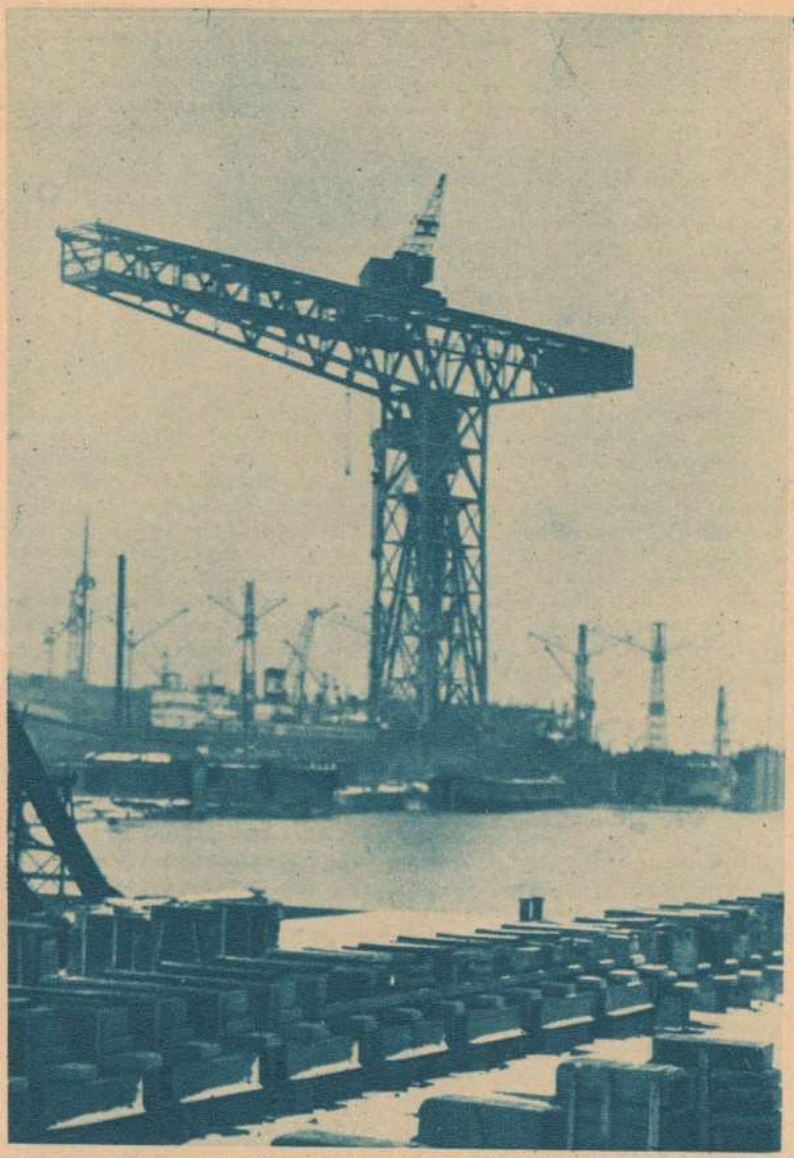
MORZE I KOLONIE



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



1

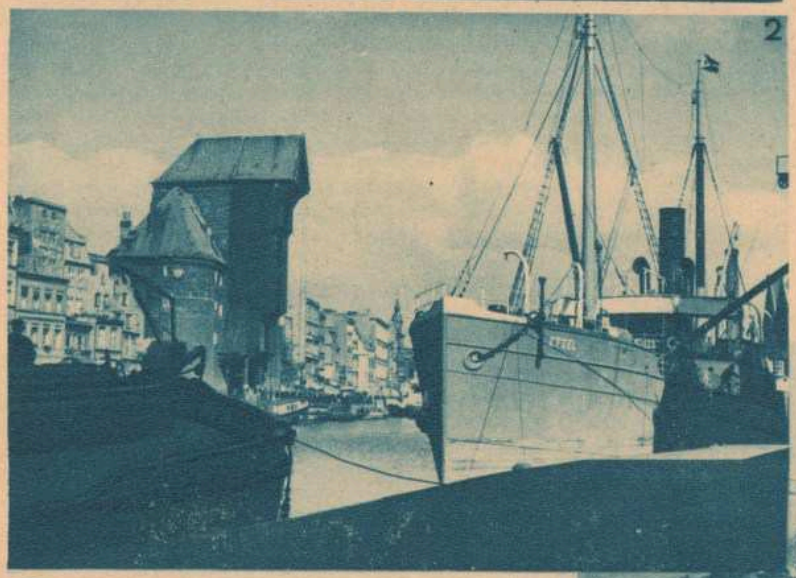


3

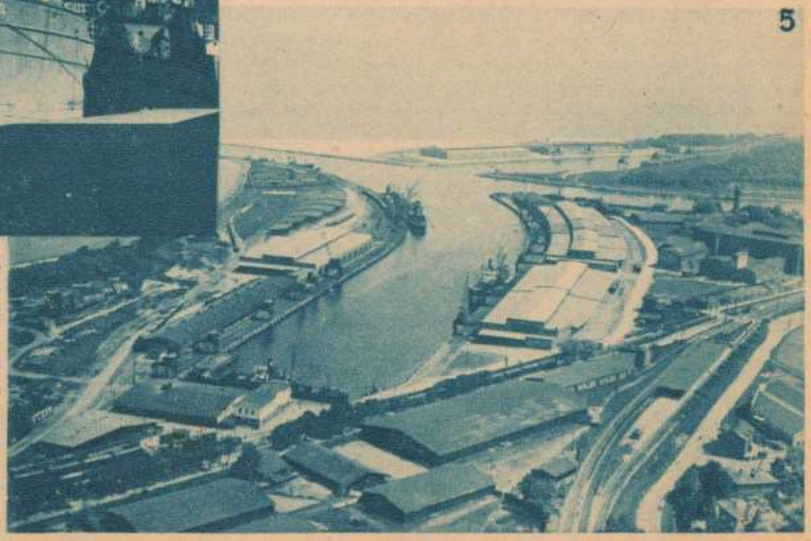


4





2



5

Gdańsk — port polskiego obszaru celnego w oparciu o olbrzymi organizm gospodarczy Polski znakomicie się rozwinął. W porównaniu do lat 1911 – 1913, będących najlepszym okresem w przedwojennym życiu gospodarczym Gdańska, obroty portowe w r. 1938 wzrosły o przeszło 300% osiągając cyfrę 7.127.295 ton.

Na załączonych zdjęciach: 1) dźwigi w porcie, 2) statki na Motławie, 3) Ratusz gdański, 4) Polskie Orły na fryzie Bramy Wysokiej i nad wejściem do Dworu Artusa w Gdańsku, 5) wjazd do portu gdańskiego.

MORZE I KOLONIE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 5 Warszawa, maj 1939 r. Rok I (XVI)

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Niezłomna wola

Wszystko jest dzisiaj na świecie możliwe. Po ostatnich wydarzeniach, które ujawniły, nareszcie, dla wielu w Europie grozę położenia przez nas dawno dostrzeganą, trzeba być gotowym do walki obronnej. Z Niemcami, podobnie zresztą jak i z Rosją Sowiecką, pragnęliśmy i pragniemy utrzymać poprawne, a nawet dobre stosunki sąsiedzkie. Nie jest też dla nikogo tajemnicą, że Polska wolałaby w pokoju odrabiać zaległości, podnosić dobrobyt, poziom oświaty i kultury szerokich mas. Nie w zdobyczach terytorialnych szukaliśmy i szukamy poprawy naszej sytuacji gospodarczej. Nie chcemy nikogo rabować, zabierać jego bogactw naturalnych, czy owoców pracy. Nie na drodze wojny chcieliśmy i chcemy poszerzać nasz „obszar życiowy", szukając bezpośredniego dostępu do zamorskich surowców, rynków zbytu i terenów osiedleńczych. Zepchnięci na ostatni skrawek brzegu morskiego, zdawało się, że będziemy mogli w spokoju wykorzystywać go, współżyć i współpracować ze wszystkimi narodami bałtyckimi. Wszak przyjęliśmy i lojalnie stosujemy się do niesprawiedliwej decyzji, ograniczającej nasze uprawnienia u ujścia polskiej rzeki Wisły. A ujście to na przestrzeni długich wieków, od zamierzchłych czasów, było częścią składową ziem państwa polskiego. Teraz ograniczyliśmy się właściwie tylko do związku gospodarczego z Wolnym Miastem Gdańskiem. Nie wtrącaliśmy się i nie wtrącamy do jego stosunków wewnętrznych. Korzystamy tylko z uprawnień: w porcie, komunikacyjnych i celnych. Nie wykorzystujemy w całości uprawnień, przysługujących Polakom i obywatelom polskim, zamieszkałym w Gdańsku. W imię pokoju, poszanowania umów, które nawet zwęziły postanowienia traktatowe, respektowania uczuć narodowych większości mieszkańców Wolnego Miasta — zeszliśmy do ostatecznych granic naszych uprawnień, naszych konieczności życiowych. Przekroczenie tych granic, wyrzeczenie się minimalnych, ale zasadniczych naszych praw w Gdańsku, podyktowanych historią, geografią i koniecznościami gospodarczymi, byłoby zejściem na równię pochyłą, po której, wcześniej czy później, stoczylibyśmy się do form bytowania narodów, podległych obcej woli i obcej polityce. Jeżeli Polska nie zbudowała w Gdańsku obozu warownego, nie posiada portu wojennego, sił zbrojnych lądowych i morskich — to nikt inny nie może wojskowo i politycznie panować nad ujściem polskiej rzeki Wisły. — Gdańsk, jako wolne miasto, to ostateczna granica ustępstw, z jakimi mogła się pogodzić polska racja stanu, Rzeczpospolita, jako państwo morskie. Kto tego nie rozumie, a uważa, że nasze uprawnienia w Gdańsku mają być podporządkowane obcym wymogom, rzekomo prestiżowym, ten musi wiedzieć, że ujawnia wrogi stosunek do polskiego stanu posiadania nad Bałtykiem, że znów chce Polskę oderwać od morza. Stawiamy sprawę jasno i otwarcie: pragniemy szczerze pokojowej współpracy i pokojowego współzawodnictwa ze wszystkimi narodami bałtyckimi, ale jest naszą niezłomną wolą nie dać w niczym uszczuplić naszego stanu posiadania i naszych uprawnień nad Bałtykiem. Kto będzie chciał próbować nam grozić, siłą narzucić rozstrzygnięcia, ten spotka się zawsze z siłą odporu całego narodu polskiego. Jest też i naszą skromną zasługą, zasługą LMK, że nie ma dzisiaj w Polsce nikogo, kto by instynktownie nie reagował na wszelki zamach na nasz dostęp do morza, na nasz brzeg morski i prawa Polski w Gdańsku, na bezpieczeństwo pracy polskiej na morzu. Chcemy żyć w pokoju, ale wojny nie boimy się. Granice nasze wykreślił miecz. Nie zardzewiał on, a siła ramienia, które go dźwignie, nie osłabła. Tych ramion, młodych ramion, rwących się do czynu, zaprawionych w sztuce wojennej, Polska liczy miliony. I nie byłaby to wojna, jakich już wiele przeżył naród polski, wygrywający wielkie bitwy, ale często zbyt wspaniałomyślny czy lekkomyślny przy zawieraniu pokoju. Byłaby to wojna święta, wojna na zwycięstwo ostateczne, na takie ułożenie stosunków nad Bałtykiem, by następne pokolenia mogły przez wieki całe w spokoju pracować na wybrzeżu i na morzu. Niech nikt nie myśli, że pamięć nasza jest krótka. To człowiek tylko może zapominać krzywdy i zbrodnie na nim popełnione. Narodu pamięć jest trwalsza i głębsza. Myśmy nie zapomnieli dziejów plemion słowiańskich nad tym morzem ongiś słowiańskim. Nie zapomnieli — kto, gdzie i kiedy wycinał w pień odwiecznych dziedziców rozległych ziem nadmorskich, sławnych pracą na roli i na morzu, sławnych bogactwem i kulturą. Tak jest — kulturą, bo nie wystarczy być odzianym w pancerz i płaszcz z krzyżem, posiadać materialną cywilizację, trzeba być z ducha człowiekiem, chrześcijaninem. Ta przeszłość daleka i bliska głęboko zapadła w duszę narodu polskiego. Drzemie ona w czasach pokoju — rozbudzi się z niebywałą wyrazistością w chwilach walki.

Wiemy, że przyszła wojna dla wszystkich: zwycięzców i zwyciężonych — będzie wojną zniszczenia, wojną wielkich ofiar w ludziach i mieniu i dlatego na tej drodze nie chcemy z nikim czynić porachunków. Ale gdy wojna zostanie nam narzucona — pójdziemy na nią z wiarą płomienną, z zapałem młodego narodu, z mieczem bezlitosnym, i zawołaniem: na zwycięstwo, na lepsze warunki życia przyszłych pokoleń!

Nakład 238.000 Cena pojedyńczego numeru zł 1.20

Sprawy Bałtyku

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Wypadki rozgrywające się nad Adriatykiem są jednym z sygnałów, przypominających Polsce wieczną aktualność i znaczenie spraw bałtyckich.

Wśród przemian, jakie w ogólnym układzie stosunków europejskich przynosi zajęcie Albanii, niepoślednią rolę odgrywa fakt, że przez możność ufortyfikowania obu brzegów szerokiej zresztą cieśniny Otranto, Włochy mogą uczynić z Adriatyku istotne Mare Nostrum, obszar, nad którym przewaga czynnika włoskiej siły państwowej będzie tak znaczna, iż może łatwo pokusić się o narzucenie swej woli współgospodarzowi adriatyckiego obszaru morskiego — Jugosławii.

Sytuacja Bałtyku jest zasadniczo odmienna, niżeli Adriatyku. Pod względem różnorodności i skomplikowania elementów przypomina raczej sytuację Morza Śródziemnego jako całości. Jednak i to porównanie musi narzucać dziś pewne dające do myślenia analogie. Walki, które się toczą dzisiaj między Włochami, Anglią i Francją o każdy składnik wpływu politycznego na Morzu Śródziemnym, są dla nas wysoce pouczające również z punktu widzenia spraw bałtyckich. Przypominają nam one konieczność systematycznej i każdoczesnej troski o należyte wykorzystanie wszystkich punktów oparcia, służących umocnieniu naszej zasadniczej linii politycznej w sprawach bałtyckich.

Linia ta jest niezmiernie prosta i jasna. Wyraża się dwoma słowami. Celem jej jest istotna i niczym nie ograniczona **wolność Bałtyku.**

Znaczenia tego postulatu nikomu w Polsce nie trzeba uzasadniać. Polska należy do państw, posiadających jedną drogę morską, wspólną z 8 innymi państwami nadbałtyckimi. Niezależność tej drogi jest zasadniczym elementem pełnej niezależności państwa. Jest to dla nas aksjomat polityczny, nie wymagający uzasadnienia.

Aksjomat ten w odniesieniu do Bałtyku nie jest zresztą aksjomatem wyłącznie polskim. Dotyczy w równej mierze państw, które — jak Litwa, Łotwa, Estonia — są w sytuacji ściśle tej samej co Polska, posiada również zasadnicze znaczenie dla państw, które — jak Finlandia, Szwecja, czy Dania — rozporządzają wprawdzie innymi wylotami morskimi, niemniej są z Bałtykiem związane w sposób najbardziej bezpośredni.

Z liczby dziewięciu państw, posiadających oparcie o Bałtyk, pozostają jeszcze dwa, które są w nieco odmiennej od innych sytuacji — Rosja i Niemcy.

Odmienność sytuacji obu tych państw polega nie tylko na ich stosunkowo większej sile terytorialnej, ludnościowej i wojskowej, lecz i na zasadniczo różnym stosunku do zagadnienia Bałtyku.

Bałtyk w pojęciu każdego z siedmiu państw pierwszej kategorii — Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Finlandii, Szwecji czy Danii — to zagadnienie istotnie swobodnej drogi morskiej. Współrzędność i równorzędność dążeń wszystkich tych państw, niezależnie od poważnych różnic ich siły państwowej, jest pod tym względem zupełna, bez reszty, bez zastrzeżeń i niedomówień. Inaczej jednak zagadnienie to wygląda z punktu widzenia Rosji, czy zwłaszcza Niemiec. Dla obu tych państw Bałtyk, to równocześnie zagadnienie polityczne, wyrażające się w poczuciu potrzeby nieustającej wzajemnej rywalizacji, albo — w dążeniu do narzucenia temu terenowi własnej hegemonii, będącej wstępem do rozszerzenia i utrwalenia jej również i na lądowe posiadłości państw nadbałtyckich.

Oba te dążenia ze wspomnianą na wstępie zasadą istotnej i zupełnej wolności Bałtyku pogodzić się nie dają. Stąd też istnieje poważna różnica dążeń politycznych Rosji i Niemiec — niezależnie od tego, czy państwa te są w pewnym momencie w stadium konfliktu czy porozumienia — w stosunku do dążeń pozostałych siedmiu państw bałtyckich.

Z powyższego przeglądu już płyną pewne wnioski, jeśli chodzi o linie kierunkowe polskiej polityki bałtyckiej. Linie te muszą wyrażać się w dążeniu do zacieśnienia stosunku współpracy i współdążeń z wszystkimi państwami, które — podobnie jak Polska — zainteresowane są w zupełnej niezależności Bałtyku.

Jakież są dzisiejsze warunki i możliwości tej współpracy, oraz jak się przedstawia ewolucja naszych stosunków bałtyckich w latach ubiegłych?— Odpowiedź na to pytanie wymaga pewnego zróżnicowania w zależności od naturalnego podziału państw, stanowiących współpartnerów tej współpracy, na dwie grupy: państwa skandynawskie i państwa południowego wybrzeża Bałtyku. Współpraca z obu grupami tych państw nie układała się w przeszłości bez przeszkód, lecz charakter tych przeszkód był nieco odmienny, wynikał z nieco innych założeń i warunków.

* * *

Jeden z wielkich poetów naszych wieku XIX, mówiąc o europejskich warunkach odrodzenia się niepodległej Polski, wspomina, między innymi, „głuchą północ", jako teren obojętny, stojący już niejako poza historią, nie dający warunków, ni perspektyw współdziałania z odrodzoną Polską.

W pierwszych latach naszej odzyskanej niepodległości zdanie to mogło mieć poważne pozory głębokiej słuszności. W okresie wielkiego wstrząsu wojny światowej, podobnie jak w pierwszych latach powojennych, kraje północne zdawały się być niejako poza żywym nurtem historii. Ufne w magiczną rzekomo moc wygodnego słowa „neutralność", bliskie były poniekąd drogo przez dawną Polskę opłaconej wiary w zasadę, że można szukać gwarancji bezpieczeństwa w swej bezbronności i niegroźności dla sąsiadów.

W tym okresie żywsza i głębsza współpraca Polski z krajami skandynawskimi napotykała, między innymi, na poważne przeszkody natury psychicznej. Dla przeciętnego Duńczyka, Szweda, Norwega, czy nawet Fina, myśmy byli narodem, myślącym zbyt wojennymi kategoriami myślenia. Równocześnie we wszystkich społeczeństwach skandynawskich można było napotkać na poważny pod-

kład sympatii, czy to filosowieckich, zrodzonych na podłożu pewnej życzliwej ciekawości w stosunku do radykalizmu sowieckich eksperymentów socjalnych, czy też — znacznie jeszcze częściej — filoniemieckich, płynących z poczucia solidarności z zewnętrznymi manifestacjami demokratyzmu Niemiec wejmarskich. W rezultacie to, co się nazywa atmosferą stosunków międzynarodowych, nie układało się dla nas w krajach skandynawskich szczególnie pomyślnie.

Dzisiaj — z zadowoleniem możemy to stwierdzić — stan ten uległ zmianie dość radykalnej. Bezwzględność i okrucieństwo obu systemów rządzenia, zarówno sowieckiego, jak narodowo-socjalistycznego, wywołały daleko idącą zmianę w nastrojach i uczuciach społeczeństw skandynawskich w stosunku do obu państw. Równocześnie doświadczenia ostatniego okresu przypomniały i unaoczniły tym społeczeństwom wielką prawdę, że słaby nigdy nie może być pewnym ani swego stanu posiadania, ani swej własności. Widomym przejawem zrozumienia tej, być może gorzkiej, niemniej jednak szczególnie ważnej prawdy, jest fakt podjęcia przez Szwecję i Finlandię intensywnych prac nad fortyfikacją niezmiernie ważnych ze strategicznego punktu widzenia Wysp Alandzkich. Jest to symbol wielkiej przemiany moralnej, jaka zachodzi w krajach skandynawskich. Przemiana ta jest jednym z czynników, ułatwiających współdziałanie polityczne tych państw z Polską. Z punktu widzenia należytego zabezpieczenia całości spraw bałtyckich jest to zjawisko o dużym znaczeniu, które powinno być przez politykę zagraniczną Polski należycie wyzyskane.

* * *

Na lepsze również zmienił się dla nas do pewnego stopnia układ stosunków i w drugiej grupie państw bałtyckich, to jest w grupie państw południowego wybrzeża.

Ostry do roku ubiegłego antagonizm litewsko-polski był tutaj czynnikiem poważnie hamującym możność racjonalnego układu stosunków. Mimo żywej i powszechnej świadomości, że w interesie ocalenia podstaw niepodległego bytu zarówno Litwy, jak Łotwy i Estonii leży współpraca tych państw z Polską — współpraca ta nie rozwijała się dostatecznie harmonijnie. Polska, która z natury rzeczy wkładała w tę współpracę wkład o największym znaczeniu zarówno politycznym, jak militarnym, nie napotykała tutaj na dostatecznie jasną, mocną i stałą ocenę sytuacji i chęć wyciągnięcia z niej należytych wniosków. Dzisiaj nacisk warunków zewnętrznych jest szczególnie silny. Trudno wdawać się w przewidywania zbyt szczegółowe. Niemniej wydaje się, że nacisk ten powinien być, między innymi, czynnikiem narzucającym grupie omawianych tu państw poczucie konieczności zdrowej współpracy z Polską, skierowanej, między innymi, ku utrzymaniu istotnej niezależności Bałtyku.

* * *

Jednym z ważnych elementów polityki bałtyckiej jest sprawa współdziałania grupy omówionych państw skandynawskich i bałtyckich z Anglią.

Podstawą współdziałania jest tutaj właśnie dążność do zachowania istotnej niezależności Bałtyku. Dawna naczelna zasada polityki angielskiej, wyrażająca się, według określenia Juliusza Słowackiego, słowami: „chcę panować na morzu", dzisiaj — pod naciskiem okoliczności — uległa pewnej zmianie, przyjmując postać zasady przestrzegania, by drogi morskie, które nie mogą być w rękach Anglii, a posiadają poważne znaczenie międzynarodowe, pozostały istotnie wolnymi. I tutaj jest punkt dużej zbieżności dążeń, która może być celowo wyzyskana dla utrwalenia stanu niedopuszczenia, by Bałtyk w większej czy mniejszej mierze miał się stać kiedykolwiek domeną niebezpiecznej przewagi wpływów jednego czy dwóch państw.

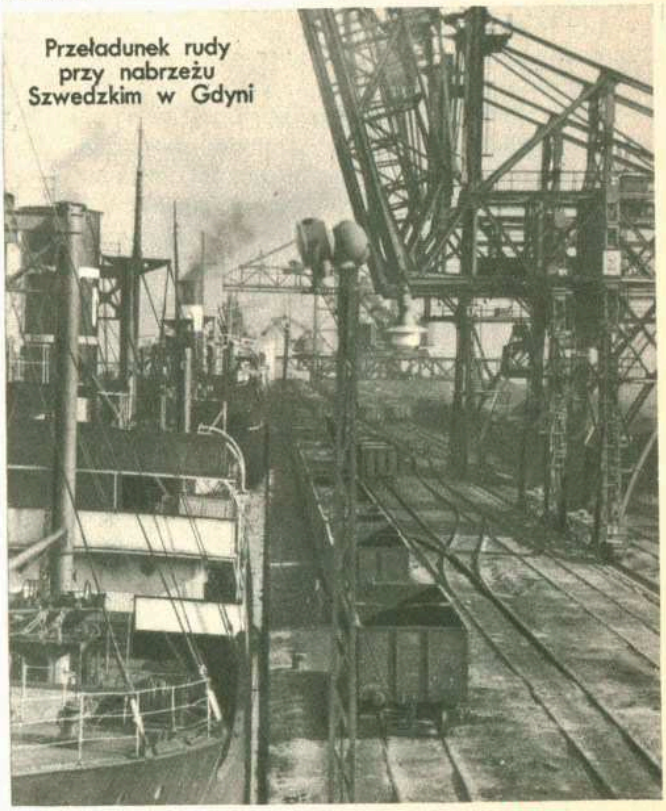
Zacieśniona ostatnio współpraca polityczna Polski i Anglii może być tutaj również ważnym czynnikiem, ułatwiającym koordynację wysiłków. W całości sytuacji bałtyckiej element ten może mieć bezspornie bardzo poważne znaczenie.

* * *

Wnioski z wyżej przedstawionego obrazu płyną zupełnie jasne. W dzisiejszej sytuacji politycznej Europy, którą można określić słowami, że czas jest dla ludzi silnych i czujnych — sprawa Bałtyku jest fragmentem niezmiernej wagi. Wśród spraw budzących dziś najżywsze zainteresowanie społeczeństwa polskiego jest to sprawa, o której śmiało można powiedzieć, iż jest zupełnie wyjątkowego i naczelnego znaczenia. Równocześnie jednak okres dzisiejszy nie może być traktowany jako okres tylko troski o utrzymanie nieuszczuplonego status quo, lecz również jako okres planowego dążenia, by dzisiejsze trudności zostały wyzyskane dla stworzenia warunków o wiele lepszych i zdrowszych, niżeli te, których wyrazem był i jest stan dotychczasowy.

Możliwości po temu są. Możliwości te muszą być wyzyskane w pełni. W dzisiejszej wielkiej grze sił jest to jedna z najistotniejszych i najważniejszych stawek.

B. S.



Przeładunek rudy przy nabrzeżu Szwedzkim w Gdyni

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Działalność LMK w 1937/38 r.

W dniach 20 i 21 maja br. zbiera się w Toruniu VIII Walny Zjazd Delegatów LMK. Zjazd ten da znowu możność dokonania szczegółowego przeglądu tego, co zostało dokonane. Gdy obecnie zechcemy obejrzeć się wstecz, na ubiegłe dwa lata, które nas dzielą od VII Walnego Zjazdu w Poznaniu, gdy bodaj pobieżnie, w głównym zarysie przebiegniemy działalność Ligi w tym okresie, to z całym przekonaniem możemy stwierdzić, że lata te są okresem dalszej wytrwałej realizacji programu, że przyniosły nam one wiele istotnych osiągnięć. W niektórych dziedzinach posunęliśmy się tak daleko, że podniesione przez nas hasła wyszły już poza ramy działalności naszej organizacji, stały się postulatami całego społeczeństwa, przejęte zostały przez Państwo. Te jednak poważne nawet rezultaty nie oznaczają bynajmniej realizacji całego programu. Program nasz jest tak rozległy, tak daleko wybiega naprzód, że przez długie lata jeszcze będzie żywy i aktualny. W różnych chwilach bieg wypadków będzie wysuwał na czoło programu różne zagadnienia. Te czy inne problemy mogą przesłaniać w pewnej chwili inne zagadnienia, a realizacja ich może być wówczas najbardziej palącą sprawą. Obecnie jednak i to przez długi jeszcze zapewne okres czasu, na czoło naszego programu wysuwają się: sprawa obrony morskiej, akcja kolonialna i wychowanie morskie młodzieży. W kierunku realizacji tych zagadnień szła też głównie działalność Ligi w okresie dwóch ostatnich lat i w każdej z tych dziedzin zrobiliśmy znów dalszy krok naprzód.

Jeżeli chodzi o działalność Ligi w zakresie obrony morskiej, to rzecz zrozumiała, uosabia ją w pierwszym rzędzie O. R. P. „Orzeł". Ten nowoczesny okręt podwodny jest nie tylko znacznym wzmocnieniem naszych sił zbrojnych na morzu, ale przede wszystkim jest symbolem zrozumienia, jakie ugruntowuje się coraz bardziej w społeczeństwie polskim dla spraw wojenno-morskich. Ten hojny dar dla Marynarki Wojennej świadczy, że społeczeństwo chce brać czynny udział w ugruntowaniu władania Polski na morzu i to jest główną zasługą Ligi Morskiej i Kolonialnej. Bo przecież, podejmując sie zbiórki na F. O. M., Liga zdawała sobie doskonale sprawę, że z dobrowolnych składek społecznych nie można budować floty, jakiej wymaga położenie geo-polityczne Polski. Chodziło tu w pierwszym rzędzie o propagandowe znaczenie zbiórki. O tym, że propaganda ta jest skuteczna świadczy to, że zbiórka na F. O. M. to nie jednorazowa danina, nie zryw entuzjazmu, wywołany przełomową chwilą dziejową, ale stała, nieprzerwana fala ofiarności najszerszych warstw społecznych. Nie opadła ona również po wybudowaniu O. R. P. „Orzeł" i już obecnie po wpłaceniu sum na budowę tego okrętu, mamy dalsze 3 i pół miliona złotych, które są przeznaczone na budowę mniejszych jednostek — ścigaczy.

Ze względu na propagandowy charakter zbiórki na F. O. M., działalność Ligi w tym zakresie nie ograniczyła się do samej zbiórki, ale przejawiała się także w organizowaniu specjalnych kursów, odczytów, propagujących zagadnienie obrony morskiej, w wydawaniu odpowiednich książek, broszur, plakatów i ulotek.

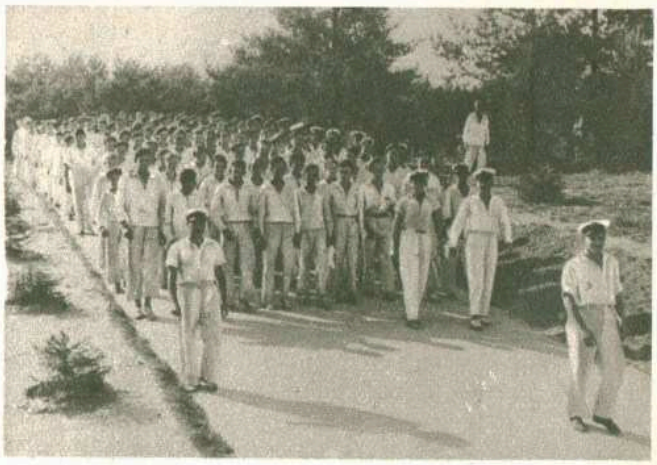
W związku z występującą — wobec groźnych zjawisk na terenie międzynarodowym — żywiołową dążnością społeczeństwa polskiego do jak najszybszego wzmocnienia ogólnej obronności kraju, wzmoże się niewątpliwie i akcja na F. O. M., jako akcja, zmierzająca do dozbrojenia tego najważniejszego, najbardziej czułego odcinka naszej granicy.

Rok ubiegły nadał specjalną aktualność zagadnieniom kolonialnym i to zarówno ich stronie surowcowej, jak i emigracyjnej. Zagadnienie to, specjalnie palące w Polsce, stało się jednym z punktów naszej polityki państwowej. W łonie Ligi nastawienie do realizacji tego zagadnienia uległo pewnej zasadniczej zmianie. Zakańczana jest obecnie dotychczasowa akcja pionierska czy to w dziedzinie osadniczej, jak w Paranie, czy plantacyjnej, jak w Liberii. Wychodzi się tu ze słusznego założenia, że pionierska akcja Ligi zrobiła swoje i że teraz akcję tę muszą przejąć inne, specjalnie do tego powołane instytucje. Natomiast Liga zwróciła baczniejszą uwagę na przygotowanie kadr ludzkich do zadań, jakie się mogą przed Polską otworzyć na terenach zamorskich. Zadania te zresztą

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ORP „Orzeł"



Młodzież w szeregach LMK

już istnieją w związku z pogłębiającą się stale tendencją, zmierzającą do usamodzielnienia w możliwie jak najszerszej mierze handlu zamorskiego dla uniknięcia kosztownego, a nieraz wręcz szkodliwego pośrednictwa. To przygotowanie odpowiednich kadr fachowców miały na celu stypendia, udzielane młodzieży dla studiów teoretycznych i praktycznych w zakresie prac fachowych na terenach kolonialnych, a w szczególności w zakresie handlu zamorskiego. To samo ma na celu inicjatywa i współdziałanie Ligi przy tworzeniu samodzielnych studiów czy wydziałów przy istniejących uczelniach, poświęconych zagadnieniom kolonialnym, co dało już nawet w wyniku powołanie do życia ośrodków tych studiów w Gdyni i Krakowie. Stąd — obok podróży badawczych, mających na celu badanie możliwości rozwojowych dla ekspansji gospodarczej i ludnościowej polskiej na różnych terenach zamorskich, obok ścisłej współpracy ze sferami gospodarczymi w zakresie handlu zagranicznego — pragnienie skupienia „ludzi kolonialnych". Zorganizowany przez Ligę „Apel Kolonialny" miał na celu skupienie ludzi, którzy, mając już poza sobą dłuższy czy krótszy pobyt w koloniach, mogą służyć tak potrzebnym dla dalszej akcji w tym zakresie doświadczeniem i znajomością warunków miejscowych. Jeżelibyśmy chcieli ująć cyfrowo wzrost zainteresowania dla spraw kolonialnych, to w pewnej mierze miarodajne jest to, że wpływy na Fundusz Akcji Kolonialnej w r. 1938 w stosunku do r. 1936 wzrosły przeszło czterokrotnie.

Niemniej poważnymi osiągnięciami, wyrażającymi się także znacznym wzrostem cyfrowym, może się pochwalić akcja wychowania morskiego młodzieży. Ilość Kół Szkolnych, która w r. 1936 wynosiła 1.180, w r. 1938 wzrosła do 1.823; ogólna ilość członków zarejestrowanych Kół wzrosła w tym czasie ze 113.197 na 182.856. Przy tym ten wzrost ilościowy szedł w parze ze wzmożeniem nasilenia pracy w poszczególnych ogniwach. Rozwija się modelarstwo okrętowe w szkołach, rozwija się akcja odczytowa, referatowa. Coraz lepiej wykorzystywane są ośrodki sportowo-żeglarskie na jeziorach Narocz i Żarnowieckim. Dużym powodzeniem cieszą się rejsy „Zawiszy Czarnego", mające ogromne znaczenie psychiczne i fizyczne w wychowaniu morskim młodzieży. Najistotniejszym rezultatem tej akcji jest pogłębiający się stale wśród młodzieży pęd ku morzu. Dla dorastającego obecnie pokolenia morze nie jest już czymś obcym, czymś, co stoi obok życia i pracy przeciętnego obywatela, ale jest czynnikiem coraz częściej branym pod uwagę przy wyborze zawodu, jest potężnym żywiołem, który pociąga zarówno młodzież, trzeźwo ujmującą swoją przyszłość pod handlowym niejako kątem widzenia, jak i tę młodzież, w której tkwi silny pierwiastek romantyzmu i która ku rozległym szlakom morskim spogląda w swej tęsknocie za pięknem, za wielką przygodą.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

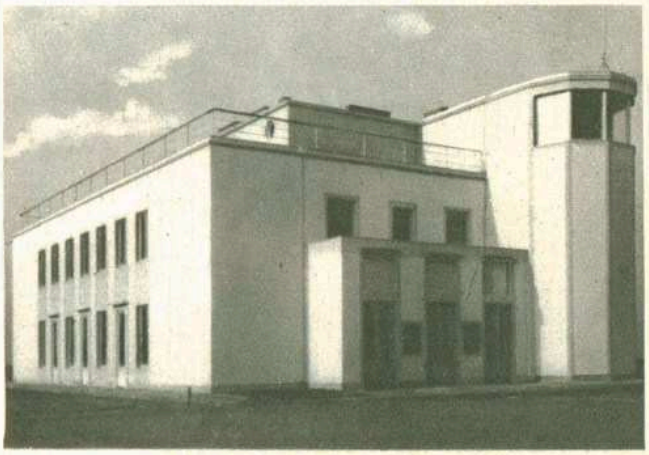
Poświęcając dużo uwagi sprawom wychowania morskiego młodzieży, Liga nie zaniedbuje także sprawy jak najściślejszego związania z morzem pokolenia starszego. W tym kierunku zmierza akcja obozowa i wycieczkowa: coraz lepiej organizowany obóz wypoczynkowy w Mieroszynie koło Jastrzębiej Góry, kurs żeglarski nad Jeziorem Trockim, liczne wycieczki popularne na wybrzeże, jak również wycieczki zagraniczne. W akcji tej specjalną uwagę zwrócono na wieś, która dotychczas stała najdalej od spraw morskich. Należy tu też z tym większym zadowoleniem podkreślić wzrastający udział rolników w wycieczkach popularnych do Gdyni i na wybrzeże. Przy organizacji obozów szczególny nacisk położony został na udostępnienie tych obozów dla robotników, dla których ma powstać specjalny obóz, gdzie opłaty dzienne nie będą przekraczać 2 złotych.

Obok tych zagadnień, w dziedzinie żeglugi śródlądowej wysunęła się sprawa propagandy na rzecz regulacji Wisły, jako zagadnienia o podstawowym znaczeniu w usiłowaniach jak najściślejszego związania morza z zapleczem poprzez gęstą sieć dróg wodnych śródlądowych, których osią musi być zawsze Wisła. Liga współdziała czynnie w pracach badawczych, zmierzających w pierwszej fazie do regulacji Wisły środkowej, co umożliwi połączenie wodne Zagłębia Węglowego z Centralnym Okręgiem Przemysłowym, rozwinęła również energiczną propagandę na rzecz coraz bardziej aktualnego zagadnienia budowy kanału, który by połączył Bałtyk z Morzem Czarnym.

I tu w dziedzinie usprawnienia żeglugi śródlądowej położono duży nacisk na człowieka. Stąd inicjatywa i współdziałanie przy tworzeniu Szkoły Żeglugi Rzecznej w Warszawie, czy przy organi-



Jachty LMK na jeziorze Narocz



Dom Rybaka w Wielkiej Wsi

zowaniu kursów żeglarskich dla szkuciarzy w Bydgoszczy.

Podobnie i w sprawach żeglugi morskiej obok studiów i propagandy na rzecz małego trampingu, której uwieńczeniem było uruchomienie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu subwencyj zwrotnych dla ożywienia drobnej żeglugi, obok propagandy na rzecz bandery polskiej zwłaszcza w przewozach towarowych, specjalny nacisk został położony na przygotowanie kadr szyprów, wykwalifikowanych w małej żegludze trampowej, utworzone zostały stypendia na studia praktyczne w zakresie małego trampingu, rybołówstwa morskiego, techniki okrętowej i pracy portowej. Stąd również troskliwa opieka, jaką roztoczono nad ludnością rybacką wybrzeża, wznosząc „Dom Rybaka" w Wielkiej Wsi-Władysławowie, dom-ośrodek kultury na wybrzeżu, a niezależnie od tego zasilając biblioteki miejscowości wybrzeża w książki i czasopisma, niosąc pomoc zdrowotną, organizując w kilku punktach ośrodki zdrowia. W trosce także o stworzenie lepszych warunków dla rozwoju rybołówstwa morskiego prowadzona była wytężona propaganda na rzecz spożycia ryb morskich w kraju. Czujną opiekę roztoczono także nad marynarzami poprzez czynną współpracę w organizowaniu i prowadzeniu „Domu Marynarza" w Gdańsku, Gdyni, Constanzy i Scheveningen. Wreszcie zdając sobie sprawę z doniosłej roli Gdańska w życiu gospodarczym Polski, Liga współdziała z pokrewnymi instytucjami, mającymi na celu podtrzymanie żywiołu polskiego w jego trudnej walce o normalne warunki pracy i rozwoju.

Jak widać z tego bardzo fragmentarycznego przeglądu prac Ligi na poszczególnych odcinkach, działalność naszej organizacji z każdym rokiem rozwija się, obejmując coraz rozleglejsze dziedziny życia, pogłębiając cele i metody pracy. Przejawia się to w działalności organizacyjnej, która zmierza do usprawnienia pracy poszczególnych ogniw i komórek. Wymowny przy tym i bardzo charakterystyczny dla sprawności organizacyjnej jest fakt, że w r. 1938 na wydatki osobowe i rzeczowe idzie tylko 5,7 proc. wpływów zwykłych, łącznie z funduszami, podczas gdy 94,3 proc. idzie całkowicie na wydatki programowe i propagandowe.



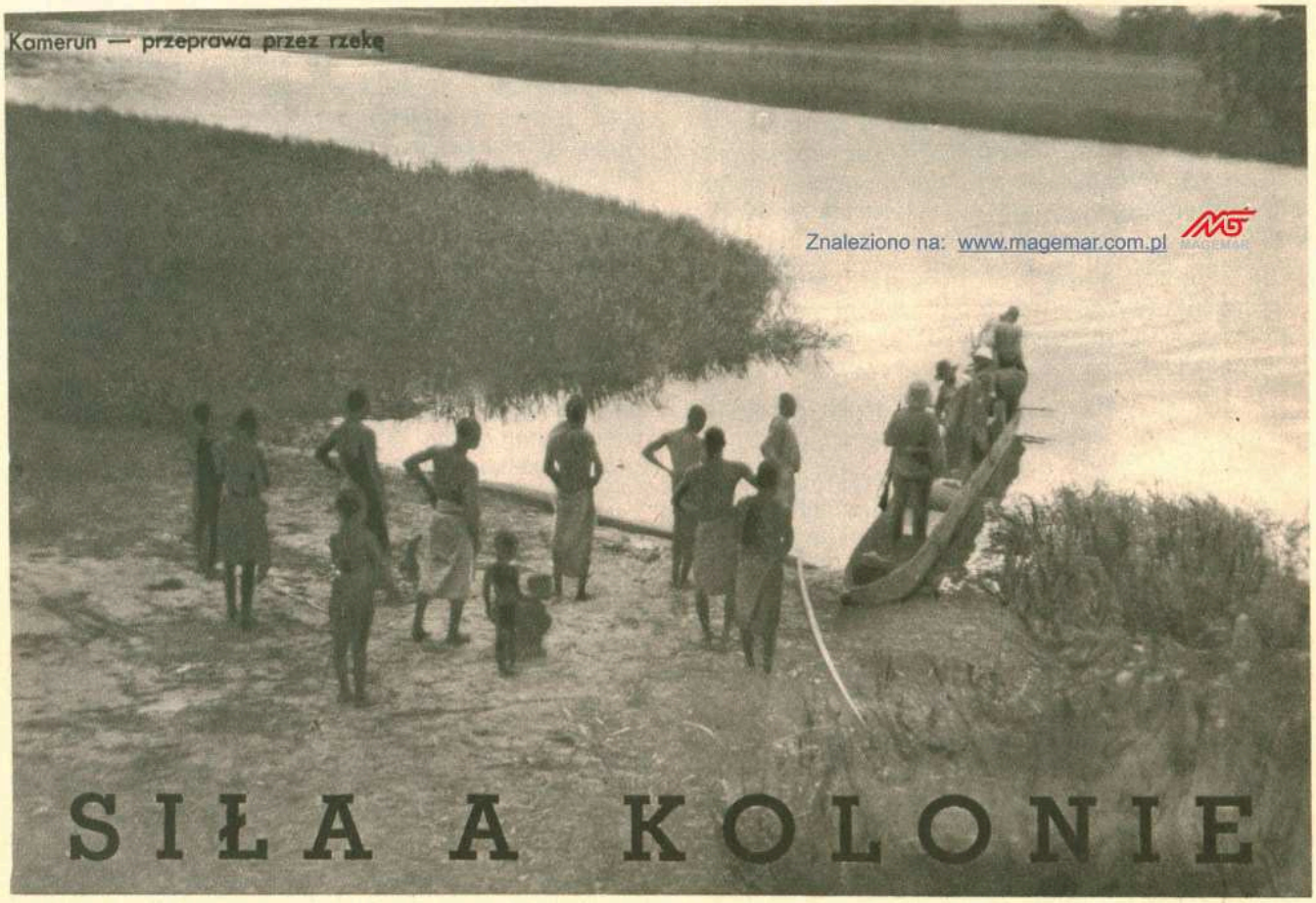
To rozszerzanie się celów i zadań Ligi przejawia się także we wzmożonej akcji wydawniczo-prasowej. Nakład „Morza" wzrósł ostatnio do 238.000 egzemplarzy, stawiając to wydawnictwo pod względem nakładu na jednym z pierwszych miejsc w prasie polskiej. „Polska na Morzu" rozchodzi się w 430.000 egz. i posiada dwie mutacje, z których jedna przeznaczona jest dla młodzieży szkół średnich, druga dla wsi i ośrodków robotniczych miejskich. Wzrasta także nakład „Morskiej Gazetki Ściennej", cieszącej się dużym zainteresowaniem wśród dziatwy szkół powszechnych. Obok tych miesięczników wychodzi nadal kwartalnik naukowy „Sprawy Morskie i Kolonialne", a poza tym każdy miesiąc przynosi nowe wydawnictwa książkowe, broszury, z których wiele rozchodzi się w setkach tysięcy egzemplarzy, pogłębiając i ugruntowując zrozumienie dla spraw morskich i kolonialnych. Temu samemu celowi służy „Biuletyn Prasowy LMK", rozsyłany do prasy, serwisy okolicznościowe, konferencje i konkursy prasowe, w tym kierunku również zmierza coraz ściślejszy kontakt z Polskim Radiem. Specjalny serwis informacyjny rozsyłany jest także dla prasy polskiej i obcej za granicą.

Przed Ligą stoi ogrom pracy do spełnienia. Realizacja wysuniętych przez nią haseł posuwa się jednak stale naprzód, budząc, co najważniejsze, coraz żywszy oddźwięk wśród społeczeństwa polskiego. Świadczy o tym masowy udział tego społeczeństwa i to dosłownie wszystkich jego odłamów i komórek we wszelkich imprezach, organizowanych przez Ligę, jak „Święto Morza", „Dni Kolonialne", „Rocznica odzyskania morza" i inne okolicznościowe uroczystości i obchody. Świadczy przede wszystkim wzrastająca z roku na rok ilość członków, która na dzień 1 stycznia r. 1939 wynosiła 899.635, a ostatnio przekroczyła już cyfrę 900.000. Dwa lata temu rzuciliśmy hasło: podwoić liczbę członków. Hasło to, zawdzięczając pracy wszystkich komórek organizacyjnych, zrealizowaliśmy.

W tej żmudnej, szarej, nieraz niewdzięcznej, bo nie dającej bezpośredniego efektu pracy, zmierzającej do wykuwania wielkości Polski na morzu, biorą czynny udział wszystkie komórki organizacyjne Ligi. Wśród poszczególnych Okręgów kroczą na czele Okręgi: Stołeczny, Śląski, Radomsko-Kielecki, ale i pozostałe — jeżeli się zważy trudne niejednokrotnie warunki pracy społecznej — wykazują znaczną inicjatywę i ruchliwość, wciągając do swej pracy coraz liczniejsze zastępy ludzi czynu, ludzi, którzy chcą czynnie współdziałać we wznoszeniu potęgi Polski, potęgi, opartej na jak najpełniejszym wykorzystaniu swobodnego dostępu do morza i tych możliwości rozwojowych, jakie daje swobodny dostęp do dóbr kolonialnych. W pracy tej nie wolno nam ustawać. W szeregach naszych musi się znaleźć nie 900.000 obywateli, ale znacznie większa ich ilość, bo cały naród polski musi się stać narodem wybitnie morskim, narodem, któremu morze da należne jego wartościom warunki rozwojowe, stworzy powszechny dobrobyt.

J. L.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Kamerun — przeprawa przez rzekę

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

SIŁA A KOLONIE

Polska, jak to już niejednokrotnie bywało w historii — wyrasta ponownie do roli przedmurza, do roli jednego z głównych filarów tak bardzo ostatnio zarysowującego się sklepienia europejskiego.

I jeśli premier Chamberlain, w imieniu W. Brytanii, reprezentującej wielkie imperium brytyjskie, które obejmuje jedną czwartą globu ziemskiego, opowiedział się i stanął przy Polsce, niewątpliwie uczynił to, mając zrozumienie dla żywotności narodu polskiego, mając świadomość, że naród ten pragnie spokojnie pracować, rozwijać się, być coraz aktywniejszym czynnikiem twórczym w rodzinie narodów — że zatem jest istotnie cennym partnerem w polityce pokoju.

Dlatego to premier rządu brytyjskiego zgłosił pomoc Anglii dla wzmocnienia siły Polski. Siła Polski, jej odporność, stała się gwarantką nie tylko bezpieczeństwa jej samej, lecz stała się, w myśl porozumienia polsko-angielskiego, gwarantką bezpieczeństwa i samej Anglii.

W tej to właśnie chwili, kiedy mocarstwa zachodnie pragną widzieć Polskę potężną, samowystarczalną, odporną na wszelkie trudności — czyż nie nadszedł moment praktycznego rozwiązania polskich potrzeb kolonialnych?

Czy nie nadszedł moment zapewnienia Polsce eksploatacji egzotycznych terenów surowcowych, aby nasze Państwo mogło tam czerpać niezbędne dla rozbudowującego się gospodarstwa narodowego, dla rozbudowującego się potężnego przemysłu — surowce?

Czyż nie wskazane byłoby dopuścić dziś Polskę do terenów kolonialnych jako równego partnera i za morzami, podobnie jak to już ma miejsce w Europie, w myśl dobrze zrozumianej zasady równowagi?

Sądzić należy, że zarówno W. Brytania jak i Francja, którym zależy na wzmożeniu siły Polski na wschodzie Europy, znajdą sposoby dla realizacji tego celu i przez dopuszczenie nas do eksploatacji bogactw kolonialnych.

W przededniu Walnego Zjazdu, który z jednej strony ma być przeglądem dokonanej przez LMK w ostatnim dwuleciu pracy, a z drugiej wytyczyć ma plan działania na lata następne — narzuca się pytanie, co ostatnio dokonaliśmy i co dokonać zamierzamy w dziedzinie przygotowania się do pracy w koloniach. Mówić realnie o koloniach dla Polski, dążyć do ekspansji na tereny egzotyczne można bowiem tylko wówczas, gdy się równocześnie prowadzi planową akcję nad przygotowaniem ludzi do tej pracy.

Działalność LMK na tym odcinku była niewątpliwie bardzo ożywiona i szła w dwóch kierunkach:

1) LMK współdziałała w tworzeniu szkoleniowych ośrodków kolonialnych w kraju.

2) udzielała stypendiów na przeszkolenie fachowców kolonialnych.

Zrobiono już więc poważny krok ku realizacji planu, zmierzającego do powołania do życia uczelni, w których polscy pracownicy kolonialni mieliby możność przygotowywać się do nowych zadań. Na Uniwersytecie Jagiellońskim zorganizowane zostały stałe wykłady i ćwiczenia ogólne i specjalne z różnych dziedzin kolonialnych, a mianowicie:

a) specjalny fachowy kurs rolnictwa i hodowli tropikalnej przy Wydziale Rolnictwa U. J., przeznaczony dla osób z wykształceniem rolniczym;

b) stały kurs medycyny i higieny tropikalnej przy Wydziale Lekarskim U. J. dla lekarzy, mający stanowić wstęp do dalszej specjalizacji;

c) kurs prospekcji geologicznej i górniczej dla specjalizacji w poszukiwaniu złóż surowców mineralnych na terenach tropikalnych, zorganizowany przy współpracy z Akademią Górniczą w Krakowie;

d) wykłady z zakresu geografii, administracji kolonialnej, przyrody itp., które są koniecznym uzupełnieniem studiów fachowych w poszczególnych dziedzinach;

e) wykłady dla misjonarzy, których ośrodkiem organizacyjnym jest właśnie Kraków.

Ośrodek szkoleniowy na Uniwersytecie Jagiellońskim, obejmujący wyżej przedstawione człony, — ma mieć charakter Międzywydziałowego Studium Kolonialnego.

Stwierdzić również należy, że przy finansowej pomocy LMK powstaje w Gdyni „Instytut Higieny Morskiej i Tropikalnej", który ma przeszkalać lekarzy w zakresie chorób tropikalnych.

W związku z powoływaniem do życia tych uczelni, konieczne stało się dokształcenie w różnych działach pracy kolonialnej fachowców-naukowców, którzy upatrzeni zostali na wykładowców w tych uczelniach. LMK i tu niesie pomoc, finansując ich wyjazdy na tereny kolonialne.

Poza tym wspomnieć należy o działającym przy Wolnej Wszechnicy Polskiej w Warszawie Studium Migracyjno-Kolonialnym, które wprawdzie nie urabia specjalistów w określonych działach pracy kolonialnej, lecz daje ogólne wiadomości z dziedziny emigracyjno-kolonialnej. LMK w roku 1938-39 udzieliła 33 słuchaczom stypendiów, umożliwiając im studia na tej uczelni.

Praca LMK nad przygotowaniem kadr fachowców kolonialnych idzie poza tym w kierunku przeszkalania handlowców i rolników na terenach zamorskich. Szereg młodych kupców, dzięki pomocy finansowej LMK, zaznajamia się z techniką handlu kolonialnego, szereg rolników specjalizuje się w kulturach roślin egzotycznych. Gdy dodamy do tego popieranie dokształcania i w innych dziedzinach — będziemy mieli obraz akcji LMK w zakresie szkolnictwa kolonialnego.

W trosce o wejście na rynki kolonialne LMK przyczyniła się między innymi do powołania do życia wielkiej polskiej firmy dla handlu z koloniami, która rozpoczęła swą pracę i która wykorzystuje przeszkolonych praktykantów.

Dokonane dzieło jednak jest tylko początkiem. I dlatego LMK w planie pracy na przyszłość stawia sobie za zadanie współdziałanie przy powoływaniu do życia dalszych ośrodków szkoleniowych, aby stworzyć całokształt aparatu niezbędnego dla kształcenia specjalistów kolonialnych.

Wysiłki te iść będą w tym kierunku, aby zorganizować odpowiednio postawioną szkołę handlu kolonialnego o typie licealnym, aby zorganizować przy jednej z wyższych uczelni handlowych specjalny dział handlu zamorskiego i kolonialnego, aby powołać do życia przy jednej z uczelni ośrodek, gdzie absolwenci politechnik i innych szkół technicznych uzupełnialiby swe wiadomości fachowe wiedzą kolonialną w zakresie ogólnym i specjalnym (np. nawadnianie, odwadnianie, budowa dróg, budownictwo mieszkaniowe w krajach tropikalnych itp.).

Poza tym LMK czynić będzie wysiłki, ażeby stworzone zostały w Polsce potrzebne do rozwoju wiedzy kolonialnej katedry i laboratoria, bez których wszelkie poczynania w zakresie szkolnictwa poszłyby na marne.

Wreszcie coraz forsowniejsze przeszkalanie praktyczne naszych pionierów kolonialnych w terenie — propagowanie tworzenia się handlowych firm kolonialnych będzie koniecznym warunkiem rozumnej i rzeczowej ekspansji kolonialnej.

Przedstawiony tu w zarysie plan szkoleniowy będzie musiał zyskać żywe poparcie naszych resortów ministerialnych. Bez ich bowiem wszechstronnego poparcia, bez przychylnego nastawienia czy to Ministerstwa W. R. i O. P. czy to Ministerstwa Przemysłu i Handlu — inicjatywa LMK musiałaby pozostać bez spodziewanych efektów.

Toteż żywić należy nadzieję, że zwarta akcja zainteresowanych ministerstw i Ligi Morskiej i Kolonialnej — pozwoli osiągnąć w najbliższym okresie wielkie rezultaty praktyczne, że nasze „pogotowie kolonialne" stanie się kompletne.

Tak pojęta akcja kolonialna nie może nie wydać prędzej czy później rezultatów. Zawód może spotykać tylko tych, którzy rzucają się z motyką na słońce.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

K. JEZIORAŃSKI



PALĄCA SPRAWA

Nasze zaniedbanie w dziale budowy dróg wodnych, wobec wspaniałych efektów, jakimi szczycą się w tej dziedzinie od dawna Francja, Belgia, Holandia, wobec niezwykłych osiągnięć niemieckich ostatniego okresu — wyznacza nam pod tym względem dość odległe miejsce wśród państw europejskich.

A przecież biorąc udział w ogólnej wymianie dóbr gospodarczych świata i walcząc o zdobycie i utrzymanie rynków zbytu, musimy wykorzystać wszystkie warunki umożliwiające nam konkurencję w walce. Nieodzownym warunkiem jest tu niewątpliwie tania droga wodna, zwłaszcza gdy chodzi o masowe przewozy towarów, jak materiały budowlane, węgiel, złom, zboże itp.

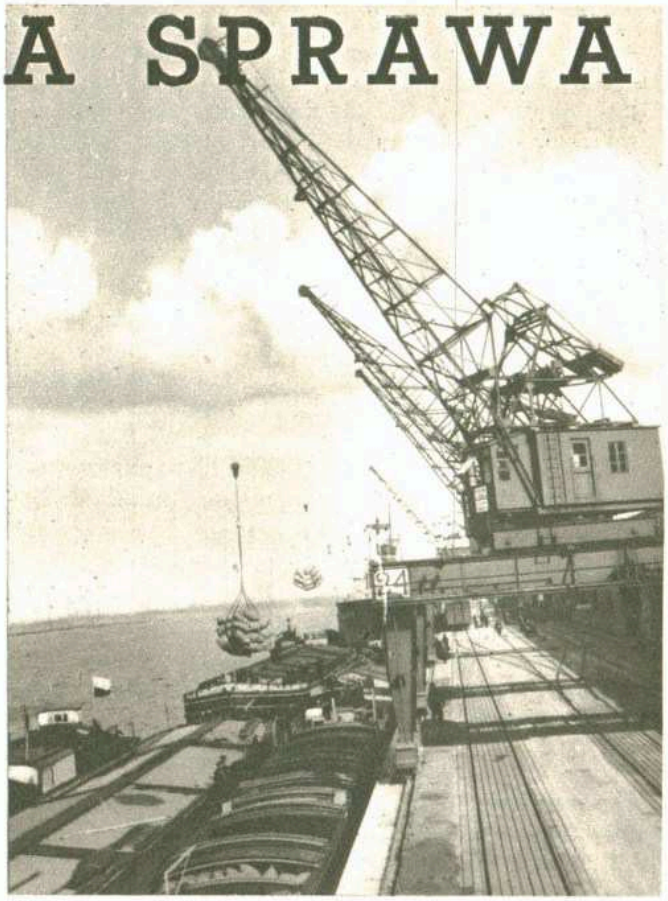
Na drogach wodnych jako tako urządzonych, przewóz jest co najmniej dwukrotnie tańszy, niż przewóz kołowy, a może być tańszy nawet trzykrotnie i więcej, jeśli drogi wodne są lepiej rozwinięte. Na wodzie jeden koń parowy ciągnie 15—20 ton ładunku, są wypadki, że na stojącej wodzie kanału żeglugi, barkę o ładunku około 400 ton ciągną dwa żywe konie. Na kolei, licząc z grubsza, jeden koń parowy przypada na jedną tonę ładunku.

Wisła uregulowana zdolna będzie prowadzić w dół od Sanu barki o ładowności 600—1.000 ton. Jedna barka 600-tonowa załaduje 30 wagonów 20-tonowych, a więc prawie cały pociąg towarowy. Tu jest powód, dlaczego drogi wodne grają tak wielką rolę w życiu gospodarczym kraju. Trzeba je jednak doprowadzić do odpowiedniego stanu używalności.

Rozpatrując sprawę wykorzystania sieci dróg wodnych śródlądowych, musimy jeszcze uprzytomnić sobie, że Polska leży we wgłębieniu Europy, które najkrótszą linią łączy Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym, przy czym dział wód, dzielący zlewiska obu mórz, wznosi się o kilkadziesiąt metrów niżej od działu wód, jakie ma do przekroczenia projektowana przez Niemcy droga wodna Odra — Dunaj.

Kraje, położone na południowy wschód od Polski, bogate i mało dotychczas wyzyskane, rokują niewątpliwie wspaniały rozwój. Rozwój gospodarczy tych krajów — to jednocześnie szukanie dróg do wymiany handlowej z krajami północy. Projektowany kanał Bałtyk — Morze Czarne, biegnący przez dwa kraje: Polskę i Rumunię, najkrótszy ze wszystkich możliwych, mający do przejścia najmniejszą ilość śluz — będzie miał zawsze szanse zwycięstwa w konkurencji z innymi, a przez to podniesie dobrobyt przyszłych pokoleń Polski.

Znaczenie połączenia Morza Czarnego z Morzem Bałtyckim doceniają w całej pełni Niemcy, którzy posiadają już konkretne projekty budowy kanału łączącego Odrę z Dunajem. Z chwilą zrealizowania projektu Polska, nie posiadając uregulowanej sieci własnych dróg wodnych, znajdzie się w martwym polu komunikacyjnym, natomiast uregulowana Wisła, a w przyszłości kanał Wisła — San — Dniestr — Prut — Dunaj nie tylko uzbroi



Wyładunek cukru w porcie gdyńskim z berlinek wiślanych

własny aparat gospodarstwa narodowego w potężny środek komunikacyjny, ale podważy opłacalność kanału niemieckiego w odniesieniu do państw basenu bałtyckiego.

Należy również włączyć nasze porty morskie Gdynię i Gdańsk przez Wisłę w sieć europejskich dróg wodnych, aby obok Szczecina i portów reńskich, także i one zyskały głębokie południowowschodnie zaplecze.

Musimy też zdać sobie sprawę z tego, że w braku taniej drogi wodnej na Wiśle, nasz przemysł z Centralnego Okręgu i Górnego Śląska, zmuszony do korzystania z droższych środków komunikacyjnych, nie mógłby wytrzymać konkurencji w basenie Dunaju.

Wobec tych zjawisk wyrażamy nasze głębokie przekonanie, że potrzeba przystąpienia do regulacji Wisły jest nakazem chwili nie cierpiącym zwłoki.

Wisła należy do nielicznych rzek w Europie, które mogą się szczycić przynależnością wyłącznie do jednego państwa. Nie doczekała się jednak uporządkowania na całej długości — regulowana partiami dla potrzeb czysto lokalnych niszczy dziś dawne budowle, wkopała się miejscami znacznie poniżej wszelkich przewidywanych głębokości, albo naniosła piasek z partyj dzikich w uregulowane, tworząc progi zatrzymujące żeglugę w czas posuchy. Zamiera ruch na rzece, bo czyż można powiedzieć, że Wisła żyje, jeśli stosunek przewozu towarów na wszystkich naszych drogach wodnych do przewozu towarów na drogach wodnych w Niemczech wyrażał się w r. 1936 stosunkiem 1:160? A od tego czasu nic się na Wiśle nie poprawiło.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Wisła martwa prowadzi wody w sposób nieregularny, który charakteryzuje niskie stany w czasie posuchy i groźne wylewy w czasie wezbrań. W wyniku rozpiętości stanów wody jesteśmy nawiedzani przez powodzie, które niszczą dobytek, dewastują orne grunty, spychają ludzi w głąb lądu od rzeki. Ostatnia powódź w roku 1934 przyśpieszyła usiłowania rządu zmierzające do powstrzymania na przyszłość zgubnej fali powodziowej. Celowi temu służyć mają wielkie zbiorniki w dolinie Soły i Dunajca, najaktywniejszych dopływów Wisły. Oba zbiorniki, wykonane według najnowszych wymagań techniki, stanowią poważny krok naprzód w drodze do zmniejszenia skutków powodzi. Zbiorniki te jednak nie zmieniły wyglądu Wisły; dolina wielkiej wody dla koryta nieuregulowanego jest niezmiernie szeroka, przeważnie nie użyteczna.

Pod rządem dzikiej, martwej dla ruchu Wisły, pozostają w dalszym ciągu wielkie obszary gruntów. Na Wiśle środkowej pas gruntów w ten sposób niszczonych znacznie przekracza ten obszar, który w wypadku uregulowania rzeki, ujęty wałami, musi się przeznaczyć pod największy odpływ wód atmosferycznych.

Ile gruntu można by dzięki regulacji odzyskać?

Przybliżone obliczenia na odcinku najbardziej zaniedbanym, tj. od Sandomierza do Ciechocinka, na długości 430 km biegu Wisły, dają cyfrę 300 km kwadr.!

Teren ten, zabezpieczony przed zerwaniem, stanie się bardzo cenny dla kultury rolnej i odpowiedni pod zakłady przemysłowe. Wzrośnie siła podatkowa ludności siedzącej nad brzegami, dobrobyt kraju stanie się większy.

Wisła łączy najcenniejsze ośrodki: Zagłębie, COP i stolicę z morzem, a nadto bogatą siecią dopływów obejmuje cały kraj. Ramionami Bugu i Sanu wciąga w sferę swoich wpływów niewyzyskane gospodarczo ziemie wschodnie i południowo-wschodnie, Narwią i Kanałem Augustowskim łączy system Niemna. Ile mocnych więzów dośrodkowych i ile życia wprowadzić może tymi drogami zdrowy kręgosłup Wisły.



Wisła w sieci europejskich dróg wodnych

Wisła ma tę wyższość nad innymi rzekami europejskimi, że umożliwia komunikację podwójną: jedną z południa na północ i odwrotnie, drugą ze wschodu na zachód i odwrotnie. Wisła ma duże dorzecze, które jej daje stosunkowo znaczną ilość wody w korycie; dzięki wyjątkowo małemu spadkowi wody podchodzi wygodną drogą wodną pod sam niemal Śląsk. Cechy te stawiają ją pod względem żeglowności na wysokim poziomie w hierarchii rzek europejskich, wyżej od Łaby, Odry i Wezery, które są dziś potężnymi drogami wodnymi.

Mały spadek rzek, stosunkowo duże obszary zlewiskowe i korzystne ułożenie granic, obejmujących niemal całe dorzecze Wisły sprawiają, że Polska posiada ogromne możliwości rozwinięcia dogodnej sieci dróg wodnych.

Dla wykorzystania jednak tych wszystkich możliwości, dla zabezpieczenia się przed niszczycielskim, choć nie zawsze widocznym od razu działaniem szarych mas wody, trzeba, aby zagadnienie regulacji Wisły było nie tylko echem skargi zubożałej ludności mieszkającej nad brzegami, nie tylko problemem technicznym interesującym inżyniera. Trzeba uświadomionej woli całego społeczeństwa, trzeba zrozumienia, że uporządkowanie wód w Polsce, a co za tym idzie stworzenie sieci dróg wodnych, to umocnienie siły państwa polskiego i polepszenie bytu przyszłych pokoleń.


Berlinki wiślane na Brdzie

INŻ. ST. SZYMBORSKI

NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM



Malta — brytyjska baza morska na Morzu Śródziemnym

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Zagadnienie Morza Śródziemnego w jego fazie obecnej rozpoczęło się z chwilą, gdy odrodzone przez Mussoliniego Włochy przestały się godzić ze swą podrzędną rolą w basenie, który, ze względu na tradycje historyczne, uważały za wyłączną domenę swoich wpływów, za „Mare Nostrum". Wynikiem tego stanu rzeczy było zaostrzenie stosunków na tle gwałtownej ekspansji włoskiej, pośrednio lub bezpośrednio godzącej w żywotne interesy W. Brytanii i Francji na Morzu Śródziemnym. Poszczególne etapy głuchej walki toczącej się na terenie Morza Śródziemnego wyraziły się w wyścigu zbrojeń morskich, tworzeniu ufortyfikowanych baz, podboju Abisynii, wojnie hiszpańskiej, wypadkach palestyńskich i na razie zakończyły się aneksją Albanii i wysunięciem pretensji włoskich do Tunisu, Dżibuti i udziału w Radzie Nadzorczej Kanału Sueskiego.

Interesy więc Anglii, Francji i Włoch na tym morzu i ich dążenia, są tak dziś różne, że trudno wyobrazić sobie rozwiązanie, które by zadowoliło wszystkich.

Z posunięć tych można wywnioskować, że dążenia Włoch — to nie tylko chęć uzyskania nowych terenów kolonizacyjnych, a dążenie do zajęcia dominującej roli w basenie śródziemnomorskim.

W tym też kierunku zdecydowanie prowadzi Duce swą politykę, do tego dąży już od szeregu lat, realizując swój wielki plan strategiczny. Pierwszy poważniejszy krok został już zrobiony przez okupację Albanii, która dała Włochom poważną pozycję strategiczną w cieśninie Otranto. Panując nad tą cieśniną uzyskały już Włochy wyłączność na Adriatyku, nie można bowiem brać pod uwagę bazującej się tam słabej floty jugosłowiańskiej. Plany te usilnie popiera północny sojusznik Rzymu — Niemcy, które ze swej strony, poza zdobyczami terytorialnymi w środkowej Europie i na Bałtyku, nie rezygnują w dalszym ciągu z odzyskania kolonij.

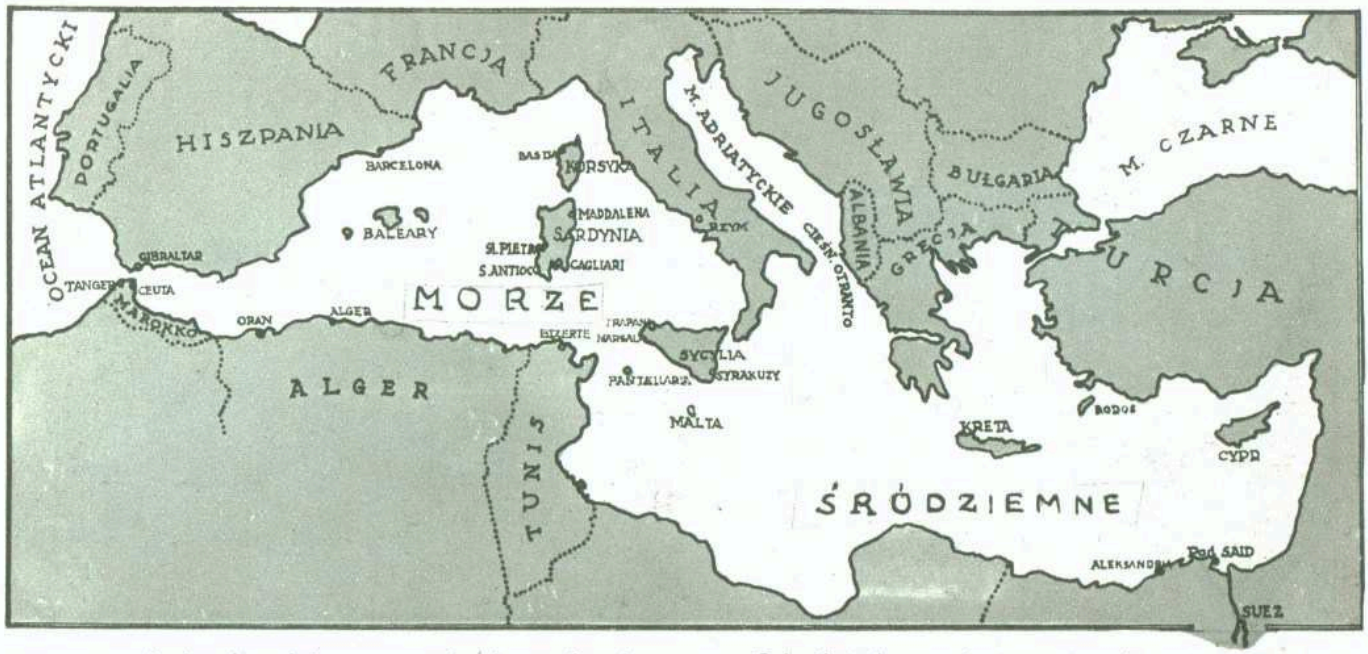
Cele te mogą jednakże być osiągnięte tylko przy pomocy morskiej siły zbrojnej, zdolnej przeciwstawić się siłom państw przeciwnych wyłączności włoskiej na śródziemnomorzu. Toteż nowoczesna marynarka wojenna jak też i lotnictwo Włoch są dziełem Duce, który dla ich rozwoju nie szczędził ani sił ani środków. I oto w dniu 1 stycznia 1939 roku stan marynarki i lotnictwa przedstawiał już siłę, z którą muszą się liczyć nawet połączone floty śródziemnomorskie Anglii i Francji, tym bardziej, że dyslokacja sił włoskich stwarza warunki dogodne w każdej części Morza Śródziemnego, a jednocześnie centralne położenie metropolii pozwala szybko i bezpiecznie przeprowadzić koncentrację w dowolnym punkcie, dla uderzenia po liniach wewnętrznych przeciwników w potrzebnym kierunku.

Flota włoska składa się dziś z 4 okrętów liniowych, 8 krążowników ciężkich, 15 krążowników lekkich, 133 kontrtorpedowców i torpedowców i 90 okrętów podwodnych, lotnictwo zaś włoskie ma niewątpliwie przewagę liczebną. Siły te są w dalszym ciągu konsekwentnie rozbudowywane.

Równolegle z rozbudową floty i lotnictwa, postępowała rozbudowa włoskich baz morskich. Poza posiadanymi stworzone zostały nowe bazy w Maddalenie, Cagliari, St. Pietro i S. Antioco na Sardynii, Trapani, Marsala i Syrakuzy w Sycylii oraz Leros i Rodos w Dodekanezie, jak również na wyspie Pantellaria.

Utrzymanie obecnego status quo na Morzu Śródziemnym jest dążeniem Anglii i Francji. Dążenie to nie wypływa bynajmniej z pobudek prestiżowych tych mocarstw, bowiem Morze Śródziemne jest niewątpliwie żywotną arterią tak dla Anglii jak i Francji. Dla Anglii — skróceniem drogi do jej posiadłości wschodnich, dla Francji zaś szlaki tego

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



morza mają bardzo duże znaczenie, łączą bowiem najkrótszą drogą metropolię z posiadłościami w Afryce.

Toteż i ta strona wszelkimi siłami stara się utrzymać swój stan posiadania. Połączone siły angielsko-francuskie liczą dziś na Morzu Śródziemnym 8 okrętów liniowych, 3 lotniskowce, 10 krążowników ciężkich, 10 krążowników lekkich, 88 kontrtorpedowców i torpedowców i 48 okrętów podwodnych.

Poza dalszą rozbudową swej floty, Albion umacnia Gibraltar, Maltę, Aleksandrię, Suez, Cypr i Haifę. Poza tym, w myśl umowy z grudnia 1935 r., okręty angielskie mogą wykorzystywać porty francuskie, tureckie, jugosłowiańskie i greckie. W tym celu Grecja oddała do dyspozycji Anglii: zatokę Mudros, zatokę na Krecie, Volo i Cephalonię. Ostatnie wypadki pociągnęły za sobą udzielenie przez Anglię i Francję gwarancji dla Grecji, Rumunii i Turcji. Dziś więc bazy tych państw stoją całkowicie do dyspozycji połączonych flot anglo-francuskich. Toteż potężne eskadry sojuszników opierając się o wszystkie te bazy, mogą również zdziałać bardzo wiele, aż do bezpośredniego zagrożenia Włochom, na ich półwyspie.

Francja, dla której łączność z Afryką jest kwestią arcyważną, również stworzyła nowe bazy dla floty i lotnictwa na Korsyce oraz w Mers-el-Kebir w Oranie i powiększyła port wojenny w Bizercie.

Zupełnie inna jest sytuacja Włoch. Morze Śródziemne i wyloty z niego są jedynymi jej połączeniami ze światem i posiadłościami kolonialnymi. Jeżeli więc bazy Sardynii są już dostateczną groźbą dla śródziemnomorskich połączeń Francji — elementarne zasady bezpieczeństwa nie mogą pozwolić na usadowienie się wrogich sił w drugim końcu tego zachodnio-śródziemnomorskiego rejonu. Stąd zacięta rywalizacja o przewagę w Hiszpanii. Sprawa hiszpańska nie ogranicza się tu bynajmniej do popierania jednej ze stron walczących. Chodzi tu o przewagę na Morzu Śródziemnym, a wybrzeże hiszpańskie i Baleary są tak dla osi Berlin—Rzym, jak i dla bloku Londyn — Paryż, pozycją niezbędną. Jak dotąd zwycięstwo narodowców zdaje się przyniosło, zresztą zupełnie logicznie, ścisły sojusz z osią Berlin — Rzym, a co za tym idzie — nowe bazy dla floty, już wzmocnione, chociażby niewielkimi siłami hiszpańskimi, uzupełnionymi już eskadrą dawnej strony czerwonej, internowanej swego czasu w Bizercie, a nie tak dawno zwróconej przez Francję narodowej Hiszpanii. Bazy te pozwolą ostatecznie zamknąć francuski szlak morski Marsylia—Tunis i Alger oraz angielski — Gibraltar — Port Said i Haifa, jak również poważnie zagrozić Gibraltarowi.

Położenie istniejących już baz wyraźnie wskazuje koncepcję operacyjną Włoch. Maddalena, na północnej Sardynii zagraża Bastii i ma w zasięgu swego lotnictwa całe wybrzeże Francji. Bazy na południu Sardynii — Cagliari, St. Pietro i St. Antioco zagrażają Bizercie i Malcie oraz wszystkim liniom komunikacyjnym Anglii i Francji w środkowej części morza, na południe od Sardynii. Największe niebezpieczeństwo stwarzają dla angielskiej Malty bazy południowo-sycylijskie — Trapani, Marsala i Syrakuzy, zwłaszcza że są przystosowane dla lotnictwa. Baza na wyspie Pantellaria wzmacnia jeszcze bardziej sytuację Włoch w tej części morza, wreszcie stworzenie baz na wyspach Dodekanezu stanowi bezpośrednie zagrożenie położenia Anglii we wschodniej części Morza Śródziemnego, a więc Aleksandrii, Suezowi i Haifie, będących pod zasięgiem włoskiego lotnictwa.

Wobec takiego stanu rzeczy, rozumiejąc doskonale, że dominujące położenie półwyspu włoskiego oraz omówione bazy morsko-lotnicze, porozrzucane we wszystkich częściach Morza Śródziemnego, niewątpliwie ułatwiają Włochom ich zadania operacyjne, utrudniając jednocześnie stronie przeciwnej obronę jej linij komunikacyjnych, oraz zdając sobie sprawę, że nawet niewielkie siły podwodne i lotnicze Włoch zadanie przecięcia tych linij przeprowadzą z powodzeniem, tak, że sprawa transportów morzem tak angielskich jak i francuskich zdaje się być niewykonalną, aż do chwili zwalczenia floty włoskiej — sztaby morskie angielski i francu-



Francuski okręt liniowy „Dunkerque".

połączone floty angielska i francuska będą się starały zmieść flotę włoską z powierzchni śródziemnomorza, bowiem tylko takie rozwiązanie operacyjne mogłoby ostatecznie poprawić sytuację na korzyść osi Londyn — Paryż.

Posunięcia włoskie w Hiszpanii, w której dotąd jeszcze przebywają włoskie oddziały lądowe, oraz koncentracja wojsk w okolicy Gibraltaru, zmusiły Anglików do usilnego fortyfikowania tej twierdzy nadmorskiej, panującej nad cieśniną — od lądu, oraz zabezpieczenia jej od strony morza. W wyniku tego są stałe przesunięcia eskadr, postój wielkich okrętów francuskich w Gibraltarze, wzmocnienie załogi twierdzy i gorączkowe przygotowania obronne. Utrata bowiem takiego punktu strategicznego, jakim jest Gibraltar, naraziłaby sojuszników na daleko idące komplikacje w zaopatrywaniu flot i utrudniłaby w znacznej mierze swobodny ruch okrętów wojennych z Atlantyku do Morza Śródziemnego.

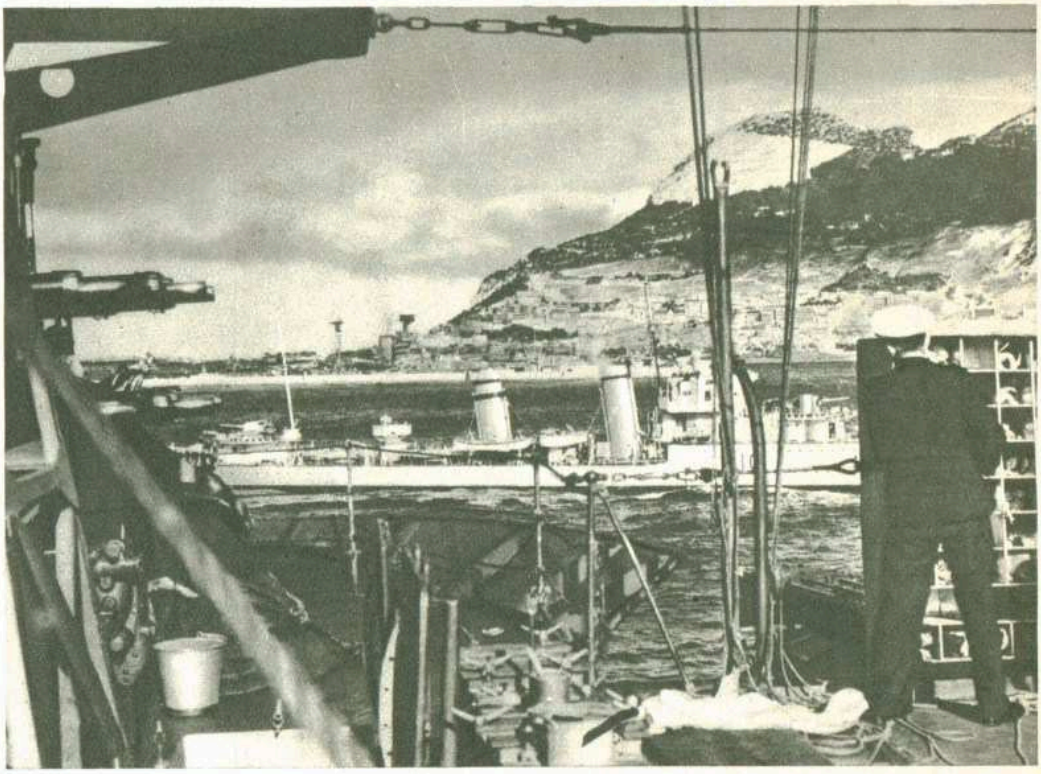
Tak tedy jak jedna, tak i druga strona, mają swoje plany polityczne, strategiczne i operacyjne. Faktem jest jednak, że sytuacja, jaka wytworzyła się obecnie na Morzu Śródziemnym, wymaga od obu stron usilnego powiększenia marynarki wojennej i lotnictwa, które to dwa czynniki — pokojowo czy orężnie — rozstrzygną o sytuacji.

O. ŻUKOWSKI

ski przyszły zdaje się do wspólnego porozumienia — zrezygnowania z transportów śródziemnomorskich, natomiast użycia do tego celu dróg dalszych wprawdzie, lecz o wiele pewniejszych — przez Ocean Atlantycki. Anglikom zwiększa to drogę, prowadzącą dokoła Przylądka Dobrej Nadziei — do Indii o 40 proc., do Singapuru i Hong-Kongu o 25 proc., do Australii zaś zaledwie o 7,5 proc.; Francuzom wydłuża ich linie, łączące z posiadłościami w Afryce, prawie czterokrotnie, nie na wielkie jednak odległości. Natomiast zjednoczona flota angielsko-francuska będzie wolna od eskortowania konwojów, toteż może być użyta całkowicie do działań bojowych.

Wówczas całość sytuacji zmieni się na niekorzyść Włoch. Wolna od obrony własnych linij komunikacyjnych flota sprzymierzonych niewątpliwie wykorzysta swoją przewagę nad flotą włoską, przechodząc do działań zaczepnych. Co zaś do lotnictwa włoskiego, które ma dziś niewątpliwie przewagę, to oczywiście może ono wyrządzić poważne szkody w bazach przeciwników, lecz należy również pamiętać, że nie jest ono wyłącznością włoską, że ze strony angielsko - francuskiej też będzie użyte toż samo lotnictwo, bodajże nie gorsze co do sprzętu i personelu, mniejsze może tylko liczebnie. A więc reasumując — w razie konfliktu –

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Angielskie okręty wojenne w Gibraltarze



Wodnosamolot angielskiej marynarki wojennej „Short Sunderland"

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Lotnictwo floty

Walka o hegemonię na morzu trwa od zarania powstania handlu morskiego. Wszystkie środki nadające się do tej walki zostają wykorzystane od dawien dawna. Nic dziwnego, że w walce tej i lotnictwo znalazło się wśród tych środków i wraz z flotą dąży ono do osiągnięcia decydujących wpływów w strefach największego zainteresowania.

Jeżeli mianem „lotnictwo" określimy ogólną zdolność lotniczą państwa, to mianem „lotnictwo floty" określać powinniśmy część „lotnictwa", która pracuje razem z flotą, względnie dla floty. Lotnictwo floty, jak już sama nazwa wskazuje, jest częścią floty, tak samo jak okręty podwodne, ścigacze, krążowniki lub pancerniki.

Często nazwa „lotnictwo floty" zastąpiona zostaje nazwą „lotnictwo morskie". Nazwa ta nie jest jednak całkiem słuszna, gdyż określa bardziej stronę techniczną sprzętu lotniczego, tzn. podkreśla, że sprzęt składa się z samolotów morskich czyli wodnosamolotów. Nazwa „lotnictwo floty" określa natomiast, że lotnictwo jest częścią floty, bez względu na to, czy posługuje się wodnosamolotami, czy też samolotami (lądowymi). Sprzęt, którym lotnictwo floty się posługuje, odgrywa drugorzędną rolę, rodzaj sprzętu użytego tzn. czy wodnosamoloty, samoloty lądowe, lub też ziemno-wodne (amfibie), uzależniony jest od warunków lokalnych, w jakich lotnictwo floty pracuje.

Dzięki swej wielkiej szybkości i zdolności przenikania w strefy działania nieprzyjaciela, flota wykorzystuje swoje lotnictwo do zbierania wiadomości o nieprzyjacielu. Lotnictwo floty staje się jej czujnym okiem i składając szczegółowe meldunki o swych spostrzeżeniach, daje dowódcy floty możność zorientowania się co do zamiarów nieprzyjaciela, względnie co do wyboru chwili wprowadzenia w czyn swych planów.

O każdym zjawieniu się nieprzyjaciela na morzu, o każdym większym skupieniu się okrętów w bazach i portach, w ogóle o wszystkich zmianach we flocie nieprzyjaciela i jego bazach, lotnictwo floty musi na czas zawiadomić dowódcę floty.

Jest to praca bardzo ciężka, gdyż wymaga ustawicznego patrolowania wielkich przestrzeni morza. Praca ta trwa kilka godzin co dzień i wykonywana jest przez większą ilość samolotów jednocześnie. Porty i bazy nieprzyjaciela są badane i fotografowane jak najczęściej. Im większe i ważniejsze będą przygotowania nieprzyjaciela, tym wydajniejsza będzie obrona przeciwlotnicza i tym trudniej będzie dotrzeć do tych baz i portów. Praca ta jest jednak bardzo ważna i musi być wykonywana bez względu na wielkość strat. W celu zbierania wiadomości o nieprzyjacielu wykonuje lotnictwo tak zwane wywiady dalekie.

Jeżeli własna flota wyrusza na wyprawę, czy to dla ochrony własnego handlu morskiego, czy też w zamiarze pobicia nieprzyjaciela, lotnictwo floty czuwać musi nad jej bezpieczeństwem. Czuwanie polega na uprzedzaniu dowódcy floty o zjawieniu się nieprzyjaciela i na ostrzeżeniu o ukazaniu się w niebezpiecznej odległości okrętów podwodnych, ścigaczy i lotnictwa nieprzyjacielskiego.

Nie wystarczy jednak bezpośrednia ochrona floty przez lotnictwo. Flota związana jest z portem, do którego prędzej czy później musi powrócić. Drogi, którymi flota wychodzi z portu, względnie którymi powraca, muszą być pilnie strzeżone przez lotnictwo. Na drogach tych może czatować nieprzyjaciel w postaci postawionych min morskich, okrętów podwodnych i innych trudnych do zauważenia środków walki. Przez dokładne i systematycznie przeprowadzone badania za pomocą samolotów, niebezpieczeństwo może być w znacznym stopniu

zmniejszone. Pracę tę nazywamy wywiadem bliskim lub przybrzeżnym.

Szybkość nowoczesnych okrętów wojennych jest bardzo duża, często przekraczająca 35 mil morskich na godzinę (63 km na godz.) Z tego powodu sytuacja i wzajemne położenie okrętów lub flot będących na morzu zmienia się błyskawicznie. Lotnictwo floty musi ciągle czuwać i ciągle być przygotowane na niespodziewane zjawienie się nieprzyjaciela. Nie należy się dziwić, że poszczególne floty zwiększają nieustannie stan ilościowy i jakościowy swych samolotów. Od ilości samolotów w znacznym stopniu zależne jest bezpieczeństwo floty. Nie wystarczają samoloty bazujące wzdłuż wybrzeża, mimo że mogą one nawet mieć ogromny rejon działania, każda flota posiada ponadto jeszcze specjalne okręty lotniskowce, które zabierają dużą ilość samolotów. Z tych to lotniskowców, z pokładu lotniska, korzystają samoloty i wykonywują swe zadania wywiadu i zabezpieczenia. Nowoczesny lotniskowiec posiada na swym pokładzie od 30—50 samolotów gotowych do natychmiastowego działania. Również i poszczególne okręty posiadają na pokładzie od 2 do 4 samolotów. Samoloty zaokrętowane startują za pomocą katapult.

Flota, nawet najpotężniejsza, musi mieć oparcie o port. W porcie tym flota od czasu do czasu odpoczywa, uzupełnia swe zapasy i leczy się z ran otrzymanych w spotkaniu z nieprzyjacielem. Dawniej, mniej więcej przed 20 laty, port taki był zabezpieczony przez liczne fortyfikacje. Flocie znajdującej się w takim porcie właściwie nic nie groziło. Dobranie się do floty nieprzyjaciela, znajdującej się w zabezpieczonym porcie, związane było z ogromnymi trudnościami. Impreza taka była bardzo kosztowna i wymagała dużo czasu. Dziś sytuacja się zmieniła. Za pomocą lotnictwa możemy wydłużyć donośność ciężkiej artylerii. Możemy dosięgnąć nieprzyjaciela znajdującego się w porcie i obrzucić bombami okręty, zapasy, środki naprawy i warsztaty budowy okrętów. Wobec możności szkodzenia nieprzyjacielskiej flocie nawet tam, dokąd artyleria własnych okrętów sięgnąć nie może, lotnictwo floty posiada samoloty, które zajmują się bombardowaniem baz i portów nieprzyjaciela, a jeżeli w tych portach i bazach znajdują się oprócz tego okręty, to tym lepiej. Nie jest to jednak zadanie łatwe. O ile dawniej istniała tylko obrona przeciwko nieprzyjacielowi nacierającemu od morza, wzgl. morza i lądu, to obecnie każdy port lub każda baza posiada potężne środki obrony i ochrony przeciwlotniczej, nie licząc licznych i silnych środków obrony na okrętach. Dzięki tej obronie i ochronie, bombardowanie jest znacznie utrudnione, a jego skutki są przeważnie zmniejszone. Lotnictwo bombardujące narażone będzie na duże straty, nieraz może w ogóle nie dolecieć do celu. Chcąc jednak dosięgnąć nieprzyjaciela i chcąc zadać mu straty w materiale i w ludziach, musimy ponieść ofiary. Wojna nie jest przecież asekuracją na życie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Angielski lotniskowiec HMS „Glorious"

Lotnictwo floty atakuje nieprzyjaciela znajdującego się na morzu przy każdej nadarzającej się okazji. Duża nośność samolotów pozwala na użytkowanie jednej z najniebezpieczniejszych broni, jaką jest torpeda.

Nowoczesne samoloty lotnictwa floty posiadają możność uniesienia jednocześnie aż 4 torped o wadze 800 kg każda. Jedna torpeda wystarczy dla zatopienia większego okrętu wojennego, a nawet ciężkiego uszkodzenia największych pancerników.

Lotnictwo niszczycielskie floty, uzbrojone w torpedy, albo bomby ciężkiego kalibru, zwiększa w znacznym stopniu możliwość szybkiego zaatakowania floty nieprzyjacielskiej i to jeszcze przed rozpoczęciem zasadniczej akcji floty, rozszerza również możliwość zaatakowania nieprzyjacielskiego handlu morskiego, znajdującego się w zasięgu lotnictwa.

Dowódca floty, dysponując silnym lotnictwem niszczycielskim, posiada nad nieprzyjacielem tę przewagę, że może w chwilach krytycznych przez działanie lotnictwa niszczycielskiego szalę zwycięstwa przechylić na swoją stronę. Niekiedy lotnictwo tylko będzie mogło na czas udzielić poparcia. Również i nieprzyjaciel posługiwać się będzie lotnictwem niszczycielskim i on będzie się starał przechylić zwycięstwo na swoją stronę. Do zniweczenia ataków niszczycielskich służy prócz broni przeciwlotniczej i rozmaitych środków ochronnych, lotnictwo myśliwskie i pościgowe.

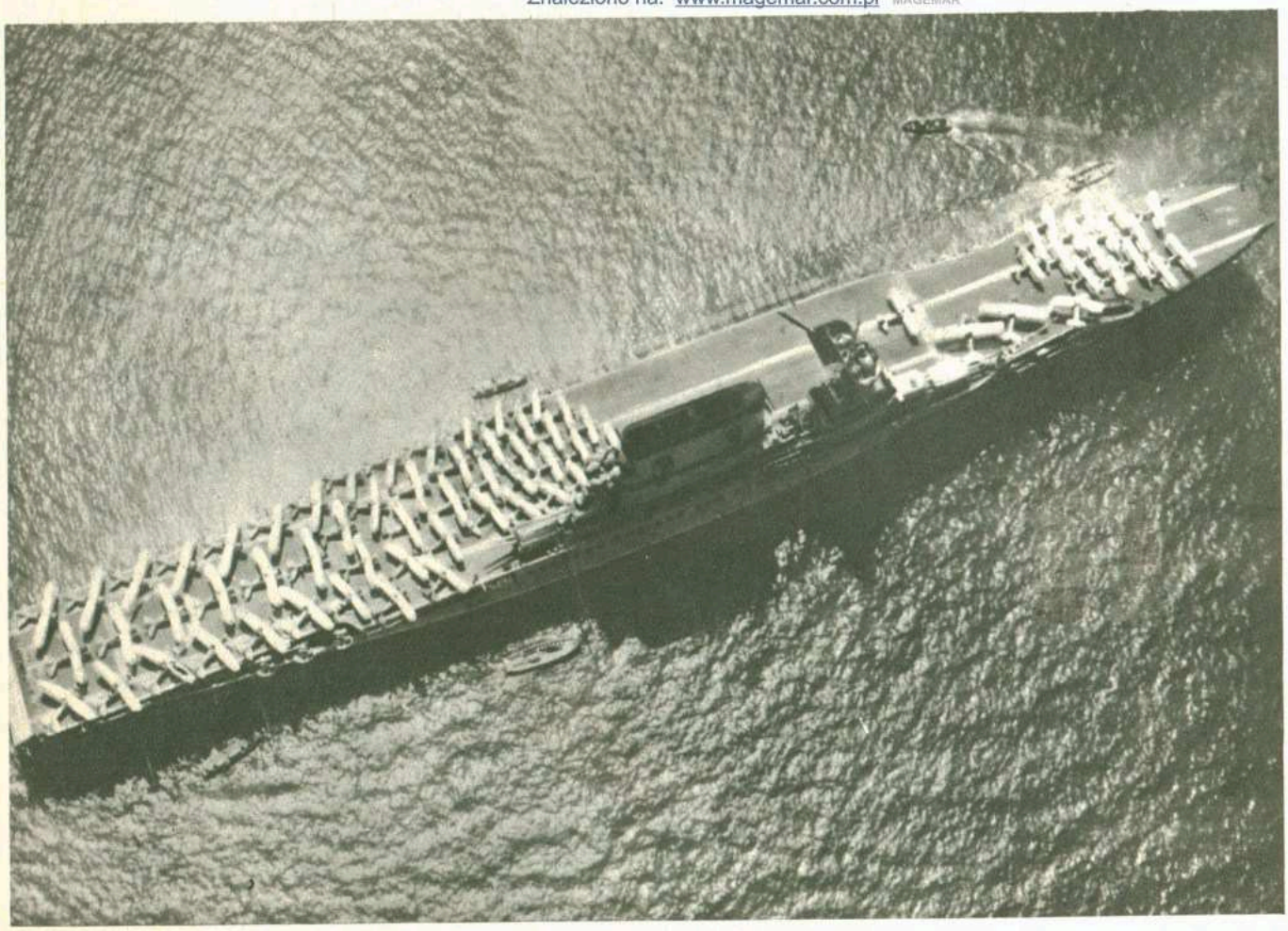
Wszystkie rodzaje lotnictwa floty, tzn. wywiadowcze, niszczycielskie i lotnictwo obrony, jednocześnie działać mogą tylko w wypadku, gdy akcja bojowa toczyć się będzie w zasięgu lotnictwa bazującego wzdłuż wybrzeża, względnie w przypadku znajdowania się w składzie floty jednego lub więcej lotniskowców.

O ile lotnictwo floty ma cały szereg niewątpliwych zalet i zwiększa potęgę środków walki o osiągnięcie hegemonii na morzu, o tyle posiada jedną zasadniczą wadę. Samolot, a lotnictwo składa się z samolotów, nie może się zatrzymywać w miejscu. Działanie lotnictwa jest ograniczone w czasie i przestrzeni. Lotnictwo nie jest w stanie umiejscowić swoich sukcesów. Po wykonaniu jakiejkolwiek akcji, lotnictwo wzgl. samoloty muszą powrócić do swej bazy. Warunki atmosferyczne również mają decydujący wpływ na nasilenie i wynik pracy lotnictwa.

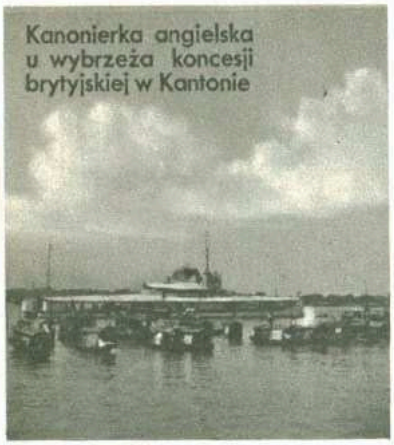
Bez lotnictwa floty trudno wyobrazić sobie skład współczesnej floty. Lotnictwo floty jest potrzebą istotną, ale działanie tego lotnictwa musi być związane z działaniem floty. Każda flota musi mieć swoje lotnictwo. Siła tego lotnictwa, mierzona ilością i jakością samolotów, może przyczynić się do wzrostu potęgi morskiej państwa. Nie znaczy to jednak bynajmniej, by lotnictwo mogło zastąpić flotę, a samolot okręt. Lotnictwo floty wraz z flotą dąży do wspólnego celu, a celem tym zawsze będzie osiągnięcie hegemonii na morzu.

KAROL DURSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Amerykański lotniskowiec „Lexington", widziany z samolotu



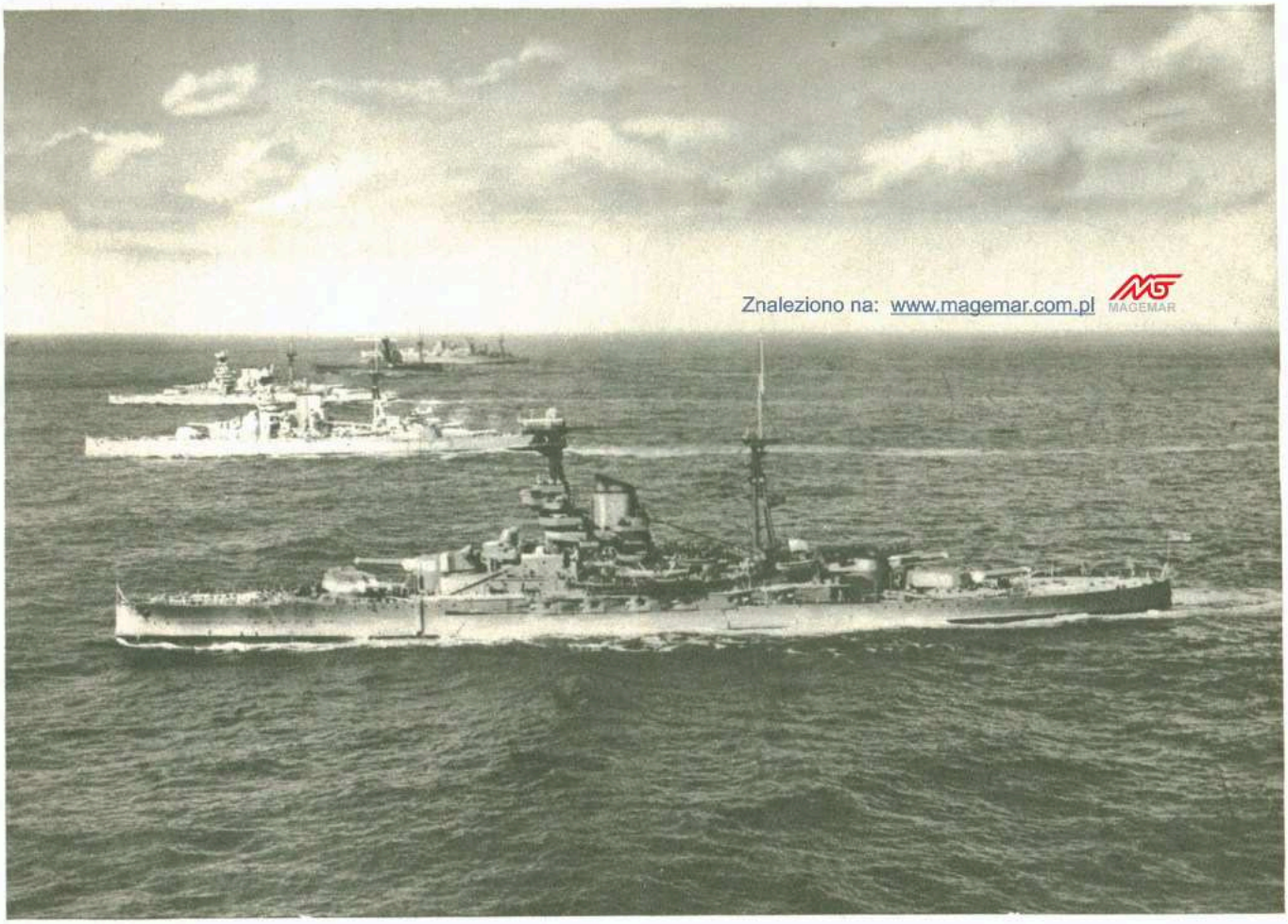
Kanonierka angielska u wybrzeża koncesji brytyjskiej w Kantonie

To jest Anglia

Ostatnie wypadki polityczne, a zwłaszcza deklaracja polsko - angielska o wzajemnej pomocy, pogotowie na Malcie i w Gibraltarze, poruszenia eskadr angielskich na Morzu Śródziemnym i przygotowania wojskowe w Egipcie — wszystko to wzmogło w wybitny sposób zainteresowanie Anglią w Polsce. Dotychczas, powiedzmy to sobie szczerze, wiedzieliśmy o W. Brytanii bardzo niewiele, a w każdym razie nieskończenie mniej, niż np. o takiej Francji lub Niemczech. I nic w tym tak bardzo dziwnego. Trudno nam bowiem było zorientować się w najcodzienniejszych problemach tego dziwnego kraju inaczej, jak mając wciąż globus przed oczyma i przesuwając po nim palcem, z jednej części świata na drugą. I tak ciężko nam było oswoić się z biegiem myśli narodu, dla którego Singapore i zagadnienie kast w Indiach były tematami znacznie bliższymi i bardziej zajmującymi, aniżeli wszystkie nasze codzienne, kontynentalne sprawy.

Nie czas tu i nie miejsce na analizę tych trudności, jakie przez długi czas piętrzyły się na drodze głębszego zrozumienia wzajemnego między dwoma narodami, polskim i angielskim. Zadecydował o tych trudnościach taki a nie inny rozwój historyczny, jakiemu podległ, zwłaszcza w ostatnim stuleciu, każdy z naszych dwu narodów, rozwój, który całkiem niepodobnie ukształtował w tym czasie ich psychikę, zwyczaje i mentalność. Anglik już od stuleci myślał przecież kategoriami **imperialnymi,** podczas gdy my, siłą zrządzenia historii, zmuszeni byliśmy aż do r. 1914 zamykać nasze myśli w wąskich ramach nieistniejących jeszcze, a w istocie wyśnionych i wytęsknionych granic przyszłego państwa polskiego.

I trzeba było dopiero z jednej strony dwudziestu lat niepodległości Polski, trzeba było potężnego i żywiołowego odrodzenia naszego pędu ku morzu, ku szerokiemu światu, trzeba było z drugiej strony wstrząsów politycznych tak potężnych, jak te, które przekonały wreszcie Anglików, że Wisła musi ich dziś obchodzić co najmniej tyle samo, co Singapore, by Anglia i Polska odnalazły się i zaczęły rozumieć. Anglia spojrzała ku nam inaczej, gdyż zrozumiała, że w obecnych warunkach przestała być wyspą, izolowaną i niedosiężną. My zaczęliśmy patrzeć inaczej na Anglię, gdyż z biegiem lat



Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Brytyjskie okręty wojenne na Morzu Śródziemnym

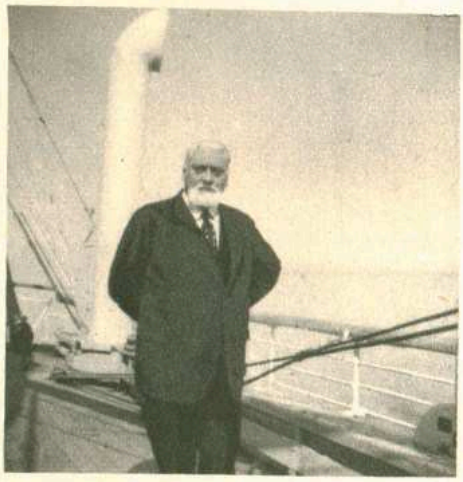


Fragment koncesji brytyjskiej w Szanghaju

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

staliśmy się narodem morskim i wybiegającym w świat daleki, a tam przecież tak łatwo o spotkanie z Anglikami!

Pomimo wszystko jednak, pomimo tego niezaprzeczalnego zbliżenia sposobów myślenia, pomimo pogłębiającego się zrozumienia i wzrostu sympatii wzajemnych, wiele jest jeszcze w obu narodach rzeczy, które tylko z największym trudem trafiają do umysłu Polaka, jeśli idzie o Anglię i Anglika, jeśli idzie o Polskę. U nas np. wiele osób, zwłaszcza ostatnio, rozprawia z satysfakcją o „wszechświatowej potędze Anglii" i o jej możliwościach, nie zdając sobie jednak przeważnie sprawy, na czym ta potęga i te możliwości polegają. Również i dla autora tych słów „potęga" Anglii była przez długie lata raczej pustym dźwiękiem, pozbawionym realnej treści, aksjomatem przyjmowanym bezkrytycznie i pozbawionym jakiegokolwiekbądź dostępnego sprawdzianu, abstrakcyjnym obrazem, któremu odjęto kolory życia. Aby rzeczywiście uwierzyć, aby być przekonanym, trzeba samemu zobaczyć, usłyszeć, dotknąć... Czyż można jednak zetknąć się naprawdę z potęgą imperium brytyjskiego? Sam się z nią zetknąłem, a odkrył mi ją przed półtora rokiem wielki pisarz i niestrudzony wędrowiec po dalekich morzach: Claude Farrère.



Claude Farrére na pokładzie statku

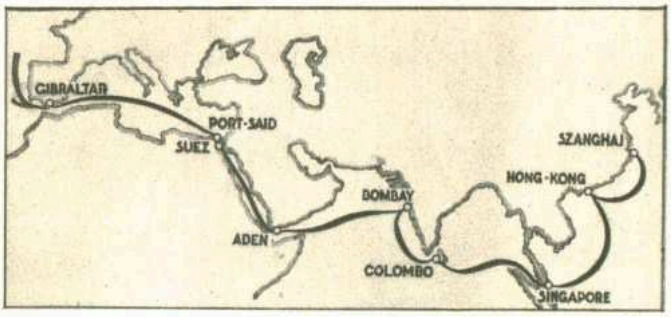
Było to w pierwszych dniach mej podróży na Daleki Wschód i w krótki czas po poznaniu wielkiego pisarza, z którym wspólnie odbyć miałem znaczną część tej podróży. Staliśmy razem przy burcie pokładowej, gdy nasz piękny motorowiec wjeżdżał do Port Saidu. Mijaliśmy właśnie trzy długie, szare cielska angielskich okrętów wojennych, Nad nami, bardzo nisko, zataczał koła wodnosamolot marynarki angielskiej. Na lądzie, na wysokim słupie, barwiły się wyraźnie kolory Union Jack'a.

Claude Farrère zaczął mówić. Głos ma potężny i melodyjny, dykcję i gestykulację — godne aktora Komedii Francuskiej. Pasjami lubiłem go słuchać. „Będzie pan miał", rzekł mi, „czterotygodniową lekcję Anglii. Przez cały czas naszej podróży będzie nam towarzyszył nieodstępnie — Albion. Wszystkie bramy morskie, przez które będziemy przejeżdżali, są w rękach Anglii. Wciąż płynąć będziemy wzdłuż jej wybrzeży. Wszędzie spotkamy jej chorągiew i jej okręty. Nieraz zdawać się panu będzie, że oceany nie są niczym innym, jak angielskim stawem, a części świata — prowincjami mglistej wyspy północnej. Znając Londyn, nie ma pan jeszcze pojęcia o Anglii. Pozna ją pan naprawdę tu dopiero, tutaj, w tej wielkiej drodze na Wschód. Bo to jest Anglia".

I tak było rzeczywiście. Przez cztery tygodnie wydawało mi się, że poza Anglią nie ma nic innego na świecie. Aż dziwne i jakoś nie bardzo normalne było mi każde spotkanie z chorągwią inną, niż angielska. Cała podróż przypominała żywo zajmujący a barwny film propagandowy, ilustrujący niezmierzoną potęgę W. Brytanii.

Naprzód był więc Port Said, a zaraz za nim Suez, dwie bramy Kanału Sueskiego, łączącego Europę z Afryką, Azją i Australią. Jeden z najważniejszych nerwów komunikacyjnych świata, decydujący o losie wielkich posiadłości zamorskich, nie tylko angielskich, ale włoskich, francuskich, holenderskich. Dzieło genialnego Francuza, pozostające od lat paru pod egipską suwerennością państwową. Kanał Sueski strzeżony jest jednak przez angielską armię, marynarkę i lotnictwo. Tak postanowił traktat anglo-egipski z r. 1936. Dodajmy jeszcze ponadto, że między Anglią i Egiptem istnieje najściślejsze przymierze wojskowe i że armia egipska ma na swym czele angielskich instruktorów. Przejeżdżając więc kanałem i przypatrując się jego brzegom z wolniutko sunącego statku, widzimy na lewo obsadzony przez Anglików Egipt, na prawo zaś — również pozostającą pod ich kontrolą wojskową i polityczną Palestynę. Mogą więc sobie akcje kanału należeć do kapitalistów tego czy inne-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR



Trasa podróży autora

go narodu, lecz nie będzie to miało żadnego praktycznego znaczenia polityczno-wojskowego. Kanał Sueski jest w rękach Anglii i w każdej chwili może być przez nią zamknięty.

Później była trzydniowa jazda po rozpalonym Morzu Czerwonym i — znowu Anglia. Na zachodnim wybrzeżu — Egipt i Sudan anglo-egipski, z angielskim gubernatorem, administracją i wojskiem, na wschodnim — anglofilska Saudia, w której najbliższym i najbardziej zaufanym doradcą króla jest przecież nie kto inny, jak Mr. Philby, Anglik-muzułmanin, genialny znawca świata arabskiego. I wreszcie , na południowym cyplu Półwyspu Arabskiego — jeszcze jedna twierdza morska W. Brytanii, pilnująca połączenia Morza Czerwonego z Oceanem Indyjskim — Aden. I znowu angielskie okręty i angielskie działa.

Nieco dalej było Colombo, stolica i główny port Cejlonu, ojczyzny herbaty, drogich kamieni i owoców palmowych. Cejlon — przedsionek Indii i zarazem ważny punkt obserwacyjny na ich oceanie. Colombo — do którego zawijają wszystkie statki w drodze na Daleki Wschód i z Dalekiego Wschodu. A zaraz potem — Bombaj, jedna z dwu stolic olbrzymich Indii, niewyczerpalnego skarbca Anglii. A tu i tam, nad Colombo i Bombajem, chorągiew Union Jack'a i „pax britannica".

Parę krótkich dni żeglugi po oceanie, długie rozmowy z oficerami marynarki o pozycjach angielskich dokoła Pacyfiku, żmudne studia nad wielką płachtą mapy — i oto pewnego słonecznego ranka wykwitły przed nami z piany morskiej amerykańskie sylwetki singapurskich buildingów. Perła korony brytyjskiej, monopolistyczne wrota Dalekiego Wschodu, najpotężniejsza chyba ostoja angielskiej potęgi światowej, stanowiło Singapore jedną ze scen najwymowniejszych i najbardziej przekonywujących owego wielkiego żywego filmu o Anglii, który oglądaliśmy prawie od trzech tygodni.

Port Said, Aden, Colombo, Bombaj — wszystko to mówiło nam o potędze W. Brytanii. Ale nigdzie manifestacja ta nie była tak wymowna, jak w Singapore. Beton, stal, druty, blokhauzy, podziemne korytarze, hangary lotnicze i cysterny, 18-calowe armaty nadbrzeżne, eskadry samolotów, pancerne kadłuby okrętów wojennych — oto przekonywujące argumenty tej potęgi. A i to jeszcze nie wszystkie. Bo trzeba do nich koniecznie dodać ponadto pozycje takie, jak: 12 tysięcy parowców rocznie, przejeżdżających w obie strony przez cieśninę singapurską, pod sztandarami wszystkich państw morskich świata, kontrola nad 50—60 procentami handlu zagranicznego Japonii, 47 proc. światowej produkcji kauczuku i 35 proc. światowej produkcji cyny. Czy to nie dosyć?

Następnym przystankiem statku (statek był francuski) był Saigon, wyjątkowo nie angielski, a potem pojawił się znowu Union-Jack — w Hong Kongu. Znów potężna twierdza morska i pierwszorzędny punkt kontrolno-obserwacyjny, czuwający jeszcze przed rokiem nad całym obszarem Chin południowych i środkowych, nad Kantonem, Nanczangiem, Hankau i nad miliardowymi interesami W. Brytanii w tym kraju. I jakby dla uzupełnienia skuteczności tej kontroli — tuż obok, pod bokiem, koncesja angielska na wyspie Szamin, w Kantonie.

A teraz zreasumujmy. Między Europą i Japonią statek nasz zawinął do dziewięciu portów: Port-Saidu, Suezu, Adenu, Colombo, Bombaju, Singaporu, Saigonu, Hong-Kongu i Szanghaju. Na dziewięć portów rozrzuconych na przestrzeni 10 tysięcy km — **osiem** było angielskich, wzgl. strzeżonych przez angielskie siły zbrojne. A nie były to z pewnością porty specjalnie dobierane przez nasz statek, lecz zwykłe, takie, do których zawijają wszystkie statki. Bo innych portów na tej trasie nie ma. W ośmiu na dziewięć powiewała chorągiew Union-Jacka, czuwały angielskie armaty, wygrzewały się na słońcu angielskie okręty.

Zwłaszcza jednak pełno było wszędzie tych okrętów. W każdym z naszych ośmiu portów witały wędrowca potężne, szare pancerniki i dziwaczne, jakby nie wykończone lotniskowce, smukłe, lekkie kontrtorpedowce i zielone cygara łodzi podwodnych. Wszędzie ich było pełno, wszędzie stanowiły najistotniejszy wyraz spokojnej siły angielskiej, która czuwa nad tymi olbrzymimi obszarami.

Trzeba było, zaiste, przewędrować tych osiem portów, rozsianych nad brzegiem tylu mórz, aby zrozumieć, co to jest właściwie owych półtora miliona ton angielskiej marynarki wojennej i aby ta sucha cyfra nabrała w oczach wędrowca rumieńców życia. Trzeba było przejechać dalekie morza i świat szeroki, aby pojąć, co to jest Anglia.

EDWARD CZERW



Policjant angielski, Hindus, na posterunku przy bramie koncesji angielskiej w Kantonie

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Na polskim traulerze za kręgiem polarnym



Jeden z fiordów norweskich, przez które płyną polskie traulery na połowy na morzach polarnych

Spośród licznych firm połowow dalekomorskich, jakie powstały w porcie gdyńskim, większość uprawia prawie wyłącznie połowy śledzi na Morzu Północnym u brzegów Anglii i Holandii przy pomocy motorowo-żaglowych lugrów, które dowożą połów do bazy w holenderskim porcie Scheveningen, a następnie do Gdyni — w stanie zasolonym. Połowy te kończą się każdego roku w grudniu i aż do lata lugry stoją bezczynnie.

Powstało jednak niedawno prywatne towarzystwo dalekomorskie, które zajęło się dostarczaniem ryb pochodzących z dalekich łowisk w stanie świeżym — na lodzie. Do połowów tego rodzaju służą specjalne szybkobieżne, parowe statki rybackie, czyli tak zwane traulery. W innych krajach, głównie w Niemczech i Anglii, połowy traulerami są rozpowszechnione od dawna i dostarczają na rynki wewnętrzne coraz to innych rodzajów ryb i poławiając w coraz innych miejscach przez okrągły rok. W Polsce połowy traulerami są nowością. Jest to praca pionierska, polegająca na wyszukiwaniu korzystnych łowisk, często na bardzo odległych morzach. Na Morzu Polarnym był trauler „Eugeniusz", który z wyprawy tej przywiózł 2.000 koszów ryb.

Toteż skwapliwie skorzystałem z okazji odbycia podróży na pokładzie „Eugeniusza" w jego trzeciej z kolei wyprawie na północ, by zapoznać się bliżej z tego rodzaju połowem i nowozdobytymi przez naszych rybaków łowiskami.

Dnia 3 lutego „Eugeniusz" opuścił port gdyński i minąwszy cypel helski skierował się szlakiem wszystkich statków dążących na zachód wzdłuż wybrzeży polskich i niemieckich.

Morze jest silnie wzburzone i trauler kładzie się przy bocznej fali z burty na burtę, a pokład raz po raz zmywają grzywacze. Rybacy nazywają „Eugeniusza" żartobliwie „łodzią podwodną" — rzeczywiście w czasie sztormowej pogody jego wąski pokład otoczony niskimi burtami, częściej niknie w wodnej kipieli niż ukazuje się na powierzchni. „Eugeniusz" ma mocne maszyny i silną budowę, która pozwala mu kpić z każdej, choćby największej fali oceanicznej. Ma zaledwie 325 ton rejestr. brutto, lecz szybkość ponad 10 węzłów, którą normalnie rozwija, pozwala mu wyprzedzać niejeden statek handlowy średniej wielkości.

„Eugeniusz" jest traulerem doskonale wyposażonym w urządzenia techniczne i pod tym względem góruje znacznie nad starymi lugrami śledziowymi. Ma oświetlenie elektryczne i radiofoniczną stację nadawczą, przy pomocy której porozumiewa się w drodze z innymi statkami rybackimi i otrzymuje wskazówki o miejscach korzystnych połowów.

Codziennie o dziewiątej wieczorem szyper „Eugeniusza" — rodowity Holender, nadaje przez swoje radio na umówionej fali pozdrowienia i wiadomości o powodzeniu i połowach. Gdzieś w odległej Holandii rodziny holenderskich członków załogi „Eugeniusza" podchwytują te wieści na zwykłym odbiorniku radiowym.

Pewnego dnia szyper miał tu „międzymiastową" (raczej międzymorską) rozmowę ze swoją żoną mieszkającą w Scheveningen. Zaszło coś ważnego i „pani szyprowa" musiała się ze swoim mężem naradzić w jakiejś sprawie rodzinnej. Poszła więc sobie kobiecina najspokojniej do rybackiej stacji nadawczej w Scheveningen i za skromną opłatą ok. 6 zł zamówiła 3-minutową rozmowę z „Eugeniuszem", który tłukł się właśnie gdzieś pośród Bałtyku. Jeszcze tego samego dnia wezwano ją do rozmównicy i uzyskała połączenie. Wszystko to dzięki trzem niepozornym skrzyneczkom ustawionym w kącie szyprowskiej kajuty i... świetnie rozbudowanej i zorganizowanej radiokomunikacji holenderskiej.

Nawiasem mówiąc, przysłuchując się tym codziennym pogawędkom szypra z zazdrością. Ze słabiutką radiostacją gdyńską straciliśmy kontakt już w drugim dniu podróży. Podróż do najbliższego portu, skąd będę mógł wysłać korespondencję, potrwa 5 dni, a list wysłany stamtąd idzie podobno do Gdyni 9 dni — w sumie potrzebuję dwu tygodni czasu na przesłanie jakichkolwiek wiadomości do kraju...

Urządzenia techniczne ułatwiają też szyprowi nawigację. Obok radiostacji wmontowana jest ruchoma antena ramowa do odbierania radio-pelangów. Duże usługi przy połowach lub przy przejściu między mieliznami oddaje też rybakom sonda echowa, wskazująca głębokość morza na zasadzie akustycznej.

Tym razem celem podróży „Eugeniusza" są okolice wysp Lofotów, które leżą przy północnym wybrzeżu Norwegii. Poławia się tam obecnie większe gatunki dorsza i łososia. Wyłowione ryby płata się i przechowuje w wielkich koszach w wyłożonych lodem ładowniach traulera W trakcie połowu na pokładzie statku wytapia się też tran z rybich wątrób.

Minąwszy wyspę Rugię, skręcamy na północ i zapuszczamy się w wąską gardziel Sundu, między brzegami Danii i Szwecji. Następnie z usianego mieliznami Kattegatu skręcamy w burzliwy Skagerrak i wreszcie, trzeciego dnia podróży, podnosi nas na swoich barkach wielka fala oceaniczna. Wpływamy na Morze Północne.

Płyniemy teraz znowu w kierunku Gwiazdy Polarnej wzdłuż brzegów Norwegii — niewidocznej, skrytej gdzieś daleko za horyzontem po prawej burcie statku. Dawno już nie widziałem tak nieuczęszczanego morza. Minęły dwa dni a nie dostrzegliśmy ani żagla ani dymu na horyzoncie. Wielką pustynią morską wędrują tylko garbate pagóry wodne — czarne, rozjuszone, spienione grzywiasto. Wiatr im siedzi na karkach i smaga czarne cielska długimi biczami piany...

Niepostrzeżenie przekraczamy krąg polarny. Lecz mimo, że znajdujemy się tak daleko na północy, temperatura nie obniża się jeszcze — przeciwnie, jest nawet cieplej niż w Gdyni i na Bałtyku. To potężna aorta Golfstromu, docierając do brzegów Norwegii, pompuje w te wody ciepło nagromadzone gdzieś pod tropikalnym słońcem w Zatoce Meksykańskiej.

Szóstego dnia podróży po obu stronach horyzontu wynurzają się nagle z morza potężne szczyty i ośnieżone łańcuchy górskie. Zębate i urwiste masywy ciągną się luźnym łańcuchem na zachodzie — to Lofoty. Na wschodzie widać podobne, tylko gęściej zgrupowane skały — to brzegi Norwegii. Przerwy między nimi są ujściami fiordów. Płyniemy największym spośród nich — Vestfiordem. Fiord ten zwęża się komusowato i postrzępione brzegi po obu stronach przybliżają się ku nam w miarę, jak posuwamy się naprzód. Tu i owdzie rozróżniamy już gołym okiem domki, zameczki i całe wioski pouczepiane na skałach, jak gniazda jaskółcze. Na tle ogromu spiętrzonych nad nimi kolosów górskich, wydają się dziecinnymi zabawkami — domkami lalek.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Późną nocą zatrzymujemy się na krótki postój w porcie Lödingen, leżącym w samym zakończeniu Vestfiordu. Przyjmujemy tu na pokład pilota, który przeprowadza nas około 100-milowym (185 km) labiryntem fiordów do portu Tromsö — naszego ostatniego przystanku przed wypłynięciem na wody Oceanu Lodowatego i rozpoczęciem połowów.

Przed naszymi oczami przesuwa się teraz malownicza i barwna panorama kraju zacisznych fiordów. Są to jakby nasze Tatry, do połowy zalane morzem. Płyniemy wodnymi dolinami i na każdym zakręcie fiordu roztacza się przed nami nowy górski krajobraz — surowy i piękny.

W Tromsö zatrzymujemy się na całodniowy postój. Bierzemy tu ładunek węgla i lodu. Zabieramy też na pokład „Eugeniusza" trzech wytrawnych rybaków norweskich, którzy będą pomagać i szkolić naszych rybaków w miejscowych sposobach połowów. Korzystając z postoju załatwiam sprawunki i zwiedzam miasto.

Miasteczko to, pomimo że liczy zaledwie 11.000 mieszkańców — jest uważane za jedno z największych miast słabo zaludnionej północnej Norwegii. Małe jedno i dwupiętrowe domki rozrzucone są dość bezładnie, choć malowniczo na zboczu góry. Po stromych uliczkach uwijają się roje narciarzy i saneczkowiczów, którzy swoich małych saneczek używają jako środka lokomocji. Jest to właściwie rodzaj śnieżnej hulaj-nogi: jeździec opiera jedną nogę na płozie saneczek, drugą nogą odpycha się raz po raz od ziemi i rozwija w ten sposób znaczną szybkość. Jedzie w postawie stojącej z rękami opartymi na poręczy siodełka, które służy do umieszczenia bagażu. Ten prosty środek lokomocji jest w Norwegii równie rozpowszechniony zarówno wśród starszych, jak młodych, jak np. rower w Holandii i Szwecji.

Wszędzie przeważa wysportowana i ruchliwa młodzież, która napełnia ulice wesołym zgiełkiem i śmiechem. Ona to nadaje miastom norweskim ów ujmująco niefrasobliwy charakter.

Wieczorem opuszczamy Tromsö i jednym z poprzecznych fiordów wychodzimy na otwarte morze. Norwegia żegna nas wspaniałym widowiskiem zorzy polarnej. Po nieboskłonie chodzą i drgają różowe, liliowe i fioletowe smugi. Na ich tle czarne sylwety fiordów i poszarpane urwiska górskie wydają się jeszcze większe i groźniejsze. Na ich szczytach grają kolory kryjącego się poza nimi słońca.

Dokoła nas terkocą motory i migają światła kilkunastu kutrów, które jednocześnie z nami wyruszają na połów. Wkrótce rozpraszają się po morzu i zarzucają sieci. Idziemy za ich przykładem i po raz pierwszy w tej podróży wielki workowaty trał zanurza się z szumem w morze.

Za chwilę opuści nas pilot, który „Eugeniusza" wyprowadził na morze i zabierze z sobą listy. Podczas gdy kończę w pośpiechu moją korespondencję, w wyciągniętym trale trzepocą się wielkie różowe ryby, które wyglądają jak gdyby na nich utrwalił się brzask zorzy polarnej. Pierwsze wyciągnięcie sieci dało dobry rezultat. „Eugeniusz" w swojej trzeciej z kolei podróży polarnej rozpoczyna połów pod dobrą wróżbą...

STANISŁAW MIODUSZEWSKI

SPRAWY KOLONIALNE



Plantacja ananasów

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Wydarzenia polityczne ostatnich tygodni zwróciły oczy całego świata na Europę, odwracając ogólną uwagę od śledzenia dalszego rozwoju sytuacji międzynarodowej na odcinku kolonialnym.

Jeśli zestawimy jednak szereg wystąpień, jakie miały ostatnio miejsce zarówno w Niemczech jak i we Włoszech, będziemy mogli stwierdzić, że niezależnie od wypadków rozgrywających się w Europie oba te państwa bynajmniej nie zapominają o swych rewindykacjach kolonialnych.

„Niemiecka polityka zagraniczna jest wszędzie aktywna, gdyż z każdego niepokoju wyciąga jakąś korzyść dla siebie — pisze „l'Afrique Française" (Marzec 1939 r.).

Niemcy nie rezygnują z żadnej pozycji ani nawet z żadnej nadziei — pisze dalej wymienione pismo — jakkolwiek od wiosny 1938 r. zaangażowane całkowicie w akcji europejskiej, nie zapominają bynajmniej o swoich specyficznych interesach w krajach zamorskich — nawet wtedy, jeśli chwilowo muszą stłumić niektóre swoje żądania".

Powyższa ocena niemieckiej polityki na odcinku kolonialnym, wydaje się być nie tylko słuszna, ale nawet trochę ostrożna — jeśli ją zestawimy z oświadczeniami złożonymi publicznie w drugiej połowie marca rb. na zebraniu Reichskolonialbundu w Hamburgu, przez majora von Wiese. Jak donosi „Hamburger Fremdenblatt" z dn. 22.III. br. w artykule pt. „Niemcy obstają przy tym, ażeby ich kolonie zostały im zwrócone" — major von Wiese mówił o zajęciu przez Niemcy Austrii, o przyłączeniu krajów sudeckich, o utworzeniu protektoratu nad Czechami, Morawami i Słowacją i oświadczył: „W taki sam sposób zajmiemy również w ciągu jednej nocy nasze kolonie. Na razie musimy czekać i mieć zaufanie do naszego Führera, on jeden wie, kiedy ma wysunąć zagadnienie kolonialne w taki sposób, ażeby żadne „nie" nie mogło mu być przeciwstawione.

„Mówią nam: dlaczego domagacie się kolonii, skoro posiadacie duże terytoria świeżo nabyte?

„Odpowiadamy na to: właśnie dlatego, że Niemcy mają obecnie więcej ludzi do wyżywienia, potrzebują one kolonij.

„Bez interwencji Niemiec — oświadczył major von Wiese — Afryka byłaby stracona dla Europy. Zajmując kolonie — Führer uratuje Afrykę od bolszewizmu i od czarnego niebezpieczeństwa i w ten sposób zachowa Afrykę dla Europy".

Przytoczone powyżej enuncjacje świadczą, że „front kolonialny" w Niemczech nie uległ bynajmniej odprężeniu, że Niemcy żądają nadal niezbędnej „przestrzeni dla życia" w Afryce — mimo, że mogłoby się zdawać, iż osiągnęli ją już w Europie.

Pogotowie kolonialne w Niemczech trwa nadal. Opinia społeczeństwa trzymana jest ciągle w napięciu przez różnorodne zebrania, manifestacje itp., na których mają miejsce tego rodzaju oświadczenia, jak wyżej przytoczone.

W tym samym mniej więcej czasie, tj. w drugiej połowie marca rb. przemawiał prezes niemieckiego Reichskolonialbundu, gen. von Epp, w Berchstengaden na jednym z kursów organizowanych dla wyższych funkcjonariuszów Bawarii. W swoim przemówieniu gen. von Epp podkreślił: „Jest naszym obowiązkiem podtrzymywać w narodzie niemieckim nienaruszoną ideę kolonialną i zrobić z niej taką siłę, która by postawiła za Führerem jednolitą opinię całego narodu w tej sprawie".

Niezależnie od tego, jak je nazwaliśmy, „pogotowia kolonialnego" w kraju, Niemcy nie zaniedbują również niczego, co by im mogło dopomóc do usadowienia się na kontynencie afrykańskim.

Na razie są to jeszcze zagadnienia drobne, ale charakterystyczne. A więc władze Unii Południowo - Afrykańskiej odmówiły prawa lądowania dużej grupie emigrantów niemieckich w jednym z portów b. kolonii niemieckiej tzw. Afryki Płd. Zachodniej. Specjalny statek emigrancki został zmuszony do opuszczenia portu, do którego już zawinął, a władze podały jako przyczynę, że pasażerowie będą prowadzić robotę irredentystyczną na obszarze kolonii.

W odpowiedzi na tę odmowę rząd Rzeszy zareagował b. ostro wysyłając do rządu Unii notę zawiadamiającą: „że gdyby Unia nie cofnęła swego zarządzenia, Rzesza nie bierze na siebie odpowiedzialności za dalszy bieg wypadków".

Odpowiedzią na tę notę była natychmiastowa mobilizacja rezerwistów, policji i lotnictwa, oraz podjęcie szeregu środków ostrożności.

Że rząd Unii miał rację niepokojąc się o los i całość swoich terytoriów, w skład których wchodzi b. niemiecka Afryka Płd. Zachodnia — dowodzą ostatnie zamieszki i incydenty wywołane przez Niemców w Pretorii (Transvaal), dla zlikwidowania których władze musiały wezwać oddziały wojskowe.

A jednocześnie nadeszły jeszcze inne wieści. Prasa angielska i francuska donosi o skierowaniu niektórych dywizyj niemieckich, uzbrojonych podobno w rynsztu-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

nek tropikalny, do granicy włoskiej. Przez Brenner dywizje te miały być przesunięte do Libii celem wzmocnienia tamtejszych garnizonów włoskich, jako poparcie rzymskiego partnera w jego aspiracjach w stosunku do Tunisu.

Wreszcie z depeszy Reutera wiemy o wysłaniu kilku tysięcy robotników niemieckich do włoskiej Afryki Wschodniej — Jubalandu.

Te wszystkie wydarzenia zdają się jasno wskazywać, że chwila decydującej rozgrywki kolonialnej jest już blisko. W rozgrywce tej bezpośrednio zaangażowane po tej samej stronie są zarówno Niemcy jak i Włochy.

„Frankfurter Zeitung" z 19.III. br. omawiając ostatnie wypadki w Europie środkowej i ich wpływ na wspólną politykę osi Berlin — Rzym — precyzuje w następujący sposób stanowisko Niemiec po aneksji Czecho-Słowacji, odnośnie rewindykacyj włoskich. Pismo to pisze: „Podobnie jak niewiele mogą być ograniczone lub zmodyfikowane rewindykacje niemieckie i włoskie faktem, że Francja i Anglia (lub nawet Ameryka) fabrykują armaty — równie mały wpływ mają wypadki w Europie środkowej na rozciągłość i charakter rewindykacji włoskich w stosunku do Francji. I ponieważ rewindykacje te mają charakter specjalny i są święte dla Włoch, nie zmieniają się one zależnie od koniunktur politycznych, lub rezultatów dyplomatycznych osiągniętych przez partnera niemieckiego, lub nawet przez Włochy same...

„Bez względu na okoliczności — stwierdza dalej niemieckie pismo — Niemcy oddadzą w każdej chwili całe swoje znaczenie materialne i moralne dla podtrzymania słusznych żądań włoskich".

Włoskie żądania kolonialne zostały sprecyzowane ostatnio przez usta Duce. Kampania prasowa, prowadzona już od dłuższego czasu, została usankcjonowana przez Mussoliniego, który w swej mowie wygłoszonej 26.III. br. wszedł na tory konkretne, wymieniając Tunis, Dżibuti i Kanał Sueski jako problemy do pertrakcji między Włochami a Francją.

Oficjalne stanowisko rządu francuskiego zostało sformułowane z kolei w przemówieniu premiera Daladier z 29.III. br. Prasa francuska podkreśla, że przemówienie premiera nie zamyka drogi do dalszych rozmów między Paryżem a Rzymem. Za największy plus wystąpienia premiera poczytywany jest jednak stanowczy ton i wyraźne zakreślenie granicy dla ustępstw francuskich.

„Temps" w artykule wstępnym precyzuje poszczególne ustępy przemówienia premiera. Ustęp nasuwający najwięcej wątpliwości, który podkreśla, że Francja nie uchyla się od zbadania propozycyj, jakie by zostały jej zrobione przez Włochy — oznacza zdaniem „Temps" — że Francja mogłaby się zgodzić na pewne ustępstwa, jednakże tylko na podstawie wzajemności, to znaczy, że każde zaspokojenie jakiejś rewindykacji włoskiej winno znaleźć odpowiednik w jakiejś koncesji włoskiej na rzecz Francji.

Opinia włoska zareagowała na mowę Daladiera w sposób spokojny. Gayda pisze na łamach „Giornale d'Italia": „premier francuski ujawnił nieustępliwość swego stanowiska oraz chęć definitywnego zamknięcia drzwi, które dotychczas były uchylone. Fakt ten przyjmujemy do wiadomości. Włochy mają cierpliwość i będą dalej czekać".

Prasa angielska solidaryzuje się bez zastrzeżeń z przemówieniem premiera Daladier.

„Daladier — pisze „Times" — mówił wczoraj do świata jak człowiek pewny samego siebie i swojego kraju. Jego przemówienie było odpowiedzią na przemówienie Mussoliniego i jednocześnie kontrastem. Nie mówił on jak człowiek gloryfikujący walkę, lecz ze spokojem i przekonaniem o triumfie szlachetnej pracy i pokoju. Odnośnie włoskich żądań kolonialnych, Daladier był równie uprzejmy jak stanowczy".

W prasie niemieckiej, po mowie Daladiera, teza włoska była broniona dość blado. Premierowi Daladier zarzucano przede wszystkim, iż nie skorzystał on z nadarzającej się sposobności wyrównania stosunków z Włochami, których żądań nie chce Francja uwzględnić.

Włoskie żądania kolonialne, które jeszcze do końca marca br. były przedmiotem aktualnej rozgrywki — z chwilą zajęcia Albanii przez Włochy zostały odsunięte na dalszy plan.

Fakt, iż hr. Ciano wygłaszając w dn. 15 kwietnia br. exposé o polityce zagranicznej Włoch, nie wspomniał nawet pośrednio o żądaniach kolonialnych Włoch — może wskazywać, że po ostatnich wydarzeniach, w Rzymie nie uważa się chwili za odpowiednią do podnoszenia raz jeszcze istniejących rewindykacyj wobec Francji.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. Do portu wojennego w Gdyni przybył okręt podwodny „Sęp", wybudowany w jednej ze stoczni holenderskich. „Sęp" jest siostrzanym okrętem „Orła".

Anglia. W bieżącym roku rozbudowa floty brytyjskiej osiągnie swój punkt kulminacyjny, przy czym ogólna wartość wszystkich okrętów, które znajdą się na warsztacie w tym okresie, przekroczy znacznie kwotę czterech miliardów złotych. Plan rozbudowy przewiduje na rok 1939 oddanie do służby 2 krążowników, 24 kontrtorpedowców, 11 okrętów podwodnych oraz dużej ilości miejszych jednostek pomocniczych jak traulery, eskortery, minowce, ścigacze itp.; wodowanie 5 pancerników, 4 lotniskowców, 14 krążowników różnego typu, 8 kontrtorpedowców; rozpoczęcie budowy 2 pancerników po 40.000 ton, 1 lotniskowca, 4 krążowników, 16 kontrtorpedowców oraz wielu innych mniejszych okrętów. Rozbudowa floty powierzona jest stoczniom prywatnym, gdyż arsenały marynarki przeciążone są remontami istniejących jednostek oraz przystowaniem starych kontrtorpedowców i krążowników do osłony transportów i konwojów — jako okrętów przeciwlotniczych. Dużo pracy przysparza również przygotowanie floty handlowej na wypadek wojny; statki są specjalnie wzmacniane, by w razie konfliktu móc na nich zainstalować małe działka do walki z okrętami podwodnymi.

Równolegle z flotą posuwa się rozbudowa morskich sił powietrznych, bez których obecnie nie można opracowywać jakichkolwiek planów operacyjnych na morzu. Część zamówień skierowana została do Stanów Zjednoczonych ze względu na niemożliwość zaspokojenia potrzeb przez przemysł krajowy. Duże zapotrzebowanie spowodowane zostało budową 6 lotniskowców, z których każdy zabiera po 75 maszyn różnego typu. Dla lotnictwa przybrzeżnego opracowano nowy typ samolotu dalekiego wywiadu, który będzie miał zasięg około 4.000 mil morskich.

Toteż budżet marynarki na następny okres bije wszystkie dotychczasowe rekordy i wynosi ponad 150 milionów funtów; przewiduje on dalsze zwiększenie stanów osobowych, które osiągną cyfrę 145.000 ludzi. Budżet zawiera szereg danych odnoszących się do kosztów utrzymania nowoczesnych okrętów; i tak naprzykład koszty rocznego utrzymania pancernika, a więc wydatki osobowe, gaże, wyżywienie, normalne remonty , paliwo itp., wynoszą 8 milionów zł, lotniskowca 12 milionów, krążownika 10.000 ton 5 milionów, kontrtorpedowca 1,5 miliona. Cała instalacja do kierowania ogniem na pancerniku „King George" z 1912 roku kosztowała 270.000 zł, a na pancerniku tejże nazwy, będącego obecnie w budowie, 7 milionów.

Francja. Zaostrzenie konfliktu politycznego z Włochami oraz ogólna sytuacja międzynarodowa spowodowały szereg zarządzeń, zmierzających do przyśpieszenia rozbudowy floty. Wszystkie arsenały i stocznie pracują obecnie na trzy zmiany, co pozwoli w dużej mierze wyrównać opóźnienia spowodowane dwuletnimi rządami frontu ludowego. W chwili obecnej w budowie znajdują się następujące okręty: 4 pancerniki po 35.000 ton, 2 lotniskowce, 3 krążowniki po 8.000 ton, 12 kontrtorpedowców, 20 okrętów podwodnych, 20 dużych traulerów eskadrowych oraz znaczna ilość innych okrętów pomocniczych.

Według obecnej dyslokacji, wszystkie okręty liniowe znajdują się na Morzu Północnym; eskadrę śródziemnomorską tworzą ciężkie krążowniki po 10.000 ton, uzbrojone w działa 203 mm. Zespół przebywający na Morzu Czerwonym został wzmocniony przez krążownik „Primauguet", który dotychczas przebywał na Dalekim Wschodzie.

Japonia. Parlament uchwalił w marcu 6-letni plan rozbudowy floty, przeznaczając na ten cel kwotę prawie 3,5 miliarda zł, niezależnie od normalnych dotacyj budżetowych. Według miarodajnych źródeł, plan ten obejmuje 5 pancerników po 45.000 ton z działami 406 mm, 8 ciężkich krążowników, 16 lekkich krążowników, 2 lotniskowce, 32 kontrtorpedowce i 12 okrętów podwodnych. Naczelny dowódca morskich sił zbrojnych, admirał Yonai, oświadczył, że Japonia musi za wszelką cenę posiadać taką flotę, która byłaby w stanie przeciwstawić się skutecznie najsilniejszemu przeciwnikowi na wodach Dalekiego Wschodu.

Jak wiadomo, ciągnąca się wojna chińska odbiła się bardzo niekorzystnie na realizacji poprzednich zamierzeń: wszelkie zasoby pieniężne zostały pochłonięte przez armię lądową.

Hiszpania. Zakończona w marcu długotrwała wojna domowa wyrządziła poważne straty marynarce hiszpańskiej. Z posiadanych w 1936 roku 115.000 ton okrętów wojennych, zatopionych zostało 32.000 ton: 1 pancernik, 1 krążownik, 3 okręty podwodne, 6 kontrtorpedowców; poza tym drugi pancernik został tak ciężko uszkodzony, że prawdopodobnie nie będzie warto go remontować. W tym samym okresie wodowano jedynie krążownik „Navarra" o 10.000 ton, który nie został dotychczas wykończony.

Z chwilą załamania się sił czerwonych, flota bazowana w Cartagenie i Walencji opuściła te bazy, szukając schronienia w wojennym porcie francuskim Bizerte, dokąd przybyły: 3 krążowniki, 8 kontrtorpedowców i 2 okręty podwodne. Zespół ten został następnie zwrócony rządowi gen. Franco.

Holandia. Rozbudowa sił morskich czyni duże i szybkie postępy, wysuwając eskadrę bazowaną w Indiach na czołowe stanowisko wśród przebywających na Dalekim Wschodzie zespołów państw pozaazjatyckich. W marcu rozpoczęto budowę 2 krążowników po 8.500 ton, które mają być oddane do służby za 2 i pół roku. Poza tym w budowie znajdują się 3 kanonierki po 1.250 ton, 4 kontrtorpedowce, 4 okręty podwodne oraz okręty szkolne artyleryjskie i broni podwodnej.

Na wodach europejskich znajdują się jedynie małe jednostki przeznaczone do obrony wybrzeża, natomiast wszystkie pełnowartościowe okręty bojowe przebywają na Dalekim Wschodzie. W skład tego zespołu wchodzą 2 pancerniki obrony wybrzeża, 3 krążowniki, 8 kontrtorpedowców oraz aż 16 okrętów podwodnych. Główną bazą tych sił jest Soerabaya.

Wszystkie okręty wojenne budowane są w kraju; jedynie uzbrojenie jest sprowadzane zza granicy: torpedy z Anglii oraz artyleria ze Szwecji. Stocznie są szczególnie wyspecjalizowane w budowie okrętów podwodnych przeznaczonych do służby w krajach podzwrotnikowych.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

WSRÓD KSIĄŻEK LMK

Ostatnie wydawnicze pokłosie LMK niewątpliwie zainteresuje zarówno badaczy zagadnień morskich i kolonialnych, jak i najszersze rzesze Czytelników, poszukujących dobrej, belletrystycznej lektury.

Zacznijmy ten przegląd od krótkiego omówienia książek fachowych.

Wśród książek na tematy specjalne ukazała się praca **Huberta Sukiennickiego** pt. **„Problem osadnictwa w Południowej Ameryce w rozważaniach międzynarodowych"**. Autor, znawca zagadnień emigracyjnych, biorący udział w szeregu konferencji międzynarodowych, obszernie omówił w swej broszurze opinie przedstawicieli krajów zarówno imigracyjnych jak i emigracyjnych, wypowiedziane na Konferencji Ekspertów z dziedziny emigracji osadniczej, która odbyła się w Genewie, na początku 1938 roku. Ze względu na od dawna już datujące się realne zaangażowanie Polski w ruchu emigracyjnym do krajów Ameryki Południowej, pewne pozytywne wnioski, wyłonione przez Konferencję nie mogą nie budzić naszego zainteresowania, w związku z czym broszurę H. Sukiennickiego uznać należy za bardzo aktualną.

Należy też tutaj wymienić studium lekarskie dra **Aleksandra Freyda** pt. **„Choroby klimatyczne — parazytologia, epidemiologia"**. Podręcznik opracowany przejrzyście, obrazuje typowe choroby tropikalne w przebiegu ich symptomów, w sposobach ich rozpoznania, jak i w wypadkach chorobotwórczych powikłań, przynosząc zarazem cenne wskazówki, niezbędne przy leczeniu, jak i zapobieganiu chorobom.

Albo znów książka innego typu: **dra Feliksa Hilchena** pt. **„Żegluga morska"**. Książka omawia sprawy ściśle związane z czynnościami przedsiębiorstw handlowych lub przemysłowych, zasady transportu morskiego, sposoby eksploatacji statku, kwestie opłacalności, stawki przewozowe, obowiązki maklera, konieczne formalności, jak i techniczne funkcje przy załadowaniu i wyładowaniu statku w porcie itd.

A belletrystyka?... W tym dziale książek, wydanych ostatnio przez LMK, wypada głośno, z szczerą radością, powitać powieść **Bogusława Domaniewskiego** pt. **„Za własnym żaglem"**.

Nazwisko autora, jeszcze wczoraj całkiem nieznane, dziś już przedstawia pewną pozycję w naszej literaturze marynistycznej. Pierwsza to zdaje się książka autora, a już odznaczona zaszczytnym laurem. Oto, jak w ostatnich dniach doniosła prasa, — zdobyła ona **nagrodę im. J. Szareckiego, przyznawaną corocznie w miesiącu kwietniu przez Zarząd T-wa Literatów i Dziennikarzy Polskich za najlepszy utwór literacki o tematyce morskiej.**

W orzeczeniu sądu konkursowego podkreślono m. in. oryginalność powieści Domaniewskiego, jej niezwykłą plastykę, obrazującą życie i trudy rybaków podczas połowów na dalekich morzach, a w myśli przewodniej utworu — ideę stworzenia własną pracą i własnym dorobkiem polskiego rybactwa morskiego.

Oryginalność utworu jest w istocie przekonywująca. Powieść „Za własnym żaglem" jest wierna swemu tytułowi od początku do końca. Cuchnie rybami, a przecież jest nawskroś świeża. Przynosi nowe, rzetelne wartości, świadczy o samorodnym talencie autora. Trudno by w niej uchwycić jakieś wzory wpływologiczne, znane w naszej literaturze z dotychczasowych powieści rybackich, że wymienię dla przykładu, jako pierwszą z pierwszych książek tego typu: „Zolojkę" Jerzego Bandrowskiego, albo przylądową „Akwamarynę" Niny Rydzewskiej-Baytugan,

Jeśli by szukać koniecznie jakiegoś wzoru dla powieści Domaniewskiego, znaleźlibyśmy go raczej gdzieindziej, na innej platformie, a mianowicie — w autentyźmie, w odtwórczości rzeczy widzianych, zgodnie z prawdą podanych i bezpośrednio przez autora przeżytych. Ten splot skojarzeń nie zaszkodził, ale właśnie znakomicie podniósł wartość książki. Uczynił ją bowiem niesfałszowanym dokumentem, wydobytym ze środowiska rybackiego życia.

Inna to sprawa, że powieść Domaniewskiego sprawiła nie tylko nam niespodziankę. Sam autor nie spodziewał się zapewne, że na drodze swojej żmudnej, twardej pracy rybackiej, w rezultacie kilkoletniej zaprawy na dalekomorskich lugrach, mimowiednie i nieoczekiwanie, całkiem na marginesie swych osobistych przeznaczeń, wiodących go raczej do realnego, szyperskiego dyplomu — wydobędzie z rybackiej sieci niebylejaki połów: — pióro, i to pióro przedniego, literackiego gatunku.

Fabuła książki nie jest bynajmniej ani dramatyczna, ani wstrząsająca. Mimo to wywiera przedziwny urok. Bohater powieści, młody rybak, Stanisław, nie odbiega w prostocie swego charakteru od reszty swoich kompanów. Jak oni, nie zna sentymentalnych uniesień, nie cierpi na lądową egzaltację. Morze, praca, luger, ryba, sieci i zarobek, to cały jego świat. Ale też tym młodym wycirusem kieruje snać zdrowy instynkt. Prowadzi on go poprzez długą, daremną włóczęgę po morzach, do celu ostatecznego, do słusznie wyrobionego przekonania: — „dość mam cyganowania! Chcę mieć własny kuter rybacki i basta!"

Świetna to scena, gdy stając w Pucku po dziesięciu latach, rozmawia ów Stanisław ze starym rybakiem Kędzierskim o swoim postanowieniu. I stary Kędzierski ma dość łatwego zarobku na letnikach. Co innego morze, to prawdziwe ich powołanie! Postanawiają więc razem kupić kuter rybacki. Chwilowo nie stać ich na to. Stanisławowi żal tych tysięcy, które tak głupio w portach przeputał. Ledwo z portek trzysta złotych wyłuskał. Ale powziął już nieodwołalne postanowienie. Zaciągnie się na byle statek, poharuje tęgo i wróci niebawem z zarobkiem, aby zrealizować swój zamiar.

Wierzymy, że tak się stanie, gdyż powzięcie tego celu wynika z czystego rozrachunku powieściowej treści, jak i z dojrzałości charakteru jej głównego bohatera, — poczciwca, ale też doświadczonego pracownika morskiego. Oto zdecydowana forma czynu wobec naszej morskiej rzeczywistości. Wyrosła ona jako logiczny nakaz przekonań. Samo życie ją podyktowało.

Zwykłość ujmowania najbardziej mocnych wrażeń na morzu wyraża autor zwięzłą narracją. Wystarczy mu za wszystko jędrna, opisowa obrazowość, w której zamyka się dynamika głębokiego nieraz zasięgu i metaforycznego znaczenia. Tak np. bohater powieści, który ojczyzny nie widział od lat wielu, nagle traci zwykły kontenans przy sterze, gdy luger na pełnym morzu spotyka się oko w oko z polskim

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

torpedowcem. Daremnie krzyczy wtedy Stanisław na śpiącą załogę, aby ktoś podniósł do salutu banderę. Nikt go nie słyszy. Wtedy młody rybak, narażając statek na zejście z kursu, przytracza ster własnym rzemieniem od spodni, i sam śpieszy wywindować postrzępioną flagę na linie, przy której staje wyprężony. A potem jedyna reakcja myśli: — po cóż to uciekłem z Polski? Obcy świat dobry, ciekawy, bogaty, a jednak do tej Polski tak ciągnie, jakby nigdzie na świecie nie było lepiej...

Być może, że w utworze Domaniewskiego są konstrukcyjne uchybienia. Być może, że w kompozycji tej powieści brak należytego rozprowadzenia dramatycznych zawiązków akcji. Tak np. szczera miłość, łącząca bohatera powieści z panną Kobi, Dunką z portu Scheveningen, została potraktowana przez autora aż nazbyt bezceremonialnie. Była, i naraz szybko zginęła. Ale czy w życiu prawdziwych marynarzy tak nie jest? Czy statek i jego kurs, wykreślony poprzez widnokręgi morskie, nie stanowi jedynej, wyłącznej dominanty ich uczuć, dążeń, przeznaczeń? Dlatego też Stanisław przy rozstaniu z lądowym mamidłem nie przechodzi prawie żadnej walki duchowej. Dla niego to jedno z wielu rozstań. Przecież za żadne skarby świata nie zdradzi on morza, z którym związał się i zżył całą swoją naturalną obyczajowością i — co w tej powieści najlepiej oddane: — nałogowym już przywiązaniem do swoistego, marynarskiego życia, z którym rozmija się przyległy ląd, jak przelotna chwila, przynosząca jedynie tylko czasową przygodę, nietrzeźwą awanturę, lub skazany na zatracenie uchwyt krótkiego szczęścia, wspominanego potem w kubryku, czy przy sterze na samotnej wachcie.

Tym istotniejszym elementem staje się w tej plastycznej kanwie powieściowej — praca i tylko praca w ciągłej gonitwie za rybą. Jedynym tutaj regulatorem uczuć rybaków, ich tęsknot i upragnień, jest barometr, ważny czynnik współżycia z żywiołem w rękach boskiej natury, wróżący sztormy, mgły, zwiastujący nieszczęścia, a po nich znów uśmiechy pogodnego, słonecznego jutra.

To dobre „jutro", po książce „Za własnym żaglem", zdaje się rokować najlepsze nadzieje z dalszym rozwojem twórczości Domaniewskiego.

Obok książki laureata, która ostatnio tak szczęśliwie zawinęła do brzegów naszej literatury marynistycznej, wypada również powitać

„Małą Bibliotekę Morską LMK".

Jak zapowiada prospekt na trzech dotychczas wydanych książeczkach, biblioteka ta będzie służyła zadaniom popularnej lektury. Ma ona „kształcić, nie nudząc, ma omawiać nieznane tematy z historyczną ścisłością, a zarazem uczyć prawdy o morzu i krzewić morskiego ducha".

Niezwykle wartościowe, ze względów przyczynków historycznych są tu wspomnienia **K. Mora** pt. **„Walka o Otranto".** W każdym pociągnięciu pióra poznać w autorze wytrawnego oficera spod znaku wojennej bandery. Sławne zapasy o cieśninę Otranto w latach wojny światowej, znalazły więc swoje wyraziste odzwierciedlenie. Rzecz zawiera krótki, ale świetny przegląd akcyj bojowych i rozgrywek bitewnych, oddanych z fachowością, znajomością tematu, jak i z prawdziwie interesującym zacięciem, zdolnym zająć każdego Czytelnika. Tymbardziej dziś, kiedy wrota Adriatyku u cieśniny Otranto, rozbrzmiały znowu aktualnym echem albańskiego konfliktu...

Z **K. Namieśniowskim** poznajemy się w jego książeczce, która nosi tytuł: **„Na pancernym pokładzie".** Rodzaj to pamiętnika, a raczej nawrót do przeżytych w młodości wspomnień oficera marynarki wojennej. Autor barwnie opisuje swe przeżycia i egzotyczne podróże na francuskim krążowniku szkolnym „Jeanne d'Arc".

Wiele uznania we wspomnianej „Bibliotece" należy się **Julianowi Ginsbertowi** za jego tomik pt. **„Ostatni okręt cesarza".** Tragiczna chwila, dzieląca zdetronizowanego tytana wojny, Napoleona, od jego dobrowolnego poddania się Anglikom do ostatecznego uwięzienia zwyciężonego cesarza na wyspie św. Heleny, jest tematem fascynującego opowiadania, które autor wiernie odtworzył na podstawie kilku angielskich źródeł pamiętnikarskich. Dla nas, Polaków, rzecz to szczególnej wagi. Acz późno, jednak przecież w rozrachunku doświadczeń i przekonań, żałował wówczas Napoleon wśród fal morskich, że tak mało uczynił był dla niepodległości Polski. Proroczo zabrzmiały wtedy jego słowa na pokładzie statku „Northumberland": „Rosji nie uda się zrobić z Polski prowincji, czy też uzależnić jej od siebie na czas dłuższy. Polacy są zbyt odważni, zbyt rezolutni, aby można było osiągnąć od nich zgodę i rezygnację na to, co uważają za hańbę i upadek narodu".

„Mała Biblioteka Morska LMK" zapowiada się doskonale. W dziale literatury popularnej, krok to potrzebny, i jak dotąd, zupełnie udany.

* * *

Poza wspomnianymi utworami, na pewno dłuższe omówienie należałoby się szkicowi pt. **„20 lat Polskiej Marynarki Wojennej",** którego autorem jest znany z wielu prac historiograficznych **kpt. Olgierd Żukowski.** Zarówno sam temat, jak i jego zakres, zamknięty w ramach dwóch dziesiątków lat, stanowi zbyt poważny przedmiot, aby tu móc go „zrecenzować" w kilku słowach. Ograniczając się tedy do wskazania na tę pozycję bibliograficzną, wypada jedynie wtrącić na marginesie, że szkic zawiera obrazowy przegląd dziejów naszej marynarki wojennej, prowadząc Czytelnika od chlubnych bojów flotylli rzecznej w latach wojny polsko-bolszewickiej do chwili dzisiejszego rozwoju naszej morskiej siły zbrojnej, w której całym sercem i fizyczną mocą bierze udział obecnie cały nasz naród.

Na koniec wspomnieć trzeba o zacnym owocu jeszcze jednej pracy. O **„Katalogu wydawnictw LMK",** starannie przygotowanym przez **Br. Cybulską.** Bynajmniej nie był to trud daremny, ani też byle jaki. Przecież LMK w ciągu dwudziestu lat swego istnienia ujawniła bardzo żywą działalność wydawniczą. Skomasowanie przeszło kilkuset książek, broszur, monografij, sprawozdań organizacyjnych, jak i rozpraw, zamieszczonych m. in. w kwartalniku „Sprawy morskie i kolonialne", było rzeczą nieodzownie konieczną dla wskazania wygodnej, bezbłędnej drogi za poszukiwanym materiałem bibliograficznym.

Wydany „Katalog" — niech będzie recenzentowi wolno to zauważyć — mówi coś nadto: bogaty to i niezwykle cenny bilet wizytowy LMK, złożony w dani społeczności. Przeglądając pozycje katalogu, nie bez powodu może się LMK poszczycić dorobkiem wydawniczym. Obejmuje on nie tylko zakres organizacyjny, wychowawczo - propagandowy, ale też przedstawia wybitne pozycje, stojące dziś na wyżynach literatury pięknej i nauko-

J. ST.

OBÓZ NADMORSKI LMK



Nie jest bynajmniej rzeczą przypadku, iż na miejsce wypoczynku letniego najchętniej wybierają sobie ludzie okolice odznaczające się bądź pięknem przyrody, bądź specjalnym charakterem krajobrazu. Do najbardziej pociągających i odwiedzanych należą miejscowości górskie i nadmorskie. Spędzenie lata nad morzem pozostawia każdemu niezatarte wrażenie. Co ważniejsza, oprócz wrażeń wywozi się z takiego pobytu pewną, mniejszą lub większą, sumę wiadomości o morzu, o pracy rybaka i marynarza, kupca i pioniera w dalekich, zamorskich krajach, a nade wszystko o znaczeniu tego morza dla Państwa. Jeżeli więc inne narody i państwa posiadające setki kilometrów wybrzeża morskiego przypisują wielkie znaczenie sprawie zżycia się możliwie największej grupy swych obywateli z morzem, o ileż więcej powinno zależeć nam, Polakom, na mocnym związaniu całego społeczeństwa z morzem.

W ostatnich czasach w psychice przeciętnego obywatela dokonała się pod tym względem ważna przemiana. Coraz mniej spotyka się we wszystkich warstwach społecznych ludzi, którzy by nie doceniali wagi spraw morskich dla Polski. Przemiana ta dokonała się i dokonuje w dalszym ciągu przy wybitnym udziale Ligi Morskiej i Kolonialnej, która podjęła w tym kierunku celową pracę wychowawczą zarówno wśród młodzieży jak i wśród dorosłych.

Od szeregu lat prowadzi Wydział Wycieczek i Obozów LMK wypoczynkowo - propagandowy obóz nad morzem znajdujący się początkowo na Helu, a przeniesiony przed dwoma laty do Mieroszyna. Obóz ten gromadzi corocznie kilkaset osób z najrozmaitszych środowisk społecznych, które przybywszy tu ze wszystkich stron Polski, zażywają wypoczynku, poznając równocześnie morze i zagadnienia morskie, a po powrocie do swoich stron stają się szczerymi propagatorami haseł głoszonych przez Ligę. Trzeba przyznać, że obóz, szczególnie w początkach, dawał uczestnikom niewiele wygód, tak miłych człowiekowi szukającemu wypoczynku. Musiał jednak odpowiadać swoją działalnością szerokim sferom miłośników morza, gdyż nie tylko wracali tu po kilka razy, ale nawet liczba ich z roku na rok wzrastała, tak że w ostatnich latach przeciętnie przechodziło przezeń po 2 tysiące osób.

Ze względu właśnie na stały wzrost frekwencji w obozie nadmorskim należało opracować plan jego rozbudowy. Plan ten przewidujący rozbudowę obozu do pojemności 2400 osób, czyli pomieszczenie w ciągu każdego sezonu letniego około 7200 ludzi, jest już w stadium realizacji. W ubiegłym roku wykonano znaczną część robót drogowych, przeprowadzono instalację elektryczną oraz zbudowano studnię artezyjską. Światło elektryczne a zwłaszcza dobra woda w dowolnej ilości zwiększa niewątpliwie atrakcyjność obozu. W większym jeszcze może stopniu wpłyną na to prace przewidziane na rok bieżący. Przystąpiono bowiem do budowy pierwszej partii solidnych drewnianych domków, składających się z 8 pokoi czteroosobowych każdy.

W porównaniu z dotychczasowymi barakami, w których najbardziej odstraszały piętrowo nad sobą umieszczone łóżka, nowe pomieszczenia będą dawać maximum wygód, jakie mieć można w warunkach obozowych. Wspomnieć też należy tutaj o zamierzaniach Wydziału mających na celu powiększenie samego terenu obozu o znaczny obszar (około 50 ha) lasu, przylegającego doń od strony południowej.

W nowych, zmienionych już i zmieniających się w dalszym ciągu na lepsze warunkach, dotychczasowa praca propagandowa ulegnie z pewnością dalszej intensyfikacji.

MGR. T. KRÓLIKOWSKI



Gra w siatkówkę w obozie LMK

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W dniach 20 i 21 maja br. odbędzie się w Toruniu w Sali Dworu Artusa na Starym Rynku VIII Walny Zjazd Delegatów LMK.

Program Zjazdu w pierwszym dniu obrad tj. 20 maja (sobota) przewiduje w godzinach przedobiednich posiedzenie plenarne, na którym będzie dokonane ukonstytuowanie się Komisyj, przyjęcie regulaminu Zjazdu oraz referat sprawozdawczo-programowy.

Po przerwie obiadowéj rozpoczną obrady Komisje i zgodnie z programem winny je zakończyć tego samego dnia.

Następnego dnia w niedzielę obrady będą poprzedzone Mszą polową na placu rewiowym nad Wisłą. Po Mszy Świętej przewidywane jest zwiedzenie wystawy Szkolnej Okręgu Pomorskiego i powitanie delegatów Zjazdu przemówieniem wygłoszonym z Ratusza na Starym Rynku przez Prezydenta miasta Torunia.

Po obiedzie o godzinie 15-ej, rozpocznie się drugie posiedzenie plenarne, na którym przeprowadzona będzie ogólna dyskusja nad sprawozdaniem Zarządu Głównego i Komisyj.

Następnie odbędą się wybory do Rady Głównej.

Celem przeprowadzenia Zjazdu możliwie najsprawniej został powołany przez Zarząd Okręgu Pomorskiego specjalny Komitet Zjazdowy, który całkowicie wziął na siebie stronę techniczną Zjazdu, a więc sprawę zakwaterowania, wyżywienia itp.

*

W dniu 2 kwietnia 1939 r. w sali konferencyjnej Ligi Morskiej i Kolonialnej, odbyło się posiedzenie Rady Głównej LMK.

Posiedzenie zagaił Prezes Rady Głównej p. wiceminister Kożuchowski, proponując zebranym przyjęcie przez aklamację rezolucji precyzującej stanowisko LMK wobec palących zagadnień doby obecnej.

Następnie Rada Główna postanowiła wysłać depesze do Pana Prezydenta R. P., Marszałka E. Śmigłego-Rydza oraz protektora LMK gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego i ministra spraw zagranicznych Józefa Becka.

Rezolucja brzmiała jak następuje:

„Rada Główna Ligi Morskiej i Kolonialnej oświadcza, iż w wyścigu pracy i poświęcenia dla Polski wezmą udział wszyscy członkowie naszej organizacji. W wielkiej chwili przełomowej, gdy ważą się losy Europy, staniemy wszyscy jak jeden mąż do apelu i nie pozwolimy prześcignąć się ani w ofiarności, ani w pracy.

W zrozumieniu tej chwili Rada Główna LMK upoważnia Zarząd Główny do przeznaczenia poza stałymi świadczeniami na FOM ze swoich funduszów zwykłych 100 000 złotych na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej i wzywa wszystkie Okręgi, Obwody, Oddziały LMK oraz członków do wzięcia w tej pożyczce najszerszego udziału".

Tekst rezolucji oraz depesz został przez zgromadzenie przyjęty wśród niemilknących oklasków.

Następnie prezes Zarządu Głównego p. gen. St. Kwaśniewski złożył sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego, w którym podkreślił wzrost liczby członków do 900.000 oraz pomyślny stan finansowy organizacji.

Działalność finansową Zarządu Głównego za okres ubiegły oraz preliminarz budżetowy na r. 1939 omówił skarbnik Zarządu Głównego p. dr T. Darlewski.

Ze sprawozdania tego wynika, że budżet LMK łącznie ze specjalnymi funduszami osiągnął w 1938 r. kwotę zł 5.015.769,17, wykazując dalszy b. poważny wzrost w stosunku do lat ubiegłych. Na szczególne podkreślenie w tym sprawozdaniu zasługuje fakt dalszego % % spadku wydatków rzeczowo-administracyjnych i personalnych w stosunku do całego budżetu

Wydatki te w 1936 r. wynosiły 10%, w 1937 — 7,5%, a w roku 1938 już tylko 5,7%.

Po sprawozdaniu finansowym odczytany został protokół Głównej Komisji Rewizyjnej z prac tej komisji w roku 1937 i 1938, z którego wynika, że gospodarka Zarządu za okres sprawozdawczy nie nasuwa żadnych zastrzeżeń.

Program przyszłych prac Zarządu uwzględniający w szerokim stopniu akcję w kierunku dalszej rozbudowy polskiej marynarki wojennej, akcję kolonialną oraz wychowanie morskie młodzieży szczegółowo omówił prezes Zarządu Głównego p. gen. St. Kwaśniewski.

Nad programem prac i preliminarzem budżetowym rozwinęła się ożywiona dyskusja, w której poruszono najistotniejsze momenty prac organizacji.

Rada Główna poza szeregiem wniosków natury organizacyjnej powzięła następujące uchwały:

1) Rada Główna LMK, pragnąc sprostać na równi z całym Narodem wielkim obowiązkom, nałożonym na nas przez przeżywany obecnie przełomowy okres, który nakazuje uwielokrotnienie naszej dynamiki narodowej na wszystkich polach pracy, wzywa Ogniwa organizacyjne LMK, aby wypełniając jak najgorliwiej obowiązek czynnego i propagandowego poparcia Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej, wzmogły jednocześnie i uwielokrotniły zbiórkę na FOM.

Akcja ta, obok udziału społecznych ofiar na rozbudowę sił zbrojnych na Bałtyku, ma dać przede wszystkim wyraz nieugiętej woli Narodu Polskiego dozbrojenia Polski nie tylko na lądzie i w powietrzu, lecz i na morzu.

2) Rada Główna Ligi Morskiej i Kolonialnej z uwagi na doniosłą rolę w gospodarczym i politycznym rozwoju państw leżących pomiędzy Bałtykiem i Morzem Czarnym—połączenia tych mórz przy pomocy uregulowanych rzek i kanałów, wzywa Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej do organizowania opinii publicznej w Polsce w obronie tego programu oraz z uznaniem podnosi dotychczasową akcję w tej sprawie Zarządu Głównego.

3) Rada Główna Ligi Morskiej i Kolonialnej zasyła gorące pozdrowienia Polakom z Rzeszy Niemieckiej oraz wyraża wiarę, że uzyskają oni prawa i swobody kulturalne, które są udziałem ludności niemieckiej w Polsce.

4) Rada Główna stwierdzając przyrodzone i gospodarcze związki Polski z Gdańskiem oraz geograficzną rolę ujścia Wisły dla polskiego życia gospodarczego przesyła pozdrowienie i wyrazy uznania dla Polaków — pionie-

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

rów odwiecznej pracy Polski na morzu.

✶

Kancelaria Cywilna Pana Prezydenta Rzeczypospolitej nadesłała pod adresem Zarządu Głównego pismo następującej treści:

„Z polecenia Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Kancelaria Cywilna ma zaszczyt przesłać na ręce Zarządu Głównego serdeczne podziękowanie dla wszystkich Oddziałów, Obwodów i Kół Ligi Morskiej i Kolonialnej, które ostatnio tak licznie przesłały Panu Prezydentowi Rzeczyczypospolitej wyrazy hołdu, oddania i patriotycznej gotowości".

✶

Jak wiadomo „Dni Kolonialne", które miały się odbyć w końcu kwietnia, zostały odwołane i będą obchodzone w r. bieżącym, łącznie z „Dniami Morza" w czasie od dn. 25 czerwca do 2 lipca, jako „Dni Morza i Kolonij". Hasło tegorocznych uroczystości da się ująć w słowach:

„Silni na morzu — gospodarni we własnych koloniach".

W dniu 14 kwietnia odbyło się zebranie komitetu „Dni Morza i Kolonij", na którym ukonstytuowały się odpowiednie władze. Na czele Wydziału Wykonawczego „Dni Morza i Kolonij" stanął wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Państwa St. Okoniewski.

✶

Zgodnie z wyznaczonymi terminami w większości Okręgów odbyły się już walne Zjazdy okręgowe. I tak Zjazd Okręgu Białostockiego odbył się w dn. 19.III rb., Krakowskiego — 30.IV, Lubelskiego — 30.IV, Lwowskiego — 5.III, Pomorskiego — 30.IV, Poleskiego — 23.IV, Radomsko-Kieleckiego — 30.IV, Stanisławowskiego — 26.II, Stołecznego — 16.IV, Tarnopolskiego — 16.IV, Wileńskiego — 16.IV, Woj. Warszawskiego — 16.IV, Wołyńskiego — 18.IV.

Okręgi Śląski, Poznański i Jarosławski nie odbyły Zjazdów, gdyż na podstawie uchwał swych Zjazdów z r. 1938 wysyłają delegatów na VIII Walny Zjazd drogą nominacji przez Zarząd Okręgowy.

Okręg Nowogródzki z przyczyn niezależnych od władz okręgowych Zjazd w terminie wyznaczonym odwołuje.

Okręg Łódzki dotychczas jeszcze nie zgłosił terminu Zjazdu — przewidywany jednak jest Zjazd w początkach maja br.

Tegoroczne Zjazdy Okręgowe zwoływane były przede wszystkim dla wyboru Delegatów na VIII Walny Zjazd i tylko w niektórych Okręgach przeprowadzone były wybory nowych władz. Na Zjazdach wszędzie omawiane były sprawy programowe, przy czym w dyskusji przejawiła się dążność do rozwijania w dalszym ciągu programu LMK i rozszerzenia zasięgu organizacyjnego.

✶

Pod przewodnictwem p. M. Roszkowskiego odbyło się w Warszawie Walne Zebranie Związku Pionierów Kolonialnych. Po przyjęciu sprawozdań z działalności organizacji za rok ostatni, p. poseł Pankiewicz w przemówieniu swym stwierdził, że Związek dążył do zainteresowania społeczeństwa zagadnieniami kolonialnymi, oraz sprawą przyznania Polsce kolonij.

Następnie uchwalono szereg wniosków jak m. in.: zorganizowanie klubu dyskusyjnego, wezwanie młodzieży do udziału w pracach Związku, zainteresowanie naszych emigrantów istniejącymi możliwościami w koloniach, zorganizowanie I Kongresu Kolonialnego, przeprowadzenie rejestracji naszego stanu posiadania w koloniach, zmiana kierunku naszego wywozu i przywozu oraz ustanowienie nagród za najlepsze prace z dziedziny zagadnień kolonialnych.

✶

W okresie dorocznych Zebrań sprawozdawczych poszczególnych Ogniw LMK, na uwagę zasługuje szereg naszych placówek, które wykazują ożywioną działalność. Do takich zaliczyć należy Oddział LMK przy Zjednoczonych Zakładach Włókienniczych K. Scheiblera i L. Grohmana S. A. Prezesem Oddziału jest p. Tomasz Wilkoński, dyrektor Zarządu Zakładów. Na uwagę zasługuje fakt, że Oddział od chwili powołania, to jest od 1.II 36 r. rozwija się stale w tempie niespotykanym — liczy obecnie ten Oddział 8.595 członków — robotników fabryki — jest to najliczniejszy ze wszystkich Oddział LMK.

W związku z 20-leciem LMK Oddział opodatkował się jednorazowo w wysokości 2 proc. zarobku miesięcznego na ścigacz Okręgu Łódzkiego.

✶

Obwód Rybnicki opracował sprawozdanie za 1938 rok, które zasługuje na podkreślenie z uwagi na wybitną staranność i szczegółowość pracy.

Na wstępie sprawozdanie mówi:

„Zarząd Obwodu LMK dumny jest z tego, że właśnie Liga Morska i Kolonialna już od 6 lat ma zleconą akcję gromadzenia funduszów na dozbrojenie Polski na morzu i lądzie i że do niej należy uświadomienie społeczeństwa o wartości morza i wybrzeża".

Stan członków w Obwodzie zwiększył się w ciągu 1 roku o 2439 osób. Suma zebrana na FOM zwiększyła się o 7.392 zł 91 gr. Od czasu założenia Obwodu t. j. od 17.III 1935 r. stan członków w Obwodzie zwiększył się trzykrotnie.

✶

Dnia 30 marca br. odbyło się III Walne Zebranie Klubu Kajakowego Oddz. LMK przy Zarz. Centralnym Wspólnoty Intere-



sów z udziałem delegatów Oddziału. LMK. Ustępującemu Zarządowi udzielono absolutorium przez aklamację. Zarząd Główny P.Z.K. nadał klubowi dyplom, jako specjalne wyróżnienie za dotychczasową pracę, propagandę i pięknie wydaną jednodniówkę „Na wodnym szlaku". Zorganizowany przez klub: „Yacht-Klub" przy Wspólnocie Interesów rozwija się doskonale i posiada piękny pełnomorski yacht: „Wspólnota", nabyty w sierpniu ub. r. przy pomocy finansowej Dyrekcji instytucji, która bardzo życzliwie odnosi się do poczynań Klubu.

✶

Oddział Kobiet przy Obwodzie Siedleckim LMK postanowił zorganizować wystawę propagandową zagadnień morskich i kolonialnych oraz działalności LMK. Wystawa urozmaicona odpowiednimi prelekcjami objedzie cały teren Obwodu Siedleckiego, docierając nawet do większych i bardziej uświadomionych skupisk wiejskich.

Inicjatywa czynnego Oddziału Kobiet w Siedlcach niewątpliwie wpłynie na pobudzenie jeszcze większego zainteresowania sprawami morza i kolonij wśród społeczeństwa podlaskiego.

✶

Dnia 12 listopada 1938 roku zmarła ś. p. Emilia Gerasimikowa długoletnia skarbniczka Suwalskiego Obwodu Ligi Morskiej i Kolonialnej. Zmarła swą bezinteresowną pracą zasłużyła sobie na powszechny szacunek. Zarząd Główny LMK w uznaniu zasług odznaczył ją medalem X-lecia Odzyskania Morza.

Zarząd Suwalskiego Obwodu LMK, chcąc uczcić świetlaną pamięć ś. p. Emilii Gerasimikowej na posiedzeniu w dniu 16.I.39 r. ufundował stypendium jej imienia dla ucznia Państwowej Szkoły Morskiej w wysokości 250 zł rocznie w ciągu trzech lat.

✶

Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego pismem z dnia 22 marca 1939 r. Nr. Pr. 17703/39 zaleciło do bibliotek nauczycielskich następujące utwory z wydawnictwa LMK „Piosenki o morzu":

1) Z. Moczyński „Córka morskiego króla" (słowa K. Makuszyńskiego).

2) Z. Moczyński „Na morze" (słowa K. Makuszyńskiego).

3) Hausman „Narzekanie ryb" (słowa K. Makuszyńskiego).

4) Z. Moczyński „Piosenka o FOM" (słowa J. Stępowskiego).

Cena — 50 gr za egzemplarz. Skład główny wydawnictwa „Piosenki o morzu": w księgarni Gebethnera i Wolffa — Warszawa, Zgoda 12. Nabywać można poza tym w Zarządzie Głównym LMK — Warszawa, Widok 10 oraz we wszystkich Okręgach i Oddziałach LMK. Żądać we wszystkich księgarniach.

✶

Zarząd Główny LMK organizuje 4-dniową wycieczkę do Kopenhagi w czasie od 30 czerwca do 3 lipca br.

Koszt wycieczki od zł 60 do 160. Zgłoszenia przyjmuje się do dn. 1 czerwca 1939 r.

✶

Obóz nadmorski im. gen. G. Orlicz-Dreszera w Mieroszynie k/Jastrzębiej-Góry będzie czynny od dnia 1 czerwca do dnia 15 września. Koszt za 1 tydzień 22 zł. Zgłoszenia przyjmuje Zarząd Główny i Okręgi LMK.

KRONIKA GOSPODARCZA

W przeciągu miesiąca marca br. ogólne obroty portu gdyńskiego wyniosły 730.237,7 ton. Z cyfry tej na obroty zamorskie przypada 723.759,5 ton, z czego na przywóz — 119.580,6 ton, a na wywóz 604.178,9 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły w tym czasie 1.325,2 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną 5.153 ton. W porównaniu do miesiąca marca r. ub. ogólne obroty towarowe za miesiąc sprawozdawczy zmniejszyły się o 10.499,6 ton tj. o blisko 1,5%.

Od początku 1939 r., to jest za pierwszy kwartał br. ogólne obroty towarowe w porcie gdyńskim wyniosły 2.284.540,7 ton, czyli w porównaniu do tego samego okresu r. ub., kiedy obroty te wynosiły 2.219.759,5 ton, zaznaczył się wzrost o blisko 65 tysięcy ton.

✶

Obroty towarowe portu gdańskiego w marcu br. wyniosły 614.102,1 ton, z czego przywieziono 119.980,1 ton i wywieziono 494.122 ton. W okresie styczeń — marzec br. obroty towarowe portu gdańskiego osiągnęły ogółem 1.877.458,4 ton, wobec 1.657.457,2 ton w analogicznym okresie r. ub.

✶

W marcu br. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 963 statki o łącznej pojemności 969.804 t. r. n., z czego przyszło 482 statki o pojemności 486.861 t. r. n., a wyszło 481 statków o pojemności 482.943 t. r. n. Pierwsze miejsce zajęła i tym razem bandera szwedzka— 220 statków — 143.599 t. r. n., za nią szła bandera polska — 131 statków — 121.897 t. r. n., dalej szły bandery: fińska, włoska, norweska, duńska, angielska, niemiecka, Stanów Zjednoczonych Ameryki, estońska, wrecka, łotewska, holenderska, sowiecka, francuska, rumuńska, litewska, islandzka i wreszcie bandera gdańska z 3 statkami i 1.080 t. r. n.

Średni tonaż statku, zawijającego do portu w marcu br., wyniósł 1.010 t. r. n.,, średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 50, a średni postój statku wyniósł 51,2 godz.

✶

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł w miesiącu marcu br. ogółem 2.390 osób, z czego przyjechało 273 pasażerów, a wyjechało 2.117 pasażerów. Największy ruch pasażerski zanotowano w tym okresie między Gdynią a Anglią, Szwecją, Stanami Zjednoczonymi, Kanadą, Danią i Francją, przy czym stosunkowo duży ruch pasażerski do Anglii i Szwecji przypisać należy liczniejszym wyjazdom uciekinierów z Czecho-Słowacji.

✶

W przeciągu miesiąca marca br. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku i połowach dalekomorskich 1.208.680 kg ryb o wartości 187.823 złotych, z czego na połowy przybrzeżne przypada 806.710 kg o wartości 71.790 zł, na połowy dalsze 340.120 kg o wartości 107.958 złotych, a na połowy dalekomorskie 61.850 kg o wartości 15.302 złote.

Główną pozycję w tych połowach wyniosły śledzie, których złowiono w tym czasie 796.960 kg, na drugim miejscu stały połowy wątłuszy, które dały 332.470 kg, na trzecim — storni — 29.420.

Ostatnio odbyła się w Ministerstwie Przemysłu i Handlu konferencja, w której wzięli udział obok przedstawicieli tego Ministerstwa przedstawiciele Ministerstwa Skarbu, naczelnej organizacji hutnictwa „Wspólnoty Interesów" oraz Centrali Zakupu

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Złomu. Na konferencji tej postanowiono przystąpić natychmiast do zorganizowania w Stoczni Gdyńskiej nowego działu rozbiórki statków. W ten sposób została załatwiona niezmiernie ważna sprawa rozbiórki statków, wycofanych z użycia we własnych stoczniach i już na przyszłość zamiast sprzedawać za granicę na rozbiórkę stare statki, jak miało to miejsce ze statkiem „Polonia", będziemy mogli dokonać ich rozbiórki w kraju, dzięki czemu z jednej strony znajdzie zatrudnienie większa ilość polskich robotników, a z drugiej zmniejszy się choć w pewnym stopniu przywóz złomu, którego na przykład w roku ubiegłym sprowadziliśmy z zagranicy 448 tys. ton. Chociaż więc na razie ze względu na nieznaczny jeszcze tonaż naszej floty, a także ze względu na jej stosunkowo młody wiek nie będzie jeszcze dużo materiału własnego do rozbiórki, to jednak możliwości rozwojowe tego działu są duże i na pewno z chwilą jego zorganizowania opłaci się kupować za granicą stare statki z przeznaczeniem ich od razu na rozbiórkę.

✶

Praca w Stoczni Gdyńskiej daje już konkretne rezultaty. W końcu marca spuszczono na terenie tej Stoczni przy nabrzeżu Śląskim dwie jednostki, a mianowicie: statek dozorczy oraz dragę ssącą. Statek dozorczy zbudowany został dla Morskiego Urzędu Rybackiego. Posiada on długości między pionami 25 m, szerokość na wręgach wynosi 5.50 m, wysokość do pokładu 3 m, zanurzenie 2.20 m, wyporność 140 ton. Motor Diesla o sile 250 KM pozwala rozwijać szybkość do 11 węzłów.

Draga ssąca zbudowana została dla Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy i służyć ma do pracy na Wiśle. Długość dragi wynosi 25 m, wysokość boczna 2.20 m, szerokość 6 m. Draga zaopatrzona jest w silnik Diesla sprzężony z prądnicą o mocy 250 KM. Będzie ona wykończona w sierpniu r. b.

✶

Ministerstwo Przemysłu i Handlu opracowało ostatnio podstawy akcji kredytowej, zmierzającej do ożywienia inicjatywy prywatnej w dziedzinie żeglugi. Przepisy te przewidują, że na zakup statków handlowych będą udzielane przez Ministerstwo kredyty w formie pożyczek hipotecznych. Podstawę wymiaru pożyczki stanowi wartość szacunkowa statku, przy czym wysokość tej pożyczki nie może przekraczać 60 proc. wartości statku, o ile statek ten jest budowany na stoczni krajowej, 50 proc. wartości, o ile nabywany jest statek już istniejący do 10 lat wieku lub statek wybudowany na stoczni zagranicznej; we wszelkich innych wypadkach wysokość pożyczki nie może przekroczyć 40 proc. wartości statku. Oprocentowanie pożyczki wynosić będzie 2 proc. rocznie, przy czym amortyzacja pożyczki uzależniona jest znowu od tego, na kupno jakiego statku pożyczka została udzielona. Okres umorzenia pożyczki dla statku, budowanego w kraju, sięga do 12 lat, dla statków używanych do 10 lat wieku oraz statków, budowanych w stoczniach zagranicznych — do 10 lat, a we wszelkich innych wypadkach do 8 lat.

Ogłoszone przepisy normują ponadto szczegółowo obowiązki, jakie ciążą na pożyczkobiorcy, a więc składanie okresowych sprawozdań finansowych z eksploatacji statków i statystyk finansowych przedsiębiorstw, regularne opłacanie należnych świadczeń publicznych, świadczeń załogi oraz wszelkich innych należności i opłat. Obowiązkowe jest również ubezpieczenie obciążonego statku w instytucjach, zaakceptowanych przez Ministerstwo i scedowanie polisy ubezpieczeniowej na rzecz Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

✶

Książki nadesłane:

Stanisław Karpiński. — Lot przerwany w Syjamie. — Wyd. Biblioteka Polska w Warszawie. 229 stron. 44 ilustracje rotograwiurowe.

Wanda Brzeska. — Sprawa gminy Ceynowy. — Wydawnictwo Książnicy Atlas. Warszawa. 1939. 263 stron. Powieść osnuta na tle życia Kaszubów wraz ze słowniczkiem wyrazów, używanych przez Kaszubów.

Dr Bolesław Zieliński — Ostatni wigwam. — Wyd. Główna Księgarnia Wojskowa Warszawa 1939. 199 stron. 57 ilustracyj.

Edward Fiedler — Propaganda kolonialna w szkole polskiej. — Skład Główny Księgarnia Łowicka. 1938. Stron 16.

Edward Fiedler — Kolonie niemieckie a Polska. Skład Główny: Księgarnia Łowicka. 1939. Str. 129.

Bronisław Sylwin Kencbok. — Maszynki na linię! Wyd. Wojskowy Instytut Naukowo-Oświatowy. Warszawa 1939. Stron 250.

Inż. Kazimierz Pajewski — Walka z korozją żelaza. Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji Nr 12. — Warszawa 1939, str. 332.

Inż. Mieczysław Łopuszański — Podstawy sieci komunikacyjnej w Polsce. — Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji Nr 13. Warszawa 1939. Str. 579.

Wiktor Podoski — Imperium Brytyjskie. — Rozwój ustroju konstytucyjnego. Warszawa 1938 r. Stron 36.

akumulatory
ZAKŁADY AKUMULATOROWE
TUDOR
S. A.
CENTRALA-WARSZAWA
UL. ZŁOTA 35
tel. 562-60

Zakupienie Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej — to obywatelski obowiązek

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Franciszek Niewczyk

Pierwsza krajowa wytwórnia instrumentów orkiestrowych, smyczkowych i dętych z popędem elektrycznym we Lwowie, ul. Gródecka 2b. Tel. 225-76.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl MAGEMAR

Rozrywki umysłowe

16. SZARADA.

Mój Los-okręt na morzu życia się kołysze
i nie może do cichej dojechać przystani.
Chciałabym czasem odpocząć, otulić się
w ciszę,
zamknąć oczy i zasnąć spokojnie — lecz
na nic!

★

Przez **wsteczne trzecie-drugie** wciąż nowy
wiatr wpada!
Spokój **trzy-dwa** i znowu pracuję
przy sterze,
wybieram drogę, szukam i głębię dna
badam,
czasami tracę wiarę, po chwili znów
wierzę!

★

Raz-czwór mnie własna niemoc gdy
ulegam kłęskom
i wtedy z sił opadam i płynę z falami,
póki mnie coś nie natchnie, by spojrzeć
zwycięsko
i przed wszelką złą mocą obronić się
samej!

★

Tak, tak! Życie to nie jest wystawa
sklepowa,
a jam przecież nie lalka **piąta-piąta-druga!**
Więc słabość, senność, bierność
w głębinach pochowam
i nie zmoży mnie walka zbyt ciężka
i długa!

★

Ale cóż? Jakiś nadmiar tęsknot, pragnień,
rojeń,
pędzi mnie ciągle naprzód i ledwie
zawinę
do portu — wnet kotwicy zarzucić się
boję,
przed przystanią ogarnia mnie lęk —
i znów płynę!

★

W Maju szukam słonecznych i jasnych
wybrzeży,
w Sierpniu wabią mnie chłodne cyprysowe
gaje,
Grudzień w rodzinnych ognisk szczęście
każe wierzyć,
od **Raz-piątego** dawne wracają zwyczaje!

★

I teraz nie wiem sama, dlaczego nie mogę
znaleźć takiego lądu, gdzie bym
pozostała,
zostawiając za sobą trudną życia drogę!?
Czy marny że mnie żeglarz, czy może
też... **cała?**

„Junona" (Warszawa).

17. KRZYŻÓWKA SYLABOWA

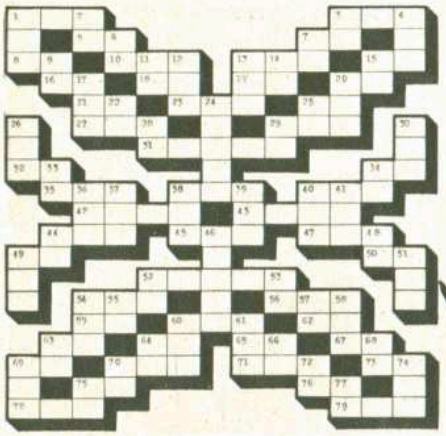
Znaczenie wyrazów poziomych:

1. Gatunek psa myśliwskiego. 3. Czarnoksiężnik, wywołujący duchy zmarłych. 5. Czas rojenia się pszczół. 7. Stolica w Senegalu (franc. Afryka zach.). 8. Dawna machina wojenna do burzenia murów. 10. Skamieliny skorupiaków. 13. Statek towarowy holowany na linie. 15. Półwysep na płn. wybrzeżu Rosji w okr. Archangielskim. 16. Uroczysty strój. 18. Hasło. 19. Protegowany. 20. Uździenica bez wędzidła. 21. Płótno lniane. 23. Jadalny produkt z drzewa podzwrotnikowego. 25. Miasto na Majorce. 27. Litewska rada krajowa. 29. Miasto portowe na Sycylii. 31. Rysunek przesadny. 32. Latarnia morska. 34. Rzeka na Kaukazie. 35. Styl w architekturze. 38. Stan w Brazylii płd. 40. Lipa szerokolistna. 42. Przenosina. 43. Grupa zauszników wpływowej osobistości. 44. Instrument muzyczny. 45. Imię męskie. 47. Dom gry i zabawy. 49. Wyspa w archipelagu jońskim. 50 Jednoczesne oddanie strzałów. 52. Stronnik cesarstwa. 54. Poręcz dookoła pokładu statku. 56. Trzecie pismo powoda w procesie pisemnym. 59. Emblemat. 60. Zbrojna gromada. 62. Część składowa wagi. 63. Koczowisko Tatarów. 64. Sojusz. 65. Lekka, wąska łódź o jednym maszcie. 67. Kolory. 69. Nazwa barwy. 70. Grube gałęzie drzewa. 71. Rodzaj bębna. 73. Klub Sportowy polski, słynący z mistrzostw strzeleckich. 75. Konwikt dla młodzieży szkolnej. 76. Znany „Rozrywkowicz" w Polsce. 78. Lichy utwór literacki. 79. Państwo azjatyckie.

Znaczenie wyrazów pionowych:

1. Polak. 2. Opuszczenie przez pszczoły ula. 3. Prawy dopływ Renu. 4. Stop z manganu i miedzi. 6. Przyrząd, wskazujący statkom bezpieczną drogę. 7. Rodzaj statku żaglowego. 9. Stopień. 11. Statek rzeczny płaskodenny. 12. Rodzaj broni myśliwskiej. 13. Największa z wysp Sundzkich. 14. Tupanie, tętent. 15. Zapalenie błony śluzowej nosa. 17. Podstawa armaty. 20. Wokalny utwór zespołowy. 22. Ramiona. 24. Nauka jeżdżenia konno. 25. Ptak z rodziny bażantów. 26. Miejsce po wyrąbanym drzewie w lesie. 28. Zakotwiczony znak pływający do oznaczania mielizn, lub cumowania statków. 29. Stan pogody. 30. Wielka czapka z łisiej skóry. 33. Kwadrat. 34. Zwierzę drapieżne. 36. Nazwa ciała niebieskiego. 37. Zasłona. 38. Uroczysty obchód. 39. Rozporządzenie. 40. Poezja wyrażająca uczucia 41. Wspólna sypialnia pod pokładem dla załogi statku. 44. Miasto na wyspie Hondo. 46. Człowiek, żyjący dla zmysłowych wygód ciała. 48. Lesisty regel w Tatrach Zach. 49. Wyspa na Morzu Śródziemnym. 51. Dyżur na statku. Gwałtowny pęd. 53. Łańcuch górski w Polsce. 54. Świątynia w Indiach. 55. Narzędzia rolnicze. 57. Kryjówka zająca. 58. Stolica Nigerii. 60. Włóczenie się uczni w godzinach szkolnych. 61. Pseudonim H. Rogozińskiej. 63. Rząd w botanice i zoologii. 64. Skręcony powróz. 66. Stan Venezueli płn. 68. Roślina uprawna na paszę. 69. Obramowanie. 70 Warkocz. 72. Wyspa w Archipelagu Sundzkim. 74 Malowniczy układ szat, obić. 75. Bok statku. 77. Szałas huculski.

„Jurand" (Warszawa)





Za rozwiązanie wszystkich lub jednego z powyższych zadań Redakcja przeznacza **6 wartościowych nagród książkowych.** Rozwiązanie zadań należy nadsyłać pod adresem Redakcji „Morza i Kolonij" w **terminie do 28 maja br.** z dopiskiem **„Rozrywki Umysłowe".**

ROZWIĄZANIA

„Morze i Kolonie" Nr 3 — Marzec 1939 r.

8. REBUS. (Zad. konk. 27)

— od (nuta „do" wspak) — SŁOŃ-SŁOŃCE (rzym. oznacz. 100) = co daje w rezultacie

ODSŁOŃ SŁOŃCE!

9. LOGOGRYF (Zad. konk. 28)

„Morze to Polski Skarbnica"

10. SZARADA (Zad. konk. 29)

„W dali grają fale"

(Za „drgają" sypały się minusy!)

11. ELIMINATKA (Zad. konk. 30)

„Frontem do morza", Klucz: **kulis,**

Wyrazy: **Flis, rulon, tiul, Emil, Lido, smok, lir, szal.**

Wszystkie zadania z Nr 3-go **(na ogólną ilość 168 nadesłanych)** rozwiązało 120 osób; po 3 — 22; po 2 — 18; po 1 — 8 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują:

1. **Święcka Maria** — W-wa, Solec 103 m. 4.
2. **Klein Oskar** — W-wa, Tamka 1a, Wydz. VI.
3. **Żuchiewicz M.** — Stalowa Wola, Zakłady Południowe.
4. **Szymańska Stanisława** — Bodzanów k/Płocka, Skrzynka pocztowa 35.
5. **Szmurło Irena** — Łuck, Plac Katedralny 6.
6. **Mirowski Mieczysław** — Urzędów Lubelski.

Nagrody niebawem roześlemy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

Wszystkim — którzy nadesłali nam świąteczne życzenia Wielkanocne — serdecznie dziękujemy.

„Wues" (Grodno). Przesyłamy serdeczne podziękowania za przemiłe listy i przepraszamy za zwłokę w odpowiedzi. Książkę, jeśli łaska — uprzejmie prosimy przekazać znajdującej się „pod ręką" świetlicy do „zaurzędowania". Zasyłamy moc pozdrowień i dużo życzliwości.

Gawłowski T. (Goraj). Chyba obawy były płonne. Wyrazy pomocnicze zawsze są potrzebne — oprócz wypadków zastrzegających wyraźnie nie nadsyłanie tychże. Teraz potępi nas Pan za rozwiązanie Nr. 9, podane bez wyrazów. Owszem — zgoda! Ale — rozumie Pan, że my, to... rzeczywiście... no tak... jakby to rzec? Oczywiście, brak miejsca! Pozdrowienia!

Wszystkim Czytelnikom i Sympatykom komunikujemy uprzejmie, że **jedynym organem szaradzistów w Polsce jest miesięcznik „Rozrywka".** Adres Redakcji: W-wa, ul. Tad. Żulińskiego 7 m. 10.

CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; 1/2 strony 850 złotych; 1/3 strony 600 złotych; 1/4 „ 475 „ i 1/8 „ 250 „

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

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

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca **Za dział ogłoszeniowy Redakcja nie odpowiada**

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA **Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI**

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

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

Na Północnym Pacyfiku, u brzegów Alaski leży wyspa Kościuszki. Wyspa ta była zupełnie niezbadana, dopiero polski geograf, dr. Stefan Jarosz, odbył dwukrotnie w 1935 i 1937 wyprawę i przeprowadził na niej badania geograficzne.

Z podróży swej wykonał niezwykle ciekawy film odtwarzający wspaniałą przyrodę i przygody z samotnego pobytu na bezludnej wyspie.

Dr. Stefan Jarosz trzykrotnie już podróżował po kontynencie Ameryki Płn. Poza zwiedzeniem i sfilmowaniem kanionów, gór i lodowców — wygłosił tam ponad 1.000 wykładów o Polsce, docierając z nimi do osad polskich na dalekim zachodzie, a nawet do samotników w rozległych puszczach Kanady czy dalekiej Alaski. W związku z pracą propagandową zebrał cenny materiał dotyczący rozmieszczenia i warunków życia w Ameryce Północnej.



1

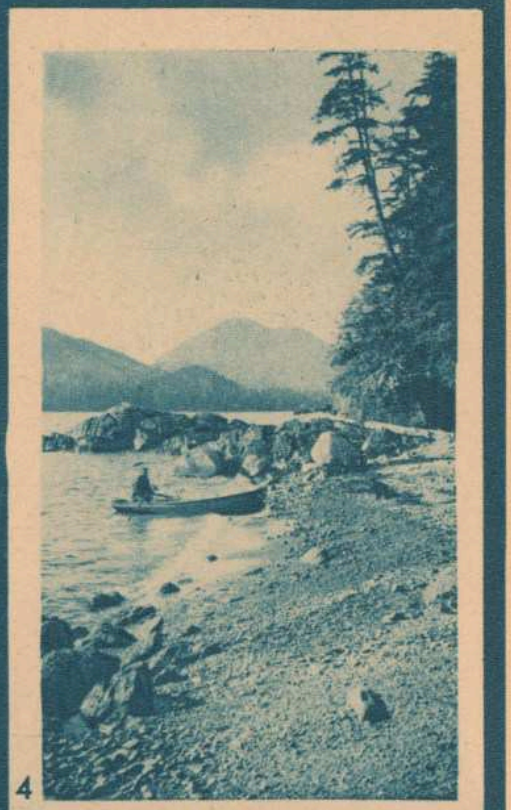


2

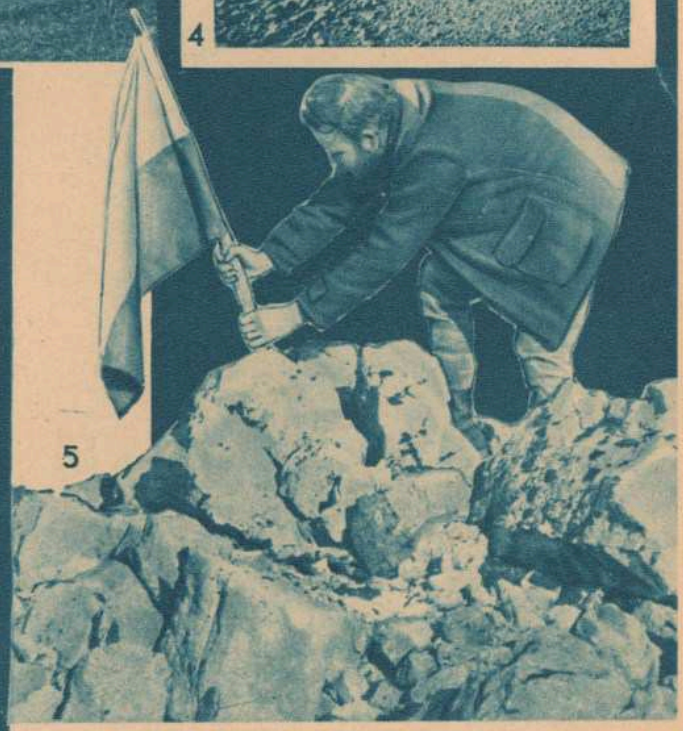


3





4



5

Na zdjęciach:

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

1. Największe jezioro na wyspie Kościuszki odkryte przez dr. Jarosza i nazwane Jeziorem Piłsudskiego. Na dalszym planie szczyt nazwany górą Krzyżanowskiego, na cześć Polaka, który z ramienia rządu amerykańskiego był zarządcą Alaski.
2. Tereny na wsi indiańskiej koło portu Wrangell na Alasce.
3. Podróżnik polski rozbija obóz na bezludnej wyspie Kościuszki.
4. U brzegów wyspy Kościuszki w czasie opływania jej.
5. P. dr. Jarosz zatknął polską flagę na Mt Francis, najwyższym szczycie wyspy Kościuszki, który zdobył w ciągu całodziennej wspinaczki.

E. ERNEST


Znaleziono na: www.magemar.com.pl