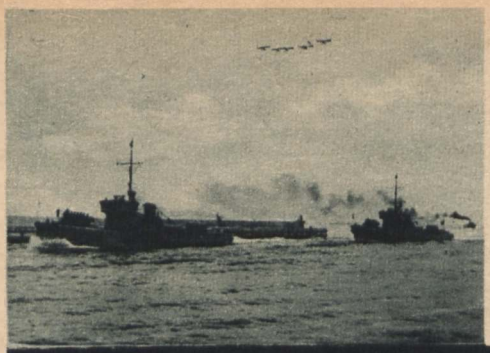
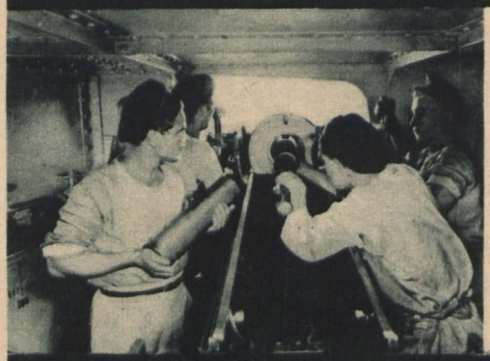
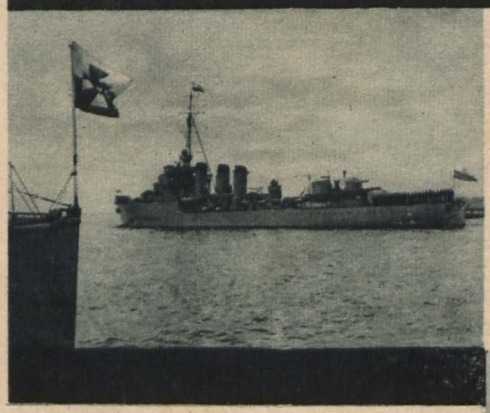
MORZE

ESZYT 2

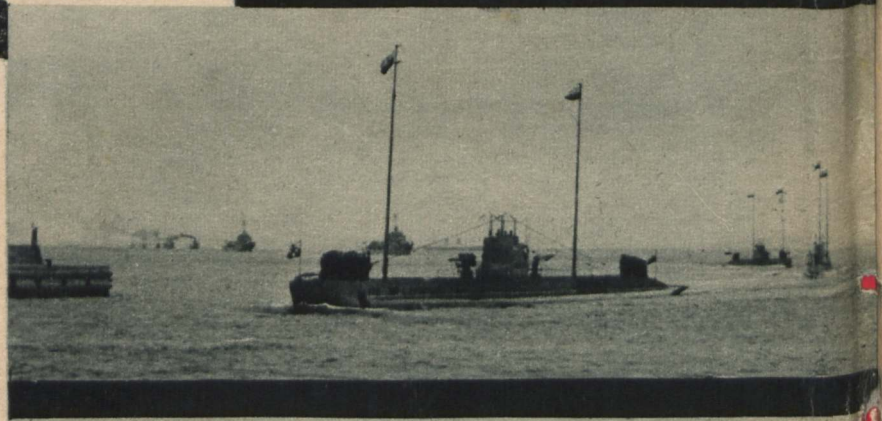
LUTY 1938

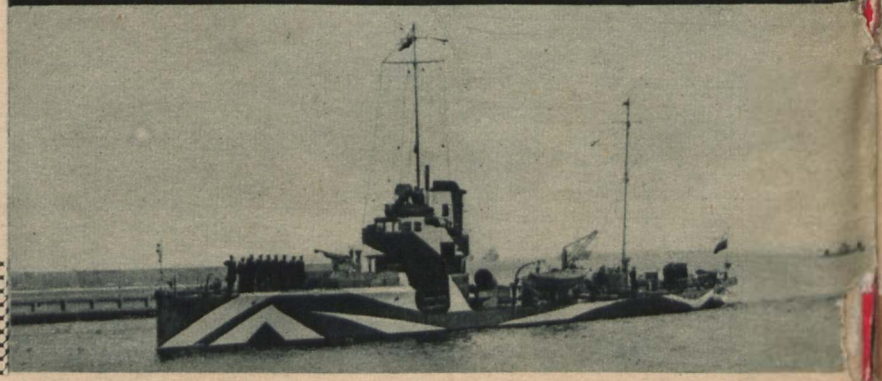






Codziennie rano o godz. 8-ej wojenne okręty Rzeczypospolitej podnoszą uroczyście banderę na rufie. Jest to początek zajęć. Na wszystkich okrętach na morzu i w porcie, w salach wykładowych młodzi polscy marynarze uczą się sztuki wojowania na morzu. Mozolą się, przenikają różne zawiłości wiedzy morskiej, aby w razie potrzeby móc bronić Rzeczypospolitej, godnie oddać życie za honor, za sławę bandery wojennej Rzeczypospolitej Polskiej.





6. sierpnia 38

czw. 2595/1938/2.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 2 Warszawa, luty 1938 r. Rok XV

Na tegoroczne święto Marynarki Wojennej, które przypada w rocznicę odzyskania przez Państwo Polskie dostępu do morza, odwiecznie polskiej ziemi pomorskiej, złożyliśmy dar w postaci okrętu podwodnego „Orzeł", który spłynął już na morze. Wraz z tym darem Ligi Morskiej i Kolonialnej — setki tysięcy członków naszej Organizacji składają najmłodszej armii polskiej — strażnikom morza — życzenia najwydatniejszej pracy i nieprzerwanego rozwoju na chwałę i pożytek Rzeczypospolitej. Oby z szeregów polskiej armii morskiej wyrośli rycerze w służbie morza na miarę Arciszewskich, Wejherów, Wąsowiczów, których rycerskie, bohaterskie postacie były już wzorem dla pierwszych szeregów marynarki wojennej w latach ciężkich a zwycięskich walk z najazdem bolszewickim. Życzymy i pragniemy, aby głos Marynarki Wojennej w latach pokoju ważył na liniach rozwoju polskiej polityki morskiej i zamorskiej, a gdy przyjdzie potrzeba, by strażnicy morza zapewnili Polsce zwycięstwo w walce, zabezpieczyli wolność pracy polskiej na wybrzeżu i morzu. Dlatego też nie ustaniemy w pracy i propagandzie na rzecz rozwoju Marynarki Wojennej, powiększania narzędzi obrony i walki na morzu i nad morzem, dlatego z całym poświęceniem służyć będziemy czynnym przykładem — gromadzeniu teraz środków na budowę ścigaczy. Dlatego w pracy naszej wśród młodzieży spełniać będziemy i rolę przysposobienia morskiego wojennego, przygotowując młodzież do zaszczytnej służby w Marynarce Wojennej, rozbudzając w niej szlachetne ambicje, uczucia i dążenia, dając jej podstawy morskiego wychowania fizycznego i moralnego.

Te są życzenia i zamierzenia nasze, które wypowiadamy w wiekopomną rocznicę powrotu Państwa Polskiego nad morze, powrotu, który poprzedzić musiała wojna ludów i krwi polskiej przelanie na wszystkich frontach i na wszystkich polach bitew. Nadludzkim wysiłkiem, niebywałym w dziejach pożarem wojny światowej, wielkimi ofiarami wielu pokoleń Polski zostało przywrócone Narodowi jego dziedzictwo nad Bałtykiem. Tego dziedzictwa, jego rozwoju i bezpieczeństwa musi strzec cały naród.

Stąd też wynikają żądania i obowiązki naszej Organizacji wobec społeczeństwa, które w części tylko znajduje się w szeregach Ligi Morskiej i Kolonialnej. Musimy w najbliższym czasie stać się organizacją nie setek tysięcy a milionów Polaków. Nie tylko dla świadczeń materialnych na obronę morską, których wysokość zależy oczywiście od liczby członków, mamy dążyć do powiększenia naszych szeregów. Ale przede wszystkim dlatego, by miliony Polaków tworzyły zwartą i silną gromadę, która świadoma będzie znaczenia spraw i potrzeb morskich, świadoma i zdecydowana wpływać na wszystkie czynniki w państwie oraz czynnie współdziałać, by nieprzerwanie i trwale rosła siła polska na wybrzeżu i morzu, oraz rozwijała się polska ekspansja zamorska. Dlatego święto Marynarki Wojennej, rocznicę 10-lutego obchodzić będziemy pod hasłem powiększenia liczby członków LMK.

K. 420/60/47

Nakład 185.000 Cena pojedyńczego numeru zł. 1.20

BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

PORTRET PANA PREZYDENTA MAL. J. PODOSKI

NAJDOSTOJNIEJSZEMU SOLENIZANTOWI, PANU PREZYDENTOWI RZECZYPOSPOLITEJ, PROF. DR. IGNACEMU MOŚCICKIEMU, CZŁONKOWI HONOROWEMU LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ ŻYCZYMY JAK NAJPOMYŚLNIEJSZEGO WŁODARZOWANIA RZECZPOSPOLITĄ NA CHWAŁĘ I POŻYTEK NARODU

O. R. P. „Orzeł"

Życie Polski współczesnej związało się ściśle z morzem. Jest to logicznym wynikiem nie tylko jej położenia geograficznego nad Bałtykiem, którego znaczenie w handlu międzynarodowym wzrasta z każdym rokiem, ale i specjalnych warunków politycznych, które nie pozwalają w dostatecznej mierze wykorzystać rozległych granic lądowych Rzeczypospolitej, a w każdym razie stawiają pod znakiem zapytania ich nieprzerwaną zdolność komunikacyjną. Znaczenie drogi morskiej w handlu zagranicznym Polski wzrasta i wskutek specyficznego układu stosunków gospodarczych, które wysuwają na plan pierwszy nasz handel zamorski.

Znaczenie dróg morskich w dzisiejszych czasach nabiera szczególnej wagi i dlatego też usiłowania większych i mniejszych państw, zmierzają w pierwszym rzędzie do zapewnienia swobody żeglugi na tych odwiecznych szlakach komunikacyjnych, a strzeżenie tych dróg staje się jednym z najważniejszych zadań marynarek wojennych poszczególnych państw.

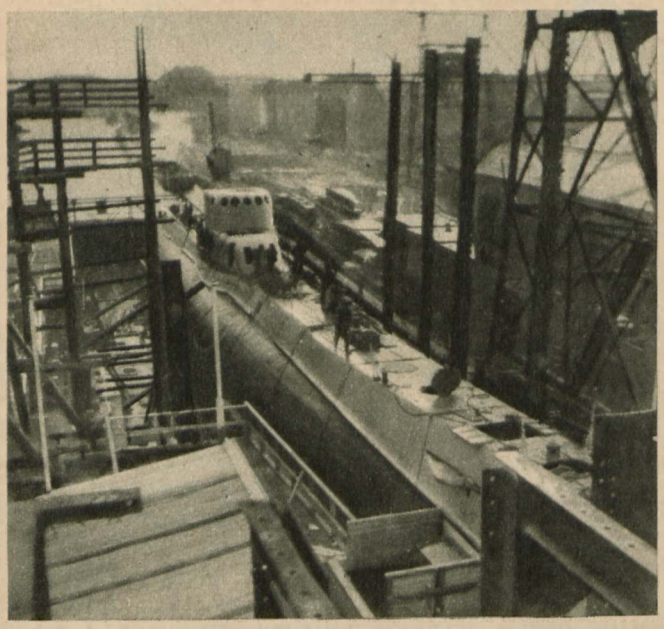
Z chwilą, gdy w odbudowie polskiego życia gospodarczego morze zaczęło odgrywać coraz większą rolę, gdy na wybrzeżu zainwestowane zostały poważne kapitały państwowe i prywatne, kapitały tym cenniejsze, że wydobyte z ubogiego w zasoby pieniężne społeczeństwa polskiego, gdy powoli rozwija się i rośnie polska flota handlowa, coraz większej wagi nabiera również marynarka wojenna, jako gwarantka jak najpełniejszego wykorzystania swobodnego dostępu do morza. Pojawiają się w budżecie państwowym pewne sumy na jej rozbudowę, powoli też zwiększa się stan liczebny i tonaż naszych sił zbrojnych na morzu. I wtedy to staje do współpracy z rządem całe społeczeństwo, podnoszą się różne inicjatywy, zmierzające do zbiórki wśród wojska i społeczeństwa cywilnego na rzecz marynarki wojennej. Wreszcie akcja ta zostaje usystematyzowana i uchwałą Rady Ministrów z r. 1933 zostaje utworzony specjalny Fundusz Obrony Morskiej. Zaszczytną akcję zbiórki na ten fundusz bierze na siebie Liga, jako ta jedyna w Polsce organizacja, której celem i głównym zadaniem jest rozwój i ugruntowanie potęgi Polski na morzu. Na czele akcji staje gen. broni Kazimierz Sosnkowski. Mimo znacznych trudności, wynikających z ogólnego kryzysu gospodarczego, akcja zbiórki przynosi nadspodziewanie dobre rezultaty, wciągając do współdziałania istotnie wszystkie warstwy społeczeństwa, przy czym trzeba podkreślić, że wzięły w niej udział w pierwszym rzędzie milionowe rzesze pracownicze, robotnicy fabryczni, oraz oficerowie i podoficerowie armii i floty. Każdy niósł swoją ofiarę chętnie, wiedząc dobrze, że złożony przez niego grosz nie rozpłynie się w różnych pobocznych kosztach administracyjnych, gdyż koszty te wzięła na siebie całkowicie Liga Morska i Kolonialna, ale pójdzie bezpośrednio na budowę nowej morskiej jednostki wojennej.

A cele, które postawiła sobie zbiórka na F. O. M., były bardzo ambitne i śmiałe — nie chodziło tu o budowę małej jednostki. Za pierwsze pieniądze, osiągnięte z ofiar na F. O. M., miała stanąć jednostka potężna o istotnym dla obrony polskich interesów na morzu znaczeniu. I jednostka ta została wybudowana. Na holenderskiej stoczni „De Schelde" we Vlissingen posuwały się szybko naprzód prace przy budowie łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego, której nadano miano „Orzeł". Jest to okręt podwodny o wyporności na powierzchni 1.110 ton, a pod wodą 1.475 ton, długości 84.5 m. Dzięki silnym motorom Diesla o mocy kilku tysięcy koni O.R.P. „Orzeł" będzie mógł rozwinąć dużą szybkość na powierzchni, a potężna bateria akumulatorów i motory elektryczne zapewnią mu dużą zdolność poruszania się pod wodą. Wyposażony we wszelkie najnowocześniejsze i najbardziej precyzyjne aparaty i przyrządy O.R.P. „Orzeł" jest niewątpliwie nie tylko najpotężniejszą jednostką polskiej Marynarki Wojennej, ale i jedną z najlepiej wyposażonych, najgroźniejszych jednostek bojowych tego typu wśród pozostałych flot na Bałtyku.

Nic też dziwnego, że kiedy w dniu 15 stycznia r. b. we Vlissingen odbywała się uroczystość spuszczenia na wodę O.R.P. „Orła", zainteresowanie tą uroczystością było ogromne. Do Vlissingen zjechali z Polski przedstawiciel Ministra Spraw Wojskowych Kontradmirał Jerzy Świrski, przedstawiciele Ligi Morskiej i Kolonialnej z prezesem Zarządu Głównego, gen. Stanisławem Kwaśniewskim na czele, pani Generałowa J. Sosnkowska, jako matka chrzestna „Orła" i reprezentanci prasy polskiej.

Vlissingen, to miejscowość położona na małej wysepce Walcheren, o której brzegi tłuką się szare, ponure o tej porze zimowych sztormów i burz, fale Morza Północnego. Szare też i ołowiane było niebo rankiem 15 stycznia, gdy we Vlissingen zgromadzili się obok przedstawicieli, przybyłych z Polski, reprezentanci państwowych władz Holandii, cywilnych i wojskowych, poselstwa polskiego w Hadze i konsulatu w Amsterdamie z p. min. W. Babińskim na czele, liczni przedstawiciele społeczeństwa holenderskiego, jak również delegacja polonii holenderskiej, zamieszkałej w Limburgii. Główną, najbardziej drogą reprezentacją tej ostatniej była drużyna harcerska, przyprowadzona przez komendanta, ks. Hoffmana.

Szaro było, ale nie ponuro, bo wszystkim obecnym udzielał się radosny entuzjazm na widok wysmukłej sylwetki okrętu, zarysowującej się wśród lasu wyniosłych masztów i dźwigów stoczni. Od dołu czerwono-brunatny, wyżej stalowo-szary masyw okrętowego kadłuba stał na pochylni, wspierany potężnymi klinami. Stoi niby to martwa masa stali, a przecież ma w sobie coś żywego. Może to bije w niej serce ofiarne Polski, może to drgają wzruszone potężne płyty stalowe, drobne nity i gwoździe, ufundowane w darze dla Państwa przez szerokie rzesze obywateli. Stoi widomy znak potęgi patriotyzmu Polski. Stoi gotowy już do spłynięcia okręt, który zdawał się niejako tylko



Na pokładzie O.R.P. „Orzeł"

symbolem wielkiej akcji społecznej — zbiórki na F. O. M.

Uroczystości się zaczęły. Ks. Hoffman odmawia modlitwy, święci okręt, błogosławi na pomyślną służbę dla Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, Matka Chrzestna, gen. Sosnkowska, przecina linę. Na maszcie wykwita czerwienią i bielą polska flaga państwowa. Ku niebu, rozjaśnionemu nagle wytrysłym spośród chmur słońcem, uderza narodowy hymn polski i holenderski.

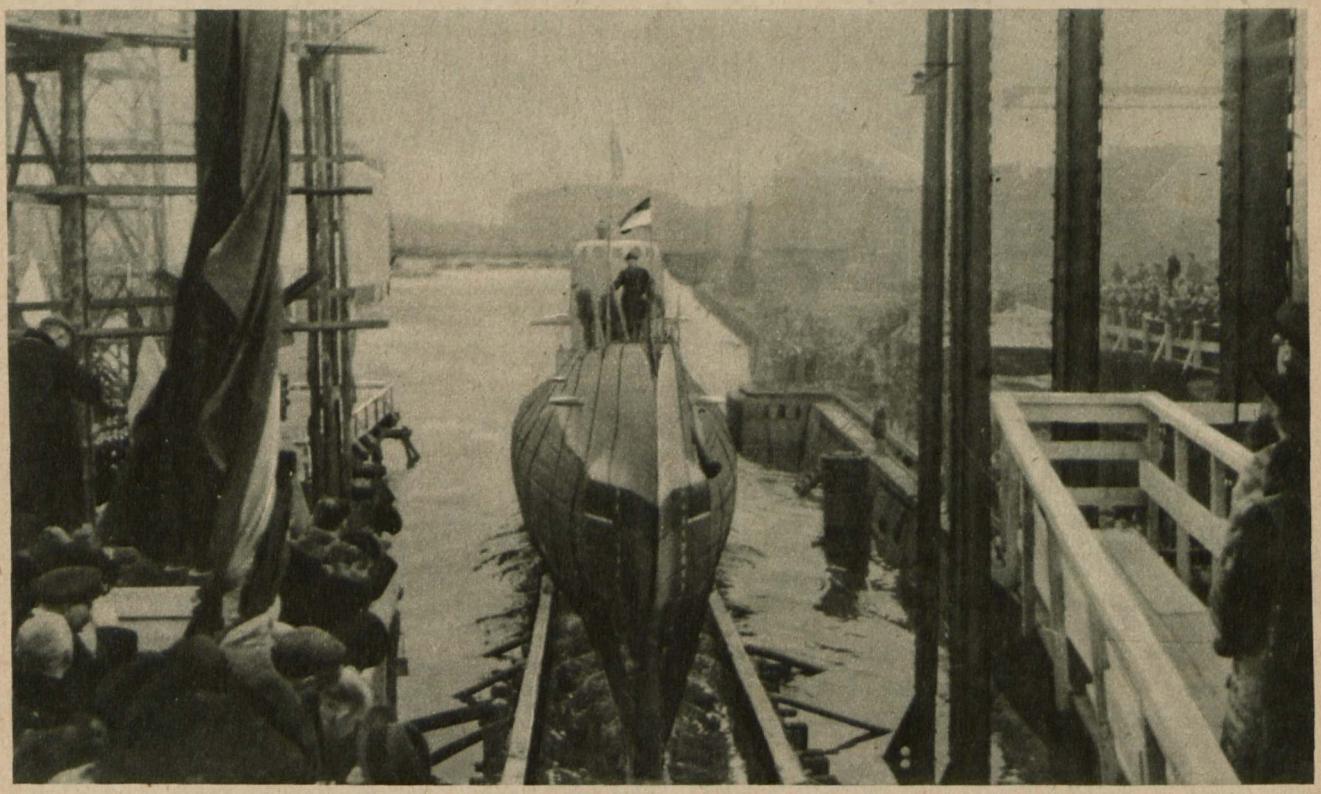
Chwila naprężonego oczekiwania przedłuża się dość znacznie, gdyż wskutek trudności technicznych okręt nie rusza z miejsca. Nagle drgnął, a wraz z nim drgnęły serca wszystkich obecnych. W tej chwili dokonywa się akt symbolicznego chrztu — Matka Chrzestna rozbija butelkę szampana o dziób okrętu.

I znów zabrzmiały dźwięki orkiestry, z piersi obecnych zerwały się słowa: „Jeszcze Polska nie zginęła". A trzeba było słyszeć ten hymn, śpiewany na dalekiej ziemi holenderskiej, przez harcerzy polskich, aby zrozumieć istotną głębię ślubowania wierności Polsce...

Skończyła się uroczystość wodowania. Teraz rozpoczną się prace nad technicznym wyposażeniem okrętu, przeprowadzona będzie gruntowna kontrola jego zdolności nawigacyjnych, tak ważnych zwłaszcza dla łodzi podwodnej; zainstalowane zostaną precyzyjne aparaty, potężne uzbrojenie i na jesieni r. b. O.R.P. „Orzeł" wejdzie ostatecznie w skład polskiej Marynarki Wojennej, rozpoczynając swą służbę dla Rzeczypospolitej.

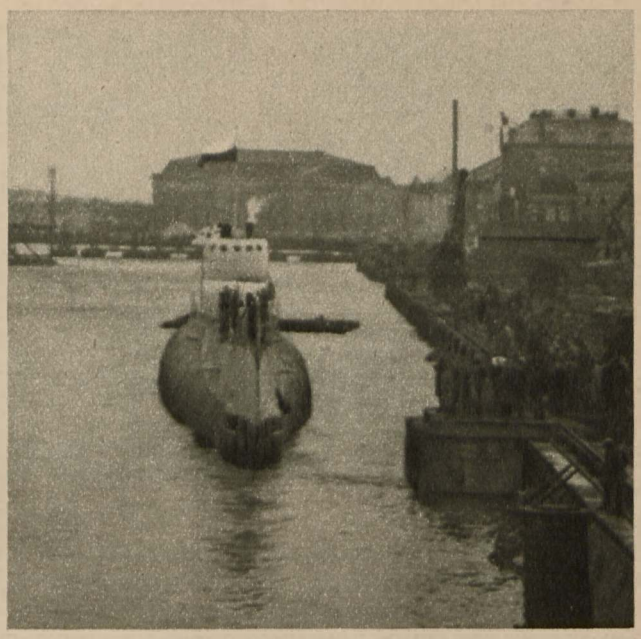
Po uroczystości wodowania odbyło się wydane przez Zarząd Stoczni śniadanie, w czasie którego wygłoszone zostały przemówienia. Na wstępie zabrał głos przewodniczący zarządu stoczni, p. Smit, dziękując serdecznie p. gen. Sosnkowskiej za spełnienie aktu chrztu i wręczając jej na pamiątkę z odpowiednią dedykacją toporek, którym gen. Sosnkowska rozcięła liny. Po złożeniu podziękowania min. Babińskiemu, kontradmirałowi Świrskiemu i gen. Kwaśniewskiemu za zaszczycenie uroczystości, p. Smit wzniósł toast za pomyślność i rozwój polskiej Marynarki Wojennej.

Imieniem Ligi przemawiał gen. St. Kwaśniewski, podkreślając przede wszystkim żywe uczucie radości, jakie odczuwać musi w tym uroczystym dniu każdy członek Ligi Morskiej i Kolonialnej, wsłuchując się w wieść radosną, płynącą na falach eteru



O.R.P. „Orzeł" spływa na wodę

z Vlissingen, że oto narodził się nowy okręt „Orzeł", który dzięki naszej Organizacji powiększy liczbę polskich okrętów wojennych. „Okręt to niezwykły— mówił gen. Kwaśniewski — bo fundował go nie Skarb Państwa, realizując normalną rozbudowę floty wojennej, lecz funduje go polskie społeczeństwo cywilne, oficerowie i podoficerowie polskich sił zbrojnych z ofiar, zebranych przez naszą Organizację. Okręt to niezwykły, bo wypisane w nim będzie imię Wielkiego Wodza, Wskrzesiciela niepodległego Państwa Polskiego — Józefa Piłsudskiego. O.R.P. „Orzeł" jest żywym świadectwem, że działalność społecznej organizacji może wydać piękne owoce". Wykazawszy olbrzymie znaczenie morza w życiu Polski, gen. Kwaśniewski podniósł, że O.R.P. „Orzeł" zbudowany został w kraju, miłującym pokój, w kraju, którego synowie oddani są pokojowej, twórczej pracy, a jego przeznaczeniem będzie stać na straży pracy narodu, który również w pokoju pragnie odrabiać wiekowe zaległości na wybrzeżu i morzu. Następnie mówca przypomniał, że Polskę z Holandią odwieczne węzły. Wyrazem ich była postać gen. Krzysztofa Arciszewskiego, który, stojąc na czele wyprawy holenderskiej kompanii zachodnio-indyjskiej, walczył jako generał i admirał królewsko-holenderski w Brazylii w pierwszej połowie XVII wieku, odniósł liczne zwycięstwa, za co mu wdzięczni Holendrzy wybili medal i postawili pomnik, czcząc jednocześnie jego pamięć w licznych ówczesnych wydawnictwach. Wyrazem ich były bliskie stosunki gospodarcze, kulturalne i polityczne. „I dzisiaj mówił gen. Kwaśniewski: w zawiłym splocie często sprzecznych i krzyżujących się z sobą międzynarodowych stosunków gospodarczych stosunki polsko-holenderskie odznaczają się zawsze wielka harmonia. Nie wątpię też, że O.R.P. „Orzeł",



O.R.P. „Orzeł" w basenie stoczni

jak nie jest pierwszym, tak nie będzie i ostatnim dowodem ożywionej współpracy naszych krajów, współpracy, którą zawsze przenikała jak największa sympatia i wzajemne zrozumienie dla potrzeb i konieczności rozwojowych stron obu.

Wy Panowie, jako przedstawiciele bogatego państwa, jakim stała się Holandia — dzięki swej wielowiekowej pracy na morzu, dzięki rozległym koloniom, rozsianym na dalekich oceanach, dzięki wspaniale rozwiniętemu handlowi morskiemu, potraficie zrozumieć nasze gorące pragnienia, którym służy Liga Morska i Kolonialna, aby ten skrawek wybrzeża, który nam pozostał z wielkiego dziedzictwa

Matka chrzestna O.R.P. „Orzeł" p. generałowa J. Sosnkowska w otoczeniu uczestników uroczystości

Gen. St. Kwaśniewski w otoczeniu harcerzy z Limburgii

na Bałtyku, był jak najlepiej wykorzystany w naszych poczynaniach, zmierzających do utrwalenia z trudem wywalczonej z powrotem wolności, do zapewnienia dobrobytu 34 milionom naszych obywateli.

Patrząc tu z bliska na wielki dostatek i kulturę, do której doszliście jedynie dzięki godnej podziwu pracy i wytrwałości, w której morze nie zawsze było nawet przyjacielem, bo często zagrażało domostwom Waszym i warsztatom pracy, postanawiamy sobie z równą wytrwałością, z równym uporem zmierzać do coraz większego rozkwitu Polski na morzu i dlatego też kończąc swe przemówienie, pozwolę sobie wznieść okrzyk: „Niech żyje wielka w wynikach swej pracy morskiej Holandia, której przykład w naszych poczynaniach na morzu będzie nam zawsze przyświecał".

Z kolei przemawiał w imieniu Ministra Spraw Ekonomicznych Holandii dyr. Lagas, podkreślając, że Holandia z głęboką wdzięcznością i zrozumieniem docenia wagę zamówienia udzielonego jej przez Polską Marynarkę Wojenną na budowę okrętów podwodnych.

Następnie zabrał głos poseł polski w Hadze, p. min. W. Babiński, podnosząc, że Polska po bolesnych doświadczeniach minionego okresu docenia w całej pełni znaczenie komunikacji morskiej i wolnego dostępu do morza, jako warunku nieodzownego dla życia i normalnego rozwoju narodu. „Polska"—mówił p. min. Babiński — zdaje sobie sprawę, że potężna flota, flota handlowa i marynarka wojenna, jak również dobrze urządzone porty są warunkami sine qua non, umożliwiającymi narodowi utrzymanie w pokoju normalnych stosunków ze światem. Ale czy trzeba stwierdzać te prawdy tu między przedstawicielami narodu, który potrafił znaleźć wyraz najbardziej dobitny swej wielkości i swego przeznaczenia na morzu? Czy Holandia nie wykazała całemu światu, do jakich rezultatów na morzach i oceanach można dojść, dzięki odwadze i wytrwałości". Kończąc swe przemówienie, min. Babiński wyraził serdeczne podziękowanie władzom holenderskim za pełne życzliwego zrozumienia współdziałanie w budowie polskich jednostek morskich, oraz wzniósł okrzyk na cześć królowej Wilhelminy i przyjaźni polsko-holenderskiej.

W serdecznym przemówieniu wiceadmirał holenderskiej Marynarki Wojennej Fuerstner podniósł wspaniałe wyniki, jakie w ciągu tak krótkiego czasu osiągnęła Polska w swoich wysiłkach dla ugruntowania potęgi na morzu i wykorzystania wolności morskiej, podkreślając że wolności tej strzec musi silna marynarka wojenna, jak również podnosząc olbrzymią rolę, jaką w poczynaniach morskich Polski odgrywała Liga Morska i Kolonialna, która wśród społeczeństwa polskiego potrafiła rozbudzić umiłowanie do morza, czego wyrazem jest obecnie zbudowany jego wysiłkiem okręt podwodny; działalność jej może służyć za przykład innym narodom, a wśród Holendrów budzi zachwyt.

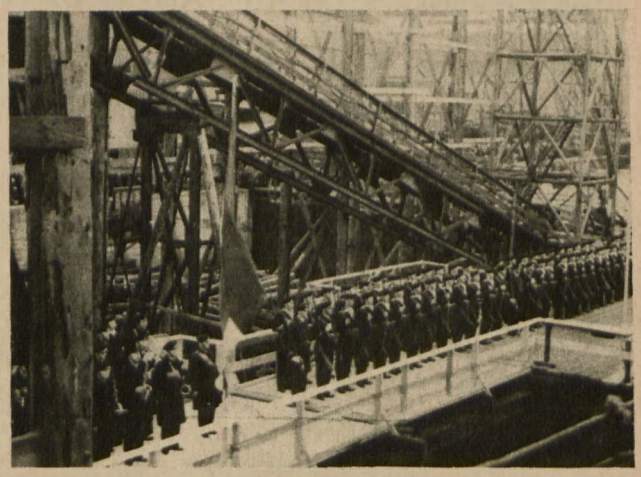
Odpowiadając, kontradmirał Świrski zaznaczył, że O. R. P. „Orzeł", będący przejawem uczuć, jakie społeczeństwo polskie żywi dla spraw morskich, a zwłaszcza dla polskiej Marynarki Wojennej, jest przeznaczony, podobnie jak inne okręty polskiej Marynarki Wojennej nie dla agresji, a dla obrony żywotnych i słusznych interesów Polski i pod tym względem Marynarkę polską łączy z Marynarką holenderską silna więź ideową, co było też — obok przeświadczenia o wysokim poziomie technicznym stoczni holenderskich — przyczyną, dlaczego budowa okrętów podwodnych została powierzona Holandii.

Na zakończenie wreszcie zabrał głos wielki przyjaciel Polski, b. minister obrony narodowej dr Deckers, który podniósł zasługującą na podziw i szacunek energię, z jaką Polska dąży do zapewnienia sobie dobrobytu i pokoju.

Po przyjęciu przygotowanym przez stocznię, do hotelu „Britania" przybyła wycieczka Polaków z Limburgii, złożona z drużyny harcerskiej, reprezentacji „Sokoła", oraz nauczycielstwa. Przemówił do nich w serdecznych słowach gen. St. Kwaśniewski z ramienia LMK i wiceprezes Światowego Związku Polaków z Zagranicy St. Szwedowski.

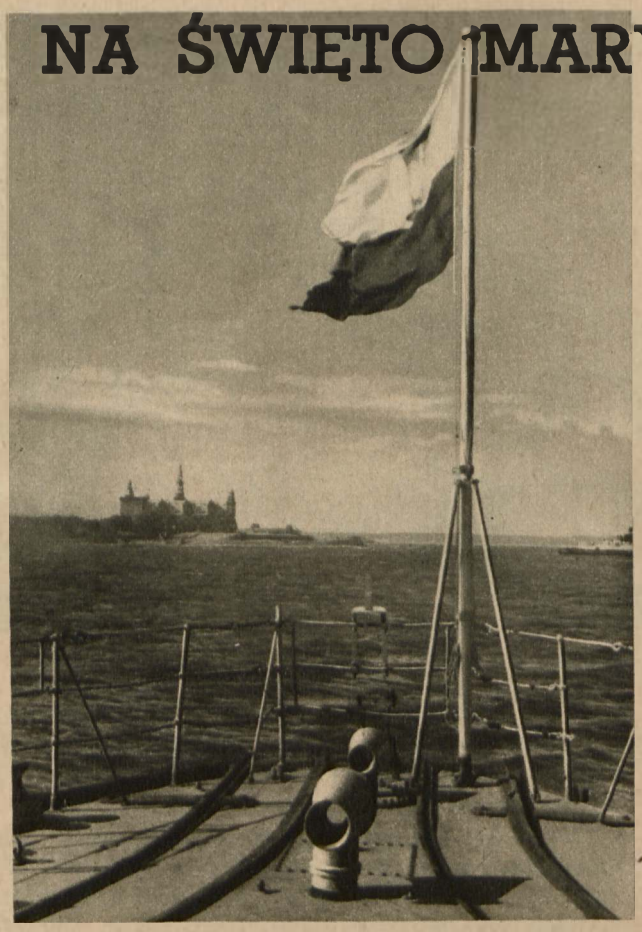
Przyjęcie we Vlissingen nie zakończyło uroczystości. Goście z Polski podejmowani byli serdecznie zarówno przez przedstawicieli holenderskiej Marynarki Wojennej, jak i przez Poselstwo Polskie w Hadze. W prasie holenderskiej ukazały się liczne zdjęcia i dłuższe artykuły z wodowania polskiego okrętu. Wszędzie wyczuwało się istotne zrozumienie morskich potrzeb Rzeczypospolitej i uznanie dla jej poczynań w tej dziedzinie.

J. LEWANDOWSKI



Oddział holenderskiej marynarki wojennej asystujący przy spuszczeniu na wodę O.R.P. „Orzeł"

NA ŚWIĘTO MARYNARKI WOJENNEJ



10 luty — dzień objęcia przez Polskę wybrzeża morskiego i Święto Marynarki Wojennej jest co roku jakby dalszym etapem uświadomienia społeczeństwa w sprawach morza i dalszym rozwinięciem sprawozdania z czynów, jakich dokonaliśmy na morzu, o które tak się starano w chwili odzyskania Niepodległości.

W dniu tym bowiem całe społeczeństwo zwraca swe myśli w kierunku bramy na świat, w kierunku naszych sukcesów na polu handlu zamorskiego, wreszcie w kierunku strażniczki tych interesów Państwa — marynarki wojennej.

Jakże się przedstawia dziś skład naszej siły zbrojnej na morzu?

Ogółem nasza flota wojenna liczy dziś 20 okrętów: 2 kontrtorpedowce — „Grom" i „Błyskawica" wypierające po 2.200 ton są w chwili obecnej ostatnim słowem techniki okrętowej i najsilniejszymi okrętami tego typu na Morzu Bałtyckim oraz zaliczają się do szeregu najpotężniejszych kontrtorpedowców na świecie. Zbudowane były w Anglii, w stoczni Samuel White w Cowes i weszły w skład floty w 1937 r. 2 kontrtorpedowce „Wicher" i „Burza" każdy o wyporności 1.540 ton. Są to również nowoczesne okręty wojenne. Wykonane zostały w stoczniach francuskich i wcielone w skład floty w 1931 roku. Ten typ okrętu wojennego podczas wojny światowej zyskał sobie bardzo pochlebną nazwę „uniwersalnego okrętu". Słuszności tej nazwy dowodzą najrozmaitsze operacje bojowe, które kontrtorpedowce wykonywały podczas wojny. Tylko dwóch rzeczy dokonać nie mogły — walki w linii i dalekich operacyj krążowniczych. Bo też nie miały i nie mogły mieć potrzebnego do tych zadań uzbrojenia, opancerzenia i warunków żywotności. 3 okręty podwodne, stawiacze min—„Wilk", „Ryś" i „Żbik", każdy o wyporności nawodnej 980 ton i podwodnej 1.250 ton. Reprezentują one typ dużych okrętów podwodnych wyposażonych we wszystkie współczesne zdobycze techniki. Zbudowane były w stoczniach francuskich, wykończone w roku 1931—32.

Okręty podwodne, jak wiemy, stanowią broń mającą za zadanie w pierwszym rzędzie przerywanie handlu morskiego nieprzyjaciela. Pociąga to za sobą utratę swobodnych linij komunikacyjnych podczas wojny, co widzimy z przykładów ostatnich wojen morskich, a w szczególności wojny światowej, kiedy kilkadziesiąt okrętów podwodnych floty niemieckiej tamowało ruch transportów morskich niemal całej zachodniej Europy. Miliony ton materiału wojennego, żywności, surowców i półfabrykatów nie doszły do miejsca przeznaczenia; setki statków handlowych spoczywa dziś na dnie oceanów i mórz, a między nimi i kilkanaście okrętów wojennych. Wszystko to było dziełem okrętów podwodnych.

Te kontrtorpedowce i łodzie podwodne są zaczątkiem naszej floty bojowej. Mamy też szereg okrętów, należących do typów pomocniczych, czyli takich, których zadania bojowe sprowadzają się do operacyj przybrzeżnych.

Trzy torpedowce: „Mazur", „Kujawiak" i „Podhalanin", zostały nam przyznane przez Radę Ambasadorów przy podziale byłej floty wojennej Niemiec w 1921 roku. Okręty te pełnią dziś służbę ćwiczebną, mogą być jednak użyte do właściwych zadań. Wyporność każdego z nich wynosi od 350 do 375 ton.

Dwie kanonierki: „Komendant Piłsudski" i „Generał Haller" o wyporności po 370 ton, zakupione przez Rząd Polski w 1921 r. w Finlandii, stanowią zaczątek floty strażniczej, wreszcie cztery traulery po 185 ton: „Czajka", „Jaskółka", „Mewa" i „Rybitwa" dopełniają składu okrętów pomocniczych. Okręty te, mające za zadanie wyławianie min zagrodowych, wykonane zostały całkowicie w kraju, na stoczniach w Gdyni i w Modlinie. Piękna ich linia, duże zalety nawigacyjne, dostateczna szybkość i dobre wykonanie, są dowodem, że budowa okrętów wojennych w kraju nie napotyka już dziś na duże trudności techniczne.

Poza okrętami bojowymi i pomocniczymi każda flota wojenna posiada jeszcze cały szereg okrętów specjalnych, przeznaczonych do obsługi floty działającej. Takimi okrętami w naszej flocie są: O. R. P. „Wilja"—transportowiec wojenny, O. R. P. „Iskra" — szkolny żaglowiec dla ćwiczeń Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, O. R. P. „Smok" — okręt minowy, O. R. P. „Pomorzanin" — okręt hydrograficzny i kilka holowników nie umieszczonych w ogólnej liczbie okrętów wojennych.

Tak się przedstawia obecny skład czynny naszej floty wojennej. Nie jest to jednak wszystko, gdyż na stoczniach we Francji i Holandii budujemy

Posiłek marynarzy na kontrtorpedowcu

dziś trzy nowe okręty bojowe. Stocznia francuska wykańcza już stawiacz min „Gryf". Jest to okręt przeznaczony do stawiania min zagrodowych na otwartym morzu. Będzie on już niebawem wcielony w skład floty.

Holenderskie stocznie budują dwa nowe okręty podwodne: „Orzeł" i „Sęp".

Pierwszy z tych okrętów podwodnych „Orzeł" został w dniu 15 stycznia spuszczony już na wodę. Okręt ten ufundowany został ze składek społeczeństwa, zebranych przez FOM., połączonych z funduszem „Na łódź podwodną im. Marszałka Piłsudskiego" ofiarowanym przez wojsko i marynarkę wojenną.

W najbliższym więc czasie flota nasza wzbogaci się o trzy nowe okręty bojowe. Okręty już przez nas posiadane i te, które się budują, nie stanowią jeszcze pełnowartościowej floty, to też wobec palącej potrzeby obrony tych wszystkich skarbów, które stworzyliśmy na wybrzeżu siłą polskich rąk — dalsza rozbudowa odrodzonej armaty morskiej musi pójść w szybszym tempie.

Byłoby jednak niesprawiedliwością twierdzić, że w dziedzinie obrony morza nie uczyniono w Polsce nic. Przeciwnie — rozporządzamy pierwszorzędnym, doskonale wyszkolonym personelem, stojącym na wysokim szczeblu moralnym i intelektualnym. Posiadamy już zaczątek floty bojowej, organizację obrony wybrzeża, lotnictwo morskie. A wszystko to stworzono w latach najcięższych dla państwa, początkowo wśród huku dział, dalej w okresie odbudowy zrujnowanego przez wojny kraju, wreszcie w czasach światowego kryzysu.

Sięgnijmy do roku 1920, kiedy objęliśmy w posiadanie brzeg morski. Przypadły nam wówczas w udziale rozległe torfowiska, lotne piaski, a na nich kilka ubogich wiosek rybackich z jednym małym miasteczkiem nadmorskim — Puckiem na czele.

Zdawałoby się, że nie było czego wówczas bronić, któż by bowiem zapałał chęcią odebrania nam tych pustkowi. A jednak myliłby się ten, kto by tak pomyślał, mieliśmy bowiem najważniejsze — dostęp do morza, którego zagospodarowanie zależało tylko od nas.

Nic więc dziwnego, że już w tym samym roku poczęliśmy tworzyć flotę. Ciężko to szło. Wszystkie swe siły cały kraj obrócił na walkę z Rosją Sowiecką. Nie było zasobów materialnych, których państwo nasze jeszcze nie mogło zdobyć. Jednakże praca nad tworzeniem floty wojennej nie ustawała. Kilka okrętów kupiono, kilka wywalczyli nasi dyplomaci w traktacie wersalskim. Były to małe torpedowce z dawnej floty niemieckiej. W ten sposób stworzono zaczątki floty, która nie przedstawiała wówczas prawie żadnej wartości bojowej. Ale nie o to wtedy chodziło. Cóżbyśmy zrobili z wielką bojową flotą, jeżeli nie mielibyśmy kim jej obsadzić. Ta nieliczna garstka marynarzy ze wszystkich trzech zaborów, która zgłosiła się do służby, była tak mała, że starczyła zaledwie na parę okrętów.

Toteż nie dążono od razu do tworzenia floty bojowej, lecz wszystkie siły skierowano do zorganizowania niezbędnych szkół i do stworzenia floty, przeznaczonej do szkolenia personelu naszej przyszłej siły zbrojnej na morzu.

Zmagania wojenne ze wschodnim sąsiadem zmobilizowały do akcji obrony kraju wszystkich, którzy mogli nosić broń i wszystko, co mogło służyć do odparcia wroga. W tej akcji nie pozostała w tyle i marynarka wojenna. Równolegle z pracą nad organizacją floty na morzu, stworzono Flotyllę Pińską, która brała udział w walkach na Prypeci i Dnieprze w czasie zwycięskiego pochodu naszych armij do Kijowa, następnie zaś po doznanych niepowodzeniach, zmuszona zatopić swe okręty na rzekach Polesia, odżyła i na nowo powstała na Wiśle, by i tu wziąć udział w zwycięskim przeciwnatarciu. Jednocześnie na lądzie dzielny pułk morski walczył mężnie obok piechoty,

Zakończenie wojny pozwoliło marynarzom powrócić do ich właściwych obowiązków. Mając już szkoły i okręty, marynarka wojenna rozpoczyna planowe szkolenie swych załóg i przygotowywanie ich do przyszłej służby.

A tymczasem stosunki handlowe Polski z zagranicą zaczynają się rozwijać. Port gdański, który na mocy traktatu wersalskiego oddany był do użytku Polski, staje się niewystarczający. Zjawia się potrzeba drugiego portu, którego budowa rozpoczyna się wkrótce na rozległych torfowiskach, przy wiosce rybackiej — Gdyni.

Od tej chwili nasze wybrzeże zaczyna nabierać wartości materialnych. Budowa portu, pochłaniająca olbrzymie sumy, rozwój naszej marynarki handlowej, wzrastający z roku na rok handel zamorski, wymagają już obrony realnej — wymagają tworzenia morskiej siły zbrojnej, bo najpotężniejsze baterie brzegowe, najliczniejsze zagrody minowe, a nawet liczne bazy lotnicze bez współdziałania marynarki wojennej nie potrafią obronić naszego wybrzeża — nie potrafią wyprowadzić na morze ani jednego statku handlowego, nie potrafią sprowadzić do kraju, w dniach dla niego ciężkich, potrzebnego zaopatrzenia w sprzęt wojskowy, przemysłowy i produkty pierwszej potrzeby.

W dzisiejszej Polsce, której trzy czwarte obrotu handlowego ze światem idzie obecnie drogą morską — ta droga jest zarazem drogą oddechową kraju. Jasne więc jest, że obrona naszych interesów morskich, a co za tym idzie, naszego prawa do życia, leży nie w Gdyni, ale znacznie dalej — na szerokich wodach oceanów i mórz.

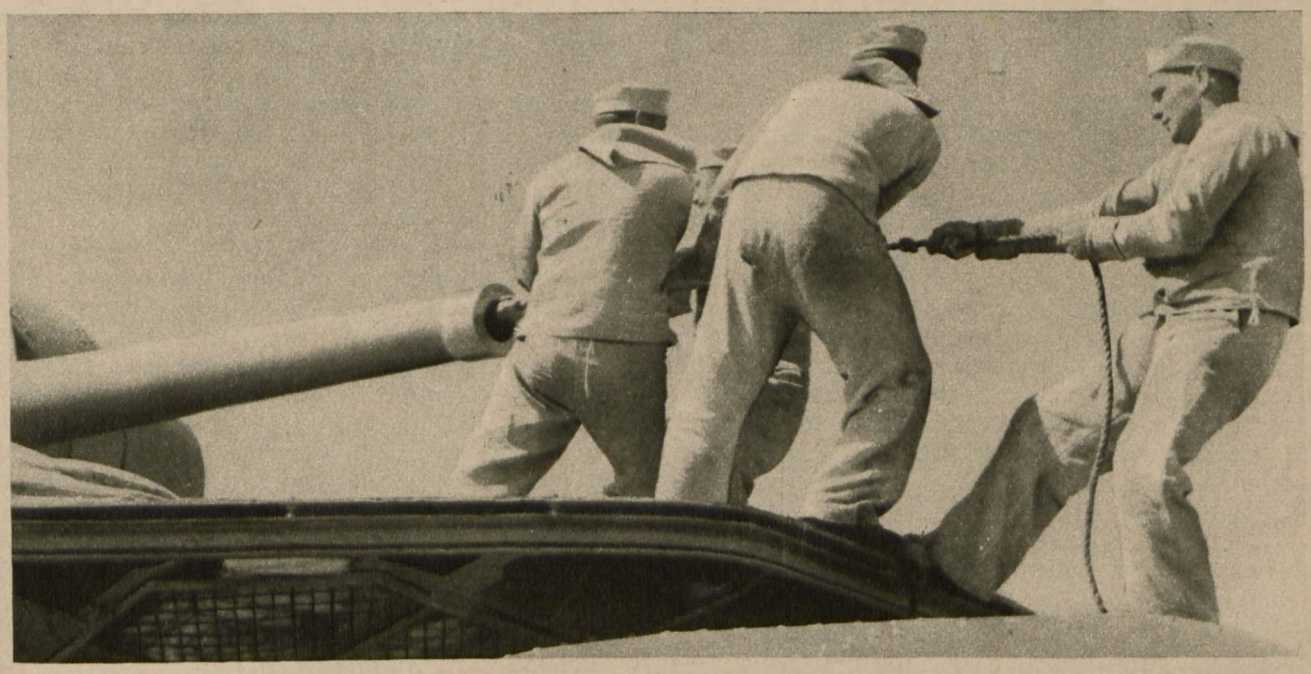
Z tego widzimy, że rola marynarki wojennej dziś wzrosła u nas tak znacznie, że jej dalsza i planowa rozbudowa stała się koniecznością.

Nie znaczy to jednak wcale, że rozbudowa ta musiałaby być tak poprowadzona, by w krótkim czasie flota nasza stała się koniecznie równa ewentualnemu przeciwnikowi lub nawet silniejsza od niego. Taki pogląd jest niesłuszny, a zrealizowanie go niemożliwe. Musi ona być tylko dostatecznie silna, aby stanowić czynnik, z którym należy się liczyć. Musi być pełnowartościowa, ale może być utrzymana w proporcji niższej — bowiem na wartość jej, prócz elementów ściśle technicznych, składać się będą i inne czynniki: duch załóg, wyszkolenie, warunki nawigacyjne czy atmosferyczne danego teatru morskiego, przymierza, a dalej — słabe strony przeciwnika: polityczne, strategiczne czy gospodarcze. Przewaga ewentualnego przeciwnika nie powinna tu być momentem zastraszającym, ale bodźcem do śmiałego czynu.

Poza tym rola marynarki wojennej nie ogranicza się tylko do zadań obrony kraju w razie wojny. W czasach pokojowych marynarka wojenna spełnia również doniosłą rolę. Jest ona najwidoczniejszym czynnikiem siły i suwerenności państwa, źródłem korzystnych przymierzy i bogactwa narodowego. Nieraz rozstrzyga o konfliktach politycznych przez samą swą obecność, stojąc na straży pokoju i suwerennych praw narodu. Na arenie posunięć międzynarodowych, w rękach wytrawnych polityków, jest ona potężnym narzędziem bezkrwawych zwycięstw. Nie kosztuje zaś wcale tak drogo, skoro nawet małe państwa znajdują fundusze na jej tworzenie, bowiem rozumując logicznie, dojdziemy do wniosku, że nie bogactwo narodu jest powodem do tworzenia siły zbrojnej na morzu, lecz przeciwnie — ta morska siła zbrojna jest źródłem bogactwa narodu.

Toteż w dniu Święta Marynarki Wojennej, tej strażniczki naszych poczynań morskich, słusznie uczynimy, stwierdzając, że obowiązkiem każdego dobrego obywatela — jest uznać konieczność posiadania silnej marynarki wojennej i w miarę sił przyłożyć rękę do jej stworzenia. Kiedy zaś każdy Polak obowiązek swój w ten sposób spełni — staniemy się naprawdę wielkim i bogatym Narodem.

Kpt. mar. woj. OLGIERD ŻUKOWSKI



Czyszczenie działa na O. R. P. „Wicher"

GDYNIA I CENTRALNY OKRĘG PRZEMYSŁOWY

Fragment portu w Gdyni

Otrzymałem przed paru tygodniami list od jednego z naszych najmłodszych kolegów w pracy ligowej, list, który sprawił mi wielką radość mimo tego, że zawierał niesłuszne żale i obawy. Zapytywał mnie nasz kolega, członek jednego z kół szkolnych LMK, ile jest prawdy w tym, że Gdynia nie cieszy się dotychczasową opieką, że nie łożymy na jej dalszą rozbudowę, nie dbamy dostatecznie o dalszy rozwój portu i miasta. Z umiłowania Gdyni i spraw morskich kolega nasz wyprowadził następnie wniosek, że to Centralny Okręg Przemysłowy, któremu całą duszą oddany jest teraz twórca Gdyni, a nasz dostojny członek honorowy, wicepremier Kwiatkowski, że to C. O. P. odsunął sprawy gdyńskie, sprawy morskie na dalszy plan. Z listu tego ucieszyłem się mimo wszystko, bo jest on wyrazem zainteresowania, jakie istnieje już wśród najmłodszego pokolenia Polaków, naszymi sprawami morskimi, bo świadczy, że ci co po nas przyjdą do różnych warsztatów pracy rozumieją, że nasz dotychczasowy dorobek na wybrzeżu i morzu musi być stale, nieprzerwanie powiększany. Dzisiaj odrabiamy dopiero wiekowe zaległości, gdy inni w oparciu o nieprzerwaną, morską tradycję, nagromadzone środki i narzędzia pracy—w wyścigu pracy i zbrojeń na morzu—kroczą daleko przed nami. Dobrze więc jest, że w najmłodszym pokoleniu utrwala się świadomość potrzeby nieustannego wysiłku i dalszych świadczeń ze strony państwa i społeczeństwa na rzecz Gdyni, wybrzeża, marynarki handlowej i wojennej. Ale nie są słuszne obawy i żale, że podjęta w Centralnym Okręgu Przemysłowym praca, obliczona również na lata, wymagająca wielkich środków finansowych odsuwa, czy nawet już miała odsunąć na dalszy plan sprawy morskie. Bo nie ustajemy wcale w dalszej akcji inwestycyjnej na terenie portu i miasta Gdyni, w realizowaniu całego naszego programu morskiego. W ubiegłym roku skarb państwa nie pobrał grosza z dochodów portu, ale cały ten dochód, powiększony o dotację państwa w wysokości 12 milionów złotych, przeznaczył na inwestycje portowe. Pięćdziesiąt kilka tysięcy metrów sześciennych budynków gospodarczych, mieszkalnych przybyło w tym czasie Gdyni. Ubiegły rok zaznaczył się przede wszystkim wybitnie w rozwoju naszej floty handlowej i wojennej. Tonaż nabytych i zamówionych statków handlowych wynosi około 40 tysięcy t. r. b. Marynarka wojenna powiększyła się o kontrtorpedowce „Błyskawica" i „Grom", w budowie znajdują się: stawiacz min „Gryf" i dwa okręty podwodne „Orzeł" i „Sęp". Na wykończeniu znajduje się budowa stoczni marynarki wojennej. Czteroletni plan inwestycyjny, łącznie z sumami normalnego budżetu, przewiduje na dalszą rozbudowę Gdyni i wybrzeża około 36 milionów złotych. Budowa kanału przemysłowego, nowych magazynów, dróg, wiaduktów, dźwigów — należą pomiędzy innymi do tego planu. Przewidziane są również dalsze roboty w porcie rybackim w Wielkiej Wsi, Pucku i Jastarni oraz budowa kanału Zatoka Pucka — Wielka Wieś, który przetnie półwysep helski. Nie zwalniamy więc tempa naszych prac na wybrzeżu i morzu!

Ale Gdynia, podstawa naszej niezależności go-

spodarczej, pozostaje jeszcze ciągle portem, wielkim portem kraju rolniczego. Przez Gdynię i Gdańsk płyną z Polski w świat głównie surowce i półfabrykaty: węgiel, drzewo, zboże, masło, jaja, bekony, oleje mineralne itd. Przez Gdynię i Gdańsk wędrują też z Polski do krajów zamorskich ci, co w kraju nie znajdują pracy. Nasz eksport — to głównie „eksport surowców i ludzi", eksport narodów ubogich, bo ubogą jest rolnicza, przeludniona Polska. Innym jest eksport narodów bogatych, które własny lub zakupiony surowiec przerabiają na towar w wielkich i licznych fabrykach. One nie eksportują surowców i ludzi a wyroby, towary przemysłowe, których wartość powiększa praca. Kraje przemysłowe nie wiedzą, co to jest przeludnienie. Mała np. Belgia nie jest przeludniona, chociaż w Belgii na 1 km² żyje trzy razy więcej ludzi, aniżeli w przeludnionej, naprawdę przeludnionej Polsce. Ale Belgia jest krajem wysoce uprzemysłowionym, krajem, który sprowadza surowce i robotników — wywozi towary.

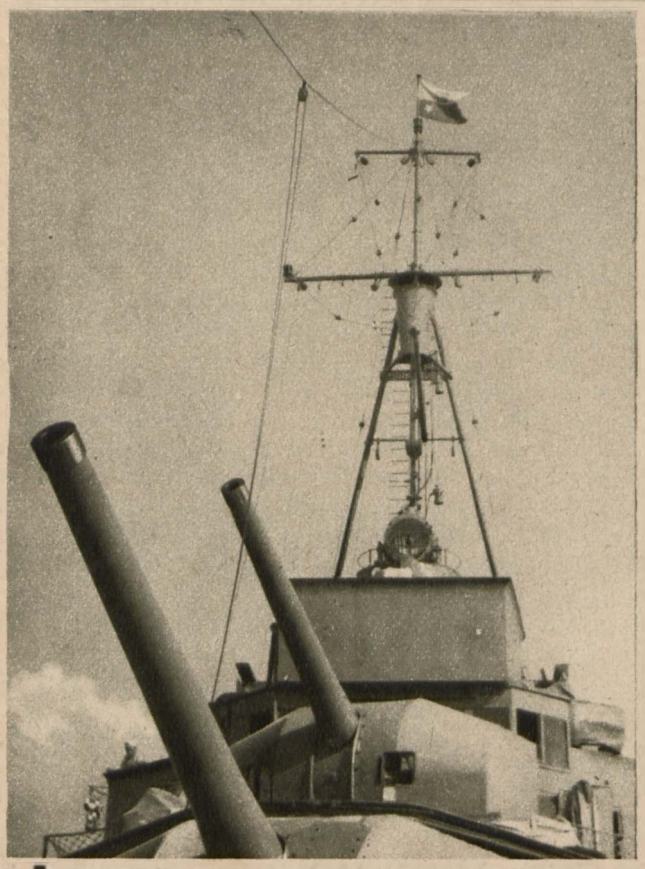
Twórca Gdyni, wicepremier Kwiatkowski, nie od dzisiaj głosi i realizuje program gospodarczego zjednoczenia i przebudowy Polski, przeobrażenia naszego państwa rolniczego — ubogiego — w państwo rolniczo-przemysłowe, skierowania nadmiaru ludności wiejskiej do miast, do przemysłu i handlu. Bez Gdyni, fundamentu naszej niezależności gospodarczej, nie byłaby możliwa realizacja tego programu, a bez uprzemysłowienia Polski nie będziemy w szybkim tempie pomnażać naszego dorobku nad morzem, powiększać wydatnie naszej floty handlowej i wojennej, rozwijać handlu zamorskiego, którego znaczenie dla gospodarki narodowej mierzy się nie tyle ilością wywiezionych ton, ile sumą pieniędzy uzyskanych za wywieziony towar. Dlatego też Gdynia i Centralny Okręg Przemysłowy to części składowe jednego i tego samego programu, któremu na imię siła i niezależność gospodarcza Polski, dobrobyt i wyższy poziom cywilizacyjny Polaków a więc i potrzebna Polsce siła obronna. Gdynia i Centralny Okręg Przemysłowy zrodzone zostały z tego samego „buntu", o którym mówił kiedyś do nas p. wicepremier Kwiatkowski, buntu przeciwko wiekowej eksploatacji Polaków przez obcy handel, obcy przemysł. Gdynia i C. O. P. to najsilniejszy wyraz życia nowej Polski, która po zdobyciu niepodległości, cała powinna skończyć z „przedwiośniem", „poszukiwaniem idei", gdy dla kolejnych pokoleń Polaków, dla wszystkich ideą naczelną powinno być: wolą i pracą powiększać dobrobyt Polski, nieprzerwanie powiększać siłę gospodarczą Narodu, bez której nie masz wielkości Państwa.

Stalową Wolą została nazwana miejscowość pomiędzy Sanem i Wisłą, w której powstają wielkie zakłady metalurgiczne Centralnego Okręgu Przemysłowego, zakreślonego granicami Bugu, Pilicy i Beskidów.

Nieugiętą stalową wolę dobyć ze siebie musi młode pokolenie, które staje już do warsztatów pracy, by zapoczątkowane na wielką miarę dzieło przebudowy gospodarczej Polski doprowadzić do końca. Rozbudowane źródła energii, uregulowane rzeki z Wisłą na czele, odnajdywane krajowe surowce — dopomogą realizacji programu. Wyrastają już w Okręgu Centralnym różne i liczne fabryki. Oczywiście, to jest dopiero początek. „Od woli samego społeczeństwa", nieugiętej stalowej woli zależy, by w tym okręgu — podobnie jak na wybrzeżu — dokonało się dzieło wielkie, historyczne, według określenia p. wicepremiera Kwiatkowskiego „niosące pożytek całej Polsce, zarówno w okresie normalnej pracy jak i nadzwyczajnej potrzeby".

J. DĘBSKI

NA STRAŻY SZLAKÓW HANDLOWYCH



Żyjemy pod znakiem powszechnego wyścigu zbrojeń. Nie ma dziś bodaj państwa, które beztrosko obserwowałoby przygotowania sąsiadów na wypadek wojny, zaniedbując równocześnie najzwyklejsze środki ostrożności, jakie należy stosować w tych warunkach.

Zdrowy rozsądek, doświadczenie, a przede wszystkim historia wskazują, że w tej dziedzinie należy dotrzymywać kroku nawet... najserdeczniejszym sprzymierzeńcom, bo wróg nabiera wówczas szacunku, a sojusznik więcej ceni.

Obecnie zbrojenia na morzu przybrały rozmiary i tempo dotąd nieznane w dziejach świata. Ta właśnie okoliczność nie zawsze spotyka się ze zrozumieniem szerszego ogółu.

„Bo — rozumuje obywatel — zdaję sobie sprawę, że zagraża nam zły sąsiad. Oczywiście, wobec tego nie pozostaje nic innego, jak poczynić odpowiednie kroki zapobiegawcze. Na wszelki wypadek. Należy więc wzmocnić siłę zbrojną na lądzie. Jeżeli na morzu nawet nie potrafimy stawić czoła, ostatecznie nie pociągnie to szczególnie przykrych konsekwencyj, tym bardziej, że morskiej granicy państwa bronić stosunkowo łatwo i nic nam stamtąd nie zagraża".

Nic fałszywszego jak podobny tok myśli. Przecież jeżeli państwo posiada dostęp do morza, to byłoby wielkim błędem poprzestać na umocnieniu wybrzeża przed zakusami nieprzyjaciela, sądząc, że uczyniliśmy wszystko i wyzyskaliśmy sytuację w całej pełni.

Tego rodzaju ustosunkowanie się świadczyłoby o absolutnym niezrozumieniu znaczenia morza dla państwa. Mianowicie, najistotniejszą właściwością morza jest to, że łączy nas z całym światem, co można — a przeto należy — wyzyskać jako źródło poważnych korzyści.

Do zagadnienia tego trzeba jednak odnieść się czynnie.

Jeżeli spojrzeć na morze z tego stanowiska, staje się aż nadto zrozumiałe, że największych korzyści przysparza umiejętne wyzyskanie morskich dróg komunikacyjnych, które musimy uznać za najlepsze spośród istniejących, ponieważ:

— łączą nas b e z p o ś r e d n i o z całym światem,
— utrzymanie ich wypada bardzo tanio,
— są najmniej zależne (znowu spośród wszelkich innych) od wpływów państw obcych,
— opłata za przewóz wynosi kilka razy mniej, niż przy korzystaniu z innych środków komunikacji, — zwłaszcza na dużych odległościach.

Przytoczone tu najważniejsze strony dodatnie oraz wielki postęp, jaki ostatnio zaznaczył się w budownictwie okrętowym, dzięki czemu niepomiernie wzrosła pojemność i szybkość statków, sprawiają, iż opłaca się przewozić także artykuły tanie mimo, iż zajmują objętościowo wiele miejsca, jak np. rudy mineralne, złom, węgiel, zboże itd.

Ten stan rzeczy nad wyraz sprzyja wymianie towarów. To też handel morski — szczególnie od połowy ubiegłego stulecia — wzrasta szybko i w sposób naprawdę imponujący, jak o tym wymownie świadczy garść danych statystycznych.

Tonaż angielskiej marynarki handlowej wynosił:

w roku	1760 —	573.000	BRT
„	1890 —	9.688.000	„
„	1913 —	18.696.000	„
„	1932 —	19.672.000	„

Tonaż wszystkich marynarek handlowych na kuli ziemskiej kształtował się, jak niżej:

w roku	1840 —	6.000.000	BRT
„	1870 —	15.000.000	„
„	1913 —	46.970.000	„
„	1932 —	69.734.000	„
„	1935 —	65.886.000	„

Handel zagraniczny Wielkiej Brytanii (a więc wyłącznie morski) od roku 1800 do roku 1913 wzrósł dwudziestokrotnie!

Może najbardziej przekonywuje przykład Polski. Po odzyskaniu bowiem niepodległości państwo znalazło się w przykrym położeniu również i ze względu na brak własnego portu, w którym byłoby bez zastrzeżeń gospodarzem i który nadto posiadałby odpowiednią komunikację z głębią kraju. Już po 15 latach Rzeczpospolita mimo uprzejmych zapewnień usłużnych sąsiadów, iż jest państwem kontynentalnym i nie ma przyszłości na morzu, mimo tysiąca wielkich trudności — lwią część swego handlu za-

granicznego skierowuje właśnie drogą morską, co potwierdza kilka podanych niżej cyfr:

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI

(wg. małego rocznika statystycznego)

	Ton		Wartość w milionach zł	
	1933	1936	1933	1936
Ogólny obrót	15.342.000	16.030.000	1.787	2.029
Z tego morzem	10.640.000	12.369 000	944	1 325

Można by do nieskończoności przytaczać kolumny cyfr, z których wynikałoby jasno, jak olbrzymią rolę odgrywa morze w życiu gospodarczym nie tylko Polski ale i całego świata.

Podczas wojny znaczenie dróg morskich wzrasta. Wystarczy podać, że w roku 1918 Francja zmuszona była wwieźć m. in.:

30.000.000 ton węgla,
800.000 „ ropy,
600.000 „ benzyny,
1.000.000 „ stali,
3.500.000 „ zboża.

Trzeba zaznaczyć, że w przyszłej wojnie zapotrzebowanie na ropę i benzynę w związku z rozwojem motoryzacji i lotnictwa niewątpliwie wzrośnie i to bardzo pokaźnie.

Dla większości państw kwestia zaopatrzenia w artykuły pierwszej potrzeby i surowce niezbędne dla przemysłu wojennego staje się zagadnieniem naczelnym. Odnosi się to szczególnie do państw położonych na wyspach, jak Anglia, Japonia lub do niesamowystarczalnych pod względem gospodarczym a posiadających niedogodne lub ograniczone komunikacje lądowe z zagranicą np. Włochy, Holandia, państwa skandynawskie, Hiszpania (w razie wojny z Francją) itd.

Nasuwa się pytanie kapitalnej wagi: czy istnieje możliwość zabezpieczenia interesów państwa od wszelkich przykrych niespodzianek na morzu, które mogłyby wpłynąć ujemnie na położenie kraju pod względem gospodarczym? Czy w razie wojny życie gospodarcze nie dozna wstrząsów i toczyć się będzie sprawnie?

Na to można udzielić jednej tylko odpowiedzi: normalne i prawidłowe funkcjonowanie organizmu gospodarczego państwa może zapewnić jedynie wysoka sprawność wwozu niezbędnych artykułów, to zaś jest wykonalne wówczas, kiedy nieprzyjaciel nie może opanować naszych linii komunikacyjnych. Ażeby wreszcie uczynić zadość ostatniemu warunkowi, trzeba dysponować odpowiednimi środkami, którymi można by odeprzeć wszelkie zakusy przeciwnika w tym kierunku.

Zadanie to wykonać może tylko marynarka wojenna, gdyż:

— polityka niewiele wskóra, o ile nie posiada najskuteczniejszego narzędzia, jakim jest nieodmiennie siła zbrojna, t. j. na lądzie wojsko, na morzu — marynarka wojenna;
— zabezpieczenie własnego wybrzeża i własnych portów jest ważne i konieczne, jednak nie wystarcza, ponieważ nie wpływa na linie komunikacyjne, gdzie działać skutecznie może jedynie flota;
— działania na lądzie nie mają wpływu na to, co dzieje się na morzu, chyba że rozstrzygnęły o przebiegu wojny.

Tak pojęta marynarka, która wyłącznie może sprawować straż nad gospodarczymi interesami państwa, składa się w pierwszym rzędzie z odpowiedniej floty wraz z lotnictwem, elementów obrony wybrzeża i obrony przeciwlotniczej baz morskich i portów.

Wielkość tej siły zbrojnej zależy od:

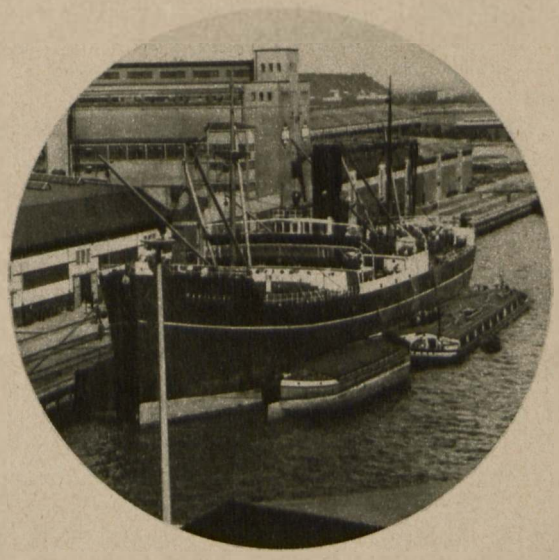
— rozpiętości interesów własnych na morzu,
— stanu siły zbrojnej domniemanego przeciwnika,
— położenia politycznego stron walczących (sojusze, konwencje),
— wpływu czynnika geograficznego (właściwości strategiczne danego teatru wojny).

Trzeba z całą stanowczością odrzucić wszelką myśl o możliwości obrony interesów gospodarczych w inny sposób. Wszak jeżeli zagraża niebezpieczeństwo, które wyrazi się w niszczeniu przez wroga naszych linii komunikacyjnych, to na ten akt przemocy skutecznie odpowiedzieć można jedynie gwałtem, to znaczy w tej samej płaszczyźnie. Tak nakazuje logika, tak uczy nas historia. Uciekanie się do innych środków — z reguły zawodzi.

I jeszcze jedno. Marynarka wojenna ma m. in. i tę właściwość, że nie podobna jest stworzyć jej na poczekaniu — wszelka improwizacja skazana zostaje z góry na niepowodzenie. Pospolite ruszenie na morzu nigdy nie było do pomyślenia.

Dlatego też marynarka wojenna musi być stale przygotowana do sprawowania straży w odniesieniu do gospodarczych interesów państwa. Spóźnienie się równe jest porażce. Do tego nie wolno dopuścić i nawet najcięższe ofiary nie powinny powstrzymać przed realizacją tego dzieła.

M. MAJEWSKI



Polskie ścigacze na Bałtyku

Ścigacz włoski

W historii wojen zdarzało się nieraz, że drobne oddziały, działając z zasadzki potrafiły zadać dotkliwy cios nieprzyjacielowi, często wielekroć liczniejszemu.

Lotność takich oddziałów, zdolność szybkiego przerzucania się z miejsca na miejsce oraz mała liczebność, która zwiększała prawdopodobieństwo zmylenia czat przeciwnika i pozwalała na wniknięcie w głąb ugrupowań nieprzyjacielskich, niepomiernie przyczyniała się do powodzenia takiej „gerylasówki."

Odpowiednikiem takich lotnych oddziałów lądowych o specjalnych zadaniach są na morzu kutry motorowe czyli t. zw. ścigacze. A chociaż o losie wojny morskiej rozstrzyga bitwa lub szereg bitew, stoczonych przez wielką flotę, składającą się zwykle z potężnych pancerników, kontrtorpedowców, łodzi podwodnych, z okrętów pomocniczych, popartych współdziałaniem lotnictwa morskiego — to jednak ścigacze oddają w czasie wojny tak niepomierne usługi, że stanowią obecnie niezbędną część składową każdej nowoczesnej floty.

Możliwości ich działania są najróżnorodniejsze; najczęściej są one używane: do obrony wybrzeża, do atakowania z zasadzki wielkich okrętów nieprzyjacielskich na pełnym morzu, do niespodzianych napadów na porty nieprzyjacielskie oraz do niszczenia łodzi podwodnych, w czym są poprostu bezkonkurencyjne.

Dlatego też przy budowie ścigaczy bierze się pod uwagę różnorodność ich zadań. Są to małe okręciki, kutry o drewnianym kadłubie, których wyporność wynosi przeciętnie około 20 ton, zaopatrzone w bardzo silne motory, które przy tak lekkim kadłubie pozwalają na rozwinięcie bardzo dużej, bo dochodzącej do 50 węzłów, szybkości, co równa się 90 km na godzinę. Zasięg pływania ścigaczy zależnie od wielkości dochodzi do 100 mil morskich t. j. ponad 180 km. Uzbrojenie stanowią zwykle aparaty torpedowe w liczbie 1 — 2, aparaty do wyrzucania granatów głębinowych, niszczących łodzie podwodne oraz 2 ciężkie karabiny maszynowe lub działko i karabin maszynowy. Wyposażone są poza tym w radiostację, przyrząd do wytwarzania zasłony dymnej, oraz w normalną aparaturę sygnalizacyjną. Liczba załogi waha się w granicach od 5 — 8 ludzi. Koszt budowy takiego ścigacza wynosi około pół miliona zł, co w porównaniu z kosztami budowy jakiejkolwiek innej jednostki morskiej jest cyfrą niezmiernie niską.

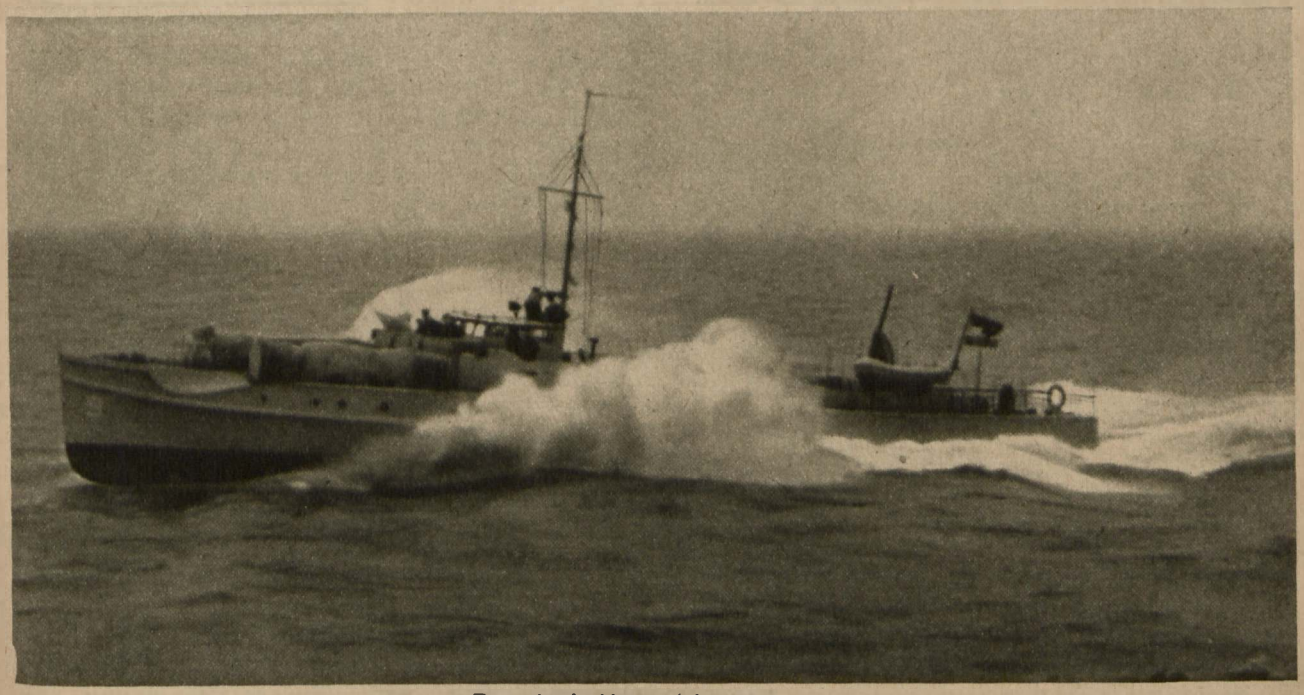
Rozpatrując po kolei zadania bojowe ścigaczy, przekonamy się, że np. przy obronie wybrzeża rola ich jest niezwykle doniosła. Abstrahując od ich siły ogniowej, która w wypadkach ataku nieprzyjacielskiej floty na wybrzeże, schodzi na drugi plan, wobec siły ognia innych jednostek morskich i bateryj wybrzeżnych, stwierdzić należy, że w innych fazach obrony wybrzeża np. przy patrolowaniu wód przybrzeżnych, ścigacze pod względem użyteczności przewyższają nie tylko wszelkie inne okręty wojenne, ale również i wodnopłatowce. W złych warunkach atmosferycznych, podczas chmurnych, ciemnych nocy, w czasie mgieł, gdy przy ograniczonym polu widzenia pływanie wśród przybrzeżnych przesmyków jest bardzo uciążliwe dla wielkich okrętów, a loty zwiadowcze wodnopłatowców są wręcz jałowe — występują na widownię ścigacze.

Dzięki małemu zanurzeniu z łatwością przemykają się wśród przybrzeżnych mielizn i spokojnie lawirują, wśród nocy i mgły. Przy obronie wybrzeży ścigacze spełniają rolę jakby psów owczarskich, małych, a kąśliwych — w wyprawach jednak na morza nieprzyjacielskie zmieniają się w napastliwe wilki, bo naprawdę wilcza jest taktyka bojowa ścigacza. W złych warunkach atmosferycznych, podczas ciemnych nocy i mgieł włóczą się po nieprzy-

jacielskich wodach, polując zawzięcie na potężne pływające twierdze. Działają zawsze z zaskoczenia, z zasadzki; ze zgaszonymi światłami, wolno, o ściszonym silniku zbliżają się do olbrzyma nieprzyjacielskiego, wyrzucając niszczycielskie torpedy z odległości, zapewniającej skuteczność strzału i częstokroć zatapiają jednostki bojowe o dużej wartości. Nawet w wypadku, gdy nieprzyjaciel spostrzeże niebezpieczeństwo, nie ratują się ucieczką. Korzystając z ograniczonego pola widoczności, dzięki swej niezwykłej zwrotności i szybkości, kręcą się w pobliżu łupu, oczekując dogodnej chwili na atak, a tym samym zmuszają nieprzyjaciela do zdwojenia czujności, a nawet niekiedy do poniechania właściwych zadań i haniebnego odwrotu. Warto wspomnieć tutaj, że jedyny nadpancernik, zatopiony przez torpedy w czasie wojny światowej, austriacki „Szent Istwant", poszedł na dno w nocy 10 czerwca 1918 na Adriatyku, zaatakowany przez mały ścigacz włoski M. A. S. 15, który storpedował olbrzyma mimo eskorty ochronnej torpedowców. Również w wojnie światowej zdarzały się śmiałe napady band ścigaczy na porty, jak atak ścigaczy angielskich na wybrzeże Flandrii i Kronsztad lub napady ścigaczy włoskich na porty w Pola i Trieście. Eskadry ścigaczy, wykorzystując przyjazne dla siebie warunki atmosferyczne przekradały się do nieprzyjacielskich portów i bezkarnie torpedowały nieprzygotowane na atak kolosy morskie, znikając, nim te zdołały przedsięwziąć środki obronne. Ścigacze są najniebezpieczniejszym wrogiem łodzi podwodnych. Na łódź podwodną polują ścigacze gromadnie, najmniej we trójkę. Rozstawiwszy się na szerokiej przestrzeni morskiej w rejonie, w którym podejrzewa się obecność nieprzyjacielskiej łodzi podwodnej, przy pomocy aparatów podsłuchowych wysłuchują szmer silników nieprzyjaciela, określając kierunek, z którego płyną podejrzane odgłosy. Wyniki podsłuchu podają sobie wzajemnie drogą radiową i na przecięciu tych trzech różnych kierunków otrzymują miejsce pobytu nieprzyjacielskiej łodzi. Po dokonaniu obliczenia, podążają natychmiast całą szybkością na obliczone w ten sposób miejsce i obrzucają podejrzaną strefę morza granatami głębinowymi. Dzięki swej niezwykłej szybkości nieraz mogą zdążyć w czas na miejsce tak, że nieprzyjacielska łódź podwodna znajdzie się w zasięgu niszczycielskich granatów, a wówczas plamy oliwy wypryskujące z głębin na powierzchnię morza wskazują na skuteczność wybuchów w głębinach. Wiele łodzi podwodnych zostało zniszczonych w ten sposób podczas wojny światowej. Przy polowaniach tych nie obawiają się zbytnio ścigacze spotkań z całymi nawet nieprzyjacielskimi flotami. Do obrony przed wodnopłatowcami posiadają działko i karabin maszynowy, a rzadko który płatowiec zaryzykuje zniżenie lotu z narażeniem się na pociski ścigacza, by w zamian za to uzyskać dla swych bomb cel o tak małej powierzchni, jaką przedstawia ścigacz. Zaś w spotkaniu z większym zespołem floty nieprzyjacielskiej wytwarzają ścigacze sztuczną zasłonę dymną i albo szukają ocalenia w szybkiej ucieczce, która zawsze ma widoki powodzenia, albo korzystając z dymu przyjmują walkę, czym zmuszają okręty nieprzyjacielskie do przeróżnych zwrotów, zmian kursów, przez co opóźniają, jeżeli nie udaremniają właściwe zadanie nieprzyjacielskiej floty.

Reasumując wszystkie walory bojowe ścigaczy, które w porównaniu z minimalnymi kosztami produkcji są wprost nadzwyczajne, stwierdzić należy, że inicjatywa Ligi Morskiej i Kolonialnej, mająca na celu uzupełnienie nimi składu naszej marynarki wojennej została powzięta słusznie. W ten sposób każdy z Okręgów Ligi Morskiej i Kolonialnej będzie mógł przyczynić się do stworzenia tak bojowego środka walki na morzu, jakim będzie flotylla ścigaczy na Oksywiu.

M. JANCZEWSKI



Typ niemieckiego ścigacza

ANGLOSASI I JAPONIA

Widok portu Hong-Kong

Pod hasłem „Azja dla Azjatów" Japonia opanowuje coraz to większe przestrzenie Chin. Nie dość jednak na tym. Japonia zadaje na Dalekim Wschodzie dotkliwe ciosy tym, których pragnie wyprzeć z Azji. Czyni to na razie w ten sposób, że podważa w oczach Azjatów prestiż Anglii i Stanów Zjednoczonych, głównych w Azji przedstawicieli białej rasy.

Podważanie prestiżu obu mocarstw anglosaskich widzimy w drażliwych incydentach, wywoływanych przez wojsko japońskie. Najgłośniejsze z tych incydentów były: ostrzelanie 3 września r. ub. pod Szanghajem samochodu ambasady brytyjskiej, przy czym został raniony ambasador; bombardowanie z samolotów w dniu 11 grudnia r. ub. czterech brytyjskich kanonierek, a w dniu następnym — zatopienie amerykańskiej kanonierki Panay. Wszystkie te incydenty rząd japoński tłumaczy pomyłką lotników. Niemniej jest pewne, że gdyby Anglia i Stany Zjednoczone zdecydowały się zareagować na takie pomyłki demonstracją flot, to lotnicy japońscy staliby się znacznie uważniejsi.

Ciekawe będzie przypomnieć tu niektóre wydarzenia związane z wypowiedzeniem wojny Francji przez Niemcy w roku 1914. Były Prezydent Republiki, Poincaré, opowiadał w jednym ze swych odczytów na temat genezy wojny światowej, jak to „mimo wypowiedzenia wojny Rosji przez Niemcy, spacerował p. baron von Schoen (ambasador niemiecki — przyp. nasz) od 48 godzin po Paryżu i z niezwykłą ostentacją chodził po restauracjach na śniadania i obiady. Mogło się wydawać, że oczekiwał zajścia, które dostarczyłoby jego ojczyźnie dostatecznych powodów do zaczepienia Francji. Dzięki roztropności Paryżan sposobność jednak się nie trafiła". W przekonaniu francuskiego męża stanu jakaś słowna napaść na ambasadora mogła być w roku 1914 uznana za powód do wojny. W roku 1937 ranienie ambasadora wielkiego mocarstwa i zatopienie okrętu wojennego dają się załatwić w drodze „wyjaśnień" i „ukarania winnych". Do incydentów można więc przykładać dwie miary. Mierzone jedną, nawet najbłahsze incydenty stają się powodem wypowiedzenia wojny, w której wylewa się morze krwi — mierzone drugą, dają się zlikwidować przy pomocy gładkich not, mimo że kosztują krew.

W zestawieniu cytowanych wyżej faktów odzwierciedla się doskonale sytuacja międzynarodowa na Dalekim Wschodzie: nikt nie pragnie rozszerzenia się wojny. Probierzem tego — dla Japonii, która chciałaby opanować politycznie Chiny bez narażenia się na starcie z mocarstwami — są incydenty, niewątpliwie świadomie przez nią wywoływane. Prezydent Roosevelt określił tę sytuację w przemówieniu noworocznym do Kongresu w słowach następujących: „Jestem rad, że naród nasz trwa w pokoju, mimo prowokacji, jakie w innych czasach z powodu swej powagi mogłyby zrodzić wojnę". Z oświadczenia tego mogą być zadowoleni amerykańscy eksporterzy, którzy sprzedają Japonii za 200 milionów dolarów rocznie, podczas gdy

Chinom tylko za 47 milionów. Jednak Azjaci — Japończycy, Chińczycy, Hindusi, Malaje, Filipini itd.— oceniają postępowanie rządów anglosaskich zupełnie inaczej. Dla nich niezwykła flegma Anglii i Stanów jest tylko przejawem słabości, wyrażonej m. in. przez nieobecność na Dalekim Wschodzie brytyjskich i amerykańskich okrętów liniowych. Każdy Azjata, który zna historię wojny o opium i wojny Bokserów, który pamięta postawę Anglików i Amerykan jeszcze przed dziesięciu laty a dziś ogląda prowokacyjne parady wojsk japońskich w międzynarodowej dzielnicy Szanghaju, każdy, kto widzi niezliczone drobne upokorzenia, jakie cudzoziemcy znoszą dziś w Chinach od Japończyków — ten uzna, rozumując kategoriami daleko - wschodnimi, że biali „nie uratowali swej twarzy". W oczach Azjatów biali, szczególnie Anglicy i Amerykanie, są pokonani przez Japonię, są więc tymi, z którymi nie wiadomo, czy warto się sprzymierzać. I w ten sposób Anglosasi zaczynają tracić pod nogami ważny grunt polityczny i strategiczny dla ewentualnych poczynań antyjapońskich.

— Ale w r. 1940, kiedy zostaną wykonane wielkie programy zbrojeniowe Anglii, Francji i Stanów Zjednoczonych, wszystko się z dnia na dzień odmieni! — pocieszają się ludzie w Europie i Ameryce. Są jednak i tacy, co nie mogą pozbyć się sceptycyzmu. Powiadają: doskonale! W r. 1940 Anglicy i Yankesi będą posiadali 37 pancerników, Japonia co najwyżej 12. Anglia, dzięki swym gigantycznym, wszechstronnym zbrojeniom i dzięki oparciu o Francję, również dozbrojoną na wielką skalę, nie będzie się obawiać nikogo w Europie i zgromadzi lwią część swych liniowców w Singapoorze. Amerykanie, przez nikogo nie niepokojeni na Atlantyku, również będą mogli posłać na zachodnie wody Pacyfiku kilkanaście pancerników. Na Dalekim Wschodzie stanie wtedy, istotnie, flota anglosaska, przeszło dwa razy silniejsza od floty japońskiej. Wszystko to prawda — mówią dalej sceptycy—lecz czyż można liczyć na to, że Japończycy popełnią samobójstwo, t. zn. wypłyną na spotkanie przygniatająco silniejszych Anglosasów? Niezwykłe okoliczności, dzięki którym 30 maja 1916 r. flota niemiecka wypłynęła na Morze Północne nie wiedząc, że płynie wprost na spotkanie znacznie silniejszych Anglików, nie powtórzą się z pewnością na Dalekim Wschodzie w razie wojny anglosasko - japońskiej. Jeśli admirałowie Anglosasi będą chcieli dostać na odległość strzału i zniszczyć słabszych liczebnie Japończyków, to nie pozostanie im nic innego, jak popłynąć do wybrzeży samej Japonii. I tu właśnie leży istota zagadnienia: Anglosasi znajdują się w wyjątkowo niekorzystnych warunkach strategicznych dla podjęcia o f e n s y w y przeciw Japonii. Wszystkie główne bazy morskie Anglosasów oddalone są o parę tysięcy mil od mocarstwowego jądra Japonii. Wprawdzie Hong - Kong leży bliżej, ale po usadowieniu się Japończyków w Chinach, będzie pozycją trudną do utrzymania, w każdym zaś razie jako baza dla działań na wielką skalę straci znaczenie. Wynika z tego, że Anglosasi musieliby prowadzić działania zaczepne w wielkiej odległości od swych

Przemarsz wojsk japońskich przez Szanghaj

baz morskich i lotniczych, co jest okolicznością nadzwyczaj niekorzystną. W dodatku, zanim flota, operująca z Singapoore, Filipin lub Hawai (po linii Midway — Wake), zbliży się do japońskich wysp macierzystych, będzie musiała minąć łańcuchy małych wysp, ciągnących się od Formozy oraz od Marshall i Karolin do Kiu - Shiu oraz Hondo. O tych łańcuchach admirał Suetsuga mówi, że są one „pierwszą linią obrony Japonii". Mieszczą się na nich morskie i lotnicze punkty wypadowe, z których Japończycy, przy pomocy małych i średnich jednostek morskich oraz samolotów, atakowaliby i szczerbili najpotężniejszą nawet flotę nieprzyjacielską, płynącą ku Japonii. Może się więc ostatecznie okazać, że flota japońska, u w ł a s n y c h wybrzeży, t. zn. wypoczęta i bez jakichkolwiek uszkodzeń, nie okaże się f a k t y c z n i e słabsza od floty anglosaskiej, która wyruszy liczebnie silniejsza, ale zjawi się przed nieprzyjacielem zmęczona i nadwyrężona po drodze.

Takie mniej więcej argumenty wysuwają sceptycy. Optymiści odpowiadają im w ten sposób: mówicie, że admirałowie japońscy nie narażą się na starcie z silniejszym przeciwnikiem w niekorzystnych warunkach strategicznych. Czyżby Anglicy i Amerykanie nie mieli sposobów, ażeby zmusić Japończyków do oddalenia się na dwa tysiące lub więcej mil od japońskich baz morskich i lotniczych? Czyż istotnie nie mogą zmusić Japończyków do rozpoczęcia działań zaczepnych pod bokiem baz nieprzyjacielskich, gdzie stoją przeważające nieprzyjacielskie siły? Od czegóż są politycy! Jeśli Japończycy usadowią się w Chinach, to anglosascy politycy będą szczuli na nich mściwych Chińczyków. Na utrzymanie w postrachu i spokoju Chińczyków w Mandżukuo Japonia poświęca ponad 10% budżetu państwowego. Ileż więc będzie musiała wydać, chcąc utrzymać spokój w Chinach, choćby tylko w pięciu północnych prowincjach i w dolinie Yang - Tse - Kiangu! Przecież Chińczycy w Mandżukuo to prawie wyłącznie chłopi, a tutaj — w Pekinie, Tientsinie, Nankinie, Szanghaju, Hankou itd.— mieści się elita umysłowa narodu. Już teraz widzimy, że Japończycy nie mogą znaleźć wybitnych osobistości chińskich, które stanęłyby na czele nowych rządów, tworzonych przez japońskich agentów. Wobec wrogiej postawy Chińczyków, zaopatrywanych przez Anglików w broń drogą na Indie i Tybet, plany Japonii opanowania bogatych surowcowo Chin i osiągnięcia gospodarczo - wojennej samowystarczalności, okażą się niewykonalne, awantura chińska okaże się ostatecznie gospodarczą i polityczną klęską Japonii. Admirał Suetsugu, minister spraw wewnętrznych Japonii, oświadczył przecież niedawno, że „chcąc złamać opór Chin, trzeba bezwzględnie wstrzymać angielską pomoc, choćby kosztem wojny". Otóż właśnie! — powiadają Anglosasi. Nie Anglicy, nie Amerykanie, tylko Japończycy musieliby wypłynąć na poszukiwanie wroga i tym samym stracić wszystkie te korzyści, które w razie ofensywy anglosaskiej daje im oddalenie Japonii od anglosaskich baz. A jeśli nawet między Japończykami i Chińczykami zapanuje pełna harmonia i Japonia zacznie prowadzić w Azji groźną dla nas politykę, to zamkniemy dla jej handlu wszystkie cieśniny od Malakki do Djilolo i wody zachodniego Pacyfiku od Alaski przez Hawaie do Nowej Gwinei. Niech nas wtedy Japończycy szukają w Singapoorze, na Hawaiach czy Aleutach! — wołają w Anglii i Stanach optymiści.

Przyszłość pokaże, czy optymizm taki jest uzasadniony. Zarówno zresztą optymiści, jak i sceptycy, opierają swe rozumowania na założeniach mniej lub więcej ścisłych, mniej lub więcej dowolnych. W najbliższej przyszłości, lub w ciągu tych paru lat, które dzielą nas od dnia, w którym Anglosasi skończą wykonanie swych programów zbrojeniowych, mogą tak samo zajść zmiany w położeniu strategicznym mocarstw na Dalekim Wschodzie. Wystarczyłoby np. zajęcie przez Japonię chińskiej wyspy Hainan i założenie tam bazy, ażeby położenie strategiczno - morskie Japonii, szczególnie jej możliwości ofensywne, znacznie się polepszyły. W każdym jednak razie na sytuację Anglosasów na Dalekim Wschodzie, zarówno polityczną, jak strategiczną, wpłynie w pierwszym rzędzie stosunek Chin do Japonii. Można śmiało powiedzieć, że pogłoski o usiłowaniach ambasadora Niemiec w Chinach, celem stworzenia podstaw do ewentualnego „uczciwego wyrównania" między oboma bratnimi narodami azjatyckimi, są dla Anglosasów najprzykrzejszymi, jakie tylko mogą się zrodzić. Gdyby Chińczycy pozbyli się nienawiści do Japonii, to czuliby się wtedy w pełni Azjatami, daliby folgę uczuciom nienawiści do obcorasowych gnębicieli gospodarczych i politycznych — Anglików. W takich warunkach reakcja zbrojna na groźne dla Anglii poczynania Japończyków w Azji byłaby przedsięwzięciem niezmiernie trudnym, pełnym ryzyka, mimo potęgi ewentualnie złączonych flot obu mocarstw anglosaskich.

Oczywiście, zanim ewentualne „wyrównanie" między r z ą d a m i japońskim i chińskim mogłoby doprowadzić do zaniku japonofobii w całym n a r o d z i e chińskim, musiałyby przejść długie lata. Lata te byłyby wypełnione buntami prowincjonalnymi, skierowanymi przeciw władzom centralnym „sprzedającym kraj najeźdźcom" itd. A zanim, w t y c h c z y i n n y c h w a r u n k a c h, w Chinach zapanuje nastrój życzliwy dla Japonii, z a n i m C h i n y b ę d ą m o g ł y s t a ć s i ę n a r z ę d z i e m w r ę k u p o l i t y k i z a g r a n i c z n e j J a p o n i i — oś Berlin — Rzym powinna już być w Europie unieszkodliwiona i na Dalekim Wschodzie zjawi się flota anglosaska, która przypomni Japonii czasy, kiedy słowa zimnych Anglików i Yankesów były ciężkie jak ołów, a twarde jak stal.

Sytuacja Anglosasów na Dalekim Wschodzie jest trudna, lecz mają oni dobre szanse na przyszłość. Stąd ich niezwykły spokój. Natomiast Japonia znajduje się w sytuacji, gospodarczej i politycznej, w której w każdej chwili może ujrzeć się na skraju przepaści. Dlatego też Japonia jest dziś w polityce międzynarodowej groźną niewiadomą. Każdego dnia może ona rozpętać wojenną zawieruchę.

ZBIGNIEW DOMANIEWSKI

Miejscowość Bedo-Littoria w Libii

OSADNICZA KOLONIZACJA AFRYKI

Poniżej zamieszczamy artykuł p. R. Piotrowicza, zawierający szereg opinij, dotyczących możliwości osadnictwa europejskiego w krajach tropikalnych.

Ogólny stan gospodarki światowej, domagający się coraz większej ilości i rozmaitości surowców, coraz dotkliwiej odczuwane przeludnienie niektórych krajów oraz poczynania międzynarodowe państw głodnych skierowały badania kolonialne na tory bardziej szczegółowych dociekań.

Badania te podjęte przez uczonych, specjalnie zajmujących się sprawami kolonialnymi, objęły m. in. sprawę osadnictwa europejskiego w krajach tropikalnych.

Wyniki dociekań podważają twierdzenie o niemożliwości europejskiego osadnictwa w krajach tropikalnych.

Podług opinii J. F. Duflosa (L'Afrique Francaise, 1936), dawny podział krajów zamorskich na kolonie eksploatacyjne oraz kolonie osiedleńcze dziś już stracił znaczną część swej wartości, ponieważ „wpływy tropikalne, wzbudzające przez długi czas przerażenie, jako czynnik nie do zniesienia dla białych imigrantów, uległy obecnie rozmaitym i licznym złagodzeniom". Także i dzisiejsze zdobycze wiedzy kolonialnej i higieny znacznie ułatwiają życie i pracę w koloniach.

Prace takie, jak osuszenie kraiu, przetrzebienie lasów dziewiczych, podejmowane w celu uprzystępnienia kolonialnych warunków pobytu wydają b. dobre rezultaty, np. w brytyjskiej Sierra Leone. Konieczna potrzeba stałego osiedlenia w koloniach większej ilości ludzi spowoduje jeszcze większą efektywność tych prac.

W związku z zagadnieniem bezrobocia Belgia podjęła badania możliwości europejskiego osadnictwa w Kongo. Wyniki badań, jak mówi o tym gubernator Kongo, Heneen, pozwoliły na stwierdzenie, że „trudności napotykane przez białych kolonistów w Kongo w fizycznej aklimatyzacji i możliwości rozwoju ich rasy, płyną nie tyle z wysokiej temperatury tego kraju, co z jej połączenia z nadzwyczajną wilgotnością klimatu, wytwarzającego środowisko specjalnie przychylne dla mnożenia się rozmaitych chorobowych, szkodliwych dla Europejczyków zarazków. Płaskowyż Konga nie posiada już tych ujemnych stron. Natomiast brak soli wapiennych odczuwany w produktach gleby tego płaskowyża, powodujący wyradzanie się ludności tak murzyńskiej, jak i europejskiej, może być skutecznie zwalczany bardziej właściwymi sposobami żywienia".

Studia te, dzięki którym tak znacznie wzrosła zdrowotność wśród nielicznych europejskich obywateli Afryki Równikowej, wniosły bardzo poważne zdobycze w dziedzinę wiedzy kolonialnej, nie mogły jednak dotychczas znaleźć szerszego praktycznego zastosowania, przede wszystkim z powodu braku właściwego elementu emigracyjnego u głównych mocarstw kolonizatorskich. Wyniki doświadczeń nabrały większego znaczenia wówczas, gdy na widownię wystąpiła Italia i zdobyła dla tych doświadczeń rozległy teren Afryki Wschodniej.

Spośród bowiem mocarstw Zachodu Europy ona w największym stopniu dysponuje dostatecznym i właściwym, bo rolniczym, elementem emigracyjnym, a obecnie planuje masową jego translokację na rozległe terytoria afrykańskie.

Do właściwej oceny elementu ludzkiego umożliwiającego eksploatację posiadanych kolonij przyczynia się w pierwszym rzędzie coraz powszechniej panujące przekonanie, że tylko intensywna eksploatacja kolonij daje obiektywne prawo do suwerennego władania nimi. Poruszający to zagadnienie artykuł de Warrena w „Temps" (10.IX.37), wyraźnie uwypukla rolę białego kolonisty w krajach zamorskich, mówiąc: „Koloniści dostarczają autochtonom najbardziej pożytecznego przykładu pierwszych i najważniejszych prac w wykorzystaniu wartości każdego „nowego kraju". Oni też, wiążąc swe losy z losami tubylczych sąsiadów, są obecnie i będą w przyszłości istotnymi i nieodzownymi agentami koniecznej w każdej kolonii i w całym imperium współpracy narodu protegującego i kraju protegowanego."

Energicznie przedsiębrane kolonizacyjno-osadnicze poczynania Italii wywołały dość charakterystyczną reakcję opinii publicznej i czynników rządowych krajów kolonizacyjnych, dotychczas nie interesujących się zbytnio możliwościami takiego właśnie europejskiego osadnictwa. Kraje te dotychczas wzbraniały się stanowczo przeciwko wszelkiemu obcemu elementowi. Otwarcie granic Sudanu dla emigrantów z Egiptu, w ostatnim brytyjsko-egipskim traktacie, mimo dotychczasowych energicznych sprzeciwów Brytanii, jest prawdopodobnie wynikiem obawy przed zalewem Sudanu przez Włochów. Opinia publiczna Francji, napotykającej tyle trudności w stałym i ścisłym związaniu swych obywateli, niechętnie usposobionych do pobytu w koloniach, z licznymi posiadłościami kolonialnymi, jest niemniej poruszona tym całkowicie nowym stanem rzeczy.

Italskie poczynania osadnicze w Abisynii wywołały liczne echa na łamach pism francuskich. Artykuł znanego kolonialisty P. Mille'a w „Temps" (17.XI.37), wskazuje, że metoda kolonizacyjna, zastosowana przez Italię, przypomina francuskie poczynania przy kolonizacji Kanady i Algerii. Już samo to porównanie nasuwa przypuszczenie osiągnięcia dodatnich wyników, ponieważ miliony francuskich obywateli tych krajów wykazują obecnie znaczniejsze nawet regeneracyjne zdolności niż obywatele metropolii. Utworzenie w trzech, najbardziej dotkniętych rolniczym bezrobociem prowincjach Italii — Romanii, Pulii oraz Wenecji, specjalnych organizacyj kolonizacyjnych i wyznaczenie dla nich trzech prowincyj abisyńskich, których kolonizacji mają się one podjąć, przypomina również translokację całych wsi z ich wewnętrzną organizacją na terytoria Kanady i Algerii. Dlatego też autor artykułu uważa, że nawet zważywszy szereg rozmaitych politycznych i finansowych przeszkód, nie ma powodów, dla których poczynania kolonialne Italii nie miałyby się udać; przeciwnie należy raczej sądzić, że mogą one w drugim lub trzecim pokoleniu wydać rezultaty tak zadawalające, jak w Algerii. Niektóre demograficzne warunki Italii w Etiopii są dziś takie same, jak sto lat temu były dla Francji w Algerii. Sto lat temu bowiem ludność Francji była w 2/3 rolnicza, a jej wieśniak był wytrwały i twardy w pracy na roli, poszukując w niej nie zysków, lecz samych tylko możliwości wyży-

Fragment wioski murzyńskiej w Kongo Belgijskim

Wieś Batonga w Rodezji

wienia. Nie rozumiejąc innego sposobu bytowania, jak tylko uprawianie roli, był zdecydowany umrzeć raczej niż opuścić ziemię. Nie znając poza tym kompletnie warunków życia w mieście, był on rolnikiem i wieśniakiem w najwłaściwszym znaczeniu tego słowa. Ten to właśnie rolnik i wieśniak, niezastąpiony w wyzyskaniu wartości każdego pierwotnego kraju, skolonizował północną Afrykę francuską, a obecnie podejmuje się tego zadania w nowozdobytym afrykańskim imperium Italii i w dawniejszej jej libijskiej kolonii. W całej bowiem zachodniej Europie rolnik włoski zachował do dziś najwięcej z cech charakterystycznych dla rolnika pioniera. Italia dysponuje przy tym takimi rolnikami w nadmiarze.

Jeżeli na zachodzie Europy Italia jest jedynym mocarstwem, dysponującym ponad własne potrzeby takim elementem rolniczym, w środkowej Europie takim krajem jest niewątpliwie Polska. Można nawet zaryzykować twierdzenie, oparte na doświadczeniu w Argentynie i Brazylii, że cechy charakteryzujące polskiego rolnika w dziedzinie pioniersko-kolonizacyjnej jeszcze bardziej podnoszą jego wartość użytkową. Nasze ogólne warunki gospodarcze, nadzwyczajne przeludnienie rolnicze, oraz międzynarodowe stosunki polityczno-ekonomiczne zwalniają tempo uprzemysłowienia, a co za tym idzie nie pozwalają na szybkie wchłonięcie nadprodukowanego elementu rolniczego i tym bezwzględniej domagają się znalezienia dróg dla jego zamorskiej emigracji.

Otrzymanie kolonij będzie zależało nie tylko od tego, czy ich potrzebujemy, lecz od wykazania się możliwością ich należytego wyzyskania. Nie posiadając więc ani dostatecznych kapitałów, ani właściwego uprzemysłowienia, ani koniecznego doświadczenia, powinniśmy zwracać szczególną uwagę właśnie na czynnik ludzki. Argumentami w naszych żądaniach mają być rezultaty osiągnięte przez inne narody, rozporządzające podobnym elementem emigracyjnym.

Z drugiej zaś strony pozytywne osiągnięcia osadniczych poczynań Italii w Libii i Abisynii wywołają konieczność wzmocnienia europejskiego zaludnienia również i w innych koloniach Afryki. Metropolie bowiem sąsiednich terytoriów mogą się obawiać, że wzrost europejskiego zagospodarowania i napływ ludności z posiadłości włoskich może się okazać niebezpieczny dla tych bezludnych i gospodarczo zaniedbanych krajów. Nie posiadając własnego elementu emigracyjnego, mogą się one zwrócić o współpracę do innych zasobniejszych w niego narodów. Współpraca taka będzie specjalnie pożądana z państwem, które dostarczając jak najbardziej wartościowego elementu rolniczego, ze względu na swą geopolityczną sytuację nie zagrozi stanowi posiadania metropolii.

Wzrastające możliwości zaludnienia Afryki kolonistami z Europy mogą przyczynić się do zachowania europejskiego stanu posiadania, a tym samym zainteresować metropolie tych kolonij. Wielka ilość i wysoka wartość elementu emigracyjnego z naszego kraju dostatecznie uzasadnia konieczność bacznego obserwowania przez nas przebiegu i wyników italskiego eksperymentu osadniczego w Afryce.

ROMAN PIOTROWICZ

WSRÓD WYCHODŹTWA POLSKIEGO

Artykuł niniejszy omawia życie polskich kolonistów w Ameryce Południowej na podstawie współczesnej literatury o emigracji.

Zagadnieniu polskiej emigracji politycznej poświęcono niejedną już ciekawą i wyczerpującą pracę i rozprawę, natomiast problem wychodźtwa zarobkowego, mimo, że istnieje również bardzo dawno, nie doczekał się dotąd gruntownego i wszechstronnego opracowania. Jak nieraz, tak i w tym wypadku literatura piękna uprzedziła naukę. Powieścio- i podróżopisarzom zawdzięczamy fragmentaryczne ujęcie życia naszych emigrantów w świecie, od nich to dowiadujemy się w mniej albo więcej poetyckim ujęciu o życiu i bytowaniu Polaków w obu Amerykach, Francji, Niemczech, na Dalekim Wschodzie i dokąd ich tam zagnał los. Najciekawiej kształtuje się oczywiście historia emigrantów w tych częściach świata, w których dopiero oni, dobrowolni koloniści, stwarzają nowe życie cywilizacyjne, spełniają robotę pionierską tam, gdzie wśród ciężkiej pracy, w całkowicie odmiennych warunkach klimatycznych, karczować muszą odwieczne lasy dziewicze, wyrywać naturze, kryjącej tysiące nieznanych niebezpieczeństw, grunt pod nową egzystencję. Takim terenem jest Ameryka Południowa: ogromna Brazylia, nęcąca Argentyna i mniej znana Boliwia oraz Paragwaj. Znajduje się tutaj około ćwierć miliona wychodźców polskich i nie ma ponoć zakątka w Ameryce Południowej, gdzie by nie można spotkać rodaków [1]). Emigranci polscy osiedlili się tutaj w różnych czasach, pierwsi z końcem XIX wieku w stanach Missiones, Santo Espirito, Paranie w większych skupieniach, w innych stanach w mniejszych gromadach. Odtąd płynęły już do Ameryki Południowej coraz nowe zastępy polskich wychodźców z wszystkich części Polski, zwłaszcza jednak z dawniejszej dzielnicy pruskiej i królestwa kongresowego. Po wojnie światowej i odzyskaniu niepodległości przez Polskę ruch ten nie ustał. Niejeden wrócił zniechęcony ciężkimi przejściami do „starego kraju" po to, by po pewnym czasie znów zatęsknić za trudami bytowania w egzotycznych krainach [2]). Dlaczego ludzie ci opuścili ojczyznę? W wielu wypadkach powodowała nimi nadzieja stworzenia sobie nowej, łatwiejszej i bardziej beztroskiej egzystencji, innymi — zatargi z władzami zaborczymi, jeszcze innymi zwykłe pragnienie bogactwa lub niepokój wewnętrzny, który kazał im wierzyć, że wszędzie lepiej, niż we własnej ojczyźnie. Nie trzeba specjalnie podkreślać, że wielu z nich doznało głębokiego rozczarowania, że tu stracili resztki uratowanego z ojczyzny majątku, że umierali z tęsknoty i żalu za swoimi, nim jeszcze zdążyli przywyknąć do nowego życia, że ogromna większość tych emigrantów znalazła zaledwie znośne warunki bytowania i tylko nieliczna część dorobiła się fortuny, stworzyła sobie nową ojczyznę, nowe życie. Zdarzyło się nawet i tak, że jedna z większych gromad wychodźców, która przybyła do Brazylii z końcem XIX wieku niemal cała zginęła wskutek straszliwej epidemii [3]). Czemuż przypisać, że Polacy, mimo, że ich tam jest taka poważna liczba, nie zajmują stanowiska przodującego wśród innych europejskich kolonistów? Sporo się na to złożyło przyczyn. Emigranci polscy rekrutowali się przede wszystkim z elementów mało wykształconych, sporo wśród nich było analfabetów, trudno się przystosowywali do odmiennych warunków klimatycznych, okazali mało odporności wobec początkowych niepowodzeń, osie-

[1]) Konrad Wrzos: Yerba Mate — Warszawa, 1937 „Rój", str. 217.

[2]) tamże.

[3]) Wrzos op. cit.

dlali się daleko od oficjalnych traktów, miast, zaszywali się w puszczach, gdzie coprawda lepsza była ziemia, ale gdzie wskutek trudności komunikacyjnych nie łatwo było zbyć towar, nie łatwo było orientować się w nowych możliwościach zarobkowania. Przyczyniła się też do tego sama natura polska: ogromne przywiązanie do kraju macierzystego, stąd nieustanna tęsknota za swoimi w „starym kraju", pewna kłótliwość i swarliwość, dzięki czemu trudno było stworzyć jednolitą, zwartą organizację wszystkich polskich emigrantów, wreszcie w wielu wypadkach zbytnia skłonność do asymilacji, co w następstwie powodowało czasem wynaradawianie się. Jedna z głównych przyczyn jednak — to brak zmysłu kupieckiego, który cechuje przeważną część kolonistów polskich, wskutek czego ciężki ich dorobek wykorzystują przedsiębiorczy obcy koloniści [4]).

Stosunkowo dobrze ułożyło się życie tym emigrantom polskim, którzy poszli na rolę; nie cierpią w każdym razie niedostatku, w ostatnich zaś czasach okazuje się coraz częściej, że rolnicy polscy dorabiają się i zyskują na poważaniu i znaczeniu. Tłumaczy to pod pewnym względem dawniejsze niepowodzenia. Dopóki bowiem Polacy pozbawieni byli należytej ochrony, opieki ze strony własnych władz, padali ofiarą nieuczciwych elementów żerujących na emigrantach, tracili pieniądze w niepewnych przedsiębiorstwach, bywali źle traktowani przez władze miejscowe.

Odkąd jednak polski wychodźca znajduje oparcie w przedstawicielstwie własnego państwa, odwołać się może do opieki władz konsularnych, lokować swe oszczędności czy nawet kapitały w bankach polskich, los jego polepsza się z każdym rokiem, bardziej zwartą staje się jego organizacja, rośnie świadomość własnych sił i możliwości. Teraz też dopiero doznaje pewnego zahamowania wynaradawianie się, krzepnie poczucie polskości [5]). A zaczynało już być bardzo źle. Polscy podróżnicy, którzy w ostatnich latach odwiedzali środowiska emigracji polskiej w Ameryce Południowej, notują liczne wypadki zmiany nazwisk i z nią zmiany narodowości. Poczciwy Pączek nazywa się Punseque, Wojtek Brzózka przybiera nazwisko Adalberto Alves, Gołąbek woli się nazywać Collombequi. Trafiają się jednak i takie wypadki, że Polacy zmieniwszy nazwisko, nie mówiąc po polsku, czują się Polakami i pracują dla Polski [6]). Szczególnie silnie oddziałują na wynaradawianie się Polaków mieszane małżeństwa. Polskie dziewczęta wychodzą za kaboklów nie mówiących po polsku i nie chcących się nauczyć naszego języka. Kobiety stosują się do swych małżonków, mówią mową obcą i w niej wychowują swe dzieci. Takie małżeństwa nie zawsze bywają dobrowolne. Kaboklo upatrzy sobie polską dziewczynę, Polak nie może odmówić, inaczej narazi się na straszliwą zemstę [7]). Ks. Posadzy cytuje przykład, że odradzał bardzo silnie dwóm Polkom wydanie się za kaboklów, tłumacząc wszelkie wynikające stąd konsekwencje. Może by dziewczęta były poszły za radą duszpasterza, cóż, kiedy jeden z kandydatów na męża oświadczył księdzu wprost, że go zastrzeli, jeśli będzie czynił trudności. Najczęściej jednak nie bierność, ale oportunizm bywa przyczyną wynarodowienia się. Polacy wiedzą dobrze, że inaczej traktowani są przez władze krajowcy niż emigranci, więcej mają szans życio-

[4]) Wrzos oraz Ks. Ignacy Posadzy: Droga Pielgrzymów. — Poznań 1933. — Wyd. Seminarium Zagranicznego, str. 344.

[5]) Mieczysław Lepecki: W cieniu Kordylierów. Wyd. J. Przeworski. Warszawa, str. 320.

[6]) Ks. Posadzy.

[7]) M. Isaakowa: Polka w puszczach Parany. Poznań. Ks. Św. Wojciecha, 1937 str. 232.

Żniwa w okolicy Buenos Aires

Fragment targu w jednym z miast brazylijskich

wych, łatwiejszy dostęp do udogodnień wynikających z przyznania się do narodowości np. Brazylijskiej. W środowiskach polskich, które zachowują tradycje polskości, więcej czytywane są czasopisma brazylijskie niż polskie. W szkołach polskich — rzecz zupełnie słuszna, uczą także języka krajowego. Ale ponoć i dość liczne są polskie rodziny, które posyłają swe dzieci tylko do szkół krajowych [8]). Taki stan nasuwa liczne poważne refleksje, a wśród nich przede wszystkim tę, że opieka władz polskich nad emigrantem jest jeszcze niedostateczna, że potrzeba tu ideowego elementu działaczy społecznych, duszpasterzy, nauczycieli wykształconych, o prawych i mocnych charakterach, znających stosunki, którzy by byli łącznikami pomiędzy rozproszoną Polonią, zorganizowali dobrze postawione szkolnictwo, czytelnie, stowarzyszenia różnego rodzaju. Dobór tych ludzi winien być niezwykle staranny, aby praca ich była prawdziwie skuteczna i nie przynosiła szkód miast korzyści [9]). Typ takiego Grzeszczyszyna [9]) nie jest może tak częsty, ale starczy dwóch, trzech jemu podobnych, by gruntownie zrazić emigrantów do współpracy z rodakami ze „starego kraju". Dość silnie rozwinięte jest życie polskie w Paranie. W stolicy tego stanu, Kurytybie, istnieje szereg polskich stowarzyszeń, wychodzi kilka czasopism, jest dom ludowy. W Argentynie, w stanie Missiones, istnieje dużo osiedli o rdzennie polskich nazwach, jak Wojciechowo, Wincentowo, Magdalenowo. Tutaj mieszka np. potężny ród Żurakowskich, którzy obok Pogorzelskich w Paranie, Frąckiewiczów, Szychowskich, Rafalskich stanowi najbogatszy element wychodźtwa polskiego w Ameryce Południowej. Uderzający jest brak gospodarstw średnich, a bardzo liczne są gospodarstwa liche, które z biedą wyżywić mogą swych właścicieli. Zabudowania gospodarcze i domy mieszkalne są więcej niż skromne, niejednokrotnie wręcz prymitywne. Mieszkańcy żyją w fatalnych warunkach higienicznych, mało dbają o podniesienie swej stopy życiowej. Różnią się oni pod tym względem bardzo niekorzystnie od kolonistów innych narodowości: Ukraińców, Niemców, Włochów, Czechów [10]). Polski kolonista uprawia przede wszystkim to, co mu potrzebne do życia, więc fasolę czarną, maniokę, bataty, hoduje trochę bydła, czasem uprawia ryż, konopie. Na dobrze zagospodarowanych fermach znajdują się obszerne sady pomarańczowe, uprawia się na wielką skalę kawę lub herwę czy też trzcinę cukrową. Na tych właśnie produktach bogacą się wymienieni poprzednio wielcy właściciele polscy. I ci też zazwyczaj są całkowicie zadowoleni ze swego losu, nie odczuwają pragnienia powrotu do ojczyzny [11]). Ubodzy osadnicy natomiast, najczęściej bardzo rozproszeni, mieszkający w znacznych oddaleniach od siebie, tęsknią bardzo do kraju, odczuwają brak opieki ze strony polskiej kultury, pragną, by się ich losem bliżej zainteresowały władze polskie i pragną czym prędzej powrócić do Polski.

[8]) Posadzy i Wrzos.
[9]) Zbigniew Uniłowski: Żyto w dżungli. Wyd. J. Przeworski. str. 272. Warszawa, 1937.
[10]) Ks. Posadzy i Isaakowa oraz Wrzos. Prace przytoczone.
[11]) Isaakowa op. cit.

Nieporównanie gorzej przedstawia się życie polskich robotników miejskich, żyjących na emigracji w Ameryce Południowej. O jakiejkolwiek zamożności nie ma tu w ogóle mowy. Bywa czasem jaki taki dobrobyt nielicznych rzemieślników i drobnych kupców [12]). Robotników polskich znajdujemy głównie w miastach portowych i wielkich przedsiębiorstwach przemysłowych, jak słynnym Frigorifico Comp. Smith'ów. Pracują oni jako tragarze, przy robotach ziemnych, budowie dróg, kolei, jako niekwalifikowani robotnicy, gdzie się da i jak się da. Jest to zazwyczaj nędzna wegetacja, gdyż robotnik cudzoziemski, a zwłaszcza już polski, całkowicie pozbawiony jest ustawowej opieki społecznej, znajduje się na łasce i niełasce przedsiębiorcy, który go wyzyskuje do ostatnich granic. To też bieda jest tu wręcz niewiarygodna. „W dzikich stepach Chaco spotykałem" — pisze Ks. Posadzy, — „dużo naszych przy kolei. Wiarusy spod Lublina i Kielc. Obdarci, brudni, że nie do opisania. Niektórzy o pożółkłych i wybladłych licach. Za dwa pezy dziennie narażają swe zdrowie i życie... Ilu tu ojców rodzin zginęło, co przyjechali zarobić pieniądze na kupno kawałka pola w kraju lub na spłatę tych długów mizernych, co na chałupie ciążyły." [13]). A oto fragment opisu życia polskich robotników w Rosario. „Nasi, jak wszędzie, rozproszeni po przedmieściach, kędy ulice niebrukowane i owa nędza ludzka żywi się byle czym. Dużo bez pracy. Chodzą od fabryki do fabryki i szukają zajęcia. Zwykle daremnie. Żyją nadzieją, że kiedyś trochę zarobią i powrócą do kraju... Niektórzy nawet żebrzą." [13]).

Podobne opisy nędzy naszych emigrantów-robotników miejskich cytują i inni podróżnicy polscy ostatnich czasów. Czy trzeba tu precyzować jakieś wnioski??? Giną z nędzy i rozpaczy, często wywabieni z kraju przez niesumiennych przedsiębiorców, żerujących na nędzy chłopskiej w Polsce. Dziś — chwała Bogu — prawie niemożliwe już są takie wypadki, odkąd Urząd Emigracyjny spraw tych dokładniej pilnuje, odkąd się uświadamia przyszłych wychodźców, co ich czeka na obczyźnie.

Inna też jest teraz opieka na samym terenie emigracyjnym. Mimo, że Polacy nie stanowią bynajmniej najbardziej szanowanego elementu kolonistów, cieszą się oni u władz Ameryki Południowej na ogół dobrą opinią znakomitych kolonizatorów, żywiołu spokojnego i pracowitego w znacznej części wartościowego. Toteż ogół naszych podróżników, zarówno na podstawie własnych obserwacyj, jak i zdania władz brazylijskich i argentyńskich, bynajmniej nie odradza emigracji. Jedni uważają za najodpowiedniejszy teren kolonizacyjny dla Polaków Paranę, inni Missiones, wszyscy zgadzają się co do tego, że jedynie rolnicy mają szanse powodzenia i to ludzie energiczni, przedsiębiorczy i niepozbawieni pewnego kapitału. Wrzos uważa, i to słusznie, że winno się bezwzględnie w najbliższym czasie starą emigrację poważnie skrzepić nowym dopływem ludzi wartościowych, dać jej zastrzyk świeżej krwi, zasilić ją w świadomych i dobrych patriotów, w pierwszorzędnych pracowników społecznych i oświatowych oraz zapewnić jej wydatniejszą opiekę duchową.

To, co powyżej przedstawiłem z życia naszej emigracji zarobkowej w Ameryce Południowej, oparte jest wyłącznie na literaturze pięknej, szczególnie wrażeniach i relacjach polskich podróżników w ostatnich latach. Byłoby konieczne, aby się zabrano nareszcie do naukowego opracowania zagadnienia polskiej emigracji, by napisano jej dzieje, zanalizowano dokładnie aktualne jej potrzeby i na tej podstawie oparto racjonalną i na daleką metę obliczoną politykę emigracyjną. Nie byłoby też od rzeczy, gdyby nasi powieściopisarze, zwłaszcza pokolenie młodsze, zainteresowało się głębiej życiem polskich emigrantów. Jest to poprostu kopalnia fascynujących tematów, czekających artystycznego przetworzenia.

ALFRED JESIONOWSKI

Brazylia — sprzedawca orzechów kokosowych

[12]) Wrzos op. cit.
[13]) Ks. Posadzy op. cit, str. 266.

Linia wykresu wznosi się ku górze

Gdyby stosunek opinii poszczególnych krajów do problemu kolonialnego i emigracyjnego objąć wykresem graficznym — to utworzyłaby się fantastycznie połamana linia. Ostatnie dwa lata w tym wykresie obrazowałby odcinek gwałtownie wspinający się ku górze.

Problem ten przecież olbrzymieje właśnie w nastroju zestawień graficznych, obliczeń statystycznych, liczb. W tym leży jego siła, wypływająca z dokładności i precyzji matematycznego rachunku.

Ale świat cyfr, statystyk, wykresów nie dla wszystkich jest łatwo zrozumiały. Są tacy, których trzeba uczyć czytać te wykresy, trzeba mowę cyfr wkładać w sens słów, pojęć, obrazów.

I należy bezstronnie przyznać, że Liga Morska i Kolonialna w tej mierze spełnia pionierską rolę w społeczeństwie, czyniąc wyłom w sposobie pojmowania zagadnienia kolonialnego. A czyniła to przede wszystkim w tym okresie czasu, gdy owa linia wykresu, obrazującego zainteresowania opinii, opadała jeszcze w dół.

Toteż z prawdziwą radością należy notować przebieg posiedzenia Komisji Spraw Zagranicznych Sejmu, gdzie sprawy te znalazły głęboki wyraz troski zarówno ze strony pana Ministra Spraw Zagranicznych J. Becka jak i panów posłów. Posiedzenie to dowiodło, jak dalece problem kolonialny dojrzał w opinii parlamentu i Rządu. Pierwszy poruszył tę sprawę poseł L. Surzyński w końcowej części swego przemówienia. Nie sięgając do istoty zagadnienia, ograniczył się raczej do strony organizacyjnej, proponując, by ze względu na dojrzewanie w opinii zagranicznej zrozumienia potrzeb kolonialnych Polski i sprawy emigracji żydowskiej, stworzyć dla tych zagadnień w Rządzie jakąś centralną komórkę.

Do istoty zagadnienia przeszedł dopiero w jednym z następnych przemówień poseł Tarnowski. Stwierdził on, że M. S. Z. jest jedynym resortem, który wystąpił z konkretnym programem w sprawie znalezienia terenów emigracyjnych dla ludności żydowskiej.

Zagadnieniom kolonialnym poświęcił również końcową część swego przemówienia poseł Marchlewski. Przyłączając się do słów uznania dla pana ministra za dotychczasowe rezultaty, powiedział, że „Polska zdała w tej dziedzinie egzamin, o czym świadczy dodatnia praca 8 milionów Polaków za granicą oraz nasze prace na odcinku morskim, t. j. Gdynia i nasza flota handlowa. Sądzę, że daje to nam prawo kontynuowania naszych wysiłków w tym kierunku".

Natomiast poseł Hutten-Czapski poświęcił już całe przemówienie sprawie emigracyjnej i kolonialnej, nazywając to — wielkim problemem.

Następnie scharakteryzował istotę naszej emigracji, nakreślił jej dotychczasowy przebieg, oparty na liczbach.

W dalszej części poseł Hutten-Czapski stwierdza podział na wychodźtwo do Palestyny i do innych krajów — i wreszcie zapytuje:

„Czy jednak możliwości naszej emigracji były tak nikłe, że nie mogły być wykonane w ciągu lat ostatnich? Cyfry temu zdają się przeczyć. W Brazylii w r. 1935 osiadło 50 tysięcy emigrantów, w czym 22 tysiące Japończyków. Są więc możliwości i nie wiem czy skoordynowanie naszych wysiłków pod tym względem było dostateczne. Liga Morska i Kolonialna dużo robi pod względem propagandy, szczególnie wewnętrznej, jeżeli jednak chodzi o wysiłki naszych urzędów państwowych, to trzeba stwierdzić, że mimo dobrej woli i starań nie są one należycie skoordynowane".

Podobnie jak przed rokiem poseł Walewski, jak na tymże posiedzeniu pos. Surzyński, poseł Hutten-Czapski uzasadnił konieczność scentralizowania akcji emigracyjnej w jednej instytucji. Obecnie bowiem sprawy te załatwiane są nie tylko w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, ale częściowo i w Ministerstwie Opieki, Min. Przemysłu i Handlu, niekiedy w Ministerstwie Skarbu, a nawet dość często w Ministerstwie Rolnictwa.

Punktem ciężkości przemówienia posła Hutten-Czapskiego był punkt traktujący o stosunku do tego problemu w ogóle. „Musimy — mówił — stawiać inaczej cały problem. Nasi rodacy, którzy idą za ocean nie powinni być traktowani, jako biedacy, którym należy się opieka w podróży. Uważam, że powinniśmy ich traktować jako pionierów naszej ekspansji gospodarczej zagranicą".

Wreszcie na zakończenie, nawiązując do problemu surowcowego, poseł Hutten-Czapski zwrócił uwagę na niewykorzystanie naszych możliwości handlowych z Egiptem, mimo istnienia linii handlowej, mimo przychylnych w tym względzie nastrojów.

Synteza przemówień posłów na tematy emigracyjne i kolonialne nie dała pełnego obrazu tego zagadnienia, nie mniej jednak pozwala sądzić, że problem ten coraz mocniej narasta w opinii parlamentu, że staje się jednym z najbardziej ważnych i pilnych w programie prac.

Po przemówieniach posłów zabrał głos Minister Spraw Zagranicznych.

Minister J. Beck problem kolonialny sprecyzował z wielką uwagą i dokładnością. Przede wszystkim skorygował niejako sposób ujmowania tych problemów przez przedmówców, mówiąc o zagadnieniu demograficznym i surowcowym, jako zjawisku nierozdzielnym.

Już na początku omawiania sprawy emigracyjnej i surowcowej zaliczył je do rzędu międzynarodowych zagadnień ekonomicznych, o jednolitej strukturze.

Wreszcie pan minister poinformował o dotychczasowych w tym kierunku osiągnięciach, sięgnął przy tym do najbardziej istotnych w tej mierze wysiłków międzynarodowych.

„Parę razy na rok — mówił — spotykacie się państwo z pewnymi wiadomościami prasowymi o inicjatywach wysuwanych na gruncie międzynarodowym w kierunku szukania międzynarodowej współpracy — ekonomicznej. Mówi się o zamiarze zwołania specjalnej konferencji. Ostatnio szereg państw zwróciło się do wybitnego męża stanu, a naszego dobrego znajomego, premiera Van Zeelanda, z apelem przeprowadzenia studiów i przedstawienia projektu w tej sprawie.

Miałem sposobność w maju ubiegłego roku odnowić kontakt z p. Van Zeelandem. Na tle rozmów prowadzonych z nim na ten temat, pozwolę sobie zilustrować zagadnienie. Dotychczas przy każdej prawie inicjatywie, a inicjatywy te przychodziły głównie z zachodu, wychodzono z punktu widzenia porozumienia między najsilniejszymi, najzasobniejszymi ekonomicznie organizmami gospodarczymi, czy to była sprawa stabilizacji waluty najzamożniejszych państw, czy to sprawa podziału między tymi państwami zadań w międzynarodowym życiu ekonomicznym. W stosunku do państw, leżących dalej na wschód był to raczej tylko apel o otwarcie granic, rozluźnienie barier celnych i dewizowych.

W tym szukano zwykle remedium na istniejące trudności. Miałem sposobność zarówno w stosunku do p. Van Zeelanda, jak i innych mężów stanu, zajmujących się tym problemem, podkreślić, że tego rodzaju ujęcie sprawy wydaje mi się za wąskie, że trudnościami ekonomicznymi zostali ogarnięci wszyscy na świecie, więc po to, żeby z tych trudności wyjść, należy przestudiować potrzeby wszystkich".

„Gdybyśmy — mówił dalej min. J. Beck — zrobili blok państw szczególnie silnych przemysłowo i finansowo, i blok państw rolniczych mniej uprzemysłowionych i posiadających mniej rezerw finansowych, to także nic byśmy nie załatwili. Tylko współpraca i wzajemne zrozumienie między państwami o różnych strukturach może dać drogę wyjścia".

Wreszcie przeszedł pan minister do kwestii porozumienia między państwami, dysponującymi terenami nie dość zaludnionymi a państwami przeludnionymi. Był to zresztą pewien wniosek logiczny z wyrażonego przez min. J. Becka poglądu o harmonijnym układzie współpracy państw o różnym charakterze i natężeniu gospodarczym.

„Z tego — mówił — zatem najszerszego ujęcia doszliśmy do naszej konkretnej tezy o próbie współpracy, pozwalającej wykorzystać tereny nie dość zaludniane, a będące pod zarządem innych państw, przy pomocy pracy polskiego emigranta, ale emigranta pierwszej klasy, a nie drugiej, to znaczy emigranta traktowanego na równych prawach i na zdrowych zasadach, umożliwiających mu pracę istotnie twórczą, a nie niszczącą jego energię, którą wnosi jako aport na dany teren.

Te ogólne zasady służyły także za podstawę do naszych konkretnych negocjacji, z których jedna — z rządem francuskim — dotycząca pewnych możliwości w jednej z kolonij francuskich przybrała już formę bardzo daleko posuniętego studium. Mam nadzieję, że zgodnie z wyrażonym tu życzeniem będę mógł w niedalekim może czasie przedstawić panom konkretniejsze wyniki w tej dziedzinie".

Zarówno stopień zainteresowania jak i wysoki poziom dyskusji nad problemem emigracyjnym i surowcowym dowodzi, jak dalece zagadnienie to stało się już dojrzałe, jak mocno zazębia się o cały mechanizm gospodarczy państwa. Dyskusja ta poza tym sprecyzowała wyraźnie granice i charakter istotny naszego problemu kolonialnego, stwierdziła jeszcze raz, że to co do niedawna było przedmiotem działalności jedynie LMK, stało się już wielką troską Rządu.

W dyskusji znalazła też silny wyraz sprawa Gdańska.

Najpierw pos. Surzyński prosił o wyjaśnienie, które by uspokoiło opinię publiczną, gdyż „jasne spojrzenie na sprawę gdańską utrudnia milczenie Rządu". Dalej p. Surzyński stwierdził, że mimo iż nasza podstawa prawna w Gdańsku nie uległa zmianie, to jednak wbrew naszym potrzebom gospodarczym dzieją się w Gdańsku rzeczy, które zmieniają jego charakter jako wolnego miasta.

A przecież — mówił następnie pos. Surzyński — „obfitym strumieniem leje się korytem Wisły pożywna śmietana z polskiego garnka do Gdańska. Mimo to dzieją się rzeczy, które trzeba odpowiednio wartościować".

Pos. Marchlewski wspomniał na wstępie o czynporuszył sprawę Gdańska, nic nowego jednak do całokształtu dyskusji nie wniósł. Dopiero przemówienie pos. Marchlewskiego, poświęcone prawie w całości sprawie Gdańska dało wyrazisty kształt temu zagadnieniu.

Pos. Marchlewski wspomniał na wstępie o czynnikach, które miały kierować życiem Gdańska. Czynnikami tymi były: Liga Narodów, Polska i Gdańsk. Obecnie Liga odpadła. Pozostała Polska i Gdańsk, którego oblicze kształtuje się pod wpływem Rzeszy.

Wreszcie po stwierdzeniu, że Gdańsk jest nam tak samo potrzebny jak Gdynia, nie tylko z uwagi na prawa nabyte, lecz również ze względu na wzrastający dynamizm gospodarczy, na istotę naszego władania nad Bałtykiem, przeszedł do sprawy bezpośrednich rozmów polskich sfer gospodarczych z Senatem Wolnego Miasta Gdańska, powstrzymując się jednocześnie od przedwczesnej oceny rezultatów tych rozmów.

Lecz zdaniem pos. Marchlewskiego należy oddzielnie traktować sprawy portu od spraw miasta. Nasz stan posiadania w Gdańsku znacznie gorzej wygląda w mieście niż w porcie. Tutaj bowiem „nasz stan średni znacznie ucierpiał i wzmocnienie tego elementu jest pierwszym kategorycznym nakazem dla nas".

„Jak jednak te rzeczy ocenia Gdańsk?" — zapytuje wreszcie pos. Marchlewski.

Oto — „niedawno w związku z zapewnieniami sfer gdańskich o współpracy odbyło się zebranie mające na celu znalezienie form pomocy i współpracy duchowej z polskimi sferami gospodarczymi w Gdańsku. Tymczasem prasa gdańska zajęła stanowisko bardzo negatywne wobec takich posunięć, twierdząc, że pomoc dla sfer gospodarczych jest

rzeczą Senatu gdańskiego, a nie instytucji polskiej. Cóż dziwnego, że opinia polska takiego stanu rzeczy zrozumieć nie może i że to ją bardzo dezorientuje. Jednym słowem nie ma odprężenia, bo nie ma dobrej woli ze strony Gdańska".

Pan minister J. Beck w swym przemówieniu w sprawie Gdańska zagadnienie to ujął w sposób ogólny. Min. J. Beck na samym wstępie omawiania tego, jak się wyraził, skomplikowanego problemu, stwierdził, że zagadnienie naszych praw w Gdańsku, jest elementem stałym i nienaruszalnym". Wreszcie p. min. wyliczył cały szereg prac, prowadzonych w kierunku układania wspólnych warunków współpracy Polski i Wolnego Miasta jak: przedłużenie na 3 lata układu, dotyczącego wykorzystania portu gdańskiego, oficjalna deklaracja Senatu o poszanowaniu i nienaruszalności polskich praw, umowa o ubezpieczeniach społecznych, umowa o procedurze pensjonowania kolejarzy, załatwienie sprawy dzieci polskich, wreszcie deklaracja Senatu w sprawach gospodarczych, jako wynik bezpośredniej akcji naszych sfer gospodarczych.

Podkreślił przy tym min. J. Beck, że wszystkie trudności znajdują załatwienie „nie na drodze procesów, skarg i apelacji do Ligi Narodów i do Hagi", lecz na drodze bezpośrednich układów i umów.

„Jeżeli chodzi o reakcję opinii publicznej — powiedział minister — na to zagadnienie, to jestem daleki niezmiernie od lekceważenia tego elementu. Nikt nie może prowadzić pracy rządzenia, nie wyczuwając istotnych prądów i sił, istniejących w państwie, bo nie ma innej podstawy dla zorganizowania życia państwowego i wydobycia z niego wartości konkretnych.

W reakcji opinii na sprawę gdańską muszę rozróżnić jednak dwa elementy. Jest element twórczy, pozytywny, a jest nim w niezmiernie szybkim czasie pogłębiające się w Polsce zrozumienie dla naszego problemu morskiego, naszej żeglugi i tych różnorodnych skutków ekonomicznych i politycznych, które dla Polski pociąga nasz dostęp do Morza Bałtyckiego. To jest rzeczywiście positivum. Obok tego jednak przychodzą fale zdenerwowania, których bym tak pozytywnie ocenić nie mógł.

Zagadnienie związane z naszymi pracami w porcie gdańskim jest istotne i rzeczowe, ale Polska jest państwem zorganizowanym, które posiada wszystkie organy i instrumenty, potrzebne dla wykonania swej pracy dla zabezpieczenia swoich interesów".

Posiedzenie Komisji Spraw Zagranicznych Sejmu z dnia 12 stycznia — jest w historii prac parlamentarnych dość szczególne, jeśli chodzi o przedmiot poruszanych spraw. Bez popełnienia większego błędu można powiedzieć, że $^3/_4$ całości posiedzenie poświęciło sprawom: emigracyjnej, surowcowej i gdańskiej. Wyrazicielem opinii społecznej w tych sprawach jest Liga Morska i Kolonialna, która przebieg tego posiedzenia zapisać może śmiało po stronie zysków swej pracy.

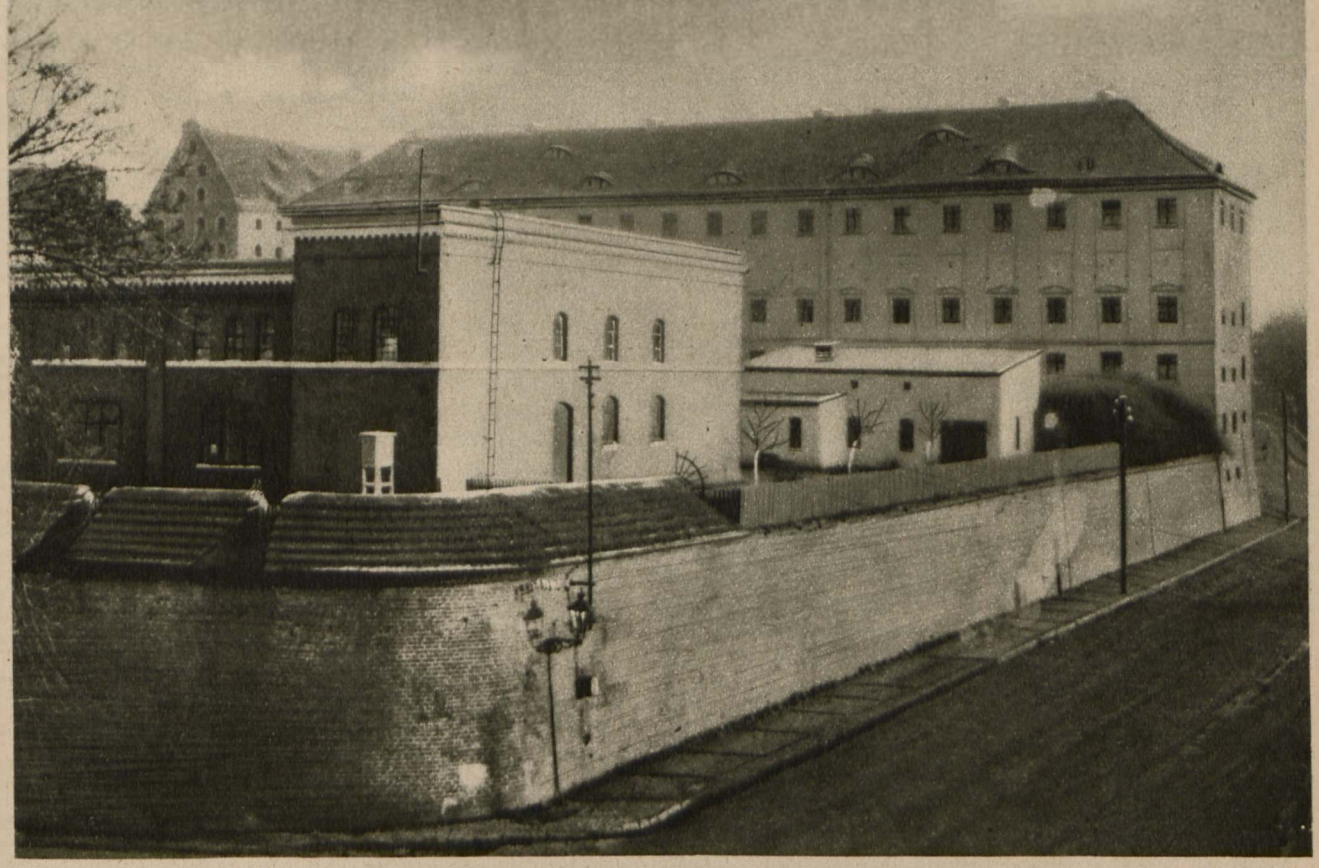
Nasze potrzeby i żądania zostały już postawione wobec opinii mocarstw kolonialnych. Z dotychczasowego zainteresowania Rządu należy sądzić, że żadna okoliczność, posuwająca sprawę kolonizacyjną choć o krok naprzód, nie będzie pominięta.

Ale do kulminacyjnego wzniesienia się owej linii wykresu graficznego jeszcze daleko.

ST. Z.

Na plantacji sisalu

Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej



Gmach Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej

Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, tak jak i inne szkoły, była zmuszona przejść przez szereg zmian strukturalnych, zanim uzyskała obecne formy organizacyjne, odpowiadające normalnym warunkom pokojowym. Powstała ona w roku 1921, pod nazwą „Tymczasowe Kursy Instruktorskie dla Oficerów Marynarki Wojennej", lub wprost, jak to się przyjęło zwyczajowo „Kursy dla oficerów mar. woj." i była początkowo przeznaczona, jak to sama nazwa wskazuje, dla oficerów. Inauguracja pierwszego roku szkolnego i poświęcenie gmachu odbyło się dnia 20 marca.

Gdyby teraz, po 16 latach istnienia szkoły ktokolwiek zadał sobie pytanie: dlaczego kurs ten powstał właśnie w Toruniu, a nie gdzie indziej? — to łatwo na nie odpowiedzieć, że w tym czasie Toruń posiadał już pewne tradycje morskie; tam bowiem istniała kadra mar. woj., tam sformowano z marynarzy podczas wojny pułk morski i wysłano go na front, tam również była Flotylla Wiślana. Wreszcie, niepoślednią rolę w wyborze odegrała prawdopodobnie możliwość wynalezienia i umieszczenia kursów w odpowiednim lokalu. Nie zapominajmy również, że w roku 1921 nasze wybrzeże poza paroma ubogimi wioskami rybackimi i miasteczkiem Puckiem było pustynne i nie posiadało ani odpowiednich portów, ani urządzeń, ani tym bardziej gmachów. Na to, że Szkoła Podchor. Mar. Woj. na razie znajduje się dotychczas w Toruniu, zwracamy specjalną uwagę, gdyż zbyt często jeszcze mniej uświadomieni lokują ją w Gdyni, myląc z względnie od niedawna znajdującą się tam Państwową Szkołą Morską marynarki handlowej, która jest dobrą szkołą zawodową nauczającą fachu morskiego, ale jako szkoła cywilna, nie ma właściwie nic wspólnego z marynarką wojenną.

Niedługo korzystała Marynarka Wojenna z gmachu przy ulicy Fredry, bo już na wiosnę roku 1922 została przeniesiona „nad starą Wisłę" do byłego kasyna niemieckiego. W tymże roku, rozkazem Pana Ministra Spraw Wojskowych została powołana do życia Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej, zamiast dotychczasowych Kursów Oficerskich. W roku 1923 po raz pierwszy przyjęto do O. S. M. W. podchorążych, absolwentów Szkoły Podchorążych W. P. w Warszawie. Ten rocznik, IV-ty rocznik szkoły, był ostatnim składającym się z podchorążych, t. zw. aspirantów i oficerów. Następne roczniki początkowo składały się tylko z absolwentów Szkoły Podchorążych W. P. w Warszawie lub korpusów kadetów, a następnie, w związku z przedłużeniem nauki w szkole do lat trzech i włączeniem wyszkolenia wojskowego do programów — wprost z abiturientów szkół średnich lub korpusów kadetów.

W roku 1925 po zlikwidowaniu Flotylli Wiślanej, szkołę przeniesiono do znacznie obszerniejszych budynków, zajmowanych poprzednio przez Flotyllę. W budynkach tych, t. zw. Koszarach Ra-

ławickich, znajdujących się nad samą Wisłą, szkoła znajduje się po dzień dzisiejszy.

Wkrótce potem Oficerską Szkołę Mar. Woj. przemianowano już ostatecznie na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej.

Obecnie szkoła składa się z trzech wydziałów zupełnie równoległych, mianowicie: morskiego, technicznego i administracyjnego. Po ukończeniu pierwszego uzyskuje się stopień podporucznika w korpusie oficerów morskich, drugiego — w korpusie morskich oficerów technicznych, trzeciego — oficerów intendentów. Obierając którąkolwiek z tych specjalności, należy sobie dokładnie zdać sprawę, że pomimo organizacyjnej przynależności do jednej szkoły — różnią się one od siebie zasadniczo. Nieco inne są również warunki przyjęcia na każdy z tych wydziałów. Przed wyborem kierunku studiów trzeba się poważnie zastanowić. Chociaż bowiem wszystkim poświęcającym się służbie w marynarce przyświecają wspólne zaszczytne cele, jednak sposób ich realizacji będzie odmienny i będzie wymagał odmiennego nastawienia i cech charakteru. Wszelkie wątpliwości nasuwające sie pod tym względem najprościej można rozstrzygnąć przez zwrócenie się z odpowiednimi zapytaniami osobiście lub pisemnie do Kier. Mar. Woj. w Warszawie — ul. Wawelska 7, Dowództwa Floty w Gdyni III., lub Szkoły Podchor. Marynarki Wojennej w Toruniu. Stamtąd również można zawsze otrzymać warunki ubiegania się o przyjęcie do szkoły w Toruniu oraz informacje, na jakie wydziały w bieżącym roku będą przyjmowani kandydaci. Wyżywienie, umundurowanie i nauka w szkole odbywa się na koszt Marynarki Wojennej (Państwowa Szkoła Morska jest płatna). Istniejące, niewielkie zresztą, opłaty roczne są przeznaczone wyłącznie na uzupełnienie przepisowego wyekwipowania oficerskiego nowomianowanego podporucznika i utworzenie t. zw. funduszu kulturalno-oświatowego. Z funduszu tego pokrywa się tego rodzaju koszty, jak wycieczki za granicę, teatry, koncerty, odczyty, lekcje tańców, muzyki itd. Trzeba sobie dobrze zdać sprawę, że każdy okręt wojenny, przebywający za granicą reprezentuje Państwo; tym bardziej więc każdy z oficerów mar. powinien posiadać wysokie zalety charakteru, duży stopień kultury, ogłady towarzyskiej, wyrobienia życiowego i wykształcenia ogólnego. Z tego powodu zwraca się w Szkole Podchorążych Mar. Woj. dużą uwagę na znajomość i naukę języków obcych. Często słyszymy zdania o zbyt wysokim poziomie nauki w szkole toruńskiej i mniemanie, że mogą ją ukończyć tylko jednostki wybitnie zdolne. Otóż należy stwierdzić, że w tym powiedzeniu jest dużo przesady. Istotnie, programy są obszerne, poziom nauki wysoki, wymagający rzetelnej pracy, ale kandydować do niej i ukończyć ją potrafi każdy pracowity, dobry uczeń, posiadający dostateczne przygotowanie ze szkoły średniej.

Podchorążowie posiadają kasyno, w którym obowiązują stosunki ściśle towarzyskie, oraz czytelnię i dużą bibliotekę. Zamiłowanie do sportów, sprawność fizyczną i hart poza obowiązującymi godzinami wychowania fizycznego, rozwijają w szkolnym klubie sportowym, składającym się z najróżnorodniejszych sekcyj.

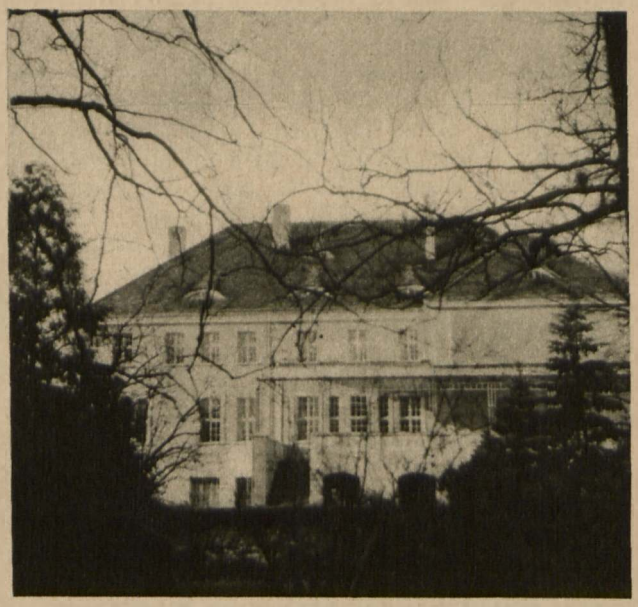
Trzyletni kurs szkoły jest podzielony na okresy teoretyczne i praktyczne.

Wykształcenie oficera nie ogranicza się do ukończenia szkoły, wręcz odwrotnie, pod wieloma względami dopiero wtedy się zaczyna. Nie powinno to zresztą nikogo dziwić — to samo dzieje się ze wszystkimi specjalnościami w życiu cywilnym. A więc, jako młodzi podporucznicy, absolwenci przechodzą z początku specjalny kurs aplikacyjny we flocie. Kilku nowomianowanych oficerów zasługujących na wyróżnienie wysyła się na roczne pływanie na francuski krążownik szkolny „Jeanne d'Arc", który odbywa dalekie podróże do krajów tropikalnych i egzotycznych. Potem w starszych stopniach jako porucznicy lub kapitanowie kończą kursy nadające specjalność, np. artyleryjską, torpedową, nawigacyjną, sygnałową, lotnika morskiego go itd. Młodych podporuczników wydziału technicznego wysyła się często do wyższych uczelni za granicę np. we Francji — do inż. szkoły budowy okrętów i elektrotechnicznej w Paryżu, lotnictwa pod Paryżem itd. Wreszcie mogą być wyznaczeni oficerowie na zagraniczne „staże" na okręty lub do wyższych szkół, czy to w kraju, czy też za granicą.

Służba w marynarce wojennej, tak jak i służba w wojsku lądowym jest całkowicie poświęcona wielkiej idei „dobra państwa", nie ma w niej miejsca na ambicje osobiste, karierowiczostwo lub zarobki czy też zyski w sensie cywilnym. Jednak wspomnieć nie zawadzi, że ukończenie Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej i pewna ilość lat służby na okrętach Floty, automatycznie uprawnia do nabycia patentu kapitana żeglugi wielkiej w marynarce handlowej. To samo dotyczy i innych korpusów, jak np. morskich oficerów technicznych itd.

Widzimy więc, że marynarka wojenna stwarza poświęcającym się jej jednostkom duże możliwości, dając im fach, potrzebne wiadomości i uprawnienia, które mogą zawsze znaleźć zastosowanie w życiu cywilnym.

M. W.



Gmach, w którym mieściły się „Tymczasowe Kursy Instruktorskie dla Oficerów Marynarki Wojennej"

SPRAWY KOLONIALNE

W końcu grudnia ub. r. Parlament francuski rozpatrywał budżet Ministerstwa Kolonij na rok 1938.

Po dłuższej dyskusji uchwalono budżet przekraczający nieco sumę 840 milionów franków, a więc wyższy od zeszłorocznego budżetu o 60 milionów franków.

To powiększenie budżetu zostało spowodowane przede wszystkim znacznym wzrostem wydatków wojskowych i specjalnymi subwencjami udzielonymi niektórym koloniom.

Tak więc Nowe Hebrydy mają otrzymać 4.750.000 fr, wyspy Saint Pierre et Miquelon 5.500.000 fr. Gujana 3.700.000 fr i Afryka Równikowa francuska 78.880.000 fr.

Ponadto przewiduje się sumę 5 milionów na walkę przeciw trądowi i chorobie zwanej pospolicie śpiączką, jak również przyznano 16.200.000 fr. dla popierania uprawy bawełny i przemysłów oleistych.

●

Podczas dyskusji nad budżetem Ministerstwa Kolonij poruszona była również kwestia niemieckich żądań kolonialnych. Przeciw ewentualności odstąpienia przez Francję chociażby części posiadanych przez nią obszarów kolonialnych wypowiedział się cały szereg mówców. W pierwszym rzędzie socjalista Bloch domagał się od rządu sformułowania tezy francuskiej w sprawie niemieckich postulatów kolonialnych, twierdząc, że w sprawie tej nie może być najmniejszych ustępstw, gdyż Francja posiada jedynie 2 spośród 12 mandatów nad b. koloniami niemieckimi.

Sprawozdawca Paul Reynaud i deputowany Quinson poparli to stanowisko. Zaś prawicowy deputowany Taittinger domagał się wzmocnienia obronności kolonij.

Minister Kolonij Moutet oświadczył, iż wobec wydarzeń na Dalekim Wschodzie trzyletni plan wzmocnienia obronności kolonij został już opracowany. Co się tyczy postulatów niemieckich — minister oświadczył, że w sprawach tych mógłby mówić jedynie w obecności ministra spraw zagranicznych. Stwierdził jednak, że Francja zabierze głos w tej kwestii wówczas, gdy uzna to za stosowne.

Świątynia hinduska w Kalkucie

„African World" z dn. 25 grudnia ub. r. donosi, że Międzynarodowy Instytut Kultury i Języków Afrykańskich, chcąc poprzeć rozwój literatury afrykańskiej, ofiarowuje corocznie nagrody za książki napisane przez afrykańczyków w językach afrykańskich Memba lub Nhundu.

●

W prasie belgijskiej coraz częściej zjawiają się artykuły świadczące o zaniepokojeniu opinii publicznej o całość kolonii belgijskiej — Konga.

Ostatnio ukazał się na ten temat ciekawy artykuł płk. Requette w piśmie wychodzącym w Brukseli pod nazwą „Le XX-e Siécle".

Jako nagłówek tego artykułu, zamiast tytułu, znajdujemy pytanie: „Czy należy czekać, aż nasze Kongo zostanie zaatakowane, żeby przystąpić poważnie do organizacji jego obrony?" I zaraz dalej autor stwierdza: „Mamy tam najlepszych żołnierzy z całej Afryki, ale nie są oni uzbrojeni".

Kwestia konieczności uzbrojenia tych żołnierzy i zorganizowania należytej obrony całej kolonii jest tematem omawianym przez płk. Requette w powyższym artykule z wielką dozą zaniepokojenia.

●

W końcu grudnia ub. r. ukazał się na łamach „Popolo d'Italia" artykuł kuzyna króla włoskiego. ks. Pistoi, domagający się rewizji traktatu wersalskiego, zwrotu Niemcom kolonij, uznania suwerenności Włoch nad Abisynią przez Anglię i Francję, oraz reaktywowania idei paktu czterech.

Ks. Pistoi między innymi zaznacza, że ożywienie idei paktu czterech, który przy współudziale także i Polski, mógłby się stać paktem pięciu — byłoby najlepszą gwarancją pokoju europejskiego.

Artykuł powyższy wzbudził zrozumiałą sensację w całej prasie zagranicznej, szczególnie niemieckiej.

●

W związku z wizytą min. Delbosa w Warszawie prasa francuska poświęcała dużo miejsca jeszcze w ciągu całego miesiąca grudnia ub. r. omówieniu polskich żądań kolonialnych.

Trzeba podkreślić na ogół przychylny ton prasy francuskiej. Niektóre dzienniki jak np. „Eclaireur de Nice" pisały: „Francja powinna poprzeć kolonialne żądania Polski". „Byłoby paradoksem ustąpić Niemcom, dlatego, że oni grożą, a odmówić Polsce, która jest naszym sprzymierzeńcem — byłoby to rzeczą niemoralną".

Inne dzienniki francuskie podkreślały w sposób dobitny w swoich artykułach, że polskie żądania kolonialne nie mają nic

wspólnego z podobnymi żądaniami Niemiec. „Polska domaga się kolonij... ale nie na modłę Hitlera" — brzmi tytuł wyczerpującego artykułu o polskim zagadnieniu kolonialnym, umieszczonego w piśmie „Le Messin, Metz" z dn. 17.XII.37 r.

●

Polska komisja, która pod przewodnictwem mjr. M. Lepeckiego badała możliwości Madagaskaru jako terenu emigracyjnego dla Polski, w sprawozdaniu z przeprowadzonych studiów stwierdziła, że centralny Madagaskar, położony powyżej 800 m nad poziomem morza nadaje się dla osadnictwa białego pod warunkiem przeprowadzenia pewnych prac inwestycyjnych. Jak pisze mjr. Lepecki w liście ogłoszonym w „Gazecie Polskiej" z dn. 7.I br. „Warunki klimatyczne centralnego wyżu madagaskarskiego przypominają warunki istniejące na północy stanu Parana w Brazylii, gdzie szereg osad polskich doskonale prosperuje od wielu lat".

Sprawa udostępnienia Madagaskaru dla emigracji polskiej była już poruszana przez Ministra Spraw Zagranicznych Polski w r. 1936. Następnie miało miejsce oświadczenie francuskiego Ministra Kolonij zwracające uwagę na możliwości osiedlenia na Madagaskarze pewnej ilości Żydów z Polski.

W związku z tym rząd polski zdecydował się wysłać specjalną komisję, o rezultatach prac której donosimy powyżej.

●

Francuski „Journal Officiel" z 24.XII ub. r. podaje statystykę handlu zagranicznego kolonij francuskich w pierwszym kwartale 1937 r. dając porównanie z tym samym okresem 1936 r.

Liczby te wykazują w r. 1937 wyraźny wzrost wartości obrotów, z tym zastrzeżeniem, że frank zdewaluował się w międzyczasie. Podczas gdy eksport do Afryki zach. został zmniejszony ze 150 milionów w 1936 r. do 78,1 milionów w 1937 r., to do Indochin wzrósł z 221,9 do 333,4 milionów, do Kamerunu z 22 do 25,6 milionów i do Martyniki z 42,6 do 53,3 milionów.

Na Madagaskarze, gdzie w r. 1936 import był mniej więcej równy eksportowi, w r. 1937 stwierdzono nadwyżkę eksportu o 134,4 miliony. W Afryce Równikowej bilans handlowy, który w 1936 r. był ujemny wykazując deficyt na 9,5 miliona, w r. 1937 stał się dodatni i wykazał nadwyżkę 22,1 miliona.

●

W grudniu ub. r. bawił w Warszawie jako gość Zarządu Gł. LMK p. Décaux, prezes francuskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej w północnej Francji i w.-prezes Alliance Franco-Polonaise w Lille.

P. Décaux, wielki przyjaciel naszego kraju przyjechał do Polski specjalnie w tym celu, aby zapoznać się bliżej z polskimi dążeniami kolonialnymi.

P. Décaux w czasie swojego pobytu w Warszawie i Gdyni przeprowadził szereg rozmów, w których zajął b. przychylne stanowisko w stosunku do polskich potrzeb kolonialnych i kolonizacyjnych. P. Décaux zamierza wykorzystać informacje zebrane w Polsce dla wygłoszenia po powrocie do Francji szeregu odczytów o polskim zagadnieniu kolonialnym.

●

II-gi Krajowy Kongres Związku Misyjnego Duchowieństwa w Poznaniu, rozpoczął swe obrady w dniu 12 stycznia b r. Liczba uczestników Kongresu — księży z całego kraju wynosi 500 osób. Ks. Kardynał A. Hlond, pod którego protektoratem odbywał się zjazd, w przemówieniu inauguracyjnym wskazał na potrzebę i konieczność popierania pracy misyjnej mimo wielu potrzeb w kraju.

Ostatnio ogłoszone zostały dane, dotyczące ruchu emigracyjnego z Polski w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy r. ub. Według tych danych w czasie od stycznia do końca października r. ub. wyemigrowało z Polski ogółem 91.455 osób, co w porównaniu z tym samym okresem r. 1936, kiedy wyemigrowało ogółem 49.005 osób, wykazuje prawie dwukrotne zwiększenie ruchu emigracyjnego. Spośród 71.641 emigrantów do krajów europejskich 29.484 wyjechało do Francji, na Łotwę 22.831, do Niemiec 11.714, do Belgii 5.374 osób. Z krajów zamorskich największą ilość emigrantów z Polski zabrała Argentyna, bo 6.818 na ogólną ilość 19.814. Natomiast bardzo poważnie zmalała wskutek ograniczeń emigracja do Palestyny, która z 10.168 emigrantów w pierwszych 10 miesiącach r. 1936 spadła w tym samym czasie r. 1937 na 2.534, co spowodowało też zmniejszenie się ogólnej liczby emigracji zamorskiej z Polski tak, że ostateczny wzrost ruchu emigracyjnego przypisać należy przede wszystkim wzrostowi emigracji do krajów europejskich.

Jeżeli chodzi o reemigrację w tym czasie, to w porównaniu z rokiem 1936 znacznie spadła, gdyż od stycznia do listopada r. ub. powróciło do kraju 12.324 wychodźców wobec 26.107 z tego samego okresu 1936.

Sudan Anglo - Egipski — Obrazek z życia tubylców

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Flota francuska w porcie Brest

Francja. Budżet morski na rok 1938 wyniesie 2.100 mil. fr, nie licząc wydatków na lotnictwo morskie oraz kredytów nadzwyczajnych. Program morski na ten okres przedstawia się następująco: 2 lotniskowce po 20.000 ton, 1 krążownik o 8.000 ton typu „La Galisonière", 3 kontrtorpedowce po 1.850 ton, 3 torpedowce nowego typu po 1.000 ton, 1 okręt podwodny o 1.500/2.100 ton typu „Morillot" oraz 4 po 650/850 ton, co czyni razem 60.000 ton. Stany osobowe marynarki wyniosą 72.000.

Jednocześnie uchwalono, że dyslokacja sił morskich na rok 1938 będzie następująca: Eskadra Północna: 3 pancerniki, 3 krążowniki opancerzone, 1 krążownik - minowiec, 7 superkontrtorpedowców, 12 kontrtorpedowców, 20 okrętów podwodnych i 1 lotniskowiec (do tego trzeba doliczyć 1 pancernik, 2 superkontrtorpedowce i 7 kontrtorpedowców, będące w rezerwie, oraz liczne lekkie flotylle obrony wybrzeża); Eskadra Śródziemnomorska: 4 krążowniki po 10.000 ton i 3 po 7.700 ton, 11 superkontrtorpedowców, 13 kontrtorpedowców i 15 okrętów podwodnych (do czego należy doliczyć 2 pancerniki, 1 minowiec, 3 krążowniki i 8 superkontrtorpedowców, które znajdują się w rezerwie oraz bardzo silne flotylle obrony wybrzeża stacjonujące w Bizercie i w Tulonie).

Niemcy. Wzorem lat ubiegłych okręty szkolne „Emden", „Schlesien" i „Schleswig-Holstein", odbywają 6-miesięczną podróż zagraniczną z kadetami Akademii Morskiej.

●

Na podstawie danych prasowych, w budowie znajdują się następujące okręty: 2 pancerniki po 35.000 ton (1 rozpoczęty w 1935, a 1 w 1936 r.), 2 krążowniki liniowe po 26.500 ton (z tego 1 gotowy do prób), 3 krążowniki po 10.000 ton z działami 203 mm, 2 lotniskowce po 19.500 ton każdy o pojemności 30 samolotów, 6 kontrtorpedowców po 1.850 ton i 2 po 1.650 ton, oraz 15 okrętów podwodnych po 500 — 750 ton. Gdy budowa tych okrętów zostanie ukończona, globalna wyporność floty niemieckiej wyniesie 360.000 ton, licząc jedynie okręty powojennej budowy.

Z.S.S.R. Dane o rozbudowie floty sowieckiej trzymane są w ścisłej tajemnicy, tak że jedynie skąpe i niepotwierdzone wiadomości przedostają się poprzez granicę. Otóż ostatnio spuszczono na wodę lotniskowiec „Stalin" zabierający 22 samoloty, a więc o wyporności najwyżej 15.000 ton. Poza tym ukończono budowę krążownika „Kirow" (8.000 ton, 38 węzłów, 9 dział 180 mm); w budowie znajdują się jeszcze 3 takie okręty. Wreszcie rozpoczął kampanię czynną okręt szkolny „Swir"; jest to stary statek pasażerski holenderski „Patria" z 1919 r., 9.700 ton, 15 węzłów.

Jugosławia. 23. XII. spuszczono na wodę w Nantes pierwszy z serii kontrtorpedowców zamówionych w 1935 r.: 1.200 ton, 4 działa 100 mm, 6 wyrzutni torpedowych. W myśl podpisanej wówczas umowy, pozostałe jednostki miały być wykonane w kraju w arsenale w Split pod nadzorem inżynierów francuskich.

Anglia. W związku z budową nowych potężnych pancerników poruszona została sprawa ich dokowania. Admiralicja wyjaśniła, iż w samych granicach Imperium Brytyjskiego są: 2 doki stałe i 3 pływające dla pancerników typu „Hood", 12 stałych i 2 pływające dla pancerników typu „Nelson", 13 stałych i 5 pływających dla pozostałych pancerników, przy czym znajdują się one przy arsenałach nowocześnie zaopatrzonych i przygotowanych do najpoważniejszych robót reperacyjnych. Główne bazy znajdują się w: Malcie, Gibraltarze, Durbanie Esquimalt, Quebec, New Brunświck, Bombayu i Singapoorze.

Do końca 1940 roku przybędzie około 130 nowych okrętów, w tym 5 pancerników i 4 lotniskowce, ubędzie natomiast 70 okrętów, przeważnie kontrtorpedowców, okrętów podwodnych i kanonierek.

●

Stan morskich sił zbrojnych na Dalekim Wschodzie w ciągu grudnia był następujący: 3 krążowniki, 1 lotniskowiec, 1 minowiec, 9 kontrtorpedowców, 6 awizo, 15 okrętów podwodnych, 1 baza dla okrętów podwodnych i 18 kanonierek rzecznych. Baza morska w Hong - Kong znajduje się w pogotowiu wojennym.

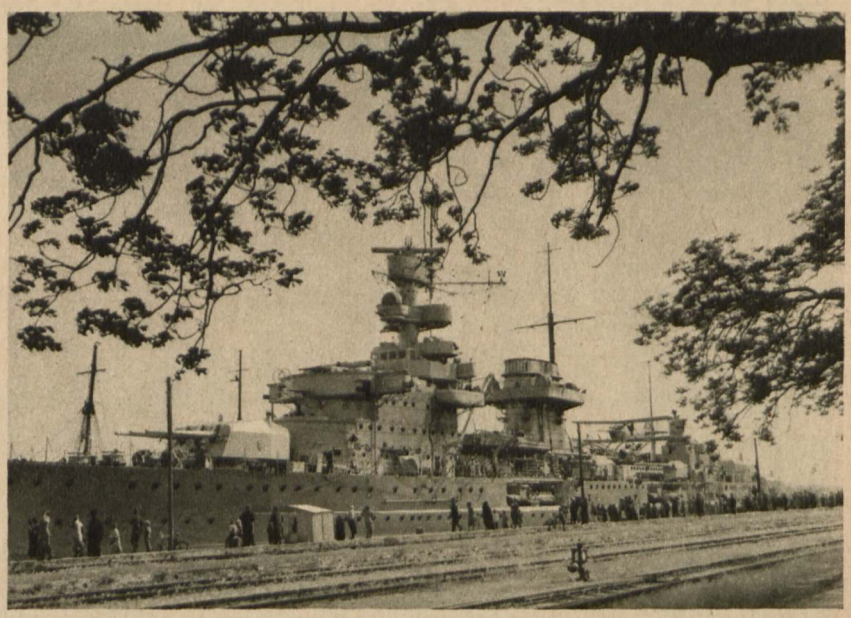
W czasie walk o Nankin Japończycy zbombardowali przez pomyłkę kanonierki rzeczne „Lady Bird", „Scarab" i „Cricket". Pomimo licznych trafień uszkodzenia nie są zbyt poważne; okręty te zareagowały czynnie na napaść. Rząd japoński wyraził swe ubolewanie i obiecał zwrócić baczniejszą uwagę, aby wypadki takie już więcej się nie powtórzyły.

●

Ukończyły próby odbiorcze i rozpoczęły kampanię czynną kra-

BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

żowniki „Aurora" o 5.500 ton i „Birmingham" o 9.000 ton, tak że w końcu grudnia stan czynny krążowników wyniósł 60, wobec 48 w roku ubiegłym. Ale nie trzeba zapominać, że 18 spośród nich przekroczyło już granicę wieku, a 2 przerobione zostały na pływające baterie przeciwlotnicze. Coraz częściej słyszy się zastrzeżenia odnośnie nowych krążowników o 5.000 ton; specjaliści uważają, iż są one zbyt słabe, jak na obronę morskich dróg komunikacyjnych, gdzie możliwe będzie zetknięcie się z przeciwnikiem znacznie silniejszym. Jasne jest, że trudno pomieścić w kadłubie 5.000 ton silne uzbrojenie i odpowiedni pancerz, ale z drugiej strony jednostki po 10.000 ton kosztują dwa razy więcej, podczas gdy rejon patrolowany i nadzorowany zupełnie się nie zwiększa.



Niemiecki krążownik „Nürnberg"

●

W grudniu zamówiono pozostałe 37 jednostek objętych w programie morskim na rok 1937: 4 krążowniki po 8.000 ton, 8 kontrtorpedowców po 1.650 ton, 3 okręty podwodne, 2 okręty eskortowe, 3 patrolowce, 1 okręt - baza dla torpedowców, 10 kutrów torpedowych i 6 małych stawiaczy sieci zagrodowych. Zamówienie to, wartości 330 milionów zł oddane zostało stoczniom prywatnym.

Włochy. Wypróbowany został nowy typ kutra torpedowego o wyporności 20 ton. Pomimo ciężkich warunków atmosferycznych i dość dużej fali, jednostka ta osiągnęła w ciągu 1 godziny 47,6 węzłów.

Ostatnio spuszczono na wodę torpedowiec „Pallada" o 800 ton, okręt podwodny „Ascianghi" i podwodny stawiacz min „Zora".

Japonia. W listopadzie spuszczono na wodę lotniskowiec „Hiryu" (206 metrów, 10.000 ton, 30 węzłów), awiomatkę „Chiyoda" (176 m, 9.000 t., 20 w.), oraz 3 kontrtorpedowce „Kasumi", „Minekumo" i „Asakumo" (108 m, 1.500 ton, 34 w., 6 dział 127 mm i 8 wyrzutni torpedowych). Krążownik „Suzuya" rozpoczął kampanię czynną: 8.500 ton, 33 węzły, 15 dział po 152 i 8 po 127 mm, 12 wyrzutni torpedowych, dwie katapulty i 3 samoloty.

W toczącej się obecnie wojnie z Chinami flota odgrywa niepoślednią rolę. W skład sił wojennych wchodzi cała III eskadra składająca się z 36 jednostek z krążownikiem „Izumo" na czele. Zwraca uwagę fakt, że w strefach zagrożonych znajdują się jedynie stare okręty, przy czym głównym ich zadaniem jest blokada wybrzeża oraz bombardowanie punktów oporu. Poza tym nadmienić trzeba, że główną bazę operującego lotnictwa japońskiego stanowią lotniskowce „Kaga", „Hosho" i „Ryujo", zakotwiczone przy ujściu Yang-Tse.

Brazylia. W dn. 10.XII. podpisana została umowa z kilkoma stoczniami angielskimi na budowę 6 kontrtorpedowców typu „H" po 1.350 ton, 4 działa 120 mm i 8 wyrzutni torpedowych, ogólnej wartości 80 milionów złotych.

Podwodne stawiacze min „Tupy", „Tymbira" i „Tamoyo", zamówione w stoczniach włoskich w 1934 r. zostały już przyjęte i wyruszyły do kraju pod eskortą okrętu - bazy „Mandu". Są to jednostki po 800/1200 ton, uzbrojone w 1 działo 76 mm, 6 wyrzutni torpedowych oraz miny.

Stany Zjednoczone. Budowa 2 pancerników programu 1937 roku powierzona została dwóm stoczniom państwowym ze względu na zbyt wygórowane oferty stoczni prywatnych. W ciągu następnego okresu mają być rozpoczęte 2 następne jednostki, tak że w 1942 roku będzie już można nimi zastąpić stare pancerniki „Arkansas", „New-York", „Texas" i „Wyoming", pochodzące z okresu przedwojennego.

Spośród 9 krążowników z działami 203 mm będących w budowie, „Philadelfia" i „Brooklyn" zostaną oddane do służby w styczniu 1938, „Savannah", „Nashville", „Phoenix", „Boise" i „Honolulu" w połowie 1938, „Helena" i „St. Louis" w początku 1939.

●

Admiralicja amerykańska przywiązuje coraz to większą wagę do Wysp Hawajskich, stanowiących najbardziej wysuniętą na zachód bazę dla jej floty po usamodzielnieniu się Wysp Filipińskich. To też rozpoczęte zostały bardzo poważne prace umocnieniowe w postaci nowych i licznych bateryj obrony wybrzeża i obrony przeciwlotniczej, oraz znaczne rozszerzenie bazy w Pearl Harbour, gdzie będą zainstalowane olbrzymie składy amunicji i zbiorniki na paliwo. Wobec naprężonej sytuacji na Dalekim Wschodzie nie jest wykluczone, że część eskadry Oceanu Spokojnego zostanie tam przeniesiona na stałe.

DO DNIA 1 STYCZNIA 1938 ROKU ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH 6.271.548.01

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W roku bieżącym od 2 do 10 kwietnia włącznie na całym obszarze Rzeczypospolitej odbędą się dni wielkiej propagandy kolonialnej pod nazwą „Dni Kolonialne".

Zilustrowanie wobec społeczeństwa polskich dążeń kolonialnych, wykazanie potrzeby energicznego zajęcia się sprawą uzyskania przez Polskę własnego terytorium w Afryce, propaganda bezpośredniego docierania handlu polskiego do zamorskich rynków zbytu i zakupu, na własnych statkach pod ojczystą banderą, wykazanie konieczności tworzenia na terenach zamorskich i kolonialnych własnych źródeł surowcowych przez polską przedsiębiorczość — oto w zarysie cel i zadania „Dni Kolonialnych".

Liga Morska i Kolonialna, do której w pierwszym rzędzie należy stałe pogłębianie idei kolonialnej wśród szerokich mas społeczeństwa, jak również przygotowywanie odpowiednich kadr przyszłych działaczy i pracowników na terenach zamorskich, zwraca się z gorącym apelem do wszystkich swoich członków i sympatyków, aby w okresie „Dni Kolonialnych" poświęcili swój wolny czas i energię, oddając się do dyspozycji swoich oddziałów, obwodów i okręgów dla dobrego i sprawnego zorganizowania tej akcji.

„Dni Kolonialne" muszą się stać potężną manifestacją jednolitej woli społeczeństwa świadomego swych praw do kolonii, do usunięcia ze swego życia gospodarczego zbędnego i kosztownego pośrednictwa w stosunkach ekonomicznych Polski z krajami zamorskimi i terenami kolonialnymi.

Umowa, zawarta swego czasu przez Zarząd Główny LMK ze Związkiem Nauczycielstwa Polskiego, na mocy której członkowie ZNP stawali się automatycznie członkami LMK, a ZNP wpłacał ryczałt składek członkowskich — nie przyniosła dobrych wyników. ZNP nie wpłacił ryczałtu za rok 1937. Wobec tego Zarząd Główny LMK zdecydował umowę uznać za nieobowiązującą dla obu stron od dnia 1 stycznia 1938, oraz zwrócić się za pośrednictwem komórek organizacyjnych LMK do pp. nauczycieli o indywidualne wpisywanie się na członków LMK.

●

W dniach 6, 7 i 8-ym stycznia b. r. staraniem Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży odbył się w Warszawie kurs ideologiczno - organizacyjny Ligi Morskiej i Kolonialnej dla uczniów i uczenic, kierowników Kół szkolnych LMK. Młodzież w liczbie przeszło 450 uczestników przybyła z najdalszych zakątków Polski. Przede wszystkim licznie reprezentowane były Okręgi wschodnie i południowe, co było widocznym dowodem, że młodzież nie będąca w bezpośrednim kontakcie z naszym wybrzeżem interesuje się bardzo morzem. Podczas wykładów zapoznano młodzież z ideologią LMK, z programem pracy w Kołach szkolnych, z organizacją wycieczek i obozów, dorobkiem Polski na morzu, zagadnieniem kolonialnym itp.

Kurs spełnił swoje zadanie całkowicie, a młodzież swoją karnością i zainteresowaniem dała dowód, że rozumie należycie obowiązki i zadania swe wobec polskiej idei morsko-kolonialnej.

●

Okręg Stołeczny zebrał już 83.500 zł na budowę ścigacza. W ciągu ostatnich tygodni Okręgowa Sekcja Obrony Morskiej rozwinęła ożywioną działalność propagandową.

O ścigaczach została wygłoszona pogadanka w Radio; w prasie stołecznej ukazywały się na temat ścigaczy ilustrowane artykuły i wzmianki. Wygłoszono o ścigaczach 10 odczytów w Oddziałach i 1 odczyt publiczny (600 osób) ilustrowany filmami.

●

Okręg LMK Województwa Warszawskiego przystąpił do zorganizowania serii kursów w miastach powiatowych. Pierwszy taki kurs odbył się w Skierniewicach. Na kurs przybyło przeszło 150 osób z najbardziej odległych gmin powiatu skierniewickiego, w tym 70 sołtysów, a resztę stanowili przedstawiciele organizacyj wiejskich, rolniczych i młodzieżowych. Wykładowcy przedstawili zebranym najżywotniejsze zagadnienia LMK, które wzbudziły żywe zainteresowanie słuchaczy. Serdeczny kontakt zawiązany między przedstawicielami wsi a działaczami LMK stwierdza, że hasła organizacji naszej są żywotne i aktualne dla wsi.

●

Zarząd Okręgu Wołyńskiego LMK od szeregu lat zmierza do usprawnienia pracy społecznej na rzecz spraw morskich, mając przede wszystkim na względzie interes obrony państwa.

Obecnym dążeniem Okręgu jest pokrycie terenu Wołynia jak najgęstszą siecią placówek LMK oraz potrojenie ilości członków LMK. W wyniku wytężonej pracy Okręgu w ciągu ostatnich 3-ch miesięcy, zostało zorganizowanych 14 nowych Oddziałów w powiatach: lubomelskim — 6, zdołbunowskim — 4, kamienieckim — 4, — ogółem przystąpiło do LMK 1.163 członków, w tym w kategorii członków zwyczajnych 200 osób, popierających 314, zbiorowych dorosłych 634.

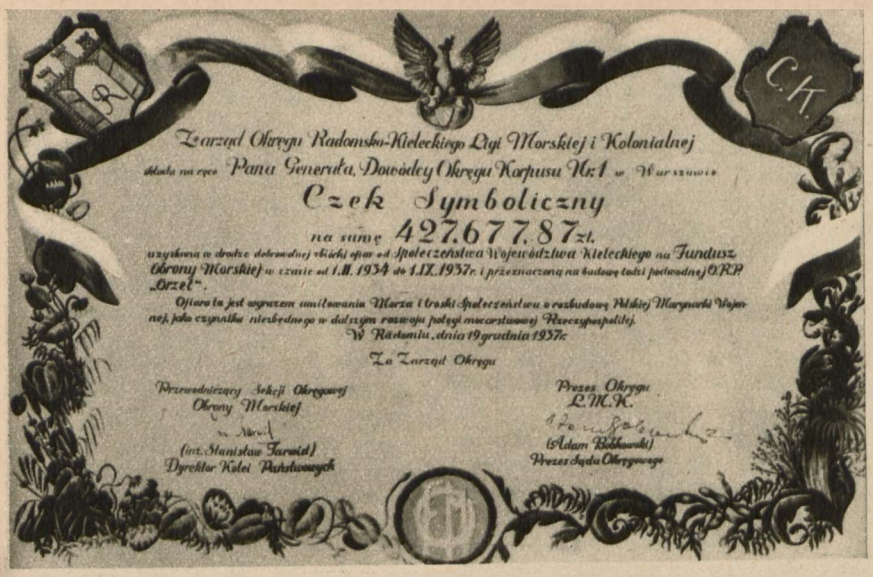
●

Zarząd Okręgu Lwowskiego LMK wspólnie z Izbą Przemysłowo - Handlową zorganizował w okresie jesiennym we Lwowie wystawę morsko - kolonialną. Powitalne przemówienie wygłosił Prezes Zarządu Okręgowego prof. dr Stanisław Niemczycki, otwarcia wystawy dokonał prezydent miasta Lwowa dr Ostrowski. Dla zaproszonych gości prof. Wójcik wygłosił odczyt pt. „Znaczenie handlu morskiego". Wystawa była podzielona na 5 działów: 1) historyczny — obrazujący nasze poczynania na morzu w czasach przedrozbiorowych, 2) kolonialny — eksponaty eksportu i importu, 3) morski czasów obecnych, 4) działalność LMK, 5) zbiory peruwiańskie prof. Homara.

Wystawę zwiedziło ogółem 20.000 osób. Szczególne zainteresowanie okazało Koło Historyków i Geografów, które poleciło szkołom licealnym odbyć praktyczne lekcje na wystawie.

●

Obecnie Okręgi zamykają pierwszy okres zbiórki na budowę okrętu podwodnego im. Marszałka Piłsudskiego „Orzeł", uroczystymi zebraniami, na których wręczane są symboliczne czeki na zebraną przez Okręg kwotę za I-szy okres. Pierwsze takie zebranie odbyło się w Radomiu dnia 19 grudnia r. ub. Uroczystość zaszczycili swą obecnością


Zarząd Okręgu Radomsko-Kieleckiego Ligi Morskiej i Kolonialnej
składa na ręce Pana Generała, Dowódcy Okręgu Korpusu Nr. 1 w Warszawie
Czek Symboliczny
na sumę 427.677.87 zł.
uzyskana w drodze dobrowolnej zbiórki ofiar od Społeczeństwa Województwa Kieleckiego na Fundusz Obrony Morskiej w czasie od 1.II.1934 do 1.IX.1937 r. i przeznaczoną na budowę łodzi podwodnej O.R.P. „Orzeł".
Ofiarą tą jest wyrazem umiłowania Morza i troski Społeczeństwa o rozbudowę Polskiej Marynarki Wojennej jako czynnika niezbędnego w dalszym rozwoju potęgi mocarstwowej Rzeczypospolitej.
W Radomiu, dnia 19 grudnia 1937 r.
Za Zarząd Okręgu
Przewodniczący Sekcji Okręgowej Obrony Morskiej
(inż. Stanisław Tarwid)
Dyrektor Kolei Państwowych
Prezes Okręgu L.M.K.
(Adam Bałkowski)
Prezes Sądu Okręgowego

Symboliczny czek wręczony przez Okręg Radomsko - Kielecki prez. Zarządu Gł. LMK gen. St. Kwaśniewskiemu

pp. wojewoda kielecki dr Wł. Dziadosz, prezes Zarządu Głównego LMK gen. St. Kwaśniewski, ksiądz biskup sandomierski Jan Lorek, delegat ks. biskupa kieleckiego, ks. Sikorski i wielu innych.

Gen. Kwaśniewski przyjmując w imieniu armii i Zarz. Gł. LMK czek na sumę 427.677 zł. 87 gr. — złożył gorące podziękowania miejscowemu społeczeństwu.

W wyniku uchwał zebrania powołano wojewódzki honorowy komitet obywatelski zbiórki na ścigacz, pod przewodnictwem dr Wł. Dziadosza. W związku z tym uchwalono rezolucję zaprojektowaną przez prezesa Okręgu F. O. M. inż. St. Tarwida, która podkreśla potrzebę dalszej rozbudowy morskich sił zbrojnych Rzplitej oraz stwierdza, że społeczeństwo nie będzie szczędziło ofiar, mając pewność, że każdy grosz złożony na FOM obracany jest w całości na rozbudowę floty wojennej. Rezolucja kończy się wezwaniem do składania ofiar na ścigacz „Okręg Radom - Kielce"

●

Oddział Nowojorski Ligi Morskiej w Ameryce z okazji uroczystości poświęcenia sztandarów LM w dn. 28 listopada r. ub. — zorganizował wielką manifestację na cześć morza polskiego i LMK. Na sali Domu Narodowego licznie zebrali się umundurowani członkowie z Oddziałów Neward, Jersey City, Passaic i Nowojorskiego Ligi Morskiej oraz reprezentanci szeregu towarzystw.

●

Zarząd Główny LMK w trosce o powodzenie pracy ligowej w Ameryce, deleguje do Stanów Zjednoczonych na okres 3-ch miesięcy p. d-ra Leona Michalskiego, wiceprezesa Zarz. Okręku LMK w Radomiu, wybitnego znawcę spraw LMK i sprężystego organizatora. Zadaniem dra Michalskiego będzie zjednanie dla idei LMK jak największej liczby rodaków w Stanach Zjednoczonych.

●

Dnia 10 stycznia b. r. odbyło się w Nowym Porcie w Gdańsku poświęcenie niedawno odnowionego i częściowo przebudowanego Domu Marynarza Polskiego, którym opiekuje się oddział LMK w Gdańsku. W uroczystości wzięli udział dyr. Dep. Morskiego L. Możdżeński, rad. Zalewski z kom. Gen. R. P. w Gdańsku, przewodn. polskiej delegacji Rady Portu inż. Wierciński, przedstawiciele polskich sfer żeglugowo-maklerskich, oraz LMK w Gdańsku. Zarząd Główny LMK reprezentował inż. W. Gierdziejewski.

Należy nadmienić, że Dom Marynarza Polskiego w Gdańsku istnieje od r. 1930, jest budowlą dwupiętrową i posiada pomieszczenie dla 25 osób. Od czasu swego istnienia udzielił on już około 40.000 noclegów nie tylko marynarzom polskim, lecz również zagranicznym, zwłaszcza z krajów skandynawskich i bałtyckich. Przebudowa i odnowienie gmachu, który przedstawia się wewnątrz bardzo schludnie i higienicznie — dokonana została kosztem ca. 16.000 guldenów przy bezinteresownej pomocy i kierownictwie inż. Neumanna z Gdańska.

●

Jak wiadomo, Oddział Stołeczny LMK, rozpoczął w lipcu b. r. budowę Domu Rybaka im. Generała Orlicz - Dreszera w Wielkiej Wsi Hallerowie, która obecnie w szybkim tempie postępuje naprzód. Jak widzimy z niżej załączonej fotografii budowa jest bardzo zaawansowana i obecnie już doprowadza się ją w surowym stanie pod dach. Cała budowa będzie kosztowała około 100.000 złotych, z czego już wypłacono do końca listopada za roboty 30.000 złotych, w tym 26.000 zł dał Zarząd Gł. LMK. O ile napłyną w dostatecznej mierze fundusze, to Dom Rybaka będzie mógł być w połowie 1938 roku oddany do użytku.

Dnia 12 lutego r. b. w salonach Pałacu Kronenberga, pl. Małachowskiego 4, odbędzie się

„BAL ŻEGLARSKI"

Zaproszenia i bilety wstępu w cenie zł 5, stud. i harc. zł 3, można otrzymać w lokalu Gł. Kwatery Harcerzy, ul. Piusa XI, nr 8, oraz przy wejściu na bal.

Obecny stan budowy „Domu Rybaka" w Wielkiej Wsi

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. p. Komandor dypl. Eugeniusz Solski

28 grudnia 1937 r. zmarł w Warszawie jeden z wybitniejszych oficerów polskiej marynarki wojennej — ś. p. komandor dypl. Eugeniusz Solski.

Przedwcześnie zgasły ś. p. kmdr Solski, urodził się w Wilnie w dniu 7 stycznia 1893 r. Korpus Morski w Petersburgu ukończył w 1910 roku, zaś w roku 1916 doszedł do rangi kapitana.

W walkach na lądzie i morzu zdobył liczne odznaczenia.

Podczas rewolucji, będąc w Finlandii, ś. p. kmdr Solski przyłącza się do ruchu niepodległościowego, po czym po wielkich trudnościach przedostaje się do Francji, gdzie w listopadzie 1918 roku wstępuje do Armii Polskiej. Będąc jeszcze we Francji kończy kurs Szkoły Sztabu w Melun.

Do kraju wyrusza ze sztabem III Korpusu Armii Gen. Hallera, gdzie pełni odpowiedzialne funkcje. Będąc już na froncie polskim ś. p. kmdr Solski dowiaduje się o tworzeniu się marynarki polskiej. 14 lutego 1920 r. zostaje przyjęty do marynarki wojennej w stopniu kapitana i wkrótce wyrusza z oddziałem marynarzy do Salonik, by przyprowadzić stamtąd transport amunicji dla armii polskiej.

Zadanie swoje, mimo trudności, wykonuje wspaniale.

Po powrocie zostaje na krótko przydzielony do Wojskowej Misji Brytyjskiej, po czym już w stopniu majora obejmuje stanowisko Szefa Wydziału Zagranicznego Departamentu Spraw Morskich.

Następnie wyjeżdża znowu do Francji, gdzie chlubnie kończy Morską Szkołę Sztabu Generalnego.

W 1923 r. powraca do Kierownictwa Marynarki Wojennej, pełni jakiś czas funkcje kierownika wydziału i Szefa Sztabu K. M. W., następnie w 1926 roku zostaje wyznaczony dowódcą Dywizjonu Ćwiczebnego. Z tego stanowiska przechodzi wkrótce na stanowisko Dowódcy Dywizjonu Torpedowców, wreszcie w 1929 roku zostaje szefem Sztabu Dowództwa Floty i na stanowisku tym pozostaje sześć lat, po czym w 1935 roku obejmuje Dowództwo Odcinka Hel. W tym okresie awansuje na kmdr por., następnie zaś zostaje komandorem.

W międzyczasie, poza stanowiskami w Mar. Woj. ś. p. kmdr dypl. Solski bierze udział w licznych konferencjach międzynarodowych w charakterze delegata morskiego Polski. W r. 1929 zostaje delegowany na X Zgromadzenie Ligi Narodów, w rok później wyjeżdża do Londynu na konferencję morską, następnie jest obecny w Hadze na konferencji kodyfikacyjnej jako ekspert, występuje jako szef delegacji polskiej i gdańskiej na międzynarodowej konferencji dla oświetlenia i oznaczenia brzegów w Lizbonie. W roku 1932 bierze udział, jako ekspert, w międzynarodowej konferencji rozbrojeniowej w Genewie, a w latach następnych jeszcze w szeregu konferencyj międzynarodowych.

Za prace swe został odznaczony licznymi orderami polskimi i zagranicznymi.

Odszedł człowiek w sile wieku i pełni sił, w którym Marynarka Wojenna traci dzielnego oficera o wielkich zdolnościach i wiedzy, a oficerowie — doskonałego kolegę i idealnego zwierzchnika.

Cześć Jego Pamięci!

ZJAZD PRASY MORSKIEJ

W dniach 24 — 27 września odbył się w Paryżu Zjazd Prasy Morskiej pod przewodnictwem p. A. Rio b. ministra, prezesa francuskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej. Zjazd Prasy Morskiej powziął następujące uchwały:

Prasa, kino, radio winny szerzyć propagandę morską, nawołując do organizowania wycieczek morskich, zwiedzania portów, by dać możność społeczeństwu poznania wielkiego znaczenia marynarki w życiu gospodarczym kraju. Społeczeństwo zapoznawszy się z tym zagadnieniem mogłoby skutecznie współdziałać w rozwoju marynarki.

W każdym związku, w każdym stowarzyszeniu, w każdym ugrupowaniu sportowym, winny być ustanowione komisje propagandowe w celu informowania prasy.

Prasa winna traktować jachting na równi z innymi sportami, temat ten winien być opracowywany przez kompetentnych redaktorów i postawiony na tym samym poziomie, co inne działy sportowe.

Prasa codzienna i periodyczna winna poświęcać w dziale sportowym więcej miejsca sportom wodnym, jako wybitnie zdrowotnym oraz wpływającym na wyrobienie szybkiej decyzji i opanowania u młodzieży. W ogóle prasa winna przywiązywać większą wagę do spraw morskich niż czyniła to dotychczas. W ten sposób będzie ona współdziałać w wyrobieniu opinii publicznej, nieodzownej dla prawdziwie pomyślnego rozwoju sprawy morskiej.

W okresie wakacyjnym prasa winna wydawać popularny dodatek morski.

Zarówno prasa, jak wytwórnie filmowe i stacje radiowe winny powierzać redagowanie tekstów wykwalifikowanym współpracownikom w celu uniknięcia omyłek szkodliwych dla morskiej propagandy.

Trzeba stworzyć centralne biuro fotografij morskich i żeglarskich, które otrzymywałoby z ministerstw, od armatorów i stowarzyszeń żeglarskich fotografie. Biuro to obsługiwałoby bezpłatnie prasę, opatrując fotografie odpowiednimi napisami.

Z uwagi na nikły wynik kampanii prasowej, zorganizowanej przez komitety propagandowe w celu zwiększenia spożycia świeżych ryb, Zjazd Prasy uważa, iż należy uczyć społeczeństwo metodycznie, prowadzić propagandę w odpowiednim sezonie za pomocą wystaw, zjazdów, odczytów, filmów, pokazów, konkursów radiowych, afiszy etc.

Ponadto Zjazd wyraża pragnienie, aby Rząd bardziej skutecznie popierał propagandę połowów morskich.

Uwagi te zamieszczamy niemal w całości ze względu na ich aktualność także i na naszym terenie.

K R O N I K A

Na Zjeździe Kupiectwa Pomorskiego w Bydgoszczy, na którym Rząd był reprezentowany przez p. Vice - Premiera Eugeniusza Kwiatkowskiego i Min. Przemysłu i Handlu Antoniego Romana, p. Vice-Premier wygłosił przemówienie, z którego streszczenie na podstawie dostępnych dla nas źródeł podajemy poniżej.

Zjazd łączy w sobie dwa ważkie elementy.

„Jest to Zjazd kupiectwa pomorskiego, a więc dzielnicy Polski, która i politycznie i gospodarczo reprezentuje największe walory dla naszej odrodzonej ojczyzny. Nie ma i być nie może dla nas innej drogi ku własnemu polskiemu morzu, jak właśnie przez tę dzielnicę. Jakie zaś znaczenie posiada ta mikroskopijna granica morska dla naszej Rzplitej, dla naszego gospodarstwa społecznego, dla naszego kontaktu ze światem, dla naszego wysiłku podnoszenia Polski wzwyż — niech świadczy najlepiej ten fakt, że przepuszcza ona w dwustronnym ruchu trzykrotnie więcej towarów, niż potężna, reprezentująca prawie 6.000 km. granica lądowa. Nie ma na całym świecie drugiego tak fenomenalnego zjawiska takiej martwoty granicy lądowej i takiej dynamicznej żywotności granicy morskiej, jak to, na co patrzymy w dzisiejszej Polsce".

Jeśli chcemy przeciwstawić się destrukcyjnym wpływom Wschodu, musimy mieć otwarte możliwości rozwoju i postępu, gdyż na nich gruntuje się nowoczesna kultura i cywilizacja.

„Jednym z najważniejszych narzędzi przebudowy struktury gospodarczej Polski jest właśnie wytrwała i twórcza praca na własnym wybrzeżu morskim. Jeżeli polityka morska święci dziś takie triumfy, wysuwając najmłodszy port, najmłodsze miasto Gdynię na bezkonkurencyjnie pierwszy ośrodek ruchu towarowego na Bałtyku, to właśnie dlatego, że całe społeczeństwo polskie poparło tę politykę, że naród nasz skoncentrował tu swoje aspiracje, swoją ambicję, swą nieraz podświadomą wolę, a może nawet i swoje uczucia. W tym zakresie przejawiła się wyraźna mentalność zachodnia w Polsce".

Do tego skrawka polskiego morza dochodzimy przez Pomorze, dzielnicę posiadającą piękną kartę w historii. Ale jeśli chcemy Polskę nierozerwalnie spoić z morzem, to „musimy iść ku brzegom Bałtyku nie tylko przez Pomorze narodowe polskie, ale i przez Pomorze kupieckie, handlowe, na miarę hanzeatycką rozbudowane".

I tu koncentruje się drugi ważny element. Nie wolno dopuścić do tego, by sformowała się jakby „neoszlachecczyzna", polegająca na tym, iż poza etnicznie polskimi masami chłopskimi i robotniczymi wykształciła się zwarta elita urzędniczo - inteligencka. Instynkt kupiecki, zdolność myślenia kategoriami gospodarczymi stanowiła i będzie stanowić o szybkości wzrostu bogactwa narodowego. Pomorze winno zająć naczelne miejsce w rozbudowie znaczenia i metod handlu w Polsce. Realizacja tego wymaga wiele czasu i wysiłków. Żądania kupców będą uwzględnione, należy jednak pamiętać o podstawowej zasadzie ekonomii „uzyskać cośkolwiek oznacza zawsze wyrzec się czego innego". Żądania tych, którzy mogą wykazać się rzetelną pracą, zdolnością w zestawieniu postulatów — najszybciej się realizują.

●

Dokonane ostatnio obliczenia wykazują, że rok 1937 zaznaczył się rekordową cyfrą obrotów portu gdyńskiego, które wyniosły ogółem 9.147.270.9 ton, a zatem przewyższyły znacznie dotychczasowe wyniki nie tylko portu gdyńskiego w latach ubiegłych, ale i wszystkich innych portów na Bałtyku. W stosunku do r. 1936 obroty ogólne portu gdyńskiego w r. 1937 wzrosły o 16,1%, przy czym wzrósł przede wszystkim przywóz zamorski, który osiągając cyfrę 1.718.003,7 t. zwiększył się w stosunku do r. 1936 o 28.6%. Wywóz zamorski, który wyniósł 7.288.172.6 ton, wzrósł również dość poważnie, bo o 13.7%. Tak więc obroty zamorskie wyniosły ogółem 9.006.176.3 ton; obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem — 22.236.5 ton, a obroty drogą wodną z wnętrzem kraju — 118.858.1 ton.

●

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc grudzień 1937 wyniosły ogółem 803.376.7 ton, z czego na obrót zamorski przypada 795.794.2 ton. Z tej ostatniej cyfry na przywóz przypada 176.337.1 ton, a na wywóz — 619.371.6 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 346.8 ton, a obroty drogą wodną z wnętrzem kraju 7.235.7 ton. W porównaniu do miesiąca grudnia 1936 obroty towarowe za miesiąc sprawozdawczy wzrosły o 49.315 ton.

Jeżeli chodzi o poszczególne pozycje, to ostatnio wzrósł poważnie wywóz ziemniaków i to zarówno ziemniaków konsumcyjnych, jak i sadzeniaków. Te ostatnie zabiera przeważnie rynek południowo - amerykański, głównie Argentyna, gdzie ziemniaki polskie są bardzo poszukiwane. Natomiast ziemniaki konsumcyjne bierze głównie Francja i Portugalia. Ogółem oblicza się, że w ciągu bieżącego sezonu eksportu ziemniaków, który trwa od września do grudnia, przez port gdyński wywieziono około 20.000 ton ziemniaków, z czego połowę do Ameryki Południowej.

●

W przeciągu grudnia r. 1937 weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 984 statki o łącznej pojemności 966.111 t. r. n., z czego weszło 490 statków o pojemności 482.824 t. r. n., a wyszło 494 statki o pojemności 483.287 t. r. n.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni, wyniósł 985,4 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wyniosła 59, a średni postój statku w porcie — 48.7 godzin.

●

W przeciągu r. 1937 ruch pasażerów w porcie gdyńskim wyniósł 45.267 osób, z czego przyjechało 13.180 osób, a wyjechało 32.087 osób. W porównaniu do r. 1936 morski ruch pasażerski w porcie gdyńskim za rok ubiegły wzrósł o około 10%.

●

Ruch statków w porcie gdańskim w grudniu 1937 wyniósł ogółem 990 statków o łącznej pojemności 708.861 ton, z czego wyszło 492 statków o łącznej pojemności 351.240 ton, a weszło 498 statków o łącznej pojemności 357.621 ton. Na pierwszym miejscu stała bandera niemiecka (116 statków — 56.965 t. r. n.), na drugim — szwedzka (79 statków — 53.627 t. r. n.). Bandera polska stała dopiero na piątym miejscu (33 statki — 26.454 t. r. n.).

Jak wynika ze sprawozdania Dyrektora Urzędu Morskiego, złożonego na konferencji prasowej w dniu 18 grudnia r. ub., oba porty polskiego obszaru celnego już w najbliższym czasie znajdą się u granicy maksimalnej wykorzystania zaplecza rodzimego. Tym nie mniej linia rozwojowa Gdyni nie ulegnie zahamowaniu dzięki temu, że odgrywa ona coraz większą rolę, jako port tranzytowy, przy czym głównymi jej klientami w tej dziedzinie są: Czechosłowacja, Austria, Rumunia, Węgry oraz Jugosławia i Bułgaria.

●

Rok 1937 zaznaczył się dalszym rozwojem polskiej floty handlowej i to zarówno pod względem jej tonażu, jak i wzrostu przewozów.

Tonaż polskiej floty handlowej z chwilą wcielenia statku bunkrowego „Robur VII" oraz spuszczenia na wodę w stoczni finlandzkiej w Abo nowego motorowca „Oksywie" przekroczył pierwsze 100.000 ton rej. brutto, a ponieważ obecnie buduje się około 40.000 ton statków dla polskiej floty handlowej, następnie 100.000 ton polskiego tonażu handlowego będzie znacznie szybciej osiągnięte. Spośród obecnie budowanych jednostek 2 statki motorowe o pojemności 4.600 t. r. b. o mocy maszyn 6.600 KM i szybkości 16 węzłów zostały zamówione przez Linie Żeglugowe Gdynia — Ameryka dla obsługi linii meksykańskiej; zamówione również zostały 2 transatlantyki pasażersko-towarowe po 10.800 t. r. b. dla obsługi linii południowo- amerykańskiej, 2 statki towarowe po 1.000 t. r. b. dla obsługi linii bałtyckiej oraz 1 statek o pojemności 1.940 t. r. b. dla obsługi linii lewantyńskich.

Jeżeli chodzi o przewozy towarów na statkach polskich, to brak jeszcze ostatecznych danych, w każdym razie już z dotychczasowych zestawień wynika, że wzrosły one bardzo poważnie i to zarówno na liniach regularnych, jak i w ruchu trampowym.

●

Wskutek całkowitego braku szprotów połowy grudniowe na wodach przybrzeżnych wypadły bardzo słabo, bo tylko 105.710 kg wartości 71.103 złotych. Połowy dalsze przyniosły 34.060 kg wartości 9.776 złotych, a dalekomorskie — 763.450 kg wartości 386.695 złotych. Ogółem polskie połowy morskie w grudniu 1937 dały 903.220 kg ryb wartości 467.574 złotych. W porównaniu z rokiem 1936 połowy przybrzeżne, stanowiące główne, a czasem jedyne źródło dochodów rybaków polskich spadły w grudniu ilościowo o 93%, a wartościowo 84%. O katastrofalnym spadku połowów szprotów świadczą następujące cyfry: w grudniu 1935 złowiono na polskim wybrzeżu 2.421.000 kg szprotów, w grudniu 1936 — 1.390.000 kg, a w grudniu r. 1937 tylko 56.000 kg. Niektóre rodziny rybackie znalazły się wskutek tego w skrajnej nędzy. Z doraźną pomocą wystąpiło tu Towarzystwo Samopomocy Rybaków Morskich.

●

Wzrastające obroty portu gdyńskiego, wzrost znaczenia Gdyni, jako portu tranzytowego i przeładunkowego wymagają coraz nowych inwestycyj, które też stale są przeprowadzane. Koszty ich pokrywane są nie tylko z dochodów własnych portu, pozostałych po spłaceniu długów zaciągniętych na budowę portu, ale i ze specjalnych dotacji Skarbu Państwa, który np. w r. ub. przekazał portowi w Gdyni 12 milionów złotych. Ostatnio przeprowadzane inwestycje dotyczą przede wszystkim technicznego wyposażenia portu, gdyż inwestycje podstawowe, jak budowa nowych nabrzeży, roboty czerpalne, nie są na razie tak palące w Gdyni, która posiada obecnie rezerwę kilku gotowych nabrzeży jeszcze całkowicie niewykorzystanych, jak nabrzeże Czechosłowackie, Rumuńskie i Wilsonowskie.

●

Jak wiadomo, Stocznia Gdyńska zawarła ostatnio ze stocznią S. White et Co w Cowes umowę, która poza udostępnieniem naszej stoczni niezbędnych planów i projektów przewiduje z jednej strony szkolenie personelu technicznego stoczni w Anglii, z drugiej pracę inspekcyjną ekspertów angielskich w Gdyni. Już obecnie przystąpiono do realizacji pierwszego etapu rozbudowy stoczni. Przede wszystkim przygotowywany jest teren przy Kanale Przemysłowym dla budowy pierwszej pochylni. Na razie przewidziana jest budowa 4 pochylni dla statków o długości 120 m; następnie ma być rozbudowana kadłubownia o powierzchni 120 na 60 m. Stocznia otrzymała już kilka zamówień. I tak w okresie od 1 kwietnia r. b. do 1 maja r. 1939 ma wykonać: 2 lugry rybackie po 210 ton, pogłębiarkę rzeczną 110 ton, galary względnie łodzie, spawane elektrycznie dla żeglugi rzecznej oraz statek 70 m długości, 7 m szerokości, wyporności 1.250 ton dla Towarzystwa „Żegluga Polska". Ponadto stocznia przygotowuje swe urządzenia do rozbiórki starych statków tak, że do cięcia statków będzie mogła przystąpić już z wiosną r. b.

●

Po ukończeniu robót hydrotechnicznych w porcie rybackim w Wielkiej Wsi w najbliższym czasie rozpoczęte zostaną prace nad jego urządzeniem technicznym, a więc w pierwszym rzędzie budowa slipu do wyciągania kutrów. Nośność tego slipu przewidziana jest na 150 — 180 ton, a więc będzie mógł wyciągać największe nawet jednostki rybackie i lugry dalekomorskie. Jeszcze w roku bieżącym rozpocznie się również budowę magazynów, kolonii rybackiej, domów mieszkalnych dla administracji portowej, a w razie potrzeby budować się będzie dalsze nabrzeża i pomosty rybackie.

DOM SKŁADOWY, MAGAZYNY I SKŁADY CELNE

CHŁODNIA i SKŁADY PORTOWE w GDYNI

Spółka z ogran. odpow.
Kapitał zakładowy 12.156.000 zł

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

ADRESY:

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

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

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

4. REBUS JUBILEUSZOWY

Z podanego rebusu należy odczytać ośmiowyrazowe, treściwe zdanie.

„Kasta" (Dobre)

5. SZARADY

I. NAD BRZEGIEM MORZA

O morze, daj mi w twe bezkresy patrzeć!...
Niech sześć-trzy mrzonki, dziwy niepojęte,
Niech się misteriów twych czarem pięć-dwa-trzy,
Niby wspaniałym, wszechczłowieczym świętem!

Oto pięć wrót twych przeogromnych stoję...
Patrzę na czwarte niezmierzone dale,
Słyszę trzy-siódme fal, które ze znojem
Grzywami niebu wciąż grożą wytrwale...

Jestem jak w siódmym i pierwszym, co splotem
Złud przecudownych pustkę chce wymościć!..
Dwa horyzontach, snując nić tęsknoty,
Zamglone oczy szukają przeszłości...

I z cztery-siódmej wybladłych mych wspomnień
Dobywam jedno, co najżywszą barwą
Przedziwnie słodko uśmiecha się do mnie,
Przypominając, że jeszcze raz zmarło...

Ariusz Droski (Warszawa)

II. BAŁTYKU STRZEŻMY BRAM!

Morze otwiera nam świata trzy-pierwsze
Dając spojrzenie i śmielsze i szersze.
Więc morza trzeba strzec!
Jak bez pierwszego-szóstego usycha
Chory, tak kraju dola bardzo licha
Bez morza! O tym wiedz!
Wróg nasz na wszystkie szósty-piąty nogi
Zawsze się będzie czwór tej „słonej drogi"
Zechce ją wydrzeć nam...
Toż morskie nasze siły za nic w świecie
Non sunt wspak drugie-pierwsze-drugie-trzecie!*)
Bałtyku strzeżmy bram!
Lecz statystyczne trzecie-piąte wszędzie
Świadczą, że myśmy coś bardzo w tym względzie
W pięć-pierwszym — że aż wstyd!
Bo nie wystarczy, by nas zachwycała
I rozkwitała tylko... piękna „cała".
Trzeba, by Bałtyk kwitł!

„John Ly" (Lwów)

6. KRZYŻÓWKA RYSUNKOWA

Z podanych na końcu działu rysunków krzyżówki, należy odgadnąć i wpisać do figury wyrazy poziome i pionowe.

„Wirenel" (Warszawa)

●

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza" przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania należy nadsyłać do dnia 28 lutego 1938 r. z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe".

ROZWIĄZANIA

„MORZE" NR 12 — GRUDZIEŃ 1937

31. REBUS

– L (rzym. oznacz. 50) — Iganie — za pomnik („licentia rebusica") zamiast za pomnikiem — „om" u „z" — dwa (wspak) z „I" „E" — czas — wój „ro" — „z" wój — — co na „czysto" wygląda następująco:

„LIGA NIE ZAPOMNI KOMU ZAWDZIĘCZA SWÓJ ROZWÓJ".

●

A to nawarzyliśmy sobie piwa z „Iganiami" p. „Kasto"!? Ponieważ jednak... mieliśmy rozbite okulary, data 10 maja uszła uwagi naszej, za co przepraszamy naszych sympatyków, przyrzekamy poprawę w nowym roku !... w ogóle. A kto był z Państwa w 1831 r. w maju pod Iganiami? Aha! Może i walczyła tam oraz zwyciężała jakaś kasta naszych szaradziarzy pradziadów i w maju! Ha! Niemożliwe. — Dlaczego? Przecież z historii wojen... Uff... Poszło! P. „Kasto"! — na sucho Ci to nie ujdzie!...

32. SZARADA KASZUBSKA

„ZYDA — RYBACKA BIDA"

„Ludziska" trochę mieli kłopotu z tą „zydą", a to przecież „wiatr południowy", proszę Państwa! Tylko. — Ale „zima — rybacka bieda". Chociaż!...

33. WIRÓWKA RYSUNKOWA

1) Kordelas. 2) Paragraf. 3) Dromader. 4) Marynarz. 5) Krewetka.

*) Wyraz łaciński.

Za liczne wyrazy uznania — „Wirenel" szarmancko się kłania.

34. ZAGADKI

Błękit, aksamit, twaróg, Bukareszt, brelok, obrok, zapas, Pegaz, arsen, Niemen.

●

Za „dynamit", „blok" i „popas" stawialiśmy... nieszkodliwe minusiki.—A „sennik" podobno... śle do grobu (?) No, no!?

●

Wszystkie zadania z N-ru 12-go na ogólną liczbę 78 nadesłanych — rozwiązało 50 osób po 3—25 i po 1—3 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują p.p.:

1) SUPIŃSKA ALINA — W-wa, Żoliborz, Krasińskiego 18.
2) LILPOPOWA MIRA — Włochy p.W-wą, Edwarda 21.
3) KOBYLIŃSKI ANTONI — Choroszcz, ul. M. J. Piłsudskiego 7.
4) KAWCZYK KONSTANCJA — Brzęczkowice, ul. Rymera 4, p. Mysłowice, woj. śląskie.
5) STĘPIŃSKI STEFAN — Łódź, Piotrkowska 261 m. 31.
6) GUJA WŁADYSŁAW — Jaworzno, gwarectwo.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

WSZYSTKIM — którzy nadesłali nam świąteczne i Noworoczne życzenia — serdecznie dziękujemy.

INŻ. MODRZEJEWSKI (Lublin). Dziękujemy bardzo i z dnia na dzień oczekujemy pomyślnych wieści. Pozdrowienia!

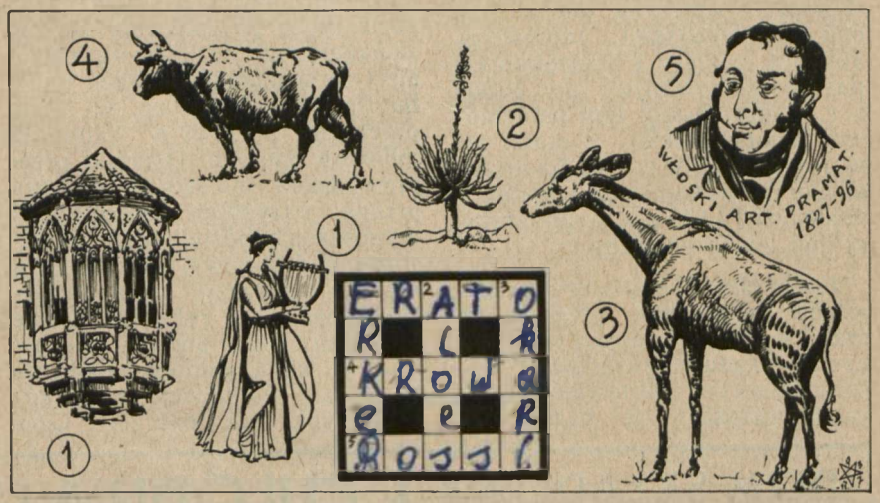
KOBYLIŃSKI A. (Choroszcz). „Aktualia" przynajmniej na miesiąc przed terminem winny być w naszej tece. W zapytywanej sprawie prosimy odnieść się bezpośrednio do Administracji — załatwią. Polecamy się i pozdrawiamy.

KUCHARSKA E. (Gdynia) Odpowiedzieliśmy listownie.

GURJEW Z. (Warszawa). Opóźnienie uwzględniliśmy. Nawiązując do zad. 30, pisze Pani: „To nie zadanie, a inkwizycja; straciłam siły(!), zdrowie(!), nerwy(!), czas i zadania nie rozwiązałam. P. Kowalski pobił rekord; w porównaniu z tym zadaniem, to szarady i rebusy „Kasty", to „kaszka z mleczkiem". No, no! Gdybyśmy wiedzieli... ale nie radzimy mówić... hop!

KWIEKOWA J. (Dobrzelin). Załatwione!

WU.



CENY OGŁOSZEŃ

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

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

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

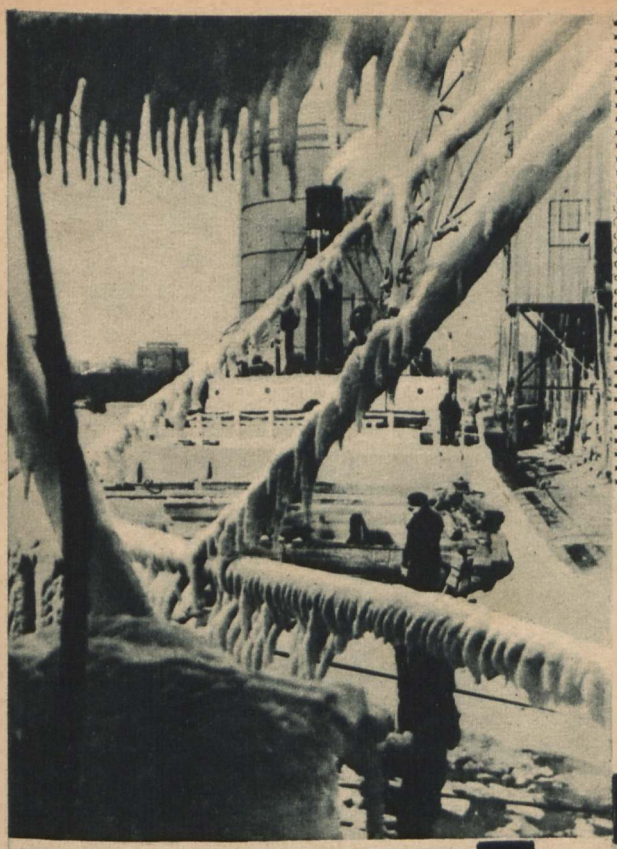
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

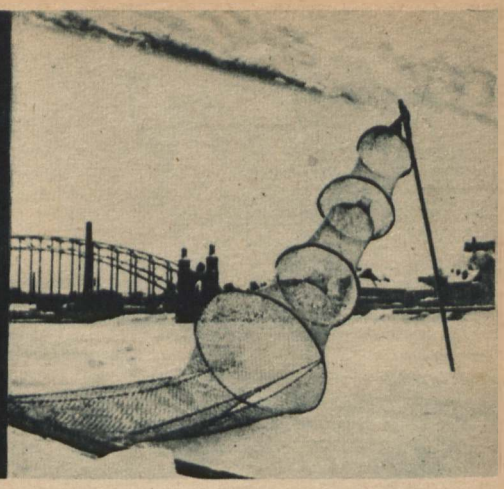
Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA — Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem

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

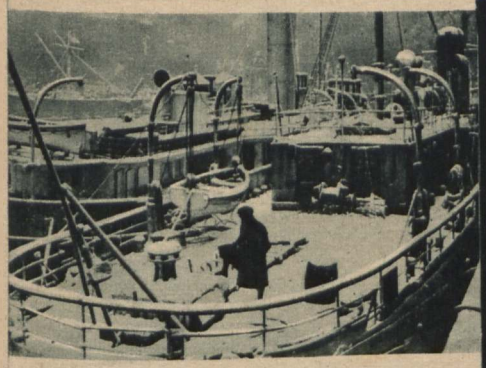
BIBLIOTEKA UMCS LUBLIN

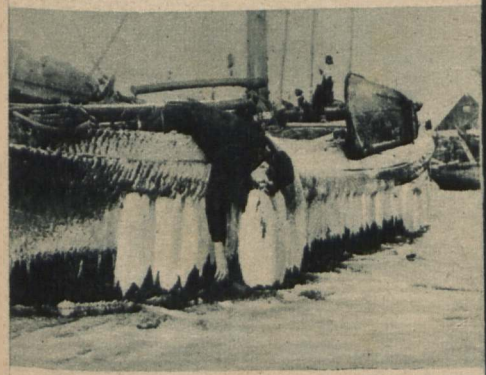


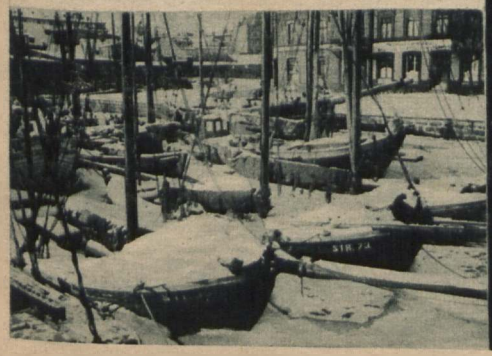


Praca na morzu jest ciężka nawet wtedy, gdy na morze rozsypują się jasne promienie słońca. A cóż dopiero, gdy w ostrych podmuchach zimowego wiatru — przez pokład przelewają się fale. Gdy oczy zasypuje śnieżyca.

Toteż statki oszronione od burt aż po czubki masztów — wchodzą do portów niby fantastyczne zjawy królowej zimy.







Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie
2595
1938/2
CZASOPISMA

W PORCIE GDYŃSKIM