



ROK - VI - NR - 1 - STYCZEŃ - 1939 - R.

SZKWAŁ

Rocznice prac

W listopadzie ubiegłego roku minęło dwadzieścia lat od historycznego rozkazu Naczelnego Wodza, wskrzeszającego Polską Marynarkę Wojenną. W tym samym dniu Liga Morska i Kolonialna obchodziła dwudziestolecie swojego powstania. Obchody te połączono. Celowo i słusznie. Wykładnikiem bowiem idei morskich społeczeństwa polskiego jest L. M. i K., na straży zaś tej idei stoi Marynarka Wojenna.

Z natury swej wszelkie rocznice zmuszają do refleksji, do retrospekcji, do rachunku sumienia. O działalności Ligi świadczą jej rezultaty. Ujmując je lapidarnie, trzeba stwierdzić: Liga dotarła wszędzie. Bez przesady można powiedzieć, że nie ma chyba ani jednej wioski, ani jednego miasteczka, gdzieby nie dosięgły jej plakaty, wykładowcy i prelegenci. Zasadą jej działalności jest to, że społeczeństwo polskie zdaje sobie obecnie sprawę z wagi problemu morskiego dla rozwoju gospodarczego i politycznego Rzeczypospolitej.

Tymi osiągnięciami zakończyła Liga pierwszy etap swojej działalności. Idea morza w społeczeństwie naszym utrwaliła się i urealniła. Zaczyna się obecnie etap drugi: walka o kolonie. Zagadnienie to w związku z ostatnimi przemianami w Europie stało się jednym z najbardziej frapujących kwestii współczesnego życia politycznego naszego kontynentu. W Polsce sprawa ta jest tym aktualniejsza, że dla rozwoju naszego przemysłu są nam bezwzględnie potrzebne surowce kolonialne, że mamy olbrzymie przeludnienie wsi i że nasz dynamizm narodowy musi znaleźć teryny dla swobodnej ekspansji. Emigracja, oparta na dotychczasowych podstawach, prowadzi tylko do wynarodowienia, co dla nas na dłuższą metę jest nie do przyjęcia.

Zagadnienie to dojrzało do pewnych rozstrzygnięć. Musimy być do tego przygotowani. Trzeba związać z tą ideą masy społeczne, przede wszystkim młodzież. Propaganda słowem, czy piórem już tu nie wystarczy. Zamysły te trzeba urealnić. Zarówno chłop jak i urzędnik czy inżynier muszą wiedzieć, że takie lub inne warunki jego bytu materialnego zależą nie

tylko od dalszego rozwoju Gdyni, ale również i od pozytywnego rozwiązania polskiej sprawy kolonialnej.

Przygotowanie to nie może w żadnym wypadku ograniczyć się i poprzestać tylko na propagandzie. Wyłania się potrzeba specjalnych kolonialnych szkół, szkół o nastawieniu praktycznym. Nie mamy w tej dziedzinie specjalistów. Na palcach można policzyć ludzi, orientujących się w problemach kontynentu afrykańskiego, a np. lekarzy, znających choroby tropikalne, jest w Polsce mniej, niż palców u ręki.

Liga Morska i Kolonialna, w swej dotychczasowej działalności, hasło: „Kolonie dla Polski” uparcie i wytrwale, mimo przeszkód i sporów, propagowała. Mocny wyraz tym tendencjom dała w swej listopadowej rezolucji. Świadczy też o tym przekształcenie tytułu jej organu z „Morza” na „Morze i Kolonie”. Młodzież jest również gotowa. Gotowość tą trzeba ująć w formy realne. Bo młodzież współczesna jest pełna realizmu. I dokładnie zdaje sobie sprawę, że zawsze i wszędzie ostatecznie decyduje — czyn. Przykładem czynu jest dla nas Gdynia i rozwój naszej floty wojennej.

Akademicki Związek Morsko - Kolonialny R. P. zrzesza tę grupę młodzieży, która przykładając wyjątkową wagę do pomyślnego rozwiązania zagadnień morskich, zdecydowanie popiera wszelkie wysiłki zdolne rozwiązanie to zapewnić. Dziś studenci, jutro lekarze, nauczyciele, inżynierowie i kupcy, dorzucają Azetemowcy swój głos i pieniądze, gdy zajdzie potrzeba.

Wielu i coraz więcej z członków Związku na morzu i jego zapleczach znajduje drogi życia. Dlatego A. Z. M., będąc współodpowiedzialnym za zrozumienie kwestii morskiej przez akademików, krzewiąc wśród nich ideologię morską, pragnie ideologii tej być współtwórcą. I dlatego życzenia najpełniejszego rozwoju, jakie w dwudziestolecie składa Lidze Morskiej i Kolonialnej oraz Marynarce Wojennej, są życzeniami tych, którzy na lata idące do rozwoju tak Ligi, jak i Marynarki, zechcą w miarę sił i możliwości ręce przyłożyć.

PRENUMERATORÓW, KTÓRZY W R. 1937 ZAPRZESTALI PRENUMERATY „SZKWAŁU”
W ZWIĄZKU Z JEGO ZAWIESZENIEM, PROSIMY UPRZEJMIE O PODANIE ADRESÓW ADMINISTRACJI NASZEGO PISMA (ADRESY TE ZOSTAŁY ZNISZCZONE PRZEZ WYDZIAŁ PRASOWY L. M. I K.).

SZKWAŁ

— MIESIĘCZNIK MORSKI —

NR 1

WARSZAWA, STYCZEŃ 1939 R.

ROK VI

ZYGUNT GORGOL



11105071

11.660

S z ó s t y r o k

Pismo, które wznawiamy, ma za sobą pięć lat służby młodej myśli morskiej w Polsce. Poczęte z ducha założycieli Akademickiego Związku Morskiego, długo odzwierciedlało zamierzenia tego Związku, służąc mu nawet wówczas, gdy trudności finansowe spowodowały przejęcie wydawnictwa przez Ligę Morską i Kolonialną. Ostatnio, przez rok cały, nie ukazywało się wcale, dziś wraca do Związku z ambitnym zamysłem wytyczania drogi młodym, których urzekło morze.

Zawadjackie i narowiste w chłopięctwie, egzotyka mało wtedy znanego Bałtyku zarozumiałe, w wieku młodzieńczym zastuchane w Conradowe opowieści, wędrujące przez wody dalekie ze Slocumem i Gerbaultem, wchodzi z wiarą ugruntowaną doświadczeniem w wiek męski, wiek uprawy morza. Bo doświadczenia trzeba było, by pojąć szczerą prawdę gadki kaszubskiej: Kto morza nie posoli, ten go jadł nie będzie. Wyrazem dążeń grupy młodych, która żywo reagując na odzyskanie wolności morskiej przez Rzeczpospolitą, zdecydowała wyciągnąć z tego wszelkie wnioski, grupy, która postanowiła posolić morze, by skarby jego czerpać, ma być „Szkwał”.

Czego chce gromada morzaków? Czy zarzucić te wartości, jakie daje żeglarsstwo morskie każdemu, kto mógł je praktykować, wyrzec się jachtów, oddając się frachtom bez reszty? Nie. Krzewiąc nadal sztukę żeglarską pragnie przede wszystkim przygotować ludzi do pracy w morskim gospodarstwie, by mogli pracować w morzu tak, jak rolnik pracuje w ziemi, górnik w podziemiu. Bo też mimo całą doniosłość problemu władania morzem dla sprawnego działania naszej gospodarki i polityki, mimo oczywistą wziętość tego problemu, zdolnego pociągnąć umysł trzeźwy jak i rozpalic wyobraźnię zaprzysiężonego fantasty, mimo wreszcie konieczność poparcia wysiłków państwa twórczą inicjatywą społeczną, odzew ogółu jest w stosunku do wagi zagadnienia nikły. Miernikiem natężenia zainteresowań społecznych nie jest tutaj ilość akademii i rezolucji, nie liczba odznaczeń rozdanych w uznaniu pracy i zasług, ani nawet

pokaźny rejestr członków LMK. Miernikiem natężenia jest istnienie wyraźnego ruchu ideowego, któryby młodym drogę na morze wytyczył i nieskrępowana oficjalnymi względami możliwość dotarcia tego ruchu do młodzieży.

Niezbędnym jest w wysokiej temperaturze ideowej wychować typ człowieka morza, typ zdobywcy, któremu mocarstwa zawdzięczają potęgę a narody dobrobyt. Wydobyć nowe wartości z hasła spowszechniałych w codziennym użyciu, pojęciom zabłąkanym w rocznicowych deklaracjach przywrócić właściwy sens, nie pozwolić, by młode pokolenie morzaków marniało w urzędach skarbowych, wskazać mu drogę żmudną, lecz jakże godną, oto zadanie warte trudu.

Nie jest przypadkiem, że przystępuje do niego Związek, który zwać się do niedawna Morskim, pragnie zasłużyć na nową nazwę Morsko-Kolonialnego. Czas już, by ci, którzy w wieku młodzieńczym chodzili w rejsy do Kalmaru, Edynburga i Hawru, w wieku męskim targowali herbatą lub rybą. Czas, by polski inżynier pracował na polskiej stoczni, polski makler klarował statki, armator polski gospodarzył wszędzie tam, gdzie interes Polaków tego wymaga.

Najmłodszym przekazujemy dzieciństwo żeglujące w snach niespokojnych ku wyspie Stevenson; do tych, co za lat kilka wejdą między nas uśmiecha się jeszcze wielka przygoda konkwistadorów i przez oceany ku słońcu płynie żeglarz-włóczęga. Nam pora na szlak Kolumbów i Rogozińskich teraźniejszości, urokiem rzetelnego niebezpieczeństwa woła nas droga przedsiębiorczych kupców włoskich i zawziętych niemieckich kolonistów. Doświadczenia poprzedników będą nam przestroga, młodość uparta sił nam doda. Pamięć potężnej osobowości Tego, który morzu do śmierci służył i miraż kolonialny oblekał w kształty widome, budząc patriotyzm godny narodu wolnego, patriotyzm gospodarczy, niech nas prowadzi ku najlepszym osiągnięciom.

Zygmunt Gorgol

Dr WŁADYSŁAW SOWIŃSKI

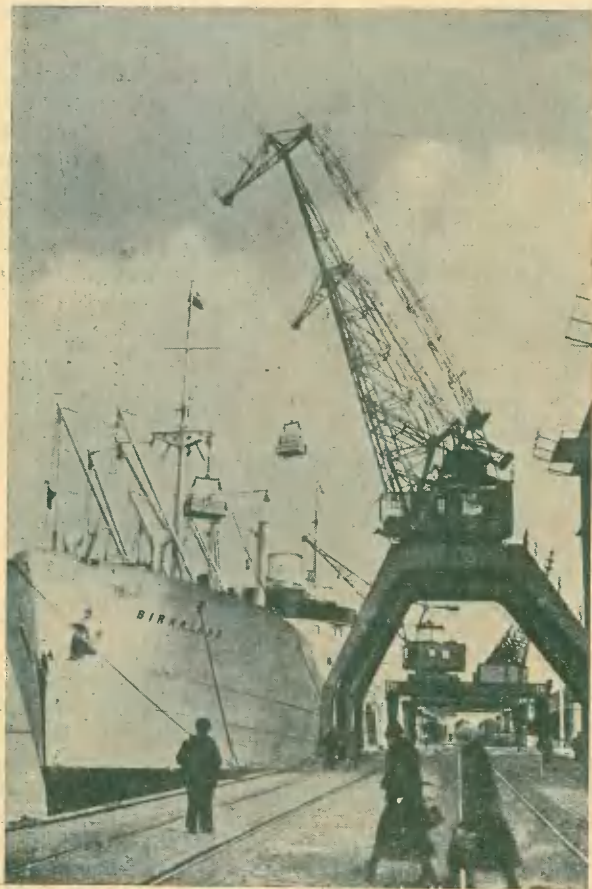
Idea wspólności interesu i ryzyka

W sferze praw prywatnych przeważa u człowieka indywidualistyczne nastawienie, polegające na tym, że tam, gdzie chodzi o nabywanie i zachowanie praw prywatnych, człowiek dąży do wyłączności w dysponowaniu swymi prawami. Ta dążność do wyłączności w sferze praw prywatnych, jest naturalna o tyle, iż wyłączność taka daje człowiekowi pewną niezależność jego pozycji materialnej i tym samym swobodę działania w życiu. Ten z natury egoistyczny pogląd człowieka powoduje w nim na ogół niechęć do angażowania się w przedsięwzięciach i ryzyku wspólnie z innymi, chyba by zysk wspólnego przedsięwzięcia był oczywisty lub bardzo prawdopodobny, albo też groźące niebezpieczeństwa umożliwiały wykonanie przedsięwzięcia nie inaczej, jak tylko wspólnymi siłami. W tych ostatnich przypadkach powstaje wspólny interes i wspólne ryzyko w drodze umowy. Są jednak pewne zjawiska czy też stany faktyczne, które mimo braku umowy stwarzają wspólny interes i w myśl słuszności wymagają wspólnego ponoszenia ryzyka przez zainteresowanych. Prawo uwzględnia takie sytuacje

rycznym rozwoju i istocie podróży morskiej, jako przedsięwzięcia połączonego z pewnym ryzykiem. Mimo znacznego ulepszenia techniki budowy okrętów i komunikacji morskiej w ostatnich czasach ryzyko to, choć w mniejszym stopniu, jeszcze dzisiaj istnieje.

Specjalnie wyraźnie zaznaczyła się w żegludze morskiej idea wspólności interesu i ryzyka w średnich wiekach na Morzu Śródziemnym, które można nazwać koebką europejskiej żeglugi morskiej. Najdawniejsze zwyczaje w żegludze morskiej pochodzą od Fenicjan i Greków. Już w średnich wiekach na Morzu Śródziemnym żegluga morska była szczególnie zagrożona przez rozbojników morskich, niechętnie podejmowały się poszczególne osoby podróży morskiej na wyjątkowo własne ryzyko, szukały one natomiast spółników wyprawy celem zmniejszenia własnego ryzyka. W ten sposób powstała idea asocjacji w żegludze morskiej w postaci przygodnych spółek, których zadaniem było wykonanie podróży morskiej. Właściciele statków, kupcy, bankierzy, kapitanowie i załogi statków tworzyli takie spółki na zasadzie wspólnego ponoszenia ryzyka. Spółki były różnego rodzaju. Należały one w końcu cech specjalnych instytucji prawnych, normowanych w średniowiecznych kodyfikacjach prawa morskiego. Jako najważniejsze tego rodzaju spółki należy wymienić *commenda*, którą spotykamy w *Consolato del Mare* (kodyfikacji barcelońskiej z XIV w.), *colonna*, unormowaną w tabula Amalfi (południowo - włoskim prawie z XII w) oraz spółkę *societas maris*, zbliżoną w swej konstrukcji do spółki *commenda*, a praktykowaną w północnych Włoszech i południowej Francji. Zjawisko asocjacji spotykamy również w średniowieczu w żegludze bałtyckiej, mianowicie w skandynawskiej instytucji *felag* (*hjafelag*) i hanzeatyckich *sendeve* i *wedderlingue*.

Przygodne spółki w średniowiecznej żegludze, o których powyżej mowa, powstawały w drodze umowy zainteresowanych. Jak już zaznaczono, wspólne ponoszenie ryzyka może mieć źródło nie tylko w umowie, ale także w przypadkowych zdarzeniach. Umowę zastępuje zwykle w takich przypadkach pozytywny przepis prawny, który wobec związania kilku osób wspólnym interesem, w słuszny sposób nakłada na nie wspólne ryzyko. Najdawniejszym takim przepisem prawnym — jeśli chodzi o żeglugę morską — jest *lex Rhodia de iactu* (Dig. XIV. 2), gdzie jest powiedziane, że jeśli dla ratowania statku konieczne jest wyrzucenie towarów ze statku, wszyscy zainteresowani ponoszą ofiarę wspólnie (*si levandae navis gratia iactus mercium factus est omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est*). Słynna *lex Rhodia de iactu* żyje jeszcze w dzisiejszej żegludze w postaci instytucji prawnej, która nazywa się w prawie morskim awarią wspólną czyli wielką. Idea wspólnej ofiary, przyświecająca rzymskiej *lex Rhodia de iactu*, znalazła w instytucji awarii wspólnej swój dalszy rozwój. Można powiedzieć, że ogół norm ustawowych, odnoszących się do tej instytucji, jest dalszą rozbudową rzymskiej *lex Rhodia de iactu*. Tak jak w *lex*



Dźwigi pracują.

i pozytywnym przepisem stwierdza ten wspólny interes, nakładając na zainteresowanych wspólne ryzyko. Zjawisko to spotykamy jako charakterystyczne w prawie morskim. Ma to swoją przyczynę w histo-

Rhodia de iactu tak i przy awarii wspólnej powstaje z mocy ustawy wspólność interesu i ryzyka (Gesetzliche Interessengemeinschaft, Gefahrsge-meinschaft, communauté d'intérêts). Na czym polega ta wspólność? Na tym, że szkody wyrządzone statkowi lub ładunkowi lub obu przedmiotom przez umyślne działanie kapitana statku lub innych osób na jego rozkaz, w celu wyratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa, lub koszty poniesione w związku z tym ratowaniem ponoszą z mocy ustawy statek, przewoźne i ładunek (par. 700 niem. Kod. handl. z 1897 r.). Rozdział tych szkód i kosztów na powyższe czynniki następuje przez zaprzysiężonych dyspaszerów przy udziale sądu.

Zjawisko ustawowej wspólności interesu i ryzyka występuje także w stosunku do statku i ładunku, jeżeli chodzi o skutki prawne akcji ratowania i pomocy na morzu. Z tytułu wynagrodzenia za pomoc i ratunek służy uprawnionym do wynagrodzenia prawo zastawu na wyratowanym statku i ładunku (par. 751 Kod. handl. z 1897 r.). Mamy tu do czynienia z solidarną odpowiedzialnością wyratowanych przedmiotów, odpowiadają one bowiem solidarnie do wysokości całego należnego wynagrodzenia. Solidarna odpowiedzialność jest konsekwencją wspólności interesu i ryzyka właściciela statku i ładunku, istniejącej przy ratowaniu ze wspólnego niebezpieczeństwa.

Niewątpliwie także w normach ustawowych, dotyczących przewozu morskiego, przewija się idea wspólności interesu i ryzyka. Kapitan statku jako pełnomocnik armatora związany jest w czasie podróży z właścicielami ładunku wspólnym interesem szczęśliwego ukończenia podróży. Dlatego też daje mu prawo dysponowania ładunkiem w imieniu uprawnionych do ładunku w razie niemożności skomunikowania się z nimi, jeżeli ich interes bezwzględnie tego wymaga, np. grozi utrata ładunku wskutek zepsucia, a nawet może on występować w ich imieniu w sądzie, jeżeli są oni narażeni na konfiskatę lub inne naruszenie ich praw do ładunku (par. 535 Kod. handl. z 1897 r.). To zastępstwo kapitana jest wynikiem wspólnego związa-

nia się podróżą — przewoźnika i wysyłającego ładunek.

Gdy się bada ratio legis przepisów dotyczących praw i obowiązków kontrahentów umowy przewozu, można w ogóle zrobić to spostrzeżenie, że ustawodawca normując ich wzajemny stosunek uwzględnił ich wspólny interes i ryzyko, a to z uwagi na to, iż są oni narażeni na wspólne niebezpieczeństwa w czasie podróży morskiej. Uwydatnia się to zwłaszcza w konstrukcji odpowiedzialności, którą ponoszą strony umowy przewozu. W uwzględnieniu wspólnego interesu stron, konwencja brukselska o ujednoliceniu niektórych zasad konosamentów z 25.VIII.1924 r., opiera konstrukcję odpowiedzialności wysyłającego względnie odbiorcy ładunku z jednej strony, a przewoźnika z drugiej strony, na równowadze obustronnego interesu, z uwagi właśnie na to, że przewóz jest przedsięwzięciem, którym są oni wspólnie zainteresowani i którego ryzyko powinni ponieść, o ile możności, równomiernie. Dlatego też konwencja dokonała równomiernego podziału odpowiedzialności obu stron, wychodząc z założenia wspólnego interesu i ryzyka stron. W konsekwencji też stworzyła ona pewien kompromis w odpowiedzialności obu stron wynikającej z umowy przewozu, ustalając wiążąco i kategorycznie odpowiedzialność za przewóz ładunku po stronie przewoźnika (który na ogół zdradza tendencję zwalniania się za pomocą klauzul umownych od odpowiedzialności za ładunek), a z drugiej strony zwalniając go od odpowiedzialności za przewinięcia natury nautycznej, własne, kapitana i załogi, t. j. w kierownictwie i utrzymaniu statku (in the navigation or in the management), powodujące szkody w ładunku. (por. autora: „Konwencje brukselskie z 1924 i 1926 r. dot. prawa morskiego, str. 72 i nast.).

Jak widzimy z powyższych kilku przykładów, idea wspólnego interesu i ryzyka osób zainteresowanych w przewozie morskim jest jeszcze dzisiaj jedną z zasadniczych idei w prawie morskim, wynika ona bowiem z istoty przewozu morskiego, jako przedsięwzięcia połączonego ze wspólnymi niebezpieczeństwami na morzu, grożącymi zainteresowanym.

Dr Władysław Sowiński

ADAM KOZŁOWSKI

Handel herbatą

ROZMIESZCZENIE PRODUKCJI

Herbatą w znaczeniu handlowym są uprawiane i przerobione miękkie listki, pączki i łodyżki młodego pędu rośliny *Thea sinensis*. Krzewy herbaciane są uprawiane w krajach monsumowych, posiadających opady zarówno w lecie, jak i w zimie. Wartość herbaty zależy do składu chemicznego gleby. Najlepiej udaje się herbata w dobrze nawodnionych okolicach górzystych, dlatego też herbata wysokogórska jest gatunkowo najlepsza.

Największym producentem herbaty są Indie Bry-

tyjskie (150.000 tonn), po czym idzie Cejlon (100.000), wreszcie Indie holenderskie, produkujące herbatę gorszą, gatunkowo w ilości około 70.000 tonn. Chiny, największy przed wojną producent herbaty, znajdują się na czwartym miejscu z 40.000 tonn eksportu. Małą rolę w handlu światowym odgrywają jeszcze Formoza, Japonia, Indochiny, Mozambik i Afryka wschodnia.

HANDEL

Celem utrzymania cen na pewnym poziomie

trzej główni producenci herbaty: Indie Bryt., holenderskie i Cejlon, zawarły porozumienie co do produkcji herbaty i regulowania podaży. Organem wykonawczym jest Komitet Międzynarodowy Herbaty (The International Tea Comitee). Ponieważ porozumienie nie obejmuje reszty producentów, wzrósł eksport herbaty z Formozy, Chin, Japonii i Airyki.

Światowy handel herbaty skupia się w Londynie i Amsterdamie. Prawie wszystka herbata produkcji Indii Bryt. i Cejlonu jest sprzedawana przez Londyn. Sprzedaż herbaty rzadko odbywa się tu na mocy kontraktów prywatnych pomiędzy producentem a sprzedawcą. Przeważnie towar, który przybył do Londynu, sprzedawany jest na publicznej aukcji na Mincing Lane, przez maklerów herbacianych. Maklerzy pobierają próbki z każdej partii i przesyłają je wraz zawiadomieniem o aukcji, zawierającym warunki sprzedaży, nazwy ogrodów i numery partii. Charakterystyczną cechą rynku londyńskiego jest krótki okres czasu od otrzymania próbki do daty aukcji. Sprzedaż herbaty odbywa się na normalnych warunkach aukcji, lecz jest prowadzona w zawrotnym tempie (300 partii w godzinie). Po doświadczeniu transakcji do skutku, makler daje kupującemu kontrakt, mocą którego zostaje wydany towar ze składu.

W Amsterdamie giełda mieści się w gmachu „De Brakke Grond” przy ul. Nes. Odbiorem, składowaniem, klasyfikacją towaru, pobieraniem próbek i układaniem cedułów giełdowych zajmuje się instytucja „Pakhnismeesters” (Mistrzowie składnicowi), którzy rozsyłają próbki towaru do maklerów. Maklerzy dostają próbki na 14 dni przed aukcją, co umożliwia im (w przeciwieństwie do maklerów londyńskich) nawiązanie kontaktu z klientelą zagraniczną. Tu jednak może występować na aukcjach tylko za pośrednictwem holenderskich domów importowych.

BOLĄCZKI POLSKIEGO RYNKU HERBACIANEGO

Polski rynek herbaciany znajduje się w opłakanym stanie. Naogół o herbacie mało się w Polsce wie. Wiele firm, nawet poważnych, *kupuje herbatę nie według prób, lecz wedle ustalonych nazw ogrodów, (plantacji), co oczywiście powoduje dostarczanie*

nam towaru zafałszowanego gorszymi gatunkami lub wręcz gorszego. Zaledwie kilka firm kupuje herbatę reszta zaś sprowadza herbatę przez licznie rozbudowany aparat pośrednictwa, w sposób zupełnie niefachowy.

Przed młodymi kupcami, chcącymi poświęcić się handlowi herbatą, otwierają się nowe możliwości, jakkolwiek szkolenie się na fachowców w tej dziedzinie jest bardzo żmudne. W Polsce jest jednak tyle jeszcze do zrobienia w tej branży, że młodzi fachowcy mogą być spokojni, że pracy dla nich nie zabraknie.

Obok braku fachowców, bolączką polskiego rynku herbacianego jest zła jego organizacja. Handel herbatą jest nadzwyczaj rozdrobniony. W Polsce jest obecnie ponad 150 importerów herbaty. Ponieważ prowadzą oni zakup w sposób niefachowy i co gorsze w małej skali, gospodarka narodowa traci na transporcie i na kosztach pośrednictwa, pomijając już to, że konsument dostaje najgorsze gatunki herbaty.

Branża herbaciana w Polsce stoi w przededniu wielkich zmian. Pierwsza z nich, reglamentacja ilości importu, jest już faktem dokonanym. Druga, t. j. reglamentacja jakościowa, będzie przedmiotem obrad, mającej się wkrótce odbyć konferencji importowej. Nie ulega wątpliwości, że już wkrótce rozstrzygną się losy branży herbacianej i albo będziemy pili tanią i dobrą herbatę, albo... wywar z runianku.

Adam Kozłowski

CZYTAJCIE PRENUMERUJCIE
ROZPOWSZECHNIJCIE
„SZKWAŁ”

Mgr JERZY FALENCIAK

Sól w kościach

Przyjęto się w społeczności anglosaskiej powiedzenie, że człowiek pracujący na morzu, lub dla morza, winien mieć sól w kościach. Powiedzenie to, jeśli wogóle dotyczy soli — to tylko morskiej, bo sól kopalna zarówno w całym Imperium, jak i w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, jest prawie nie używana. Chcąc jednakże uniknąć nieporozumienia z czytelnikiem, trzeba wyjaśnić na wszelki przypadek,

że anglosasom nie chodzi także w powyższej sprawie o jakieś choroby w rodzaju artretyzmu.

„Sól w kościach” oznacza u nich właściwość, przywarę niejako, która cechuje ludzi morza w dosłownym i niedosłownym znaczeniu. A z ludzi takich składa się bez mała całe środowisko anglosaskie. Nie zawsze bowiem Anglik, czy Amerykanin natrafi w swym rodowodzie na uczonego teologa, tęgiego prawnika, czy

też znanego ongiś lekarza, ale zawsze w nim znajdzie kupca zamorskiego, awanturniczego żeglarza, a przynajmniej emigranta ze Starej Wyspy.

Łatwo więc zauważyć, że w podobnych warunkach nawet kawalerzysta posiada „sól w kościach”, lubo że w ilości mniejszej, niż u oddanych swemu zawodowi marynarzy. Jack London chełpił się wobec wszystkich przewiskiem „konnego marynarza” (Sailor on Horseback), nadanym na dobroliwie przez jego towarzyszy. Z tych samych bodaj co London powodów, mógłby nosić ten sam przydomek węgierski bohater narodowy — admirał Horthy, gdyby na Węgrzech, podobnie jak w Polsce, przydomek ten nie był uważany za ciężką obelgę, a to zarówno dla marynarzy jak i jeźdźców zarazem. Inne kraje — inne obyczaje...

Myliłby się jednak, kto by na podstawie tego doszedł do wniosku, że w Polsce nie ma ludzi z „sola w kościach”. Owszem są, chociaż w skąpej stosunkowo liczbie. Skąpość tej liczby wyrównywa się jakością.

Skąd się ci ludzie u nas biorą — trudno powie-

jakby to wyrazić — filantropijny. Jeśli natomiast światopogląd taki występuje u człowieka ze specjalnością, która może mieć konkretne zastosowanie w pracy dla morza, a zastosowania takiego nie znajduje, wtedy ma się typowy objaw marnotrawienia pożytecznego materiału ludzkiego.

Weźmy tu dla ilustracji taki przypadek. Kończący wyższą uczelnię handlową, nie poprzestaje na zwykłym dyplomie zawodowym i specjalizuje się teoretycznie w handlu morskim. Pisze przy tym rozprawę naukową, powiedzmy — o osobach, trwale działających w handlowej żegludze morskiej. Dopiąwszy celu, stara się następnie o odpowiednią dla siebie pracę. Okazuje się, że jej przeważnie nie znajdzie, bo płatna posada i umiłowanie zawodu — to dwie zupełnie różne rzeczy. Powszechny jest przecież u nas pogląd, że kto się „wgrzyzie w robotę”, ten i bez kwalifikacji wykrzesze w sobie jakąś odrobinę zdolności i zamiłowania do danego zawodu. Za tym poglądem kryje się jedna tylko prawda, że kandydat do pracy, to przede wszystkim ktoś nagle potrzebny, lub kandydat do mniejszego, czy większego uposażenia. Nic po-



Fot. Tad. Merstallinger

Na gdyńskiej redzie...

dzieć. Tak zwane morskie wychowanie młodzieży, po szkoleniem zawodowych marynarzy, nie dało jeszcze zamierzonych rezultatów. Rzeczywista (nie historyczna) tradycja morska i państwowa sięga zaledwie 1918 roku. O morskich tradycjach rodzinnych nie można rzec tu także wiele.

Skądże się więc oni biorą? Chyba sami z siebie! A może i stąd, że nie każdy zdążył przy swych dwudziestu paru latach prześnić chłopięce sny o Sindbardzie - Żeglarzu?...

Tak czy inaczej, ludzi z „sola w kościach”, ludzi naprawdę zapatrzonych w morze, chociaż zdala od morza spotyka się w Polsce często. Spotyka się ich wszędzie, we wszystkich zawodach i specjalnościach. Wśród księży, lekarzy, prawników, ekonomistów.

Mówi się o nich, że to są ludzie o morskim światopoglądzie. Jeżeli zdarzy się, że człowiek z takim światopoglądem reprezentuje zawód nie wiążący się niczym z bezpośrednimi sprawami morza, wtedy jego „morskość” będzie miała zawsze charakter ogólny,

nadto.

Nie wiem jak się w tym względzie przedstawia rzecz z technikami. Wiem jedynie o handlowcach i prawnikach. Z prawnikami jest zresztą jeszcze gorzej niż z handlowcami i ekonomistami. Skutki tego nie dadzą na siebie zbyt długo czekać. Zawiedziony ma zawsze niechęć do tego, co sobie najpierw upodobał i na czym się później zawiódł. Cóż bowiem ma czynić młody prawnik, który przez kilka lat przesiadywał w seminarium prawa administracyjnego, zgłębiając różne przepisy i zasady administracji żeglugi morskiej, aby po ukończeniu studiów zadowolili się pracą w ubezpieczeniach społecznych. Tylko z tej racji, że tam wtworzyła się na pewien czas koniunktura ogólna. W tym właśnie tkwi problem „konnego marynarza” i to w rozumieniu społeczeństwa nie angielskiego, ani amerykańskiego, lecz w rozumieniu społeczeństwa polskiego.

Zagadnienie to ma jeszcze drugą stronę. — Trudno sądzić, że wymarzone przez różnych „marynistów” instytucje nie potrzebują wogóle nowych sił. Owszem napewno potrzebują. Skoro ich nie przyjmu-

ją, to nie znaczy, że nie przyjmują innych. Zawsze ktoś tam wejdzie. Ważny tu jest jeden tylko wypadek — przypuśćmy, że do instytucji takiej dostanie się człowiek, zdolny nawet i wykształcony, ale jak się



to już mówiło — bez „soli w kościach”. Pracownik tego rodzaju będzie traktował swe stanowisko mniej

lub więcej sympatycznie, zależnie od różnych właściwości samej posady. Nadarzy mu się coś nowego, z wyższym choćby o jeden szczebel uposażeniem, nie będzie się długo wahał i pójdzie sobie. Takiemu jest zawsze obojętniejsze samo zatrudnienie od uposażenia, czemu w zwykłych warunkach dziwić się zbytnio nie podobna.

Niebezpieczeństwo nie tkwi tu wcale w tym, że taki lub inny może pracować z jednakową namiętnością, czy beznamiętnością, w sprawach związanych z morzem, jak i w sprawach związanych z lotnictwem, albo górnictwem. Grozi to natomiast ucieczką od studiów ekonomiczno-morskich, oraz prawniczo-morskich tych wszystkich jednostek ideowych, a nieustosunkowanych, które dziś w większości akademii i szkół wyższych Państwa Polskiego są skazane w swej specjalizacji na połowiczne przynajmniej samouctwo. W ślad za tą ucieczką postąpi szybkim krokiem organizacja wszelkiego rodzaju miernot i koniunkturalistów.

Dla takich zaś morze stanowi tyle, co dla przyśłowionej żaby w studni.

Jerzy Falenciak

KAZIMIERZ SOWIŃSKI

W przyzmacie poezji

Pewien entuzjasta poezji marynistycznej oburzał się kiedyś, gdy znalazł w wierszu porównanie powierzchni morza do łąków zbóż. Z estetycznego punktu widzenia trudno podzielać oburzenie tego nieprzeideanego tropiciela morskich akcesoriów w poezji. Prawdziwość samych akcesoriów nie może być punktem wyjścia kwalifikacji utworu artystycznego. Prawda sztuki jest prawda innego rzędu niż potoczny sąd o rzeczywistości. W utworze poetyckim dopuszczalne jest kojarzenie wszelkich, najodleglejszych nawet elementów rzeczywistości, dopuszczalna jest nawet jej deformacja, byleby była ona poddana nadrzędnemu prawu sztuki, byleby wynikała z idei artystycznej utworu.

Przyczozone porównanie, nie uroważniając do osądzenia artystycznej wartości wiersza, jest jednak interesujące z pozaestetycznego punktu widzenia. Skojarzenie widoku morza z typowym obrazem z lądowego przypiecka jest tak charakterystyczne dla naszej młodej marynistyki, że może służyć za klasyczny wprost przykład niedostatecznego jeszcze nasiąknięcia wyobraźni naszych poetów „solą morską”.

Już nawet nie o to chodzi, że marynistyka leży na dalekich periferiach głównego nurtu naszej poezji. Zjawisko to łatwo można wytłumaczyć zupełnym prawie brakiem polskiej tradycji literackiej na tym odcinku, a także przerostem tendencji formalnych we współczesnej poezji, wobec których tematyka musiała zejść na plan dalszy. Z różnych stron pod adresem poetów młodej generacji padają żale, że przestali być „serca narodu biciem”. Próba wyjaśnienia tego stanu rzeczy zaprowadzić by musiała nas zbyt daleko, toteż ograniczymy się tylko do stwierdzenia, że napór

najaktualniejszej nawet treści nie zdoła przeważać w najmłodszej poezji ciężaru akcentu zasadniczego, jakim jest dążenie do najlepszych osiągnięć formalnych, do czystości tonu poetyckiego, wysublimowanego z bezpośredniego przeżycia indywidualnego. Oczywiście, pisarz, który chce naprawdę uczestniczyć we współtworzeniu kultury narodowej, nie może się ograniczać



Fot. R. Sobański

jedynie do ciasnego kręgu tego, co mu niesie doświadczenie osobiste. Musi świadomie rozszerzać pole swego widzenia i wielokrotnie własne doświadczenia. Nie-

mniej za moment inicjujący wszelką twórczość artystyczną uznać musimy przeżycie bezpośrednie. Największe i najważniejsze z ogólnego punktu widzenia sprawy mogą przetopić się na wartościowy kruszec artystyczny tylko pod warunkiem, że wejdą w krwiobieg własnych doznań poety.

W pierwszym spojrzeniu na utwory marynistyczne rzuca się w oczy, że u ich źródła rzadko jeszcze stoi przeżycie związane bezpośrednio z morzem. Wiatr, którego w nich sporo, nie ma jeszcze swoistego smaku morskiej bryzy, blaski łamiące się na falach nie posiadają tego osobliwego połysku, jaki zobaczyć można tylko pod najczystszy niebem nie przesłoniętym dymem ani kurzem, sztormy są zawsze zbyt teatralne, jakby reżyserowane na użytek zafascynowanego turysty. Uderza mała rozpiętość i nawet pewna wtórność tematyki. Stosunkowo najwięcej utworów poświęcono Gdyni. Tłumaczy się to oczywiście wyjątkowym znaczeniem Gdyni we współczesnym życiu polskim, ale przede wszystkim chyba publicystyczną aktualnością tego tematu". Bo jeśli już Gdynia, to zaraz: „nasza dumą", i „twórczy niepokój" i „nasza przyszłość". A przecież rzeczą poety jest dawać nie cudnie wypolerowane w gazetarskiej obróbce obrazki, ale nowe, nieoczekiwane spojrzenie na to, co w łatwym patosie może ulec spopolitowaniu. Nie przesadza to sprawy nacisku zasadnień o wadze i aktualności publicystycznej na poezję w ogóle. Może to być nawet pożądane, ale wymaga od poety niezwyklej czujności artystycznej i wynalazczości.

Żeby już pozostać na gruncie tematyki — wiele utworów związanych z morzem i jego sprawami czerpie swe soki z literatury. Allain Gerbault, Conrad — to bodaj najczęstszy „bohaterowie" poematów. Pierwszy stał się mitem naszego wieku, żywym wcieleniem Odyseusza i Robinsona Kruzoe, intronizowanym na ich miejsce nie przez literaturę, ale przez miliony tych, za których sam jeden odbywa swe nieutrudzone wędrówki po nieobeszłej rozległości oceanów, gnany głodem bezmiaru, a może tylko wygnany dobrowolnie z kraju niezmiennych obowiązków i ustalonych form życia na

swobodny przestwór żywiołu. Zainteresowanie Conradem, który z ziemi najuciążliwszego ucisku i niewoli wywedrował był niegdyś do ojczyzny najszerszej wolności, jest aż nadto u naszych poetów zrozumiałe. Pisarz ukochany przez wielu, człowiek któremu w ramach ludzkiego wieku dane było pomieścić dwa życia, fenomen zaciękawiający w równym stopniu krwotków literackich jak i psychologów — szczególnie podnieca wyobraźnię naszego pokolenia. I powiedzmy nawiasem, że do wytłumaczenia zjawiska, któremu na imię Conrad, nowołana jest raczej poezja niż najbardziej nawet drobiazgową i wnikliwą analizą literacką czy psychologiczną.

Jeśli już morze stanowi bezpośrednią inspirację

poezji, to najczęściej nie jako żywioł mający swe odrębne prawa i narzucający je człowiekowi, ale jako osiągnięcie historyczne. Zrozumiałe, że fakt odzyskania morza, zdobycie niepodległości na lądzie przymorskim i falach idących odeń w cały szeroki świat, zostało w poezji uwiecznione. Ale jest niezmiernie charakterystyczne, że nawet w doznaniach poetów pokolenia najmłodszego, którego pierwsze sny młodzieńcze owiewał już wolny morski wiatr, widok morza ewokuje silne napięcie uczuć patriotycznych. Odpowiednikiem tego jest choćby obraz sztandaru, stanowiący stały niemal motyw utworów marynistycznych: białoczerwonym proporcem jest Gdynia, czerwień i biel łopocze z masztów, a nawet fale pobłyskują czasem kolorami narodowymi. Jeśli kto



Fot. Andrzej Progulski

Na „Sworożycu“...

chce, może to uznać za objaw pożądany, za dowód, że mimo wszystko serca naszych poetów okazują się nie tak znowu nieczułe na sprawy obchodzące cały naród jakby to wnosić można było z powszechnych utyskiwań. Abstrahując od takiej czy innej oceny tego zjawiska, nie możemy nie zwrócić uwagi, że przegląda poprzez nie fakt naszego niezupełnego jeszcze rozgospodarowania się na morzu. Bo zastanówmy się: czy możemy sobie wyobrazić, aby narodowy sztandar nad morzem wprawił w specjalny zachwyt np. poetę-Anglika? U reprezentanta narodu o starych tradycjach morskich świadomość panowania

na morzu jest tak silna, tak zroszciała sama przez się, że nie potrzebuje unaocznienia, przypomnienia. My nie zdążyliśmy jeszcze przywyknąć do tego, że gwałtowny nurt dziejów wyniósł nas poza helski brzeg i że od tego momentu zaczął się nowy dzień historii, któremu łopocze nie tylko narodowa bandera ale i flagi sygnałowe. Chciałoby się powiedzieć paradoksalnie, że *mare nostrum* jest jeszcze zanadto polskie, a za mało po prostu nasze, własne.

Za wolnością na morzu polityczną i gospodarczą nie nadażyła jeszcze całkowicie wolność w naszym odczuwaniu. Morze nie osadziło się jeszcze dotąd w naszej wyobraźni: w bogatej metaforystyce poezji dzisiejszej jakże niewiele znajdziemy elementów związanych z morzem i jego sprawami. A sąd poety jest sądem „uspołecznionym” i dlatego może służyć za wskaźnik nastrojów i postawy całej zbiorowości. W ciągu całych niemal dziejów Polski brakło należytego uświadomienia roli morza—politycznej, gospodarczej i kulturalnej. *Ex agris vita* — pamiętano tylko tę część starej dewizy gdańskiej, zapominając że *ex undis divitae*. Zdanie Kłonowicza: „może nie wiedzieć Polak co morze, gdy pilnie orze”, było ścisłym wykładnikiem postawy w stosunku do morza, nie tylko jego wieku ale całej naszej przeszłości. Dziś „exploracja” morza odbywa się w tempie imponującym i na polach najro-

zmaitszych. Jeśli na odcinku poezji wydała dotychczas owoce znikome, to musi to pobudzić do pewnych refleksji, odnoszących się nie tylko do literatury marynistycznej. Nie dlatego żeby poezja miała zawsze iść krok w krok ze wszystkimi wysiłkami społeczeństwa czy państwa, ale że biegnie najgłębszym nurtem duchowych przemian społeczności, że jak soczewka skupia w sobie wszelkie promienie, którymi ekspiruje zbiorowość. Morze wejdzie do naszej zbiorowej psychiki całym swym bogactwem i jako teren ekspansji gospodarczej i jako ważny wkład moralny, wtedy dopiero, gdy znajdzie się w kręgu nie tylko naszej świadomości obywatelskiej, ale i codziennego odczuwania.

Morze i wiatr od morza — dwa nieujęte żywioły — roznoczęły dopiero pracę kształtowania naszej psychiki. Nie zdążyły jeszcze posiekać naszych twarzy w zmarszczki uśmiechu, jakim się wita pejzaż znajomy i swojski. Nie nauczyliśmy się jeszcze języka jakim się miłuje bezmierny przestwór wodny, nieustanny — cichy albo groźny — przepływ jego fal, jaśnienie najczystszej pogody ponad nimi i nietrwałe bruzdy rzeźbione przez wicher na przymorskich zdziarach. To może uczynić tylko poezja. Poezja musi stać się jednym z najważniejszych czynników duchowego opanowania morza.

Kazimierz Sowiński

JAN LUKAS

SZKICE...

— Nim rzucone zostaną cumy odpływającego jachtu...

— Dużo wpierv czasu upłynie. Dużo będzie bezładnej krzątaniny, dużo słońca i niepokoju. Wreszcie mówi się: dziś i wrzuca do skrzynki ostatnie kartki pocztowe... Najlepiej odbijać wieczorem — to kwestia bezsporna — ale skąd się bierze przekonanie, że w istocie tak jest — Może dlatego, że dzień to jest jasność, codzienność, zwyczajność, a przecież każdy rejs — to wielka niewiadoma, wielkie oczekiwanie i nowe wtajemniczenie — więc przestąpmy jego progi we właściwej scenerii: nocy pochłaniającej jacht. Gdy załopocą zlekka żagle przy zwrocie, gdy białe cienie załogi zamrą w bacznej uwadze na rozkazy: oprzyjmy się mocno o wanty, wpatrzmy w ginący horyzont i w rozdygotaniu ciała poświęćmy swą duszę przestrzeni, która nas porywa i zachwyca, która nam obiecuje i nas zwycięża. A widz stojący na mołu ujrzy, jak jasno rysujące się kontury jachtu zaczną się rozstapiać i ginać, wchłonięte przez morze i noc przykrytą kobiercem gwiazdzistego nieba:



Fot. Andrzej Progulski.

„Światła portu nikną w dali
Przed nami otwarty jest świat,
Hej jak cudnie żagle łopoca,
Mkniemy naprzód ciemną nocą.

Nieście żagle choć do piekła,
Wichrze —

piosenkę szaloną nam graj!"

Od momentu, gdy na kompasie kapitan podał kurs, do chwili, gdy wyda polecenie: druga wachta przygotowuje kolację — jest jeszcze czas na obrządek śpiewu. Śpiewać wszyscy lubimy, trudno jest czasem uzewnętrznic się w sposób nie groźny dla delikatności uczuć towarzyszków. Trudno jest sprecyzować — czy przyznać się do tego, że pochłonięci jesteśmy przez misterium wypłynięcia na morze.

Oderwani od ziemi! porwani przez nową rzeczywistość! Wiatr bierze nas w swoje posiadanie, targa



za ubranie, rozwiewa włosy — spojrzeć w górę: formuje płynne kształty błyszczących żagli, a w dół, naokoło: na powierzchni morza szarpie, rozpryskuje długie refleksy księżyca.

Zamknąć oczy: skrzypią segarsy na gładkim drzewcu masztu, chlupocze i bryzga fala rozcinana przez dziób, coś tam pogwizduje w wantach, jakby urągając jachtowej etykietce. O najlepiej, najprzyjemniej wyśpiewać się wtedy, by już nic więcej nie zostało do wypowiedzenia...

„...Hej, hej szedł statek jesienią z Gdyni do Hull,
Hej, hej wiozł złotą pszeniczkę z kujawskich pól...”
takie najprostsze i najdłużej w pamięci zostające śpiewanie.

Gdzieś, kiedyś u ludzi pierwotnych zrodzone z niespodzianki losu i szczęśliwych chwil.

J. Lukas

W. ROYKIEWICZ

Modelarstwo morskie

Dziedzina ściśle związana z morzem jest modelarstwo morskie. Posiada ono prócz wartości dekoracyjnych i propagandowych, także wysokie wartości wychowawcze. Modelarstwo uczy i bawi.

Uczy wielu rzeczy, które każdemu z nas mogą się przydać.

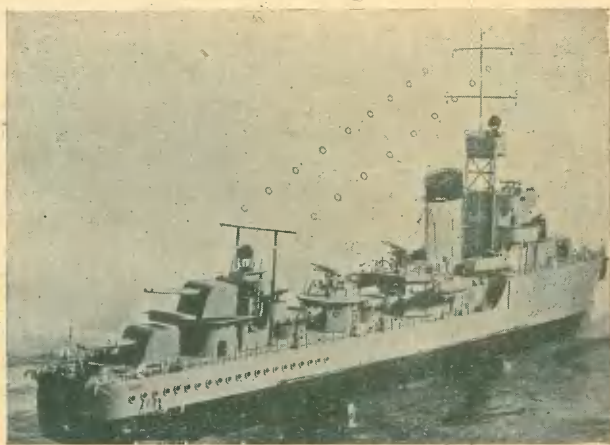
Wstydem jest, jeżeli po 20 latach posiadania mo-

rza, większość ludzi w Polsce nie potrafi odróżnić kontrtorpedowca od łodzi podwodnej. Nie rozchodzą się tutaj o specjalne znanostwo, ale o chociażby elementarne wiadomości z tej dziedziny, a te uzyskać możemy głównie przez modelarstwo morskie. Modelarstwo jest także doskonałą rozrywką, mogącą w bardzo miły sposób zapełnić nam wolne chwile. Po cięż-

kiej i nie rzadko żmudnej pracy umysłowej jakże miło jest zabrać się do roboty nad swoim własnym modelem.

Młodzież, nasi przyszl marynarze i konstruktorzy, chętnie oddaje się modelarstwu, wykazując dużo pracowitości i zapału.

Lecz niestety prawie wszystkie ich poczynania idą w złym kierunku. Model okrętu zrobiony niedokładnie według wzoru, nie przedstawia większych wartości,



Model O. R. P. „Grom”, wykonany w Dziale chłopców „Polskiej YMCA”.

prócz ilości pracy w niego włożonej; zaś ten sam model wykonany ze znanstwem t. j. wierny z oryginałem nasuwa dużo zapytań i refleksyj i tym samym spełnia swą rolę wychowawczą.

Wszystkie nowości konstruktorskie powstają najpierw na modelach.

Uczniowie szkół morskich mają wykłady ilustrowane pokazami modeli.

Wszystkie państwa o długoletniej tradycji morskiej wykazują wielkie zainteresowanie modelarstwem. No. w Anglii nie ma domu gdzie nie byłoby modelu jakiegoś okrętu.

Taki model traktuje się tam jako rzecz wzbudzająca — od wnuka do dziadka — zainteresowanie morzem.

W Niemczech modelarstwo zostało wyzyskane jako wartościowa propaganda narodowych dążeń morskich.

U nas modelarstwo stoi na bardzo niskim poziomie, nie mówiąc o warsztatach zawodowo trudniących się wyrobem modeli. Nie jest to spowodowane brakiem zainteresowania, bo przecież zainteresowanie tą dziedziną jest bardzo duże, ale brakiem fachowych książek morskich z tej dziedziny i dostępnych dla młodzieży planów okrętów.

Nie można zasłaniać się tym, że plany są tajemnicą wojskową — nawet plan „Gromu” czy „Burzy”, tą tajemnicą nie będzie, jeżeli wyłączy się z niego szczegóły mostku dowództwa i parę drobiazgów, które na modelu nawet nie byłby widoczne. Niemcy posiadają wydawnictwa będące katalogami okrętów całego świata, gdzie podają nawet takie detale jak: grubość pan-

cerza, paliwo czy zasięg, a książki te są dostępne dla każdego.

Lepszą propagandą morza jest jeden dobrze zrobiony model, niż 20 prelegentów mówiących bardzo ogólnie o znaczeniu morza dla Polski.

Zrobić model może każdy kto interesuje się morzem i okrętami.

Oczywiście, że wykonanie modelu nie jest rzeczą łatwą, i wymaga ono dużo wiadomości technicznych oraz solidnej i dokładnej pracy.

Podstawową rzeczą przy zaczeciu budowy modelu musi być wybór typu okrętu jaki będziemy robić i przeznaczenie jakie ma spełniać model.

Początkujący powinni zaczynać od jednostek prostszych w widoku zewnętrznym jak np. łódzie podwodne.

Modele mogą być tylko „optyczne” t. j. pozbawione części podwodnej; stosunek ten stosuje się głównie przy skalach mniejszych jak: 1:1000 i 1:300. Modele większe np. w skali 1:100 muszą posiadać prawie wszystkie widoczne szczegóły łącznie z częścią podwodną.

Następnie bardzo ważną rzeczą jest dokładny plan danej jednostki obejmujący widok boczny i górny.

W naszych warunkach najtrudniejszą rzeczą będzie sporządzenie kadłuba.

Kadłub okrętu najlepiej zrobić z kawałka drewna lipowego.

Jeśli okręt, który robimy, przekracza długością 1 mtr. kadłub musi być klejony lub drażony.

Nadbudówki najlepiej skonstruować z drewna i sztywnego kartonu.

Kominy, wwrzutnie torpedowe i lufy dział. w braku tokarki, możemy wykonać przez nawijanie kartonu warstwami na okrągłe w przekroju patyczki.

Kazamaty dział mogą być maszynowe z drewna, lub konstrukcyjne t. j. zrobione z części kartonowych.

Drobne szczegóły jak n. p.: cumowniki, wciągarki kotwiczne, lampy pozycyjne, reflektory, karabiny maszynowe, kotwice, bloczki, dźwigiary do łodzi, barierki, włazy i t. d. mogą być zrobione z dowolnego materiału, pod warunkiem, że wiernie będą odtwarzały rzeczywisty ich wygląd.

Najtrudniejszą czynnością jest malowanie. Musimy pamiętać o tym, że każdą część trzeba malować osobno, conajmniej 2 razy, w celu uzyskania czystości linii.

Po wyschnięciu części, następuje montaż, robienie anteny, umocowywanie masztów i ogólny dokładny przegląd modelu w celu poprawienia możliwych błędów i niedociągnięć.

Zwracać należy uwagę by model był wykonany „czysto” to znaczy dokładnie w robocie i wiernie z oryginałem.

Kto raz zainteresuje się modelarstwem — ten na pewno zostanie szczerym i wartościowym miłośnikiem morza.

W. Roykiewicz

ZBIERAJCIE NA F. O. M.

WIKTOR JUNOSZA

Jasna żeglarska prostota...

Ludzie nie koniecznie już od urodzenia predystynowani są do zajęcia miejsca bądź w tłumnym obozie ciurów, bądź wśród wybranej garstki herosów. W sercu każdego bohatera odzywają się raz porażającym głosem dławione przemocą słabostki, a więc próżność, lenistwo, wygodnictwo, ba, nawet zwykłe tchórzostwo; równocześnie, w duszy pospolitego zjadacza chleba jasnieją od czasu do czasu piękne, szlachetne porywy; są momenty, kiedy zdobyłby się on na czyny niezwykle. Czy bohater spadnie z piedestału, czy ciura na cokół pomnikowy skoczy — zależy nie tylko i nie tyle od ich „zadatków”, a od tego, w jakim kierunku każą im iść okoliczności, jak ich życie wychowa.

Wśród zjawisk natury są dwa, które pod tym względem najwyżej postawić należy; jedno ze sfery raczej duchowej — to Śmierć; drugie — ze sfery czysto materialnej — to Morze. Powaga śmierci i ogrom majestatyczny morza kolegują zresztą aż nadto często. Dlatego — ludzie, dla których są one towarzyszami dnia każdego i nocy każdej — ludzie morza tak osobliwymi cechami się odznaczają.

Wszystko jest u nich w jakiejś innej skali. Bo też czy można, patrząc na bezkresny ocean z nokładu maleńkiej łupinki — przewdawać jakie kolwiek znaczenie sprawom błażym codziennego żywota?

Dlatego, człowiek morza — to człowiek większej miary. I dlatego tak ważne jest dla każdego narodu i państwa, by tych ludzi o morskim nastawieniu, ludzi „mających w żyłach słoną krew” — posiadać jak najwięcej.

Mamy ich w Polsce dotąd bardzo mało. Owszem, co drugi obywatel Rzeczypospolitej potrafi wyłosić prelekcję o znaczeniu gospodarczym wybrzeża bałtyckiego; co dziesiąty przewtoczy nawet z pamięci statystykę eksportu i importu, a nalepkę Liści Morskiej i Kolonialnej „wykupi” każdy bez wyjątku, potwierdzając zdecydowanym tonem: „morze — wiadomo, oczywiście!”.

Czy to jednak znaczy, by ci ludzie rozumieli, kochali morze? Dla nich morze — to tańszy szlak handlowy, to wygodniejsza łazienka, to źródło znaczenia i dochodu. Obca im jednak jest noezia żywiołu, obce ukochanie w morzu właśnie wielkości, właśnie potęgi; burza jest dla nich przykrzym incydentem, a nie czarującym, porywającym, unoszącym w najwyższe jakieś regiony przeżyciem, po którym człowiek, marny pylek — czuje się naprawdę panem świata.

By być takim „człowiekiem morza”, nie trzeba wcale być zawodowym marynarzem, nie trzeba znać się na nawigacji, umieć posługiwać się sekstansem. Trzeba tylko umieć kochać niebezpieczeństwo, odwagę, ofiarność, poświęcenie, trzeba umieć lekceważyć małostki i błahostki — i trzeba umieć w każdej sytuacji życiowej szukać wzrokiem najdalszego horyzontu!

Gdy to piszę, przychodzi mi — nieuniknienie przyjść na myśl musi — postać ś. Wacława Denhoff-Czarnockiego, przedwcześnie zgasłego poety „Włóczęgi” — jednego z najpiękniejszych przedstawicieli tego typu pięknych ludzi.

Oto był, całą gębą, człowiek morza — choć nie wiem, czy kiedy jaką podróż morską odbył! To nie było zresztą konieczne.

Jest jakieś tajemnicze prawo natury, które każe tym, komu żyć nie sążone, którzy wiedzą, że długo żyć nie będą — najwięcej nosić w sobie umiłowania życia i życiorodnej siły. Wacław Denhoff-Czarnocki miał nad głową miecz bezlitosnej choroby już wtedy, gdy bił się o życie Polski w szeregach Legionów, w P. O. W., między obrońcami Lwowa, na froncie litewsko - białoruskim, wśród Górnoszląskich powstańców. Gdy byt Ojczyzny był już zapewniony, gdy zaczął się okres cichej pracy pokojowej, bił się, śmiertelnie chory, o Jej zdrowie. krzewiac wśród młodzieży zamiłowanie do ruchu, do wysiłku, do twórczego czynu, do radosnego wyładowania energii. Toż to on był inicjatorem Marszu Szlakiem Kadrówki, toż to on, przez długi okres czasu, redagował niezapomniany „Stadion”.

Denhoff-Czarnocki oddał pracy społecznej całą siebie. Przepraszam — nie: sobie zostawił dziedzinę jedną — marzenie. Marzenie o dalekich włóczęgach, o falach oceanu, o całkowitym zlaniu się z prawdomówną Naturą!

„Prawda. Nie trzeba jej dobierać słów okazałych. Ani oblekać w zawiloch przemyślenia”.

Jaka moc biła z tego umierającego na gruźlicę człowieka! Pamiętam, będąc w Paryżu, otrzymałem równocześnie dwa listy. Jeden powiadał mi, że dni Wacka Czarnockiego są policzone. W drugim Czarnocki prosił o natychmiastowe przesłanie mu całego szeregu kart morskich, niezbędnych do projektowanej dalekiej podróży!

„Spiesz się, bo ze mną już bardzo źle” — głosił dopisek.

Miał duszę na miarę wielkich odkrywców, wielkich bohaterów zjednaną z Przyrodą i braterstwa z Prawdą.

Taki człowiek musiał kochać morze — i namiętnie je kochał:

Myśli są coraz lepsze,
I coraz więcej się supłów rozmota,
Tylko jeszcze mocniej się w nas rozepreze
Jasna, żeglarska prostota.

Wciąż dalej od swarnego teatru
Serce się radością odmienia.

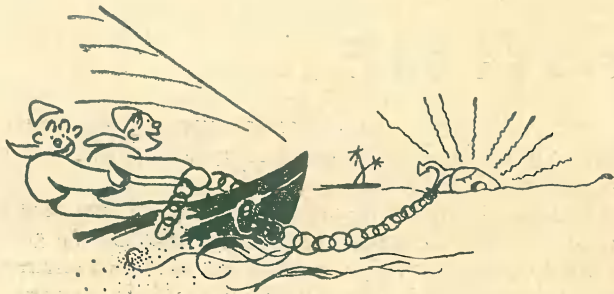
Nauczmy się słów od wiatru,
Od gwiazd — patrzenia.

I w jakąś noc podzwrotnikową,
Albo w ogniu polarnej zorzy
Zobaczymy jedyne, srebrzyste słowo
Łaskawości Bożej.

Czyż można, czyż wolno dodać coś więcej do tej wspaniałej apologii morza, jako wychowawcy lepszych, bardziej wartościowych, większych ludzi?

Chyba to, że szczęśliwym będzie kraj, którego młodzież śmieie dążyć będzie do „jasnej, żeglarskiej prostoty”!

Wiktor Junosza



WSPOMNIENIA I REPORTAŻE...

LESZEK WIELEŻYŃSKI

Do Szkocji na „Krzysztofie Arciszewskim”

Od kilku lat projektowano w AZM-ie zorganizowanie wyprawy szkolnej poza Bałtyk — na wielkie morze. Związek nasz nie dysponował jednak odpowiednim jachtem.

Dopiero w bieżącym roku zrealizowaliśmy tę myśl.

Na jachcie „Krzysztof Arciszewski”, stanowiącym własność Tow. Przyjaciół naszego Związku we Lwowie, który pływa pod banderą Yacht Klubu Polski, przeszli młodzi Azetemowcy szkołę morza w dalekiej wyprawie Holandii, Szkocji i Norwegii.

Poniżej rozpoczynamy druk cyklu reportaży mgr Leszka Wieleżyńskiego — kapitana „Krzysztofa”, które w bezpośredniej formie dziennika przedstawia naszym czytelnikom przeżycia i żeglarskie przygody załogi tej wielkiej wyprawy.

Redakcja

I.

Późną to było jesienią, zeszłego roku.

Na „Górcie” w pokoiku gdyńskiej Ambasady AZM zebrało się nas kilku. Taki maleńki i niespodziewany zjazd. Był Adam Gruszecki, Andrzej Majewski, Julek Hebel i ja. Wróciliśmy właśnie z portu jachtowego po ukończeniu pakowania i spisaniu inwentarza „Krzysztofa Arciszewskiego” na zimowym leżu.

Nadchodził mrok.

Listopadowy wicher z NO-stu pędził zamgloną wilgoć od morza i zagniewany przezroczyście oporem szyb bębnił w nieżyty. W taki czas potrafi żeglarz ocenić ciepło przytulnej kajuzy. Wspomnienia przygód i plany „na jutro” splatały się w gwarnej rozmowie. Sumowano wyniki ostatniego roku, ktoś opowiadał o dalekim rejsie, potem znów inny marzył o pracy w latach, które przyjdą.

Nagle — Adam podniósł swój uśmiech z nad filiżanki herbaty: „Chłopcy należy popłynąć do Szkocji”.

Zawrzało. Leżymy wszyscy nad mapą. Szmat drogi, będzie blisko trzy tysiące mil.

Na wystrzępionej załamaniem linii brzegu wyrastają dra-

pieżne skały, białe wieżycy latarni, piaski wydmy i baseny portów. Błękitne wcięcia wąskich zatok oddychają falą przypływu. Coś miłego rodzi się w sercu żeglarza na myśl o pięciuset milach drogi bez zaoczenia ładunku.

Tak, to byłby szkolny rejs.

Po morzu, które żyje inaczej, niż Bałtyk. Na którym na wigacja jest problemem, na którym księżycowy magnes działa o wiele silniej, a nad którego brzegami tętnią najpotężniejsze porty świata i żyją narody setki już lat uprawiające morze, tak jak my naszą rolę.

Zachłysnąć się pieśnią wielkiej pracy, otrzeć się o jej plon, choćby w skrócie perspektywicznym, pobieżnym, przeżyć obraz dokonania tych ludzi i państw, którym ujarzmienie morza dało istnienie i siłę. I stąd, z Amsterdamu, Rotterdamu, Antwerpii czy Glasgow ukończonych i do granic możliwości ludzkich rozbudowanych chyba urzędów patrzeć z dumą i wiarą na ogrom pracy jaka nas młodych morzaków w Polsce czeka.

Tak, to byłby szkolny rejs.

Poznać tych ludzi, u nich w domu, ale nie łodem przebywając lecz z morza, gdzie dotąd oni tylko królowali, i rozmawiać jak równi z równymi na pokładzie własnego statku.

„Hej, a czy wy wiecie chłopcy, że dotąd żaden polski jacht nie był w Szkocji?”

„No, to „Krzysztof” będzie!”

I myśl rzucona poszła na żmudną ścieżkę realizacji.

*

Projekt trudnej i zaszczytnej wyprawy w sprawnych rękach Zarządu Lwowskiego Oddziału AZM szybko nabierać zaczęła życia i kształtu.

Zebrano komisje dla omówienia planu organizacji. Wyznaczono ludzi do wykonania poszczególnych odcinków pracy.

Ustalono cel: szkolenie, propaganda polskiego sportu żeglarskiego, nawiązanie kontaktu z młodzieżą odwiedzanych państw. Opracowano trasę: Gdynia, Kiel — Amsterdam, gdzie pobyt jachtu miał przypomnieć zwycięstwa Admirała Krzysztofa Arciszewskiego w służbie holenderskiej — Edynburg — Glasgow, gdzie załoga miała zwiedzić imperialną wystawę brytyjską oraz największe stocznie świata na rzece Clyde, — Kanał Kaledoński — Kristiansand, skąd miał „Krzysztof” płynąć w regatach R. O. R. C. (Królewski Océaniczny Klub Regatowy Anglii) do Kopenhagi i na zakończenie, jak zwykle, Jastar-

nia i Gdynia. Ustalono termin od 11 czerwca do 30 lipca 1938 r., ilość załogi — ośmiu ludzi, koszta na głowę — 195 zł. z czego 160 zł. wpłacać mieli uczestnicy, a 35 zł. Związek ze specjalnej na ten cel uzyskanej subwencji. Poza tym ustalono, że kasa Jachtu powinna być zaopatrzona w około tysiąc złotych na wydatki specjalne i nieprzewidziane. Ustalono dalej — konieczne naprawy i adaptacje na jachcie i w inwentarzu, których koszty pokryło Towarzystwo Przyjaciół O. M. L. M. A. jako właściciel jachtu.

Nawiązano kontakt korespondencyjny z polskimi placówkami — Ambasadą w Londynie i Konsulatem w Amsterdamie z prośbą o przygotowanie terenu, poza tym z „Little ship Club'em” w Londynie, skąd otrzymano informacje o kanałach szkockich i opłatach portowych w Anglii, z R. O. R. C. celem zebrania informacji o regatach, Akademischer Segler Verein'em w Kielu i Klubem Żeglarskim Studentów w Edynburgu, którym zapowiedziano wizytę.

Przygotowania jachtu i remontu dokonała głównie placówka gdyńska AZM, wykończyła zaś ostatecznie całość prac z tym związanych — załoga, częściowo już od 20-go maja bawiąca w Gdyni.

Siedziałem wtedy w Gdyni sam i, pracując nad przygotowaniem jachtu, z ciężkim sercem przyjmowałem wieści o trudnych chwilach przyjaciół, którzy musieli zrezygnować z udziału w wyprawie, tak żmudnej, wspólnie organizowanej.

Dochodziły mnie przy tym ze Lwowa nieoficjalne głosy, aby wobec poważnego pod względem fachowym osłabienia załogi, zmienić trasę rejsu na bardziej znaną i łatwiejszą.

Nawoływania życzliwe i pełne serdecznej troski: „Będzie wam chłopcy ciężko” i wiele, wiele podobnych przewidywań.

Morze nie lubi jednak, gdy żeglarz sztormuje z wiatrem.

Powiedziane było: „Krzysztof będzie w Szkocji!” — Nic więcej.

W ciągu Zielonych Świąt wyszliśmy na próbny rejs do Piławy dla sprawdzenia gotowości morskiej jachtu. Wykryło się przy tym szereg braków i niedociągnięć, które należało usunąć, a najważniejszą z tych prac była zmiana konstrukcji urządzenia sterowego.

Praca wrzała na jachcie. Ci z członków załogi, którzy w ostatnim tygodniu przybyli do Gdyni, układali swe rzeczy w kajutach i natychmiast szli do roboty.

Ostatecznie zostali wciągnięci na listę załogi i zaakrebowani: Leszek Wieleżyński — kapitan, Julek Hebel — I sztorman, Jurek Romaszekiewicz — II sztorman, Janek Chrobok — III sztorman, Tadzik Merstallinger — gospodarz, i żeglarz — Lutek Nowak, Gwido Świstun i Jurek Żurakowski.

Nadeszła wreszcie sobota, dzień, w którym program nakazywał pożegnać Gdynię. Nadeszła szybko i zniecała jak zwykle czas, w którym ma nastąpić dawno projektowana, ważna i ostateczna decyzja.

DZIENNIK PODRÓŻY

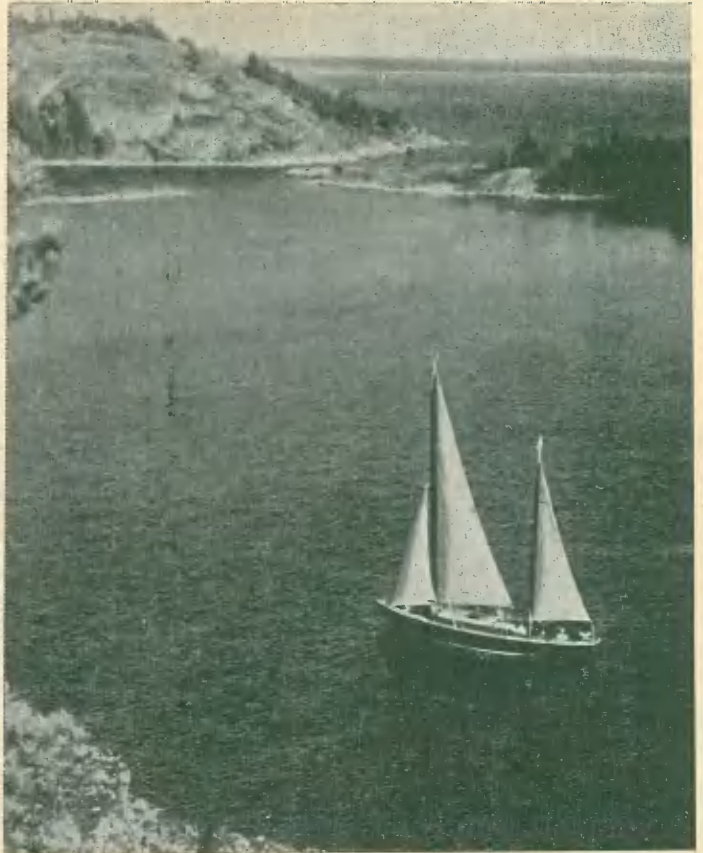
11 czerwca 1938 r. Gdynia.

Poranny dzień. Słońce praży jak w lipcu, wali z wysoka

AKADEMICY BUDUJĄ
ŚCIGACZ „AKADEMIK”

całymi strugami spiekoty i wyciska z zagonionych chłopaków haracz perlistych kropel potu.

Ostatnie przygotowania. Rzucenie cum naznaczono na ósmą wieczorem. Załoga zwija się. Jeden napełnia wodą zbiornik,



Na Misingsfiordzie

Fot. Tad. Merstallinger

bosman popędza kończących mechanizm sterowy robotników stoczni, „Romaszka” jak zwykle coś nawierca i wkręca, nieustający w pomysłach i pracy majster. Reszta pomaga Tadeuszowi pakować żywność.

Spiętrzone na brzegu stopy skrzynek, worków i pakietów różnego kalibru giną powoli pod pokładem. Gospodarz robi co może, aby wszystko mądrze uształować, ale jest tego zbyt wiele. Kupiliśmy prowiantu na cały niemal rejs, aby zagranicą jak najmniej na ten cel wydać. Przyznała nam wprawdzie Komisja w Warszawie podwójną porcję dewiz, ale zawsze na luksus drogiego zakupów polskiej szynki w Anglii nie byłoby nas stać. Więc już nie tylko magazyny i szafki pełne są prowiantu, ale i mesa, zawałona skrzynkami, wygląda jak zasobny kolonialny sklep.

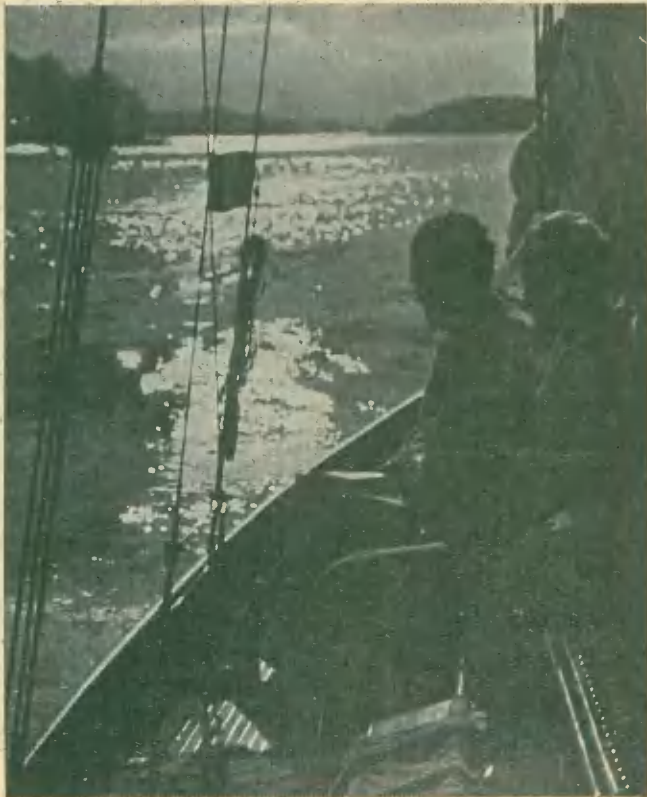
Wreszcie jest wszystko gotowe.

Benzyna, którą „POLMIN” dostarczył, jako subwencję, bezpłatnie, w zbiorniku, dewizy w kasie, pragnienie rzucenia cum i oderwania się od kłopotów lądu w sercu całej załogi, przystrojonej w czyste białe dreluchy.

Nie ma tylko map. Aż wstyd się przyznać. Część ich najważniejszą dla pierwszego odcinka trasy zapomniano we Lwowie. We czwartek wyszła depesza, prosząc o ekspres, a dziś już sobota. Listonosz przynosi kilka bardzo miłych depesz po-

żegnalnych, ale map nie ma. Jestem zły. Wykonać tyle rzeczy, przezwyciężyć tyle trudności w imię zasady dotrzymywania terminu, przygotować wszystko wbrew różnym pesymistom, wołającym: „Poco tak się męczycie, żaden jacht jeszcze w terminie nie wypłynął” i teraz patrzeć w perspektywę dwudniowego bezpłodnego czekania! Brr!

Jeszcze raz telefonuję na pocztę.



Pożegnanie Sztokholmu.

Fot. Tad. Merstallinger

— Nie, żadna przesyłka ze Lwowa nie nadeszła. A no trudno. Właśnie mam iść zawiadomić Urząd Celny o zamierzonej zmianie terminu odejścia, gdy podchodzi do

mnie p. Gedroyc, sekretarz Yacht-Klubu Polskiego mówi: „Zdaje się, w naszej bibliotece jest kilka map Bałtyku, poszukajmy”.

Oczywiście są. Wszystkie najbardziej potrzebne i locja również.

Przynajmniej raz pesymiści nie będą mieli racji.

Piszę rewers i czytam radość w oczach załogi.

Dobrze się rejs zaczyna. Odprawa celna skończona, pomyby zerwane, uściski, pożegnanie, podbiega listonosz i rzuca nam na pokład ostatnią depezę: „Całujemy rufę” — wołają lwowscy przyjaciele,

Godzina 20-ta. Opada z pluskiem ostatnia cuma, łącząca „Krzysztofa” z lądem.

Włodek Głowacki — nowomianowany szef prasy i propagandy naszej wyprawy w kraju płynie za nami w bączku z nieodłączną harmonią i wtóruje piosence. Jest wesoło. Wiatr miska zaledwie wysokie żagle „Krzysztofa”.

Wolniutko, bezszelestnie zbliżamy się ku bramie portu.

Z brzegu powiewają pożegnaniem dłonie przyjaciół.

Słońce czerwono - złotą tarczą opada w bezchmurny horyzont.

Ponad pokład i żagle, ponad szumiący w dali port i rzeczywistość wieczorną, wlatuje zawadiacka melodia „Krzysztofowej piosenki”:

...Słońce nigdy nam nie zajdzie
w śmiałych rejsach przez ten świat.
Każdy z nas swój cel odnajdzie,
Choćby w sztormie zawsze szedł pod wiatr.

Hej! Załogo „Krzysztofa” trzymaj kurs!
Hart i radość zwycięża pośród burz.
Przeciwnościom śmieję się w nos
i za wąsy prowadź los.

To zwyczajne wszystkich młodych w szkole mórz.

Leszek Wieleżyński

K r o-
n i k a



Kronikarz — to krzyżówka konika polnego z mrówką, płód mezaliansu potomków bohaterów Lafontain'owskiej bajki. Kronikarz skacze sobie po czasie, jak ów błonkoskrzydły pustak po wonnych ziołach, lub biedzi się mrówczym trudem nad zbie-

ranieniem materiału na przyszłość. Porównanie to nasunęło się Waszemu Kronikarzowi, kiedy wyrwano go z papierów, wskrzyszających pierwsze dni AZM-u, surowym rozkazem pisania o dniach i sprawach bieżących; a że trudno w biegu wskakiwać do zdarzeń, dla koniecznego rozpedu cofniemy się o trzy miesiące do Obozów w Jastarni. Patrzenie, ile tam będzie beztroski i mrówczych zabiegów.

Przez dwa miesiące swego trwania Obozy gościły, szkoliły i wychowywały na ludzi morza przeszło 370 osób. Pod względem organizacji różniły się od poprzednich rozbićem na dwie grupy. Mężczyźni pozostali na terenie Ośrodka, podczas gdy kobiety, wymagające luksusu i autonomii zamieszkały w willi „Morskiej”. Ambicje żeglarek i korzystnie dla nich kształtujące się okoliczności, przyczyniły się do poprowadzenia Obozu kobiecego w kierunku wyszkolenia przyszłych kadr instruktorskich. Na „korzystne okoliczności” złożyło się w dużej mierze stanowisko Państwowego Urzędu P. W. i W. F.,



skąd otrzymaliśmy (na kobiecą autonomię) 1.500 - złotowe subsydium z życzeniem wydzielienia Obozu kobiecego. Szkoda tylko, że nas ta autonomia kosztowała o 500 zł. więcej, niż przewidywał Urząd. Prywatnie zawsze drożej! Również nowością w Azetemowej Jastarni była usprawniona, a przede wszystkim rozszerzona, biurokracja. Obok Szefa Obozu, nad porządkiem i biegiem spraw, czuwał Komendant porucznik Wilhelm Pacewicz. Prócz władz, czynnikiem, podnoszącym urok lądowej codzienności, było radio i adapter z nieograniczoną siłą napędową, choć mocno ograniczonym repertuarem płyt. Władze plus radio z adapterem i kilku pomysłowych uczestników — składały się na ogniska, chętnie odwiedzane przez gości z „zewnątrz”. Przeszkoleni tym wszystkim członkowie AZM-u już ze stopniem żeglarza morską, wyruszali na rejsy zagraniczne na „Jurandzie”, „Krzysztofie Arciszewskim”, „Wojewodzie Pomorskim”, „Pannie Wodnej”, a nawet na jachcie Wspólnoty Interesów „Wspólnota” i jachcie WKS-u „Mohort”. Miło przytem kronikarzowi nadmienić, że dzięki uprzejmości pp. Katelbachów, szkolenie żeglarek i żeglarzy odbywało się także na jachcie „Zośka”.

Równoczesnym z pierwszym turnusem obozu był KURS

KOLONIALNY w Gdyni. Kurs ten, poruszając całokształt zagadnień kolonialnych, zgromadził trzydziestu kilku prelegentów i około 80 słuchaczy. Był to pierwszy kurs tego rodzaju w Gdyni. W związku z tym organizatorzy musieli przezwyciężyć wiele trudności, aby w okresie wakacyjnym zebrać wykładowców i przygotować w ruchliwej Gdyni odpowiednie warunki pracy. Poza godzinami wykładów uczestnicy Kursu odbyli 5 wycieczek do portu, ważniejszych instytucji i zakładów związanych z poruszonymi tematami. Po ukończeniu kursu, część słuchaczy nadesłała do AZM-u swoje prace. Dowodem docenienia wagi tego przedsięwzięcia AZM-u był wysoki protektorat naszego serdecznego opiekuna i honorowego członka p. wicepremiera inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Tak co roku przybywa nam jakaś nowa praca, skromnie wzmiankowana w wewnętrznych biuletynach, lub ukryta między kolumnami sensacji pism codziennych. Trzeba mieć dobre oko, aby dostrzec zakopcone perły zwłaszcza, gdy sąsiadują z blaskami sindbadowskiej podróży „Krzysztofa Arciszewskiego” i „alarmami” (fałszywymi) o tonących jachtach AZM-u. Taką „zakopconą perłą”, niknącą w tęczowości ośmiu wimpli pod sailingiem wracającego z podróży do ośmiu państw, „Krzysztofa”, jest pismo Urzędu Morskiego do AZMK-a. Pismem tym Urząd Morski przyznaje AZM-owi wyłączność opiniowania wszelkich podań sfudentów o praktyki morskie. Innymi słowami komunikat stwierdza, że *jedynie Akademicki Związek Morsko-Kolonialny z tytułu swych prac i charakteru jest instytucją miarodajną w ocenie kandydatów do pracy na odcinku morskim.*

W dniach 12 i 13 listopada zebrana w Warszawie RADA NACZELNA AZM omówiła wyczerpująco ostatni okres prac Związku. Rozgrzeszywszy swą dotychczasową działalność, uczestnicy przeszli do spraw przyszłości. Ustalono dwie wytyczne prac. Po pierwsze: doceniając działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej i rozumiejąc całkowitą zbieżność ideologii, AZM, — działając na odcinku życia akademickiego, winien z Ligą współpracować zgodnie i owocnie nad zrealizowaniem głoszonych przez siebie organizacje haseł. Po drugie: Akademicki Związek Morsko - Kolonialny na pierwszym miejscu stawia sprawy kolonialne i naukowo - ideowe, tym samym ograniczając momenty sportowo - atrakcyjne do granic, nie stwarzających dysproporcji w wewnętrznych pracach związku.

Po dwu dniach całodziennych obrad uczestnicy Rady powrócili do swych miast, aby na terenie oddziałów kontynuować planową i przemyślaną robotę.



Dzień zaczyna się gimnastyką.

Fot. Andrzej Progulski.

Do pożytecznych nowości, wypełniających niedostrzegane dotychczas luki w pracy, należy zaliczyć KURS „WIEDZY O AZM-ie” zapowiadany na bieżący sezon w Warszawie. Organizatorom chodzi o zapoznanie członków Organizacji z całością działalności Związku, o przedstawienie im przebiegów trudów i dokonanych prac, o wydobycie z wieloletniej

cennych prac do rozsprzedania na fundusz ścigacza. Pozostałe Bratnie pomoce również opodatkowały się na ten cel. Tak w szybkim tempie fantazja materializuje się dzięki upartej woli i pewnej metodzie.

Liga Morska i Kolonialna zorganizowała II-GI CENTRALNY KURS INSTRUKTORÓW W WARSZAWIE. Kurs ten trwa



Przed wyjściem na pierwsze ćwiczenia...

Fot. Andrzej Progulski

historii AZM-u wartości podstawowej — tradycji. Większość członków, przebywających na obozach, bądź biorących udział w ułamku różnorodnych prac organizacji, nie zdaje sobie sprawy z sił, które tę różnorodność wiążą i zespalają. Nieliczni dostrzegają w życiu typ działającego „Azetemowca”, nie umiając określić jego odrębności, a najmniej jest wtajemniczonych w historię AZM-u. Ten brak orientacji, dorywczość zajęć, ich różnorodność, bez oparcia o silną tradycję nie może stworzyć odpowiedniego klimatu prac. A przecież tradycja Akademickiego Związku Morskiego jest piękna i mocna, — trzeba ją jednak wydobyć, wytłumaczyć i młodym zaszczyć. Praca w AZM-ie posiada największy może urok i przywilej młodości — jest „szaleństwem niepozabawionym metody”.

Aby spotkać się w AZM-ie ze wspomnianym szaleństwem, nie trzeba wyjeżdżać w dalekie rejsy, szukając sztormów. Kiedy 6.III ubiegłego roku, z inicjatywy AZM-u, młodzież akademicka zebrana na Akademii w Teatrze Narodowym, postanowiła ufundować ścigacz „AKADEMIK”, aby przekonaniom swoim, — iż o Bałtyk oprzeć należy dobrobyt i potęgę Rzeczypospolitej, — dać wyraz realny, wydało się to zamiarem przerażającym możliwości. Tymczasem uchwała znalazła należyty jej oddźwięk hojnych złotówek. Na pierwsze powakacyjne zebranie Komitetu zbiórki Bratnia Pomoc Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, pamiętając o swych zobowiązaniach, złożyło 5% od dochodu z ostatniej imprezy tej uczelni, a Politechnika Warszawska opodatkowała jeden z największych bali stolicy „Warszawa swej Politechnice” na 10% od dochodu. Studenci Akademii Sztuk Pięknych złożyli szereg

od 16 do 26 listopada. Ważne zagadnienia omawiane przez wykładowców ścignęły również członków AZM, nie tylko z Warszawy, lecz i z Poznania, Krakowa i Lwowa. Dzięki sprawniej organizacji L. M. K., członkowie naszych Oddziałów mogli na kurs ten przyjechać i odnieść z niego duże korzyści.

Jeśli już mowa o kursach, należy wspomnieć i ostatnie wydarzenie lwowskie. Oddział lwowski AZM-u urządził w ramach tygodnia Morsko-Kolonialnego cykl odczytów o koloniach i handlu morskim. Protektorat nad tą imprezą objęli: Prezes Zarządu Głównego L. M. K. gen. Stanisław Kwaśniewski, Rektorzy wyższych uczelni lwowskich, Kurator Lwowskiego Okręgu Szkolnego i Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie. Na inauguracji kursu przemawiał o ideologii L. M. K. p. gen. St. Kwaśniewski. O AZM-ie mówił prezes Zarządu Głównego naszego Związku kol. Zygmunt Gorgol.

J. D.

Przegląd wydawnictw

„PRZEGLĄD MORSKI” (miesięcznik Marynarki Wojennej) Nr. 117, grudzień 1938.

Numer Jubileuszowy, z racji XX-lecia Marynarki Wojennej, zawiera szereg bardzo cennych prac, poświęconych zarówno ogólnym zagadnieniom morskim (b. ciekawe aktualia ty-

Redaktor: ZYGMUNT GORGOL

Wydawca. AKADEMICKI ZWIĄZEK MORSKO - KOLONIALNY R. P.

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

Prenumerata: rocznie 5 zł, kwartalnie 1.30. Konto P.K.O. 15.105

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

Redakcja rękopisów nie zwraca

Zakłady Graficzne St. Skierkowski i S-ka, Sp. z o. o., Warszawa, Hoża 55, tel. 7.22-05

Protektorowi Ligi Morskiej i Kolonialnej Inspektorowi Armii,
PANU GENERAŁOWI KAZIMIERZOWI SOSNKOWSKIEMU,
Prezesowi Zarządu Głównego, GENERAŁOWI STANISŁAWOWI KWAŚNIEWSKIEMU,
Zarządowi Głównemu L. M. i K., Panom oficerom i marynarzom Polskiej Marynarki, członkom AZM-u, przyjaciołom, czy-
telnikom i współpracownikom

ZYCZENIA NOWOROCZNE

składa

REDAKCJA

czące niemieckiej floty wojennej) jak i najżywotniejszym zagadnieniom Marynarki Polskiej.

Numer otwiera artykuł kpt. mar. O. Żukowskiego p. t. „20 lat”, zawierający źródłowo opracowany rys historyczny Marynarki Wojennej w odrodzonej Polsce. Szereg dramatycznych i bohaterskich epizodów z czasów wojny bolszewickiej, opowiedzianych w prostych i szczerych słowach, obrazuje chwalebny udział floty w ówczesnych bojach; całości dopełnia opis rozbudowy marynarki wojennej oraz krótkie omówienie jej obecnego stanu.

Kom. dypl. M. Majewski w rzeczowym i mocnym artykule p. t. „Polityka morska Rzeczypospolitej po odzyskaniu niepodległości” przeprowadza tezę konieczności jaknajszerszej rozbudowy floty woj., stwierdza bowiem, że jakkolwiek „w sumie po 20 latach odrodzonego bytu Rzeczpospolita dysponuje flotą, która na świecie zdobyła niezłą markę, ale która niemniej, jako narzędzie polskiej polityki morskiej, jest nieproporcjonalnie mała, wobec ogromu odpowiedzialności, jaka na niej spoczywa”.

Mimo to, autor zwraca uwagę na ciągły wzrost powagi Polski na morzu, opierając się m. in. na fakcie zawarcia bilateralnego układu morskiego pomiędzy Anglią a Polską (27.IV.38) twierdząc, że wskazuje on na to, „że Albion uważa Rzeczpospolitą za wielkość na morzu, wprawdzie ograniczoną, lecz pozytywną i rzeczywistą, którą trzeba brać w rachubę”.

W dalszym ciągu mamy interesujący artykuł znanego marynisty i fachowca spraw morskich inż. J. Ginsberta p. t. „Wojna Sztabów”, w którym znajdujemy omówienie rozdzwinków panujących bardzo często pomiędzy kierownictwem floty i sił lądowych w większości armij, (...przykłady z Wielkiej Wojny...):

„energia sztabów zużywa się często na wzajemne kłótnie, szkodliwe dla całokształtu obrony państwa”.

Autor opiera się przede wszystkim na przykładzie Niemiec, gdzie walka ta, jego zdaniem, przybierała najbardziej jeszcze umiarkowane formy. Pomimo tego jednak „to niezrozumienie zadań i celów marynarki wśród czynników sztabu lądowego wystarczyło, by obrócić w niwecz trzy czwarte wartości drugiej floty świata i bez przegranej walnej bitwy, zaprowadzić ją bezbronną w ręce wroga”.

Por. m. J. Koziołkowski w art. „Głębokie nurkowanie” przedstawia zagadnienie doboru fizycznego nurków, badania lekarskie i najnowsze systemy aparatów w świetle ostatnich badań nauki i techniki.

Por. m. Cz. Kazubek — „strzelanie na ląd” — artykuł fachowy, zawiera szereg ciekawych dygresyj natury historycznej.

Dalej mamy „Gdynię w cyfrach” na podstawie Rocznika Morskiego i Kolonialnego i wiadomości techniczne.

W przeglądzie prasy zagranicznej znajdujemy interesujące i aktualne streszczenie cyklu artykułów francuskiego dziennikarza - fachowca w tej dziedzinie na temat „strategia bałtycka Niemiec”.

Numer uzupełniają przegląd prasy krajowej i kronika.

„JANTAR” (kwartalnik — organ Instytutu Bałtyckiego) ze-

szyt 3. wrzesień Zawiera obszerny przegląd zagadnień natury przede wszystkim naukowej, dotyczących ziem pomorskich i państw bałtyckich, ze szczególnym uwzględnieniem historii, geografii i ekonomii regionu bałtyckiego.

W części I „Rozprawy” zawiera artykuły historyczne R. Grodeckiego „Bolesław Krzywousty” i J. Czekanowskiego „Prolegomena polsko - niemieckiej dyskusji antropologicznej, oraz de Keustera „Konkurencja Antwerpii i Rotterdamu w obrotach z krajami bałtyckimi”.

Część II — „Sprawozdania” — zawiera art. K. Bertoniego „Placówki dyplomatyczne szwedzkie w Polsce w XVIII w.” temat, który autor uważa za aktualny wobec wzrastającego zbliżenia polsko-szwedzkiego i coraz bardziej rozszerzającej się przyjaznej współpracy obu narodów.

Następnie art. E. Spang-Hanssen p. t. „Fundacja Carlbergowska” i dłuższy referat historyczny St. Kolbuszewskiego p. t. „Z przeszłości i historii sztuki Łotwy”.

Na szczególne podkreślenie zasługuje niezwykle obszerny dział recenzyj, ujęty jako trzecia i odrębna część czasopisma.

„MORZE” (nr. 12, grudzień).

Grudniowy numer „Morza” (ostatni tak zatytułowany. Numer styczniowy ukaże się już p. t.: „Morze i Kolonie” L. M. i K. chce w ten sposób dać wyraz — kolonialnym dążeniom społeczeństwa polskiego — przyp. red.) przynosi nam szereg artykułów, omawiających, na tle żądań niemieckich, niezwykle aktualną kwestię kolonii oraz praw polskich do otrzymania pewnych obszarów na terenie przede wszystkim Afryki.

„Istota zagadnienia polega na uświadomieniu opinii świata, że rozwiązany być musi problem uzupełnienia gospodarki europejskiej, jako całości, przez stworzenie w jej naturalnym zapleczu, t. zn. w Afryce systemu takiej rozbudowy tego młodego kontynentu, która zapewniłaby należyty współdział w tym wielkim dziele tym państwom, które z tytułu swej wagi politycznej i ludnościowej ponoszą znaczną część współodpowiedzialności za harmonijny rozwój polityczny i gospodarczy Europy”. (Problem kontynentu afrykańskiego).

Art. sprawozdawczy z Kongresu w Rzymie poświęconemu sprawom Afryki (przy współdziałaniu Polski) p. t. „Problem Koloni — to problem Afryki” wysuwa konieczność udziału Polski w koloniach afrykańskich, bo

„do pracy na Czarnym Lądzie winny być dopuszczone przede wszystkim te narody, którym jest to ze względów gospodarczych koniecznym, a które swym pokojowym nastawieniem, tradycją kultury i umiejętnością współpracy w pełni na to zasługują. Do państw tych w pierwszym rzędzie należy Polska”.

s z k w a ł —

— zapali serca polskie
umiłowaniem morza

PLANY TANIEJ



ŻAGLÓWKI

Każdy amator uprawiania sportu żeglarskiego może zbudować sobie własnymi siłami

JOLĘ HOLENDERSKIEGO TYPU „BM”

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

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

Rocznik Morski i Kolonialny

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

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

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

CENY OGŁOSZEN „SZKWAŁU”:

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

Ogłoszenia w tekście o 25 procent drożej.

Układ tabelaryczny 50% drożej.

Oplata pocztowa uiszczona ryczałtem.