze, ale i niebo. Pędzi zwał czarnych chmur, wzmacnia swą siłę. Jeszcze bardziej rozpaczliwie wyją wanty, jeszcze silniej skrzypią wiązania statku. Już wiatr dochodzi, uderza w furii szkwału. Ale szarpane, darte, strzępione chmury nie wytrzymują wściekłych uderzeń wichru — giną, przepływając się w rzęsimy deszcz. Duże krople słodkiej wody z niebios spadają na morze, na statek. Zatrzymuje się na chwilę wicher, jakby widok śmierci chmur kazał mu zastanowić się nad znikomością istnienia, uspokaja się morze, zdjęte litością nad ginącymi we łzach deszczowych chmurami.

Ale po chwili znów Wicher szaleje...

I znów suchy szelest Wiatru, znów jęk want, trzeszczenie wiązań statku, szum fal, znów uśmiechy Słońca, gorączkowe bieganie zszarpanych, podartych obłoków, znów wściekły atak szkwału, znów łzy niebieskie deszczu...

A Człowiek - Zdobywca trwa...

Przychodzi wreszcie moment, gdy wyczerpują się siły Tytana - Wiatru. Jeszcze się zrywa do walki, jeszcze uderza suchym szelestem o żagle, jeszcze rzuca masami wody ku niebu. Ale czuć już, że słabnie. Powoli uspokaja się jęk want, powoli zmniejsza się ilość grzywaczy, znikają pył wodny z powietrza.

Jeszcze parę godzin — i Wiatr przycicha zupełnie prawie. Zrywa się od czasu do czasu, ale przetacza się po przestrzeni, jak ulaskawiony lew po puszystym dywanie, groźny, ale pieszczotliwy i jakby pieszczot pragnący. Mruczy, ale pomruk jego nie ma nic w sobie z pomrukiem pioruna.

Morze zaczyna swój posztormowy rachunek sumienia. Szmerze martwą falą, bije czołem o burtę statku, jakby przeprasząc za swoją wściekłość niedawną, jakby ślubując, że z wiatrem przeciwko Człowiekowi - Zdobywcy się nie sprzymierzy.

A wanty, uspokojone, kwilą coraz ciszej, ciszej, jękną czasem na wspomnienie strasznych marzeń sztormowych, aż wreszcie zasypiają, jak splakane dziecko.

Odszedł sztorm...

Przegrał wiatr...

PAWEŁ OPAŁKO

KURS INSTRUKTORSKI A. Z. M. W GDYNI

Akademicki Związek Morsko - Kolonialny organizuje w miesiącu lipcu r. b. instruktorski kurs kolonialny w Gdyni. Kurs cały obejmuje 89 wykładów kolonialnych, teoretyczno - handlowych oraz o porcie i przemyśle w mieście portowym i trwać będzie od 5.VII — 30.VII b. r. Opłata za kurs i pobyt wynosi 60 złotych. Protektorat nad kursem łaskawie objął Pan Minister Skarbu E. Kwiatkowski — wielki budowniczy Polski gospodarczej oraz Jej jedyne go portu — Gdyni.

Sam fakt objęcia przez Min. Kwiatkowskiego protektoratu nad kursem świadczy o jego ważności i potrzebie dla życia gospodarczego Polski.

Po długich chwilach obojętności dla spraw morskich przełamuje się dziś stan biernego stosunku, a budzi się w młodzieży akademickiej wielkie zainteresowanie wszystkim, co związane jest z morzem, zaczyna ona rozumieć, że droga, wiodąca do uzdrowienia stosunków społecznych, do przebudowy struktury gospodarczej i do mocarstwowości, prowadzi przez morze.

Ono jest tą siłą gwarantującą jej pomyślny rozwój i ono, zdaje się, jedynie może stworzyć warunki względnego dobrobytu w kraju przez rozbudzenie w społeczeństwie ekspansywnej żywotności i dynamizmu handlowego. Musi się wytworzyć pewien uczuciowy związek z morzem, podkładem jednak tego związku musi być zdrowa, logiczna myśl, mówiąca, że ono jest naszym źródłem bogactwa, zapewniającym pomyślny rozwój społeczeństwu.

Przy naszym przeludnieniu i rozmieszczeniu ludności w kraju nie może nam być również obca myśl zdobycia własnych kolonij. Jeżeli wciąż mówimy o konieczności odludnienia wsi i dźwignięcia szerokich mas ludności na wyższy poziom materialny i kulturalny, jeżeli uznajemy konieczność uprzemysłowienia kraju i rozbudowy miast, to musimy również pomyśleć o środkach, przy pomocy których urzeczywistniłyśmy swoje zamierzenia.

Środkami tymi, między innymi, będzie zdobycie surowców i kapitałów zagranicznych, a te zdobyć możemy tylko przy pomocy morza. Umiejętnie zorganizowany handel kolonialny przyczynia się do wzrostu bogactwa narodo-

go. Przez zdobycie rynków zbytu stwarza się w kraju rynki pracy t. zn. pomniejsza się bezrobocie. Towar wywożony i sprzedawany przez nas samych, stwarza dodatkowe warsztaty pracy poza granicami państwa. Społeczeństwo musi odrobić swoje zaniedbanie w dziedzinie handlowej i nauczyć się cenić ważność i doniosłość posiadania własnego morza i własnych portów morskich.

Na drodze należycie zrozumianej i umiejętnie przeprowadzonej przebudowy struktury gospodarczej może nastąpić konsolidacja społeczeństwa. Jedynie przez realizację zasad koniecznych i słusznych możemy to osiągnąć. Musimy rozwinąć handel z krajami zamorskimi, ażeby zyskać pieniądze na budowę dróg, osuszenia bagien, regulowanie rzek. Nie możemy się również obejść bez surowców kolonialnych, ale musimy otrzymywać je za wyroby naszego przemysłu.

Ale, aby móc realizować pewne zamierzenia, potrzeba do tego ludzi wykwalifikowanych w tych zagadnieniach, z zamiłowaniem oddających się tej dziedzinie pracy, którą mają spełniać. Potrzeba przede wszystkim ludzi o wysokich wartościach moralnych i umysłowych, ludzi z charakterem.

Dlatego z całym uznaniem musimy podkreślić poczynania instytucji, które biorą na siebie ten trudny obowiązek kształcenia w tym kierunku młodzieży, rozbudzania w niej zamiłowania i zainteresowania sprawami handlowo-kolonialnymi. Kurs ma bezpośrednio zetknąć młodzież z portem w Gdyni, z jego urządzeniami technicznymi i ze wszystkimi przejawami jego życia handlowego i przemysłowego, ma dać możliwość bliższego poznania floty handlowej oraz techniki transportów zamorskich itp. Z zagadnień kolonialnych sprawa surowców zajmie w wykładach jedno z ważniejszych miejsc. Kurs ten ma wyszkolić pewną grupę instruktorów, którzy w przyszłości mają się stać albo pionierami naszej ekspansji kolonialnej, albo, pracując w kraju, budzić w społeczeństwie zainteresowania sprawami morsko-kolonialnymi i kierować stale jego wzrok ku morzu. Na tym kursie zdobędzie ona to, czego nie dają jej studia na wyższych uczelniach a przede wszystkim zawrze ona wieczystą przyjaźń z morzem.

Za banderą handlową idzie kupiec

K R O N I K A

ŚWIĘTO MORZA.

Najbliższe Święto Morza odbędzie się pod hasłem: „Żądamy powszechnych świadczeń na rozbudowę floty wojennej”. Hasło to kryje pewną ukrytą myśl, a mianowicie, że w razie potrzeby społeczeństwo zgodzi się na pewne obciążenia w jakiegokolwiek formie, czy to podatków czy innych świadczeń.

Poza tym będą używane wszystkie dotychczasowe hasła. L. M. i K. wystąpi z odezwą do społeczeństwa i będzie żądać jego wypowiedzenia się w tej sprawie. Będą również opublikowane odezwy wszystkich stowarzyszeń społecznych i organizacji rolniczych. Będzie wydany cały szereg referatów i broszur p. t. „Okrety wojenne na straży dróg morskich”, oraz broszura o 20-leciu L. M. i K. W czasie święta odbędzie się propaganda i werbowanie nowych członków Ligi. Będą również odpowiednio dekorowane miasta oraz uchwalane rezolucje. Dni morskie będą trwać od 23 — 30 czerwca b. r. zbiórka zaś na F. O. M. prowadzona będzie od 23 czerwca do 4 lipca b. r.

F. A. K.

Fundusz Akcji Kolonialnej powstanie swoje zadzięcza wyłącznie osobistej działalności Gen. Orlicz-Dreszera. Celem jego jest zdobywanie terenów pod kolonizację oraz skupianie wychodźstwa na tych terenach, aby mu zapewnić swobodny rozwój kulturalny i ekonomiczny. Dąży on również do zdobywania rynków zbytu dla polskiego handlu zamorskiego. Największe skupienie Polaków jest w stanie Parana w Brazylii. Już w 36 r. było w posiadaniu polskiego chłopca 30.250 ha ziemi. Stale są zakupywane nowe tereny. Możliwości kolonizacyjne istnieją lecz brak środków finansowych nie pozwala ich w całej pełni realizować.

W Liberii F. A. K. prowadzi własną plantację i zamierza w tej sprawie zorganizować specjalne towarzystwo plantacyjne, któreby się tym zajęło. Plantacje

te są traktowane nie jako przedsiębiorstwo dochodowe, ale jako plantacje szkolne, mające na celu szkolenie przyszłych pracowników w koloniach. Posiada również własnych stypendystów. Wiosną wysłano dwóch praktykantów plantacyjnych do Portugalskiej wschodniej Afryki. Również porobiono starania w celu uzyskania praktyk dla studentów w firmach i instytucjach handlowych w Afryce i Ameryce Południowej. Udzielono pomocy pieniężnej na opłacenie czesnego dwóm studentom Studium Migracyjno - Kolonialnego W. W. P. Poza tym zorganizowano cały szereg odczytów z dziedziny zagadnień kolonialnych.

Z L. M. i K.

Są w toku opracowania następujące publikacje: „Z Marszałkiem Piłsudskim na Wicherze”, „Wspomnienia z „Oranto”, „Ścigacz 26”, „Ostatni okręt cesarza”, „Wineta”, „Na i pod morzem”. Są to broszury o charakterze literacko - historycznym. Oprócz tych są przewidziane broszury okolicznościowe: broszura zbiorowa na „Święto Morza”, „Na przyjęcie Orła”, broszurka poświęcona sprawom wojenno - morskim w okresie jej 20-lecia i druga broszurka, omawiająca pierwsze kroki na morzu państwa polskiego. Również w stadium realizacji znajduje się film 300 metrowy. W przygotowaniu są także klisze do wyświetlania w kinach. Wreszcie zmontowana została wielka reklama neonowa. Sekcja artystyczna zorganizowała konkurs muzyczny na już opracowane teksty literackie (piosenki, marsze). Ponadto sekcja organizuje wystawę morską Tow. Przyj. Szt. Pięknych w Krakowie na m-c wrzesień 1938 r. i czyni pierwsze przygotowania do wielkiej wystawy wojenno - morskiej w lutym 1939 r. w Warszawie. Dzięki kierownictwu Mar. Wojennej szereg malarzy będzie miało możliwość pobytu i studiów na Oksywiu. W czerwcu zostanie ukończona praca J. Stępowskiego o charakterze reportażu wojenno - morskiego.

W ŚRÓD KSIĄŻEK

„Erling Tambs: „Teddy” płynie przez dwa oceany”. Wyd. Książnica Atlas — W-wa s. 226.

Są to autobiograficzne dzieje dwojga ludzi, odbywających na żaglowcu swą podróż poślubną naokoło świata. Wyruszają z Norwegii przez Atlantyk, Pacyfik, do Nowej Zelandii. W początkach bez przyrzędów niezbędnych w podróży morskiej. Ale to ich wcale nie martwi. Ten przepiękny pamiętnik podróży jest pełen beztroskiego humoru, promieniuje on kojącym spokojem, a zarazem budzi w czytelniku tęsknotę za czymś bezkresnym, chęć natychmiastowego wyruszenia na morze. Tambs ukochał niczym nieograniczoną swobodę, a tę mógł znaleźć tylko na morzu — więc pokochał bezkresy oceanów, i ta miłość daje mu pełne szczęście. W bezpośredniej, ustawicznej walce z żywiołami rodzi się pewne uczucie przyjaźni między żaglowcem a jego żoną. W zetknięciu się z bezkresem pogłębia się stosunek Tambsa do rzeczywistości. Żadne trudności, ani niebezpieczeństwa nie zdołały zmącić jego wewnętrzne go spokoju duchowego, który daje bezpośrednie obcowanie z przyrodą, ani tej jakby niepoprawnej i lekkomyślnej obojętności na wszelkie przeciwieństwa jakie musiał pokonywać. Ten spokój udziela się również jego bohaterkiej żonie, która ani jednym słówkiem nie narzeka na braki i niedomagania, jakie musi nieraz znosić. Uczucie radości płynące ze swobodnego poruszania się po bezkresach wód rekompensuje im to wszystko w dwojnasób. W tej podróży, blisko cztery lata trwającej, załoga stale się powiększa. Na wyspach Kanaryjskich rodzi się mały bosman a na Nowej Zelandii bosmanka. (Tu natrętnie tłucze mi się po głowie u-

parta myśl, że gdyby co drugi azetemowiec z taką miłością jak Tambs wyruszył na morze, mając do pomocy tak dzielną przyjaciółkę, to nasza marynarka powiększyłaby się o ładną sumkę małych bosmanów i wtedy moglibyśmy być spokojni o przyszłość naszą na morzu).

Gen. Mariusz Zaruski: Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym”. Książnica Atlas — W-wa, s. 196.

Jest to zbiór reportaży opowiadań z wycieczki harcerskim statkiem do Kopenhagi. Nie ma tu tego przedziału między zwykłym marynarzem a starszyzną, jaki się spotyka powszechnie na statkach, panuje serdeczna koleżeńskość, ale zarazem bezwzględna subordynacja. Mamy tu chwytną na gorąco obserwację, czynioną na młodziźnie, która po raz pierwszy zetknęła się z morzem. Autor, wielki propagator idei morskiej wśród młodego pokolenia, chce podkreślić doniosłość i ważność tej chwili, kiedy młodzież przez bezpośrednie złączenie z morzem wiąże się z nim jakby nierozdzielnie — rzucone zostały ziarna idei morskiej w ich młode i chłonne dusze i przy starannej opiece mogą kiedyś pięknie wyrazić i wydać wspianiałe owoce. W bezpośrednim zetknięciu się i walce z żywiołem budzi się w niej powoli zrozumienie, że tak się wyrażę, duszy morza, rodzi się uczucie miłości i przyjaźni. Młodzież usłyszała zew morza i wieść o wspianiałej przygodzie bohaterstwa i walk z żywiołem i pośpiesza zrealizować swój sen o niej. Tam na morzu — snuje refleksje autor — dopiero naleyście wyczuwa człowiek boskość tkwiącą w przyrodzie, jej kosmiczny bezmiar i doskonałość i o te uczucia staje się bogatszy i pełniejszy.

W Y D A W N I C T W A LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Bartlewicz J. „Broń podwodna”	0.50
Czeczott R. „Wojna morska na Bałtyku 1914 — 1918.. . . .	5.—
Dreszer Z. inż. „Pionierski rejs” (Dzien. podróży handl. na s/s „Poznań” do portów Afryki Zach.)	5.50
Hubert W. „Historia wojen morskich”	5.—
„Wpływ bitew morskich na przebieg dziejów”	2.50
Hilchen F. dr „Porty morskie” (urządzenia przeład., organiza- cja itd)	7.50
Janikowski L. „W dżunglach Afryki” (wspomnienia z polskiej wyprawy do Kamerunu)	5.00
Karczewska Wanda „Ludzie spod żagli” (powieść, która otrzyma- ła nagrodę liter. im. Szareckiego)	6.—
Kowalenko Wł. dr „Jak urządzać wystawy szkolne w dziedzinie spraw morskich i kolonialnych”	0.50
Laskowski H. „Artyleria morska”	0.50
Mystkowski inż. „Budowa modeli okrętów wojennych”	0.80
Sawiczewski P. „Łodzie podwodne”	0.50
Sowiński M. „Najprostsze modele żaglowe”	2.50
Tomaszewski J. „Budowa modelu pływackiego żaglowca”	0.80
Tomczyk J. „Budowa modelu łodzi płaskodennej „Mewa”	0.50
Wańkiewicz M. „Na tropach Smetka”	9.80
Warchałowski K. „Na wodach Amazonki”	4.50
Żukowski O. „Zarys rozwoju okrętów torpedowych”	0.50
Nowowiejski F. „Śpiewnik morski” (partytura — 34 pieśni.	15.—
„ „ „ „ (głosy: tenor — bas — 34 pieśni)	1.50
„ „ „ „ „ sopran — alt „ „	1.50

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego LMK Warszawa, Widok 10, wpłacając równocześnie należność na PKO. 367 doliczając na porto 50 groszy, lub do Instytutu Wydawniczego „Biblioteka Polska”, Warszawa, Świętojańska 4.

KOMPLETY MATERIAŁU DO WYKONANIA PŁYWAJĄCYCH MODELI Z TEKSTURY:

w opracowaniu J. Tomaszewskiego

a) kontrtorpedowiec „Wicher” lub „Burza”	0.50
b) kontrtorpedowce „Grom” lub „Błyskawica”	0.70
c) kanonierka „Kmdt. Piłsudski” lub „Gen. Haller”	0.45
d) torpedowce	0.45
e) łodzie podwodne	0.55
f) ścigacze	0.50
g) handlowy statek „Śląsk” lub „Cieszyn”	0.55

Skład Główny: Biuro Zarz. Głównego Ligi Morskiej Kolonialnej, Warszawa Śródmieście, ul. Widok 10.

Przy wysyłce na prowincję do powyższych cen dolicza się porto (niezależnie od rodzaju zamawianych modeli):

za	1 szt. —	gr 30
„	2 — 3	„ — „ 40
„	4 — 6	„ — „ 60
„	7 — 12	„ — „ 80
„	13 — 20	„ — „ 100

Ponad 20 sztuk porta nie dolicza się. Za zaliczeniem nie wysyła się. Żądać w księgarniach i większych sklepach zabawkarskich.

Przy zamówieniach bezpośrednio w Zarządzie Głównym LMK, należy równocześnie wpłacić należność na konto czekowe Zarządu Głównego LMK w PKO Nr. 367 z zaznaczeniem na odwrocie blankietu celu wpłaty.

Wydawca i redaktor odpowiedzialny: ZYGMUNT GORGOL.