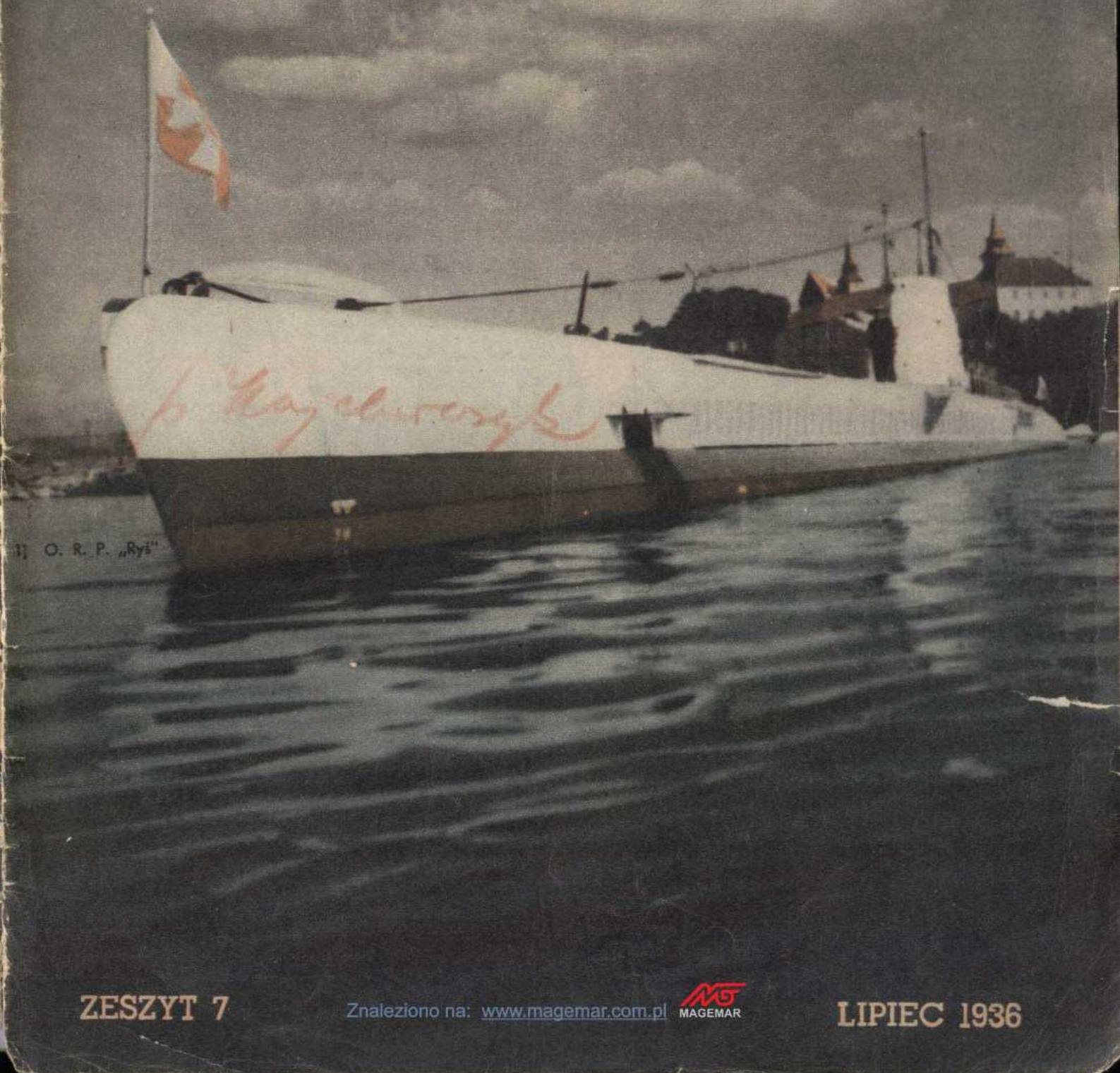


MORZE

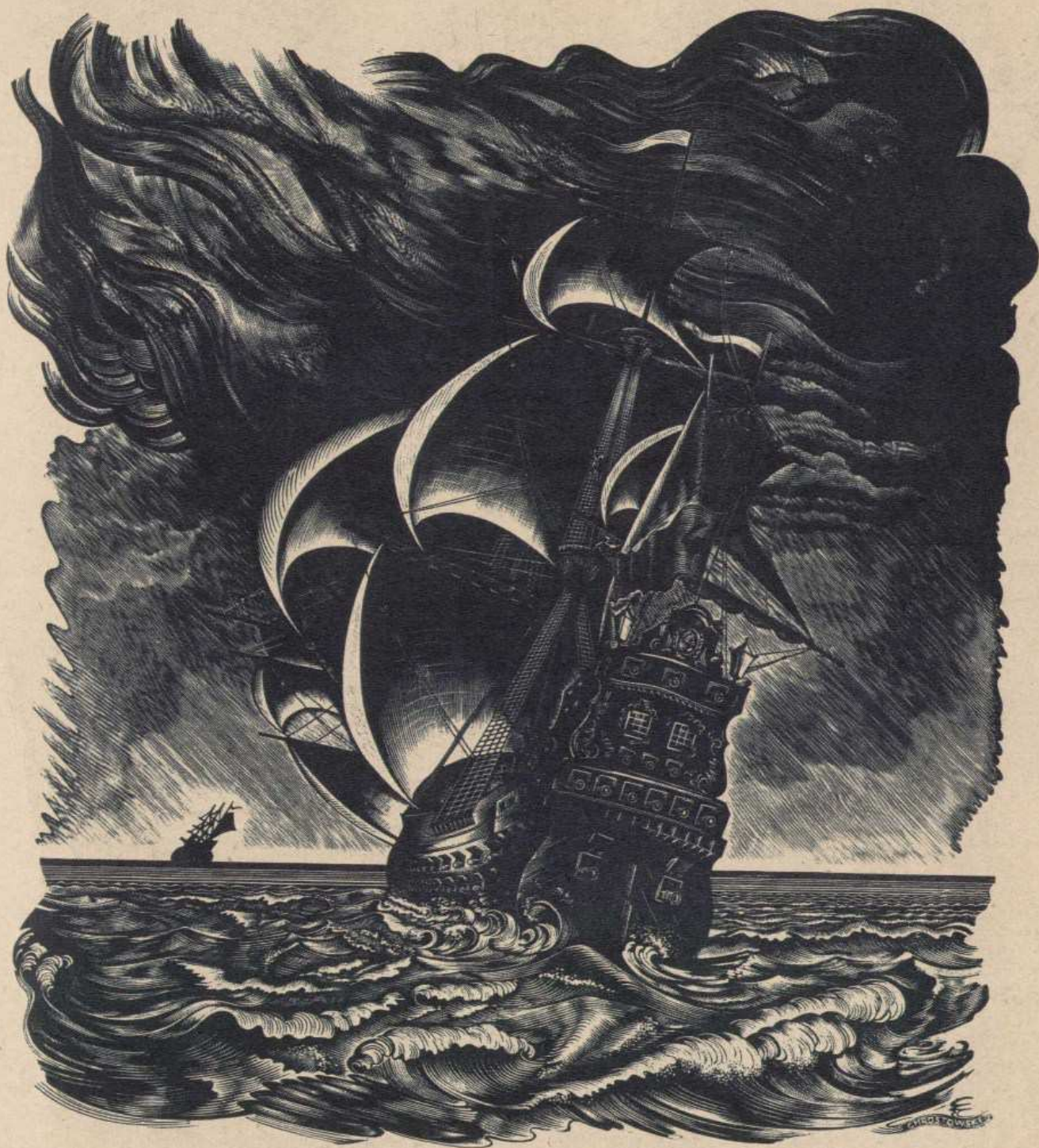


ZESZYT 7

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

LIPIEC 1936



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Polski okręt wojenny z XVII wieku.

Drzeworyt — St. O. Chrostowskiego

Fragment dyplomu Oficerskiego Yacht-Klubu R. P. dla
Gen. Insp. Sił Zbrojnych, gen. dyw. E. Śmigłego-Rydza

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ
Nr. 7 Warszawa, lipiec 1936 r. Rok XII.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POD PROTEKTORATEM PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

„ŚWIĘTO MORZA”

O B Y W A T E L E !

Dorocznem „Świętem Morza” uroczyste i radośnie złączeni, stajemy w obliczu naszego dorobku morskiego, z oczami zwróconymi ku rozległym widnokręgom naszych spraw morskich i kolonialnych.

Spojrzenie w przeszłość lat zaledwie kilkunastu przejmując nas dumą spełnionych czynów. Gdynia – morska stolica Rzeczypospolitej – stała się zawołaniem i drogowskazem dla twórczych sił Narodu, który chce i musi zdobyć konieczne warunki lepszego bytu i należne Polsce stanowisko w świecie.

Rozwój naszego handlu morskiego i floty handlowej jest dowodem wciąż rosnącego znaczenia dróg morskich dla gospodarstwa narodowego i wzmagającej się pracy polskiej na morzu.

Jeszcze 10 lat temu mieliśmy zaledwie 19 statków handlowych. Dziś mamy ich ponad 100. Przeszło $\frac{3}{4}$ naszego obrotu towarowego z zagranicą idzie drogą morską przez nasze porty – Gdynię i Gdańsk. Wymowę tych cyfr każdy już sobie dobrze uświadamia.

ŻYJEMY JEDNAK W CZASACH PRZEŁOMOWYCH, KIEDY BEZPIECZEŃSTWO GRANICY MORSKIEJ I POLSKICH DRÓG MORSKICH STAJE SIĘ NACZELNEM ZAGADNIENIEM W PROGRAMIE OBRONY NARODOWEJ.

Siła przeistacza oblicze współczesnego świata. Wszystkie państwa podjęły wielki wyścig zbrojeń na morzu, lądzie i w powietrzu.

Dlatego w tym roku „ŚWIĘTO MORZA” obchodzimy pod jednym hasłem:
„MUSIMY POLSKĘ DOZBROIĆ NA MORZU”
UKAŻMY SILNE, ZBROJNE RAMIĘ!

DOZBROJENIE na morzu – jest nakazem chwili.

DOZBROJENIE – to dalszy, bezpieczny rozwój polskiego wybrzeża – Gdyni, dzieła naszych serc, umysłów i ramion.

DOZBROJENIE – to wyloty dział okrętowych, strzegące wolności naszych szlaków morskich.

DOZBROJENIE – to siła, stojąca na straży naszych praw na Bałtyku – to groźna przestroga dla tych, którzyby się ośmielili pokusić na naszą własność.

W DNIU „ŚWIĘTA MORZA” POSTANAWIAMY:

COŚMY NA MORZU STWORZYLI – STRZECI! – NIE DAĆ! – ROZSZERZAĆ!

Wolę naszą uławnijmy czynem – poważeczną zbiórką na **FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ.**

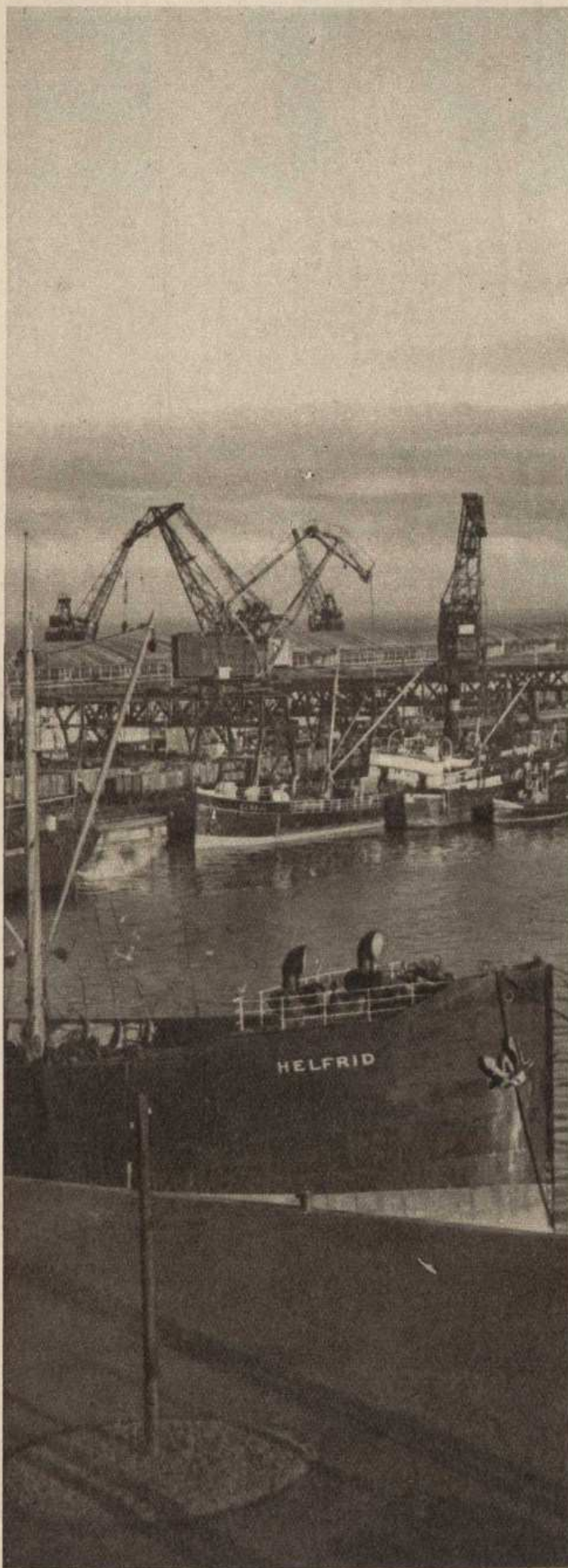
Honorowa Przewodnicząca
Głównego Komitetu Wykonawczego „Święta Morza”
(-) ALEKSANDRA PIŁSUDSKA

Prezes Rady Głównej L. M. K.
(-) JÓZEF KOZUCHOWSKI

Prezes Zarządu Głównego L. M. K.
(-) Gen. dyw. G. ORLICZ-DRESLER

Prezydium Głównego Komitetu Wykonawczego „Święta Morza”

Vice-prezesa: v-min. ALEKSANDER BOBKOWSKI, woj. dr. MICHAŁ GRAJŃSKI, TADEUSZ SZPOTARSKI,
konti-admirał JERZY ŚWIRSKI; sekretarz: dyr. WIESŁAW CZEKMIŃSKI; skarbnik: dyr.
PAWEŁ SCHÖNBORN; członkowie: sen. ZYGMUNT RECKOWICZ, prezes WITOLD GIEŁTYŃSKI,
radca MICHAŁ PANKIEWICZ, ppłk. WŁADYSŁAW SPAŁEK, min. HENRYK STRASSBURGER



S Znalezione na: www.magemar.com.pl 
 Spoglądam z wysokości Kamiennej Góry na Gdynię, morską stolicę Rzeczypospolitej – wspaniale zrealizowane marzenie najbardziej przewidujących statystów dawnych i nowych czasów, i otucha wstępuje w moje serce, zapatrzone z troską głęboką w niezbadaną przyszłość Narodu.

Widzę własnymi oczyma jeden ze snów o potędze, przekuty wolą i wysiłkiem współczesnego pokolenia na czyn niezłomny.

Widzę wielki port polski, który w szlachetnym współzawodnictwie pracy i geniuszu ludzkiego, w rekordowym tempie zajął pierwsze miejsce na Bałtyku.

Patrzę na pracę niezmordowaną i serce bije żywiej, gdy od brzegu naszego odbijają stalowe okręty Marynarki Wojennej oraz wielkie statki handlowe i płyną po szarych falach zatoki Polskiej na morza bezkresne, niosąc banderę z dumnym, królewskim białym ptakiem – daleko w świat.

Wyobraźnia odtwarza mi lądy i ziemie nieznane, bogate, dla ludzi dostępne i na ich wysiłek twórczy oczekujące.

Rozszerza się, powiększa zbyt ciasna Ojczyzna nasza. Otwierają się przed łaknącymi przestrzeni żrenicami – dalekie, bezkresne horyzonty.

Zmartwychwstają marzenia o wielkości Narodu i Państwa.

Świat przestaje być dla nas zbyt duży.

I pragnę, pojąc oczy swoje tym widokiem czarownym, aby miłość Polaków do morza tworzyła nowe wartości w życiu pełnym rozmachu i inicjatywy, w poszukiwaniu nieustępliwem lepszej doli ludu polskiego.

Wierzę, że Gdynia, cudowne miasto, daje nam prawo do obywatelstwa świata.

A gdy widzę jasno i wyraźnie znaczenie wytrwałego i celowego wysiłku, gdy stwierdzam, że pierwsze kroki w kierunku gościńca wielkich przeznaczeń zostały zrobione, z serca pełnego nadziei zrywa się okrzyk – apel gorący:

Polacy, naprzód!

Władysław Dzierżewski

Gdynia, 18. V. 1936 r.

W dniu pierwszego wyjazdu na „Batory” do New-Yorku.

OBRONA POLSKI

Żyjemy w czasach przełomowych. Na szerokim świecie, jak wulkany, wydobywają się nowe dążności i siły ludzkie, które zmieniają strukturę polityczną, społeczną, gospodarczą narodów i państw, zmieniają z nieprzewidzianą szybkością układ sił i stosunki międzynarodowe. Na zachód i wschód od granic Rzeczypospolitej śmiała myśl i zorganizowana wola zaprzęgają energię milionów do skoordynowanej pracy, do wytwarzania materialnych środków i narzędzi walki, rozbudzają w tych milionach wiarę i zapal w posłannictwo dziejowe wierzeń i celów zdobywczych, którym fanatycznie służą.

Jesteśmy świadkami wyścigu zbrojeń na całym świecie. Nikt już nie ma złudzeń, nawet i ci, którzy głoszą hasła pokoju, opartego na wzajemnej pomocy wszystkich, że nie papierowe pakt i umowy, a tylko własna siła zbrojna, przygotowanie moralne i materialne do walki obronnej mogą zapewnić narodowi: bezpieczeństwo, niezależną politykę, pewnych i silnych sojuszników oraz swobodę decyzji w chwilach rozstrzygających o jego bycie i przyszłości.

Historyczna mowa Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, gen. dyw. E. Śmigłego - Rydza, a naszego Dostojnego Członka Honorowego, wygłoszona na Zjeździe Związku Legionistów, nawołująca do porównania: „jak te sprawy u nas wyglądają“, wyzwa do skupienia wysiłków całego narodu pod hasłem obrony Polski. Obrona narodowa pojęta jaknajszerszej, uzbrojenie moralne i materialne narodu — to wielkie hasło, które wyzwolić może i musi „moralne i twórcze siły w narodzie“. „Jest ciężki okres i on nakłada ciężkie zadanie. Surowość w wymaganiach i stawianiu zadań“ jest nakazem dzisiejszej polskiej rzeczywistości... A „twarda wola“ podciągnie Polskę wyżej.

Na wezwanie Naczelnego Wodza Sił Zbrojnych — odpowiedzieć muszą wyraźnym programem działania wszyscy: rząd, organizacje polityczne, społeczne, gospodarcze — odpowiedzieć musi całe społeczeństwo. Niechże odtąd, nawet po „dniu najbardziej przepracowanym“, spędzają nam wszystkim „sen z powiek“ surowe, żołnierskie słowa prawdy Tego, który dźwiga odpowiedzialność za gotowość obronną Rzeczypospolitej, który ma prawo i obowiązek wypowiedzieć nietylko „przyjacielskie słowo“ — radę, ale rzucić i „twardy rozkaz“ w przełomowych, i wewnętrznie, dla Polski czasach.

Nie do nas — organizacji społecznej — należy wskazywanie tych dróg, które ułatwią, przyspieszą i zapewnią realną możliwość „wyzwolenia sił moralnych i twórczych“ całego narodu. My, jako organizacja społeczna, mobilizujemy siły i środki do dobrowolnej i ofiarnej pracy w sprawach morskich i kolonialnych, zaprawiamy młode pokolenie do służby na morzu, dążymy do przeobrażenia lądowej, biernej psychiki naszego społeczeństwa na psychi-

kę narodu walki i zdobywców. Liga Morska i Kolonialna nie od dzisiaj zrzesza wszystkich Polaków w dążeniach i pracy na rzecz morskich i kolonialnych interesów Rzeczypospolitej. Obrona tych interesów, pojęta jaknajszerszej, wyrażać się musi i wyraża w zdobywaniu przez Polskę coraz to nowych pozycji na wybrzeżu, na morzu i na dalekich lądach. Obrona tych interesów oddawna przez Ligę była rozumiana wszechstronnie, musiała też znaleźć wyraz: w gromadzeniu środków materialnych na zbrojną obronę morza i w rozbudzaniu wśród młodego pokolenia ambicji i zamiłowania do służby w najmłodszej armii polskiej — marynarce wojennej. Propaganda marynarki wojennej oraz zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej służą temu celowi.

Fundusz Obrony Morskiej, powołany do życia uchwałą Rady Ministrów, którego gromadzenie powierzono, pod kontrolą Rządu, wyłącznie Lidze Morskiej i Kolonialnej, stał się już dzisiaj pożytecznym źródłem, z którego państwo czerpie, poza sumami budżetowymi, środki na budowę marynarki wojennej.

Fundusz Obrony Morskiej jest więc faktycznie i będzie częścią składową Funduszu Obrony Narodowej, powołanego ostatnio do życia, z którego rząd ma czerpać nadzwyczajne środki na ogólne potrzeby dozbrojenia.

Akcja propagandy i zbiórki na rzecz Funduszu Obrony Morskiej i marynarki wojennej długo jeszcze musi być przez nas prowadzona. Jakkolwiek nie wątpimy, że dalsza rozbudowa naszego stanu posiadania gospodarczego na wybrzeżu i na morzu będzie coraz więcej przejmowana z rąk rządu państwa przez społeczeństwo, instytucje gospodarcze, przemysł i handel i, że tem samem większe dotacje z budżetu państwa stale będą przekazywane na rzecz obrony morskiej, to jednak potrzeby tej obrony są tak wielkie i tak daleko pozostajemy poza innymi siłami zbrojnymi na Bałtyku, że dobrowolna pomoc społeczna musi być organizowana jeszcze przez długie lata. Dlatego też wezwaniu Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych musi odpowiedzieć z naszej strony, nietylko współdziałanie w realizowaniu programu Obrony Narodowej na różnych odcinkach życia Polski, ale przede wszystkim trwała a nawet wzmożona akcja na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

W szlachetnym współzawodnictwie i wyścigu ofiarności na różne cele, jakiego jesteśmy ciągle świadkami w Polsce, niechże w naszej pracy i świadczeniach na rzecz obrony morza przyswieca przekonanie, że służymy sprawie od wieków zaniedbywanej, którą Liga Morska i Kolonialna musi wydzwignąć na czoło programu zbrojnej Obrony Polski.

J. D.

O PROGRAM MORSKI

Dzieje rozkwitu politycznego i dzieje upadku Rzeczypospolitej — wiązały się zawsze z rozkwitem i upadkiem jej programu morskiego. Stwierdzenie to bynajmniej nie jest komunałem. Jeżeli sprawa ta nie doszła do świadomości przeciętnego inteligenta, to może dlatego, że nasza nauka historyczna w okresie niewoli najmniejszą uwagę zwracała na historię zagadnień morskich w Polsce. Dziejowa jednak rzeczywistość z tem stwierdzeniem pozostaje w zgodzie. Upadek myśli politycznej w Polsce szlacheckiej, w ostatnim okresie jej istnienia, wiązał się z zanikiem wszelkich koncepcyj morskich Państwa. Morze w okresie upadku Rzplitej obchodziło stan szlachecki tylko tyle, ile ważył w świadomości obywatelskiej wywóz zboża przez Gdańsk. Niewątpliwie jednak upadek Polski był jednocześnie pewnem odrodzeniem polskiej myśli politycznej, co prawda, nielicznej tylko grupy, czującej i pracującej za całość. To też w zmaganiach naszych o Niepodległość, choć zawsze przytłoczeni byliśmy zagadnieniami bardziej narzucającymi się, praktycznie bardziej istotnymi — mimo to myśl morską nie była pomijana. Faktem jest, że tytułem choćby symbolicznego podkreślenia — sprawa naszego dostępu do morza była zawsze stawiana we wszystkich naszych zmaganiach powstańczych.

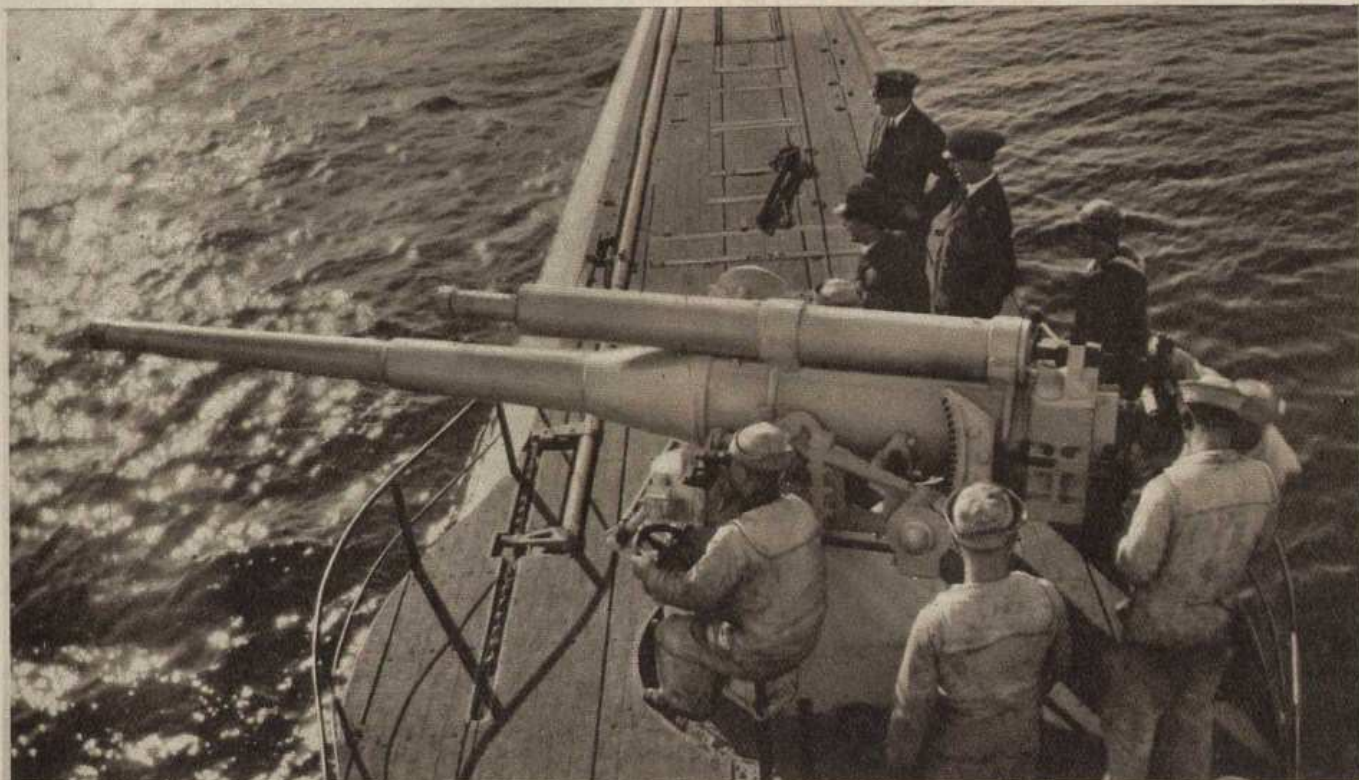
Dobrem dla nas zrzędzeniem losu, ostatnie nasze walki o Niepodległość w okresie wielkiej wojny zostały związane z zagadnieniem morskiem. W konsekwencji otrzymaliśmy dostęp do morza, całkowicie niewystarczający aspiracjom wielkiego Narodu, — dostęp, który jednak tem większą stwarza konieczność rozbudowy naszych możliwości na tym wąskim terenie.

W dziedzinie handlowej, a gospodarczej wo-

góle, świadomość rozszerzania naszego stanu posiadania stała się już mniej-więcej powszechna. Czynnikiem pomocniczym w uzyskaniu zrozumienia tych spraw — być może i tutaj jeszcze niewystarczającego — stały się cyfry statystyczne. Świat gospodarczy w Polsce wie, że 74% całego obrotu towarowego w handlu zagranicznym idzie przez Gdynię i Gdańsk. Tak jest podczas pokoju. Trudno przewidzieć, jaki będzie plan gospodarczy Rządu na wypadek wojny, której nie chcemy, ale która może nam być narzucona. Taki lub inny stan zbrojny Polski na morzu, stanowić będzie nie tylko o obronie naszego dotychczasowego dorobku handlowego, dalszych możliwości i osiągnięć w dziedzinie korzyści naszego bilansu, ale też i o możliwości prowadzenia wojny.

Jesteśmy w okresie tym, w którym społeczeństwo polskie jak najdokładniej zrozumiało konieczność gotowości bojowej Państwa Polskiego. Zadaniem naszym musi być sprawa, aby znów w szerokiej skali naszych zbrojeń nie został popełniony grzech śmiertelny, wyrażający się w zignorowaniu morskiego odcinka. Pod tym względem nasza przeszłość już w Państwie Niepodległym może nasuwać obawy.

Od początku Polski Odrodzonej układ naszych sił zbrojnych wskazywał na to, że przyszłe nasze wyrachowania wojenne odsuwały odcinek morski na plan ostatni. Wydaje się jasne, że Marynarkę Wojenną brano pod uwagę tylko jako środek pomocniczy, lub demonstracyjny. Tempo naszych zbrojeń na morzu, obecna flota — dobitnie na to wskazują. Fakt ten podyktowany jest nie tyle niezmiennymi warunkami kraju, ile liczeniem się z obecną realną wartością naszych sił zbrojnych morskich, które prze-



Działo łodzi podwodnej „Zbik”

cież w stosunku do aspiracji naszych powinny być od początku większe. Obecny stan Marynarki Wojennej pod względem ilościowym jest lepszy zaledwie od niektórych państw bałtyckich, a i to nie od wszystkich.

Nie nasze istotne potrzeby, ale stan posiadania stwarza to mniemanie, że flota wojenna jest czynnikiem, który nie wpłynie w sensie strategicznym na losy ewentualnych zmagani. Jesteśmy przekonani, że zagadnienie silnej lub słabej floty zdecyduje — a w każdym razie zdecydować może — o losach przyszłych rozgrywek dziejowych.

Cieszymy się pokojem i paktami nieagresji zarówno na Wschodzie, jak i na Zachodzie. Polityka europejska układa się jednak tak, że tylko te paktory posiadają wartość, za którymi stoi pewien realny układ sił. Przy zachwianej równowadze paktory stać się mogą tylko nic nieznaczącym papierem. Praktyka, zwłaszcza powojenna, praktyka w epoce błyskawicznej często zmiany koniunktury politycznej, czyni z twierdzenia tego — pewnik. Nie możemy z całą pewnością uznać ani Wschodu, ani Zachodu za nasze przyszłe zaplecza gospodarcze, czy to w dziedzinie dostaw, czy to tranzytu. Inne, południowe odcinki graniczne, również i pod względem politycznym, a często i komunikacyjnym, nie pozwalają nam wyłącznie bazować na nich, jako na liniach przyszłego tranzytu. Wnioski stąd proste. Konieczność nabywania brakującego surowca i materiałów drogą morską jest również pewnikiem. Gdyby nawet stosunki tak się ułożyły, że nie byłaby to jedyna droga sprowadzania tych środków, to z wszelką pewnością będzie to droga decydująco ważna. Zachodzi więc pytanie wagi zasadniczej: czym bronić będziemy tej koniecznej drogi? Obecny ilościowy stan Mar. Woj. bynajmniej nie upoważnia nas do stwierdzenia, że jest tu wszystko w porządku.

Sprawy powyżej przedstawione odnoszą się tylko do jednej dziedziny, gospodarczej, podczas woj-

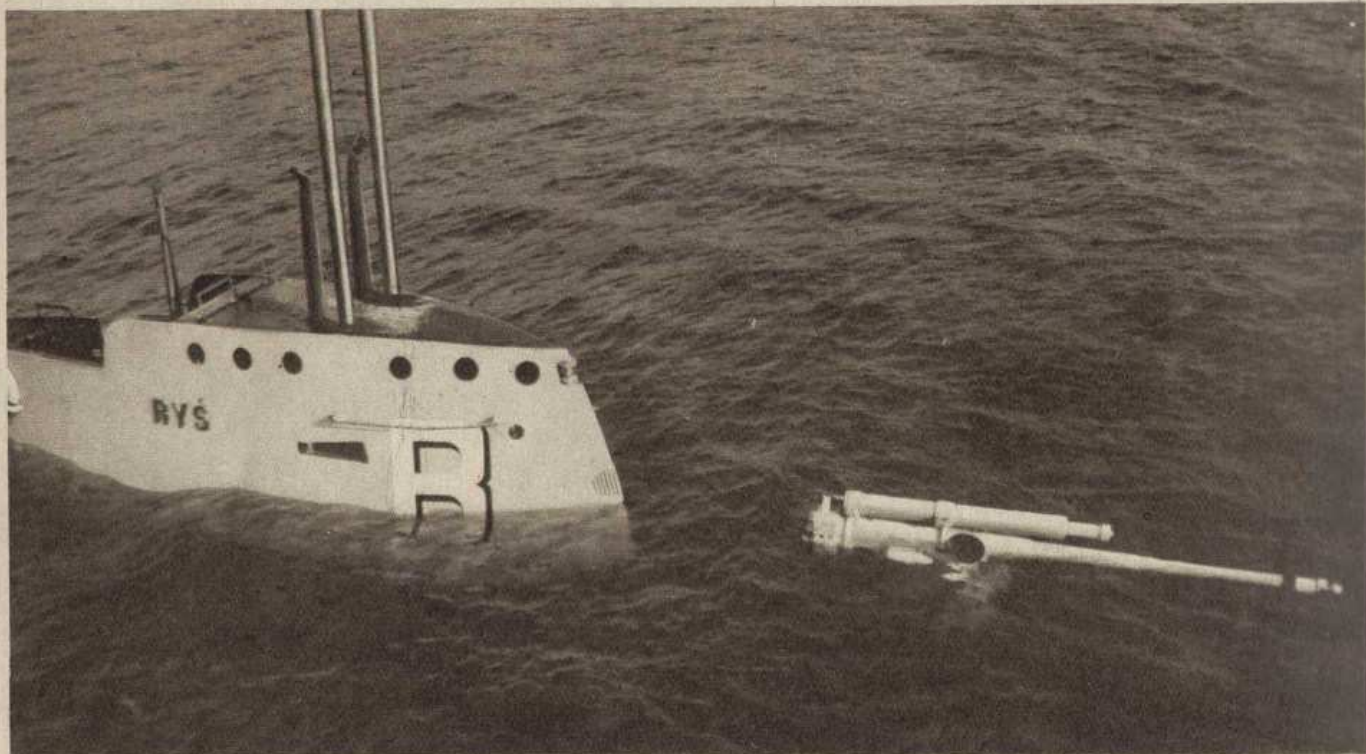
ny i podczas pokoju. Pozostaje jednak dziedzina równie ważna — sama obrona naszego wybrzeża i sama wartość milczącej potęgi naszej floty podczas pokoju.

Chcemy kolonii. Polska, która nie mogła uczestniczyć w podziale wpływów kolonialnych, gdyż nie istniała jako państwo, musi nadrobić ten stracony okres czasu. Pragniemy terenów dla naszej ekspansji gospodarczej i kulturalnej. Nie minęły czasy zdobywania kolonii drogą zbrojną, ale w Polsce nikt o tej drodze nie myśli. Aby jednak być dopuszczonym do stołu obrad o podział wpływów kolonialnych, musimy przecież stanowić jakąkolwiek realną pozycję, która poparłaby nasze polityczne usiłowania.

Wszystkie państwa morskie i te, które posiadają aspiracje kolonialne, i te, które ich nie posiadają, rozumieją ten stan doskonale, to też jesteśmy świadkami ogromnych zbrojeń na morzu.

Układ angielsko - niemiecki w Londynie zniweczył wszelkie widoki na rozbrowienie. Układ ten pozwala na osiągnięcie przez flotę niemiecką przeszło 420 tysięcy tonn. Flota sowiecka w ostatnich czasach rozbudowuje się gorączkowo i już stanowi potęgę.

Jedynie tylko silna Marynarka Wojenna jest w stanie sprostać tym nawarstwiającym się niebezpieczeństwom. Oczywiście, mówię tu o Marynarce, rozbudowanej do stopnia, dającego możliwość nie tylko obrony, ale i dalszego rozwoju gospodarczego. Czyniąc chłodny rachunek, musimy stwierdzić, że pod tym względem w okresie grożących konfliktów jesteśmy jeszcze w powijakach. Budżet morski Rzplitej stoi w dalszym ciągu na szarym końcu, nie tylko w stosunku do budżetów morskich wielkich mocarstw europejskich i azjatyckich, ale i szeregu innych mniejszych, jak Hiszpanja, Turcja, Grecja, Jugosławja, Szwecja, Holandia, Rumunja. W Polsce na 1 obywatela przypada zaledwie zł. 1.20 rocznego podatku na naszą siłę zbrojną na morzu, co wskazuje, że dotąd



Zanurzenie łodzi podwodnej „Rys”

i w tym kierunku Rząd Rzplitej nie zamierza realizować wydatniejszego programu morskiego. Kiedy Anglia wydaje zł. 40.— na głowę, Niemcy — zł. 25.—, Rosja — zł. 12.—, Jugosławia — zł. 6.—, to Polska, ze swoimi zł. 1.20 w budżecie, wskazuje, że zbrojenie na morzu jest dla nas sprawą tylko nieomal symboliczną.

Ten stan musimy zmienić. Obecne nasze znaczenie na Bałtyku jest prawie żadne. Nie mamy właściwie floty wojennej, ani baz, dostatecznie umocnionych na wybrzeżu. Morski handel Rzplitej nie będzie mógł być broniony. Nasze porty są bezbronne. Ogromne miliardowe wydatki i gigantyczny trud, włożony w budowę Gdyni, mogą być podczas wojny zniweczone prawie bez obrony z naszej strony.

Dążymy do wielkomocarstwowości. Jest to nie tylko naszym prawem, ale i obowiązkiem. Musimy jednak czuwać, aby to najistotniejsze hasło pokolenia nie stało się komunałem. Nasze aspiracje muszą mieć grunt żelazny we wszystkich dziedzinach naszej państwowości. Brak programu morskiego Rzplitej jest, rzecz prosta, jaskrawym zaprzeczeniem realizmu w ustosunkowaniu uczuciowych tendencji do rzeczywistych potrzeb i dążeń.

Dlatego też Liga Morska i Kolonialna postawiła sobie za naczelne zadanie, nietylko zbiórkę na F.O.M., która jest również środkiem propagandowym, ale i postulat opracowania i wprowadzenia w życie przez Rząd — wielkiego programu morskiego Rzplitej.

W dniu „Święta Morza” cały Naród Polski, który chce być Narodem wielkim, winien zawołać: „Musimy i chcemy Polskę dobroić na morzu”.

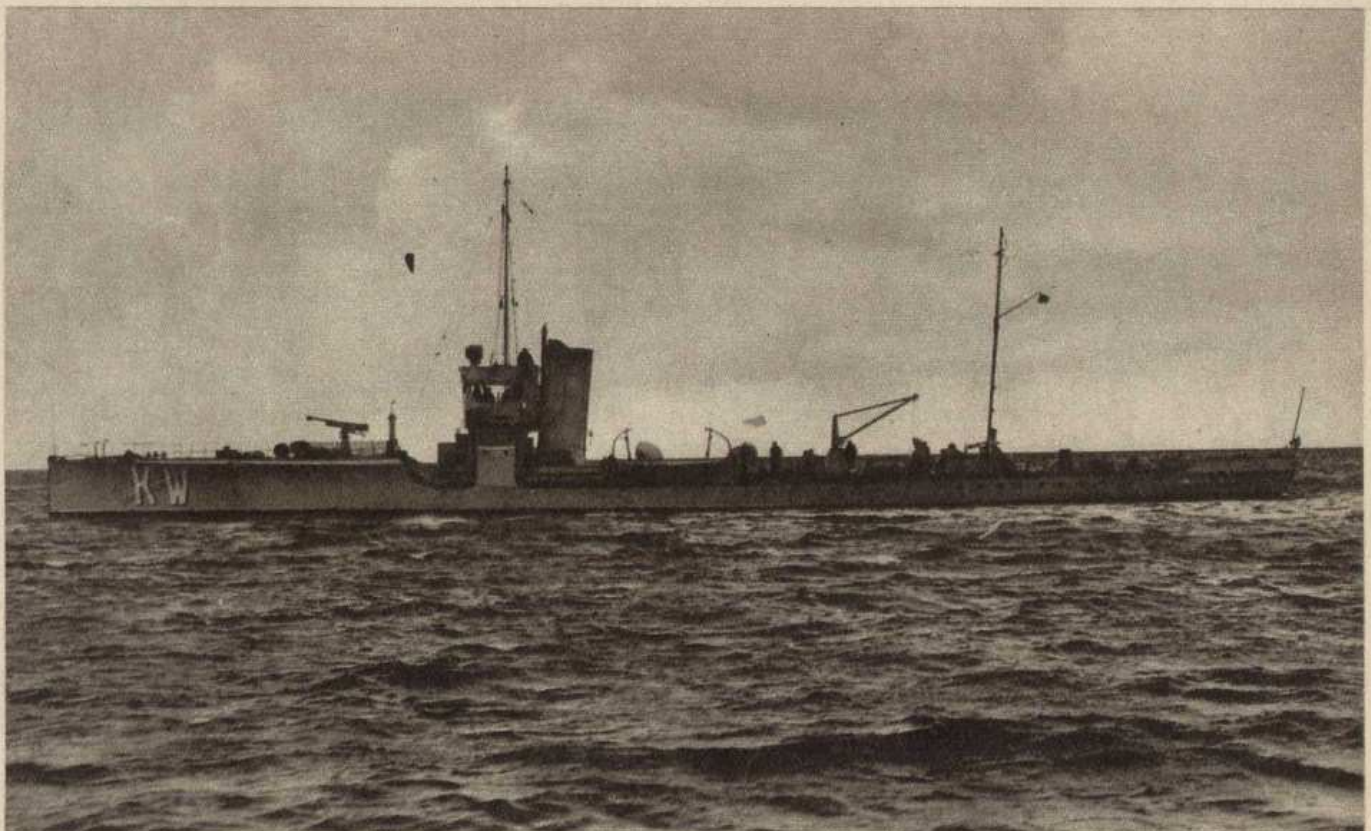
Wytyczne programu morskiego iść winny przede wszystkim w kierunku rozbudowy floty wojennej. Rozbudowa ta iść musi w płaszczyźnie zarówno

stworzenia silnej floty, jak i lotnictwa morskiego. Wybrzeże musi być ufortyfikowane. Musimy jak najszybciej wykończyć stocznię i stworzyć przemysł okrętowy, zabezpieczyć wybrzeże od strony morza i lądu.

Zdaniem naszym, opracowanie takiego programu rozbudowy Mar. Woj. i obrony wybrzeża, programu obliczonego na lata, oby najkrótsze, jest nakazem chwili. Program taki musi wejść w życie i być wykonany bez względu na przeszkody. Trudności finansowe winne być pokonane przez cały Naród, w granicach ogólnego frontu obrony narodowej. Przedwstępne wdrożenie do tego wysiłku powinno być uskutecznione przez upowszechnienie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej. Zbiórkę tę jednak, powtarzamy, uważać należy także tylko jako środek propagandy dla psychicznego przygotowania obywateli, bądź do specjalnego podatku państwowego, bądź do przeprowadzenia pożyczki na inwestycje, związane z obroną morską, od której wolny mógłby być tym razem tylko świat urzędniczy i świat pracy. Sprawa budowy stoczni i stworzenie przemysłu okrętowego winna być włączona do ogólnego programu Rządu.

Chcemy zabezpieczenia naszego handlu morskiego podczas wojny i pokoju. Chcemy obrony naszego wybrzeża, szlaków komunikacyjnych, chcemy kolonij, chcemy wszystkiego, czego nie mamy, wytrąceni na 150 lat z szeregu państw wolnych. Dlatego też mniemamy, że na pokolenie obecne spada konieczność realizacji i tej części naszego wielkiego testamentu dziejowego. Do pracy musi stanąć cały Naród. Wykonać musimy to wielkie dzieło bez względu na przeszkody, a od Rządu wymagać jasnego, wyraźnego programu morskiego, aby nie powtórzyły się grzechy przeszłości.

STEFAN SZWEDOWSKI



Torpedowiec O.R.P. „Kujawiak”

Zespół polskich okrętów wojennych



O SILE ZBROJNEJ NA MORZU

Wielokrotne powtarzanie prawdy, że silna marynarka wojenna jest tą realną podstawą, która gwarantuje nam trwałość wszelkich zamierzeń, już dokonanych i mających powstać w przyszłości w dziedzinie morskiej — na pierwszy rzut oka wydać się może nużące i niepotrzebne. — I tylko cieszyćby się należało, gdyby tak było istotnie — gdyby już wszyscy, którym wpadnie w rękę ten numer „Morza“, byli o tem rzeczywiście i bez zastrzeżeń przekonani.

Jestem, niestety, mocno przeświadczony, że tak nie jest. Przed kilkunastu laty zaledwie garść ludzi w Polsce, rozumiała i odczuwała kwestję dostępu do morza i zabezpieczenia go czynnikiem siły. Garść ta w chwili obecnej urosła już do dziesiątków tysięcy — ale daleka jest jeszcze droga, aby całe społeczeństwo posiadało do tych spraw nie tylko sentyment, lecz też właściwe o nich przekonanie i zrozumienie.

Omawiania tych spraw nigdy nie może być zadużo, bo nie tylko u nas, gdzie narodzenie się całego problemu liczy zaledwie lat kilkanaście wogóle, ale i wśród obcych, potężnych narodów, od wieków nieprzerwanie z morzem związanych, problemy marynarki wojennej są ciągle tematem nigdy niegasnącej propagandy i uświadamiania społeczeństwa. Nawet w tak ultramorskiej Anglii organizowane są doroczne tygodnie morskie, poświęcone marynarce wojennej. Nawet i Stany Zjednoczone A. P., potęga morską, prawie równą Anglii, na wszelkie sposoby szerzy propagandę swej siły zbrojnej na morzu, o czym w Polsce wielokrotnie możemy się naocznie przekonać, oglądając doskonale filmy morskie, wyświetlane z całym rozmachem amerykańskim i wielką pomocą marynarki Stanów, montowane nie dla ciekawości tematów lub zarobków wytwórni, lecz mające na celu poznanie i umiłowanie dumnej floty wojennej Ameryki.

U nas natomiast niema bodaj dziedziny życia państwowego (nie mówiąc już o dziedzinach obronności kraju), któraby była tak bardzo trudna i tak jeszcze mało rozumiana, jak kwestja marynarki wojennej.

W jakimkolwiek kraju, gdy porównamy problem

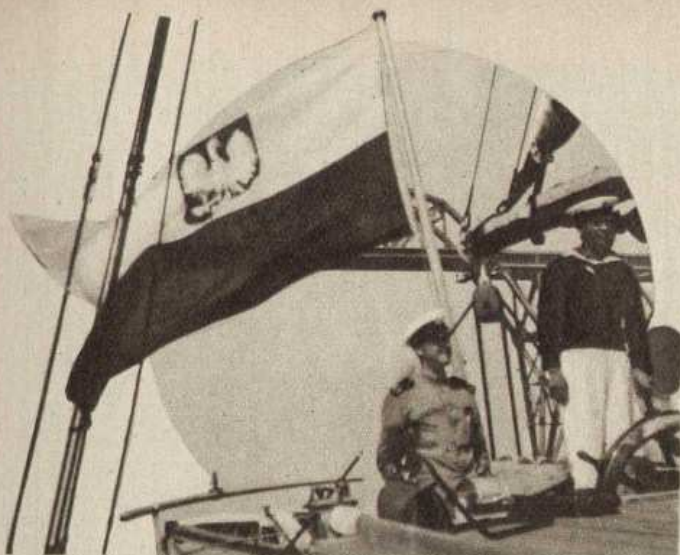
obronności jego na lądzie czy w powietrzu z problemem obronności morskiej — wszędzie tam, gdzie chodzi o zrozumienie ich potrzeby i odczucia przez społeczeństwo, znajdziemy olbrzymie różnice na niekorzyść obronności morskiej.

W razie wojny, operacje wojska lądowego toczą się na oczach wszystkich, wśród miast i wsi. Pod tym względem jest wszystko jedno gdzie: na wrocie, czy na własnej ziemi. Wojsko broni tych miast i wsi, wojsko broni stolicy. Wojsko na lądzie i w powietrzu jest liczebnie bardzo pokąsną częścią społeczeństwa, żyjącą i działającą podczas pokoju i wojny na oczach całej reszty.

Natomiast siła zbrojna na morzu jest znana zaledwie stosunkowo nielicznym, widzi ją codziennie zaledwie niewielka część społeczeństwa, zamieszkująca wybrzeże. Ilość personelu floty jest również tylko drobną stosunkowo częścią społeczeństwa. Morskie ćwiczenia i operacje wojenne są niewidziane prawie przez nikogo, bardzo rzadko przez ludność wybrzeża i portów.

Flota wojenna jest poniekąd abstrakcją dla większości obywateli. Jej działania wojenne, broniące czegoś, przez ogół niebardzo pojmowanego, są zupełnie abstrakcyjne w porównaniu z obronnością lądu, a więc z obronnością czegoś bezpośrednio drogiego, czegoś widzialnego, namacalnego, mierzonego hektarami, morgami i t. d. Czegoś, co jest często dosłownie własnym dachem nad głową.

Film morski jest ciekawy, jeżeli jest to odpowiedni romans. Zdjęcia fotograficzne okrętów mówią do wyobraźni mas, kiedy ich tło zawiera coś niezwykłego — a pisać o marynarce mogą tylko ci, co ją znają. Jakże nieliczne są stosunkowo wydawnictwa wojenno-morskie, choćby z przebiegu minionej wojny światowej, w porównaniu z powodnią książek o wojnie lądowej! Mimo, że przecież waga gatunkowa odpowiednich fragmentów na morzu brzemieniem swych skutków znacznie częstokroć przewyższała opisywane często w całych tomach fragmenty działań na lądzie.



Tak jest nawet w państwach, które swój byt i niepodległość zawdzięczają sile zbrojnej na morzu.

Dlatego sfery, odpowiednie w tych krajach, dziedzinę tę muszą propagować.

Ta sama konieczność zaznajamiania społeczeństwa istnieje u nas, którzy w dziale morskim stawiamy pierwsze kroki, i których sprawy obrony morskiej są obarczone specjalnym brakiem znajomości i zainteresowania przez bodaj cały ciąg naszych dziejów.

Dumą napęlić może nasze pokolenie świadomość, że w ciągu lat kilkunastu zdołaliśmy już odrobić pod tym względem bardzo wiele — i wiele jeszcze odrobić zdołamy — dzięki dobrej woli społeczeństwa, istnieniu marynarki w Polsce, i dzięki wydatnej pomocy Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Specjalne warunki złożyły się w naszej historii na to, że dziedzinie morskiej pozostaliśmy obojętni, przez co nie zdołaliśmy nawet utrzymać się na równi z państwami, które wykorzystały morze, gruntując na niem swą potęgę przez stworzenie i rozwijanie siły zbrojnej na morzu.

Przeszkody geopolityczne, opóźniając trwałe złączenie Pomorza z Państwem, sprawiły, że struktura społeczna była taka, jaka była i w dawnej Polsce, t. j. nie wytworzyła stanu kupców-żeglarzy. Po miastach na wybrzeżu, a przede wszystkim w Gdańsku, zdążył usadowić się żywioł obcy, któremu w dziedzinie morskiej pozwoliliśmy się wyreczać. A przez to zabrakło w społeczeństwie tego czynnika, który istnieniem swoim pociąga dalsze konsekwencje zając się sprawami morza.

Skierowaliśmy wysiłki nasze na wschód, który zastąpił nam oceany, kolonie i utratę szerokiego oparcia się o Bałtyk.

Wybranie takiej racji stanu było wygodniejsze, odpowiadające strukturze społecznej; szlachcic-rycerz ląkał przede wszystkim ziemi i znajdował jej wbród, zwłaszcza w kierunku południowo-wschodnim.

Do tego podnieta były również pobudki religijne. Nie zapominajmy jednak, że pobudki te wskazywały kierunek wschodni, gdzie szło w pierwszym rzędzie o pozyskanie prawosławia, a w spokoju pozostawiając luteranizm na północo-zachodzie. A zatem pobudki te właściwie egzystowały tak dobrze dla działań w kierunku wschodnim, jak i północo-zachodnim, cały jednak wysiłek kierowaliśmy tylko na wschód.

Bilans tej sprawy, to utrata całego Pomorza zachodniego i Prus Książęcych, niewcielenie Gdańska, a obecnie, przy odrodzeniu — nieodzyskanie na Wschodzie tych wielkich obszarów, gdzie posiane było tyle mienia, kultury, pracy i krwi polskiej.

Tymczasem, gdybyśmy w dawnych wiekach dla ekspansji naszej obrali inny kierunek, to byłby on ugruntował nas na Bałtyku tam, gdzie tak szeroko jeszcze wówczas brzmiała polska mowa. Bylibyśmy się może stali wówczas państwem morskiem, z wszystkimi stąd płynącymi dobrodziejstwami, zwłaszcza wówczas, gdy świat zaoceaniczny był jeszcze niczyj i stawał się własnością tego, kto go brał. I los dziejów byłby się może inną koleją potoczył. Zadziwiające, że wyrzekliśmy się poniekąd posiadania morza właściwie drogą wyłącznie pokojową, a zatem prawie dobrowolnie; Prusy Książęce drogą pokojową wypuściliśmy z garści, zachodnie Pomorze zniemczyło się, choć od czasów Krzywoustego wojny z Niemcami nie wiedliśmy. Co zaś do Gdańska, to naprawdę byłby on zupełnie nasz i wszystko byłoby się zmieniło, gdyby były się udały zamierzenia Batorego. Oczywiście, wojny o Inflanty musimy zaliczać również do tych efemerycznych prób ugruntowania Polski nad morzem, od którego — w gruncie rzeczy — byliśmy odwrócenici plecami.

Nic zatem dziwnego, że obarczeni taką ujemną tradycją w dziedzinie zaznajamiania społeczeństwa ze sprawami morza, a w szczególności z tą najtrudniejszą, lecz podstawową, t. j. z marynarką wojenną — mamy bardzo dużo do odrobienia. Dlatego wszelka propaganda tych spraw jest bardzo potrzebna.

Oby „Święto Morza“ powiększyło ilość ludzi dobrej woli, a przez to — i grono entuzjastów!

Wielokrotne, olbrzymiej wagi zagadnienia Państwa, związane z jego przyszłością, a może i bytem, rozstrzygnąć chcemy przez morze, boć częściowo już jesteśmy w trakcie tych rozstrzygnięć.

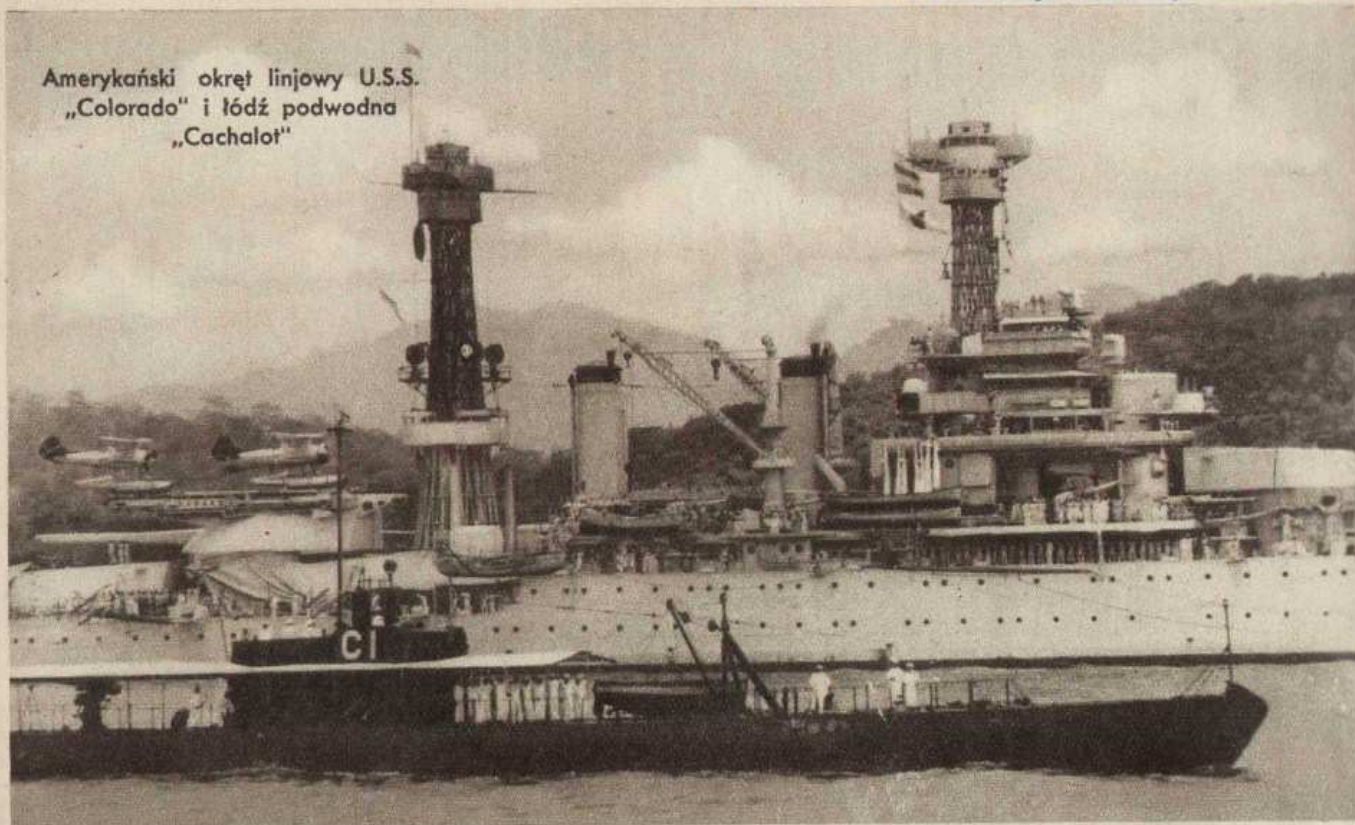
Końcem zaś tych spraw może być tylko silna flota zbrojna Polski na morzu.

Abyśmy ją taką silną posiadali, musi być ona — tak, jak wojsko — częścią składową całego społeczeństwa, przezeń cenioną i z niem zespoloną ideowo — musi być wynikiem żądań i woli wszystkich Polaków!

Kmdr. KAROL KORYTOWSKI



Amerykański okręt linjowy U.S.S.
„Colorado” i łódź podwodna
„Cachalot”



POLITYKA MORSKA WIELKICH MOCARSTW

Od wieków kamieniem węgielnym polityki morskiej Anglii była zasada, że marynarka angielska powinna być zawsze silniejsza od połączonych marynarek najbardziej prawdopodobnej kombinacji politycznej przeciwangielskiej.

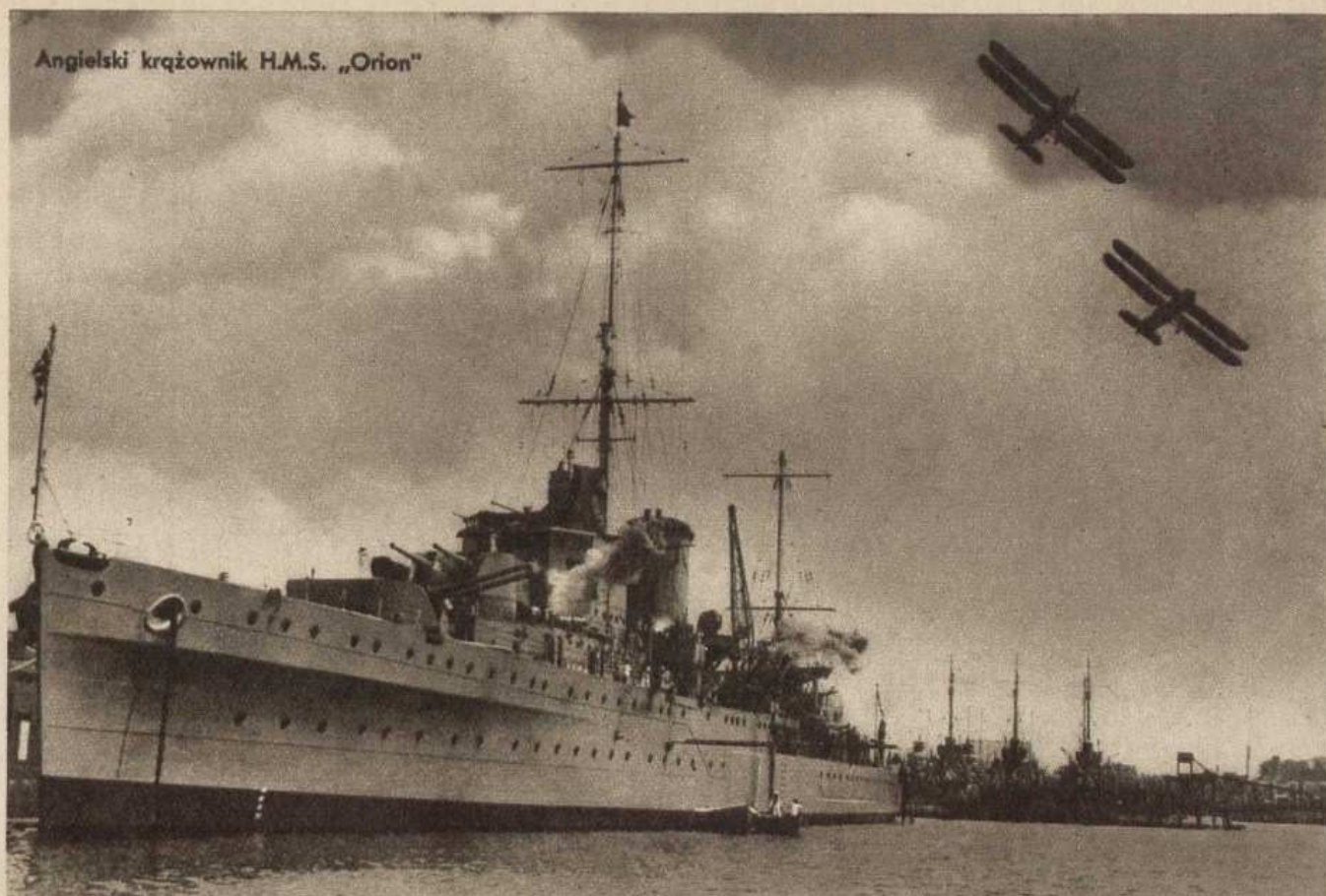
Po wojnie światowej Anglia, wyczerpana finansowo, nie była już w stanie stosować tej zasady w dalszym ciągu w obliczu rozwijającej się rywalizacji morskiej Stanów Zjedn. A. P. i Japonii, i zmuszona była w r. 1922 na konferencji waszyngtońskiej przyznać Ameryce prawo do posiadania floty, równej flocie angielskiej. Na konferencjach późniejszych usiłowała Anglia poprawić swoje położenie na morzu przez ograniczenie budowy wielkich krążowników o wyporności 10.000 tonn, powstałych wskutek konferencji waszyngtońskiej; posiadając liczne bazy we wszystkich częściach świata, Anglia potrzebowała znacznej ilości krążowników mniejszych, lecz tańszych, w przeciwieństwie do Ameryki, która, nie posiadając tak znacznej ilości baz, wolała budować duże krążowniki o wielkich zasięgach pływania. Długotrwałe rządy partii pracy w Anglii zniweczyły jednak wysiłki admiralicji angielskiej, doprowadzając w konsekwencji stan marynarki angielskiej do poziomu wysoce niewystarczającego dla obrony jej interesów i skutecznego poparcia polityki morskiej. Gdy partia konserwatywna objęła spuściznę po partii pracy, okazało się, że marynarka angielska była już tak skrepowana przez zawarte układy morskie, iż możliwość jej rozbudowy do potrzebnych granic — była zadaniem trudnym do skutecznego zrealizowania. Tymczasem rozbudowa floty i doprowadzenie jej do stanu, odpowiadającego wymaganiom polityki morskiej Anglii, stały się koniecznością chwili

wobec wyraźnego zarysowania się nowych groźnych ognisk niepokoju międzynarodowego. Ogniska te zagrażają samemu istnieniu Imperium Brytyjskiego.

Energiczna i konsekwentna polityka morska Japonii, poparta przez istnienie silnej marynarki, zmierzająca do podboju Chin, oraz do osiągnięcia panowania na oceanie Spokojnym, nie mogła nie wzbudzić obaw w Anglii. Cele tej polityki nie są nawet ukrywane: dąży ona do zdobycia nowych, obszernych terytoriów na oceanie Spokojnym — kosztem kolonii państw europejskich. Polityka morska Japonii ogranicza się narazie, jeżeli chodzi o ocean Spokojny, do politycznego opanowania krajów, potrzebnych jej, jako bazy, do późniejszych działań wojennych. Siam jest obecnie politycznie i ekonomicznie całkowicie opanowany przez wpływy japońskie, służąc terenem dla przeprowadzenia gigantycznych prac nad przygotowaniem do ewentualnej akcji wojskowej. By osłabić znaczenie nowej twierdzy morskiej angielskiej w Singapurze, budują Japończycy wielki kanał morski przez przesmyk Kra na północ od Singapurze, wychodząc na tyły tej twierdzy i zagrażając bezpośrednio Indjom Angielskim, a tem samem zagrażając najczulszemu miejscu imperium Brytyjskiego. Prawie już dokonany polityczny i wojskowy podbój Chin oddaje do dyspozycji Japonii niezliczone zasoby tego kraju oraz liczne porty, które służyć będą za bazy dla floty japońskiej; energiczna rozbudowa baz morskich na wyspach oceanu Spokojnego uzupełnia obraz daleko posuniętych przygotowań przyszłej widowni działań wojennych.

Polityka morska Anglii usiłuje wszystkimi spo-

Angielski krążownik H.M.S. „Orion”



sobami zaszachować zamiary Japonii, przede wszystkim przez stworzenie koalicji z Ameryką i Rosją, której posiadłości na Dalekim Wschodzie są zagrożone przez penetrację Japonii do Mandżurji, Chin północnych i Mongolji. Usadowienie się Japonii w Mongolji z jednej strony izoluje Chiny od wpływów komunistycznych, z drugiej zaś umożliwia Japonii uderzenie na głębokie tyły rosyjskich posiadłości dalekowschodnich. Świadoma grożącego niebezpieczeństwa, Rosja Sowiecka czyni gorączkowe przygotowania wojenne: na Dalekim Wschodzie zbiera się liczna i dobrze wyposażona armja, we Władywostoku powstaje silna flota podwodna i powietrzna; ponadto rozbudowywany jest energicznie przemysł na Dalekim Wschodzie, tak, aby na wypadek wojny uczynić zadość wszystkim wymaganiom wojennym, bez pomocy zasobów Rosji europejskiej, których dostarczenie na Daleki Wschód jest zadaniem, trudnem do wykonania. Trzeba więc przyznać, że pod względem przygotowania obrony zdziałała Rosja na Dalekim Wschodzie bardzo dużo, i jej obecne położenie, przynajmniej na lądzie, jest o wiele silniejsze, niż było przed wojną rosyjsko-japońską w r. 1904/5. Japonia, zdając sobie sprawę z mocnego położenia wojskowego Rosji, dąży do zawarcia porozumienia z Niemcami, aby uderzyć na Rosję od razu na wschodzie i zachodzie.

Chcąc posiadać wolną rękę w wykonywaniu swych zbrojeń morskich, wypowiedziała Japonia traktat waszyngtoński, a na konferencji londyńskiej w r. b. zażądała kategorycznie przyznania jej prawa do posiadania floty, równej flotom Anglii i Ameryki. Gdy się na to nie zgodzono, Japonia wycofała się z konferencji. Ponieważ głównym celem poli-

tyki morskiej Anglii i Ameryki na tej konferencji było właśnie zahamowanie rozwoju potęgi morskiej Japonii przez narzucenie jej pewnych ram traktatowych, trzeba przyznać, że polityka ta doznała dotkliwej porażki, której Anglii nie powetuje uchwalone zaniechanie budowy wielkich krążowników w 10.000 tonn przez określenie największego tonnażu krążowników na 8.000 tonn, uzbrojonych w działa o kal. 155 mm, zamiast 203 mm.

Drugie ognisko niepokoju światowego znajduje się na morzu Śródziemnem. Polityka morska Włoch dąży do osiągnięcia bezwzględnej przewagi we wschodniej części tego morza, aby zabezpieczyć swe interesy kolonialne w Afryce. Polityka ta grozi Anglii przerwaniem jej podstawowej linii komunikacyjnej z Egiptem, oraz przez kanał Sueski z posiadłościami na Wschodzie; wysiłki angielskiej polityki morskiej na tym odcinku doznały niebywalej jeszcze w dziejach Anglii porażki, gdyż nie dysponowały już wystarczającymi siłami morskimi dla ich poparcia; nawet koncentracja na morzu Śródziemnem wszystkich prawie sił morskich Anglii nie przestraszyła Mussoliniego; w oparciu o swą marynarkę i silne lotnictwo morskie, potrafiła polityka morska Włoch przeprowadzić podbój Etopji i stworzenie nowoczesnego Imperjum Rzymskiego, nie bacząc na przeciwdziałania Anglii. Polityka Włoch wspomaganą była również przez ówczesną politykę morską Francji, która zmierzała do stworzenia wspólnego z Włochami na morzu Śródziemnem łańcucha „*mare nostrum*”.

Powstanie nowego Imperjum Rzymskiego w samym środku Imperjum Brytyjskiego — nie może być tolerowane przez Anglię, jeżeli tylko chce ona za-

chować całość swego Imperjum. Etyopia w rękach Włoch nie tylko przerywa angielskie linie komunikacyjne na Wschód, lecz zagraża bezpośrednio Egiptowi i Kenji, a wrzynając się niebezpiecznym klinem w kierunku Sudanu i Ugandy, przepoławia angielskie posiadłości afrykańskie pomiędzy morzem Śródziemnym a Kapstadtem.

Trudno się spodziewać, aby Włochy nie skorzystały z osłabienia Anglii celem dalszego rozwoju swej polityki imperialnej przez połączenie swych posiadłości afrykańskich w jedną całość. Jeden rzut okiem na mapę wystarczy, aby zrozumieć, że zupełnie logicznym posunięciem byłoby zagarnięcie Sudanu: w ten sposób włoska Libja zostałaby połączona z włoską Etyopią i wówczas dopiero można byłoby mówić o całkowitem zrealizowaniu Imperjum Rzymskiego.

W chwili obecnej marynarka angielska jest zbyt słaba, aby mieć możliwość energicznego wystąpienia na morzu Śródziemnym bez wielkiego ryzyka; dążeniem angielskiej polityki morskiej jest oderwanie Francji od Włoch, celem wzmocnienia swych sił na morzu Śródziemnym przez siły floty francuskiej; a ponieważ wojna z Włochami nie jest wcale popularna we Francji, Anglia pragnie stworzyć takie położenie polityczne, któreby zmusiło Francję do bezwzględnego popierania polityki angielskiej. W tym celu popiera Anglia politykę Niemiec, przyczyniając się tem samem do wzmocnienia ich potęgi i zagrażając Francji widmem nowej inwazji niemieckiej. Pierwszym etapem tej polityki było zawarcie z Niemcami słynnego układu morskiego w r. ubiegłym, który był wymierzony w pierwszy rządzie przeciwko Francji; Anglia patrzyła przychylnym okiem na odrodzenie się wojska lądowego Niemiec, gdyż zmuszało to Francję do szukania pomocy Anglii na wypadek wojny z Niemcami; nie ulega również najmniejszej wątpliwości, że remilitaryzacja Nadrenji dokonana została za wiedzą i milczącą zgodą Anglii, widzącej w tem bardzo doniosły czynnik, który powinien w jeszcze większym stopniu uzależnić politykę morską Francji od polityki Anglii. Dojście we Francji do władzy czynników skrajnie lewicowych jest również dla Anglii korzystne: ich polityka będzie prawdopodobnie podyktowana nienawiścią do faszyzmu; nienawiść ta może pchnąć politykę francuską na tory sprzeczne z interesami Francji i uwikłać ją w wojnę w obronie interesów angielskich, byle tylko obalić we Włoszech władzę faszystów.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

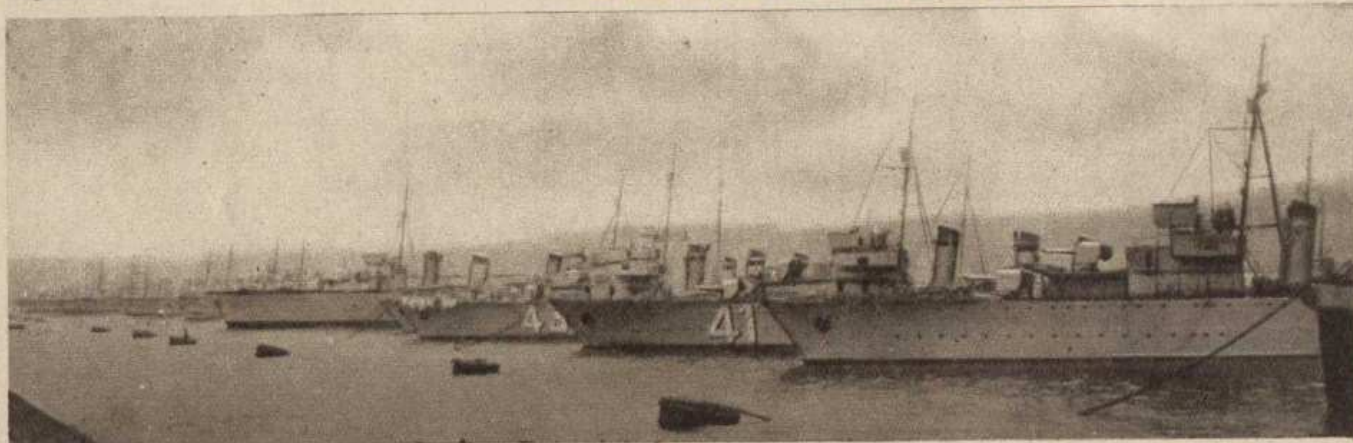


R. CZECZOTT.



Działa japońskiego okrętu linowego „Mutsu”

Można śmiało powiedzieć, że wojna włosko-angielska już się rozpoczęła w chwili, gdy wojska włoskie wkroczyły do Etypii; pierwsza faza wojny skończyła się porażką Anglii. Czy uda się Anglii uratować swe imperjum przez opanowanie położenia i rozgrom potęgi morskiej Włoch — pokaże najbliższa przyszłość. Należy jednak stwierdzić, że Anglia zmuszona jest do obrony swych interesów jednocześnie i na morzu Śródziemnym i na Dalekim Wschodzie; stale zaś wzrastająca potęga morska Niemiec stwarza dla Anglii trzecie ognisko niepokoju na morzu Północnym. To położenie zmusza Anglię do rozproszenia swych sił, co stwarza dla Włoch bardzo korzystne położenie.



Francuskie okręty wojenne, należące do drugiej eskadry morza Śródziemnego

ROZWÓJ POTĘGI MORSKIEJ NIEMIEC i Z. S. R. R.

Urzędowa lista wszystkich okrętów wojennych Rzeszy Niemieckiej, ogłoszona w pismach w maju r. b., świadczy o niebywałym wprost rozmachu, z jakim wykonywany jest, zapowiadany po podpisaniu układu londyńskiego w r. 1935, program rozbudowy floty niemieckiej; program ten przewidywał budowę 2 pancerników, 2 krążowników, 16 kontrtorpedowców i 28 okrętów podwodnych. Obecnie dowiadujemy się, że już znajdują się w budowie: 2 pancerniki, 3 wielkie krążowniki, 16 kontrtorpedowców, 10 okrętów konwojowych, 36 okrętów podwodnych, z których 19 już jest gotowych i wchodzi w skład floty czynnej! Wiemy ponadto z wyurzeń prasy angielskiej i francuskiej, że Niemcy budują pozatem jeszcze 2 wielkie pancerniki, 2 duże krążowniki, 2 lotniskowce i 19 kontrtorpedowców, tak, że za 2 — 3 lata flota niemiecka składać się będzie z 4 wielkich pancerników, 5 wielkich krążowników po 10.000 tonn, 2 lotniskowców, 35 kontrtorpedowców, 10 okrętów konwojowych i 36 okrętów podwodnych. Do tej ilości okrętów należy dorzucić jeszcze jednostki, zbudowane w ramach traktatu wersalskiego, mianowicie: 3 pancerniki po 10.000 tonn, 6 lekkich krążowników i 12 torpedowców. Potężne lotnictwo morskie składa się na całokształt tej groźnej siły na morzu, opierającej się na nowo-rozbudowanych i zmodernizowanych twierdzach nadmorskich: Kiel, Swinemünde i Pillau.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że marynarka niemiecka w tych warunkach panuje niepodzielnie na Bałtyku, gdyż połączone siły flot państw bałtyckich, z wyjątkiem floty ZSRR, wyglądają wobec floty niemieckiej bardzo mizernie.

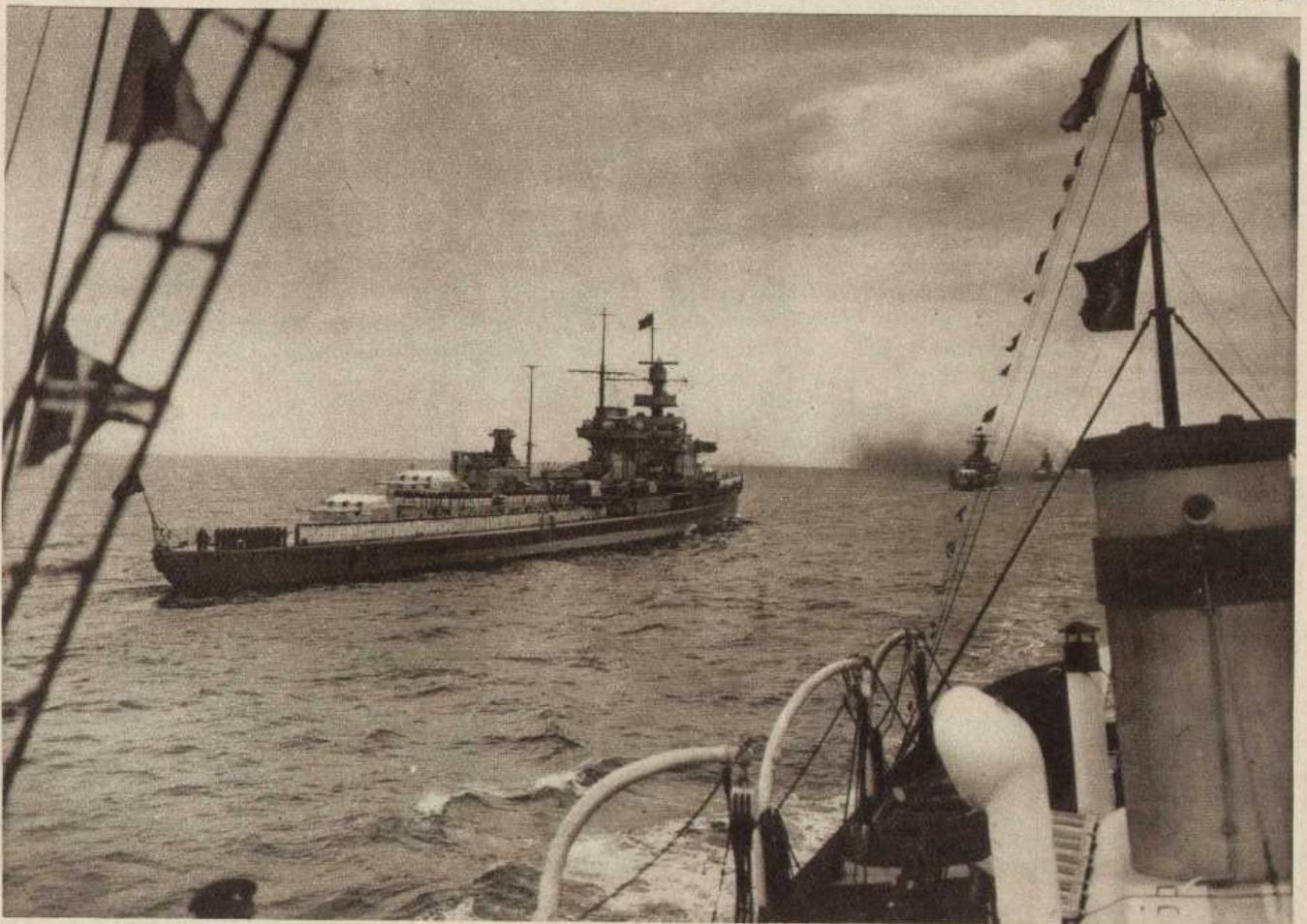
Jeżeli brać pod uwagę tylko jednostki, posiadające pewną wartość bojową, marynarki państw bałtyckich dysponują:

Państwo	pancern.	krążown.	kontrtorp.	okr. podw.
Szwecja	3	2	11	18
Dania	—	1	—	10
Finlandja	2	—	—	4
Polska	—	—	4 (w r. 1938)	5 (w r. 1938)
Łotwa	—	—	—	2
Estonja	—	—	—	—
Razem	5	3	15	39

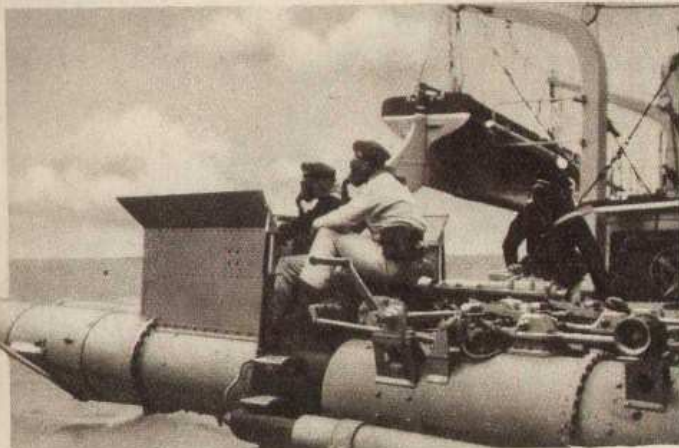
Z tej ilości wszystkie pancerniki należą do typu pancerników obrony wybrzeży, 2 krążowniki są zupełnie przestarzałe, jak również 7 kontrtorpedowców i 15 okrętów podwodnych.

Wszystkie te marynarki mogą w najlepszym wypadku odegrać tylko pewną rolę przy lokalnej obronie wybrzeża, nie mogą natomiast pretendować na poważne działania w pełnym morzu.

Jeżeli zwrócimy się obecnie w kierunku wschodnim, to stwierdzimy, że marynarka ZSRR, począw-



Najnowszy niemiecki krążownik „Nürnberg”



Cwiczenia artyleryjskie i torpedowe na niemieckich okrętach wojennych

szy od r. 1931, znajduje się w okresie energicznej rozbudowy i modernizacji, ściśle związanej z wykonaniem pięcioletnich planów uprzemysłowienia tego kraju. Stare okręty są przerabiane i modernizowane, obok zaś nich budowane są nowe, w pierwszym rzędzie okręty podwodne. W chwili obecnej, według danych prasy niemieckiej, posiadają Sowiety na wszystkich swych morzach 96 okrętów podwodnych, z których co najmniej 40 znajduje się na Bałtyku. 75% spośród nich, są to jednostki zupełnie nowe, zbudowane w ciągu ostatnich 3 — 4 lat i przedstawiają ostatnie słowo techniki.

Personel marynarki sowieckiej jest szkolony obecnie na zasadach ogólnie przyjętych, karność jest dobra, dawne stopnie i szarże oficerskie zostały przywrócone, oficerowie posiadają pełnię władzy na swych okrętach.

W chwili obecnej posiada Rosja Sowiecka na Bałtyku flotę, w której skład wchodzi:

- 2 stare, lecz gruntownie zmodernizowane pancerniki po 25.000 tonn,
- 1 lekki krążownik nowoczesny,
- 1 stary krążownik,
- 15 dobrych kontrtorpedowców,
- 10 nowych torpedowców,
- 40 okrętów podwodnych, z których 20 nowej budowy,
- około 150 kutrów torpedowych nowego typu.

W tym swoim składzie przedstawia flota ZSRR siłę bardzo poważną i jakkolwiek znacznie ustępującą marynarce niemieckiej, to jednak będącą bezwzględnie na drugim po Niemcach miejscu na Bałtyku. Marynarka ta jest obecnie nastawiona przeważnie w kierunku zapewnienia obrony własnych wybrzeży, a jej bazy są położone zdaleko od środkowego i południowego Bałtyku, jednakowoż znaczna ilość nowoczesnych okrętów podwodnych może z powodzeniem być użyta na obszarze całego Bałtyku. Plany dalszej rozbudowy floty sowieckiej nie są narazie znane, jednak z wynurzeń sowieckich dygnitarzy można wywnioskować, że skoro przemysł rosyjski będzie odpowiednio przygotowany, przystąpi Rosja do budowy swej floty, w granicach, zapewniających jej całkowite bezpieczeństwo na Bałtyku.

W obliczu tych dwu wielkich potęg morskich na Wschodzie i Zachodzie, nasze interesy morskie nie są należycie zabezpieczone i nic nie wskazuje na to, aby w najbliższej przyszłości ten stan rzeczy uległ poprawie. Ogół społeczeństwa nie wie nawet, czy

istnieje jakikolwiek plan rozbudowy naszej floty. Nie chodzi nam wcale o rywalizowanie z sąsiadami, byłoby to zupełnie bezcelowe. Chodzi nam o stworzenie takiej marynarki, która odpowiadała potrzebom Polski w naszych warunkach geopolitycznych. Jest już najwyższy czas, aby to naprawić, bowiem dalsza zwłoka w rozbudowie floty równać się będzie zaniedbaniu najżywoźniejszych interesów Polski i osłabieniu naszej obronności. Społeczeństwo już to zrozumiało i dowodem tego jest popularność spraw morskich wśród tego społeczeństwa, a zwłaszcza zbiórka na FOM.

Wydaje mi się, że winniśmy czempredziej wykorzystać ten nastrój przez stworzenie silnej flotyli podwodnej i silnego lotnictwa morskiego, opartego o równie silną obronę wybrzeża (fortyfikacje nadbrzeżne) oraz o odpowiednią ilość jednostek nadwodnych: odpowiadałoby to naszym potrzebom i byłoby całkowicie w granicach naszych możliwości finansowych, bez osłabiania wojska lądowego.

Trzeba jednak odrzucić wszelkie złudzenia i spojrzeć prawdzie prosto w oczy. Trzeba więc stwierdzić, na podstawie historii innych krajów i na podstawie własnego smutnego doświadczenia w ciągu ostatnich 18 lat, że dopóki w organizacji naszej siły zbrojnej marynarka nie będzie się znajdowała na należnym jej miejscu, nie może być mowy o jej szybkiej i racjonalnej rozbudowie.

Niestety, pomimo najlepszych chęci, nie wszyscy zdają sobie sprawę z roli marynarki wojennej dla Polski. Nie można się temu dziwić, gdyż sprawy morskie przedstawiają dla nich dotychczas zupełnie nową i mało znaną dziedzinę; nawet Napoleon znaczenie marynarki zrozumiał dopiero na Św. Helenie.

Pierwszym więc warunkiem postawienia spraw morskich na mocnej podstawie polegałoby na należytem usamodzielnieniu naczelnego organu naszej marynarki w ramach naszych sił zbrojnych. Tylko wówczas, gdy kierownictwo marynarki rozporządzać będzie wszystkimi jej elementami: administracyjnymi, operacyjnymi i finansowymi, — można będzie dopiero mówić poważnie o rozbudowie marynarki.

Pokolenie dzisiejsze ponosi wielką odpowiedzialność wobec Polski i jej przyszłych pokoleń. Oby huk dział, z niemieckiej twierdzy morskiej w Pillau, od którego na Helu szyby się trzęsa, był dla nas przestroga.

MARJAN RADZIWIŁOWICZ

GIB- RAL- TAR



1.



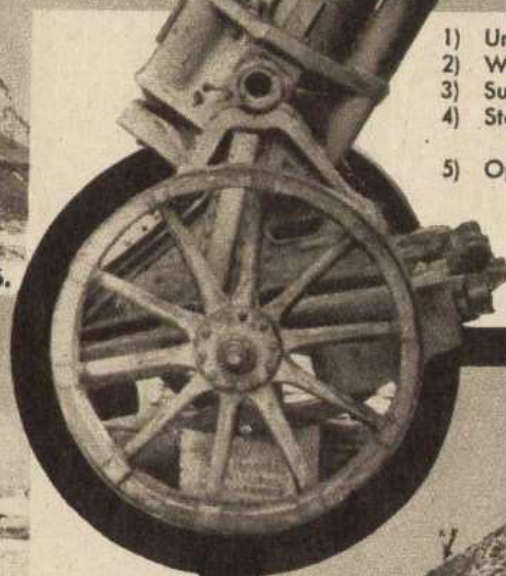
5.



6.



7.



4.

- 1) Umocnienia obronne
- 2) Widok ogólny Gibraltaru
- 3) Suchy dok
- 4) Stare działa ozdabiają ulice Gibraltaru
- 5) Opancerzony sklon górski, chroniący zbiorniki wodne
- 6) Bastion północny
- 7) Jeden z nowoczesnych fortów, strzegących wejścia do portu



2.



3.

E. ERNEST

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

MARYNARKA WOJENNA A ZDOBYCZE KOLONIALNE

Kolonje, jako ośrodki gospodarcze, położone poza terytorjum zbiorowości macierzystej, ale poczuwające się do łączności z nią i pracujące z korzyścią dla niej — zapewniają państwu - metropolii rozwiązanie szeregu najistotniejszych kwestyj natury ekonomicznej i demograficznej.

Zrozumiano i oceniono to oddawna: pierwsze kroki na tem polu uczyniono już w starożytności. Postawiły je narody na wyższym szczeblu rozwoju kulturalnego i bardziej przedsiębiorcze.

Na czem akcja ta polegała?

Właściwie w ciągu kilkudziesięciu wieków istota rzeczy nie uległa tu zasadniczej zmianie. Zazwyczaj, jakaś społeczność uświadamiała sobie, że założenie kolonii w pewnym kraju przysporzy znacznych korzyści. Podejmuje tedy działania, organizując specjalne wyprawy, albo ograniczając się do udzielenia pomocy, czasem idącej bardzo daleko, swym obywatelom, występującym najczęściej w roli kupców, osadników, krzewicieli kultury, misjonarzy i t. d.

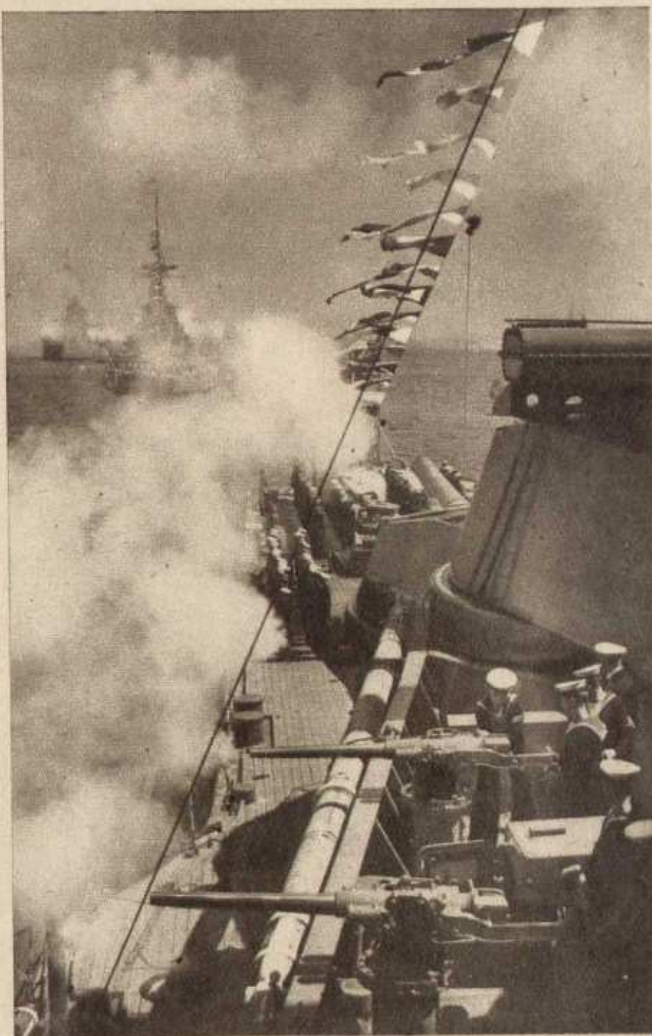
Tak czy owak, muszą to być ludzie energiczni, pełni wiary w siebie, silni i wytrwali, którzy potrafią narzucać swą wolę innym, zmuszając ich do uległości i posłuszeństwa w takiej lub innej formie.

Zagadnienie kolonialne w pierwszym stadium wykonania konkretnych zamierzeń opierało się na akcie przemocy, jak zresztą każdy przejaw walki człowieka o byt. Stąd wniosek, że osiągnięcie nawet najskromniejszego programu w dziedzinie kolonii wymaga przede wszystkim realnej siły, która, w razie potrzeby, zapewniłaby złamanie woli przeciwnika. Ze względu na to, że obiekty upatrzone na kolonie oddziela prawie zawsze morze, do zdobycia ich nadaje się w pierwszym rzędzie i wyłącznie marynarka. Wojsko, lotnictwo — w pewnych okolicznościach mogą odegrać tu rolę, lecz zawsze drugorzędną, to znaczy przypada im z reguły rozwinięcie sukcesu zasadniczego, jakim jest zajęcie danego punktu nad wybrzeżem, które to zadanie wykonać może tylko flota.

Dopiero uzyskanie powodzenia od strony morza umożliwia przystąpienie do wykonania dalszych zadań, przeto handlowiec, finansista, misjonarz, osadnik, czy „kulturtraeger“ działają jakgdyby w drugim rzucie, kiedy marynarz spełnił swój obowiązek.

Zaniedbania w tym kierunku, jak wskazuje historia, dawały najfatalniejsze i często tragiczne wyniki, a wiele energii i wysiłków szło na marne. Wprawdzie niektóre kolonie zajęto bez użycia przemocy, lecz nie może być mowy nigdy ani o utrzymaniu, ani o eksploatacji ich na dłuższą metę, jeżeli brak do zabezpieczenia środków realnych, za jakie urbi et orbi uznaje się siłę zbrojną i nic więcej.

Jaskrawe przykłady, to Hiszpania i Portugalia, którym olbrzymie zdobycze kolonialne wymknęły się z rąk prawie całkowicie. W końcu XIX stulecia czynniki miarodajne w Hiszpanii uznały za bezapelacyjne, że niepodobna obciążać budżetu państwa przez 15 lat wydatkami po 46 milionów pesetów rocznie na rozbudowę floty. Aczkolwiek położenie polityczne



wyraźnie wskazywało, że dojrzeła poważny konflikt ze Stanami Zjednoczonymi, nie uczyniono nic, aby się na tę ewentualność godnie przygotować. W rezultacie Amerykanie nie tylko uporali się ze słabymi eskadrami hiszpańskimi, lecz zagarnęli także perły korony hiszpańskiej: Kubę i Filipiny.

Również usiłowania Rosji w XIX stuleciu, zmierzające do trwałego usadowienia się na oceanie Spokojnym (mam na myśli zdobycie Formozy) spełzły na niczem, zduszone w zarodku drogą pokojową przez czujny Albion, któremu na morzu Rosja nie mogła się przeciwstawić.

Podobnie i ponętna droga układów, na wzór tych, do jakich uciekały się w starożytności i w wiekach średnich niektóre państwa, śródziemnomorskie, daje zwykle wyniki niezadowalające, a w najlepszym razie nietrwałe.

Wielka Brytania, Francja, Japonia, Holandia, a ostatnio i Włochy stały się imperjami kolonialnymi w całym tego słowa znaczeniu, jedynie dzięki pozycji, jaką posiadają na morzu. Dlatego zwycięstwom na morzu towarzyszą nowe zdobycze kolonialne (np. Anglia, Japonia po wojnie światowej) lub przynajmniej utrwalenie stanu posiadania; porażki zaś pociągają zwykle całkowitą utratę kolonii (Niemcy w r. 1918), albo częściową (Hiszpania w 1898).

Można przytoczyć wprawdzie przykłady zdobycia kolonii bez uciekania się do zastosowania przemocy.

Można przewidzieć podobne wypadki i na przyszłość. Również eksploatacja niekiedy — zwłaszcza w dobie współczesnej — nie wymaga angażowania siły zbrojnej, oczywiście wyłącznie podczas pokoju. Jednakże państwo, posiadające kolonie, może, prowadząc wojnę, korzystać z nich naprawdę tylko w tym wypadku, gdy potrafi zabezpieczyć linie komunikacyjne między nimi, a metropolją. To jest warunek nieodzowny! Niedotrzymanie go sprawi, że kolonie staną się bezużytecznym a kosztownym balastem. Dlatego Wielka Brytania utrzymuje podczas każdej wojny i stale w okresie pokojowym tak znaczne siły poza wodami metropolji. Dlatego Francja w sierpniu 1914 roku położyła szczególny nacisk na zabezpieczenie komunikacji z Afryką, używając do ochrony transportów, wiozących XIX korpus, całą l'Armée Navale. Natomiast Niemcy, znalazłszy się z chwilą wybuchu wojny światowej w wyraźnej niższości na morzu, musiały zrezygnować z jakichkolwiek rachub na kolonie.

Może najlepiej poucza przykład Japonji, która z wzrastającą bezceremonjalnością ujawnia swe rozległe zamierzenia imperjalistyczne. Wzbudzają one i oburzenie i obawy zarazem, lecz trudno nie brać pod uwagę potężnej floty japońskiej, argumentu bardzo przekonującego i wspianego atutu w rękach polityki tokijskiej.

Te przykłady, przytoczone w najogólniejszym zarysie, wskazują dobitnie, że jakkolwiek ekspansja ko-

lonjalna — nawet zakrojona na małą skalę — jest do pomyślenia tylko wówczas, kiedy państwo rozporządza realną siłą na morzu, która zadecyduje o znaczeniu danego państwa w stosunkach międzynarodowych, a następnie zabezpieczy wykorzystanie kolonji na rzecz metropolji tak podczas pokoju, jak wojny. Ta siła może być jedynie marynarka wojenna. Nic jej nie zastąpi. Wszelkie pakt, umowy, traktaty itd. mają dziś wartość proporcjonalną do rzeczywistej militarnej potęgi państwa. Bez tego są dosłownie świstkiem papieru, czczym frazesem i nadają się do regulowania spraw bardzo błahych.

Zagadnienie kolonjalne dla wszystkich państw europejskich, nie wyłączając Polski, ma znaczenie niezmienne doniosłe.

Jeżeli pragniemy na tem polu uzyskać pewne wyniki, które nie byłyby fikcją, to powinniśmy pamiętać, że wszelkiej akcji politycznej, dyplomatycznej i propagandowej musi towarzyszyć budowa odpowiednio silnej floty wojennej. Bowiem każda inna droga — jak uczy bogate doświadczenie — coprawda wydaje się prostsza i bardzo często zdobywa opinie szerokich mas... niezwykłą oszczędnością w wydatkach, lecz na tem strony dodatnie się kończą. Pozostaje szara rzeczywistość, zaprawiona goryczą ciężkiego zawodu, jaki musi się zrodzić, gdy walą się w gruzy i w niwecz obracają wielkie plany społeczne Narodu, dbałego i pełnego troski o swą przyszłość.

MARJAN MAJEWSKI, kdr. por. dypl.



Okrety angielskiej marynarki wojennej



MAŁE WYBRZEŻE — WIELKA MARYNARKA

Historja — ta najstarsza nauczycielka — niejednokrotnie wykazała, jak trudno nieraz było ośwoić z prawdą morską narody o lądowych tradycjach i czysto lądowym sposobie rozumowania. Usiłowania łączenia w jedną całość marynarki wojennej (siła zbrojna) i marynarki handlowej (przedsiębiorstwo handlowe), usiłowania nagięcia poczynań morskich do zwyczajów, panujących na brzegu, piękne hasła i zaklęcia „obrony morza” przy pomocy sportu czy literatury — przerost spraw ekonomicznych nad politycznymi — wszystko to należy do przeszkód, stających w poprzek czynu morskiego, opartego o racjonalne, morskie wychowanie narodu.

Do takich błędnych przesłanek myślowych należy też, niestety, jeszcze rozpowszechnione u nas mniemanie, że mając małe wybrzeże, możemy się zadowolić małą marynarką wojenną, złożoną wyłącznie z sił lekkich, a opartą o ufortyfikowane wybrzeże. I jakkolwiek historia przeczy temu wymownie poprzez cały szereg faktów, jakkolwiek przeczy temu i strategia, dowodząc, że nie długość, ale wartość oś wybrzeża stanowi o konieczności jego obrony, przyczem obrona ta leży nie u własnych brzegów, ale u brzegów przeciwnika — mimo to głosy takie odzywają się jeszcze w Polsce, szkodząc idei Polski silnej na morzu, szkodząc pracy twórczej nad budową naszej marynarki wojennej.

A przecież, gdyby zasada „małe wybrzeże — mała marynarka” była racjonalna, mielibyśmy zupełnie inny układ sił morskich świata. Wówczas Norwegia, posiadająca najdłuższe wybrzeże Europy, musiałaby

mieć flotę niemal równą brytyjskiej, podczas gdy Sowiety, z ich niewiele większym od polskiego wyłotem na Bałtyk, mogłyby sprzedać na szmela swoje 2 pancerniki, 2 krążowniki, 25 kontrtorpedowców i torpedowców oraz 40 łodzi podwodnych floty bałtyckiej.

To też istnienie marynarki wojennej i jej wielkość — zależne są tylko od dwóch czynników: od położenia politycznego i od znaczenia dróg morskich w życiu kraju. Jeśli kraj jest pod względem gospodarczym, a także i pod względem przemysłu wojennego całkowicie samowystarczalny — to oczywiście, że dostęp do morza posiada dlań mniejsze znaczenie. Ale takich krajów niema prawie na świecie, bo nawet w życiu państw wybitnie lądowych, jak Czechosłowacja, Węgry, Szwajcaria — wszechwładny wpływ morza daje się szeroko odczuwać. Natomiast tam, gdzie od dostępu do morza i od swobody komunikacji morskiej zależy życie narodu i jego bezpieczeństwo w razie wojny, gdzie najdzielniejsze wojsko lądowe nie potrafi wywalczyć zwycięstwa bez dowozu z zewnątrz i utrzymania kontaktu ze sprzymierzeńcami, gdzie wreszcie wybrzeże to jest małe, a więc łatwiejsze do zablokowania przez przeciwnika, przytem nie dające możliwości zastąpienia zagrożonego portu — innym portem odległym, — tam istnienie silnej i sprawnej marynarki wojennej jest warunkiem istnienia państwa.

I nic tu nie pomogą same „siły lekkie”, samo „lotnictwo”, same „fortyfikacje nadbrzeżne”. Bo siły lekkie, nieoparte o rdzeń floty — pancerniki i krążo-

wniki linjowe — prędzej lub później spędzone zostaną z powierzchni wód, nie przyczyniwszy nieprzyjacielowi większej szkody. Bo lotnictwo, które ludzie krótkowzroczni czy nieuświadomieni wysuwają stale jako antytezę marynarki — jest powołane w pierwszym rzędzie do współpracy z własną marynarką, nie zaś wyłącznie do zwalczania marynarki przeciwnika, boć i ten będzie miał swoje lotnictwo — może nawet silniejsze. Bo baterie nadbrzeżne nie potrafią wyprowadzić na morze ani jednego statku po transport koniecznych ładów surowców, czy amunicji, tak samo, jak nie potrafią wprowadzić ani jednego do portu, ochraniając go przez czas podróży morskiej. Bo samo posiadanie brzegu będzie niczem, jeśli równocześnie z nim nie zaistnieje choćby częściowe panowanie na morzu, zabezpieczenie morskich dróg komunikacyjnych. Bo to wszystko wie dziś doskonale każdy nie tylko Anglik, Francuz, Włoch, czy Niemiec, ale nawet każdy Grek, Portugalczyk, Finn, Szwed, Jugosłowianin. Czego dowodem choćby to, że te drugie, małe narody, na swoją morską siłę zbrojną łożą proporcjonalnie do ilości mieszkańców znacznie więcej, niż mieszkańcy mocarstw.

Kiedy w czasie wielkiej wojny Niemcy zostali zablokowani od strony morza Północnego, pozostało im jeszcze lokalne panowanie na Bałtyku i porty bałtyckie, związane ze Skandynawią. Francja w okresie wojen napoleońskich, blokowana przez Anglików, posługiwała się naprzemian portami Atlantyku i morza Śródziemnego. Nawet Rosja — używała zawsze naprzemian swych wyjść na dwa oceany i pięć mórz. Ale Polska, której trzy czwarte obrotu z zagranicą idzie drogą morską, która dzięki morzu żyje i walczy z kryzysem (bez Gdyni sytuacja stałaby się już dawno beznadziejna, — **Polska posiada jeden jedyny własny port — i port ten dlatego właśnie ma dla nas wartość bezcenną.** Większą od długiej linii brzegowej Francji, od szeregu portów Skandynawii, od Hamburga dla Niemiec, czy Genui dla Włoch!!

Mamy jedną jedyną Gdynię — skarb narodu polskiego. **Musimy skarb tego bronić** — inaczej chyba bylibyśmy szaleni — jak to na sejmie roku 1600 słusznie lecz bezskutecznie wołano. Polska musi bronić też i W. M. Gdańska, do czego zobowiązana jest również traktatem wersalskim. A bronić możemy tylko — rozbudowując siłę zbrojną na morzu, złożoną z okrętów wszystkich typów, przedstawiających może niewielką, ale pełnowartościową taktyczną flotę, lotnictwo i obronę wybrzeży. Bo kto tylko do tej ostatniej chce się ograniczyć, ten nie tylko pozbawia się dobrowolnie morza, ale jeszcze, przez wyrzeczenie się

inicjatywy strategicznej, zgóry oddaje zwycięstwo w ręce przeciwnika, ułatwiając mu zadanie.

A teraz — ten i ów z Czytelników może przestraszy się, że zadanie to ponad nasze siły. Że takiej „wielkiej floty“, potrzelnnej już nie do obrony naszego wybrzeża, ale właśnie do panowania na naszym morzu — zbudować nie potrafimy. Jesteśmy przecież „tacy biedni“ i tyle mamy „ważniejszych potrzeb“...

Więc odpowiedź: Rozbudowa polskiej marynarki wojennej do granic nam potrzebnych (to jest do owych historycznych już 150.000 tonn, zgłoszonych w Genewie przez przedstawicieli państwa polskiego, a przyjętych bez sprzeciwu przez przedstawicieli innych narodów) — nie jest u nas zadaniem ponad siły. Można nawet powiedzieć, że jest to zadanie znacznie łatwiejsze od tworzenia wojska polskiego w czasach niewoli i wywalczenia wojskiem tem niepodległości w czasie wojny. I raczej wstyd winien nas ogarniać na myśl, że w wolnej, niepodległej i rosnącej w znaczenie Polsce, czujemy się tacy jacyś bezradni.

To też rozbudowa marynarki jest u nas przede wszystkim zagadnieniem psychicznym, potem zaś dopiero finansowym. Jeśli będziemy mocno tej marynarki chcieli, jeśli zrozumiemy jej konieczność, jej potrzebę, jej panowanie nad wszystkimi dziedzinami życia państwowego czy narodowego — wówczas marynarka ta powstanie, boć przecież trudno negować, że każdy Polak nie będzie w stanie zdobyć się na jedną trzecią tego wysiłku, co Finn lub Hiszpan! A takiej właśnie jednej trzeciej wystarczy, by stworzyć flotę, wprowadzić nie silniejszą od floty sąsiadów, ale dość silną, aby samo jej istnienie było już hamulcem wrogich zakusów, gwarancją bezpieczeństwa naszej łączności ze światem, przyczyną korzystnych przymierzy i dobrobytu narodowego!

Przecież marynarka wojenna, stając się, jak wszędzie, źródłem tej właśnie potęgi i dobrobytu, stworzy skośną możliwość zadośćuczynienia owym „ważniejszym potrzebom“, o które teraz wołamy. Podniesie znaczenie państwa nazewnątr, a jego bogactwo wewnętrzne, wzmoże przemysł i handel, zredukuje bezrobocie, pozwoli na żywotny kontakt z wychodźstwem. Powoływanie się, że za cenę jednego pancernika można zbudować 30 wielkich szpitali, jest absurdem, bo nie szpitale bronić będą wolności narodu i niepodległości państwa, bo nie szpitale odwrócą od nas grozę wojny. Przecież naród rozbrojony, to dziś tylko pokusa dla zaborczo usposobionego przeciwnika!

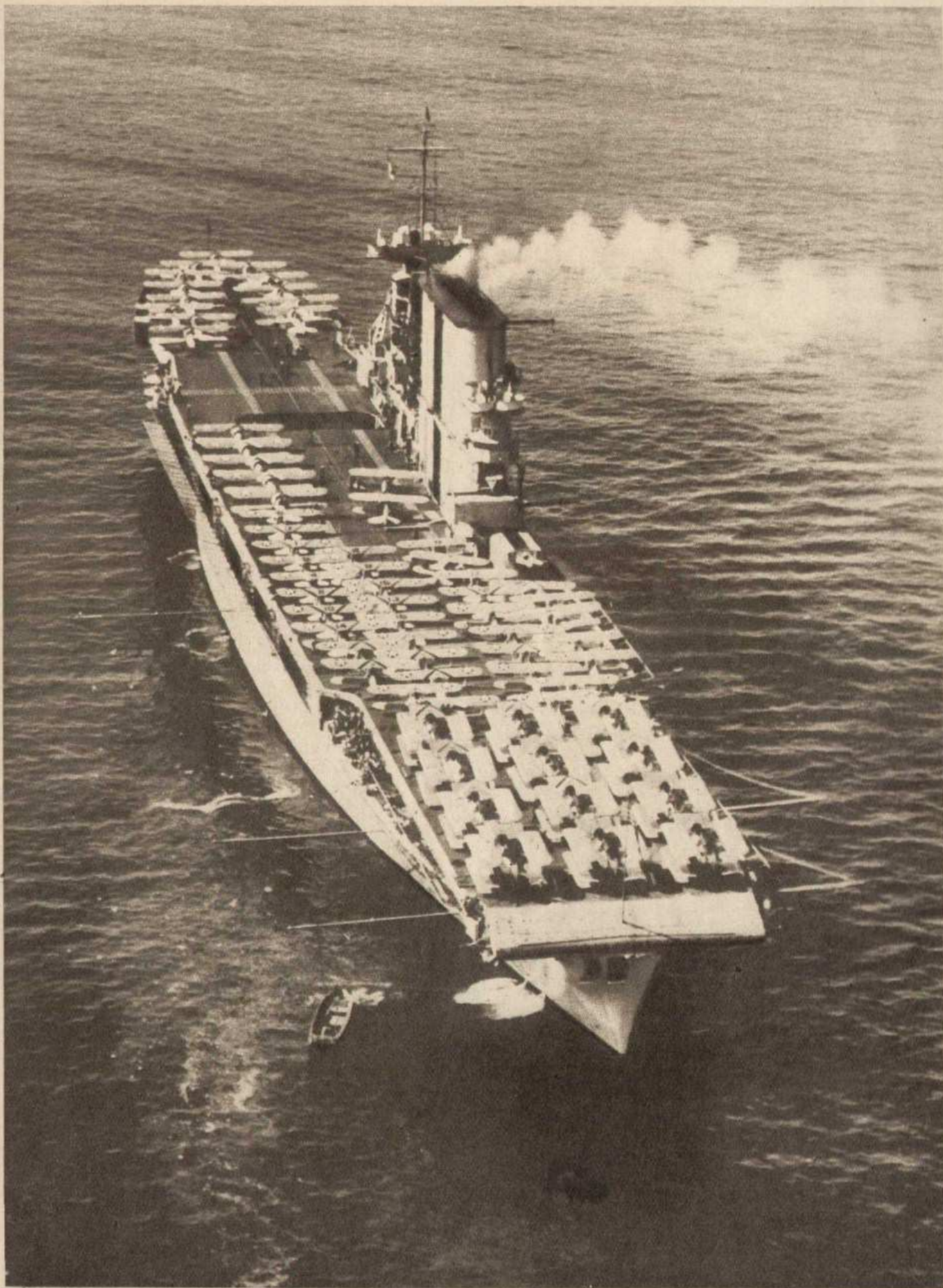
Chcemy więc tylko mocno marynarki wojennej, patrzmy na sprawę tę z entuzjazmem, miast pesymizmu, wierzy we własne siły i w wagę świętej sprawy obrony morza — a fundusze znajdą się już, tak jak znalazły się w innych krajach, bynajmniej od nas nie bogatszych. Wymiana gospodarcza, stocznia, ustawa o rozbudowie floty, program morski i żelazne na ten cel kredyty — oto główne wytyczne. Kwoty, płynące stale na „Fundusz Obrony Morskiej“, są jawnym dowodem, że społeczeństwo coraz lepiej potrzebę „armaty morskiej“ rozumie.

„Z zawrotną szybkością spełniają się przeznaczenia ludów. Uważać musimy, abyśmy wyle nie zostali, bezsilni“ — zacytować tu można historyczne słowa generała Rydza-Śmigłego, dzisiejszego wodza naszych sił zbrojnych. To też rzecz jasna, że nasze małe wybrzeże wymaga licznej i silnej marynarki wojennej.

INZ. J. GINSBERT



Dźwigi w porcie gdyńskim



Amerykański lotniskowiec U. S. S. „Saratoga”

STOCZNIA A PRZEMYSŁ KRAJOWY

Mówić o inwestycjach w ciężkim położeniu gospodarczym jest trudno. Są jednak inwestycje konieczne dla obronności państwa i zarazem mające duże znaczenie dla całego przemysłu, a więc i całego życia gospodarczego Rzeczypospolitej. Do takich inwestycji należy stocznia, bez której rozwój polskiej marynarki wojennej jest nie do pomyślenia, a rozwój handlowej — bardzo kosztowny.

Stocznia, przerabiająca rocznie 12.000 tonn blach i kształtowników, zatrudni wprawdzie około 1.500 robotników (w czym 800 warsztatowców), a więc stosunkowo niedużo, da jednak poważny zarobek przemysłowi, z nią współpracującemu. Ponieważ przyjmuje, że stocznia ta buduje tylko kadłuby, przeto koszt robót na niej wyniesie około 40 proc. kosztu okrętu, resztę, czyli 60 proc. otrzymają inne gałęzie przemysłu. Wymieniona produkcja roczna zapewnia budowę okrętów o łącznej wyporności 40.000 t. (gdyż ciężar kadłuba stanowi przeciętnie około 30 proc. wyporności); licząc po zł. 10.000 za 1 tonnę, otrzymujemy koszt rocznej produkcji równy 400 milionom złotych. Z tej kwoty 240 milionów otrzymaliby dostawcy, zaś resztę — stocznia. Suma ta nie jest duża sama w sobie, lecz stanowi 117 proc. wartości rocznej produkcji polskich walcowni i 545 proc. wartości ich rocznego wywozu. Z tego wynika, że uruchomienie stoczni przyczyni się waleńie do pokonania kryzysu w przemyśle polskim.

Oczywiście, rozwinięcie produkcji stoczni do wymienionych granic potrwa czas jakiś, choćby tylko ze względu na trudności, jakie zawsze pojawiają się przy uruchamianiu nowej, dużej wytwórni. Te trudności nie są jednak natury zasadniczej, raczej taktycznej. Jakość personelu kierowniczego, jaki posiada Polska, gwarantuje szybkie i łatwe opanowanie produkcji. Aby stocznia mogła pracować, musi mieć zamówienia nie tylko bieżące, lecz ciągłe. Ten warunek będzie spełniony tylko o tyle, o ile będzie ustawowo ujęty pro-

gram rozbudowy marynarki wojennej i o ile handlowe linie żeglugowe będą również posiadały program rozbudowy swego tonnażu. Brak programu — to zasadnicza przyczyna niemożności uruchomienia stoczni i zasadnicza przyczyna, tamująca rozbudowę floty wojennej. Uzasadnienie ostatniej przyczyny tkwi w tem, że inną wartość przedstawia, powiedzmy, 10 milionów złotych, zapłaconych obcej stoczni, a inną, gdy kwotę tę zapłacimy polskiemu robotnikowi i polskiemu przemysłowcowi.

Przemysł będzie musiał pokonać wiele trudności przy wykonywaniu zamówień dla polskiej stoczni. — Trudności te nie są jednak tak wielkie, aby nie mógł ich pokonać rozporządzalnemi środkami. Przemysł będzie musiał poczynić pewne inwestycje. Możliwość poczynienia tych inwestycji uzależniona jest ściśle od ich opłacalności, a ta znowu może być realna tylko w razie ciągłości zamówień, zaś ciągłość zamówień — to następstwo posiadania przez Rzeczpospolitą programu rozbudowy floty.

Z powyższego wynika, że Rzeczpospolita musi przede wszystkim posiadać program rozbudowy floty, bowiem dopiero wtedy uzyska podstawę do realizacji dążenia zapewnienia dla swej bandery wolności morza, gdyż tylko krajowy przemysł okrętowy daje niezależność w budowie okrętów podczas pokoju, a podczas wojny od istnienia tego przemysłu jest uzależniona funkcjonalnie zdolność floty do walki.

Dzisiaj na Bałtyku sprawa wygląda tak, że polska flota nie byłaby w stanie naprawić poważnych uszkodzeń, doznanych w boju, na polskiej stoczni — lecz musiałaby uciec się do pomocy W. M. Gdańska. Stan taki jest zaprzeczeniem mocarstwowości, nie może więc trwać długo. Program rozbudowy floty musi być opracowany jaknajprędzej, zarówno ze względu na obronność Rzeczypospolitej, jak i na jego kluczowe znaczenie w walce z kryzysem, spychającym 34-miljonowy naród do rzędu nędzarzy.

Inż. S. K. KOCHANOWSKI.



Do dnia 1 czerwca 1936 r. zebrano na
Fundusz Obrony Morskiej **F.O.M**
gotówką 3.596.167.04
w papier. wart. 457.737.25

EMIGRACJA POLSKA W R. 1935

W roku ubiegłym wyemigrowało z Polski 53.804 osób, powróciło zaś 53.438 osób, czyli bilans emigracyjny wyraża się cyfrą 366 wychodźców.

W porównaniu z czasami przedwojennymi, kiedy bilans emigracji zamorskiej wykazywał około 200 tysięcy rocznie, bilans emigracji osiedleńczej kontynentalnej wynosił kilkadziesiąt tysięcy, a ruch obiegowski sięgał 600 tysięcy rocznie, nadwyżka emigracji nad falą powrotną, wyrażająca się cyfrą 366 wychodźców, zdawałaby się wskazywać na zanik tendencji emigracyjnych w Polsce.

W rzeczywistości jednak bilans cyfrowy niejednokrotnie przykrywa treść bardzo różnorodnych procesów społecznych, których dynamika może znajdować się w całkowitej sprzeczności z cyframi bilansu.

W danym wypadku za wyraz tendencji należałoby raczej wziąć emigrację do nieznanego w Polsce Paragwaju, do którego wychodźstwo z 31 osób w r. 1934 podskoczyło do 1.133 osób w r. 1935, niż cyfrę bilansu emigracyjnego za cały rok.

Właśnie na przykładzie Paragwaju ujawniła się dynamika naszego ruchu emigracyjnego, który w murze ograniczeń prawnych czy materialnych nie pomija żadnej szczeliny i żadnego wylotu, ażeby nie wypełnić ich żywym potokiem ludzkim.

Nikłość zaś bilansu emigracyjnego została spowodowana głównie przymusowym wysiedlaniem naszych robotników z Francji. Na 35.451 reemigrantów z Francji zaledwie parę procent przypada na reemigrantów dobrowolnych. Reszta opuściła Francję jedynie pod przymusem. Ta okoliczność zasługuje tembardziej na podkreślenie, iż jednocześnie Francja sprowadzała poważne ilości robotników z Czechosłowacji, głównie z Rusi Podkarpackiej. Wogóle emigracja kontynentalna w roku ubiegłym zamyka się saldem ujemnym w wysokości 32.501 osób. Cechuje ją zamknięcie się wszystkich rynków emigracyjnych z wyjątkiem Łotwy. Ten najmłodszy teren emigracyjny, na który po raz pierwszy w r. 1930 wystaliśmy 655 robotników, wykazuje stały wzrost zapotrzebowania na ręce robotcze z Polski. 16.106 robotników rolnych znalazło pracę na Łotwie w r. 1935 wobec 11.993 — w r. 1934 i 4.796 — w r. 1933. Emigracja do Łotwy posiada charakter sezonowy. Wyjazd „obieźsaszów” łotewskich, dzisiaj jedynych w Polsce, odbywa się w okresie od marca do czerwca, a powrót następuje w grudniu. Pewna, niewielka zresztą, ilość naszych robotników musiała urządzić się na czas dłuższy, gdyż statystyka wykazuje, że wróciło z Łotwy w roku ubiegłym 15.301 osób, czyli o 705 mniej, niż wyjechało. Emigracja do Łotwy rekrutuje się głównie z województwa wileńskiego (14.883 osoby) oraz w niewielkiej liczbie z województw: nowogródzkiego (884 osoby), lubelskiego (373 osoby) i składa się blisko w osiemdziesięciu procentach z kobiet.

Wychodźstwo do innych państw kontynentu europejskiego wygląda bardzo skromnie. Do Francji wyjechało 1.360 osób, do Niemiec 1.048, do Belgii 211, do Rosji Sowieckiej 118, do innych krajów poniżej stu osób. Jest rzecz interesująca, że wychodźstwo do Niemiec rekrutuje się głównie z trzech województw zachodnich: poznańskiego (760 emigrantów), śląskiego (129 em.) i pomorskiego (69 em.) i obejmuje przeważnie wyznawców kościoła ewangelickiego, co szczególnie w zestawieniu z liczbą reemigrantów (227 osób) z Niemiec, wskazywałoby na niezakończenie jeszcze procesu przesiedlania się Niemców do Rzeszy.

W emigracji zamorskiej (34.623 osoby), na pierwszy plan wysuwa się Palestyna, z liczbą 24.758 legalnych imigrantów. Jak wiadomo, poza legalną, istnieje również emigracja nielegalna do Palestyny, która po-

mimo coraz surowszej kontroli rządu angielskiego wynosi co najmniej kilka tysięcy rocznie.

Z punktu widzenia polskiego, emigracja nielegalna nie posiada żadnych cech nielegalności, gdyż kandydaci na osiedlenie się w Palestynie opuszczają kraj za legalnymi paszportami jako turyści, kupcy, a do niedawna i jako duchowni, dopóki rząd angielski przyznawał duchownym żydowskim specjalne przywileje. Wogóle w emigracji zamorskiej element żydowski odgrywa rolę decydującą, dostarczając razem 30.249 emigrantów, kiedy na wszystkie inne wyznania przypada 4.374 osób, w czym katolików 1.597, prawosławnych 1.389, greko-katolików 954, ewangelików 386 i innych — 48. Emigracja zamorska obejmuje dość równomiernie całą Polskę ze stolicą na czele, która dostarczyła 3.870 emigrantów, w tem 3.795 żydów. Po Palestynie drugie miejsce zajmuje Argentyna (3.619 emigrantów, w tem 2.022 żydów), następnie idą: Kanada (1.408 em., w tem 541 żydów), Brazylja (1.314 em., w tem 1.060 żydów), Stany Zjednoczone Am. Północnej (1.210 em., w tem 735 żydów), Paragwaj (1.133 em., przeważnie osadników), Urugwaj (343 em.), Kuba (253 em.) i inne kraje poniżej dwustu emigrantów.

W świetle powyższych cyfr niesłychanie skromnie reprezentuje się polska akcja kolonizacyjna w Brazylii. Po odliczeniu żydów, pozostanie na element chrześcijański wszystkich zawodów zaledwie 254 osoby, spośród których mogło osiąść na roli w Paranie i Espirito Santo nie więcej, niż sto kilkadziesiąt osób. W roku bieżącym, dzięki poczynaniom Ligi Morskiej i Kolonjalnej, akcja ta przybierze większe rozmiary. Materiału ludzkiego, jak tego dowodzi przykład z emigracją do Paragwaju, nie zabraknie, chodzi tylko o to, ażeby na miejscu w Brazylii przygotować odpowiednie tereny dla naszych osadników.

Jak powszechnie wiadomo, ruchu powrotnego wśród żydów niema i dlatego reemigracja zamorska w r. 1935 była minimalna, wynosząc wszystkiego 1.756 osób. Najwięcej reemigrantów dostarczyła Kanada (521 osób), dalej w kolejności Argentyna (436 osób), Palestyna (298 os.), Brazylja (42 os.) i Urugwaj (24 os.) Na Afrykę, Australję i Azję przypada razem 4 osoby oraz na niewiadome kraje — 202 osoby.

Jeżeli chodzi o skutki gospodarcze emigracji w roku ubiegłym — to można mówić o nich głównie na dwóch odcinkach: łotewskim i palestyńskim.

Dzięki emigracji do Łotwy, kilkanaście tysięcy rodzin z najuboższej dzielnicy Rzeczypospolitej ma możliwość poprawienia swojego głodowego budżetu i bytowania bez niedojadania. Emigracja do Palestyny, przynajmniej narazie, wywiera wpływ ujemny przez wywóz poważnych sum pieniężnych, których wysokość w ostatnich paru latach określano na przeszło 100 milionów złotych rocznie. Ten wywóz kapitałów do Palestyny znajduje częściową rekompensatę w zwiększonym wywozie towarów oraz we wzmożonym dopływie oszczędności, nadsyłanych tytułem pomocy dla pozostałych w kraju rodzin.

Pod względem demograficznym emigracja spowodowała niewielkie przesunięcie na korzyść ludności rdzennie polskiej. Emigracja żydowska przewyższyła przyrost naturalny i tem samem przyczyniła się nie tylko do procentowego, ale i absolutnego zmniejszenia liczby żydów w Polsce. W odniesieniu zaś do mniejszości słowiańskich i niemieckiej, to przesunięcie zostało przesunięte reemigracją z Francji, jako że wśród naszego wychodźstwa we Francji niema żydów i Niemców, a domieszka Rusinów była zawsze niewielka.

MICHAŁ PANKIEWICZ

PODŁOŻE WYPADKÓW PALESTYŃSKICH

Od szeregu tygodni Palestyna spływa krwią. Kwitnący do niedawna kraj, jeden z niewielu, o których mówiło się z zazdrością, że „nie znają kryzysu”, robi wrażenie obozu, oblężonego przez wroga. Po nocach oświetlają niebo łuny pożarów. To płoną pardesy i gaje owocowe, podpalone przez Arabów. Samoloty wojskowe angielskie patrolują kraj od strony nieba, a czołgi, samochody pancerne i oddziały wojsk — na ziemi. Wciąż dochodzi do zbrojnych starć między wojskiem i Arabami. Nad krajem zawisł stan oblężenia. Nie wolno palić światła po godz. 8 wieczorem, nie wolno wychodzić w nocy na ulicę. Prawie wszystkie sklepy, należące do muzułman, są zamknięte od miesiąca. W pomniejszych miasteczkach nawet Żydzi boją się jawnie handlować, w obawie represyj. Robotnicy arabscy nie pracują. Port w Jafie, obsługujący dotychczas Tel-Aviv, zamarł wskutek strajku robotników portowych. Przemysł, handel, ruch pieniądza — zamarły.

Turyści, którzy byli w Ziemi Świętej w chwili wybuchu zaburzeń, wyjechali czempredzej, a nowi, oczywiście, nie przyjeżdżają. Targi w Tel Avivie, które tak pięknie rozwinęły się w ostatnich latach, są w roku bież. tylko cieniem samych siebie. Wielka część eksponatów nie mogła być wyładowana wskutek strajku portu jafskiego. Oto mniej więcej bilans dotychczasowych kilku tygodni wypadków palestyńskich.

Polskę obchodzi szczególnie żywo los Palestyny. Nietylko dlatego, że od wyniku obecnych zmagani tamtejszych zależeć będzie do pewnego stopnia przyszłe ukształtowanie się Bliskiego Wschodu, że ruch rewolucyjny w Palestynie stanowi pierwsze, na większą skalę zorganizowane, przedsięwzięcie bojowe budzącego się świata arabskiego, — ale przede wszystkim dla przyczyn daleko bliższych i bezpośrednich. Z Palestyną łączą Polskę od lat ożywione stosunki wielorakiego rodzaju. Przede wszystkim — jest to dziś prawie jedyny teren masowej emigracji żydowskiej z Polski. Powtóre — Palestyna była do ostatniej chwili poważnym rynkiem zbytu dla eksportu polskiego. Po trzecie — zainteresowanie Polski dla tego kraju nie ograniczało się do zakresu czysto handlowego. Polska inwestowała, pośrednio wprowadzie, pokażne sumy w różnych imprezach, związanych ściśle z Palestyną. Wystarczy wspomnieć o „Polish-Palestine Line”, obsługiwanej obecnie przez „Polonię” i „Kościszkę”, o P. K. O. w Tel Avivie itd.

Te wszystkie względy skłaniają Polskę do pilnego baczenia na Palestynę. O ile niepokoję tamtejsze miałyby rozwijać się nadal z taką siłą i potrwać dłużej, życie gospodarcze Palestyny, już i tak poważnie osłabione, doznałoby ciosu nie do naprawienia, a wszelkie nadzieje, jakie Polska łączyła z tym, tak pięknie rozwijającym się krajem, trzeba by pogrzebać raz na zawsze. Dlatego właśnie opinia polska powinna być dokładnie poinformowana o podłożu wypadków palestyńskich i zdać sobie sprawę z całej powagi i doniosłości rozgrywającego się tam procesu.

Ci wszyscy, którzy obecne wydarzenia zestawiają z rozruchami, jakie miały miejsce w Palestynie przed

paru laty, nie orientują się w dzisiejszej sytuacji. Genieza, podłoże i charakter obecnego ruchu są z gruntu odmienne. Wtedy był to ślepy wybuch namiętności tłumu, wybuch fanatyczny, religijny, przez nikogo nie kierowany. Obecnie mamy do czynienia z ruchem, który przede wszystkim nie ma nic wspólnego z momentem religijnym. Jest to walka par excellence polityczna, narodowościowa, dobrze przemyślana i zorganizowana, walka już nie ślepych mas, lecz uświadomionych wodzów. Wtedy trudno było zdefiniować ściśle, o co właściwie (poza ślepą nienawiścią do Żydów) chodziło masie arabskiej. Dziś wiadomo dokładnie, do jakich celów dążą przywódcy arabscy.

Rozruchy palestyńskie są prosto fragmentem wielkiego ruchu, jaki idzie od pewnego czasu przez świat arabski. O ruchu tym, brzemienym w najdonioślejsze dla całego Bliskiego Wschodu następstwa, będę miał sposobność obszerniej pisać w najbliższym czasie. Dziś zadowolmy się stwierdzeniem, że rozciąga się on łańcuchem od Hedżasu, poprzez Transjordanję, Irak, Syrię, Palestynę aż do Egiptu i daje się odczuwać coraz silniej nawet i we francuskiej Afryce półn., w Algierji, Tunisie itd. Ruch palestyński jest więc prosto ogniwem tego wielkiego łańcucha, niczem więcej.

Świadomość narodowa Arabów wzmożła się ogromnie w ostatnich latach. Niemało przyczyniła się do tego Anglia, która podczas wielkiej wojny wspomagała wydatnie nacjonalistyczny ruch arabski, widząc w nim cennego sprzymierzeńca przeciw Turcji. Nie szczędzono wówczas Arabom obietnic, z których ani jedna nie została zrealizowana. Jeśli Hedżas, jedyny ze wszystkich państw arabskich, stał się państwem w stu procentach niepodległym, to stało się to wbrew woli W. Brytanji, która przez długi czas wspomagała swego wasala Husseina przeciw Ibn Seudowi. Syria, w której na krótki czas zapanował Fejsal, została wkrótce, wbrew obietnicom, opanowana zbrojnie przez Francuzów. Egipt i Irak częściowo, a Transjordanja — całkowicie — są dotychczas pod protektorem Anglii (faktycznym, choć nie formalnym), Palestyna jest mandatem brytyjskim.

Przeciw temu stanowi rzeczy walczy zacięcie nacjonalistyczny ruch arabski, t. zw. panarabizm, którego jednak w żadnym wypadku nie wolno identyfikować z panislamizmem, gdyż, jak to już podkreślałem, nie ma on nic wspólnego z momentem religijnym. Przeciwnie nawet, w ruchu syryjskim, który ze wszystkich jest może najbardziej skryształizowany i najsłabiej arabski, wielką rolę odgrywają tamtejsi chrześcijanie — maronici.

Jednym z odcinków frontu walki o zjednoczenie krajów arabskich jest Palestyna. Arabowie wychodzą tu z założenia, że, o ile ma ona być narodową siedzibą żydowską, nie będzie mogła w żadnym wypadku wejść w skład przyszłego zjednoczonego imperium arabskiego. Imigracja żydowska jest tu więc dla ich aspiracji narodowych poważną przeszkodą, z którą walczą wszelkimi środkami.

Nie ulega wątpliwości, że do obecnej formy wybuchu palestyńskiego i do wyboru odpowiedniej chwili, przyczyniły się niemało zmiany, jakie nastą-

piły na Wschodzie w związku z wojną włosko-etiopską. Wojna ta przyspieszyła w niebywałym stopniu krystalizację poczucia jedności narodowej u Arabów. Ale nie tylko to zaważyło w tym wypadku na szali. Nierównie ważniejszy był wpływ wyniku wojny. Dla ludów Bliskiego Wschodu wojnę tę przegrała nie Etiopia, lecz Anglia. Na Bliskim Wschodzie mówi się głośno i powszechnie, że W. Brytania wyszła z wielkiego konfliktu z Włochami — zwyciężona. Prestiż „Union Jacka” — dotychczas niezachwiany, zmniejszył się niepomniernie. Równocześnie Włochy, które oddawna posiadały na Bliskim Wschodzie silne i dobrze ugrutowane wpływy, stały się w aureoli zwycięzcy, co napewno wpływów tych nie umniejszy. Arabowie palestyńscy i transjordańscy, Egipcjanie i inni przemawiają dziś do Anglii takim językiem, jakim nie odważyliby się odezwać jeszcze przed rokiem. Szczególnie jaskrawo uwydatniło się to właśnie podczas ostatnich wypadków palestyńskich.

W. Brytania zdaje sobie dziś doskonale sprawę, że czeka ją ciężka walka z Włochami o panowanie nad morzem Śródziemnym, nad krajami Bliskiego Wschodu, nad Afryką i drogami imperjalnymi. W tej walce chce mieć koniecznie po swojej stronie czynnik tak potężny i tak wiele znaczący, jakim jest świat arabski. I tu właśnie leży źródło tragedii Palestyny i ruchu sjonistycznego. Bo nie można przecież jedną ręką wspomagać Arabów i współdziałać w montowaniu bloku arabskiego, a drugą — strzelać do tychże Arabów w Palestynie. Solidarność poszczególnymi krajami arabskimi jest już dziś o wiele za silna na takie eksperymenty. To dużo daje do myślenia Anglii i stawia ją w bardzo trudnym położeniu. Każda salwa, dana do Arabów w Palestynie, trafia w interesy angielskie w reszcie świata arabskiego. A Anglicy bardzo nie lubią szkodzić swym własnym interesom.

Stąd ta miękkość, to niezrozumiałe napozór wahanie, jakie obserwować było można w zachowaniu się władz angielskich wobec ruchu zbrojnego w Palestynie. Anglicy, jeszcze więcej tym razem, niż zwykle, okazywali cierpliwości, wyrozumiałości, dobrej woli. Przez długi czas nie reagowali prawie wcale na strajki, manifestacje, podpalania, sabotaże. Uspakajali, perswadowali. Nie wyprowadziła ich z równowagi nawet kampania „nieposłuszeństwa cywilnego”, polegająca na wstrzymaniu się od płacenia podatków. I dopiero coraz liczniejsze zabójstwa, coraz częstsze wypadki agresji w stosunku do żołnierzy brytyjskich, coraz szerzej rozlewająca się anarchia, zmusiły władzę do energiczniejszych działań. Oznaczono kwotę imigracyjną na najbliższy semestr, nieco wyższą, niż na obecnie zakończony, co było wyraźnym ostrzeżeniem pod adresem Arabów, iż przed terorem Anglia się nie ugnie. Zezwolono na budowę portu w Tel Aviwie i na tymczasowy wylądunek w prowizorycznym porcie. Szereg przywódców arabskich wysiedlono i zesłano do małych miasteczek nadgranicznych.

Te wszystkie sankcje nie wywarły zbyt wielkiego wrażenia na zrewoltowanych Arabach. Zresztą, inoże i przyniosą one pewne uspokojenie na czas niejaki. Mitralki, czołgi, aeroplany i samochody opancerzone mają zawsze swoją wymowę. Ale problemu arabsko-żydowskiego w Palestynie nie rozwiążą. I pochodu naprzód odmłodzonego świata arabskiego — nie powstrzymają także.

ROMAN FAJANS



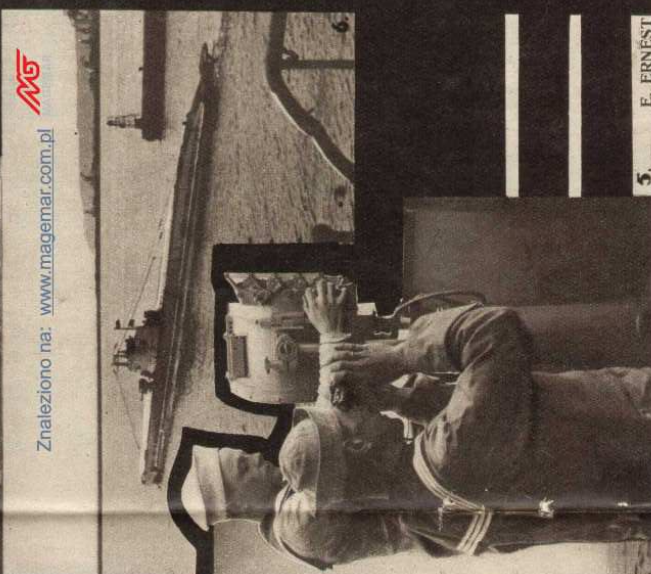
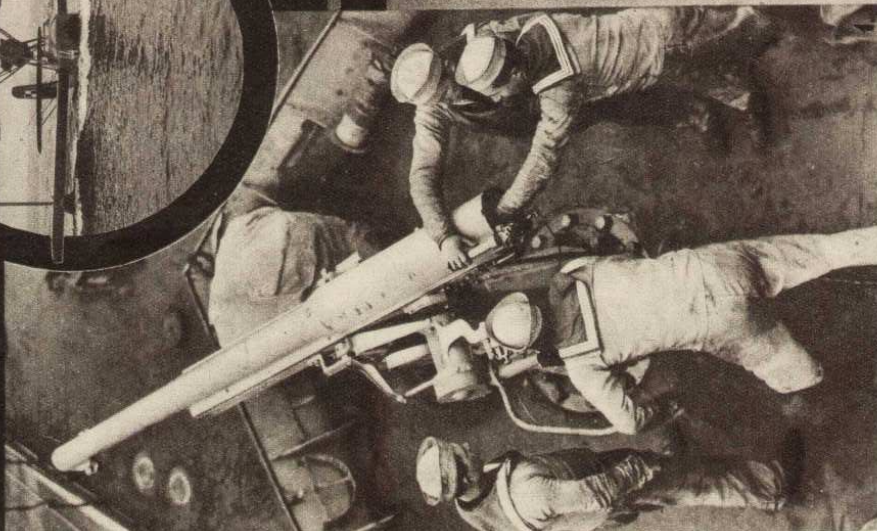
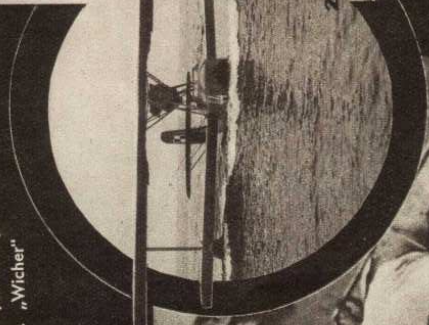
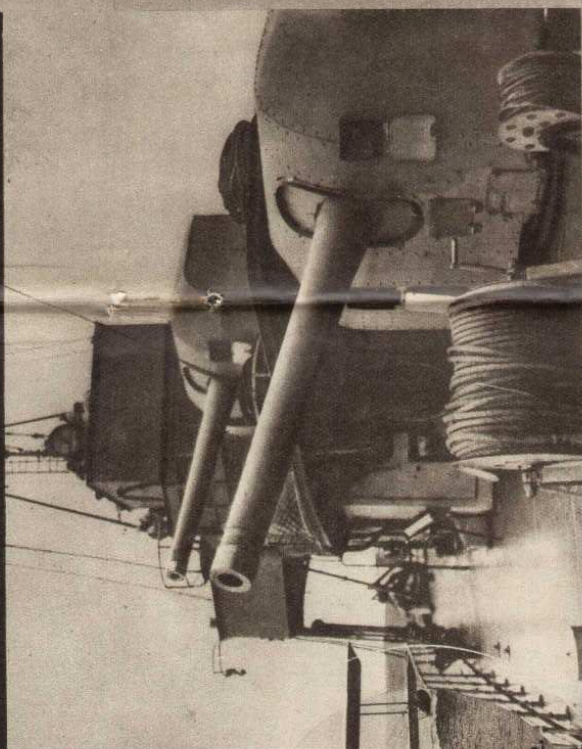
Meczet Omara w Jerozolimie



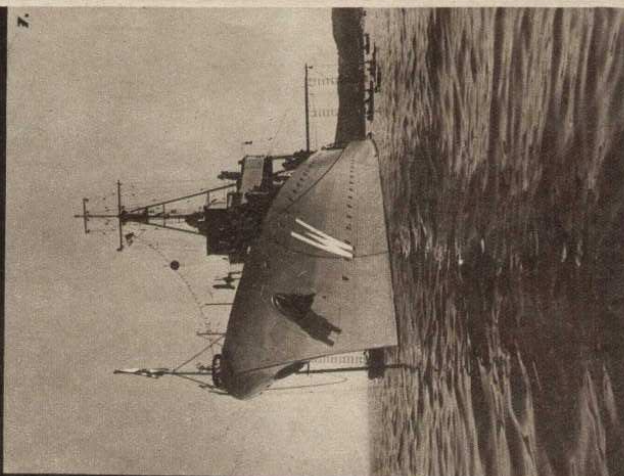
Jedna z najstarszych bram Jerozolimy

MARYNARKA WOJENNA RZECZYPOSPOLITEJ

- 1) Ćwiczenia artyleryjskie
- 2) Wodnopłatowiec morskiego dywizjonu lotniczego
- 3) Alarm bojowy na ORP. „Wicher”
- 4) ORP. „Iskra”
- 5) Sygnalizacja reflektorem
- 6) Jedną z naszych łodzi podwodnych
- 7) Kontitorpedowiec ORP. „Wicher”

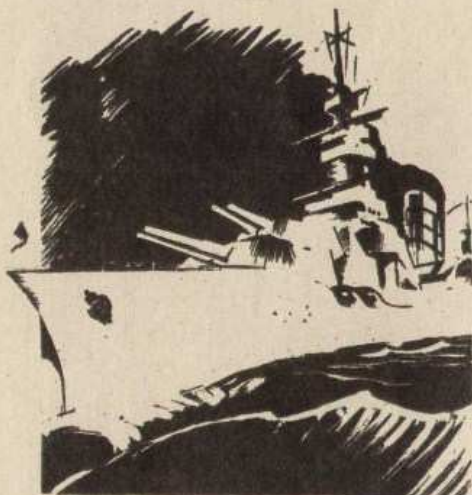


Znaleziono na: www.magemar.com.pl



5. E. ERNEST

O.R.P. „Bolesław Śmiały”



Jerzy Drwęski właśnie kończył w messie dopijać poobiednią porcję czarnej kawy, gdy nagle dał się odczuć przyspieszony dygot turbin. Niemal równocześnie zazgrzytał ster, pochylając krążownik na jedną burzę, i cały okręt zadrżał od nagłego wstrząsu. Zanim siedzący w messie oficerowie zdążyli zerwać się na równe nogi — przerażliwie zadźwięczały dzwonki alarmowe, a przez głośniki wpadł nerwowy sygnał trąbki.

— Alarm bojowy!

Jerzy pobiegł do centrali maszynowej. We wszystkich korytarzach, włazach, drzwiach, lukach, na wszystkich schodniach i pokładach rojno było od załogi, pędem tłoczącej się w różnych kierunkach, aż gdzieś tam powstały zatory. Po minucie wszyscy znaleźli się na stanowiskach, i tylko czasem gdzieś trzasnęły jeszcze jakieś drzwi.

Do centrali maszynowej zewsząd napływały meldunki — telefoniczne, pisemne i przez głosowe tuby przekaznicze:

- Instalacje elektryczne gotowe!
- Maszyny główne gotowe!
- Dynamo Nr. 1 gotowe!
- Maszyny sterowe gotowe!
- Wszystkie kotłownie gotowe!
- Pompa pożarowa w ruch!
- Dynamo II gotowe!
- Drenażyści na miejscach!

Jerzy obsługuje tuzin telefonów i tub przekazniczych. Jest inżynierem w stopniu podporucznika, pierwszy raz w boju. Zdenerwowanie tłumi przyspieszaniem warg. Od jednej tuby podbiega do drugiej, od piątego telefonu do dziesiątego. Wreszcie — wszystko w porządku. Jeszcze tylko stalowy trzask pokrywy lukowej, która pod

pancernym pokładem krążownika O. R. P. „Bolesław Śmiały” odcięła od świata obsługę centrali maszynowej. Główny oficer-mechanik, komandor Martyna, ryknął potężnie w tubę do dowódcy okrętu:

— Maszyny gotowe!

Głos pobiegł wąską kiszka rury aż do wysokości opancerzonego pomostu bojowego i wpadł w ciasne jego wnętrze. Dowódca okrętu, odziany w granatowy, błyszczący od oliwy dreslik — jak zresztą wszyscy jego podwładni, od starych komandorów do najmłodszych marynarzy — ogarniał błyskiem szybkich spojrzeń szklane tablice sygnałowe, na których jasnymi cyframi raz po raz zapalały się i gasły meldunki i rozkazy. Jednocześnie przyjmował meldunki towarzyszących mu oficerów: sygnałowego i nawigacyjnego, — co chwilę rzucając krótki, zdecydowany rozkaz. Przy dalmierzach trwali dalmierzysci.

Tuż pod pomostem dowódcy, w opancerzonej centrali artyleryjskiej, gnieździło się przeszło 20 ludzi. Obok głównego oficera artylerii i dwóch jego pomocników, kierujących ogniem dział ciężkich i średnich, — kilku podoficerów obsługiwało przekątnik elementów ognia, reszta zaś załogi centrali stanowili monterzy artyleryjskiej brygady naprawczej oraz służba telefonów i głosowych tub przekazniczych. Telefony gdakały:

- IV wieża gotowa do boju!
- II wieża gotowa do boju!
- III wieża gotowa!
- I wieża!

Wyloty dalmierzów na pomoście bojowym, skierowane na horyzont w kierunku wroga, macały go wizjerami. Jednocześnie, niby mądre potwory, cztery wieże zgodnie obracały wyloty ośmiu straszliwych dział w tym samym kierunku, mimo zygzaków kursu okrętu, rozwalającego fale z szybkością pośpiesznego pociągu.

— Odległość 24.000!

Oficerowie centrali artyleryjskiej gorączkowo sprawdzali szybkość zbliżania się wroga: wynosiła 450 metrów na minutę.

— Zbliżenie 7,5!

— Jest, zbliżenie 7,5!

Po chwili wyloty wszystkich dział zaczęły podnosić się: jednostajnie, bez przerwy, automatycznie, dostosowując się do zbliżającego się wroga.

— Artyleria gotowa do boju!

Z tuby odpowiedział głos dowódcy okrętu:

— Dobrze!

Gdy w pięć minut później włączono elektryczny kontakt fire-directora — runęła pierwsza salwa i osiem potworów rzygnęło śmiercią ku temu samemu celowi. Pod pokładem febrycznie zadygotały ściany centrali maszynowej. Jerzy Drwęski z wrażenia aż przysiadł. Starzy marynarze uśmiechnęli się pod nosem, tylko bosman Szurgot, daleki od śmiechu, nieznacznie ujął nowicjusza za ramię, lekkiem ściśnięciem dodając mu otuchy. Podporucznik przygryzł wargi z gniewu: chyba potrafi się opanować, u diabła...

Grę twarzy Jerzego uważnie obserwował Zarnecki. Miał lat ze czterdzieści, a fizjonomię urzędnika. Tyle razy chciał ujrzeć bój okrętu, i oto wreszcie widzi to własnymi oczami. Dla niego, jak i dla Drwęskiego, była to również nowość...

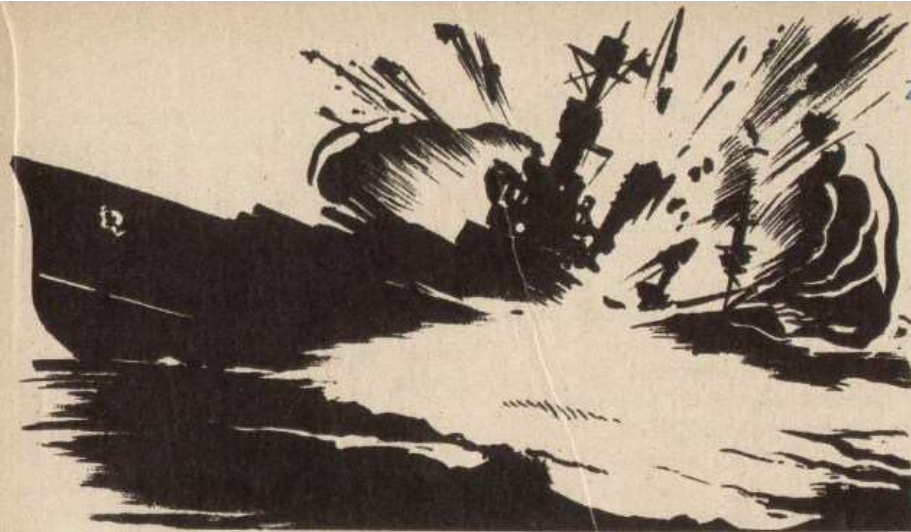
Ponowny grzmot zatrzęsł maszynownią; Jerzy uśmiechnął się do Szurgota. Zarnecki pomyślał: „Kryjesz strach, szczeniaku”. Przez ciasną przestrzeń centrali raz po raz przechodziły potężne wibracje, aż — rozległ się dziwny łoskot i krążownik jakgdyby stanął na sekundę... Po nagłej ciszy — znów odezwał się miarowy dygot turbin i znów zawarczały wentylatory.

— Zmacali nas! — mruknął komandor Martyna.

Na tablicy sygnałów jęły się to zapalać, to gasnąć — zielone i czerwone błyski. Zarnecki ześrodkował na nich swą uwagę, słysząc przytem, jak jedna z tub przekazniczych stęknęła głucho:



Jerzy obsługuje tuzin telefonów i tub...



Jeden z okrętów wroga wyleciał w powietrze!

— Przewody prawej burty uszkodzone!

Jerzy, pełen niepokoju, rzucił okiem na plan prawoburtowy, potem na Martynę:

— Dynamo Nr. 2?...

— Tak, — odburknął komandor — niech to zrobi Dybek.

Zanim go Jerzy się dowolał, zadzwieczał telefon:

— Tu gospodarz dynamo drugiego, mat Dybek. Naprawiłem prawoburtową tablicę rozdzielczą. Melduję, że u nas nie działa wentylacja. Gorąco. Ludzie mdleją...

— Musicie wytrzymać! — huknął Martyna.

W tej chwili zadzwonił aparat dowódcy:

— Jeden z okrętów wroga wyleciał w powietrze!...

Chwila ciszy i ciasnotę centrali rozparło gromkie „hurraa!...”. Żarnecki trzepnął się z uciechy o udo i jął sapać śmiesznie, czem wywołał powszechną wesołość tych, którzy byli zgrupowani wokół niego. Skonfundowany, skurczył się w sobie, wlepiając wzrok w tablicę sygnałów, która chwilami była — naprawdę — ciekawsza niż twarz Jerzego, ciekawsza niż wszystko inne w centrali maszynowej.

Znów telefon:

— Drugi okręt wroga...

Rrrym-bang!... Rzuciło wszystkich o pokład. Żarnecki ujrzał z przerażeniem, jak w otwartym luku ukazała się upiorna, skrwawiona twarz kapitana Gedroycia, który krzyknął:

— W czwartej maszynowni gaz i dym!

Okrzyk jego zmieszał się z westchnieniem tuby:

— Piąta gródź przebita, przedział zagazowany!

— Przełoczyć powietrze z kotłowni! — spokojnie do maszyn oddał Martyna, do Jerzego zaś: — Drwęski, do piątego przedziału, migiem w kilku!

Jerzy skoczył z ludźmi, po drodze wkładając pośpiesznie maskę. W przestrzelnym przedziale, na szczęście jasnym, lecz zadymionym żółto, z rozharataną rury wodociągu przeciwpożarowego waliła woda, z szumem tryskając na korytarz. Skroś zapocone szybki maski Jerzy dojrzał pięciu ludzi, straszliwie zmasakrowanych odłamkami pocisku, który przebił górny pokład, nie naruszając pancernego. Po zakręceniu kranu wodociągu i przepędzeniu gazów zgęszczonem powietrzem, zabitych odsunęto pod ścianę, twarzami do pokładu. Żarnecki dygotał wewnętrznie, tak niewymownie bolesny był widok tych młodych, przed chwilą jeszcze żywych ludzi.

To był początek piekła. Jakgdyby mszcząc się za sromotną utratę dwóch wspaniałych okrętów, pozostałe trzy wrogie mastodonty wstrzeliwały się w samotny krążownik polski, mimo ustawicznych jego zmian kursu i szybkości. Aż po powodzi nowych, pełnych tragizmu meldunków, odbieranych przez Martynę: „Brak światła w przedziale IXI” — „Granat w II kotłowni!” — „W III kotłowni woda!” — „Pożar w messie oficerskiej!” — „Turbiny nie dają pełnych obrotów!” — nagle całym okrętem zatrzęsła de-



Komandor dopadł do tuby...

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

tonacja IV wieży, i słup ognia trysnął ku niebu, czarnymi kłębowi gorącego dymu, owijając pomost bojowy.

W potężnym grzmocie nikt nie dosłyszał trzasku w stawach rąk dowódcy okrętu: trzydziestu ludzi spalonych...

Utrzymać się! Za wszelką cenę się utrzymać! Wytrwać pod tym huraganem tysięcy tonn żelaza, zionących ogniem i gazami, druzgocących, niosących zagładę w śmiertelnych ciastach, miażdżących pancerny krążownika... Utrzymać się! Wytrwać: oto od mocy pochylonych barków siwego dowódcy krążownika zależy jest powodzenie armii lądowej!...

Polska, otoczona przez wroga ze wszech stron: na zachodzie i na północy, skąd wydłużał się groźny klin wzdłuż granicy wschodniej, prąc do zlania się z dywizjami połączonych armij nieprzyjacielskich, które już odcięły Rumunję, — Polska, osłabiona tyłomiesięczną wojną, tyfusem, dysenterją, przednówkiem i brakiem surowców na amunicję, — tę amunicję, jakiej w dostatecznej ilości już nie dostarczą jej fabryki, zniszczone ostatnim gigantycznym nalotem nieprzyjacielskiej floty powietrznej, — Polska broniła się ostatkiem sił...

Liga Narodów od ośmiu miesięcy obraduje nad sankcjami, — znikąd pomocy: nie da jej żadne z państw „zaprzysiężonych”, dbających tylko o własną skórę...

A choćby nawet, zjednoczone, zdecydowały się na wypowiedzenie wojny, — Polskę do tego czasu zadławił brak amunicji. Jedyna droga wwozu surowca ze Szwecji — przez morze. Przez to morze, po którym zaledwie kilka błęka się niedobitków naszej małej floty bojowej, jakże małej w porównaniu z potężną eskadrą wroga!

W prawie całym Sundzie zasiano pola minowe nie do przebycia. Jakież poławiacz min odważyłby się wytrałowować te śmiercionośne cacka, pod obstrzałem dalekonośnych dział, — gdyby miał otworzyć drogę na Bałtyk dla flot, dążących z pomocą?!

Polska została sama ze zbawczym dostępem do morza i do szwedzkiej rudy, ale bez niezbędnych okrętów bojowych, któreby stanowiły mogły dość skuteczny konwój statków transportowych.

Zadaniem krążownika ORP. „Bolesław Śmiały” było zwrócić uwagę wroga na siebie i przyjąć bój, by karawana z transportem amunicji i konserw, chroniona przez zaledwie kilka steranych służbą torpedowców, mogła przedrzeć się do Gdyni. Czy jej się to uda?... Czy wojska lądowe, broniące się ostatkami środków, zostaną zaopatrzone na czas?... Bóg to jeden wiedzieć raczy. Lecz samotny krążownik polski nie podda się: od bohaterstwa jego załogi zależą losy wielu tysięcy — tam, na lądzie...

— Trzymajcie się chłopcy, zaraz będzie inaczej! — rzucił dowódca w telefon, z surowością, zdawałoby się: pogodną. I osiemset ludzkich istnień w zasmolonych drelachach, błyszczących od oliwy i potu, umazanych pyłem i krwią, — ośmiuset marynarzy, stłoczonych w gryzącym kwasie smażonych blach, duszonych kłębami gazów, brakiem przewiewu, ciężko dyśzących żarem palenisk, topionych tonnami wody, oślepianych wytryskami pary, rzucanych w tryby maszyn i rozrywanych granatami wroga, — ośmiuset zapaleńców, o których wieść książkowa głosi, że w każdym porcie mają narzeczoną i że żeglują po beztroskie przygody — huknęło nieśmiertelną pieśnią, że „Jeszcze Polska nie zginęła!”

— Ciszej! — krzyknął Martyna — Meldunków nie słychać!

Nadchodziły coraz gorsze:

- Rurociąg chłodzący zatkał!...
- Wylączyć i naprawić!
- Maszyny sterowe nie działają!...
- Przejść na ster ręczny!

Zarnecki, mimo entuzjazmu załogi, czuł się nieswojo. Począł udzielać mu się niepokój Jerzego, po którego twarzy coraz przebiegały nerwowe skurcze. Za każdym odgłosem salwy krążownika lub wybuchu pocisku wroga, podporucznik przygryzał wargi, nie wiedząc, że zębami zdarł sobie naskórek, aż wąski sznureczek krwi ściekał ku brodzie.

— Drwęski, rannyś? — (Martyna młodszym oficerom mówił: „ty”) — Usiądź sobie, chłopcze.

Stary żubr złagodniał: miał syna w wieku Jerzego. Potężny wstrząs targnął okrętem, cios straszliwy, jakiego jeszcze nie było. Światło zgasło. W kotłowni powalonych ciał warknęła tuba:

— II dynamo zniszczone!

Komandor dopadł do telefonu:

— Co tam na pomoście?!

Odpowiedział mu spokojny głos dowódcy:

— Jesteśmy storpedowani.

Martyna odsapnął i rzucił obok w tubę:

— Co z pierwszym dynamo, u diabła?!

— Nie działa również!

— Naprawić! Zapalić lampy akumulatorowe!

Światło błysło. Śród zbierających się ludzi, potłuczonych nagłym rzutem, Jerzy nie podniósł się: skroń miał rozwaloną o coś twardego. Bosman Szurgot kucnął nad nim.

— Wykończony... — machnął ręką stary.

Zarnecki zmartwiał. Martyna skrzywił twarz jakimś potwornym grymasem, i jakgdyby długo tłumiona pasja wezbrała w nim po gardło, wybuchnął, klnąc straszliwie:

— Nie żyje! Nie żyje! Będzie miał naród, psiakrew, jednego bohatera więcej! Społeczeństwo! Flota, powiadają, przedłużenie okopów! Samo wojsko starczy, aby duch w narodzie!



Bosman Szurgot kucnął...

Bo tak za dziadów i pradziadów! Dzieci lat obiecywali ustawę o rozbudowie floty! A tu macie — my zdychamy, i ich tam bez nas też jak wszy wygniotł!...

Zarnecki ścisnął pięści aż do bólu. Tak, on również był jednym z tych, którzy nie umieli pojąć doniosłego znaczenia floty. Komandor żachnął się i scichnął.

— Weźcie go stąd — rzekł zdławionym głosem.

Zarnecki spuścił głowę i przymknął oczy. Usiłował nie patrzeć. Przejętego, rozdygotanego do głębi, nic go już nie obchodziło. Gdy zwolna podniósł głowę, szeroko rozwierając powieki — w centrali maszynowej znów zgasło światło. Gdzieś obok przelewał się miarowy bulgot wody, która wreszcie siknęła przez jedną z tub przekąsanych, prawie jednocześnie z wytryskiem ognia przez gardziel innej tuby. Czerń ciemności rozdarł ostry błysk i huk.

Nerwy Zarneckiego nie wytrzymały. Zerwał się ze swego miejsca i jął przepychać się w ciasnocie stłoczonych ludzi, deptąc po czyichś nogach, mimo głośnych protestów. Przed sobą miał ciemny, wąski korytarz z widniejącą w dali szparą wyjścia. Po obu jego stronach upiornie majaczyły się blade twarze i dziesiątki szeroko rozwartych oczu. Zarnecki prawie biegł naprzeciw tym twarzom: patrzyły w niego, skroś niego, obok niego i ponad nim. Spocony od nadmiaru wrażeń, drżącą ręką namacał portjerę nad drzwiami i — znalazł się w oślepiającym kręgu światła.

Różnobarwną aureolą lamp otoczył go gwar ulicy, jasny i wesół. Zarnecki głośnie odetchnął z ulgą...

Tak, to był film. Koszmar, utkany z gry światła i cieni na srebrnym ekranie kina. Polska żyje. Polska jest — wielka i potężna. Polska cieszy się spokojem. Bezpiecznym spokojem. Można rzec: otępiającym spokojem.

Zarnecki zanurzył się w tłum rozgadanych spacerowiczów. W oczach miał wizję potężnych eskadr pańskich sąsiednich, zbrojących się z gorączkowym pośpiechem. A gdy doznał już pewnego odprężenia, gdy do świadomości jego poczęły docierać spojrzenia i uśmiechy bezmyślnych mężczyzn i kobiet, — nagle w uszach zadźwięczały mu echem słowa komandora Martyny:

— Aby duch był w narodzie, psiakrew! Bo tak było za dziadów i pradziadów!...

SPRAWY KOLONJALNE

AKCJA KOLONIZACYJNA LMK W PARANIE

Rozpoczęte przez LMK prace kolonizacyjne w Paranie, rozwijają się pomyślnie. Kolonizacja „Morskiej Woli”, pierwszego zakupionego przez LMK w Paranie terenu, postępuje w szybkim tempie.

Teren ten, o obszarze 7.000 ha, został podzielony na działki 25-hektarowe; przeprowadzono na nim niezbędne drogi wewnętrzne i zbudowano szereg budynków administracyjnych. Gdy te konieczne przygotowania zostały przeprowadzone, można było w r. ub. wysłać pierwszą partię kolonistów. Od tej chwili koloniści na „Morską Wolę” byli wysyłani regularnie w odstępach 6 — 8 tygodniowych, początkowo na statkach obcych linii okrętowych, następnie na s/s „Pułaski”. Do tej pory wyjechało z kraju na „Morską Wolę” 38 rodzin (173 osoby). Poza osadnikami, przybywającymi z Polski, osiadło na „Morskiej Woli” jeszcze około 40 rodzin z tak zwanej „wstępnej kolonizacji”, t. j. rodzin polskich, które już dawniej wyemigrowały do Brazylii, a następnie przeniosły się z jednej kolonii na drugą...

Pęd miejscowych Polaków na „Morską Wolę” jest ogromny — co należy tłumaczyć zarówno doskonałym gatunkiem gleby, jak również dobrą administracją kolonii, która otacza przybywającego kolonistę opieką i zapewnia mu szereg ułatwień.

Kolonista, przybywający na „Morską Wolę”, przez pierwszy okres swego pobytu, póki nie wybuduje sobie domu na swojej działce, może mieszkać w specjalnym budynku administracyjnym. Wszelkie niezbędne narzędzia i nasiona dostarcza mu administracja kolonii z zapasów w tym celu przygotowanych. Na kolonii założono również pole doświadczalne, szkółkę drzew owocowych i winorośli. Każdy kolonista może za bardzo przystępną cenę nabyć od administracji kolonii drzewka owocowe i winorośle, za które w innych warunkach musiałby płacić duże sumy.

Administracja kolonii zaprowadziła również hodowlę świń i drobiu — tak więc nowy osadnik wszystko może nabyć na miejscu.

Dotychczasowi osadnicy są zadowoleni i roją sobie dobrą przyszłość, wielką zaś podporę moralną, poza kierownictwem kolonii, mają w ludności sąsiedniej, która w większości jest polska.

W roku bieżącym będzie założona na „Morskiej Woli” szkoła, a każdy, kupujący działkę, będzie zobowiązany posyłać do szkoły swoje dzieci przez 7 lat. Apteka oraz wszelkie środki lecznicze i doraźna pomoc sanitarna, znajdują się w administracji kolonii. Opieka LMK nad kolonią jest przewidziana w ciągu 5—7 lat, później zaś kolonia będzie się gospodarowała sama.

Pisząc o udogodnieniach, jakie kolonista znajduje na „Morskiej Woli”, nie chcielibyśmy jednak, aby ktoś urobił sobie błędne mniemanie o warunkach, w jakich żyje osadnik w Brazylii. W istocie warunki te są bardzo ciężkie i ciężka praca czeka osadnika przez pierwsze lata pobytu na kolonii, a pomoc i opieka administracji kolonii są dla niego tylko niewielkim ułatwieniem pierwszych kroków na nieznanym terenie.

Konieczne jest, aby każdy, kto zamierza wyjechać jako osadnik do Brazylii, zdał sobie jasno sprawę z tego, co go tam czeka. Ażeby sobie uświadomił, że w Brazylii będzie musiał pracować dużo ciężiej, niż tu, w Polsce, że początkowo zazna nieraz gorszej biedy — bo przecież będzie musiał z niczego wszystko sobie wypracować. Działka, którą kupuje, jest nieuprawiona, w stanie zupełnie dzikim, porośnięta lasem — i dopiero wytrwała i ciężka praca kilku lat doprowadzić ją można do jakiej-takiej kultury.

Te ciężkie warunki życia przerażają często świeżo przybyłych ko-

lonistów, których ponadto napełnia przestachem wszystko, co widzą naokoło — olbrzymie niezaludnione przestrzenie, brak dróg, klimat odmienny. Wielu z nich, ulegając pierwszemu wrażeniu, po kilku dniach pobytu na kolonii — ucieka, włączając się później po całym kraju w poszukiwanie lepszego losu. W ten sposób tracą nie raz cały swój majątek — zlorzezczać przytem tym, którzy ich na taką poniewierkę wysłali. Ludzie ci nie rozumieją, że, gdyby pozostali na kolonii, przetrwali przez pierwsze ciężkie lata, doszliby z czasem do dobrobytu, jaki wielu Polaków w Brazylii osiągnęło tylko pracą swoich rąk.

Chcąc uniknąć tego rodzaju wypadków, LMK kładzie wielki nacisk na odpowiednią selekcję wysyłanych emigrantów. Mogą to być jedynie włościańskie rodziny rolnicze, które, przyzwyczajone do ciężkiej pracy na roli, najłatwiej dają sobie radę w trudnych warunkach brazylijskich. Wiele rodzin w Polsce, zgłaszając się na wyjazd do Syndykatu Emigracyjnego, który prowadzi rekrutację dla LMK, podszywa się pod nazwę rodzin rolniczych, bynajmniej niemi nie będąc. W rezultacie rodziny takie zawsze później odpadają i ponoszą smutne konsekwencje własnej nieuczciwości.

LMK, dążąc do tego, aby akcje osadniczą, zapoczątkowaną przez kolonizację „Morskiej Woli”, roz-



Pinjory parańskie

winać szerzej — zdecydowała powiększyć obszar „Morskiej Woli” przez dokupienie przyległego terenu o powierzchni 1.500 ha i kupno nowego terenu „Juquia” o obszarze 10.000 ha.

Przyległy do „Morskiej Woli” teren będzie mógł być natychmiast kolonizowany, gdyż oprócz pomiarów nie trzeba tam przeprowadzać żadnych innych inwestycji.

Drugi nabyty teren, „Juquia”, leży podobnie, jak „Morska Wola”, w stanie Parana, jednak w pewnej od niej odległości, a mianowicie w dorzeczu rzeki Piquiry, na północo-zachód od Guarapuavy. Położony jest na 760 — 600 m. ponad poziomem morza. Oto, co pisze w swoim raporcie o tych ziemiach delegacja, która je badała: „Ziemia na terenie „Juquia” jest doskonała, powstała z wietrzenia skał wulkanicznych i próchnicy leśnej. Lasy wyłącznie liściaste. Nawodnienie dobre, a wody zdrowe. Niema bagien. Klimat zdrowy. Ziemia nadaje się doskonale do uprawy wszelkich zbóż, a nad rzeką Piquiry do uprawy trzciny cukrowej”.

Teren „Juquia” wymaga dłuższych przygotowań, podobnie, jak to miało miejsce w swoim czasie na „Morskiej Woli”. Do przygotowań tych już przystąpiono — tak, że za 6 — 8 miesięcy będzie się wysyłać na ten teren pierwsze partie kolonistów.

Warunki kupna działek na terenie „Juquia” nie będą się zapewne wiele różniły od warunków kupna na „Morskiej Woli”. Narazie nie są one jeszcze dokładnie opracowane — należy jednak przypuszczać, że działka 25 ha nie będzie kosztowała drożej, niż około 600 — 650 zł., z tem, że przy podpisaniu umowy kolonista wpłaca jedynie 50% wartości działki, resztę zaś ratami w ciągu czterech lat.

Pisząc o poczynaniach kolonizacyjnych LMK w Paranie, które w stosunku do istotnych potrzeb emigracyjnych naszego kraju wyglądają b. skromnie — należy wyjaśnić, że celem tych poczynąń jest dać impuls do akcji emigracyjno-kolonizacyjnej, zakrojonej na szeroką skalę.

we, że narazie Niemcy popychają Polskę do wysuwania żądań kolonialnych, lub może nawet do budowania floty handlowej, gdyż w obecnej sytuacji potrzebują jej dla poparcia swoich własnych żądań. Lecz z chwilą, kiedy Polska będzie w stanie konkurować z Niemcami na rynkach światowych, Niemcy zamkną jej poprostu port w Gdańsku — i będzie po wszystkim.

Interesy Polski znajdują się więc dzisiaj u boku zachodnich mocarstw sprzymierzonych, które jeśli nie pozwoliłyby jej na nadmierny rozwój morski, widziałyby jednak przychylnym okiem, aby Polska stała się konkurentką Niemiec na Bałtyku. Z tego punktu widzenia, miejsce Polski znajduje się w systemie aljanckim, reprezentowanym przez Francję i Anglię”.

Przytaczając powyższe oświadczenie dziennika francuskiego i witając z uznaniem zrozumienie dla potrzeb kolonialnych Polski — nie możemy jednak nie wyrazić zdziwienia, że i tym razem posadza się Polskę o jakiś wspólny front polsko-niemiecki. Stanowisko Polski w świecie i jej związki polityczne są wszystkim znane. Do tych związków należy w pierwszym rzędzie obronny sojusz polsko-francuski i polsko-rumuński. Pakty nieagresji, zawarte przez Polskę z Niemcami i Rosją Sowiecką, w niczem przecież nie przekreśliły dawnych umów i zobowiązań, wpływających z zasadniczej linii polskiej polityki zagranicznej. Polskie dążenia kolonialne, których wyrazem jest działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej, nigdy nie wychodziły poza ramy obowiązujących traktatów i nie miały i nie mają na widoku obalenia obowiązującego prawa międzynarodowego.

Dążenia kolonialne Polski oparte są na głębokiej wierze i przekonaniu, że musi przyjść i przyjdzie do pokojowego porozumienia w tej sprawie państw zainteresowanych, i że w niedługiej przyszłości dojdzie na gruncie międzynarodowym do dyskusji i decyzji w tych sprawach.

Liga Morska i Kolonialna nie wysuwała nigdy żądania rewizji mandatów kolonialnych — z żądaniem tem nie od dzisiaj występują Niemcy, znajdując dla tej sprawy coraz większy oddźwięk w opinii niektórych krajów na zachodzie. Gdyby do podobnej rewizji mandatów doszło na terenie Ligi Narodów — to jest rzeczą jasną i zrozumiałą, że Polska miałaby wiele tytułów do tego, by w tej sprawie zabrać głos i przedstawić swoje postulaty i potrzeby. Już chociażby z tego względu uprawnienia Polski do zabrania głosu w tej sprawie

KRONIKA KOLONJALNA

Polskie żądania kolonialne znajdują coraz częściej oddźwięk w prasie zagranicznej, która jednakże komentuje te kwestie w sposób niezawsze świadczący o zrozumieniu nastrojów, panujących w Polsce. Takie błędne sugestie podsuwa czytelnikom artykuł, umieszczony w jednym z majowych numerów pisma francuskiego „Le Moment”. W artykule tym, który nosi tytuł „Polska mogłaby się stać imperjum”, autor stwierdza: „Nie byłoby wykluczonem, że polskie żądania kolonialne mogłyby być zaspokojone, pod warunkiem jednakże, że Polska stanie

u boku Francji i wielkich mocarstw sprzymierzonych. Fakt natomiast, że Polska zdradza dążenia kolonialne — pisze dalej autor — tłumaczy jej politykę zagraniczną, która stała się rebusiem dla wielu kierowników innych narodów. W rzeczywistości fakt, że Niemcy potrzebują również kolonii, pozwala wykazać światu, że między Warszawą i Berlinem istnieje solidarność i identyczna akcja zagraniczna, a więc nie można już zaprzeczyć istnieniu porozumienia między temi dwoma narodami. I dalej — Polska w swojej polityce nie powinna liczyć na Niemcy. Możli-



Jawa — wieś tubylców koło Batawji

byłyby uzasadnione, że dzisiejsza Rzplita obejmuje i tę część ziem polskich, które przed wojną znajdowały się pod panowaniem niemieckim — stąd też Polska miałaby prawo do części byłych kolonii niemieckich.

Niemcy, żądając zwrotu swoich kolonii, myślą jednocześnie o tem, aby się praktycznie przygotować do ich objęcia i administrowania.

W ciągu ostatnich kilku lat, liczba katedr i uczelni nauk kolonialnych w Niemczech wzrosła niesłychanie. Opierając się na danych, opublikowanych przez czasopismo „L'Afrique Française”, które w obszernym artykule omawia stan nauczania kolonialnego w Niemczech — istnieje tam obecnie 341 katedr, poświęconych zagadnieniom kolonialnym, podczas gdy jeszcze w r. 1933 było ich tylko 196. Katedry te znajdują się przy 23 uniwersytetach i 13 szkołach wyższych w Niemczech i 3 w Austrii. Ponadto istnieje w Niemczech 9 szkół i instytutów, poświęconych wyłącznie kształceniu przyszłych kadr pracowników kolonialnych.

Z wyżej wymienionych 341 katedr, 105 jest poświęconych kwestjom polityki, ekonomii i geografii kolonialnej; 47 — kwestjom etnograficznym, religijnym, rasowym i kulturalnym Afryki; 56 — naukom medycznym, geologii, botanice itp.; 109 — wykładom języków afrykańskich i 24 — kwestji niemieckiej (Deutschtum) zagranicą.

Centrami nauczania kolonialnego są: w pierwszym rzędzie Berlin (48 katedr), dalej Hamburg (46 katedr), Lipsk (32 katedry) i Tübingen (24 katedry). Przybliżona liczba młodych ludzi, studiujących częściowo lub wyłącznie zagadnienia kolonialne, wynosi 3.000. Jako rezultat tych studiów, w r. 1935 opracowano 41 tez doktorskich na tematy kolonialne.

Słusznie pisze wymienione wyżej pismo francuskie — przytaczając powyższe cyfry — że jest to dzieło olbrzymie, dające dowód pracy wytrwałej, nakreślonej na daleką metę, przewidującej najmniejsze szczegóły, a ożywionej niesłychaną żarliwością naukową i dynamizmem patriotycznym.

Ostatni numer pisma „Afrika Nachrichten” przynosi nam wiadomość o otwarciu w Harzburgu „Domu Kolonialnego” dla dzieci obywateli niemieckich, zamieszkałych w kolonjach.

„Prager Tageblatt” z dnia 14 maja b. r. zamieścił artykuł pt. „Polska chce kolonii”, w którym omawia słuszność polskich pretensyj

do posiadania obszarów kolonialnych.

Autor artykułu z pełnem uznaniem opisuje działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej, podziwiając rezultaty, które może się już poszczycić nasza młoda organizacja. W krótkim sprawozdaniu podane są najważniejsze punkty działalności LMK, a więc propaganda spraw morskich i kolonialnych, akcja wśród młodzieży, jak również poczynania praktyczne na terenach zamorskich w Liberji i Paranie. Autor wyraża podziw dla konsekwentnej i energicznej działalności gen. Orlicz-Dreszera, którego nazywa jednym z najinteligentniejszych i najenergiczniejszych wojskowych.

Mówiąc o polskich żądaniach kolonialnych, autor stwierdza, że argumenty polskie, opierające się na prawach Polski do części dawnych kolonii niemieckich, są mniej przekonujące, niż te, które wypłynęły z polskich stosunków społecznych i demopolitycznych, a które są istotnie podstawą dla otrzymania obszarów kolonialnych, niezbędnych dla życia narodu.

Obecna ciężka sytuacja gospodarcza w Niemczech jest jedną z podstaw, na której Niemcy opierają swoje żądania zwrotu kolonii.

W artykule pt. „Niemiecki handel zagraniczny a kolonie”, zamieszczonym w czerwcowym numerze pisma „Afrika Nachrichten”, autor omawia trudności, z jakimi musi walczyć niemiecki handel zagraniczny, przyczem stwierdza: „W obecnej sytuacji, kiedy wszystkie kraje zdążają do powiększenia swego eksportu i uzyskania czynnego bilansu handlowego, jedynie dawne kolonie niemieckie przedstawiają dla Niemiec możliwość osiągnięcia nadwyżki dewizowej — z jednej bowiem strony, Niemcy, zarządzając temi krajami, mogłyby wywierać na nie swój wpływ bez skrepowania jakimikolwiek ograniczeniami dewizowymi, z drugiej zaś — obszary te pod względem gospodarczym przedstawiają się prawie dziewiczo.

Jako umotywowanie swoich twierdzeń, autor podaje szereg cyfr, które przytaczamy poniżej:

W r. 1912 wywóz Niemiec do ich kolonii wynosił 50 milj. Mk.; w r. 1929, gdy ogólny wywóz Niemiec zwiększył się o 50 proc. w stosunku do r. 1912 — to wywóz do kolonii spadł o 50 procent.”

Świadczy to o tem — pisze autor — jak ogromny wpływ może mieć państwo mandatowe, czy kolonialne, na powierzony mu obszar.

W r. 1932 wywóz niemiecki do kolonii osiągnął najniższą pozycję, mianowicie wynosił 3,1 milionów Mk, teraz jednak, w związku

ze wzmożeniem zainteresowaniem Niemiec kolonjami, mimo spadku ogólnego wywozu, wywóz do kolonii podniósł się na 5,8 milionów Mk. (1935 r.) Co do cyfr importu, to mimo utrudnień celnych i różnic walutowych, import niemiecki z dawnych kolonii niemieckich zwiększył się w 1935 r. o 7,1 milionów Mk i stanowi ten sam procent ogólnego importu niemieckiego, co w r. 1912—13.

Wielkiem ułatwieniem byłoby dla życia gospodarczego Niemiec — pisze autor — gdyby dzięki posiadaniu własnych kolonii, mogły one pokryć część swego importu bez żadnych dewiz, i gdyby, dzięki ułatwieniom celnym i uprzywilejowaniu firm niemieckich, wywóz niemiecki mógł się zwiększyć.

Osiągnięcie tych pragnień nie wydaje się autorowi dalekie i niemożliwe, skoro pisze w zakończeniu:

„W ostatnich latach naród niemiecki otrzymał wiele rzeczy, o których nie śmiał już myśleć. Dlatego też Niemcy, w kraju i zagranicą, również i w tym względzie z ufnością spoglądają na Führera, który zawsze przywiązywał szczególne znaczenie do problemu kolonialnego, poświęcał mu wiele uwagi i będzie szedł w tym kierunku dalej, aż osiągnie cel, który mu przyswieca”.

Wobec dojścia do władzy żywiołów lewicowych we Francji, oskarżonych o zbyt liberalny stosunek do kolorowych ludów kolonialnych, z drugiej zaś strony wobec rozpoczęcia międzynarodowych przetargów o rewizję kolonialnego stanu posiadania, opinia francuska zaniepokojona jest o swoje imperjum.

Wyrazicielem tego niepokoju jest „Le Journal”, który żąda uczciwego stosunku do swych kolonii. Autor — Demaison — daje przegląd francuskich kolonii i ocenia stopień ich lojalności. Z nich Kongo i A. O. F. wydają się autorowi najpewniejsze, w Indochinach stwierdza przeszkody natury kulturalnej i wychowawczej, natomiast najbardziej krytycznie zapatruje się Demaison na przyszłość kolonii z ludnością muzułmańską, chociaż i tu sądzi, że wysiłek kolonizacyjny Francji, wspólnie przełana krew w wojnach roku 1870 i 1914 — złączyły metropolię ze swemi kolonjami w całość nierozwalną. Aby jednak dotychczasowe wysiłki nie poszły na marne, nie można anarchizować, lecz trzeba ster władzy mocniej ująć w ręce. „Albo rządzić, albo abdykować i odstąpić kolonie tym państwom, które duszą się na zbyt małym terytorjum” — brzmi końcowa teza autora.

ST. BOD.



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA. W dniu 20 maja O. R. P. „Iskra”, pod dowództwem komandora podporucznika Stanisława Nahorskiego, opuściła Gdynię, udając się w czteromiesięczną podróż szkolną wraz z 23 podchorążymi mar. woj. Marszruta przewiduje postoje w Hawrze, Cadix, Palma (Mallorca), Casablanca, Santa Cruz (wyspy Kanaryjskie), Ponta Delgada (Azory), Londyn i powrót do Gdyni. W dniu 31 maja O. R. P. „Iskra” przybyła do Hawru.

Na wniosek Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, Pan Minister Spraw Wojskowych nadał nowo budującym się jednostkom następujące nazwy: kontrtorpedowce „Grom” i „Błyskawica”.

W drugiej połowie maja rozpoczęły się w Londynie wstępne pertraktacje na temat konwencji morskiej polsko - angielskiej. Konwencja ta miałaby być ujęta w tej samej formie, co ostatnio podpisany traktat londyński i zawierałaby między innymi ograniczenia jakościowe, nakaz ujawniania charakterystyk okrętów itp. Rzeczoznawcą ze strony polskiej jest komandor dypl. Eugenjusz Solski.

FRANCJA. W budowie znajdują się następujące jednostki: 3 pancerniki, 5 krążowników, 15 kontrtorpedowców i torpedowców oraz 8 łodzi podwodnych, ogólnej wyporności 153.000 tonn. Pozatem przystąpiono do budowy awizo „Elan”



Francuski krążownik „Provence”

i „Chamois” po 630 tonn, które będą służyć jako dalekomorskie traulery, okręty patrolowe, do obrony konwojów itp. Dwie dalsze jednostki tego typu będą rozpoczęte w najbliższym czasie.

W czasie od 1-go maja do końca czerwca 1-sza eskadra śródziemnomorska wykonała szereg poważnych ćwiczeń wzdłuż wybrzeży Tunisu, Algieru i Marokka. W ćwiczeniach tych wzięły udział również wszystkie północno - afrykańskie siły powietrzne oraz liczne formacje lądowe.

W końcu kwietnia wyprowadzono na redę nowozbudowany pancernik „Dunkerque”, którego próby odbiorcze będą rozpoczęte w końcu czerwca. Wieże działowe są już wykończone i zainstalowane, lecz bez dział. Wieże te, o średnicy 10 metrów, będą gazoszczelne i w praktyce odporne na najsilniejsze pociski. Rozpoczęto również instalację artylerji przeciwlotniczej, która będzie się składać z 40 dział różnego typu.

ANGLJA. W myśl postanowień paktu londyńskiego z 1930 r., krążowniki po 9800 tonn „Hawkins”, „Effingham” i „Vindictive” miały być rozbrojone jako nadliczbowe w kategorii A. Ponieważ jednak okręty te są w doskonałym stanie i przedstawiają znaczną wartość bojową, admiralicia postanowiła przebroić je, zmieniając dawne działa 190 mm. na 152 mm. i przez to przenieść do kategorii B. Na ich miejsce wycofane zostaną ze służby krążowniki „Caledon”, „Caradoc” i „Ceres” z 1917 roku.

Program morski na rok 1936 przewiduje budowę: dwóch pancerników po 35.000 tonn (będą rozpoczęte po 1-szym styczniu 1937), dwóch krążowników po 9000 tonn i 12 dział 152 mm, trzech krążowników typu „Arethusa” po 5000 tonn i 6 dział 152 mm, 9-ciu kontrtorpedowców typu „plemiona” po 1850 tonn, 1 lotniskowca typu „Ark Royal” po 10.000 tonn, 4 łodzi podwodnych oraz szeregu jednostek pomocniczych ogólnej wyporności 130.000 tonn. Budowa ta będzie sfinansowana nadzwyczajnymi kredytami w kwocie 10 milionów funtów, przyznanymi w maju br. i rozdzielonemi na następujące pozycje: nowe okręty — 3 miliony, wzmocnienie bazy w Singapore — 2 miliony, urządzenie i wzmocnienie baz na morzu Czerwonym — 2 miliony, zwiększenie stanów osobowych i rozbudowa lotnictwa — 3 miliony.

Rozwój lotnictwa włoskiego poważnie zagraża potężnej bazie an-

gielskiej floty na Malcie. Ażeby zabezpieczyć się na wypadek ewentualnego konfliktu, admiralicia postanowiła przenieść się stopniowo w kierunku wschodnim, znacznie mniej zagrożonym. W tym celu obrano Haife, gdzie już obecnie dokonywane są poważne roboty, mające uczynić z tego portu handlowego potężną bazę dla floty śródziemnomorskiej.

W końcu kwietnia i na początku maja spuszczone na wodę kontrtorpedowce „Hyperion” i „Hasty” po 1455 tonn, 36 węzłów, 5 dział 120-mm i 8 aparatów torpedowych, oraz łódź podwodna „Spearfish” o wyporności 670 tonn, uzbrojoną w 1 działo 76-mm i 6 aparatów torpedowych.

NIEMCY. Według półurzędowego organu marynarki wojennej, stan floty na dzień 1 kwietnia b. r. wynosił ogółem 188 okrętów wojennych, z tego: 8 pancerników (3 w budowie), 9 krążowników (3 w budowie), 16 kontrtorpedowców (wszystkie na wodzie lecz nie wykończone), i, co wzbudziło pewne zdziwienie na całym świecie, aż 38 łodzi podwodnych, z których 19 w budowie.

W końcu kwietnia rozpoczęły się próby odbiorcze łodzi podwodnej „U 25”, należącej do serii po 750 tonn. Z powyższego wynikałoby, że pierwszy program, obejmujący 25 łodzi, jest już prawie że wykonany.

W połowie kwietnia opuścili Kilonię, udając się w podróż zagraniczną krążowniki „Nürnberg”, „Leipzig” i „Köln”. W ciągu miesięcznego pobytu na obcych wodach od-



Spuszczenie na wodę angielskiej łodzi podwodnej „Grampus”

wiedzą one porty: Santa Cruz, Las Palmas, Lizbonę i Lagos.

WŁOCHY. Rozpoczęła kampanię czynną łódź podwodna „Enrico Tazzoli” o następującej charakterystyce: 1330 tonn, 16/8 węzłów, dwa działa 120 mm i 8 aparatów torpedowych.

Zbudowane dla marynarki portugalskiej 2 łodzie podwodne nie zostały przyjęte, skutkiem czego mają być podobno wcielone do floty włoskiej.

STANY ZJEDNOCZONE. Admiralicia zamówiła następujące jednostki: 1 stawiacz min podwodny typu „Cachalot” o wyporności 1560 tonn, oraz dwie kanonierki: „Gleaner” i „Hazard”.

W czasie od kwietnia do połowy

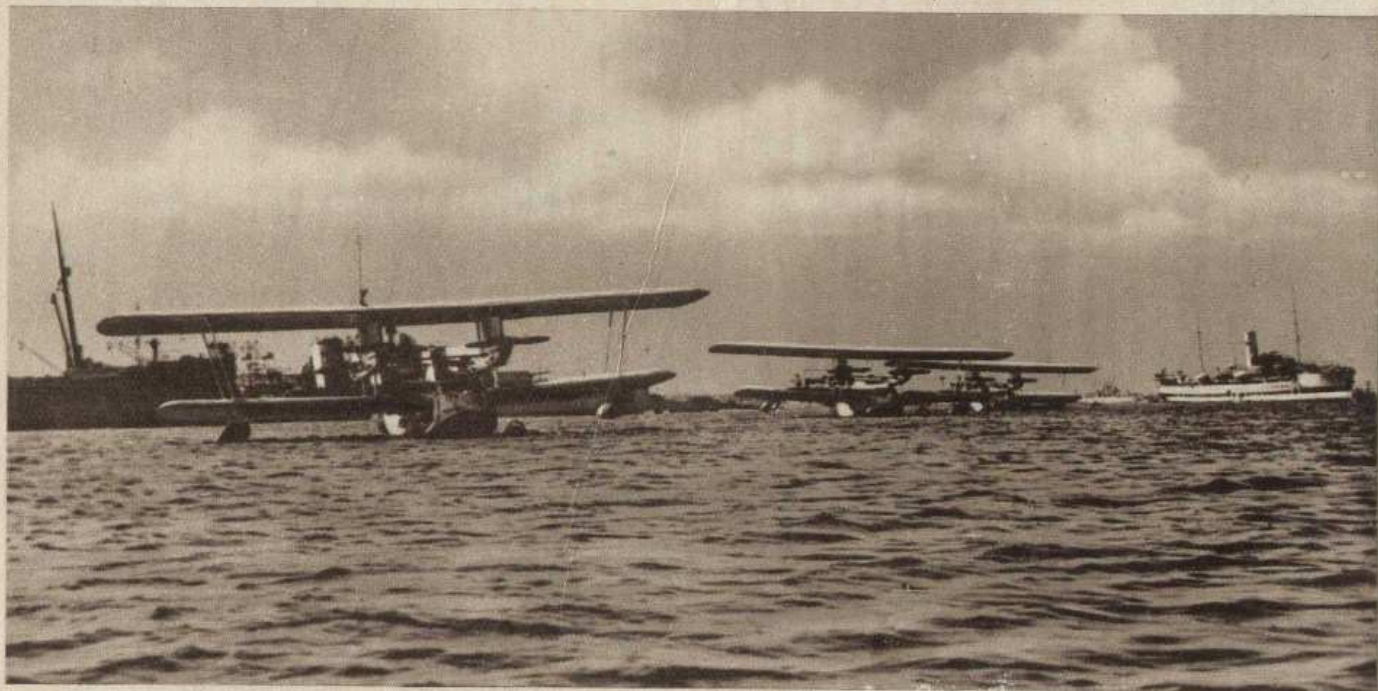
lipca odbyły się wielkie manewry, w których wzięły udział: 12 pancerników, 18 krążowników, 28 kontrtorpedowców, 3 lotniskowce i 8 łodzi podwodnych. Manewry odbyły się na wodach Ameryki Środkowej i obejmowały, między innymi, dwukrotne szybkie przebycie kanału Panamskiego.

W dniu 1-ym maja Parlament uchwalił kredyty nadzwyczajne w kwocie 531 milionów dolarów i wyraził zgodę na budowę dwóch pancerników po 35.000 tonn, o ile sygnatariusze traktatu londyńskiego nie porozumieją się odnośnie zaprzestania budowy tego typu okrętów wojennych. Kredyty powyższe mają być wykorzystane na budowę 84 nowych okrętów, a w tem 12 kontrtorpedowców, 8 łodzi podwodnych i 333 samolotów różnego typu.

JAPONJA. W ubiegłym okresie budżetowym przyjęto tylko jedną łódź podwodną „I 69”; 1400 tonn, 20 węzłów. W budowie znajduje się 6 jednostek tego typu, a pozatem 2 po 1950/2500 tonn i 2 po 670 tonn.

Stan obecny wynosi 59 jednostek, z tego połowa o wyporności ponad 1500 tonn.

Admirał Nagano, minister marynarki, oświadczył, iż będzie dążył do podciągnięcia floty tak, aby dorównywała ona najpotężniejszej flocie świata. Nie zaznaczył on jednak, w jakim terminie uda mu się projekt ten zrealizować. Krok ten usprawiedliwiony jest okolicznością, iż w ciągu ostatnich 5 lat Japonja budowała średnio rocznie 22.000 tonn, Anglja 33.000 tonn, a Stany Zjednoczone 48.000 tonn.



Angielskie wodnopłatowce na morzu Śródziemnym

A M E R I C A N A

Całą prasę w stanie Mississippi obiegło pismo jego gubernatora. Hugh White'a, głoszące, że urzędowym ambasadorem dobrej woli stanu Mississippi wobec Polski, będzie Komisarz Rolnictwa J. C. Holton, który w lipcu wraz z wycieczką z miasta Kościuszkę udaje się do Polski. Wycieczka ta, składająca się z rdzennych Amerykanów, liczyć ma 150 osób i będzie pierwszą tego rodzaju zbiorową wycieczką, celem bliższego poznania się z rodakami bohatera, którego nazwę nosi ich miasto. Amerykanie organizują tę wycieczkę z właściwym sobie rozmachem, gdyż zabierają ze sobą nawet całą orkiestrę, która paradować będzie po wszystkich miastach Polski w swoich barwnych mundurach. Z naszej strony możemy zapewnić, że mieszkańcy Polski przyjmą ich z serdeczną staropolską gościnnością.

Zjazd Kupiectwa Polskiego w Cleveland stanowi przełomową chwilę w nastawieniu Polonii Amerykańskiej do spraw handlu i przemysłu wśród tamtejszego wychodźstwa. Świeżo komunikują nam, że w Chicago powstało zrzeszenie, bodaj pierwsze tego rodzaju nie tylko wśród Polaków, ale w ogóle w Stanach Zjednoczonych — a mianowicie Żeńskie Koło Kupieckie, do którego należą same Polki. Za swoje godło Koło to przyjęło słowo „Żagiel”. Widać więc, że nawigacja i sprawy morza zajmą też poczesne miejsce w działalności zrzeszenia. Jako cel, wyznaczyło ono sobie uświadomienie szerokiego ogółu kobiet polskich w sprawach handlowych. Cały szereg

amerykańskich organizacji handlowych wykazał już swoje zainteresowanie dla spraw Koła, nadysyłając liczne gratulacje.

„Dziennik Związkowy” w Chicago pisze: „Polska Linja Gdynia-Ameryka” i polskie okręty poczynają być popularne także i u innych narodowości. Na „Batory” w tym samym czasie, kiedy wyrusza wycieczka ZPRK, jedzie także wycieczka duńska, a za dwa tygodnie na „Piłsudskim” jedzie wycieczka, urządzana na Olimpiadę przez tak zw. „Bigten”, „Wielką dziesiątkę” uniwersytetów amerykańskich, pod kierownictwem Willarda L. Johnstona z Uniwersytetu Drake w stanie Iowa”.

Redaktor Błażewicz z dziennika „Nowy Świat” w New-Yorku, pisze z okazji przybycia m/s „Batory” do New-Yorku: „Przybycie dzisiaj „Batorego” jest nie tylko sentymentem i symbolem. Jest rzeczywistością, jest realizacją idei, która głosi, że bez potęgi morskiej Polska nie będzie nigdy prawdziwą potęgą mocarstwową. „Piłsudski” i „Batory” są zaledwie morskiej epopei polskiej początkiem. Sięgają wyżej i dalej ambicje narodu polskiego, a dla zaspokojenia tych ambicji trzeba więcej, niż dwa, chociażby piękne i wspaniałe okręty... Na morza i oceany muszą być oczy nasze zwrócone. Bo wiem na szlakach międzynarodowych płyną okręty polskie, łączące Polskę z nami i całym światem, na tych szlakach rozgrywały się zawsze i rozgrywać się będą losy państw i narodów, sięgających po palmę zwycięstwa”.

W Yonkers, stanie New-Jersey, entuzjastycznie i z niezwykłą serdecznością powitano gen. Orlicz-Dreszera, Prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej, oraz gen. Wieniawę-Długoszowskiego. Przyjęty okłaskami, gen. Dreszer, po wstępnym powitaniu, skreślił zarys odbudowy Polski, armii polskiej, mówiąc o napotykanym trudnościach i wejściu Polski na morze, o naszej granicy morskiej, jej wielkiej wydajności, o stworzeniu z niczego marynarki i wreszcie o wspaniałym jej rozwoju. Zaapelował wkońcu do Polonii, która w dużej mierze może się przyczynić do dalszych zdobyczy naszych na morzu. Zebrani powstając, długo i entuzjastycznie okłaskiwali gen. Dreszera. — Po przemówieniu jeszcze majora miasta, dostojni goście wśród nieustających okrzyków „Niech żyją” oraz niemilkających okłasków, opuścili salę, żegnani niezwykle serdecznie.

Mówiąc o Polonii Amerykańskiej, nie należy zapomnieć i o rdzennych Amerykanach. Goście z Polski przyjmowani byli przez najznakomitszych obywateli Stanów Zjednoczonych. Na czele oficjalnego nowojorskiego komitetu recepcyjnego stał p. Newton D. Baker wraz z prezesem honorowym, pułkownikiem Edwardem M. House'm, doradcą prezydenta Wilsona z okresu wojny światowej. Do komitetu należeli: Henry Noble Mac Cracken, prezydent Vassar College, minister pracy rządu Stanów Zjedn., pani Frances Perkins, Owen D. Young, prezes General Electric Co., — Dr. Nicholas Butler, prezydent Columbia University, senator R. S. Copeland, senator Moore oraz gubernatorzy kilku sąsiednich stanów w pobliżu New-Yorku. Wymienione wyżej nazwiska należą do najbardziej cenionych i czołowych obywateli Stanów Zjednoczonych.

O podróżach „Pułaskiego” do Ameryki Południowej pisano już wiele w prasie, czytaliśmy relacje dziennikarzy, literatów, ale jak się czuje na statku zwykły pasażer, emigrant, który zna z własnego doświadczenia lub opowiadań swjaków warunki podróży na innych okrętach? Pisz o tem w liście do redakcji „Codziennego Niezależnego Kurjera Polskiego w Argentynie”, wychodzącego w Buenos-Aires, rodak nasz, pracujący obecnie w wielkiej „keseryji i mantekieriji” w Entre Rios: „Jechałem tu poraz pierwszy jedną kompanją,



M/s „Batory” w Kopenhadze

wracałem okrętem drugiej kompanji i mam pojęcie, jaka jest różnica między tamtymi okrętami, a „Pułaskim”. Najglówniejsza rzecz, to naprawdę znakomite jedzenie, prawdziwie nasze, polskie. Czystość i wygoda też większe, niż u obcych. A i traktowanie pasażerów bardzo ludzkie, bez robienia wyjątków. Troskliwa opieka lekarska, dostarczanie pasażerom rozrywek, pouczenie ich, zabawy, rozkład dnia, wszystko to razem o wiele sympatyczniejsze, niż na obcych okrętach. Szczerze doradzamy wszystkim rodakom, by, jadąc do Argentyny, wybierali tylko polską linię”. Podpis — Michał Hładysz. Ten głos jest najlepszym wskaźnikiem dobrze zapowiadającej się obsługi na najdłuższej polskiej linii transoceanicznej.



Santos — widok na ocean

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W „Paranie”, jak informuje „L u d” kurytybski, bawił w kwietniu b. r. wysoki urzędnik brazylijskiego Departamentu Portów i Żeglugi, Alfredo Niemeyer, i po powrocie do Rio de Janeiro takie czyni spostrzeżenia o ludności Parany i jej stolicy w dzienniku „Correio da Noite”: „Kurytyba jest miastem bardzo ruchliwym, dobrze oświetlonym, z ulicami szerokimi, dobrze wybrukowanymi i zadrzewionymi. Kurytyba ma dobrze zorganizowane instytucje publiczne. Znakomite szkoły i uniwersytet wykazują wysoki poziom, jaki osiągnęło szkolnictwo. Miasto posiada także pierwszej klasy hotele. Wielkie wrażenie wywarł na mnie piękny wygląd ludności, składającej się w większej części z potomków Niemców i Polaków. Poznałem także garnizon wojskowy, złożony prawie w całości z rekrutów urodzonych w stanie. Są to chłopcy silni i karni. Kurytyba jest miastem bez żebraków. Problem dachu nad głową dla klas mniej zaможных wydaje się tu być rozwiązany”.

Ten opis w ustach cudzoziemca, utwierdza nas w przekonaniu, jak wiele zawdzięcza cały stan republiki brazylijskiej kolonizatorskim zdolnościom ludności polskiej, pospołu z wychodźcami z innych krajów Europy.

W Argentynie zakrzętnięto się dokoła zbiórki środków na oświatę polską, wyznaczonej na okres od 15 kwietnia do 31 maja. W odezwie w tej sprawie czytamy: „Przystępujemy do zbiórki w chwili, gdy odchodzi od nas pierwszy długoletni przedstawiciel Rzplitej w Argentynie, minister W. Mazurkiewicz. — W uznaniu zasług dla emigracji naszej, położonych przez pana ministra, biorąc zwłaszcza pod uwagę jego szczere wysiłki na polu oświa-

towem, komitet postanowił tegoroczną zbiórkę przeprowadzić pod hasłem utworzenia funduszu oświatowego imienia ministra W. Mazurkiewicza, w tem przekonaniu, że będzie to najpiękniejszy upominek pożegnalny ogółu naszego wychodźstwa”. Słowami „niech listy zbiórki staną się złotą księgą i publicznym dowodem naszego wyrobienia społecznego i naszej troski o przyszłość polskości na emigracji” — kończy się ta odezwa, apelująca do wszystkich organizacji i redakcji pism polskich w Argentynie, stanowiąc godny przykład akcji organizacyjnej, wzorowanej na metodach szeroko stosowanych w Macierzy.

Z ogłoszonego ostatniego kwartalnego sprawozdania Zarządu Zw. Rolników Polskich w Kurytybie, drukowanego w tamtejszej prasie, można zaczerpnąć wiele ciekawych informacji o pracach i projektach, dążących do podniesienia poziomu rolnictwa Polaków w tym kraju.

Dzięki staraniom Zarządu, uzyskano fundusze na wydanie pięciu fachowych broszur rolniczych.

Nawiązując do sprawy podniesienia jakości produkowanych zbóż i nasion rolniczych, postanowiono powołać komisję, celem obejrzenia odpowiednich obiektów pod przyszłą stację nasienną w okolicach Kurytyby.

Zwrócono uwagę Zarządu na fakt, iż na wielu kolonjach znaczna ilość kolonistów polskich należy do towarzystw niemieckich w tych miejscowościach, w których Polacy stanowią mniejszość. Aby temu zapobiec, należałoby dążyć do utworzenia specjalnych sekcji polskich, przynajmniej przy istniejących niemieckich towarzystwach rolniczych.

Tuż pod Warszawą, w wiosce Babice, wznoszą się ku niebiosom

dwie ogromne wieże żelazne, połączone anteną. To stacja krótkofalowa w Babicach, mająca w świecie radiowym nazwę „SPW”. Długość fali wynosi 22 m, siła jej jest dość znaczna, bo wynosi 10 kilowatów w antenie. Stacja babicka jest przeznaczona przede wszystkim dla zagranicy i lepiej służy na odległość. Rzeczoznawcy twierdzą, że fale ze stacji babickiej łatwiej i czyściej odbiera się w Argentynie, południowej Brazylii, Kanadzie, Mandżurji niż w Krakowie, Lwowie czy samej Warszawie. W drugiej połowie kwietnia ukazał się w polskiej prasie na terenie Brazylii komunikat następującej treści:

„Już od kilku miesięcy stacja babicka trzy razy w tygodniu nadawała program dla Polaków zagranicą; czyniła to tytułem próby, regulując swe emisje stosownie do sprawozdań, nadsyłanych z Ameryki Północnej.

„Obecnie Polskie Radio chce poczynić próby i na terenie Brazylii. W tym celu nadsyła specjalne zawiadomienia o swych programach, które podaliśmy w poprzednim numerze „Ludu”.

„Niechże polscy radiostuchacze w Brazylii „nakręca” swe aparaty na fale polskie; niech nam potem donoszą, czy uchwycili polską stację z Babic. Czy audycje wychodzą czysto, wyraźnie. Czy podoba się im program. Coby należało zmienić, udoskonalić?”

Idąc w tym kierunku, rozwój polskiej radiofonji przyczyni się waleśnie do zmniejszenia odległości dzielącej rodaków naszych na drugiej półkuli od kraju macierzystego, skąd teraz mogą usłyszeć słowa i dźwięki żywe, dzięki programom nadawanym przez stację w Babicach, w miesiącu maju co drugi dzień w ciągu jednej godziny.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Jubileusz 10-lecia Pana Prezydenta Rzeczypospolitej dał powód naszej organizacji do manifestacyjnego wyrażenia Czcigodnemu Jubilatowi uczuć, jakie żywi dla Niego we wszystkich swych poczynaniach. Duża liczba hołdowniczych depeš gratulacyjnych, które nadesłały Okręgi, Obwody i Oddziały LMK w dniu 3 czerwca P. Prez. I. Mościckiemu, jak również adres, jaki delegacja Rady i Zarządu Głównego złożyła w tym dniu P. Prezydentowi na Zamku wraz z życzeniami — stanowią wyraz tych uczuć dla Pierwszego Członka Honorowego LMK i zarazem Protektora naszych prac.

W dniu 30 maja Pan Premier F. Sławoj-Składkowski przyjął delegację Zarządu Gł. LMK w składzie pp.: wprezes F. Rostkowski, sekretarz sen. P. Olewiński i insp. St. Szwedowski, a w dniu 9 czerwca ta sama delegacja, przyczem na miejsce p. Rostkowskiego wszedł wprezes, gen. dyw. J. Kruszewski — została przyjęta przez Pana Ministra Spraw Wojskowych, gen. bryg. T. Kasprzyckiego.

Zarówno Panu Premierowi, jak i Panu Ministrowi — przedstawiono na posłuchaniach całokształt prac Ligi Morskiej i Kolonjalnej, omawiając działalność Funduszu Obrony Morskiej. Obaj przedstawiciele Rządu wyrazili zgodne przekonanie, że na Fundusz Obrony Morskiej nadal winna być prowadzona intensywna zbiórka.

Przygotowania do tegorocznego Święta Morza objęły już cała Pol-

ske, a szczególnie daleko już zostały posunięte w Gdyni i Warszawie, gdzie udział swój w obchodach zapowiedzieli najwyżsi dostojnicy Państwa. — według schematu programu, ustalonego w ogólnych zarysach dla całego terenu przez Główny Komitet Wykonawczy, pozostający pod honorowym przewodnictwem P. Marszałkowej Aleksandry Piłsudskiej. Czynne przewodnictwo Komitetu objął p. wice-min. A. Bobkowski, skład zaś jego prezydium stanowią pp.: wprezesi woj. M. Grażyński, adm. J. Świrski i T. Szpotański, sekretarz — dyr. W. Czermiński, skarbnik — dyr. P. Schönborn, del. Zarz. Gł. LMK. — radca M. Pankiewicz, oraz przewodniczący komisji: organizacyjnej — ppłk. Wł. Spalek, propagandowej — prezes W. Giełżyński, imprez — min. H. Strasburger i zagranicznej — sen. Z. Beczkowicz.

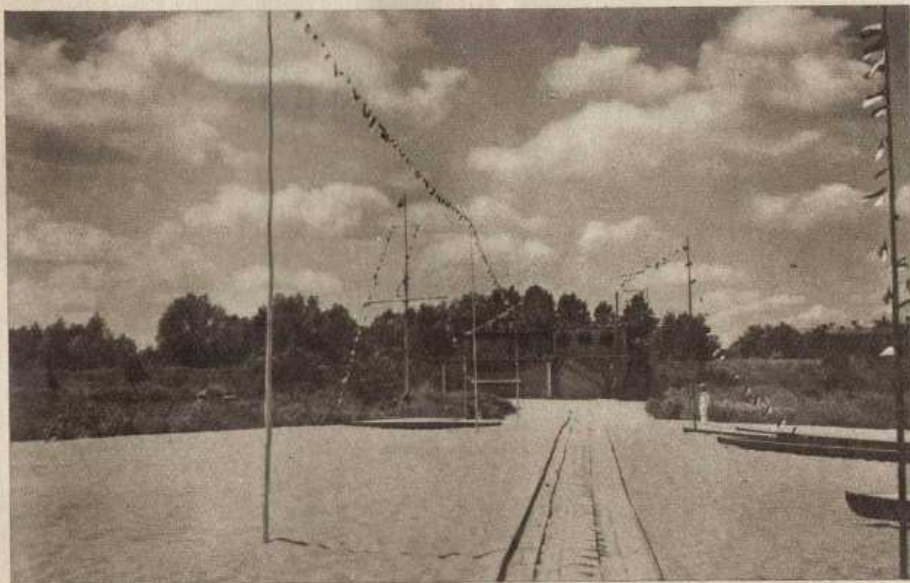
Podstawę do przygotowania obchodów stanowi zarządzenie Gł. Komitetu, wydane całemu terenowi 22 maja, wraz z 4-ma instrukcjami zasadniczymi. Władze państwowe, a zwłaszcza wojskowe, przyrzekły czynnie poprzeć organizację Święta Morza; pozatem z obchodami Święta Morza zostaną związane zjazdy i imprezy ogólne, które w tym samym czasie mają się odbyć. W Gdyni nastąpi 28 czerwca otwarcie I-go Walnego Zjazdu Kaszubskiego, oraz otwarcie targów gdyńskich; w Warszawie odbędzie się w tym samym czasie trzydniowy zlot chórów polskich z zagranicy i z kraju, przewidujący około 8 tys. uczestników. Jednocześnie z całej Polski odbędzie się „spływ

świątomorski“ Wisłą do Gdyni; jego uczestnicy wyruszą ze wszystkich punktów 28 czerwca, punkt zaś końcowy będą osiągać stopniowo i grupami w okresie 7 — 10 dni, przyczem w drodze powrotnej korzystać będą z 80-proc. zniżki kolejowej.

Okres zjazdów Okręgów zbliża się ku końcowi, gdyż ostatnio odbyły się zjazdy doroczne delegatów we Lwowie i Tarnopolu — 17 maja, w Warszawie i Białymstoku — 21 maja, w Jarosławiu — 23 i 24 maja, w Łucku — 6 i 7 czerwca, w Poznaniu — 7 czerwca i w Nowogrodzku — 14 czerwca. Zjazdy Okręgów: Radomsko-Kieleckiego i Łódzkiego, jako ostatnie już, zamkną ten statutowy obowiązek organizacyjny, a zarazem uwydatnią pełny dorobek, osiągnięty za rok ubiegły w działalności LMK. Szczególnie uroczyste zostały przeprowadzone zjazdy w Jarosławiu i Łucku, które wykorzystano — zwłaszcza w Jarosławiu — dla żywej propagandy prac Ligi; pierwszy pod przewodn. p. radcy Tyralskiego, drugi — p. płk. Myrka, dowódcy 13 p. a. l. w Równem. Natomiast zjazd Okręgu Stołecznego, tak ze względu na liczbę ponad 400 uczestników, jak i wysoki poziom obrad — miał niezwykle imponujący charakter, a trwał 8 godzin przy wielkiem zainteresowaniu wszystkich, prowadzony b. sprężysto przez dyr. E. Łozińskiego. Zjazd Okręgu Lwowskiego zajął Prezes — p. prof. Niemczycki, zaś p. star. pow. Schörf objął przewodnictwo obrad, które zostały zamknięte w ramach statutowego porządku zjazdu, lecz wskazały zdecydowanie na dalsze możliwości rozwojowe Okręgu.

Zjazd w Tarnopolu, otwarty przez Prezesa Okręgu p. płk. Polniaszka, składał się z 2-ch części; w pierwszej, inauguracyjnej, wziął udział p. woj. Gintowt-Dziewałtowski, p. płk. Paszkiewicz d-ca dywizji, oraz przedstawiciele Zarządu Miejskiego i organizacji — przyczem p. wojewoda wygłosił przemówienie, podkreślając m. in. konieczność wprowadzenia do prac LMK nowych momentów propagandowo-organizacyjnych, jak również wysłuchał referatów programowych. Obradom przewodniczył p. dyr. Voit.

Pozostałe zjazdy: w Białymstoku i Poznaniu również wykazały wyraźny wzrost organizacji na tych terenach, jak i jej dalsze możliwości rozwojowe.



Przystań Okręgu Stołecznego LMK na Wiśle

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Wszystkie wymienione zjazdy, przeprowadzone przy udziale delegatów Zarządu Głównego, wymagałyby znacznie szerszego omówienia treściowego, jak i szczegółowej analizy działalności Okręgów oraz metod ich pracy, prowadzonej na coraz to wyższym poziomie i o partej o coraz to szersze warstwy społeczeństwa. Takie jednak ujęcie nie zmieściłoby się w ramach kroniki organizacyjnej. To też ciekawych odsyłamy do sprawozdań, które w roku bieżącym wydały wszystkie Okręgi.

Stosownie do uchwały Rady Głównej LMK, która obradowała w Warszawie dnia 29 marca r. b., s/c „Elemka” został już przystosowany do swej nowej służby, jako ośrodek ćwiczebny dla młodzieży. Zatem już od 15 czerwca na szkunerze tym rozpoczęła się kampania ćwiczebna, którą została objęta młodzież kół szkolnych LMK, harcerskich drużyn żeglarskich i Akademickiego Związku Morskiego. W ten sposób jeszcze w okresie letnim r. b. na „Elemce” otrzymają przeszkolenie morskie około 400 młodzieży, tem więcej, że ten piękny 5-masztowiec w dalszym ciągu przystosowany jest do podróży

morskich i utrzymuje nadal odpowiednią klasę.

Prace plantacyjne w Liberji, prowadzone przez Polaków na terenach koncesyjnych LMK, rozwijają się stopniowo. Pozakładano już szkółki niektórych cennych roślin, jak kakao i kawy.

Delegat Zarządu Głównego LMK w Liberji, inż. Stefan Paprzycki, został mianowany przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych Konsulem Honorowym R. P. w Monrowji. Powrócił z Liberji dr. Anigstein, który spędził tam szereg miesięcy w charakterze doradcy sanitarnego rządu liberyjskiego. Dr. Anigstein odbył kilka podróży w głąb kraju, przeprowadzając badania ludności tubylczej. Na zasadzie tych badań dr. Anigstein sporządził raporty, przedstawiające zdrowotny stan ludności w Liberji.

W związku z rozszerzającym się stale zakresem prac kolonizacyjnych w Paranie, 1 lipca b. r. wyjeżdża tam na stały pobyt na s/s „Pułaski”, dla pomocy Delegatowi LMK, gen. Strzemieńskiemu, p. Henryk Sikorski, dotychczasowy kierownik działu organ. biura Zarządu Głównego LMK. Dział organizacyjny od p. Sikorskiego przejął p. Wacław Niwiński.

Radjo w dni „ŚWIĘTA MORZA”

Tegoroczny program radiowy na „Święto Morza” (27—29.VII) zapowiada się obficie. I tak, w części oficjalnej nastąpić mają: w dniu 27.VI — przemówienie p. adm. Świrskiego, a w dniu 28.VI reportaż z I Zjazdu Kaszubów w Gdyni, zaś 29.VI, t.j. we właściwe „Święto Morza” — transmisja z Gdyni nabożeństwa, celebr. przez ks. bisk. Okoniewskiego, i z uroczystości gdyńskich, podczas których przemawiać będą najwyżsi przedstawiciele Państwa; popołudniu transmisja z uroczystego posiedzenia Zarządu F.O.M. W dziale reportaży usłyszymy B. Pawłowicza „Błyskawiczna podróż na ORP „Burza” i S. Zdrożnego — z portu wojennego. W aud. literackich przewidziano: słuchowisko J. Stepowskiego, fragment z książki F. Kulleschitz i z powieści morskiej Zb. Jasińskiego. Na część muzyczną złoży się, m. in., pieśni w wyk. chóru „Echo”, koncert orkiestry Mar. Woj., poematy o morzu w muz. fortepianowej, fragmenty z opery F. Nowowiejskiego „Legenda Bałtyku”. Przewidziana jest również 28.VI transmisja z pl. Marsz. Piłsudskiego w Warszawie, na którym Jan Kiepura śpiewać ma do tłumów, zebranych na polowej Mszy św.

Tak wygląda w głównym zarysie program Polskiego Radia, który w dniach „Święta Morza” w lwiej części poświęcony jest sprawom morskim.

Państwowe Zakłady Inżynierji

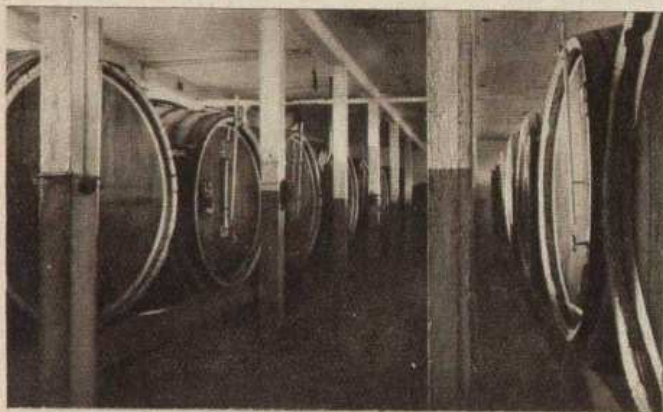
Warszawa, Terespolska 34/37, tel. 5-48-10 (centrala)

SAMOCHODY „Polski Fiat” i „Polski Sauer” budowane w kraju, specjalnie przystosowane na drogi polskie
MOTOCYKLE „P. Z. Inż.” — jedno i dwucylindrowe polskiej konstrukcji

ZESPOŁY NAPĘDOWE do wagonów motorowych
SILNIKI SPALINOWE od 4 — 600 KM, przemysłowe rolnicze i morskie

STATKI I MOTORÓWKI
ODLEWY I ODKUCIA z żeliwa i metali pólslachetnych
ARMATURA do wody, pary i gazu

ŁACZNIKI SZCZEPKOWE dla Straży Pożarnych.



Oddział fermentacji na eksport miódów pitnych w znanej wytwórni H. Makowskiego w Kruszwicy

„Warsztat higieny”

tak można śmiało nazwać olbrzymią fabrykę Schicht-Lever S.A., Warszawa, bo tam wyrobiane są środki do prania i czyszczenia, jak

**MYDŁO JELENÍ,
RADION,
LUX I VIM,**

które walczą z brudem, tak częstą przyczyną chorób.

Setki robotników i urzędników pracują, by z najlepszych surowców produkować wyroby, które dały marce fabrycznej Schicht światowy rozgłos



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Port rybacki na Helu

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc maj r. b. wyniosły 607.526,1 tonn, z czego na obrót zamorski przypada 596.813,1 tonn, a na obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem 3482,7 tonn. W obrotach zamorskich na przywóz przypada 102.536,6 tonn, a na wywóz 494.276,5 tonn. Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju wyniosły 7.230,3 tonn.

W porównaniu z kwietniem r. b., ogólne obroty zmniejszyły się o niecałe 11 tysięcy tonn.

Ostatnie lata wykazują stały rozwój polskiej floty handlowej. I tak np. przewozy polskiej floty handlowej w pierwszym kwartale r. b. wzrosły w porównaniu do pierwszego kwartału roku ubiegłego o 28,1 proc., przyczem wywóz na naszych statkach zwiększył się w tym okresie z 179.000 tonn do 224.000 tonn, a przywóz z 37.000 tonn do 55.000 tonn, przewóz zaś między portami obcemi z 18.000 do 20.000 tonn. Udział statków polskich w ogólnych obrotach portów polskiego obszaru celnego wyniósł w pierwszym kwartale r. b. 8,9 pr.

W miesiącu maju r. b. połowy polskiego rybołówstwa morskiego wyniosły ogółem 263.070 kg o wartości 140.265 złotych. Połowy przy-

brzeżne i dalsze wykazały wzrost o 37 tonn w stosunku do maja r. ub., a wartościowo wzrost o 35.000 złotych. W połowach przybrzeżnych na pierwszym miejscu utrzymuje się stale Hel, drugie miejsce zajmuje miejscowości półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi, dalej miejscowości nad pełnym morzem od Chłapowa do Karwi, na czwartym miejscu miejscowości nad zatoką od Pucka do Obłuża, a wreszcie na ostatnim miejscu stoi Gdynia.

W dniu 8 maja r. b. wyruszyła kolejną do Scheweningen pierwsza partia 25 marynarzy-rybaków, która ma stanowić załogę polskiej floty śledziowej, bazującej w Holandji. Rybacy byli uroczystie żegnani w nowozałożonym — przez Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich „Mewę” — ognisku w Gdyni, gdzie odprawiono za pomyślność wyprawy Mszę Świętą. Załoga polskich statków śledziowych przechodzi planowe przeszkolenie; w r. bieżącym w czasie od 13 marca do 4 maja kursy motorowo-nawigacyjne w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni ukończyło 40 marynarzy-rybaków. Z absolwentów tych wyjdą pierwsi kapitanowie polskich statków rybackich na morzu Północnym.

W Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim z dnia 1 maja 1936 r. ukazało się rozporządzenie dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dn. 10 kwietnia r. b., wydane w porozumieniu z Morskim Urzędem Rybackim, w sprawie prowadzenia dziennika okrętowego na polskich statkach rybackich. Rozporządzenie to nakłada obowiązek prowadzenia dziennika okrętowego na morskich statkach rybackich, o pojemności powyżej 150 m sześć. brutto. Rozporządzenie to zawiera szczegółową instrukcję i wzory prowadzenia dziennika.

W Dzienniku Ustaw Nr. 39 z dnia 15 maja r. b. ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w sprawie wykonania ustawy z dnia 15 marca 1934 r., o morskich opłatach portowych, normujące sposób wymiaru opłat portowych i opłat za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 25 maja r. b.

W Monitorze Polskim Nr. 122 z dnia 26 maja r. b., ukazało się obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu o taryfie niektórych opłat portowych, a mianowicie za wejście i wyjście (tonnażowe), za po-

stój statków (postojowe), za przystań i nabrzeża (przystaniowe), za wyładowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie), za wyładowanie lub załadowanie towaru (ładunkowe), za służbę pilotową (pilotowe) oraz opłaty ryczałtowe, roczne i jednorazowe.

W tym samym numerze Monitora ukazało się również obwieszczenie dyrektora Urzędu Morskiego o taryfie opłat za korzystanie z magazynów portowych w Gdyni. Nowa taryfa magazynowa zmienia zasadniczo dotychczasowy sposób pobierania opłat nie od zajętej przestrzeni, lecz od wagi towaru. Taryfa opłat za korzystanie z magazynów obejmuje opłaty w magazynach krótkoterminowych, długoterminowych oraz na otwartych placach składowych. Rozporządzenie to weszło w życie z dniem 26 maja r. b.

Wreszcie z dniem 1 czerwca r. b. obowiązuje nowa czechosłowacko-polska taryfa portowa, która, dzięki uwzględnieniu nowej polskiej taryfy towarowej, zawiera dalszą obniżkę wielu dotychczasowych stawek opłat przewozowych.

Z danych, dotyczących podróży naszych transatlantyków, wynika, że polskie linie żeglugowe zyskują sobie coraz większe zaufanie cudzoziemców. I tak naprz. m/s „Piłsudski” w rejsie, rozpoczętym w Nowym Jorku w dniu 19 maja r. b., wiozł na swoim pokładzie ogółem 646 pasażerów, z czego tylko 375 osób udawało się do Polski, reszta zaś, t. j. 272 jechało do obcych krajów. A zatem przeszło 40 proc. pasażerów na statku stanowili cudzoziemcy.

W czasie od 26 do 29 maja r. b. toczyły się w Warszawie rokowania przedstawicieli rządu polskiego i Senatu W. M. Gdańska, które miały na celu usunięcie trudności, jakie mogą powstać na terenie Wolnego Miasta w związku z wprowadzoną ostatnio w Polsce reglamentacją dewizową. Gdańsk bowiem, posiadający odrębną walutę, musiał być potraktowany w przepisach reglamentacyjnych analogicznie, jak zagranica. W związku z tem w stosunkach handlowych polsko - gdańskich wynikły pewne utrudnienia, które nie ograniczają się do obrotów pomiędzy obszarem W. M. Gdańska i Polską, a wynikają w pierwszym rzędzie z roli Gdańska, jako portu polskiego. W toku rokowań opracowano wspólnie zarządzenia, które dawały z jednej strony gwarancję osiągnięcia celów, zamierzonych przez polską reglamentację dewizową, a z drugiej możliwie daleko idącą swobodę pracy dla gdańskich sfer gospodarczych.

Wynikiem rokowań był protokół, podpisany przez przewodniczących delegacji w dniu 29 maja r. b., w związku z którym Senat gdański w dniu 3 czerwca r. b. wydał dekret z natychmiastową mocą obowiązującą o obrotach płatniczych w złotych. Na podstawie tego dekretu zostały zakazane na terenie Wolnego Miasta wszelkie obroty banknotów i monet złotych oraz czekami i weksłami, opiewającymi na złote, jak również ich wywóz zagranicę z wyjątkiem wywozu do Polski.

Dalszym wynikiem rokowań jest powołanie do życia polsko-gdańskiego komitetu, którego zadaniem będzie usuwanie trudności, jakie mogą się pojawić w polsko-gdańskich stosunkach gospodarczych, zwłaszcza w pierwszym okresie działania polskich przepisów dewizowych.

W miesiącu czerwcu zostają otwarte Targi Gdynińskie. Targi te są organizowane pod kątem bezpośrednich interesów Gdyni, a przede wszystkim jej jak najściślejszego zespolenia z zapleczem. Na pierwszym planie Targów Gdynińskich postawiono budownictwo, jako zasadniczy problem struktury i rozwoju miasta. W drugim dziale Targów znajduje się produkcja, związana z rybołówstwem morskim. Morski Instytut Rybacki wystawia wykresy, obrazujące stan naszej produkcji w tej dziedzinie. Dział ten pomysłany jest jako zacheta dla rodzimych kapitałów, aby zorientowały się w możliwościach i rentowności rybołówstwa morskiego i związanej z nim produkcji.

W łączności z Targami Gdynińskimi występuje na Targach w oddzielnym pawilonie Liga Morska i Kolonialna, która przedstawi w wykresach rozrost swojej działalności organizacyjnej w kraju i zagranicą, a jednocześnie przedstawi życie Polaków na emigracji kolonialnej w Afryce, Ameryce Po-

łudniowej i w innych ośrodkach Polonii zagranicznej, gdzie dociera akcja LMK. W tymże dziale znajdują się ekspozyty firm polskich, pracujących w dziedzinie eksportu i importu.

W odległości niespełna pół kilometra od granicy polsko-niemieckiej powstaje nowe kąpielisko morskie w osadzie rybackiej Dębki. Ostatnio staraniem OO. Zmartwychwstańców została tu zbudowana piękna kaplica w stylu kaszubskim.

Jednocześnie rozwijają się istniejące już miejscowości, a zwłaszcza Jastarnia i Karwia, gdzie zaznaczył się ostatnio bardzo wydatnie ruch budowlany.

Nowootworzone

Osiedle Letniskowo-Leśne

= I =

Ośrodek Sportu Wodnego

BUKOWNO, pow. Olkuski

własność: Zarządu Miejskiego w Olkuszu; położone wśród kilkunastu tysięcy morgów lasów państwowych i prywatnych — doskonała komunikacja kolejowa i autobusowa — cały teren przecina źródłana woda potoku „Sztola”, z którego utworzony został olbrzymi basen sportowy; niezmacona niczem cisza lasu, wiecznie zielone sosny, bardzo łagodny klimat, piaszczyste plaże — idealne miejsce wypoczynkowe dla ludzi nerwowych i na obozy letnie dla młodzieży. Parcele i domki campingowe przy wybudowanych już ulicach — światło elektryczne, do nabycia po niskich cenach.

Wszelkich informac. udziela odwrotnie Zarząd Miejski w Olkuszu.



Sieciny rybackie na wybrzeżu.

PRZEGLĄD WYDAWNICZY

Zygmunt Dreszer: — „Pionierski rejs”. Wyd. Ligi Morskiej i Kol. Warszawa 1936. Str. 278.

W dniu 28 grudnia 1934 r., na wynajętym od „Żeglugi Polskiej” niewielkim trampie s/s „Poznań”, wyruszyła z Gdyni wyprawa kolonialno-handlowa, zainicjowana i wyposażona przez Ligę Morską i Kolonialną. Zadaniem tej wyprawy, która zabrała z sobą 2.000 tonn towarów w 200 rozmaitych kategoriach, było zbadanie — w odniesieniu do wytwórczości polskiej — pojemności rynków zachodnio-afrykańskich, a głównie niezależnej republiki murzyńskiej, Liberji.

Podróż ta, aczkolwiek odbyta na statku, nieprzystosowanym do żeglugi na wodach afrykańskich, i mimo nieznamość tamtejszych stosunków przez nasze kupiectwo — przyniosła rezultaty zewszecmiar godne uwagi, bogate w doświadczenie, co ma duże znaczenie dla naszej przyszłej ekspansji handlowej w Afryce.

Jeden z uczestników wyprawy, p. Zygmunt Dreszer, w książce swojej informuje opinię publiczną o istotnym przebiegu tej podróży. Książka, żywo i barwnie napisana w formie pamiętnika, obfituje w szereg niezmiernie ciekawych spostrzeżeń, zarówno, jeśli chodzi o nasze możliwości handlowe w zachodniej Afryce, jak i o egzotyczny folklor kolonialny. „Pionierski rejs” z przyjemnością przeczyta nie tylko polski kupiec, ale każdy, komu nie obce są sprawy morskie i kolonialne Polski.

Bolesław Żabko-Potopowicz: „Osadnictwo polskie w Brazylii”. — Skład główny: Syndykat Emigracyjny. Warszawa 1936. Str. 228.

Interesująca ta publikacja naszych stosunków osadniczych zagranicą, jest bodaj pierwszą u nas obszerniejszą pracą drukowaną tego rodzaju.

Na podstawie obfitych źródeł bibliograficznych, autor potraktował możliwie najszerzej wszelkie zagadnienia, dotyczące Polaków brazylijskich, ilustrując je czestymi tabelami statystycznymi. I tak, wyczerpująco omówiona została historia naszego osadnictwa tamtejszego, jego stosunki gospodarcze i kulturalne oraz jego stanowisko w Brazylii i znaczenie dla Polski.

Książkę tę winni poznać tak badacze naszych spraw wychodźczych, jak i ci wszyscy, którzy zamierzają emigrować do Brazylii.

„Katechizm morski” — (praca zbiorowa). — Wyd. Ligi Morskiej i Kol. Warszawa, 1936. Str. 160.

Jest to bardzo pożyteczna książeczka, przeznaczona dla szerszych mas czytelniczych, niedość jeszcze zaznajomionych z zagadnieniami morza. W tem morskiem abecadle znajdziemy omówienia spraw takich, jak: historia zmagania na morzu, walka Polski o dostęp do Bałtyku, floty wojenne i handlowe państw świata, dorobek naszej marynarki wojennej i handlowej, organizacja władz morskich, stocznia polska, prawo morskie, sprawa kolonij dla Polski, Fundusz Obrony Morskiej i w. in.

Do omówienia poszczególnych zagadnień zaproszono specjalistów, to też zainteresowany czytelnik otrzyma tu materiał informacyjny z pierwszej ręki.

Stanisław Pawłowski: „Domagajmy się kolonij zamorskich dla Polski”. Wyd. Ligi Morskiej i Kol. Warszawa, 1936. Str. 22.

Z popularnej broszury profesora Uniw. Pozn., jednego ze światłych pionierów naszej myśli kolonialnej, dowiadujemy się, dlaczego musimy posiadać kolonie. Sposób rozumowania przekonujący, styl jasny i zwięzły, a całość pracy może stanowić wzór odczytu.

„Kolonie źródłem dobrobytu”. — Wyd. Ligi Morskiej i Kol. Warszawa, 1936. Str. 20.

Podobnie, jak i wyżej wspomniana praca prof. St. Pawłowskiego, broszura ta poświęcona jest polskiej myśli kolonialnej, i również jest pożytecznym materiałem dla prelegentów.

„Święto Morza 1935”. — Sprawozdanie Gł. Komitetu Wyk. „Święta Morza”, opracował Tomasz Piskorski. Wyd. Ligi Morskiej i Kol. Warszawa, 1936. Str. 68.

Wszystkim organizatorom poważniejszych imprez, związanych z polskim morzem, polecamy tę obszerną broszurę, w której, obok omówienia przebiegu zeszłorocznych uroczystości świętomorskich, treści licznych odezów i przemówień oraz tabeli wpływów z obchodu, znajdują również sprawozdanie z całej akcji przygotowawczej.

Nr. 2 „Biuletynu Serbsko-Łużyckiego”, wydawanego przez „Polskie Tow. Przyjaciół Narodu Łużyckiego” w Warszawie obejmuje szereg komunikatów, obrazujących niezwykle ciekawe, a mało w Polsce znane szczegóły z życia tego najmniejszego narodu słowiańskiego, walczącego rozpaczliwie z zalewającą go falą germanizacyjną.

Powieści morskie i kolonialne na konkursie „I. K. C.”

W wielkim tym konkursie, trwającym w ciągu zgórą dwu lat, a obelśnianym przez aż 532 prace — jury (w składzie: K. H. Rostkowski, K. Czachowski, dr. J. Flach, prof. dr. St. Pigoń i L. Szczepański), nagrodziły jedną powieść kolonialną oraz wyróżniły jedną kolonialną i dwie morskie. Mianowicie, VIII nagrodę otrzymał p. Antoni Dębczyński za powieść p. t.: „Haszysz czarnego łądu”, — wyróżniono zaś: p. Zbigniewa Jasńskiego za powieść z życia marynarzy p. t. „Biczmen”, p. Antoniego Kawczyńskiego za powieść p. t. „Statek wychodzi z portu” oraz p. Zbigniewa Zaniewickiego za powieść p. t. „Równik”.



Wzrost na wodzie

KAJAKI składane

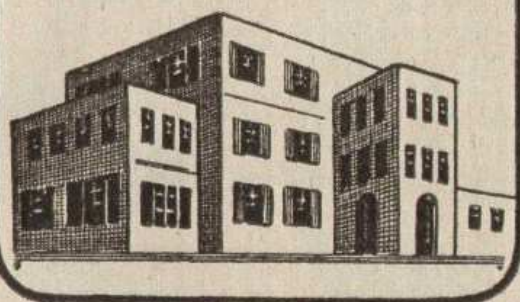
PIAST

CENY przystępne

ZAKŁADY KAUCZUKOWE „PIASTÓW” S. A. — WARSZAWA UL. ŻŁOTA 35

NAJSKUTECZNIEJ
**WODOCHRON
SZCZELNIT**

izoluje i chroni
wszelkie obiekty budowlane



GAL. TOW. NAFTOWE
GALICJA
LWÓW KOŚCIUSZKI 118



Żegluga Polska S.A.

ORAZ

POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE S. A.
Polish British Steamship Co. Ltd.
w GDYNI

Telegramy:

„Polmorsk”

I

„Polbrit”

utrzymują regularną komunikację okrętową towarowo-pasażerską
z GDYNI/GDAŃSKA do portów:

MALMÖ GÖTEBORG NORRKÖPING SZTOKHOLM
HAMBURG ROTTERDAM ANTWERPJA
TALLINN KOTKA WIBORG HELSINKI
LONDYN HULL LE HAVRE
RYGA KLAJPEDA

ORAZ

LEWANTU I POŁUDNIOWEJ AMERYKI

Własne magazyny składowe w Gdyni

Wszelkich informacji udzielają: Biuro w Gdyni, Oddział i Reprezentacja w Warszawie — Plac Małachowskiego 4, Reprezentacja w Katowicach — Emil Maehliński, ul. Piłsudskiego 24-1 oraz agenci w poszczególnych portach, z którymi utrzymywana jest komunikacja.

Telefony:

2991, 3991

Centrale



HURTOWE SKŁADY PAPIERU D O M H A N D L O W Y

P O L P A P I E R

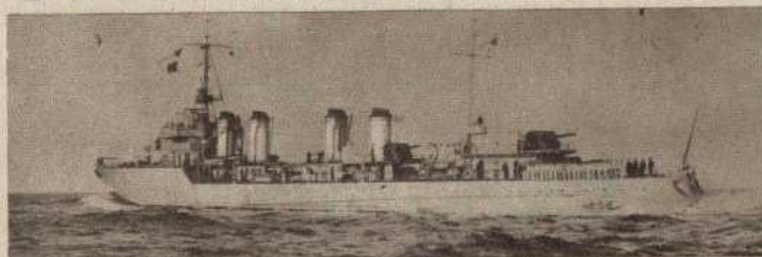
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WARSZAWA, DŁUGA 25
tel. Zarząd 11-96-86. Biuro 11-96-82

**A T E L I E R S
E T C H A N T I E R S D E L A**

L O I R E
4 Rue, de Téhéran, Paris



STOCZNIA I ZAKŁADY W ST. NAZAIRE—
ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)
BUDOWA OKRĘTÓW WOJEN-
NYCH; STATKÓW HANDLOWYCH

Konrtorpedowiec „Albatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41,9 węzłów
KRAŻOWNIKI—KONRTORPEDOWCE—ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE - SULZER
Budowa maszynierji dla konrtorpedowców polsk. „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”

POTAS jest pokarmem niezbędnym dla życia roślin – przy braku potasu roślina musi zginąć, przy niedostatecznej zaś jego ilości rozwijać się będzie słabo, cierpieć i chorować.

K A L I M A G

NAWÓZ SIARCZANO - POTASOWY

zawiera 34 % siarczanu potasu i 53 % siarczanu magnezu.

Nawożenie siarczanowe daje następujące pozytywne korzyści:

- 1) **PODNOŚI** jakość wszystkich plonów pod względem zawartości odżywczego składnika (cukier, skrobia, białko)
- 2) **UODPORNIA** produkty łatwo psujące się przeciwko chorobom bakteryjnym, jakie często zdarzają się przy przechowywaniu.
- 3) **POLEPSZA** smak wszystkich produktów (warzywa, owoce, ziemniaki i t. p.)
- 4) **GWARANTUJE** lepszą rentowność przy ziemniakach gorzelnicznych, podnosząc wydajnie zawartość skrobi.
- 5) **TE SAME REZULTATY** daje przy jęczmieniu browarnianym.
- 6) **POWODUJE** lepszą wydajność mączną zbóż glebowych.

Szczegółowych informacji udzielają firmy rolniczo - handlowe oraz Biura S. A. Eksploatacji Soli Potasowych

Lwów, pl. Smolki 5. – Warszawa, ul. Wiejska, 17 m. 5
P o z n a ń, ul. Mickiewicza 21/25.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



**FABRYKA
K A B L I**

CLEMENT ZAHM

SP. Z OGR. ODP.

DZIEDZICE

WOJ. ŚLĄSKIE

Mój niezawodny przyjaciel!



M/S PIŁSUDSKI – M/S BATORY

chluby Polskiej Floty Handlowej – stosują oleje okrętowe:

» POLMIN «

PAŃSTWOWA FABRYKA OLEJÓW MINERALNYCH

LWÓW, UL. AKADEMICKA 7.

SP. AKC. FABR. METALOWYCH P.P.

NORBLIN, BUCH i T. WERNER

ZARZĄD w WARSZAWIE ul. ŻELAZNA 51
TEL. 618-80 i 663-01

PÓLECA WYKWINTNE,
TRWAŁE
ITANIE

ROK ZAŁOŻ. 1809

PLATERY i SREBRO:

SZTUCE, GALANTERJE, WYR. KOŚCIELNE i NACZYNNIA RESTAUR.

MAGAZYN WARSZAWA-BRACKA 16, MARSZAŁKOWSKA 127;
FABRYCZNE: NALEWKI 2^A, ŁÓDŹ-PIOTRKOWSKA 11,
KRAKÓW-ŚW. JANA 2, GDYNIA-ŚW. JANA 53



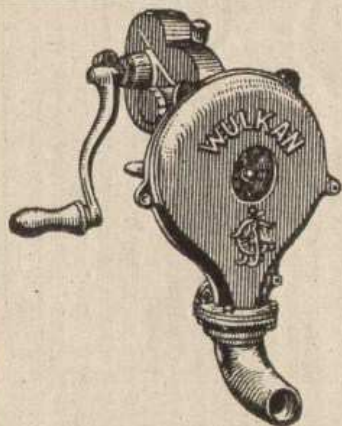
Francuska Spółka Akcyjna

„Société Anonyme pour l'Industrie Metallurgique en Pologne”

Towarzystwo Akcyjne

Przemysłu Metalurgicznego w Polsce

RADOMSKO



ZAŁ. w R. 1910.

Fabryka wentylatorów i form kowalskich oraz kuźni
przenośnej pod zastrzeżoną marką „WULKAN”

J. GAŁĘZOWSKI i Z. MÜLLER

w Radomiu ul. Żeromskiego 57

jedyna w Polsce wytwórnia specjal-
nych przenośnych kuźni „Wulkan”

p o l e c a :

wentylatory kowalskie własnej konstrukcji
i formy do ognisk kowalskich
Odnaczona dyplomem Wyst. Ruch.

Prób i Wzorów Przemysłu Krajowego z r. 1926.



„KAWA TOMA”

Fabryka Konserw Kawowych i Kawy Zbożowej
Warszawa, ul. Środkowa L. 11, tel. 10-24-36
Grodno, ul. Północna L. 6, tel. 7.—
Firma Polska i Chrześcijańska

dostarcza swoje artykuły spożywcze do:

- 1) Formacji Wojskowych i Przysposobienia Wojskowego
- 2) Drużyn Harcerskich
- 3) Obozów letnich, kolonij i półkolonij dla dzieci
- 4) Zakładów, szpitali, bagn, internatów i innych instytucji spo-
łecznych.
- 5) Spółdzielni Handlowych i Kółek Rolniczych.

Konserwy kawowe sporządzone są z najlepszych surowców,
prasowane z cukrem w kostkach 50-gramowych (5-dekagramowych).
Z 1-nej kostki przygotowuje się 1 litr kawy słodkiej (niepo-
trzebującej żadnej domieszki) w cenie do 6 groszy.

Wysyłki próbne uskuteczniamy od 5 kg. wzwyż za zaliczeniem.
Prosimy żądać cennik.

KOMPANJA HANDLU ZAMORSKIEGO S.A.
WARSZAWA, MONIUSZKI 6
Kapitał akcyjny zł. 1.000.000

oddaje do dyspozycji fabryk polskich swój aparat akwizy-
cyjny w krajach południowej i środkowej Ameryki, zachod-
niej Afryki, Indji i Dalekiego Wschodu — Wystawa podczas
Święta Morza.

MIRKOWSKA
FABRYKA PAPIERU S. A.
WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 94.

Dom Przemysłowo-Towarowy
Józef Fetter Sp. Akc.

Gdynia

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Import towarów kolonialnych, owoców suszonych i świeżych z krajów południowych

TOWARZYSTWA UBEZPIECZEŃ
Przezorność o Prudential

zawierają ubezpieczenia:

na życie, od ognia, kradzieży,
nieszczęśliwych wypadków,
odpowiedzialności cywilnej
i transportów

na życie
od ognia

CENTRALA OBU TOWARZYSTW
Warszawa, plac Napoleona 9 Centr. tel. 6-63-20

Towarzystwo Handlowo-Przemysłowe
„HORACY HELLER”

Spółka Akcyjna w Warszawie, Jasna 10

adr. teleg. HORHEL WARSZAWA
telefony. 6-37-44 i 6-37-41

Eksploatacja w lasach własnych, tartaki,
przemysł drzewny, eksport wszelkich
materiałów drzewnych.

Fabryka Lin i Drutu
dawniej A. DEICHSEL Sp. Akc. w Sosnowcu
oraz
Zakłady Przemysłu Stalowego
MEYERHOLD Sp. Akc.

w Sosnowcu

wyrabiają liny stalowe i żelazne od najcieńszych
do najgrubszych, druty stalowe i żelazne
wszelkich średnic i wytrzymałości, siatki dru-
ciane, spinacze biurowe, skobelki, liny konopne,
oraz pilniki wszelkich rodzajów, Firma „Deichsel”
dostarczyła komplet lin do kolejki linowej
w Zakopanem.

PRZODUJĄCE ŚRODKI
DO PIELĘGNOWANIA ZĘBÓW

PASTA
ELIKSIR
MYDEŁKO



FR. PULS S.A.

KLUCZEWSKA FABRYKA PAPIERU
I CELULOZY SPÓŁKA AKCYJNA

Zarząd: Warszawa ul. Moniuszki 2a.-
Telefon Centrala 555-16.-
Adres tel.: Warszawa-Kluczpap
Fabryka: „Klucze” poczta OLKUSZ
Stacja kolejowa Rabsztyn.-
Adres tel. Olkusz Nr. 25

Specjalność:

papiery kancelaryjne, listowe, papeteryjne, ze-
szytowe, rysunkowe, offsetowe, przebitkowe,
drukowe, albumowe, i manufakturowe.
Celuloza wysokobielona, masa drzewna.

Francuska Spółka Akcyjna
„Towarzystwo
Akcyjne
Przemysłu
Włóknistego”

(Societe Anonyme de l'Industrie
Textile)

Centrala w PARYŻU
Oddział w CZĘSTOCHOWIE

PAM POLSKA AGENCJA MORSKA PAM
 Sp. z O. O.
POLISH SHIPPING AGENCY LTD.

adres telegraficzny PAM

G D Y N I A
 Świętojańska 10, telf. 2957

G D A Ń S K
 Hopfengasse 27, telf. 23951

MAKLERSTWO OKRĘTOWE
TRANSPORT MORSKI TOWARÓW MASOWYCH
AGENCI BEZPOŚREDNICH LINII OKRĘTOWYCH Z GDYNI - GDAŃSKA DO

Tallina, Helsingforsu, Rygi, Rotterdamu,
 Antwerpii, Portów Reńskich, Rio de Janeiro,
 Santos, Buenos Aires, Centralnej Ameryki,
 Portów Półw. Malakka, Chin, Japonji i Mandżuko

BEZPOŚREDNIE KONOSAMENTY DO INDYJ HOLENDERSKICH I WSZYSTKICH INNYCH
PORTÓW ŚWIATA Z PRZELADUNKIEM W ROTTERDAMIE (ANTWERPII) LONDYNIE.

Rozsądny
 Oszczędza dzisiaj
 każdy 1 grosz

Wydaje celowo

hasło:

Dobry towar
 niskie ceny.

z takim
 hasłem
 pracuje

FABRYKA POŃCZOCH
„STARA-SOSNOWICZANKA”

J A N G A I K

Sosnowiec, Warszawska 8. tel. 7-84

Wyroby cieszą się zasłużonym powodzeniem w całym kraju.
 Żądajcie tylko wyrobów fabryki pończoch Stara Sosnowiczanka
J A N G A I K A

UWAGA: Wystrzegajcie się naśladowców. Prosimy zwrócić uwagę na
 imię i nazwisko wytwórcy.

TRUSKAWIEC - ZDRÓJ

Oprócz Innych ogólnie znanych wartości jest również

ZDROJOWISKIEM WÓD GORZKICH

z powodu nowoodkrytego źródła

„Barbara” o naturalnych wodach gorzkich.

Z w i e d z a j c i e
XVI MIĘDZYNARODOWE TARGI WSCHODNIE
 we Lwowie (5.- 15. IX. 1936)

oraz wystawę
„NASZE LASY I OCHRONA PRZYRODY”
 wraz z „WYSTAWĄ ŁOWIECKĄ”

która odbędzie się w ramach tegorocznych Targów Wschodnich
 w czasie od 5 - 30. IX. 1936 Znaczne zniżki kolejowe!

Instytut Wydawniczy „RENAISSANCE”

Warszawa, Krak. - Przedmieście 89. Tel. 6-19-16

P O L E C A

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

arcydzieła literatury europejskiej

K s i ą ż k i p ó ł n o c y K s i ą ż k i w i e d z y

1. TRAVEN — OKRĘT ŚMIERCI. Powieść o człowieku bez paszportu.

2. SANDEMOSE — WIDMO MÓRZ. Jedna z najpiękniejszych powieści morskich — autorem jest znakomity żeglarz norweski.

3. MARTA OSTENSO — KRZYK DZIKICH GESI.

4. JOHAN BOJER — OSTATNI WIKINGOWIE.

5. WIELKI GŁÓD.

6. DROGA KRZYŻOWA KOBIETY.

7. GUNNAR GUNNARSSON — ISLAND SAGA. Ludzie z Borg.

8. PIOTR FRENCHEN — ESKI MOS.

9. GIONO — WIELKA TRZODA.

10. GIONO — OTAWA.

1. Prof. ALFRED ADLER — ZNAJOMOŚĆ CZŁOWIEKA.

2. Dr. WILHELM STEKEL — WYCHOWANIE RODZICÓW.

3. Dr. WAGNUS HIRSCHFELD — PSYCHOLOGIA SEKSUALNA.

4. EMIL LUDWIG — LINCOLN.

5. T. G. MASARYK b. prezydent C. S. R. — REWOLUCJA ŚWIATOWA.

6. ANDREI MAUROIS — D'ISRAELI.

7. Prof. SCHNEERSOHN — SAMOTNOŚĆ DZIECI.

8. EMIL LUDWIG — BIS-MARCK.

9. ED-ED — HITLER.

10. STEFAN ZWEIG — FOU-CHE.

11. GUSTAW OLECHOWSKI — WÓDZ. Powieść o Józefie Piłsudskim.

W przekładach: L. Staffa, Leo Belmonta, M. Tarnowskiego.
 Dzieła północy są ozdobą każdej biblioteki, pokarmem duchowym każdego człowieka, kochającego morze, przyrodę i faunę natury.

Każde dzieło w objętości 256 — 400 stron, na bezdrzewnym papierze, jest w formie i treści czynnikiem wyjątkowym i w dziedzinie popularnej wiedzy przełomowym.





DRZWI
ramiakowe

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WARSZAWA
WARECKA 15

STARACHOWICE

C. ULRICH rok założ. 1805 **NASIONA-DRZEWKA-ROSLINY-NARZĘDZIA OGR.** WARSZAWA Centrala, Ceglana 11 Cenniki bezpłatnie

Krakowskie
Tow.
Ubezpieczeń

„FLORJANKA” S. A.
w Krakowie, ul. Basztowa 6-7-8

zawiera na najkorzystniejszych warunkach ubezpieczenia od pożaru, pioruna i eksplozji, od gradobicia, od następstw wypadków, od kradzieży z włamaniem i rabunku, od odpowiedzialności cywilnej i samochodów od szkód.

Oddziały:
W-WA, ul. Mazowiecka 4,
ŁÓDŹ, ul. Piotrkowska 99,
KATOWICE, ul. Pocztowa 6,
LWÓW, ul. 3-go Maja 15,
POZNAN, ul. 3-go Maja 6

„NADZIEJA” nigdy nie zawodzi

Morszyn-Zdrój

jedyne w Polsce
zdrojowisko
wód gorzkich

Sezony:

- I. maj — czerwiec
- II. lipiec — sierpień
- III. wrzesień — październik

KURACJA RYCZALTOWA zł. 180.-
w sez. I i III

Ryczałty do nabycia we
wszystkich h'urach Orbisu

Informacje:

Zarząd Zdrojowy Morszyn - Zdrój,
wszystkie Biura „Orbisu”, Związek
Uzdrowisk Polskich w Warszawie.

KARPATIA

Wytwórnia i Eksport Kos
Dziedzice, woj. Śląskie

Walcownie Metali
S. A.
w Dziedzicach, woj. Śląskie

Światowej Sławy Tutki
„PRIMA AIDA”
są najlepsze

Dąbrowski Przemysł Druciany
BRACIA KLEIN
Spółka Firmowa
Dąbrowa - Górnicza

Unja Strażacka

Fabryka motopomp, narzędzi
i samochodów pożarniczych
Lwów, ul. Lekarska 3 tel. 214-84.

**POLSKIE TOWARZYSTWO
ELEKTRYCZNE S. A.**

Warszawa, ul. Terespolska 48.

Żadajcie Chodników
„FALALEUM“

50 gr. za 1 m.

Firma „Fala“.

B-CIA FORTWAENGLER

właśc. K. F. Hettich

Warszawa, ul. Okopowa 26.

JAN GIZIŃSKI,

Kino „Kometa“,

Warszawa, ul. Chłodna 49.

JAN MATUSZEWSKI

Warszawa, ul. Marszałkowska 122,

„ ul. Chmielna 33,

„ ul. Nowy Świat 40.

BRACIA BÜHLER,

Warszawa, ul. Ś-to Krzyska 25.

TOW. „ELEKTRYCZNOŚĆ“ S. A.

Warszawa.

BRACIA MARJAŃSCY

Warszawa, ul. Grzybowska 96.

JULJAN CHARAZIŃSKI

Warszawa, ulica Krochmalna 73-a.

WOLSKA MANUFAKTURA

Warszawa, ul. Przyokopowa 49.

Zał. w r. 1898

INŻ. H. HŁASKO I SKRZYŃECKI

fabryka wyrobów żelaznych i miedzianych

„Młot“

Sp. z o. o.

w Częstochowie.

„EDKĄ“

Fabryka wózków dzieciennych i mebli żelaznych

EDWARD KINDERMAN,

Częstochowa, Aleja Wolności 12, tel. 341.

ODLEWNIA N. RUBINSZTAJNA SPADK.

w Radomiu, ul. Gieryczewska 15, zał. w r. 1908.

HURTOWNIA MANUFAKTURY

H. UNGER

Będzin, ul. Sączewska 21, tel. 1-11 i 5-40.

S. A. FABRYK CHEMICZNYCH „RADOCHA“

W SOSNOWCU

produkuje:

kwasy cytrynowy i malinowy, fosforany, chloran potasu i sodu oraz nadchloran potasu.

FABRYKA MAOKU I MUCHOŁAPEK

ZYG. MAMŁOK

Sosnowiec.

FABRYKA PAPIERU

P. LAMPRECHT

Sosnowiec.

K. ROTENBERG

hurtownia artyk. techn.

Myszków, koło Zawiercia.

Warsztaty i Zakłady szlifiercze
dla przemysłu automobilowego

A. SCHMIDT

Lwów, ul. Kopernika 16, tel. 234-87.

W. MIESZCZAK

Fabr. Wyrob. Żel. „Tłocznia“

Dąbrowa - Górnicza

Specjalność: zamki do walizek.

Drukarnia „SZTUKA“, sp. z o. o.

w Krakowie.

Skład naczyń emaljow.

BRACIA SZWARCBERG

w Olkuszu, ul. Krakowska, telefon Nr. 15.

Zakłady Przemysłu Metalowego

„POLMET“, Sp. z o. o.

w Olkuszu

poleca: nakrycia aluminiowe i galanterię
aluminiową.

Fabryka luster i Szlifiernia szkła

B-cia BABICZ

Warszawa, ul. Solec 77. Tel. 970-02.

ZARZĄD MIEJSKI

w Sosnowcu.

DRUKARNIA ROLNICZA SP. Z. O. O.

Warszawa, Żłota 24.

WAGONS - LITS — COOK

ŚWIATOWE BIURO PODRÓŻY

Warszawa, ul. Krak. Przedm. 42/44



MAGAZYN F. GRĘDZIŃSKI i S_{ka}
OBUWIA

SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 130.

TEL. 638-24

— Poleca obuwie z własnej pracowni —

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

21. ZADANIE ZŁOŻONE

(Rysunkowy logogryf i rebus)

Z podanej obok figury należy odgadnąć 15-ole ośmioliterowych znaczeń rysunków i w kolejności liczb wpisać je do krótkich rzędów poziomych.

Litery w krótkach oznaczonych kółkami czytane z góry do dołu dadzą rozwiązanie w postaci bardzo aktualnego morskiego wezwania. Identyczne wezwanie obrazuje również podany w figurze rebus.

„Wrenel” (Warszawa)

22. SZARADA OBYCZAJOWA

Moralność plażowa

Ileż na tobie, o morska raz-wtóra,
zakwita latem pięknych ciał niewieścich?!
Złocistym bronzem lśni się na nich skóra,
żarne je słońce całuje i pieści.

A są do flirtu siódme-szoste... Maja
w swym pierwszym-czwartym: nowe
przeżyć dreszcze...

Pragną, jak ongiś Szósta-trzecia w raj,
być wystawione na pokusę jeszcze...
Słońce pięć-czwartą-ósmą dla tych marzeń...
Pleć jego ogniem czują nieprzeparie
pragnienie nowych wrażeń i wydarzeń...

(Rzadko tam bywa mąż przy swej wtór -
czwartej...)

Ósmą nadzieją wkrótce Nimfy owe
przestaną cieszyć się... Bo czas już blisko,
że moralności będą strzec plażowej
„wizytatorki plaż”. — Włec będzie...
wszystko.

„John Ly” (Łwów).

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza” przewiduje 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 7 upływa 28 lipca b. r., obowiązuje data stempla pocztowego. Rozwiązania zadań należy nadsyłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem „ROZRYWKI UMYŚLOWE”.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” NR. 5 — MAJ — 1936
14. SZARADA LOTNICZA
W bezkresy!

Piękna szarada inż. J. Modrzejewskiego z Lublina zyskała sobie ogólną sympatię wszystkich Uczestników Działu.

Jedni pisali, że „szarada wyjątkowo trudna” (czyżby?); kolega po fachu, inż. Z. A. z Gdyni tak pisze: „Cudowna szarada! Z powodu tylko 4-ych sylab — trudna!” I dalej podaje wierszowane rozwiązanie:

Na podniebne jasne szlaki
Mechaniczne lecia ptaki...
Maja w żyłach krew z benzyny,
Werk stalowy, nerwy — liny.
Ponad trosk przyziemnych żale
Pędzą hem! w błękitne dale!
Tam tych żalów znajdują kresy.
Lot zwycięski — lot w bezkresy!

15. ZAGADKI

I. GDYNIA — DYNIA — GNIADY.
II. 1. Karaluchy. 2 W Romie skały. 3. Ratunkowy. 4. Sam bonami. 5. Polak wyiska?

16. LOGO - ELIMINATKA

Wyrzy logo - eliminatki: 1. Moskita. 2. Oświata. 3. Zaczise. 4. Wąska. 5. Kreo-wać. 6. Stadjon. 7. Andrzej.

Po ustawieniu liter w kolejności liczb 1—18 otrzymamy zasadę, że:

1 		
15 		
		6
4 		10
5 		12
11 		2
	13 	14

CENY OGŁOSZEŃ

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

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

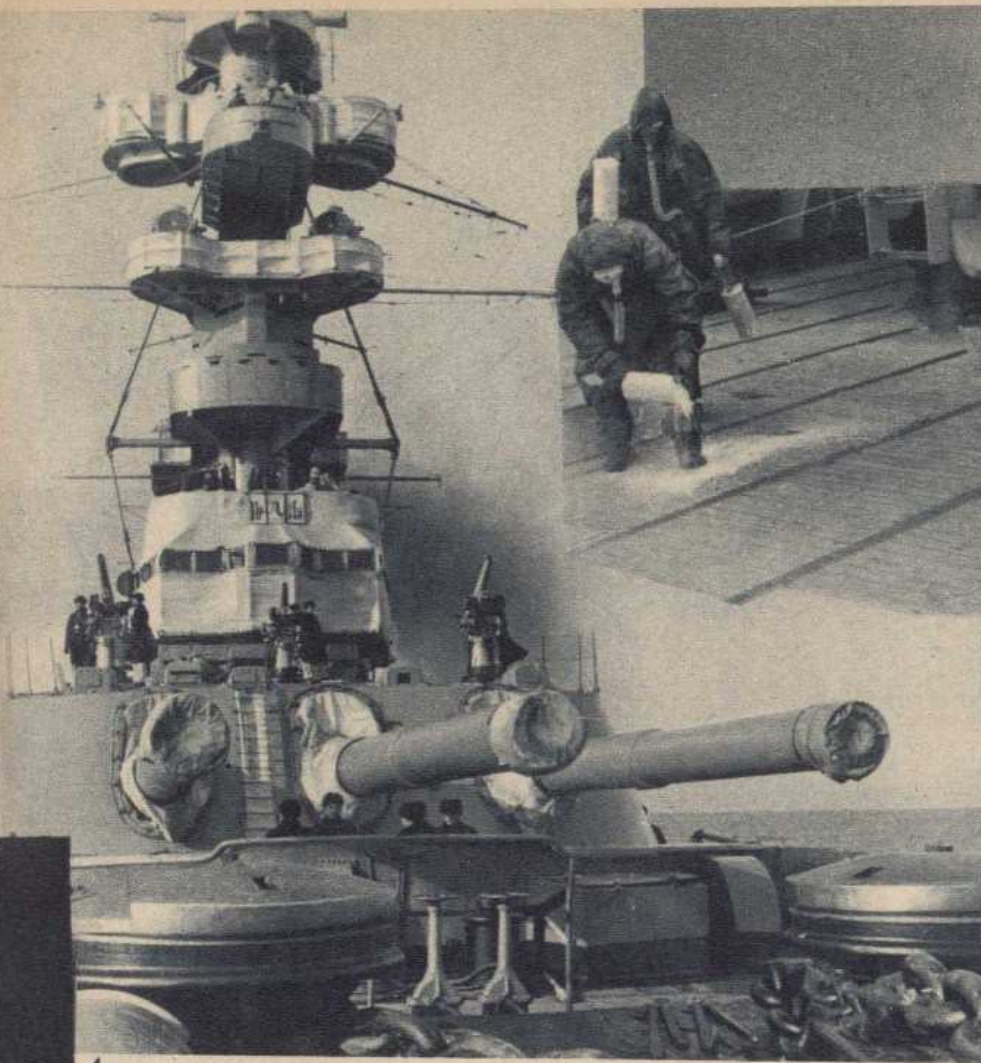
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88, P.K.O. Konto Nr. 367.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałem.

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. Nowoczesna Spółka Wydawnicza, S. A., Warszawa



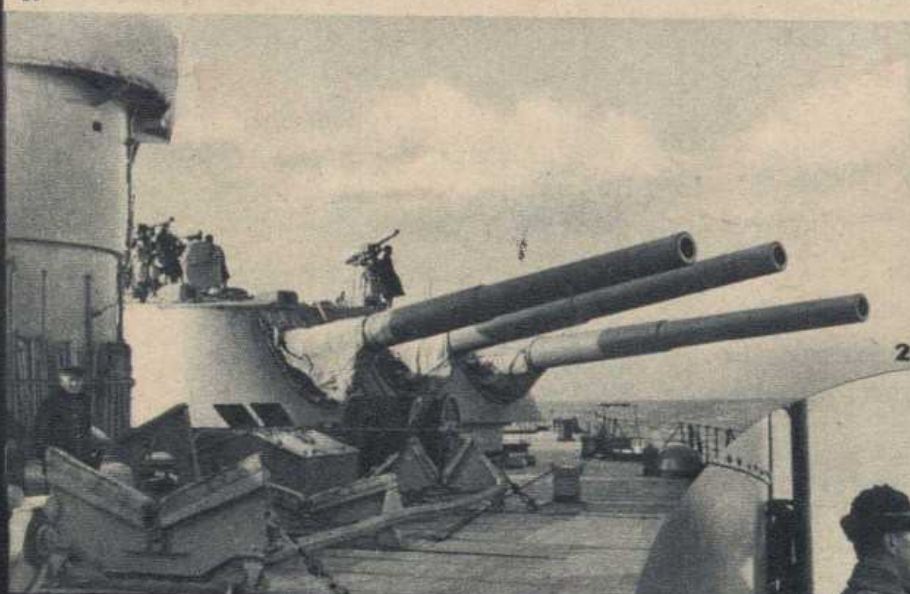
1.



1, 2) Wieże i działa 305 mm
sowieckiego okrętu linjowego
„Marat”

3) Marynarze czerwonej floty
przy przeciwlotniczym karabi-
nie maszynowym

4) Ćwiczenia obrony przeciw-
gazowej na okręcie linjowym
„Marat”



2.



70
20
3
6
12
10

E. ERNEST