

MORZE

Znajdziesz na: www.megemar.com.pl



SIERPIEŃ 1937 R.
ZESZYT 8



Zdjęcia nasze przedstawiają: w owalu w prawym górnym rogu — Król Rumunii Karol II, Pan Prezydent Rzplitej, Marszałek Śmigły-Rydz i Wielki Wojewoda Michał podczas rewii wojskowej w Warszawie; na zdjęciach pozostałych — wiejskie oddziały przysposobienia wojskowego w strojach regionalnych podczas defilady.



L. Brüst

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 8

Warszawa, sierpień 1937 r.

Rok XIV



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Rokrocznie naród polski święci „Dzień Morza”. W dniu tym rokrocznie od codziennej pracy się odrywa, by baczniejszym spojrzeniem objąć swoją nadmorską ojcowiznę i niezmierzone przestrzenie oceanów.

One to jednoczą nas wszystkich we wspólnym dążeniu do lepszej przyszłości, one łączą nas ze światem, wprowadzają na wolne, granicami nie przecięte, dla wszystkich jednakowo dostępne – szlaki.

Handel morski i przemysł, własna bandera handlowa, własna Marynarka Wojenna i porty, a nade wszystko Gdynia, Gdynia, miasto stutysięczne, port światowy, jeszcze wczoraj mała wioska rybacka, dziś węzeł gospodarczy trzydziesto-cztero-milionowego państwa – oto sprawy, dla których rozważania skupiamy się rokrocznie w „Dniu Morza”.

Gdy ogarniam obraz naszego dorobku morskiego, to widzę nie tylko tętniące życiem wybrzeże, nie tylko ramiona linii okrętowych, wyciągnięte do dalekich portów, słowem nie tylko to wszystko, co wielokrotnie pomnaża materialnie naszą siłę gospodarczą, lecz widzę także objaw rodzących się w nas wartości duchowych, będących cechą ludzi morza, ludzi zahartowanych w pracy i walce z żywiołem.

Surowość życia morskiego, zrodzona w potężnym oddechu oceanu, coraz powszechniej przyczynia się do wyzwolenia naszej duszy narodowej z małości i słabości.

Obchodzony co roku uroczystości w całej Polsce „Tydzień Morza” jest wyrazem nie tylko naszych uczuć, ale także i przede wszystkim okresem narodowego rachunku sumienia w tej dziedzinie.

Dotychczas obrachunek tej morskiej pracy wyrażał się zawsze imponującym dorobkiem, rekordami wysiłku i pracy. Ale musimy sobie uprzytomnić, że nawet najbardziej wydajny rezultat naszej pracy na morzu nie będzie na miarę naszych potrzeb. Bo wiekowe są nasze zaległości i zaniedbania na wybrzeżu i na morzu – zaniedbania, które dzisiejsze pokolenie Polaków musi wysiłkiem nieustannym odrabiać.

Pamiętać musimy również, że niedość jest mieć własny brzeg morski i statki, że niedość prowadzić własny handel morski. Pamiętać musimy nieustannie o zapewnieniu bezpieczeństwa tej polskiej pracy na wybrzeżu i na morzu. Dlatego chcemy mieć Marynarkę Wojenną, odpowiadającą potrzebom i wielkości Państwa Polskiego.

Zapatrzeni w dalekie horyzonty mórz, winniśmy przez poznanie i ukochanie rozlicznych spraw morskich budzić i pogłębiać w sobie pragnienie, by nasza flota powiększała się dalej corocznie nie tylko o statki handlowe, które w głębiach swych ładowni niosą w świat produkty naszej pracy i zwożą potrzebne nam surowce, – ale by stalowe burty okrętów wojennych zapewniały bezpieczeństwo tej pracy.

(PRZEMÓWIENIE PANA PREZYDENTA R.P., WYGŁOSZONE PRZEZ RADIO W DN. 29 CZERWCA)

M o r z e i k o l o n i e

W dniu 28 czerwca b. r., z okazji „Tygodnia Morza“, prezes Zarządu Gł. LMK p. gen. Stanisław Kwaśniewski wygłosił przez radio przemówienie, które poniżej w całości przytaczamy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



RED.

Jedyna na kuli ziemskiej kraina bez granic, drogi dalekie i szerokie, wiodące we wszystkie strony i do wszystkich części świata, nie te żelazne, hałaśliwe, i nie te bite, na których przewalają się tumany kurzu lub na których leży błoto: drogi ciche i czyste, a otwierające wrota do wszystkich ziem i do wszystkich bogactw—to morze! Szczęśliwy, kto ma do tego bezkresu morskiego dostęp; głupi, kto nie rozumie znaczenia jego posiadania i nie umie go ni ubezpieczyć, ni wykorzystać. Ongiś Polska szeroko władała morskim wybrzeżem, nie umiała jednak tego swego szczęścia ni ubezpieczyć, ni wykorzystać; dziś, odzyskawszy wąski tylko wybrzeża morskiego skrawek, uczynić winna tym więcej dla jego ubezpieczenia i wykorzystania.

Kto włada morzem? Posiadający silną flotę: flotę wojenną dla ubezpieczenia, handlową dla wykorzystania. Te tylko narody, cieszące się morzem, które umieją swój dostęp do morza i ubezpieczyć i wykorzystać, cieszą się też rozkwitem, są silne — gospodarczo i politycznie. Dalekie i szerokie drogi morskie oraz posiadane zamorskie ośrodki wymiany pozwalają im na łatwe wyrzucanie poza własne granice nadmiaru czy ludności czy towaru — z jednej strony, z drugiej zaś na czerpanie potrzebnych im bogactw naturalnych z innych ziem — bez pośrednika. Ekspansja, wymiana, upust i zasilenie, eksport i import — oto słowa, które mówią tak wiele raczej o tych dalekich i szerokich drogach morskich niż o drogach lądowych, czy powietrznych.

Po odzyskaniu dostępu do morza Polska uczyniła co prawda już coś nie coś dla jego wykorzystania, stworzyła bazę, Gdynię, ale na drogach morskich zbyt mało jeszcze ma taboru, flota polska handlowa poczyną się dopiero. Dla ubezpieczenia zaś uczyniła Polska — jak dotychczas — stanowczo za mało, obrona jej dostępu do morza, rozbudowa polskiej floty wojennej wiele jeszcze, wiele pozostawia do życzenia.

W „Tygodniu Morza“, który rozpoczęliśmy w przeddzień właściwego „Święta Morza“, bo święta kościelnego, Świętego Piotra, patrona morza i rybaków, jakby z Nowym Rokiem, dobrze jest zastanowić się nad tym, co dalej czynić wypada narodowi polskiemu dla ubezpieczenia swego dostępu do morza i jego wykorzystania.

Liga Morska i Kolonialna, — organizacja społeczna, zrzeszająca w swych szeregach dziś już z górą pół miliona gorących miłośników i wyznawców morza, przekonanych do głębi o jego potrzebach, — przemawia nie po raz pierwszy z okazji

swych uroczystości do Was, Obywatele, nie należący jeszcze do nas, a przemawia z roku na rok coraz to skuteczniej.

Ostatnie lata, niewątpliwie także dzięki naszym apelom, dały nam w dziedzinie morskiej i kolonialnej pewien postęp. Na koncie ubezpieczenia dały nam łódź podwodną imienia Marszałka Piłsudskiego; na koncie zaś wykorzystania — tymczasem oficjalne ujawnienie naszego zainteresowania w sprawie wiarygodnym podziale zamorskich bogactw naturalnych (część zagadnienia kolonialnego) i w znalezieniu terenów zamorskich dla osiedlenia tam naszego nadmiaru i ciężaru ludności (zagadnienie kolonizacyjne). Zagadnienia zatem — obrony morskiej, kolonialnej i kolonizacyjnej — zostały zapoczątkowane; podjęte zostało serdecznie i znalazło również wdzięczny oddźwięk w społeczeństwie — zagadnienie wychowania morskiego, w szczególności młodzieży. Trzeba te sprawy znacznie pchnąć naprzód, ale też na nowo trzeba nam ruszyć zagadnienie morskie w znaczeniu handlowym, w znaczeniu rozbudowy floty handlowej i dalszej rozbudowy portu i miasta Gdyni, trzeba też ruszyć tak bardzo u nas zapomniane zagadnienie dróg wodnych śródlądowych, w szczególności najważniejszej naszej arterii, Wisły i jej ujścia do morza, a zatem zagadnienie Gdańska, w sensie utrwalenia tam naszych odwiecznych i przyrodzonych praw. Bo ujście królowej polskich rzek i jej dopływów do morza nie może nie być w polskim władaniu; niech by miasto leżące tam pozostało wolne, bo „kto ma ujście Wisły, jest więcej panem Polski, niż ten, kto nią rządzi“ — powiedział nie Polak, lecz — Fryderyk Wielki.

Czyniąc za ubiegłe dwa lata rachunek sumienia — nie tylko za siebie, Liga Morska i Kolonialna, na swym VII Walnym Zjeździe Delegatów w Poznaniu, w dniach 7 i 8 maja r. b., stwierdziła znaczny swój rozrost liczebny, uznała jednak równocześnie, że z jej ideowego programu wiele jeszcze dziedzin pozostaje niemal nie tkniętych nie tylko z jej winy i nie tylko z braku możliwości realizacji, ale także z braku zrozumienia ich znaczenia tam, gdzie należy. Zjazd uchwalił szereg rezolucyj, skierowanych zarówno pod adresem społeczeństwa, jak i jego czynnika ustawodawczego i wykonawczego, pod adresem Rządu Rzeczypospolitej przede wszystkim. Półmilionowa organizacja woła wielkim głosem o program rozbudowy floty wojennej, o skuteczną obronę dostępu do morza, o rozbudowę na wielką skalę floty handlowej i portów, o kolonie dla Polski, gdy na każdym rogu ulicznym w Polsce czytamy „Handel towarów kolonialnych“, o kolonie, do których mamy słuszne prawo, jako że pod zaborem pruskim płaciliśmy ten sam co Niemcy podatek pieniężny i krwawy, o możliwość wymiany towarów za morzem bez pośrednika i o tereny kolonizacyjne za morzem, wreszcie o rozbudowę względnie regulację dróg wodnych śródlądowych. W wysiłku zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej Liga pragnie:

całkowitego zrównania z Funduszem Obrony Narodowej; w rozbudowie floty handlowej udział całego społeczeństwa polskiego, powtarzam — polskiego; na drogach wodnych śródlądowych ustawy popierającej żeglugę śródlądową w sposób podobny jak morską; w działalności swej wychowawczo-propagandowej jak największych ulg dla masowych wędrówek nad morze i dla obozów wychowania wodnego nad morzem i nad wodami śródlądowymi. Nade wszystko zaś wołamy o unarodowienie handlu, a głównie zamorskiego, bo zagadnienie wykorzystania morza to zagadnienie — handlu.

Po świętej pamięci nieodżałowanym generale Orlicz - Dreszerze odziedziczyliśmy śmiałość krytycznego odnoszenia się do panującego stanu rzeczy morskich i kolonialnych w Polsce. Rachunek z tych obowiązków Narodu i Państwa wypada jeszcze nie zadowalająco. I tak wypada nam zauważyć, że dążąc do zjednoczenia narodu, w programie ideowym nie wolno pomijać milczeniem zainteresowań narodu dostępem do morza, jego ubezpieczeniem i wykorzystaniem. Oczekujemy takiego uzupełnienia wszelkich programów dalszej budowy Polski, w którym hasło naszego tegorocznego „Tygodnia Morza” — „Chcemy silnej Floty Wojennej i kolonij!” — znalazłoby również swój wyraz, śmiały i jasny, wypowiedziany bez fałszywego wstydu i małości. W programie nie tylko zjednoczenia narodu, ale i w programie Rządu Państwa pragnęlibyśmy, by zainteresowania morskie i zamorskie znalazły swoje właściwe miejsce — także w kolejności potrzeb Rzeczypospolitej. Dlatego to — obok naszych członków honorowych, Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Pana Marszałka Polski Śmigłego-Rydza, Pana Wicepremiera Kwiatkowskiego i innych, których stała opieką się szczycimy, — uprosiliśmy Pana Generała Sosnkowskiego, Prezesa Zarządu Funduszu Obrony Morskiej, o czynne popieranie poczynań naszych naczelnych władz. Pan Generał Sosnkowski przyjął godność i obowiązki Protektora Ligi Morskiej i Kolonialnej. Żywimy nadzieję, że zgodnym wysiłkiem całej organizacji i tych mas społeczeństwa, które jeszcze do naszych szeregów przystępują, przy serdecznej i lojalnej współpracy z Rządem Rzeczypospolitej — w bieżącym okresie sprawozdawczym posuniemy znacznie naprzód realizację polskiego programu morskiego i kolonialnego.

Czas nagli, wiemy bardzo dobrze o tym, jak nasi bliżsi i dalsi sąsiedzi realizują swoje programy morskie i kolonialne, zarówno w sensie ubezpieczenia, jak i wykorzystania władania morzem. Nie wolno nam pozostawać w tyle!

Organizujemy wolę narodu, więc przede wszystkim musimy pomnożyć znacznie nasze szeregi! Gdy z trzydziestu milionów Polaków choćby trzy znajdą się pod sztandarem morza i kolonij, z wola ich liczyć się będzie nie tylko Naród, Państwo i Rząd, ale i zagranica. Tu zwracamy się też do Was, Rodacy zza oceanu, na innych ziemiach poza granicami Rzeczypospolitej pełniący straż imienia polskiego, łączcie się z nami w naszej wielkiej idei! Przyjmijcie w tej uroczystej chwili nasze najserdeczniejsze pozdrowienia morskie!

Te życzenia zjednoczenia narodowego na tym najłatwiejszym i najbardziej celowym tle dążeń morskich i kolonialnych — zdaje się nam — słyżymy od wszystkich naszych członków i sympatyków w wigilię najuroczystszej dla nas dnia „Święta Morza”.

Wielką do uświetnienia tego dnia na naszym wybrzeżu, w Gdyni, przywiązując wagę, skoro jutro szereg innych uroczystości stanął nam na przeszkodzie, postanowiliśmy w drodze wyjątku przenieść w tym roku uroczystości gdyńskie, ale tylko gdyńskie, na dzień 11 lipca, w którym to dniu oblicujemy sobie obecność tam naszych najwyższych protektorów i zjazdu znacznie liczniejszego. Na 11-go lipca niech jedzie do Gdyni cała Polska!

Bo trzeba tam na miejscu pokochać żywioł morski, żywioł wodny w ogóle, żywioł najcudowniejszy, dający czystość nie tylko ciału, ale i duszy, żywioł, bez którego jak ryba, tak i człowiek umiera, żywioł gaszący pragnienie, żywioł, w którym — jak w lustrze — odbija się wszystko, co najpiękniejsze, bo tylko nad brzegami wód powstawało, co pragnęło żyć, grody i miasta, zamki obronne i ośrodki życia gospodarczego i kulturalnego; żywioł piękny, ale i groźny zarazem, gdy piętrzy się fala morską i otwiera bezdenną toń, żywioł także dlatego zbawienny, że gdy uczymy się toczyć z nim walkę, gdy żagle wichler rwie, daje nam najpotrzebniejszą z cnót obywatelsko - żołnierskich — odwagę. A gdy jednostki pochłania toń, nie szkodzi to, bo śmierć w walce rodzi zawsze nowe życie. „Umierać musi, co ma żyć”.

Lecz samo umiłowanie żywiołu morskiego nie wystarczy, trzeba wyczuć wiatr od morza i zrozumieć właściwy morza zew, wzywający nas na pełne fale, na dalekie oceany, tam, gdzie trzeba nam rzucić liczną flotę handlową, otworzyć drogi i na zamorskich rynkach zbytu, u źródeł potrzebnych nam surowców, wszędzie, gdzie tylko są możliwości, postawić kupca polskiego, polskiego — powtarzam, na placówce, czy w patrolu, w straży przedniej naszej głównej siły — morskiej. Część narodu musi więc rzucić pług tak, jak rzuciła go, biorąc za miecz w roku pamiętnym 1914, i musi przekształcić się na kupca i agenta handlowego. To nie wstyd!

Nade wszystko jednak pamiętać nam potrzeba, że nie ma wykorzystania — bez ubezpieczenia. Dlatego zasilajcie, Obywatele, Fundusz Obrony Morskiej, a co jeszcze ważniejsze, zapisujcie się na członków Ligi, na której sztandarze wypisane są dwa bodaj czy nie najwięcej o naszej przyszłości mówiące słowa: Morze i kolonie!

Gdy w granicach Polski przebywa Majestat najbliższego nam, sąsiedniego Narodu Rumuńskiego, niech mi wolno będzie z wyrazami hołdu naszej organizacji połączyć życzenie, by przelana przez nasz „Spływ do Morza Czarnego” przed dwoma laty — na oczach Jego Królewskiej Mości — baryłka wody morskiej Bałtyku do wód Morza Czarnego pozostała raz na zawsze symbolem jak najprzyjaźniejszego łączenia tych dwu mórz — w imię naszego wspólnego, geograficznego i historycznego powołania: Przedmurze Europy — od morza do morza!

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZADANIA FLOTY WOJENNEJ W CZASIE WOJNY



W Polsce mało osób zdaje sobie sprawę z roli, którą odgrywa flota wojenna w razie zatargu zbrojnego.

W stanie obecnym społeczeństwo pod tym względem da się podzielić na trzy grupy. Pierwsza grupa, niestety, najliczniejsza, składa się z osób, które w ogóle o flocie i morzu nie mają pojęcia. Do drugiej, dość szczupłej, — zaliczyć można osoby, posiadające pewne wiadomości o marynarce wojennej, ale wiadomości nieścisłe i niekompletne, wytworzone raczej fałszywe lub spaczne. Grupa ta z kolei rozpada się na dwie kategorie. Jedną z nich składa się z osób, które coś nie coś o flocie słyszały lub które kiedyś tam ją widziały; zdradzają one w stosunku do marynarki dużo dobrej woli i sympatii, ale sympatii biernej; stąd wytwarza się niepożądany kierunek cieplarnianego i bądźmy szczerzy — nierealnego traktowania marynarki wojennej. Obrazowo dałoby to się wypowiedzieć mniej więcej takimi słowami: „Patrzcie, jakie mamy okręci — takie ładne i czyściutkie, zupełnie jak na obrazkach”. Oczywiście, takie zapatrywania są niepoważne. Nie można i nie wolno wprost mówić w ten sposób o zagadnieniu tak ściśle spojenym z istnieniem i mocarstwowością kraju. Ale tych ludzi dobrej woli ostatecznie łatwo można naprowadzić na właściwą drogę. Gorsza natomiast jest ta druga kategoria, wygłaszająca arbitralne zdania i miażdżące opinie. Ten pozbawiony podstawowych wiadomości gatunek ludzi jest stanowczo szkodliwy, ponieważ dezorientuje opinię publiczną i szkodzi tak doniosłej sprawie, jaką jest rozbudowa floty wojennej. Wierzę, że robią to oni często nieświadomie, nie zdając sobie sprawy, że kwestie, związane z marynarką wojenną, wymagają wszechstronnej, gruntownej wiedzy i zrozumienia potrzeby istnienia tej marynarki. Tym nie mniej od nich wła-

śnie wychodzą fantastyczne lub jednostronne twierdzenia w rodzaju: „Siła floty powinna być dostosowana do długości wybrzeża”, „flota istnieje wyłącznie do obrony wybrzeża”, lub jeszcze dziwniejsze propozycje „zastąpienia floty np. lotnictwem”, albo uzależnienia rozwoju marynarki wojennej od posiadanego tonażu floty handlowej i t. d.

Wreszcie, pewna, bardzo szczupła garstka ludzi, tworzy grupę trzecią. Do niej należą osoby naprawdę rozumiejące potrzebę istnienia silnej floty wojennej, jej cele i zadania w czasie wojny.

Ocenę stopnia świadomości zagadnień morskich w społeczeństwie przeprowadziłem możliwe obiektywnie. Nie powodowała mną chęć krytyki lub złośliwości — broń Boże. Jestem tylko zdania, że bezstronne i ściśle omówienie istotnego stanu rzeczy może tylko przyczynić się do dobra sprawy.

Wracając do zadań floty wojennej w czasie wojny, czuję się w obowiązku powołać się na najwyższy autorytet w sprawach morskich, Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontr-admirała Świrskiego, który nie dawno poruszał ten temat w swym przemówieniu przez radio. W przemówieniu tym były dokładnie wyszczególnione zadania floty wojennej w czasie wojny. Dla tych, którzy audycji tej słuchali, znaczenie marynarki dla kraju stało się zrozumiałe. Aby kwestie morskie mogły być przez wszystkich należycie ocenione i traktowane, trzeba żeby całe bez wyjątku społeczeństwo wraz z młodzieżą szkolną zdawało sobie dokładnie sprawę ze znaczenia floty wojennej w czasie wojny. Dopiero gruntowna znajomość i zrozumienie tych zadań może stworzyć w narodzie odpowiednie i pożądane nastawienie do zagadnień morskich. Dotychczas, pomimo wysiłków, nastawienia tego uzyskać się nie dało.



Trawler O.R.P. „Mewa”

Zadania floty wojennej dzielą się na dwie grupy. Do pierwszej zaliczamy akcję, mającą na celu współpracę i wspomaganie walczącego wojska. Pomimo, że akcja ta dla większości obywateli jest mało dostrzegalna, odgrywa ona ogromny a czasem nawet decydujący wpływ na przebieg wojny. Dzięki tej niedostrzegalności i oddaleniu uchodzi uwadze większości narodu. Daje się tu odczuwać brak bezpośredniości i wpływu opatrzenia się. Ci którzy np. oglądali defilady pułków, podziwiali artylerię, czołgi, karabiny maszynowe, samoloty i t. d., łatwo mogą sobie wyobrazić ich zastosowanie w wojnie. Przeciętny człowiek czuje, że te precyzyjne narzędzia będą użyte w jego obronie. W stosunku do floty tego powiedzieć się nie da. I tu właśnie leży trudność. Tym nie mniej całkowitą wydajność siły zbrojnej państwa można uzyskać tylko przy harmonijnym wykorzystaniu jej obu części składowych, czyli wojska i marynarki. Współpraca z wojskiem polega na: umożliwieniu dowozu sprzętu wojennego i materiałów, potrzebnych do zaopatrzenia wojska i przemysłu wojennego, — na przerwaniu dowozu do kraju nieprzyjacielskiego, czyli niszczeniu jego morskich komunikacji, — oraz na bezpośrednim współdziałaniu z operacjami wojska.

Dowóz sprzętu wojennego i materiału odgrywa wyjątkowo dużą rolę w krajach o niedostatecznie rozwiniętym przemyśle wojennym i nie posiadających niektórych potrzebnych surowców. Dostarczanie tak sprzętu, jak i surowców drogą morską — posiada bezsprzeczne zalety, mianowicie jest tanie, wolne i nie zależy od dobrej czy złej woli sąsiadów lub zdolności przewozowych ich kolei. Ochrona własnych dróg morskich przez flotę wojenną jest

równie ważna dla statków, chodzących pod polską banderą, jak i dla statków państw neutralnych. A trzeba zaznaczyć, że przy ogromnych ilościach sprzętu i materiału, zużywanego przez wojnę nowoczesną, nawet najbardziej rozwinięta własna flota handlowa nie potrafi sprostać temu zadaniu.

Stąd jasną jest rzeczą, dlaczego tak ważne jest pozbawienie nieprzyjaciela dowozu morskiego. Brak sprzętu i potrzebnych surowców w sposób nieunikniony odbija się wcześniej czy później na zdolnościach zaczepnych lub obronnych wroga. Największe zapasy nie wystarczą, o ile zabraknie potrzebnego uzupełnienia. Potwierdzenie tej prawdy znajdujemy w bardzo niedalekiej przeszłości — mianowicie nie wiadomo, jakby się skończyła wojna światowa, gdyby koalicja nie potrafiła ochronić własne, a zniszczyć nieprzyjacielskie morskie linie komunikacyjne. Włosi w wojnie abisyńskiej, daleko odbiegającej od wzorów europejskich, pomimo rozwiniętego przemysłu, musiały korzystać z dostaw i surowców zagranicznych. Bezsprzeczna przewaga Włochów, zaznaczająca się od samego początku, była kompletna swoboda ruchów na morzu. Do Abisynii dostarczono, i to bez żadnych trudności, właśnie tyle wojska i sprzętu, ile było potrzeba do osiągnięcia wytkniętych zamierzeń. Przykładów takich można by przytoczyć dziesiątki.

Co do bezpośredniego współdziałania floty z operacjami wojska, to może się ono zdarzyć tam, gdzie front lądowy styka się z morzem.

Do tej samej kategorii działań można zaliczyć własne operacje desantowe, lub akcję związaną z odrzuceniem desantu nieprzyjaciela. Nie wolno jednak twierdzić z tego tytułu, że wyłącznym przeznaczeniem floty jest obrona własnego wybrzeża.

Wymienione powyżej punkty ujmują działania floty o charakterze czysto wojennym. Natomiast działalność, zaliczona do drugiej grupy, ma na celu pracę bezpośrednią na korzyść całego państwa. Ta cecha, posiadająca ogromne znaczenie, jest wyłączną własnością marynarki. Do grupy tej zaliczamy: zabezpieczenie dowozu towarów i surowców, potrzebnych do utrzymania w państwie mniej-więcej normalnego życia ludności, — obronę własnego wywozu, — zniszczenie dowozu, a więc pozbawienie nieprzyjacielskiego państwa dostaw morskich, — oraz wywieranie wpływu na państwa neutralne.

Punkt pierwszy jest zupełnie oczywisty. Ludność państwa podczas wojny korzysta z tych samych wyrobów zagranicznych (nie wyrabianych w kraju), co i podczas pokoju, a nawet znacznie więcej, gdyż większość przemysłu cywilnego w tym czasie pracuje na cele wojenne.

Utrzymanie wywozu posiada znaczenie pierwszorzędne, ponieważ jest jedynym środkiem, pozwalającym na zdobycie potrzebnych zasobów walut zagranicznych. Bez walut zagranicznych zakup i sprowadzenie niezbędnych towarów lub surowców staje się niemożliwy. Dlatego też, szczególnie gdy wojna trwa czas dłuższy, utrzymanie handlu morskiego jest wprost koniecznością. Dotyczy to specjalnie państw, nastawionych na ten rodzaj obrotów (przerzucenie się na handel drogą lądową przedstawia podczas wojny wyjątkową trudność). Nawiasem wspomnę, że do nich zalicza się również Polska, której wymiana handlowa drogą morską wynosi ponad 75% obrotów handlowych z zagranicą. Żeby zdać sobie sprawę, jak intensywne są obroty morskie w czasie wojny, wystarczy przypo-

mnąć, że podczas wojny światowej z 39.000.000 ogólnego tonażu światowego statków handlowych, 25.000.000 wycofano dla potrzeb, związanych z prowadzeniem wojny przez koalicję.

Zniszczenie nieprzyjacielskiego dowozu morskiego pozbawia go wszystkich przed chwilą opisanych korzyści i niechybnie doprowadza kraj jego i ludność do zubożenia, szybszego wyczerpania i utraty odporności.

Utrzymanie neutralności, wywieranie odpowiedniego nacisku, nakłonienie do niektórych ustępstw lub zmuszenie do pewnych zadań najłatwiej uzyskać za pomocą floty wojennej. Fakt ten jest zbyt znany, aby wymagał komentarzy i dowodów.

Reasumując, dochodzimy do przekonania, że flota danego państwa musi posiadać taki skład i siłę, aby mogła pomimo oporu nieprzyjaciela zadanie swe wykonać.

Oczywiście, szybkie wykonanie uchwalonego w myśl tej zasady programu morskiego wymaga bardzo dużego wysiłku finansowego. Wysiłek ten niektórym może się nawet wydawać jako zbyt duży, ponieważ, jak już o tym wspomniałem, działalność floty jest mało widoczna i przeważnie uchodzi uwadze ogółu, ale skutki jej posiadania są tak doniosłe, że potrzeba jej istnienia w dostatecznie silnym składzie nie może ulegać najmniejszej wątpliwości. Słusznie powiedział w jednej ze swoich mów Mussolini: „Marynarka stanowi o hierarchii narodu“. W obecnych czasach tylko państwo, posiadające odpowiednio silne wojsko i marynarkę, może stać się mocarstwem w pełnym tego słowa znaczeniu. Siła kosztuje, kosztuje nawet bardzo dużo, ale zawsze się opłaca.

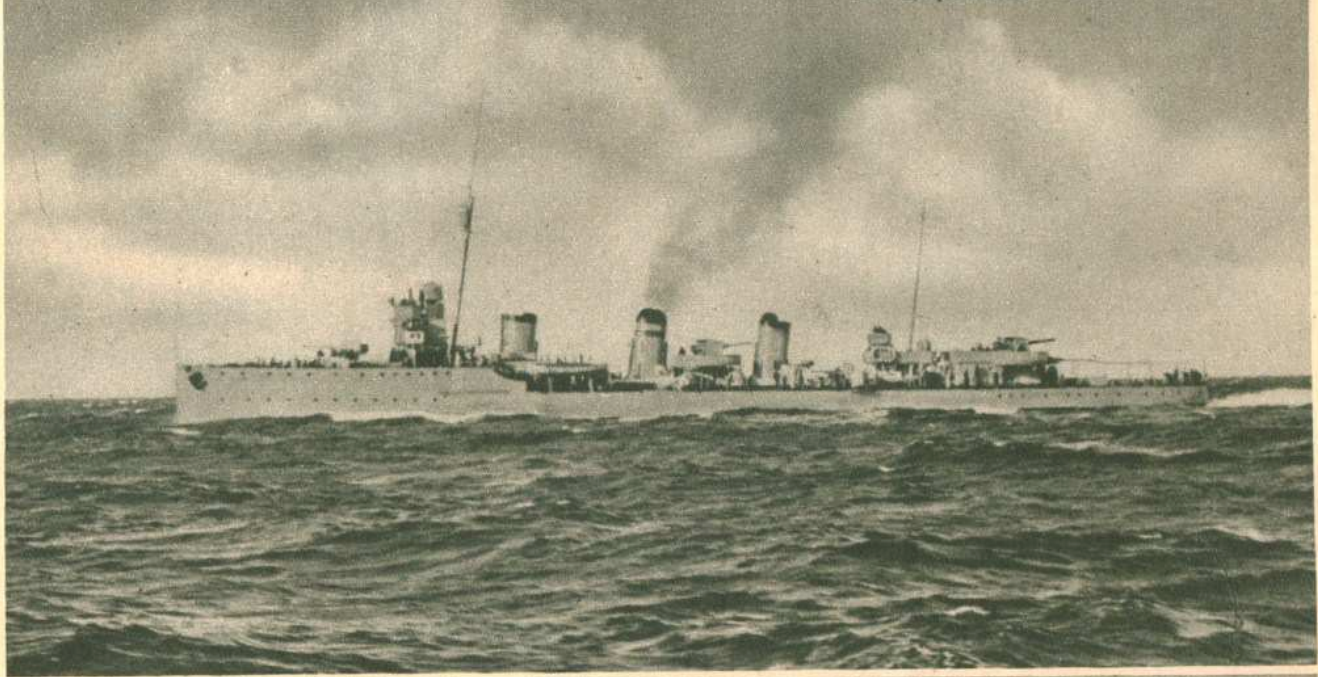
B.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

Cwiczenia artyleryjskie na torpedowcu



MORSKIE KORZYSCI PRZYMIERZA Z RUMUNIA

Wzajemne wizyty Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i króla Rumunii Karola II, które są oczywistymi dowodami wzmocnienia więzów przyjaźni, łączących oddawna narody polski i rumuński, posiadają ponadto olbrzymie, obopólne dla tych narodów znaczenie praktyczne. Nie mówiąc już o doniosłości sojuszu obronnego polsko-rumuńskiego z punktu widzenia lądowego, — fakt ten może dać również obydwu krajom duże korzyści morskie: wojskowe, a zwłaszcza gospodarcze, jeżeli zostanie należycie rozbudowana droga wodna, łącząca Polskę z Rumunią, a więc tak Bałtyk, jak i nasze Zagłębie Węglowe z Morzem Czarnym.

Dzięki dobrym stosunkom z Rumunią projekt budowy kanału, łączącego dorzecze Wisły z dorzeczem Dunaju, przez San — Dniestr — Prut, otrzymuje realne możliwości urzeczywistnienia, z czym łączy się możliwość wykorzystania przez nasz handel portów rumuńskich, przede wszystkim zaś Galacu i Konstancy. Do portów tych moglibyśmy wywozić towary masowe, w pierwszym zaś rzędzie węgiel, który w ten sposób mógłby dotrzeć do basenu Morza Czarnego najkrótszą drogą wodną przez Wisłę, San, Dniestr, Prut i Dunaj. Przyczyniłoby się to do obniżenia ceny węgla na rynkach naddunajskim i czarnomorskim, a tym samym i do ich zdobycia.

Powyższa perspektywa powinna niewątpliwie przyspieszyć regulację Wisły i jej dopływów, jeżeli chcemy, aby korzyści, płynące z omawianej drogi wodnej, nie pozostały tylko na papierze. Należy tu jednocześnie nadmienić, że mamy już poważnego konkurenta w Niemczech, które z niezwykłym rozmachem rozbudowują wielką drogę śródlądową od Morza Północnego przez Ren i Dunaj do Morza Czarnego. Uregulowanie Wisły i jej dopływów nie tylko da stały zarobek miliono-

wym rzeszom ludności, ale stanie się podstawą rzeczywistego dobrobytu. Jeżeli więc przymierze z Rumunią zostanie przez nas wykorzystane celowo, Warszawa stanie się portem bezpośrednio złączonym nie tylko z Morzem Bałtyckim, ale i z Morzem Czarnym.

Przymierze z Rumunią daje nam ponadto możliwości obrony naszego handlu, idącego przez Morze Czarne, gdyż Rumunia posiada flotę wojenną, wprawdzie skromną, lecz mogącą się rozwinać, zwłaszcza jeżeli wzrośnie handel polsko-rumuński na Morzu Czarnym.

Jądrym marynarki rumuńskiej są 4 nowoczesne kontrtorpedowce. Dwa z nich, „Regele Ferdinand” i „Regina Maria”, zostały zbudowane w 1928 i 1929 r. w Neapolu; posiadają one wyporność po 1850 ton (a więc są nieco mniejsze od „Groma”), główne ich mechanizmy o mocy 45.000 koni mechanicznych nadają im szybkość do 38 węzłów. Uzbrojenie każdego składa się z pięciu dział kal. 120 mm, jednego działka kal. 76 mm przeciwlotniczego, oraz dwóch automatycznych dział przeciwlotniczych kal. 40 mm; posiadają po sześć wyrzutni torpedowych kal. 533 mm.

Dwa inne kontrtorpedowce: „Marasti” i „Maraesti” zostały również nabyte we Włoszech w r. 1920, w r. zaś 1924 były zmodernizowane. Są mniejsze od poprzednich, posiadają wyporność po 1400 ton, szybkość na próbach wynosiła 38 węzłów; uzbrojenie zawiera pięć dział kal. 120 mm, cztery — 76 mm, dwa karabiny maszynowe przeciwlotnicze, oraz cztery wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm. Są to jeszcze pełnowartościowe okręty, ustępujące nieco w wartości taktycznej naszym kontrtorpedowcom typu „Wicher”.

Łodzi podwodnych posiada Rumunia na razie tylko jedną, „Delfinul”, o wyporności 650/900 ton.

Została ona zbudowana przez włoską stocznię Quarnaro we Fiume i chociaż wodowana była już w r. 1929, marynarka rumuńska przejęła ją dopiero w roku ubiegłym. „Delfinul” może rozwijać szybkość 14 węzłów na wodzie i 9 pod wodą, jest uzbrojony w osiem wyrzutni torpedowych kal. 533 mm i jedno działo kal. 102 mm. Zasięg taktyczny łodzi wynosi około 4.000 mil. „Delfinul” należy do typu łodzi podwodnych o wymiarach umiarkowanych, doskonale przystosowanych do warunków Morza Czarnego. Rząd rumuński planuje budowę dalszych czterech łodzi zbliżonego typu.

Poza tymi jednostkami nowoczesnymi, posiada marynarka rumuńska jeszcze kilkanaście jednostek starych, o małej wartości bojowej. Należą do nich trzy małe torpedowce „Naluca”, „Smeul” i „Sborul”, pochodzące jeszcze z dawnej marynarki austriackiej. Posiadają one wyporność po 260 ton (o 100 ton mniej niż mają nasze torpedowce typu „Krakowiak”), ich szybkość wynosi 22 do 24-ch węzłów, uzbrojenie składa się z dwóch dział kal. 66 mm i dwóch wyrzutni torpedowych. Nadają się tylko do służby ochronnej i szkolnej.

Większą wartość bojową mają w swoim zakresie cztery nowoczesne kanonierki motorowe, nabyte we Francji w r. 1920. Są to: „Capitan Dumitrescu C.”, „Sublocotenent Ghiculescu”, „Locotenent-Comandor Stihi Eugen” i „Locotenent Lepri Remus” — o wyporności od 350 do 450 ton, posiadające po dwa działa kal. 100 mm; ich szybkość wynosi około 15 węzłów. Małe zanurzenie kano-

nierek (2,3 do 2,8 m) umożliwia działanie nie tylko na pełnym morzu, lecz i na Dunaju.

Spośród kilku statków pomocniczych należy zanotować szkolny żaglowiec „Mircea”, zbudowany w Londynie w r. 1882 i zmodernizowany w r. 1924. Posiada on wyporność 350 ton i jest dotychczas jednym z najlepszych żaglowców na świecie, rozwijając pod żaglami szybkość do 17 węzłów. „Mircea” jest jednym z pierwszych okrętów marynarki rumuńskiej.

Drugim okrętem szkolnym jest „Constanta”, statek o wyporności 2300 ton, który służy również jako statek macierzysty łodzi podwodnej oraz jako statek warsztatowy broni podwodnej.

Obok floty morskiej posiada Rumunia bardzo potężną flotyllę na Dunaju, która składa się z 7 wielkich monitorów o wyporności od 450 do 680 ton, oraz około 50 mniejszych jednostek rzecznych, statków uzbrojonych, traugerów, motorówek i t. p.

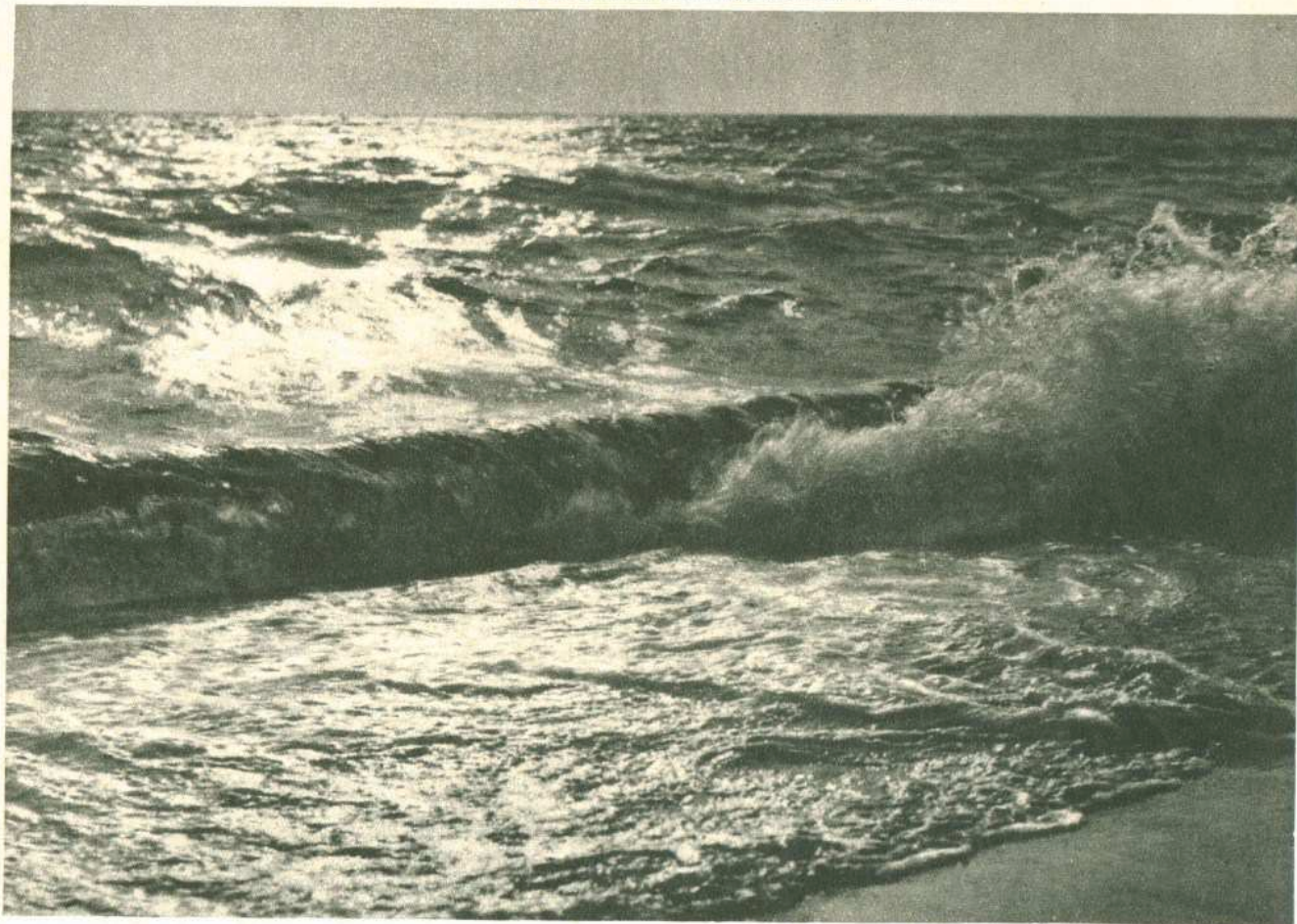
Statek rzeczny „Stefan cel Mare” (520 ton) jest jachtem królewskim.

Ogólny tonaż marynarki rumuńskiej, wliczając statki rzeczne, wynosi około 16.000 ton, t. j. mniej więcej tyle, ile ma Polska. Ilość personelu wynosi około 300 oficerów i 4.000 marynarzy.

Główne bazy znajdują się w Galacu i w Konstancy. Marynarka rumuńska posiada już pewne tradycje bojowe, gdyż brała udział w wojnie przeciwko Turcji w r. 1877/78, walcząc na Dunaju obok oddziałów marynarki rosyjskiej.

R. CZECZOTT

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



BAŁTYK — MORZE CZARNE

W związku z pobytem w Polsce króla Karola II, prasa codzienna podkreśla znaczenie, jakie dla życia gospodarczego obu narodów posiada połączenie Bałtyku z Morzem Czarnym, a więc Gdyni — Gdańska z ujściem Dunaju.

Należy stwierdzić, że zagadnienie tej drogi wodnej poruszyła Liga Morska i Kolonialna jeszcze w r. 1934. Następnie w r. 1935, po zakończeniu spływu do Morza Czarnego, zorganizowanego przez LMK i historycznym przelaniu do Morza Czarnego przez króla Karola wody Bałtyku, zaczerpniętej w Gdyni, delegacja naszej Ligi wręczyła królowi propagandowo - informacyjny projekt drogi wodnej Bałtyku — Morze Czarne przez Wisłę, San, Dniestr, Prut i Dunaj, opracowany wprawdzie szkicowo, lecz na rzeczywistych założeniach, który poniżej w skróceniu podajemy:

Polska i Rumunia zajmują obszar, na którym Bałtyk i Morze Czarne zewzajem bardzo wydawnie łąd europejski i to zwięźnienie znacznie skraca długość dróg dowozowych ze środka łądu do portów morskich. Nasze i rumuńskie rzeki spływają w kierunku do obu tych mórz, dają więc łatwe możliwości dojazdowe, rzeźba zaś ziem polskich przedstawia jeszcze tę zaletę, że dział wód między zlewiskami Morza Bałtyckiego i Morza Czarnego jest dość płaski i niski, co znowu ułatwia łączenie ze sobą sąsiednich dorzeczy.

Ośią polskiego systemu rzeczno-jezernego jest Wisła, przepływająca przez Polskę od południa ku północy; łączy ona śląskie zagłębie przemysłowo - węglowe z Bałtykiem, a sieć jej dopływów odwadnia prawie dwie trzecie Polski. Wisła może być także łatwo połączona z rumuńską siecią dorzecza Morza Czarnego przez Dniestr, a następnie przez Prut, który wpada do Dunaju pod Reni, na odcinku Braiła — Sulina, o ożywionej żegludze morskiej.

Połączeniem Wisły z Dniestrem zajmowano się już w XVII wieku; przed wojną światową rząd austriacki opracował projekt kanału Wisła — San — Dniestr. Roboty około budowy tego kanału w obrębie Krakowa zostały rozpoczęte jeszcze w roku 1912. Zmiany granic politycznych po wojnie spowodowały, że Polska jest bezpośrednio zainteresowana tylko drogą wodną na trasie: górna i dolna Wisła — San — Dniestr — Morze Czarne.

Myśl przerzucenia trasy Wisła — Morze Czarne z Dniestru na Prut podniósł w czasie rokowań handlowych polsko - rumuńskich w roku 1921, członek delegacji polskiej inż. Konopka, obecny przewodniczący Wydziału Żeglugi Śródlądowej Zarządu Gł. LMK. Dzięki zainteresowaniu delegatów rumuńskich w pierwszej konwencji handlowej polsko-rumuńskiej, zawartej w Bukareszcie w lipcu 1921 r., aneks do protokołu końcowego zawiera uwagę, że oba państwa zwołają Komisję Ekspertów, celem zbadania tego połączenia. Komisji tej wprawdzie nie zwołano, lecz nasze Ministerstwo Robót Publicznych zarządziło przestudiowanie kanału Dniestr — Prut, przy czym badania przeprowadziła nieistniejąca już Dyrekcja Dróg Wodnych w Krakowie, która jeszcze przed wojną opracowała projekt drogi wodnej Wisła — San — Dniestr; obecnie polski od-

cinek drogi wodnej Bałtyk — Morze Czarne jest do szczegółowych badań zupełnie przygotowany.

Wprawdzie połączenie Wisły z Morzem Czarnym istnieje od dawna, a to przez Kanał Królewski, Prypeć i Dniepr, ale tę drogę wodną trzeba by przebudować i dla żeglugi przysposobić, trasa bowiem na Prut przedstawia bardzo wielkie korzyści w porównaniu z trasą na Dniepr, a w szczególności:

1) Prut wchodzi do Dunaju na odcinku ożywionej żeglugi morskiej, ujście zaś Dniepru jako punkt handlowy nie przedstawia większej wartości;

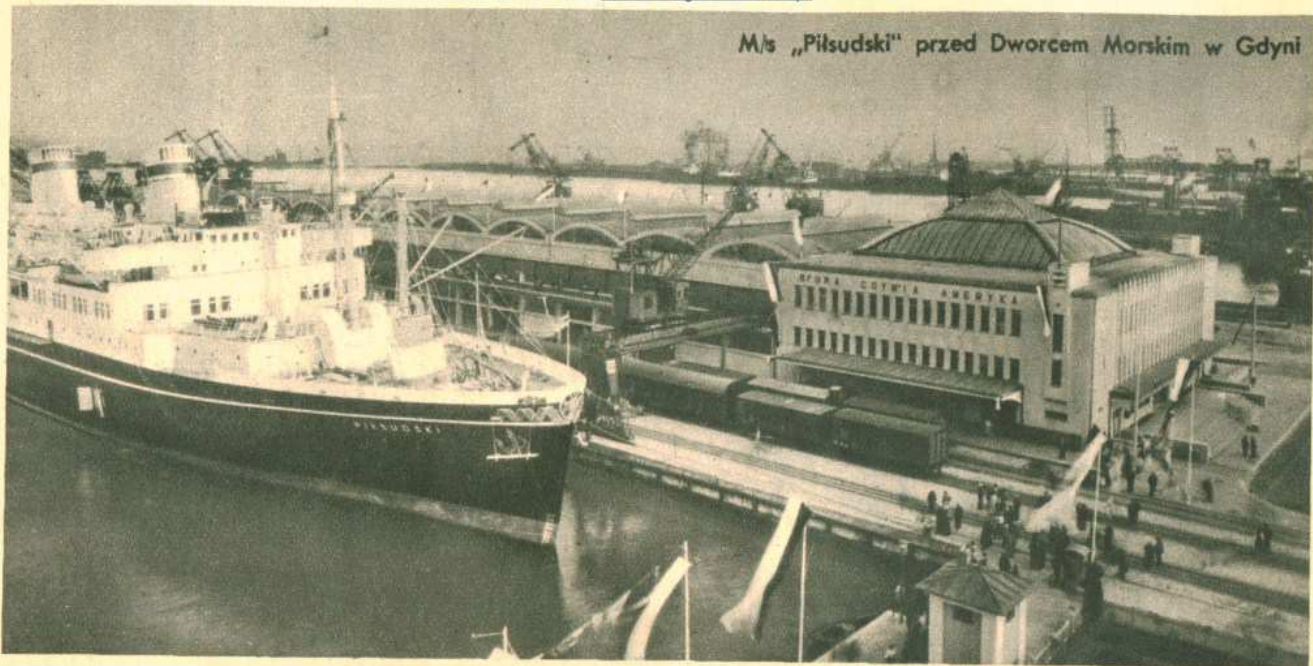
2) długość trasy Gdańsk — San — Prut — Dunaj wynosi około 1900 km, zaś trasy Gdańsk — Wisła — Bug — Prypeć — Dniepr — Morze Czarne ponad 2500 km, różnica więc wynosi 600 km;

3) większą pewność i bezpieczeństwo towaru idącego z Polski na Morze Czarne daje rumuński odcinek Prutu od Śniatynia do Dunaju długości 760 km, niż dolna Prypeć i Dniepr w Sowietach, na długości ponad 1000 km.

Droga wodna o ogólnej długości od Bałtyku do Reni 1915 km, składa się z trzech rzek, a mianowicie: Wisły, Dniestru i Prutu i z dwu kanałów: Wisła — Dniestr oraz Dniestr — Prut; długość polskiego odcinka wynosi 1105 km, zaś rumuńskiego 810 km. Pierwszą częścią drogi wodnej, poczynając od Bałtyku, jest Wisła. Na długości 662 km, pod Sandomierzem trasa opuszcza Wisłę na poziomie 140,0 i biegnie sztucznym kanałem po lewym brzegu Sanu, pod Jarosławiem przekracza San, wchodząc w dolinę potoku Wiszni i w km 850 pod Czajkowicami dochodzi do Dniestru w poziomie szczytowym 265,0. Długość kanału Wisła — Dniestr wynosi 188 km. Od Czajkowiec drogę wodną stanowi do Jezupola Dniestr skanalizowany. W Jezupolu km 990 trasy, na poziomie 209,0 trasa opuszcza Dniestr i sztucznym kanałem wchodzi w dolinę Bystrzycy, a obok Stanisławowa w dolinę Worony, na km 1045 przekracza dział wód między Dniestrem i Prutem na poziomie 301 i stąd spada w dolinę Prutu, łącząc się z tą rzeką w km trasy 1005 pod Śniatyniem. Dla zasilenia wodą poziomu szczytowego projektowane jest doprowadzenie wody z górnego Prutu osobnym kanałem zasilającym, długości 50 km. Od Śniatynia do Dunaju pozostaje już trasa w korycie Prutu, który na odcinku od Śniatynia do Lipkan będzie skanalizowany, zaś od Lipkan do Reni uregulowany.

Uzupełnieniem drogi wodnej jest górny odcinek Wisły, względnie kanał równoległy po prawym brzegu Wisły do Krakowa (190 km) i w dalszym ciągu do Zagłębia Węglowego (300 km), który po przedłużeniu do Kanału Kłodnickiego na niemieckim Górnym Śląsku pozwoli uzyskać połączenie z drogą wodną Odry, a więc ze Szczecinem i Berlinem, a w dalszym ciągu z dolną Łabą i Hamburgiem; kto wie, czy ten właśnie odcinek Zagłębia Węglowego — San nie stanie się najważniejszą częścią przyszłej drogi wodnej Wisła — Morze Czarne.

Koszty budowy dadzą się tylko w przybliżeniu ocenić, w obecnych warunkach budowania przekroczyłyby pół miliarda złotych.



M/s „Piłsudski” przed Dworcem Morskim w Gdyni

„NAVIGARE NECESSE EST...”

„...Eksport jest czynnikiem gospodarczym osobliwego niewątpliwie autoramentu. Zawiera on bowiem prócz zwykłych elementów, z których powstaje każda czynność gospodarcza, także pewien pierwiastek emocjonalny, wyższego od chęci zysku gatunku. Każdy, kto w eksporcie pracował, przyzna mi to chyba bez kwestii... Jest to zjawisko czysto ludzkie, a wynika z naturalnego pędu jednostki do wyjścia w świat, do gry, do emulacji, do współzawodnictwa. Eksport jest gospodarczym sportem, jest — bez żadnej kwestii — ideologicznie czynnikiem pozytywnym. Działa twórczo na psychikę żywych ludów, budzi marzenia o potędze, o sile, o dobrobycie, budzi idee piękne, szerokie, szlachetne. Z tych idei zrodziła się starodawna prawda: „Navigare necesse est, vivere non est necesse” (żeglowanie jest rzeczą konieczną, życie nie konieczną). My zaś chcemy żyć i żeglować”.

Tak kończył swoje sprawozdanie dyr. M. Turcki — przewodniczący Międzyministerialnej Komisji do Zbadania Eksportu, na konferencji eksportowej, którą odbyła się w dn. 22 i 23 czerwca r. b. w Warszawie.

Cały szereg czynników natury gospodarczej, a w dużej mierze natury socjalnej, politycznej i kulturalnej składa się na olbrzymie znaczenie zagranicznej wymiany towarowej, zarówno w skali ogólno-światowej, jak i w ramach państw oraz poszczególnych jednostek gospodarujących. Znaczenie to jest tym większe, im bardziej czynną rolę odgrywają w tej wymianie dane jednostki i całe kompleksy gospodarcze, im większą wykazują ruchliwość i samodzielność, większą ambicję do współzawodnictwa, do prześcignięcia innych w tym twórczym współzawodnictwie.

Najbardziej istotna różnica między krajami o wysokiej kulturze, a krajami zacofanymi, jest ta właśnie, że pierwsze są gospodarczo czynne, sprzedają innym przeważnie skończone wytwory własnej

pracy, a kupują z reguły surowce, bezpośrednio na najdogodniejszych rynkach zbytu i zakupu, unikając w tych procesach jakichkolwiek ogniw pośrednich. gdy kraje pierwotne poprzestają na roli biernej i bez względu na swoją konstrukcję polityczną stają się w sensie gospodarczym koloniami.

Wspomniana konferencja eksportowa była przeglądem dotychczasowych wyników z jednej strony, a swobodną i szczerą wymianą zdań między przedstawicielami życia gospodarczego i sferami rządowymi z drugiej strony, zmierzającą do usprawnienia i usamodzielnienia aparatu wymiany, do dalszego rozwoju w kierunku uaktywnienia tej wymiany. W ten sposób konferencja składała się niejako z dwóch części: sprawozdawczej i dydaktyczno-postulacyjnej.

W części pierwszej dowiedzieliśmy się ze źródeł bezpośrednich o znacznym postępie, dokonanym w ciągu ostatnich lat pięciu, o dużym zróżniczkowaniu się eksportu tak pod względem towarów, jak i krajów przeznaczenia. Z roku na rok szybko wzrasta nasz wywóz do krajów zamorskich pomimo ogólnego kryzysu w latach ubiegłych, pomimo niebywałych ograniczeń w obrotach międzynarodowych. Ograniczenia te z jednej strony działały i działają hamująco na rozwój tych obrotów, z drugiej — zniewalały do wyszukiwania takich rynków, gdzie te ograniczenia są właśnie mniejsze. I tak np. szereg mówców stwierdziło, że t. zw. transakcje związane, polegające na tym, że państwo zezwala na przywóz z danego kraju pewnych towarów, pod warunkiem, że w zamian zostanie wywieziona do tego kraju równowartość własnych wyrobów, są czynnikiem, pobudzającym nasz eksport i zmniejszającym niekorzystne dotychczas salda bilansu handlowego właśnie z krajami zamorskimi.

Jest to zrozumiałe, gdy uświadomimy sobie, że działają tutaj dwa momenty, jeden po stronie importera, streszczający się w chęci względnie ko-

nieczności, w odniesieniu do surowców, zakupu danego towaru, drugi po stronie zagranicznego eksportera zamorskiego, który, chcąc sprzedać posiadany towar, musi wynaleźć lub przynajmniej dopomóc do wynalezienia w swoim kraju nabywcy na towar, względnie towary zamienne. W ten sposób w krąg interesów naszego eksportu wciąga się obok importerów krajowych również zagranicznych interesantów, którzy z konieczności propagują ten eksport. Że te i inne przeszkody (clearing, kompensata) w obrotach międzynarodowych zdołaliśmy wyzyskać, świadczy fakt, iż zwiększyliśmy wywóz zamorski o przeszło 100%, a udział Polski we wzroście obrotów wynosi 2%, czyli jest wyższy niż przeciętny wzrost tych obrotów w skali światowej.

Na konferencji eksportowej zreferowano i przedyskutowano cały szereg ważkich zagadnień dotyczących finansowania i kredytowania wywozu, organizacji opracowywania zagranicznych rynków zbytu, a więc i roli człowieka, zagadnień komunikacyjnych w eksporcie, a następnie w referatach branżowych: eksport przemysłu włókienniczego i konfekcyjnego, górnictwo-hutniczego, naftowego, metalowo-przetwórczego i mineralnego, chemicznego, eksport przetworów rolnych, zboża i ziemniaków, żywca bydła i drobiu, jaj, drewna, wytworów rzemieślniczych i wreszcie drobnej wytwórczości (przemysł ludowy, chałupniczy). Nadto omówiono zagadnienia eksportowe poszczególnych części kraju, a więc Wielkopolski i Pomorza, ziem wschodnich, województw lubelskiego i wołyńskiego oraz Małopolski wschodniej.

Obok specjalnego referatu, poświęconego zagadnieniom komunikacyjnym, w którym przedstawiciel Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni omówił szczegółowo znaczenie zbliżenia ośrodków przemysłowo-eksportowych do naszych portów, na razie do czasu uszlawnienia Wisły i powiązania tych ośrodków z portami, drogami wodnymi śródlądowymi, przez odpowiednią politykę taryfową, a na szlakach morskich przez dalszą rozbudowę polskiej floty handlowej, zwiększenie sieci połączeń regularnych i t. p., — szereg referentów i mówców powracał do tych zagadnień, domagając się, w sposób mniej lub więcej bezpośredni, zapewnienia połączeń morskich — zwiększenia tonażu narodowego — „uznania Gdyni za port zasadniczy“.

Wszystkie te i tym podobne postulaty streszczają się w owej łacińskiej prawdzie „Navigare necesse est...“, o czym tym razem przy wspólnym stole mówili nie tylko marzyciele, zapaleńcy, społecznicy i urzędnicy, lecz i reprezentanci życia gospodarczego — eksporterzy. Jest to najbardziej godny podkreślenia objaw, stwierdzający, że zagadnienie naszej marynarki handlowej pogłębia się wśród sfer gospodarczych, najbardziej zainteresowanych, że wychodzi z zagadnień natury emocjonalnej — dyskusyjnej, na tory rzeczywistych potrzeb naszego życia.

Stoimy wobec faktów, że $\frac{2}{3}$, a ostatnio prawie 80% naszych obrotów zagranicznych kieruje się przez granicę morską i tutaj raz wraz powstaje trudność znalezienia tonażu na obsługę tych obrotów, a to wskutek przewagi popytu nad podażą tego tonażu — zjawiska nie spotykanego dotychczas od chwili powstania i rozwoju naszych zamorskich obrotów.

Musimy zdać sobie sprawę, jakie czynniki złożyły się na taki stan rzeczy, że olbrzymi tonaż światowy, którego poważna część nie mogła znaleźć do niedawna zatrudnienia, dzisiaj jest rozchwytywany, załadowcy płacą każdą żadaną cenę — popyt przewyższa podaż.

Spowodowane to zostało w głównej mierze takimi wypadkami politycznymi, jak: niepokoje na Dalekim Wschodzie, wojna włosko - abisyńska, wojna hiszpańska i w ogóle niepewna sytuacja polityczna, która wzmogła zapotrzebowanie w większości państw na surowce, a więc na tonaż niezbędny do przewozów tych surowców. Poważny wpływ na stworzenie się takiej sytuacji miały i przyczyny natury gospodarczej, jak dwuletnie nieurodzaje w Ameryce Północnej, pociągające za sobą zatrudnienie tonażu w przewozach niektórych zbóż z Ameryki Południowej, strajk floty amerykańskiej na Oceanie Spokojnym w końcu 1936, który zmusił Amerykę do zatrudnienia tonażu europejskiego i wreszcie powrót koniunktury gospodarczej.

W rezultacie wskaźnik stawek frachtowych, obliczony przez Angielską Izbę Żeglugową i traktowany za reprezentacyjny w skali międzynarodowej, wzrósł z 75,83 w r. 1934 do 76,25 w r. 1935, 90,79 w r. 1936 i do 144,95 w maju r. b., przyjmując tu wskaźnik za r. 1929 za 100.



Wnętrze magazynu bawełnianego
w strefie wolnocłowej



Magazyn długoterminowy przy ul.
Polskiej



Z powyższych liczb wynika, że frachty morskie wzrosły więcej i szybciej, niż ceny jakichkolwiek innych usług i towarów, a nawet więcej aniżeli artykuł o tak dużym znaczeniu militarnym i związany zresztą z olbrzymim rozwojem budowy statków — stal. Wprowadzie obecna koniunktura w żegludze międzynarodowej wydaje się być istotnie nieco sztuczna, a w miarę jak zostaną oddane do użytku, budowane w olbrzymiej ilości na wszystkich stocznich świata, statki, koniunktura ta może się załamać i doprowadzić do nowego kryzysu. Trudno jednak przewidzieć kiedy to nastąpi, a w każdym razie niektórzy fachowcy twierdzą, że koniunktura w żegludze utrzyma się w ciągu najbliższego roku, a może nawet i dłużej.

W międzyczasie więc jesteśmy narażeni nie tylko na płacenie olbrzymich sum obcym armatorom, nie tylko nie mamy szans kontynuowania dotychczasowych prac w zakresie wyrównawczym szans naszych portów z lepiej sytuowanymi portami zachodnio-europejskimi pod względem frachtowym na liniach regularnych, lecz jak to sygnalizowano ze strony eksporterów, możemy się znaleźć wobec trudności uzyskania tonażu w ogóle.

W świetle powyższych fragmentarycznych uwag zrozumiemy wagę apelu Ministra Przemysłu i Handlu, p. A. Romana, który w swoim przemówieniu na zakończenie obrad konferencji eksportowej powiedział m. in.:

„Z zadowoleniem usłyszałem w dyskusji postulaty, dotyczące zwiększenia polskiej floty handlowej. Mogę zapewnić Panów, że rozbudowa floty handlowej jest celem naszych stałych i wyteżonych wysiłków, a nie mogę w tym momencie nie podnieść apelu, aby także inicjatywa i kapitał prywatny ujawniły w tym kierunku czynne zainteresowanie, przyspieszając w ten sposób proces rozrostu naszej żeglugi morskiej“.

W odpowiedzi na poruszone sprawy portowe p. minister sprecyzował swoje stanowisko, jak następuje:

„Uwagi o dalszych potrzebach inwestycyjnych w porcie Gdyni rozumiem, jako troskę o stałe podnoszenie sprawności technicznej naszego portu. Jest to zrozumiałe, gdy się uwzględni rozmiar i perspektywy rozwojowe naszych obrotów morskich. To zagadnienie jest przedmiotem stałej troski również czynników rządowych, a każdy rok przynosi nowe zdobycze na tym polu“.

Gdy przed kilkunastu laty rozpoczynaliśmy budowę własnego portu, a przed mniej więcej 10-ciu laty tworzyliśmy podwaliny naszej marynarki handlowej, była to nowość, budząca z wielu stron różne zastrzeżenia i często krytyczne uwagi, dzisiaj natomiast samo życie oddziałuje wymownie w kierunku przyspieszenia dalszych prac na morzu, bowiem w ciągu tych stosunkowo krótkich czasokresów związaliśmy się jak najbardziej konkretnie z morzem i nasze życie gospodarcze oraz dalszy jego rozwój zależny jest w dużej mierze od osiągniętych wyników.

Ocknęliśmy się nareszcie z długowiekowej drzemki, toteż z tym większym pośpiechem winniśmy wykorzystać to źródło siły gospodarczej, źródło tężyzny duchowej, by dojść do potęgi politycznej.

Podstawowym i niezwłocznym postulatem dnia dzisiejszego jest rozbudowa floty handlowej, a więc i tego wszystkiego, co jest nierozłącznie związane z rozwojem, istnieniem i ochroną tej floty.

Przystosowując do naszej aktualnej rzeczywistości przytoczoną na wstępie starą prawdę łacińską — „*Navigare necesse est, vivere non est necesse*“ — winniśmy sobie uświadomić, że jeżeli chcemy żyć, musimy żeglować, i tę prawdę niezwłocznie realizować.

J. KOROLKIEWICZ

Ekspansja kolonialna Niemiec

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Obserwator, który zadałby sobie trud śledzenia i zestawienia szeregu faktów, zachodzących w ostatnich czasach poza kontynentem europejskim — musiałby dojść do wniosku, że Rzesza Niemiecka planowo pogłębia swą ekspansję gospodarczą w krajach egzotycznych, że planowo rozbudowuje swoje wpływy zamorskie, że planowo przygotowuje się do objęcia we władanie obszarów kolonialnych, najbardziej nadających się do wchłonięcia.

Niemcy działają z celem uplanowanym z góry, aby odegrać rolę nie tylko na obszarze Europy, lecz i na odległych oceanach.

Historia powtarza się. Tak jak w końcu XIX i na początku XX stulecia — Rzesza staje dziś ponownie do walki o tereny zamorskie, i podobnie jak wówczas staje do tej walki — gdy świat już jest podzielony.

Toteż gdy zechcemy rzucić okiem na posunięcia Niemiec w ostatnich latach i miesiącach — jasno nam stanie przed oczami ich prężność, ich ekspansja przede wszystkim na Oceanie Atlantyckim.

Mianowicie marynarka wojenna Niemiec korzysta z każdej okazji, aby zawijać do portów wybrzeży afrykańskich. Flagi ze swastyką powiewają często w Ceucie, w Melilli, Larach, Tangerze, u wybrzeży Wysp Kanaryjskich, Rio de Oro, na Madrze. Bandera niemiecka popularyzuje się na wodach Atlantyku, powraca do swej przedwojennej aktywności. Flota, poruszająca się na tych wodach, poznaje teren swej działalności, pogłębia strategiczne swe doświadczenia na tych obszarach, sztaby przygotowują bazy, które mają kiedyś służyć zarówno jako odskocznie w walkach, jak i jako ośrodki apro wizacyjne.

Flota niemiecka na Atlantyku staje się tym czynnikiem, który nawiązuje kontakty i węzły sympatii na odległych obszarach egzotycznych.

Nie wszystkie dane o działalności Rzeszy przedostają się do wiadomości publicznej. My podamy tu tylko te, które zdołały ujrzeć światło dzienne. Oto w 1923 r. władze Gwinei Portugalskiej zawarły z niemiecką firmą „Agriffa“ (skrót firmy p. n. „Companha Agricola e Fabric da Guinea) układ, mocą którego powyższa firma uzyskała na archipelagu Bissagos, położonym niedaleko Gwinei, a składającym się z kilkudziesięciu wysepek — szereg koncesyj. Mianowicie firma „Agrifa“ otrzymała na głównej wyspie Bubaque, jak i na ośmiu mniejszych, lecz najżyźniejszych — tereny o powierzchni 60.000 hektarów, które w praktyce wyjęte zostały spod kontroli władz portugalskich.

Jak się okazało, na obszarach koncesyjnych powstały nie tylko olejarnie, produkujące olej palmowy, lecz stworzona tam została potężna baza morska. Koszary dla wojska, silna stacja radiowa, stanowiska betonowe dla artylerii, fabryki produkujące naftę roślinną (z roślin oleistych) — stanowią „ekwipunek“ tej na pierwszy rzut oka skromnej bazy.

A ponoć to nie jest jedyna placówka, którą flota niemiecka rozporządza na wodach Atlantyku. Jak wtajemniczeni twierdzą, w kilku koloniach afrykańskich Niemcy prowadzą akcję zapewnienia sobie ewentualnych pozycji strategicznych. Nie zawsze jednak te starania uwieńczone są powodzeniem.

Niedawno (w styczniu b. r.) świat zaniepokojony został alarmującymi wieściami o przygotowującym się lądowaniu w Maroku Hiszpańskim wojsk niemieckich. Wiedzano zresztą już dawno, że inżynierowie niemieccy kierują tam przedsiębiorstwami górniczymi, wydobywającymi cenną i tak niezbędną dla Rzeszy rudę żelazną, oraz że szereg Niemców weszło do administracji Maroka Hiszpańskiego. Perspektywa jednak całkowitego opanowania tej kolonii, panującej nad Gibraltarem — wywołać musiała reakcję mocarstw. Przede wszystkim Francja, powołując się na traktat francusko - hiszpański z 1912 r., zabraniający cedowania w części lub całości obszarów, pod jakąkolwiek postacią wchodzących w obręb wpływów hiszpańskich — przeciwstawiła się energicznie faktom dokonany. Burza, jaką ten incydent wywołał, zmusiła Niemcy do deklaracji, że nie naruszają stanu posiadania Hiszpanii. Wpływy niemieckie w Maroku jednak pozostały.



Na afrykańskiej plantacji kuczuku

Widok na port w Lomé (Togo)



Ruchliwość Rzeszy na Atlantyku idzie w parze z usiłowaniami nawiązania kontaktów z koloniami i dążeniami do infiltracji gospodarczej w tych koloniach. Podróż dr Schachta do Brukseli w kwietniu r. b. miała m. in. za zadanie zapewnienie sobie różnych surowców, a przede wszystkim miedzi z Konga Belgijskiego, podróż zaś jego do Paryża w maju r. b. dała mu możliwość poruszenia, poza zagadnieniem surowców i kolonii, również spraw możliwości wspólnej eksploatacji zamorskich terenów przez towarzystwa koncesjonowane. Jak dotychczas, zabiegi te tylko częściowo dały pozytywne rezultaty.

Pomyślne warunki dla ekspansji gospodarczej stworzył układ gospodarczy niemiecko - włoski, zapewniający Niemcom w pewnych granicach eksport ich towarów do Abisynii, oraz współdział w eksploatacji bogactw naturalnych tego kraju. Nowo powstałe towarzystwo „Societa Anonima Mineralia Africa Orientale Italiana”, o olbrzymim kapitale zakładowym, jest wyrazem współpracy gospodarczej niemiecko - włoskiej, dopuszcza bowiem udział grupy niemieckiej do wysokości 49 procent ogólnej ilości akcji, oraz dopuszcza przy eksploatacji, obok włoskich, również i niemieckich ekspertów. Uczni i fachowcy - technicy niemieccy czynią obecnie poszukiwania bogactw naturalnych, z których części w przyszłości korzystać będzie Rzesza. W myśl bowiem układu, grupa niemiecka zawarła ze spółką włoską umowę, na podstawie której odstąpi ewentualnie po 5-ciu latach swe akcje, zastrzegając tylko dla przemysłu niemieckiego nabywanie na specjalnych warunkach 25 procent produkcji spółki. Jeśli chodzi o tę produkcję, to wchodzić tu będą w grę w pierwszym rzędzie pokłady węgla, żelaza, miedzi i ołowiu.

Poza tym utworzono komitety niemiecko - włoskie dla różnych zagadnień, w skład których wchodzi szereg zainteresowanych przedsiębiorstw niemieckich. Dodać wreszcie należy, że kilkanaście firm handlowych, oddawna osiadłych w Abisynii, uzyskało od władz włoskich znaczne rozszerzenie koncesyj.

Wszystkie te poczynania, mające na celu powiązanie obszarów egzotycznych z gospodarstwem niemieckim, dopełniane są przez dobrze zorganizowaną sieć domów handlowych, faktoryj gęsto roz-

sianych w koloniach. Faktorie te skupiają produkty kolonialne od tubylców oraz sprzedają wyroby gotowe niemieckiej produkcji. Ten dobrze rozmieszczony aparat handlowy, dobrze działający w najbardziej odległych zakątkach świata — sprawia, że obroty Rzeszy z krajami zamorskimi stale rosną.

Gdy w 1935 r. wywóz do Afryki (bierzemy kontynenty o charakterze kolonialnym) zamknął się cyfrą 123,7 milionów RM, to w roku ubiegłym osiągnął 156,8 milionów RM, co stanowi wzrost aż o 27 procent. Również i import z Afryki rozwija się poważnie. W 1935 r. wynosił 261,5 milionów RM, a w 1936 r. — 290,5 milionów RM (wzrost o 11%).

Dla przykładu podajemy poniżej obroty Niemiec z niektórymi obszarami kolonialnymi afrykańskimi w 1935 i 1936 r.:

	Eksport 1935		Import 1936	
B. kolonie niemieckie	5,9	19,2	8,9	24,1
Bryt. Afryka Wschodnia	4,1	5,6	5,7	7,5
Bryt. Afryka Zach.	10,1	52,2	16,1	80,3
Kongo Belg.	1,8	21,4	2,4	29,8
Portug. Afryka Wsch.	3,0	3,2	4,1	4,6

Drugi kontynent — Azja, który obok Afryki mieści ogromne obszary kolonialne poszczególnych mocarstw, — stał się również terenem ekspansji handlowej Rzeszy Niemieckiej. W 1935 r. Niemcy wywoziły do Azji towarów za 397,6 milionów RM, a w 1936 r. za 469,6 milionów RM, a zatem o 18% więcej. Rzesza sprowadziła natomiast z Azji w 1935 roku za sumę 430,3 milionów RM, a w roku ubiegłym za 497,5 milionów RM (wzrost o przeszło 15%).

Ekspansja gospodarcza Niemiec przybiera więc na sile. A wiadomą jest rzeczą, że wpływy ekonomiczne pociągają za sobą i wpływy polityczne.

Planowa działalność Rzeszy na obszarach egzotycznych przy równoczesnej odmowie wzięcia udziału w pracach komisji surowcowej Ligi Narodów, — może być rozumiana jako chęć rozwiązania problemu kolonialnego własnymi siłami, bez pomocy czynników międzynarodowych.

I dlatego poczynania Niemiec na odległych wodach Atlantyku przykuwają naszą uwagę.

K. JEZIORAŃSKI

Budowa imperium kolonialnego

Zdecydowana wola osiągnięcia zamierzonych celów, przysporzyła Italii abisyńską zdobycz kolonialną, przeszło trzykrotnie przekraczającą swym obszarem powierzchnię metropolii, a swymi bogactwami naturalnymi i warunkami geograficznymi otwierającą nieograniczone możliwości na przyszłość.

Pierwszy rok proklamowanego imperium poświęcono technicznym pracom przygotowawczym w terenie i ustawodawczym w organizowaniu administracji pięciu prowincyj, na które podzielono całość wschodnio-afrykańskich posiadłości Italii. W końcu tegoż roku opracowano sześcioletni plan inwestycyjny, mający stworzyć podstawową bazę dalszej gospodarczej rozbudowy Abisynii i dawnych sąsiednich kolonij Italii. Plan ten, zatwierdzony w czerwcu br., przewiduje wydatkowanie na ten cel jednego miliarda lirów z rocznego normalnego budżetu kolonii, oraz, prócz już dawniej zatwierdzonych trzech miliardów, dwunastu nowych miliardów z budżetu inwestycyjnych nadzwyczajnych. Łączna więc kwota, mająca być w ciągu najbliższych sześciu lat zainwestowana przez państwo w gospodarstwie Italskiej Afryki Wschodniej, wynosząca 21 miliardów lirów (około 6 miliardów zł), ma przygotować teren dla możliwości jak największego wykorzystania jej bogactw naturalnych.

Wychodząc ze słusznego założenia, uznawanego już przez największego kolonialistę Francji, mar-

szalka Luautey'a, że podstawą gospodarczego rozwoju i politycznej organizacji kolonii jest odpowiednio rozwinięta sieć dróg komunikacyjnych, włoski plan waloryzacji Etiopii poświęca na ten cel gros swych piętnasto-miliardowych wydatków nadzwyczajnych. W wykonaniu jego postanowień Abisynia, dotychczas pozbawiona wszelkich dróg komunikacyjnych, których brak w swoistej strategii abisyńskiej miał ją uchronić przed najazdem, zostanie poprzecinana siecią dróg, o łącznej długości około 10 tysięcy km, zbudowanych kosztem prawie dziesięciu miliardów lirów. Drogi te mają służyć połączeniom pięciu prowincyj Etiopii z jej stolicą, oraz umożliwić ich komunikację z rozbudowanymi, w myśl tegoż planu, portami Morza Czerwonego — Assab i Massaua — oraz z portem Oceanu Indyjskiego — Mogadiszjo.

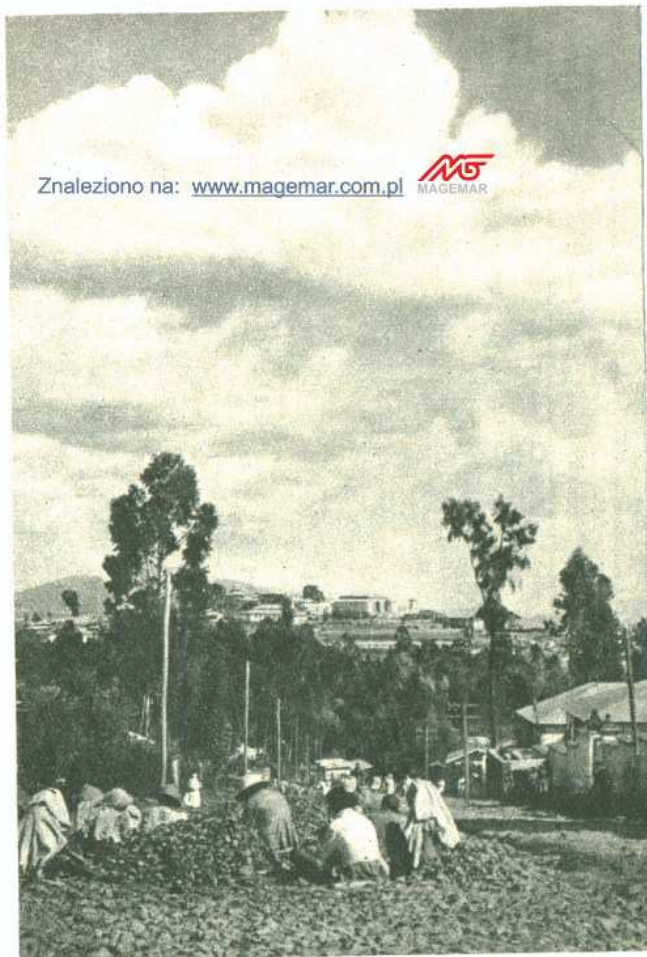
Rozbudowa tej sieci drogowej umożliwi prowincji Galla-Sidama, położonej w południowo-wschodnim krańcu kolonii, przewóz jej produkcji ku portom Morza Czerwonego. Na wytwórczość tę składa się działalność myśliwska i hodowlana, kraj bowiem obfituje w bogaty zwierzostan, dostarczający wielkich ilości kości słoniowej i skór dzikich zwierząt, oraz ich żywych okazów. Budowa tych dróg udostępni zorganizowanie rolnictwa i właściwsze wyzyskanie możliwości uprawy bawełny, indyga i kawy, rosnących w tym kraju w stanie dzikim, oraz umożliwi rentowną eksploatację boga-



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

Budowa drogi w Etiopii



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Budowa drogi w okolicy Addis Abeby

tego drzewostanu. Kraj Wollego, stanowiący część tej prowincji, będzie mógł rozbudować swe kopalnie złota i platyny oraz wzmocnić ich poszukiwania, hamowane dotychczas brakiem wszelkiej komunikacji i bezpieczeństwa.

Ustanawiając połączenia komunikacyjne z morskim wybrzeżem historycznych krajów Abisynii, złączonych obecnie w prowincję Amhara, umożliwia się im przewóz ku jego portom owoców ich dzisiejszej pracy rolniczej, przedsięwziętej dotychczas jedynie dla ograniczonych potrzeb miejscowych. Ewentualne zużytkowanie dla celów nawadniających jeziora Tana, zajmującego sam środek tej prowincji, może ogromnie powiększyć wytwórczość tego kraju i dostarczyć Italii ilości potrzebnych jej roślinnych surowców przemysłowych. Klimatyczne bowiem warunki tego kraju pozwalają na rozległą rodzajową skalę kultur roślinnych, obejmujących już dzisiaj uprawę jęczmienia, pszenicy i kukurydzy, lnu i bawełny, rycynusa, tytoniu i trzciny cukrowej, oraz bananów, cytryn i winogron. Te klimatyczne warunki umożliwiają również parokrotne w roku ich zbiory.

Łącznie z innymi projektowanymi inwestycjami nowa sieć komunikacyjna pozwoli dawnej Erytrei, zwiększonej dzisiaj o terytoria Tigre i Dankalli, na rozwinięcie jej produkcji rolniczej, oraz na zapoczątkowanie eksploatacji kopalni, których istnienie w nowo przyłączonych do niej krajach stwierdza

szereg rozmaitych dowodów. W obu tych krajach, pozbawionych dróg i całkowicie zaniedbanych przez dawne rządy abisyńskie, ponadto zamkniętych dotychczas dla wszelkich badań naukowych, obecnie będzie można wszcząć eksploatację pokładów żelaza, ołowiu, siarki, saletry, soli i potasu, oraz zainicjować intensywne w nich poszukiwania geologiczne. Badania te, prócz możliwości odnalezienia szeregu innych kopalni, umożliwią ostateczne sprawdzenie istnienia w tym kraju złóż naftowych, na co wskazuje szereg stwierdzonych objawów i jeszcze tak niedawne o to alarmy prasowe.

Prowincja Harraru, utworzona z muzułmańskich posiadłości Abisynii, uzyskująca dzięki nowym drogom połączenia z portami Zatoki Adeńskiej i z własnym włoskim portem na oceanie, będzie mogła w całej pełni rozwinąć uprawę kawy, tak wspaniale zapoczątkowaną przez belgijskich koncesjonariuszy, lecz mimo sprzyjających dla niej naturalnych warunków hamowaną dotychczas brakiem tych dróg oraz ich ogólnego bezpieczeństwa.

Somalia, powiększona o uzupełniające ją gospodarczo i geograficznie terytoria Ogadenu, będzie mogła nadać większą handlową wartość owocom swej dotychczas przeważnie pastersko-hodowlanej działalności. Do spotęgowania tych hodowlanych osiągnięć przyczyni się ze swej strony szereg innych przewidywań tegoż samego planu, wystarczy chociażby wymienić zamiar szerokiej rozbudowy instytucji szczepień przeciw epidemicznym, dziesiątkującym stada tego kraju.

Jeżeli główna sieć komunikacyjna ma przede wszystkim służyć połączeniu poszczególnych prowincji i udostępnieniu dla ich produkcji dróg do mórz i oceanów, to ponadto władze prowincjonalne mają możliwość i obowiązek w zakresie swych własnych kompetencji i budżetów prowadzić dalszą rozbudowę linii drugorzędnych, uzupełniających na ich terytoriach tę główną sieć kolonii.

Sieć dróg komunikacyjnych, umożliwiająca krążenie środków transportu i towarów, dla swego całkowitego zużytkowania wymaga należytego przygotowania także i tych środków, a dla tego też jedno z zarządzeń powołuje do życia towarzystwo, w połowie należące do państwa, oraz organizuje jego funkcjonowanie w założeniach jak największego obniżenia kosztów przewozów kolonialnych. W uzupełnieniu sieci dróg lądowych nowy plan waloryzacji Etiopii poświęca przeszło 750 milionów lirów na rozbudowę urządzeń portowych w Mogadiszo, As-sab i Massaua, oraz na zagęszczenie sieci linii telefonicznych i telegraficznych, jak również na budowę szeregu nowych stacji radiowych.

Rozbudowując sieć dróg komunikacyjnych, zwiększających wartości użytkowe dotychczasowych osiągnięć produkcyjnych, oraz zacieśniających jedność polityczną kraju, nowy plan nie zaniedbuje również kredytów na rozbudowę samego wytwórczego aparatu kolonii. Chociaż, licząc się z konieczną możliwością zwiększenia produkcji tylko w miarę rozwoju budownictwa drogowego, wysokości przyznanych na to sum są znacznie mniejsze od

kwot, przeznaczonych dla celów komunikacyjnych, to jednak są one jeszcze dość znaczne dla zainicjowania istotnie twórczej pracy w rozmaitych dziedzinach produkcyjnych. Dlatego również z górą sześciuset milionowa kwota, przeznaczona na prace wodne, wodno-elektryczne, waloryzacyjno-rolne, kolonizacyjne oraz górnicze, tworząc osnowę przyszłej wzmoczonej działalności wytwórczej, w bardzo znacznym stopniu poświęcona jest badawczym pracom naukowym w tych dziedzinach. Stopniowe inwestowanie dalszych kapitałów, następujące w miarę nabywania doświadczenia i urentowniania się pionierskich przedsięwzięć, zawsze związane z rozszerzającymi się komunikacyjnymi możliwościami zbywania ich produkcji, powoli będzie natężało istotne zagospodarowanie Etiopii.

Założenia gospodarcze, pochłaniające w nowym planie większość wydatków i tworząc bazę rozbudowy imperium kolonialnego, nie przesłoniły państwu jego obowiązku udostępnienia człowiekowi określonego społecznego i higienicznego poziomu bytowania w koloniach. Kosztem też dwu i pół miliarda lirów, przeznaczonych na dzieła budowlane i sanitarne, na terytoriach Etiopii powstać mają gmachy publiczne i mieszkalne, zapewniające dach nad głowami urzędników administracji i wciąż zwiększającej się rzeszy pracowników metropolitalnych. Z teźże sumy wysokie kwoty poświęcone zostały na cele podniesienia stanu sanitarnego całego kraju i wszystkich jego mieszkańców. W ramach tegoż sześcioletniego planu budowlanego, umieszczono budowę Doświadczalnego Instytutu Rolniczego, oraz szeregu jego prowincjonalnych filii i podporządkowanych mu doświadczalnych gospodarstw rolnych, Instytutu Surowic i Szczepionek i uzupełniających go zakładów,

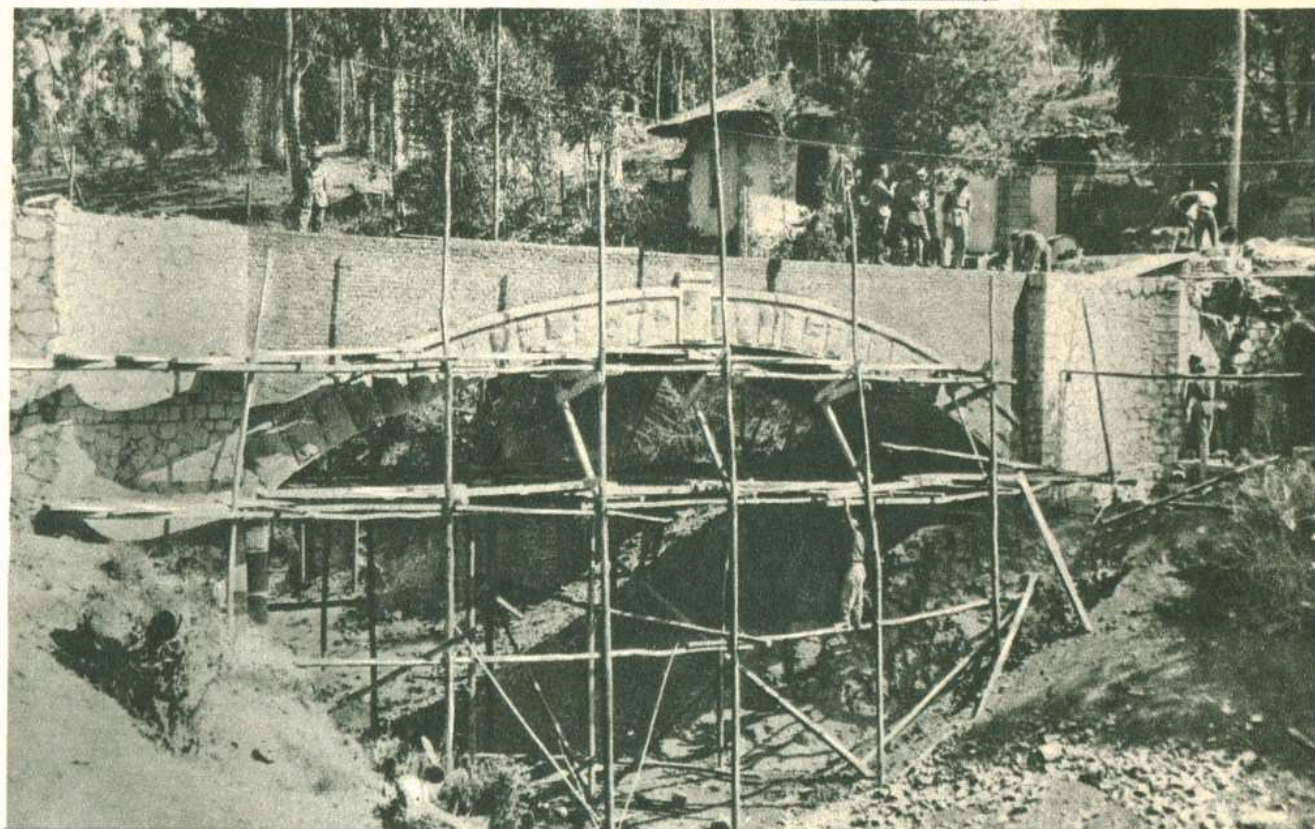
Instytutu Chorób Kolonialnych i podległych mu szpitali, jak i szeregu innych podobnych instytucji. Półmiliardowa kwota, obejmująca wydatki wojskowe, w olbrzymiej swej części pokryć ma działalność budowlaną, zmierzającą do stworzenia kwater dla personelu wojskowego, obozów, lotnisk i wielu związanych z nimi urządzeń gospodarczych i administracyjnych.

Planowym zakładaniem fundamentów przyszłej gospodarki Abisynii usiłuje Italia wyciągnąć dla siebie maksymalne korzyści przy minimalnym trwonieniu ludzkiej energii i kapitałów. Stąd też dla uniknięcia strat, płynących z braku doświadczenia i ogólnych podstaw organizacyjnych, inicjatywę prywatną ujęto w koordynujące i nadzorcze ramy państwowe, a szerszą jej działalność podporządkowano wynikom badań naukowych instytucji doświadczalnych, mających przygotować grunt dla przyszłych i rozleglejszych poczynąń tych inwestorów prywatnych, dzięki odpowiedniemu ich zorientowaniu w warunkach ich pracy i jej możliwościach. Usiłując w ten sposób zmniejszyć czynnik hazardu i improwizacji, oraz oprzeć całą przyszłą działalność kolonizacyjną na szerokich podstawach metody naukowej, zmierza się do wyeliminowania z tych poczynąń elementu nie przygotowanego, oraz do stworzenia organizacji, przygotowującej siły niefachowe do ich stopniowo bardziej samodzielnych działań. Cywilizacyjna i kolonizacyjna działalność Italii, przedsięwzięta na terenach Abisynii, dotychczas kompletnie pozbawionych wszelkich instytucji naukowych i całkowicie niezbadanych, zmuszona będzie, wedle słów Mussoliniego, do liczenia się z długim okresem eksperymentalnym.



R. PIOTROWICZ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Most na drodze do Dessie

OBOZY LETNIE LMK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Jedną z codziennych trosk Ligi Morskiej i Kolonialnej, w jej dążeniu do urzeczywistnienia swych hasel, jest jak najszerze rozpostarcie tych hasel wśród jak największych mas społeczeństwa. Troska to jasna i zrozumiała: tylko bowiem wielkie masy, świadome spraw, związanych z morzem, mogą społeczeństwu skutecznie ideowe prace Ligi.

Nie do wszystkich jednak serc i umysłów od razu trafiają hasła, głoszone przez Ligę. W tej, dzisiaj już wielkiej, bo prawie sześćset tysięcy organizacjach, skupiają się tylko ci, którzy w pełni doceniają znaczenie morza i którzy na rzecz jego spraw zdecydowali się składać osobistą, obywatelską daninę. Wiele zaś jest jeszcze w Polsce obywateli, którzy, owszem, zdają sobie sprawę z wartości gospodarczych, płynących z morza, — są jednak tylko ich entuzjastami biernymi. Ludzie ci, mając głęboki sentyment do morza, — a tacy w Polsce dzisiaj stanowią już większość — udział swój w ogólnej sprawie morskiej ograniczają do patriotyzmu jałowego, najczęściej dlatego, że jeszcze nie znaleźli drogi do istotnego zbliżenia się z morzem.

Bezpośrednie zetknięcie obywatela z morzem, pokazanie mu tego morza, umożliwienie choćby częściowe skorzystania z jego dobrodziejstw w okresie miesięcy letnich — oto jedna z dróg bardziej skutecznych.

Zetknięcie to możliwe jest dzisiaj już nie tylko przez masowe wycieczki do Gdyni i na wybrzeże, ale też, co jest bardziej celowe, przez organizowanie specjalnych tanich obozów wakacyjnych. Uczestnicy tych obozów, w pełni korzystając z orzeźwiającego klimatu morskiego, ze zdrowych kąpiel w słonych falach Błatyku, opalenia na brąz słońcem i rzeźkim wiatrem, w przyjemnej atmosferze gromadnej poznają się z drobnymi, codziennymi przejawami spraw morskich. Wyjazd z rybakami na połów ryb, obserwacja życia ludu kaszubskiego, częste wycieczki do Gdyni i Gdańska i t. p. —

wszystko to cał po cał zbliża do morza coraz bardziej, wzbudza zainteresowanie morzem coraz większe, a z czasem wyrabia nie tylko tęsknotę do coraz częstszych, przynajmniej corocznych odwiedzin morza, lecz także wyrabia coraz znaczniejsze, coraz głębsze wnikanie w jego sprawy.

Obywatel, orientujący się w sprawach morza w sposób istotny, skłonny jest współpracować z innymi na rzecz idei morskiej o wiele bardziej niż taki, dla którego morze stanowi tylko niebezpieczny, niepojęty, obcy żywioł.

Ten właśnie realizm życiowy w sprawach morza, zrozumienie tych właśnie korzyści rzeczywistych, wypływających z masowego udziału społeczeństwa w obozach wakacyjnych, wytworzyły w łonie Ligi Morskiej i Kolonialnej hasło: „Przez zetknięcie z wodą w ogóle, a z morzem w szczególności — do ogarnięcia idea polskiego morza“.

W myśl tego hasła powołano do życia Dział Obozów i Wycieczek, którego praca na tym odcinku dała już osiągnięcia dodatnie.

Obozy podzielono na dwa typy zasadnicze: wypoczynkowe i żeglarskie. Pierwsze przeznaczone zostały wyłącznie dla ludzi, łaknących odprężenia po całorocznej pracy, drugie zaś dla tych, których pociąga sport żeglarski. W obu kategoriach dokonano poza tym rozdziału na ośrodki dla starszych oraz osobne dla młodzieży. Jedne z tych obozów urządzane są w głębi ładu nad brzegami wielkich jezior, inne zaś nad morzem, w ten sposób, że każdy typ obozu nad wodą śródlądową znajduje swój odpowiednik nadmorski.

Obóz nadmorski LMK początkowo organizowano na Helu, na skutek jednak uznania Helu za strefę wojskową, w roku bieżącym obóz ten przeniesiono do Mieroszyna koło Rozewia. Uczestnikom obozu zapewniono odpowiednie pomieszczenia w 8-miu osobowych domkach campingowych lub 2-osobowych namiotach, zdrowe i obfite pożywienie, możliwość zaprawy sportowej pod fachowym

okiem instruktorów wychowania fizycznego, w szczególności zaś pływania, — odpowiednią ilość rozrywek, jak: gry towarzyskie, ogniska, zabawy, wycieczki do Gdyni, Gdańska i innych miejscowości wybrzeża, a w zakresie wychowania morskiego: odczyty oraz bibliotekę zaopatrzoną w książki, dotyczące spraw morskich; wygody obozowe zapewniono przez utworzenie opieki lekarskiej, świetlicy, zakładu fotograficznego, fryzjerni, kantyny i t. p.

Udział w obozie nadmorskim w r. 1935 wyraził się cyfrą 1621 uczestników (18.009 t. zw. „osobodni“), w roku zaś 1936 — 2156 uczestników (33.773 osobodni), co w porównaniu z r. 1935 stanowi wzrost uczestników o 33% (osobodni o 87,53%), przy czym nadmienić trzeba, że np. w lipcu 1936 r. musiano z powodu braku miejsca odmówić przyjęcia 600 osobom. Przeciętna ilość dzienna uczestników w tymże roku wynosiła 229 osób, największą zaś frekwencję zanotowano w połowie lipca: 1.050 osób!

Doświadczenie lat ubiegłych wykazało, że zbyt rygorystyczne regulaminy na obozach dla dorosłych powodowały wśród uczestników pewne niezadowolenie, toteż już w r. 1936 regulamin ten został zmieniony i odpowiednio przystosowany, dając wyniki pozytywne. Życie obozowe zorganizowano w ten sposób, aby dzięki swobodzie, nie naruszającej specjalnie ogólnego programu dnia, budzić w uczestnikach wewnętrzne instynkty umiłowania morza i zainteresowania jego sprawami, nigdy bowiem nie da się ideę morską zaszczerpić w drodze jakiegokolwiek przymusu.

Szczególną uwagę zwrócono na obozy dla młodzieży. W Ośrodku żeglarskim nad jeziorem Narocz na Wileńszczyźnie, mieszczącym się na własnych terenach LMK, celem przystosowania Ośrodka do większej ilości uczestników, w r. 1936 dokonano poważnych inwestycji, tak, aby młodzież miała jak najodpowiedniejsze warunki mieszkalne i wyszkoleniowe. Młodzieży zapewniono tam: dobre pożywienie, należytą opiekę wychowawczo-ideową, opiekę lekarską oraz wyszkolenie żeglarskie. Liczni członkowie kierownictwa obozu, składający się z nauczycielstwa, organizowali 2 razy w tygodniu ogniska, prowadzili wykłady o ideologii LMK i zwracali uwagę na współpracę młodych uczestników z miejscowymi organizacjami społecznymi. Wyszkolenie żeglarskie obejmowało: naukę pływania, żeglarstwo na specjalnym, własnym taborze żeglarskim Ośrodka, oraz wychowanie fizyczne, kierowane przez fachowych instruktorów.

W r. 1935 w Ośrodku przebywało w obu miesięcznych turnusach 164 uczestników (5.771,5 osobodni), w roku zaś 1936 — 301 uczestników (10.198 osobodni), a zatem w porównaniu do r. 1935 liczba uczestników wzrosła o 83,53% (osobodni o 76,69%).

W wyniku wyszkolenia wodnego w r. 1936 pływac nauczyło się 62 uczestników, stopień „żeglarza“ uzyskało 129, a „sternika“ — 5.

Zaznaczyć tu jednak wypada, że obozy Ligi dla młodzieży prowadzone są nie w ten sposób, by w młodzieży tej potęgować zainteresowania wyłącznie sportowe, lecz tak, aby przez umiłowanie sportów wodnych, przez głębokie życie się, scalenie z żywiołem wodnym — niepostrzeżenie wprowadzić młodzież w dziedzinę ważnych zagadnień morskich i kolonialnych. Zwrócenie jej uwagi na te sprawy, wzbudzenie żywego zainteresowania nimi,

zbliżenie istotne — oto właściwe działanie, które, zważywszy zapalne cechy młodzieży w ogóle, specjalnych trudności ideowo-wychowawczych nie nastrecza, przysparzając Lidze kadr młodych, entuzjastycznych pionierów, przyszłych przywódców morskiego społeczeństwa.

W roku bieżącym Liga zorganizowała w kraju 4 obozy letnie*): 1) Obóz wypoczynkowy dla dorosłych nad morzem w Mieroszynie koło Rozewia, w czasie od 15.VI do 31.VIII (koszt pobytu za 1 tydzień 22 zł., za 2 — 43 zł., za 3 — 64 zł., za 4 — 85 zł.); 2) kurs żeglarski dla dorosłych nad jeziorem Troki na Wileńszczyźnie, w czasie od 1.VII do 28.VII i od 1.VIII do 28.VIII (koszt pobytu za 4 tygodnie — 70 zł.); 3) Ośrodek żeglarski dla młodzieży nad jeziorem Narocz na Wileńszczyźnie, od 1.VII do 28.VII i od 1.VIII do 28.VIII (koszt pobytu za 4 tygodnie — 50 zł.); 4) obóz dla młodzieży nad jeziorem Żarnowieckim na Pomorzu, od 1.VII do 28.VII i od 1.VIII do 28.VIII (koszt pobytu za 4 tygodnie — 60 zł.).

Przykład lat poprzednich, a i turnus lipcowy w obozach roku bieżącego wskazuje na to, że udostępnienie taniego spędzenia urlopu letniego czy też wakacyj szkolnych, zbratanie się z wodą, tak chętnie i tak coraz liczniej z roku na rok wykorzystywane przez społeczeństwo — staje się jednym z najlepszych i najwłaściwszych sposobów przyciągnięcia tego społeczeństwa nie tylko do rozrywek, ale i do sprawy niezmiernie ważnej, jaką jest idea morska.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

*) Szczegółowych informacji udzielają wszystkie Okręgi LMK oraz Dział Obozów i Wycieczek Zarządu Gł. LMK w Warszawie, ul. Widok 10, parter, tel. 3-14-40.

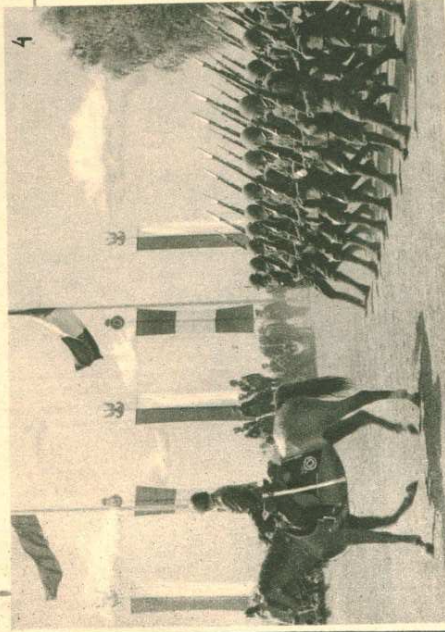
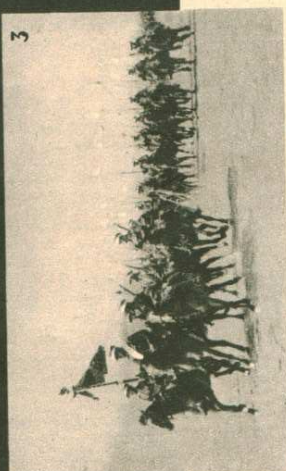
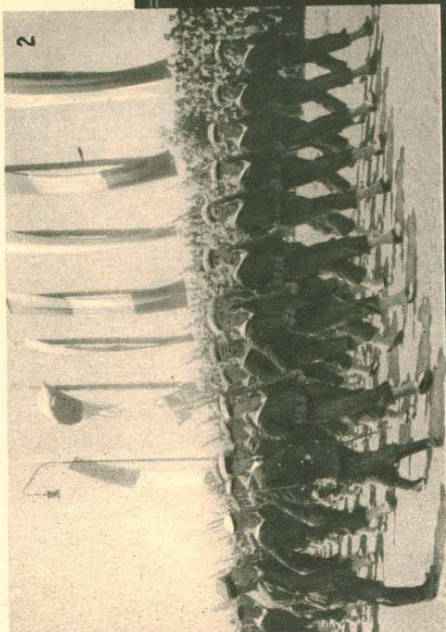


Jachty na jeziorze Narocz

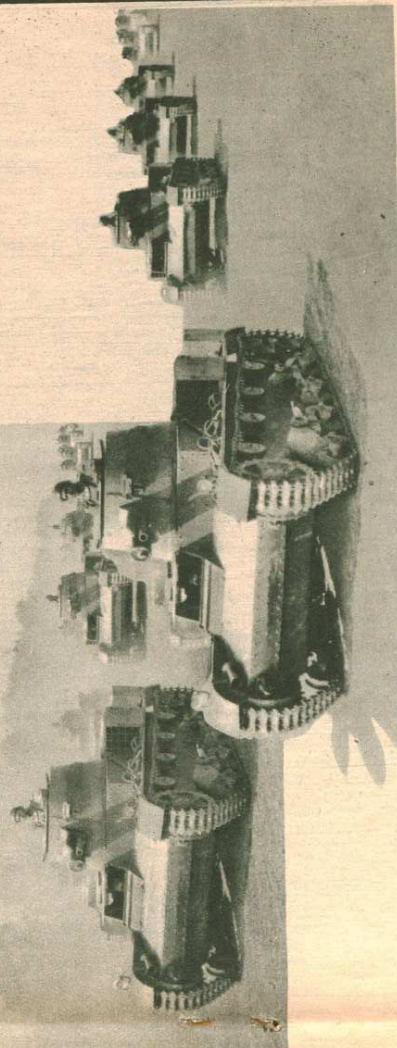
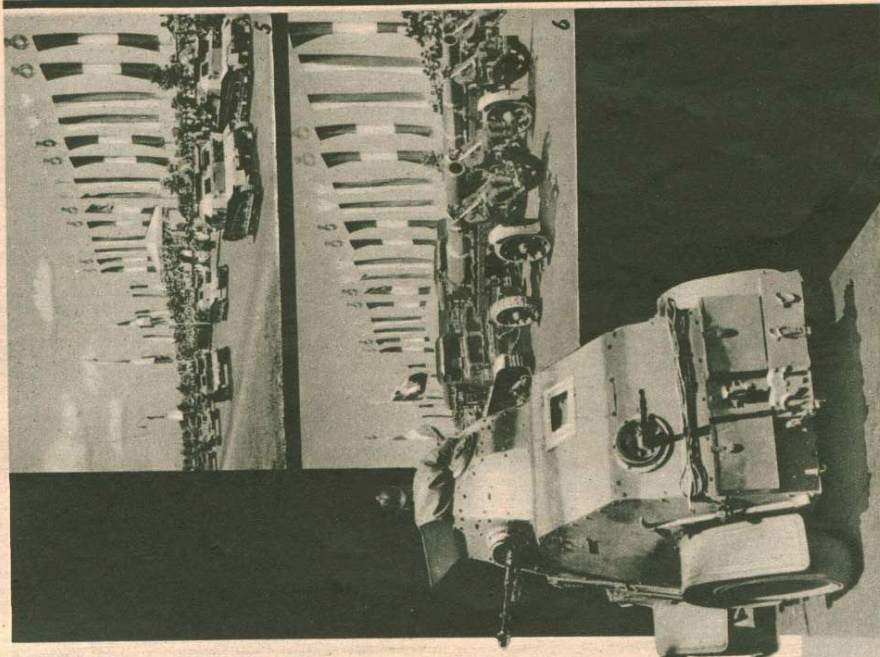
KRÓL RUMUNII KAROL II W POLSCE:

Znaleziono na: www.magennar.com.pl

W końcu czerwca b. r. gościł w Polsce Król Rumunii Karol II wraz z następcą tronu, Wielkim Księciem Michałem. Wśród szeregu uroczystości na cześć dostojnych gości, w Warszawie odbyła się wspaniała rewia na Polu Mokotowskim w Warszawie oraz w Biedrusku. Na zdjęciu: Król Karol II, Pan Prezydent Rapieli, Marszałek Śmigły-Rydz i Wielki Wojewoda Michał w Warszawie podczas rewii, której fragmenty widzimy na zdjęciach 2, 3 i 6. Fragmenty zaś przegądu w Biedrusku — na zdjęciach: 3, 4 i 7.



E. Ernest



PO „TYGODNIU MORZA”

Jak Polska szeroka i długa, we wszystkich jej miastach i miasteczkach wykwitły na murach setki, tysiące plakatów: „Tydzień Morza”, „Chcemy silnej Floty Wojennej i kolonii”. Przez radio poszły w świat mocne, mądre słowa o koniecznościach rozwojowych potęgi polskiej na morzu, o jej potrzebach w dziedzinie kolonialnej. Znow, oderwawszy się od codziennych spraw i trosk, myśl polska wybiegła ku północnej rubieży Rzeczypospolitej, gdzie o piaszczyste wybrzeże rozbija się srebrną falą Bałtyk.

„Tydzień Morza” — w tym bowiem roku nie jeden dzień, a dni kilkanaście poświęcono uroczystościom, mającym na celu dalszą popularyzację haseł programowych Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Tym razem — zgodnie z programem — poza Warszawą, która jako stolica musi być przede wszystkim wyrazicielką woli i uczuć całego Narodu, poza Gdynią, która z natury swej najściślej jest związana z ideą morską i kolonialną — główne uroczystości ześrodkowały się w Katowicach, stolicy ziemi śląskiej, gdzie bije najżywiej tętno życia gospodarczego Polski. Śląsk rozwój swój zawdzięcza w dużym stopniu handlowi zamorskiemu, którego bramą wylotową jest właśnie morze — nasze porty: Gdańsk i Gdynia. Węgiel, ta podstawa przemysłu górnośląskiego, jest zarazem podstawą naszego wywozu i głównym artykułem obrotów portowych. Stąd też troska i starania o stworzenie jak najściślej więzi komunikacyjnej między Śląskiem a morzem przez budowę specjalnej magistrali węglowej, przez rozwój sieci dróg bitych, łączących zaplecze śląskie z wybrzeżem; stąd również popularność haseł LMK wśród szerokich warstw górniczych i robotniczych Górnego Śląska. Wymownym wyrazem uczuć ludu śląskiego dla spraw, związanych z morzem, był imponujący obchód „Tygodnia Morza” w Katowicach w dniach 26 i 27 czerwca. Można śmiało powiedzieć, że w uroczystościach tych wzięło udział nie tylko całe miasto, ale cała dzielnica śląska. Gmachy publiczne i domy mieszkalne przystroiliły się w czerwień i biel flag państwowych; w oknach pojawiły się nalepki LMK. Capstrzyk orkiestr różnych organizacji społecznych w dniu 26 czerwca poprzedził właściwe uroczystości, przypadające na niedzielę 27 czerwca, kiedy to przez ulice miasta ruszył wielotysięczny pochód. Na czele szli członkowie Ligi Morskiej i Kolonialnej, niosąc ruchomy transparent z napisem: „Jest nas 550.000”, dalej szły delegacje organizacji społecznych, jak: Powstańców Śląskich, Związku Strzeleckiego, Związku Rezerwistów, Peowiaków, Harcerzy i Harcerek, Sokółów, Przysposobienia Wojskowego, Towarzystwa Polek, Bractwa Kurkowego. Do zebranych przemawiali: wojewoda śląski dr Michał Grażyński oraz prezes Zarządu Głównego LMK, gen. Stanisław Kwaśniewski.

Nie mniej uroczyste wypadł obchód „Tygodnia Morza” w Warszawie, jakkolwiek przypadający w tym czasie pobyt króla rumuńskiego, Karola II, skupił na sobie główną uwagę mieszkańców stolicy. Po podniesieniu w dniu 28 czerwca flagi LMK na potężnym maszcie, ustawionym na Placu Dąbrow-

skiego, oddział Marynarki Wojennej zaciągnął główną wartę przed gmachem Komendy Miasta. W dniu 29 czerwca, jako w głównym dniu uroczystości, po mszy św., odprowadzonej w Kościele Garnizonowym i przemówieniach, wygłoszonych na Placu Krasieńskich, ruszył przez ulice stolicy pochód propagandowy. A tak, jak uroczystości rozpoczęły się barwnymi „wiankami” na Wiśle, tak ich zakończeniem była malownicza zabawa, urządzona w rozległym parku Łazienek.

Szczególnie wzruszające były uroczystości „Tygodnia Morza”, obchodzone po raz pierwszy w drugim obok Gdyni, naturalnym porcie polskiego obszaru gospodarczego — w Gdańsku. Uroczystości tym bardziej wzruszające, że uczestniczyło w nich całe społeczeństwo polskie Wolnego Miasta. W dniu 29 czerwca, na udekorowanym flagami polskimi i sztandarami LMK stadionie Polskiej Rady Sportowej we Wrzeszczu, zebrały się tłumnie organizacje i publiczność terytorium gdańskiego, jak również goście z sąsiedniej Gdyni. Uroczystości te skupiły licznych przedstawicieli mieszkańców wybrzeża, którzy w ten sposób dali wyraz niezłomnej woli trwania na straży interesów Polski na Bałtyku. Jak podkreślił to słusznie w swym przemówieniu prof. dr Dragan, obchód „Święta Morza”, tam, u ujścia Wisły, miał na celu stwierdzenie i uświadomienie sobie dwóch wielkich prawd. „Pierwszą z nich — to prawda o prawach Polski do Gdańska i w Gdańsku — to prawda, że jest to ziemia, przesiąknięta potem i krwią przagospodarzy, polskich Pomorzan, założycieli rybacko-handlowego Gdańska przed 10 wiekami, że jest to ziemia, uświęcona pracą chrystianizacyjną Bolesławów Chrobrych i Krzywoustych, uświęcona męczeńską krwią chrześcijańskiego ludu polskiego i rycerzy, wymordowanych 14 listopada 1308 roku, że jest to ziemia, której związku z Polską bronili wiernie i ofiarnie nawet niemieccy Gdańszczanie, zarówno lud robotniczy, jak i bogaty gdański patrycjat — przez przeszło 3 wieki do momentu upadku Polski a nawet po jej rozbiorach”. „Drugą prawdą jest to, że posiadanie przez Polskę praw dysponowania Gdańskiem-portem — jako naturalnym nadmorskim u ujścia Wisły ogniskiem handlu Polski ze światem — jest jej bezwzględna życiowa koniecznością”. I teraz serdeczny nastrój uroczystości gdańskich świadczył o silnych więzach, łączących Gdańsk z Rzeczpospolitą.

Zakończeniem „Tygodnia Morza” był obchód „Święta Morza” w Gdyni w dniach 10 — 11 lipca, które miało szczególnie uroczysty charakter. Wzięli w nim udział: Pan Prezydent Rzplitej, który przybył z Juraty na okręcie wojennym — oraz przedstawiciele Rządu z wicepremierem inż. E. Kwiatkowskim, podkreślając w ten sposób wagę zagadnień morskich i kolonialnych w całokształcie spraw polskich. Uroczystości gdyńskie rozpoczęto w dniu 10 lipca podniesieniem flagi państwowej na Kamiennej Górze i flagi LMK na placu przy Basenie Prezydenta oraz złożeniem wieńca na oksywskiej mogile gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, u której stóp rozpalono potężny znicz. Z Przyładka Oksyw-

skiego wznosiły się ku gwiazdzistemu niebu ogniste języki znicza, któremu zdały się odpowiadać z jednej strony płomienie ogniska, wzniesionego na cyplu helskim, z drugiej zaś ogniska, rozpalonego przez młodzież harcerską na Placu Grunwaldzkim. I szła dziwna rozmowa między owymi trzema ogniskami — ogniskiem u mogiły pierwszego Rycerza Morza, ogniskiem wsi rybackiej, której wierne uczucia synowskie przywróciły Polsce starodawną jej posiadłość — Pomorze, i wreszcie ogniskiem najmłodszych obywateli, dla których morze stało się już nieodłączną częścią przyszłości Polski i ich własnych, bujnych planów życiowych, pełnych wielkich nadziei. Z rana 11 lipca zbudziła miasto pobudka orkiestr wojskowych. Tłumy zaczęły się gromadzić na placu zbiórki, gdzie spontanicznie powitały Pana Prezydenta Rzplitej, przybywającego na okręcie wojennym. Po polowej mszy św. i podniosłym kazaniu biskupa morskiego, ks. dr. St. Okoniewskiego, wygłosił przemówienie w imieniu Zarządu Gł. LMK prezes gen. St. Kwaśniewski. Następnie, po przejściu na nasz najnowszy kontrtorpedowiec, O. R. P. „Grom“, z jego pokładu przemówił wicepremier inż. E. Kwiatkowski*), twórca i budowniczy Gdyni. Z kolei odbyła się rewia Floty Wojennej, którą przyjął Pan Prezydent Rzeczypospolitej. Płynęły nieliczne jeszcze wprowadzie, ale tak drogie sercu każdego Polaka szare kontrtorpedowce, wysmukłe łodzie podwodne, zbudowane w kraju traulery, zwinne kanonierki. Cieszyły się oczy ludzkie, że jednak powoli wzrastają siły zbrojne na morzu, że straż na morskich szatach Rzeczypospolitej trzymają marynarze. Po przerwie odbyła się defilada oddziałów Marynarki Wojennej i wojsk lądowych, oraz organizacji społecznych z Oddziałami LMK na czele. Następnie delegacje poszczególnych Okręgów LMK wręczyły załogom okrętów wojennych specjalne upominki.

W tym czasie zostały udostępnione okręty wojenne dla publiczności, która też z zainteresowaniem oglądała nasze jednostki bojowe.

*) Przemówienie to zamieścimy w następnym numerze.

„Tydzień Morza“ święcony był również bardzo uroczysto we wszystkich innych miastach i miasteczkach Rzeczypospolitej. Wszędzie powstawały specjalne Komitety „Tygodnia Morza“, do których akces zgłaszali liczni przedstawiciele miejscowych organizacji; organizowano zebrania, akademie, które spotykały się z żywym oddźwiękiem całego społeczeństwa. Przez ulice miast i miasteczek przeciągały w tych dniach większe i mniejsze pochody, barwiły się w słońcu sztandary poszczególnych Oddziałów LMK i organizacji społecznych. Jaśniały transparenty, na których widniały hasła tegorocznego „Tygodnia Morza“. Szły zwarte szeregi ludzi, którym morze stało się bliskie, którzy na morzu i za morzem widzą podwaliny potęgi i dobrobytu Państwa.

Uroczystości te szczególnie pięknie i uroczysto wypadły — rzecz zrozumiała — zwłaszcza w tych miastach, które od szeregu lat stanowią główne ośrodki pionierskiej pracy Ligi i w których też dzięki temu w szeregach organizacji znalazł się już znaczny odsetek miejscowego społeczeństwa.

Tegoroczny „Tydzień Morza“, który, jak podkreślił to Pan Prezydent w Swym przemówieniu, wygłoszonym przez radio w dniu 29 czerwca, jest jak zwykle nie tylko wyrazem naszych uczuć, ale także i to przede wszystkim okresem narodowego rachunku sumienia w dziedzinie poczynąń morskich i kolonialnych, wykazał swoją powszechnością, że idee, głoszone przez Ligę Morską i Kolonialną, znajdują coraz większe zrozumienie w szerokich warstwach społeczeństwa polskiego. Wierzyć też należy niezłomnie i dążyć nieustępliwie do spełnienia organizacyjnego obowiązku, które się stało również jednym z haseł tegorocznych: „Podwójmy ilość członków LMK“. Zastępy szermierzy idei morskiej i kolonialnej w Polsce muszą być coraz liczniejsze i coraz bardziej zwarte, gdyż tylko wtedy — w oparciu o te milionowe rzesze członków LMK — da się zrealizować hasło naczelne tegorocznego „Tygodnia Morza“: „Chcemy silnej Floty Wojennej i kolonij!“.



Dział O. R. P. „Burza“

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



JESTEŚMY W GDAŃSKU

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dwór Artusa w Gdańsku

Jest w Gdańsku stary ratusz. Widnieje na nim herb miasta, podtrzymywany przez dwa lwy. I nie bez powodu... Tam, gdzie spoglądają, widniała nieraz wśród wieńców i sztandarów Wysoka Brama. Ileż to razy przejeżdżali przez nią z orszakiem rycerstwa królowie Rzeczypospolitej, witani przez rajców gdańskich i strojny tłum patrycjuszów! Wtedy to Długi Rynek, który w dni powszednie stanowił klasyczne, mieszczańskie forum, zamieniał się w gotową salę tronową.

Tutaj, w oprawie stylowych domów, w otoku bogatych wyzłoceń, świecących z fasad, przed sławnym Dworem Artusa zasiadali na szkarłatnym tronie Zygmunt August, Zygmunt III, Władysław IV i tylu innych monarchów Rzeczypospolitej. Wszakże ich dywan królewski sięgał od dalekiego Krakowa i Warszawy po morskie progi wiślanego grodu, — „grodu łask i przywilejów”. Tu, na oczach klasycznego rynku, spełniały się z ich woli i wiedzy dzieje historycznych przeznaczeń wieków i pokoleń. Włodarze Rzeczypospolitej odbierali hołdy i przysięgi wierności od gdańskich burmistrzów.

Oczy podnosimy w górę. Ponad wieżycami starożytnego miasta kołyszają się dźwięki kurantów. Zegary mierzą czas. Metaliczne dźwięki dzwonów płyną pod nieboskłonem. Te same dźwięki łączyły się kiedyś w pieśni „Te Deum” ha cześć i świadectwo Polski, panującej w Gdańsku. Jeszcze dziś, na strzelistej iglicy ratusza mieni się w słońcu i z wiatrem od morza porusza pozłocista postać Zygmunta Augusta, jednego z wielu gdańskich dobroczyńców.

...A Zielona Brama, a bogate wnętrza Dworu Artusa, a kościoły, a muzea, a pomniki w murach i w pamięci mieszkające! Jesteśmy w Gdańsku pra-

wem głębokich korzeni, zapuszczonych w fundamenty ducha. Wyrastamy tu z pnia genealogicznego drzewa, z krwionośnego tętna życia, z każdego dzieła twórczej budowy, która z każdego zakątka pamiątek dziejowych i dziś na każdym kroku, na każdym odcinku portowych nabrzeży, świadczy o spiętrzonej nawarstwieniu atawistycznych, prawiekowych i organicznie nierozzerwalnych związków z Polską.

Właśnie przyszła do nas nowiutka monografia o Gdańsku, pracowite dzieło Jana Kilarskiego*). Przyszła, owiana czarem zabytków, pełnych jednak żywotnej wymowy. Autor, na tysiącrotnych świadectwach wykazuje wpływy historycznej i dzisiejszej Polski na świetność rozwoju Gdańska. Tak, jak poprzednio Sz. Askenazy w swoim studium p. t. „Gdańsk a Polska” zestawiał przykłady wierności i lojalności Gdańska wobec Rzeczypospolitej w dziejach wojen, — J. Kilarski zebrał na kartach swego pięknego dzieła dowody chłonnej żywotności Gdańska z wiślanego gościńca. Od przejawów życia obyczajowego, po trwałe pomniki sztuki, architektury, literatury i nauki, stajemy wobec ciągłej obecności polskiego ducha w gdańskiej kulturze.

Dwór Artusa — spójrzmy — wszędzie polskie pamiątki! Medaliony, godła, rzeźby, malunki. Milczące dziś, wspaniałe sale powtarzają echem: — „Vivat Rex Poloniae!”. Echa tego okrzyku, utrwalonego zresztą w napisach na ścianach, zdają się dziś nie dostrzegać gdańscy testatorzy. Któż zaprzeczy, że są chwilowo głusi?

Stajemy przy Zielonym Moście, u celu flisackiego szlaku. Tutaj, od wieków i teraz, przystaje u śpicherzy gdańskich długi szereg kryp z polskim zbożem. Podejmują ten złoty towar kupcy gdańscy. Nic się nie zmieniło od tych dawnych czasów, gdy polskiego flisaka nazywano popularnie Szymkiem. Nic się nie zmieniło przynajmniej w tym względzie, że przez gdańskie ręce znów sypią się pszeniczne ziarna z polskich łąk, przemielone, wymienione i przeznaczone w nową, życiodajną formę, rzeźbioną na wyrost w gdańskich ulicach, w zbytku mieszczańskich domów, w bogactwach bram, ścian i wewnątrz mieszkalnych, w gwarze interesów handlowych.

Tu, opodal Zielonego Mostu, znakomity malarz gdański W. Strykowski zbierał swoje motywy flisackie na malarskie płótna. Dziś jego obrazy stanowią chlubę muzeów gdańskich.

Spójrzmy dalej. Pięknym konturem znaczy się kościół św. Anny. A przecież i kościół ten, jak inne przybytki natchnień gdańskich, wyrósł z ducha dogłębnie polskiego. Gdy w jego murach, jeszcze w 1798 r., mówiono napuszoną łaciną o zasługach zakonu krzyżackiego dla oświaty i szkolnictwa, w odpowiedzi Krzysztof Mrongowiusz przedstawił doniosłe znaczenie języka polskiego na zie-

*) Jan Kilarski: „Gdańsk”, Wydawnictwo Polskie R. Wagnera, Poznań, 1937 r., str. 252.

miach pruskich. Wspomina o tym J. Kilarski wśród mnóstwa, — ba! wśród całej gęstwy przykładów, akcentujących prawdę polskiego dzieła w dorobku gdańskim.

M. in. przewija się przed naszymi oczami literatura. Jest ona zwykle najlepszym odbiciem życia społecznego, jej nurtów i przemian. W dziejach Polski i Gdańska ma ona wcale charakterystycznych ilustratorów. Zbylitowskiego w 1594 r. interesuje w asocjacjach mitologicznych „Droga do Szwecji” króla Zygmunta. Dantyszek, poeta, humanista, urodzony Gdańczyzanin, srogi lamenty wierszowane ciska na dumne, chciwe bogactw i pełne grzechów wyuzdania, mury swego miasta. Narzeka potem poeta Klonowicz, piewca wiślanego flisactwa, na kupców gdańskich: „Będziesz się kłaniał przed Niemcem odętym, jako przed świętym”. Ale ostatecznie, sprzedaż i kupno polskiego zboża doprowadzą o faktach obopólnej zgody i porozumienia.

Długi szereg ilustratorów życia gdańskiego w sztuce, literaturze i nauce dowodzi o wymianie ciągłych wpływów w ogromnej rozpiętości współzycia z Rzeczpospolitą. O rzetelnych wartościach kulturalnych świadczą równocześnie ludzie wielkich zasług i sławy. Do takich należy m. in. w XVII w. Joachim Pastorius - Hirtenberg, autor dziejów wojen polskich p. t. „*Florus Polonicus*” oraz poematu o bitwie chocimskiej. Zaćmił go światową sławą świetny astronom Heweliusz, korzystający z hojnej ręki króla Jana III, ten sam, który z wdzięczności nazwał jeden z odkrytych przez siebie gwiazdozbiorów — „*Tarczą Sobieskiego*”. Należałoby też bodaj wspomnieć, że „*Selenografia*”, rozprawa heweliuszowska o księżycu, ozdobiona została rysunkami znakomitego sztycharza gdańskiego Falka, który pod każdą swoją pracę artystyczną podpisywał się zawsze przydomkiem „*Polonus*”. Nie inaczej też czynił sławny sztycharz gdański, Daniel Chodowiecki. Całokszału tych kulturalnych związków dopełnić może w najnowszych czasach przykład twórczości Deotymy w sympatycznym jej obrazku powieściowym p. t. „*Panienska z okienka*” oraz W. Gomulicki, który dużo serdecznego sentymentu dla zabytków historycznych włożył w poemacie swoim p. t. „*Pieśń o Gdańsku*”. Osobna wzmianka należy się Wyczółkowskiemu. Ale ilustruje ona Gdańsk w nowej już epoce... Mistrz

Wyczółkowski ze swoją sztuką po sieniach gdańskich kryć się musiał.

Warto z książką J. Kilarskiego, jakby z termometrem pod pachą, zastanowić się w sposób ogólny nad zagadnieniami ewolucji Gdańska. Jego świetność, jego bogaty dorobek gospodarczy, a z nim wzrastająca sława, siła i znaczenie, wynika tylko i jedynie z organicznej zależności od wiślanego gościńca, od wpływów czerpanych z współzycia z Polską. Czyż można te wpływy raptem unicestwić? Czy Gdańsk bez Polski, przykładając miarę swego rozkwitu do własnej samodzielności, mógłby się ostać z jakkolwiek korzyścią współmierną do jego rozwojowego znaczenia? Ani kiedyś, ani teraz — Gdańsk bez Polski by nie istniał. An kiedyś, ani teraz — nie mamy też i my sami powodu kwestionować wartości praw naszych, wynikających z wspólnego z Gdańskiem tworzywa w dziedzinie gospodarczych i kulturalnych związków.

Jest doprawdy w naszych stosunkach polsko-gdańskich duch osobliwego przeznaczenia. Nie sposób to widmo losu, jak cień od stóp, oddzielić. To też, — nie taki orzeł czarny, jak go dziś w Gdańsku malują. Tandetna farba spełźnie z czasem i znów z prastarych bram i murów wyrzeźbić musi znak pierwowzoru... Jesteśmy w Gdańsku prawem natury organicznej, prawem Wisły i prawem wspólnej kultury wychowawczej. Łączą nas tutaj tradycje nierozzerwalne.

Co znaczą przy tym wszystkim te czasowe czarne malowanki na godłach polskich w Gdańsku? Wszakże ten sam orzeł biały szybował za Wisłą w czasach dalekich i w gdańskich bramach skrzydlaty stawał, jak dziś na banderach statków naszych rozpięty łopocze i znów gdańskich wrót wiślanych ominąć nie może w naturalnym swoim locie od Karpat, od zaplecza borów białowieskich, od tętnic węglowych Śląska, od Krakowa, od Warszawy i Torunia — w dal, w wymiar czasu, w harmonię wieków przeszłych i lat przyszłości.

Wkrótce książka J. Kilarskiego wyjdzie nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej w tłumaczeniu, w języku angielskim. Czas, aby i za granicą dowiedziało się nareszcie o głęboko wrosłym w kulturę historyczną atawizmie polsko - gdańskich stosunków.

JANUSZ STĘPOWSKI



Ornament z Orłem Polskim nad Wysoką Bramą

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ornament z Orłem Polskim we Dworze Artusa



P A S I E R B M O R Z A

Po sześciomiesięcznym waleśaniu się po portach Środkowej i Południowej Ameryki na starym, hiszpańskim trampie, wszystko tu było bardziej swojskie i bliskie — i bezrobotni na ławkach na Battery Park, i dzieci, bawiące się na trawnikach, i człowiek z potężną lunetą do oglądania Statui Wolności — only 10 cents, ladies and gentlemen — i nawet Majk Mancuso, nasz stary znajomy, sprzedający ostrygi na brudnym wózku po 30 centów za dwa tuziny.

Grzelak przystanął po wyjściu z promu i, przytrzymując worek na potężnym ramieniu, spytał — Dokąd idziemy, Fred?

Wymieniłem kilka adresów hoteli i „rooming-house’ów”, gdzie zatrzymywaliśmy się zazwyczaj w New-Yorku, między innymi i Seaman's Institute — olbrzymi dom dla marynarzy, bo ten znajdował się najbliżej.

— All right — powiedział Grzelak — Chodźmy tam — po czym ruszyliśmy po South street, mijając długie przystanie, stopy beczek na nabrzeżu, statki, spowite w tumanach kurzu, przyjmujące lub wyrzucające hałaśliwie ładunek, oraz setki naładowanych wozów, platform i ciężarówek, które śmigały z warkotem po ulicy.

Gdy weszliśmy z naszymi workami do przestronnego hallu i rozejrzałem się po długich ławkach, ciągnących się wzdłuż ścian, szukając towarzyszy z dawnych podróży, pierwszą znajomą osobą, która rzuciła mi się w oczy był Robert Golis.

Młodzieniec ten — chudy jak tyka, o długiej inteligentnej twarzy i rzadkich blond włosach, zawsze zastanawiał mnie zarówno swoim wyglądem, jak i faktem istnienia w naszym środowisku. Był za wrażliwy i za wątpliwy na to diabelskie życie, jakie pro-

wadziliśmy. Ze statku na statek, z portu do portu, parę dni na lądzie, czasem na biczu bez centa w kieszeni, tanie śmierdzące hotele, nieraz ławka w parku — oto była nasza egzystencja. Ale nie pytałem go nigdy o przyczyny, które sprowadziły go na te ścieżki; słyszałem tylko, że miał bogatego ojca, zdaje się w Warszawie; po zdaniu matury poróżnił się z nim, ruszył w świat i tak wędrował po morzach od pięciu lat.

Golis przywitał się z nami serdecznie.

— Hello, hello — wykrzyknął na powitanie, przeciskając się przez tłum marynarzy, stewardów i palaczy, wyciągając swą chudą, wąską dłoń — Skąd was diabli przynieśli? Nie widzieliśmy się chyba z rok.

Zmienił się trochę od czasu, jak pływaliśmy z nim na Panama - Pacific; oczy jego nabrały poważniejszego wyrazu; mimo to jednak był to jeszcze ten sam wąty, chudy młodzieniec, z którego naigrawaliśmy się, że ma mleko pod nosem.

— Skąd was diabli przynieśli? — powtórzył jeszcze raz — Wyglądacie jak trampy, by God!

Opowiedzieliśmy mu o naszej sześciomiesięcznej podróży na hiszpańskim statku i, gdy temat się wyczerpał, Grzelak zwrócił się do niego.

— A teraz gadaj o sobie. I gdzie są: Waszkowski, Dyrda i inni?

— Jesteśmy wszyscy tutaj — odpowiedział Golis — Waszkowski jedzie jutro w trzymiesięczny rejs, Dyrda przyjechał wczoraj z Hamburga, a ja siedzę tu jak głupi i staram się powziąć ważną decyzję. That's about all.

Spojrzelśmy nań pytającym wzrokiem.

Golis wyciągnął kopertę z kiesze-

Wróciliśmy z Buenos Aires 3-go lipca na starym, hiszpańskim trampie, który przez dwadzieścia osiem dni wówał się jak stetryczały paralityk po oceanie, spokojnym niczym jezioro, aż wreszcie dobił do rozeschniętej, drewnianej przystani na Staten Island i zrzucił cumy na ląd.

Nie wiem dlaczego, ale dzień ten na zawsze pozostał mi w pamięci. Był to jeden z tych ciepłych, słonecznych dni, kiedy człowiek dziękuje Wszechmogącemu za przywilej istnienia na tej ziemi, może zresztą i marny przywilej, jeśli się zważy, jak rzadkie są te chwile radości i że są one, jak wszystko przyjemne na tej ziemi, tylko uludą w naszym szarym codziennym życiu.

Alte tego dnia byliśmy w doskonałych humorach. Podpiłiśmy sobie trochę przed zejściem na ląd i nawet drobny fakt, że kapitan Martinez orznął nas przy wypłacie o 10 dolarów, nie zachwiał naszej wewnętrznej równowagi i nie zmącił spokoju naszego ducha.

New-York przywitał nas jak stary, dobry znajomy. Zawsze przeklinałiśmy to miasto, jego życie nerwowe, niszczące: hałasy, trzaski, zgrzyty, łoskot kolei górnej na długich avenues, obrzydliwe jedzenie w brudnych lunch-roomach, przepelnione wagony subwayów w dusznych podziemiach i miliony maniaków na ulicach, goniących za uykającym dolarem, — lecz zawsze wracaliśmy do tego miasta z uczuciem pewnego rozrzwennienia.



Golis przywitał się z nami serdecznie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

ni, wyjął list i podał go nam. Przeczytaliśmy list uważnie, kiwając głowami, a Grzelak mruknął „hm” i powiedział:

— Więc stary chce cię wydziedziczyć?

— Jeżeli nie wrócę do pierwszego września do Warszawy — wówczas tak. Chce, żebym wstąpił na medycynę. Zresztą, czytaliście o tym w liście. Ale ja — na medycynę, by God! Jest to najzabawniejszy kawał, jaki kiedykolwiek słyszałem... Chodźmy lepiej na piwo.

Grzelak spojrzał na mnie, lecz nie powiedział ani słowa. Zdeponowaliśmy worki w hotelu i poszliśmy do saloonu Majka Clancy na rogu ulicy, gdzie zamówiliśmy piwo i whiskey. W saloonie było czuć potem, wonią kubryków i taniego shag; nad długą, wiśniowego koloru ladą, wisiał model klipra, pokryty kurzem i pajęczyną, na ścianach wyblakłe oleodruki, pamiętające zapewne czasy, gdy las masztów unosił się przy przystaniach na South street, a brodate seamany zeszłego stulecia ciągnęli piwo z potężnych „schoonerów”.

Gdy siedliśmy przy stole, Grzelak zwrócił swe wyfupiaсте, duże oczy na Roberta i spytał:

— Kiedy więc wracasz, Golis?

Towarzysz nasz ujął szklanę z piwem cienkimi, kobiecymi palcami i powiódł po nas swym jasnym, trochę marzycielskim wzrokiem.

— Ach, racja, nie mówiłem wam o tym nic — rzekł trochę zdenerwowany. — Ale jeśli chcecie wiedzieć koniecznie, to... nie wracam już nigdy. — Odwrócił swą długą głowę na cienkiej szyi w stronę lady i krzyknął: — Hej, Clancy, three whiskeys, straight. — Potem dodał: — To na mój rachunek, chłopcy.

Grzelak wypróżnił kieliszek jednym haustem i rzekł:

— Zawsze myślałem, że jesteś rozsądniejszy od nas wszystkich. Ale nie poznałem się na tobie. Jesteś dureń, Golis.

Nasz znajomy uśmiechnął się bladymi wargami i oparł chude łokcie o kant stołu. — Ach kóż to wie? — rzekł, obracając szklanę z piwem w swych długich palcach i patrząc w zamyśleniu na stół — ...Przecież to już pięć lat... Pięć lat, chłopcy, — nowy świat, nowi ludzie, nowe myśli... Czasem zdaje mi się, że już nie ten sam człowiek, że to ktoś inny, coś jakby Golis w drugim wydaniu... Pięć lat, by God — i dwadzieścia statków,



Towarzysz nasz ujął szklanę z piwem

i kubryki, i przystanie, i knajpy na nabrzeżach, i stukot wincz, i wiatr w olinowaniu — czyż wy nie rozumiecie mnie? Mam klasnąć w palce i powiedzieć: preston! i wyskoczyć z tej nowej skóry, żeby znów zacząć wszystko od początku? Nie, nie... — odwrócił głowę — Three highballs, Majk!

Był już trochę wstawiony, ale to nie miało nic do rzeczy. Zgadzaaliśmy się z nim w zasadzie i rozumieliśmy go. Nawet Grzelak nie już nie mówił, żuł tylko coś w ustach, jakby medytując, a ja patrzyłem na Golisa, na jego chudą, już zniszczoną twarz, na ręce wąskie, kobiece, o długich, delikatnych palcach, i chude ramiona pochylone nad stołem, przy którym siedzieliśmy we trójkę. Nic nie mówiliśmy przez dłuższy czas; jedynie automatyczny fortepian w kącie wybrękiwał metalowo jakąś melodię, a marynarze przy wiśniowej ladzie śpiewali „Rosy O’Grady”, objąwszy się za ramiona w wylewie serdeczności.

Golis patrzył gdzieś w dal rozmarzonymi oczyma, tak jakby gonił jakieś wizje przeszłości. Twarz jego rozbłyła naraz światłem przypomnienia.

— Pamiętacie „Orize”? — spytał nagle — Dawne czasy, dobre czasy... Frisco... Colon... St. Kitts... I ten sztorm pod Orleanem. Pamiętacie ten sztorm? Całą kabinę nawigacyjną zniszczył jak domek z kart... Dwie łodzie poszły za burzę... kucharz pogubił połowę rondli, a stary Mac Bride, ten stary poczciwy Mac Bride piorunował jak Bóg, miotając gromy na nasze głowy. Nie spałem wtedy dwadzieścia sześć godzin, wywlokłem rękę w łokciu; po dziś dzień dokucz, psia kość, gdy zbiera się na deszcz, ale, by God, nie przeżyłem jeszcze tak pięknej, tak cudownej nocy... Zdrowie, chłopcy!

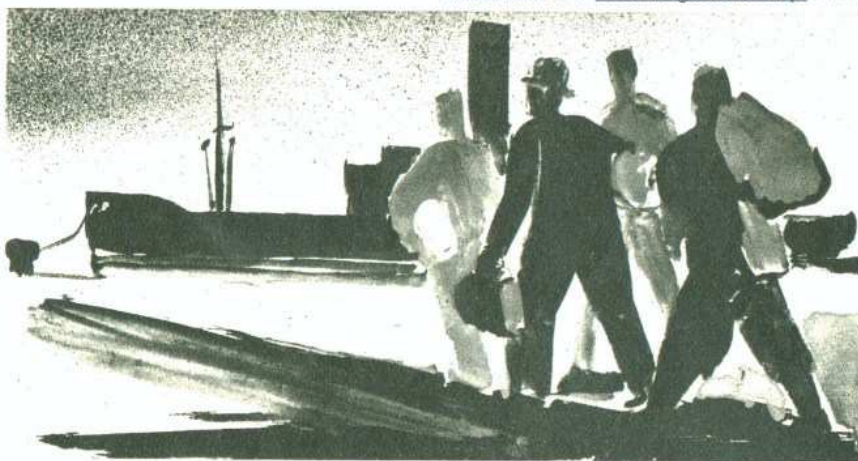
Uśmiechnął się bladymi wargami, uniósł szklanę słabą dłońią i wychylił do dna. Oczy jego pały jakoś dziwnie. Grzelak i ja spojrzeliśmy po sobie, potem na niego. Myśli nasze musiały biec równolegle, bo widziałem w oczach Grzelaka porozumiewawczy błysk. Tak, tak. Pamiętaliśmy wszystko. Dwadzieścia sześć godzin na nogach; sztorm pod Orleanem; i piorunującego Mac Bridea, i potem jak Golis przez trzy dni nie mógł wygrzebać się z koi — był zmęczony, wyczerpany do reszty. Pamiętaliśmy też, jak bosman Ryder, tęgi Irlandczyk o rudych włosach, powiedział, wychodząc z kubryka: — Hell’s bells, po co taki przychodzi na statek. Przecie to morze, goddam, nie kindergarten. — Rzecz prosta, że nie powtórzyliśmy tego Golisowi, ani wtedy, ani w saloonie Majka Clancy.

Lecz teraz, gdy patrzyliśmy na niego, wszystko stało przed naszymi oczyma. Te wąskie, kobiece ręce, porające się nieporadnie ze zwojem upartych stalówek, długa, wykrzywiona od wysiłku twarz, gdy cumując statek, ciągnęliśmy za liny, i te chude ramiona, zgarbione niewolniczo pod ciężarem niedużej skrzyni. Zachodziłem nieraz w głowę, pociągnąwszy w ten świat i czego szukał tutaj. To, co dla innych ludzi było zwykłą, codzienną pracą, dla niego było gigantycznym wysiłkiem. Walczył jak Don Kichot z wiatrakami. Miał siły mniej niż trzynastoletni chłopiec, za to romantyzmu tyle, co załoga fregaty.

Grzelak odstawił pustą szklanę i powiedział: — Gdybym był na twoim miejscu... — Lecz urwał i machnął ręką, wiedząc, jak beznadziejne są te wszystkie rady.



Siedzieliśmy w New-Yorku już dwa tygodnie. Grzelak i ja chodziliśmy codziennie na „doki”, próbując za-



Student z college'ów szli na morze...

ciągnąć się na jakiś statek. Lecz było lato i studenci z college'ów szli na morze, żeby spędzić przyjemne wakacje. My, zawodowi, mieliśmy tylko większą konkurencję, i odciski na nogach od szlifowania bruków w okolicach przystani. Golis nie był z nami. Rozchorował się tego dnia po wyjściu z saloonu; zdaje się, że whiskey Majka Clancy nie poszło mu na zdrowie. Był poza tym porządnie nadzarpnięty tym życiem na statkach; życiem, którego nigdy nie powinien był próbować; do którego nigdy nie był stworzony.

— Czy widziałeś kiedy jak człowiek kopie sobie grób, uważając to za przyjemne zajęcie? — spytał mnie Grzelak pewnego razu.

Uśmiechnąłem się i skinąłem głową: — Robert Golis.

Grzelak nie powiedział nic.

W ciągu tych dwóch tygodni odwiedzaliśmy Roberta często. Mieszkał w małym pokoiku na East Side, pokoiku o jednym oknie, które wychodziło na mur jakiejś fabryczki. W pokoju było słychać turkot maszyn, wpadający przez otwarte okno, a w powietrzu unosił się kurz i zapach smarów i oliwy.

Siadawaliśmy zazwyczaj przy stole i graliśmy w karty. Czasem Golis wyciągał flaszkę z whiskey, ustawiał szklanki na stole i biegł po piwo do pobliskiej groserni. Rozmawialiśmy wówczas godzinami, patrząc na ceglasty mur fabryczki i wciągając stęchłe powietrze małego podwórka.

Raz Grzelak powiedział: — Nie mogę cię rozgryźć, Robert. Możesz mieć tysiące, zapewniony byt, dobre stanowisko, a jednak wolisz to... Co ci jest? Czyżbyś zatracił poczucie wartości rzeczy?...

Golis machnął ręką. — Poczucie

wartości?... Frazes. Wszyscy żyjemy w świecie ułudy. Ja znalazłem swój świat. Jestem szczęśliwy w tym świecie. I kto wie, czy tysiące mego ojca dadzą mi większe szczęście...

Zatrzymał się na chwilę, jakby zbierając myśli:

— Dwa tygodnie temu, gdy siedziałem w hallu w Seaman's Institute, myślałem nad tym wszystkim. Myślałem nad tym dwa miesiące. Była nawet chwila, że powiedziałem „tak”. Postanowiłem sobie — muszę wrócić. I wtedy właśnie zobaczyłem was. Dwóch wspaniałych, królewskich trampów, owianych aurą dalekich mórz. I cóż — chłopcy. Zobaczyłem wówczas, że to jest silniejsze ode mnie, że to mój świat, z którego nie wyrwę się nigdy. „Oriza”... Frisco... Colon... Sztorm koło Orleanu... Knapy w Nassau... Nie, to jest...

Pochylił się nad stołem i schował swą długą twarz w nerwowych dłoniach, trąc skronie cienkimi palcami. Siedzieliśmy w milczeniu, patrząc na



Siedzieliśmy na ławie

ceglasty mur małej fabryki, wsłuchując się w tętent wielkiego miasta i ryk syren z pobliskiej East River.

★

Minęły trzy tygodnie od czasu, jak przybyliśmy do New-Yorku na starym hiszpańskim trampie. Golis już wyzdrowiał i teraz chodziliśmy razem po przystaniach, jak tysiące innych. Nie mieliśmy jednak szczęścia. Ci studenci z college'ów — to była konkurencja. Zdawało się, że opanowali wszystkie kubryki. Grzelak ścisnął swe potężne pięści i mruzczał: — Maminsynki, psia krew!

Denerwowało go wszystko. Każdy szczegół, każdy drobiazg. A Golis denerwował go najbardziej.

— Zobaczysz, ten wariat nie pociągnie dłużej jak rok — powiedział raz do mnie Grzelak. — Ale Bóg świadkiem, ja ręki nie przyłożę do jego śmierci.

Golis prawdopodobnie wyczuwał tę dziwną zmianę w stosunku do niego. Był przecież zbyt wrażliwy, aby nie odczuć tych wszystkich afrontów, a jednak trzymał się nas, jak tonący deski. Nie wiem, co w tym było: czy sympatia, jaką darzył Grzelaka, czy poczucie własnej słabości. Lecz Grzelak z każdym dniem stawał się coraz bardziej niemożliwy; nigdy jeszcze nie widziałem go takim. Zacząłem nawet podejrzewać, że kiełkuje w nim pogarda, jaką człowiek silny, może odczuwać dla słabego.

Pamiętam raz, jak wracając z Hoboken po bezowocnej wędrowce na przystaniach, Grzelak zagadnął nagle Roberta:

— Pływasz pięć lat, co?

— Tak — odrzekł Robert — Pięć lat i dwa miesiące.

— To ty nie wiesz, czego tu trzeba. Krepy, bracie, krepy! Nie, nie tam, tylko tu — uderzył się potężną dłonią w nabrzmiały mięsień lewej ręki i zwrócił się nagle do mnie. — Ten dureń nic nie rozumie.

Był bardzo przykry w tym nagłym wybuchu i ja zwróciłem mu uwagę, żeby hamował się trochę.

★

Minęło jeszcze kilka dni. Była niedziela. Siedzieliśmy na ławce naprzeciwko Seaman's Institute; nie mieliśmy tego dnia nic do roboty. Słaby wietrzyk z East River muskał korony drzew w Jeanetta Parku. Z rzeki dolatywał mocny zapach słonej wody, dymu statkowych kominów, spalonej oliwy i przegniłych wodorostów. Wilgotne powietrze nabrze-



Potrzebuję trzech ludzi

za łechtalo nozdrza i wypełniało pierś uczuciem wolności. I ten dzień łagodny, niedzielny, lipcowy dzień, manił nas, ciągnął w dal, ku dalekim morzom w krainę nieznanej przygody. Spojrzałem na Roberta i widziałem jak oczy mu zabłyśły, a rumieńce ukazały się na jego długiej, bladej twarzy. Nie miałem już wątpliwości, że nie wróci nigdy i że cały majątek jego ojca nie wyrwie go z tego świata. Był jak urzeczony; morze manilo go obietnicą; widziałem to przecież wyraźnie chociaż nigdy nie przyznałby się do takich sentymentów. To wiem na pewno.

I wtedy właśnie, gdy tak siedzieliśmy w zadumie na malej ławce w Jeanetta Parku, podszedł do nas tegi mężczyzna o czerwonej jak burak, mięsistej twarzy, ze śladami łatażu na obu rękach.

Był to mój przyszły dowódca, kapitan Anderson, lecz wtedy rzecz prosta, nie wiedzieliśmy o tym.

— Potrzebuję trzech ludzi — powiedział z miejsca, szacując nas przenikliwym wzrokiem. — Jeśli szukacie pracy, bierzcie worki i chodźcie za mną. Odpływamy za godzinę.

Golis pierwszy zerwał się na nogi. Od dwóch miesięcy siedział na ławce i marzył o tym, jak wyrwać się w świat.

Iakże rwał się do tego życia. Była to poza tym niezwykła okazja; szukaliśmy pracy od tylu dni, a te-

raz, gdy najmniej spodziewaliśmy się jej, przyszła sama, nawet narzucała się nam.

Lecz Grzelak powstał i odepchnął go na bok.

— Pan szuka trzech ludzi, kapitanie. Tu jest tylko dwóch. Ten? — spojrzał na Roberta. — Ten, to nie jest marynarz, Sir.

Patrzyliśmy zdziwieni na Grzelaka, ale on nawet nie obejrzał się na nas. Robert szarpnął go gwałtownie za ramię i obrócił twarzą ku sobie.

— To jest kłamstwo! — zawołał, a potem do kapitana: — It's a lie! Mam przecież papiery przy sobie... — sięgnął szybko do kieszeni, lecz kapitan powstrzymał go ruchem ręki.

Była niedziela, musiał dokompletować załogę, a statek odpływał za godzinę — Alright, alright. Bierzcie rzeczy. Biorę was wszystkich trzech.

Lecz Grzelak nie ruszał się z miejsca. Nigdy nie widziałem tyle stanowczości, tyle zaciętej stanowczości, co właśnie w tej chwili.

— Nas — tak kapitanie. Tego — nie.

Spojrzałem szybko na Roberta; stał z wykrzywioną twarzą, blade usta ścisnęły się w zdeterminowaną kreskę, małe kobiece pięści zwały się gwałtownie.

— Odkąd mam słuchać twoich rozkazów? — rzekł gwałtownie — Zrobię, jak będę chciał — I zwrócił się do kapitana: — Alright, captain. Ja idę...

— Nie, nie pójdziesz, Robert.

— Kto mi przeszkodzi? Może ty?...

— Tak, ja... Robert...

Twarz Grzelaka była spokojna, nawet łagodna i dlatego wszystko to, co wydarzyło się w następnej chwili, było tak nieoczekiwane. Ani ja, ani

zapewne kapitan Anderson nie spodziewaliśmy się tego. Nie wiem nawet dobrze, jak to się stało. Stało się tak szybko, że nie mógłbym opisać tego dokładnie. Pamiętam tylko, jak Golis wydał krótki jęk, potoczył się w tył na piętach, zachwiał się i runął nieprzytomny na betonowy chodnik. Był słaby; cios Grzelaka zdmuchnął go z nóg jak piórko, od razu pozbawił przytomności.

Staliśmy w trójkę jak osłupiali. Kapitan Anderson z wyrazem największego zdumienia, ja przerażony, Grzelak ponury, zgarbiony, o potężnych ramionach, które zwisały niby dwa bezwładne cepy.

Potem podszedł do nieprzytomnego Roberta, pochylił się nad nim powoli i ujął niezgrabnie jego głowę w swe duże, spracowane dłonie. Patrzył nań długo, nie mówiąc nic, kłęcząc na chodniku, przygnębiony, przybity zupełnie...

I tak oto kończy się ta historia o człowieku, który ukochał morze, lecz który nie mógł należeć do jego wielkiej rodziny. W tę podróż pojechałem sam. Ledwo zdążyłem na statek; skoczyłem na pokład, gdy już zrzucano cumy z nabrzeża. Grzelak pozostał w New-Yorku z Robertem, którego nie spotkałem już nigdy. Nawet Grzelaka spotkałem dopiero po dwóch latach. Koleję nasze mijaly się stale, aż dopiero niedawno zetknąłem się z nim. Spytałem go o Roberta, lecz on mówił o tym bardzo niechętnie. Otrzymał od niego niedawno list z jakiegoś miasteczka polskiego na kresach wschodnich; Robert skarżył się na nostalgię. Był, jak widać, beznadziejny w swej wielkiej, niestłumionej tęsknocie.

LEONARD CWAŁINA



Cios Grzelaka zdmuchnął go z nóg jak piórko

SPRAWY KOLONIALNE

Lord Rothermere w piśmie „Daily Mail” opublikował artykuł, w którym wypowiada się za zwrotem Niemcom terytoriów mandatowych w Afryce.

Artykuł ten wywołał żywe poruszenie w prasie zarówno angielskiej, jak i francuskiej. „La Quinzaine Coloniale” pisze: „Lord Rothermere nie widzi innego sposobu dla uniknięcia „katastrofalnego konfliktu” z unią niemiecko-włoską — jak tylko ten, że rząd brytyjski musi wystąpić z inicjatywą zawarcia paktu z Rzeszą — przez uregulowanie problemu kolonialnego”.

„Lord Rothermere zapewnia, że terytoria mandatowe nie są właściwie własnością W. Brytanii, poświęcenie więc nie byłoby tak wielkie w stosunku do korzyści, jakie by zapewniło”.

Pismo „East Africa and Rhodesia”, organ interesów brytyjskich we wschodniej Afryce, daje energiczną i szczegółowo umotywowaną odpowiedź na wywody lorda Rothermere. Pismo to podkreśla przede wszystkim, że Kenia, Uganda i Tanganika, stanowiące pod względem handlowym jedną całość, zawsze były wy-

rażnie przeciwne zwrotowi Niemcom terytoriów mandatowych, — co zostało jeszcze ostatnio potwierdzone na dorocznym zebraniu stowarzyszonych izb handlowych, które w katerycznej deklaracji stwierdziły, że „Tanganika w rzeczywistości jest tak samo całkowicie brytyjska, jak Kenia lub Uganda”.

Pismo „The Crown Colonist” z lipca br. również przeciwstawia się energicznie tezie lorda Rothermere, pisząc: „Dlaczegoż by, idąc jeszcze trochę dalej, nie oddać również dawnych hiszpańskich, holenderskich, portugalskich i francuskich kolonii — ich metropoliom?” — i stwierdza: „Terytoria mandatowe są taką samą integralną częścią brytyjskiego imperium, jak nasze najdawniejsze kolonie, i obawiamy się, że ci, którzy przemawiają za „zwrotem”, robią sobie tylko iluzję, których na pewno nie podziela Hitler i rząd niemiecki”.

Jak donosi „Le Temps” z dn. 23.VI br., włoska Rada Ministrów uchwaliła ostatnio szereg nowych dekrétów, między którymi zasłu-

guje specjalnie na uwagę dekrét, dotyczący rozwoju Afryki Wschodniej, który preliminuje 21 miliardów lirów na przeprowadzenie sześcioletniego planu inwestycyjnego.

Największe stosunkowo sumy są przeznaczone na budowę dróg komunikacyjnych, przewidziano mianowicie na ten cel 7.730 milionów lirów. 670 milionów lirów przewidziano na budowy w portach, 300 milionów na prace hydrauliczne, 550 milionów na akcje higieniczne, 1.892 miliony na budowę domów, pałaców i innych urządzeń dla służby administracyjnej itd., itd.

Należy przytem podkreślić, że przy budowie rozległej sieci dróg w Afryce Wschodniej pracuje ponad 100 tysięcy robotników włoskich.

Na konferencji Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie, która miała miejsce w połowie czerwca rb., przemawiał m. in. min. Komarnicki, przedstawiając stanowisko Polski wobec najaktualniejszych międzynarodowych zagadnień gospodarczych, w szczególności zagadnień wolnej



Okolice Tananariwy, stolicy Madagaskaru

cyrkulacji ludzi, towarów i kapitałów.

Min. Komarnicki podkreślił, że rząd polski nie jest zwolennikiem autarkii, ale może mu ona być narzucona przez stosunki. Również zagadnienie surowcowe nie może być rozwiązane przez powrót do wolnej wymiany w zamkniętym kole imperiów kolonialnych.

Zagadnienie surowcowe, które łączy się w istniejących warunkach z zagadnieniem kolonialnym, posiada specjalne znaczenie dla Polski. Ponadto min. Komarnicki, wskazując na wysoki przyrost ludności w Polsce i przeludnienie wsi, podkreślił, że przy regulowaniu zagadnień emigracyjnych rządowi polskiemu idzie o stworzenie warunków, umożliwiających kolonizację rolniczą w krajach, posiadających niewyzyskane terytoria. Stroną finansową tego zagadnienia winne się zająć organizacje międzynarodowe.

28 czerwca br. odbyło się w Charlottenburgu uroczyste otwarcie 9-go kongresu Izby Handlu Międzynarodowego.

Otwarcie miało miejsce w obecności Führera, ministrów Rzeszy i członków korpusu dyplomatycznego. Kongres zgromadził wielką ilość osób, w szczególności cudzoziemców.

Między licznymi przemówieniami, wygłoszonymi na kongresie, wymienimy przede wszystkim przemówienie gen. Goeringa, który, po omówieniu szeregu problemów jak np. bezrobocie w Niemczech, kwestii dozbrojenia itp., — poruszył również sprawę niemieckich żądań kolonialnych, stwierdzając, że „Niemcy dopóty nie przestaną stałe wysuwać na pierwszy plan zagadnień kolonialnych, dopóki ich słuszne prawa i potrzeby w tym zakresie nie zostaną zaspokojone“.

Min. M. Moutet dn. 1.V br. wyraził zgodę na utworzenie „Narodowej Federacji Kooperatyw i Syndykatów Rolniczych Francji Zamorskiej“. Organizacja ta stawia sobie za zadanie ułatwiać i organizować sprzedaż produktów odnośnych kooperatyw, dając im do dyspozycji centralny aparat informacyjny i sprzedaży, zarówno we Francji, jak również w pewnych punktach na terenie całej Europy.

Według informacji, pochodzących z Berlina i Rio de Janeiro, Niemcy zamierzają zawrzeć z Brazylią umowę o kauczuk, na mocy której Rzesza zobowiązałaby się do odbioru 50.000 —

60.000 ton kauczuku. Ilość ta przekracza wielokrotnie dotychczasową zdolność eksportową Brazylii w dziedzinie produkcji kauczuku. Rząd brazylijski miałby powołać specjalne towarzystwo, do którego weszliby rzeczoznawcy niemieccy w charakterze doradców, a całe urządzenie plantacyjne w zakresie maszyn miałoby również być dostarczone przez Niemcy. Kapitał towarzystwa będzie czysto brazylijski. Umowa o kauczuk stanowić ma część ogólnej umowy rozrachunkowej brazylijsko - niemieckiej.

Na tym miejscu przypomnieć należy, że Niemcy wysunęły się w ostatnim roku na pierwsze miejsce wśród dostawców brazylijskich, a zatem przed W. Brytanią i Stanami Zjednoczonymi A. P.

System rozrachunkowy, wprowadzony do handlowych stosunków niemiecko - brazylijskich i w znacznym stopniu umożliwiający Niemcom zajęcie przodującej pozycji w obrotach brazylijskich, stanowi przedmiot stałego ataku, m. i. ze strony b. ministra wojny Gomeza, który wskazał na straty, jakie z racji rozrachunków z Niemcami ponosi Brazylia, zwłaszcza w zakresie dostaw broni i amunicji.

We francuskiej „Ere Nouvelle“ z dn. 17 bm. ukazał się artykuł

pt. „Imigracja żydowska do niektórych kolonii francuskich“, w którym autor, Mille, wskazuje, że Nowa Kaledonia mogłaby przyjąć pewną ilość emigrantów żydowskich, jednak pod warunkiem, że będzie to wychodźstwo wyłącznie osadnicze, gdyż — jak pisze autor — Nowa Kaledonia kupców nie potrzebuje.

Publikacje urzędowe, które pojawiły się ostatnio w sprawie sytuacji finansowej i ekonomicznej obszarów kolonialnych w Afryce, wskazują na znakomity rozwój kolonii afrykańskich, wywołany wzrostem cen na artykuły kolonialne na rynkach światowych. Chociaż dotychczas brak jest jeszcze całkowitego materiału, który by obrazował sytuację wszystkich obszarów kolonialnych, jednak z danych fragmentarycznych, dotyczących cyfr obrotu handlowego, względnie wpływów skarbowych, łatwo można się zorientować w następstwach, jakie wywołała koniunktura gospodarcza w koloniach.

Ze sprawozdań, mających symptomatyczne znaczenie dla całości Afryki, na uwagę zasługują przede wszystkim kolonie angielskie: Nigeria i Wybrzeże Złote, — a z innych obszarów: Kongo Belgijskie.



Afryka Zachodnia — domek Murzynów plemienia Vey

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MS

Okrety francuskie w porcie Brest

Polska. O.R.P. „Wicher” odbył w ciągu czerwca trzytygodniową podróż szkolną po Bałtyku. Po krótkich postojach w Pernawie, Bałtyckim Porcie i Narwi (Estonia), okręt odwiedził Wyborg i Abo, gdzie władze fińskie zgottały oficerom i załodze bardzo serdeczne przyjęcie. Ostatnim etapem był port na Wyspach Alandzkich, Mariehamn, który jest bazą najliczniejszej na świecie floty żaglowców transoceanicznych Eriksona. Postój ten był krótki, gdyż w myśl umów międzynarodowych nie wolno okrętom wojennym przebywać na tych wodach ponad dobę. Następnie, uzupełniwszy w Gdyni zapasy, okręt wyruszył na zachód, zakotwiczył w kilku portach Dużego i Małego Bełtu i w Helsingør, gdzie oddał salut narodowy z 21 strzałów. W czasie tego postoju załoga zwiedziła zamek Kronborg, będący jednym z najstarszych i najciekawszych muzeów nautycznych na świecie, a poza tym miała możliwość udania się do Kopenhagi, oddalonej o 35 km. W drodze powrotnej do Gdyni O.R.P. „Wicher” spotkał na reddie kopenhaskiej lotniskowiec angielski „Courageous” i oddał fladze admirałskiej salut z 15 strzałów, na co mu okręt brytyjski odpowiedział strzał za strzał.

Budującym się w stocznich holenderskich nowym łodziom podwodnym, zamówionym w u-

biegłym roku, minister Spraw Wojskowych nadał nazwy: „Sęp” i „Orzeł”. Budowa tych jednostek postępuje szybko, tak że wkrótce rozpoczęte zostaną próby odbiorcze.

Argentyna. Jak wiadomo, pancernik „Moreno” wziął udział w angielskiej rewii koronacyjnej w Spithead. Przybył on jednak na wody europejskie wraz z drugą podobną jednostką „Rivadavia”; oba okręty odwiedziły szereg portów we Francji, Holandii i Niemczech, i w połowie czerwca odplynęły z powrotem do Argentyny. Są to jednostki amerykańskiej budowy z 1911 roku, po 28.000 ton, uzbrojone w 12 dział 305 mm. Były one przebudowane i zmodernizowane w 1925 roku.

Francja. Na zakończenie wielkich manewrów, przeprowadzonych przez połączone eskadry Morza Północnego i Śródziemnego w Zatoce Biskajskiej, odbyła się w Douarnenez wobec ministra marynarki wielka rewia sił morskich z udziałem 44 okrętów, wśród nich zaś nowy pancernik „Dunkerque”. Następnie siły te powróciły do Brest, gdzie odbyła się próba szybkiego zaopatrzenia ich w paliwo i prowiant, co trwało w sumie około 10 godzin.

W drodze z La Coruna do Brest ronowiec marynarki wojennej „Nièvre” osiadł na skałach na

skutek długich mgieł, które uniemożliwiły dokładne określenie miejsca. Okręt ten należy uważać za stracony, gdyż nastąpiła silna burza, która zaczęła nim miotać, tak że akcja ratunkowa holowników została zaniechana. Wyratowano całą załogę.

Łodzie podwodne po 1.500 ton, „Monge” i „Pegase”, powróciły z podróży ćwiczebnej do Indochin. Przebyły one ogółem 22.000 mil, bez żadnego wypadku lub awarii. W czasie całej drogi łodzie były w stałej łączności z Paryżem dzięki udoskonalonej aparaturze radiowej. Jest to nowy wyczyn, który raz jeszcze potwierdza wysoką klasę budownictwa francuskiego w stosunku do jednostek podwodnych.

W czerwcu spuszczone na wodę w Lorient superkontrtorpedowiec „Mogador”. Jest to bardzo potężna jednostka, która przy stosunkowo niewielkiej wyporności, bo zaledwie 2.880 ton, posiada aż 8 dział 138,8 mm, 8 wyrzutni torpedowych, i osiągnie prawdopodobnie szybkość ponad 43 węzły. Ostateczny odbiór spodziewany jest w końcu przyszłego roku, o ile zaniechane zostaną stałe strajki robotników.

Poza tym ministerstwo marynarki zamówiło jeszcze dwie jednostki tego typu, „Le Flibustier” i „Le Corsaire”, podwodny stawiacz min „Emeraude”, krążownik 8.000 ton „Grasse”, łódź podwodną „La Praya” i awiza „Bambara”, „Annamite”, „Batailleuse” i „Curieuse”.

Dania. W czerwcu spuszczone na wodę łódź podwodną „Havmanden”, pierwszą z serii trzech rozpoczętych w stoczni kopenhaskiej w połowie 1936 r. Są to okręty po 400 ton, szybkość 15/8 węzłów, uzbrojone w 1 dział 75 mm i 6 wyrzutni torpedowych, typu zbudowanych w 1925 r. „Daphne” i „Dryaden”.

Anglia. Program rozbudowy floty na rok 1937 obejmuje następujące okręty: 3 pancerniki po 35.000 ton: „Anson”, „Beatty” i „Jellicoe”; 2 lotniskowce po 20.000 ton: „Formidable” i „Indomitable”; 5 krążowników po 8.000 ton: „Fiji”, „Kenya”, „Mauritius”, „Nigeria”, „Trinidad”; 2 krążow-

niki po 5.300 ton: „Bonaventure” i „Hermione”; 16 kontrtorpedowców po 1.350 ton typu „Kelly” i „Laforey”, 7 łodzi podwodnych po 640/900 ton typu „Tacon”, 4 traulery po 700 ton oraz 31 mniejszych okrętów pomocniczych. Jest to olbrzymie zamówienie, gdy się zważy, że koszty budowy okrętów wojennych wynoszą średnio po 9.000 złotych za tonę. Jednakowoż budowa nie zostanie natychmiast rozpoczęta, gdyż przemysł już jest obciążony dawnymi zamówieniami zarówno marynarki wojennej, jak i handlowej.

Wobec bardzo niepewnej sytuacji na Dalekim Wschodzie, ostatnia konferencja imperialna przedyskutowała sprawę stworzenia specjalnej eskadry dla zabezpieczenia posiadłości i morskich dróg komunikacyjnych. Eskadra ta miałaby się składać z 15 pancerników, 3 eskadr krążowników i 3 flotylli kontrtorpedowców, z Singaporem jako bazą. Anglia wzięłaby na siebie 64% tych dodatkowych kosztów, to jest 12 milionów funtów rocznie, resztę zaś wyrównałaby dominia.

Włochy. Program morski na 1937 rok obejmuje 12 kontrtorpedowców po 1.675 ton, 16 torpedowców po 600 ton i 20 łodzi podwodnych różnego typu, tak że przy obecnym tempie pracy w końcu 1939 roku Włochy będą posiadały 108 łodzi, z czego 40% w wieku poniżej 6 lat. Bę-



Niemieckie łodzie podwodne

dzie to więc najpotężniejszy na świecie zespół w tej kategorii.

Holandia. Marynarka zamówiła ostatnio 4 łodzie podwodne, z tego 2 typu „0 16” po 880 ton i 2 po 950/1200 ton, które mają być oddane do służby w 1940 r., oraz nowy okręt szkolny artyleryjski „Van Kinsbergen”. Poza tym wkrótce ma być rozpoczęta budowa nowego pancernika obrony wybrzeża na miejsce wycofanego już „Helskert”. Należy przypuszczać, że wkrótce ogłoszony zostanie znacznie większy program rozbudowy ze względu na

niepewną sytuację na Dalekim Wschodzie i na konieczność zapewnienia obrony Indii Holenderskich.

Brazylia. Przystąpiono do odbioru 6 łodzi podwodnych, zamówionych na początku ubiegłego roku w stoczniach włoskich. Na jednej z nich, „Humayta”, w czasie prób na postoju, nastąpił gwałtowny wybuch w przedziale silników. 20 ludzi, w tym 2 oficerów, zostało poważnie rannych, a poza tym wyrządzone zostały znaczne szkody materialne.

W Rio rozpoczęto budowę nowego monitora rzeczno-jezernego, który otrzymał nazwę „Paraguassu”.

Stany Zjednoczone A. P. Zamiast zrealizowania uchwalonego w ubiegłym roku planu odnowienia floty pomocniczej, opracowano i zatwierdzono nowy program na rok 1937. Obejmuje on 2 okręty-bazy dla łodzi podwodnych i torpedowców po 9.000 ton, 1 awiomatkę 8.300 ton, 1 trauler 600 ton, 1 ropowiec 8.000 ton i 1 holownik dalekomorski 1.150 ton. Na budowę powyższą przewidziana jest w budżecie kwota 48 milionów dolarów.

Świeżo przyjęty krążownik „Vincennes” przybył na wody europejskie i odwiedził szereg portów Morza Bałtyckiego i Północnego, wszędzie wzbudzając zachwyt potęgą uzbrojenia oraz wykończeniem i wygodą pomieszczeń: 10.000 t., 33 węzły, 9 dział 203 mm i 8 dział 127 mm, 2 wyrzutnie i 4 samoloty.



Krążownik japoński „Ashigara”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAG

P R O G R A M

I WARUNKI KONKURSU POWSZECHNEGO NA PROJEKT GROBOWCA KU CZCI GENERAŁA GUSTAWA ORLICZ-DRESZERA NA OKSYWIU W GDYNI

Na zebraniu organizacyjnym Komitetu Uczczenia Pamięci Generała Gustawa Orlicz-Dreszera, Przewodniczący Komitetu gen. bryg. B. Wieniawa-Długoszowski, mówiąc o jednym z zadań Komitetu, — zbudowaniu pomnika na oksywiejskiej mogile, wyraził się, „że winien to być pomnik-bastion nadmorski, symbolizujący pełnienie pośmiertnej straży nad polskim morzem przez Wielkiego Pionera spraw morskich i kolonialnych, jakim był Generał Orlicz-Dreszer“.

Morska służba Rzeczypospolitej nie wpływała u zmarłego Generała jedynie z politycznego i gospodarczego znaczenia morza dla Polski. Droga morską, otwartą na cały świat, była dla Niego najlepszą szkołą, wychowania charakterów, przeobrażenia psychiki lądowej, biernej społeczeństwa polskiego na psychikę morską—zdobywcą. W ostatnim artykule, pisanym w Gdyni, gdy patrzył z Kamiennej Góry na polski Bałtyk, wołał: „Polacy, naprzód!“, — stąd też pomnik Jego na oksywiejskim wzgórzu powinien przemawiać do kolejnych pokoleń Polaków, że tędy wiedzie droga do wielkości i siły Narodu i Państwa Polskiego.

Został nazwany „Rycerzem bez lęku i skazy“, był uosobieniem polskiego romantyzmu, polskiej siły i bohaterstwa. Legionowy, wojenny pseudonim generała Dreszera wiernie symbolizował Jego duchową i fizyczną postać. Mógł o Sobie powiedzieć, że życie Jego było wielkie, nieprzerwanie wielkie, bo marzenia młodości urzeczywistnił w wieku dojrzałym, bo stawiał Sobie ciągle nowe, dalekie cele,

dla których walką i pracą, żywiołowym rozmachem, twórczym entuzjazmem zjednywał wielkie rzesze.

Całe Jego życie: lata szkolne, studenckie, żołnierskie, lata pracy na stanowisku inspektora armii, życie działacza społecznego świadczy o Jego charakterze czynnym, zdobywczym, o Jego wielkiej sile duchowej i fizycznej, które podejmowały najcięższe zadania w myśl dewizy mierzenia sił na zamiary. Był przedstawicielem tych spośród pokolenia, którzy dali Państwu Polskiemu życie i zwycięski pokój, którzy instynktem wodza rozumieli, że nowemu, młodemu pokoleniu trzeba dać cele wieczne, idee, sięgające w daleką przyszłość.

Służbę żołnierską pełnił w różnych rodzajach broni — siła zbrojna na lądzie, na morzu i w powietrzu, przeniknięte duchem zdobywczym, ofensywnym, — wszystkie rodzaje broni — były jednak Mu bliskie i drogie. Zginął śmiercią lotnika-marynarza, śmiercią, jakiej pragnął, by nie była końcem sił duchowych i fizycznych, zwykłym naturalnym końcem wędrówki życiowej. Śmierć w walce z żywiołem, jakby śmierć na polu bitwy, która przyszłości przekaże tylko wspomnienia z okresu twórczego, męskiego wieku, z okresu czynu.

Prostota i siła charakteryzowały generała Orlicz-Dreszera, prostotę i siłę cenił we wszystkich przejawach życia, stąd Jego pomnik winien być wyrazem tych cech charakteru.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Konkurs ogłoszony jest, na zlecenie Komitetu Uczczenia Pamięci Generała Gustawa Orlicz-Dreszera, przez Zarząd Główny Stowarzyszenia Architektów Rzeczypospolitej Polskiej (S. A. R. P.). Konkurs ogłoszony jest na podstawie regulaminu konkursów architektonicznych i urbanistycznych S. A. R. P. z dnia 1 sierpnia 1934 roku.

PROGRAM KONKURSU

Tematem konkursu są dwa następujące zagadnienia:

I. Rozplanowanie części terenu, przylegającego do cmentarza wojskowego na Oksywiu i morza z na-

wiązaniem do drogi, prowadzącej do Gdyni.

II. Projekt grobowca ku czci generała Gustawa Orlicz-Dreszera.

I. Rozplanowanie terenu

Terren, objęty rozplanowaniem otoczenia pomnika z nawiązaniem do istniejącego cmentarza wojskowego, morza i drogi, prowadzącej do miasta Gdyni, oznaczony jest na planie sytuacyjnym literami A. B. C. D.

Przy rozplanowaniu terenu należy tak zaprojektować jezdnie i drogi, ażeby umożliwić swobodny ruch pojazdów i tłumów podczas obchodów i uroczystości, przy zachowaniu istniejącej alei brzoźowej, oznaczonej

na planie X — Y, oraz miejsca postoju dla aut w pobliżu grobowca.

Terren powyższy nie podlega zabudowie i winien być traktowany jako teren parkowy, a oznaczone na planie sytuacyjnym istniejące budynki na terenie a. b. c. d. podlegają zburzeniu i przy rozplanowaniu nie powinny być brane pod uwagę.

Terren cmentarza pozostaje w granicach swych zasadniczo bez zmiany i winien być włączony w scharmonizowaną kompozycję z otoczeniem projektowanego grobowca, oraz z przylegającym wzgórzem wybrzeża morskiego, przy czym pomnik winien pozostać głównym akcentem całej kompozycji.

II. Projekt grobowca

generała Gustawa Orlicz-Dreszera

Grobowiec winien być zaprojektowany w miejscu istniejącego grobu i usytuowany w ten sposób, ażeby tworzył kompozycyjną całość z cmentarzem, z uwzględnieniem widoku od morza.

Miejsce grobu może ulec, dla potrzeb kompozycyjnych, pewnym przesunięciom w terenie.

Autorom projektu pozostawia się całkowitą swobodę w ujęciu kompozycyjnym projektowanego grobowca, który może być potraktowany jako: mauzoleum, kaplica, pomnik i t. p. i winien być pomyślany z materiałów krajowych, trwałych, z tym jednak, że przybliżone koszty projektowanego obiektu nie powinny przekraczać preliminowanej na ten cel sumy 150.000 złotych bez robót terenowych.

Projekt powinien być tak skomponowany, aby pomieścić grób generała Gustawa Orlicz-Dreszera, dając przy tym możliwość odprawiania modłów w czasie uroczystości i obchodów.

Wysokość pomnika nie może przekraczać 8 m wysokości ponad kotę 38 — 39.

W związku z powyższym możliwe jest odpowiednie ukształtowanie terenu naokoło grobowca i skarpy nabrzeżnej, celem uzyskania możliwie jak najkorzystniejszego widoku od strony morza.

III. Warunki konkursu

1) Konkurs ogłasza się dla Polaków w kraju i na obczyźnie. Tok przewodu konkursowego będzie zgodny z Regulaminem S. A. R. P. dla konkursów powszechnych.

2) Za względnie najlepsze prace wyznacza się nagrody, które zostaną wypłacone najpóźniej w ciągu 2 tygodni po ostatecznym rozstrzygnięciu konkursu.

I nagroda zł. 4.000, II nagroda zł. 3.000, III nagroda zł. 2.000, oraz 3 zakupy po zł. 1.000.

Od nagród i zakupów, przyznanych architektom przez Sąd Konkursowy, potrąca się na rzecz S. A. R. P. 5% sumy od członków, zaś 15% od nieczłonków S. A. R. P.

3) Projekty nagrodzone i zakupione stają się własnością instytucji zleceńdawczej w stosunku do konkursu, której przysługiwać będzie prawo wyzyskania ich przy realizacji budowy.

4) Prace konkursowe należy składać w tekach, nie w rulonach.

5) Rysunki mogą być wykonane techniką dowolną.

6) W każdym opakowaniu może znajdować się 1 projekt i 1 koperta zabezpieczona z nazwiskiem i adresem autora — oraz z podaniem oddziału macierzystego S. A. R. P. Każdy projekt otrzyma numer porządkowy zgłoszenia: numer ten będzie zarazem godłem projektu. Autorowie prac konkursowych zamiejscowi winni podać dokładny adres (swoją lub inną, wskazaną przez siebie, osobę), pod którym zostaną zawiadomieni o odebraniu projektu i kolejnym numerze, jakim projekt został oznaczony.

7) Termin składania prac miejscowych wyznacza się na dzień 1 listopada 1937 roku do godz. 15. Po tym terminie żadne prace przyjmowane nie będą. Termin ten obowiązuje autorów zamiejskowych prac przy nadawaniu projektów w urzędach pocztowych i będzie stwierdzony datą stempla pocztowego. Prace z datą stemplową późniejszą rozpatrywane nie będą.

8) Miejsce składania prac: Liga Morska i Kolonialna, Warszawa, ulica Widok nr 10.

9) Ostateczny termin nadsyłania anonimowych zapytań co do ewentualnych wątpliwości w programie i warunków konkursu upływa z dniem 1 sierpnia 1937 r. (data pieczętowania pocztowej). Pytania winny być nadesłane pocztą pod adresem Ligi Morskiej i Kolonialnej w Warszawie, ul. Widok nr 10 na ręce sekretarza konkursu, architekta Teodora Bursze.

10) Ogłoszenie o uzupełnieniach do programu zostanie podane w Komunikacie S. A. R. P. i opublikowane będzie w „Gazecie Polskiej” i „Kurierze Warszawskim” w czasie od 10 do 13 sierpnia 1937 r., oraz będzie do otrzymania dla zainteresowanych w sekretariacie Ligi Morskiej i Kolonialnej, Widok 10 w tym czasie.

11) Projekty winny obejmować:

- a) plan sytuacyjny w skali 1:500;
- b) potrzebne do wyjaśnienia projektu rzuty, przekroje i elewacje w skali 1:50, oraz charakterystyczne szczegóły w skali 1:20;
- c) model samego grobowca w skali minimum 1:20;
- d) widok lub widoki perspektywiczne z dowolnego punktu, ewentualnie fotografia z modelu;
- e) szczegółowy opis techniczny projektu.

12) Skład Sądu Konkursowego stanowią:

Prezes Komitetu dr Bolesław Wieniawa-Długoszowski, generał brygady; członkowie Komitetu: dyr. Wiesław Czerwiński; inż. arch. Antoni Dygat; kmr Stefan Frankowski; prezes Józef Kozuchowski; komisarz Franciszek Sokół; art. rzeźbiarz Tadeusz Breyer; inż. arch. prof. Aleksander Bojemski, SARP; inż. arch. Józef Jankowski, SARP; inż. arch. prof. Rudolf Świerczyński, SARP.

13) Po przeprowadzeniu przewodu konkursowego, lecz przed otwarciem kopert, wszystkie projekty zostaną wystawione wraz z protokołem przewodu sądowego na widok publiczny na przeciąg 5 dni, przy czym miejsce i termin wystawy ogłoszone zostaną w dziennikach, podanych w punkcie 10 warunków konkursu.

W ciągu trwania wystawy dopuszczalne jest zgłaszanie sprzeciwów na ręce sekretarza konkursu, zgodnie z Regulaminem Konkursów SARP, przeciw błędom i niedopatrzonom w kwalifikacji projektów nagrodzonych.

Po rozpatrzeniu ewentualnych sprzeciwów i po ostatecznym uprawnieniu się protokołu sądowego, nastąpi otwarcie kopert z nazwiskami autorów prac nagrodzonych.

Wyrok Sądu Konkursowego jest ostateczny i nieodwoalny.

14) Prace nienagrodzone będą zwrócone okaziełom kwitów (zamiejscowym pocztą za zaliczeniem) w ciągu 3 miesięcy od daty otwarcia kopert. Po tym terminie prace nieodebrane przechodzą na własność SARP. Koperty prac nienagrodzonych zostaną po rozstrzygnięciu konkursu spalone.

15) Komitet Uczczenia Pamięci Generała Orlicz-Dreszera zastrzega sobie prawo urządzenia wystawy oraz prawo reprodukcji wszystkich prac nadesłanych na konkurs w wydawnictwach Ligi Morskiej i Kolonialnej, w Architekturze i Budownictwie i innych wydawnictwach.

16) Warunki i program konkursu wraz z podkładami nabyć można za kwotę 2 zł w Oddziałach SARP oraz po przesłaniu pisemnego zgłoszenia (za zaliczeniem pocztowym) pod adresem SARP, Warszawa, ulica Czackiego 3/5, lub Liga Morska i Kolonialna, Warszawa, ulica Widok nr 10.

Inż. arch. Teodor Bursze
Inż. arch. Mieczysław Łokciowski
(sekretarze konkursu)

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Wzmocniona działalność Okręgów, prowadzona w kierunku zwiększenia ilości członków LMK, daje rezultaty pozytywne. Wynikiem tej pracy jest to, że nakład „Morza” wzrasta coraz bardziej: w lipcu doszedł do liczby 170.000 egzemplarzy. Zawdzięczać to należy nie tylko wzrostowi nowych członków w Oddziałach istniejących od dawna, lecz także powstaniu Oddziałów nowych, których od ostatniego zestawienia w dniu 15. III. r. b. do 1. VI. r. b. przybyło w Okręgach następujących:

Okręgi	Ilość Oddz. (Kół)	Członkowie			Razem
		Rzecz.	Popier.	Zespoł.	
1) Rad.-Kiel.	10	384	339	1449	2172
2) Krakowski	5	336	334	196	866
3) Lwowski	2	40	56	70	802
4) Poznański	2	35	52	553	640
5) Nowogród.	10 (4)	158	128	302	588
6) W. Warsz.	9	168	133	169	470
7) Zagl. Węgl.	3 (3)	48	54	306	408
8) Słoneczny	7	313	84	2	399
9) Lubelski	4 (5)	46	82	232	360
10) Del. Jarosl	1	6	17	230	253
11) Stanisław.	3	40	25	153	218
12) Pomorski	1	52	67	48	167
13) Białystok	4	56	35	21	112
14) Poleski	2	40	1	36	77
15) Tarnopol	1	7	53	—	60
6) Wileński	1	31	—	—	31
Ogółem	73 (12)	1760	1460	4403	7623

Działalność LMK w Stanach Zjednoczonych Am. Półn. — choć powoli, to jednak stale rozwija się i coraz bardziej cementuje. Dnia 27. VI rb. w Detroit odbył się Zjazd Oddziałów Ligi Morskiej w Ameryce. Zjazd został obelany wyjątkowo licznie. Delegatem Zarządu Gł. LMK na Zjazd w Detroit był poseł dr Leon Surzyński,

który specjalnie w tym celu wyruszył do Ameryki dnia 14. VI br. Poseł Surzyński pozostanie tam przez pewien czas, w którym odwiedzi szereg Oddziałów LM i nawiąże z nimi bezpośredni kontakt.

Najczynniejszym i najruchliwszym Oddziałem w Ameryce jest Oddział im. Stefana Żeromskiego w Detroit, który z okazji każdej uroczystości, z morzem związanej, zawsze podkreśla, że silna Flota Polska jest dla Polaków z Ameryki nierozdzielalnym łącznikiem z krajem ojczystym i że w wysiłkach zmierzających do ugruntowania i rozwoju potęgi morskiej Polski — nie zbraknie Polaków z Ameryki.

Zarząd Funduszu Akcji Kolonialnej, wybrany w dniu 6. VI na posiedzeniu Rady Gł. LMK, odbył w dniu 1. VII b. r. pierwsze konstytucyjne zebranie.

Skład Zarządu FAK przedstawia się następująco: przewodniczący — gen. W. Wieczorkiewicz; w.-przewodniczący — min. W. Mazurkiewicz; skarbnik — kons. M. Świrski; z-ca skarbnika — inż. A. Elandt; sekretarz — dyr. J. Szumski; członkowie — pos. L. Sapieha i pos. H. Sikorski.

Ponadto do Zarządu FAK z urzędu wchodzi: w.-prezes Zarządu Gł. LMK dyr. F. Rostkowski i przewodniczący Wydziału Kolonialnego dr W. Rosiński.

Zebrany w dniu 1. VII Zarząd FAK zatwierdził regulamin prac, sprawozdanie finansowe za okres ubiegły, oraz budżet FAK na r. 1937 i jego wykonanie za pierwsze półrocze r. b.

W dniu 30 czerwca odbyło się zebranie Wydziału Kolonialnego Zarządu Głównego LMK.

Przedmiotem obrad Wydziału były sprawy organizacyjne. Na zebraniu tym ukonstytuował się

Zarząd Wydziału w następującym składzie: przewodniczący dr Wiktor Rosiński, zastępcy: Cz. Zagórski i Hubert Sukiennicki, sekretarz J. Zieliński.

Zorganizowane zostały poza tym poszczególne sekcje, jak: sekcja ekonomiczna, przedsiębiorczości kolonialnej, osadnicza, emigracyjna, studiów i propagandy kolonialnej. Sekcje dzielą się na szereg referatów.

Na mocy uchwały VII-go Walnego Zjazdu Delegatów LMK powołana została Kapituła Odznaczeń LMK.

Dnia 5. VII rb. odbyło się pierwsze konstytucyjne zebranie Kapituły w składzie 7 osób, wybranych przez Radę Główną w dniu 6. VII rb. Kapituła ukonstytuowała się w sposób następujący:

Prezes — płk. Stefan Iwanowski; wiceprezes — inż. Antoni Kamiński; sekretarz — inż. Alfred Konopka; członkami Kapituły zostali: wicewojewoda dr Tadeusz Saloni, dyr. Władysław Bystrowski, gen. Mariusz Zaruski i kmr. Roman Stankiewicz.

W związku z powyższym został rozpisany konkurs na projekt odznaczenia, któremu Kapituła nadała nazwę „Pro Mare Nostrum” z dewizą „Navigare necesse est”.

W dniu 25 czerwca b. r. w Gdyni odbył się akt wręczenia przez p. dyr. F. Kollata na ręce przewodniczącego gdyńskiego komitetu Funduszu Obrony Morskiej ofiar na ten Fundusz. Mianowicie w imieniu władz naczelných „Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A.” p. dyr. Kollat złożył sumę 20.000 zł, w imieniu zaś władz naczelných „Żegluga Polskiej S. A.” sumę 10.000 zł, łącznie zatem 30.000 zł.

W dniu 5 lipca b. r. delegacja Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej przy M. P. i H. w Warszawie, w osobach: prezesa Oddziału p. Józefa Schmida, wiceprezesa p. Edmunda Byczyńskiego i skarbniczki p. Marii Lipskiej — wręczyła wiceprezesowi Zarządu Gł. LMK p. komandorowi Karolowi Korytowskiemu czek na sumę 10.000 zł tytułem ofiary na budowę pierwszego ścigacza łodzi podwodnych.

Do dnia 1 lipca 1937 r. zebrano na Fundusz Obrony Morskiej w gotówce i papierach wartościowych 5.439.676.41

Zarząd Okręgu Krakowskiego dokonał na terenie swego Okręgu zbiórki książek i pomocy szkolnych dla dzieci kolonistów, zamieszkałych w kolonii LMK Morska Wola w Paranie. Rezultatem zbiórki było zgromadzenie i wysłanie 1.500 sztuk książek, atlasów i broszur, za co Okręg otrzymał serdeczne podziękowania naszych rodaków z Brazylii.

★

W dniu 28 czerwca r. b. Związek Strzelecki w Dęblinie obchodził uroczystość otwarcia Ośrodka Sportów Wodnych im. gen. Orlicz-Dreszera.

Uroczystość ta uświetniona została obecnością Wdowy po ś. p. Generale, p. Elwiry Dreszerowej.

Myśl budowy Ośrodka powstała dwa lata temu, w rocznicę zgonu Marszałka Piłsudskiego i już w lipcu ub. roku przybrała kształty realne, przy czym na kilka dni przed tragiczną śmiercią gen. Orlicz - Dreszera, uzyskano od Nie-

Ś.P. STANISŁAW KRUSZYŃSKI

Dn. 26 czerwca rb. zmarł w Warszawie ś.p. Stanisław Kruszyński, członek-założyciel i wieloletni sekretarz Zarządu Głównego i Rady Bandery Polskiej, następnie Ligi Żeglugi Polskiej, z których powstała Liga Morska i Kolonialna.

Ś.p. Stanisław Kruszyński urodził się w Warszawie dn. 4 marca 1895 r. Jako uczeń gimnazjum Łepkowskiego brał czynny udział w uczniowskich kółkach społeczno - oświatowych. Wojna światowa rzuciła Go wraz z rodzica-

mi szlakiem uchodźców do Rosji południowej, gdzie kończył szkoły w Charkowie.

Po powrocie do kraju, pomimo trwającej Go już wtedy choroby, która przecięła pasmo Jego żywota, wstąpił do Inspektoratu Armii Ochotniczej.

Po odparciu nawały bolszewickiej, nie bacząc na coraz cięższy stan zdrowia, ofiarnie pracował nad krzewieniem idei morza w polskim społeczeństwie.

Cześć Jego pamięci.

go zgodę na nadanie Ośrodkowi Jego imienia.

Zaznaczyć należy, że do stworzenia Ośrodka w głównej mierze przyczyniło się dęblńskie Koło Przyjaciół Związku Strzeleckiego z p. mjr. Faixem na czele, przy wydatnej pomocy wszystkich czynników wojskowych na terenie Dębina.

Oddział LMK przy Elektrowni Miejskiej w Warszawie urządził wycieczkę do Gdyni i na Hel, w której wzięło udział 410 osób. W czasie pobytu w Małym Kacku, przedstawicielom tej wsi kierownictwo wycieczki doręczyło dla działwy kaszubskiej 2 ruchome biblioteczki, zawierające 75 książek.

★

Staraniem Koła Pracowników Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji, a pod protektorem p. prezydentowej E. Kulskiej i p. dyrektorowej K. Rabczewskiej, odbył się dnia 14 czerwca r. b., w sali odczytowej Stacji Filtrów, koncert, z którego dochód przeznaczono na Ligę Morską i Kolonialną.

Oprócz chóru miejscowego pod batutą p. Jana Drzewoskiego i orkiestry Prac. Wod. i Kanal., udział w koncercie wzięli znani artyści stołeczni, panie: Maryla Karwowska (śpiew), prof. Nina Stokowska - Racięcka (skrzypce), prof. Olga Iliwicka (fortepian), Maria Chmurkowska (recytacja), oraz panowie: Michał Bułat Mironowicz (śpiew) i prof. Ludwik Urstein (akompaniament).

Piękna cera to marzenie każdej Pani.

Posłuchajcie, co mówi o tym

MIRIAM HOPKINS

P. G. M. J.

„Przecież tak łatwo można osiągnąć czystą i piękną cerę, jeżeli stale się używa mydła toaletowego Lux. Ja robię to zawsze.”

LUX MYDŁO TOALETOWE

UŻYWANE PRZEZ 9 NA 10 GWIAZD FILMOWYCH.

WYRÓB FIRMY SCHICHT-LEVER S.A. WARSZAWA



Związek Zawodowy Zrzeszeń Eksporterów Jaj.

**Warszawa,
ul. Marszałkowska 25
tel. 977.83**

K R O N I K A

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc czerwiec przedstawiają się następująco: ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym oraz wewnątrz kraju wyniósł rekordową cyfrę 828,516,7 t., (w maju 731.828,1 t.), z czego na obrót zamorski przypada 813,009,6 t., (w maju 716,161,3 t.), z ostatniej cyfry na przywóz przypada 177.939,8 t., (w maju 157.855,1 t.), a na wywóz 635.069,8 t., (w maju 553,306,2 t.).

Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 2625,8 t. (w maju 3049, a obrót drogą wodną z wewnątrz kraju wyniósł 12.881,3 t. (w maju 12617,7 t.).

Ogólne obroty towarowe w porównaniu do miesiąca czerwca roku ubiegłego wykazują wzrost o 46,7 proc.

Ogólne połowy morskie dały nam w czerwcu r. b. 515.950 kg ryb o wartości zł 218.653. Stanowi to nieznaczny wzrost ilościowy i wartościowy w porównaniu z tym samym miesiącem roku zeszłego.

Z danych, ogłoszonych ostatnio przez hamburskie czasopismo żeglugowe „Hansa“, wynika, że

pod względem tonażu statków na wejściu pierwsze miejsce w świecie zajmuje Londyn, do którego weszło w r. 1936 statków o łącznym tonażu 22.386 tysięcy t. r. n., na drugim miejscu stoi Rotterdam — 20.572 tysięcy t. r. n., na trzecim Hamburg — 19.216 tys. t. r. n., na czwartym Antwerpia — 18.800 t. r. n., na piątym Nowy Jork — 18.618 t. r. n., na szóstym Kobe — 17.289 t. r. n. W zestawieniu tym Gdynia stoi na 28-ym miejscu z 4.920 tys. t.r.n. statków na wejściu, Gdańsk — na 35-tym miejscu z 3.295 tys. t. r. n.

Budowa magistrali węglowej Górny Śląsk — Gdynia zostanie całkowicie ukończona w ciągu r. 1940. Obecnie pozostało jeszcze do wykonania: budowa odnogi Siemkowice — Częstochowa, budowa drugiego toru na linii Siemkowice — Karsznice, Karsznice — Inowrocław i Nowa Wieś — Kapuścisko oraz wykończenie urządzeń dotychczasowej linii jednotorowej.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w pierwszym kwartale r. b. wyemigro-

wało z Polski ogółem 12.097 osób; w tymże czasie powróciło do Polski ogółem 2.871 emigrantów.

W porównaniu z pierwszym kwartałem r. ub. zarówno emigracja, jak i reemigracja w r. b. wykazuje spadek, a mianowicie wyjechało o 709 osób mniej, przyjechało zaś o 9.737 osób mniej, co stanowi bardzo znaczny spadek reemigracji. Jeżeli chodzi o kierunek emigracji, to do krajów europejskich wyjechało 6.284 wychodźców, z tego do Francji — 3.999 osób; do krajów pozaeuropejskich wyjechało — 5.813 emigrantów, z tego do Argentyny — 1.960, do Palestyny — 1.104, do Brazylii — 806, do Kanady — 339, do Stanów Zjednoczonych A. P. — 162, do Urugwaju — 30, do innych krajów Ameryki — 1.280, do innych krajów pozaeuropejskich — 132 osoby.

Odrestaurowany przez Urząd Morski port w Pucku, który został przejęty od miasta przez Skarb Państwa, wykazuje stały wzrost ruchu portowego. Do portu zawijają przeważnie kutry motorowe rybaków helskich, które tą drogą zaopatrują miejscowości półwyspu w artykuły pierwszej potrzeby na sezon letni.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Biała, bo idealnie czysta!

Dopiero gdy z bielizny usunięty zostanie wszelki brud, będzie ona rzeczywiście biała. Przy gotowaniu bielizny w Radionie wytwarzają się miliony pęcherzyków tlenu, które przenikają tkaninę i usuwają z niej gruntownie brud.



1. Rozpuścić Radion w zimnej wodzie
2. 15 minut gotować
3. Płukać najpierw w gorącej potem w zimnej wodzie.



... i jest lepszy

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

17. ORYGINALNY LOGOGRYF

(Nowy typ zadania)

Z pięćdziesięciu trzech niżej podanych sylab należy ułożyć siedemnaście wyrazów, których początkowe litery, czytane z góry na dół, i w dalszym ciągu litery końcowe, czytane z dołu do góry, dadzą cykl utworów wielkiego pisarza; środkowe zaś litery tych wyrazów, czytane z góry na dół, dadzą jego imię i nazwisko.

SYLABY LOGOGRYFU:

AP, ARD, CE, CHOW, CY, CZEP, CZYK, DEB, DON, DRE, E, ER, EX, GA, HA, IL, IN, IZ, KA, KRAJ, LEJ, LI, LIS, MAŁ, MI, MÓJ, NA, NÉS, NI, NO, NUS, O, OSZ, PAŁ, PRI, PRYN, RZE, RZY, SKI, STWO, STWO, TER, TO, TÓW, TY, WA, WI, VIEW, ZDZI, ZY.

ZNACZENIE WYRAZÓW:

1. Najślawiejszy mówca, publicysta i dziopis polski XVI wieku.
2. Zwycięzca Juliana Apostaty.
3. Założyciel wielkiego cesarstwa asyryjskiego, przypuszczalnie założyciel Ninowy, małżonek Semiramidy.
4. Wywiad dziennikarski.
5. Nazwa małżeństwa od imienia męża na wzór Janostwa, Józefostwa.
6. To, co jest mi najdroższe.
7. Starożytny ród węgierski.
8. Liczba.
9. Jezioro w powiecie Mogińskim.
10. Nazwa byłego właściciela w narzeczu jego pracowników.
11. Skrót nazwy polskiej instytucji humanitarnej z czasów wielkiej wojny.
12. Starożytny gród warowny w powiecie słonimskim a dzisiaj wioska skarbowia.
13. Gatunek cennego puchu.
14. Imię żeńskie.
15. W mit. greckiej: syn Bachusa i Wener, bóg płodności i urodzajów polnych, trzód, pszczoł i rybactwa.
16. Starożytna broń.
17. Grono ludzi, zebranych dla wspólnego celu.

Jan Głóg (Piotrków Tryb.)

18. SZARADY.

DO APELU

Czwór — dziewięć — dziesięć — jedenaście! Jak Was sześć — dziesięć — cztery mam, kiedy na groźny zwid napaści nie zaciągacie wart u bram? (Bez kropki) wtór — trzy — ósmej trzeba utatwić pięć — ośm — pierwsze ścian dokoła Polski, żeby chleba nam nie odebrał wrogów plan. Dwa — siedem się dziś Morska Liga, w trój — pierwszym dziewięć — siedem żal, że nazbyt ciężka Wam tatyga — szeregów Jej powiększyć stał. Więc jedenaście — sześć wezwanie, że Was w pięć — pierwszym pragnie mieć...

Przychylnie odpowiedźcie na nie!

Poszerzcie kół ligowych sieć!!!

„Kasta“ (Dobre)

ZBROJMY SIĘ...

Zawili siedem czwarty — piąty jest dziejów bieg! Po — szósty — jedenasty słabych nie raz zginie, Niczym łódź krucha o skałisty rzucona brzeg... Zaś pierwsze — drugie kraje wżosną na ruinie... Lecz tylko temu osiem — dziewięć świt wolności Kto trzy potędze wrogów swoich wciąż państwa, Kto chcąc się pozbyć niedoświata i słabości Uzbiera naród w samoloty i okręty! Niech że Cię całe bronią stałe przed wrogami, Co otaczają Cię pierścieniem, droga Polsko! My zaś wypijmy dziesięć — pierwsze pucharami Za Twoich marynarzy, flotę, dzielne woj-

skol

inż. Z. A. (Gdynia)

19. WYSUWANKA

W podanej na końcu działu figurze należy ośmioliterowe pionowe kolumny poprzysuwać odpowiednio do góry lub do dołu w ten sposób, aby utworzone w nowej figurze i odczytane kolejno rzędy poziome dały rozwiązanie.

Kaz. Szkoda (Warszawa)

20. KRYPTOGRAM

Pochwała morza.

Ni Dniepru smęć na stepach, ni pola mazurek senna, głucha puszcza, ni sikiawy górskie tak mnie nie podciągają, jak sine rozłogi słonych mórz... Morskie fale na ustronne drogi całego wiodą globu... Jakież nieprzejrzane horyzonty! Czystego eteru — tam panem.

Na powyższy sześcioliterowy złożyło się 12 znanych osobistości różnych czasów i naro-



E	N	A	M	J	B	P	O	O	P
A	S	U	J	I	C	E	I	I	E
D	G	A	S	C	I	M	R	P	R
Z	Z	U	A	W	I	O	M	M	I
I	Y	Y	A	C	Y	M	I	M	I
P	Z	J	K	J	I	M	Ł	E	S
I	I	N	C	N	O	N	Y	I	K
M	E	E	O	Z	Y	R	I	Z	E

dów. Wśród nich: 8 literatów, 1 malarz, 1 uczony historyk, 1 uczony lingwista i 1 cesarz. Podać ich nazwiska.

„John Ly“ (Lwów)

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza“ przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania zadań nadsyłać do Redakcji do dnia 28 sierpnia br. z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe“.

ROZWIĄZANIA

„MORZE“ NR. 5 — MAJ — 1937 R.

11. BIAŁA KRZYŻÓWKA

Poziomo: T, As, Tap, Amok, Rudas, Aratos, Karolek, Jelita, Kimel, Kali, Nic, KK (Karol Kniżewicz), I.
Pionowo: Tatarak, Samuraj, Podarek, Katalik, Soliman, Setelik, Kalicki.

12. SZARADA — WIZJA

„POD BANDERĄ RZECZYPOSPOLITEJ“

13. REBUS PROPAGANDOWY

— MORS — K — ALIGATOR „U“ JE — TROP — CIAŁ — O — WIDOK — O — LON — I — I — co na „czysto“ wygląda następująco:

„Morska Liga toruje trop ciągowi do kolonii“.

Przy tym rebusie potknęli się ci, którzy w ten sposób pisali — toruje... „drogi ciągowi“, „szlaki wodne do...“ itp., natomiast akcentujemy, przymrużywszy jedno oko, takie sprytne „rozgrzylenie“: „Morska Liga toruje ślady rządowi do kolonii“. No, no!!...

Wszystkie zadania rozwiązało 68 osób; po 2—20 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

- 1) MIECZYŃSKA HALINA — poczta Fabianki k/Włocławka, cukr. Chełmca.
- 2) TIETZ ZYGMUNT — W-wa, Kopernika 42 — 11.
- 3) INŻ. MODRZEJEWSKI JÓZEF — Lublin, Pierackiego 7.
- 4) NOSE WILHELM — Anin, Grunwaldzka 17 — 1.
- 5) INŻ. PODWYSOCKI KONSTANTY — Rembertów, St. Koski 4.
- 6) „KASTA“ — Dobre, koło Nieszawy.

Nagrody niebawem przesyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

CENY OGŁOSZEŃ

W TEKŚCIE: 1300 złotych; 1/2 strony 700 złotych; 1/3 strony 500 złotych i 1/4 strony 400 złotych
Z TEKSTEM: 1200 „ 1/2 „ 650 „ 1/3 „ 450 „ 1/4 „ 350 „

PRENUMERATA „MORZA“ rocznie 12 złotych, półrocznie 6 złotych i kwartalnie 3 złote

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 290-95, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem

Druk i ilustracje wykonane w Zakładach Graficznych Dom Prasy, S. A., Warszawa

Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych

ubezpiecza wszelkie mienie
od ognia i kradzieży

zapewniając jako instytucja prawno-polityczna najniższe stawki, solidną likwidację szkód i szybką wypłatę odszkodowań.

**DOM SKŁADOWY,
MAGAZYNY
I SKŁADY CELNE**

**CHŁODNIA I SKŁADY
PORTOWE w GDYNI** Spółka z ogran. odpow.
Kapitał zakładowy **12.156.000 zł**

Specjalne oddziały do przechowywania jaj, masła, mięsa, owoców i innych łatwo psujących się produktów spożywczych. Fachowa, szybka i dokładna obsługa w każdym z powyższych Oddziałów. Dwie własne boeznice kolejowe. Własne nabrzeże, umożliwiające bezpośrednie ładowanie towarów ze składów na okręty i odwrotnie.

A D R E S Y:

towarowy: Gdynia-Port Centralny, bocznicza Chłodni
pocztowy: Gdynia-Port, Wybrzeże Polskie Nr. 1.

telegraf.: Gdynia, Chłodni
telefonów: Gdynia, 29-17 i 13-05.

CHANTIERS & ATELIERS AUGUSTIN-NORMAND LE HAVRE (FRANCJA)



Polaki stawiacz min „GRYF”
zaraz po spuszczeniu na wodę w dn. 12 kwietnia 1937 r.

**BUDOWA OKRETÓW WOJENNYCH
I STATKÓW HANDLOWYCH**

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych
wszelkie środki i przyrządy do wyławiania min.
Motory Diesel'a wszelkich mocy stałe i morskie

ZAŁOŻONE w r. 1728.

**SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANCOIS I-er
LE HAVRE—FRANCJA.**

VIM czyści wszystko



*...cównie dobrze
delikatne serwisy,
jak kuchenne zlewy*

Vim czyści delikatne przedmio-
ty, nie niszcząc ich i nie rysując.
Bez trudu usuwa wszelki brud.

Cena puszek 40 gr., paczki 20 gr.

Wyrób firmy SCHICHT-LEVER S.A.

Automat „PIORUN”

ściśle wg. rysunku z bezpiecznikiem
to sensacja 1937 r. i fason belgijski!
Typ 6-cio mm. i Strzela do celu specjal. me-
tal. kulkami, i automat wyrzuca wystrzeloną
łuskę! Huk kolosalny! Idealna obrona przed
napięciem! Wykonanie luksusowe! Lufa
pięknie bruniowana, ręczki kryte lśniącym
bakelitem! Waga 250 gr., dług. 10 cm. szer.
7 cm. — Cena tylko zł. 6.95. 2 sztuki 13.50.
Płacić się przy odbiorze.



Setka naboł 3.65.
Adres: Przedst.

„PERFEKTWATCH”, WARSZAWA I,
ul. MARIANNA 11-1. Dz. M 2

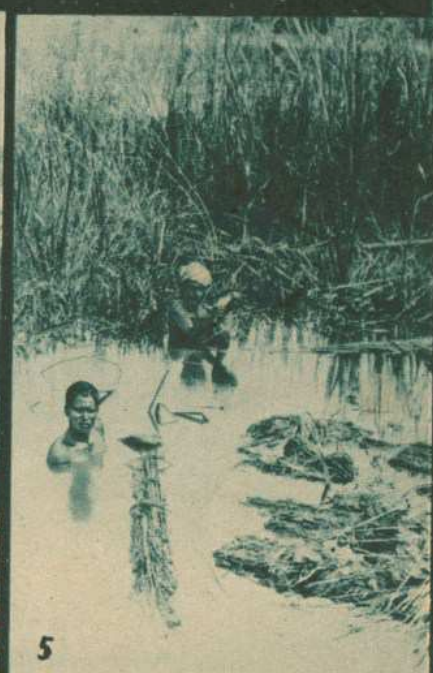
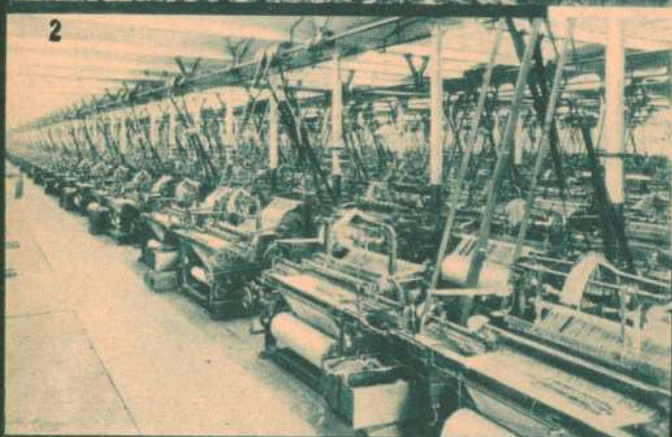
Uwaga: Wystrzegajcie się taniej, lecz bezwartościowej tandety!



SAM
**TEPI MOLE,
PLUSKWY
i ROBACTWO**

Wyrób fab. „DOBROLIN”

JUTA



Juta jest produkowana prawie wyłącznie w Indiach i jest ona podstawą jednego z najważniejszych przemysłów Indyj. Włókno juty jest jednym z najtrwalszych i najodporniejszych dla wyrobu worków. Obszar zajęty pod uprawę juty wynosi około 1.200.000 ha, roczna zaś produkcja włókna ok. 10.000.000 bel. Na załączonych zdjęciach: 1. Cięcie juty, 2. Tkalnia juty w Kalkucie, 3. Sortowanie, 4. Oczyszczanie włókien, 5. Moczenie włókien, 6. Gotowe do eksportu bele juty.

S. Ernst

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

