

MORZE I KOLONIE

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZESZYT 6

CZERWIEC 1939



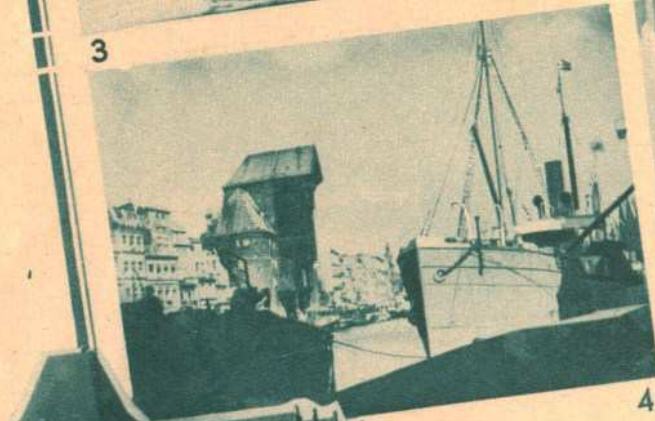
1



2



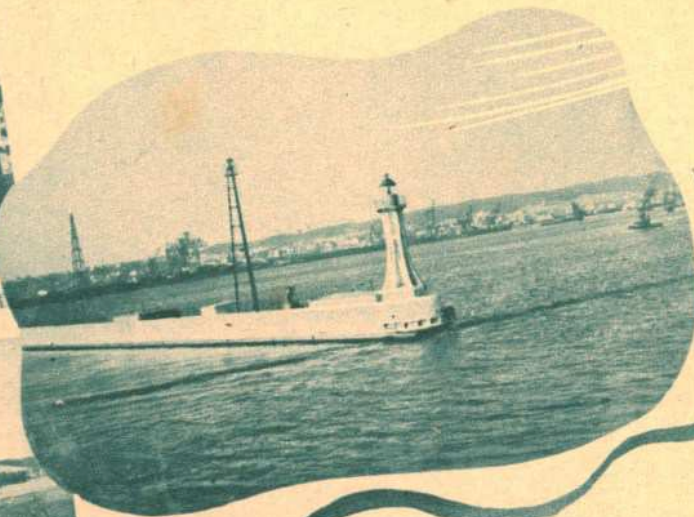
3



4



5



7

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na Pomorzu, prastarej ziemi piastowskiej piękno natury łączy się z pięknem zabytków historycznych i z rozmachem rozwojowym Polski dzisiejszej — Polski morskiej.

Zdjęcia przedstawiają fragmenty z wybrzeża i miast pomorskich: 1) Stary kościół w Grudziądzu. 2) Jezioro Ostrzyckie w Szwajcarii Kaszubskiej. 3) Stare spichrze w Bydgoszczy. 4) Stary kran portowy nad Motławą w Gdańsku. 5) Kościół św. Jana w Toruniu. 6) Dzielnica staromiejska w Chojnicach. 7) Wejście do portu w Gdyni.

6



8,80

MORZE I KOLONIE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 6

Warszawa, czerwiec 1939 r.

Rok I (XVI)



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



okresie „Dni Morza”, organizowanych rok rocznie od kilku już lat przez Ligę Morską i Kolonialną społeczeństwo manifestuje swój entuzjastyczny stosunek do zagadnienia morskiego. Obchody te, urządzone na obszarze całej Polski i wśród Polonii zagranicznej, to mobilizacja wszystkich żywych sił Narodu Polskiego pod hasłem wytężonej i ofiarnej pracy na morzu i za morzami.

Uświadamiamy sobie dziś jasno i niezbicie, jak wielkim i tragicznym błędem było odsunięcie się dawnej Rzeczypospolitej od morza. Napływowy żywioł — obcy nam i wrogi od zarania dziejów — dzięki gwałtom i zdradom usunął od wszelkich wpływów mieszkańców rozległych, ongiś słowiańskich ziem nad Bałtykiem, tak, iż zdawało się, że los tych ziem jest już przesądzony, że Polska raz na zawsze odcięta zostanie od morza.

Kiedy wybiła godzina sprawiedliwości dziejowej po zawierusze wojennej w latach 1914 — 1918 — z wielkiego ongiś dziedzictwa nad Bałtykiem, został nam jedynie skrawek brzegu morskiego, połączony wąskim pasem ziemi z resztą Polski. I tu trzeba podkreślić, iż wolny dostęp do morza odzyskał dzięki bohaterstwu i patriotyzmowi ludu pomorskiego, który wbrew wszelkim nadziejom zaborcy, zachował serce polskie, mowę ojczy-
stą i wiarę swych przodków

Dwadzieścia lat niepodległego bytu Polski Odrodzonej przekonało nas niezbicie, że niezawisłość polityczna i gospodarcza bez własnego dostępu do morza jest urojeniem. Prawdziwie wolny może być tylko Naród, mający wolną granicę morską. Przez otwartą na rozcień bramę na szeroki świat, jaką są nasze porty morskie Gdynia i Gdańsk — wiedzie droga do współpracy gospodarczej z innymi państwami, do coraz większej rozbudowy naszego gospodarstwa narodowego, do wielkości, do siły i potęgi Państwa.

Po dwudziestu latach wytężonej pracy i przeróżnych doświadczeń, mówimy twardo, mocno, nieustępliwie: Jesteśmy i będziemy odtąd na zawsze państwem morskim. Będziemy rozwijać i pogłębiać swe prace na morzu i za morzami.

NIE DAMY SIĘ ODEPCHNĄĆ OD BAŁTYKU!

Pod tym hasłem organizowane są w dn. 25.VI. — 2.VII. tegoroczne „Dni Morza”. Myśl tę ujął mocno w swej historycznej mowie Minister Józef Beck. Prawda ta tkwi w duszach i sercach nas wszystkich. Dla nas bowiem innego wyjścia nie ma: albo w oparciu o morze utrzymamy prawdziwą niepodległość polityczną i gospodarczą, albo po odepchnięciu nas od Bałtyku, stacząc się będziemy ku upadkowi. Zabezpieczenie dostępu do morza, to obrona najważniejszej arterii oddechowej, to obrona płuc Polski.

Każdemu słowu, jeśli ma ono mieć jakąś wartość i sens życiowy, musi towarzyszyć czyn. Czyn ten reprezentuje drugie zawołanie, będące logicznym następstwem hasła naczelnego:

DOZBRÓJMY POLSKĘ NA MORZU!

Niechaj nasza Marynarka Wojenna, która na swych proporcach ma ramię dzierżące miecz — będzie istotnie zbrojnym ramieniem Wielkiego Narodu, karzącym tych wszystkich, którzy ośmielą się sięgnąć po naszą własność. Niechaj to zbrojne ramię budzi należyty szacunek i postrach, niechaj pod jego pewną i skuteczną osłoną rozwija się po wszystkie czasy — codzienna, zawzięta, zmusna, pokojowa praca polska na morzu i za morzami dla dobra i na chwałę Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

PRACA POLSKI NA MORZU

ROZMOWA Z MINISTREM PRZEMYSŁU I HANDLU P. ANTONIM ROMANEM

Tak, jak w latach poprzednich i w roku bieżącym zwróciliśmy się do Pana Ministra Przemysłu i Handlu z prośbą o udzielenie dla szerokich kół członków Ligi Morskiej i Kolonialnej wywiadu na tematy morskie i surowcowe.

Pan min. Antoni Roman ze zwykłą sobie uprzejmością i rzeczowością udzielił swych cennych uwag o zadaniach morskich i kolonialno-surowcowych, które tak żywo interesują członków LMK i szeroką opinię polską.

— Praca nasza na morzu — zaczął Pan Minister — stale się rozwija i pogłębia. Z Gdyni pragniemy uczynić wielki ośrodek gospodarczy morski. — W Gdyni pragniemy stworzyć również miejsce, gdzie koncentrować się powinien w dużym stopniu wielki handel zamorski, gdzie powinien rozwijać się przemysł przetwórczy i gdzie wreszcie musi się należycie rozbudować aparat bankowy, oraz takie dziedziny pracy wielkiego miasta portowego i przemysłowo-handlowego, jak: maklerka, asekuracja, zaopatrywanie statków, składy konsygnacyjne itd.

— Gdynię przyszłości widzę — mówi min. Roman — jako silny motor naszej akcji gospodarczej docierania bezpośrednio do odległych rynków zbytu i zakupu Rzeczypospolitej.

Stale i systematycznie rozbudowujemy sieć naszych linii okrętowych. Oddziaływamy pozytywnie, udzielając nawet pomocy finansowej, na koła gospodarcze, aby bezpośrednio interesowały się przewozami morskimi — zakładając prywatne linie okrętowe i tworzyły prywatny tramping. Pewne pod tym względem osiągnięcia dają się zauważyć. Ostatnimi czasy powstało już parę towarzystw, które uruchomiły, bądź w najbliższym czasie uruchomią swoje własne statki morskie.

Ogólny bilans naszej pracy na morzu na tegoroczne „Dni Morza“ osiągamy znów korzystniejszy. I tak: w roku 1938 obrót towarowy przez Gdynię i Gdańsk wyniósł 16.3 miliona ton, co stanowiło 77.7 proc. ogólnych obrotów towarowych w polskim handlu zagranicznym.

Statków morskich posiadamy 41 o tonażu 132.000 ton brutto. Polska flota handlowa łączy nas ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej, Zatoką Meksykańską, krajami Ameryki Południowej, z portami Bałtyku i Morza Północnego i Bliskim Wschodem.

Poza tym Gdynia i Gdańsk mają bezpośrednie połączenia z wieloma portami świata, jeśli wymienię Daleki Wschód, Afrykę Południową itd.

— Dużą wagę przywiązuję — kontynuuje Pan Minister — do rozbudowy naszej żeglugi morskiej.

Jest to dla nas ważne z dwóch względów: 1) dlatego, że handel idzie za banderą, a 2) że wożąc pod własną banderą oszczędzamy dewizy, które dzisiaj w 88 proc. musimy odprowadzać z tytułu opłat frachtowych dla obcych armatorów.

— W okresie tegorocznych „Dni“ manifestujecie panowie — mówi Pan Minister — i na rzecz polskich spraw surowcowych. Wierzę mi, że ja, jako minister przemysłu i handlu, jestem nie tylko ministrem morskim. Obchodzi mnie żywo również i bezpośredni nasz dostęp do surowców.

W akcji Ligi Morskiej i Kolonialnej widzę ponadto dwa cenne momenty. Pierwszy — to dążenie dotarcia do bezpośrednich źródeł surowcowych, a drugi — to ekspansja handlu i przedsiębiorczości polskiej na tereny zaoceaniczne. Nie potrzebuję dodawać, że oceniam to wysoce i zachęcam do dalszej pracy w tym kierunku.

Prace państwowe i wysiłki rządowe zawsze będą skuteczniejsze, jeśli odpowiedzialni kierownicy naszego życia publicznego wiedzą, że stoi za nimi zwarta opinia narodu.

Muszę stwierdzić, że akcja Ligi Morskiej i Kolonialnej tak na odcinku spraw morskich, jak i surowcowych jest już dzisiaj rozumiana i doceniana przez ogół społeczeństwa.

Obóz Zjednoczenia Narodowego wypowiedział się za włączeniem zagadnień surowcowo-kolonialnych do programu działań państwowych.

Warunki demograficzne naszego kraju nakazują rozbudowę polskiego gospodarstwa narodowego w kierunku uprzemysłowienia kraju. A do tego niezbędne nam są tanie, bezpośrednio otrzymywane, surowce.

Przy sposobności pragnę podkreślić, że powołanie do życia w drugiej połowie zeszłego roku Biura Surowcowego przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu jest niewątpliwie znacznym krokiem naprzód w dziedzinie otrzymywania surowców bezpośrednio.

Departament Handlowy Ministerstwa bada i opracowuje w dziedzinie interesujących Ligę zagadnień takie problemy, jak: przedsiębiorczości handlowej i przemysłowo-handlowej na terenach kolonialnych.

— Kończąc — oświadcza Pan Minister — muszę podkreślić, że zagadnieniami surowcowymi żywo interesował się już dawniej i interesuje się stale minister spraw zagranicznych pułkownik Józef Beck, którego wystąpienia na forum międzynarodowych wyjednały dla naszych potrzeb surowcowych i emigracyjnych duże zrozumienie.

Bałtyckie problemy Polski

Dawno minęły czasy, kiedy znaczenie problemów morskich dla całości życia państwowego wymagało komentarzy i udowodnień. Dzisiaj są to sprawy uznane i doceniane. Niemniej ostatni rok przyniósł i tutaj pewne szczególnie charakterystyczne materiały ilustracyjne.

W wyniku przemian terytorialnych i politycznych wojny światowej, po roku 1918 zostały w Europie 4 państwa nieposiadające własnego dostępu do morza. Były to: Austria, Czechosłowacja, Węgry i Szwajcaria. Dzisiaj dwa z tych państw już nie istnieją. Jedno — Węgry — rozszerzyło nawet nieco swe granice, jednak nie bez pewnego uzależnienia od sąsiada.

Na tego rodzaju bieg wypadków niewątpliwie działały również i inne przyczyny, nie tylko brak granic morskich. Niemniej przykład powyższy może ze szczególną plastycznością ilustrować, czym jest w dzisiejszych warunkach dostęp do morza, jako podstawowy czynnik, jeśli nie warunek, istotnej niezależności państw.

Polska jest państwem o stosunkowo szczupłym dostępie do morza. Wynika to już z najbardziej ogólnych liczb i zestawień. Każdy km naszej granicy morskiej obsługuje prawie 2.800 km kw. powierzchni i około 250.000 mieszkańców. Jest to stosunek wyjątkowo niekorzystny, jakiego nie posiada żadne z morskich państw Europy. Stosunek ten pogorszyłby się jeszcze więcej niż dwukrotnie, gdybyśmy uwzględnili, iż z ogólnej liczby 140 km naszej granicy morskiej, tylko 66 km może być istotnie użyteczne gospodarczo. Pewną poprawkę na korzyść wprowadza tutaj istnienie — jako polskiego portu — Wolnego Miasta Gdańska. Niemniej jednak intensywność pracy naszego wybrzeża — i to zarówno gdyńskiego jak gdańskiego — jest zupełnie wyjątkowa.

Wniosek stąd płynie jasny. Polska w stosunku do swych potrzeb morskich musi mieć program nie tylko utrzymania, lecz systematycznego rozwoju zakresu swych możliwości, praw i urządzeń. Odnosi się to do wszystkich dziedzin naszych zainteresowań bałtyckich.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Na czoło aktualnych zainteresowań bałtyckich Polski wysuwa się dziś sprawa Gdańska. Powody tego wysunięcia leżą nie tyle w samym Wolnym Mieście, ile w układzie stosunków międzynarodowych, w szczególności w zasadniczym nie tylko dla Polski, lecz dla całej Europy dążeniu Niemiec do uzyskania faktycznej hegemonii w Europie i uzależnienia od siebie sąsiadów.

Droga do uzależnienia Polski prowadzi przez jej odsunięcie od Bałtyku. Można to osiągnąć pewnymi etapami, z których pierwszy, w dużej mierze decydujący o następnych, to wygranie niemieckiego charakteru przeważającej części ludności Wolnego Miasta dla opanowania ujścia Wisły. Oczywiście, wygrywanie tego rodzaju atutów może być połączone z pewnymi pozornymi koncesjami, rozłożone na raty, ubrane w szatę frazesów o chęci pokojowego załatwienia sprawy i poszanowania żywotnych interesów Polski.

Zaciemnienie istotnego znaczenia tej sprawy może leżeć w interesie naszego niemieckiego przeciwnika, na pewno nie leży w naszym interesie. My nie mamy powodu do uprawiania strusiej polityki zamykania oczu na rzeczywistość i przyjmowania pozorów za prawdę. Zgodnie z entuzjastycznie przyjętym przez całe społeczeństwo przemówieniem min. Becka, wolimy jasne postawienie sprawy. W prowadzonej obecnie przez Rzeszę Niemiecką grze nie chodzi ani o interesy ludności nie-

mieckiej w Gdańsku, ani o interesy Gdańska, ani nawet o jakiegokolwiek istotnie uzasadnione interesy Niemiec, chodzi jedynie i wyłącznie o uzależnienie faktycznej Polski przez dokonane stopniowo odepchnięcie jej od Bałtyku. Lecz jeśli jasny dla nas jest cel polityki niemieckiej, to niemniej jasna jest i nasza na tego rodzaju zakusy odpowiedź: „Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da!” Odpowiedź ta jest tak jasna, tak kategoryczna i tak powszechna, że nie wymaga komentarzy i dopełnień. Nic, co może służyć sprawie odepchnięcia Polski od Bałtyku, nie będzie przedmiotem paktu, może być tylko przedmiotem próby sił, która w konsekwencji powinna dać nam zupełnie inne uregulowanie spraw bałtyckich, niżeli to, które dał nam traktat wersalski.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kancelarz Hitler w odniesieniu do programu politycznego Trzeciej Rzeszy systematycznie wysuwa tezę, że traktat wersalski wyzyskał powojenne osłabienie Niemiec dla narzucenia im szeregu warunków i postanowień, które wynikały niejako z faktu tego przejściowego i nienaturalnego osłabienia.

Nie będziemy podejmowali tutaj polemiki z całością tej tezy. Nam wystarcza stwierdzenie, iż w odniesieniu do stosunków polsko-niemieckich teza ta jest absolutnie niesłuszna i nieprawdziwa. Traktat wersalski nie był uprzywilejowaniem Polski w żadnym punkcie naszego zachodniego pogranicza. Przeciwnie, we wszystkich punktach przyjmował, jako punkt wyjścia, akceptację wysoce nienaturalnego i nieodpowiadającego rzeczywistości pozornego osłabienia naszych sił narodowych, będącego wynikiem nie jednej przegranej wojny, lecz

stu kilkudziesięciu lat stosowania systemu wynaradawiającej przemocy. I stąd w odniesieniu do Polski traktat wersalski istotnie może budzić zastrzeżenia, lecz zupełnie odmienne, niżeli te, które wysuwa strona niemiecka. Wbrew poczuciu słuszności i wbrew naturalnemu układowi stosunków europejskich, traktat ten w szeregu punktów przyjął za podstawę tezę o trwałości wynikającego z niewoli osłabienia sił polskich na zachodzie i na północy. Stąd w rezultacie w wielu wypadkach zostały przyjęte postanowienia sprzeczne z naszymi prawami, naszą siłą i zdrowym układem stosunków w tej części Europy. W szeregu tego rodzaju załatwień sprawa Gdańska jest bodajże najbardziej klasycznym przykładem.

Ze strony propagandy niemieckiej systematycznie uprawiany jest w sprawie Gdańska pewien chwyt polemiczny, zarówno nieprzyzwoity w założeniu, jak kłamliwy w przeprowadzeniu. Chwytem tym jest próba wygrania autorytetu imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego, przez powoływanie się na pakt z roku 1934, jako wyraz tendencji ułożenia stosunków polsko-niemieckich.

Z tego rodzaju głosami polemizować nie będziemy. Jednakże jeśli chodzi o sprawę Gdańska, to testament Józefa Piłsudskiego w tej sprawie jest zupełnie wyraźny.

W dniu 19 lutego roku 1919 w rozmowie z cudzoziemskim dziennikarzem Józef Piłsudski przestrzegał koalicję przed skutkami decyzji, które by mogły prowadzić do tego, by w stosunku do istotnych „władców Wisły” były użyte słowa: „Wisła nie będzie do was należała w całości; wasi wrogowie zachowają na zawsze jej ujście i będziecie po



Wysoka Brama w Gdańsku

wieczne czasy ujarzmieni i otoczeni wrogami". A równocześnie w roku 1933, odpowiadając na próbę prowokacji wprowadzeniem dodatkowego wojska polskiego na Westerplatte, Józef Piłsudski nie w słowach, lecz w czynie zostawił testament właściwej metody działania w sprawach gdańskich, w myśl jasnego założenia, że próba naruszenia i pogwałcenia przyznanych Polsce w Gdańsku praw — to wojna.

Testament ten jest więc zupełnie wyraźny i wypełniony będzie przez Polskę bez wahań i kompromisów. Sąsiedzi nasi dobrze uczynią, jeżeli z faktem tym liczyć się będą jako z rzeczywistością realną ponad wszelką wątpliwość.

Stan sprawy gdańskiej dzisiaj istotnie domaga się nowym form i nowych ustaleń. Jednakże wszelkie zmiany w tej sprawie są uzasadnione i możliwe tylko w jednym kierunku: uczynienia z Gdańska zdrowego organizmu, którego ludność korzystałaby z istotnej swobody, port zaś służył Polsce bez wstrząsów, bez niepokojów i bez prób czynienia z niego punktu wypadowego dla polityki niemieckiej, mającej na celu utrzymywanie stanu fermentów, wrzenia i niepokojów europejskiego.

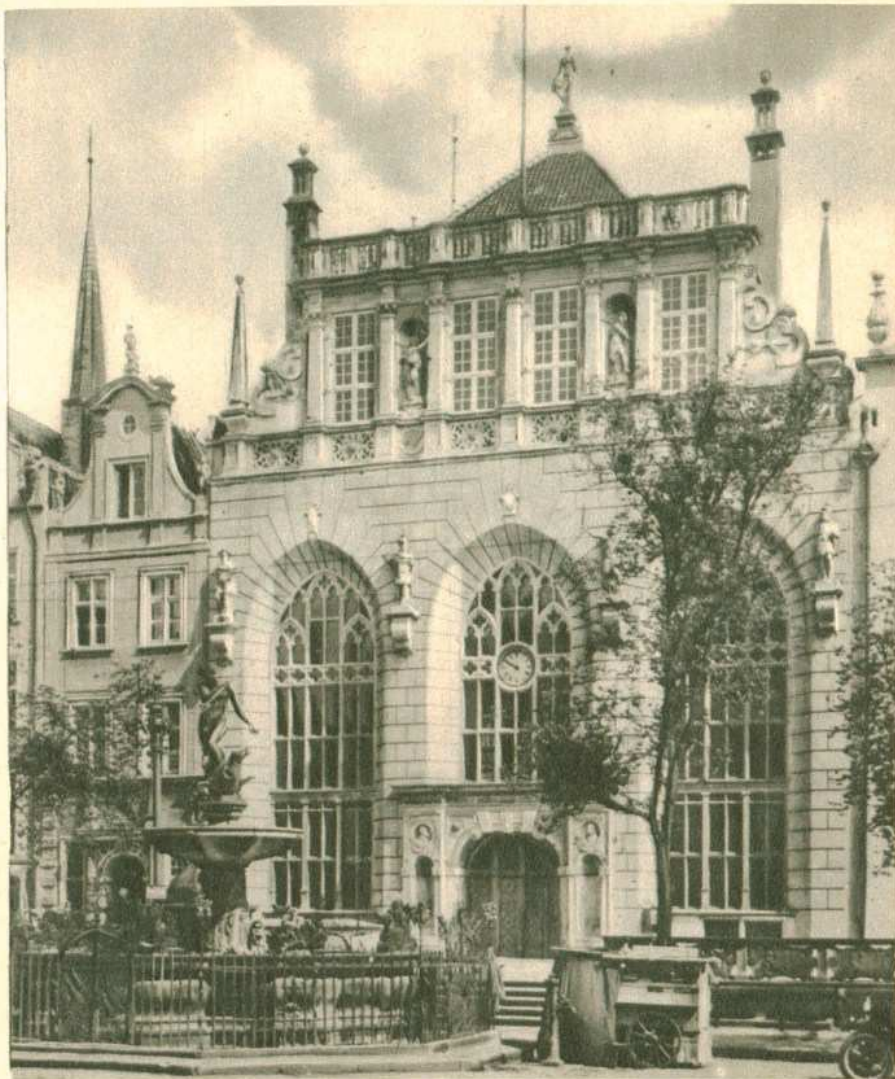
Rozwiązanie przyjąć musi, jednakże może przyjąć tylko po tej linii. „Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da!“ Jeśli kto pod tym względem skłonny jest żywić złudzenia, cenę tych złudzeń będzie musiał opłacić w sumie bardzo wysokiej.

Sprawa gdańska nie wyczerpuje dziś bałtyckich zainteresowań Polski. W numerze poprzednim pisaliśmy o zasadniczych liniach politycznych, które łączą we współdziałaniu wszystkie państwa, mające na celu obronę istotnej niezależności Bałtyku, niedopuszczenie do wytworzenia się stanu faktycznej hegemonii jednego państwa na Bałtyku, czy nad Bałtykiem.

Założenia naszej polityki w tym kierunku są jasne, podobnie jak jasne są założenia Litwy, Łotwy, Estonii, Finlandii, czy Szwecji. Nic więc dziwnego, że wszystkie te państwa przejawiają żywą aktywność współdziałania w kierunku realizacji tego nadrzędnego celu ich polityki bałtyckiej. Miesiąc ostatni przyniósł tu szereg wartościowych przejawów jednolitości założeń i dążeń. Jednolitość ta będzie zapewne rozwijać się w dalszym ciągu, dając w konsekwencji zwiększenie elementów siły, służącej sprawie bezpieczeństwa, porządku i istotnej niezależności wód i wybrzeży bałtyckich.

★

Reasumując, można podkreślić następujące bezsporne dla każdego, kto w Polsce myśli o sprawach bałtyckich, tezy:



Dwór Artusa ze studnią Neptuna

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



1) W stosunku do swych potrzeb morskich Polska musi mieć program nie tylko utrzymania, lecz systematycznego rozwoju dotychczasowych praw, urządzeń i stanu posiadania.

2) W ogólnym układzie stosunków międzypaństwowych nad Bałtykiem Polska musi być ośrodkiem dążeń do zachowania istotnej wolności i niezależności zarówno wód, jak też i wybrzeży Bałtyku.

3) W zakresie sprawy gdańskiej ewolucja tej sprawy w kierunku wyjścia ze stanu dzisiejszego jest nie tylko możliwa, lecz i konieczna. Ewolucja ta musi mieć na celu wzmocnienie istotnego zabezpieczenia interesów polskich zarówno w porcie, jak też i na terytorium Wolnego Miasta.

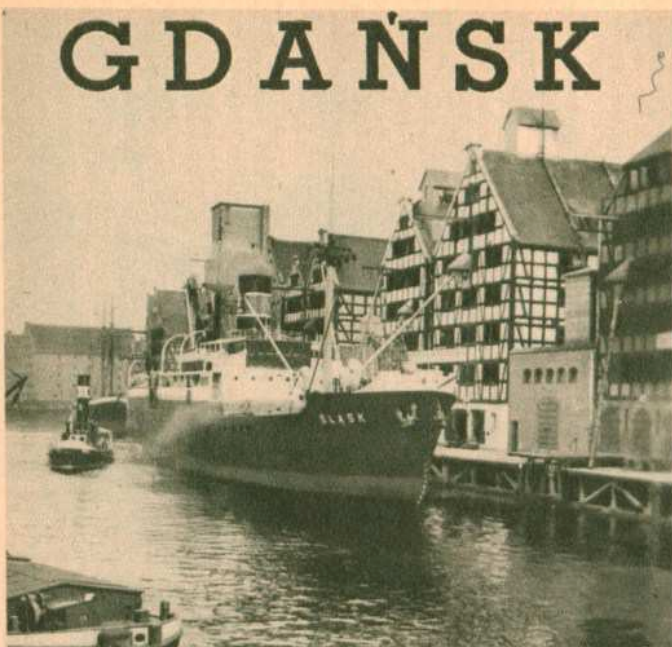
4) Wszelkie próby pomniejszenia praw polskich w Gdańsku, podobnie jak wszelkie próby przeciwdziałania naturalnemu rozwojowi polskich praw i zainteresowań morskich, muszą być traktowane jako zamach, mający na celu uzależnienie faktyczne Polski i muszą być odparte przy użyciu całej siły państwa.

5) Hasłem społeczeństwa polskiego jest i zawsze będzie: „Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da!“ Każda w tym kierunku idąca próba — to wojna, wojna nie o obronę dzisiejszego stanu posiadania, lecz o pełnię naszych praw i potrzeb państwowych i narodowych.

B. S.

GDAŃSK A POLSKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



S/s „Śląsk” na tle szachownicy starych śpichlerzy gdańskich

Rozkwit gospodarczy Gdańska, jako portu morskiego i miasta handlowego, w okresie od połowy XV do końca XVIII wieku jest faktem historycznym nie podlegającym żadnej dyskusji. Wiadome jest również powszechnie, że wiek XIX i poprzedzający wybuch wielkiej wojny początek wieku XX-go wykazują cofanie się gospodarczego znaczenia portu gdańskiego, jako ośrodka handlu morskiego na Bałtyku, na rzecz uprzywilejowanych przez politykę państwową Prus — jego konkurentów, a mianowicie Szczecina i Królewca. Dostępne z tego okresu materiały i opracowania nie wskazują także bynajmniej, aby ten stan rzeczy miał ulec zmianie w ramach programu gospodarczego i politycznego cesarstwa niemieckiego. Przeciwnie, rola Gdańska miała być ograniczona do funkcji portu wojennego i portu handlowego o znaczeniu ściśle lokalnym i charakterze pomocniczym w stosunku do wielkich portów niemieckich na Morzu Północnym.

Tych kilka dat i odpowiadające im fazy historii życia ekonomicznego Gdańska wskazują, że rozwój jego aktywności gospodarczej, jak i maksimum dobrobytu jego mieszkańców przypada na okres ścisłego związania portu gdańskiego z organizmem gospodarczym Państwa Polskiego, stanowiącym naturalne zaplecze tego portu. Z drugiej strony stwierdzamy, iż utrata własnej państwowości przez naród polski i spowodowane tym odcięcie portu gdańskiego od znacznej części jego zaplecza, wreszcie zaś podporządkowanie interesów Gdańska wymogom całokształtu polityki Rzeszy Niemieckiej — wpływały hamująco na możliwości rozwojowe tego miasta, jako portu morskiego.

Jak wiadomo, przy zawieraniu traktatu wersalskiego Polska wysunęła wobec państw sprzymierzonych postulat odzyskania nieskrępowanego dostępu do morza wraz z włączeniem do granic Państwa Polskiego portu gdańskiego. Argumenty przemawiające za słusnością tezy polskiej były niewątpliwe. Jasne bowiem było, że terytorium Państwa Polskiego i jego możliwości gospodarcze stwa-

rzają dostateczne warunki dla powstania wielkiego obrotu zamorskiego i że obrót ten dla swego powstania i rozwoju wymaga własnych bezpośrednich dróg wymiany i transportu. Słuszne było też, aby port, który w historii życia gospodarczego Polski spełniał pierwszorzędą rolę, zawdzięczając również tej współpracy z Polską swój rozwój i dobrobyt, został organicznie związany z restytuowanym Państwem Polskim, wchodząc w jego granice polityczne i gospodarcze. Postulat ten był tym oczywistszy, że Gdańsk leży przecież u ujścia największej polskiej rzeki, której systemat wodny zapewnia dogodne warunki dla stworzenia odpowiedniej sieci komunikacyjnej, obejmującej swym zasięgiem prawie całe zaplecze polskie.

Uzasadnione postulaty polskie nie znalazły jednak pełnego uwzględnienia. Pod wpływem szeroko prowadzonej propagandy niemieckiej i pod naciskiem niektórych polityków europejskich, ulegających tej propagandzie, przyjęte zostało ostatecznie rozwiązanie kompromisowe, które, przyznając Polsce tylko pewne uprawnienia gospodarcze i polityczne w Gdańsku, dążyło równocześnie do zapewnienia ludności tego miasta szerokiej autonomii politycznej. Rozwiązanie to opierało się na założeniu, że ludność W. M. Gdańska, mając zapewnioną pełną swobodę kulturalno - narodową, dążyć będzie do zdobycia dla siebie możliwie szerokich korzyści gospodarczych, jakie wypływać dla niej mogły ze ścisłego i zgodnego współdziałania i współpracy z życiem odzyskanego zaplecza. Autorzy tej koncepcji nie liczyli się jednak dostatecznie realnie z szybką odbudową dawnej potęgi militarnej Niemiec, jak i nie brali pod uwagę wielowiekowych doświadczeń historycznych, wskazujących na stałe parcie Niemiec ku wschodowi, w celu uzyskania tam nowych terenów dla swojej ekspansji. A przecież nie można było zapominać, iż W. M. Gdańsk, w wypadku opanowania jego administracji przez wpływy niemieckie, ulegając przewadze psychicznej silnej Rzeszy Niemieckiej, mogło stać się w jej ręku narzędziem walki politycznej i, jak to podkreślała się niejednokrotnie obecnie w Rzeszy i pewnych kołach ludności Gdańska, „awangardą niemieckości” na wschodzie.

Państwo Polskie, aczkolwiek zdawało sobie sprawę z trudności, na jakie mogło napotykać praktyczne wykonanie przyznanych mu w Gdańsku uprawnień, ustosunkowało się jednak jak najbardziej lojalnie do ustalonego stanu rzeczy, zawierając z W. M. Gdańskiem szereg gospodarczych umów i przystępując do niezbędnej rozbudowy portu gdańskiego i przystosowania go do potrzeb nowego obrotu towarowego.

Nie potrzeba przypominać, że powstała po wojnie sytuacja otwierała przed Gdańskiem nowe zupełnie i niezmiennie szerokie perspektywy rozwojowe. Polska wstępowała bowiem na wybrzeże i stawała przed koniecznością zorganizowania swej wymiany zamorskiej, nie będąc do tego należycie

przygotowana. Wypełnienie istniejącej w tym względzie luki oraz wykazanie potrzebnej aktywności, opartej na tradycji i doświadczeniu było też pierwszym zadaniem, jakie Gdańsk miał do spełnienia po włączeniu do polskiego obszaru celnego. Chodziło tu przy tym nie tylko o usługi transportowe, lecz również i przede wszystkim o dążenie do związania życia gospodarczego Polski i Gdańska bezpośrednimi stosunkami handlowymi z krajami produkcji i konsumpcji i eliminowania w ten sposób pośrednictwa, jakie w okresie przedwojennym spełniały w obsłudze zaplecza polskiego inne porty niemieckie.

Położenie geograficzne Gdańska na Bałtyku, jak i w stosunku do państw Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej, przy równoczesnym oparciu działalności portu gdańskiego o teren Rzeczypospolitej, stwarzało niezmiernie dogodne warunki zarówno dla akwizycji ładunków tranzytowych, jak i powstania handlu tranzytowego w ścisłym tego słowa znaczeniu.

Funkcje pomocnicze, związane z handlem morskim, nie ograniczały się zresztą tylko do aparatu pracującego w porcie i mieście portowym. Otworem stała również i dziedzina transportu morskiego, a więc możliwości stworzenia niezbędnej dla obsługi obrotu towarowego — floty handlowej.

Czy Gdańsk stanął na wysokości zadań, jakie postawił przed nim bieg historii? Sądzymy, iż bez obawy zarzutu co do braku obiektywizmu — musimy stwierdzić, iż możliwości rozszerzenia dotychczasowego zakresu pracy i wpływów nie zostały

przez życie gospodarcze Gdańska należycie wykorzystane. Pozostało ono bierne i nie wykazało potrzebnej inicjatywy i przedsiębiorczości. Ponadto w stosunku do zaplecza polskiego popełniono ten zasadniczy błąd, iż, wbrew istotnym własnym interesom, nie dążono do zidentyfikowania możliwie najbardziej wspólnych interesów i wzbudzenia wzajemnego zaufania, lecz przeciwnie zmierzano do stałego pogłębienia odrębności i obcości, podkreślając przy każdej okazji możliwe do skonstatowania sprzeczności interesów oraz niezadowolenie z istniejącego stanu rzeczy i konieczność jego zmiany.

Pierwszym błędem w tym zakresie, posiadającym wagę szkodliwego precedensu, był fakt sabotażu ze strony skomunizowanych robotników przy wyładunku w porcie gdańskim w roku 1920 amunicji dla walczącej z bolszewikami armii polskiej. Ten brak dbałości o interes polski i niedostateczne poczucie odpowiedzialności za należyłą obsługę zaplecza przewija się — może w sposób mniej jaskrawy, tym niemniej jednak dostatecznie wyraźny, przez okres całego naszego dotychczasowego współżycia z portem gdańskim. Gdańsk, włączony w obszar celny i gospodarczy Państwa Polskiego, nie dążył bynajmniej do odegrania możliwie samodzielnej roli w obsłudze naszego handlu, co mógł osiągnąć przez wyodrębnienie się z dotychczasowej zależności od usług niemieckich portów na Morzu Północnym. Przeciwnie, rolę swoją ograniczał on do funkcji portu dowozowego, współpracującego ściśle z Hamburgiem i Bremą, jako portami zasadniczymi, dbając równocześnie pilnie o nienaruszanie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ruch statków na Motławie



Wolna strefa i basen Westerplatte

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



pozycji i interesów tych portów w polskim zapleczu. Życie gospodarcze Gdańska, bałamucone głoszoną od kilku lat tezą propagandową „Zurück zum Reich“, nie dążyło też w należyty sposób do rozszerzenia swoich funkcji i zadań, traktując niejednokrotnie obecny stan rzeczy jako stadium przejściowe. Nic też dziwnego, że przy takim nastawieniu stare hanzeatyckie miasto handlowe Gdańsk łatwo mogło zostać wyprzedzone przez młody narodowy port polski — Gdynię. Szybko rozwijające się życie gospodarcze tego miasta wykazało bowiem potrzebną prężność i inicjatywę, a przede wszystkim zrozumienie swych wielkich zadań. W Gdyni powstała też od razu potrzebna dla normalnej pracy atmosfera spokoju oraz poczucie organicznej łączności i jedności z całością obszaru Rzeczypospolitej. Gdyni nic nie dzieliło, a przeciwnie wszystko łączyło z jej zapleczem gospodarczym. Momenty te chociaż zupełnie oczywiste i naturalne — stanowiły tym większą wartość i atrakcję, że przecież w sąsiednim Gdańsku polski klient i obywatel miał szereg trudności, wynikających z istnienia tam odrębnej waluty, różnego ustawodawstwa gospodarczego i socjalnego, odmiennych stosunków politycznych oraz niechętnego nastawienia do elementu polskiego. Uczucie rozgoryczenia, niepewności i zawodu musiało wzrastać, zwłaszcza w ostatnich latach, kiedy na terenie Gdańska wprowadzać poczęto z całą bezwzględnością obce duchowi polskiemu zasady narodowego socjalizmu,

a zarazem kiedy element polski począł napotykać na wypadki coraz częstszego nieliczenia się z jego interesami i potrzebami.

Na szkodliwe skutki powyższego stanu rzeczy dla interesów portu gdańskiego i współpracy polsko-gdańskiej zwracano niejednokrotnie uwagę, zarówno ze strony polskich czynników oficjalnych, jak i zainteresowanych sfer gospodarczych. Interwencje te jednak nie wpłynęły zasadniczo na zmianę taktyki władz gdańskich i na wstrzymanie procesu „gleichszaltowania“ się Gdańska oraz lekceważenia polskich interesów i żądań.

Regułą postępowania ze strony Gdańska było przy tym zgłaszanie ciągłych skarg i żądań w stosunku do Polski oraz dążenie do obrony swoich monopolowych przywilejów, wzgl. uzyskania pewnych usztywnionych uprawnień, bez równoczesnego jednak podejmowania akcji w kierunku usuwania istniejących pomiędzy obu organizmami różnic ustrojowych i przyczyn, będących powodem wzajemnej nieufności i niechęci.

Przedmiotem ciągłych narzekań i utyskiwań Gdańska jest np. rzekomo niedostateczne wykorzystanie przez Polskę portu gdańskiego. Jak wiadomo, przeładunek portu gdańskiego w ostatnich latach przekracza cyfrę 7 milionów ton. Jest on więc przeszło trzykrotnie większy w porównaniu z przeciętną obrotów rocznych w okresie trzech przedwojennych lat, która wynosiła tylko 2.269.603 tony. Ten zdawałoby się wysoce korzystny stan rzeczy

jest jednak poddawany krytyce ze strony oficjalnych czynników gdańskich, które podnoszą, że sytuacja przedwojenna była dla portu korzystniejsza, ze względu na ówczesną strukturę obrotów. Nie potwierdzają tego jednak urzędowe statystyki, które — o ile nawet nie wykazują, że ilościowy wzrost przeładunku następował równomiernie we wszystkich pozycjach obrotu przedwojennego Gdańska, to jednak świadczą dostatecznie jasno, że port ten — niezależnie od ilości towarów, która jakością odpowiadałaby obrotom z okresu przedwojennego — zdobył w czasach powojennych wielkie liczby innych jeszcze towarów, których obrót posiada naturalnie swoje znaczenie dla samego portu, jak i pośrednio dla życia gospodarczego Wolnego Miasta.

Przytoczone powyżej cyfry przeładunku w porcie gdańskim w latach ostatnich, wynoszące, jak stwierdzono wyżej, ponad 7 milionów ton, zestawione zwłaszcza z ogólną sytuacją i warunkami pracy w porcie gdańskim, są najlepszym dowodem, w jakim stopniu port ten jest niezbędny dla życia gospodarczego Polski, której handel morski, pomimo napotykaných trudności, w wielkiej swej części kierowany być musi przez ten port. Nic też dziwnego, że w tym stanie rzeczy nasuwa się pytanie, jak mógłby wyglądać obrót towarowy portu i rozwój życia gospodarczego Gdańska, gdyby zasadniczy stosunek do Polski i polskich interesów był tam inaczej ukształtowany.

Ostatnie wydarzenia i oświadczenia miarodajnych czynników polskich stwierdzają w sposób niebudzący jakiegokolwiek wątpliwości, iż Polska nie może i nie zgodzi się na uszczuplenie jej zasadniczych praw w Gdańsku. Jasne jest również, iż, dążąc do utrzymania obecnego politycznego stanu prawnego Gdańska i wynikających stąd swoich praw, Państwo Polskie nie może tolerować, aby prawa te traciły swoją istotną wartość przez jednostronne zarządzenia władz gdańskich. Współpracę naszą z Gdańskiem układać musimy pod kątem potrzeb długich stuleci. Z tego też względu celowe być może zastosowanie nawet bardziej stanowczych metod, które, przynosząc chwilowe trudności i szkody dla tych czy innych interesów, w konsekwencji zapewnią unormowanie stosunków i współpracy oraz usuną wszystkie elementy szkodliwe dla wzajemnej przyjaźni i życzliwości. Trzeba bowiem pamiętać, że w stosunku do najbliższych nawet metoda łagodności nie zawsze przynosi pożądane rezultaty. Przeciwnie, w wielu wypadkach stanowcza postawa i surowa, a jednak sprawiedliwa, ocena cudzego postępowania i wyciągnięcie z tego — w imię wspólnego dobra — praktycznych wniosków — jest najlepszą drogą do wzajemnego szacunku i poprawnych dalszych stosunków. Sądzymy też, że chwila dzisiejsza, kiedy linie postępowania zostały wyraźnie wykreślone i kiedy nie może być złudzeń co do rozwoju wypadków w przyszłości, zmusza — ze względu na swoją powagę — do spokojnego i głębokiego zastanowienia się i szukania odpowiedzi na pytanie, jakie istnieją praktyczne sposoby usunięcia tych wszystkich powodów, które utrudniają Gdańskowi

spełnienie zadań postawionych przed nim, jako przed jednym z portów p.o.c.. Polska, pomimo licznych rozczarowań, wykazuje duży spokój i oparcie, ustosunkowując się stale pozytywnie do wytworzenia form życzliwej współpracy pomiędzy obu portami polskiego obszaru celnego. Dowodem tego są wysuwane już od szeregu lat konkretne próby stworzenia z obu naszych portów swego rodzaju dwójportu, złączonego wspólnymi zadaniami i celami oraz wzajemnym współdziałaniem, zupełnie możliwym przy racjonalnie przeprowadzonej specjalizacji zadań i podziale zakresu pracy każdego z tych portów.

Sądzymy, iż cel ten nie byłby też trudny do osiągnięcia. Niezbędnym jednak warunkiem do jego przeprowadzenia jest przyjęcie paru podstawowych założeń. Przede wszystkim konieczne jest zrozumienie przez wszystkich, iż Państwo Polskie jest oparte na trwałych podstawach rzeczowych, silnym poczuciu narodowym oraz świadomości swych dziejowych zadań i stanowi szczególnie ważny czynnik równowagi w Europie Środkowej. Nie mniejsze znaczenie w tym względzie posiada również tak dobitnie i autorytatywnie sformułowane ostatnio stwierdzenie, znane dziś prasie i światłej opinii całego świata, iż Polska nie da się odepchnąć od Bałtyku i że potrafi bronić tam skutecznie zarówno swych praw politycznych, jak i gospodarczych.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



K. I.



Fragment targu rybnego w Gdańsku

SYTUACJA NA MORZACH ŚWIATA



Angielskie okręty wojenne „Rodney” i „Nelson”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dotychczasowy rozwój wydarzeń na terenie europejskim nie wyklucza możliwości wybuchu w każdej chwili nowej wojny światowej, w której bardzo dużą, jeżeli nie decydującą rolę, odegra marynarka wojenna. Nie ulega bowiem wątpliwości, że ta strona, która potrafi zapewnić sobie panowanie na morzu, posiadać będzie znaczną przewagę nad przeciwnikiem, nawet w razie jego początkowych sukcesów na terenie lądowym.

Przewaga liczebna nie jest jedynym czynnikiem, decydującym o zwycięstwie. W niemniejszej mierze zależy ono od środków technicznych, wyszkolenia żołnierzy, zdolności dowódców, a zwłaszcza od ducha walczących armii. Gdy jednak pod tymi względami poziom obu stron jest mniej więcej jednakowy, stosunek ich ilościowy nabiera pierwszorzędного znaczenia i może decydować o wyniku wojny.

W ewentualnej nowej wojnie światowej stosunek sił morskich państw-przeciwników przedstawia się wyraźnie na niekorzyść osi Berlin — Rzym. Połączone floty W. Brytanii, Francji, USA i ZSRR posiadają około 3.500.000 ton, podczas gdy Włochy i Niemcy — tylko niespełna 600.000. Prawdopodobnie bezpośredni udział w wojnie brać będą z jednej strony tylko floty W. Brytanii i Francji, a z drugiej — Włoch i Niemiec. Natomiast floty sowiecka i amerykańska, jako bardzo odległe od terenów głównej akcji, będą miały zasięg działa-

nia bardzo ograniczony i większego wpływu na przebieg walk nie wywra.

Flota brytyjska może obecnie nie tylko zapewnić sobie trzykrotną przewagę na Morzu Północnym, ale równocześnie wysłać na Morze Śródziemne takie siły, które w połączeniu z flotą francuską dwukrotnie przewyższą flotę włoską. Co prawda, pancerniki angielskie typu „Queen Elisabeth” i „Royal Sovereign” mają już przeszło po dwadzieścia lat, ale ostatnio zostały gruntownie zmodernizowane i przedstawiają znacznie większą wartość od zmodernizowanych włoskich „Cesare”, a nawet niemieckich „Gneisenau”, nie mówiąc już o „Deutschlandach”.

Ten niekorzystny dla Niemiec i Włoch stosunek sił morskich ulegnie w najbliższej przyszłości dalszemu pogorszeniu. Do 1942 bowiem roku, floty państw demokratycznych powiększą się o nowe, obecnie budujące się okręty, wyporności przeszło 1.400.000 ton, podczas gdy w tymże okresie floty państw totalnych wzrosną tylko o 400.000 ton. To znaczy, że w roku 1942 państwa demokratyczne posiadać będą 5.000.000 ton, państwa zaś totalne — tylko 1.000.000 ton. Wypowiedzenie przez Rzeszę umowy morskiej z roku 1935 niewiele jej pomoże, gdyż mając obecnie tonaż okrętów wojennych wynoszący zaledwie 15 proc. floty brytyjskiej, daleka jest nawet od osiągnięcia przewidzianych w umowie 35 proc.

Taka przewaga pozwoli W. Brytanii na energiczną akcję przeciwko wybrzeżom Niemiec nie tylko na Morzu Północnym, ale może nawet i na Bałtyku, co w znacznej części przyczyniłoby się do skuteczności blokady Rzeszy. Marsz jednak floty angielskiej na Bałtyk byłby utrudniony przez to, że dla większych okrętów jedyną możliwą drogą stanowi Wielki Bełt, gdyż Sund, posiadający najmniejszą głębokość około 7 metrów, nie jest dostępny dla angielskich okrętów liniowych. Droga zaś przez Bełt przechodzi bardzo blisko od głównej bazy floty niemieckiej — Kilonii, skąd Niemcy mogą stawiać forsującą przejście flocie brytyjskiej zacięty opór przy pomocy swych sił morskich i lotniczych. W tych warunkach przedarcie się floty angielskiej na Bałtyk będzie zadaniem trudnym i może zająć sporo czasu.

Siły morskie Włoch i ew. Niemiec na Morzu Śródziemnym prawdopodobnie dążyć będą przede wszystkim do opanowania Gibraltaru.

Już obecnie angielskie koła morskie są zdania, że Gibraltaru nie da się wykorzystać, jako bazy floty brytyjskiej. Wiadome jest, że zostały ustawione działa ciężkich kalibrów w pobliżu Algecirasu, La Linea i Ceuty, a koło Algecirasu jest ponadto wielkie lotnisko wojskowe. W wypadku więc wojny, Gibraltaru będzie bombardowany od razu z trzech stron i w dodatku z powietrza. W takich warunkach postój floty angielskiej w porcie Gibraltaru będzie niemożliwy i prawdopodobnie baza floty zostanie

przeniesiona do Tangeru. Sam zaś Gibraltar może się jeszcze długo trzymać, chociażby dlatego, by jego port nie został wykorzystany przez floty włosko-niemieckie. Położenie Gibraltaru znacznie się poprawi, gdy Anglikom i Francuzom uda się zdobyć Ceutę, Algeciras i La Linea, co leży całkowicie w ich możliwościach. Wtedy Cieśnina Gibraltarska okaże się znów mocno utwierdzona w rękach Anglików.

Opanowanie Morza Śródziemnego przez połączone floty Anglii i Francji może się stać dla Włoch prawdziwą katastrofą wojskową: odosobnione armie włoskie w Hiszpanii, Libii, Albanii i Abisynii zostaną odcięte od metropolii i wcześniej czy później będą musiały ulec przewadze nieprzyjaciela. Sardynia i Sycylia mogą być utracone, a całe długie wybrzeże Włoch zagrożone. Angielsko-francuska przewaga na Morzu Śródziemnym grozi więc całkowitym pogromem Włoch.

Położenie floty angielskiej na M. Śródziemnym jest obecnie o wiele lepsze niż to było w r. 1935 w czasie zatargu angielsko - włoskiego o Abisynię. Uważano wówczas, że główna baza angielska na M. Śródziemnym — Malta jest nie do utrzymania wobec lotniczej przewagi Włoch. Teraz jest inaczej. Fortyfikacje Malty zostały rozbudowane i zmodernizowane; zwłaszcza wzmocniona została obrona przeciwlotnicza. Garnizon Malty został podwójony i składa się z wyborowych oddziałów wojska angielskiego. W maju b. r. odbyły się na Malcie wspólne manewry floty, wojska i lotnictwa, które wykazały, że obrona tej bazy jest bardzo sil-

na i Malta może nadal służyć za podstawę floty angielskiej.

Zawarcie ostatnio przymierza angielsko-tureckiego wzmacnia znakomicie położenie Anglii we wschodniej części Morza Śródziemnego, oddając do dyspozycji floty angielskiej liczne porty na wybrzeżu Azji Mniejszej i otwierając dostęp do Morza Czarnego. Położenie zaś punktów oparcia floty włoskiej na wyspach Dodekanezu staje się beznadziejne.

Dzięki możliwości opanowania M. Śródziemnego przez siły morskie Anglii i Francji, blokada morska Włoch może się stać skuteczna.

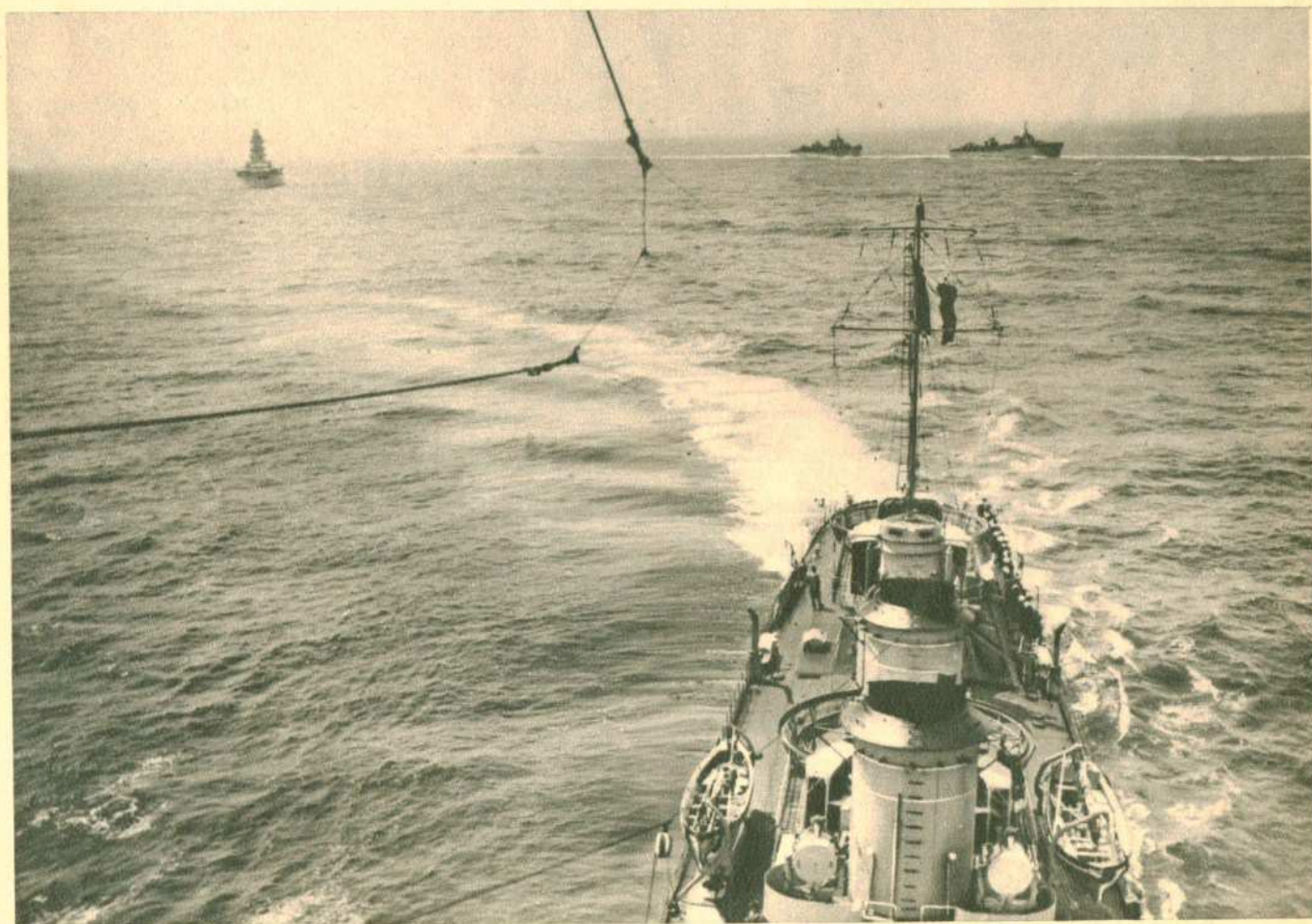
Wbrew niedawnym zapewnieniom kanclerza Hitlera, że Niemcy już się nie obawiają blokady, wydaje się, że w rzeczywistości będzie inaczej. Blokada morska Niemiec bezwzględnie wywoła w tym kraju wiele trudności, tym bardziej, że już w chwili obecnej, bez żadnej blokady, Niemcy odczuwają pewne trudności gospodarcze i brak surowców. Położenie Włoch jest pod tym względem o wiele gorsze od Niemiec: kraj ten, bardzo biedny w surowce, nie wytrzyma długotrwałej blokady.

Wpływ siły morskiej na przebieg działań wojennych jest czasami powolny, ale za to pewny. Możliwe, że w pierwszym okresie wojny, uda się Niemcom osiągnąć nawet znaczne sukcesy terenowe; ale sukcesy te okażą się nietrwałe wobec coraz ściślej zacieśniającej się blokady, która wcześniej czy później spowoduje załamanie się gospodarcze i wojskowe Niemiec.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



R. CZECZOTT



Eskadra okrętów francuskich na manewrach

Nasza akcja kolonialna

Dziesięć lat minęło od chwili kiedy Organizacja nasza, wtedy jeszcze Liga Morska i Rieczna, podjęła propagandę haseł kolonialnych w imię najwyższych interesów polskiego gospodarstwa narodowego.

Okres tego dziesięciolecia zapisany jest wysiłkiem działaczy kolonialnych Ligi, którzy nie szczędząc ani czasu, ani sił — wytrwale prowadzili i rozwijali polską ideę kolonialną zapoczątkowaną w lutym 1928 roku przez ówczesny Związek Pionierów Kolonialnych, który w logicznej konsekwencji przekazał ją ówczesnej Lidze Morskiej i Riecznej, przekształconej następnie w Ligę Morską i Kolonialną.

Dzisiaj społeczeństwo polskie uznaje w całej rozciągłości akcję kolonialną Ligi Morskiej i Kolonialnej — widząc w tym walkę o lepsze jutro Polski, walkę o rozrost gospodarstwa narodowego kraju, walkę o bezpośredni dostęp do surowców zamorskich.

Kiedy patrzymy na perspektywę ubiegłego dziesięciolecia, rzuca się nam w oczy, że akcja nasza przyczyniła się w dużym stopniu do skłonięcia polskich sfer gospodarczych do wyjścia z orbity europejskiej na światowe szlaki.

W roku 1929 nasze obroty handlowe w przeważającej mierze dokonywały się z krajami Europy, skąd przywoziliśmy 77,2% całego naszego importu z zagranicy, a do których wywoziliśmy aż 95,2% całego naszego eksportu zagranicznego.

W roku 1938 przywieźliśmy z Europy już tylko 65,5% całego naszego importu z zagranicy, a wywieźliśmy do krajów europejskich 84,5% całego naszego eksportu zagranicznego.

Możemy zatem stwierdzić niewątpliwą postępowanie w układaniu się stosunków handlowych Polski z zagranicą. Rozrywamy obręcz, która zaciska nas w Europie i wydostajemy się na szeroki świat. Akcja jednakże nie ukończona. Nadal musimy wyteżyć wszystkie siły, aby osiągnąć wreszcie cel ostateczny: bezpośrednio dotrzeć do niezbędnych krajowi surowców zamorskich.

Mimo pewnych efektów dalecy jesteśmy jeszcze od celu naszej akcji. Pośrednictwo w handlu, przewoź, maklerce, bankowość, asekuracja, a wreszcie i produkcja — musi przejść w polskie ręce, jeśli chodzi o interesy związane z Polską.

Toteż Liga Morska i Kolonialna, propagując hasła kolonialne w społeczeństwie polskim — prowadzi jednocześnie usilną akcję na rzecz szkolenia kadr przyszłych kupców i przedsiębiorców kolonialnych.

Przygotowując kadry pracowników kolonialnych — musimy jednocześnie zatroszczyć się o zapewnienie im polskich warsztatów pracy kolonialnej. Kupcy, rolnicy, inżynierowie, lekarze itp. — powinni znaleźć pracę w polskich przedsiębiorstwach kolonialnych.

Życie gospodarcze Polski coraz bardziej stawiać się powinno na bezpośredni dostęp do surowców i dążyć do bezpośredniego docierania z eksportem produktów i fabrykatów polskich na rynki kolonialne.

W Polsce muszą powstać takie wielkie domy handlowe, które będą zdolne nawiązać bezpośrednią łączność handlową z odległymi rynkami zbytu i zakupu — eliminując kosztowne, a w rezultacie zbytne pośrednictwo obce.

Niezależnie od konieczności posiadania własnego, polskiego, aparatu handlowego dla utrzymywania normalnych stosunków z krajami zamorskimi i kolonialnymi — polskie życie gospodarcze musi jednocześnie zatroszczyć się o rozwinięcie swej ekspansji gospodarczej na rynki kolonialne, a w pierwszym rzędzie w kierunku zakładania tam własnych baz surowcowych, oraz organizowania w miejscach produkcji ważniejszych surowców czy towarów kolonialnych — własnych źródeł zakupu. Za bawełnę, wełnę, kauczuk, rudy, stopy metali, kawę, kakao, koprę itp. — znacznie taniej płaciłoby polskie gospodarstwo narodowe — gdybyśmy posiadali do tych surowców i towarów kolonialnych bezpośredni dostęp w sensie handlowym i produkcyjnym.

Gospodarka narodowa Polski traci corocznie setki milionów złotych dlatego tylko, że nie posiada należycie rozbudowanych stosunków gospodarczych z krajami, które posiadają zasoby potrzebnego nam surowca i towaru kolonialnego.

Przebudowa gospodarcza Polski, która jest warunkiem rozwoju bogactwa narodowego Rzeczypospolitej — może być dokonana skutecznie tylko wtedy, kiedy zdobędziemy się na zaopatrywanie polskich warsztatów pracy w tani surowiec, a te setki milionów złotych, jakie dziś wydajemy na opłacanie obcego pośrednictwa — obrócą się na nasze własne cele gospodarcze.

Uważamy, że miejsca na świecie jest dość i że ziemia może na wiele tysięcy lat obdzielić dostatecznie całą ludzkość. Chodzi tylko o to, aby ludzie nawzajem sobie pomagali w wydobywaniu i podziale niezbędnych dla normalnego rozwoju swych gospodarstw narodowych surowców.

Ażeby jednak akcja surowcowo-kolonialna mogła się skutecznie dla nas układać i ażebyśmy mogli w rezultacie uzyskać potrzebne nam surowce bezpośrednio, a co za tym idzie i taniej — musimy sami przede wszystkim wytworzyć sobie takie warunki, które nam to umożliwią.

Musimy więc odpowiednio rozbudować nasz polski aparat handlowy, stworzyć i rozbudować polską przedsiębiorczość na terenach zamorskich i kolonialnych, wreszcie połączyć kraj ze światem polskimi okrętami.

Oto nasza akcja surowcowo-kolonialna.

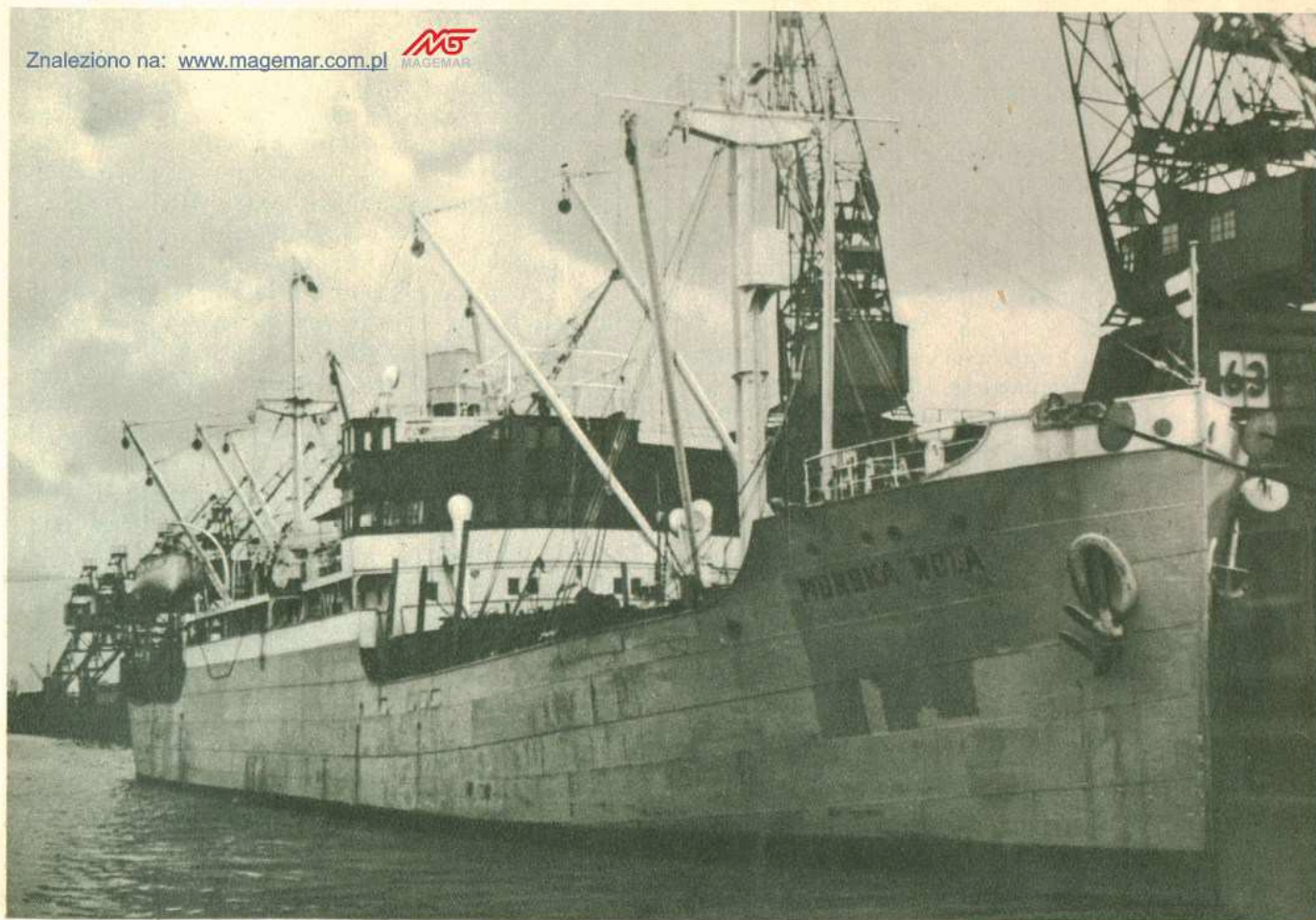
Surowce i żegluga morska

Od czasu powstania i rozwoju przemysłu w większym stylu, znaczenie surowców niezbędnych dla przemysłu urasta do wyjątkowych rozmiarów. Surowce stają się unowocześnionym „złotym cieclem”, na którego ołtarzach niektóre kraje składały największe ofiary nie tylko mienia, lecz i krwi.

Olbrzymie znaczenie surowców przemysłowych uwypuklało się ze szczególną wyrazistością w czasie wielkiej wojny i od tego czasu z roku na rok rośnie nadal, stając się najpotężniejszą bronią tych narodów, które nimi dysponują. Obok stałego zrationalizowania i uintensywnienia produkcji i wydobycia surowców najcięższe umysły ludzkie, nie szczędząc kosztów, pracują nad ich zastąpieniem sztucznymi namiastkami, wyprodukowanymi na miejscu z innych surowców i odpadków lub półproduktów. Osiągnięte rezultaty są w niektórych wypadkach imponujące. Oto z obrotów międzynarodowych zostaje wyparta całkowicie saletra chilijska, zamiast której prawie wszystkie uprzemysłowione kraje wytwarzają namiastki fabryczne na drodze syntetycznej (u nas Chorzów, Mościce). Zamiast eksploatacji dziko rosnących, trudno dostępnych lasów kauczukowych („Caa“-drzewo, „ochu“-płakać czyli „drzewo płaczące“), w których ginęły przy pracy dziesiątki tysięcy ludzi, nie licząc ofiar ponoszonych w walkach orężnych o opanowanie

tych obszarów, np. między Brazylią i Boliwią, państwa posiadające kolonie rozpoczynają zakładać w nich plantacje drzew kauczukowych, dystansując szybko produkcję opartą na eksploatacji lasów dzikich. Ceny tego surowca spadają z kilkudziesięciu tysięcy złotych do kilku tysięcy złotych za tonę, a nawet w okresie kryzysu i spadku zapotrzebowania kauczuku (w latach 1932—1934), poniżej tysiąca złotych za tonę. Brazylia, największy niegdyś dostawca tego surowca, traci swoją pozycję w tym zakresie, a na rynku występują zorganizowani plantatorzy Anglicy i Holendrzy, którzy posiadają olbrzymią większość plantacji, tworząc kartel międzynarodowy regulujący zarówno produkcję, jak i sprzedaż tego surowca. Światowa konsumpcja kauczuku waha się w ostatnich latach w granicach ok. 1 miliona ton.

Obok plantacji przemysłowej kauczuku naturalnego, powstaje już przed wojną zagadnienie wytwarzania sztucznie tego surowca. Obecnie istnieją już wypróbowane metody uzyskiwania kauczuku na drodze syntetycznej z nafty, krochmalu, spirytusu oraz węglowodórnych. Po długotrwałych badaniach podjęto produkcję fabryczną namiastek, t. zw. „buny“ w Niemczech, „chloroprenu“ lub „diuprenu“ w Ameryce Północnej, „keru“ w Polsce itd. Osiągnięte rezultaty są podobno nader pozytywne, sztuczny produkt nie ustępuje w niczym produk-



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



M/s „Morska Wola” — niedawno nabyty statek tow. „Gdynia — Ameryka”

tom opartym na surowcu naturalnym, a nawet pod niektórymi względami jest o wiele lepszy, tylko małe ale... sztuczny kauczuk kalkuluje się kilkakrotnie drożej. Pomimo to szereg państw jak Niemcy, Rosja Sowiecka a m. in. i Polska uruchomiły fabryki wytwarzające ten tak potrzebny dzisiaj surowiec.

Mniej więcej podobnie kształtują się sprawy z szeregiem innych surowców, jak paliwo płynne, wełna, bawełna, które usiłuje się dzisiaj produkować z różnych surowców zastępczych. Nie wszystkie jednak surowce udało się dotychczas stworzyć lub zastąpić. Istnieje cały szereg surowców niezbędnych w produkcji hutniczej, w produkcji stali pancerniej, w wielu gałęziach produkcji chemicznej, których zastąpienie jest na razie nieosiągalne lub zgoła niemożliwe. Wymieńmy tylko dla przykładu złom, niektóre gatunki rudy żelaznej, metale niezależne lub tzw. półszlachetne, jak miedź, ołów, cyna, cynk, aluminium, magnez, antymon, nikiel, kobalt, kadm, chrom, bizmut, rtęć, mangan, beryl, tantal, selen, titan itd. I tutaj w odnośnych gałęziach produkcji poczyniono szereg innowacji i udoskonaleń, zastąpiono jedne metale innymi lżejszymi i tańszymi, a przynajmniej ograniczono jak najbardziej zużycie drogich. Organizuje się oszczędną gospodarkę surowcami importowanymi oraz wykorzystuje się skrzętnie wszelki złom i odpadki.

Jednak wraz z olbrzymim wzrostem uprzemysłowienia, światowe spożycie większości wymienionych metali stale rośnie. Podobnie przedstawia się sprawa z szeregiem surowców chemicznych jak siarka, piryty, fosforyty, żuźle Thomasa, barwniki, kazeina, kałafonia, celuloza, sadze, woski, olejki eteryczne, surowce farmaceutyczne, garbniki i ekstrakty garbarskie. Następnie surowce włókiennicze a więc wełna, bawełna, juta, jedwab naturalny, dalej nasiona oleiste, kopra, ziarna palmowe, wreszcie kawa, kakao, herbata. Wyżej wyliczone pobieżnie bynajmniej nie wszystkie, lecz tylko bardziej popularne surowce, już przez swoją mnogość i rozmaitość wskazują na wagę zagadnienia. Są to poza używkami (kawa, kakao, herbata), surowce na ogół niezbędne zarówno w normalnym rozwoju codziennego życia gospodarczego, jak i w szczególności na wypadek wojny. Niektóre z tych surowców mogą być w ostateczności zastąpione lub ich użycie ograniczone do minimum w ramach dysponowanych zapasów, inne znów nie tylko nie mogą być zastąpione, lecz przeciwnie na wypadek wojny współczesnej, której cechą jest zastosowanie w olbrzymich ilościach najrozmaitszych środków technicznych, zapotrzebowanie odnośnych surowców szybko wzrośnie. Nie możemy tu analizować poszczególnych surowców, ich pochodzenia i właściwości technologicznych, organizacji obrotu międzynarodowego, stwierdzić jednak trzeba, że mają one jedną cechę wspólną, a mianowicie, że znajdują się w krajach odległych, przeważnie zaoceanicznych i muszą być przewożone morzem. Stąd istnieje duża współzależność między surowcami i żeglugą morską. Nie wymaga uzasadnienia fakt, że znacznie łatwiej jest — w szczególności na wypadek wojny — zapewnić sobie źródło zakupów w tej lub innej części świata, aniżeli uzyskać tonaż niezbędny dla przetransportowania danego surowca oraz zabezpieczenia

transportów przed atakami nieprzyjacielskimi. Zapewnienie bezpieczeństwa transportów oraz miejsc przeładunkowych, to jak wiadomo rola marynarki wojennej i lotnictwa floty. Natomiast sam transport morski, to kwestia posiadania tonażu handlowego. Rola tego tonażu w zakresie zapewnienia dostaw surowców jest zawsze ogromna. Tym się tłumaczy, że w okresie powojennym wszystkie wielkie państwa poświęcają tak wiele uwagi i nie szczędzą środków na rozbudowę swoich flot handlowych oraz zapewnienia tym flotom niezbędnych warunków pracy nawet na drodze sztucznej poprzez olbrzymie często subwencje wypłacane z funduszy publicznych.

Niedawno uchwalone na ten cel w Anglii subwencje są tego wymownym przykładem: ponad 200 milionów zł na pokrycie strat eksploatacyjnych, 12,5 miliona zł dopłaty na budowę nowych statków i 250 milionów zł w formie tanich kredytów (zwrotnych) na tę budowę. Łącznie więc przeszło 462 miliony zł na popieranie i rozbudowę floty handlowej. Stosunkowo nie mniejsze sumy wypłacają na te cele Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Japonia, Niemcy, Francja, Italia i to pomimo, iż w czasie pokoju tonaż handlowy nie może znaleźć w pełni zatrudnienia i skazany jest na częściowe bezrobocie.

Doświadczenia wojny w latach 1914—1918 oraz wojen ostatnich (Italia, Japonia), wykazują, że opłaci się utrzymywać pewną rezerwę tonażu w czasie pokoju, by w ten sposób zapewnić sobie środki transportowe na wypadek wojny oraz uniknąć olbrzymich kosztów wynikających z braku statków.

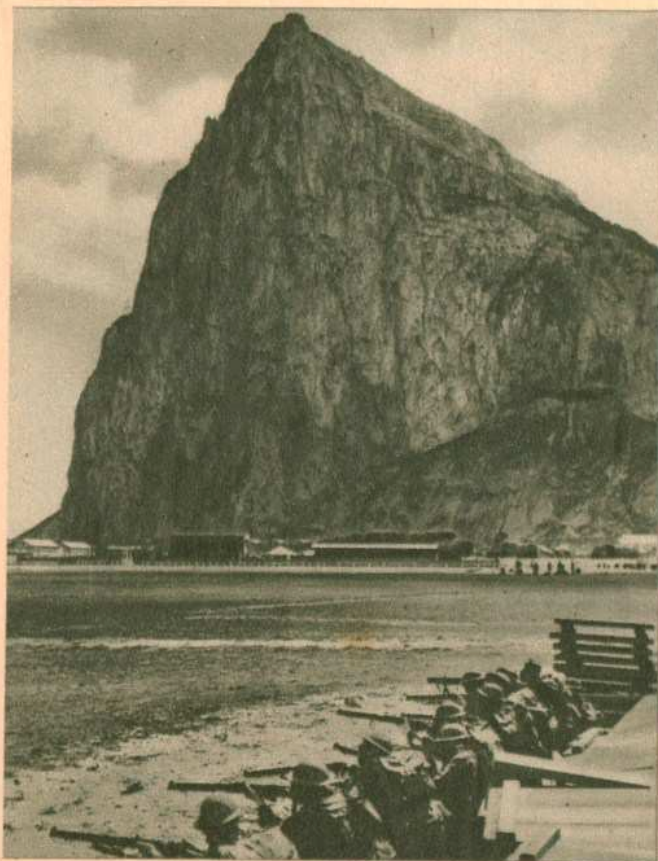
Państwa nieposiadające kolonii, a więc i własnych źródeł surowcowych oraz państwa o niedorozwiniętej żegludze morskiej, nie mają pełnej niezależności. Bardzo ważnym etapem uniezależnienia się jest właśnie rozwój żeglugi, która pobudza bezpośredni handel zamorski i umożliwia pominięcie zbędnego pośrednictwa. Dobrym potwierdzeniem tej tezy jest właśnie Polska, która dzięki rozbudowie swej floty handlowej zdołała już nawiązać stosunki handlowe z całym szeregiem rynków zamorskich i z roku na rok powiększa i rozszerza te stosunki. Zdołaliśmy się wyzwolić z obcego pośrednictwa w zakresie zaopatrywania się w złom, bawełnę, nasiona oleiste, ryż surowy, niektóre gatunki rud i apatytów oraz metali, nie mówiąc o owocach, kawie, kakao, herbacie. Zredukowaliśmy do minimum zakupy półfabrykatów i wyrobów gotowych, opartych na surowcach egzotycznych, jak oleje, tłuszcze roślinne itp. Ten zdrowy proces ubezwłasnoposrednienia obrotów surowcowych i obsługa tych obrotów przez własną banderę trwa nadal. W procesie tym nader istotna rola przypada w udziale należytej organizacji handlu zamorskiego, koncentracji zakupów oraz finansowaniu zamorskich obrotów. Przy istniejących obecnie ograniczeniach obrotów towarów i środków płatniczych, są to zadania bynajmniej nie łatwe, ale muszą być wykonane nie tylko w imię doraźnych korzyści prywatnych, lecz i w interesie Państwa. Dobrze zorganizowany aparat handlowy oraz aparat usług transportowych, to najistotniejsze czynniki zapewniające przetrwanie narodowi właściwe miejsce wśród innych narodów.

J. KOROLKIEWICZ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



NIEMIECKI SEN O MORZU ŚRÓDZIEMNYM



Motyw Gibraltaru przewija się w poczynaniach niemieckich wobec Hiszpanii

Nie datuje się on od dzisiaj, ani od wczoraj. Od dawna już Rzesza rozumiała, że nie zdoła być prawdziwie światową potęgą, póki nie stanie mocną stopą na jego wybrzeżach. Zdawała sobie zawsze sprawę, że panowanie nad tym morzem równoznaczne jest z położeniem ręki na losach trzech krajów, których najżywońsze interesy krzyżują się tutaj: Francji, której linie komunikacyjne z jej posiadłościami północno-afrykańskimi tędy właśnie wiedą, Włoch, których statki muszą tędy płynąć, aby wydostać się na otwarte wody szerokiego świata i wreszcie Anglii, dla której to właśnie morze stanowi drogę najkrótszą i konieczną ku Indiom, Palestynie, Sudanowi, Arabii i Persji.

Zrozumieli też Niemcy od dawna znaczenie Hiszpanii na tym morzu, a zwłaszcza wagę Marokka hiszpańskiego, Wysp Balearskich oraz Kanaryjskich. Przecież Baleary hiszpańskie i północne Marokko tworzą łącznie kluczowe pozycje Morza Śródziemnego. Wszakże znajdujące się w posiadaniu Hiszpanii Wyspy Kanaryjskie flankują drugą (poza Suezem), linię komunikacyjną Anglii z Indiami, via Ocean Atlantycki. Przecież hiszpańskie Río de Oro (Marokko) flankuje francuskie terytoria saharyjskie i stanowić może nieustanną groźbę dla francuskich posiadłości w Afryce Północnej w ogóle. Opanowanie Hiszpanii równoznaczne byłoby tedy w grze śródziemnomorskiej z poważnym utrudnieniem, jeśli nie częściowym uniemożliwieniem komunikacji między Francją i jej imperium północno-afrykańskim z jednej strony oraz Anglią i jej kolo-

niami — z drugiej. Co za perspektywy na wypadek wojny o panowanie Niemiec nad światem!

A poza tym Gibraltar... Gdyby tak udało się zabrać go Anglii i „oddać” Hiszpanii, aby później móc dostać te wrota Morza Śródziemnego, wraz z całą Hiszpanią, pod wyłączny wpływ Rzeszy... Przecież armaty i umocnienia niemieckie na Río de Oro i w Gibraltarze mogłyby naprawdę zadecydować w sensie dla Rzeszy pozytywnym o wyniku walki o panowanie nad światem.

Toteż akcja niemiecka w kierunku pośredniego choćby opanowania Hiszpanii, a przede wszystkim — całkowitego jej przeciągnięcia na stronę Niemiec, trwa z niewielkimi przerwami bez mała od ćwierćwiecza. Już podczas wielkiej wojny Niemcy nie szczędziły w tym względzie wysiłków ani pieniędzy, a o ich akcji ówczesnej na terenie hiszpańskim można by napisać całe dzieło, które byłoby z pewnością i fascynująco ciekawe i pożyteczne, jako lekcja i ostrzeżenie na przyszłość. Co przy tym zaś najciekawsze, to fakt, że w tych poczynaniach niemieckich w stosunku do Hiszpanii przewija się już od roku 1914, jakby nić przewodnia, motyw Gibraltaru.

5 października 1915 r. i 10 października tegoż roku niemiecki ambasador w Hiszpanii proponuje hiszpańskiemu ministrowi spraw zagranicznych, markizowi de Lema, Gibraltar i Portugalie w zamian za przystąpienie Hiszpanii do wojny po stronie mocarstw centralnych. Treść tej rozmowy przechowywała się dzięki własnoręcznym notatkom ministra de Lema. W miesiąc później propozycja ta ponownie została przez niemiecki urząd spraw zagranicznych w Berlinie w stosunku do ambasadora Hiszpanii. 11 marca 1916 Niemcy powracają znowu do tej kwestii i w dłuższym memorandum podkreślają wobec Hiszpanii wartość, jaką mieć może dla niej Gibraltar oraz korzyści, jakie wyniknąć mogą ze współpracy niemiecko-hiszpańskiej na tym terenie. Madryckie ministerium spraw zagranicznych posiada do dziś dnia notatki ministra de Lema na temat rozmowy jego z ambasadorem Rzeszy oraz szyfrowane telegramy ambasadora Hiszpanii w Berlinie, przedstawiające propozycje niemieckie. Tylko wątpić należy, czy obecnie wgląd w te dokumenty będzie jeszcze możliwy, choć przed paru miesiącami były one dostępne dla każdego historyka.

Zaraz po wojnie, już w roku 1919, Niemcy powracają do planów hiszpańskich, przypomniałszy sobie wielką sympatię, jaką część społeczeństwa hiszpańskiego darzyła Rzeszę w okresie wojennym. Od tej chwili też datuje się wyteżona, systematyczna praca Niemiec nad opanowaniem Hiszpanii od wewnątrz i zapewnieniem sobie w ten sposób: 1) pewnego rodzaju zastępstwa utraconych kolonij (rynki zbytu, źródła surowcowe, placówki dla fachowego elementu emigracyjnego) oraz 2) wielkich korzyści strategicznych, streszczających się w kontroli francuskich i angielskich dróg imperialnych, co w razie dojścia do skutku wojny odwetowej, mogłoby mieć dla Rzeszy nieocenione znaczenie. Akcja

NA REJACH OKRĘTÓW PODNOSI SIĘ SYGNAŁY



Uczestnicy corocznych uroczystości związanych z „Dniami Morza” w Gdyni widzieli nie raz zapewne rewię floty wojennej. Inni, którzy nie mieli sposobności oglądać w rzeczywistości takich parad morskich, podziwiali z pewnością niejednokrotnie na filmie wspaniałe bitwy morskie, zachwycali się skomplikowanymi ewolucjami potężnych okrętów wojennych zebranych w liczne i różnorakie zespoły.

Może przypadkiem zastanowiło kogoś, jak to się dzieje, że te liczne, ciasno skupione, szybko poruszające się okręty tak sprawnie zmieniają kursy i szyki, tak pewnie manewrują, jakby były kierowane za pomocą jakiejś czarnoksiężskiej pałeczki niewidocznego dyrygenta. Spostrzegawczy obserwator mógłby zauważyć, że w trakcie tych ewolucji na rejach manewrujących tak pięknie okrętów pojawiają się co chwila ułożone w barwny szereg flagi. Są to sygnały. Środek, za pomocą którego dowódca zespołu okrętów wojennych kieruje swoimi okrętami i otrzymuje od nich wiadomości.

Sprawa wydaje się prosta. Wystarczy oto podnieść kilka flag umówionego kształtu i koloru i łączność między okrętami jest zapewniona. A jednak... sprawa łączności między okrętami nastroczała zawsze sporo kłopotu dowódcom morskim wszystkich czasów i wielu trudziło się nad jej idealnym rozwiązaniem.

Zagadnienie komplikowało się zresztą w miarę ewolucji form walki na morzu.

W starożytności już na przykład posługiwano się sygnałami w formie prymitywnych flag i ru-

chów żaglem w dzień, na małe odległości. W nocy i na duże odległości używano pochodni, dymu i ognia, a nawet umiano rzucać błyski za pomocą gładko wypolerowanych tarcz metalowych. Rozkazy i wiadomości, które za pomocą takich środków można było nadawać, były dość ograniczone, ale jednak jak na ówczesną epokę wystarczające. Dotyczyły one np. natarcia, zbiórki, zakotwiczenia, desantu itd.

W średniowieczu, wielcy admirałowie flot śródziemnomorskich wydawali instrukcje sygnałowe z okazji obejmowania dowództwa lub zamierzonych większych operacji. Hrabia Amadeusz di Savoia (1366), dowódca floty złożonej z galer genueńskich, weneckich i francuskich, posługiwał się dla sygnalizacji flagami herbowymi swoimi i swoich dowódców, w nocy zaś latarniami. Flota wielkiego kapitana Republiki Weneckiej, Pietra Mocenigo, korzystała z bardziej już rozwiniętego systemu sygnalizacji, używając zarówno żagli jak i flag, jakoteż latarni i dymów.

Na ogół jednakże floty wiosłowe średniowiecza cechuje zwartość szyków, zatem większość sygnałów jest przekazywana po prostu głosem z okrętu na okręt, często za pomocą rogu.

We flotach żaglowych systemy sygnalizacji rozwijają się dość późno. Pierwsze na ten temat wzmianki znajdujemy w agielskich zbiorach przepisów p. t. „Black Book of the Admiralty” z pierwszej połowy czternastego wieku. Mowa tam jednak tylko o znakach dowódców. Znacznie bardziej rozwinięty system sygnalizacji spotykamy w przepisach holenderskiego admirała Henryka van Borsele (1460). Dalszy postęp sygnalizacji zaznacza się w szesnastym i siedemnastym wieku.

Jednakże we flocie angielskiej jeszcze w roku 1617, za dowództwa sir Waltera Raleigh'a sygnalizowano za pomocą żagli.

W roku 1665 poszczególne eskadry angielskie otrzymują sygnały rozpoznawcze, w postaci czerwonych, niebieskich i białych znaków, które to kolory przeszły następnie do angielskiej bandery narodowej.

Pierwsza angielska książka sygnałowa ukazuje się w roku 1714 i zawiera już sto sześć sygnałów, składających się z dwunastu rozmaitych flag i kilku języków; nadto obejmuje dziewiętnaście sygnałów nocnych, nadawanych za pomocą 1–7 latarni. Posługiwano się tu także strzałami armatnimi.

Od tej daty co pewien czas ulepsza się sygnały i układ książki sygnałowej. Rozwój myśli taktycznej postępuje równocześnie naprzód. Przychodzi epoka Nelsona, najwyższy rozkwit taktyki flot żaglowych.

W tej samej epoce zaczynają się pierwsze próby budowy okrętów parowych (1807). Następne dziesiątki lat to powolny, ale stały zmierzch okrętów żaglowych. Coraz częściej ciężkie żelazne dzioby parowych okrętów wojennych orzą słone wody mórz, coraz dalej niosą ulepszane stałe działa okrętowe. Zwiększają się odległości bojowe walczących flot.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W dziedzinie sygnalizacji jednak niewiele się zmienia w tym czasie. Zawsze są to jeszcze te same flagi podnoszone na masztach, te same latarnie wywieszane w nocy w takim czy innym układzie.

Dopiero w drugiej połowie dziewiętnastego wieku wraz z odkryciami Hertza następuje zmiana. Zjawia się radio jako nowy środek łączności o niepotykanych dotąd możliwościach. Teraz okręty nie potrzebują już widzieć się nawzajem, aby się porozumieć. Odległość, pogoda, pora dnia, widoczność nie grają już żadnej roli. Krążownik japoński „Idzumo” obserwujący marsz ku Cuszynie floty Rozdżestwieńskiego, może już podawać dane o sytuacji nieprzyjaciela, o jego ruchach z chwili na chwilę. Nie potrzeba już sztafety okrętów repetytorów. Czas martwy jest zredukowany do minimum. Fale radiowe poruszają się z szybkością światła. Wydaje się, że ten nowo odkryty środek łączności stworzy nowe możliwości taktyczne, że strony walczące będą mogły stosować go bez ograniczeń, każda na swoją korzyść.

Wkrótce jednak okazuje się, że ten tak doskonały środek łączności posiada także wady. Przede wszystkim jest niedyskretny. Nieprzyjaciół może podsłuchać przekazywaną przez radio wiadomość w tym samym czasie, co adresat. Powstaje zatem konieczność szyfrowania depeš radiowych, co naturalnie zwiększa czas potrzebny do przesłania wiadomości lub rozkazu. Poza tym okręt używający radia zdradza swoją obecność, eliminuje zatem w swoim działaniu czynnik zaskoczenia, który odgrywa tak ważną rolę w operacjach wojennych.

Wreszcie nieprzyjaciół może nie tylko podsłuchać radiodepešę, lecz także uniemożliwić w ogóle jej odbiór. Wystarczy, aby nastroił w tym celu swój nadajnik na długość fali przeciwnika i w momencie, gdy ten zaczyna wysyłać znaki Morse’a swego telegramu, uniemożliwił mu odbiór przez równoczesną emisję bezładnych znaków zniekształcających i zlewających tekst.

Ubiegła wojna dostarczyła sporo przykładów

na dowód, jak obosiecznym środkiem łączności może okazać się radio. Oto piątego sierpnia 1914 roku widzimy dwa krążowniki niemieckie „Goeben” i „Breslau” przemykające się przez Cieśninę Mesyńską w kierunku kanału d’Otranto, jakby z zamiarem osiągnięcia bezpiecznych wód austriackich. Kurs tych okrętów śledzony jest z daleka przez mały krążownik brytyjski „Gloucester”. Wyniki obserwacji podaje „Gloucester” przez radio dowódcy „Mediterranean Fleet”, którego okręty czekają na przeciwnika w przejściu Otranto. Niemcy, którzy niewątpliwie słyszą sygnały „Gloucester” i domyślają się, co one oznaczają, na razie zachowują się biernie. Naraz na wysokości przylądka Spartivento zmieniają nagle kurs na wyspę Cerigo. Teraz „Gloucester” stara się w ciągu dwóch godzin bezskutecznie nawiązać łączność ze swoim przełożonym, aby mu zameldować tę kapitalną wiadomość o zmianie kursu nieprzyjaciela. Niemcy nie pozwalają na to. Wiedzą bowiem doskonale, że pozwolić na nadanie tej depešy, to podpisać na siebie wyrok śmierci. Toteż radiostacje „Goebena” i „Breslau” pracują solidnie, zakłócając systematycznie emisję radiową „Gloucester”. Przez dwie godziny, długie dwie godziny radiotelegrafista angielski nie może się otrząsnąć z kaśliwych ujadów ściganych wilków. Po dwóch godzinach jest już za późno, przeciwnik wywinął się z matni.

Wieczorem 30 maja 1916 roku flota niemiecka zbiera się na redzie zewnętrznej portu wojennego Wilhelmshafen. Zamierzono właśnie operację w wielkim stylu. Tym razem przestrzega się pilnie dyskrekcji radiowej. Ale wielka flota nie może się już wyzbyć zupełnie radia. Ruch w eterze ograniczono do minimum, ale zaniechać go zupełnie jest niemożliwością. Wystarcza to zupełnie, aby radiowywiad angielski złapał nici niemieckich zamierzeń w ręce... Rezultat? Flota angielska odtokwicz na sześć godzin przed niemiecką, aby spotkać się po południu następnego dnia w słynnej bitwie pod Skagerrakiem.

Tak rozwój radia i zastosowanie go na okrętach wojennych otworzyło nowe szerokie perspektywy przed taktykami nowoczesnych stałowych flot. Przyjęto ten nowy środek łączności takim, jakim jest, ze wszystkimi jego zaletami i wadami. Zalety nauczono się zwielokrotniać, wady wydatnie zmniejszać. Ale właśnie dlatego, że radio jest z jednej strony tak potężnym, z drugiej tak niebezpiecznym środkiem łączności, stare od szeregu wieków stosowane flagi, semafor, latarnie sygnałowe, zachowały całą swoją użyteczność i są używane dziś jeszcze, jak i dwieście lat temu. W pewnych okolicznościach zaś stanowią jedyny środek łączności.

K. NAMIEŚNIEWSKI



O. R. P. „Grom” w gali flagowej

MAT Michnowicz

Poniżej podajemy autentyczne opowiadanie z bojów Flotyli Wiślanej pod Płockiem w 1920 roku. RED.

Mat Michnowicz z nie małą dumą przyjmował zachwycone spojrzenia grupy uczniów, śledzących z Wybrzeża Kościuszkowskiego każdy jego ruch na mostku, czy na pokładzie „Batorego”.

Kręcił się bowiem wszędzie jak fryga, obnosząc wśród publiczności, zwiedzającej podziurawionego w bitwie pod Płockiem „Batorego” — swój krzyż „Virtuti Militari” na wypiętej piersi i „dudkę” podoficerską, o kształcie fajeczki, zwisającą na lśniącem łańcuszku spod szerokiego marynarskiego kołnierza.

Zagwizdałby z przyjemnością, aby jeszcze więcej zadziwić tych tam chłopaków, ale nie wypada bez potrzeby gwizdać. Przecież jest już matem, a nie chłopcem okrętowym, i kawalerem Virtuti Militari. — Nachylił się przez barierę nad burta, żeby chyba już setny raz przyjrzeć się w lustrze Wisły swej godnej osobie ze srebrnym krzyżem na piersi. Okrągłe uśmiechnięte chłopięce oblicze wyrzało z wody. Czapka marynarska nasunięta zawadiacko na ucho, w kącie ust fajka, dymiąca jak lokomotywa.

Michnowicz przybył do Polski znad Oceanu Lodowatego wraz z oddziałem murmańskim. Oddali go rodzice polskim żołnierzom, aby wrócił do ojczyzny. Zabrano go chętnie. Jest przy oddziale białe niedźwiedziatko, to i chłopaka można wziąć. I tak chowali się razem: Baśka murmańska i Broniek. Po tragicznej śmierci Baśki pod Modlinem, malec beczał cały tydzień, a potem nie mogąc się zgodzić na życie w oddziale bez Baśki, poszedł włóczyć się po Polsce.

Aż dnia pewnego, gdy port modliński napełnił się jakimiś pasiastymi stworami, zjawił się na brzegu Bugu.

— No, no, to ci dopiero marynarze okręty mają w dziwne paski — pomyślał. Podobały mu się. Nie były to równe paski, lecz jakoś dziwacznie powyginane, ale za to jakie barwne. To pas czarny, to piaskowy, to zielony, to gliniasty, to znowu jasno zielony — też sobie wymyślili zabawę. Ale na pokładzie jakieś armaty ustawiają, karabiny maszynowe. — A może by poprosić kapitana, może go wezmą na chłopca okrętowego, przyda się na okręcie, umie dobrze strzelać z karabinu maszynowego. Wojny też się nie boi, mało to się nawojował na Murmanie — świst kul to mu nie nowina.

Od myśli do czynu u Bronka Michnowicza droga niedaleka, toteż wkrótce został przyjęty do marynarki i przydzielony na okręt pancerny „Batory”. Prędko przywiązał się do swego okrętu. Gdyby kto zapytał Bronka, dlaczego tak go lubi, nie

dałby na pewno jasnej, zadawalniającej odpowiedzi. „Co innego było z Baśką” — wyznałby jednym tchem. Mądre, śliczne stworzenie, bawiła się z nim byczo, miała czarny wilgotny pyszczek, którym go trącała w policzek — A „Batory”? — blacha, drzewo, maszyny, armaty, karabiny maszynowe — no i już, a tak go przecież lubi, że oddałby za niego życie.

„Batory” jest już gotowy do boju. Na rufie stoi jedno działo polowe, a na dziobie drugie. Dwa karabiny maszynowe ustawione są na mostku, dwa na pokładzie. Budka sternika jest już opancerzona. Broniek wszystko to z zachwytem ogląda, wszędzie go pełno. Na okręcie wre praca gorączkowa. Załoga ładuje amunicję i prowiant. Obok stoją okręty pancerne „Minister” i „Wawel”.

Choć lada dzień „Batory” wyruszy na wojnę, życie okrętu płynie beztrząsco. Przynajmniej Bronkowi tak się zdaje. Ćwiczenia artyleryjskie prowadzone przez bosmana Nitkę są interesującą zabawą. Czasem któryś z młodych marynarzy oberwie za nieuwagę, ale co to szkodzi. Później jeszcze jeden powód do żartów i śmiechu. Bosman-mat Nitka jest bojowy i ma wielkie poważanie wśród młodych marynarzy. Był poprzednio na pancerniku austriackim przy tak wielkich armatach, jak długość całego „Batorego”. Młodzi marynarze takich dział nawet nie widzieli.

— Ot, Michnowicz to nawet przelazłby przez łufę zupełnie swobodnie — śmieje się bosman-mat Nitka. — Ale wiecie, chłopcy, większą dumą napawa mnie to, że jestem przy tej zwyczajnej polówce, na polskim rzeczonym wojennym okręcie, niż to, że byłem na pancerniku przy tych wielkich działach. Wy, chłopcy, jesteście szczęśliwi, bo tę ciężką, pierwszą chwilę żołnierki odbywacie na polskim okręcie i jeżeli który oberwie, to wie, dlaczego ma cierpieć. Ale pierwsze chwile naszych starych marynarzy na okrętach wojennych były po stokroć cięższe, a w czasie wojny myśl o śmierci bardziej przerażająca. Wy już — gdy Bóg ześle śmierć, to wiecie, za co macie ginąć — tak, tak, chłopcy. Gdy nasz pancernik tonął ugodzony torpedą, wielu marynarzy ratowało się wpław, między nimi znalazłem się i ja. Do brzegów było daleko. Nadzieja ratunku prawie żadna. Chciałem zapanować nad obawą śmierci i nie mogłem, bo nic droższego ponad swoje życie nie widziałem. Obok mnie płynął wieńdeczyk, mój przyjaciel. On wciąż szeptał „dla Ojczyzny”. Jakże mu wtenczas zazdrościłem! — umilkł na chwilę. — Na szczęście uratował nas torpedowiec, a teraz jak przyjdzie dopust Boży, to też będę mógł westchnąć — „za Ojczyznę”.

Przyjaciel Michnowicza, młodziutki marynarz Krawczyński nie lubił opowieści o śmierci, chociażby

to była śmierć najbardziej bohaterska. Zwykle po wysłuchaniu takiej opowieści zbierał marynarzy i opowiadał wesołe kawały. Dziś, choć po opowiadaniu Nitki zebrała się koło Krawczyńskiego grupa marynarzy żadna śmiechu, jak na złość, ani jednego nie mógł sobie przypomnieć. Przygnębiony i zły przyglądał się tylko gorączkowej pracy na okrętach pancernych „Ministrze” i „Wawelu”, stojących w pobliżu.

— Ten „Minister” zamiast komina ma jakąś tykę i jest brzydki, prawda, Michnowicz — odezwał się wreszcie.

— O, nasz „Batory” ładniejszy, komin ma potężny, trzy kominy „Ministra” połknie — skonstatował z dumą Bronek.

— A nasz „Batory” to strasznie... — przerwał i spojrzał ironicznie na Bronka, który patrzył na niego uważnie, oczekując pochwały dla swego „Batorego” od kolegi-przyjaciela — niezgrabne pudło — wypuścił strzałę.

— I... ty dziś jesteś jakiś zgryźliwy! I tak od twego gadania „Batory” nie stanie się gorszy — obruszył się Michnowicz. — Jest co prawda za szeroki, ale z armatami wcale groźnie wygląda.

Marynarze, widząc, że Krawczyński nic wesołego nie opowie, poczęli się rozchodzić.

— Co za giez cię dziś ukąsił?

Krawczyński nie od razu odpowiedział. Wodził przygnębiom wzrokiem po okrętach. — A czy ja wiem... nie mogłem sobie przypomnieć nic dowcipnego, a co mi się który kawał nawinał, to zdawał się głupi, dlatego byłem taki zły.

— Thi! — wykrzyknął pogardliwie Michnowicz.

— Jest się czym przejmować. O patrz — wykrzyk-

nął nagle. — Na „Ministrze” banderę opuszczają do połowy. Przecież to oznacza żałobę. I nasz oficer wachtowy biegnie do bandery.

Obydwaj się wyprężyli i stali chwilę nieruchomo. — Panie mat, co się stało — spytał Krawczyński, gdy podoficer wykonał już swą czynność.

— Bolszewicy zatopili „Moniuszkę” pod Bobrownikami, podporucznik Pieszkański zginął, kilku marynarzy rannych! — odrzekł. — Chłopcy, już nie wolno opuszczać okrętu, lada chwila ruszamy.

— Ruszamy! — wykrzyknęli podnieceni — to byczo jest!

— No, nareszcie!

Rzeczywiście nie upłynęło kilka minut, gdy na mostku zjawił się porucznik Kwiatkowski, dowódca „Batorego”. Po chwili zaryczała syrena gromko, przeciągle, dając pierwszy sygnał na odejście.

Krawczyński i Michnowicz stali silnie wzruszeni. Oto wreszcie „Batory” będzie walczył...

Gdzieś od lewej burty rozległ się warkot kilku motorów. Cztery łodzie motorowe w szyku torowym wyruszyły z portu.

Zaryczała znowu syrena i umilkła, tylko echo odbijało się o mury zabudowań fortecznych po drugiej stronie Bugu.

— Będziecie dzisiaj jedli kaszę przypaloną — rzek „kok” przechodząc obok chłopców — tak chciałem się pośmiać, czekałem na twój wesoły kawał, Krawczyński, no i nic, a kasza przypalona. Niech marynarze mają do ciebie pretensję A teraz, to już będzie wojenka!

Rozległ się potrójny sygnał syreny. Zatupały liczne, szybkie kroki po pokładzie. Zakołysał się lekko „Batory”. Zachlupotała woda pod kołami, a po chwili okręt sunął już poważnie ku wyjściu z portu.

W dniu 18 sierpnia pod Płockiem przyszło do walnej rozprawy Flotyli Wiślanej z nieprzyjacielem.

Właśnie gdy oddział w składzie: „Batory”, „Wawel” oraz trzy motorówki, wracał ze zwiadów spod Dobrzynia, rozległy się nagle strzały karabinów, po czym zaterkotały kulomioty, a po chwili już ryczały basem działa.

Z gorejącymi oczyma wsłuchiwał się Krawczyński w odgłosy dalekiej gwałtownej walki... Jak mu się tłucze serce. Oto zobaczy bitwę. Będzie brał w niej udział.

— Bronek, to będzie bitwa prawdziwa? — co!

— A jaka ma być — uśmiechnął się z dumą Michnowicz. Przecież się zna na tym, jest ostrzeżony, nie to, co Janek Krawczyński, nowicjusz jeszcze! Wprost ze szkolnej ławy trafił na okręt, to nic nie rozumie. — Bo pewno myślałeś, że pod Dobrzyniem to też była bitwa, co?! — huknęliśmy z działa i zwiato bractwo. Tu to będzie bitwa, co się zowie! Słyszysz, jaka muzyka, aż dusza rośnie. — Zadarł nos do góry, odwrócił się na pięcie i schylił nad swym karabinem maszynowym. — Żebyś mi tylko, stary gracie, nie zawiódł — mruczał dość głośno, żeby go Krawczyński usłyszał. Wilk morski zawsze przemawia do przedmio-



Obydwaj wyprężyli się i stali chwilę nieruchomo...

tów. A on przecież przepłynął okrętem z Murmanu do Gdańska.

Krawczyński jednak nie zwrócił uwagi wcale na to, co tam mruczy przyjaciel. Poczuł, że go ogarnia dziwne drżenie, więc walczył z sobą, starając się opanować. Ale pociski tak przeraźliwie łączyły gdzieś w górze. Czuł się wobec nich zupełnie bezradny. — Trzeba czymś się zająć — myślał, patrząc na Michnowicza, który naznosił moc pudeł z amunicją, a teraz starał się je rozłożyć, aby mu nie przeszkadzały.

— Krawczyński, cóż to tak stoicie beztrósko, zamiast wziąć się do roboty — odezwał się porucznik Kwiatkowski — pomóżcie Michnowiczowi, widzicie, jaki zapas amunicji sobie szykuje, będzie miał na cały tydzień — uśmiechnął się pod wąsem.

Krawczyński rzucił się do pracy i poczuł od razu, że mu to przyniosło ulgę.

— Panie poruczniku, jakie piękne fontanny już widać — odezwał się sternik Józwiak.

Miasto już jest, jak na dłoni. Widać wyraźnie „Ministra“ stojącego za mostem. Łódź motorowa „piętnastka“ kręci się przed mostem jak w ukropie. Jej małe działko i dwa karabiny maszynowe pracują bez ustanku. Na rzece w pobliżu mostu tryskają fontanny. „Wawel“ idzie pierwszy, za nim „Batory“. Suną pod wysokim brzegiem, zakryci zupełnie wzgórzami. Lecz sami nie mogą też otworzyć ognia. Bateria nieprzyjacielska stoi właśnie za tym wzgórzem.

Porucznik Kwiatkowski gryzie ze wściekłości wąsy. — Jak dobrze byłoby wziąć te baterie w ogień krzyżowy! Ale haubic nie ma, a ze zwykłych połówek nic im zrobić nie można.

— Piętnastka chce się przedrzeć do nas, panie poruczniku — odezwał się znowu Józwiak. — Nie może przejść przez mieliznę, ma głęboko osadzoną stępkę, a pod samym brzegiem nie przejdzie, bo tam bolszewicy skierowali cały ogień.

— Piętnastka się cofnęła, ale znowu chce przejść — woła Michnowicz.

Tymczasem „Wawel“ już dopływa do mielizny i z rufowego działka otwiera ogień. Wytrysło koło niego kilka fontann. Przesunął się szczęśliwie swym płaskim dnem przez płytką wodę i zbliża się ku mostowi. Wtem oślepiający błysk na tamborze „Batorego“ i straszliwy huk zatrzęsł okrętem.

— Ratuń, bracie — rozległ się rozdzierający krzyk z wody...

Trzeszczy przeraźliwie na mostku karabin maszynowy. Michnowicz i Krawczyński klęczą przy nim otuleni mgłą dymu... Józwiak tak strasznie krzyczy. Koło niego czerwone plamy, pierś cała podarta, unosi go woda... „Ratuń bracie“ — słychać jęk coraz cichszy... Krawczyński skoczył, porwał koło ratunkowe i cisnął je do wody.

„Batory“ drżąc od huku własnych dział i karabinów maszynowych zbliża się powoli ku mieliznie.

Naraz trysnął ogień na rufie. Runął na pokład bosman Nitka. Ręka wraz z górną częścią boku wyrwana. Umilkło działko. Lecz po chwili znowu ryczy, podporucznik Rejman jest przy nim.

Coraz mniej fontann koło „Batorego“. Porucznik Kwiatkowski sam steruje. Koła biją zacięcie



Trzeszczy przeraźliwie na mostku karabin maszynowy

o wodę. Byle się przedrzeć przez mieliznę, a tam dalej prędzej pójdzie.

Naraz trzeci pocisk wybucha na okręcie. Lewy łańcuch steru przerwany. Okręt płynie siłą rozpędu ku brzegowi zachodniemu, lecz po chwili stanął na mieliznie. Wtem straszliwy huk na mostku. Padł Krawczyński z rozbitą głową.

— Wychodzić na ląd — krzyknął porucznik Kwiatkowski.

Michnowicz jakby nie słyszał komendy, oderwać się od swego karabinu nie może, nie zawodzi go gruchot. Czasem rzuca wzrok na leżącego obok przyjaciela. Dwa pociski znów uderzyły w burty „Batorego“, demolując maszyny.

— Michnowicz! Michnowicz! — woła porucznik Kwiatkowski, starając się przekrzyczeć ogłuszający terkot kulomiotu — bierz karabin i na ląd.

Lecz chłopiec się zapamiętał, nic nie słyszy. Dowódca trzęsie go za ramię. Malec odwrócił ku niemu jakby skamieniałą twarz. — Zostanę tu — mruknął twardo.

— Nic tu nie pomożesz — bierz swój karabin i na ląd... daję ci rozkaz! „Batory“ już walczyć nie może.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Teraz na „Batorym“ dużo gości. Chodzą w poważnym skupieniu. Oglądają potrząskany mostek, pokład, burty. Płock jest już dawno wolny. Nieprzyjaciel daleko za Warszawą.

Mat Michnowicz nie może oderwać oczu od wody wiślanej. Tylko już się nie uśmiecha.

Tuż obok któryś z oficerów opowiada gościom o śmierci Nitki... Koło wielkiej dziury na pokładzie sterczą drzazgi desek, na nich rdzawe plamy krwi...

— Czy bosman-mat Nitka zdążył wyszeptać „za Ojczyznę“? — zrodziło się naraz w dziecinym mózgu pytanie...

KAROL TAUBE

Na wyspie łowców głów

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Smutne i jednostajne jest teraz Morze Południowo Chińskie. Czwarty dzień kołyszą nas fale, czwarty dzień nie widać skrawka ziemi. Nawet mewy gdzieś znikły, przepadły. Raz tylko, w pierwszym dniu podróży, zamajaczył daleko rozstrzępiony pióropusz dymu nieznanego parowca. Wczoraj zaś spotkał się sztormująca dżonka chińska. Jej poszarpany żagiel strzelał na wietrze jak potworny bicz, a ołowiane morze przewalało się groźnie. Dziki, gwałtowny, niezmordowany żywioł szalał bezustannie i wyjąc potępieńcze melodie bryzgał pianą po czubki masztów, ba — ponad masztami! Prócz tego nic nie było widać. Wszędzie rozkołysana woda i niebo, woda i zachmurzone niebo.

Aż oto rankiem radość się wkłada w serce. Wyspa na horyzoncie! Znajduje się jeszcze zbyt daleko, aby ją można dosięgnąć gołym okiem. Lecz już po godzinie widać wyraźnie zielone plamy roślinności tropikalnej, która wychyla się wspornie spośród rozstępujących się na widnokręgu mgielnych ławic. Później poczynają się rysować wysokie góry, gdzie tylko dzicy i małpy żyją. Wreszcie ukazuje się najwyższy szczyt Formozy — Niitaka. Dziwnie wyjaskrawiony praży się w ukośnych snopach słońca, choć obok gwałtowna ulewa siecze z nieba.

Teraz dopiero, kiedy ład zastąpił nas przed wzburzonym morzem, a deszcz zbił fale, pasażerowie gremialnie wychodzą na pokład, kierując wzrok, ręce, dłonie i palce na pieniącą się zielonością wyspę. Japońskie towarzystwo ożywia się najwyraźniej. Pan K. M. profesor Uniwersytetu Cesarzowskiego w Tokio przybliżył się również do burty. Uzbrowwszy oczy potężną lunetą myszkuje z zadowoleniem po wyspie.

— Formoza, to najbogatsza nasza kolonia — mówi po chwili, ogarniając obraz ładu.

Ale całej wyspy nie widać. Formoza, czyli jak ją Chińczycy nazywają Taiwan, ciągnie się setki kilometrów.

Jest to nie tylko najcenniejsza kolonia japońska, lecz chyba i najbogatsza wyspa Morza Chińskiego. Złoto, srebro, miedź i węgiel stanowią główne bogactwa kopalniane. Roślinność kąpiąca się stale w słońcu i wilgoci wydaje dwa, a nawet trzy razy do roku obfite plony.

Mimo to przez długi okres czasu nikt oprócz piratów nie poświęcał Formozie większej uwagi. Wyspa bowiem od samego zarania swego istnienia posiadała jak najgorszą opinię. Przyczyną tego nie byli jednak wyłącznie korsarze chińscy, którzy zakładawszy tu swe bazy grasowali na okolicznych wodach. Powód był ten sam, dla którego do dziś nie stanęła stopa białego człowieka we wnętrzu licznych wysp południowych, rozsianych na Morzu Koralowym, na Wyspach Salomona, Fidżi, Nowej Gwinei lub Borneo, gdzie, mimo czasów elektryczności i radia, wiodą swój prymitywny żywot dzikie szczepy, owe człekokształtne hordy polujące na ludzi i karmiące się ludzkim mięsem. Formoza była

siedliskiem łowców głów, Malajów, wśród których istnieje odwieczny przesąd, że ten dopiero staje się mężczyzną w pełnym tego słowa znaczeniu, kto zdobędzie głowę wroga. Wrogami zaś są dla nich wszyscy przybysze. Toteż makabryczne polowania nie ustają ani na chwilę. Coraz obiega świat głucha wieść o nowych ofiarach, których głowy przyozdobiły chaty Malajów. Więc strach przed nimi wzmacnia się. Awanturnicy najróżnorodniejszych ras i narodowości, którzy szukali tu kiedyś szczęścia, widząc beznadziejność walki z tubylcami, po krótkim pobycie na Formozie rezygnowali w zupełności z niedawnych planów. Również zdecydowani na wszystko poszukiwacze złota omijali Taiwan. Kupcy natomiast i handlarze w ogóle nie chcieli o nim słyszeć. Kapitanowie werbowniczych szkunerów, które się do dziś dnia kręcą między zwrotnikami w poszukiwaniu taniej siły roboczej na plantacje, nie wywieźli stąd nigdy ani jednego człowieka. Sami natomiast stracili wielu członków swych załóg. Także misjonarzom nie udało się bożym słowem skłonić tych wcielonych diabłów do zaprzestania polowań na głowy bliźnich, jak nie potrafił ich poprzednio ujarzmić okrucieństwem wielki pirat chiński Czin-Czen-Kun, nazywany przez Portugalczków Koksingą. I on wpada w rozpacz, widząc, że sen o jego potędze na Morzach Chińskich rozwiewa się, gdyż nie jest w stanie zmusić dzikusów do uległości. Niekiedy nawet sami piraci bronią się przed nimi, bo owe bestie ludzkie, dmąc w muszle wojenne, coraz niepokoją ich kryjówki pełne zagrabionego złota.

A jednak okazało się, że i z tak wojowniczymi plemionami można sobie poradzić. Po nieudanych próbach kolonizacji Formozy przez Holendrów, którzy na krótki czas usadowili się w południowej części wyspy, oraz Hiszpanów, posiadających garnizony wojskowe na przeciwległej stronie Formozy, a wreszcie niefortunnych wysiłkach Francuzów i Anglików, na wyspę przybyli Japończycy, by pomścić śmierć kilku współobywateli, których głowy jako cenne trofea przyozdobiły słomiane chaty tubylców. Lecz Japończycy nie marnowali prochu, bombardując dziewiczą dżunglę — królestwo łowców głów. Posuwając się krok za krokiem budując przede wszystkim drogi, zakładając nowe osiedla, przygotowują teren do eksploatacji. I nim wybuchła poprzednia wojna chińsko-japońska, która się zakończyła w roku 1895 podpisaniem traktatu w Simonoseki, oraz przyznaniem Japonii Taiwanu, Japończycy już dawno czerpali bogactwa naturalne tej wyspy.

W roku 1936 wydobyto samego złota na sumę 4.223.000 yenów. Wartość srebra, ropy naftowej, węgla i innych minerałów, wyrażała się cyfrą 29 milionów yenów. Natomiast wartość lasów trudno wprost oszacować. Same drzewa kamforowe Formozy dostarczają 3/4 światowego spożycia kamfory. Nadto rosną tu cenne drzewa farbiarskie i wszelkiego gatunku palmy. Znane są też powszechnie taiwańskie plantacje trzciny cukrowej, bana-

nów, ananasów i herbaty. Zaś okoliczne morze roi się od najróżnorodniejszych ryb.

Ale wszystko to jest niczym w porównaniu ze znaczeniem strategicznym Formozy. Stanowi ona jedną z najpoważniejszych baz ekspansji Japonii w kierunku południowym, a wraz z wyspami Riu-Riu, będącymi niejako naturalnym pomostem łączącym Nippon z Formozą, tworzy doskonałą podstawę operacyjną, umożliwiającą kontrolowanie żeglugi w stronę Morza Wschodnio-Chińskiego i Żółtego. Dzięki temu Japonia może w każdej chwili przeciąć szlaki komunikacji morskiej do wszystkich portów chińskich, położonych na północ od Cieśniny Taiwańskiej i uważać obszary wód okolone łukiem wspomnianych wysp, za swoje „Mare Nostrum”.

Nic przeto dziwnego, że z Taiwanu uczyniono potężną twierdzę. Na licznych zboczach górskich drzewią zamaskowane baterie najcięższej artylerii nadbrzeżnej. Są one gotowe w każdej chwili wyrzucić potok ognia i żelaza na odległość 30.000 metrów, by odeprzeć ewentualny atak, a ich świetnie zamaskowane stanowiska są nieustannym celem poszukiwań szpiegów zainteresowanych mocarstw. Toteż kontrwywiad japoński ma tu pracy po łokcie. Przed kilkoma dniami aresztowano 4 Rosjan, którzy zawinęli nocą na jachcie do jednej z maleńkich zatok w pobliżu fortyfikacji, tłumacząc się później niezręcznie popsuciem chronometru...

Oczywiście nie wiedzą o tych ustawicznych wysiłkach szpiegów pasażerowie naszego japońskiego statku i dziwią się niepomnie, kiedy skośnooki intendent zabiera od nich już na dzień przed przyjazdem do Keelungu wszystkie aparaty fotograficzne. Z pustymi więc rękami wychodzimy na ląd, który dopiero Japończycy potrafili skolonizować.

Nie znaczy to jednak, że pokonali w zupełności łowców głów. Oto leżą przede mną roczniki „Taiwan Nichi Nichi Shimpō”. Z licznych ilustracji tego dziennika patrzę zastygłe w przerażeniu oczy obciętych głów ludzkich... Udało się je odciąć ubiegłego roku wojskowej ekspedycji w głębi wyspy, gdzie dzicy nadal hołdują swej namiętności dziwnego kolekcjonerstwa. Inne zdjęcia są jeszcze potworniejsze, na przykład te zbroczone krwią korpusy ludzkie... Albo, albo... wysuszone już w słońcu czaszki. Pod wpływem wiatru kiwają się na wysokich tykach bambusowych przed chatami tubylców...

Widać z tego, że Malaje ustawicznie dają znać o sobie, mordując nie tylko pojedynczych ludzi, lecz całe osiedla. Dlatego nad Formozą stale wisi groźba ze strony nieokiełzanego ćwierć miliona dzikich. Dopiero część z nich udało się ugłaskać. Lecz stanowią oni znikomą mniejszość, tak małą, że nadal spotyka się na wyspie swoiste tabliczki ostrzegawcze. Profesor K. M. tłumaczy mi ich znaczenie. Streszcza się ono do zdania: „Strzeż się łowców głów”. Mimo to zupełnie spokojnie dojeżdżam samochodem do Taihoku, stolicy wyspy, gdzie spotykam ciekawy pochód. Na przodzie dzieci niosą olbrzymiego węża papierowego, za którym ciągnie tłum mieszkańców. Są to Chińczycy, Japończycy i garstka Malajów. Niektórzy wymachują kolorowymi lampionami w takt bębnow i piszczałek. A wszyscy mają twarze radosne, roześmiane.

— Ciekawym, co się dzieje w sercach tych ugłaskanych tubylców — zapytuje profesora, który mnie ani na krok nie odstępuje.

— Chodźmy stąd — odpowiada ponuro — chodźmy lepiej, bo oni zawsze marzą o tym samym... a głowy Europejczyków cenią szczególnie wysoko...

STANISŁAW ŚWIDERSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



...Znane są też powszechnie taiwańskie plantacje herbaty...



Okoliczne morze roi się od najprzeróżniejszych ryb

VIII WALNY ZJAZD DELEGATÓW LMK

W dniach 20 — 21 maja r. b. odbył się w Toruniu VIII Walny Zjazd Delegatów LMK. Udział w nim wzięli przedstawiciele władz miejscowych, w osobach wojewody pomorskiego, Wł. Raczkiewicza, dowódcy O.K., generała Karaszewicza-Tokarzewskiego i starosty krajowego, Łąckiego, członkowie Rady Głównej i Zarządu Głównego LMK na czele z wiceministrem J. Kożuchowskim i gen. St. Kwaśniewskim oraz około 450 delegatów, przybyłych z całej Polski. Stare, pełne wspaniałych tradycji i zabytków historycznych, miasto pomorskie przybrało w tym czasie wygląd odświętny. Na ulicach powiewały flagi narodowe, gmachy publiczne były ozdobione pięknymi dekoracjami o motywach morskich, a wielka sala Dworu Artusa, w której odbywały się obrady, przybrana była zielenią.

Obrady zagałę prezes Rady Głównej, wiceminister J. Kożuchowski, wygłaszając następujące przemówienie: *)

Minęło dwa lata gdy miałem zaszczyt w dn. 7 maja 1937 roku, otwierając VII Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej powiedzieć o pięciu prawdach Polski na morzu. Te pięć prawd to bandera handlowa, Fundusz Obrony Morskiej, wychowanie człowieka do pracy na morzu, solidarność emigracji polskiej z macierzą i obrona posiadanych przez Polskę praw. W tych pięciu postaciach zawiera się zasadniczy system naszej pracy wychowawczej na morzu i dla morza.

Trzeba było kilkunastu lat wytrwałej pracy w niepodległej Polsce, aby z zaniedbań wiekowych i odrodzenia narodowego w czasach niewoli — wykrzesać ten pion moralny i materialny, który dzisiaj możemy pokazać naszym dzieciom i światu.

Niewątpliwie można by stwierdzić, że naród polski zagospodarował stare dziedzictwo pierwszych Piastów, Świętopelków i Mszczujów i mamy prawo powtórzyć za przedstawicielami Stanów Pruskich, którzy w r. 1464 twierdzili, że ziemie pomorską, chełmińską i michałowską „naród polski najpierw zaczął uprawiać i zamieszkiwać“, że naród polski ziemiom tym „nadał nazwy do dziś trwające według właściwości mowy polskiej“. Jak w wieku X, czy XV, czy teraz w wieku XX praca polska rządzi na wybrzeżu, polska myśl państwowa organizuje, a polska rodzina wypełnia treść dziejów dorzecza Wisły i Pomorza.

Od Odry, szlakiem Wisły rozwijało się polskie plemię i budowało w ciągu dziesięciu wieków Państwo Polskie.

Na szlaku tym jesteśmy tak zasiedziali, jak zasiedziały są brzegi Wisły, pomiędzy którymi fale rzeczne niosą piasek z Tatr, poprzez pola i błonia krakowskie, sandomierskie, mazowieckie i kujawskie. Jak fala za falą, pokolenia następują za pokoleniami, przekazując dziedzictwo krwi, praw, obowiązków i odpowiedzialności za państwo...

Panowie Delegaci Ligi Morskiej i Kolonialnej — my wiemy, że historię wybrzeża i dostępu Polski do morza pisała praca społeczeństwa i Rządu polskiego. Dźwigi nasze pracują, koleje troskliwie przewożą ładunki milionów ton na wybrzeże i w głąb kraju. Hangary i magazyny napelnione towarami dają codziennie surowce na-

szym fabrykom. Chłodnie i śpichrze aprowizują spiżarnie polskie i naszych klientów zagranicznych. Bandera polska, która przez tyle lat była czcigodną relikwią, ożyła i dumnie przewodzi coraz liczniejszej rzeszy statków handlowych.

Co roku wychowujemy i wypuszczamy w świat nowe roczniki pracowników morza, marynarzy, rybaków, kupców, badaczy. Co roku narasta nasza żywa siła, która uruchamia puls współpracy ziemi z morzem.

Co roku tęsknota naszych serc wypatruje, czy dość silna jest polska straż wojenna dla ochrony polskich drzwi otwartych na morze, na świat, na tych kilkadziesiąt szlaków, które łączą porty polskie z drogami handlowymi międzynarodowymi...

Co roku robimy obrachunek naszej energii i naszego sumienia, czy powiększyliśmy w ciągu roku dostateczność sprawności naszych portów, pojemność naszych magazynów, zdolność przetwórczą naszych zakładów, wielkość przewozową naszych statków, kolei, lotnisk, — aby na jeden milimetr nie został zahamowany lot polski na szlakach międzynarodowych...

Jest nas, członków Ligi Morskiej i Kolonialnej — milion ludzi. Ten milion ludzi — to jeszcze młoda organizacja, to jeszcze młoda krew i mózg niezwiędła; pamięci Gustawa Orlicz-Dreszera jesteśmy winni posiadanie i zachowanie gorącej wiary i zapału. Jeżeli praca nasza ma posiadać nasz własny styl nabywczy i sens, wynikający z naszego programu, musi ona być złączona z treścią pracy i walki, która jest znamię wszystkich zdrowych narodów i wszystkich czynnych okresów dziejów...

Zdajemy sobie sprawę, że jesteśmy jeszcze dalecy od realizacji naszego programu. Wiekowe zaniedbania pozostawiły jeszcze bardzo wiele w każdej dziedzinie gospodarki na morzu. Nasz kapitał uruchomiony do pracy na wybrzeżu i na morzu jest jeszcze zbyt mały, aby odpowiadał wielkości naszych potrzeb, nasze ludzkie rezerwy zawodowe są również zbyt małe, aby uruchomić wszystkie konieczne warsztaty, nasza bandera nie przewozi dość wielu towarów, aby zadowoliła nasze potrzeby finansowe i gospodarcze. Jesteśmy świadomi, że znajdujemy się na początku naszej pracy na morzu.

Aby iść dalej, aby zdobyć uznanie dla interesów polskich, aby rozwiązać trudne zagadnienie surowców i ugruntowanie pracy naszej na rynkach międzynarodowych — musimy organizować opinię szerokich sfer społeczeństwa.

Ten milion członków Ligi Morskiej i Kolonialnej, rozsiadanych na wszystkich krańcach Rzeczypospolitej Polskiej — stoi przed wielkim zadaniem szerzenia prawdy morskiej, ugruntowania i wychowania młodego pokolenia na dwóch zasadach — hartowania ludzi do pracy codziennej i szerzenia ewangelii o nierozłącznej doli ziemi i doli morza.

Po przemówieniu tym, nagrodzonym długo nie milkącymi oklaskami przez rozentuzjuszowanych słuchaczy, przystąpiono do wyboru prezydium Zjazdu. Na przewodniczącego powołano prezesa Okręgu Pomorskiego LMK, R. Radłowskiego, na jego zastępców — gen. R. Dreszera, dr A. Lisiewicza, płk. St. Iwanowskiego, p. A. Rostka i prof. dr St. Pawłowskiego, a na sekretarzy — dr L. Michalskiego i rad. H. Sukiennickiego. Następnie Zjazd

*) Przemówienie wiceministra J. Kożuchowskiego podajemy w wyjątkach.

uczył pamięć generała Orlicz-Dreszera, po czym odczytano depesze z życzeniami pomyślnych obiad, nadesłane na Zjazd przez ks. kardynała prymasa Hłonda, wicepremiera E. Kwiatkowskiego, protektora LMK generała broni K. Sosnkowskiego, min. oświaty prof. W. Świątosławskiego, min. sprawiedliwości Grabowskiego, min. komunikacji J. Ulrycha i wielu innych wybitnych osobistości w Polsce.

P. wicepremier E. Kwiatkowski, członek honorowy LMK m. in. pisał:

„Liga reprezentowała zawsze nastawienie ofensywy, nastawienie walki przeciwko trudnościom, wysiłku w obliczu potrzeby. To właśnie podejście zaznaczyło się długim łańcuchem zwycięstw i osiągnięć w dziedzinie polityki morskiej. W chwili obecnej wyłoniły się nowe trudności i nowe napięcia. Nie ominęły one i naszego państwa. Jeśli jednak przeciwstawimy tym trudnościom naszą upartą i zdecydowaną wolę, nasz dojrzały spokój, nasze lekceważenie kłamliwej propagandy antypolskiej, to zapewniam, że zdołamy przemienić obecne trudności — na nowe i trwałe wartości polityczne, gospodarcze i moralne. Wiedząc, że w tej pracy Liga Morska znajduje się zawsze w pierwszym szeregu, przesyłam najlepsze życzenia owocnych narad VIII Zjazdowi Ligi.

W dalszym ciągu uroczystego posiedzenia, powitał Zjazd wojewoda Wł. Raczkiewicz, w charakterze przedstawiciela Rządu. Mówiąc o zadaniach LMK, p. wojewoda zaznaczył, że wyrosły one na wielkie i potężne i są wykonywane z woli całego narodu. Tkwiły one kiedyś jako wielkie tęsknoty w duszy każdego Polaka, a dzisiaj są realizowane w czynach. P. wojewoda zakończył swe przemówienie apelem, aby w przyszłym roku nie zabrakło nikogo z Pomorza wśród członków LMK. Potem przemawiał szereg innych osób, witając Zjazd, a w ich liczbie — przedstawiciel Belgijskiej Ligi Morskiej, p. José oraz odczytano depesze hołdownicze wysłane do Pana Prezydenta Rzplitej, P. Marszałka Śmigłego-Rydza, ks. prymasa Hłonda, P. marszałkowej A. Piłsudskiej, P. premiera Składkowskiego, P. wicepremiera Kwiatkowskiego, P. ministra Becka i innych.

Po przyjęciu regulaminu Zjazdu, dokonaniu wyborów przewodniczących komisji i przyjęciu protokołu VIII Walnego Zjazdu, dłuższe przemówienie wygłosił prezes Zarządu Głównego, generał St. Kwaśniewski. Płomienna mowa Generała, ujęta w jasną i zwartą formę żołnierską i obfitującą w mocne akcenty, wzbudziła entuzjazm wszystkich delegatów, którzy kilkakrotnie przerywali ją oklaskami i okrzykami. Brzmiała ona jak następuje:

Osmy Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej odbywamy w położeniu niezwykłym. Gdy już dwadzieścia lat przepracowaliśmy nad utrwaleniem dostępu do morza i jego wykorzystaniem, zamiast słusznego należącego się nam poszerzenia tego, tak szczupłego, morskiego stanu posiadania, stajemy na nowo wobec konieczności jego obrony, może krwawej, a dziś wobec potrzeby zawołania raz jeszcze głosem tak donośnym, by usłyszał nas cały świat: „Nie damy się odepchnąć od Bałtyku!” Już dobrych lat temu kilka zawołaliśmy: „Rewizja naszych granic to wojna!” Wołanie to — zdawało się — poskutkowało. Wówczas mowa była o tej części odwiecznej polskiej ziemi, wyprowadzającej nas na morze, którą niedobry sąsiad nazwał złośliwie „korytarzem”, to nasze najpiękniejsze, prapolskie Pomorze, dające nam najwięcej powietrza i oddechu. Dziś żąda się tam już tyl-

ko autostrady, ale równocześnie zaczyna się jedyny nasz naturalny dostęp do morza, jedyną naszą otwartą drogę wodną, ujście królowej polskich rzek, ujście Wisły, zaczyna się jedyny morski port polskiego obszaru gospodarczego, a więc polskiego „Lebensraum”, jedyny — posiadający za sobą zaplecze wodne, zaczyna się ujście, o którym powiedział Stary Fryc, że „kto je posiada, jest więcej panem Polski niż ten, kto nią rządzi”. Cóż z tego, że miasto do tego ujścia przyległe, ongiś siedziba Świątopelków, krzyżackim podstępem i gwałtem zdobyte, w języku ludności jest dzisiaj więcej niemieckie niż polskie, coś z tego, gdy nie tylko historia, mury i kultura Gdańska mówią do dziś o dawnej polskości tego miasta, ale też i przede wszystkim geografia wskazuje najwyraźniej, że ziemia ta i droga wodna, tylko z Polską, a nigdy z Rzeszą Niemiecką związana być winna.

Czy mam znowu mówić o tym, jak dalece Gdańsk na związaniu z Polską w ostatnim dwudziestolecu skorzystał? Zaniedbany w okresie przynależności do Prus, wiadomo na korzyść Królewca i Szczecina, powróciwszy do polskiego obszaru gospodarczego, wchłonął już z górą 35 milionów złotych polskich, nie licząc inwestycji kolejowych, tj. połowę tego, co wydatkowała na rozbudowę portu i jego urządzeń Rada Portu, złożona po połowie z przedstawicieli W. M. Gdańska i R. P. Polskiej. O rozwoju Gdańska — dzięki użytkowaniu go przez Polskę — świadczy wyraźnie fakt, że przed wojną zaledwie 15 regularnych linii utrzymywało komunikację z Gdańskiem, dziś około 45, ruch statków, na wejściu i wyjściu, wyniósł w r. 1937 o całe 8 tysięcy więcej, niż w roku 1920, tonaż zaś statków wzrósł w r. 1930 o 322% w stosunku do przedwojennego roku 1912. Dane dotyczące obrotów towarowych wskazują również na to, że przed wojną port gdański był podrzędnym portem bałtyckim, o obrotach kilkakrotnie mniejszych od innych portów bałtyckich, a od r. 1926 do 1932 jest port gdański największym portem na Bałtyku, z obrotami 4-krotnie wyższymi aniżeli w latach powojennych, a dzisiaj zajmuje, po Gdyni i Szczecinie, trzecie miejsce wśród portów bałtyckich. Dalszym niezbitym dowodem, że port gdański tylko Polsce zawdzięcza ogromny swój rozwój w latach powojennych, jest zestawienie przywozu i wywozu kolejowego, do i z portu gdańskiego, w r. 1936: cztery i z górą trzy czwarte miliona ton z Polski na tylko pół miliona innych przywozu i na ogólnych 1.100.000 wywozu blisko pół miliona do Polski, blisko połowę. Miałaby Gdańsk dobrowolnie, czy aby nie pod wpływem gwałtu, z korzyści tych rezygnować? Bo słyszeliśmy, że to Gdańsk życzy sobie powrotu do Rzeszy!

Nie sięgamy po cudze, choć do dnia dzisiejszego więcej polskie, niż niemieckie, po Mazowsze Pruskie i po resztę Śląska, nie sięgamy po Łużyce i dalej na zachód, chociaż kiedyś granice Chrobrego sięgały po Lipsk, po Sałę i od Bałtyku po Dunaj, a inni odwołują się nawet do wędrówek narodów, nie odwołujemy się do dawnej historii, ale odwołujemy się do najwięcej przekonujących argumentów — życiowych, tak samo zresztą, jak czyniła to inni, do „obszaru życia”. Gdy cała Wisła jest polska, a powołaniem jej jest połączyć w przyszłości Bałtyk z Morzem Czarnym i skrócić drogę wodną Bagdad — Londyn do połowy, ujście Wisły musi być co najmniej wolne, wolne w całym tego słowa znaczeniu i w żadnym wypadku nie może znaleźć się raz jeszcze w ręku zaborcy niemieckiego. Sprawa Gdańska nie jest sprawą miasta, zamieszkałego w większości przez lud-

ność niemiecką, bo takiej ludności pozwoliliśmy ongiś kupczyć i mieszkać także w Krakowie, sprawa Gdańska to sprawa ujścia Wisły i jedyne go portu morskiego, posiadającego za sobą drogę wodną, to sprawa Bałtyk — Morze Czarne, to polska sprawa!

Gdy gniewa się na okrażenie ten, co — sięgając po coraz to większy „Lebensraum“, sam okraża, zasługuje to na śmiech, ale równocześnie niemniejszy gniew wywołuje taka rzeczywistość, że gdy się jest zaliczanym do okrażających, sam coraz to więcej jest się okrażanym. Bo żądanie Gdańska i przecięcia naszego lądowego dostępu do morza — autostradą, jest niczym innym, jak okrażaniem nas od północy, gdy równocześnie czyni się to samo od południa, sięgając po Słowaczną i Ruś Zakarpacką. Trzeba głośno o tym mówić, że to Polska jest okrażana, od strony Karpat i od strony Morza Bałtyckiego, że gdy uchodzi bezkarnie branie w tak zwany „protektorat“ całych narodów, nam odmawia się jednego tylko miasta prowincjonalnego, które za czasów pruskich było jednym z ostatnich, a dziś polskim chlebem i masłem karmione, rozrosło się do jednego z pierwszych portów na Bałtyku.

Gdy z 400 km polskiego ongiś Pomorza przyznano nam na drodze papierowej tylko 72 km i jeszcze w tej chwili chce się zmniejszyć nasze możliwości morskie, niech wie świat cały, że każdy taki zamach spotka się z żołnierską odprawą całego Narodu!

Druga część przemówienia generała Kwaśniewskiego była poświęcona sprawom sprawozdawczoprogramowym.

Po sprawozdaniach głównej komisji rewizyjnej i komisji mandatowej, obrady plenarnego posiedzenia Zjazdu przerwano i rozpoczęły się obrady komisji, na czym zakończył się pierwszy dzień Zjazdu.

Drugi dzień rozpoczął się uroczystą Mszą św. połową na placu Rewii nad Wisłą. Mszę celebrował ks. biskup Okoniewski w asyście liczne go duchowieństwa. Wśród tłumów, które wypełniły plac, zwracały na siebie uwagę ustawione w długich szeregach umundurowane oddziały LMK. Szczególnie wyróżniał się oddział kolonialny LMK, w specjalnych ubraniach i tropikalnych hełmach.

Po skończonej Mszy św. ks. biskup Okoniewski wygłosił podniosłe kazanie, w którym nawiązując do roli LMK w dziedzinie uświadamiania społeczeństwa o znaczeniu morza, mówił:

„Wyteżajcie wzrok, wołali jej szermierze, sięgajcie okiem w dal, rozszerzajcie dusze, krzepnijcie w dłoniach, wysilajcie się, pracujcie. Wykuwajcie przyszłość narodu, wiercie w swoje siły“.

„Toteż pełna ufności i nadziei zwraca się dziś Liga Morska do całego społeczeństwa polskiego. Dzień bowiem dzisiejszy poświęcony jest nie tylko obradom, sprawozdaniom, przeglądowi sił, wykazaniu pracy dokonanej i czekającej jeszcze członków, ale jest także gorącą odezwą do obywateli całej Polski, a szczególnie do Pomorzan. Nie możemy zezwolić na to, by tylko czynni członkowie Ligi się trudzili. Obywatela chrześcijańskiego woła społeczność. Wszystkich więc, a szczególnie nas Pomorzan wzywa morze, wzywa Liga Morska. Sami strzegliśmy w przeszłości morza. Strzegli go nieustępliwie, w codziennym trudzie, w codziennej walce przez dziesiątki, przez setki lat nasi przodkowie. Do nas należy teraz uwieńczenie tego dzieła, do nas należy opanowanie morza w pokojowej pracy handlowej przez coraz inten-

sywniejszą współpracę z Ligą. Czyńmy to z zapałem; przekażmy ideę morską młodzieży dorastającej jako część swego ducha, jako część swych ideałów.

W ten sposób dziękujemy Bogu za wszystko, czym nas obdarzył; w ten sposób wcieli się w czyn nasz wicher zapału, odwagi, samopoczucia, porywający naszą ziemię“.

Następnie delegaci udali się na uroczyste otwarcie pierwszej Wystawy Szkolnej Okręgu Pomorskiego LMK, którego dokonał generał M. Zaruski, wygłaszając obszernie przemówienie o jej znaczeniu i celu. Po zwiedzeniu wystawy, delegaci i przedstawiciele społeczeństwa uformowali pochód, który przeszedł ulicami miasta na rynek Staromiejski, gdzie zgromadziły się tłumy mieszkańców. W pochodzie niesiono transparenty, na których widniały m. in. napisy: „Silna flota wojenna daje trwałą potęgę“, „Własna stocznia — pilna potrzeba“ itd. Z balkonu ratusza wygłosił do zebranych przemówienie prezydent miasta, Raszeja, podkreślając siłę ducha i wolę wytrwania ludu pomorskiego, którego hartowi woli i ofiarności Polska zawdzięcza podwalinę swej istotnej niepodległości — dostęp do morza.

„Gdziekolwiek się zwrócić — mówił prez. Raszeja — do jakiegokolwiek sfery społecznej, do mieszkańców jakiegokolwiek okolicy państwa, jakiegokolwiek obozu, wszędzie jest jeden głos i jedna opinia: polskiego wybrzeża morskiego nie damy i nikt wydrzeć nam nie zdoła“.

Po wznowieniu plenarnego zebrania Zjazdu, została odczytana następująca rezolucja:

VIII Walny Zjazd Delegatów LMK zebrany w stolicy odwiecznie polskiego Pomorza, w okresie doniosłych przemian politycznych w Europie z dumą i spokojną radością stwierdza, że hasła rzucone przez Ligę Morską i Kolonialną stały się obecnie własnością całego Narodu. W najgłębszej swojej jaźni Naród Polski złączył w jedną nierozdzielalną całość pojęcie potęgi moralnej i gospodarczej Polski z jej przeznaczeniami morskimi.

Potwierdzając w tym względzie wszystkie swoje poprzednie deklaracje zjazdowe, Zjazd stwierdza, że jakiegokolwiek próby pomniejszenia stanu posiadania Polski nad Bałtykiem spotkałyby się ze zdecydowanym odporem całego Narodu, który nigdy nie zapomnił swojej wielkiej przeszłości nad tym morzem.

Zjazd stwierdza, że odwieczna miłość Polaków do pokoju wypływa tylko z poczucia współodpowiedzialności za pokojowy rozwój cywilizacyjny Europy, lecz w momencie narzuconej rozgrywki skończyć się musi nieuchronnie tak, jak w historii kończyły się zawsze nasze zwycięskie boje orężne.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zjazd w obliczu opinii całego Narodu Polskiego i opinii świata domaga się tych praw politycznych, gospodarczych i kulturalnych dla półtoramilionowej autochtonicznej ludności polskiej w Rzeszy Niemieckiej, które są swobodnym udziałem bez porównania mniejszej i wpływowej ludności niemieckiej w Polsce.

W dalszym ciągu zebrania, delegaci wysłuchali sprawozdań przewodniczących komisji zjazdowych — komisji dróg wodnych, obrony morskiej, kolonialnej, wychowania morską młodzieży, wycieczek i obozów, wydawniczo-prasowej, organizacyjno-propagandowej oraz finansowo-budżetowej. W każdym z tych sprawozdań zawarte były wnioski oraz dezyderaty dla Zarządu Głównego. Na zakończenie przyjęto przez aklamację listę kandydatów na członków do Rady Głównej.

Tegoroczne obrady odbywały się w atmosferze zapалу i dynamiki, niezwykłych nawet dla tak ożywionej i entuzjastycznie nastroszonej organizacji, jaką jest LMK. Źródłem tego oczywiście szukać należy w przeżywanym przez nas wszystkich okresie politycznym. Zamach na nasz stan posiadania na morzu, na skrawek wybrzeża, który stał się umiłowanym całego narodu, na ujście największej naszej rzeki, wzbudził niezłomną decyzję oporu w sercach wszystkich Polaków, tym bardziej więc zaważył na nastroju organizacji, stanowiącej przednią straż morską społeczeństwa. Refrenem obrad Zjazdu było hasło „Nie damy się odepchnąć od Bałtyku“, które znalazło swój wyraz również w licznych wnioskach i dezyderatach, wysuniętych przez komisje i uchwalonych przez Zjazd.

Najważniejsze wnioski, ze względu na brak miejsca, pokrótce tu omówimy. Komisja dróg wodnych Zjazdu poruszyła przede wszystkim sprawę należytego zabezpieczenia i wzmocnienia polskiego stanu posiadania nad Bałtykiem, a zwłaszcza polskich uprawnień do naturalnego ujścia naszych arterii wodnych w Gdańsku — Wisły. Następnie, mając na względzie usunięcie dotychczasowych zaniedbań w dziale dróg wodnych i stworzenie nieodzownych warunków dla zapewnienia ich sprawności, Zjazd polecił Zarządowi przedstawić Rządowi R. P. wniosek o utworzeniu w ramach technicznej administracji państwowej osobnego samodzielnego organu, który by zarządzał drogami wodnymi i dysponował specjalnym funduszem ich budowy, zasilanym stałymi dotacjami z budżetu państwowego, funduszu inwestycyjnego i Funduszu Pracy. Należało by również rozważyć możliwość pociągnięcia do tych świadczeń całego społeczeństwa w formie specjalnej daniny. Ponadto Zjazd wysunął kolejność prac wodno-komunikacyjnych, a na pierwszym miejscu regulację Wisły na całej jej długości wraz z budową i wykończeniem koniecznych portów. Prace nad regulacją Wisły łączą się z zagadnieniem połączenia C.O.P. z Bałtykiem oraz Bałtyku z Morzem Czarnym.

W zakresie obrony morskiej, Zjazd uznał za konieczne uwielokrotnienie wysiłku całego społeczeństwa na rzecz zbiórki FOM, przystąpienie do realizacji hasła „Budujmy okręty na Stoczni Polskiej“ przez rozpoczęcie budowy większego okrętu Polskiej Marynarki Wojennej na własnej stoczni w Gdyni, czynienie przez Zarząd Główny starań celem uzyskania zapewnienia najwyższych czynników w Państwie w sprawie rozbudowy floty wojennej i wniesienia do Izby Ustawodawczej programu flotowego. Ponadto Zjazd polecił Zarządowi Głównemu wystąpić wobec czynników kompetentnych z projektem rozpisania pożyczki na rozbudowę naszej floty pod hasłem „Dozbrojmy się na morzu“ oraz rozpocząć opracowanie projektu wojenno-morskiego przysposobienia młodzieży.

Ponadto Zjazd wezwał Zarząd Główny do poczynienia odpowiednich kroków u czynników miarodajnych, celem uzyskania zezwolenia na zbiórkę złota na FOM.

W dziedzinie spraw żeglugowo-morskich — stwierdzając, że całkowite wykorzystanie dostępu do morza zapewni Polsce dalszy rozwój polskiej żeglugi morskiej — Zjazd wezwał Zarząd Główny do podwojenia wysiłków w zakresie propagandy bandery narodowej.

Zjazd postanowił również zwrócić się z prośbą

do Min. Przem. i Handlu o dalsze przychyłne ustosunkowanie się do sprawy rozwoju inicjatywy prywatnej w dziedzinie żeglugi morskiej, o przyznanie na ten cel odpowiednich kredytów oraz o zarządzenia w kierunku przyspieszenia opracowania prawa hipotecznego morskiego — polskiego i stworzenie w następstwie stałej organizacji kredytu morskiego.

Stwierdzając dalszy pomyślny rozwój marynarki handlowej Zjazd wzywa całe społeczeństwo polskie, a w pierwszym rzędzie przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe polskie, publiczne i prywatne — do wyłącznego posługiwania się statkami polskimi w przewozach morskich, któremu to nastawieniu dała wyraz Liga Morska i Kolonialna, wysuwając hasło „Polski towar — polskim statkiem“. Jednocześnie Zjazd doceniając doniosłą rolę, jaką w dziedzinie rozwoju żeglugi i handlu morskiego odgrywa zagadnienie człowieka uznał, że należy popierać studia zawodowe morskie przez udzielanie młodzieży stypendiów.

Silny akcent Zjazd położył na sprawy gdańskie. Zjazd polecił Zarządowi Głównemu LMK, aby wszelkimi rozporządzalnymi środkami i w zakresie swoich uprawnień statutowych wyjednał u czynników miarodajnych powzięcie takich decyzji i zarządzeń, które by wykluczały na przyszłość jakiegokolwiek zakłócenia normalnych stosunków w polskich ośrodkach na obszarze W. M. Gdańska.

W dziedzinie wychowania morskiego młodzieży, Zjazd polecił Zarządowi Głównemu dołożyć starań, aby w roku 1940 został uruchomiony Ośrodek Morski dla młodzieży w Pucku, opracować projekty zasady organizacji okręgowych ośrodków wychowania wodnego LMK i prowadzić dalszą rozbudowę Głównego Ośrodka Żeglarskiego LMK nad jeziorami Narocz i Żarnowieckim.

Z zakresu zagadnień kolonialnych ustalono, że na pierwszy plan działalności LMK w tej dziedzinie należy wysunąć szkolenie, jak również popieranie przedsiębiorczości kolonialnej. Jeżeli chodzi o sprawę szkolenia fachowców kolonialnych, uznano, że należy je zorganizować od podstaw i w tym celu Zarząd Główny LMK ma wystąpić do Min. WR i OP, aby Ministerstwo umożliwiło planowe rozwinięcie już istniejących i powstanie nowych niezbędnych ośrodków naukowych przy wyższych i średnich uczelniach, poświęconych studiom i wykładom z zakresu wiedzy kolonialnej.

W sprawie popierania przedsiębiorczości kolonialnej postanowiono wzmocnić podjętą wśród sfer gospodarczych propagandę na rzecz zaktywizowania wymiany gospodarczej z rynkami kolonialnymi, poczynienia wysiłków nad zorganizowaniem polskich placówek handlowych w koloniach i bezpośredniej tam eksploatacji potrzebnych Polsce surowców.

W zakresie działalności wydawniczo-prasowej, Zjazd zalecił Zarządowi Głównemu powołanie do życia i stałe wydawanie czasopisma, poświęconego wyłącznie działalności organizacyjnej Zarządu Głównego i ogniw terenowych.

Ponadto Zjazd zatwierdził budżet LMK na rok 1939 i polecił Zarządowi Głównemu, w razie zrealizowania projektu wewnętrznej pożyczki państwowej na rozbudowę floty wojennej, przeznaczyć na pierwszy zapis subskrypcyjny, co najmniej 50.000 złotych z ewentualnych nadwyżek budżetowych b. r.

DWIE KSIĄŻKI NA CZASIE

Ostatnio dwie książki zdobyły niebywały rozgłos: „Ziemia gromadzi prochy” Józefa Kisielewskiego (wyd. Księgarni św. Wojciecha w Poznaniu) i „Sztafeta” Melchiora Wańkowicza (wyd. „Biblioteki Polskiej” w Warszawie).

W poszukiwaniu zasadniczej przyczyny, która mogłaby wytłumaczyć powodzenie wyżej wspomnianych książek, stajemy wobec narzucającej się odpowiedzi. Mieści się ona przede wszystkim w złożach wielkiego słowa: Polska. W rozległej panoramie spraw i zagadnień, związanych ściśle z życiem Polski, z jej kulturą materialną i duchową, nie dziw, że w najszerszym zasięgu społecznym zaznacza się powszechnie pragnienie zgruntowania konkretów u źródeł wiedzy.

Powieść żadną miarą nie byłaby zdolna oddać w swej dowolnej fakturze całego ogromu istotnych prawd naszego bytu w spiętrzeniu tematów historycznych, narodowościowych, czy gospodarczych. Co innego — reportaż. Toteż realny stosunek do faktów, kształtów i osiągnięć naszych czasów stworzył przed typem tego rodzaju sprawozdawczej książki — olbrzymią chłonność czytelnictwa. I to zrozumiałe: — wiarogodność wiadomości, spostrzeżeń i wrażeń, podanych z pierwszej ręki, w sposób przystępny, wszechstronny, a przy tym jakby towarzysko-gawędziarski, trafia stąd wcale bezpośrednio do przekonania ogółu.

Wyrośliśmy snąc z lektury afektacji. Nie wystarczą przecież same sentymenty, zachwyty, lub wzruszenia na temat życia odrodzonej Polski. Trzeba do gruntu zgłębić i poznać treść naszych narodowych i państwowych walorów. Wszakże wyłaniają się one w kształtach wręcz zadziwiających, dystansując nierzadko nawet własną naszą świadomość wspinałym startem i metą czynów, dokonanych w błyskawicznym czasie. Tak np. ledwie „nauczyliśmy się” Gdyni, ledwie przeniknęliśmy nurty życia morskiego, już oto spełnił się na naszych oczach mit nowy, ledwie wczoraj wyrosły w postaci najzupełniej realnej: Centralny Okręg Przemysłowy. Albo: ledwie zżyliśmy się z regionem pomorskim — i ta ściana życia narodowego przeraża naszą świadomość widnokreśliem wartości etnicznych, jak i zaległością zarzuconej tu wspólnoty w koleinach historycznych dziejów i odwiecznych związków, które i dzisiaj przecie życiowo, gwarem wspólnej mowy, mimo granice polityczne, łączą Polskę z ziemiami Nadodrzańskimi Pomorza.

To wszystko dość wyraźnie tłumaczy społeczną uwagę dla ostatnich książek J. Kisielewskiego i M. Wańkowicza. Dwie to różne, zgoła niepodobne do siebie publikacje, odmienne treścią i stylem — jedna: o Pomorzu z tamtej strony granicy, druga zaś o COP-ie w sprawozdawczym ujęciu całego dorobku gospodarczego Polski — obie jednak książki przenika ta sama myśl przewodnia.

Odmienne, niepodobne do siebie, jednak się uzupełniają, jak dwa tomy polskiej epopei pod tytułem: przeszłość i współczesność.

Rzecz przy tym wcale charakterystyczna. W obu

książkach zaznacza się — wpływologia morza. W dorobku materialnym, żywioł morski stał się przecież nieodłącznym, nierozzerwalnym współczynnikiem naszego rozwoju gospodarczego. Z Gdyni do COP-u, czy na Górny Śląsk, prowadzi dzisiaj życiodajny gościniec, rozrastający się w przeliczonych rozgałęzieniach, docierający do wszystkich niemal środowisk polskiej pracy w kopalniach, fabrykach, hutach, przetwórnictwach przemysłowych. Z drugiej strony, ten sam żywioł morski, otwierając nam przed oczami świat rozległy, już na linii najbliższego nam horyzontu, obudził z zapomnienia prawdę rzeczywistych, zmartwychwstałych mocy naszego ducha: — Pomorze. Stamtąd przecież szło kiedyś światło naszej historii, tam się poczęły pierwsze zryby państwa Piastów. Tam wyrośliśmy, i tam dziś znów powracamy w naturalnym kierunku naszych zainteresowań.

O naszej przeszłości świadczą dziś kurhany na Słowiańszczyźnie Zachodniej. Poświęcił im J. Kisielewski szereg opisowych obrazów z okazji swej automobilowej podróży przez teren północnych Niemiec — od Hamburga, aż po granice prastarej, kaszubskiej Pomeranii. Książka jego nie jest właściwie w całym tego słowa znaczeniu: — reportażem. Rzeczy widziane i przeżyte przez autora na trasie podróży stanowią raczej powód do rozważań, rozbudowanych na tle zagadnień historycznych i narodowościowych. Jak nikt dotąd z publicystów, uprzyśtępnił przy tym autor każdemu czytelnikowi bogaty materiał naukowy, znany dotąd jedynie specjalistom, badaczom wiedzy historycznej, archeologii, czy etnografii. A mamy, wspomnieć trzeba, w tych dziedzinach nauki naprawdę świetnych znawców Pomorza, jak: J. Kostrzewski, W. Bogusławski, K. Górski, L. Koczy, S. Kozierowski, K. Tymieniecki, J. Widajewicz, Z. Wojciechowski i in.

Wstaje w ten sposób przed nami z popiołów i prochów cała opowieść śmiertelnych zmagania Słowiańszczyzny z przemocą teutońską. Kroczymy za autorem i po naszych własnych szlakach dziejowych. Ileż tu zapomnianych wiadomości! Wszakże nie od Gniezna, ale od Szczecina mierzył Mieszko ówczesną Polskę, śląc opis jej granic papieżowi do Rzymu. Na 400 kilometrów liczył potem Krzywousty morski brzeg Polski. A jego władztwo sięgało i po wyspę Ranę, dzisiejszą Rugię. Mnóstwo stąd zostało świadectw w historii i w krajobrazie. Autor nie skąpi przykładów i zobrazowań, odsłaniając dzieje Pomorza i jego związki z Polską aż do wygaśnięcia linii książąt pomorskich w 1637 r.

Wiele tu ponadto ciekawych spostrzeżeń i rozważań, kiedy co krok przez szlaki tradycji historycznych przewija się — dzisiejsza teraźniejszość w jej niemieckiej osnowie. I co się okazuje? Zniemczyli Niemcy nawierzchnię Pomorza, ale w głębi tego kraju prosty lud wiejski pozostał wierny starożytnym prawdom ojców. Na przestrzeni 100—150 km pasa granicznego, na zachód od nas, rozbrzmiewa ciągle jeszcze mowa polska. Trwają tu Kaszubi w oporze, mimo najbrutalniejszych metod, stosowanych

przez hitlerowski regime celem ich wynarodowienia. I nie tylko Kaszubi — dopowiada autor: „Pięć kilometrów od Berlina, w Spreewaldzie, są ludzie, którzy mówią po słowiańsku“. Jeszcze dziś dowodem wytrwałości i bohaterskiej postawy autochtonicznego elementu jest 200.000 Łużyczan. A iluż to Polaków z liczby 1.500.000 zamieszkuje na ziemiach Pomorza! Wielu ich spotkał autor w swej podróży, opisując rozmowy z nimi i ich dzisiejsze losy życia.

W takim zobrazowaniu, książka przedstawia wartość rewelacyjną. Olbrzymi materiał studiologiczny podnosi jej znaczenie. Zapomniane Pomorze ożywa, przestaje być zagadką. Widzimy je, jak na dłoni. Polskość Pomorza została wykazana i udowodniona. Mówi o tym przeszłość dziejowa, a dzisiaj jeszcze — uparty lud.

Oczywiście, co innego będą dowodzić Niemcy. Ale też ich prawda leży w prawie siły i przemocy. Toteż potrzeba im uciekać się aż do archeologii, aby wykazać „wyższość cywilizacji germańskiej“, a właściwie — zaspokoić wyrzuty sumienia z powodu dokonanych podbojów, przedstawiając przy tym światu germańskie pochodzenie Pomorza... z okresu wędrówek narodów. Śmiesznie więc tu wypada konfrontacja źródeł polskich z niemieckimi, kiedy mowa o wyższości rasy germańskiej nad „podrasą“ słowiańską, albo kiedy okazuje się, że obecna prehistoria niemiecka ma więcej wspólnego z polityką, niż z prawdziwą wiedzą naukową.

Na rozstajach dróg dziejowych utraciliśmy jednak Pomorze. Z fatalnym testamentem Bolesława Krzywoustego nastąpił odwrót Polski od źródła jej właściwej mocy — od morza. Toteż słusznie nazywa autor przesunięcie Polski historycznej na wschód, w głąb lądu: zupełnym przekrzywieniem naturalnej linii państwowej.

Ale Polska powrotną falą wraca znów w swoje pierwotne łóżyisko. „Od morza już dzisiaj odepchnąć się nie da“ — powiedział min. Beck. Zaledwie 72 km brzegowia morskiego zostało nam z wielkiego dziedzictwa. Ale nie ilość, lecz jakość ma stanowić o wartościach. Tu, z odrodzeniem państwa, zaczyna się druga epopeja naszych dziejów, która w książce Wańkowicza wyrasta — z współczesności. Jego „Sztafeta“ jest radosnym zwierciadłem faktów, w których przegląda się cały nasz dorobek, zawarty w dziedzinie pracy gospodarczej.

„Kiedy odzyskaliśmy Niepodległość“ — pisze autor — „Polska była bliższa drewnianej tokarenki nad jakąś Berezyną“, niż do owego rozmachu życia, który kłębi się dzisiaj w obrazie Gdyni, Śląska i COP-u. Odziedziczyliśmy ziemię zniszczoną przez wojny i niewolę. Dostaliśmy kraj wyjałowiony, pusty i rozbrojony. Od 1831 r. w żadnym z zaborów nie pracowała fabryka broni. Ani złota nie mieliśmy na kupno, ani wolnych dróg na transport. W polu, żołnierz miał kilkanaście typów karabinów, do których nie starczyło — amunicji. Polska była obrabowana z maszyn fabrycznych. Rodzona ziemia nie była w stanie nas wyżywić. „Wszystko-śmy wówczas nabywali za naftę z Borysławia — nawet fasolę z Jugosławii“.

A oto z Polski stratowanej, zdewastowanej — wyrosła Polska zdobywcza, zbrojna i przemysłowa. Spełniła się najśmielsza wizja — w samodzielnej

twórczości, dzięki wierze we własne ramiona, przez imponujący wysiłek całego narodu. Toteż „radosna sztafeta“ mógł śmiało nazwać Wańkowicz swoją książkę, prowadząc dziś z dumą czytelnika poprzez tętno zagospodarowanego życia, od przeszła do przyszła, poprzez wszystkie arterie.

Pierwsze tu oczywiście miejsce dla COP-u. Chcesz wiedzieć, co on przedstawia? — zapytuje autor czytelnika. A więc się dowiedz: rejon kielecki, to piryty, kamień drogowy i budowlany, kwarcyty, wapienie, gliny ceramiczne, rudy żelazne, fosforyty. Rejon lubelski, to żywność, to lasy, to hodowla, to przemysł skórzaný, to baza aprowizacyjna. Rejon małopolski, to nafta, gaz, ruda. A oto, spójrz tam dzisiaj: w promieniu Sandomierza wystają z ziemi całe miasta o halach i warsztatach fabrycznych. Na ich przedzie — Stalowa Wola. Nie symboliczna, ale już naprawdę stał w niej się rodzi. To chluba nasza — dla uzbrojenia armii.

W Rożnowie, ujarzmiony Dunajec — dla elektryfikacji. W Mościcach, przetwórnia nawozów azotowych. W nich, geniusz wiedzy: jak z pierwiastkowych własności powietrza uprawić ziemię. Nie wierzyli Niemcy, oddając Polsce Chorzów, że fabrykacja przetworów azotowych ruszy tu w skomplikowanej gardzieli aparatów i maszyn. A jednak i to się stało za przyczyną wielkiego męża nauki — naszego Prezydenta Ignacego Mościckiego.

A dodajmy do tego i fabrykację sztucznego kauczuku, i polską celulozę, i polskie przetwórnice rudy, i gaz, i naftę, i benzynę, i węgiel... Naprawdę, prostujemy się z dumą. Polska dokonała wiele, bardzo wiele. Polska jest bogata i zasobna w potężny dorobek własnego dzieła. W Polsce nie ma miejsca na niewiarę. COP jest nieodrodnym bratem Gdyni, która przecież też wyrosła z jałowizny piasku, z niczego. Jakże tu nie wierzyć myślom, że spełni się niebawem sprawa regulacji Wisły, jak i połączenie Bałtyku z Morzem Czarnym siecią wodnych kanałów. Przecież i w tej dziedzinie podjęliśmy pracę.

A czy trzeba tu jeszcze powtarzać za Wańkowiczem wszystkie wiadomości, które dobrze znamy z dziedziny handlowych osiągnięć w rozwoju naszego morskiego życia? Chyba jeszcze to jedno: od morza przyszła owa żywiołowa moc, która w ramionach nam urosła i uczyniła nasze państwo mocarstwem, świadomym swych wartości, rozbudowanym w swej gospodarczej prężności, zbrojnym, silnym, zwartym i gotowym.

Z doskonałą znajomością tematu opowiada o tym wszystkim Wańkowicz, nie szczędząc drobiazgowych wiadomości, wyciągów cyfrowych i argumentów. Książkę czyta się jednym tchem.

Oto najlepsza odpowiedź kurhanom — wiekom minionym, błędom i bolesnym doświadczeniom dziejowym.

Toteż dwie książki J. Kisielewskiego i M. Wańkowicza, to wspólna powieść o jednej prawdzie rzeczywistej, w której przeziiera się nasza współczesność, jak słońce poprzez wczorajsze, ciężkie, złowróżbne chmury. Z wiarą patrzymy dziś w to słońce, stojąc mocno na brzegach naszego morza i witając dzień jasny, promienny i realny, który z naszej epoki przed Polską wyrasta.

JANUSZ STĘPOWSKI

CZY URLOP SPĘDZIĆ NAD MORZEM?



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wraz z nastaniem pierwszych upałów tęskne myśli nękanych spiekotą mieszkańców miast kierują się, jak słoneczniki ku słońcu, na północ, ku morskemu wybrzeżu... Tam, gdzie pierś tak łatwo rozszerza się w swobodnym oddechu, gdzie rzeźki wiatr niesie jędrny, słonawy zapach bezkresnej przestrzeni wodnej, nie znającej co pył i kurz, gdzie nerwy, wymęczone zgiełkiem i tempem współczesnego życia, z rozkoszą chłoną, niby lek czardziejski, kojący, jednostajny poszum fal.

Rozległe ziemie Rzeczypospolitej mają wiele zakątków tak pięknych i malowniczych, że widok ich wyrwa z piersi przygodnego turysty okrzyk zachwytu i westchnienie: „tu chciałbym pozostać, tu byłbym szczęśliwy“... Jednakże do najpiękniejszych okolic należy niewątpliwie nasz brzeg kaszubski, który wszak rozporządza atutem potężnym, atutem nie do pobicia, jakim jest morze...

Kto morze raz widział, ten już często nie zazna pełnej radości życia gdzie indziej. Zawsze mu będzie czegoś niedostawało.

W lesie, wśród gonnych sosen, słońcem przygrzanych i żywicą wonnych, nagle zatęskni za innym, swoistym a subtelnym zapachem morza... Szum gałęzi poruszanych wiatrem przypomni mu inny mocarny oddech... Wówczas — jak za kobietą kochaną, którą bez jej winy porzucił — poczuje za morzem tak dojmującą, pełną wyrzutu tęsknotę, że prysnie radość z przebywania w pięknym borze pozostawiając żal.

W górach snujące się po zachodzie słońca gęste, sine opary mgły upodobnią się do morza, a wówczas, niespodziewanie dla samego siebie, zapragnie znaleźć się w warunkach, gdzie wzroku nie przytłaczają wielkie masywy skalne, gdzie można wybiec nim bez przeszkód poprzez stalowo-błękitny bezmiar wodny, poszarpany białą koronką piany, aż do linii widnokregu, czystej i wyraźnej, jak ostrze miecza.

Ta tęsknota jest miarą czaru i potęgi morza; nie masz na nią innego leku, jak jej ulec.

Tak się jednak osobliwie złożyło w wyniku powszechnej skłonności ludzkiej do używania dróg utartych, że na dźwięk wyrazów: „wakacje nad morzem“ powstają w naszej wyobraźni zawsze jedne i te same obrazy: zgrabne wille Orłowa, rzucające jaskrawe odbłaski słońca wśród zieleni drzew, na tle wzgórza porośłego bukowym lasem i nieco przymglonego, szafirowego morza... Bądź uroczy Hel ze swoją jedyną na całym Wybrzeżu architekturą starych domków rybackich... Niesłychanie gęsto zabudowana Jastarnia... Wreszcie wyniosła Jastrzębia Góra.

Wybrzeże nasze jest wprawdzie niewspółmierne krótkie w stosunku do ekspansji turystycznej i letniczej trzydziestopięciomilionowego państwa, stwierdzić jednak trzeba, że nie zostało dotychczas w całej swojej długości równomiernie wykorzystane. Bowiem obok osiedli uznanych za modne i gromadnie odwiedzanych posiada jeszcze inne kąpieliska z niewiadomych powodów mniej popularne wśród letników, gdzie znacznie mniejszym kosztem można spędzić wywczasy przynajmniej tak samo zdrowo, a dużo swobodniej.

Są na naszym Wybrzeżu całe odcinki dla celów wypoczynkowych zupełnie nie wykorzystane, zwłaszcza nad otwartym Bałtykiem, gdzie jak wiadomo plaża jest najpiękniejsza. Są osiedla, o które olbrzymia fala letnicza, napływająca rokrocznie z głębi kraju na Wybrzeże, zawadza tylko częściowo, pomimo że warunki mają jak najlepsze.

Do grona kąpielisk przybywa w roku bieżącym sama stolica kaszubskiego brzegu, stary gród pomorski **Puck**. W wyniku pogłębienia basenu i kanału portowego w płytkich wodach zatoki powstała piękna plaża, usypana z piasku, który wydobyto z dna morza. Pobyt tutaj byłby wskazany dla ludzi, nie lubiących rezygnować z betonowych chodników, z kina i kanalizacji.

Podobnie jak Puck, również i sąsiednie **Swarzewo** jest zasłonięte od ostrych wiatrów, a zatoka, obniżająca swoje dno bardzo łagodnie i nie zna-

jąca w tym miejscu swojego łuku większych fal, pozwala na samodzielną kąpiel nawet kilkuletnim bobasom.

Nawiasem zaznaczyć jednak lojalnie wypada, że pobyt nad morzem, zwłaszcza nad Bałtykiem otwartym, nie jest polecany dla dzieci najmłodszych, urodzonych w głębi kraju. Według opinii sumiennych specjalistów dzieci do lat 6-ciu powinny naszego Wybrzeża raczej unikać z wyjątkiem jednego tylko wypadku: schorzenia migdałów, na które klimat morski ma dobry wpływ leczniczy.

Dojazd zarówno do Pucka, jak Swarzewa jest bardzo dogodny, bowiem obie te miejscowości mają własne stacje kolejowe. Cena w pokoju w pensjonacie łącznie z całkowitym utrzymaniem waha się podczas pełnego sezonu, a więc w lipcu i pierwszych dwu dekadach sierpnia, od 5 do 8 zł dziennie*).

Kierując się dalej na zachód i omijając znane Hallerowo wraz z jego ciepłymi kąpielami morskimi, obozy w Cetniewie, w Tupadłach oraz Jastrzębią Górą, zatrzymamy się w Ostrowie.

Ostrowo jest wioską, położoną w odległości około 600 metrów od morza, a więc niewiększej, a nawet znacznie mniejszej od bardzo wielu domów Orłowa i Sopot. Utrzymanie jest tu nieco tańsze. Kto woli stołować się sam, ten może odnajdąć pokój od jednego z miejscowych gospodarzy w cenie około 60 zł miesięcznie. Miejscowość ta ma tę wyższość nad wieloma innymi, że ostrość powietrza morskiego jest tu łagodzona przez sąsiedztwo lasu sosnowego, który od Jastrzębiej Góry począwszy ciągnie się prawie nieprzerwanym pasmem aż po granicę niemiecką. Dotyczy to również i to w stopniu intensywniejszym następnych z kolei miejscowości w kierunku zachodnim: Karwi i Dębek.

Karwia — to duża i stara wieś kaszubska, pamiętająca czasy Batorego, leżąca tuż nad otwartym Bałtykiem, od którego dzieli ją tylko las sosnowy, porastający pierwszą linię wydmy oraz wspaniała, bardzo szeroka plaża o białym, drobnoziarnistym piasku. We wsi tak bliskiej morza słychać jego szum nawet w dni zupełnie bezwietrzne, kiedy fale zaledwie muskają piasek leniwie i sennie. Są tu do wynajęcia za przystępną opłatą lekkie kabiny przenośne, pozwalające na korzystanie z plaży nawet w dni mniej pogodne. Ceny pokoi w pensjonacie łącznie z utrzymaniem wahają się od 5 do 7 złotych dziennie. Pokoje odnajmowane od Kaszubów bez utrzymania, o które tu łatwo, kosztują od 60 zł wzwyż. Dojechać koleją, podobnie jak do Ostrowa, należy do stacji **Sławoszyno**, na linii Puck — Krokowa, zaś podczas sezonu, to jest w lipcu i sierpniu, wygodniej jest wysiąść w Hallerowie i dotrzeć na miejsce wielkim autobusem, oczekującym przed tą stacją na pasażerów.

Między Karwią i rzeką Piaśnicą, wzdłuż której jak wiadomo idzie granica z Niemcami, nie ma dzisiaj żadnych osiedli, poza **Widowem**, wioską złożoną z kilku domów. Przyczyną tego niewykorzystania najpiękniejszego odcinka naszej plaży jest brak szosy, jednak budowa jej w czasie najbliższym została przewidziana w czteroletnim planie inwestycyjnym.

Temu też zapewne brakowi należy przypisać, że o **Dębkach**, wsi, leżącej przy granicy niemieckiej w najbliższym sąsiedztwie morza, mało kto z szerszej publiczności słyszał. Ma to swoje dobre strony dla zwolenników ciszy i spokoju, którzy tworzą nieliczną, ale wierną temu uroczemu osiedlu gromadkę, odwiedzającą je rokrocznie.

Podobnie jak i Karwia, również i Dębki mają piękny las sosnowy, który swoim żywicznym tchnieniem łagodzi ostre podmuchy morza. Obecnie, póki jeszcze nie ma szosy, do Dębek dostać się można przez stację kolejową **Krokowa**, skąd na miejsce jest 10 km bardzo podłej drogi. Autobusu nie ma, ale o bryczkę nie trudno. Ceny pokoiw takie jak w Karwi, a więc od 60 zł miesięcznie. Jest również pensjonat, gdzie koszt utrzymania należy omówić z zarządzającą.

W drugiej połowie sierpnia i we wrześniu ceny są znacznie niższe. Pokoje można wtedy wynająć po 20, a nawet 15 zł miesięcznie. Jednakże na ogół wciąż jeszcze boimy się wczesnej jesieni nad morzem. Gości, nie znających klimatu morskiego, a tych jest przytłaczająca większość, wystrasza zwykle kilkudniowy sztorm, który dmie co roku regularnie w terminie zbliżonym do 24 sierpnia i stąd zwany jest przez rybaków sztormem świętego Bartłomieja. Silny to istotnie wichur, morze ryczy wówczas wściekle, a po plaży poziomo zacina ostre, kłujący piasek. Ale po tej ciężkiej do przetrwania próbie przychodzą dni tak piękne, jakich w niejednym sezonie nie było przez całe lato.

Nie zapominajmy, że roślinność i klimat są spóźnione na Wybrzeżu w stosunku do lądowego zaplecza o 3 — 4 tygodnie i że skutkiem tego nadmorski wrzesień odpowiada zazwyczaj sierpniowi w głębi lądu. Spływa wtedy na Wybrzeże przepiękna, cicha pogoda. Słabe wiatry południowe przynoszą skwar. Morze na kilka kilometrów od brzegu jest gładkie niby szklana, szafirowa tafla. Zniknęły hałaśliwe rzesze opalonych na brąz golasów. Jest cicho, spokojnie... Tylko gdzieś niegdzie w białym, sympkimi piasku fikają kozły dzieci rybaków piszcząc z wielkiej uciechy i grzejąc w upalnym słońcu swoje chude ciała, osobliwie białe dla oczu przyzwyczajonych do opalonych aktów, które latem zalegały plażę. Od czasu do czasu przesywa powietrze jęśliwy krzyk mewy, białym, chwiejnym zygżakiem macającej przejrzystą kopułę niebieską. Tylko morze szemrze ospale; mruczy swój pacierz nieustanny, Stwórcy na chwałę...

M. ZYDLER

Kaszubska chata rybacka



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



*) Ceny podano orientacyjne



ŁADUNEK



Pod wieczór północna oddal stała się mglista. Nad zatartą napoły linią horyzontu płonął krąg słońca opadającego ku nocy. Nasycał przestrzeń rdzawą czerwienią, światłem smutnym, którego refleksy smużyły się po połyskującym morzu.

Kapitan Grudziel przystanął na środkowym pokładzie i patrzył. Lśniący pas relingu jarzył się lekko, nad wodą kołysały się mewy, w swym wolnym, zahamowanym locie — białe, wąskie płatki, jak dziwne liście spadające z niewidzialnych drzew.

— Będzie mgła. Cholerna mgła — mruknął.

Czarno-brunatny dym walił z kominu, skłębioną smugą uchodził ukosem w morze, wtłaczając cień swój posępny w ściemniałe fale. Strzepił się i strzepił gdzieś daleko na pasma lotnego oprzędu.

Kapitan Grudziel pochylił na bok swą dużą głowę, a twarz jego, sucha, kańczasta twarz o wydatnych szczękach i zbyt długim nosie, skrzepła w smutku, czy przeczuciu. Płowe oczy osadzone pod niskim czołem, głęboko wbite pod jego silne sklepienie, nie odwracały się od wędrówki dymu.

Kapitan Marian Grudziel, Kaszub z pochodzenia, uchodził za jednego z najposępniejszych oficerów Towarzystwa. I za jednego z najlepszych znawców żeglugi.

„Kasper II” szedł dosyć ciężko i wolno, tnąc wodę ciężarem swych kilku tysięcy ton. Nadchodziły ku bokom jego krótkie, grzywiaste fale, zwijały się w spienione wały i ukosem odsuwały się wstecz. Dziób w silnej chwiejbie unosił się i opadał, unosił i opadał, mierząc w niewidoczną jeszcze, choć już bliską, Gdynię.

Bardzo lekki uśmiech przewinął się przez wąskie usta Grudziela i znikł. Jak wspomnienie wiosennych kwiatów musnął go widok świeżych i pełnych warg żony, dotyk włosów jej pachnących gorzko, włosów o barwie kasztanów z połyskiem miedzi.

W powietrzu snuła się wilgoć. Oficer odsunął z czoła zniszczoną

czapkę i nagle spojrzawszy na północo-zachód zamruczał coś, niby zbudzony ku czujności zwierz. Na tę chwilę nadszedł właśnie drugi oficer, chudy, czarniawy porucznik Wojciechowski. Dosłyszał pomruk i dostrzegł, jak płowe oczy kapitana migocą stalowo, wpatrzone w dal, jak zaciskają się wąskie usta. Spojrzał więc także w tamtym kierunku.

Daleko, na tle czerwieniejącej tarczy słonecznej rysował się długi, czarniawy, cień wojennej okrętu. Porucznik Wojciechowski zrozumiał.

— Zna pan ten okręt? — spytał nagle kapitan.

— Nie. Ale widać, że to nie nasz.

— Nie nasz. Ja go widziałem już parę razy. To krążownik „Admirał”. Sześć tysięcy ton. — Popatrzyli sobie w oczy i twarze im zdrewniały.

— Kiedy otrzymaliśmy ultimatum?

— Wczoraj w nocy — porucznik Wojciechowski obracał w palcach srebrną papierosnicę — a do chwili obecnej odpowiedź zdaje się, nie została jeszcze wysłana. Kąsielewicz mówił mi, że nie udało mu się otrzymać żadnej wiadomości w tej sprawie.

Różowy, chłopięcy radio-telegrafista Kąsielewicz wysuwał się właśnie z kabiny. Trzymał świstek papieru w zaciśniętych palcach.

— Złapałem przed chwilą Londyn — mówił, a miękki zwykle jego głos zgrzytał twardymi akcentami. — Polska już przed pa-

ru godzinami odrzuciła ultimatum.

Daleki cień wojennego statku kołysał się to ścierany, to wywabiany falą. Rdzewiała coraz szerzej woda, przewiewał wiatr.

— Chief — rzekł ścisłym głosem Grudziel — dajcie tu chiefa.

Po chwili z kabiny nawigacyjnej wysunął się pierwszy oficer, dawniej porucznik marynarki wojennej, Morsz. Zjechał ze schodków i zjawił się przed kapitanem. Chudy, dziobaty. Oczy mu lśniły.

— Chief — Grudziel ukazał ręką krążownik — widział pan tamto?

— Tak. Idzie na nas, przetnie nam kurs.

— A teraz jeszcze to — Grudziel podsunął mu pod nos komunikat radio.

Morsz pokiwał głową. Nie wiadomo czemu dopiął kołnierz mundur.

— Niech pan da dziesięć stopni na Süd. Cała naprzód. Musimy być bliżej brzegu. Gdyby chcieli nas zatrzymać, nie zwrócimy uwagi. Jak daleko od Helu jesteśmy?

— Około piętnastu mil. Fala rośnie. Zamglenie duże, wkrótce nic nie będzie widać.

Odszedł. Kapitan Grudziel zwrócił się do Wojciechowskiego.

— Niech Kąsielewicz nada depeszę szyfrową do Marynarki Wojennej na Oksywie: „Kasper II” ładunek, tonaż. Położenie nasze i tamtego. Przecina kurs. Może być potrzebna pomoc.

Kapitan został sam. Patrzył na połyskujące zimne morze. Wiatr

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



— Zna pan ten okręt? — spytał nagle kapitan

rośnie. Lekko gęstnieje zamglenie. Za pół godziny mgła mogłaby ich ukryć. Uśmiech Ewy daleki i świeży, jak wiosenne bzy po deszczu. A teraz już jesień, liście drzew są złote. Drzewa... liście... Oczy Ewy za mgłą, co obejmie wszystko chłodnym tumanem, czy da-
lekcie.

Któż wie, co dzieli przechodzącą godzinę od tej, która nadciąga? Ładunek... tak, ładunek statku. Kauczuk i oleje. Przydadzą się teraz bardzo w Gdyni. Kauczuk i oleje... jak też płyną kauczuk i oleje? Tyle minionej drogi, szumiącej, zielonawej drogi wodnej. Świty i wieczory. U kresu oczekuje uśmiech Ewy.

Czerwienieje morze, gra polyskami. Wąż się mewy. Ślepy podrzut fali coraz potężniej kołysze „Kaspra II”. To dobrze, widoczność jego jest gorsza. Pięć i pół tysiąca ton. Pięć i pół tysiąca. Kauczuk, oleje palmowe, załoga. A na rufie kolorowym płatem trzepocze się bandera. Białoczerwona dusza statku.

Czarny kadłub krążownika widniał coraz bliżej, wysowany w rdzawo-bure tło nieba. Niepodobna, żeby jeszcze nie spostrzegli „Kaspra II”. Chcą pewnie bez uprzedzenia podejść jak najbliżej i zaskoczyć statek.

Poszedł do kabiny radio. Operator Kąsielewicz ściągnął słuchawkę z uszu i odwrócił się. Twarz miał pobladłą, zmarszczone brwi. Cicho pełzał w kabinie szmer aparatów.

— Nadają z „Admirała” do nas. Chcą, by zatrzymać statek. „Stop”, ciągle „Stop!”.

— Więc cóż stąd? — burknął Grudziel. — Nadał pan depezę do wojennej?

— Nadałem. Jest odpowiedź. Każą iść do brzegu. Wysyłają dywizjon ścigaczy.

— Dobrze. Idziemy przecież. Niech pan wezwie jeszcze raz Oksywie i nada: „Przyjęto. Wezwani do zatrzymania się przez „Admirała”. Pewne otworzą ogień. Idziemy kursem na brzeg helski. Położenie...”.

Radiooperator notował. W progu kabiny pojawił się porucznik Wojciechowski. W kabinie przedłży się dalej i snuły szmery sygnałów. Kąsielewicz odwrócił się po chwili znowu. Grudziel z rękami w kieszeniach spodni, czekał.

— Nie mam jeszcze Gdyni. „Admirał” nadaje ostatnie wezwanie. Zatrzymać się i czekać. Jeżeli nie usłuchamy, rozpoczną ogień.

— Dobrze. Niech pan stara się złapać naszą wojenną. Jak najprędzej.

Szli we dwóch wzdłuż balustrady. Grudziel wyprostowany, Wojciechowski pochylony lekko. Zamglony, posępny krążownik wydawał się bliższy jeszcze i większy w tym świetle.

— Co pan myśli zrobić? — spytał porucznik.

— Nic. Całą na Gdynię. Nie puśczone na pokład żadnego z tych... urwał.

— Rozwał nas kilku strzałami. Ciekaw jestem, co tu robi ten krążownik? Samotny.

— Idzie w awangardzie eskadry. Niech rozwalają. Dostaną nas, ale dopiero na dnie. Jeżeli się pan boi...

— Nie boję się — warknął porucznik. — Ale miałem się żenić pojutrze.

— Trzeba było to zrobić wcześniej. Teraz kto wie, czy nie zostanie pan kawalerem.

Grudziel wstał na mostek kapitański. Wojciechowski odszedł. Złotawe i fioletowe puchy obłoków wolno sunęły niebem, żeglując ku niewiadomym głębiom, czy szczytom. Białe zwałnione bruzdy fal szły i szły zakosami spod dziobu „Kaspra II”. Daleko, krwistym kręgiem płonęło niskie słońce. Spokój, spokój gasnącego dnia.

Grudziel zapalił papierosa i czekał. „Kasper II” drżał silnie od natężonego pulsu maszyny. Czy ścigacze zdążą na czas? Mgła gęstnieje ciągle, byle mieć jeszcze kilkanaście minut spokoju.

Daleki błysk ognia mignął z lewej burty krążownika. Głucho zatoczył się po morzu ciężki huk. Pierwszy pocisk. Grudziel wyjął z ust papierosa, pojawiło się znów wspomnienie Ewy i bliskość warg jej, tak cielesna i rzeczywista, że złął się, iż sparzy je ogniem. Z przełamanym papierosem w palcach nasłuchiwał. Był nie w maszyny. Może uda się jeszcze podejść bliżej do brzegu, pod osłonę baterii.

Fontanna wody buchnęła z prawej tuż przed dziobem, powiew naniósł pył kroplisty i zimny aż

na mostek. Trochę bliżej, a byłaby dziura w pokładzie dziobowym.

Drzwi do kabiny nawigacyjnej były otwarte. Z miną kamienną i zawziętą wyjrzał dziobaty Morsz. W budce sterniczej, przez szybę, zmarszczona, spokojna twarz starego Żołądka. Nie oderwał oczu od kompasu. No, ten pójdzie na dno bez trwogi, z taką samą gębą.

— Walnęli już — powiedział kapitan.

— Niech wał diabłu pod ogon — twarz Morsza wykrzywiła się w pogardliwym grymasie. — Gdyby tak mgła zgęstniała, mogliby nas szukać.

Drugi błysk na krążowniku, trzeci, czwarty. Jakby zamigotano pod słońce złotym lustrem. I poprzez szum morza, ciężki turkot, wysoko turkot pocisków. Grudziel zacisnął palce na balustradzie, trzymał ją w garściach, jakby trzymał siebie chwytem woli. Fiołkowe oczy pod łukami pysznych brwi... zapach włosów wiosennych, nieporównanie miękkie palce. Jakże odnaleźć później Ewę w zielonawej głębi, w mrocznej głębi wody, której ciężar olbrzymi przytłoczy oddech i zgasi myśl. Czarniawa teraz, woda wzdyma się i polyskuje złotawo, nim pograży w sobie życie.

Huk pocisków, jak uderzenia młotów olbrzymich. Płony słupów wody wyrwane i wałące się w morze. Już „Kasper II” tkwi w widłach strzałów. Następną serią go zmiecie.

Wściekle rżenie motoru wyciągnęło się nagle z ciszy, zbliżało się, darło przestrzeń! Grudziel skoczył na lewą burtę statku.

Tuż, blisko, śmignął, otaczając statek płaskim łukiem, ciemnoszary kształt ścigacza. Dziobem wysoko uniesiony nad wodę stateczek leciał, wydłużał się tym pędem, jak pocisk.

Wyprostował linię lotu i rwał wprost na krążownik. Przemknął obok „Kaspra II”, ledwie tykając wody — bolid planetarny werznęty w fale, za nim drugi... trzeci... czwarty! Mignęły płatki polskich bander, powiały czapki jakieś, czapki marynarskie.

I już byli daleko. Stałowy łoskot motorów nabrzmiewał siłą, a śpiew

wysilony wielkiego pędu grał na wietrze tonem wysokim. Smuga piany srebrzyła się i złociła, kipiała w ukośnym słońcu, nikła.

— Idą, jak piorun — mruknął Morsz, który zjawił się obok kapitana.

Bok krążownika łysnął kilkakrotnie, wbijając ognie w przestrzeń. Sekunda i wokół ścigaczy trysnęło jedna po drugiej kilka fontann wodnych. Przestrzeń napęczniała od huków, którym stalowy masyw, pływająca skała, usiłował zetrzeć z powierzchni morza drobne kąśliwe kształty lecące niepostrzeżenie ku jego czarniawemu cielsku.

— Nie ruszyło ich — wrzasnął Morsz, zmarszczywszy brwi. Jeszcze tyle sekund, tyle sekund pędu wśród piorunów, z których najsłabszy mógł zmiażdżyć każdy stateczek, jak potworna stalowa pięść. Bok krążownika, garby wieżyc zatopione we mgłę grały ogniem, roily się od błyskania. Przewalało się dalekie dudnienie maszynowych karabinów.

Słońce nurzało się już niemal w fale. Czerwona poświata zachodu okrywała obraz ten urzekający, nad którym układały się w długie smugi krwawe waty obłoków. Sekundy miały, łomotał puls w skroniach kapitana, guzami sprężonej krwi walił w czaszkę. Wola zwycięstwa zmieniały Grudziela w jeden dygocący nerw, którego drżenie pokrywał maską chłodu.

A wokoło ścigaczy kotłowało się, wrzało morze! Morze rozfalowane, morze rozwścieczone smaganiami stalowych odłamków! Buchało wachlarzami, słupami, całymi górami wody. Chwilami tracili oficerowie ścigacze zupełnie z oczu.

Aż wreszcie zamajaczyły omgłone na lśniącej czerwonej wodzie, tak bliskie masywnego kształtu wojennego okrętu, iż wydawać się mogło, że lada chwila stukną go dziobami w bok!

Wykręciły z nagłą, śmignęły ostrym łukiem. Przepadły w mgłę. I już w ułamek sekundy później uchodziły w zygzakach. Ale tylko trzy... tylko trzy... Grudziel pobladł wypychał kulkami kieszenie munduru.

— Wystrzelili — powiedział cicho — wystrzelili torpedy.

Słup jaskrawy czerwonego pło-

mienia buchnął nagle z czarniawej skały wojennego okrętu, drugi wybuch wyrwał się w górę olbrzymim ognistym wachlarzem w urywek sekundy później. Stalowy kadłub najeżony wieżami, obły i długi, drgnął i przechylił się widocznie. Targnął nim trzeci wybuch, jeszcze potężniejszy niż poprzednie. Gejzer białoczarne dymu wykwitł nad morzem.

— Rozwalili komory amunicyjne — białe, wilcze zęby Morsza błysnęły w uśmiechu. — Jak Boga kocham rozwalili komory!

W czerwonej mgłę, co gęstniała z minuty na minutę, topiło się gdzieś u skraju wielkiej płaszczyzny wodnej ogniste bezkształtne słońce, rozjarzone, niby pożar, łuną zalewając niebo, czerwieniąc płynne tumany mgły. Trwał podrzut fali, szklistej i czerniejącej miejscami. Fali niby lawa ciężkiej. Kształt krążownika, czarny i wyszczerbiony, wznosił pochyło kikutu wież, jakieś zęby i złomy stalowe, jakieś paralityczne wykoszlawienia metalu ku groźniejszemu niebu. Wyglądał, jak pływające zgłiszczą. Zatapiała go mgła i ciemne cienie nocy, co powstawały już i z chłodem morza zmieszane, ogarniały horyzont.

Grudziel patrzył, tłumiąc śmiech radosny, który kotłował się w gardle, nad wszystkim, co kochał i co niemal już uszło z jego życia, a oto teraz powracało ku niemu. Ewa, oczy Ewy. Miał ochotę zaśpiewać na głos: fiołkowe oczy Ewy... fiołkowe oczy dziewczyny... fiołkowe oczy.

Grudziel ocknął się z upojenia.

Gładził ręką poręcz balustrady, ciało statku, niemal żywy, ocalo-

ny odłam Ojczyzny, który prowadził z tak daleka.

A wtedy właśnie wynurzyły się blisko z mgły wracające ścigacze. Szły powoli jeden za drugim, trzeci płynął chromo, kładąc się z lekka na bok, miotany falą, jak osłabły człowiek. Ale ciemna burta jego, choć postrzępiona górą i rysująca się w szczyrbach, wojenna była i twarda.

Ten trzeci ścigacz szedł bardzo blisko „Kaspra II”. Marynarz stojący przy kole kierownicy odwrócił się na chwilę. Drugi obok machnął ręką ku kapitanowi.

Kapitan Grudziel zszedł ze schodków i nisko nad relingiem pochylił się ku ścigaczowi. Salutował. Stojący przy kierownicy bosman, z twarzą pokrytą czarniawymi smugami krwi wzniosł ku niemu lśniące oczy.

— No i dobrze — krzyknął ochryple z kresowym akcentem. — Ale dziesięciu z nas pooszło! Rozwalili jeden nasz w drzazgi!

— Chcieliśmy ratować załogę krążownika — zawołał drugi — lecz dochodzi do niego reszta ich eskadry. Musieliśmy się cofnąć.

Mgła zatopiała horyzont, Grudziel już nie mógł dostrzec. Zwrócił znowu wzrok na ścigacze. Tak, jeden zginął. Cóż robić?

Wiatr opływał łagodnie zdartą kulami w pasma banderę wojenną ścigacza, jakby usiłował ją zszyć na nowe walki. I tak chwilę płynęli koło siebie. „Kasper II” drżał wszystkimi nerwami ożywionymi pulsem nietkniętych maszyn. Kładł srebrzyste skiby, zielonawe skiby wodne z prawa i z lewa kursu swego, wytkniętego ku ojczystemu portowi.



Targnął nim trzeci wybuch...

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

SPRAWY KOLONIALNE

Napężenie obecnej sytuacji politycznej oraz ogólny stan niepokoju i niepewności powoduje również zmianę nastawienia do tymczasowej polityki państw kolonialnych.

Troska o jutro zmusza te państwa do zapewnienia bezpieczeństwa swoim posiadłościom zamorskim, i jak najściślej związania ich z metropolią.

W tej sytuacji państwa kolonialne dążą do rewizji całej do tymczasowej polityki kolonialnej.

W akcji tej zupełnie zasadniczego znaczenia nabiera kwestia emigracji i osadnictwa.

Zaludnienie pustych, niezamieszkałych obszarów kolonialnych, przez odpowiednio dobrany i zorganizowany element osadniczy, zapewnia nie tylko podniesienie gospodarcze i kulturalne kolonii, lecz również wiąże ją ściślej z metropolią. Emigracja więc, w wielu krajach posiadających kolonie staje się niejako obowiązkiem patriotycznym.

Zarówno we Francji czy Anglii, Belgii lub Portugalii, prowadzona jest propaganda wskazująca na możliwość osiedlania się w koloniach zarówno dla szerszej emigracji osadniczej, jak również dla wolnych zawodów — lekarzy, inżynierów, a nawet emerytów.

Coraz częściej czyta się również w prasie o powstawaniu specjalnych towarzystw i instytucji mających na celu przeprowadzenie zorganizowanej akcji emigracyjnej do kolonii.

Szereg specjalnych zarządzeń w niektórych państwach kolonialnych zmierza również do tego, aby ułatwić i zachęcić zwłaszcza młodzież, do poświęcenia się karierze kolonialnej.

Tak np. we Francji min. Mandel ustanowił cały szereg specjalnych stypendiów dla najlepszych uczniów kończących szkoły, aby przez odbycie podróży i kilkumiesięczny pobyt w koloniach, zapoznali się z tamtejszym życiem i zachęcili do poświęcenia karierze kolonialnej. Podobnie w Belgii, jak to czytamy w prasie, zachęca się specjalnie młodych lekarzy do tego, aby wyjeżdżali do Kongo, gdzie rynek pracy przedstawia większe możliwości niż w metropolii.

Prasa belgijska podaje również informacje o istniejącym projekcie ułatwienia urzędnikom administracyjnym w kolonii w chwili prze-

chodzenia ich na emeryturę, osiedlanie się na miejscu, jako farmerów. W Belgii powstał również projekt, naśladowany następnie w Portugalii, aby każda gmina wiejska w metropolii przyczyniła się finansowo do wysłania do kolonii i ułatwiła zagospodarowanie jednej rodzinie osadniczej.

Ostatnio p. Van den Abeele, dyrektor naczelny działu rolniczego w belgijskim ministerstwie kolonii, udzielił wywiadu pismu „Le Soir” na temat możliwości białego osadnictwa w regionach równikowych Kongo.

Dyr. Van den Abeele oświadczył, że w regionach tych można osiągnąć doskonałe rezultaty w zakresie plantacyjnym. Zaradny i przedsiębiorczy kolonista-plan-tator znajdzie w tych okolicach szereg b. lukratywnych zajęć. Może on osiedlić się i zarządzać swoją własną plantacją. Może zajmując się skupem produkcji tubylców. Może rozwiązać kwestię transportów w kraju i utrzymywać na koszt rządu sieć drogową.

Tak więc działalność przyszłego kolonisty w Kongo może być wielostronna.

O możliwościach kolonizacyjnych w Angoli wypowiedział się niedawno generalny gubernator tej kolonii płk. Lopes Mateus w piśmie „Diario de Noticias”. O możliwościach tych płk. Mateus mówił w związku z kryzysem ludnościowym, jaki panuje obecnie na wyspie Maderze.

—Angola jest obecnie w momencie pomyślnego rozwoju finansowego, ekonomicznego i socjalnego — oświadczył gub. Mateus — jest więc to chwila odpowiednia dla rozpoczęcia systematycznej i zorganizowanej akcji kolonizacyjnej. Dla rozpoczęcia takiej akcji, należy zorganizować odpowiednie kredyty, które by zapewniały kolonistom zainstalowanie się i doraźną pomoc.

Płk. Mateus kładł specjalny nacisk na potrzebę zorganizowanej akcji emigracyjnej, gdyż dotychczasowe indywidualne poczynania w tym zakresie nie dały zadowalających rezultatów.

Problem emigracji jest również aktualny w Wielkiej Brytanii. Już od dłuższego czasu prasa angielska omawia możliwości emigracyjne i osadnicze w poszczególnych posiadłościach kolonialnych Wielkiej Brytanii — oraz kon-

kretnie kroki, jakie zostały przedsięwzięte w tym kierunku.

Ostatnio przemówienie australijskiego posła Spendera dało asumpt pismu „United Empire” (kwiecień 1939 r.), do omówienia zagadnienia demograficznego Australii.

Posel Spender podkreślił konieczność powiększenia ludności tego dominium i przeciwstawia się zasadzie, według której „dopóki istnieje jeden Australijczyk bezrobotny, żaden cudzoziemiec nie powinien być wpuszczony do kraju dla zajęcia jego miejsca”. „Jestem zdania — oświadczył poseł Spender — że przy odpowiedniej kontroli i kierownictwie, zwiększenie ludności jest równoznaczne ze zwiększeniem pomyślności kraju”. Opinię tę podziela coraz większa liczba australijskich leaderów, bez względu na ich przekonania polityczne.

„Australijczycy rozumieją dobrze — mówi p. Spender — że zarówno dla obronności kraju, jak dla jego rozwoju, potrzebna jest liczniejsza ludność. Australijczycy wiedzą jednak równocześnie, że jeśli się weźmie pod uwagę obecny przyrost naturalny, niedaleki jest moment, kiedy zaludnienie Australii stanie w miejscu. Dla zwiększenia tego zaludnienia — musimy więc przyciągać obywateli obcych — najchętniej od 18 do 35 roku życia” — stwierdza autor artykułu.

Australia odczuwa gwałtowną potrzebę liczniejszej ludności — Anglia posiada ludność, której nie jest w stanie zatrudnić — zagadnienie jest więc do rozwiązania, przekracza ono jednak możliwości przedsiębiorczości prywatnej i wymaga pewnego planu i systemu, oraz przede wszystkim kapitałów.

Kwestia zbyt słabego zaludnienia jest bolączką nie tylko Australii. Anglicy — poza pracą w służbie administracyjnej — niezbyt chętnie wyjeżdżają do kolonii czy to jako robotnicy, czy osadnicy-kolonizatorzy.

Jak wynika ze sprawozdania komisji królewskiej, wysłanej przed rokiem do Afryki, celem zbadania problemu połączenia w jedną administracyjną całość 2-ch Rodezji i Niassalandu — główną przeszkodą do federacji jest mała ilość białych kolonistów. W Rodezji Południowej najbardziej cywilizowanej i zaawansowanej go-

spodarczo, ludność biała wynosi tylko 50.000 (na 1 milion z górą tubylców), w Rodezji Północnej — tylko 13.000 (na blisko 1,5 miliona tubylców), a w Niassaland — 2.000 (na ponad 1,5 miliona tubylców). W razie więc utworzenia związku, na 65.000 białych ciążyłaby odpowiedzialność rządu kraju, obejmującym około 1.300.000 km kw. i liczącym ponad 4.000.000 ludności tubylczej.

Zagadnienie zwiększenia ludności białej jest więc i w tych krajach również zagadnieniem aktualnym i o zasadniczym znaczeniu. W Anglii spotyka się ono z coraz większym zrozumieniem i jak to zaznaczyliśmy na wstępie, przedsiębrane są odpowiednie kroki, celem wzmocnienia emigracji z Anglii do jej imperium kolonialnego. Chodzi tutaj zarówno o emigrację kolonistów - rolników, jak rzemieślników, inteligencji fachowej, a nawet — emerytów.

W jednym z numerów „Crown Colonist” znajdujemy obszerny artykuł zachęcający ludzi posiadających skromne zasoby pieniężne — emerytów, pragnących pracować na roli, do osiedlania się w Kenii. Według autora powyższego artykułu, emerytowanego urzędnika służby brytyjskiej, Kenia ma być wymarzoną krajem dla tego celu.

Powołując się na własne doświadczenie, autor apeluje do kolegów - emerytów, aby przyjeżdżali do Kenii. Zamiast pędzić w Anglii bardzo ograniczony żywot na prowincji, mogą oni znaleźć w Kenii możliwości szerszego życia. Wielkich środków pieniężnych na to nie trzeba, gdyż ziemia jest tania. Klimat na wyży-

nie w pobliżu Nairobi jest idealny, gleba urodzajna, opady umiarkowane.

Świadek człowiek, który stworzył w odległym kraju przyzwoity warsztat pracy i źródło utrzymania dla siebie i licznej rodziny, zachęca do pójścia za jego przykładem nie tylko kolegów-emerytów, lecz również szersze masy ludności angielskiej.

Dowodzi on również, że niejedynym terenem kolonialnym, do tej pory niezaludnionym i rzekomo nieodpowiednim dla kolonizacji, nadaje się jednak dla osadnictwa białego i możliwości te nie są należycie wykorzystane.

Taka Kenia np. obejmuje 583.000 km kw., czyli jest półtora raza większa od Polski, a posiada tylko 3 miliony ludności, z czego białych 12 tysięcy.

Niezależnie od kwestii zorganizowania i zwiększenia emigracji własnych obywateli z metropolii do kolonii — państwa kolonialne stoją obecnie wobec zagadnienia rozmieszczenia licznych rzesz uchodźców, którzy w związku z ostatnimi przemianami politycznymi, zostali zmuszeni do opuszczenia niektórych krajów Europy Środkowej. Są to przeważnie Żydzi. Sprawą tą zajmuje się angielski miesięcznik „Crown Colonist”. Według zdania autora artykułu, dla osiedlenia tych uchodźców poza Europą znalazłoby się dosyć miejsca, przede wszystkim w brytyjskim imperium kolonialnym. Australia wyraziła już chęć przyjęcia 15.000 emigrantów, a Kanada i Nowa Zelandia posiadają również rozległe przestrzenie, nadające się dla osadnictwa. Istnieją ponadto możliwości osiedlenia wielu uchodźców na wysokich

płaskowyżach Kenii i Tanganiki oraz w obu Rodezjach.

Autor twierdzi, że żydostwo międzynarodowe, zawiedzione w swych nadziejach na Palestynę, przychylnie przyjmie plany dotyczące utworzenia większych osiedli w Afryce, można by więc utworzyć — sugeruje autor — nowe państwo żydowskie, podczas gdy Palestyna pozostałaby duchową ojczyzną Żydów. Krajami najbardziej odpowiednimi dla tego przyszłego państwa — według autora — byłyby Brytyjska Gujana i Brytyjski Honduras. Pierwsza stanowi teren dotąd pod żadnym względem niewykorzystany, a posiadający duże możliwości rozwojowe. Nie mniejsze możliwości przedstawia w tym względzie Brytyjski Honduras, któremu do rozwoju brak tylko pieniędzy i ludzi. Przy pomocy finansowej międzynarodowych organizacji żydowskich — pisze angielski autor — można by tam osiedlić większą ilość uchodźców żydowskich, a w razie potrzeby — nawet przekazać administrację kraju w ręce odpowiedzialnych czynników żydowskich, pod protektorem wspólnym W. Brytanii i Stanów Zjednoczonych A. P.

Również i Francja zmuszona była zająć się sprawą uchodźców żydowskich i pomyśleć o skierowaniu ich do niedostatecznie dotąd wyzyskanych kolonii.

Uciekinierów z Niemiec skierowano przede wszystkim do Gujany, ewent. następnie na wyspy Oceanii. Początkowe zamierzenia odnośnie Gujany są skromne. Pierwsza partia kolonistów żydowskich wynosiła około 30 rodzin.

Entuzjastyczny niemal stosunek miejscowej prasy kolonialnej do nowych kolonistów ujawnia ciekawą stronę rzeczywistości: metropolia boi się kolonizacji europejskiej nie-francuskiej, sama zaś nie jest zdolna do zaludnienia kolonii ludnością własną, podczas gdy niektóre z nich odczuwają dotkliwie brak dopływu rąk do pracy.

Reasumując to krótkie zestawienie, wskazujące na cały szereg niewykorzystanych dotąd możliwości dla emigracji białej w Afryce — mamy słuszną podstawę do stwierdzenia, że „Czarny Łą” może się stać dla Europy nie tylko terenem ekspansji gospodarczej — i nieprzebranym źródłem surowców — lecz również terenem ekspansji ludnościowej, jakkolwiek może nie masowej, lecz w dużo szerszym zakresie, niż to miało miejsce do tej pory.

ST. BOD.



Zalesiony step w Katandze

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. W dniu 6-go maja opuścił Gdynię i rozpoczął doroczną podróż żaglowiec szkolny marynarki wojennej „Iskra”, na którym zaokrętowani są podchorążowie młodszego rocznika. Okręt ten powróci do Gdyni dopiero w końcu października, i w ciągu tego czasu odwiedzi następujące porty: Gravesand, Lizbonę, Oran, Salerno, Faleron (Grecja), Aleksandria, Bizerta, Funchal i Antwerpia. Ogółem długość trasy wynosi 9.700 mil morskich.

Druga grupa podchorążych opuści Gdynię na początku lipca na transportowcu marynarki wojennej „Wilja”, który w czasie 8-mio tygodniowej podróży odwiedzi następujące porty: Alger, zatoka Faleron, Casablanca — przebywając ogółem 7.340 mil morskich. W czasie postoju w Faleron nastąpi wymiana załóg „Iskry” i „Willi”.

★

W połowie kwietnia przybył z Holandii okręt podwodny „Sep”. W ten sposób w skład naszej floty wchodzi 5 jednostek tej kategorii. Liczba ta wydaje się nikła w porównaniu do zestawień innych marynarek, jednakowoż nie należy jej niedoceniać: są to bowiem okręty nowoczesne i o dużym zasięgu, a więc zdolne do długotrwałej i zaciętej walki.

Wreszcie z Funduszu Obrony Morskiej zamówione zostały w Anglii dwa ścigacze o dużej szybkości; jest to oczywiście początek, gdyż w najbliższej przyszłości liczba ta wzrośnie dzięki ofiarności miast i województw, które postanowiły ufundować marynarce jednostki tego typu.

Niemcy. W czasie swego przemówienia w Reichstagu, kanclerz Hitler wypowiedział układ morski z Anglią, ograniczający stan floty niemieckiej do 35% stanów floty brytyjskiej, i zaznaczył, że Rzesza jest jedynie związana ograniczeniami jakościowymi. Wypowiedzenie to, jednostronne, pozbawione jest wszelkich podstaw prawnych; a więc stosowniejszy byłby termin pogwałcenia układu i nie dotrzymania zobowiązań. W danym wypadku jednak nie chodzi o treść i znaczenie tego wypowiedzenia, ale raczej o jego skutki. Otóż zaznaczyć trzeba, że nie wywarło to najmniejszego wrażenia na rządzie brytyjskim, tak bardzo wrażliwym na sprawy panowania na morzu. Wynika to z oko-

liczności, że mimo zupełnie legalnych możliwości rozbudowy swych sił morskich i mimo udogodnień wynikających z reżimu totalnego (wytwórnice i stocznie upaństwowione, opłaty dostawców krajowych kwitami lub bonami, 60-godzinny tydzień roboty itp.) Rzesza nie zdołała w ciągu ostatnich 4 lat osiągnąć ograniczonych tym układem stanów. Kwestia parytetu z Anglią jest więc zwrotem retorycznym, pozbawionym podstaw realnych, i użytym dla wywarcia presji na ludzi ciemnych, nie mających pojęcia o sprawach morskich i o podstawach rozwoju flot. W najbardziej dla Niemiec sprzyjających warunkach, osiągnięcie parytetu morskiego z Wielką Brytanią jest sprawą co najmniej 20 lat (i to z punktu widzenia teoretycznego), a więc okresu zbyt odległego jak na dzisiejsze tempo wydarzeń historycznych.

Wysiłek Niemiec w kierunku rozbudowy floty jest jednak niewątpliwie duży; w ciągu ostatnich kilku tygodni wodowano następujące okręty: 2 pancerniki po 35.000 ton z działami kalibru 381 mm „Bismarck” i „Gross Admiral von Tirpitz”, (w budowie jeszcze 1 — 2 tego typu), krążownik 10.000 ton z działami 203 mm „Seydlitz”, jeden z serii 5 jednostek tego typu. Według wiadomości ze źródeł włoskich, w okresie 1939-40 rozpoczęta będzie budowa dalszych 29 okrętów podwodnych po 500 — 750 ton, co doprowadzi stan w tej kategorii okrętów do liczby 100.

Ważnym ewenementem morskim w kwietniu było rozpoczęcie podróży ćwiczebnej na Morze Śródziemne eskadry w składzie 2 pancerników typu „Deutschland”, 2 krążowników typu „Koln”, 6 kontrtorpedowców po 1.650 ton, 15 okrętów podwodnych oraz szeregu jednostek pomocniczych. W czasie miesięcznej nieobecności zespół ten odwiedził szereg portów hiszpańskich, portugalskich oraz marokańskich. Demonstracja ta nie wywarła dużego wrażenia; przeciwnie nawet, umocniła przekonanie, że wyszkolenie taktyczne nie stoi na wysokim poziomie, że pływani w dużych zespołach nie zostało opanowane, i wreszcie, że nowe jednostki pod względem jakości nie odpowiadają chwalebnyemu opisom prasy niemieckiej: w kilka godzin po opu-

szczeniu bazy jeden kontrtorpedowiec już musiał być holowany i miał duży przechyl, a drugi doganiał zespół następnego dnia, jak gdyby i jemu „niedomagania” stały na przeszkodzie w terminowym odfortwoczeniu.

Anglia. Człowiek jak najmniej obeznany ze sprawami morskimi zdaje sobie sprawę z tego, że w razie wybuchu konfliktu zbrojnego decydująca będzie postawa i działalność morskich sił Wielkiej Brytanii. Toteż w chwili, gdy to mocarstwo postanowiło stanąć do walki w obronie państw zagrożonych przemocą germańską, ciekawa może być obiektywna ocena jego sił i możliwości. Otóż na wodach europejskich przewaga wobec sił włosko — niemieckich jest olbrzymia (nawet bez uwzględnienia floty francuskiej): pancerników w kampanii 15 i w budowie 9, — „os” 9/8, ciężkich krążowników 15, „os” 7/4, lekkich krążowników 49/24, „os” 19/5, kontrtorpedowców 97/40, „os” 78/20. Z zestawienia tego wynika, że sama Anglia może przeciwstawić się na morzu połączonym siłom, i jednocześnie wydzielić pewne zespoły dla ochrony swych posiadłości zamorskich. Panowanie to wyklucza całkowicie możliwość dostawy zablokowanym państwom surowców niezbędnych dla prowadzenia wojny. Poza tym ostatnia wojna wykazała, jak delikatną i zawiłą jest sprawa dowodzenia połączonymi siłami kilku państw, a to ze względu na różne potrzeby lokalne, nie dające się zwykle pogodzić z potrzebami całości danego ugrupowania państw; w danym wypadku sprawa ta będzie jeszcze bardziej trudna do uzgodnienia z powodu odległości dzielącej zasadnicze obszary operacyjne Włoch i Rzeszy. A więc zarówno pod względem materiałowym jak i strategicznym sytuacja Anglii samej jest bez porównania lepsza.

W dziejowych walkach narodów zwyciężał zawsze ten, który niepodzielnie panował na morzu. Toteż Wielka Brytania spokojnie i ufnie śledzi gwałtowny przebieg wypadków, a uzasadnione poczucie siły własnego oręża pozwala jej stanąć w obronie tych, którym długotrwała zaborcza przemoc uniemożliwiła dotychczas nagromadzenie środków dla niezależnego zabezpieczenia własnej niepodległości.

KRONIKA GOSPODARCZA

W ciągu kwietnia r. b. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 838.674.7 ton. Z cyfry tej na obrót zamorski przypada 830.926.4 ton, z czego na przywóz 118.876.3 ton, a na wywóz — 712.050.1 ton. Obroty przybrzeżne wyniosły 801.6 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną 6.946.7 ton.

W porównaniu do kwietnia r. ub. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za okres sprawozdawczy wzrosły o 7.1%. Wzrost jest również bardzo znaczny w porównaniu do marca r. b., w stosunku do którego obroty portu gdyńskiego za kwiecień r. b. wzrosły o 108.437.0 ton. Na wzrost ten złożyły się: zwiększenie się wywozu zamorskiego z 604.178.9 ton w marcu na 712.050.1 ton w kwietniu, oraz obrotów z wnętrzem kraju drogą wodną z 5.153 ton na 6.946.7. Natomiast przywóz zamorski i obroty przybrzeżne w porównaniu z ubiegłym miesiącem nieco spadły.

Od początku roku bieżącego tj. w okresie pierwszych czterech miesięcy r. b. ogólne obroty towarowe w porcie gdyńskim wyniosły 3.123.215 ton wobec 2.998.905.5 ton w tym samym okresie r. ub.

Miesiąc kwiecień r. b. zaznaczył się znacznym wzrostem wywozu drewna przez port gdyński. Wywóz ten osiągnął rekordową cyfrę 50.000 metrów sześć., która przewyższa nawet liczbę z października r. ub., kiedy z natury rzeczy wywóz jest szczególnie wzmożony. Z ogólnej liczby 50.000 metrów sześć., wywiezionych w kwietniu r. b., ok. 29 tys.

m sześć. przypada na tarcicę i ok. 20 tys. m sześć. na kopalniaki.

Rekordową liczbę osiągnęły również obroty towarowe portu gdańskiego, które w kwietniu r. b. wyniosły 731.323.3 ton. Z cyfry tej na przywóz przypada 118.975.3 ton, a na wywóz 612.348 ton. W porównaniu do marca r. b. ogólne obroty towarowe portu gdańskiego wzrosły o blisko 160 tysięcy ton.

W okresie czterech pierwszych miesięcy roku bież. obroty portu gdańskiego osiągnęły łącznie 2.608.781.7 ton wobec 2.230.312.5 ton w tym samym okresie roku ubiegłego, wzrosły zatem o 378.469.2 ton czyli o 17%.

W przeciągu miesiąca kwietnia r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 1.049 statków o łącznej pojemności 1.109.360 t. r. n., z czego przyszły 523 statki o pojemności 562.133 t. r. n., a wyszło 526 statków o pojemności 547.227 t. r. n.

Na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka — 248 statków — 182.634 t. r. n., na drugim — bandera polska — 138 statków — 156.716 t. r. n., na trzecim miejscu znalazła się bandera fińska — 94 statki — 117.710 t. r. n., na czwartym — włoska — 33 statki — 108.416 t. r. n. Dalej szły kolejno bandery: duńska, angielska, norweska, niemiecka, estońska, grecka, Stanów Zjednoczonych, lotewska, holenderska, sowiecka, litewska, panamska i wreszcie gdańska. Warto przy tym zwrócić uwagę na stale wzrastający ruch statków pod banderą litewską, który w miesiącu sprawoz-

dawczym wyniósł na wejściu i wyjściu 10 statków — 6.340 t. r. n.

Sredni tonaż statku, zawijającego do portu gdyńskiego w kwietniu r. b., wyniósł 1.074 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 65, a średni postój statków — 52.1 godz.

Coraz bardziej ożywiony jest również ruch w porcie Władysławowowo. W przeciągu miesiąca kwietnia r. b. weszło do tego portu i wyszło zeń na morze ogółem 211 polskich kutrów rybackich, z czego zamiejskowych 136, oraz 5 statków pod obcą banderą. Kutry przywiozły do portu 88.500 kg ryb z połowów.

W drugiej połowie miesiąca sprawozdawczego uruchomiony został magazyn rybacki, w którym przystąpiono do czyszczenia, zasalania i pakowania wątluszków.

Bałtycka Spółka Okrętowa w Gdyni nabyła ostatnio statek, który pływał dotychczas pod banderą angielską, jako „Rive Dart”. Statek ten po zarejestrowaniu otrzyma nazwę „Wigry”. Posiada on długości 265 stóp, szerokości 39 stóp, pojemności 1.859 t. r. b. i 1.052 t. r. n. Nowy statek w swym pierwszym rejsie do Gdyni przywiózł z Rouen ładunek 2.100 ton złomu.

Polskie Linie Lotnicze „Lot” uruchomiły z dniem 15 maja r. b. regularną linię powietrzną na szlaku Warszawa — Gdynia — Kopenhaga. Na linii tej samoloty będą kursowały codziennie w obu kierunkach, przy czym przelot z Warszawy do Kopenhagi z lądowaniem w Gdyni trwać będzie tylko 3 godziny. W ten sposób Gdynia zyskuje znacznie szybsze i nowoczesne połączenie ze stolicą Danii, z którą Polska jest związana licznymi węzłami gospodarczymi. Ponadto uruchomienie linii do Kopenhagi daje szereg szybkich połączeń lotniczych z Paryżem, Londynem, Brukselą, Amsterdamem, Oslo i Sztokholmem.

Światowy tonaż, unieruchomiony na 1 kwietnia r. b., wyniósł 4,1 mil. t. r. b., na 67,9 mil. ogólnego tonażu, czyli 6%. W tym Stany Zjednoczone miały uwiązanych 1.8 mil. t. r. b. (16% ogólnego tonażu swej floty), Anglia — 589 tys. t. r. b. — 3,3%, Norwegia — 392 tys. t. r. b. — 8,5%, Grecja — 315 tys. t. r. b. — 16,7%, Francja — 250 tys.

DO D N I A 1 V. 1 9 3 9 R.
ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ
W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH

9.453.659.01



t. r. b. — 8,7%, Szwecja — 202 tys. t. r. b. — 12,9%, Włochy — 176 tys. trb. — 5,3%. Największe jednak procentowe bezrobocie swej floty wykazuje Łotwa, bo 52,3 tys. t. r. b. na 193 tys. t. r. b. czyli 27% i Estonia — 28,7 tys. t. r. b. na 169 tys. t. r. b. czyli 17%. W odniesieniu do tonażu norweskiego charakterystyczny jest fakt, że na 392 tys. t. r. b. bezrobotnego tonażu 340 tys. t. r. b. przypada na statki-cyster-ny.

Porównyując liczby tonażu unieruchomionego w poprzednich okresach, widzimy, że po zmniejszeniu się bezrobocia statków z 6,5 mil. t. r. b. w r. 1935 do 1,8 mil. t. r. b. na początku r. 1939, następuje stały wzrost unieruchomionego tonażu, który na dzień 1 stycznia br. wyniósł 3,2 mil. t. r. b., aby wzrosnąć dalej na dzień 1 kwietnia r. b., jak wspomniano wyżej, do 4,1 mil. t. r. b. *

W przeciągu miesiąca kwietnia r. b. ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 3.561 osób, z czego przyjechało 763 pasażerów, a wyjechało 2.798 pasażerów.

Największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią a Anglią, Argentyną, Stanami Zjedno-

czonymi, Szwecją, Brazylią, Kanadą i Francją; w kwietniu odbyła się również wycieczka turystyczna G. A. L., w której wzięło udział 350 pasażerów.

★

W okresie maja trwał ożywiony sezon połowów dorszy. Na połowach tych przebywał szereg kutrów z Gdyni, Władysławowa i Helu. Dowożone transporty ryb były przeważnie zamrażane w gdyńskiej Chłodni Rybnej; część natomiast zużyto do fabrykacji filetów z dorsza, a odpadki z nich przerabiano na maczkę rybną w znajdującej w porcie rybackim

Fabryce Maczki i Olejów Rybnych. Na skutek dość regularnych dowozów dorszy w ostatnich tygodniach Chłodnia Gdyńska jest nimi przepełniona i powstała znów kwestia dalszego ich wykorzystania.

Jednocześnie w związku z rozpoczynającym się niebawem sezonem połowów śledzi na Morzu Północnym, gdyńskie towarzystwa połowów śledzi przygotowywały swój tabor do wyjazdu. W końcu maja wyszło już z portu rybackiego w Gdyni kilka lugrów, zabierając z sobą zapasy próżnych beczek oraz soli.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

Zobrad Zjazdu Pomorzoznawczego we Lwowie

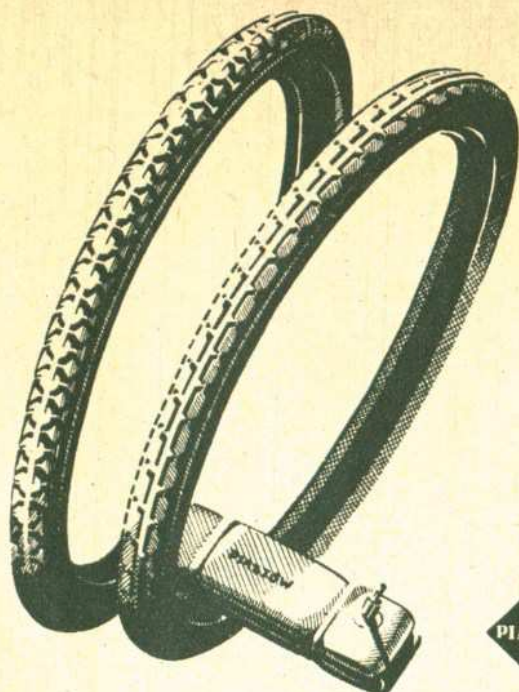
W dniach 7 i 8 maja odbył się we Lwowie V Naukowy Zjazd Pomorzoznawczy zorganizowany przez Instytut Bałtycki pod protektorem wicepremiera inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego. Ostatnie przemiany dokonywane się w dziedzinie gospodarczej i politycznej naszego kraju stworzyły zasadnicze podłoże do obrad, jakie w ramach Zjazdu przeprowadzono. Inauguracji dokonali: rektor Uniwersytetu Jana Kazimierza prof. dr E. Bu-

landa, prof. dr St. Pawłowski przewodniczący Komitetu Wykonawczego oraz dr J. Borowik, dyrektor Instytutu Bałtyckiego. Na zakończenie części oficjalnej prof. E. Lipiński, dyrektor Instytutu Badania Koniunktu Gospodarczych i Cen, wygłosił odczyt p. t. „Porty morskie jako na-

rzędzia polityki gospodarczej”. W czasie zebrania naukowych wygłoszone zostały dwa referaty generalne, a mianowicie „Gdynia jako ośrodek handlu morskiego” przez prezesa Zw. Izby Przemysłowo-Handlowych min. Cz. Klarnera, oraz „Porty polskie Gdynia i Gdańsk, jako węzeł komunikacyjny” przez Adama Rudzkiego, dyrektora handlowego Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. Dla dokładniejszego przygotowania się do dyskusji zostały uprzednio opracowane referaty analityczne dla każdego z tematów generalnych. Należy tu podkreślić ciekawą tezę wysuniętą przez prof. St. Pawłowskiego, a mianowicie, że porty nasze Gdynia i Gdańsk w najbliższym czasie staną się wspólnym wielkim ośrodkiem przemysłu i naszego handlu zamorskiego — tworząc jeden olbrzymi port polski.

W konkluzji obrad uchwalono dziewięć dezyderatów odnoszących się do spraw obu naszych portów, zagadnień przysposobienia kandydatów do pracy na morzu, spraw regulacji Wisły oraz zagadnień akwizycji i transportu, jak również i żeglugi morskiej. Końcowe postanowienia dotyczyły zorganizowania przyszłych zjazdów.

J. B.



PIASTÓW

PIASTÓW
opony zwycięzców!

FRANCISZEK NIEWCZYK

Pierwsza krajowa wytwórnia
instrumentów orkiestrowych,
smyczkowych i dętych
z popędem elektrycznym

WE LWOWIE, UL. GRÓDECKA 2-b. Tel. 225-76

Rozrywki umysłowe

ZADANIA REBUS LITERACKI



„Kasta” (Otwock)

18. ZAGADKI

Całe gromadami żyją tylko w lesie,
Weź że te gromadę skróć o odrobinę —
Zobaczysz lud zbożny, jak go woda niesie
W pracy, trudzie, znoju, hen w gdańską kralinę.
Skoro odrzuciłeś to, co było z brzoza
Odrzuć „niewiadomą”, (a jej miejsce trzęcie)
Wówczas spójrz ku górze, gdyż tam szukać trzeba
Na podniebnych szlakach — królewskie (fon.)
dziele.
Wróćmy do całości, oprócz „niewiadomej”
I wyrzucmy z tego jeszcze pięćdziesiątkę —
Nie myśl, że to zbrodnia lub czyn nieświadomy.

Ratuj lub uciekaj w odległy zakątek.
Gdy z całości skreśliłeś ostatnią i drugą
Powstanie mąż znany z pracy i nauki.
Nowych gwiazd i planet stworzył listę długą
Poezją wzbogacił dzieła czeskiej sztuki.
„Mary” (Warszawa)

Za rozwiązanie wszystkich lub jednego z powyższych zadań Redakcja przynajmniej 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązanie zadań nadsyłać pod adresem Redakcji w terminie do 28 czerwca br. z dopiskiem „Rozrywki umysłowe”.

ROZWIĄZANIA

„MORZE I KOLONIE” Nr 4 — Kwiecień 1939
12. REBUS KOŁOWY.
(Zadanie konkursowe 32)
— NIMES (fonet.) — ARY — „NI” z „M”
— U (symb. uranu) — SAN — KOT — UL

— T (Morsem) — MARY = co po „ludzku” daje:

„Marynizm u nas to kult Maryni”.

13. KRZYŻÓWKA — UL

(Zadanie konkursowe 32)

Wyrazy poziome: 1. Łuskiwnik. 10. Len. 11. Saadi. 13. G. Ł. (Górnicki Łukasz). 16. Neapol. 19. Go. 20. Kaj. 21. M. B. (Maria Bogda). 23. Par. 25. Al. 27. Io. 29. Lek. 32. Iln. 33. En. 34. Stula.

Wyrazy lewoskośne: 3. Slang. 4. Kea. 5. Ind. 7. Nogaj. 9. K. L. (Kazimierz Łasocki). 12. Inka. 15. Iln. 17. Earl. 22. Biba. 23. Poe. 25. Akt. 30. Es. 32. It.

Wyrazy prawoskośne: 2. Ula. 3. Sedna. 4. Knieja. 6. Wołomin. 8. Iln. 11. Snop. 20. Kret. 24. Als. 26. Lia. 27. I. e. (id est). 28. On. 31. Ku.

14. PERMUTACJA SYLABOWA.

(Zadanie konkursowe 33)

Rozwiązanie główne:

„MORZE TO OKNO NA ŚWIAT”.

Wyrazy pomocnicze permutacji:

LASKA	—	SKALA	—	MASZTAB
ŁODZIE	—	DZIEŁO	—	OPUS
ASTOR	—	STORA	—	ROLETA
WAWER	—	WERWA	—	ZAPAŁ
ADAM	—	DAMA	—	ELEGANTKA
ZWANA	—	NAZWA	—	TYTUŁ
ŁASKA	—	SKALA	—	OPOKA
RZĄDNA	—	NARZĄD	—	ORGAN
MANOR	—	NORMA	—	KANON
SŁOMA	—	MASŁO	—	NABIAŁ
RANTY	—	TYRAN	—	OKRUTNIK
BATUM	—	TUMBA	—	NAGROBEK
LASA	—	SALA	—	AULA
PIETRO	—	TROPIE	—	ŚLEDZE
ABRAM	—	BRAMA	—	WYJŚCIE
TANIE	—	NIE TA	—	INNA
WARTO	—	TOWAR	—	ARTYKUŁ
KABEL	—	BELKA	—	TRAWERS

15. WIRÓWKA

(Zadanie konkursowe 34 — ostatnie)

WYRAZY: anarchia, eskadron, sekstans, taksator, odontyna, destylat, Benedykt, kamerton, komandor, odaliska, Ireneusz, elaborat, barbakan, Kamienna, Myszałka, Aragonia.

Wszystkie zadania z Nr 4 (na ogólną ilość 79 nadesłanych) rozwiązało 7 osób (och — ta permutacja) — po 3 — 52; po 2 — 18 i po 1 — 2 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. JACZYŃSKA Aleksandra — W-wa, ul. Nabelaka 16 m. 1.
2. KWIEKOWA Jadwiga — p-ta Żychlin, Cukrownia „Dobrzelin”.
3. WIECKOWSKA Janina — W-wa, Brzeska 9 m. 13.
4. SZORC Zygmunt — Radom, Prosta 9.
5. SZKLARCZYK Egeniusz — W-wa Praga, ul. Strzelecka 44 m. 12.
6. STEPINSKI Stefan — Łódź, Piotrkowska 261.

ROZSTRZYGNIECIE „KONKURSU AUTORSKIEGO”

Zgodnie z warunkami „Konkursu” („Morze” Nr 6 i 7 z 38 r. i „Morze i Kolonie” Nr 4 z 39 r.) ogłaszamy obecnie listę nagrodzonych według wyniku „plebiscytu konkursowego”, czyli t. zw. „vox populi”. Czytelników i Sympatyków działu, kierując się punktacją 9 pkt. za 1-e miejsce, 8 — za 2-e itd.

A zatem po otwarciu kopert z godłami ujawniamy „szczęśliwców”, którym szczerze gratulujemy, natomiast „poległym” życzymy serdecznie powodzenia w przyszłych imprezach naszego działu.

NAGRODY GŁÓWNE

Książki Melchiora Wańkowicza — „Na tropach Śmętki”.

1 nagroda — Zad. konk. Nr 4/22 „Eliminacja” — godło: „THALATTA” — 134 pkt. Autor — Dr Marian Janelli ze Lwowa.

2 nagroda — Zad. konk. Nr 2/21 „Rebus” — godło: „SKAT” — 129 pkt. Autor — Dr Stanisław Kaszubski z Otwocka.

3 nagroda — Zad. konk. Nr 13/31 „Szarada” — godło: „NIKT” — pkt. 127. Autor — Władysław Smoła z Czortkowa.

Nagrada symboliczna — zad. konk. Nr 12/30 — „Rebus” — godło „KLEKS” — 137 pkt. Autor ś. p. ks. Leopold Klementowski z Tarnopola.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

NAGRODY KIEROWNIKA DZIAŁU

4 nagroda — Zad. konk. Nr 10/28 „Logogryf stateczny” — godło „NIE - STATEK” — pkt. 126. Autor: Witold Nowicki z Warszawy.

5 nagroda — Zad. konk. Nr 32/13 „Krzyżówka - ul” — godło: „RYS” — pkt. 120. Autor — por. Alfred Nowakowski z Wilna — książki: Witolda Huberta — „Wojny bałtyckie”.

6 nagroda — Zad. konk. Nr 9/27 „Węzlogogryf” — godło: „YO - YO” — pkt. 118. Autor — Lucjan Kowalski z Warszawy. Książka Jana Kilara „Gdańsk” (ang.).

NAGRODY POCIESZENIA

7 nagroda — Zad. konk. Nr 14/32 „Szarada” — godło: „GRYF” — pkt. 28. Autor: Inż. Zygmunt Andrejewski z Gdyni.

8 nagroda — Zad. konk. Nr 6/24 „Rebus wirów” — godło: „BILL” — pkt. 29. Autor kpt. Bron. Gillern z Zielonki.

9 nagroda — Zad. konk. Nr 15/33 „Szarada — palindrom” — godło „KADUK” — pkt. 33. Autor: dr Józef Kady z Jasła — książki Wandy Karczewskiej „Ludzie spod żagli”.

SPECJALNE NAGRODY DLA GŁOSUJĄCYCH

W postaci książek Bogusława Domaniewskiego „Za własnym żaglem” otrzymują:

1. Jarda Edward — Częstochowa Ost. Grosz, ul. Leśna 30.

2. Pulwarski Jerzy — W-wa, ul. Łazienkowska 22 m. 34.

3. Okurowski Józef — W-wa, ul. Marszałkowska 81.

Nagrody niebawem rozesłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

Uwaga! P.P. Autorów prosimy o dyspozycję w sprawie zadań niewykorzystanych do dn. 28 czerwca b. r.

CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; $\frac{1}{2}$ strony 850 złotych; $\frac{1}{3}$ strony 600 złotych;
 $\frac{1}{4}$ „ 475 „ i $\frac{1}{8}$ „ 250 „

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-90, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Za dział ogłoszeniowy Redakcja nie odpowiada

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem

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



1

Uganda



4

2

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR



5

3



Angielski protektorat Uganda słynie w Środkowej Afryce z dobrych dróg, które gęstą siecią pokrywają ten kraj wyżynny. Położona po obu stronach równika, nad brzegami jeziora Victoria, Uganda posiada w zasadzie klimat tropikalny, wysokie położenie łagodzi jednak wydatnie jego skutki. Linia kolejowa, łącząca stolicę Ugandy Kampalę z ruchliwym portem Keni Mombasą, zapewniła postęp gospodarczy kraju. Plantacje bawełny, kopalnie miedzi, złoża rudy żelaznej, sól wydobywana z jezior, stanowią o wzrastającym bogactwie Ugandy. Wyżej położone okolice, jak podnóża gór Ruwenzori i górzysta prowincja Kigezi, przedstawiają dogodne i mało wyzyskane tereny dla białego osadnictwa.

Na zdjęciach: 1) Pożar sawanny. 2) Widok z gór Ruwenzori na pograniczu Ugandy i Konga Belgijskiego. 3) Murzyni z plemienia Batwa (pigmeje). 4) Garncarze przy pracy. 5) Wyptyw Nilu z jez. Victoria.



Na pokładzie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR