

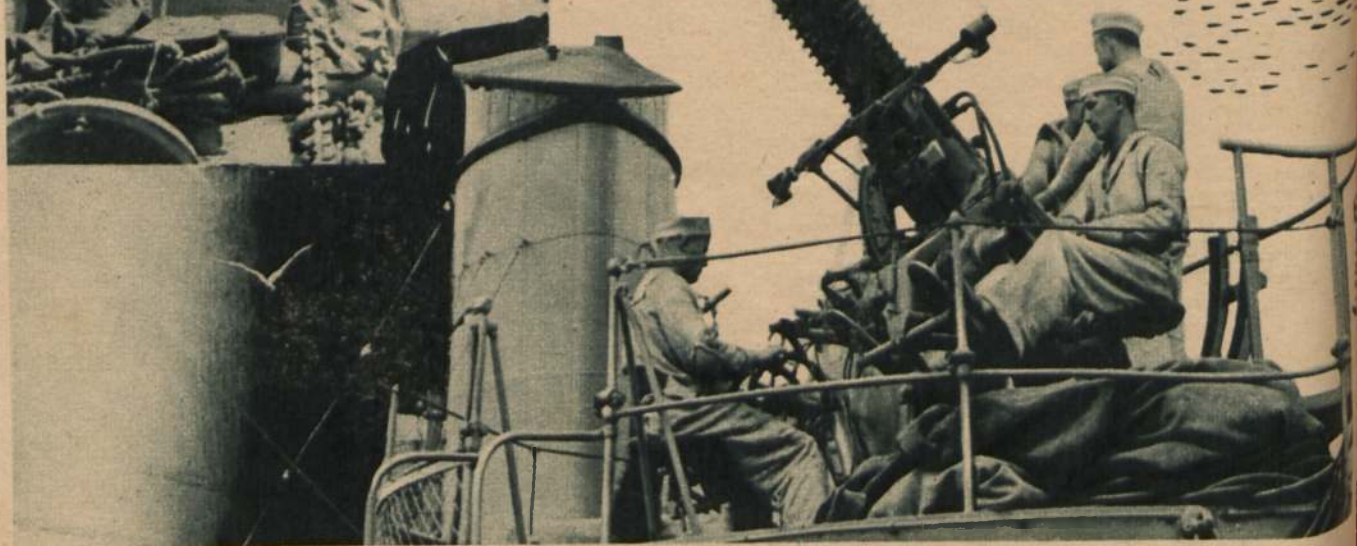
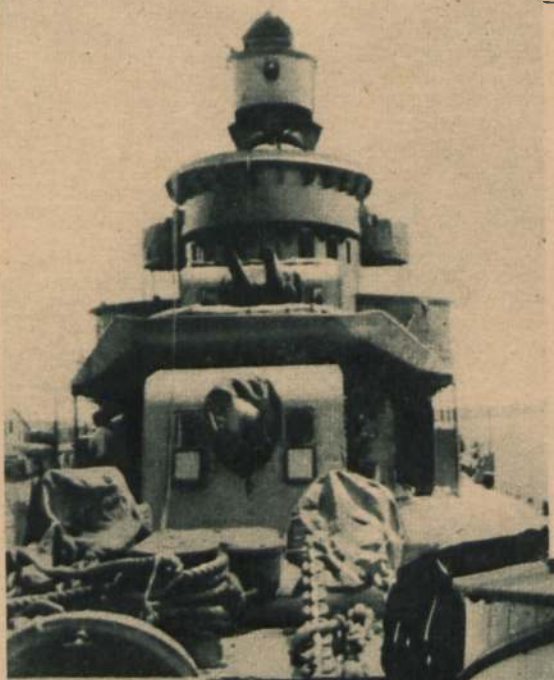
# MORZE



Pan Prezydent Rzeczypospolitej i kontradmirał J. Unrug na O. R. P. „Mazur”.



Zdjęcia nasze przedstawiają  
kontrtorpedowiec O. R. P.  
„Grom”: 1) artyleria dziobowa  
kontrtorpedowca, 2) widok  
okreću od rufy; 3) ma-  
rynarze z O. R. P. „Grom”;  
4) karabiny przeciwlotnicze.





# M O R Z E

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 9

Warszawa, wrzesień 1937 r.

Rok XIV

## Z n ó w G d a ń s k . . .

Dzisiejsze władze wolnego miasta Gdańska winny pamiętać, że kardynalnym warunkiem dobrych stosunków z Rzeczypospolitą, o które rzekomo dbają i którymi się legitymują nazewnątrz, jest poszanowanie praw ludności polskiej w Gdańsku. Dzisiejsze władze gdańskie muszą wiedzieć o tym, że istnieją granice polskiej pobłażliwości wobec różnych posunięć i faktów, dokonywanych na terenie ich wewnętrznej polityki. Tam się bowiem skończyć musi, conajmniej, nasze nie mieszanie się w wewnętrzne stosunki wolnego miasta, gdzie zaczyna się interes Polaków gdańskich i obywateli polskich, zamieszkujących Gdańsk.

Ostatnie wydarzenia — przymusowe przenoszenie dzieci polskich ze szkół polskich do szkół niemieckich, zakrawa na prowokację, każe nam uprzytomnić sobie całość położenia Polaków w Gdańsku, równorzędnych gospodarzy miasta, które zostało powołane do życia po to, by służyć gospodarczym interesom Rzeczypospolitej, a którego byt i rozwój uzależnione są od związku z Polską.

Nie od dzisiaj wobec ludności polskiej w Gdańsku stosowane są szykany i utrudnienia. Ucisk polityczny — prześladowanie szkolnictwa polskiego — i gospodarczy, przez niedopuszczanie Polaków do placówek gospodarczych trwa, wybucha z całą brutalnością przy lada „potrzebie” wykazania się przez partię narodowo-socjalistyczną w Gdańsku nowymi sukcesami na tym polu.

Czas jest położyć temu kres, czas jest wskazać na wyraźną granicę, przez którą samowola Gdańska przekroczyć nie może. Daliśmy dowód w innych dziedzinach naszych uprawnień, że nie cofamy się przed zarządzeniami, które zmusiły Gdańsk do opamiętania się. Ostatnie wydarzenia, które spowodowały dwukrotny protest zastępcy Komisarza Rzeczypospolitej w Gdańsku nie mogą skończyć się na słownym proteście, którego skutków dotąd nie widzimy. Powinny one posłużyć nam do generalnej rewizji dotychczasowego położenia ludności polskiej w Gdańsku, zabezpieczenia jej nieskrępowanego rozwoju kulturalnego i gospodarczego. Jest bowiem więcej aniżeli, upokarzającym fakt, że w Gdańsku ośmielono się siłą zabrać dzieci polskie ze szkół i przenosić je do szkół niemieckich.

Tak oto wyglądają słowa wypowiedziane kiedyś przez prezydenta Senatu, że narodowi socjaliści, w myśl doktryny wodza, nie zamierzają z Polaka robić Niemca. Mamy jeszcze jeden dowód, jaka rozbieżność panuje ciągle pomiędzy oświadczeniami obliczonymi na zewnątrz, a praktyką wewnętrznego życia wolnego Miasta.

Jesteśmy współgospodarzami portu gdańskiego, stoczni gdańskiej. Na przeszło 2 tysiące robotników i pracowników stoczni gdańskiej pracuje niespełna 300 Polaków, bo nie dyrekcja stoczni gdańskiej, a gdański, partyjny, urząd pośrednictwa pracy decyduje, kto ma być zatrudniony w stoczni. O zdobyciu pracy w porcie gdańskim, który powinien być właściwie całkowicie w zarządzie polskim, decyduje inny partyjny urząd gdański. Może więc dojść do tego, że firmy eksportowe polskie nie będą miały prawa zatrudniać Polaków.

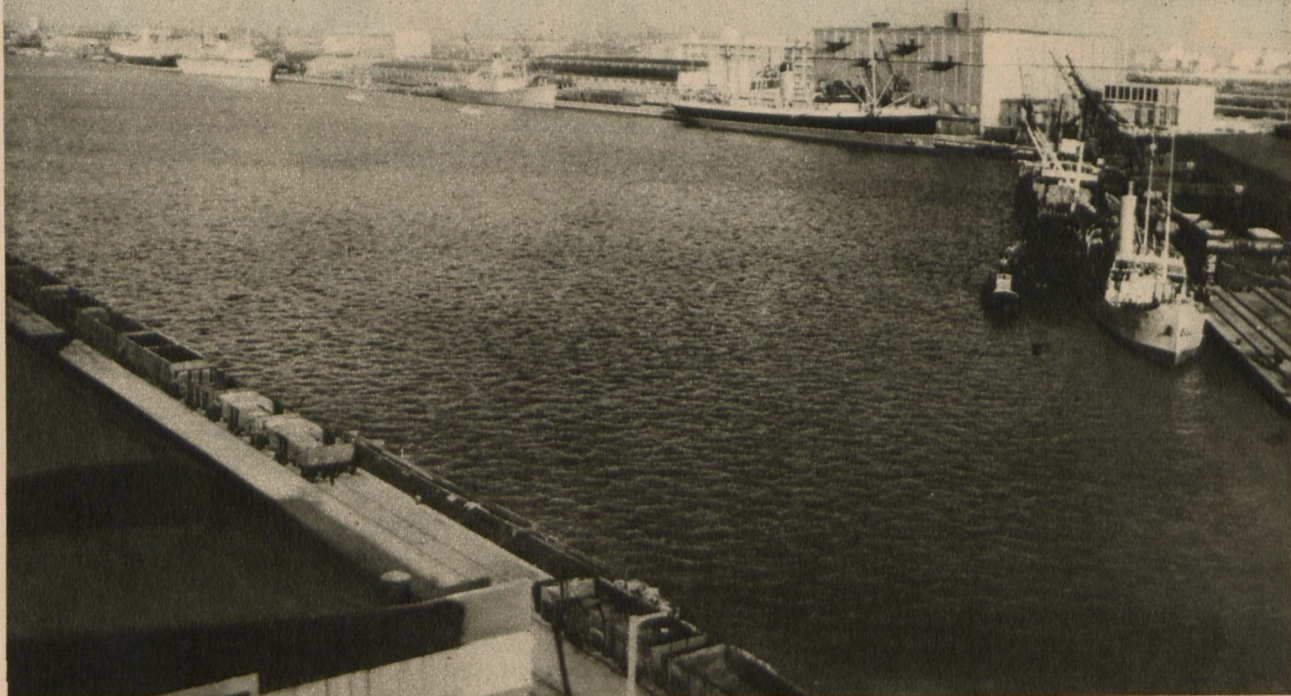
Mimo szykan i utrudnień, samorzutnie postępuje rozwój szkolnictwa polskiego w Gdańsku. Właśnie ten naturalny rozwój szkolnictwa polskiego w Gdańsku spowodował od pewnego czasu samowolę i brutalne zarządzenia różnych władz i instytucji gdańskich. Nie zapomnieliśmy jeszcze zeszłorocznego tragicznego wypadku ze Skibą, który zgłosił czworo dzieci do szkoły polskiej. Wyzuto go za to z mienia i domu, przeniesiono do innej miejscowości, co stało się przyczyną jego nagłej śmierci. Prawdziwy Niemiec gdański Wesołowski, nauczyciel, nie zawahał się namawiać jeszcze wdowę do zapisania dzieci do szkoły niemieckiej. Skibowa nie ułękła się Wesołowskiego.

Wobec tego teraz chwycono się innych sposobów, władze policyjne przy pomocy organów partyjnych urządzają polowania na dzieci polskie — siłą zabierając je do szkół niemieckich. Policjanci gdańscy wkraczają na teren dworców kolejowych, będących własnością Polski, by wylapywać dzieci polskie, udające się do szkół polskich w Gdańsku! Wylamuje się zamki w domach i siłą zabiera się dzieci polskie do szkół niemieckich.

Sądzimy, że przebrała się miara teroru i gwałtu. Ktokolwiek rządził w Gdańsku, musi wiedzieć, że Rzeczypospolita nie pozwoli na podobną swawolę.



# LINIE REGULARNE PORTU GDYNIA



Już dzisiaj wydaje się rzeczą całkowicie zbędną wyjaśniać znaczenie połączeń regularnych dla portu i jego zaplecza. Bez linii regularnej nie może być mowy o wymianie towarów bardziej wartościowych — drobnicy. Mniej lub więcej stała komunikacja winna wyprzedzić rozwój wymiany towarowej — rozwój handlu między określonymi portami. O rozwoju tego handlu w znacznej mierze decyduje odpowiednia linia regularna, zapewniająca należytą obsługę, tak pod względem częstotliwości i szybkości połączeń, jak i jakości tonażu, jego stopnia przystosowania do rzeczywistych potrzeb.

Stąd jest rzeczą zrozumiałą, że jedną z największych trosk powstającego przed kilkunastu laty portu w Gdyni było, obok poczynienia odnośnych przygotowań technicznych w samym porcie, odpowiednie zorganizowanie zaplecza — zaakwirowanie niezbędnych partij towarów i wreszcie ściągnięcie do portu odpowiednich statków na upatrzony szlak komunikacyjny, zapewniając armatorowi pewne minimum ładunków, które by opłacały zawieranie do nowego — nikomu nieznanego — portu.

Poza najłatwiejszą do rozwiązania stroną techniczną, pozostałe warunki nie były bynajmniej łatwe. Stosunkowo znikomą część naszych zagranicznych obrotów, towarów bardziej wartościowych, kierowało się do pobliskiego Gdańska, a ponieważ odnośny handel właściwie nie istniał, — przynajmniej w dyspozycji kupca naprawdę polskiego, bowiem nieliczni nasi kupcy sprzedawali towar loco wagon fob, wskazany przez zagranicznego nabywcę, statek w tym lub innym porcie, —

a zatem przekierowanie towaru leżało poza granicami zasięgu polskiego kupca.

Podobnie rzecz się miała i z towarami importowanymi, które z reguły były nabywane franco stacją odbioru ew. cif port przeznaczenia, toteż transportem mógł dysponować polski odbiorca dopiero od umówionej stacji, lub portu, skąd według swego uznania i kalkulacji mógł towar skierować koleją, rzeką, samochodem lub na zwyczajnym wozie, do swojego składu.

Nie mieliśmy również przez czas dłuższy własnego armatora z odpowiednimi statkami, który by, ponosząc pewne ryzyko w fazie początkowej, podjął się nawiązać z jakimkolwiek portem regularną komunikację.

Mieliśmy natomiast bliskiego konkurenta w postaci Gdańska, obsługiwanego w przeważającej mierze przez mało dla nas życzliwych armatorów niemieckich, od których nie można było oczekiwać, by dla wątpliwych widoków przyczyniali się do rozwoju ząbkującego portu konkurencyjnego.

W tym stanie rzeczy, ściągnięcie do Gdyni przed mn. w. 10 laty statków pasażersko - towarowych „Compagnie Generale Transatlantique” było już pewnym „sukcesem”. Zresztą statki tego towarzystwa obsługiwały pobliskie porty bałtyckie Helsingfors, Ryga i Leningrad, zatem dewiacja była bardzo nieznaczna, a ówczesna frekwencja emigrantów polskich zapewniała dobrą opłacalność zachodzenia do Gdyni.

W dn. 1 kwietnia 1929 r. następuje otwarcie 2 nowych linii regularnych przez powołane do życia „Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe S. A.”, towa-



rzystwo o kapitale mieszanym, ze znaczną przewagą kapitału polskiego. Przy pomocy nabytych przez to towarzystwo 4 statków pasażersko-towarowych (z których do dzisiaj pływa pod polską banderą tylko jeden s/s „Warszawa”) zostały uruchomione linie z Gdyni/Gdańska do Londynu i do Hull. Niezawłpnie wszystkim są znane poszczególne fazy rozwoju i charakterystyczne ewolucje, przez które przeszły te linie regularne, odgrywając tak poważną rolę w zakresie powstania naszego eksportu, a w pierwszym rzędzie eksportu artykułów hodowlanych i przetworów mięsnych do Anglii.

Panująca w 1929 r. wysoka koniunktura gospodarcza, rozwój motoryzacji, powstanie w Warszawie montażowni samochodów dużego koncernu amerykańskiego, któremu zależało na zapewnieniu bezpośredniej komunikacji z Ameryką Północną, pozwalała zainteresowanie się tą komunikacją t-wa okrętowego „American Scantic Line”, które na podstawie specjalnej umowy, podpisanej w I połowie kwietnia tego roku, z naszym Ministerstwem Komunikacji, zobowiązało się, oczywiście pod warunkiem ni. in. pewnego minimum kontyngentu towarów (8.000 ton), do uruchomienia regularnej linii na szlaku New-York — Kopenhaga — Gdynia — Sztokholm — Helsingfors, zapewniając za pomocą 9 dużych statków 26 odjazdów na rok.

Pierwszy statek tej pierwszej transoceanicznej linii odpłynął z New-Yorku do Gdyni w dn. 9 maja 1929 r. Linia ta z pewnymi modyfikacjami swojej trasy operuje do dzisiaj, współpracując od 1930 r. z powstałą na tym szlaku linią pod banderą polską.

W dniu 1 kwietnia 1930 r. państwowe przedsiębiorstwo żeglugowe „P. P. Żegluga Polska” uruchamia pierwszą linię regularną, tym razem czysto polską, t. zw. „Linię Bałtycką” na szlaku Gdynia/Gdańsk — Libawa — Ryga — Tallin — Helsingfors, stawiając dwa nieduże statki: s/s „Tczew” i s/s „Chorzów” (kursujące do dziś — pierwszy do Hamburga, drugi do Rotterdamu). Są to właściwie statki trampowe, które w braku lepszego tonażu skierowano na rejsy regularne.

W maju tego roku rozpoczyna prace nowe przed-

siębiorstwo polsko-duńskie, z przewagą kapitału polskiego, „Polsko-Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe S. A.” (dzisiejsze „T-wo Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A.”), uruchamiając linię regularną na szlaku Gdynia — Kopenhaga, — Halifax — New-York za pomocą statków: s/s „Polonia”, s/s „Kościuszko” i s/s „Pułaski”. Początkowo, linia ta, wyspecjalizowana (dawny duński personel) w przewozie pasażerów, nie interesowała się prawie wcale przewozem towarów. Odnośna ewolucja w kierunku obsługi towarowej następowała stopniowo, — a w miarę jak zmniejszała się frekwencja pasażerów i emigrantów, i dopiero po wejściu na tę linię nowego tonażu m/s „Piłsudski” i m/s „Batory”, posiadającego znaczne ładownie towarowe, towarzystwo to, już pod każdym względem w nowej szacie (zmiana brzmienia firmy), rozszerzyło swoją działalność na transporty towarów. W końcu roku ubiegłego uruchomiło specjalną linię towarową do portów Zatoki Meksykańskiej.

Nie możemy tu omawiać szczegółowo historii powstania poszczególnych linii, stwierdzić jednak wypada, że rozwój linii regularnych w Gdyni, z wspomnianych wyżej względów postępował początkowo bardzo powoli i dopiero rok 1932 przyniósł większe ożywienie w tej mierze. W ciągu pierwszych kilku tygodni tego roku powstaje aż 5 nowych linii regularnych, co obok kryzysu w żegludze międzynarodowej zawdzięczać należy głównie otwarciu przez „Żeglugę Polską” linii regularnej do Rotterdamu; była to linia wadłowa Rotterdam — Gdynia/Gdańsk — porty bałtyckie. Na taki argument zareagowali przede wszystkim armatorzy niemieccy: Mathies, Sartori Berger i Johann Ick, którzy niezwłocznie uruchomili linię do Hamburga, po nich przyszli Holendrzy, Szwedzi i inni, nawiązując połączenia regularne z różnymi portami.

Na początku roku 1934 Gdynia posiadała już 39 linii regularnych, w latach 1934, 1935 i 1936 powstaje przeciętnie rocznie po około 10 nowych linii regularnych. Ostatnio tempo to uległo zahamowaniu, co się tłumaczy z jednej strony względnie dostatecznym



Gdynia — Nabrzeże Holenderskie



zagęszczeniem linii bliskich, a z drugiej strony niekorzystnymi warunkami ściągania do Gdyni linii dalekobieżnych, wobec dobrej koniunktury w żegludze międzynarodowej, zapewniającej armatorom doskonale rezultaty wszędzie tam, gdzie posiadają obecnie swój tonaż tak, iż nie zachodzi potrzeba poszukiwania i wypracowywania nowych szlaków. W ciągu roku bieżącego zarejestrowano w Gdyni zaledwie dwie nowe linie: do Indji Brytyjskich (armator niemiecki) i do portów zachodniej i północnej Finlandii (Abo Raumo, Mentyluoto, Vasa, Ulenborg i Keni) — „Żegluga Polska“.

Obecnie zbiega się w Gdyni około 60 linii regularnych (podawanie dokładnej ilości kryje w sobie pewne niebezpieczeństwo niezgodności z ewentualną inną publikacją, gdyż mogą tu powstawać nieznaczne różnice wynikające z samego sposobu, czy metody podziału linii: tak np. linię „Le Havre — Gdynia — Leningrad“ niektórzy traktują, nie bez pewnej słuszności, jako dwie linie: do Le Havre i do Leningradu), a mianowicie:

9 linii do portów wschodniego Bałtyku, w tym jedna do Leningradu (4 linie do portów: Riga, Libawa, Kłajpeda, Tallin, Helsinki i porty Finlandii wymienione wyżej, obsługuje „Żegluga Polska“).

9 linii do portów Danii, Szwecji i Norwegii (w tym dwie linie polskie do portów Norrköping, Sztokholm i Göteborg, Malmö), a nadto połączenie z Kopenhagą na linii do Ameryki Północnej.

10 linii: do portów niemieckich (Hamburg, Bremen), Holandii (Rotterdam i Amsterdam) i Belgii (Antwerpia); do wszystkich tych portów, za wyjątkiem Bremen i Amsterdamu, istnieją połączenia pod banderą polską.

7 linii do portów Anglii: dwie do Londynu, w tym jedna polska („Polbrit“), jedna do Hull (polska), a następnie do Leith i Grangemouth, do Manchester — Liverpool via Kopenhaga, do Bristolu i do Southampton.

3 linie do Francji (Le Havre, Bordeaux, Dunkerque, w tym jedna polska do Le Havre).

7 linii do portów Hiszpanii, Portugalii, Marokku, Italii i Lewantu, (w tym jedna linia mieszana polsko-szwedzka do portów Lewantu).

7 linii do Ameryki Północnej (2) i do portów Zatoki Meksykańskiej (5 linii, w tym jedna prowadzona przez T-wo „Gdynia — Ameryka“ — t. zw. „linia bawełniana“).

3 linie do portów Ameryki Południowej: Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires, (w tym jedna pod polską banderą).

2 linie do Indji Brytyjskich.

1 linia do Afryki Zachodniej z warunkowym zawianiem do Afryki Południowej.

1 linia na Daleki Wschód.

Z powyższego krótkiego przeglądu widzimy, że z niektórymi portami zachodnio-europejskimi mamy kilkanaście do 20 połączeń na miesiąc (Rotterdam, Antwerpia, Hamburg), z innymi jak porty Dalekiego Wschodu, Indji Brytyjskich, Afryki, wypada za-

ledwie jedno połączenie na miesiąc, co nie sprzyja ożywianiu na wymianę towarową, wreszcie z całym szeregiem krajów (Indie Holenderskie, Unia Południowo-Afrykańska) i portów (jak zachodnio-amerykańskiej porty Zatoki Perskiej i t. p.) nie ma w ogóle połączeń regularnych.

Z linii zaoceanicznych bardzo dobre połączenia są między Gdynią i New-Yorkiem, tak pod względem częstotliwości (7 do 8 razy na miesiąc), i szybkości, jak i wreszcie odpowiednich urządzeń na statkach—większość z nich posiada chłodnie, toteż w rezultacie na szlaku tym rozwinął się doskonale m. in. eksport bekonów, szynki i przetworów mięsnych, artykułów hodowlanych i t. p. a nadto zaznacza się tu ruch tranzytowy z krajów i do krajów sąsiedzkich.

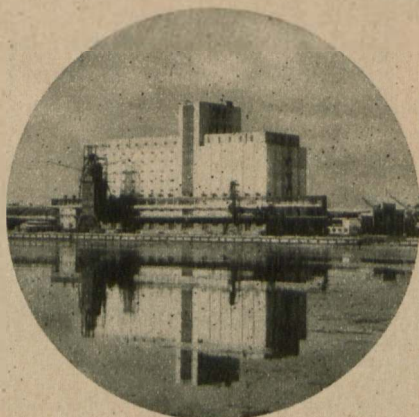
Istnieje oczywiście możliwość przewożenia towarów między Gdynią a wszystkimi portami świata za pośrednictwem linii t. zw. dowozowych via Antwerpia, Hamburg, Rotterdam lub wreszcie Londyn (ten ostatni port rzadko wchodzi w rachubę z uwagi m. in. na wysokie koszty przeładunku), lecz linie dowozowe z wielu względów nie mogą zastąpić bezpośrednich połączeń.

Sprawa nawiązywania nowych linii z niektórymi portami domaga się często natarczywie rozwiązania, co m. in. znalazło swoje odzwierciedlenie i w postulatach ze strony kilku przedstawicieli sfer gospodarczych na ostatniej Konferencji Eksportowej Uczynienie zadość tym słusznym żądaniom, w szczególności przy dzisiejszej sytuacji w żegludze światowej, przy brakach tonażu pod banderą narodową i wreszcie przy dużym rozproszkowaniu zamorskiej wymiany towarów bardziej wartościowych (drobniicy) jest zadaniem bardzo niełatwym, a często wręcz nieosiągalnym.

Na zakończenie wypada nadmienić, że na ogólną liczbę 60 linii regularnych, bandera narodowa obsługuje czwartą część — 15 linii regularnych (16-ta linia ma siedzibę w Konstancy i nie zawija do Gdyni). Zaledwie 4 linie narodowe (3 do Ameryki i jedna na Lewant) są liniami dalszymi; pozostałych 11 to linie bliskie, które, za wyjątkiem 2-ch linii do Anglii, mają charakter dowozowych.

Wszystkie polskie linie towarowe obsługują równocześnie Gdynię i Gdańsk, oraz większość linii obcych zawija równocześnie do obu portów.

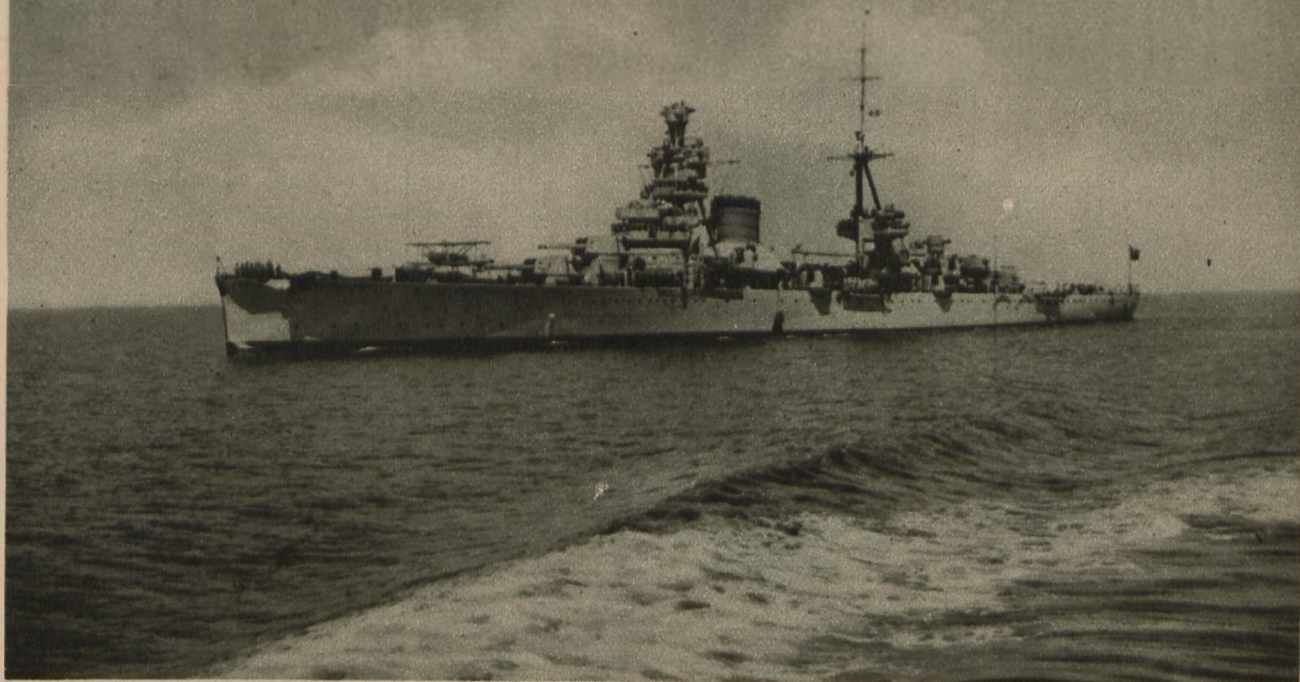
J. KOROLKIEWICZ



Elewator zbożowy w Gdyni



# ITALIA JAKO MOCARSTWO MORSKIE



Krążownik włoski „Zara”

„Nic na świecie nie dzieje się bez udziału marynarki wojennej. Określa ona hierarchię narodu w czasie pokoju, a w czasie wojny, zapewniając krajowi wolność morską, stanowi prawie zawsze o zwycięstwie sił lądowych”.

Te słowa Mussoliniego — szefa rządu i ministra marynarki wojennej Italii, wypowiedziane przed dwoma mniej więcej laty, nie są bynajmniej frazesem. Ich podwójne ucieleśnienie — dwa największe na świecie pancerniki — „Vittorio Veneto” i „Littorio” — są już na wodzie. Mniej więcej za rok będziemy je mogli oglądać w ich wspaniałej szacie — w pełni gotowości bojowej.

Termin „największy pancernik świata” nie jest tu przesadą. Wprawdzie Francja, Niemcy, Anglia, Stany Zjednoczone, Sowiety i Japonia — budują podobne, a może nawet większe okręty, — to jednak gotowe one będą znacznie później od obu wspomnianych. Co zaś do istniejących, to brytyjskie „Nelson” i „Rodney” są nieco mniejsze i znacznie powolniejsze, choć kaliber ich dział jest większy. Największy naprawdę okręt świata — brytyjski krążownik bojowy „Hood” — ma około 5000 ton wyporności więcej, jednak uzbrojony jest słabiej, a nadto, jako liczący sobie już dwadzieścia lat wieku, nie może współzawodniczyć z okrętem nawskroś nowoczesnym, na którym zastosowano wszystkie najnowsze zdobycze techniki.

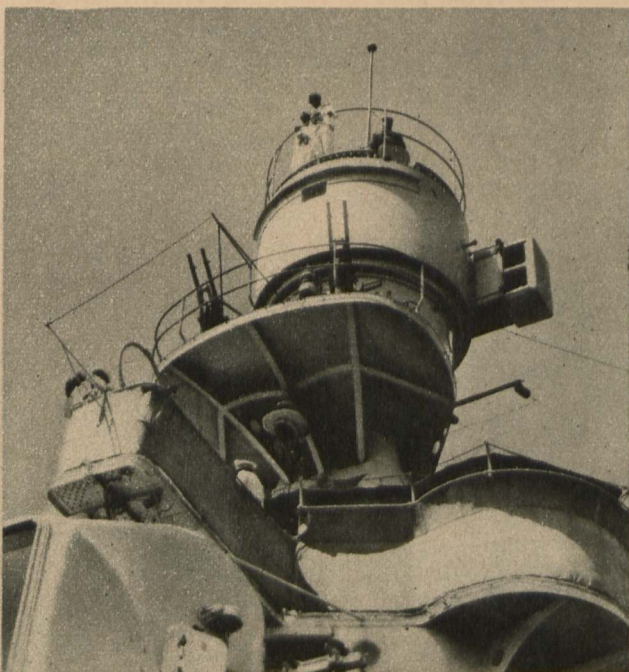
„Vittorio Veneto”, jak i „Littorio”, są to okręty liniowe o wyporności waszyngtońskiej (standard) 35,000 ton, a długości 230 metrów. Ich uzbrojenie składa się z 9 dział 381 mm w trzech wieżach (jedna na dziobie, dwie na rufie), 12 dział 152 mm (według innych źródeł 16 — 120 mm), 12 dział 100 mm przeciwlotniczych, oraz 20 z górą działek i karabinów maszynowych przeciwlotniczych. Cztery samoloty

służyć będą za oczy okrętu, którego moc maszyn wynosić będzie 150,000 K. M. a szybkość 30 do 32 węzłów. Pancierz i ochrona przeciwtorpedowa przestudiowane są specjalnie z punktu widzenia ataków samolotów i łodzi podwodnych.

Wyprzedziwszy w powojennym wysiłku morskim nie jedno państwo, Włochy tym samym zajęły w hierarchii mocarstw wyższe stanowisko. Połącza to za sobą wzmoczenie ich prestiżu zewnętrznego i wewnętrznego, ze wszystkimi płynącymi stąd dodatnimi skutkami politycznymi i ekonomicznymi. Fakt charakterystyczny: Posiadając tylko cztery okręty liniowe przedwojenne, w stosunku do piętnastu brytyjskich (w tym dwa powojenne) i ośmiu francuskich (w tym dwa powojenne), Włochy bynajmniej nie uznały tej przewagi za tak przytłaczającą, aby miały zrezygnować z budowy nowych liniowców, czy też hołdować wyłącznie zasadzie „sił lekkich”. Zrozumiano tam snąc wybornie, że tylko okręt liniowy dać może element prawdziwej potęgi i bezpieczeństwa. I że flota, aby mogła wywalczyć zwycięstwo w razie wojny, a stać się hamulcem zakusów wroga w czasie pokoju, musi być pełnowartościowa taktycznie — to znaczy posiadać wszystkie rodzaje okrętów.

Wnioski taktyczne są tu więc równie ciekawe, jak polityczne. Bo nie tylko wchodzi w grę stosunek słabszego do silniejszego, ale też państwo, które wszyscy na świecie uważają za przodujące w lotnictwie, — buduje nic innego, tylko właśnie te wielkie okręty liniowe, których zmierzch niektórzy tak głośno przepowiadają. Okazuje się tedy, że wielki okręt liniowy jest znacznie więcej odporny na ataki z powietrza, od wszystkich „drobnoustrojów” i „moskitów morskich”. Bo szybkością nie wiele im ustępuje, a za to jego grodzie, panczerze





i liczna a celna artyleria przeciwlotnicza, stanowią dużo przeszkód, sprawiających, że stosunkowo wielki cel staje się dla lotnika znacznie trudniejszy do osiągnięcia.

Te lub podobne okręty liniowe budowane są dziś, jak wspomnieliśmy, i w innych państwach. Tonaż ich i uzbrojenie zależne są od wymagań taktycznych i nawigacyjnych. Prawda wreszcie wyszła na wierzch. Doktryna „sił lekkich“, doktryna „osy powalającej słońca“ okazała się nie doktryną zwycięstwa, ale doktryną zupełnej bezwładności finansowej, albo — co częściej — braku zrozumienia dla wagi i zadań marynarki wojennej. Tam gdzie nie umiano, nie chciano, czy też gdzie naprawdę nie można było tworzyć pełnowartościowej floty, — tam wynaleziono samozłudzenie w postaci „sił lekkich“ i... lotnictwa zwyciężającego marynarkę, zapominając, że siły lekkie, pozostawione same sobie, zostaną wprędce spędzone z morza lub zgola zniszczone, a lotnictwo natknie się w powietrzu na conajmniej równie silne lotnictwo przeciwnika. Wartość „sił lekkich“ polega przecież głównie na fizycznym czy moralnym poparciu ich przez „siły ciężkie“.

Jaskrawy przykład mamy tu choćby u naszego wschodniego sąsiada. I tam do niedawna hołdowano zasadzie „małej wojny“, opierając wszystko na łodziach podwodnych, ścigaczach i samolotach. Dziś jednak sam Woroszyłow woła wielkim głosem: „Czas aby siły morskie przyjęły szerszy udział w obronie państwa“, — oraz: „Siły lekkie nie wywalczą nam zwycięstwa, ani nawet nie powstrzymają nieprzyjaciela od dążeń zaczepnych“. Od słów do czynu: Rosja Sowiecka buduje trzy wielkie okręty liniowe po 35.000 ton i siedem ciężkich krążowników

Nie znaczy to, oczywiście, abyśmy mieli lekceważyć udział „sił lekkich“ w obronie państwa. Nie czynią tego Włochy ani żadne z mocarstw morskich. Buduje się dalej flotylle kontrtorpedowców, ścigaczy, łodzi podwodnych i samolotów. Ale siły te będą mogły działać skutecznie dopiero w oparciu o właściwy rdzeń floty, o jej pływające twierdze — pancerniki i krążowniki!

Flota wojenna Italii przedstawia dziś taki właśnie pełnowartościowy zespół taktyczny, złożony z 2 nadpancerników po 35.000 ton, 4 zmodernizowanych pancerników (po 24.000 ton), 7 krążowników ciężkich (po 10.000 ton), 19 krążowników lekkich (od 3000 do 8000 ton), 90 kontrtorpedowców, 88 łodzi podwodnych, 50 ścigaczy, oraz 100 z górnymi jednostkami. Razem przeszło 650.000 ton (bez małych okrętów pomocniczych).

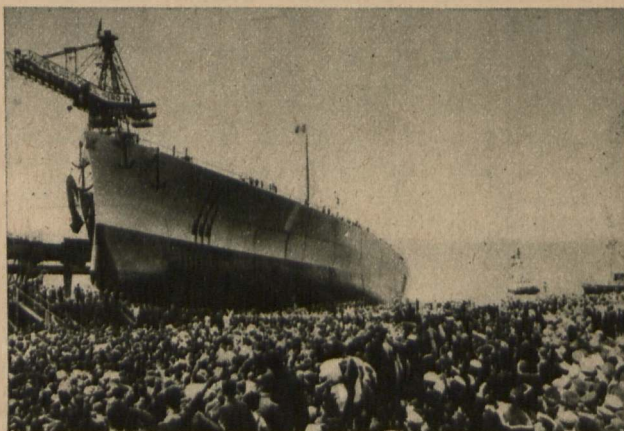
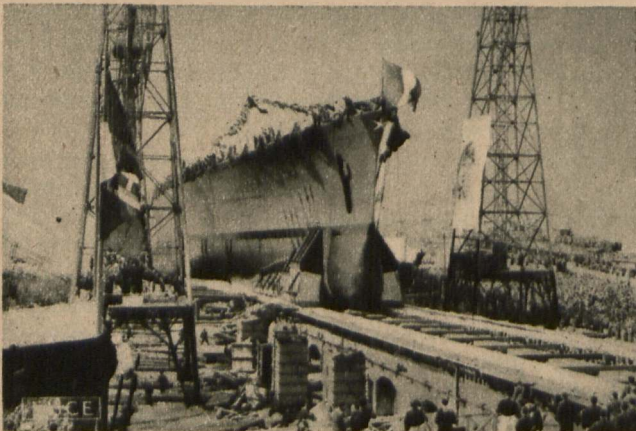
Wiadomo, że sto lat temu nie było ani floty włoskiej, ani nawet... państwa włoskiego w dzisiejszym pojęciu politycznym tego słowa. Skąd wzięto na tak olbrzymi wysiłek pieniądze i jakie osiągnięto zeń korzyści, pozostawiamy domyślności Czytelników, rozumiejących należycie zagadnienie morza. Natomiast raz jeszcze podkreślamy niezawodne fakty:

Wielkie sukcesy włoskich ścigaczy torpedowych i włoskiego lotnictwa — nie powstrzymały admiralicji włoskiej od budowy okrętów liniowych;

Trudności finansowe i przewaga sił domniemyanych przeciwników — stały się nie przeszkodą, a tylko bodźcem do energicznej ofiarnej pracy ku utrwaleniu włoskiego „dominium maris“;

Data wejścia na służbę obu nadpancerników, będzie datą epokową w historii mocarstwa włoskiego, gwarancją rozwoju państwa, bezpieczeństwa kraju i kwitnącej pomyślności.

J. G.



Wodowanie włoskich okrętów liniowych „Littorio“ i „Vittorio Veneto“



# Bandera polska na Dźwinie

„Rzeki niosą w swych falach historię i życie narodów” — powiedział sławny francuski geograf Reclus. Istotnie, spojrzenie w przeszłość daje obraz tej niezwykle poważnej roli rzek. — Badając historyczno-dziejową rolę Dźwiny, stwierdzamy, że już w czasach przedhistorycznych, stała się ta rzeka wielką, międzynarodową arterią komunikacyjno-handlową. Starożytni kupcy greccy i rzymscy docierali Dźwiną do bogatych w bursztyn wybrzeży Morza Bałtyckiego, a żeglarze gotlandzcy — do Bizancjum. Wymianę towarów pomiędzy wielkimi obszarami dorzeczy Dźwiny, Dniepru i Wołgi, umożliwiało bardzo bliskie sąsiedztwo źródeł tych rzek. Również w czasach nowszych, w XVI—XIX w., dzięki taniemu transportowi wodnemu, dźwińska żegluga i handel rozwinęły się bardzo szybko i pomyślnie, nabierając charakteru i znaczenia międzynarodowego. Rzeka ta wiązała Daleki Wschód z krajami Zachodniej Europy, służąc drogą wymiany towarowej pomiędzy Rosją, Rzeczpospolitą Polsko-Litewską i Skandynawią. I nawet wojny, które często nawiedzały naddźwinie, ani też porohy i uruchomienie komunikacji kolejowej, nie zahamowały rozwoju rzecznych przewozów handlowych.

Jeszcze za czasów dawnej Rzeczypospolitej, gdy Dźwina wchodziła w skład byłego wielkiego województwa połockiego, Polacy włożyli ogrom pracy w zagospodarowanie Dźwiny. Między innymi dowodem tego są liczne grody warowne, założone i rozbudowane przez królów polskich. Naddźwińskie te grody, dzięki opiece królów i komunikacyjnemu wyzyskaniu Dźwiny, były w swoim czasie ważnymi ośrodkami handlu, otrzymując miano „miast portowych” i właśnie wówczas, za czasów dawnej Rzeczypospolitej, na odcinku Dźwiny, Witebsk — Połock — Ryga, nastąpił bardzo wydatny rozwój żeglugi towarowej pod polską banderą handlową. Stwierdza, to między innymi, Piotr Skarga w jednym ze swych listów z 1582 r., a więc pochodzącym z czasów, gdy w ślad za wojskami króla Stefana Batorego ruszyli do Inflant Jezuici, by w zajmowanym kraju gruntować katolicyzm. „Ryga, — pisze Skarga, — posiada sławny port, od którego w mili leży, i potężną rzeką Dźwinę, która tamże w morze uchodzi; ta sama to rzeka, nad którą wyżej Połock się wznosi, miasto przez króla orem zdobyte i kolegium naszym przez zwycięzcę opatrzone. Z Połockiem utrzymuje Ryga częstą i dogodną komunikację rzeczna”. Odcinek Dźwiny Połock — Ryga, na którym jak Skarga stwierdza, utrzymywano częstą i dogodną komunikację rzeczna, ma długość 469 kilometrów i o ten właśnie odcinek dziś Polska oparte ma swe granice.

Ciekawe, że król Stefan Batory, prowadząc wojnę inflancką, drogą wodną sprowadzał sprzęt wojenny i armaty do swych warowni naddźwińskich w Dziśnie, Połocku i Witebsku. Transporty te płynęły Niemnem po Wilię, z Wilii zaś ładunki i armaty przewożono ładem do rzeki Dżisny, na której

załadowywano do barek towarowych i spławiano po rz. Dziśnie na Dźwinę.

Sprowadzenie zaopatrzenia wojennego drogą wodną oraz strategiczne wyzyskanie Dźwiny, ułatwiło królowi skuteczne odparcie z naddźwinia cara Iwana Groźnego.

Jak wielki ruch towarowo-żeglugowy odbywał się na Dźwinie, dowodzi statystyka urzędowa, z której wynika, że niezależnie od przewozów lokalnych, na poszczególnych odcinkach Dźwiny i jej żeglownych dopływach, ilość przybywających w ciągu roku nawigacyjnego po Dźwinie barek towarowych — tylko do samej Rygi, dochodziła w drugiej połowie dziewiętnastego wieku do 10250, a tratów do 11600.

Stała żegluga pasażersko-towarowa statkami z napędem, według oficjalnych rozkładów jazdy, odbywała się przed wojną światową na odcinku Dźwiny o długości 475 km. Utrzymywano 6 linii żeglugi. Niezależnie od tej stałej żeglugi według rozkładów jazdy, kursowały na Dźwinie również statki holownicze.

Po wojnie światowej żegluga polska na Dźwinie i Dziśnie jest znikomo mała, a sowiecka, jeżeli chodzi o odcinek graniczny, zupełnie zanikła.

Dane statystyczne o towarowych przewozach rzecznych są dowodem, że Dźwina, nawet w swym dzikim stanie, bez jej uregulowania, wykazała praktycznie wielką zdolność transportową, którą i obecnie powinniśmy wykorzystać, niezależnie od podjęcia z udziałem państw zainteresowanych wszelkich wysiłków, zmierzających do podniesienia wartości komunikacyjnych tej rzeki.

Wysiłki Wilna, zmierzające dziś do odrodzenia polskiej żeglugi na Dźwinie, podnieca świadomość, że w dawnych czasach Rzeczypospolitej naddźwinie łączyło się z gospodarczym organizmem naszego kraju czego dowodem są liczne naddźwińskie dawne polskie grody, świątynie i dwory, leżące może w gruzach, które jednak pozostają śladami polskości naddźwinia. A mamy tam — Wieliz, miasto nad górną Dźwiną, podniesione w 1585 r. przez króla Batorego do godności starostwa, z herbem nadanym również przez Batorego, słynące niegdyś z najlepszych polskich flisów i sterników rzecznych; Dreczyłuki, pałac książąt Druckich-Sokolimskich, a później kanclerza litewskiego Lwa Sapiehy; m. Guraż, siedziba książąt Sapiehów — z warownym zamkiem, zbudowanym na rozkaz króla Zygmunta Augusta w 1563 r. przez ówczesnego wojewodę witebskiego Stefana Zbaraskiego; Witebsk, który często gościł królów polskich z rodzinami i którego pierwszym wojewodą był Jerzy Hlebowicz; Bieszenkowie, miasteczko z kościołem, zbudowanym przez Kazimierza Jagiellończyka; Połock, za czasów dawnej Rzeczypospolitej miasto wojewódzkie, w którym za Batorego otwarto kolegium jezuickie; wreszcie w granicach Łotwy, Dyneburg, założony przez Batorego w 1582 r.; Liksna, miejsce urodzenia Emilii Plater i wiele jeszcze innych.



Zastanawiając się nad rolą Dźwiny w gospodarczym rozwoju ziem północno-wschodnich Polski, należy podkreślić, że gospodarcze zmaganie się państw w latach kryzysu pozwala zwyciężyć go między innymi niską ceną towaru, na której kształtowanie się wpływa tani przewóz. Dlatego też w dobie dzisiejszej śródlądowe drogi przewozów handlowych, posiadając przy tym ogromną zdolność transportową, nabierają coraz większego znaczenia oraz mogą i powinny służyć jako skuteczna broń do walki z kryzysem.

Wiemy, że położenie geograficzne wskazuje, iż dla północno-wschodniej Polski — taką skuteczną bronią do walki z kryzysem mógłby być przede wszystkim Niemen. Niestety, wyłot ten ku morzu zamknęła Litwa i dla tych ziem pozostaje tylko Dźwina. A jeżeli oparliśmy swe granice o tak wielką arterię komunikacyjną, jaką jest Dźwina, międzynarodowa droga wodna, to racjonalne będzie wykorzystanie tego naturalnego szlaku komunikacyjnego dla rozszerzenia i pogłębienia naszych stosunków handlowych, kulturalnych i politycznych nie tylko z Łotwą, ale i z pozostałymi państwami nadbałtyckimi, oraz poprzez morza z innymi krajami świata.

Sprawa Dźwiny jest zagadnieniem międzynarodowym. Nasi naddźwińscy sąsiedzi — Rosja i Łotwa, mają swe projekty wodno-komunikacyjne, do których realizacji zmierzają. Obowiązkiem naszym jest znać zamiary sąsiadów, czuwać — i ułożyć w tym zakresie korzystne dla Polski stosunki międzynarodowe.

Łotwa jest sama zainteresowana w odrodzeniu ruchu handlowego na szlaku Dźwiny, ponieważ bez tranzytu port ryski nie miałby widoków rozwoju, a przemysł łotewski, wobec braku własnych, potrzebuje surowców obcych. Pełny zaś rozwój państwa łotewskiego może nastąpić dopiero wówczas, gdy Dźwina zostanie uregulowana w celach komunikacyjnych i dla zapobieżenia klęskom powodzi, oraz dla przemysłowego wyzyskania siły wodnej. Toteż Łotwa opracowała już projekt regulacji dolnego odcinka Dźwiny i rozpoczęła budowę wielkiej hydroelektrowni na Dźwinie w Kegums.

Zatem wcześniej czy później sama konieczność zmusi Łotwę do zagospodarowania Dźwiny. Możemy więc liczyć na wydatną poprawę warunków nawigacyjnych na dolnej Dźwinie, wykorzystując tę rzekę chociażby tylko w dzisiejszych granicach możliwości i przygotowując się ekonomicznie i technicznie do rozwinięcia w pełni gospodarczej eksploatacji rzek Dźwiny i Dżisny.

Rozmiar korzyści, jakie możemy osiągnąć, eksploatując Dźwinę, zależy również od posiadania połączeń Dźwiny z innymi rzekami. Dlatego też wypada nam zwrócić szczególną uwagę na możliwość połączenia Dźwiny z Wilią za pośrednictwem rzek — Dżisny i Żejmiany, którego realizacja, wobec zamknięcia ziemiom północno-wschodnim Polski ich naturalnych dróg wodnych do morza, martwą gra-

nicą litewską, mogłaby dać tym ziemiom wiele korzyści gospodarczych.

Wyjątkowo sprzyjające miejscowe warunki hydrologiczne, — pozwoliłyby wykonać roboty stosunkowo małym kosztem.

Jeżeli dla rozważenia tego projektu przyjrzymy się naturalnym warunkom tego terenu, stwierdzimy, że są one wyjątkowo sprzyjające. Mianowicie, w pobliżu odcinka Dźwiny granicznej, płyną dwie rzeki w kierunkach przeciwnych: Dżisna i Żejmiana, pierwsza należąca do dorzecza Dźwiny, druga do dorzecza Wilii (Niemna). Pomiedzy źródłami Dżisny i Żejmiany oraz po obu nadbrzeżnych terenach tych rzek znajduje się ogromna ilość wielkich i małych jezior i ruczaj. Obfitość wód, charakterystyczna powolność ich odpływów i nieznaczne spadki terenu stwarzają właśnie wyjątkowo sprzyjające warunki dla połączenia obu rzek w tym miejscu.

Z omawianym też projektem wiąże się zagadnienie budowy portu w Druui na Dźwinie i w Wilnie na Wilii. Jak wykazała ankieta, rozpisana w 1934 roku przez Oddział Wodny Urzędu Wojewódzkiego Wileńskiego, budowa portu w Wilnie jest gospodarczo uzasadniona. Miałby ten port widoki rozwoju nawet niezależnie od połączenia Dźwiny z Wilią. W razie zaś połączenia tych rzek po linii rzek Żejmiany i Dżisny, bądź też rzek Naroczy i Miadziółki, — rola portu w Wilnie byłaby tym donioślejsza.

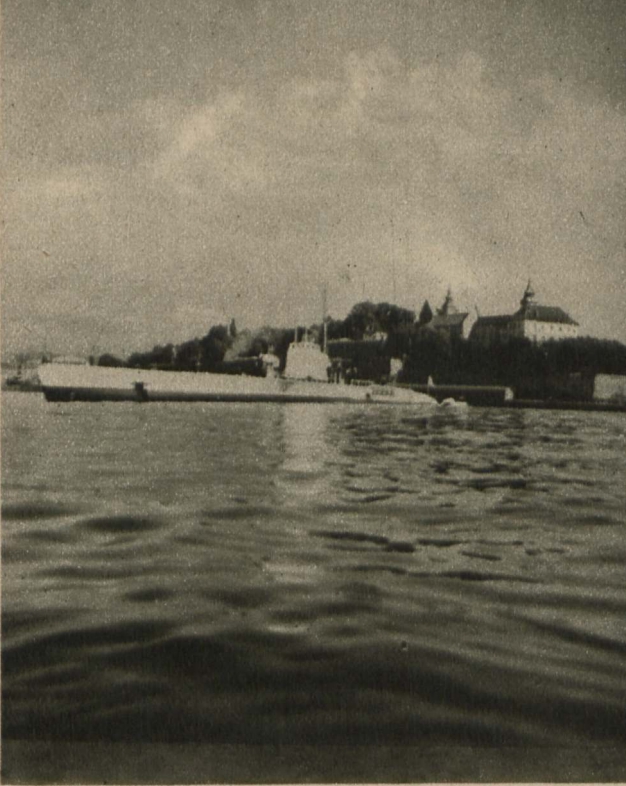
Tradycje polskiej żeglugi handlowej na Dźwinie, posiadanie własnego naturalnego zaplecza rzeki Dźwiny, a mianowicie rzeki Dżisny, używanej przed wojną i obecnie do żeglugi, a posiadającej w trzech punktach połączenia z siecią kolejową P. K. P. i położonej całkowicie w granicach Polski, — bliskość portu morskiego w Rydze (od Druui 338 km), — dobre warunki nawigacyjne na odcinku Dźwiny granicznej od Dżisny do Druui i poprawa warunków nawigacyjnych na rzece Dżisnie, dzięki prowadzonym na tej rzece robotom nurtowym, co umożliwiałoby już obecnie otwarcie na tych rzekach żeglugi lokalnej na terenie powiatów północno-wschodnich województwa wileńskiego, zwłaszcza w okresach jesiennych i wiosennych bezdroży, — dalej, sprzyjające warunki hydrologiczne dla połączenia, stosunkowo tanim kosztem Wilii z Dźwiną i tym samym otwarcia drogi wodnej Wilno — Ryga, — posiadanie połączeń odcinka granicznego Dźwiny, tak z polską, jak i sowiecką siecią kolei (Druja, Dryssa), — możliwość skutecznego oparcia uprzemysłowienia nadbrzeżnych połaci kraju o tani transport wodny i podniesienia tą drogą wartości nadbrzeżnych gospodarstw rolnych, — wzmocnienie zespolenia Polski z morzem przez te okoliczności — wskazują nam, że gospodarcza eksploatacja Dźwiny dać może siłę i dobrobyt ziemiom północno-wschodniej Polski.

Polska bandera na Dźwinie ma swą tradycję — ma też i swą przyszłość. Wszystko zależy od nas samych, od naszej woli, naszej pracy i przedsiębiorczości.

MIROSLAW WYKOWSKI



# ŁÓDŹ PODWODNA W CZORAJ A DZIŚ



**Ł**odzie podwodne są orężem słabego — powiedział kiedyś pierwszy lord Admiralicji Angielskiej, Goshen. Istotnie zważywszy, że powiedzenie to miało miejsce w 1889 roku, w ówczesnej flocie wojennej okręt ten stał jeszcze na tak niskim szczeblu rozwoju, że żałowano pieniędzy na jego udoskonalenia i próby. Jednakże już ćwierć wieku później opinia ta zostaje zmieniona. Jakkolwiek sądzono nadal, że „łódź podwodna jest orężem słabego“, to jednak z dodaniem — „lecz słabego, który chce zwyciężyć“.

Słuszności tej opinii dowiedli podczas wojny światowej Niemcy, będący niewątpliwie słabszymi na morzu. Ich łodzie podwodne, w pierwszym okresie wojny, kiedy w skuteczność walki tych okrętów jeszcze niezupełnie wierzono, dokonały wyczynów tak niespodzianych, walka zaś z nimi, dla nieprzygotowanej koalicji była tak trudna, że zdawało się, iż szala zwycięstwa przechyla się na stronę Niemiec. Jednakże Niemcy wskutek fałszywej polityki wychodzącej z kwatery głównej cesarza, nie potrafili wyzyskać posiadanej broni, a ponieważ wojna trwała długo, stopniowo nauczono się walczyć z nowym przeciwnikiem, aż stał się on w końcu mało szkodliwy.

To opanowanie walki z nowym sprzętem w tak krótkim czasie mogło mieć miejsce dlatego, że łódź podwodna wielkiej wojny była jeszcze okrętem mało doskonałym.

Nie biorąc pod uwagę tonażu, gdyż nie gra on roli zasadniczej, łodzie podwodne z okresu wojny światowej miały dużo wad. Przede wszystkim częścią posiadanych przez Niemcy łodzi, w pierwszych miesiącach walk, miała silniki naftowe, bardzo dymiące, co było ogromną wadą taktyczną, ze

względu na łatwość wykrycia łodzi, płynącej na powierzchni. Pozostałe łodzie posiadały wprawdzie silniki Diesla, ale jeszcze w początkowym okresie ich rozwoju. Następnie czynność zanurzania się łodzi pod wodę trwała parę minut, dalej niedostatecznie udoskonalone i krótkie peryskopy zmuszały łódź do pozostawania podczas ataków torpedowych na bardzo niewielkiej głębokości, wykrycie więc miejsca jej obecności było względnie łatwe, zwłaszcza dla lotnika szybującego na pewnej niedużej wysokości. Poza tym sama łódź będąc pod wodą, na głębokości większej od peryskopowej, właściwie była ślepa i głucha. Nie słyszano na niej nic, co się dzieje na powierzchni morza, a tym bardziej nic nie widziano. Wynurzenie się więc łodzi na powierzchnię było związane zawsze z ryzykiem zdradzenia swej obecności. A trzeba pamiętać, że zapas energii elektrycznej w akumulatorach, która służy do poruszania silników elektrycznych, napędzających łódź pod wodą, był bardzo niewielki. Z zapasem tym łódź mogła przejść 50 — 60 mil morskich, po czym musiała się wynurzyć na powierzchnię i kilka godzin ponownie ładować swe akumulatory. Wreszcie szybkość tych łodzi nie przewyższała 8 — 12 mil na powierzchni i 6 — 7 mil pod wodą.

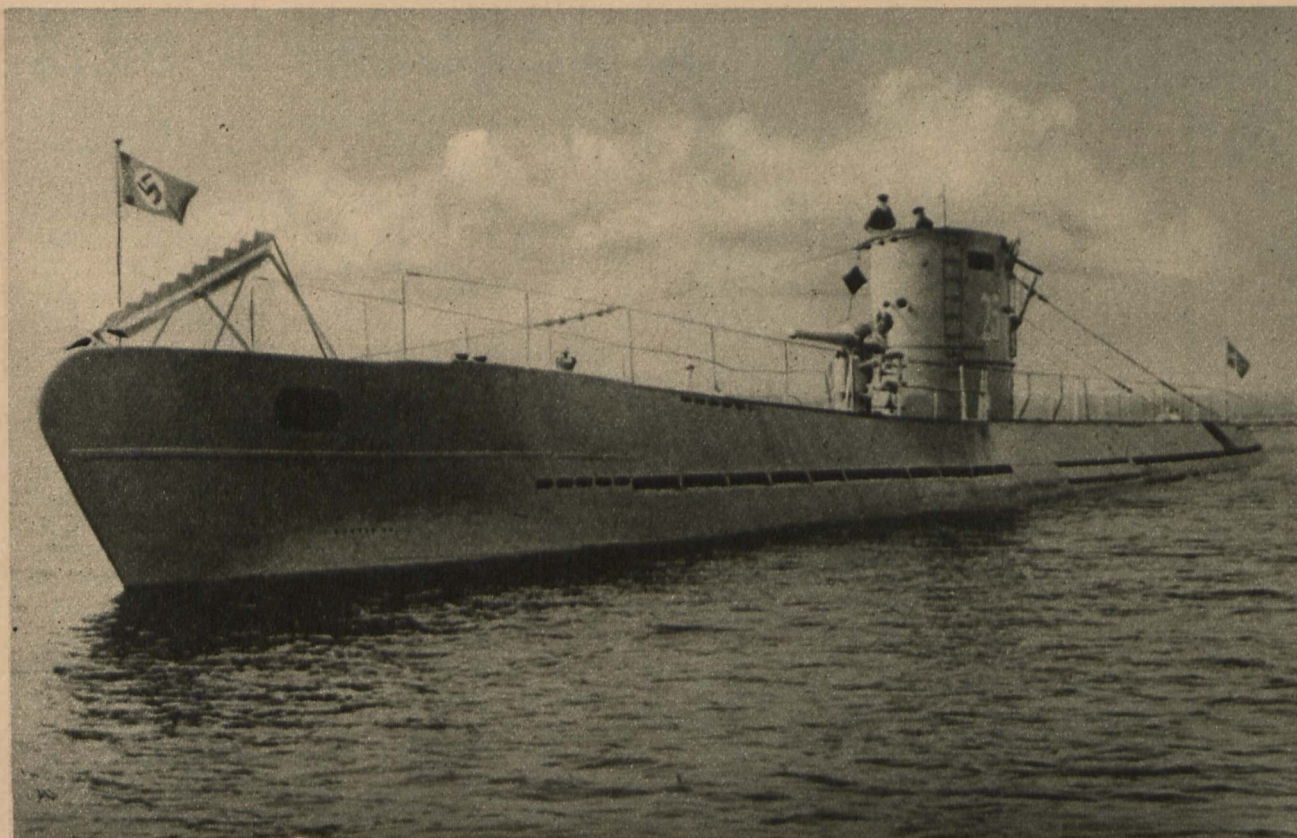
W miarę jednak rozwijania się działań wojennych i budowy dalszych łodzi podwodnych wady te powoli były usuwane. W końcowym okresie wojny łódź podwodna staje się coraz doskonalsza. Zwiększa się jej tonaż i szybkość, która dochodzi nawet do 17 mil na powierzchni i 9 — 10 mil pod wodą. Czynność zanurzenia wykonywa się w ciągu niespełna dwóch minut, na pokładzie ukazują się działa, a we wnętrzu, oprócz torped, nieraz i miny zagrodowe.

Cóż kiedy zmieniły się też zasadniczo i warunki walki z łodziami podwodnymi.

W roku 1914 nie było żadnych środków do zwalczania podwodnych korsarzy, toteż dokonywali oni swego dzieła zupełnie bezkarnie, prawie bez próby obrony ze strony napadniętego. Śmiało szli do ataku nawet na okręty wojenne, których obrona polegała w tym czasie tylko na artylerii i w szczęśliwym wypadku na najechnaniu łodzi kadłubem okrętu. Z czasem jednak nauczono się walczyć. Łódź podwodna zaczęła się obawiać nawet małych kutrów niszczycielskich, które, gdy tylko osaczyły swą zdobycz, zawsze niosły ze sobą jej zagładę. Jeżeli nie udało się łodzi szczęśliwie zanurzyć się na większą głębokość i zmylić swoich prześladowców, stawała się ona ofiarą rozmaitego rodzaju sieci, granatów głębinowych i wielu innych narzędzi niszczycielskich. Toteż w końcu wojny, pomimo znacznego udoskonalenia podwodnych okrętów, działania ich stały się znacznie trudniejsze i tylko w wyjątkowych wypadkach ulegał im niespodziewanie zaskoczony okręt wojenny.

Jednocześnie uzbrojono i okręty handlowe, a więc i tu łódź podwodna, działająca pierwotnie zupełnie otwarcie, przeważnie swą artylerią, musiała postępować bardzo ostrożnie, często nie wychodząc na





Niemiecka łódź podwodna „U 25”

powierzchnię, lecz wystrzeliwując torpedy z zanurzenia.

Mimo licznych udoskonaleń łodzi podwodnej w okresie wielkiej wojny, należy stwierdzić, że nie mogły one być wykonane solidnie. Przeszkadzał temu przede wszystkim brak czasu na wypróbowanie tych udoskonaleń, bowiem łodzie ginęły masowo, bądź to zwalczane przez okręty przeciwników, bądź na minach i innych pułapkach, poustawianych w najczęściej uczęszczanych przez łodzie obszarach, bądź też z przyczyn nieznanych, prawdopodobnie z powodu jakiegoś defektu konstrukcyjnego. Toteż należało je stale uzupełniać, tak ze względu na topniejące ich szeregi, jak i dla zwiększenia stanu posiadania. Następnie dawał się ogromnie odczuć brak dostatecznej ilości niektórych metali, jak miedź, miedź i inne. Wskutek tego na łodziach budowy wojennej zastępowano części mechanizmów i urządzeń, które musiałyby być wykonane z tych metali — żelazem, lub stalą. Wywoływało to częste uszkodzenia i awarie, a pośrednio wpływało na niedoskonałość mechanizmów łodzi.

I tak do końca wojny światowej łódź podwodna, aczkolwiek została poważnie posunięta w rozwoju, to jednak nie stanowiła jeszcze tego ideału, który chcieliby w niej widzieć konstruktorzy i taktycy morscy.

A swoją drogą, cofając się nieco do historii łodzi podwodnej, widzimy, że żaden z nowych wynalazków nie był równie długo, jeśli tak rzecz można, w powijakach. Wystarczy przypomnieć, że pierwszy atak łodzi podwodnej był przeprowadzony w 1776 r. Ataku tego dokonał statek podwodny „Zółw”, zbudowany przez Amerykanina Bushenella.

„Zółw” miał kształt dużego włoskiego orzecha, a kierował nim jeden człowiek. Był on jednocześnie jej dowódcą, spełniał czynności załogi i nawet służył jako silnik, bowiem musiał obracać korbę dwu śrub ręcznych, z których jedna służyła do poruszania łodzi, druga zaś do zanurzania jej po napełnieniu komory balastowej wodą. Zamiast torpedy służyła mina wybuchowa z mechanizmem zegarowym, którą dowodzący łodzią wkreślał w dno atakowanego okrętu i szybko odpływał.

Nie była to więc łódź podwodna, jaką znamy dzisiaj, mimo to była jej pierwowzorem i to czynnym. Od tego czasu różni konstruktorzy starają się ulepszyć ten wynalazek. Zjawia się więc kolejno łódź Fultona „Nautilé”, następnie „Diabeł morski” Bauera, „Dawid” Hunley’a — wszystkie z napędem ręcznym, następnie łódź Bourgois i Bruna — poruszana silnikiem napędzanym sprężonym powietrzem, łódź Nordenfelda z maszyną parową i wreszcie w 1884 roku pierwsza łódź podwodna z silnikiem elektrycznym, którą wybudował Polak — inżynier Drzewiecki. Zastosował on również po raz pierwszy na swej łodzi peryskop. Kopiuje go na swej „Gymnote” Gustaw Zédé, aż wreszcie w 1905 roku zastosowano na łodziach pierwsze silniki spalinowe do poruszania łodzi na powierzchni, pozostawiając nadal napęd elektryczny pod wodą, które zresztą pozostały po dziś dzień.

Potrzeba więc było aż 129 lat na doprowadzenie pierwotnego wynalazku do stopnia możliwej używalności i 138 lat do przekonania się, że ten rodzaj okrętu wojennego ma dużą wartość bojową.

Wartość tę wykazała dobitnie dopiero wojna światowa, której przebieg na morzu niewątpliwie



przeszedł pod znakiem łodzi podwodnej. Okręt ten stał się pełnowartościowym okrętem wojennym, zdolnym do wykonywania całego szeregu samodzielnych działań bojowych. Był on jednak nadal technicznie słabo wykończony, mimo dużych wysiłków budownictwa wojennego. Toteż natychmiast po skończeniu wojny zabrano się energicznie do rozbudowy łodzi podwodnych i ich udoskonalenia. I tu nastąpił niewątpliwie okres największego rozwoju tych okrętów. Zastosowano do nich jaknajdalej idące ulepszenia konstrukcyjne i mechaniczne, wyposażone w najnowsze przyrządy i urządzenia. Nie ma już dawnej ślepej i głuchej łodzi podwodnej z okresu wojny — jest doskonały okręt wojenny, mogący przy odpowiednim kierownictwie wykorzystać wszystkie swoje udoskonalenia i zalety, a uniknąć sytuacji, w których na drodze do zwycięstwa stanęłyby jego wady. Bowiem te niestety wciąż w pewnym stopniu istnieją, gdyż łódź podwodna jest jakby zbiorem najbardziej skomplikowanych mechanizmów.

Dzisiejsza łódź podwodna ma w dalszym ciągu napęd Dieslowy w pływaniu na powierzchni i elektryczny pod wodą. Lecz wydajność napędu wybitnie podniesiono. Silniki typu Diesla są budowane możliwie lekkie, mimo to o zwiększonej mocy. Okres pracy i wydajność akumulatorów zostały również znacznie powiększone. Nie udało się natomiast jeszcze powiększyć zasięgu działania łodzi pod wodą przy maksymalnej szybkości. Szybkość ta wprawdzie wzrosła, bo osiągnęła dziś cyfrę 11,5 mil, jednakże energii elektrycznej zawartej w akumulatorach przy tej szybkości starczy na bardzo krótki okres czasu, tak, że zasięg działania łodzi pod wodą nie przekracza 120 mil przy szybkości ekonomicznej 4 — 5 mil. Szybkość nawodna zato wzrosła niekiedy aż do 22 mil.

Znaczny postęp w dziedzinie podsłuchu podwodnego, w który zaopatrzone są dziś wszystkie okręty wojenne dał impuls do tego, że wszystkie urządzenia i mechanizmy łodzi podwodnej buduje się tak, że pracują zupełnie cicho, prawie niedosłyszalnie.

Podniesiona została również szybkość zanurzenia się łodzi, która wynosi dziś zaledwie kilkadziesiąt sekund, a u małych łodzi nawet do 15 — 20 sekund.

Ogromną uwagę zwrócono na ulepszenie przyrządów pomocniczych do strzelania torpedowego.

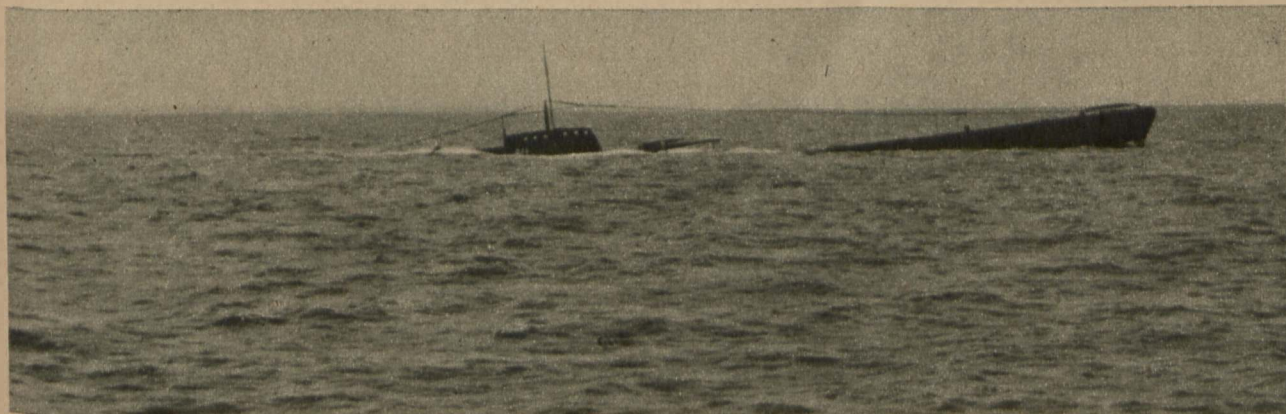
zwiększono uzbrojenie torpedowe, umieszczając go głównie na dziobie łodzi. Peryskop przedłużono, co pozwala łodzi płynąć pod wodą w zanurzeniu bojowym głębiej. Poza tym wprowadzono do peryskopu dokładne urządzenia do mierzenia odległości, kursu i szybkości celu. Dzięki tym środkom prawdopodobieństwo trafienia torpedą zostało poważnie podniesione. Napęd peryskopu zelektryfikowano i ulepszono; stał się on bezhałaśliwy, a szybkość podnoszenia i opuszczania peryskopu wydatnie zwiększona.

Znacznych również postępów dokonano w dziedzinie podsłuchu i namierzania podwodnego. Obecnie łódź podwodna może słyszeć nieprzyjaciela lub swój cel lepiej niż sama jest słyszana. Umożliwia to dokładne i ciągle określanie pozycji nieprzyjaciela bez wysuwania peryskopu. Wykorzystano również postępy radiotelegrafii, tak, że dzisiaj łodzie podwodne są dobrze wyposażone we wszystkie rodzaje środków porozumiewawczych, a dzięki radiogoniometrii poruszają się pod wodą o wiele pewniej i swobodniej.

Wreszcie należy nadmienić, że tonaż dzisiejszych łodzi podwodnych stał się jakgdyby wskaźnikiem ich zadań. Budowano więc są łodzie bardzo duże, do 4.300 ton wyporności podwodnej, uzbrojone w działa do 203 mm — są to podwodne krążowniki; średnie do 1500 ton wyporności podwodnej, uzbrojone w działa do 120 mm, zwane łodziami otwartego morza i małe od 250 do 600 ton — do działań w pobliżu wybrzeży i obrony brzegowej. Oprócz tego istnieją łodzie podwodne przeznaczone specjalnie do stawiania min, a mające zabierać oprócz kilku torped do 60 min zagrodowych. W rzeczywistości wszystkie te łodzie mogą działać jako łodzie krążownicze, tylko że większa będzie mogła przebywać z dala od bazy najdłużej, mała zaś będzie musiała częściej zaglądać do portu w celu uzupełnienia paliwa, torped, wody i żywności.

Dzisiejsza łódź podwodna to poważny przeciwnik, którego lekceważyć nie należy, tym bardziej, że w przyszłej wojnie morskiej niewątpliwie odegra ona niepoślednią rolę. Z broni słabego stała się ona bronią powszechnie używaną. Jednak pamiętać należy, że broń ta jest o tyle skuteczna, o ile dla poparcia jej działań posiadamy flotę pełnowartościową taktycznie, to znaczy złożoną z okrętów wszystkich innych klas.

Kpt. mar. OLGIERD ZUKOWSKI



Moment zanurzenia ORP „Ryś”





**W**śród opisów wielkich wyczynów Livingstone'a, de Brazza'y, Stanley'a i innych podróżników i eksploatatorów — często wśród obcych i nawet u nas w kraju nieznane są piękne polskie tradycje kolonialne.

I my jednak posiadaliśmy w XIX i na początku XX st. swych podróżników, przedsiębiorczych kupców, pionierów kolonialnych, — którzy z narażeniem zdrowia i życia szli odważnie ku tym samym celom, co i przedstawiciele innych narodowości. Tylko, że za tamtymi stały rządy niepodległych i zagospodarowanych państw, podczas gdy czyny Polaków bądź ginęły jako indywidualne przeżycia, bądź służyły na użytek poszczególnych obcych mocarstw.

Polaków nie mogła niestety wówczas poprzeć ani flota wojenna polska, ani polskie siły zbrojne, ani polska dyplomacja.

Gdy zechcemy poszperać w pokrytych kurzem zapomnienia sprawozdaniach z różnych wypraw zamorskich, gdy przejrzymy różne wspomnienia i listy, pozostawione przez naszych ojców, dziadów i pradziadów, — wyrosną nam przed oczami sylwetki takich samych bohaterów, jakim dziś pomniki stawiają Anglicy, Francuzi oraz inni.

Aby dać pewien obraz polskich poczynań kolonialnych, sięgnąć musimy do pierwszej połowy ub. stulecia, kiedy to głośnie się stają podróże i odkrycia Adama Mierosławskiego. Ruchliwy nasz rodak płynie naokoło Afryki, do Ameryki Środkowej, na Ocean Indyjski. Prowadzi ożywiony handel na własną rękę, dociera do siedzib dzikich plemion. I zdawać by się mogło, że Mierosławski nie dorówna żeglarzom angielskim lub francuskim, doświadczonym w obcowaniu z dzikimi tu-

bylcami. Staje się jednak inaczej. Mierosławski daje sobie z nimi lepiej radę, niż jego doświadczeni obokrajowi rówieśnicy. Spokojem, stanowczością, lecz i łagodnością wzbudza szacunek, osiąga rezultaty wprost zdumiewające. W 1841 r. na zakupionym na własność statku „Le Cygne de Granville“ przepływa Ocean Indyjski we wszystkich kierunkach. Jedną z takich wędrówek robi go odkrywcą zapomnianych już od kilku stuleci wysp St. Paul i Amsterdam. Bierze te wyspy w posiadanie, a nie mogąc wziąć ich na własność bezsilnej swej Ojczyzny — zatyka na wzgórzach flagę francuską.

Chcą go stamtąd usunąć zazdrośni Anglicy, Francuzi zaś nie udzielają mu niezbędnego poparcia. Wówczas Mierosławski przesyła władzom francuskim twarde swe oświadczenie, „że raz zatkniętej chorągwi nie zwinię, a jeżeli ktobądź użyje siły przeciwko niemu, natenczas wywiesi flagę polską i pod nią się zagrziebie“. Dali wówczas Anglicy spokój Mierosławskiemu. Wyspy te stały się punktem oparcia dla jego dalszych podróży. Po pewnym dopiero czasie Francja objęła te wyspy, spełniając życzenie dzielnego polskiego odkrywcy.

Jeszcze przed Mierosławskim, bo u schyłku XVIII w., zasłynęła awanturnicza epopea Maurycego Augusta hr. Beniowskiego, konfederaty barskiego, który zbiegłszy z moskiewskiego zesłania, z Kamczatki, dotarł na zdobyczym okręcie do Europy, a później z ramienia Francji popłynął na Madagaskar. Zyskał tam tak wielki mir wśród tubylców, że ogłosili go swym królem, co skłoniło Beniowskiego do rokoshu przeciw Francuzom. W potyczce z nimi padł, ugodzony kulą.

Niewątpliwie, gdyby w owym czasie Rzeczpospolita Polska posiadała swobodę ruchów i mogła poprzeć inicjatywę awanturniczego, lecz przedsiębiorczego conquistadora, jakim był Beniowski, — popłynąłby on na zdobycie Madagaskaru nie pod obcą, lecz pod ojczystą banderą.

W latach 1882—1885 szeroki rozgłos miała wyprawa Rogozińskiego, Janikowskiego i Tomczka do Kamerunu. Ziemia ta, wówczas bezpańska, stała się celem ich wysiłków. Zamiarem polskich podróżników było osiedlenie się w górach kameruńskich, badanie stąd wnętrza kraju oraz zorientowanie się w możliwościach utworzenia kolonii polskiej.

Wiemy wszak wszyscy, że Rogoziński i towarzysze potrafili zjednać sobie sympatię Murzynów, że potrafili środkami pokojowymi, ludzkim postępowaniem zaskarbić sobie zaufanie tamtejszych plemion. Składano więc władzę w ich ręce, a gdy w 1884 r. przybyli do wybrzeży afrykańskich Niemcy w poszukiwaniu wolnych jeszcze obszarów — u wybrzeży górskich znaleźli Polaków. Po zajęciu południowej części wybrzeży kameruńskich, posuwali się Niemcy ku północy, ku terenom zajęтым przez Rogozińskiego.

Cóż pozostało uczynić polskim pionierom kolonialnym, pozbawionym opieki nieistniejącego Państwa Polskiego? Zdecydowano zaproponować angielskim władzom oddanie pod protektorat opanowanych obszarów. W rezultacie, mimo oporu Niem-



ców, góry kameruńskie zostały przekazane Anglikom, z czasem jednak — Anglicy odstąpili je... Niemcom. I znowu zdobycz polskich eksploratorów stała się własnością obcego państwa.

O koloniach dla Polski mówiono w ub. stuleciu nie mało. Oto Piotr Aleksander Wereszczyński staje się m. in. gorącym ich propagatorem. Pragnie choć za morzami zatknąć flagę polską, pragnie stworzyć polską kolonię na Nowej Gwinei, wówczas jeszcze niezajętej. „Kolonie nieobliczalne korzyści swoim metropoliom przynoszą — pisał on w 1871 r. — Portugalia, Hiszpania, Francja, Anglia, Holandia, mając swoje ojczyzny niepodległe, jednak zakładały i zakładają kolonie w innych częściach świata i dobrze im z tym. Dlaczegożby jednej Polsce, nie mającej swego pewnego istnienia, nie można w tymże tamtych naśladować“.

Wzorem Stanley'a wielu Polaków ruszyło do wnętrza Afryki, aby wnieść swój udział w poznaniu, eksplorowaniu nieznanego jeszcze lądu. Z tych to i podobnych podróży powstawały późniejsze kolonie państw europejskich.

Antoni Pisuliński i bracia Stebleccy wyruszają w 1884 r. z Egiptu przez Aden i Zanzibar ku wybrzeżom portugalskiego Mozambiku. Pragną z oficerami portugalskimi wziąć udział w wyprawie w kierunku jez. Niassa wzdłuż rzeki Zambezi i Szari. Nie dozwolono im jednak jako cudzoziemcom wziąć udziału w tej wyprawie, mającej za cel współzawodnictwo z Anglikami, a więc cel wybitnie polityczny. Pisuliński i Stebleccy musieli sobie inaczej radzić. Angażują się jako urzędnicy do londyńskiego domu handlowego „Sharrer, Tiede and Co“ i otrzymują odpowiedzialne zadania do spełnienia. Rodacy nasi zakładać mieli faktorie wzdłuż

rzek Zambezi i Szari, badać drogi handlowe, badać jakie produkty nadawałyby się do wywozu i jakie towary miałyby wśród tubylców zbyt. Najważniejszym zadaniem ich było nawiązanie stosunków handlowych z miejscowymi plemionami, przeważnie wrogimi penetracji europejskiej.

Rodacy nasi wzięli się energicznie do dzieła. Odbudowali spaloną niedawno przez Murzynów faktorię Szamu nad rzeką Szari i zabrali się do pracy. A w pracy swej nie taili, że działają jako Polacy. Toteż nie tylko Portugalczycy uważali faktorię w Szamu, choć narazie należała do firmy „Sharrer Tiede and Co“ — jako „factoria dos Polacos“. Za placówkę polską uważali ją i Anglicy. Po kilku latach Pisuliński z towarzyszami wykupił faktorię i ta stała się już rzeczywiście polską placówką.

Umiejętne postępowanie z Murzynami zmieniło zupełnie nastawienie buntujących się przeciwko białym plemionom. Doszło do tego, że królik nieprzejednanego dotychczas plemienia Makololów z własnej inicjatywy skierował do Polaków swych wysłanników, przestał im w podarunku kość słoniową i wyraził chęć nawiązania z polską faktorią stosunków. Mało tego, Stebleckiemu odstąpili Murzyni ogromny obszar około 500 km<sup>2</sup>, na którym urządzono później plantację.

Czyż nie mamy tu przejawów tych wielkich zdolności kolonizacyjnych, umiejętności postępowania z czarnymi, brak których to zalet tak dotkliwie dawał się niejednokrotnie we znaki innym narodom kolonialnym?

W podróżach odkrywczych w Afryce wyróżnił się również Jan Dybowski, organizując wyprawy w porozumieniu z rządem francuskim. W 1892 r. Komitet Afryki Francuskiej powierzył mu wyprawę



Charakterystyczna architektura wsi na Madagaskarze





Afryka Zachodnia — krajobraz nadmorski

naukową nad jezioro Czad. Wyruszywszy wskazaną drogą, dowiedział się Dybowski o zamordowaniu badacza francuskiego Crampela. Z narażeniem życia poszedł w głąb Afryki, aby choć jego towarzyszy, o ile żyją, uwolnić z niewoli. Przeplynał Kongo, później Ubangi i idąc wśród wielkich trudności ku północy — odnalazł sprawców śmierci Crampela i rozgromił ich obóz. Wiele wówczas mówiono o bohaterskiej wyprawie kolonialnej Dybowskiego. Jeszcze jedna polska bohaterska postać wzbogaciła historię kolonialną nie polską lecz obcą.

Dybowski pragnął jednak i Polsce, po jej wskrzeszeniu, — oddać na usługi swe doświadczenie i pomoc w uzyskaniu posiadłości kolonialnych. Podczas konferencji pokojowej, po zakończeniu wojny światowej, — opracował memoriał uzasadniający konieczność przyznania Polsce mandatu kolonialnego, omawiał tę sprawę w 1921 r. z czynnikami polskimi. Niestety nie znalazł wtedy zrozumienia. Polska odbudowująca zrujnowany wojną kraj — nie myślała jeszcze o koloniach. Dybowski zmarł w 1929 r. w Puławach, nie doczekawszy się chwili zrealizowania swej myśli: — kolonij dla Polski.

Gdy dalej przeszukujemy kroniki ubiegłego stulecia — odnajdujemy inne jeszcze nazwiska polskie w historii kolonialnej.

Oto pułkownik Władysław Jagniatkowski walczy w 1887 i następnych latach w armii kolonialnej francuskiej i bierze udział w wielu kampaniach w Afryce, odznaczając się męstwem i umiejętnością dostosowania się do egzotycznego terenu. Oto Jan Czekanowski, który nie mogąc działać pod flagą polską w 1907 — 1909, bierze udział w wyprawie ks. Adolfa Fryderyka Meklemburskiego, mającej na celu badania Afryki środkowej.

Odnajdujemy nazwiska polskich techników i inżynierów, którzy na „czarnym lądzie” również pracowali. Tomasz Józef Bartmański na przykład prowadzi około 1840 r. poważne roboty w porcie algijskim, a następnie opracowuje plan fortyfikacji

Aleksandrii oraz śluzu z morza do Nilu. Stanisław Janicki powołany zostaje w 1864 r. przez Lessepsa do prac przy budowie Kanału Suezkiego.

Nie tylko jednak na afrykańskim lądzie spotykamy się z pracą polskich mózgów i rąk. Wszak Edmund Paweł Strzelecki stał się najpoważniejszym badaczem Australii. Gdy w 1840 r. odkrył najwyższy szczyt Alp Australijskich — nazwał go imieniem Kościuszki.

A Ignacy Domeyko? Przecież to największy badacz Chile. Domeyko nie tylko badał, czynił odkrycia, lecz również nauczał Chilijczyków, jak z jego odkryć naukowych korzystać. Stał się dobroczyńcą tamtejszego społeczeństwa. Góry Domeyki w łańcuchu And, szczyt Cerno Domeyko, miejscowości jego nazwiska — np. Puerto Domeyko, oraz minerał nazwany Domeynit — świadczą dobitnie co działał i jak o jego zasługach pamiętają.

Czyż nie wystarczy historia przeżyć choćby tej garści, spośród wielu jeszcze innych — aby twierdzić, że naród polski posiada swe tradycje kolonialne, podobnie jak je posiadają inne wielkie narody?

Czyż nie odnajdujemy w tych polskich pionierach kolonialnych, niestety działających na rachunek obcych, — wielkich postaci, będących chlubą historii kolonialnej poszczególnych mocarstw?

Czyż nie wystarczą dzieje choćby tej grupy ludzi odważnych, przedsiębiorczych, rozumnych — aby wysunąć wniosek, że Polacy posiadają zdolności kolonizatorskie, że potrafią sobie radzić metodami humanitarnymi z dzikimi plemionami, że potrafią działać i kierować tubylcami wśród najcięższych warunków terenowych i klimatycznych?

I gdy dn. 8 grudnia 1932 r. na ratuszu warszawskim ówczesny premier przypinał na piersi żyjącego jeszcze uczestnika wyprawy kameruńskiej, Janikowskiego, złoty krzyż zasługi — czyż uroczystość ta nie była nawiązaniem odrodzonej Polski do swych bogatych tradycji kolonialnych?

K. JEZIORAŃSKI



# MANDAT PALESTYNY

Instytucja mandatów kolonialnych, powołana do życia paktem Ligi Narodów, miała stać się szkołą praktyczną, cywilizującą ludy pierwotne i przygotowującą narody spóźnione w ich rozwoju do samodzielnego bytu państwowego. Jeżeli jednak całość mandatów tego typu ma służyć przygotowywaniu przyszłych organizmów państwowych, mandat Palestyny nakłada na mandatariusza szereg obowiązków dodatkowych, związanych z potrzebą jej zaludnienia elementem żydowskim. Z artykułów 11 i 6 tego mandatu wynika wyraźnie, że jednym z pierwszych jego obowiązków jest zachęcanie do żydowskiego osadnictwa na ziemiach Palestyny, nie wyłączając jej domen państwowych. Do tego samego celu winna być ponadto dostosowana cała rolna organizacja kraju.

Logika istnienia mandatu palestyńskiego, powołanego do utworzenia narodowej siedziby Żydów, oraz jego wyraźne przepisy prawne, nie nasuwają żadnych wątpliwości co do prawnej strony imigracji żydowskiej do Palestyny, oraz brytyjskich obowiązków współpracy przy jej organizowaniu. Piętnaście lat trwania mandatu dowiodło, że poczynania władz mandatowych nie zawsze opierały się na samych tylko racjonalnych uzasadnieniach, lecz że, zależnie od koniunkturalnych wymagań polityki imperialnej, bądź popierały Żydów, bądź faworyzowały Arabów. Dlatego również, po tylu latach mandatowych poczyniła, ilość żydowskiego zaludnienia Palestyny nie przekracza 400.000 głów — przy 900.000 Arabów, — a sam problem żydowskiej siedziby nie tylko nie został rozwiązany, lecz raczej jeszcze bardziej skomplikowany.

Przedłużające się zamieszki i krwawe ich na-

stępstwa zmusiły mandatariusza do powołania specjalnej komisji, mającej zbadać sytuację na miejscu i przedłożyć wnioski jej naprawy. Raport komisji Peela, opublikowany w lipcu, wnioskując niemożliwość pogodzenia Arabów z Żydami w ramach obecnego mandatu, zaleca jego zniesienie i podział Palestyny pomiędzy nimi a nowym mandatem brytyjskim dla Świętych Miejs. Oddając państwu żydowskiemu jedną piątą najgęściej zaludnioną część Palestyny, zalecenia te pozostawiają poza granicami żydowskiego państwa około 150.000 Żydów oraz największe ich przedsiębiorstwa przemysłowe, jak zakłady elektryfikacyjne na Jordanie i potasowe na Morzu Martwym. Transjordania, wzbogacona większością pozostałych ziem Palestyny, dla podniesienia poziomu jej pierwotnego gospodarstwa, otrzymać ma ponadto subsydia żydowskie i pożyczki brytyjskie. Mandatariuszowi z tego podziału przypadnie Jerozolima i jej korytarz do morza, oraz szereg specjalnych uprawnień wojskowych w portach i miastach obu tych państw.

Zalecając podział Palestyny, raport Peela mija się z podstawowymi założeniami mandatu, umożliwia bowiem piętnastomilionowej części masy światowego żydostwa przyszłe zaludnienie jej terytoriów. O ile bowiem Palestyna w swych obecnych granicach mogłaby w przybliżeniu bodaj pochłonąć około trzech milionów żydowskich przybyszy, tak uszczuplone terytoria nowej żydowskiej siedziby kompletnie to uniemożliwiają. Podział Palestyny, nie odpowiadając duchowi mandatu, nie zgadza się także i z jego literą prawną. Pojęcie bowiem żydowskiej siedziby związane zostało z terytorium Palestyny w jej obecnych geograficznych granicach, tworzących już określoną jedność histo-



Haifa — widok na miasto i port



ryczną i zespalających się dziś w coraz bardziej jednolity organizm gospodarczy.

Pozostawiając prawie 40% palestyńskich Żydów poza obrębem ich nowego państwa, podział ten nie tylko zmusi te rzesze do podjęcia nowej wędrówki, lecz zrazi niewątpliwie masy potencjalnych imigrantów żydowskich z innych krajów i zniechęci je do zasilenia palestyńskiego osadnictwa. Przyjęcie zasady podziału nie uchroni ponadto od dalszych arabo-żydowskich nieporozumień, ponieważ na terytoriach żydowskich pozostawia on około 225,000 Arabów.

Tenże podział nie odpowiada ani interesom za-inwestowanych kapitałów, ani gospodarczej całości terytoriów Palestyny. Około 80 milionów funtów inwestycji żydowskich, liczących się z koniecznością mniej lub więcej równomiernego jej zagospodarowania, rozdzielone zostały na całej jej przestrzeni, toteż z utratą jednej piątej jej terytoriów oraz największych przedsiębiorstw przemysłowych ulegnąć będą musiałej znacznej dewastacji. Dzieląc jednolity organizm gospodarczy Palestyny na trzy zupełnie odrębne twory, zalecenia raportu czynią niemal bezużytecznymi inwestycje, podjęte w założeniach funkcjonowania w ramach tej całości i utrudnią zagospodarowanie tych nowych jednostek politycznych.

Nie mniej ważne są zmiany strategiczne, proponowane w tym raporcie. Zastępując bowiem przepisy obecnego mandatu, zakazujące utrzymywania w Palestynie sił zbrojnych, szerokimi uprawnieniami mandatariusza do militarnych użytkowań szeregu portów i baz lotniczych obu tych państw, narusza on stan częściowej neutralności Palestyny.

Żydowska siedziba narodowa w Palestynie była pomyślana jako miejsce dla Żydów, którzy wcześniej czy później muszą opuścić dotychczasowe kraje bytowania. Powierzając mandatariuszowi realizowanie tych celów, związała go ona moralnym conajmniej obowiązkiem w stosunku do żydostwa światowego i ściśle prawnym w stosunku do każdego

z państw tej społeczności. Międzynarodową wagę zagadnienia palestyńskiego i związanej z nim kwestii emigracji żydowskiej parokrotnie podkreślano w lipcowej palestyńskiej debacie Izby Gmin, wskazując, że podział Palestyny zamknie jedyną klapę bezpieczeństwa dla sprawy żydowskiej w Europie i postawi takie państwa jak Polska i Rumunia wobec nowych komplikacji.

Raport Peela, utrudniający rozwiązanie kwestii żydowskiej w Europie, nie jest szczęśliwym pomysłem wybrnięcia z kłopotów palestyńskich.

Wśród państw, widzących w należytym palestyńskim rozwiązaniu rozstrzygnięcie szeregu własnych gospodarczych i populacyjnych zagadnień, Polska zajmuje niewątpliwie miejsce specjalne. Drugie co do liczebności światowe skupienie Żydów w jej granicach, najwyższy ich udział w masie autochtonicznej ludności, ich zbyt jednostronny zawodowy i społeczny układ ustrojowy, znaczne, a szczególnie rolnicze, przeludnienie jej terytoriów i płynące stąd trudności gospodarcze i konieczność poszukiwań emigracyjnych wyjść dla własnej autochtonicznej ludności, tym imperatywniej domagają się znalezienia określonego i pewnego odpływu dla jej wychodźstwa żydowskiego. Podział Palestyny, zalecany raportem Peela, uszczuplający terytoria przyszłej siedziby Żydów i prawie unicestwiający ich populacyjną chłonność, jako wyraźnie sprzeczny z żywotnymi interesami Polski, upoważnia ją do wykorzystania jej międzynarodowych uprawnień. Udzielając w charakterze członka Ligi Narodów swego przyzwolenia, Polska ma całą pełnię praw równoczesnego domagania się udostępnienia innych terytoriów dla jej żydowskiego wychodźstwa.

Nie ludźmy się, gdyż nawet utrzymanie całej Palestyny, jako terenu przyszłego osadnictwa żydowskiego nie wystarczyłoby na wchłonięcie milionowych mas żydowskich z samej Polski. Rozwiązanie sprawy żydowskiej w Europie wymaga i wymagać będzie znalezienia jeszcze innych terenów emigracyjnych poza Palestyną.

R. PIOTROWCZ



Fragment miasta Jerozolimy



# R a d o ś ć i p r a c a



Widok portu w Hamburgu

Kierownik Niemieckiego Frontu Pracy (Deutsche Arbeits-Fronts), dr Ley, zdając sobie dokładnie sprawę z potrzeb życiowych niemieckiego robotnika, powołał do życia potężną organizację „Siła przez Radość” („Kraft durch Freude“), której zadaniem jest uprzystępnienie o ile możliwości wszystkim ludziom pracy jak najszerszego korzystania z wszelkich form wypoczynku, zabawy, podróży i kulturalnych rozrywek. Jednak według koncepcji założycieli, „KdF” nie jest wyłącznie instytucją przyjemnościową — przeprowadza ona zarazem mobilizację wszystkich duchowych sił i energii niemieckiego narodu. Przenika ona wszystkie środowiska niemieckiego życia i hamonizuje pragnienia jednostek z wolą wielkiej zbiorowości. Dlatego forma i organizacja odpoczynku człowieka pracy jest nieodłączna od formy i organizacji pracy w Trzeciej Rzeszy. Oczywiście jest rzeczą, że tego rodzaju ujęcie wczasów w pełni da się zrealizować tylko w ustroju totalnym. „Kraft durch Freude” i włoski „Dopolavoro” są to organizacje partyjno-państwowe, mające na celu kształtowanie wczasów i szerzenie wartości kulturalnych oraz zdrowej radości życia.

Dażeniem „Kraft durch Freude” jest, by bez zwyżki zarobków osiągnąć podniesienie stopy życiowej robotników. Daje się im możliwość podróżowania, odwiedzania teatrów, muzeów, koncertów, kin itd. Droga zmiany otoczenia zapomina robotnik o swej codziennej monotonnej pracy, nawiązuje kontakt ze światem nieznanym i ustosunkowuje się przez pewien czas do niezwykłych warunków życiowych. Przeżycia tego rodzaju wzbogacają człowieka oraz przyczyniają się do widocznego podnie-

sienia jego wykształcenia i kultury. Dziś robotnik niemiecki bierze udział we wszystkim, co jego naród stworzył. Nie traktuje się jego rozrywek jako aktu filantropii, lecz ogół przyznał mu współudział w tym, co on współutworzył. Kultura bowiem nie jest sprawą tych, którzy za pieniądze mogą sobie na nią pozwolić, lecz przede wszystkim sprawą serca tych, którzy ją stworzyli.

Sprawa urlopów robotniczych w ogóle na zachodzie Europy jest otaczana troską. Urlop, zwłaszcza krótki (jedno-dwu tygodniowy) powinien być należycie wykorzystany. Spędzony w odmiennych warunkach, na świeżym powietrzu, (zwłaszcza na morzu lub w górach), daje odpoczynek fizyczny i odprężenie nerwowe.

Weźmy teraz odcinek morski pracy „KdF” — pracowniczych wycieczek morskich.

Byłem na pokładzie takiego statku robotniczo-wycieczkowego. Czystość wzorowa, kuchnia zdrowa, smaczna i obita. Goście zagraniczni, którzy się znaleźli na statku s/s „Oceana” (54-a podróż tego statku w służbie „KdF” — czerwiec 1937 r.), nawiązali nie tylko kontakty pomiędzy poszczególnymi narodowościami, lecz zetknęli się z niemiecką warstwą pracującą. Niemieccy robotnicy i pracownicy umysłowi z wdzięcznością i wielkim uznaniem wyrażali się o organizacji „KdF”. Wycieczka 6-dniowa na flordy Norwegii kosztuje 42 marki, 21-dniowa na Madere i do Lizbony — 95 marek, przy czym w obcym porcie uczestnicy wycieczki dostają extra kwotę na wydatki. Wynosi ona równowartość 5 marek. W chwili obecnej flota organizacji „KdF” składa się z 6 wielkich parowców od 9.000 do 17.000 ton pojemności. W budowie są 3 duże kolosy, o to-



nażu ponad 20.000 ton każdy. Już w roku 1938 rozpoczęła swą służbę statek „Wilhelm Gustloff”, mający kabiny 2 i 4 osobowe komfortowo urządzone na 2000 osób. Cała flota „KdF” ma w roku 1940 wyruszyć do Japonii z wycieczkami na olimpiadę. Widocznie robotnicy i pracownicy dostaną dłuższe urlopy, bo podróż będzie trwała tam i z powrotem około 2 miesiące. Dziś podróż morską dla pracownika w Niemczech nie pozostaje w sferze marzeń. Dziesiątki i setki tysięcy robotników i pracowników umysłowych podróżuje po morzach. Latem fiordy Norwegii, wiosną i zimą Portugalia, Madera. Obecnie projektowane są dłuższe zimowe wycieczki na Morze Śródziemne, do brzegów Afryki, a nawet Ameryki.

Organizacja „Siła przez Radość” powstała 27.XI.33. A dziś, po niespełna 4 latach, może wykazać się m. in. następującymi osiągnięciami: w ostatnich dwu latach urządzono ponad 10.000 imprez bezpłatnych z ponad dwoma milionami uczestników; odwiedziło teatry w roku 1935 około 4½ miliona, a w roku 1936—5 milionów widzów, koncertów wysłuchało w ciągu ostatnich 2 lat przeszło 3 miliony słuchaczy. Wydział wycieczek wysłał w teren przeszło 6 milionów (od r. 1934 począwszy 9 milionów) osób, z tego prawie 5 milionów bawiło na dłuższych lądowych wycieczkach urlopowo-weekendowych. W r. 1936 na statkach „KdF” spędziło swe urlopy 130.000 osób, zaś od istnienia organizacji do 1 stycznia 1937 r. — 330.000, a do chwili obecnej zapewne ok. 450.000

osób. Także po rzekach i jeziorach Niemiec odbywa się nadzwyczaj ożywiony ruch turystyczny pod znakiem „KdF”. Na przykład nad Renem spędziło wywczasu ½ miliona ludzi. Obroty „KdF” wyniosły w r. 1935 — 68 milionów R. M., w roku 1936 — 110 mil. R. M. Centralna siedziba organizacji „KdF” mieści się w Hamburgu. W czerwcu 1937 r. w służbie „KdF” znajdowało się 6 wielkich parowców pasażerskich, a mianowicie: s/s „Oceana” (8.800 TRB) i s/s „St. Louis” (16.750 TRB), których armatorem jest „Hamburg-Amerika Linie”, dalej s/s „Der Deutsche” i s/s „Sierra Cordoba” (po 11.400 TRB), których armatorem jest „Norddeutscher Lloyd”, oraz s/s „Monte Olivia” i s/s „Monte Sarmiento” (po 13.560 TRB), armator „Hamburg-Süd-amerikanische D. G.”.

Organizacja „KdF” nie eksploatuje tej floty we własnym zakresie, pozostawia to doświadczonym t-wom żeglugowym. Nowobudujące się statki zostaną również odane pod zarząd wyżej wymienionych armatorów, toteż praca tej floty jest sprawna, pewna, no i tania. W miarę zapotrzebowania ilość statków zwiększa się do 8, 10 a nawet 12 jednostek oceanicznych.

Na tym kończymy nasze rozważania. Czytelnika, interesującego się polskimi możliwościami tanich i zbiorowych wycieczek robotniczych, odsyłamy do artykułu pt. „Morze źródłem radości i siły” w zeszycie 4/1937 „Morza”.

Mgr. B. KRZYWIEC



S/s „Oceana” — jeden ze statków organizacji „Kraft durch Freude”



# Magistrala wodna Śląsk - Bałtyk

Dnia 9 sierpnia br. odbyła się w Gdyni konferencja poświęcona zagadnieniu budowy „magistrali wodnej Mysłowice — Gdynia — Gdańsk”, zorganizowaną przez tamtejszą Izbę Przem. - Handlową.

W konferencji wzięli udział delegaci władz centralnych, zainteresowanych urzędów wojewódzkich, samorządów terytorialnych i gospodarczych, różnych organizacji społecznych, razem ponad dwieście osób.

Wiceprezes Izby Przemysłowo - Handlowej, dr W. Smoleń, zagajając konferencję jako przewodniczący, podkreślił z naciskiem, że Polska potrzebuje i Gdańska i Gdyni, bez jakichkolwiek rozróżnień, a otoczenie odpowiednią opieką Wisły, leży nie tylko w interesie Gdańska, ale w równej mierze i w interesie Gdyni. Po przemówieniu dra Smolenia wygłoszono kolejno pięć referatów, związanych z programem obrad konferencji.

Następnie rozwinęła się bardzo ożywiona czterogodzinna dyskusja, w której zabierali głos przedstawiciele prawie wszystkich zaproszonych Instytucji i Organizacji, omawiając znaczenie transportów wodnych i krytykując zaniedbanie naszej Wisły i niedoceniając jej znaczenia gospodarczego.

Piszący te słowa, jako delegat Zarządu Głównego LMK przedstawił projekt rezolucji, do której przyłączyli się dr inż. Zaczek, zast. przewodniczącego Wydziału Żeglugi Śródlądowej przy Zarządzie Gł. LMK i członek tego Wydziału inż. Kosydarski; rezolucja była tej treści, że zebrani uznają, iż w kolejności potrzeb wodnogospodarczych przede wszystkim przystąpić należy do regulacji Wisły, jako drogi wodnej z Zagłębia przez Warszawę — Grudziądz do Gdańska i że Komitet złożony z przedstawicieli samorządu terytorialnego i gospodarczego oraz LMK winien zająć się zbadaniem zagadnienia kanału Gdynia — Bydgoszcz.

Po skończonej dyskusji przewodniczący stwierdził zgodność poglądów na znaczenie Wisły i potrzebę jej regulacji i wyraził przekonanie, że zainteresowane Izby Przem. Handl. i Izby Rolnicze oraz LMK wezmą udział w pracach Komitetu, który zajmie się sprawą drogi wodnej Gdynia — Bydgoszcz.

Oto krótkie sprawozdanie z konferencji, ale wróćmy do Wisły, która nabiera większego znaczenia w związku z zapowiadzaną rozbudową Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Przecież Sandomierz, punkt centralny tego okręgu, leżący blisko ujścia Sanu, będzie węzłem dróg wodnych, Wisły do Zagłębia, Wisły do Gdańska, i w dalszym ciągu do Gdyni, wreszcie Sanu i przyszłej drogi wodnej na Dniestr — Prut do Morza Czarnego.

Ale Wisła, królowa rzek polskich, jest w nielaskę, jak pisał d. 3 sierpnia br. „Kurier Poranny”: przeznaczają się znaczne środki na różne uboczne roboty, nawet i potrzebne, lecz w dalszej kolejności, a o Wiśle się zapomina, nie więc dziwnego, że stau rzeki pogorszył się w porównaniu z r. 1914 i pogarsza się z roku na rok.

Kanał Gdynia — Bydgoszcz będzie potrzebny — ale przede wszystkim Wisła musi być uregulowana. Zbyt hałaśliwa reklama tego kanału wywołała pewne nieporozumienia, toteż i w prasie nie brakło głosów krytycznych, i tak np. „Polonia” w Nr. 4606 z 12 sierpnia br. na str. 4 kończy sprawozdanie z konferencji gdyńskiej uwagą, że nowe połączenie kolejowe z Gdynią wypadnie taniej niż budowa kanału, a „Warszawski Dziennik Narodowy” z 5 i 7 sierpnia br. pisze, że projekt tego kanału jest nieprzemysłany, przestrzega przed omijaniem Gdańska i dziwi się, że można mówić o 150 milionach zł. na budowę nowego kanału, mając tylko około 3 miliony na wszystkie drogi wodne i rzeki główne.

Na zakończenie kilka słów o połączeniu Wisły z Gdynią. Myśl nie nowa, poruszono ją w lecie 1919 r., po rozczarowaniu, jakie wywołało rozwiązanie sprawy gdańskiej w Wersalu, i nawet projekt takiego kanału omawiano w jednym z czasopism poświęconych żegludze, lecz pomysł skrytykowano ujemnie, jako niedorzeczny. Lecz w ciągu 18 lat zmieniły się nasze potrzeby i różne warunki i dlatego takie bezpośrednie połączenie Wisły z morzem, na polskim obszarze na tle obecnych wypadków nie wygląda tak niedorzecznie, jak to sądzono w r. 1919.

Polski import i eksport Wisłą przez Gdańsk — Gdynię od r. 1932 do 1935 wzrósł z 223 — 500 tysięcy ton, a cały ten ruch przechodzi z Wisły do Gdańska i na morze przez służę w Einlage. W r. 1913 przeszło przez tę służę 610 tysięcy ton, łącznie z przewozami miejscowymi, na 11.216 prześluzowanych statkach, a w r. 1935 przeszło przez tę służę 13.600 statków. Trzeba pamiętać, że ruch zwiększył się po wykonaniu kanału Warta — Gopło i po przyłączeniu wschodnich dróg wodnych. Statki nasze prócz służy muszą przebyć jeszcze 22 km Wisły na obszarze Gdańska i 29 km martwej Wisły w Gdańsku. A więc tak wygląda jedyny dostęp do morza 34 milionowego narodu!

W marcu i w maju 1936 rozmawiał ze mną na ten temat ś. p. generał Orlicz-Dreszer i zwracając uwagę na dolinę Brdy, wskazał konieczność zbadania możliwości połączenia Wisły z Gdynią na obszarze Polski. Zbadałem trzy kierunki, na Tczew, Gniew i na Bydgoszcz, wyniki podałem w krótkim sprawozdaniu, które LMK z końcem lata 1936 rozesłała jako załącznik do swego „Biuletynu” prasowego. Zagadnienie to omawiano na posiedzeniu Zarządu Głównego LMK d. 3 marca 1937 r.

Kanał jest więc potrzebny i pilny, ale regulacja Wisły jest sprawą jeszcze bardziej pilną i konieczną. Argumentów jest dość, znamy je wszyscy. Ale argumenty te — jak słusznie i trafnie kończy p. Stefan Górski swój artykuł p. t. „Argumenty gdyńskie” w Nr. 228 „Kurjera Warszawskiego” z 20 sierpnia 1937 — „staną się realne dopiero wtedy, kiedy konieczność urzeczywistnienia rzuconych projektów będzie przez państwo uznana za sprawę konieczną i pilną”.

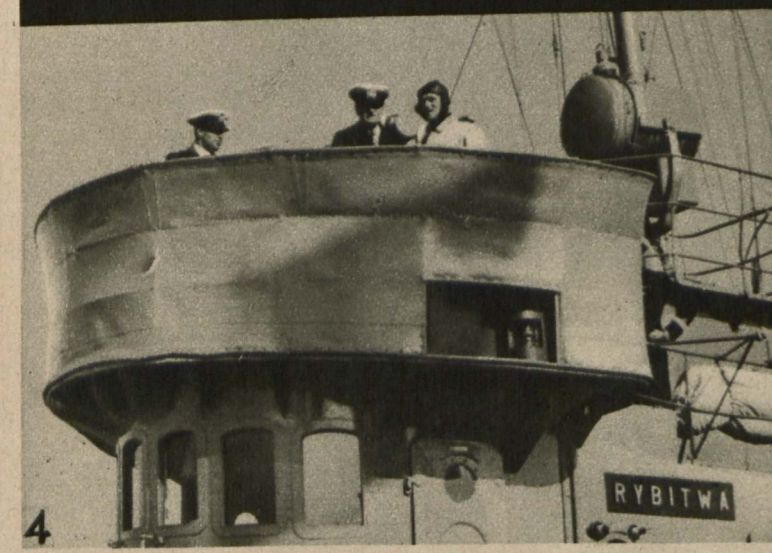
Inż. A. KONOPKA



# Z POBYTU PANA PREZYDENTA

## NAD MORZEM

W lecie r.b. Pan Prezydent Rzplitej spędził kilka tygodni nad morzem, zamieszkując w Juracie. Pan Prezydent, który niejednokrotnie dawał wyraz Swego głębokiego zrozumienia dla doniosłości zagadnień morskich, w czasie pobytu na wybrzeżu żywo interesował się zarówno sprawą dalszej rozbudowy miasta i portu gdyńskiego, życiem i pracą rybaków, jak i wychowaniem wodnym młodzieży. Na zdjęciach widzimy następujące fragmenty z pobytu Pana Prezydenta nad morzem: 1) Pan Prezydent Rzplitej na ORP „Mazur” przyjmuje defiladę floty wojennej, 2) Pan Prezydent na terenach portu gdyńskiego, 3) Konferencja w sprawie rozbudowy Gdyni, 4) Na ORP „Rybitwa”, 5) Pan Prezydent na ORP „Mazur” podczas uroczystości „Tygodnia Morza”, 6) Z wizytą u harcerzy na „Zawiszy Czarnym”, 7) Na wywczasach w Juracie, 8) Syn rybaka z Helu wręcza Panu Prezydentowi model kutra rybackiego, 9) Na wybrzeżu morskim.





# RYBACY NA MORZE...



Kutry rybackie

Pogodny i świeży, przejrzysty jak lza, wczesny poranek letni. Tym rozkoszniejszy, że przez 7 dni szalał na morzu gwałtowny sztorm północny. Rybacy są złej myśli. Wicher przyszedł zupełnie niespodziewanie, pomimo że biuletyn meteorologiczny, przekazywany codziennie przez telefon z Gdyni, zapowiadał wyraźnie „pogodę, słabe wiatry południowe, stan morza i zatoki 1 do 2”. Pomimo że stare ich kości, najlepszy barometr, wcale na zmianę nie dały. Dość, że zaskoczeni, nie zdążyli wyciągnąć z morza sieci.

Sieci... Owoc żmudnej pracy długich wieczorów zimowych, przemyślnie skombinowany dla wydarcia morzu jak największej ilości śledzi, makreli, węgorzy czy też częściej spotykanych pomuchli, skarpi i storni. Dla niejednego ucha nazwy te są nowe. Ale tak Kaszubi nazywają ryby znane powszechnie, tylko że pod innymi, brzmiącymi z niemiecka imionami.

Pomuchle — to cenione na dietetycznym stole dla swojego jędrnego, chudego mięsa dorsze.

Stornie, inaczej zwane również starniewkami — to przecież pocziwe, pożywne fladry, z którą to nazwą jesteśmy na pewno otrzaskani, jeżeli nie przez podniebienie i żołądek, to przez kuchnię, gdzie bywa przez porywczę gospodynie chętnie używana dla karcenia niechlujstwa. Właściwie nie wiadomo dlaczego?.. Fladra bowiem, zwłaszcza kiedy jest mała, w okresie swojego niefrasobliwego dzieciństwa — to miła rybka, obdarzona przez naturę piękną barwą ochronną o odcieniu piasku na dnie morza, gdzie tak zwinnie myszkuje.

Skarpie zaś — to również płaskie jak i fladra, ale większe od niej, bardziej pękate, można by rzec: otyłe „sztajnbuty”. Ugotowane i polane masłem są prawdziwym specjałem.

Jakkolwiek wiatr północny nie jest dla sieci najgroźniejszy, nie powoduje bowiem prądu bocznego, to jednak uległy one zapewne potarganiu i splątaniu, a starsze z nich i słabsze — nawet podarciu Twardy i surowy jest trud rybaka, moknącego na deszczu, kostniejącego na zimnie i wietrze, narażającego życie. Zdarza się przy tym, kiedy sezon połowów jest burzliwy, że rybak po odliczeniu własnych kosztów handlowych zamiast zysku ma deficyt.

Morze, po którym wściekle rycząc, goniły przez cały tydzień białe baranki, odstało wreszcie od wydm. Co prawda fale wzdymają się jeszcze w zielone, jak butelkowe szkło rulony, jeszcze wiatr zdmuchuje z nich białą pianę. Jednak uspokoiło się do tyła, że rybacy uznali za możliwe przepchnięcie swoich ciężkich łodzi przez przybój fal przy brzegu i postanowili wyruszyć.

Na plażę, złą od promieni wzeszłego niedawno słońca, schodzi z wydm gromada kilkudziesięciu ciemnych postaci. Skupiają się u burt jednej z sześciu łodzi, ważących kilkanaście centnarów, i na komendę miarowego, gardłowego okrzyku, który podaje im takt — zgodnymi, zmechanizowanymi ruchami spychają ją ku morzu. Mają nie lada pracę, gdyż wobec nacierającego morza musiano w początku ubiegłego tygodnia przepchnąć łodzie aż do wydm. Wieś bowiem nie ma portu i trzeba je za każdym razem wyciągać na piasek. Są też odpowiednio do tego zbudowane. Obłym swoim kształtem zdradzają dobrą stocznię. Są szerokie, w wodzie zanurzają się płasko, fale biorą ślizgając się raczej, niż je przecinając. W celu usunięcia dryfu bocznego przy żegludze pod wiatr („bajdewindem”) i w pół wiatru („hafwindem”) mają wbudowaną w dno skrzynkę z ruchomym mieczem. Jednak takielunek tych łodzi jest bardzo prymitywny i z wyjątkiem bloków z metalowymi kółkami oraz stalowej linki sztagu, naciągającego maszt od dzioba, bo daj że taki sam, jakim posługiwali się ich praszczurówie w czasach, kiedy przywędrował tu Święty Wojciech z Dobrą Nowiną.

Kutrów pełnomorskich, które pozwalają na połowy dalsze, nie miał tu do niedawna nikt. A przecież dopiero posiadając taki kuter i sieci na wszystkie rodzaje ryb, może rybak wywalczyć sobie dobrobyt i przysporzyć gospodarstwu narodowemu poważne korzyści. Pomimo niewątpliwych postępów w tej dziedzinie, kraj nasz wciąż jeszcze przywozi zza granicy olbrzymie ilości ryb. Aby zmienić ten szkodliwy dla naszego bilansu handlowego stan rzeczy, należy dostarczyć rybakom na dogodnie splaty jak największej liczby kutrów. Amatorów na nie — wbrew oczekiwaniu — było na razie niewiele. Kaszubi byli zawsze i są nadal nieufni wobec wszelkich nowinek. Ale skoro jednemu i drugiemu śmiałkowi, który taki kuter nabył — zresztą na bar-



dzo przystępnych warunkach kredytowych — połowy znakomicie się polepszyły, kiedy nie tylko wypłacił przypadającą na rok bieżący ratę, ale uzupełnił sieci, co z kolei pozwoliło mu na połowy ryb lepiej płaconych, jak łososie — wówczas rybacy zaczęli gremialnie szturmować Urząd Rybacki i Morski Instytut Rybacki, wnosząc podania o przydzielenie 1m kutrów. Jednak dużo jest powołanych, ale mało wybranych. Podaż kutrów nie dotrzymuje kroku zapotrzebowaniu. Kuleje zwłaszcza dostawa silników, które podobnie jak i same kutry, wyrabiane są w kraju. W każdym razie stwierdzić można z przyjemnością, że sprawa ta, również ważna dla podniesienia dobrobytu wybrzeża, jak dla naszego bilansu handlowego, ruszyła już z miejsca. Sposób zaś jej ujęcia i realizowania przez właściwe czynniki zdradza gruntowną znajomość miejscowych stosunków i trafne przemyślenie całości zagadnienia. Budowany jest obecnie port rybacki w Wielkiej Wsi. Kafary biją tam na dwie zmiany, aż drżą w swoich płytkich fundamentach donki tej cichej do tej pory osady. Powstaje punkt oparcia dla rybaków z osiedli położonych nad otwartym morzem. Wolno mieć uzasadnioną nadzieję, że tempo pracy, mającej na celu nasycenie wybrzeża kutrami, również zostanie przyspieszone.

Zanim jednak każda rodzina rybacka będzie miała swój kuter, upłynie jeszcze nieco czasu. Tymczasem mózół tych rybaków, którzy mieszkają zdaleka od portów w Gdyni i Helu, jest ogromny i mało przy tym wydajny. Dobrze jeszcze jeżeli nie przynosi strat, jak było na przykład w sezonie 1935 roku, kiedy stale gniewne morze dało więcej szkody w porwanych sieciach, niż dochodu ze sprzedaży złowionych ryb.

I teraz więc, w ten poranek, świeży jak uśmiech dziecka, rybacy nie wyruszają na morze ochoczo. W potarganych sieciach znajdują jeno na pół zdechłe, ugardlone, jak powiadają, ryby, które trzeba będzie wyrzucić za burtę, jako nie nadające się do jeżenia.

Łódzie, zepchnięte wspólnymi siłami gromady, są już na płytkiej wodzie przybrzeżnej. Załoga pierwszej z nich przepycha ją z trudem przez fale, po czym kiedy woda sięga im już bioder, wskakuje do środka. Ale tygodniowy sztorm zmienił układ dna i tam, gdzie przed tym było głęboko, teraz jest przemiał.

Zdołano już nieco odbić od brzegu, kiedy wielka rycząca fala podnosi łódź na swój ruchomy grzbiet. Łódź staje dęba i pokazuje swoje wnętrze. Przez krótką chwilę wygląda niby wielki żuk, który — przewrócony na wznak — przebiera rozpaczliwie łapkami. Sześć łapek żuka — to wielkie i sękaty wiosła, którymi załoga energicznie zagarnia wodę. Zła fala, przelawszy się przez plecy siedzącego na dziobie rybaka, dostaje się do środka. Nikt jednak nie traci czasu na czerpanie. Wiosłarze podnoszą wiosła i pozwalają się nieść fali. Czekają odpowiedniej chwili. Oto nadeszła, fala bowiem wraca na morze. Zgodnym ruchem wiosła zanurzają się w spienioną wodę i zaczynają pośpiesznie pracować, aż gną się ciężkie drągi. Jeszcze jeden, jeszcze drugi natrysk, łódź mija przybój i wypływa na głębszą wodę, gdzie fale nie łamią się już tak groźnie. Na maszt wlatują żagle. Łódź od razu przypada do fali i odtąd płynie już łatwo i lekko z pełnym harmonii wdziękiem.

Za pierwszą łodzią z niemniejszymi trudnościami odbijają od ładu pozostałe. Po morzu, błękitnym jak szlachetna stal damasceńskiej szabli, suną w regularnej, skośnej tyralierze cynobrowe plamki żagł i oddalają się szybko. Wiatr jest pomyślny, więc niebawem zmieniają się w dali na cienkie wykrzykniki, wdzięczne ku podwietrznej pochylone, wreszcie szarzeją i giną z oczu. Na widnokręgu smuży się tylko tu i owdzie niktę, poziome pasemko dymu, jedyny ślad niewidzialnego, bo przesuwającego się poza wypukłością globu, parowca.

M. ZYDLER

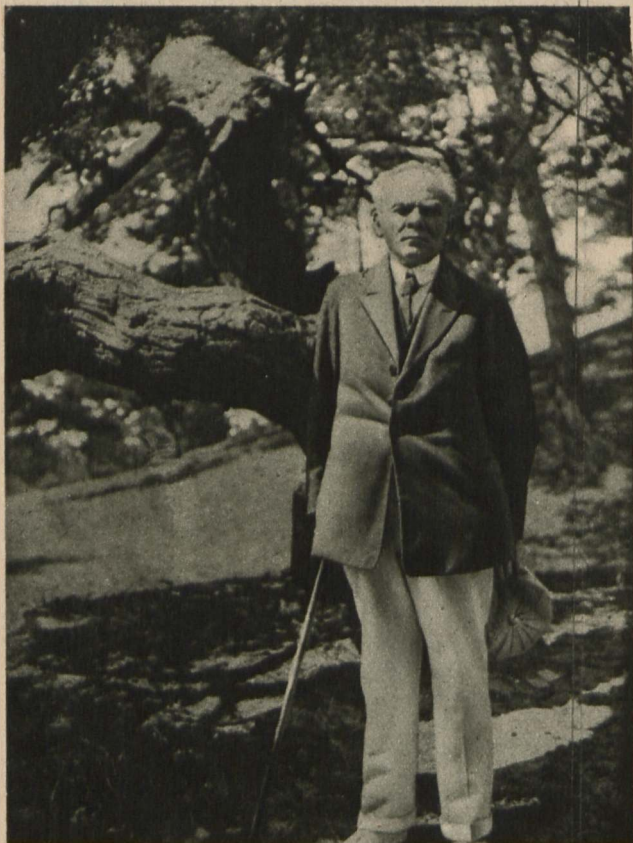


Gdynia — wędzarnie w porcie rybackim



# PRAWDA I LEGENDA O ŻEROMSKIM

## NA WYBRZEŻU



Żeromski przy ulubionej sosnie w Helu

W liście datowanym 17 marca 1919 r., pisał Stefan Żeromski do Bernarda Chrzanowskiego:

„Od dziesiątków lat jest moim najgorętszym pragnieniem zapoznanie się gruntownie z wybrzeżem morskim i Półwyspem Helskim, z ludem, mową, obyczajami i całkowitym zakresem tamtejszego życia, co udałoby mi się następnie spożytkować, być może w sposobie literackim i odtworzeniem artystycznym. Wyjazd czasowy w porze letniej do tych okolic, gdy nadto wybiera się tam obecnie bardzo wiele osób, byłby dla mnie prawie bezcelowy, gdyż nie umiem zbierać dorywczo wiadomości i wrażeń. Musiałbym tę całą ziemię poznać i przeżyć, jak przeżyłem wewnątrz inne okolice kraju. Toteż pragnąłbym tam zamieszkać, a ile by mi zdrowie i zdrowie córki pozwoliło, na dłużej...”

List ten ma dziś znaczenie historyczne. Łączy marzenia Żeromskiego z ich realizacją. W wyniku bowiem pragnień, o których mowa w liście, znakomity pisarz związał się z naszym wybrzeżem morskim osobiście przez czterokrotny swój pobyt nad morzem w miesiącach letnich w 1920, 1921, 1922 i 1933 r. Towarzyszyła mu wtedy najbliższa rodzina: żona Anna i córka Monika.

Duchowo, ta więź wspólna, łącząc w inspiracjach twórczych krajobraz nadmorski z pracą studiologiczną, historyczną i wręcz proroczymi przy tym natchnieniami piewcy i poety, objawiła się niebawem w naszej literaturze w postaci nieoścignionego dotąd ukochania tematu i wysłowienia

z nim razem głębi nadmorskich horyzontów. Był to naturalny bieg geniuszu pisarza, który za swym poematem „Wisła”, podążył za nurtem królowej rzek Polski do morza, aby szukać tutaj nowych kształtów wiślanej metamorfozy. W istocie, z tej przemiany polskich pojęć lądowych na walory morskie powstał wspaniały, bezprzykładny w dziełach i dziejach naszego ducha, wybór obrazów, znanych dziś wszystkim z utworów, — „Wiatr od morza” i „Międzymorze”.

Do tej nadmorskiej trylogii, wyrastającej z doskonałej syntezy, wniknęła również z pierwszego poczęcia myśl głębokiej ciekawości, którą sam Żeromski nazwał skądinąd **marzeniem całego życia**. Oto, już w 1911 r. wyraził to swoiście w epilogu „Urody życia”, opisując losy jej bohatera Piotra Rozłuckiego, kiedy ten z samolotem wpada w morze. Wyratowany wtedy z topieli morskiej przez załogę niemieckiego okrętu, zapytuje Rozłucki oficerów: „Jak nazywa się ląd, który tam widać?” Słyszy odpowiedź: „Pommern”. Wtedy wyteża wzrok „w tamtą stronę”. Wpatruje się „w żółte, lśniące na słońcu wybrzeża”. I pisze Żeromski: „Podźwignął (Rozłucki) ręce i wyciągnął je do dalekich — dalekich białych domków kaszubskich, o których marzył przez całe życie. Wyszeptał: „Pomorze!”...

Rzecz charakterystyczna, że od tej strony **marzeń** nie poznaliśmy bohatera „Urody życia”. Rozłucki, jak go pamiętamy dobrze z kanwy powieści, nie miał nic wspólnego z Pomorzem. Ta ziemia nadmorska, o której „marzył przez całe życie”, wyrasta raczej z dogłębnie osobistej tęsknoty Żeromskiego, który też ją w „Urodzie Życia” już w 1911 t. wcielił w postać i obraz osobliwej, zaskakującej czytelnika przenośni.

Godzi się wspomnieć, że odpowiedź w tej sprawie dał już przede wszystkim Bernard Chrzanowski w serdecznej swojej — bo trudno ją lepiej nazwać — książce p. t. „Z wybrzeża i o wybrzeżu”, która w wydaniu nowym i uzupełnionym ukazała się nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej w 1934 r.

Ciekawostka ciekawostką, więc ją powtórzyć warto.

Tak się jakoś złożyło, że oto w rok po ukazaniu się „Urody życia”, Bernard Chrzanowski, jeden z pierwszych „odkrywców Pomorza”, w czasach niepamięci w 1912 roku, utwór swój p. t. „Na kaszubskim brzegu” przesłał w hołdzie Żeromskiemu, z wymowną dedykacją — dla Piotra Rozłuckiego. Wielki pisarz, człowiek ogromnego uczucia, przyjął oczywiście tę dedykację z zrozumiałym roztkliwieniem, tym bardziej, że dziełko B. Chrzanowskiego, świadczące o prawdziwym uniłowaniu i znawstwie pomorskiego brzegowia, wzbudziło w nim — pisze tu o sobie Żeromski — „głęboką ciekawość”.

Od tej chwili, między obu autorami nawiązuje się korespondencja, której dalszym już następ-



stwem zaufania był przytoczony powyżej fragment listu Żeromskiego z 17 marca 1919 r., a potem wyjazd i pobyt jego na wybrzeżu.

Kiedy dziś legenda, pomieszana z rzeczywistością, wokół genezy „Wiatru od morza” wpływa na stop różnych pierwiastków plotkarskich, kiedy stop zdań sprzecznych i pragnień narzuconych tworzy analogat, istną polewę lustrzaną, w której przegląda się społeczna wyobraźnia, angażując, co najważniejsza, zbiorowe uczucia i sentymenty dla szlachetnych tradycji naszego wybrzeża, — wcale nie od rzeczy wydaje mi się przypomnienie i ustalenie pewnych faktów stwierdzonych, które bez niepotrzebnych zamawiań i uroków, mogłyby nadal służyć „sprawie Żeromskiego”, t. zn. kultowi jego twórczości, związanej ściśle dziś i nierozzerwalnie z duchem i krajobrazem naszego przymorza.

Znaną i w istocie prawdziwą jest wiadomość o czasowym zamieszkiwaniu przez Żeromskiego domku w Gdyni, na zbiegu ulic dzisiaj 10 Lutego i Świętojańskiej. Świadczy o tym zresztą na domku tym widniejąca obecnie pamiątkowa tablica. Właściciel jednak ingres w te nadmorskie strony rozpoczął pisarz w 1920 r. z Orłowa, gdzie wynajął mieszkanie za pośrednictwem oddanego mu zawsze Jakóba Mortkowicza, właściciela wydawnictwa, nakładcy znanej firmy księgarskiej w Warszawie, która po dziś dzień z testatorstwa zajmuje się sprawami wydawniczymi utworów Żeromskiego. W Orłowie — jak pisze Chrzanowski, który do wynajmu tam mieszkania u p. Kukowskiego, właściciela Kolibek, się przyczynił — zajmował Żeromski z rodziną „domek wówczas różowo pomalowany, nie daleko ujścia Kaczy do morza, blisko mostku na niej”.

Najmilsze jednak wspomnienia, jak tę znów relację zawdzięczać mojej niedawnej rozmowie z wdową po znakomitym pisarzu i z jego córką, mają się łączyć z ich wspólnym pobytom w Helu w 1921 r. Mieszkał wtedy Żeromski z rodziną tutaj w poniemieckim „Kurhauzie”, w domu zdrojowym, od strony Zatoki, znanym później pod nazwą „Polonia”. Stąd prowadziły wszystkie ścieżki do ukochanej sosny, przy której Żeromski długie godziny nieraz spędzał z małą córką Moniką, opowiadając jej, lub czytając najpiękniejsze opowieści. Dziś sosny tej nie ma. Byli tacy, co ją ścieli.

Temu czterokrotnemu pobytowi wakacyjnemu z rodziną nad morzem, dla zdrowia, nie przeszkadzała praca pisarska. Wszakże wylaniała się ona samorodnie z ciągłych wrażeń, z nawiedzeń inspiracyjnych, z oddechu i ruchliwości morza, z chwytliwości barw, z odczucia przyrody. Można dziś wskazać na wybrzeżu wiele miejsc, wiele osobliwych obiektów natury, na które zwrócił był uwagę Żeromski, które upamiętniał w swych notatkach, i do których nieraz powracał w swych wędrówkach po wybrzeżu, zanim przeszły one wszystkie, jako tło i kulisy, w dzieła dziś drukowane.

Takim np. zakątkiem pamiątkowym, odtworczym, głęboko odczuty, a świadczącym i dziś na miejscu o obecności ducha Żeromskiego, są dwa okazy buków starych, samotnych olbrzymów na wzniesieniu górkim pod Witominem. „Strażują

tam wśród wzgórz i dolin ponad świerkowymi lasami, niby dwaj zapomniani przez świat księżęta kaszubscy. Któż to wie”, — pisał o nich Żeromski — „może jednemu z nich na imię Sambor—drugiemu—Mestwin”... Poświęcił tym drzewom pisarz osobny, piękny szkic, bodajże jeden z pierwszych szkiców swoich z pomorskiej ziemi, bo ogłoszony w 1920 r. w zbiorze p. t. „Inter arma”. Szkic ten pod tytułem „Sambor i Mestwin” stał się dziś świadectwem metrykalnym dla bukowych olbrzymów na wzgórzu witomińskim. Przeszedł w ich nazwę, a z nazwą w tradycję, w pokolenia.

A gdzież Sinetek, trapiduch, przedstawiony w „Wietrze od morza”, wykreślił sobie fujarkę wierzbową? Gdzież to wygrał on na niej do tańca ową śpiewankę wiośnianą, której opis stanowi w rzeczywistości jeden z najśpiwniejszych momentów w naszej literaturze? Działo się to wszystko w najprawdziwszej dolinie u Radłowa, która od wsi zbiega wśród kwiatów i motyli ku morskemu brzegowi. Pewno też słusznie się stało, że choćby za ten jeden przykład nieśmiertelnego wystąpienia natchnień, stąd wyrosłych i tu z wieczną pamięcią żyjących, — bodaj ten piękny opodał kawaleczek ziemi na Radłowie, nad wzgórzem im. Focha, pośród działek T. B. O., otrzymała niedawno Anna i Monika Żeromskie od miasta Gdyni w wdzięcznym upominku.

O Chałupach, o „biedzie, która zdarzyła się tam była w domostwie rybaka Jana Kąkola” — nie wspominać. Wiele znajduje się w „Wietrze od morza” reminiscencji lokalnych, związanych z okolicznymi wsiami — orędowniczkami kaszubskiego folkloru.

Trzeba zato wspomnieć przede wszystkim — o Gdyni. Był tutaj w 1921 roku Żeromski przy poświęceniu statku szkolnego „Lwów” Sam go wi-



Sambor i Mestwin w Witominie



**KU CZCI  
NIEZAPOMNIANEGO PIEWCY  
BAŁTYKU, KTÓRY W MROKACH  
NARODOWEJ NOCY WSKAZYWAŁ  
DROGI DO NIEPODLEGŁOŚCI, A  
W WOLNEJ POLSCE BUDZIŁ MIŁOŚĆ  
DO MORZA—ZRODŁA WIELKOŚCI  
I POTĘGI PAŃSTWA, NAWIECZNA  
RZECZY PAMIATKĘ LATARNIE TE  
NA WNIOSEK LIGI MORSKIEJ I  
KOLONJALNEJ, DECYZJA RZĄDU  
RZECZYPOSPOLITEJ  
W DNIU ŚWIĘTA MORZA  
29 CZERWCA 1933 R  
NAZWANO LATARNIA  
STEFANA ŻEROMSKIEGO**

Tablica wmurowana staraniem LMK na latarni w Rozewiu działem wśród zaproszonych gości w tym dniu wyjątkowo uroczystym. Miałem wtedy na sobie mundur ucznia Szkoły Morskiej, tej szkoły, która co dopiero wyrosła w Tczewie, i to w pieluchach wiślanych. Ukazał się naówczas „Lwów” w Gdyni, jak zjawa, przychodząc bodajże z Palermo. Zrezygnował on wtedy z trybu doświadczonego, handlowego życia. Z rozlogów mórz angielskich, niemieckich, nawet tureckich. Wszystko dla służby w dziwnym kraju, który nie miał floty i ledwie że wtedy wyściubił wątłe ramie na morze. Trzeba dobrze rozważyć tę iskłę rozjarzoną w oczach, gdy u węzłowi tego statku, leżącego na kotwicy opodał mizernego, drewnianego mola, nie było wokół Gdyni nic dosłownie, nad jedną wiarę w przyszłość i nic, nad żarliwą miłość i nadzieję, bijącą z aktem strzelistym z uczniowskich rej i masztów. W lichej szachownicy na poletkach jałowych, jakże wyglądała ta wioszczyzna głucha u Pana Boga za piecem! Od strony rzeczki Chylonki, od torfowisk, wiała pustka zupełna. Szły stamtąd pobekiwanie kóz i naszczekiwanie psów, czepiające się bezańskiego echa. Pisał o tym Żeromski w „Wietrze od morza”. Ale mimochodem. Właściwie już wtedy ukazywał raczej — daleko i długo przed budową pierwszych basenów portowych, — niezawodny miraż, wierne odbicie głośnie, zdobywczej pracy w przyszłych wymiarach czasów. „Ockniona znowu z tylosetletniego snu wola Chrobrowego króla” miała się objawić w tej stronie — „od strony Gdyni ubogiej i od strony martwych pagórów Oxywia”. Tam, gdzie wtedy wałęsały się w „malarycznym oparze białe, lub łaciate kozy” — pisał — „zaświszczą sygnały i syreny setek kotłów, bić będą w niebogłoty, jak w Southampton, tysiące młotów, warczeć będą maszyny, śpiewać pracownicy, przygotowywać się do podróży wokół globu ziemskiego polskie okręty i młodzi marynarze”...

Otóż właśnie, — polscy marynarze. Widział ich już w 1921 roku Żeromski, bez pochyby, w twar-

dych szlakach ćwiczebnych „Lwowa”, tego statku, który wszakże z czasem pierwszą doskonałą kadre kapitanów marynarki handlowej stworzył, który wychował wiarę morską w warunkach bezpamiętnie trudnych, i który tej wierze nagiej, gołej i niezachwianej w pustce, w obliczu naówczas płonej Gdyni, w nicości jej zarania, dodawał prawdziwie własnych skrzydeł do lotu, z własnych rozwartych żagli. Kiedy obecnie w gwarnej, bogatej, naszej metropolii portowej szukamy jednego z najistotniejszych dokumentów naocznych, świadczących o genezie „Wiatru od morza”, można by wskazać i „Lwów”, jako jedyny dzisiaj jeszcze z żywych pomników tradycjonalizmu gdyńskiego, w którym spełniło się niemal wszystko, co wyrastało tu w oczach i w sercu z biegiem lat naszej rosnącej mocy na morzu. Dziś statek szkolny „Lwów”, weteran, służy jeszcze na starość, jako hulka w porcie wojennym u Oksywia. Czas się o niego upomnieć społecznie w tej ważnej chwili uczuć, kiedy na naszym wybrzeżu, na śladach ducha Żeromskiego, szukamy głębokich i szlachetnych sentymentów na wyrost naszej marynistycznej kulturze.

Obok sprawy statku szkolnego „Lwów”, który, jako prawdziwy naówczas żeglarz-praojciec przy garści traulerów i dwu kanonierkach reprezentował na redzie gdyńskiej fuzjalne związki krwi i potu naszej Marynarki Wojennej z naszą marynarką handlową, — jakże i skądże, pomyśleć teraz, — wziął Żeromski tyle erudycji w „Wietrze od morza” przy fragmencie opisowym łodzi podwodnej „U. 72a” na tle perypetyj Ottona hr. von Arffberg Dusemer i Konrada Klanga, — jej bohaterów. W każdym razie — nie z Gdańska. Tam Żeromskiemu napewno nikt by naówczas nie udzielił odpowiednich szczegółów, tyjących precyzji technicznych łodzi podwodnych. Otrzymał je mógł jedynie na miejscu, w Gdyni. Wprawdzie naszemu dziś „Żbikowi”, „Rysiowi” ani „Wilkowi” nie śniło się wówczas jeszcze nawet o poczęciu swego żywota w postaci bodaj embrionu w jakiejś stocznicy, — „U. 72a” powstała już wtedy w cyklu najlogiczniejszych inspiracji Żeromskiego, z wybiegiem jego myśli w przyszłość. Już wtedy szukał informacji, jak łódź podwodna wygląda, co zawiera, jakie nazwy i dla jakich one służą treści. Ten wywiad Żeromskiego na własną rękę, dziś nieuchodzący płazem nawet ludziom najbardziej z natury ciekawym, wynikał z rozbijającej dobroduszości i tylko wtedy, gdy chodziło o marzenia, był możliwy. Jeden z wyższych oficerów naszej Marynarki Wojennej zawdzięczał w ten sposób najmiłsze swoje wspomnienia rozmowom z wielkim twórcą.

Są dane, warto i o tym wspomnieć, że właśnie Krokowo, z cudownie szumiącym starym parkiern i zamkiem w winoroślach, domena niemieckiego rodu Krokowów, w okolicach Żarnowca, „między Pomorza wzgórzami”, wśród lasów, „na ogromnej wielomorgowej przestrzeni”, posłużyła Żeromskiemu za malownicze tło, wokół którego osnuł on kanwę dramatycznej miłości bohatera łodzi podwodnej „U. 72a”.

Niedawno znów, bo niespełna rok temu, drogą prasowych enuncjacji, rozeszła się wiadomość



o przemieszkaniu Żeromskiego w rozewskiej latarni w związku z jego pracą tutaj nad którąś kartą „Wiatru od morza“. Sam widziałem tego lata, będąc na miejscu w Rozewiu, jak wielką atrakcją dla tłumów, zwiedzających latarnię, stał się skromny pokój na piętrze, w którym i tutaj dokonać się miała kiedyś z udziału, z cząstki promieniotwórczej, tajemnica tworzenia jednego z największych dzieł dla naszej literatury. Była w tych tysiącach, a nawet w dziesiątku tysiącach par oczu, zapatrzonych w wnętrze izby ciemnej, o ścianach odrapanych, jakaś wola otarcia się ciałem o ducha niewidzialnego i ochota ściągnięcia na siebie mocy nie z tego, a przeciw z tego samego, ludzkiego świata.

Stawali tak w pokoiku tym ludzie prości i wypaczeni nieufnością do świata, starzy i młodzież, gromada w chustkach i maciejówkach na głowie, robotnicy, inteligenci, wycieczkowicze — pątnicy na szlakach świętości, ciekawscy i pięknoduchy. Przybywali z najdalej i z najróżniejszych stron Polski — od Śląska i z Wileńszczyzny, od Krakowa, gdzie na brak zabytków skarżyć się nie można, i z Polesia od Prypeci, gdzie królewskich śladów panowania najzupełniej zamało.

Tu dopiero zrozumiałem wielkość Żeromskiego — w tym ciągu magicznym ku jego myślom z prostego podziwu, czy też z wdzięczności powszechnej, z przywiązania, czy też świętotomaszowskiego niedowiarstwa, które kazało oczom i palcom dotknąć i przekonać się, że trafia na opokę rzeczywistości. Nigdzie w istocie nie szumi tak gęsty i mocny las bukowy na szkarpach urwiska, jak tu na tym rozewskim przylądku dumnym, a zarazem przejmującym swoją naturalną urodą i czystym w dal tchnieniem. Znikąd nie rozciąga się widok tak daleki, wszechogarniający krajobraz naszego wybrzeża.

Toteż i nie dziw, że chętnie przebywał tu Żeromski nie raz i nie dwa. Nie szkodzi, że w całym tego słowa znaczeniu nie ugrzał on miejsca w izbie latarni rozewskiej (ta bowiem nie była wogóle nigdy przeznaczona do przemieszkawania), ale tu napewno mógł szukać czasowego spoczynku. Podczas kilku takich swoich pobytów w rozewskiej bliźnie, bywało, że towarzyszyła wielkiemu pisarzowi jego żona Anna, a nawet kiedyś prof. Jarocki wraz z Janem Kasproviczem, który — o czym mało kto wie — nie jeden swój wiersz poświęcił morzu.

Jakim utworem Żeromskiego może się dziś poszczycić słusznie i niewątpliwie latarnia rozewska? Też wiadomość mało znana. Nawet przez tubylców, a coś dopiero wycieczkowiczów. Otóż właśnie i przede wszystkim „Międzymorze“ jest organicznie związane swoją genezą z chętnym przybywaniem autora na różewskim przylądku i w tutejszej latarni. Cały Hel miał tu Żeromski niby na dłoni, mógł tedy półwysep ten z dalekiej perspektywy przygarnąć sobie do serca. Takie też od serca podał „Międzymorze“ czytelnikowi, — kipiące od barw przyrody i uczuć żywiołowej potęgi. Tu zatem w Rozewiu zabrzmiał ostatni akord nadmorskiej trylogii Żeromskiego. Tu ją koronował ostatni wyraz ukochania tego brzegowia, od którego Polska wybiegła w świat dalszy, w świat dzisiejszego odrodzenia. Jeśli rozewska latarnia łącznie z kul-

tywowaniem w niej ducha Żeromskiego, stała się dziś celem tylu wycieczek, to dlatego, że samorodnie prowadzi ku niej instynkt oczu, szukających jasności i drogowskazu. Jako jedna z największych latarni w Europie, jest ona zarazem w Polsce jakby żywą istotą nieprześcignionego dotąd wzoru, stając się najpiękniejszym pomnikiem, jaki mógł poświęcić Naród wielkiemu twórcy nadmorskiej epepej. W tym duchu, w 1935 r. staraniem Ligi Morskiej i Kolonialnej, wmurowano w ścianę latarni u wejściowych drzwi tablicę pamiątkową — nominacyjną. Bliza otrzymała nazwę — Latarni Stefana Żeromskiego. Ale i w jej pokoiku na piętrze spełnia się po dziś dzień jakaś przemożna siła ducha, która legendę kojarzy z prawdą. Dajmy i temu osobliwemu sanktuarium, na którym spoczął już palec Opatrzności, godziwą wymowę syntezy. Złożmy w tym miejscu nadmorską trylogię Żeromskiego — „Wisłę“, „Wiatr od morza“ i „Międzymorze“; opatrzmy ściany pamiątkami po wielkim pisarzu; niechże ozdobi dziś puste ściany izdebki i popiersie Żeromskiego, wyrażając na oczach wdzięcznych, pamięć społeczną o tym, który zasłużył na wieczną obecność w nadmorskiej naszej społeczności.

Staraniem Sekcji Pisarzy i Marynistów T-wa Literatów Polskich i Dziennikarzy, oraz za sprawą Urzędu Morskiego w Gdyni, pokój w latarni na Rozewiu, w myśl porozumienia, leżącego w najlepszych intencjach dla kultu Żeromskiego, ma być wkrótce po odpowiednich inwestycjach — uroczystie poświęcony.

J. STĘPOWSKI



Latarnia w Rozewiu



# URZEKAJĄCY MIT

Prawem twórczości poetyckiej jest wydobywanie piękna ze świata, władza nad słowem, podobna władzy dłoni kopacza nad łopata. Kiedy poeta styka się po raz pierwszy twarzą w twarz z morzem, odczuwa przede wszystkim niedołęstwo słowa, cofającego się przed naporem piękna, co wibruje w nieogarnionym, szumiącym rozlewisku. Wtedy także zdaje sobie sprawę z mityczności, jaka otacza przez wieki wszystkie spotkania człowieka i żywiołu.

Na dnie każdego mitu, tworzonych przez człowieka, tkwi tęsknota do wielkości, pragnienie uchwycenia ponadludzkiej sprawy, oderwanie się od ziemi, tak jak odrywa się od niej toń morza, czy toń nieba. Drogi stałe, drogi zawsze widoczne i jednostajne, były i pozostaną symbolem codzienności osaczonej ramami racjonalnych przyczyn i skutków. Żywioł morski nie zna dróg, będących ograniczeniem przestrzeni, nie zna praw poczynania i kończenia się, będących ograniczeniem czasu. Wielkie bezdroże morskie, pozornie to samo od wieków, a przecież ciągle nowe, tyle razy przestaczało się w niebo, w obłoki i chmury, tyle razy spadało deszczem, wielkie bezdroże urzeka ogromem każde zbliżające się doń istnienie. A człowiek-włóczęga skazany po wszystkie swe dni na własną znikomość i dlatego napętnowany tęsknotą do ogromu, chwytając cząstki mitu, jak okruchy niewyczerpanego skarbu, unosi je i rośnie nimi ponad codzienność.

W obecności morza poeta odczuwa odrazu powiew niekłamanej braterstwa, ciągnący ku niemu z przestrzeni wodnej rozpalonej słońcem, lub wygasającej ołowiano. Pełne odruchów nagłych i gwałtownych, buntownicze, irracjonalne, morze przelewa się ku brzegom, bije o nie i uchodzi w głąb siebie samego. Poeta, któremu samotność staje się godnością, a poryw irracjonalnego buntu koniecznym warunkiem życia, nie może uwolnić się od myśli o podobieństwie do cech nasycających jego i żywiołu. Owa wspólność formy istnienia, owa łączność sugestywna pozwala poecie zatracić w sobie całą świadomość swej niedoskonałości, swego ograniczonego człowieczeństwa. Mit morski rozrywa w człowieku więź logiki, poddaje go przypliwom i odpływom nastrojów, wibracji instynktu, chciwość piękna, pożądaniu przygody, która zawsze jest irracjonalna.

Gasnące okręty pod rozpiętymi nad morzem miedzianymi zorzami kołszą się i nikną w zmierzchu, poeta bierze w siebie to wygasanie, smutek świata chylącego się ku nocy. W mgłach na morzu śpiewają boje, ton ich przeciągły, podobny ponuremu wołaniu obłąkanego samotnika, przecieka przez poetę jego własnym smutkiem, zrodzonym bez przyczyn, mitycznym. I tak, mechaniczny głos boi, plusk morza, dzień, który kona, dzień, który wstaje nad falami, szafirowa przezroczystość wody, czerń wody, chmury podobne lilijowym polom wrzosów opadłych w głębie, wszystko to napętnia poetę, odgrywa się w nim i znika, pozostawiając osad piękna. Wędrowniaki mitu przenikającego ludz-

kie serce i mózg, kołującego odwiecznie wśród ludzi, ciągnącego ich na śmiertelne bezdroża morskie, jak zaczarowany flet wywabiał szczury z bezpiecznych legowisk.

Człowiek jest niepełny. W duszy jego, jak woda w owocu pokutuje składnik szkodliwy — pustka. I człowiek szukać musi w świecie zewnętrznym dopełnienia swej istoty. Tylko żywioły mają tę własność, żywioły uczuć i żywioły ziemi. A wśród nich żywioł morski najwięcej daje spokoju.

Surowa jest prawda morza, jeśli chodzi o życie na nim, surowa dlatego, że urabia ludzi na zdobywców siły. W literaturze świata narastają opisy dzikości i barbarzyństwa marynarzy, opisy chorób, śmierci z pragnienia i głodu, brudów, morderstw, podłości. Ale to nie jest treść morza, to jest treść człowieka, równie jak treścią jego jest rozpacz i radość, dobroć i poświęcenie. Ile przekleństw runęło w morze z pokładów okrętowych, czy z brzegów. Ile chorej, strasznej nienawiści budził w ludziach szum fal, wściekłość sztormu, ślimaczy plusk naliwionej i brudnej od węgla wody portowej. Ile trwogi i żałoby, uporczywych bezrozumnych pytań, skarg i błagania rozniosło po dalach każde morze. Szczytowym punktem poety, gdzie rozumieją się żywioł i człowiek, będzie odczucie wśród mitu morskiego praw morza, obracających ludzi w takt swego rytmu. Prawa żywiołu inne są niż ludzkie. Kogo osacza żywioł morski, ten musi się poddać jego prawom powtarzanym poprzez czas i przestrzeń w głosie fali przybrzeżnej, i kipiących szumach spienionych, wydłużających okręt szlaków. Prawom obojętnym zarówno cierpieniu, jak i szczęściu, zarówno ciałom, jak i głazom.

Mit morza, napotkawszy poetę, przetwarza go swym niewytoczonym, nieogarniętym istnieniem, którego drgania jednakowo łatwo niszczą i wznoszą życie. Nie zbuduje się przez morze szos, ulic i domów, nie osaczy się własnych śladów rzędami kamieni, nie powstrzyma się codzienną trwałością napisów tego, którego imię jest „zmiennosc”. Zmiennosc i płynność idące w geście nieuchwytnym, w młocie niewstrzymanym i wiecznie nowym. Żywioł ścierający wszystko co nazbyt ludzkie: złość i nienawiść, dobroć i sprawiedliwość, miłość i gniew, godność i upodlenie, życie i śmierć.

Poznanie samego siebie, poznanie przynajmniej poszukiwania samego siebie, to co jest początkiem poetyckiej pielgrzymki, tkwi także i w morzu. Jeżeli poeta pozna morze, pozna i siebie samego trwalej niż w innej drodze. Wyciągnięte zostaną z duszy jego wszystkie zapomniane modlitwy, wszystkie uciszone głody, odrzucone pragnienia, okłamane tchórzostwa, wzgardzone uczucia. Zobaczy jak bardzo pełen był szczątków zardzewiałych, zniekształconych i okrytych mrokiem; odpolować je zdoła tylko wielka cierpliwość żywiołu. Przyjął w siebie ten morski młot groźby, ten głos nawoływaniu życia i śmierci podobny, a stać się można jeżeli nie zupełnie przejrzystym, to dobrze widocznym swym urzeczonym oczom.

JULIUSZ ZNANIECKI



# SPRAWY KOLONIALNE

Generalny Gubernator Francuskiej Afryki Zachodniej złożył niedawno oświadczenie, ofiarowując obszerne przestrzenie w dorzeczu Nigeru dla umieszczenia tam nadmiaru ludności z Algierii. Obszary te miałyby wynosić 500.000 do 750.000 akrów.

Sprawa przeludnienia Algierii od dłuższego już czasu była przedmiotem rozważań odpowiednich czynników francuskich, które starały się znaleźć jakieś rozwiązanie dla tej kwestii.

W „Ere Nouvelle” znajdujemy na powyższy temat ciekawy artykuł znanego publicysty p. Pierre Mille'a. Według danych zawartych w tym artykule zaludnienie Algierii podniosło się z 2 milionów mieszkańców w 1830 r. do 6 milionów obecnie. Od 1830 r. do 1937 r. ludność europejska od zera wzrosła do cyfry 800.000 mieszkańców.

„Dla tej masy mieszkańców nie ma miejsca w Algierii — stwierdza p. Pierre Mille w swoim artykule — toteż możliwość umieszczenia nadmiaru tej ludności we Francuskiej Afryce Zachodniej ma dla Algierii olbrzymie znaczenie”.

Pismo „African World” zajmuje się również powyższą sprawą — donosząc między innymi, że obszar zaofiarowany w dorzeczu Nigeru pozwoli na osiedlenie tam około 300.000 ludzi.

Od chwili zajęcia Abisynii przez Włochów obroty handlowe Niemiec z posiadłościami afrykańskimi Włoch ogromnie wzrosły. Jak donosi „Information” z dn. 16.VII b. r. — wartość eksportu niemieckiego do Wschodniej Afryki włoskiej wyniosła za pierwszych 5 mies. 1937 r. £. 168.000 w stosunku do £ 46.000 za drugi kwartał 1936 r. i tylko £ 6.000 za pierwszy kwartał 1936 r.

Import zwiększył się w podobny sposób; podczas kiedy za pierwszych 6 mies. 1936 wynosił £ 6.000, w drugim kwartale 1936 r. sięga £ 15.000 i £ 11.000 za pierwszych 5 miesięcy 1937 r.

Na podstawie raportu angielskiego konsula generalnego w Luanda, „African World” donosi o znacznym polepszeniu sytuacji gospodarczej w Angoli. Kolonia ta, jak pisze wyżej wymienione pismo — zawdzięcza znaczny

swój dobrobyt pomysłnym warunkom glebowym i klimatycznym, które wyjątkowo sprzyjają kulturze takich produktów jak kawa, sisal, trzcina cukrowa, bawełna i t. p.

Mimo to pewną przeszkodą do rozwoju życia gospodarczego Angoli na większą skalę — są niesprzyjające warunki dla eksportu na rynkach światowych, brak kapitału i brak osadników, jak również ogólny kryzys światowy.

Tym niemniej — pisze dalej wyżej wymienione pismo — biorąc pod uwagę olbrzymie trudności w jakich pracuje Angola, trzeba stwierdzić, że został tam dokonany obecnie wielki postęp. Dla rozwoju dobrobytu kolonii mają przede wszystkim największe znaczenie dwie zasadnicze gałęzie eksportu, a mianowicie eksport diamentów i eksport ryb.

Konsul brytyjski w swoim raporcie podkreśla również wielkie znaczenie jakie ma dla rozwoju kolonii — kolej, łącząca Angolę z Kongiem i dalej z Rodezją.

„African World” z dn. 3.VII

donosi o przygotowaniach jakie czynione są dla zorganizowania Instytutu Studiów Środkowej Afryki imienia Rhodesa i Livingstona w Północnej Rodezji.

Inicjatorami tego projektu są obecni gubernatorzy obydwóch Rodezji i Niasalandu jak również ich wybitni dawni administratorzy — Lord Lugard i Lord Harley. Projektowany Instytut ma się stać stałym centrum studiów nad problemami dotyczącymi wzajemnych stosunków i współżycia białej i czarnej rasy, wpływu cywilizacji europejskiej na rasy tubylcze i t. p.

Kwestia współżycia białej i czarnej rasy w Afryce Środkowej składa się z całego szeregu nader trudnych zagadnień — to też istnienie na miejscu bezstronnego instytutu, odającego się naukowym badaniom tego rodzaju kwestyj będzie miało ogromne znaczenie — jak pisze „African World” — „nie tylko dla rządów wszystkich terytoriów środkowo-afrykańskich, lecz również dla tych wszystkich, którzy mają jakiegokolwiek interesy w tej części świata”.



Plantacja drzew kauczkowych — Liberia





Wioska rybacka -- Indie Holenderskie

„Le Petit Parisien” w jednym z numerów z połowy lipca r. b. ogłasza artykuł o zagadnieniu populacyjnym w Polsce. Przypominając wystąpienie Polski w październiku 1936 r. w Genewie w sprawie umożliwienia emigracji krajom przeludnionym, pismo stwierdza, że problem ten niesłychanie głęboko interesuje całą opinię publiczną polską. Regularnie co roku przy okazji „Święta Morza” LMK głosi na setkach transparentów hasło silnej marynarki i kolonii.

Każdy obywatel polski — pisze wyżej wspomniane pismo — jest do głębi przeniknięty idea, że Polska ze swoim niesłychanym zagęszczeniem ludności, zwłaszcza na wsi, ma więcej praw niż jakikolwiek inny kraj w Europie do domagania się odpowiednich obszarów dla umieszczenia nadmiaru swojej ludności.

We Francji została niedawno powołana do życia Komisja dla Badań w Koloniach (Commission d'Enquete aux Colonies).

Na posiedzeniu inauguracyjnym Komisji Min. M. Moutet dał w przemówieniu swoim szereg ciekawych informacji odnośnie programu działalności tego nowego organizmu.

Komisja ma się zająć w pierwszym rzędzie zbadaniem szeregu zasadniczych zagadnień celem poparcia akcji kolonizacyjnej elementem tubylczym. W zakres jej studiów wejdą również kwestie ekonomiczne, a w szczegól-

3) sprecyzować ogólny program działalności w całym Imperium.

W niemieckiej prasie kolonialnej odbywa się ciekawa dyskusja na temat problemu kolonialnego i prawa współdziałania w polityce kolonialnej. Od chwili wysunięcia żądań kolonialnych przez oficjalną politykę niemiecką, zarysowała się wśród organizacji kolonialnych silna walka wewnętrzna o zachowanie wyłącznego prawa wykreślenia linii postępowania w przedmiocie kolonii.

Walka ta rozpoczęła się w chwili wniesienia hasła kolonialnych do repertuaru postulatów narodowego socjalizmu. Aczkolwiek wysunięcie hasła zwrotu kolonii było dużym sukcesem dla propogatorów idei kolonialnej, to jednak z drugiej strony przejęcie inicjatywy przez oficjalne czynniki partyjne nie szło całkowicie na rękę tym wszystkim, którzy od lat występowali w obronie idei kolonialnej w Niemczech.

Sytuacja stała się jeszcze bardziej skomplikowana, gdy idea kolonialna znalazła uzasadnienie w koncepcji czysto gospodarczej, surowcowej, którą polityka oficjalna poczęło używać dla obrony swego punktu widzenia w

ności problem odżywiania i nau czania tubylców.

Cele jakie Komisja postanowiła sobie osiągnąć dadzą się ująć w następujących trzech punktach:

- 1) ustalić w każdej kolonii obszerny inwentarz wszelkich prac i przedsięwzięć już dokonanych;
- 2) opracować program konkretnych reform, które należy przeprowadzić;



Kobiety ze szczepu Bassa. Liberia.





Rybaczki z Bali z koszami ryb — Indie Holenderskie

sprawach kolonialnych. Z tą chwilą zaczęły się zajmować zagadnieniem kolonii jednostki o nastawieniu wyłącznie gospodarczym bez tak zwanej „przeszłości” ideowej.

Organizacje, obejmujące dawnych kolonistów niemieckich i byłych żołnierzy armii kolonialnej, są tym stanem rzeczy wybitnie zaniepokojone, obawiając się, aby ich wpływ na przebieg kampanii o zwrot kolonii nie został ograniczony. Rozpoczęły one zatem ostrą nagonkę przeciw „spekulantom”, którzy dla względów oportunistycznych wdarli się ostatnio do ruchu kolonialnego.

Walka o wpływy jest tym ciekawsza, że pomiędzy „spekulantami” znajdują się poważne osobistości ze świata gospodarczego, zbliżone do dr Schachta, a nierzadko do oficjalnych czynników partii i rządu.

Od kilku lat przeobraża się struktura gospodarcza Sierra Leone, a to dzięki przerwaniu się gospodarstwa wytwórczego z rolniczego na mineralne. Jeszcze w r. 1929, a zatem zaledwie przed kilku laty, produkcja rolnicza Sierra Leone stanowiła lwią część wywozu tego obszaru. W ub. r. produkcja górnicza obejmowała już 50% wywozu.

Od czasu dewaluacji funta ang. wzrosła gwałtownie produkcja złota. Wywóz rudy żelaznej powiększył się wartościowo z 179.000 £. ang. w r. 1935 na 262.000 £. ang. w r. 1936. Ożywienie na rynkach diamentów u-

możliwiło znaczniejsze dobytec tych kamieni wartościowych. Wpływy podatkowe przekroczyły preliminowane sumy, co umożliwiło stworzenie funduszu rezerwowego w administracji skarbowej w wysokości 150.000 funtów. Również koleje zakończyły ub. r. prace znaczną nadwyżką.

Z uwagi na to, że przywóz ryżu stanowił poważną pozycję w imporcie do Sierra Leone, władze administracyjne od lat już popierały produkcję ryżu w kraju i doprowadziły do całkowitego wyłączenia tej pozycji z przywozu do Sierra Leone. Małe ilości mogą nawet krajowcy eksportować.

Władze administracyjne zwracają ostatnio również szczególną



Plantacje trzciny cukrowej — Australia

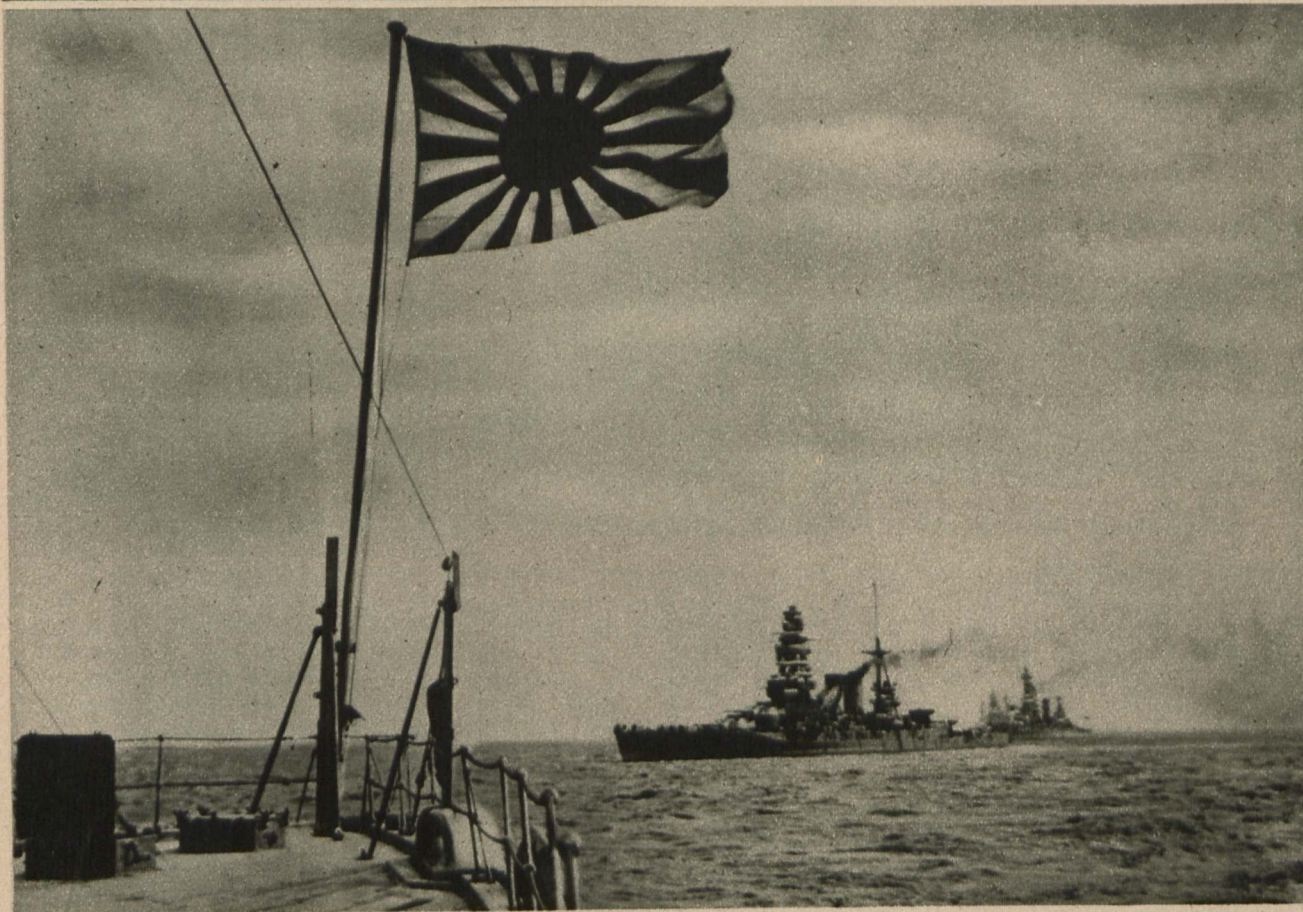
uwagę na to, aby bawełna wytwarzana w Sierra Leone była przerabiana w warsztatach krajowych.

Angielski Departament Handlu Zamorskiego opublikował świeżo dwa sprawozdania o stosunkach handlowych z Marokkiem i z Wyspami Malajskimi. Uderza wysoki udział Japonii w pewnych gałęziach handlu; transport wyrobów bawełnianych do Marokka znajduje się przeważnie w jej rękach, wartość bowiem udziału Japonii wynosi 53 miliony franków, podczas gdy udział Włoch tylko 11 milionów, W. Brytanii 9 milionów. Podobnie z ogólnej sumy importu tekstyliów na Malaje, wynoszącej prawie 55 milionów jardów, przypada na Japonię 34,6 mil. jardów. Natomiast prawie cały import wódki i porteru oraz połowa importu piwa pochodzi z W. Brytanii. Import węgla rozdzielony jest w ten sposób, że z ogólnej sumy 589.000 ton — prawie połowa, bo 289.000 ton przybywa z Japonii, 124.000 ton z Indyj Holenderskich, a 115.000 ton z Brytyjskiej Południowej Afryki.

Przedstawiciel brytyjskiego ministerstwa handlu oświadczył w parlamencie, że wywóz Zjednoczonego Królestwa do terytoriów mandatowych (z wyjątkiem Kamerunu, Togo i Nowej Gwinei) wzrósł z 1.819 tys. funtów sterlingów w 1932 r. na 2.533 tys. funtów st. w 1936 r., czyli o 40%. Natomiast wywóz z Niemiec w tymże czasie wzrósł o 145%, t. j. z 10 mil. RM. na 24,6 mil. RM.



# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ



Japońska flota wojenna na wodach chińskich

W dniu 20 sierpnia b. r. do portu w Tallinie zawinęły z wizytą oficjalną 3 jednostki polskiej floty wojennej, kontrtorpedowce OORP „Grom”, „Burza” i „Wiicher”, pod dowództwem kmdra por. Hryniewickiego. Na spotkanie na morzu wyjechali przedstawiciele władz estońskich oraz polski attaché wojskowy. Po złożonych wizytach i rewizytach, gości polskich podejmował obiadem minister wojny, Lill. Wieczorem na cześć polskiej Marynarki Wojennej odbył się raut, wydany przez dowódcę sił zbrojnych Estonii, gen. Laidoner.

Po trzydniowym pobycie w Tallinie, kontrtorpedowce w dniu 23 sierpnia odkotwiczyły i nazajutrz zawinęły z wizytą oficjalną do Rygi. Na morzu spotkał je oficer komplementacyjny lotewskiej floty wojennej, a w ujściu Dźwiny — polski attaché wojskowy i członkowie poselstwa R. P. w Rydze. Po złożeniu wizyt kurtuazyjnych — minister wojny Baldis wydał wieczorem na cześć oficerów polskiej Marynarki Wojennej przyjęcie w klubie armii lotewskiej, — pięciuset zaś ma-

rynarzy z przybyłych kontrtorpedowców podejmowano w klubie żołnierskim, a następnie urządzono dla nich bal.

**Włochy.** W dniu 25 lipca, w obecności pary królewskiej, spuszczone na wodę pierwszy z serii dwóch pancerników po 35.000 ton, zamówionych przed dwoma latami. W myśl życzenia Duce, matką chrzestną olbrzyma była żona jednego z robotników stoczni. Uroczystość ta sprawiła wielkie wrażenie na całym świecie, jest to bowiem pierwszy okręt tych wymiarów, zbudowany w ciągu ostatnich 10-ciu lat; na mocy wygasłych już obecnie traktatów morskich budowa pancerników była zażegnana w ciągu tego okresu.

Pancernik „Vittorio Veneto” uzbrojony jest w 9 dział 381 mm, stanowiących artylerię główną, oraz 16 dział 152 mm, stanowiących artylerię pomocniczą. Poza tym posiada około 40 dział i karabinów maszynowych różnego typu dla obrony przeciwlotniczej. Ogólna waga pancerza burtowego i pokładowego wynosi ponad 12.000 ton, przy czym grubość je-

go dochodzi miejscami do 380 mm. Pancernik wyposażony jest poza tym w 4 samoloty umieszczone w opancerzonym hangarze. Ostateczny odbiór przewidywany jest w ciągu 1939 r.

Rada Ministrów opracowała dekret podpisany przez króla, na mocy którego wszystkie stocznie o kapitale zakładowym ponad 100 milionów lir mają podlegać kontroli Państwa. Zarządzenie to ma na celu usprawnienie i skoordynowanie pracy dla potrzeb obrony kraju. Zaznaczyć jednak trzeba, że tempo pracy w tych stoczniach nieprawdopodobnie wzrosło w ostatnich czasach, budząc zachwyt w świecie fachowców.

**Z. S. R. R.** Pierwsze dwa superkontrtorpedowce po 2500 ton zamówione we Włoszech, „Mińsk” i „Leningrad”, zostały już spuszczone na wodę i są obecnie wykańczane, natomiast dalsze 4 tegoż typu znajdują się jeszcze na staplu. Uzbrojenie tych okrętów składa się z 5 dział 130 mm. i 6 wyrzutni torpedowych 533 mm.



Poza tym stocznia leningradzka wykończyła i oddała do służby dwa torpedowce po 700 ton: „Grom” i „Buria”, uzbrojone w 2 działa 100 mm., 3 wyrzutnie torpedowe i 50 min. Obecnie cała ta seria składająca się z 10 jednostek znajduje się w kampanii czynnej.

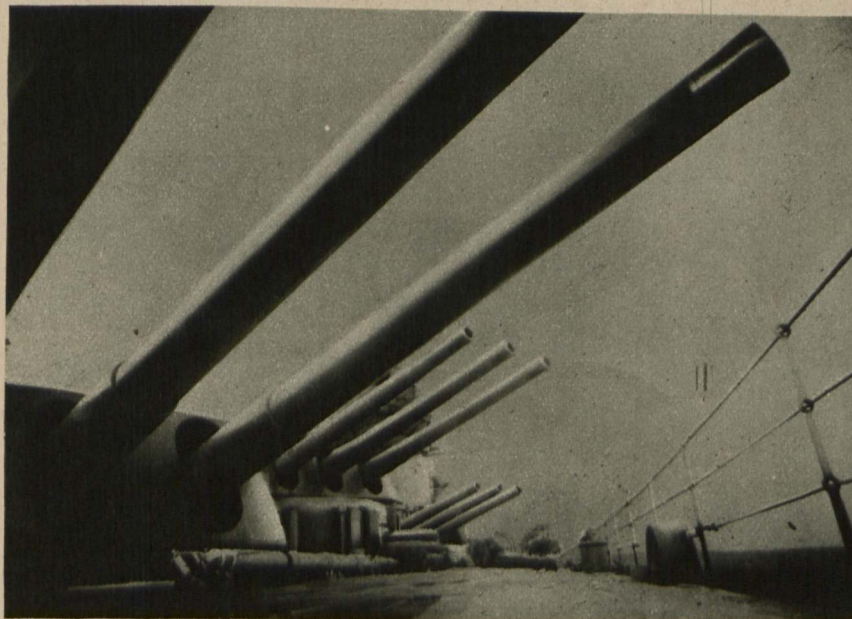
Została rozpisana i całkowicie pokryta wewnętrzna pożyczka w wysokości 4 miliardów rubli na cele obrony państwa, przy czym większość wpływów z niej ma być przeznaczona na rozbudowę floty bałtyckiej i dalekowschodniej oraz na wzmocnienie ich baz operacyjnych. Już obecnie wszystkie zamówienia, a poza tym są w toku pertraktacje, ze Stanami Zjednoczonymi na częściową dostawę uzbrojenia, oraz na budowę jednego pancernika.

**Stany Zjednoczone.** W czerwcu spuszczone zostały na wodę krążownik „Savannah”, rozpoczęty w 1935 r.: 10.000 ton, 15 dział 152 mm.

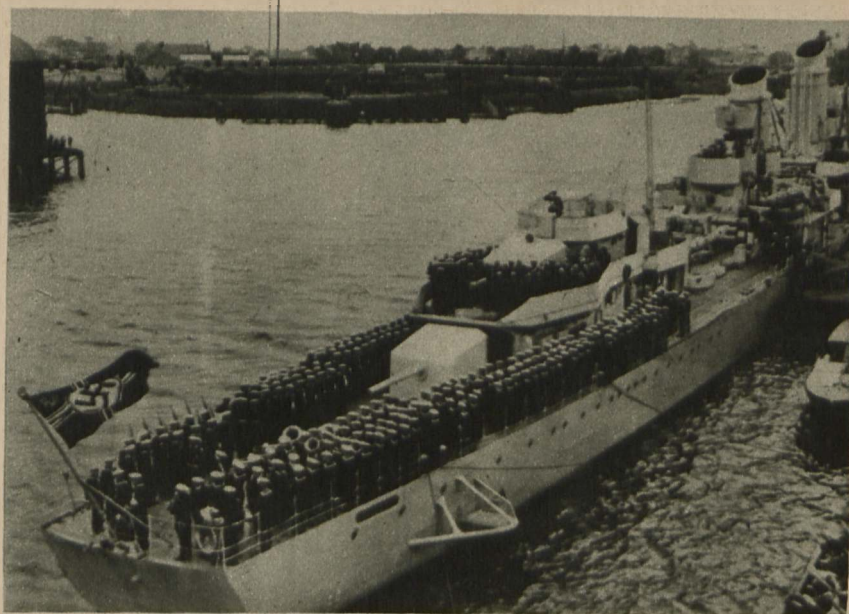
Poza tym arsenał w Norfolk spuścił w tym samym dniu na wodę aż dwa kontrtorpedowce po 1500 ton, rozpoczęte w 1935 r.

W dniu 1-go czerwca w budowie znajdowały się następujące okręty: 3 lotniskowce, 1 ciężki krążownik i 9 lekkich, 13 łodzi podwodnych i 40 kontrtorpedowców różnego typu.

Pancerniki „New-York”, „Arkansas” i „Wyoming” opuściły



Działa angielskiego okrętu liniowego H. M. S. „Rodney”



Nowy niemiecki kontrtorpedowiec „Paul Jacobi”

w czerwcu Annapolis, udając się w doroczną podróż szkolną z kadetami Akademii Morskiej. W ciągu tej podróży, która potrwa do końca sierpnia okręty odwiedzą Kilonię, Ateny, Livorno, Hampton Road i New-York. Ogółem zaokrętowanych będzie około 1000 kadetów.

**Francja.** Budowa nowych okrętów postępuje niezmiernie powoli na skutek wprowadzenia 40-to godzinnego tygodnia pracy oraz nieustannych strajków, które uniemożliwiają jakkolwiek planować robotę. Z danych opublikowanych na początku czerwca wynika, że pozostaje jeszcze do wykonania 21% transzy 1933

r., 58% transzy 1934 r. i 85% transzy 1935, podczas gdy program 1936 r. nie został w ogóle rozpoczęty. Stan ten spowodował interpelację w Parlamencie.

W lipcu spuszczone na wodę ropowiec o 1200 ton „Ethylene”, przeznaczony dla obsługi portu w Bizercie, oraz łódź podwodna „Sidi-Ferruch” o 1500/2100 ton, 20/10 węzłów, 2 działa i 11 wyrzutni torpedowych. Poprzednio już odebrane okręty tego typu wykazały wybitne zalety morskie.

**Finlandia.** Żaglowiec szkolny fińskiej marynarki wojennej „Suomen Joutsen” wyruszył w doroczną podróż szkolną, zabierając uczni szkoły morskiej oraz członków przysposobienia morskogo. Tegoroczna trasa prowadzi przez Tanger, Dakar, Trujillo, Peru, Veracruz, Havana, New-York i Oslo. Okręt powróci do Helsinek w ciągu maja przyszłego roku.

**Niemcy.** W czerwcu spuszczone na wodę w Kilonii drugi krążownik o 10.000 ton i nadano mu nazwę „Blücher”. Okręt ten, uzbrojony w działa 208 mm. zostanie wykończony i przyjęty w ciągu 1938 roku.

**Anglia.** Stary pancernik „Centurion”, który służy jako okręt-tarcza dla strzelań artyleryjskich floty, został gruntownie wyremontowany i zmodernizowany



przez założenie najbardziej nowoczesnej instalacji dalokierowniczej. Przydzielony doń torpedowiec „Shikari” będzie mógł z oddali nie tylko włączyć lub wyłączyć silniki napędowe, ale również manewrować sterem, stwarzając tym samym warunki zbliżone do rzeczywistego boju z okrętem nieprzyjacielskim.

Przeprowadzone zostały ostatnio próby nowych szybkobieżnych kutrów torpedowych. Pomimo iż wyniki ich trzymane są w tajemnicy, ujawnione zostało iż będą to jednostki około 20 m. długości, rozwijające szybkość 50 węzłów, i uzbrojone w 2 torpedy o zasięgu 16.000 m.

Pierwszy zespół tych okręci-ków, lecz starszego typu, wysłany został ostatnio drogą morską na Malte, wyporność 15 ton, szybkość 40 węzłów, uzbrojenie 2 wyrzutnie torpedowe, bomby hydrostatyczne i 2 karabiny maszynowe. Koszt budowy ich wynosi 23.000 funtów. Znaczna ilość tych kutrów jest jeszcze w budowie.

W ciągu czerwca — lipca uważano znaczny ruch okrętów brytyjskich na wodach bałtyckich i cieśnin duńskich. W okre-

sie tym pancernik „Rodney” odwiedził Oslo i Aarhus (Dania), lotniskowiec „Courageous” — i kontrtorpedowiec „Crusader” Kopenhage, krążownik „Cairo” i V floty k.-torpedowców Kallundborg, k.-torp. „Echo” i „Eclipse” — Odense (Dania), okręt-baza „Lucia” i II floty łodzi podwodnych — Halmstadt (Szwecja) i Nyborg (Dania).

Krążownik szkolny „Frobisher” odbył doroczną podróż również po Bałtyku, odwiedzając kolejno Tallin, Lappvik, Kopenhage i Aarhus.

Kontrtorpedowce po 1850 ton, 36 węzłów, 4 działa 100 mm., „Afridi” i „Cossack” spuszczone zostały na wodę, a „Imogen”, „Imperial” i „Inglefield” po 1350 ton rozpoczęły próby odbiorcze. Wszystkie te okręty zostały zamówione w końcu 1935 roku.

Poza tym spuszczone na wodę patrolowiec „Bittern”, trzeci z serii zamówionej w ubiegłym roku. Są to okręty po 1190 ton, szybkości 18 węzłów, o dużym zasięgu, tak że prawdopodobnie będą użyte do osłony konwojów i obrony imperialnych szlaków wodnych.

Nowoprzyjęte łodzie podwodne „Rorqual” i „Grampus” zostały

przydzielone do bazy w Hong-Kong, i rozpoczęły już tę daleką podróż. Zasilają one tamtejszą flotyllę składającą się już obecnie z 15 łodzi różnego typu.

Wysłany tam został również dla wygody załóg nowoczesny okręt-baza „Medway”.

**Holandia.** Spuszczony ostatnio na wodę „Tromp” aczkolwiek figurujący jako kontrtorpedowiec, jest w rzeczywistości lekkim krążownikiem o następującej charakterystyce: 4200 ton, zaledwie 32 węzły, 6 dział 150 mm. i 4 działa 40 mm., 2 potrójne wyrzutnie torpedowe i jeden samolot. Przy budowie tego okrętu wyeliminowano całkowicie drzewo, używając natomiast nowych lekkich stopów metalowych. Okręt ten zostanie oddany do służby w końcu przyszłego roku.

**Szwecja.** Dywizjon pancerników obrony wybrzeża, w składzie „Drottning Victoria” i „Sve-rige”, złożył w połowie lipca oficjalną wizytę w Kilonii, przebywając tam kilka dni. Następnie zespół ten odpłynął na letnie manewry morskie floty, które przeprowadzone zostaną na Bałtyku.



Ładowanie torpedy na angielski kontrtorpedowiec



W 7 n-rze „Morza” zamieściliśmy obszerną notatkę, przypominającą o dniu 16 lipca b. r. jako o bolesnej rocznicy tragicznej śmierci ś. p. gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera, inspektora Armii, pierwszego inspektora Obrony Powietrznej Państwa, prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, niezmordowanego inicjatora ligowych poczynań i bojownika o sprawy polskiego morza i kolonij dla Polski.

W dniu tym — słowo o ś. p. gen. Orlicz-Dreszerze wygłosił przez mikrofony Radia — prezes Rady Gł. LMK p. Józef Kożuchowski. Z przemówienia tego zamieszczamy poniżej wyjątek:

„W r. 1932 opowiadał mi gen. Dreszer o troskach i przeżyciach swej praktyki w magazynach i biurach portowych Hawru, gdzie zetknął się poraż pierwszy dobitnie i realnie z zagadnieniem handlu morskiego i surowców kolonialnych.

„Chciałem nauczyć się tego, czego Polacy nie rozumieją” — tak zakończył swoje opowiadanie.

Dzisiaj, gdy usta nabrzmiewają żalem a myśl wspomnieniami, gdy szukam słowa niedopowiedzianego w tej rozmowie, słowa, które zawisło nad tym wyznaniem, ale nie spadło, zdaje mi się, że nie popełnię błędu, gdy dopowiem, czego chciał się nauczyć w Hawrze przyszedł Prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej, przyszedł Inspektor Armii.

To słowo twórcze, z którego rodzi się życie — to tajemnica ruchu w przestrzeni.

Ile to razy szukał On w ruchu, we wszystkich formach tego ruchu i w walce, w sportancie, w sile motorycznej — środka pokonania bezwładności masy, pokonania bierności ciężaru, przełamania rutyny myślowej!

Ileż to razy, w wieku męskim, z ogniem jakże młodzieńczym, ze wzruszeniem proroka, na odczytach, konferencjach, zjazdach — nawoływał do wysiłku, do natężenia woli, do szukania nowych dróg!

Może już tam w Hawrze, zobaczył ucieleśnienie potęgi woli narodu i woli jednostek poprzez wieczny ruch, jaki daje morze, jaki uwidoczniła rytm codzienny przybijających i odpływających



Gen. G. Orlicz-Dreszer

Rzeźba Olgi Niewskiej-Szczekowskiej

statków. I jęk dźwigów przenoszących towary na statki do składów, do wagonów. I pracowity oddech parowozów, ciągnących tysiące i tysiące ton ładunków!..

Jakże długo ten pocisk duszy Dreszera, czekał, zanim nie przyszła chwila wyzwolenia tych nagromadzonych obserwacji, pomysłów, pragnień, oczekiwań!..

Podróż do Stanów Zjednoczonych i Kanady. Objazd setek miejscowości, gdzie kolonie polskie oczekiwały na Jego przyjazd, potem powrót do kraju i żmudny okres organizowania w opinii publicznej akcji kolonialnej. Tak, jak w Ameryce mówił o współpracy gospodarczej z Polską, tak tutaj w kraju wygłasza setki odczytów o współpracy z emigracją, o konieczności ekspansji gospodarczej. Ledwie skończyła się ta akcja, jedzie w teren dla pogłębienia świadomości w społeczeństwie o Funduszu Obrony Morskiej. I jeszcze jeden szyb przebiega w głąb pokładów duszy narodowej — organizuje Święto Morza. Setki i setki wagonów wiozą uczestników uroczystości morskich na Wybrzeże. Szeregi Ligi

Morskiej i Kolonialnej powiększają się piętnastokrotnie.“

W tym smutnym dniu, w wielu miejscowościach na terenie całego kraju odbyły się uroczyste nabożeństwa żałobne na intencję ś. p. gen. G. Orlicz-Dreszera.

W Warszawie nabożeństwo zostało odprawione w kościele Garnizonowym przy ul. Długiej, — w Gdyni zaś w kościele Najświętszej Panny Marii, — a w Krakowie w kościele Mariackim. W nabożeństwach w Warszawie i Gdyni wzięli udział członkowie Rodziny śp. Generała, — wszędzie zaś przedstawiciele władz, generalicja, wyżsi wojskowi, liczne organizacje wojskowe i społeczne, władze i członkowie LMK wraz z pocztami sztandarowymi. Po nabożeństwie w Gdyni udano się na grób śp. Generała na Oksywiu, gdzie złożone zostały wieńce od Rodziny, Głównego Inspektoratu Sił Zbrojnych, Komitetu Uczczenia, Ligi Morskiej i Kolonialnej, od delegacji pułków ułańskich oraz organizacji i publiczności; podczas tej podniosłej uroczystości orkiestra Marynarki Wojennej odegrała nad grobem „Spój, kolego“ i „W mogile ciemnej“.



# Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Z okazji odbytego w Detroit II Zjazdu Ligi Morskiej w Stanach Zjednoczonych A. P., Zarząd Centralny organizacji wydał pamiętnik, poświęcony jej działalności oraz programowi II Zjazdu.

Przebieg Zjazdu, jak również powzięte uchwały — w ogólnej działalności Polonii Amerykańskiej dla spraw polskiego morza — rokują na przyszłość coraz większą łączność Oddziałów, rozsiianych po stanach Ameryki Północnej. Znalazło to wyraz w przedzjazdowej odezwie prezesa Ligi Morskiej w Ameryce, dr. Wł. Aug. Kuflewskiego, który mówi: „Różne przechodziła Liga Morska koleje. Szła torem eksperymentacji. Wchodziła w stan faktycznego wprowadzania reform, i wreszcie wejść musi na tor faktycznego współdziałania z organizacją morza polskiego w Polsce, to jest z Ligą Morską i Kolonialną”.

Wśród szeregu spraw organizacyjnych, II Zjazd załatwił sprawę centralizacji. Powstało 5 Oddziałów Ligi Morskiej: w Chicago, New-Yorku, Detroit, stanie Indiana i w Filadelfii; komitety tymczasowe wyłoniono w Toledo, Buffalo, Milwaukee i Pittsburgu.

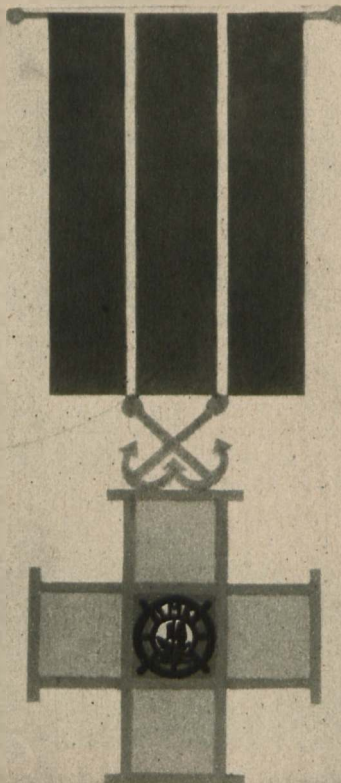
Obecność delegata Ligi Morskiej i Kolonialnej z Warszawy, w osobie dra L. Surzyńskiego, członka prezydium Rady Gł. LMK, wpłynęła w dużym stopniu na ożywienie zainteresowań pracami Ligi wśród Polonii Amerykańskiej.

Hasła Ligi Morskiej i Kolonialnej znajdują coraz więcej gorących zwolenników wśród Polaków w Stanach Zjednoczonych A. P., którym idea polskich spraw morskich staje się coraz bardziej bliska i zrozumiała.

W dniu 13 lipca b. r. odbyło się posiedzenie Sądu Konkursowego, który rozpatrzył nadesłane na konkurs projekty odznaczeń LMK.

Sąd Konkursowy, w składzie pp.: dr. T. Darlewski, dyr. J. Dębski, sen. P. Olewiński, radca M. Pankiewicz i dyr. P. Rostkowski — z ramienia Zarządu Gł. LMK, a z ramienia Kapituły Odznaczeń LMK — płk. dypl. St. Iwanowski — przyznał I nagrodę p. Bolesławowi Surallo, II — p.

Hallnie Downarowiczównie, a III — p. Mieczysławowi Kotarbińskiemu. Projekt p. Surallo, wybrany



przez Sąd na wzór 3-stopniowego odznaczenia LMK pod nazwą „Pro Mari Nostro”, przedstawia krzyże: złoty, srebrny i brązowy — na błękitnej wstążce z dwoma podłużnymi paskami; w miejscu przytwierdzenia krzyża do wstążki — skrzyżowane kotwice, a po środku krzyża czerwo-

ny znak LMK na tle czerwono-białym. Ramiona krzyża są ozdobione wąskim paskiem emalii w kolorze błękitnym, na odwrotnej stronie krzyża napis: „Navigare necesse est”.

Znak LMK „Pro Mari Nostro”, jak również regulamin Kapituły Odznaczeń LMK są zgodnie ze statutem, przygotowane już do przyjęcia i zatwierdzenia przez Radę Główną LMK.

Wójtowie gmin pow. stopnickiego, woj. kieleckiego, pragnąc przyczynić się do rozwoju polskiej siły zbrojnej na morzu, jednogłośnie powzięli w dniu 7 lipca b. r. na zjeździe wójtów uchwałę, by w jak najkrótszym czasie zebrać odpowiednie fundusze na budowę ścigacza „Wójt Polski”. Narazie, aż do chwili zebrania potrzebnej sumy 500.000 zł., wójtowie zadeklarowali 10% swych każdorocznych poborów, począwszy od 1 sierpnia b. r.

W dniach od 2 do 20 września b. r. otwarta zostanie w szklarni warszawskiego Ogrodu Saskiego wielka pokazowa Wystawa Akwariów i Terrariów, połączoną z propagandą morza, a zorganizowaną staraniem Okręgu Stołecznego LMK oraz Towarzystwa Miłośników Akwariów i Terrariów w Warszawie. Honorowe przewodnictwo Komitetu Wystawy przyjęła p. Stefanowa Starzyńska, małżonka prezydenta miasta.

## APEL W SPRAWIE GIMNAZJUM POLSKIEGO W GDAŃSKU

Gimnazjum Polskie w Gdańsku, ta bardzo ważna placówka oświaty i kultury polskiej u ujścia Wisły do Bałtyku, po wielu latach zabiegów i wysiłków ludzi dobrej woli, dzięki ofiarności społecznej — uzyskało wreszcie wspianiały gmach, który niebawem ma być oddany do użytku uczącej się młodzieży. Brak jednak dostatecznych funduszy na uposażenie go w godne polskiej szkoły urządzenia wewnętrzne, których przypuszczalny koszt wyniesie ponad 100 tysięcy złotych.

Polskie gimnazjum w Gdańsku nie powinno cierpieć na brak urządzeń — odpowiadających potrzebom nowoczesnej szkoły.

Wśród niechętnego nam elementu w Gdańsku musi promieniować polska szkoła nie tylko okazałością gmachu, lecz i odpowiednimi urządzeniami naukowymi, by poziom nauczania i wychowania stał się odpowiedni. Musimy tej szkole dopomóc.

Wzywamy zatem wszystkie komórki organizacyjne LMK, by na powyższy cel składali ofiarne datki, przesyłając je na konto Dyrekcji Gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego Macierzy Szkolnej w Gdańsku do Polskiej Kasy Rządowej w Gdańsku, Reitbahn 4, i powiadamiając równocześnie o tym Dyrekcję Gimnazjum w Gdańsku, Am Weissen Turm 1.



# Ś. P. MAURZYCY RONDET - SAINT

Bratnia nasza organizacja, Francuska Liga Morska i Kolonialna, poniosła bolesną stratę przez śmierć jej generalnego dyrektora, ś. p. Maurzycego Rondet-Saint, który w dniu 1 sierpnia br. zmarł w Dieppe, dokąd przybył, aby przewodniczyć uroczystościom Święta Morza. Zmarł w trakcie pracy, w czasie jednego z bardzo licznych objazdów, poświęconych apostołowaniu idei morskiej i kolonialnej, której oddał swe życie.

Ś. p. M. Rondet-Saint urodził się w 6 sierpnia 1863 r. w Soissy (S. et O.). Ukończył studia prawnicze oraz Szkołę Nauk Politycznych. Był członkiem najwyższej Rady Marynarki Handlowej i Turystyki, radcą Handlu Zagranicznego, członkiem Akademii Morskiej, a jako czynny jachtsmen—

prezesem Komisji Żeglarskiej Francuskiego Jacht-Klubu i wiceprezesem Komitetu Pływackiego T. C. F. Był również laureatem Akademii Francuskiej; za pracę swą p.t. „La grande boucle” zyskał nagrodę „Prix Monthyon”; w styczniu b. r. został odznaczony orderem „Grand Officier de la Legion d'Honneur”.

Ś. p. M. Rondet-Saint bardzo wcześniej rozpoczął intensywne studia nad wielkimi zagadnieniami kolonialnymi. Brał czynny udział w pracach Francji Zamorskiej, znany Mu był niemal każdy zakątek świata. Wszystkie jego podróże miały na celu studia morskie, ekonomiczne lub kolonialne w służbie dla ojczyzny. Płon tych niestrudzonych wędrówek, to ponad 30 tomów różnych prac i wie-

ka ilość sprawozdań, traktujących o turystyce i myśliwstwie kolonialnym.

Jako generalny dyrektor Francuskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej, ś. p. M. Rondet-Saint był rzeczywistym odnowicielem tej organizacji, dla której pracował z całym oddaniem się, nie oszczędzając sił. Zakładał coraz to nowe oddziały terenowe, zwłaszcza szkolne, oddziały organizacji „Pilotins”, podniósł czasopismo „Mer et Colonies”, dzięki Niemu rozpowszechnione w całej Francji, przewodniczył w ciągłych wyjazdach propagandowych, dał początek stypendiom podróżniczym dla młodzieży, inicjował wyprawy morskie, był też inicjatorem wielkiego niedawnego Kongresu Francuzów zza granicy.

• Człowiek serca, nieporównany inicjator, wielki Francuz. Cześć Jego pamięci.

## K R O N I K A

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc lipiec wyniosły 798.133.8 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 781.510.7 ton. Z tej ostatniej cyfry na przywóz przypada 135.841.3 ton, a na wywóz — 645.669.4 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 1.391.9 ton, obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 12.231.2 ton. W porównaniu z czerwcem roku bieżącego ogólne obroty towarowe zmalały o przeszło 33.000 ton, w porównaniu jednak z lipcem r. ub. wykazały znaczny wzrost, bo o 24.7%.

Ogólne obroty za pierwsze 7 miesięcy r. b. wyniosły zatem łącznie 5.206.384.6 ton.

W pierwszym półroczu r. b. ogólne obroty zamorskie portu gdyńskiego wyniosły 4.342.876.3 ton. Wzrosły zatem w porównaniu z tym okresem r. ub. o 20.3%. Należy przy tym podkreślić, że wzrost wykazuje przede wszystkim wywóz, który zwiększył się o 60.3%; wywóz zamorski wykazał stosunkowo mniejszy wzrost, bo 13.1%.

Jeżeli chodzi o jedną z poważniejszych pozycji naszego wywozu morskiego — drzewo, to pierwsze półrocze wykazało dla Gdyni spadek o 64.372 ton, czyli około 73%, podczas gdy w tymże samym okresie wywóz drzewa przez port gdański wzrósł o około 27%.

W przeciągu miesiąca lipca weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 1.065 statków o łącznej pojemności 1.068.468 t. r. n. Na pierwsze miejsce wysunęła się bandera polska (122 statki — 179.687 t. r. n.), wyprzedzając banderę szwedzką (246 statków — 172.200 t. r. n.); na trzecim miejscu stała bandera duńska (156 statków — 100.226 t. r. n.), na czwartym — niemiecka (143 statki — 91.490 t. r. n.), na piątym — angielska (47 statków — 88.262 t. r. n.); dalej szły bandery: fińska, włoska, norweska, francuska, Stanów Zjednoczonych A. P., grecka, lotewska, estońska, holenderska, gdańska, węgierska, panamska (1 statek — 437 t. r. n.).

W tymże miesiącu lipcu ruch statków w porcie gdyńskim wyniósł ogółem 1.169 statków o łącznej pojemności 762.844 t. r. n. Na pierwszym miejscu stała bandera niemiecka (344 statki — 181.566 t. r. n.), na drugim —

bandera szwedzka (214 statków — 136.048 t. r. n.), na trzecim — duńska (154 statki — 93.283 t. r. n.), na czwartym — fińska (65 statków — 83.078 t. r. n.), na piątym angielska (43 statki — 50.931 t. r. n.), na szóstym — norweska (67 statków — 43.301 t. r. n.). Bandera polska znalazła się na siódmym miejscu (52 statki — 43.212 t. r. n.), za nią szły bandery: grecka, estońska, holenderska, lotewska, gdańska, francuska, litewska, jugosłowiańska, włoska, panamska.

W przeciągu miesiąca lipca rb. ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł ogółem 7.638 osób, z czego przyjechało 3.018, a wyjechało 4.620 osób. W porównaniu z miesiącem czerwcem r. b., kiedy ruch pasażerski wynosił w porcie gdyńskim wzrósł w lipcu o 100%, co należy przypisać licznym wycieczkom morskim turystycznym.

Podobnie, prawie o 100%, wzrósł również ruch pasażerski w porcie gdańskim, gdzie w czerw-

**F O M**  
DO DNIA 1 SIERPNI 1937 R. ZEBRANO NA  
FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ W GOTÓWCE  
I PAPIERACH  
WARTOŚCIOWYCH **5.621.580.32**

KONTO P. K. O. OD NR. 42000 DO 42018



cu ruch ten wyniósł ogółem 104, a w lipcu 204 osoby.

Połowy przybrzeżne dały w miesiącu lipcu 277.210 kg ryb morskich o wartości zł. 124.828; w stosunku do lipca r. ub. wzrosły zatem ilościowo o 87.000 kg, a wartościowo o zł. 44.000.— Zwiększenie połowów przypada głównie na dorsze oraz flądry, w mniejszym zaś stopniu na węgorze i szczupaki. Zmniejszyły się natomiast połowy kwapów, okoni i płoci.

Statki przedsiębiorstwa „Żegluga Polska S. A.” przewiozły w ciągu miesiąca lipca r. b. w żegludze trampowej ogółem 58.352 ton ładunków. W porównaniu z poprzednim miesiącem przewozy trampowe wzrosły zatem o 11.261 ton, przy czym wzrost ten przypada wyłącznie na przywóz do Polski, gdyż wywóz zmalał nawet o paręset ton. Równocześnie statki Żeglugi Polskiej przewiozły na liniach regularnych 34.127 ton różnych towarów, co w porównaniu z lipcem r. ub. stanowi wzrost o 43%.

Przyrost naturalny ludności Gdyni jest znacznie większy, niż w innych miastach polskich. W r. 1936 przyrost ten w Gdyni wyniósł 21,2 na 1000 ludności, gdy w całej Polsce wyniósł przeciętnie 12,1 osób. Ilość małżeństw, zarejestrowanych w r. 1936 w Gdyni, wyniosła 10,4, gdy w całej Polsce 8,3; ilość urodzin w Gdyni 31,0, w całej Polsce — 26,1 na 1000 mieszkańców; natomiast ilość zgonów jest stosunkowo mniejsza — w Gdyni 10,7, w całej Polsce 14,0.

Niezależnie od przyrostu naturalnego ilość mieszkańców Gdy-

ni zwiększa się stale wskutek olbrzymiego napływu z innych miejscowości ludzi, mających nadzieję, że znajdą tu pracę. W ciągu ostatnich trzech lat przyjechało do Gdyni 80.000 opuściło zaś miasto tylko 40.000, ogółem więc przybyło 40.000 osób.

„Żegluga Polska” zwiększyła swój tabor o nowy motorowiec „Lechistan”, który jest przeznaczony na linię lewantyńską, obsługiwana dotychczas przez motorowiec „Lewant”. Obecnie na linii tej kursować będą obydwie statki, które mają zresztą zupełnie bliźniaczą konstrukcję. Posiadają około 3.070 ton nośności i są wyposażone w motory o sile 2.000 KM, które pozwalają im rozwinąć szybkość 12 do 12½ węzłów.

Podobnie i firma „Polskarb” zwiększył niebawem swój tabor. Ostatnio firma ta zamówiła w jednej ze stocznii angielskich nowy statek towarowy o pojemności około 4.300 t. r. b., a ponieważ obecny tonaż statków węglowych „Robur” wyniósł 7.928 t. r.

b. nowy statek będzie poważnym zwiększeniem taboru.

W Gdyni powstało nowe towarzystwo dla połowów dalekomorskich pod firmą „Pomorze”. Towarzystwo zakupiło narazie 2 statki: „Adam” i „Barbara”. Są to duże traulery śledziowe długości 42 metry o tonażu 360 t. r. b. i sile maszyn parowych 600 HP. Każdy statek może zabrać około 150 ton ryb. Statki zaopatrzone są w urządzenia radiowe, umożliwiające im porozumiewanie się z biurem towarzystwa w Gdyni, oraz w t. zw. „echo elektryczne”, które pozwala wyszukiwać ławice śledzi na morzu.

Oba statki przywoziły już do Gdyni pierwsze transporty ryb, złowionych na Morzu Północnym, przy czym około ¼ transportów stanowiły ryby świeże w lodzie. Towarzystwo „Pomorze” bowiem zamierza przywozić do Polski przede wszystkim ryby świeże, które dotychczas musielimy sprowadzać zza granicy, a przede wszystkim z Niemiec. Da to więc znowu w naszym bilansie handlowym nową dodatnią pozycję.

## TYDZIEŃ ZBLIŻENIA POLSKO-DUŃSKIEGO

Dzięki staraniom Towarzystwa Polsko-Duńskiego w Warszawie oraz polskich kierowniczych sfer sportowych odbędzie się dnia 19 września br., pod protektorem Polskiego Komitetu Olimpijskiego, na stadionie reprezentacyjnym Wojska Polskiego w Warszawie popis olimpijskiej drużyny gimnastycznej znakomitego pedagoga gimnastyki Niels'a Bukh'a. Po krótkim pobycie w stolicy, gimnastycy duńscy udadzą się do Katowic, Łodzi i Poznania, gdzie dn. 23, 25 i 26 września odbędą się dalsze pokazy.

W tym samym czasie zostanie przekazana Ministerstwu W. R. i O. P. biblioteka duńska, składająca się

z kilku tysięcy tomów. Księgozbiór ten, ufundowany przez szereg wydawnictw duńskich i duńskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych, stanie się podwaliną mającego wkrótce powstać w Warszawie Instytutu Polsko-Duńskiego. Akt darowizny zostanie wręczony p. min. Świętosławskiemu przez ministra pełnomocnego Danii, p. P. Schou, podczas przyjęcia w poselstwie duńskim.

Z okazji zjazdu konsulów honorowych duńskich w Warszawie dnia 25 września zostanie wyświetlony film propagandowy o Danii. Pokaz ten będzie dostępny dla publiczności i da możliwość bliższego poznania naszego sąsiada nad Bałtykiem.

### Automat „PIORUN”

ściska wg. rysunku z bezpiecznikiem to sensacja 1937 r. i fazon balistyczny Typ 6-cio mm. Repetuje się przed strzałem i automat wyrzuca wystrzelone łuski. Huk kolosalny! Idealna obrona przed napadami. Wykonania luksusowe: lufa pięknie brązowana, ręczki kryte lśniącym bakelitem! Waga 250 gr., długość 10 cm. szer. 7 cm. — Cena tylko zł. 6,95. 2 szt. 13,50. Siatka naboju 3,65. Płaci się przy odbiorze.



Adres: Przedsi

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

Uwaga: Wstrzegajcie się taniaj, lecz bezwartościowej tandety!  
Zdajcie wszędzie w sklepach tylko automaty „PIORUN” z bezpiecznikiem

Wizy  
**HEMOROIDACH**  
czepki  
**HEMORIN-KLAWE**  
do nabycia w każdej aptece

**HOTEL EUROPEJSKI Sp. Akc.**  
w WARSZAWIE

**250 pokoi** nowocześnie  
urządzonych

od zł. 8.— za dobę



ZAKŁADY CERAMICZNE

# „OŁTARZEW”

SP. Z OGR. ODP.

OŁTARZEW, pow. OŻARÓW k/WARSZAWY.  
tel. II Podmiejska Ożarów 4.

BIURO w WARSZAWIE, Jasna 8 m. 4, tel. 2.18-48, 2.18-18  
Budowa trwałych nawierzchni drogowych  
(beton, klinkier, kostka)

PRODUKCJA: klinkieru drogowego i budowlanego, cegły kanalizacyjnej i in. oraz wyrobów betonowych (płyty, krawężniki i in.)

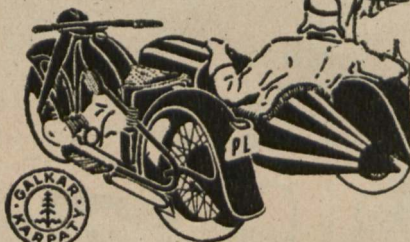
ZAKŁADY AMUNICYJNE „POCISK” S. A.

WARSZAWA, ul. MIŃSKA 25.

Towarzystwo

# SOSNOWIECKICH FABRYK RUR I ŻELAZA

SPÓŁKA AKCYJNA



W całej Polsce od gór do Bałtyku otrzymacie - przy  
białych znaczeniach bezwzględnych Remy -KARPATY-  
-jednolity materiał podaj i oleje samochodowe  
**G A L K A R - L U X**

**D. M. Szereszowski**

DOM  
BANKOWY  
Warszawa

Rok założenia 1864

ZRZESZENIE PRODUCENTÓW

## DROŻDŻY

Sp. z ogr. odp.

w WARSZAWIE

Częstochowskie Zakłady  
Wyrobów Włókienniczych

# „STRADOM”

SPÓŁKA AKCYJNA

WYROBY LNIANE  
KONOPNE i JUTOWE

Warszawa  
Plac Napoleona Nr 9.

Telefony: 584-06, 619-35, 204-91

Adres telegraficzny:  
„STRADOM”

Rok założenia 1882

Zjednoczone Składy Śrub

## B. CUKIERMAN S. A.

Warszawa, Plac Grzybowski 4, róg Próźnej

Adres telegraficzny: „BECEŚRUB”

Telefony: 593-36 sklep 536-54 biuro

## ROMAN GRONIOWSKI

Spółka Akcyjna

JEDYNA SPECJALNA FABRYKA DŹWIGÓW  
w POLSCE

Warszawa I, Emilii Plater 10

TELEFONY (CENTRALA) 955-17, 918-20, 918-22

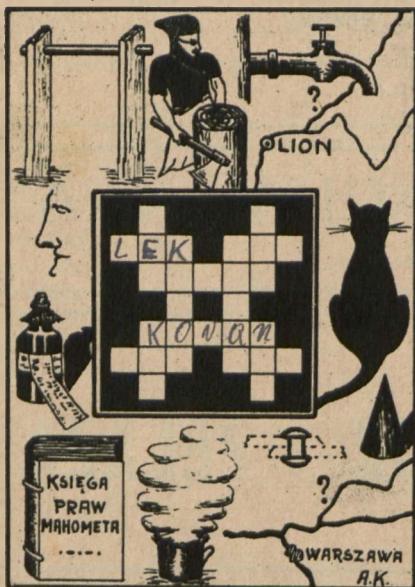
INSTRUMENTY PRECYZYJNE, POMIAROWE I ARTYKUŁY TECHNICZNE  
**H. ROZEN, Warszawa, ul. Krucza 36**



# Rozrywki umysłowe

## ZADANIA

21. KRZYŻÓWKA RYSUNKOWA (SYNTEZA)  
(Nowa odmiana zadania)



Wyrazy, określające 12 rysunekzków, należy wpisać do rzędów poziomych i pionowych podanej figury w ten sposób, aby powstała prawidłowa krzyżówka

Antoni Kobylński (Choroszcz)  
22. SZARADY MITOLOGICZNA

Cale śmiereć widząc brata Faetona,  
podniosły bólu jęk żalostny...  
Uczuły, jak im dretwieją ramiona  
i w smutne zmieniają się sosny.  
Drugie i trzecie gryzając z ich oczu  
przewonna żywica wciągał młyn...  
I Wisłą ku wodom Bałtyku się toczą,  
by zmienić się w kryształ bursztynu...  
Wiedz, że gdzie Pierwszy wybiega zuchwale  
w móż przestwór, obłany wód wałem —  
kiedy go kraszą bursztynu korale:  
że wyplakały nam je Cale.

„John Ly” (Lwów),

TURYSTYCZNA

Dopóki jeszcze nie trzeci-wtóry,  
wędruj i szukaj cudów natury!  
Gdyś dobry cały, raz i tam podaż:  
Śmiałe raz-drugie czyń ładem — wodą!  
„Zongler” (Teatyn)

POWITALNA

Wtór-pierwsza morza! Czwór-dwa cię ma  
dusza.

Osiem pociechę prosić matki łona  
Sześć-trzy do ciebie, gdy jest pokrzywdzona  
Siedem gdy ranę jej trzy-piąte ruszy.  
— Jesteście wtedy osme-szoste — ciche,  
wrozumieniem nalane kielichy.  
Wtór-pierwsza morza! Dajesz pierwszą-  
piątą,  
dziewięć-dziesiątą jakże niezawodnej,  
życiowy uścisk swolch ramion chłodnych.  
Dalekie zblizasz do nas horyzonty.  
— Mamy eskadrc! Kto nam dziewięć-siedem,

czwór-dziesięć niech siedzie, jeśli wpadnie  
w błąd!  
„Oryf” (Doktorowo)

23. REBUS

Z podanego na końcu działu rebusu należy odczytać: pięciowyrazowe najnowsze (oby ziszczajnel) morskie hasło.  
„Kasta” (Dobre)

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza” przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji do dnia 28 września 1937 r. z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe”.

## ROZWIĄZANIA:

„MORZE” Nr 7 — Lipiec 1937 r.

14. REBUS

„Bez dogmatu”

15. SZARADA

„Na kajaku”

16. KRZYŻÓWKA SYLABOWA

POZIOMO: Cebula, Ofełja, mara, Wilejka, watra, karo, zjawa, kokietowanie, ramota, n'emota, parafa, wyrachowanie, rata, kajak, nawa, Milano, sola, zaraza, Waclawa.  
PIONOWO: Cera, lawirowanie, okazja, jawa, Marokko, „Traviata”, Kato, wara, Klepura, niemowy, Tarakanowa, pagina, fara, chojak, niedziela, Tamiza, waza, sowa, Morawa.

Wszystkie zadania z Nr 7 — na ogólna ilość 101 nadesłanych — rozwiązało 92 osoby: po 2 — 5 i po 1 — 4 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. MACKIEWICZOWA ANNA — Białystok, Grunwaldzka 36—1.
2. NOWICKI WITOLD — W-wa, Raszyńska 8—43.
3. STARZYŃSKI ADAM — p-ta Lipno, maj. Maliszewo.
4. FILIPKOWSKA STANISŁAWA — Legonowo, Krakowska 8.
5. INŻ. SAMORZEWSKI JAN — Brześć Kujawski, Cukrownia.
6. BARANOWSKA ZENAIDA — W-wa, pl. Dąbrowskiego 3 — Polskie Radio.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę: prosimy o potwierdzenie odbioru.

## ODPOWIEDZI

WSZYSTKIM, „żadającym” wprowadzenia i utrzymania stałego działu „odpowiedzi” — jesteśmy radosna nowinę — zgodni! Ale!.. Właśnie jest już i „ale” — tzn. o ile miejsca nam na ten dział starczy. Oczywiście cte odpowiedzi będą krótkie, treściwe—no i, nie ulega kwestii, — ciete.

„BILL” (ZIELONKA). A możeby tak zamiast „dużego w ficach” i legendy „bez jednej” — jakiś... rebusik? Przecież już kanikuła letnia i „tuszowstręt” dawno minęły! Oczekujemy na „serce” i przesyłamy k'erowe, szlemiarские pozdrowienia.

SZMON (BIAŁYSTOK). Bardzo nam miło powitać! Pójdą! Rysunki winny być jednak przejrzyste, zrozumiałe no i... „modern”. Wzory? W naszym dziale i... w Akademii Sztuk Pięknych. Pozdrowienia!

WIŚNIEWSKA W. (GDYNIA). Dlaczego „Junona” nie pisze? Prawdopodobnie wakacyjna „chandra”. Zbadaamy!

Wszystkim Czytelnikom i Sympatykom Działu śpieszymy zakomunikować, że wyszedł już z druku M. Arcta „SŁOWNIK ORTOEPICZNY — JAK MÓWIĆ I PISAĆ PO POLSKU” w opracowaniu St. Szobera. Ta ciekawa książka niewątpliwie zawita do bibliotek wszystkich „szaradziarzy”.



## CENY OGŁOSZEŃ

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 290-95, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 3  
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem

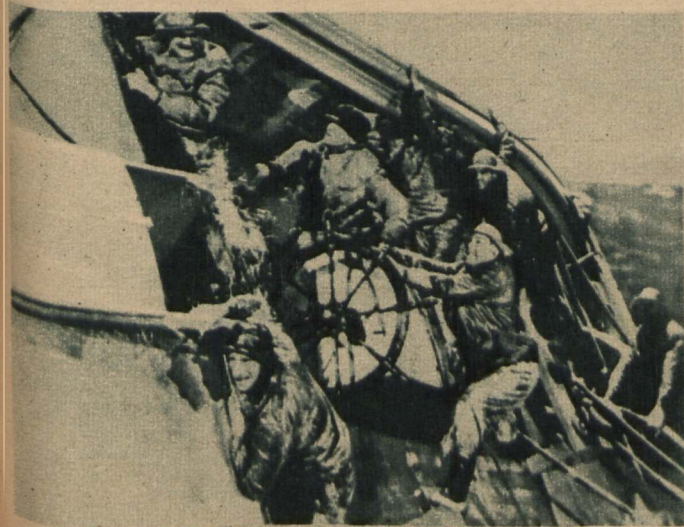
Druk i ilustracje wykonano w Zakładach Graficznych Dom Prasy, S. A., Warszawa



# BOHATEROWIE MORZA



„Bohaterowie Morza” — to tytuł przepięknego filmu z życia rybaków oceanicznych. Wspaniale zdjęcia przyrody morskiej, groza sztormu i tajemniczość mgły, tajniki pracy rybaków i życie ich na żaglowym statku, bezpośredniość ich stosunku do morza — a przy tym ciekawa fabuła akcji i świetna gra artystów — winny każdego miłośnika morza skłonić do obejrzenia tego filmu.





Biblioteka Uniwersytetu  
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ  
w Lublinie

2595 1937

CZASOPISMA



Gdynia — wędzarnie w porcie rybackim