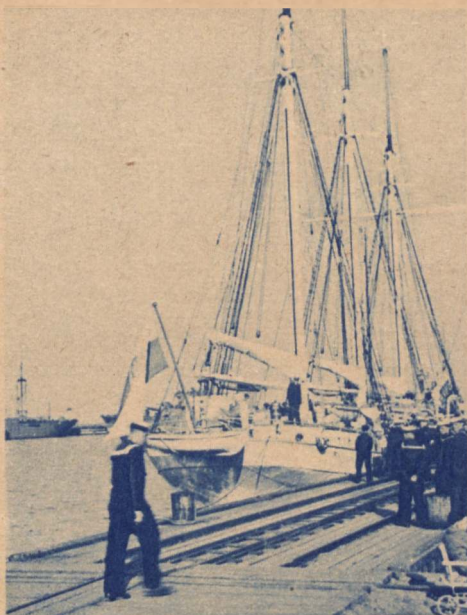


MORZE



ZESZYT 7
LIPIEC 1938 R.



1



2

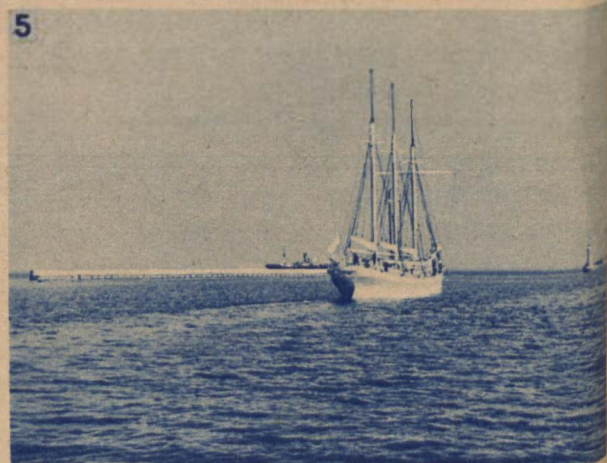
Młodzi podchorążowie polskiej marynarki wojennej część swego przeszkolenia (drugi kurs) odbywają na szkolnym okręcie „Iskra”. ORP „Iskra” jest to trzymasztowy szkuner żaglowy. Obsada ORP „Iskra” składa się z dowódcy, sześciu oficerów i 48 ludzi załogi. W czasie podróży szkolnych przyszli oficerowie marynarki wojennej zapoznają się z warunkami pracy na żaglowcu, dokonują obserwacji astronomicznych, przeprowadzają ćwiczenia nawigacyjne, zwiedzają obce kraje i porty, stykają się z różnymi warunkami żeglugi i stanami morza, jak przejścia przez cieśniny, kanały, pasaty, sztormy itp. 15 maja r. bież. ORP „Iskra” wyszedł w swą ósmą z kolei dalekomorską podróż. Zdjęcia przedstawiają: 1—ORP „Iskra” przy nabrzeżu w Gdyni, 2 — podchorążowie w czasie nabożeństwa, 3-4 — zwijanie żagli, 5— „Iskra” wychodzi z portu.



4



3



5

em. 595/1938/7.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 7

Warszawa, lipiec 1938 r.

Rok XV

POD PROTEKTORATEM
PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ
PROF. DR IGNACEGO MOŚCICKIEGO
MARSZAŁKA POLSKI EDWARDA ŚMIGŁEGO RYDZA
PRYMASA POLSKI KS. KARD. DR AUGUSTA HLONDA

ODBĘDĄ SIĘ W DNIACH 23 - 30 CZERWCA 1938 R.

„DNI MORZA”

POLACY!

Chcemy, musimy stać się narodem i państwem morskim!
Z roku na rok nieustannie rozszerzamy zakres naszych prac
na morzu; coraz większa ilość statków handlowych pod
polską banderą dociera do wielkich portów świata; młodzież
polska coraz chętniej i liczniej garnie się do służby na morzu;
coraz mocniej ujawniamy nasze żądania kolonialne.

Osiągnąwszy poważny już dorobek na morzu, z energią
i uporem realizować musimy dalsze zamierzenia!

Ochronić dorobek, ugruntować powagę i znaczenie Polski,

jako państwa morskiego może tylko

SILNA MARYNARKA WOJENNA!

Spółeczeństwo polskie, zorganizowane w szeregach Ligi
Morskiej i Kolonialnej dało świadectwo tej
prostej prawdzie, budując okręt podwodny „ORZEŁ”.

Dziś, w okresie wielkich przemian, w obliczu wyścigu
zbrojeń dobrowolne ofiary nie wystarczą!

**NA POWSZECHNYCH I STAŁYCH ŚWIADCZENIACH
OPRZEC TRZEBA ROZBUDOWĘ FLOTY WOJENNEJ!**

Hasło powszechnych i stałych świadczeń na rozbudowę
Floty Wojennej niech podejmie cały naród, cała Polska!

GEN. BRONIKAZIMIERZ SOSNKOWSKI
Przewodn. Funduszu Obłony Morskiej
Profektor LMK

GEN. BRYG. STANISŁAW KWAŚNIEWSKI
Prezes Zarz. Gł. LMK

JÓZEF KOŻUCHOWSKI
Prezes Rady Głównej LMK

Prezydium Głównego Komitetu Wykonawczego „Dni Morza”:

Przewodniczący: inż. LEONARD MOŹDŻEŃSKI; Vice-przewodniczący: dyr. STANISŁAW PODWIŃSKI,
dr FRANCISZEK DOLEŻAŁ, SZCZEPAN CIEKOT; Sekretarz: WACŁAW NIWIŃSKI; Skarbnik: dr STANISŁAW
SUMIŃSKI; Zastępca skarbnika: dyr. JAN SZERONOS; Przewodniczący komisji: red. WITOLD GIELŻYŃSKI,
inż. ANTONI KAMIŃSKI, prezes STANISŁAW OKONIEWSKI, senator PIOTR OLEWIŃSKI, mgr. FRANCISZEK
SOKÓŁ, STEFAN SZWEDOWSKI, dyr. CZESŁAW ŻAGÓRSKI, MIECZYSLAW ZALEWSKI

Nakład 210.000

Cena pojedynczego numeru zł 1.20

K. 420/60/47
BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN



od Górą Oksywską widnieją z daleka stalowym pół-
swoich panczerzy okręty wojenne Rzeczypospolitej Polskiej,
gotowe zawsze do ofiarnej walki w obronie naszych praw
morskich i dziedzicznego wybrzeża.

Najmłodsze to dziecko wojenne Narodu, na którego dumne istnie-
nie tyle długich lat Polska czekała. I dlatego najmocniej je kocha...

Wszyscy przecież już dzisiaj u nas wiedzą, że tylko te wielkie sta-
lowe fortece pływające, że tylko okręty wojenne Rzeczypospolitej gwa-
rantować nam mogą pewne i stałe nieskończonym morzem władanie...

I gdy w porcie gdyńskim wre praca i życie, gdy wpływają i wy-
pływają zeń statki handlowe, gdy wskutek wytrwałej pracy Gdyni pod-
nosi się dobrobyt w kraju i myśl o wielkiej przyszłości Narodu i Pań-
stwa przestaje się błąkać po manowcach, wiemy, że dzieje się to nie-
jako pod ofiarą i chętną protekcją naszej marynarki wojennej i jej
czujnych okrętów pancernych. Patrząc na te wielkie bogactwa i ol-
brzymi ruch w porcie i najmłodszym mieście polskim zdaje się, że
przeżywamy urzeczywistnienie najpiękniejszego marzenia i jesteśmy
świadkami wspaniałej przemiany ducha i charakteru polskiego.

Żelazem i betonem portu, wysiłkiem niezmordowanym i nieu-
stępliwym w budowie Gdyni, oraz stalowymi pancierzami okrętów wo-
jennych Rzeczypospolitej — dzisiejsza Polska na wiotkim papierze trak-
tatów międzynarodowych wybiła trwałą pieczęć wieczną.

Dzięki własnej pracy Polaków, której wzmożenia należy sobie ży-
czyć dla lepszej i prędszej przyszłości wszystkich obywateli Państwa,
przestaje być ziemia pomorska przedmiotem pożądań i zabiegów ob-
cych i wrogich nam potęg, gdyż wiedzą już wszyscy, że tylko przez
zdławienie wolności całego Narodu, można dojść do jej posiadania.

Pozostanie nam ona, jako najcenniejszy klejnot Wielkiej Polski na
wieki wieczne.

(Z RĘKOPISÓW GEN. GUSTAWA ORLICZ-DRESZERA)

O obowiązkowe świadczenia

Gdy z 26 państw europejskich zaledwie trzy nie posiadają dostępu do morza, wszystkie inne w mniejszym czy większym stopniu z dostępu do morza korzystają, gdy z tych 23 państw Polska, której ziemie to najznaczniejsza część obszaru Międzymorza Bałtycko - Czarnomorskiego, z 5.534 kilometrów granic granicy z otwartym morzem posiada zaledwie 72 kilometry, gdy biorąc styk linii łączących północ z południem i zachód ze wschodem, stolica Polski wypada prawie w samym środku Europy, jest więc jakby jej sercem, nie podobna odmówić Polsce jej szczególniego zainteresowania dostępem do morza. Gdy Polska odgranicza Europę zachodnią od wschodniej, stanowi pomiędzy jedną a drugą jak gdyby pomost, czy mur graniczny, leży na odwiecznych szlakach, łączących najkrótszą drogą Wschód z Zachodem i Północ z Południem, Bałtyk zarówno z Morzem Czarnym, jak i z Adriatykiem, trzeba stwierdzić, że tak skąpy jej dostęp do morza i to do morza zamkniętego, jakim jest Bałtyk, bynajmniej nie wpływa dodatnio na stopień morskości Polski, jaki by jej się słusznie — z tytułu położenia geograficznego — należał. Gdy do sześciu sąsiadów Polski dodamy właśnie tam, gdzie dotykamy morza, jeszcze Wolne Miasto Gdańsk, leżące u ujścia królowej polskich rzek, polskich dróg śródlądowych biegnących ku Morzu Bałtyckiemu, gdy weźmiemy wreszcie pod uwagę stosunki pomiędzy naszymi sąsiadami, zwłaszcza pomiędzy sąsiadem zachodnim a wschodnim, nie trudno zdać sobie sprawę z doniosłości potrzeby jak najpełniejszego wykorzystania tego skąpego Polski do morza dostępu.

Nie czas odwoływać się do historii. Wystarczy wspomnieć, że Polska dzisiejsza to tylko jedna trzecia Polski z drugiej połowy XV wieku, że nasz dostęp do morza sięgał ongiś po Szczecin, obejmował Prusy Królewskie, a Prusy Książęce, dziś Prusy Wschodnie, przez dwa wieki były naszym księstwem lennym, czas nawet pewien bezpośrednio, jako część województwa pomorskiego, do Polski należały.

Nie mówmy o potrzebie wojennej, mówmy o potrzebie pokojowej.

Państwa małe — dzięki swej pracy na morzu i za morzem — urastają do państw wielkich, urastają do potęg, państwa biedne wzbogacają się — dzięki zamorskim zdobyczom. Nie tyle wielkość, ile zagospodarowanie posiadanych ziem, możność wykorzystania zawartych w nich bogactw i dowozu tych, które brakują — stanowi o bycie i dobrobycie narodów.

W kwietniowych Dniach Kolonialnych motywowaliśmy jasno potrzebę posiadania przez Polskę kolonii, wolnego dostępu do źródeł surowców, odlegiem leżących, a zazdrośnie przez możnych tego świata strzeżonych, nie przebranych bogactw naturalnych, dostępu do nie wyzyskanych jeszcze rynków zbytu — dla młodej polskiej produkcji. Obecnie — w czerwcowych Dniach Morza — pragniemy już nie tyle potrzebę naszej pracy morskiej i zamorskiej uzasadnić, ile mówić o potrzebie jej ubezpieczenia.

Ubezpieczeniem tym może być tylko silna polska

flota wojenna. Nie tyle obrona wybrzeża, nie myśl stacjana w wypadku wojny wielkich bitew morskich na Bałtyku, czy na innych morzach, nie zachcianka potęgi wojenno - morskiej, ale potrzeba zapewnienia naszej cywilnej, handlowej pracy morskiej i zamorskiej zbrojnego poparcia i ubezpieczenia — powoduje w nas zamiar rozbudowy floty wojennej.

W roku ubiegłym — po Tygodniu Morza — zapytaliśmy nas nasi sąsiedzi, przeciwko komu to Polska zamierza zbroić się na morzu, gdy od zachodu nikt jej nie zagraża, a na wschód zwrócone są dostateczne siły zbrojne państw innych. Odpowiedzieć możemy krótko: przeciwko korsarzom pragniemy być zbrojni, przeciwko wszystkim tym, którzy by kiedykolwiek zechcieli zakłócić naszą pokojową pracę, zmierzającą do wzbogacenia się na morzu i za morzem. Dla ochrony polskiej bandery handlowej — polska bandera wojenna musi być powiększona co najmniej o tyle jednostek bojowych, ile ich wymaga zakres i zasięg naszych przyszłościowych zamierzeń handlowych, morskich i zamorskich.

Jest więc rozbudowa polskiej siły zbrojnej na morzu nie tyle udziałem w wyścigu zbrojeń europejskich, bo na ten wyścig pozwolili sobie nie możemy, ile wyścigiem pracy, pracy pokojowej, zmierzającym do zapewnienia narodowi lepszego jutra.

Stan rzeczy dzisiejszy jest dopiero zaczątkiem tej rozbudowy. Każde dziecko w Polsce wie, że posiadamy dopiero 17 tysięcy tonażu bojowego, gdy sąsiad nasz zachodni przekracza już 450, gdy w Genewie zgłosiliśmy zamiar rozbudowy do 150 tysięcy, a więc tylko do jednej trzeciej tonażu obecnego naszego sąsiada z zachodu, gdy z potężną Anglią podpisaliśmy układ wojenno-morski, posiadamy 17 tysięcy ton bojowej floty wojennej.

Nasza zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej daje przeciętnie rocznie 1¼ miliona złotych. Jeden tysiąc tonażu kosztuje okrągło osiem milionów złotych. Gdybyśmy więc pragnęli w ciągu najbliższych lat pięciu podnieść nasz tonaż z 17 tylko do 50 tysięcy, co byłoby dopiero jedną trzecią tonażu zgłoszonego w Genewie, a jedną dziewiątą tonażu naszego sąsiada zachodniego, musiałaby nasza Marynarka Wojenna rozporządzać corocznie 53 milionami złotych, przeznaczonymi wyłącznie na celową rozbudowę jednostek bojowych, nie mówiąc o potrzebach innych, weterynaryjnych, konserwacyjnych itp.

Okrągło pięćdziesiąt milionów rocznie — oto kwota niezbędna. W budżecie Państwa, przy coraz to wyraźniej ustalającej się kolejności potrzeb, o kwotę taką nie jest łatwo. Gdy dobrowolny wysiłek społeczeństwa daje tak małe kwoty tej odsetek, o powszechne o b o w i ą z k o w e ś w i a d c z e n i a woła na cały kraj Liga Morska i Kolonialna — z całą odpowiedzialnością przed historią.

STANISŁAW KWAŚNIEWSKI

general brygady
Przesz. Zarządu Głównego LMK



Działa rufowe na O.R.P. „Grom”

BAŁTYK A POLSKA

landii produktów żywnościowych, zwłaszcza zboża. Ponieważ Polska nie posiadała floty do ochrony tych dostaw, Holandia była zmuszona wysłać na Bałtyk własne eskadry, które dotarły aż do Gdańska. Tak samo polityka dynastyczna Zygmunta III posługiwała się flotą szwedzką z braku własnej. Polskie interesy bałtyckie były więc załatwiane przez pośredników obcych, zwłaszcza zaś przez Gdańsk, który z tytułu swego położenia przy ujściu Wisły rościł pretensje do monopolu w polskich sprawach bałtyckich. W ten sposób ludność polska została odsunięta od bezpośredniego udziału w polityce bałtyckiej i od handlu morskiego, co było jedną z głównych przyczyn, że w dawnej Polsce sprawy morskie na ogół nie miały zrozumienia.

Nasze obecne położenie nad Bałtykiem jest o tyle lepsze, że posiadamy własny port Gdynię a także wykorzystujemy w sensie gospodarczym Gdańsk oraz mamy zarodki własnych marynarek wojennej i handlowej. Pozwala to nam już teraz bezpośrednio uprawiać politykę i handel morski. Dzięki temu coraz to większa ilość Polaków styka się bezpośrednio z morzem i sprawami morskimi, przez co sprawy te znajdują w kraju coraz więcej zrozumienia. Żadna propaganda nie potrafi wywołać takiego wzmożenia zainteresowania się sprawami morskimi, jak bezpośrednia styczność z morzem.

W ślad za interesami handlowymi idą interesy polityczne i wojskowe. Chcąc więc określić kierunki naszej polityki bałtyckiej, wystarczy zbadać główne drogi naszego handlu morskiego.

Punktami wyjścia naszych dróg handlowych morskich są Gdynia i Gdańsk. Stąd drogi te rozchodzą się wachlarzowato w kierunku do portów państw wschodnio-bałtyckich, Szwecji, Niemiec i cieśnin duńskich. Główna jednak ich część kieruje się do portów szwedzkich i do cieśnin duńskich, skąd już idą głównie do portów angielskich i francuskich. Główne zainteresowania Polski na Bałtyku powinny więc dotyczyć wszystkich państw bałtyckich, przede wszystkim zaś Szwecji i Danii. Nie tylko zresztą ze względu na ich stosunki handlowe z Polską, lecz ze względu na to, że od przyjaznej postawy tych państw zależeć będzie możliwość nie skrepowanego przejścia naszych statków przez ich wody terytorialne i cieśniny duńskie. Od tych zaś dwóch ostatnich możliwości zależeć będzie, na wypadek wojny, połączenie czy odosobnienie Polski od świata zewnętrznego.

Tak samo doniosłą rolę odgrywać będzie Bałtyk w naszych stosunkach politycznych z Anglią i Francją. Im bardziej te mocarstwa będą zainteresowane w handlu morskim z nami, tym ściślej będą nasze wzajemne stosunki polityczne. Musimy dążyć do tego, ażeby angielska, względnie francuska polityka handlowa wobec nas była jak największa

Zasadniczym czynnikiem stanowiącym o losach państw i narodów jest ich położenie geograficzne. Ono to sprawia, że dzieje Polski były i będą zawsze nierozdzielnie związane z Bałtykiem. Polska leży w dorzeczu Wisły i już z tego względu główne kierunki naturalnego rozwoju kraju idą z biegiem tej rzeki ku brzegom Bałtyku.

Już od najdawniejszych czasów plemiona słowiańskie, zamieszkujące dorzecza Wisły dążyły do opanowania jej ujścia i obsadziły ostatecznie całe wybrzeże Bałtyku, skąd później były stopniowo wypierane przez narody germańskie.

Odsunięcie Słowian od wybrzeża Bałtyku było tym łatwiejsze, że Polska mimo swych zainteresowań bałtyckich uwikłana została w szereg zatargów kontynentalnych, które siłą rzeczy odwróciły jej uwagę od Morza Bałtyckiego. Jeżeli więc w dawnych czasach bałtycka polityka Polski nie zawsze odpowiadała wymaganiom kraju, nie możemy w tym winić mężów stanu ówczesnej Polski, gdyż okresami racja stanu zmuszała ich do polityki kontynentalnej. Polska zaś, nie miała ani sił, ani środków, by walczyć skutecznie jednocześnie na kontynencie i na odcinku morskim; siłą rzeczy musiała skupić główny wysiłek tam, skąd jej groziło największe niebezpieczeństwo.

Interesy polityczne i handlowe dawnej Polski na Bałtyku były bardzo poważne. Wystarczy wspomnieć, że nawet kontynentalna wojna z Rosją w XVI-y wieku o Inflanty stała się przyczyną powstania nieregularnej marynarki polskiej w postaci kaperstwa. Już wtedy posiadanie na Bałtyku floty wojennej stało się koniecznością chwili. Polska miała rozległe stosunki z państwami zamorskimi. W wieku XVII-y, podczas wojen angielsko-holenderskich, Polska była jedynym krajem, który dostarczał Ho-

I miała dla tych państw istotne znaczenie. Wówczas Polska stałaby się cennym kontrahentem tych dwóch największych potęg świata; zwłaszcza podczas wojny w ich interesie byłoby utrzymywanie z nami stosunków handlowych, celem otrzymywania niektórych surowców i żywności. Polska mogłaby odegrać wobec Anglii taką samą rolę, jaką odgrywała w wieku XVII-ym wobec Holandii. Ponieważ takie stosunki handlowe możliwe są tylko przez Bałtyk, w interesie Anglii i Polski leży, aby handel ten mógł się odbywać i podczas wojny. Anglia byłaby wtedy zainteresowana w istnieniu na Bałtyku silnej floty wojennej, zdolnej bronić tego handlu i nie dopuścić do powtórzenia się wypadków, jakie miały miejsce podczas wojny światowej. Mianowicie flota rosyjska była wówczas bezsilna wobec przeciwnika, co wytworzyło niebezpieczną lukę w angielskiej organizacji blokady i w konsekwencji przedłużyło wojnę.

Ponieważ Anglia na wypadek wojny nie będzie prawdopodobnie w stanie wysłać na Bałtyk własnych okrętów wojennych, rola obrońcy angielsko-polskiego handlu bałtyckiego przypadłaby automatycznie flocie polskiej. Anglia patrzy w ogóle niechętnie na tworzenie się nowych i silnych marynarek, jednak Polska znajduje się w tym wypadku w szczęśliwym położeniu o tyle, że silna flota polska w niczym Anglii zawadzić nie może, przeciwnie, może jej interesy na Bałtyku zabezpieczyć. Zainteresowanie więc Anglii tym, by Polska posiadała

silną flotę na Bałtyku, byłoby bezwzględnie wielkim sukcesem politycznym Polski. Posiadając dość silną flotę, Polska stałaby się dla Anglii wartościowym sprzymierzeńcem, sama zaś zyskałaby większe znaczenie międzynarodowe. Powyższe rozważania słuszne są również w odniesieniu do Francji.

Ponieważ strategia jest tylko dalszym ciągiem polityki, powyższe rozważania przesądają o wojskowym znaczeniu Bałtyku dla Polski i o roli floty polskiej na tym morzu. Do głównych zadań floty polskiej należeć będzie przede wszystkim obrona głównego handlowego węzła Polski na Bałtyku — ujścia Wisły. Węzeł ten powinien być obroniony za wszelką cenę, gdyż w odwrotnym wypadku Polska utraciłaby wszystkie możliwości obrony swych interesów bałtyckich. Skoro uda się obrona tego węzła, marynarka polska będzie miała możliwość obrony głównych kierunków handlowych na Bałtyku, a przede wszystkim tych, które prowadzą do portów szwedzkich i cieśnin duńskich.

Jak widzimy z powyższych rozważań rola Bałtyku dla Polski może być niezmiernie doniosła i otwiera dla nas olbrzymie wprost możliwości rozwojowe. Wykorzystanie jednak tych możliwości, wynikających z położenia Polski nad Bałtykiem, stanie się dopiero wtedy realne, gdy polityka morską Polski potrafi stworzyć korzystne warunki dla powstania silnej floty wojennej.

R. CZECZOTT



Traulery polskiej marynarki wojennej

Światowy bilans wojenno-morski

Gdy co roku podsumowujemy wyniki naszej działalności na odcinku morskim, mimowoli nasuwa się pytanie, jak się kształtują zagadnienia wojenno-morskie na szczeblu ogólnoswiatowym. A więc: jak się przedstawia sytuacja strategiczno-morska na poszczególnych morzach świata, jakie czynniki okazały decydujący wpływ na ukształtowanie tej sytuacji i jakie z powyższego można wysnuć wnioski w przewidywaniach na przyszłość.

Spośród czynników, które w roku ubiegłym okazały decydujący wpływ na układ stosunków wojenno-morskich, największe znaczenie ma fakt niemożności osiągnięcia ogólnego porozumienia w sprawie ograniczeń zbrojeń morskich.

Pod tym względem rok 1936 stanowił okres przełomowy: — z jednej strony po wygaśnięciu w tym roku traktatu waszyngtońskiego i jego pochodnej — traktatu londyńskiego z roku 1930, państwa morskie uzyskały zupełną swobodę pod względem zbrojeń morskich, — z drugiej zaś, ograniczenia jakościowe, ustalone w drugim traktacie londyńskim w roku 1936 dotyczyły na razie tylko kilku mocarstw morskich, pozostawiając większość poza nawiasem wszelkich ograniczeń.

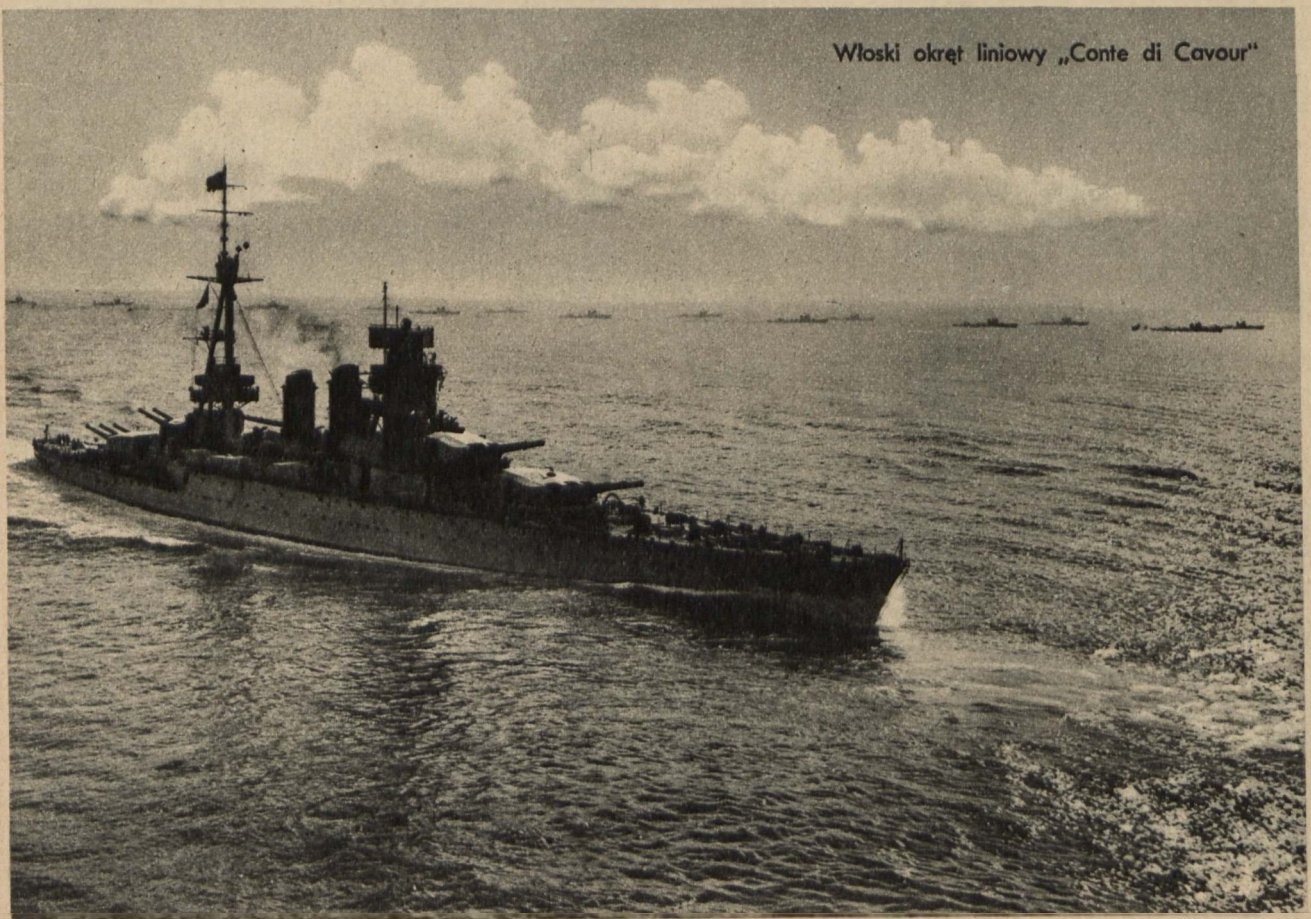
Decydujące znaczenie pod tym względem miało wycofanie się Japonii z konferencji w Londynie w roku 1936, a następnie jej odmowna odpowiedź na demarche przedstawicieli dyplomatycznych

wielkich mocarstw morskich, żądających podporządkowania się Japonii pewnym ograniczeniom jakościowym.

Dażenia Wielkiej Brytanii do zawarcia z poszczególnymi państwami układów dwustronnych, w których zostałyby uwzględnione dezyderaty, utrudniające porozumienia w ramach traktatu ogólnego, doprowadziły wprawdzie do zawarcia takich układów z kilkoma państwami, jednak nie miały wpływu decydującego na całokształt zagadnień, dotyczących ograniczenia zbrojeń morskich.

Układy te zostały zresztą osłabione po wypowiedzeniu przez Stany Zjednoczone, a następnie Wielką Brytanię zobowiązań, przewidzianych w drugim traktacie londyńskim co do maksymalnych norm dla pancerników i ich uzbrojenia. Gdy w marcu roku zeszłego Japonia nie przyjęła propozycji Wielkiej Brytanii ograniczenia kalibru dział na pancernikach do 356 mm, ambasada amerykańska w Londynie powiadomiła Foreign Office, że wobec braku ogólnej zgody Stany Zjednoczone są zmuszone do ustawienia dział 406 mm na swoich nowych pancernikach „Washington“ i „North Carolina“. Przed kilku tygodniami uczyniła to samo Wielka Brytania, zawiadamiając, że nie zamierza stosować się do ograniczeń tonażu dla pancerników ze względu na odmowę rządu japońskiego dania zapewnienia, że

Włoski okręt liniowy „Conte di Cavour“



nowe pancerniki japońskie nie będą wykraczały poza normy traktatu londyńskiego.

Ostatnio dzienniki przyniosły wiadomość, że w tej sprawie osiągnięto porozumienie pomiędzy sygnatariuszami drugiego traktatu londyńskiego, na mocy którego Wielka Brytania i Stany Zjednoczone zgadzają się na ustalenie maksymalnego tonażu pancerników na 45.000 ton (zamiast 35.000, przewidzianych w traktacie londyńskim), zaś kalibru dział na tych okrętach do 406 mm, (zamiast 356 mm). Francja ma zachować nadal normę tonażu w granicach do 35.000 ton, dopóki inne mocarstwa europejskie, z wyjątkiem Wielkiej Brytanii, nie wykracza poza tę normę.

W tym stanie rzeczy należy stwierdzić, że tendencje rozbrojeniowe, które charakteryzowały okres powojenny i do ostatniej konferencji londyńskiej miały jednak widoki powodzenia, utknęły na martwym punkcie i obowiązujące obecnie traktaty właściwie nie mają żadnego praktycznego znaczenia.

Wielka Brytania odczuła dotkliwie zawód, jaki ją spotkał w polityce dążeń do ograniczenia zbrojeń morskich. Bezspornie — ze wszystkich mocarstw morskich — przejawiała ona najwięcej konsekwencji w realizowaniu tej polityki i wykazała ze swej strony dobrą wolę poniesienia znacznych ustępstw.

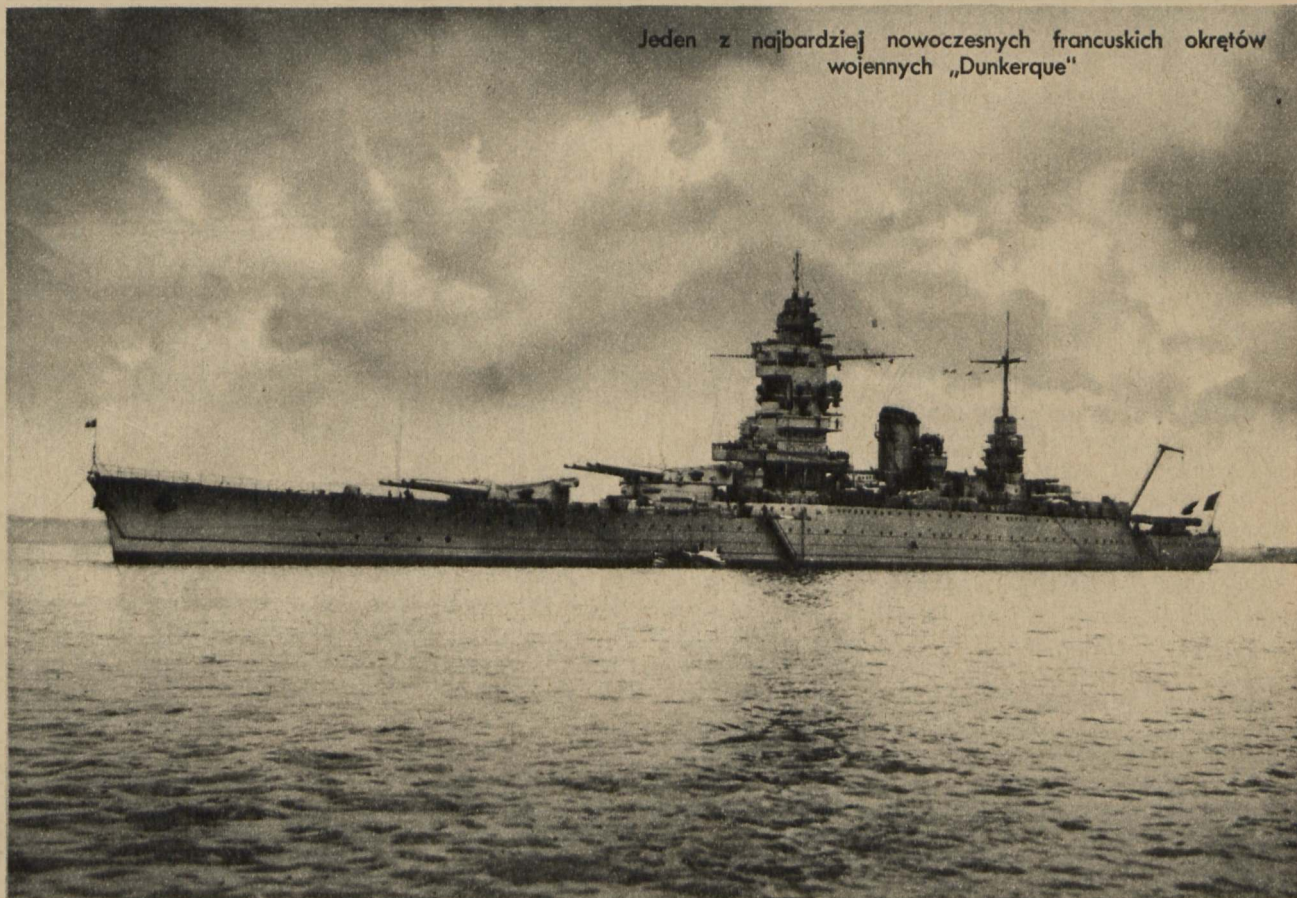
Na odcinku kilkunastu lat, dostosowując swoją politykę morską do wciąż zmieniającej się sytuacji międzynarodowej i kierując się względami zmniejszenia zbrojeń morskich, W. Brytania odstąpiła od polityki „two power standar“, zgadzając się na pa-

rytet ze Stanami Zjednoczonymi i na zbliżenie do tego poziomu sił Japonii.

Z chwilą, gdy nadzieje na osiągnięcie ogólnego porozumienia zawiodły, Wielka Brytania zmieniła krańcowo swoją politykę i od kilkunastu miesięcy jesteśmy świadkami realizacji wielkiego planu rozbudowy marynarki brytyjskiej. Już w dniu 1 stycznia roku zeszłego, to jest na drugi dzień po wygaśnięciu traktatu waszyngtońskiego, rozpoczęto budowę dwóch dużych pancerników „King George V” i „Prince of Wales”. Pięcioletni plan rozbudowy floty, ustalony w roku zeszłym jest realizowany z żelazną konsekwencją — wszystkie okręty, przewidziane w tym planie w transzy 1937 roku zostały już zamówione. W dniu 1 stycznia r. b. na stocznicach Wielkiej Brytanii znajdowało się w budowie 547.000 ton okrętów wojennych, co stanowi prawie czterokrotne zwiększenie w porównaniu do roku 1935, to znaczy okresu, kiedy jeszcze obowiązywały traktaty ograniczające zbrojenia morskie. Plan ten daje już efektywne rezultaty i w bieżącym roku flota angielska zostanie zasilona przez 60 nowych okrętów o ogólnej wyporności 130.000 ton. O ogromie wysiłku w zakresie rozbudowy floty świadczy budżet morski Wielkiej Brytanii, wynoszący na rok bieżący 123.700 tysięcy funtów szterlingów, a więc o 18 milionów wyższy w porównaniu do roku zeszłego.

Z chwilą zrealizowania pięcioletniego programu 1937—1942 Wielka Brytania będzie w posiadaniu silnej floty liniowej, złożonej z 25 pancerników, w tej liczbie 17-tu, zbudowanych po wojnie światowej,

Jeden z najbardziej nowoczesnych francuskich okrętów wojennych „Dunkerque”



a zatem zupełnie nowoczesnych. Taka liczba pancerników zapewni flocie brytyjskiej czołowe miejsce wśród morskich potęg świata, gdyż Stany Zjednoczone mogą mieć w roku 1942 najwyższej 18 pancerników, a Japonia tylko 14.

Wysiłkom nad wzmocnieniem swojej siły na morzu towarzyszą poczynania w zakresie przygotowania silnych podstaw operacyjnych dla floty, w miejscach, gdzie interesy brytyjskie mogą być zagrożone.

Wśród nich na największą uwagę zasługuje fakt wykończenia bazy morskiej w Singapurze, zbudowanej kosztem 20 milionów funtów szterlingów. Baza ta ma ogromne znaczenie z punktu widzenia strategicznego, gdyż da możliwość wzmocnienia składu floty brytyjskiej na Dalekim Wschodzie. Toteż admiralicja angielska zamierza przesunąć do Singapuru pięć zmodernizowanych pancerników typu „Queen Elisabeth”, które w połączeniu z flotą australijską będą stanowiły zespół dostatecznie silny dla obrony interesów brytyjskich w tej części globu ziemskiego.

Ponadto, podjęta ostatnio rozbudowa bazy morskiej w Port Darwin, na północnym wybrzeżu Australii, ma na celu stworzenie trójkąta strategicznego: Hong-Kong — Singapur — Port Darwin, wewnątrz którego flota brytyjska na Dalekim Wschodzie znajdzie silne oparcie.

Na uroczystość inauguracji nowej bazy morskiej w Singapurze w dniu 14 lutego r. b. przybyły trzy krążowniki amerykańskie. Ponieważ żadne inne floty wojenne nie zostały zaproszone na tę uroczystość, z faktu tego wysnuwane są domysły o nawiązaniu ściślejszej współpracy morskiej brytyjsko-amerykańskiej.

Jest rzeczą oczywistą, że interesy brytyjskie w basenie Pacyfiku mają wiele punktów stycznych z polityką morską Stanów Zjednoczonych. Obydwa kraje dążą do zachowania w tej strefie dotychczasowego status quo. Wielkiej Brytanii chodzi o zapewnienie bezpieczeństwa morskich połączeń z Indiami, Australią i Dalekim Wschodem; Stany Zjednoczone, położone niezwykle dogodnie pod względem geograficznym dążą do zapewnienia skutecznej obrony swoim długim wybrzeżom na obu oceanach. Poza tym obydwie kraje mają dość duże zainteresowania o charakterze handlowym na kontynencie wschodnio-azjatyckim, i oczywiście nie mają zamiaru wyrzekania się płynących stąd korzyści.

Toteż coraz znaczniejsze przejawy agresywności japońskiej, coraz szersza ekspansja militarna i handlowa tego państwa musiały wzbudzić czujność Anglików i Amerykanów.

Jesteśmy świadkami tworzenia na Pacyfiku szeregu pomocniczych baz operacyjnych, które na tym rozległym, obejmującym 180 milionów km kw. obszarze, mają tworzyć wysunięte bastiony, zabezpieczające przeciwko ewentualnej agresji ze strony przeciwnika. Więc z jednej strony Japonia wzmacnia i rozszerza egzystujący system baz morskich przez fortyfikowanie wysp „mandatowych” (Marianne, Karolińskie i Marshalla). Stany Zjednoczone ze swej strony prowadzą bardzo rozległe roboty nad umocnieniem Wysp Hawajskich, dokąd ma być na stałe przeniesiona część eskadry oraz skoncen-

trowane potężne lotnictwo w sile 250 samolotów. Jednocześnie, nie licząc się z formalnym ogłoszeniem niepodległości Filipin, nadal rozbudowują bazę morską na tych wyspach, oraz prowadzą prace przygotowawcze nad stworzeniem punktów oparcia dla swoich sił morskich i powietrznych na Wyspach Aleuckich.

O wysiłku zbrojeniowym Stanów Zjednoczonych świadczy dodatkowy budżet w wysokości 1.156 milionów dolarów, uchwalony ostatnio przez izby ustawodawcze na rozbudowę floty, oraz projekt przyznania osobnych kredytów w wysokości 28.751.000 dolarów na rozbudowę baz na Pacyfiku.

Toteż łącznie z budżetem normalnym (546.876.000 dolarów) marynarka amerykańska będzie dysponowała w roku bieżącym kwotą przeszło 9 miliardów złotych, a więc trzykrotnie wyższą w porównaniu do całego budżetu Polski.

Wszystkie te poczynania nie mogły jednak wpłynąć na zahamowanie akcji Japonii przeciwko Chinom, zapoczątkowanej w sierpniu roku zeszłego. Bilans tej akcji na odcinku morskim sprowadza się do potwierdzenia tezy, że zaniedbanie spraw morskich prowadzi zawsze do zgnębnych skutków. Klucz strategiczny operacji japońskich przeciwko Chinom znajdował się na morzu, tak jak to miało miejsce również podczas wojny rosyjsko-japońskiej. Tylko posiadanie przewagi na morzu pozwoliło Japończykom na dokonanie desantu, na przetrzucenie na kontynent oddziałów wojska, na utrzymanie i stopniowe rozszerzenie zdobytych pozycji. Flota chińska, licząca w swoim składzie zaledwie kilka nowoczesnych okrętów, a w większości złożona z przestarzałych kanonierek nie mogła oczywiście odegrać żadnej roli wobec nowoczesnej floty japońskiej, dysponującej 9 okrętami liniowymi oraz kilkudziesięcioma powojennymi krążownikami.

Sytuacji Chińczyków nie mogły polepszyć heroiczne wyczyny ich marynarzy, jak np. atak chińskiego ścigacza na krążownik „Idzumo”, lub bohaterski wyczyn dwóch małych krążowników „Hao-ho” i „Hai-czu”. Po zlikwidowaniu floty chińskiej, Japończycy mogli swobodnie przetrzucać swoje transporty wojenne z Japonii do Szanghaju. Ponadto brak zagrożenia ze strony floty chińskiej wytworzył sytuację, w której Japończycy mogli czuć się zupełnie bezpieczni na swoich wyspach (wyjawszy problematyczne dla nich możliwości ataków lotniczych). W tych warunkach praca kraju dla frontu walczącego mogła się odbywać zupełnie normalnie, co oczywiście miało dodatni wpływ na jej natężenie i aktywność.

Nie ulega kwestii, że nawet słabsza, lecz sprawna i nowoczesna flota chińska byłaby w stanie zaważyć w sposób decydujący na przebiegu wojny. Mogłaby ona w znacznym stopniu utrudnić Japończykom transporty wojenne; mogłaby wprowadzić pewną dezorganizację w handlu wewnętrznym Japonii, opóźniając dostawy surowców dla przemysłu wojennego.

Sytuacja strategiczna na morzach europejskich kształtuje się ostatnio pod znakiem zawieranych porozumień, bądź w zakresie ograniczenia zbrojei morskich, bądź też pod względem podziału stref wpływów i zainteresowań.

Pod tym względem dominujące znaczenie ma porozumienie angielsko-italskie, zawarte w Rzymie w dniu 16 kwietnia 'b. r.

Po zdobyciu Abisynii, Italia znalazła się w konflikcie politycznym z Anglią i Francją. Mocne usadowienie się Italii w Libii, przy potężnej flocie i silnie rozbudowanym lotnictwie, dało jej duże strategiczne atuty, co do możliwości kontrolowania Morza Śródziemnego na linii Neapol — Pantelaria — Tripolis, zwłaszcza wobec znacznego wzmocnienia bazy dla floty i lotnictwa na wyspie Pantelaria.

Sytuacja ta stworzyła poważne niebezpieczeństwo dla połączeń morskich wzdłuż morza Śródziemnego, na linii Gibraltar — Suez.

Z drugiej strony wojna abisyńska wykazała ogromne znaczenie, jakie posiada dla Italii zapewnienie swobodnego korzystania z Kanału Sueskiego. Porozumienie italsko-angielskie potwierdza międzynarodowy statut Kanału Sueskiego, gwarantuje zachowanie status quo w zachodniej części Morza Śródziemnego oraz wprowadza zakaz fortyfikowania dawnych wysp tureckich na Morzu Czerwonym. Ponadto na mocy tego porozumienia Italia zapowiedziała przystąpienie do traktatu londyńskiego z roku 1936.

Obrady angielsko-francuskie z końca kwietnia b. r. doprowadziły do uzgodnienia zapatrywań sztabów morskich tych państw i należy przypuszczać, że miały na celu osiągnięcie koordynacji działań floty angielskiej z francuska, na wypadek wojny. Obrady te wynikły z dążenia do osiągnięcia najlepszych gwarancji dla zachowania pokoju i stworzenia przeciwwagi w stosunku do ewentualnego bloku innych morskich państw w Europie.

Koordynacja działań na morzu da możliwość tym państwom kontrolowania wyjść z zamkniętych,

względnie półzamkniętych mórz Europy, jak Morze Śródziemne lub Bałtyckie i pozwoli na dokonanie w wypadku wojny całkowitej koncentracji Home Fleet w miejscu, gdzie będzie tego wymagała sytuacja strategiczna.

Jakież wnioski da się wysnuć z tych kilku przykładów, które stanowią tło do ogólnej sytuacji morskiej za rok ubiegły?

Nie ulega wątpliwości, że w roku zeszłym zaznaczył się ogólny nawrót do intensywnych zbrojeń morskich.

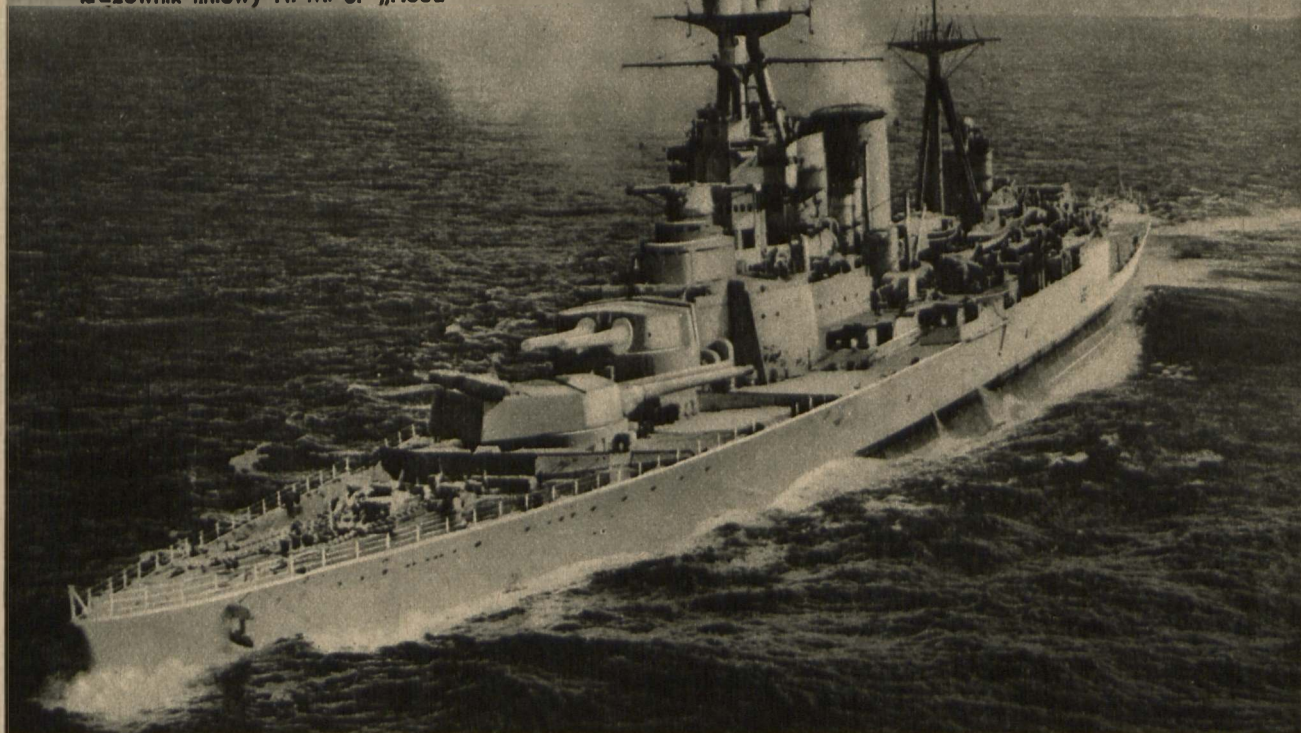
Widzimy, że z chwilą wygaśnięcia z końcem roku 1936 traktatów, prawie wszystkie mocarstwa morskie podejmują budowę pancerników. Gdy w r. 1936 znajdowało się w budowie zaledwie 8 pancerników, w następnym roku liczba ich zwiększa się do 16, a w roku bieżącym do 23.

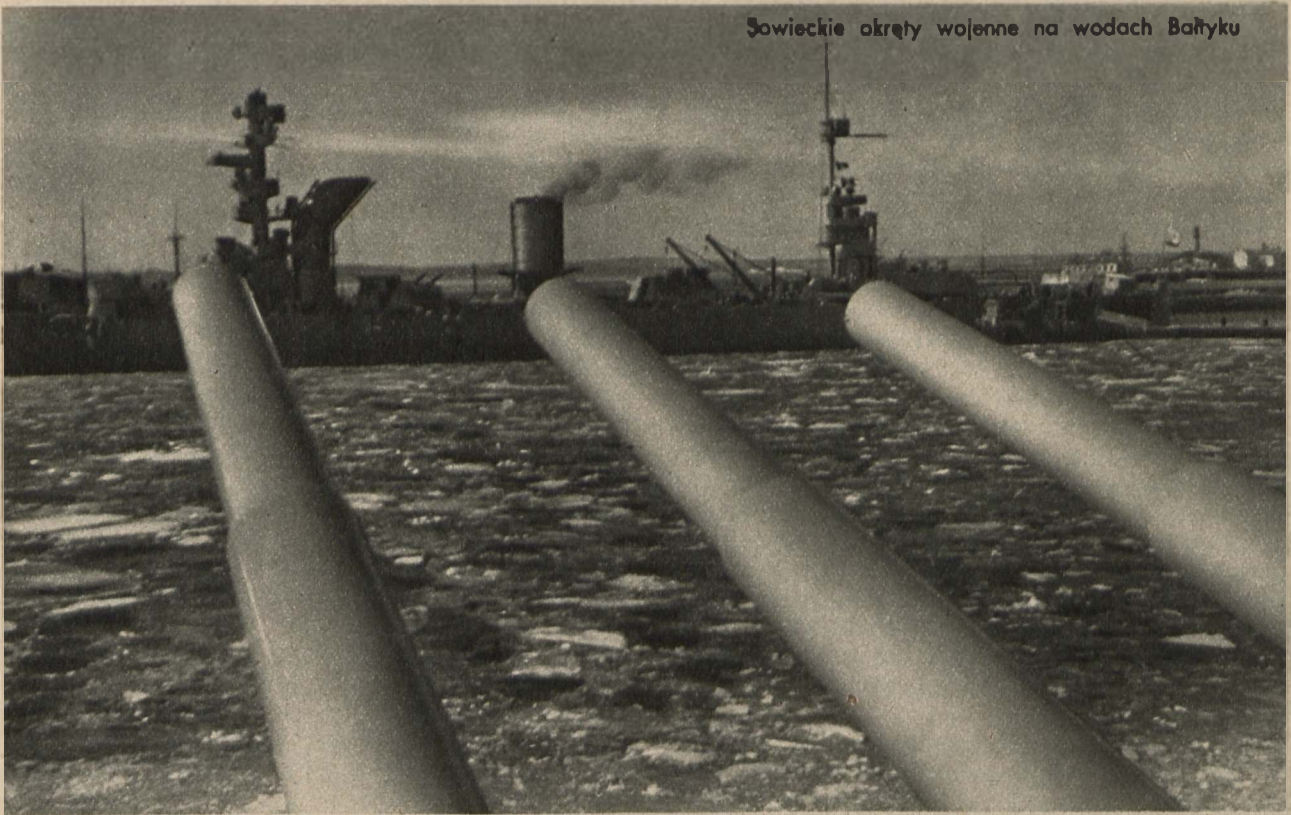
Jednocześnie wzrasta ich wyporność, wykraczając poza granice, które przez lat kilkanaście były przedmiotem usilnych dążeń do ustabilizowania jako maksymalnych dla okrętów wojennych (największy do niedawna okręt wojenny na świecie „Hood” ma wyporność 42.000 ton, — obecnie przyjęto 45.000 ton). To samo dzieje się z uzbrojeniem, którego granice zostały na razie przesunięte do kalibru 406 mm (pocisk waży blisko tonę), wówczas, gdy większość pancerników budowy powojennej posiada działa 356 mm.

W chwili obecnej nie obowiązują już żadne ograniczenia ilościowe, więc poza słabymi hamulcami w postaci ograniczeń jakościowych, w dodatku nie posiadających jeszcze charakteru powszechnego, nie istnieją żadne przeszkody, które byłyby w stanie powstrzymać ponowny wyścig zbrojeń morskich, jaki poprzedził okres wojny światowej.

ROMAN STANKIEWICZ

Największy okręt świata, angielski krążownik liniowy H. M. S. „Hood”





ROSJA, BAŁTYK I OCEAN LODOWY

Kiedy Piotr Wielki opanowywał wybrzeże Zatok Fińskiej i Inflanty, czynił to ze świadomością, iż otwiera Rosji „okno na Zachód”. Założony w roku 1703 Petersburg stał się z czasem symbolem morskich dążeń Rosji w Europie.

Car działał z myślą o „Dominium Maris Baltici” — o wszechwładzy Rosji na Bałtyku. Wszystko zdawało się sprzyjać temu zamierzeniu. W sześć lat po założeniu Petersburga Piotr Wielki odniósł zwycięstwo nad Szwedami pod Poltawą. Panowanie Szwedów na Bałtyku zostało przez to zwycięstwo złamane. Druga sąsiadka Rosji, Polska, weszła w okres postępującego rozkładu wewnętrznopolitycznego. Brandenburgia—Prusy nie mogły być uważane za groźnego rywala Rosji. Założyciel Petersburga miał więc podstawę sądzić, że Rosja przejmie z biegiem lat dziedzictwo szwedzkie — hegemonię na Bałtyku.

Historia tego obszaru poszła jednak innymi drogami. Wprawdzie trzeci rozbiór Polski dał Rosji dalszy kawał wybrzeża Bałtyku — Kurlandię, jednak na morskiej drodze Rosji na Zachód wyrosła z biegiem lat potężna zaporą: państwo brandenbursko-pruskie urosło w kolosa II Rzeszy Niemieckiej, która skonsolidowała w swych rękach południowy brzeg Bałtyku aż po Niemen. Po zniszczeniu w r. 1905 floty rosyjskiej przez Japończyków pod Cuszimą, i wywołanym przez to upadku prestiżu rosyjskiej marynarki wojennej, Rzesza zyskała materialną i moralną przewagę na Bałtyku. Otwarte przez Piotra Wielkiego „okno Rosji na Zachód”, zostało przez to, jak to potwierdził przebieg wielkiej wojny, z powrotem zatrzęsnięte.

Jednak Rosja zawarła w roku 1891 sojusz z Francją, a w roku 1907 wyrównała swe rozbieżności z Anglią. Zbliżyła się więc politycznie do mocarstw zachodnich. W sensie gospodarczo-politycznym było to zbliżenie wschodniego, rolniczego sąsiada Niemiec do ich sąsiadów zachodnich, wysoko uprzemysłowionych. Zbliżenie to nie mogło mieć pełnego faktycznego znaczenia bez wymiany handlowej dóbr, tym samym zaś bez pełnoużytecznego, otwartego w czasie pokoju i wojny, połączenia komunikacyjnego wschodniego sojusznika z zachodnimi. Musiała stać otworem jedna z trzech dróg morskich: Cieśniny Tureckie, Kattegat—Skagerrak lub Ocean Lodowaty. Wobec tego, że Turcja była przed wielką wojną pod silnym wpływem Niemiec, Cieśniny Tureckie można było uważać za drogę zamkniętą. Historia wielkiej wojny potwierdziła przewidywania sceptyków co do możliwości zbrojnego otwarcia tej drogi. Połączenia między Bałtykiem i Morzem Północnym nawet nie próbowano otwierać. W roku 1917 brytyjski minister marynarki dowodził parlamentowi, że działania floty angielskiej, pragnącej wtargnąć na Bałtyk, „zająłoby wiele czasu i trzeba by było — pomijając już kwestię neutralności Danii — unieszkodliwić rozległe pola min. Jedynym możliwym (ze względu na znaczną głębokość — przyp. red.) przejściem jest Wielki Belt. Otóż prowadzące jednostki floty, która zdołałaby przedostać się tą drogą w wąskiej, ale głębokiej formacji, trafiłyby na koncentryczny ogień całej floty niemieckiej. Nie znalazłem ani jednego odpowiedzialnego oficera marynarki, który wziąłby na siebie w podobnych warunkach odpowiedzialność

za takie przedsięwzięcie". Ponieważ w dodatku flota rosyjska od początku wojny nie była zdolna podjąć działań zaczepnych na wielką skalę przeciwko Niemcom na zachodnim Bałtyku, nie mógł więc on wchodzić w grę jako połączenie Rosji z Zachodem. Dla komunikacji z aliantami stała dla niej otworem tylko droga przez Ocean Lodowaty, z niezamarzającego przez cały rok Murmańska. Pod naporem potrzeb wojny Rosja zbudowała w latach 1915 — 16 kolej z Petrogradu do tego portu, otwierając sobie w ten sposób nowe „okno na Zachód”.

Wyniki wielkiej wojny i wojny polsko-bolszewickiej pchnęły ewolucję dalej w tym kierunku. Rosja straciła prawie całkowicie swój dotychczasowy, olbrzymi, około 2.500 km liczący, pas wybrzeża Bałtyku od pobliza Torneo do pobliza Kłajpedy, zachowując zaledwie 150 km w głębi Zatoki Fińskiej. Wepchnięta w głąb tej ciasnej zatoki Rosja znalazła się na Bałtyku w położeniu polityczno-militarnym biernym. Traktaty pokojowe zamknęły okres, rozpoczęty w roku 1703 położeniem kamienia węgielnego pod Petersburg.

Rosja nawiązuje obecnie do innego faktu historycznego: w roku 1553 wpłynął na Morze Białe angielski statek handlowy, dowodzony przez kapitana Chancellera. Było to zapoczątkowanie żegluga po wodach Oceanu Lodowatego.

Dziś żegluga ta posiada dla Rosji dwojakie znaczenie. Prowadzi ona po pierwsze, — w kierunku wschodnim, — do ujść rzek syberyjskich: Obi, Jenissieju i Leny. Przez kilka letnich miesięcy roku żegluga handlowa, zbierając i wywożąc wytwórczość okręgów leśnych i przemysłowych w basenie tych rzek, odciąża kolej transsyberyjską. Ma to znaczenie zarówno gospodarcze, jak i strategiczne, umożliwiając zwolnienie w razie wojny na Dalekim Wschodzie części taboru kolejowego dla transportów wojskowych. Zapoczątkowana w roku 1935 żegluga wzdłuż północnego wybrzeża Syberii z Murmańska aż na Ocean Spokojny, otwiera już nieobliczalne perspektywy strategiczne. Może nadejść dzień, kiedy rosyjska flota wojenna popłynie z Europy do bazy u pacyficznych wybrzeży Syberii, nie narażając się po drodze na spotkanie z przeciwnikiem.

W kierunku zachodnim żegluga po wodach Oceanu Lodowatego ma dla Rosji znaczenie w związku z zagadnieniami politycznymi i gospodarczymi odmiennej natury. W Azji Rosja kontynuuje politykę ekspansji terytorialnej, odwieczne swe parcie w głąb Chin. W stosunku do Europy Zachodniej, to znaczy północnomorsko-śródziemnomorskiej, Rosja sowiecka dąży do swych celów stosując metodę Aleksandra I-go wpływania i ingerowania w politykę wewnętrzną państw. Car Aleksander starał się podsycać pośrednio ruchy rewolucyjne w państwach europejskich, aby potem, bezpośrednio, pod pretekstem obrony prawa i ładu bożego, ingerować w wewnętrzne sprawy tych państw. W ten sposób starał się grać na szerokiej płaszczyźnie europejskiej i w tym właśnie celu, w roku 1815, utworzył wraz z Metternichem, prześladowcą ruchów narodowych i liberalnych w Austrii, oślawione „Święte Przymierze”. Podobną grę prowadzi dziś Stalin przy pomocy Kominternu. Sieje w państwach

Zachodu komunizm, a gdy wybuchną, jak w Hiszpanii, reakcje antykomunistyczne, wówczas dyplomacja sowiecka stara się zmontować przymierze „wielkich demokracji” dla niszczenia ruchów faszystowsko-nazistowskich. Hiszpania — zbrojnie — i Francja — politycznie, są w tej chwili terenem tej właśnie gry sowieckiej, prowadzonej celem zyskania decydującego wpływu politycznego w Europie Zachodniej. Na teren tej gry prowadzi zaś Rosję morską drogą z Murmańska, wzdłuż północnych wybrzeży Skandynawii, wodami Oceanu Lodowatego i po północnym Atlantyku.

Droga ta, wiodąca z Rosji na zachód po wodach otwartych, w oddali od baz morskich bezpośrednich i pośrednich sąsiadów Rosji, ma również dla niej znaczenie gospodarcze, choć mniejsze i mniej bezpośrednie niż żegluga po syberyjskich wodach arktycznych. Ocean Lodowaty jest najkrótszą morską drogą z północnej Rosji do północnej Anglii i New Yorku, czyli do portów najbardziej uprzemysłowionych dziedzin Zachodu. Murmańsk — niezamarzający przez cały rok — oraz Archangielsk — wolny od lodów w ciepłej porze roku — są w tej samej mierze naturalnymi portami wywozowymi i przywozowymi dla północnych stron Rosji co i Leningrad. Murmańsk posiada nad nim nawet przewagę jako port niezamarzający. W dodatku Murmańsk leży nawprost Szpicbergu, który jest dla Rosji niezmiernie ważnym terenem ekspansji gospodarczej. Znajdują się tam pokłady węgla, których zasobność oblicza się na 9 miliardów ton. Jedną z kopalni Sowiety wykupiły z rąk holenderskich w roku 1932 i od tego czasu Szpicberg dostarcza węgla dla sowieckiej floty arktycznej, oraz dla rozwijającego się na półwyspie Kola przemysłu. Statut prawny Szpicbergu, ustalony po wielkiej wojnie, stworzył dla Rosji niezwykle korzystne warunki. Norwegia, nominalny suweren, nie ma prawa ustanawiać na Szpicbergu ani cła, ani obowiązku paszportowego, ani też nakładać wyższych podatków, niż tego wymaga pokrycie kosztów administracyjnych. Szpicberg jest nadto zdemilitaryzowany. Ponieważ zaś leży na wodach, na których sowiecka flota wojenna może wszechwładnie panować, więc nie należało by się dziwić, gdyby któregoś dnia Szpicberg okazał się domeną wyłącznych wpływów sowieckich. Ilustracją tego może być fakt, że na 2.463 ludzi, którzy zimowali na Szpicbergu w roku 1935/36, przeszło połowa byli to bolszewicy.

W obecnej sytuacji na Oceanie Lodowatym interesy Rosji na Szpicbergu nie mogą być przez nikogo zagrożone. Inaczej jest natomiast z żeglugą z Murmańska na Atlantyk. Statki handlowe rosyjskie, które opływają od północy Skandynawie i wchodzą między Szkocję, Islandię i Grenlandię, znajdują się wprawdzie daleko od baz wojennych możliwego przeciwnika — Niemiec, ale tak samo i od bazy własnej, Poliartoje koło Murmańska. Przy tym żeglugą w bezpośredniej bliskości baz morskich Anglii, która przecież w przyszłości może stać się również przeciwnikiem Rosji. Choć więc północna droga z Rosji za Atlantyk jest otwarta, nie jest jednak bezpieczna.

Zabezpieczenie tej drogi, np. w razie wojny z Niemcami, wymagałoby dla Rosji założenia bazy

wojennej, bądź u zachodniego wybrzeża Norwegii, bądź na Islandii, związanej unią personalną z Danią. W dodatku muszą kusić Rosję cieplejsze, bliższe Golfstromu, zachodnie obszary arktyczne, jako bazy żywnościowe dla przemysłu na znacznym zimniejszym półwyspie Kola. Podobnie jak węgiel Szpicbergu, rolnicze i hodowlane tereny północno-zachodniej Skandynawii mogą stać się celem ekspansji sowieckiej.

Dochodzimy więc ostatecznie do następującego wniosku: przetrzymanie przez Rosję żeglugi handlowej z Bałtyku na Ocean Lodowaty, stwarzając dla Rosji potrzebę uzyskania baz wojennych i gospodarczych wysuniętych możliwie daleko na zachód wzdłuż arktycznej drogi morskiej, pociąga za sobą powstanie sowieckiego ciśnienia politycznego na północne krańce Skandynawii.

Druga konsekwencja wynika z wytworzonej przez to sytuacji na Bałtyku. W razie działań wojennych Rosji na północnych — arktycznych — kresach państw skandynawskich, obrona przybędzie z ich centrów życia, leżących nad Bałtykiem. Można przy tym oczekiwać, iż mocarstwo, które będzie w tej wojnie przeciwnikiem Rosji, np. Niemcy, rzuci, w razie złamania neutralności Skandynawii przez Rosję, swą armię lądową do Finlandii, którą z możliwych dróg — trudno przewidzieć. W każdym razie w wir walki mogą wtedy wejść trzy państwa bałtyckie: Litwa, Łotwa i Estonia.

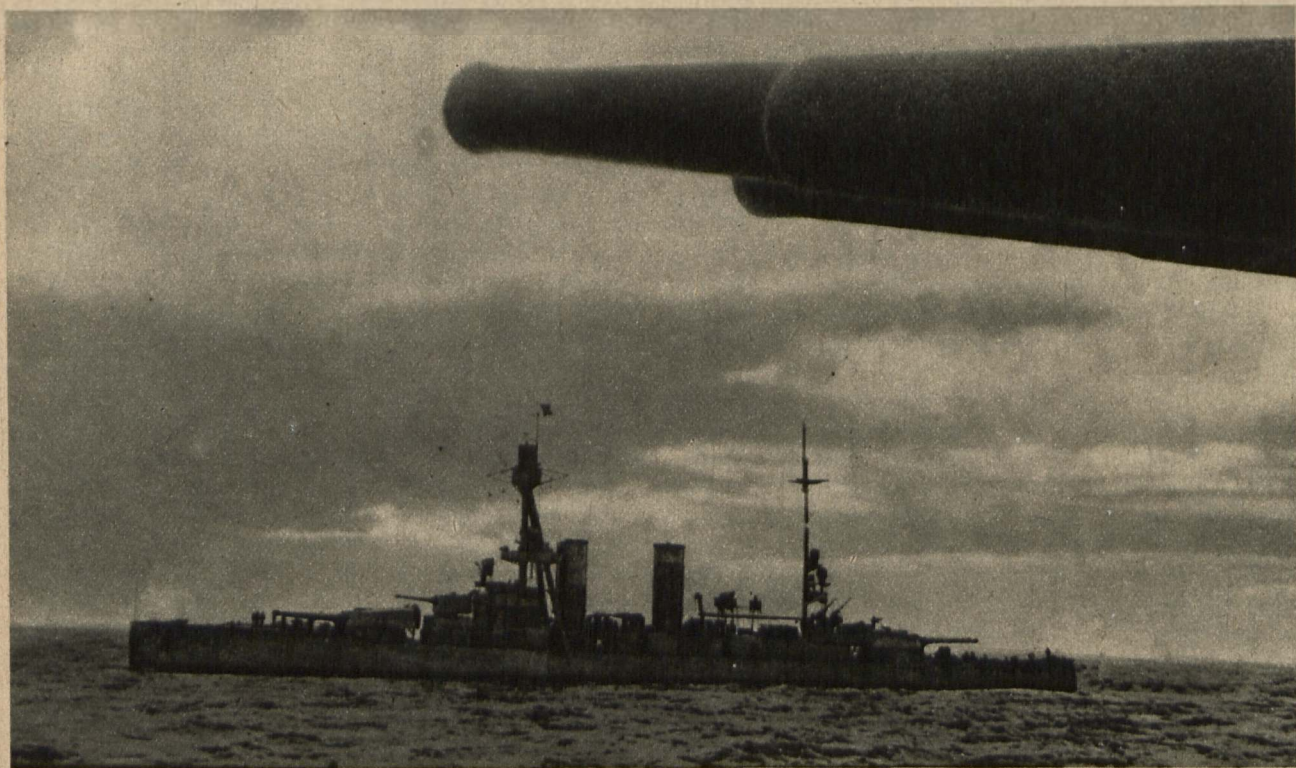
Otóż zjawienie się wojsk potężnego przeciwnika w Finlandii i Estonii zagroziłoby Rosji zamknięciem od strony lądu jej północnego „okna na Zachód”. Terytorium, objęte koleją Leningrad — Wologda — Archangielsk i granicą rosyjsko-fińską, stanowi korytarz, łączący głąb Rosji z jej jedynym

otwartym morzem. Wiedzie nim nie tylko droga na Zachód, lecz również do ujścia rzek syberyjskich i na Daleki Wschód. Obszar ten stanowi dziś piętę achillesową Rosji. Nie może ona w żadnym razie dopuścić, żeby w pobliżu tego obszaru, — w Finlandii i państwach bałtyckich, — zjawiła się jakaś potężna armia nieprzyjacielska. Gdyby więc kiedyś flota rosyjska złamała neutralność państw skandynawskich i założyła bazę operacyjną na północy, to rosyjska armia lądowa musiałaby równocześnie wkroczyć do Finlandii i państw bałtyckich, aby przedziwić ofensywę mocarstwa, które chciałoby wyciągnąć konsekwencje z faktu złamania neutralności. Pierwszym krokiem Rosji byłoby z pewnością usiłowanie zajęcia Wysp Alandzkich, które panują nad dostępem od zachodu do Finlandii.

Działania Rosji na Szpicbergu i rozbudowa przemysłu na półwyspie Kola, rozbudowa portu handlowego Murmańsk i bazy wojennej Poliarnoje, świadczące o zamierzeniach ekspansji handlowej i kominternowskiej w kierunku zachodnim, oraz ekspansji żeglugi polarno-syberyjskiej, wywołują więc nieuniknione ciśnienie Rosji na jej granice lądowe w rejonie Bałtyku. Otworzenie sobie przez Sowiety murmańskiego „okna na Zachód”, w miejsce zatrzaśniętego petersburskiego, nie oznacza więc wcale wycofywania się Rosji z polityki bałtyckiej. Oba morza — Bałtyk i Ocean Lodowaty —, w dodatku połączone materialnie przez Sowiety kanałem Stalina, stanowią dziś nierozzerwalną polityczną całość.

Wniosek ten ma kapitalne znaczenie dla Polski. Każę on sobie uświadomić, że sprawy dalekiej Północy są dla nas sprawami pierwszorzędnej wagi.

ZBIGNIEW DOMANIEWSKI



Pancernik „Drottning Victoria”, jeden ze strażników neutralności Szwecji



Jak powstawały potęgi morskie

Flota wojenna każdego narodu musi być tworzona żelaznym i stałym wysiłkiem, w którym wola, zrozumienie i patriotyzm obywateli łączą się z inicjatywą i fachowym kierownictwem Państwa w jedną twórczą całość.

Powolywanie się niektórych państw, spóźnionych w zbrojeniach morskich, na fakty istnienia już znacznej siły zbrojnej w innych krajach, jest nieistotne.

Pozostać bowiem w tyle, nie znaczy tu przegrać. Przykłady historyczne, które przytoczymy poniżej, wskazują, że wola, planowość, ciągłość i racjonalny wysiłek, oparty na uchwalonej przez parlament ustawie o rozbudowie marynarki, tworzą niemal „cuda“.

W styczniu 1892 roku floty niemieckiej właściwie nie było, nie można bowiem nazwać flotą zbioru kilku pancerników obrony wybrzeży o nikłym zasięgu działania, oraz kilku nieopancerzonych fregat. W tym to roku młody komandor-porucznik, pełniący funkcję szefa sztabu floty bałtyckiej (na Morzu Północnym uważano sytuację za beznadziejną, bo przecież o rywalizacji z Anglią czy choćby Francją nie było mowy) złożył cesarzowi memoriał o „Nowej organizacji pancernej floty Niemiec“. Memoriał ten stał się podstawą doktryny dalekomorskiej, planowej rozbudowy floty, a w końcu — dzięki niej — wysunięcia się Niemiec na czołowe stanowisko drugiej potęgi świata.

Sprawa szła naprzód szybko. W r. 1897 tenże Tirpitz jest już ministrem marynarki z szerokimi i niezależnymi kompetencjami. Pierwszym jego czynem jest stworzenie odpowiedniej komórki propagandowej we własnym ministerstwie, nazwanej skromnie „Nachrichtenbüro“ (biuro informacyjne). Tej komórce, będącej jakby małym sztabem twórczym, przypada w udziale przedstawienie men-

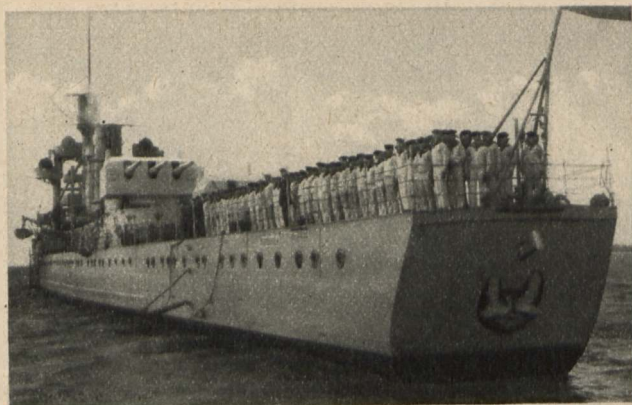
talności narodu niemieckiego z lądowej na morską, wywarcie odpowiedniej presji na parlament i rząd, a wreszcie poinformowanie rzeczowe zarówno zwolenników, jak i wrogów nowej idei tak, aby pierwsi pojęli jak mają współpracować, drudzy zaś... nawrócili się.

Jaką wagę przywiązywano do owego biura „informacyjnego“ świadczy fakt, że jego szefem był kmr von Heeringen, późniejszy szef sztabu marynarki cesarskiej, a współpracownikiem młody jeszcze kapitan nazwiskiem Raeder, dziś generał-admirał i naczelny dowódca marynarki wojennej Trzeciej Rzeszy.

Mówczą łącie, ale energiczną i celową pracą biura stworzono cały fundament potęgi morskiej Niemiec. Tirpitz i v. Heeringen przekonali cesarza i ten zapalił się do nowej idei. Szef sztabu generalnego armii, doceniając znaczenie marynarki wojennej całą siłą parł do jej budowy. Kanclerze Bismarck i Hohenlohe byli z początku przeciwni, udało się ich jednak pozyskać i przekonać. Pozostała najtrudniejsza sprawa — pozyskanie parlamentu, złożonego z przedstawicieli narodu, który z morzem — historia to stwierdza — miał niewiele wspólnego.

A pozyskanie parlamentu było konieczne, bo flotę tworzyć można tylko z ustawą określonych, na długie lata przewidzianych kredytów, drogą programu morskiego, opracowanego od strony taktycznej przez ministerstwo marynarki, i dzięki funduszom przyznanym i zapewnionym przez ciała ustawodawcze.

Tedy cały wysiłek „biura informacyjnego“ skierowany został na zdobycie posłów dla wielkiej sprawy morza. Nie szło to łatwo. Toteż, aby spopularyzować samą ideę w łonie społeczeństwa i wywrzeć nacisk na jego przedstawicieli nie tylko od góry, ale i od dołu — stworzono na wzór brytyjskiej



Niemiecki krążownik „Karlsruhe“

„Navy League“—w tymże roku—„Flottenverein“. Pracę urzędową połączono z pracą społeczną.

Rezultaty nie dały na siebie długo czekać. „Flottenverein“ nie prowadził, jak to się nieraz sądzi — zbiórki, ale tylko intensywną propagandę. Ustawa o rozbudowie floty przeszła więc w parlamencie już 6 października 1897 roku, po półrocznej wyjątkowej akcji. Przeciwnie były tylko nieliczne ugrupowania lewicowe. A wszystko razem — od rozpoczęcia pracy do uchwalenia pierwszej ustawy (27 pancerników, 48 krążowników i 100 torpedowców w ciągu lat dziesięciu, przy rocznym budżecie wynoszącym pół miliarda marek w złocie) trwało niespełna trzy kwartały!!

W ciągu dwu lat następnych uchwalono dwie nowe o dodatkowych kredytach. I odtąd rozwój floty niemieckiej nie tylko poszedł naprzód według planu, ale nawet przewyższył znacznie plan pierwotny. Flota stała się dumą i skarbem obywateli i wbrew temu, co się często myśli, właśnie jej istnienie zapobiegło zupełnej klęsce militarnej na lądzie.

Obecnie — niepomni strat wojennych — Niemcy z ofiarnym zrozumieniem budują drugą flotę, choć znów sytuacja w pierwszej chwili wydawała się pod tym względem beznadziejna. Jeśli dziś cały świat się z nimi liczy — będą mogli to zawdzięczać również odbudowie marynarki wojennej, za którą idą nieodmiennie korzystne przyzwierzenia i sukcesy polityczne.

Przykład japoński jest może jeszcze więcej przekonujący. Do roku 1875 marynarki japońskiej w ogóle nie było, jeśli nie liczyć uzbrojonych w starożytnie hakownice i falkonety żonek szoguna. Z chwilą przejścia władzy w ręce Mikada, sfery zbliżonych do cesarza patriotów zrozumiały jednak, że jedynym ratunkiem przeciwko zaborczym zamiarom „kolonizacyjnym“ ludzi białych oraz niechęci Chin, może być tylko flota wojenna.

Ale jak w narodzie biednych wyspiarzy, nie posiadającym ani stoczni, ani przemysłu wojennego,

ani doświadczonych techników, ani kadry oficerskiej, ani surowców, ani zasobów finansowych, a nadto zagrożonym już ze wszystkich stron — tworzyć kosztowną i trudną konstrukcyjnie flotę?!...

Odpowiedź na to znów znajdujemy jedną tylko: wola, zrozumienie, twórczy i planowy wysiłek. „Będziemy budować flotę wojenną, choćby wszyscy mieszkańcy mieli jeść rozwodnioną zupę z ryżu. Bo od tego zależy niepodległość państwa i byt obywateli“.

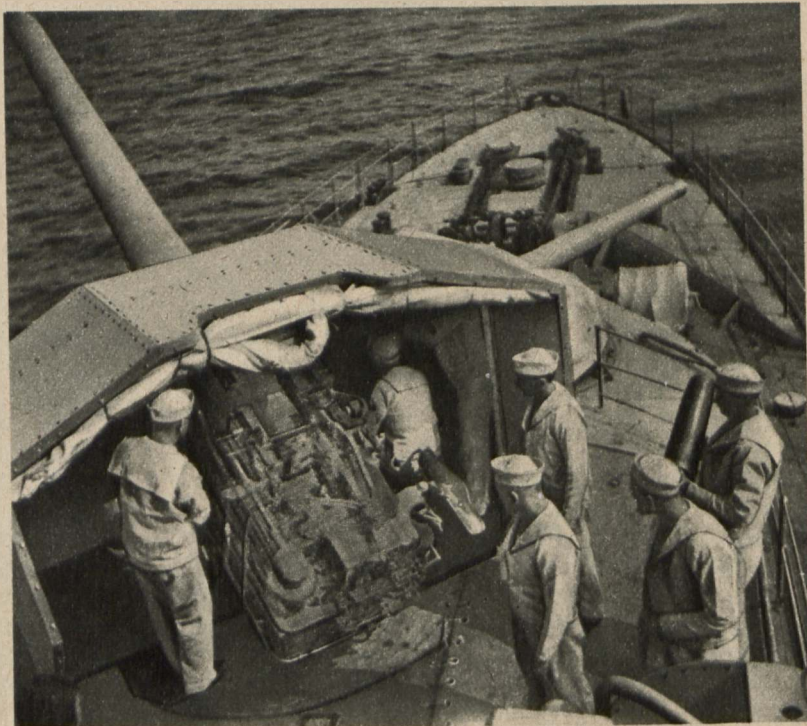
Zwrócono się o pomoc do Francji, potem do Anglii o kadre instruktorów. Nie cofnięto się przed żadną ofiarą. Kredyty przyznano i zabezpieczono na lat dziesiątki, oszczędzając wszędzie, tylko nie tu, gdzie o kwestię egzystencji chodziło. I już w roku 1894 młodzieżka marynarka japońska mogła się poszczycić pierwszym sukcesem: wygraną wojną z Chinami.

Dwie następne wojny przyniosły jej — znów dzięki flocie — nie tylko zapewnienie suwerenności i dobrobytu, rozwiązanie zagadnienia emigracyjnego, ale też stanowisko czołowe w rządzie wielkich mocarstw. W ciągu lat trzydziestu ubogi naród wyspiarski stał się trzecią potęgą świata.

Dalecy jesteśmy od hołdowania agresywności, musimy jednak stwierdzić, że w wielkich posunięciach i przesileniach politycznych na terenie międzynarodowym floty wojenne stanowią o powodzeniu — zarówno w czasie wojny, jak i podczas pokoju.

Floty wojenne tworzy się zaś w oparciu o programy i ustawy, będące gwarancją ciągłości. „Stalność wysiłku decyduje tu o powodzeniu“ — jak powiedział twórca Gdyni i polskiego czynu morskiego wicepremier Eugeniusz Kwiatkowski.

Inż. J. GINSBERT



Strzelanie artyleryjskie

Zagadnienie Wysp Alandzkich

System wersalski obciążył basen Bałtyku szeregiem specjalnych międzynarodowych zobowiązań. Powzięte w interesie całej społeczności narodów, lub bodaj tylko w interesie przybrzeżnych państw Bałtyku, zostały one podporządkowane wyrazicielce tego systemu, Lidze Narodów. Póki nadzieje, pokładane w Lidze, pozwalały oczekiwać skuteczności jej decyzyj, nie zachodziła potrzeba rewizji prawnych statutów bałtyckich. Gdy jednak zbyt trudne próby, na jakie wystawiono Ligę, wykazały jej słabość, zaczęto mówić o konieczności poszukiwań mniej ogólnych sposobów zabezpieczenia bałtyckich interesów.

Do takich interesów należą w pierwszym rzędzie Wyspy Alandzkie, jako pozycja strategiczna.

Wyspy Alandzkie, położone u wylotu trzech zatok Bałtyku, dzięki swej geograficznej sytuacji, panują nad całością komunikacji tych rejonów. Znaczenie tych wysp w bałtyckiej strategii należycie ocenili Anglicy, zmuszając Rosję już w 1856 r. do ich demilitaryzacji. Podczas wielkiej wojny Rosja Alandy umocniła.

Konwencja z roku 1921 znowu zneutralizowała i zdemilitaryzowała te wyspy. Pozbawiono obecnie ich suwerena — Finlandię — prawa wznoszenia na nich fortyfikacji, urządzenia baz morskich i lotniczych oraz utrzymywania garnizonów wojskowych. Zakazując wykorzystywania wysp dla celów wojennych, upoważniono jednak Finlandię do podejmowania pewnych, ograniczonych zresztą działań obronnych, mających gwarantować ich neutralność w razie wojny na Bałtyku. Wykonywanie tego uprawnienia uzależnione zostało od aprobaty odpowiednich organów Ligi Narodów.

Konwencja, podpisana została przez wszystkie państwa Bałtyku, za wyjątkiem Z. S. R. R. i Litwy, oraz przez W. Brytanię, Francję i Włochy. Nakładając na sygnatariuszy obowiązek poszanowania neutralności wysp, upoważnia ich równocześnie do ingerencji w razie naruszenia lub zagrożenia ich neutralności. W ten sposób „nigdy nie staną się one ośrodkiem strategicznego niebezpieczeństwa” — dla państw skandynawskich i bałtyckich. Postanawiając, że neutralizacja i demilitaryzacja wysp winna obowiązywać bez względu na możliwości rozmaitych zmian na tym morzu, konwencja z 1921 r. tym wyraźniej podkreśliła wielkie ich znaczenie dla wszystkich.

Wobec ogólnego bankructwa systemu gwarancji zbiorowych, traktatowa gwarancja zachowania neutralności Wysp Alandzkich stała się iluzoryczna. Finlandia, państwo dążące do zachowania neutralności przy powikłaniach między wielkimi mocarstwami Bałtyku, domaga się rozszerzenia wojskowych uprawnień na Wyspach Alandzkich. Nie zmierzają one bynajmniej do pomniejszenia wspólnych dla całego Bałtyku korzyści, wpływających z neutralizacji Wysp Alandzkich. Jak bowiem słusznie podkreśla jej prasa, osłabienie wpływów Ligi Narodów,

oraz pogłębiające się antagonizmy pomiędzy rywalami zbrojącymi się na Bałtyku, może nasunąć obawę, że bezbronność wysp zachęci do nagłego ich opanowania przez któregoś z rozpoczynających wojnę przeciwników.

Prof. Erich, poświęcający temu zagadnieniu dużo uwagi, proponuje, żeby ewentualne rozszerzenie uprawnień Finlandii do obrony neutralności wysp było ściśle związane z „ogólną nordycką polityką obrony i pokoju”.

Tendencja do północno-bałtyckiej solidarności w tym konkretnym wypadku ochrony wspólnych interesów łączy się jeszcze bardziej z szerokimi, ostatnio wzmożonymi, tendencjami nowego organizacyjnego ujęcia całości spraw Bałtyku. Ogromnie charakterystyczna pod tym względem jest korespondencja, nadesłana z Tallina do „Temps'a” (19/V. 38). Wskazując na ostatnie przemiany w Europie i nad Bałtykiem, autor jej zaznacza, że w związku z tym oczekuje się zacieśnienia solidarności pomiędzy państwami Bałtyku i ich tradycyjnej przyjaźni z Polską, oraz powstania ścisłego systemu wspólnego oparcia. „To rozszerzenie paktu bałtyckiego uważane jest tylko za etap. O ile bowiem etniczne związki Estonii i Finlandii oraz przyjaźń Polski ze Szwecją splatają nici sympatii na Północy, to zrodzone z odzyskaniem niepodległości interesy Polski zadziergają więzy z Południem, z Bałkanami. W ten sposób wytwarza się powoli idea łańcucha małych i średnich państw, ciągnącego się bez żadnej przerwy od Arktyku do Morza Czarnego. Opierając się w samym swym środku o polski bastion i dzieląc nieprzerwaną zaporą rywalizujące mocarstwa Zachodu i Wschodu, zespół ten może spełnić pierwszorzędną rolę w polityce utrzymania pokoju”.

Te bałtyckie spostrzeżenia francuskiego obserwatora, zaznaczającego, że praktyczny umysł Estończyków wzbrania się przeciwko myślowym tylko i nie opartym na realnych możliwościach konstrukcjom, dowodzą istotnej potrzeby ściślejszej konsolidacji interesów państw basenu bałtyckiego. Powolne zanikanie przyczyn, tworzących główne przeszkody w pierwotnych próbach konsolidacyjnych, powinno przyczynić się poważnie do realizacji tej koncepcji. Państwa skandynawskie, przeświadczone ongiś o bezpieczeństwie ich terytoriów, widzą już dziś iluzoryczność tych założeń, a państwa wschodnio-bałtyckie, szukające kiedyś zachodniego oparcia, zaczynają dziś myśleć o możliwościach znalezienia go w najbliższym sąsiedztwie swych granic. Wyraźny nawrót do przedwojennych metod polityki równowagi, oraz zmienione ustosunkowanie się sił Europy powodują konieczność podjęcia wysiłku organizacyjnego zespolenia dotychczas rozproszkowanych bałtyckich interesów. Wypadkiem konkretnym, w którym wysiłek ten znaleźć może swój wyraz, jest sprawa Wysp Alandzkich.



Doświadczenia w szkoleniu młodzieży poświęcającej się służbie na morzu, osiągnięte przez wszystkie kraje morskie, wykazały niezbicie, że najlepsze wykształcenie przyszłych marynarzy osiąga się na okrętach żaglowych są w tym wypadku niezastąpione, albowiem poza naukową stroną — wykształceniem praktycznym w nawigacji i astronomii, wyrabiają one w uczestnikach zarówno zalety fizyczne jak i duchowe.

Toteż wszystkie państwa, posiadające marynarkę wojenną, do szkolenia swych przyszłych oficerów morskich używają w pierwszym rzędzie okrętów żaglowych. System ten stosuje się również często i w marynarkach handlowych.

Szkolny okręt żaglowy wyrusza w podróż ćwiczebną według z góry obmyślanej trasy, ułożonej w ten sposób, by przy jednoczesnym zwiedzeniu kilku krajów zamorskich, pobyt w których, choć krótki, rozszerza horyzonty inteligencji młodzieży oraz daje możliwość bliżej i praktyczniej zapoznać się z językami obcymi — przeprowadzić główny cel szkolenia. Błędnie więc ta trasa w ten sposób, by na swej drodze okręt musiał napotkać szereg rozmaitych warunków, z którymi spotyka się żeglarz podczas pływania. A więc przebywa okręt szkolny i ocean i jedno lub kilka mórz, przechodzi przez cieśniny, kanały morskie, walczy z przeciwnymi wiatrami i prądami, jak również płynie różnie z pomyślnym pasatem.

Te różne warunki miejsca i pogody wyrabiają w uczestnikach zmysł żeglarski, a jednocześnie stanowią potężne podwaliny przyszłej ich wiedzy praktycznej. A że przejścia na żaglowcu odbywają się zwykle bardzo powoli, jest więc jednocześnie dużo czasu dla ćwiczeń w prowadzeniu nawigacji

oraz licznych obserwacji astronomicznych, których dokładna i bezbłędna znajomość jest podstawą w dalekim pływaniu.

Takim okrętem szkolnym w naszej marynarce wojennej jest O. R. P. „Iskra” — nieduży trzymasztowy szkuner żaglowy o wyporności 560/450 ton. O. R. P. „Iskra” jest zasadniczo żaglowcem, jednakże do przejść przez kanały, wchodzenia i wychodzenia z portów, dla zwalczania przeciwnych prądów lub wreszcie dla żeglugi w czasie bezwietrznym (sztil) posiada również motor pomocniczy, pod którym przy sprzyjających warunkach może osiągnąć szybkość do 6—7 mil morskich na godzinę.

Obsada O. R. P. „Iskra” składa się z dowódcy, sześciu oficerów i 48 ludzi załogi. Do ogólnej liczby oficerów wchodzi: zastępca dowódcy, oficer nawigacyjny, oficer wachtowy, dwu oficerów wychowawców, prowadzących zajęcia z podchorążymi oraz pełniących jednocześnie obowiązki oficerów wachtowych i lekarz okrętowy.

Załogę okrętową stanowią właściwie podchorążowie z drugiego kursu Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Oni stawiają i zwijają żagle, manewrują nimi, robią różne obliczenia astronomiczne i nawigacyjne, potrzebne w żegludze morskiej, oni sprzątają okręt, reperują żagle, wykonywują wszelkie roboty okrętowe i pełnią wachtę.

Poza nimi reszta załogi składa się z kilku specjalistów marynarki (żaglomistrz, cieśla okrętowy, motorzysta itd.), kilku ordynansów, kucharzy i wreszcie kilku podoficerów.

O. R. P. „Iskra” został zakupiony w 1927 r. we Vlissingen, w Holandii, gdzie buduje się obecnie okręt podwodny „Orzeł”. Nie był on jednak przystosowany do dalekich podróży i tak licznej obsady, toteż sprowadzony do Gdyni uległ tam pewnym przeróbkom i modyfikacjom, które trwały około roku, po czym rozpoczął swą zaszczytną służbę.

Od tego czasu już siedem roczników oficerów polskiej marynarki wojennej ukończyło praktyczny kurs żeglarski na tym białym niewielkim okręciku, różnie też przechodził O. R. P. „Iskra” koleje, różnie miał przygody.

Oto kiedyś, w kanale La Manche, ciemną nocą wiechał mu w burtę wielki statek handlowy — mało brakowało, a byłby zgrabny ten okręcik zatonał. Łatał potem przez parę miesięcy swą burtę w jednej ze stoczní angielskich.

Drugim razem, idąc Atlantykiem z New Portu w Ameryce Północnej do Europy trafia O. R. P. „Iskra” do środka cyklonu. Walczy wówczas przez długie godziny z rozszalałym żywiołem, aż wychodzi zwycięski, z poszarpanymi wprawdzie żaglami, lecz cały i dumny z ogniowej próby i zmieniwszy żagle kontynuuje tak znieścacka zakłóconą podróż do brzegów ojczystych.

A oto kiedyś przypadło jej w udziale przywieźć z Wysp Azorskich do kraju ciało ś. p. mjr. Idzikowskiego, bohatera tragicznego przelotu przez

Atlantyk. Smutna to była podróż z katafalkiem na pokładzie i żalobą w sercu.

Bardzo wiele można by opowiedzieć, idąc szlakiem siedmiu podróży O. R. P. „Iskra” — niestety byłoby to za długie, ograniczmy się więc jedynie do kilku fragmentów, ilustrujących różne momenty i różne wrażenia:

Oto rok 1930. O. R. P. „Iskra” odkotwicza, żegnany przez oficerów, marynarzy i zaproszonych gości z rodzinami na czele:

„Wszystkie żagle staw!” — pada energiczna komenda i załoga żaglowca żwawo bierze się do dzieła. Twarde dłonie chwytają mocne, przesmolone szoty i fały, rozlega się dyskretne skrzypienie mnogich bloków, łopocą luźne płótna podnoszonych żagli; jeszcze jeden, drugi wspólny wysiłek i dolne żagle są postawione. Przez chwilę trzepocą jeszcze swymi luźnymi bokami, wreszcie chwytają wiatr. „Iskra” lekko przechyla się i zwiększa bieg.

Teraz kolej na topsle. Już kręcą się na marsach żwinne figurki, zwalniając żagle; jeszcze chwil kilka i górne żagle są nadęte wiatrem.

Jesteśmy pod wszystkimi żaglami.

Notuję w dzienniku wachtowym: „16 maja, godzina 18 min. 30 — odkotwiczenie z Gdyni. Wiatr Nord, siła — 1”.

A tymczasem za rufą powoli ucieka od nas panorama Gdyni. Bledną kontury portu, aż w końcu rozplywają się w błękitnej mgiełce wieczoru”.

Tym razem trasa podróży prowadzi na Morze Śródziemne. Oto wrażenia z momentu, gdy po przejściu Oceanem Atlantyckim O. R. P. „Iskra” przechodzi Cieśninę Gibraltarską.

„Wiatry słabe lub średnie, stale zmienne. 13 czerwca w nocy, manewrując pod wiatr, przeszliśmy Cieśninę Gibraltarską”.

Tak sucho brzmi dziennik wachtowy, a jakże inaczej odbyło się to w rzeczywistości:

Idziemy manewrując przy brzegu Afryki. Wysookie, prostopadle zsuwające się ku morzu, skały nadbrzeżne cieśniny, zalane jasnym światłem księżyca, w swej masywności i grozie wspaniałej dają widok. Za każdym zwrotem podchodzimy bezpośrednio prawie do samych skał; zdaje się wówczas, że jeszcze chwila, a roztrzaskamy „Iskrę” o ich twarde, zryte potokami wody, zbocza. Lecz jest to tylko złudzenie. Robimy zwrot o kilkaset metrów od niebezpieczeństwa i szybko oddalamy się, ciągnąc za sobą jasną smugę śnieżnej piany.

Lecz oto blednie światło księżyca ustępując miejsca różowej jutrzence, poprzedzającej ognistą tarczę słońca. Z początku dyskretnie wychyla się ona z poza horyzontu, ukazując jak wyrafinowana zalotnica jedynie rąbek swej wspaniałej szaty, której złociste promienie oblewają hojnie wierzchołki szarych, nagich skał, chwilę drżą, jakby pod dotykem ich zimna, wreszcie pełzną w dół, ku morzu, znacząc coraz wyraźniej liliowy półcień licznych rozpadlin i wreszcie dokładnie opanowują świat.

Gibraltar zostaje poza nimi, wchodzimy na Morze Śródziemne.

A dalej pobyt w słonecznej Italii. Słowa krótkie, a jakże dużo zawierające.

„Neapol, rozrzucony półkolem dookoła lazurowej zatoki, w której mieści się port, jest stolica

południowych Włoch i sąsiadem groźnego Wezuwiusza, co „owinięte w mgły i chmury, jak nierealne z morza wyrosłe zjawisko” wznosi się z lewej strony półkolistego wybrzeża.

Mamy tu dużo cudowności do zwiedzenia. Nie tracimy więc czasu i bierzemy się ochoczo do dzieła.

„Neapol i jego ognisty sąsiad Wezuwiusz, Pompeja i Herkulanum — miasta przeszłości, odkopane dziś z pod lawy Wezuwiusza, wyspa Capri z jej słynną lazurową grota, Sorrento — miasto miłości, Amalfia i cały szereg innych miejscowości stają się prędko naszym łupem. Lecz jesteśmy nienasycony, udajemy się więc koleją do Rzymu. Zwiedzamy miasto i okolice, zaglądamy do katakumb — miejsca schronienia rzymskich chrześcijan, do starożytnego cyrku rzymskiego i srodze zmęczeni wracamy wieczorem na „Iskrę”.

Przedostatni etap tej podróży był nieco zakłócony. Nie mogąc sforsować przejścia przez cieśninę La Manche, dowódca decyduje się obejść wyspy angielskie od północy. Krótki opis tego etapu brzmi następująco:

„Przejścia Azory — Antwerpia dokonaliśmy, idąc dookoła Wysp Brytyjskich, w przeciągu 28 dni, podczas których mieliśmy trochę przygód żeglarskich. Przy brzegach Anglii przez kilka dni mieliśmy silny sztorm, który trzepał nas na ośmiometrowej fali. Podziwialiśmy żorzę polarną, przyświecającą nam podczas żeglugi przy Wyspach Sztetlandzkich, wreszcie skęciliśmy na Morze Północne i po kilku dniach stanęliśmy w Antwerpii”.

Wreszcie jeszcze kilka fragmentów — walki okrętu z cyklonem podczas powrotu z Ameryki Północnej. Fragmenty te — to przeżycia osobiste podchorążych.

„Wiatr znowu zaczął wzrastać... Raz po raz wpadał ktoś do pomieszczenia podchorążych, oznajmiając o szybkim spadku barometru. A więc! Zaczął siec zimny deszcz i wiatr z każdą chwilą wzrastający utrudnił bardzo sterowanie, tak że staliśmy we dwóch przy kole sterowym. Nie traciliśmy jednak tupetu i humoru, co zmniejszało grozę niebezpieczeństwa, które szło do nas krokiem szybkim, pewnym i nic dobrego nie wróżącym.

Tej nocy niedługośmy spali... donośny głos, w którym biła nuta niepokoju, rozkaz nie znoszący zwłoki w wykonaniu: „Wszyscy na pokład”, a wyrwani z objęć Morfeusza, prawie, że nadzy skoczyliśmy, by zażegnać niebezpieczeństwo.

Wyjście z kabiny sprawiło trudność... szalony wiatr wciskał się wszędzie, wpychał do wnętrza śmiałków, jakby uprzedzał, że tam na górze weźmie ich w obroty. Fala raz po raz uderzała z straszną siłą w burtę okrętu zalewając go i kryjąc pod swym płaszczem. Nie był to ciepły płaszcz... Wściekły szum wiatru, przykry świst lin przygłuszał głosy, woda wlewała się w otwarte do komendy usta. Wtem głos przygłuszający ten ryk cyklonu „fook preecz”, „kliwry precz” i już wszyscy pełzali trzymając się poręczy lub lin na swe stanowiska. Robota szła ciężko i wymagała wydania z siebie maximum wysiłku. Staliśmy na spardecku zalewani stale falami i zimnym deszczem, tracąc grunt pod noga-



Alarm „człowiek za burtą“



Roboty linowe



Wydawanie obiadu na O.R.P. „Grom“

mi przez duże przechyły, nie mogąc złapać oddechu... W uszach czuło się dziwny szum i jakby ból, które powodował niski stan barometru. Ale pracowaliśmy... Tak powoli zaczął maleć żagiel wydymając się jak balon, ale silne ręce ściągnęły go do pokładu. Mijały minuty...! Grot i bezań stały jeszcze tylko pod pierwszymi refami. Kliwry zdołano już ujarzmić i ściągnięte legły cicho, by nie stawiać oporu wiatrowi. Został tylko sztafok. Znowu ta sama donośna i przeciągła komenda „wszyscy na bezań“ i przytulając się do pokładu załoga ruszyła na rufę. Fale z całą siłą uderzały w burtę „Iskry“, że biedna przechylała się cała drżąc, by znowu dumnie stawić czoło rozszalałym falom... Pełzną dalej wraz z innymi trzymając się mocno napotkanych przedmiotów, kapany ciągle w wodzie morskiej. Była to zdrowa kąpiel.

Kompas pokazywał różne kursy, ster nie działał, a coś szeptało, że niesie nas z powrotem do Ameryki. All right! „Wszyscy na grot“ a trzęsąc się z zimna jak liść osiki sunę... jakaś belka mnie przewala, to znów pokrowiec od szalupy przykrywa, ale idę dalej...

Gwałtowny przechył okrętu rzucił nas na ścianę korytarza. Olbrzymia fala wtargnęła na pokład, rozbijając się z pluskiem o drzwi, prowadzące do pomieszczenia. Przez dziurkę od klucza pędził wartki strumień wody z pokładu. Zjawisko to, wywołane dużą różnicą ciśnienia pomiędzy pomieszczeniem a pokładem, wywołało ogólną wesołość.

Po przejściu fali wyskoczyłem wraz z innymi na pokład. W tej chwili nowa fala zmyła mnie z nóg. Głowa moja weszła w bliższą styczność ze stalową burtą okrętu. W ustach poczułem smak morskiej wody. Resztki snu pierzchnęły momentalnie.

Pomacałem się po głowie. Była cała, lecz furazjerka zniknęła bezpowrotnie. Zerwał ją wiatr, ponosząc w nieprzejrzone ciemności. Nad sobą ujrzałem nogi ucepionego na linie kolegi. Chciałem coś rzec, lecz ze smutkiem stwierdziłem, że potężny szalejący wiatr pakuje moje słowa z powrotem w usta, nie pozwalając ich wypowiedzieć. Spadek ciśnienia był ogromny. Wiatr wciskał się w uszy, powodując ogłuszenie, skronie silnie pulsowały. „Iskra“ leżała lewą burtą w wodzie. Przez głowę przemknęło mi mimowoli zapytanie: — „Wstanie czy nie wstanie?“ — lecz oto wolno podniosła się.

Zmęczony, mokry, udałem się do pomieszczenia, gdzie nie zważając na dzikie harce „Iskry“, chrapali moi koledzy.

Na podłodze leżały książki, rzeczy, puszki z konserwami, które wyprawiały dziwne harce, zgodnie z kołysaniem okrętu. Puszki takie, mające duży ciężar i inercję, podbijały nogi wracającym na spoczynek... Jeszcze kilka słów... szmerów, a wszyscy prócz wachty, zasnęli, spokojnie kontynuując przerwany sen.

O północy zbudził mnie rażący blask lampki wachtowego. Nasza sekcja wstępowała na „pieska“. Morze się już uspakajało. Na rozjaśnionym niebie gwiazdy migotały nadzieją“.

W roku bieżącym 15 maja, O. R. P. „Iskra“ wyszedł w swoją ósmą daleką podróż.

I tym razem, jak zawsze życzymy naszym młodym żeglarzom — pomyślnych wiatrów!

Uzbrojenie nowoczesnego okrętu

Wraz z rozwojem nowoczesnego budownictwa okrętowego powstają zagadnienia, których rozwiązania niejednokrotnie nie można ani znaleźć, ani nawet przewidzieć. Odnosi się to zarówno do budowy statków handlowych, jak i okrętów wojennych. Okręt wojenny i jego utrzymanie kosztuje drogo, konieczne więc jest, by jak najdłużej zachowywał swą wartość bojową nawet w zmienionych warunkach wojny morskiej, kosztem niewielkiej modernizacji. By więc żywot okrętu wojennego możliwie najbardziej przedłużyć, myśl konstruktora i taktyka musi wyprzedzać jego aktualny stan rozwoju i z warunków z góry przewidzianych wysnuwać odpowiednie wnioski.

Nie wiemy, co przyszła wojna nam narzuci, musimy jednak liczyć się z różnorodnymi niespodziankami.

W ewolucji okrętu wojennego bierze wybitny udział jego uzbrojenie, jest ono bowiem głównym czynnikiem rozstrzygającym walkę. Czynniki takie, jak szybkość, zdolności nawigacyjne, zapewniają w mniejszym lub większym stopniu odpowiednie przygotowanie do zadania decydującego ciosu nieprzyjacielowi, przez zajęcie dogodnej pozycji wyjściowej, narzucenie nieprzyjacielowi swej inicjatywy, utrzymywanie się w odpowiedniej odległości bojowej itp.

Uzbrojenie okrętu wojennego dzielimy na czynne i bierne. Do uzbrojenia czynnego zaliczamy: artylerię, torpedy, miny, bomby głębinowe, natomiast uzbrojenie bierne to: pancierz, oraz odpowiednia konstrukcja kadłuba okrętowego, zapewniająca mu niezatapialność.

Zanim lotnictwo osiągnęło taki stan rozwoju, że zdawało się zagrażać okrętowi wojennemu, jako przypuszczalnemu przeciwnikowi w czasie wojny, artyleria okrętowa dzieliła się na artylerię główną i artylerię obronną, przeciwtorpedową. Oczywiście, podział ten istniał tylko dla wielkich krążowników i okrętów liniowych. Krążowniki lekkie, kontrtorpedowce, torpedowce i inne mniejsze okręty nie miały takiego zróżnicowania artylerii.

Obecnie każdy okręt jest zaopatrzony w liczną artylerię przeciwlotniczą; nawet artylerię główną kontrtorpedowców i lekkich krążowników przystosowuje się do strzelań przeciwlotniczych, to jest zwiększa się kąt podniesienia dział.

Działa morskie, zależnie od swego przeznaczenia i wielkości okrętu, na którym mają być ustawio-

ne, posiadają odpowiednie wymiary, tzn. kaliber i długość luf, mierzoną wielokrotnością kalibru. I tak, od działek 37 mm poprzez 40 — 57 — 75 — 101 — 120 — 152 — 203 — 254 — 280 — 305 — 343 — 356 — 381 dochodzimy do działa 406 mm a może nawet 460 mm, którego pocisk waży ponad 1.000 kg. Długość luf dział morskich waha się od 40 do 60 kalibrów.

Najlżejsze okręty floty zaopatrywane są w artylerię o kalibrze rzędu 100 mm (wyluczając uzbrojenie przeciwlotnicze wszystkich klas okrętów wojennych), kontrtorpedowce posiadają artylerię do 138 mm.

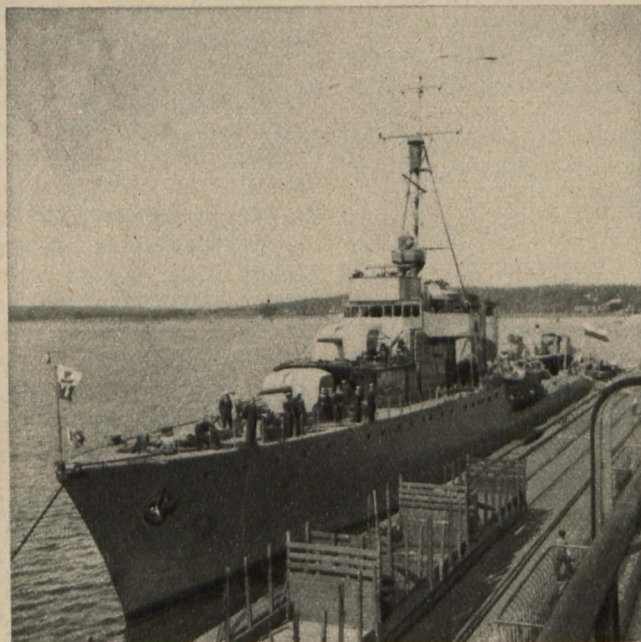
Przewagę w walce morskiej nad nieprzyjacielem daje nie kaliber i ilość artylerii, lecz zalety konstrukcyjne dział i sprawność ich obsługi. Niejednokrotnie większa szybkość krążownika, większa szybkostrzelność jego artylerii i duża siła burząca pocisków da w sumie przewagę nad większym kalibrem dział okrętu liniowego i jego silniejszym pancierzem. Nadonośność nie odgrywa tu dużej roli, ponieważ przy dużych odległościach celowanie jest tak trudne, że praktycznie wszystkie kalibry ciężkie mają równe szanse osiągnięcia przeciwnika.

Wysuwane niejednokrotnie projekty użycia lotnictwa do dalecelowania nie zdały dotąd w życiu zadawalającego egzaminu. Istnieje duża trudność w uzgodnieniu namiarów z wysoko leżącego samolotu z oficerem kierującym ogniem, znajdującym się na okręcie.

Zadania współczesnej artylerii można by streścić w następujących punktach:

1. możliwie najkrótsze wstrzeliwanie się, by możliwie najprędzej móc przejść na ogień skuteczny,
2. zniszczenie przeciwnika bez straty czasu,
3. prowadzenie ognia na możliwie największych odległościach, zapewniające jednak wykonanie zadań z p. 1 i 2.
4. osiągnięcie, możliwie najszybciej, największej wydajności i skuteczności w walce nocnej,
5. nieskrępowane odpieranie ataków lotniczych i torpedowych oraz ataków okrętów podwodnych.

Artyleria lżejszych okrętów, do kontrtorpedowca włącznie, nie posiada opancerzonych wież, lecz tylko tzw. przedpiersia, które jednak nie zabezpieczają obsługi oraz dział od uderzeń pocisków artylerii nie tylko własnego kalibru, ale nawet mniej-



szego. Opierają się one tylko pociskom lekkiej artylerii i odłamkom powstałym przez rozprysk średniego pocisku.

Konrtorpedowiec, ze względu na swoje zadania taktyczne, wymagające utrzymywania się raczej w granicach małych wyporności, nie otrzymał pancerza burtowego i poziomego, a zatem wszelkie zwiększanie jego wyporności wskutek dodania ciężarów, reprezentujących opancerzenie kadłuba czy artylerii jest kłopotliwe.

Krażowniki lekkie i ciężkie posiadają wzrastający wraz z wypornością pancerz, chroniący nie tylko burty i pokłady okrętów, lecz także ważniejsze posterunki i działa artylerii głównej i obronnej.

Okręt liniowy, będąc najsilniej opancerzony i mając najcięższą artylerię, przeznaczony jest do walki z głównymi siłami przeciwnika. Mając stosunkowo mniejszą szybkość, niejednokrotnie może być zmuszony do zajęcia niekorzystnej dla siebie pozycji bojowej.

Jest możliwe, że przebieg walki morskiej w wielu wypadkach nie pójdzie po tej linii, którą nakreślił lub już nakreśliła doktryna wojenno-morska. Należy liczyć się z tym, że operacje na morzu nieraz spowodują, że okręty jednej ze stron walczących znajdą się w niekorzystnych warunkach boju. Warunki te mogą być następujące:

1. okręty jednej strony zmuszone są do użycia tylko artylerii rurowej lub dziobowej, przy czym trzeba działać ogniem rozproszonym,

2. atak sił lekkich (np. konrtorpedowców) nieprzyjaciela w tzw. martwych sektorach artylerii obronnej, angażuje w walkę z nimi część artylerii głównej okrętów zaatakowanych w czasie prowadzenia boju z równorzędnymi okrętami przeciwnika,

3. lotnictwo nieprzyjaciela wykonuje atak na zespół ciężkich okrętów, prowadzących walkę z okrętami własnymi, zmuszając je do wykonywania dodatkowych manewrów w celu uniknięcia skutków nalotu; manewry te mogą sprawić, że okręty znajdują się w położeniu opisanym w p. 1 lub 2.

Z punktu widzenia zapewnienia okrętowi wojen-

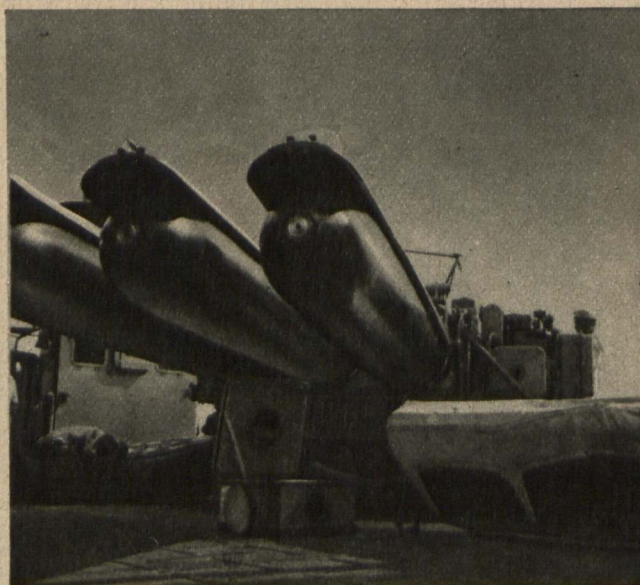
nemu możliwie największej swobody ruchów w warunkach bojowych, przy równoczesnym utrzymaniu na tym samym poziomie jego potencjału zaczepnego i odpornego, projektuje się jego uzbrojenie.

Postaramy się pokrótce scharakteryzować ewolucję uzbrojenia okrętów wojennych, jaka odbywa się od momentu zakończenia wojny światowej, aż do chwili obecnej.

Pod względem ilości dział największe różnice wykazują lekkie okręty przedwojenne, względnie budowane w czasie wojny i budowane po wojnie. Torpedowce zaczynają zanikać, zato rozbudowuje się typ silnego konrtorpedowca, „uniwersalnego” okrętu nowoczesnej floty. Otrzymuje on silne uzbrojenie artyleryjskie i torpedowe, zostaje przystosowany do stawiania min, do walki z okrętami podwodnymi, do eskortowania statków handlowych i szeregu innych celów. Dość wspomnieć, że niejeden dzisiejszy konrtorpedowiec przewyższa już pod wieloma względami przedwojenny lekki krażownik, a nawet, według wszelkiego prawdopodobieństwa, walka dwóch konrtorpedowców o wyp. ok. 2.000 t i działach 120 mm z krażownikiem o wyp. 5.000 — 6.000 t i artylerii 152 mm niekoniecznie musi zakończyć się zwycięstwem tego ostatniego; trzeba pamiętać, że przewaga konrtorpedowca leży raczej w jego dużej szybkości, wskutek czego może on zawsze zająć dogodniejszą dla siebie pozycję.

Doświadczenie wojenne i zadania taktyczne stawiane flocie podczas ćwiczeń wykazały konieczność przystosowania artylerii lekkich okrętów do walki w szyku nie tylko z okrętami równorzędnymi, lecz nawet silniejszymi. Wobec tego zaniechano stawiania na lekkich krażownikach pojedynczych, często — trochę słabo lub wcale niechronionych dział, a zastąpiono je opancerzonymi grupami dział po dwa lub trzy.

Poprzednie, pojedyncze działa ustawiane były na całej długości pokładu, pozwalając na podjęcie walki z nieprzyjacielem, idącym teoretycznie dowolnym kursem, ogień w tym wypadku był jednak mało skuteczny. Aby móc kierować ogniem centralnie skupionym, zastosowano grupy wielodziałowe



„Gotowe do strzału” — torpedy w wyrzutni na O.R.P. „Wicher”



CKM przeciwlotniczy na O.R.P. „Grom”

Jak rozwiązano rozmieszczenie takiego zespołu artyleryjskiego na pokładzie?

Zagadnienie to jest bodaj najważniejsze przy projektowaniu każdego nowego okrętu.

Ze stanowiska taktycznego należy artylerię tak rozmieścić, by zarówno główna, jak i obronna miały jak najmniejsze martwe sektory, nie pokryte ogniem, a powstałe wskutek istnienia wszelkiego rodzaju nadbudówek i urządzeń okrętowych. Natomiast ze stanowiska konstrukcyjnego artyleria musi być odpowiednio rozmieszczona względem innych ciężarów, jak pancierz, mechanizmy itd.

Pancierz, od początku zastosowania go na okrętach wojennych, był ich przysłowiowym „kamieniem u nogi”. Płyty pancerne od 25 do 356 mm grubości (a nawet ponad 400), chroniące najważniejsze części okrętów liniowych, do dnia dzisiejszego nie pozwalają zastosować silniejszych zespołów napędowych na tych okrętach, ze względu na swój wielki udział w ogólnym ciężarze okrętu. Wprawdzie obecnie produkuje się już pancierz grubości 100 mm ze specjalnej, wysokowartościowej stali, wytrzymującej silne uderzenia, lecz nadaje się on raczej dla krążowników, niż okrętów liniowych.

Rozwój lotnictwa bombardującego sprawił, że prócz normalnego pokładu pancernego, zabezpieczającego przed pociskami stromo upadającymi, należało ubezpieczyć nadpokłady i silnie opancerzyć wszelkie włazy, nadto ograniczyć niedostatecznie chroniony cel poziomy w postaci otworów kominowych, co uskutecznilo przez zastosowanie specjalnych klap.

Szczególnie ważny jest problem rozmieszczenia artylerii na okrętach liniowych, które stanowią kośćć floty muszą być jak najbardziej pełnowartościowymi okrętami.

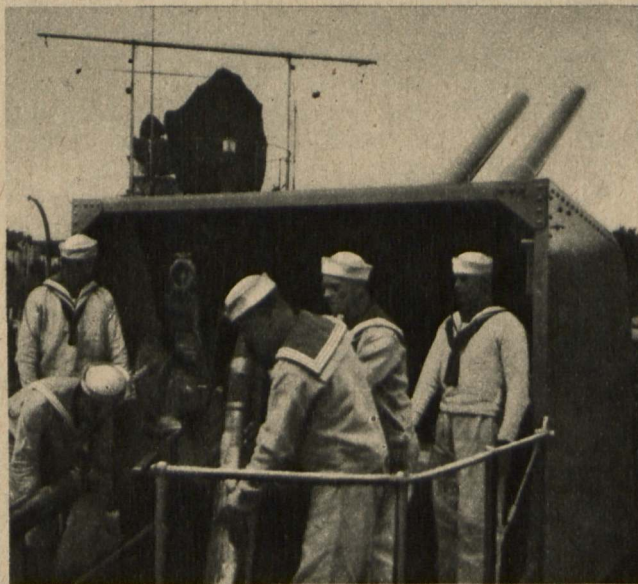
Obecny okres światowych zbrojeń morskich, to właśnie okres budowy największych okrętów wojennych, których projekty są pieczołowicie strzeżone. Władomo jednak, że Anglia, Stany Zjednoczone, Japonia, Francja, Italia i Niemcy mają w różnych fazach budowy swe pancerniki.

Pierwszym wykowaniem z dawnych form ogólnie przyjętych było rozwiązanie angielskich okrętów liniowych „Rodney” i „Nelson”. Cała artyleria główna została na nich zgrupowana w przedniej części pokładu, przez co uzyskano oszczędność pancierza oraz możliwość silniejszego opancerzenia dział. Co do strzelania artylerii głównej na dziób, zdania są podzielone; jedni twierdzą, że jest to bardzo korzystne, ze względu na możliwość ataków lekkich jednostek i lotnictwa od dziobu, inni uważają, że w takich wypadkach korzystniejsza jest duża ruchliwość zaatakowanego okrętu, wreszcie zupełnie negatywne stanowisko względem tych zajmuje ostatnia grupa, która twierdzi, że okręt liniowy, przeznaczony do walki w szyku z równorzędnymi okrętami przeciwnika, nie powinien wykonywać dodatkowych manewrów, ani angażować się w walkę z siłami lekkimi części lub całej swej artylerii głównej.

W tym ostatnim wypadku dziobowe i rufowe sektory powinna pokrywać tylko artyleria obronna i przeciwlotnicza, z możliwością strzelania w możliwie największych kątach burtowych, artyleria zaś główna zajmuje śródokręcie. Otrzymujemy w ten sposób lepsze zabezpieczenie dział oraz ich obsługi, ponieważ możemy lepiej rozwiązać konstrukcyjnie ochronę przeciwtorpedową przez odsunięcie od burt okrętu składów amunicji.

Na zakończenie należy kilka słów poświęcić uzbrojeniu torpedowemu. Na ciężkich okrętach zaniechano ustawiania wyrzutni torpedowych, pozostawiając je jednostkom lekkim. Możliwość skutecznego użycia torpedy przeciwko okrętom wielkim pozostała jeszcze do wyzyskania przez okręty podwodne i ścigacze. Większe okręty nawodne, ze względu na swoje wymiary, uniemożliwiające zaskoczenie w normalnych warunkach, muszą strzelać torpedą z dużych odległości. Nowoczesna torpeda, nastawiona na odległość 2 mil morskich płynie z szybkością 50 węzłów, na odległość zaś 8 km tylko z szybkością 25 w., a więc istnieje duża możliwość uniknięcia ataku torpedowego.

J. WISNIEWSKI



Cwiczenie artyleryjskie na O.R.P. „Grom” i „Błyskawica”

Udział LMK w dobrojeniu Polski na morzu

Powszechnie utarło się wśród społeczeństwa niezorganizowanego w Lidze Morskiej i Kolonialnej mniemanie, że akcja Ligi w dziedzinie dozbrajania Polski na morzu polega na organizowaniu zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej. Mniemanie takie do pewnego stopnia tylko jest słuszne. Wypływa ono z faktu, że do świadomości opinii publicznej dochodzi przede wszystkim hasło zbiórki i motyw propagandowy na rzecz świadczeń na rozbudowę floty. Szeroka opinia publiczna rozumie akcję tak, jak dociera ona do niej — w formie wezwania, lub nalegania na pieniężną ofiarę. W rzeczywistości jednak udział LMK w dozbrajaniu Polski na morzu jest znacznie szerszy, a zbiórka na FOM jest tylko częścią działalności.

Działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej ma przede wszystkim charakter propagandowy. Propaganda ta idzie w dwóch kierunkach: rozpowszechniania danej idei morskiej wśród społeczeństwa, a z drugiej strony — dążenia do jej urzeczywistnienia.

Ma to miejsce i w odniesieniu do pierwszoplanowej dziedziny pracy Ligi Morskiej i Kolonialnej: do zagadnienia obrony morskiej.

W naszym obecnym stanie sił zbrojnych na Bałtyku, poważnym krokiem naprzód jest wysiłek Funduszu Obrony Morskiej, który stworzył już jedną z najsilniejszych jednostek bojowych na morzu („Orzeł”), a obecnie zmierza do wybudowania serii ścigaczy torpedowych, co wzmacnia w sposób konkretny skład naszej skromnej floty wojennej. Przy siedemnastu bowiem tysiącach tonażu wojenno - morskiego, każda nowa jednostka zwiększa o bardzo duży procent nasz stan posiadania. Jeżeli jednak zmierzmy to inną skalą, skalą naszego nieodzownego programu morskiego wyrażającego się w zadeklarowanej w Genewie liczbie 150.000 ton floty wojennej, to jasne się staje, że nie w drodze zbiórki na FOM pragniemy zbudować flotę wojenną w Polsce.

Społeczeństwo w czasach najcięższego kryzysu, w ciągu 43 miesięcy (1. II. 1934 — 1. IV. 1937) zebrało wystarczającą sumę na budowę okrętu podwodnego „Orzeł”, przechodząc następnie do drugiego etapu realizacyjnego: zbiórki na ścigacze. Już w tym roku zapewne zadatkowany będzie jeden, lub dwa ścigacze. Społeczeństwo wykazało całkowicie dobrowolnym wysiłkiem, że na flotę wojenną chce płacić.

Fundusz Obrony Morskiej zatem w obecnym stanie rzeczy przychodzi z bardzo wydatną pomocą naszej Marynarce Wojennej, nie może mieć jednak ambicji, aby tą drogą nasz choćby minimalny program morski mógł być wykonany. Realnie rzecz biorąc, zadaniem Funduszu Obrony Morskiej jest wykazanie, że społeczeństwo rozbudowy floty domaga się nie tylko słowem i uczuciem, ale czynem. W oparciu o taką postawę społeczeństwa łatwiej będzie żądać pełnej realizacji programu wojenno - morskiego, jedynie możliwej w ramach budżetu państwowego.

Tegoroczne hasło „Dni Morza”: „Żądamy powszechnych świadczeń na rozbudowę floty wojennej” jest w krótkim zdaniu streszczeniem nastawienia Ligi i właściwych zadań Funduszu Obrony Morskiej. To jest punkt zasadniczy LMK w dziedzinie FOM.

Czy jednak rozpatrywać będziemy akcję Funduszu Obrony Morskiej z punktu widzenia propagandowo - wychowawczego, czy też z punktu widzenia obecnych realnych korzyści dla Marynarki Wojennej, musimy zwrócić uwagę w bilansie naszej dotychczasowej pracy na pewne charakterystyczne momenty.

Zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej rozpoczęła się formalnie 1 lutego 1934 r. W momencie podjęcia zbiórki, najeżonym rozległymi i nieustannie pomnażającymi się przeszkodami, wpływającymi z ówczesnej koniunktury gospodarczej, praca rozpoczęta została od przyjęcia dobroczynnej pod względem wychowawczym i praktycznym zasady: komasacji jednorodnych wysiłków społecznych. W przeciwieństwie do okresu poprzedniego, który nie dał, prócz ułamkowych korzyści, wyrazu zorganizowanej woli społeczeństwa w dziele przysporzenia sił zbrojnych na morzu, od roku 1934 przez fakt całkowitego ujednostajnienia akcji, skupienia jej w jednej organizacji, praca zaczęła dawać realne korzyści materialne i wychowawcze.

Drugim znamienym momentem pracy było nadanie jej od początku odpowiedniego charakteru. Miała być to (i została nią) zbiórka społeczna, przeprowadzana bez nacisku, bez szukania innych sojuszników, prócz dobrej woli obywateli. Chodziło bowiem przede wszystkim o stronę wychowawczą zarówno w stosunku do młodzieży, jak i do społeczeństwa starszego.

Któż jednak odezwał się na gorący apel obywatelski Ligi Morskiej i Kolonialnej? Otóż, rzecz charakterystyczna. Wezwanie nasze poszło w głąb. Zbiórka nasza ma charakter składek groszowych. Wzięły w niej udział rzesze inteligencji pracującej, robotnicy, młodzież. Oto główni płatnicy Ligi Morskiej i Kolonialnej. Mało jednak jest w rachunkach FOM dużych pozycji, wpływających z wielkich przedsiębiorstw i instytucji. Nie wiele jest również dowodów wybitnej ofiarności poszczególnych bogatych jednostek. Być może, że w drugim akcie naszej działalności, w zbiórce na ścigacze, sytuacja się zmieni.

Od chęci poszczególnego obywatela świadczenia na rzecz marynarki wojennej do skonkretyzowania tej woli w realnym czynie, droga jest daleka. Pośrednikiem, organizatorem Funduszu Obrony Morskiej stała się Liga Morska i Kolonialna. Współzależność rozwoju LMK i FOM uwidoczniła się na każdym kroku. Olbrzymia część funduszków płynie przez ogniwa terytorialne naszej organizacji. Hasło FOM dociera tam tylko, gdzie znajduje się komórka organizacyjna Ligi. Pod tym jednak względem nie stanęliśmy na wysokości zadania. Oddziały Li-

gi nie posiadające Sekcji musimy uznawać za Oddziały, które nie wypełniają w pełni spadających na nie obowiązków programowych Ligi. W hierarchii bowiem celów i zadań Ligi Morskiej i Kolonialnej, zagadnienie siły zbrojnej na morzu jest zagadnieniem pierwszoplanowym, zagadnieniem podstawowym, na którym bazują się wszystkie inne rozwojowe zagadnienia gospodarcze, polityczne i kulturalne. Realizować je można tylko na gruncie niewzruszalności naszego posiadania morskiego, co gwarantuje jedynie silna flota wojenna.

Aparat Ligi Morskiej i Kolonialnej, służący bezpośrednio i pośrednio zadaniom FOM, nie jest jednak jedyną, nierozzerwalną zresztą, więzią, łączącą FOM z LMK. Nie możemy przecież raz jeszcze nie przypomnieć, że Liga Morska i Kolonialna ponosi z własnych funduszy wszelkie koszty organizacyjne, administracyjne i propagandowe. Prócz tego daje procentowo największe wpłaty gotówkowe. 12,5% z każdej składki członkowskiej idzie na Fundusz Obrony Morskiej, przy czym mała część pokrywa wyżej wspomniane wydatki. Tak więc ani jeden grosz ofiary obywatelskiej nie idzie na jakiegokolwiek inne cele, a przeznaczony jest całkowicie na rozbudowę floty wojennej.

Zajmijmy się teraz sprawą, jak FOM przez respektowanie właściwych celów narodowych i państwowych, wpływa na rozwój Ligi Morskiej i Kolonialnej. Dzięki zorganizowaniu Funduszu Obrony Morskiej, Liga zyskała w opinii publicznej olbrzymi walor moralny. Przez Fundusz Obrony Morskiej pogłębiła się najważniejsza część działalności Ligi: wychowawczo - realizacyjna. Liga Morska i Kolonialna już teraz może poszczycić się największym społecznym wysiłkiem finansowym, jaki został w Polsce dokonany. Łatwiej i szybciej można u nas zebrać pieniądze na samolot, karabin maszynowy, aniżeli na okręt. Tam trzeba zbierać setki, tysiące, lub dziesiątki tysięcy, tu — miliony. A jednak komasacja wysiłków dała te miliony. Pierwszy nasz okręt jest już na wodzie i przykład ten jest postawiony przed oczy społeczeństwa.

W pierwszym okresie zbiórki, pieniądze płynęły wyłącznie przez Okręgi LMK. W drugim okresie, który przewyższa analogiczny okres roku zeszłego o 50%, coraz wyraźniej rysuje się i inny przekrój zbiórki. Powstało szereg inicjatyw. Zbierają na ścigacz rolnicy, rzemieślnicy, podoficerowie, młodzież oraz „Wspólnota Interesów“. Pragniemy pomnożenia tych inicjatyw, oczekujemy pełnej realizacji, bez pomniejszania możliwości Okręgów.

Miejsca jest jeszcze dosyć. Zachowaliśmy całkowicie charakter społeczny i dobrowolny zbiórki. Dążyliśmy do powszechności, ale jej dotąd nie uzyskaliśmy. Pragniemy zmniejszyć dystans między rozległą zbiórką społeczną, prowadzoną przez LMK i powszechnym świadczeniem obywatelskim na rozbudowę floty, ujętym przez aparat państwowy.

Mówiliśmy, że w akcji na rzecz dozbrojenia Polski na morzu, FOM jest zjawiskiem wielkim, ale nie jedynym. Liga Morska i Kolonialna we wszystkich dziedzinach życia polskiego rozbudza myśl o konieczności jak najszybszej realizacji programu wojenno - morskiego w jego całokształcie: wystarczającej

flocie wojennej, budowie własnej stoczni i umocnieniu Gdyni od strony lądu i morza. Tym zagadnieniem służy nie tylko FOM, służy także praca nad pogłębieniem politycznego uświadczenia społeczeństwa o konieczności uczynienia z Polski mocarstwa morskiego. Czyni się to przez propagandę rozumową i uczuciową, propagandę treści ogólnej, gospodarczej, literackiej, wreszcie muzycznej, przez popieranie kierunku morskiego w plastyce polskiej, przez pracę wychowawczą wśród młodzieży. Wszystkie te czynniki łącznie stwarzają dopiero całokształt prac LMK w dziedzinie obrony morskiej.

Szczęśliwie zakończony pierwszy okres zbiórki na FOM akcji nie osłabił. Przeciwnie, wzmógł ją. Dokończenie bowiem pierwszego etapu realizacyjnego jest najlepszym bodźcem do dalszej pracy. Zadaniem Ligi Morskiej i Kolonialnej było zaś to, aby przyzwycząić społeczeństwo nie do jednorazowego wysiłku, ale do wysiłku, który stałby się dobrą tradycją.

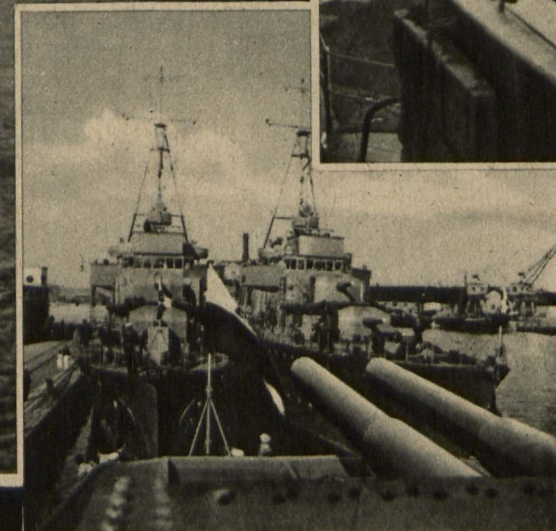
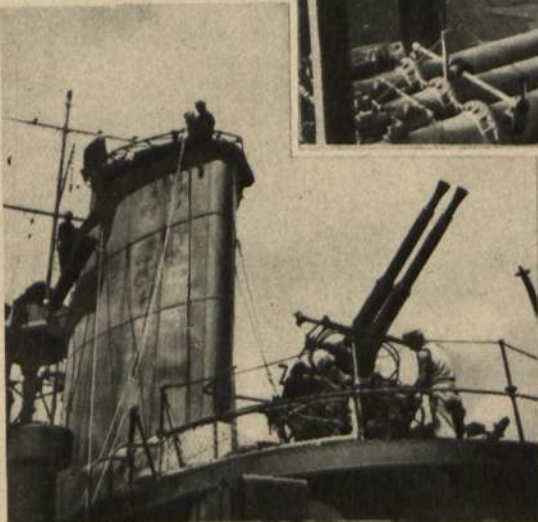
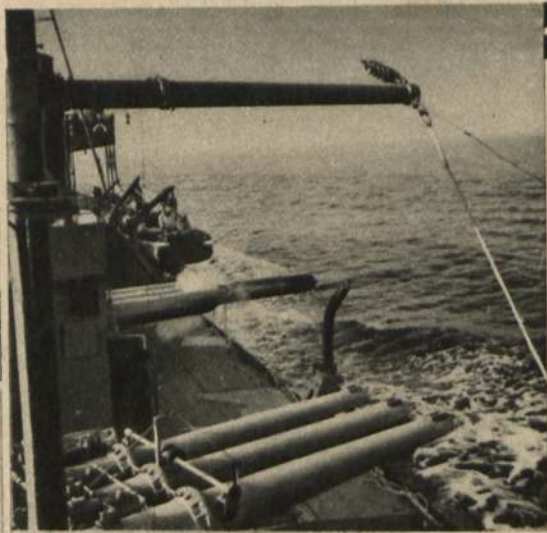
A oto na zakończenie kilka cyfr orientacyjnych: Od dnia 1 lutego 1934 r. do dnia 7 czerwca 1938 r. Liga Morska i Kolonialna zebrała na FOM zł 6.905.285.50. Komitet zbiórki wśród Korpusu Oficerskiego i Podoficerskiego Armii i Floty wpłacił zł 2.650.000.00. Łącznie więc zebrano zł 9.555.285.50. Na okręt podwodny wpłacono zł 8.200.000.00, wobec czego u progu zbiórki na ścigacze posiadamy już zł 1.355.285.00.

Powiedzieliśmy powyżej, że główną troską Ligi Morskiej i Kolonialnej było nie to, aby zapał społeczeństwa buchnął jasnym, efektywnym płomieniem, błysnął wielką inicjatywą i zagasł po pierwszym wielkim czynie. Chodziło tutaj nie o stworzenie wielkiego ogniska zapału, ale nowoczesnej dynamo-maszyny, która pracować będzie mocno, spokojnie i stale bez zatrzymywania się i defektów i tak długo, aż zadanie będzie spełnione. Zadaniem zaś tym — wykonanie pełnego programu wojenno - morskiego.

WŁADYSŁAW LESZCZYC



O. R. P. „Orzeł” splaywa na wodę



Wolności szlaków
morskich strzegą
okręty wojenne!

Silna flota
wojenna
to pokój i bez-
pieczeństwo kraju!

Na powszechnych
i stałych świadcze-
niach oprzeć trzeba
rozbudowę
Floty Wojennej!

Flota wojenna Rzeczypospolitej, nieliczna wprawdzie, lecz jedna z najbardziej nowoczesnych, strzeże wolności naszych dróg morskich. Rozbudowa jej — to nakaz dnia dzisiejszego, to obowiązek ciążący na wszystkich obywatelach państwa.

Na środkowej fotografii widzimy jeden z naszych kontrtorpedowców ORP „Burza”.

Na zdjęciach górnych z lewej — strzał torpedowy z ORP „Wicher” oraz działa przeciwlotnicze ORP „Grom”, poniżej z prawej — strzelanie artyleryjskie na ORP „Wicher” oraz polskie okręty wojenne w porcie ryskim.



INDOCHINY – WCZORAJ I DZIŚ

(Od specjalnego korespondenta „Morza”)

II. D Z I Ś

Gdy mówi się o Indochinach dzisiejszych i o tym, co Francja zrobiła z tego konglomeratu krajów, nie trzeba zapominać, że praca francuska w tej kolonii datuje się na dobre dopiero od jakichś pięćdziesięciu lat. Jako punkt wyjścia prac, które w wyniku doprowadziły do dzisiejszego ukształtowania i zorganizowania Indochin, najlepiej wziąć lata dziewięćdziesiąte ub. stulecia. Wtedy to dopiero, po okresie długich walk i ekspedycji wojskowych, którym towarzyszył stale uporczywy opór Paryża przeciw całemu przedsięwzięciu indochińskiemu, opór, który doprowadził nieledwie do zwichnięcia w zarodku tego dzieła i który znalazł swój epilog w walce, stoczonej przez garstkę kolonialnych bohaterów, przeciw bezładowi i lękowi partyj politycznych i Izby Deputowanych w Paryżu, wtedy to dopiero, po triumfie zbrojnym „kolonistów“, można było zabrać się na dobre do realnej pracy i budowy.

Jakież są dziś rezultaty tej pracy? Jak wyglądają dziś Indochiny? Nie łatwo jest odpowiedzieć na te pytania w ramach zwięzłego artykułu dziennikarskiego, spróbujmy tedy zobrazować jak najbardziej treściwie przynajmniej niektóre fragmenty zagadnienia, które dałyby jakie takie pojęcie o wyglądzie całości.

Najbardziej frapującym cudzoziemca osiągnięciem francuskim w Indochinach są bezsprzecznie arterie komunikacyjne. Przed przyjściem Francuzów kraj nie posiadał właściwie dróg kołowych. Istniała wprawdzie jedna, zbudowana przez cesarza Gia Long i nazwana szumnie „Droga

Mandaryńska“, łącząca, a raczej mająca łączyć, Hanoi ze stolicą Hué i Hué z Saigonom, była to jednak raczej szeroka, tu i owdzie trochę wybrukowana, droga pólna, niż arteria komunikacyjna w prawdziwym tego słowa znaczeniu. Nie było jednak mowy o tym, aby mógł ją przebyć jakikolwiek wózek kołowy, gdyż w niektórych jej miejscach trzeba było piąć się na niezliczone piętra schodów, aby móc kontynuować drogę. W punkcie np. zwanym „Wrota Annamu“, przez który zresztą również i dziś przechodzi droga kołowa, wiodło na szczyt... 900 schodków.

Dziś oba punkty krańcowe Indochin, północny i południowy, połączone są nowoczesną szosą samochodową, częściowo asfaltowaną, częściowo zaś brukowaną, mającą 2.600 km długości. Łączy ona nie tylko Saigon na południu z Hanoi na północy, lecz granicę Siamu na południo-zachodzie z granicą Chin na północo-wschodzie i stanowi chyba największą ze wszystkich arterij komunikacyjnych na Dalekim Wschodzie. Ile trudności trzeba było pokonać, zanim szosa kolonialna Nr 1, owa „Droga Mandaryńska“ została wykończona i całkowicie oddana do użytku, ile razy wola jej twórców rozbiła się o zwały skalne lub szczyty tysiącmetrowe, ile tuneli musiało przebić skały, ile mostów trzeba było przerzucić przez tak liczne w tym kraju rzeki i potoki, które nie rzadko jeszcze przed laty dziesięciu nie znały innego środka komunikacji, jak prom; o tym wszystkim można by napisać spory tom.

Szosa kolonialna Nr 1 stanowi trzon indochińskiego systemu drogowego, z tego zaś trzonu rozchodzi się szereg promieni, utworzonych przez dro-

Wielki most kolejowy w Hanoi
liczący przeszło 2 km długości



gi boczne, po większej części wcale nie gorsze od swej „wielkiej pierwszej”. W Indochinach można się dziś właściwie dostać niemal wszędzie samochodem po dobrej, lub przynajmniej znośnej szosie. Wszędzie, prócz Laosu, który nie posiada jeszcze dostatecznej sieci drogowej. I tu jednak rozpoczęto już poważne prace drogowe i za lat cztery - pięć kraj ten zostanie prawdopodobnie zrównany w tej dziedzinie z resztą kolonii. W sumie, Indochiny rozporządzają dziś ponad 30.000 km dróg kołowych, z których przeszło połowa jest asfaltowana lub brukowana.

W parze z rozwojem dróg kołowych szło tworzenie sieci kolei żelaznych. Rdzeń indochińskiego systemu kolejowego stanowi tzw. „Transindochinois”, który właściwie można by nazwać kolejową „Drogą Mandarynów”, gdyż pokrywa się on z nią niemal całkowicie, od tego stopnia, że szyny kolejowe biegną przeważnie o kilkadziesiąt metrów od szosy. Różnica jest tu tylko, że podczas gdy droga dochodzi na południowo-zachodzie aż do granicy Siamu, kolej kończy się w Saigonie. Na północ-wschodzie natomiast, w Tonkinie, towarzyszy jej wiernie aż do granicy Chin. Prócz tej linii głównej, istnieją jeszcze w Indochinach linie kolejowe boczne: do Dalatu, uzdrowiska górskiego, coraz liczniej uczęszczanego, do Haiphongu, portu morskiego Tonkinu, odległego o niespełna 200 km od Hanoi i wreszcie do Laokai i dalej do Yun-Nan-Fu, na terytorium chińskim. Łącznie linie kolejowe Indochin obejmują przeszło 3.000 km toru, budowanego nie raz w warunkach bardzo trudnych i przedstawiających często arcydzieła techniki, że wymienimy tylko słynny most kolejowy im. Pawła Doumer w Hanoi, mający, wraz z wiaduktem, blisko dwa kilometry długości, lub cały chiński odcinek linii Laokai - Yun Nan Fu, sięgający 2.000 m wysoko-

ści i biegnący przez przeszło 100 tuneli o łącznej długości 18 km.

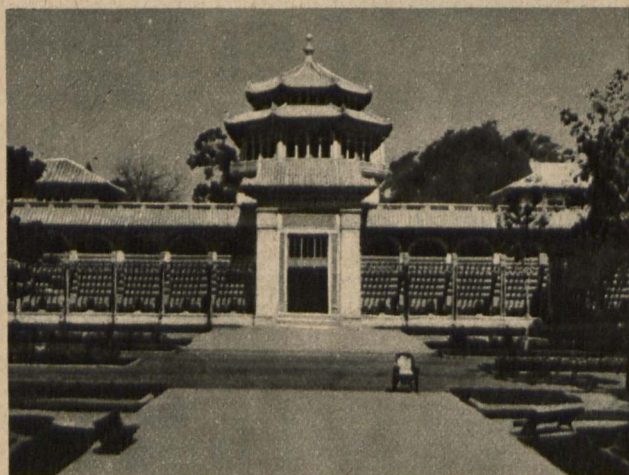
Oczywiście, tak świetny rozwój sieci komunikacyjnej nie mógł pozostać bez wpływu na ewolucję miast. Jeszcze przed pięćdziesięciu laty Saigon i Hanoi były brudnymi, niechlujnymi rojowiskami nędzarzy, trzebionych przez biedę, fatalne warunki higieniczne i będące ich rezultatem najstraszniejsze epidemie. W labiryntach brudnych, nędznych, często ślepych uliczek, wiodła swój żywot ludność miejska cesarstwa Annamu. Cały handel i większa część rzemiosła, wszystkie źródła kredytowe i środki transportowe były w rękach Chińczyków, wyzyskujących sytuację w niebywały sposób i rujnujących lichwiarskimi procentami ludność tubylczą. W paru miastach, jak np. w Saigonie i Hanoi istniały niewielkie koncesje europejskie, w których nieliczni Europejczycy, przeważnie Francuzi, pozostawali pod bezustanną grozą śmierci. Cały kraj, ale zwłaszcza jego ośrodki miejskie przedstawiał nader smutny obraz. Nie mogło go zmienić kilka lub kilkanaście pałaców i rezydencji dygnitarzy lub magnatów, ani nawet urocze „Miasto Królewskie” w Hué, gdyż tuż poza bramami jego murów obraz był taki sam, jak w Hanoi lub w Saigonie.

Dziś Indochiny mają pięć dużych miast, liczących po sto tysięcy mieszkańców lub więcej. Są to: Saigon (wraz z Cholonem około 300.000 mieszkańców), Hanoi (około 150.000 mieszkańców) i Hué, Haiphong i Pnom-Phen, z których każde dochodzi już do 100.000 ludności. Spośród tych miast Saigon jest największym portem Indochin i ich stolicą ekonomiczną. Tutaj koncentruje się ruch handlowy i przemysłowy, tutaj jest ośrodek kredytu i transportów, tędy odpływają dwa artykuły, stanowiące niemal o życiu tego kraju; ryż i kauczuk. Saigon

jest miastem pełnym energii, inicjatywy i znajdującym się w pełni rozwoju. Jest on stolicą Kochinchiny, najbogatszego kraju Indochin, ojczyznę ryżu i kauczuku. Jako miasto nie jest może piękny, ale jest nawskroś nowoczesny. Poza tym, jak wszystkie francuskie miasta w Indochinach, nie ma wcale stylu kolonialnego. Zwraca uwagę ogromną ilością ultra-nowoczesnych budynków i sklepów. Wieczorami jego główne ulice toną w powodzi światel i neonów, tętnią ruchem i życiem, rozbrzmiewają sygnałami setek samochodów.

Chlubą jednak urbanizmu indochińskiego jest stolica kolonii, Hanoi. Pod względem ekonomicznym odgrywa ona rolę daleko mniejszą, niż Saigon, jest to miasto cichsze, mniej ożywione i ekspansywne, ale stanowi wzór, jak należy budować nowoczesne miasta. Tam, gdzie jeszcze przed czterdziestu laty było nędzne skupisko lepiątek, otoczone murem fortecznym i zbudowane pośród szerzających zarazę bagien i wód stojących, stworzyli Francuzi wielki, wzorowy ośrodek miejski, mądrze zaprojektowany i piękny. Zwiedzałem to miasto z jego merem, panem Virgiti, który, z planem w ręku, pokazywał mi miejsca, gdzie były bagna lub stawy i gdzie dziś wznoszą się całe dzielnice najnowocześniejszych domów i will. Hanoi jest ośrodkiem życia naukowego, siedzibą uniwersytetu, licznych gimnazjów, szkół specjalnych, instytutów naukowych i bibliotek. Jest też miastem typowo urzędniczym, co zresztą jest zrozumiałe, jeśli zważyć jego charakter stolicy kolonii i rezydencji generalnego gubernatora. Najnowocześniejsze urządzone, posiadające wszystkie możliwe udoskonalenia higieniczne i techniczne, doskonale wyasfaltowane i oświetlone, zaopatrzone w dobre hotele, szpitale, stadiony, kluby etc., ujmujące poza tym swymi szerokimi, prześlicznymi *avenues*, ocienionymi przez wielkie drzewa i ogrody, w których toną liczne wille i domy, Hanoi imponuje i podoba się.

Huế, a zwłaszcza jego część europejska, oraz Pnom - Phen nie ustępują bynajmniej tamtym dwóm wielkim miastom w rozmachu i nowoczesności urządzeń urbanistycznych. Wszędzie asfaltowane ulice, szpitale, szkoły, stadiony, nowoczesne budynki, wspaniałe sklepy, samochody i autobusy. Może tylko Tourane, port o dość dużym znaczeniu, jest



Muzeum annamickie w Saigonie

jakieś opuszczone i śpiące. Takie przynajmniej odniosłem wrażenie.

Indochiny są dziś obsługiwane przez trzy porty, z których dwa funkcjonują całkowicie (Saigon i Haiphong), trzeci zaś (Tourane) jest dopiero w trakcie rozbudowy. Największy z nich i najważniejszy jest, jak to już wspominaliśmy o tym, Saigon. Obrót roczny tego portu przekracza 2 miliony ton. Znaczenie jego dla Indochin, a zwłaszcza dla Kochinchiny, jest kapitalne, chociaż nie jest to port pod każdym względem idealny. Zwłaszcza położenie jego (80 km od morza, które przebywać trzeba rzeką, dość trudną dla nawigacji większych okrętów) utrudnia mu rozwój. W Saigonie zatrzymują się prawie wyłącznie statki francuskie (z większych linii). Inne towarzystwa odstrasza zbyt duża odległość od morza i poważny koszt pilotażu na rzece.

Haiphong nie może, oczywiście równać się z Saigonem, ale i jego znaczenie, zwłaszcza dla Tonkinu, jest dość poważne, przede wszystkim ze względu na znajdujące się w tej prowincji bogate kopalnie węgla (antracyt, zbierany z powierzchni ziemi) oraz cyny, których produkty transportowane są właśnie via Haiphong. Obrót tego portu wzrósł czterokrotnie podczas ostatnich trzydziestu lat.

Wiele można by jeszcze powiedzieć ciekawego o dzisiejszych Indochinach, o ich strukturze gospodarczej i społecznej, o nader ważnych problemach ludnościowych, o kauczuku i ryżu. Do niektórych z tych tematów powrócimy jeszcze w jednym z następnych artykułów. Dziś dodajmy tylko na zakończenie, że Indochiny, a zwłaszcza ich prowincje południowe, przechodzą obecnie po latach silnej i dotkliwej depresji kryzysowej, okres niezwykłego rozkwitu i dobrobytu. Zarówno kauczuk, jak i ryż, cyna, jak i węgiel znajdują łatwo nabywców i osiągają dobre ceny. Spodziewać się można, że ten stan rzeczy wpłynie na dalszy szybki rozwój tej pięknej kolonii.

A wreszcie jedna jeszcze uwaga, pro domo sua. Indochiny są wielkim, niezmiernie bogatym terytorium, o dwudziestu paru milionach mieszkańców i nieograniczonych możliwościach rozwojowych. W całej tej kolonii, która przecież winna interesować Polskę z niejednego punktu widzenia, nie mamy ani jednego przedstawicielstwa, nawet konsulatu honorowego.

EDWARD CZERW



Francuska piechota kolonialna w Indochinach

Atomień

Około godziny czwartej nad ranem palacz Stępień otworzył swe palenisko. Biały, niemal płynny żar węglowych brył porastał, kipił niebieskawymi płomyczkami. Cóż za wściekły blask, węgle drgały w nim jak żywe, po raz pierwszy dzisiaj Stępień dostrzegł w nich życie. Kruszyły się i rozpadały odłamki, potężna siła ognia, wydawać by się mogło, przeżre ściany paleniska i wyleje się na podłogę, jak ciecz żelaza w hucie. Palacz Stępień wsunął drąg w palenisko, stojąc w parującym odbłasku przecyzyszczał ruszty.

Upał przesycił kotłownię. Żółtawe światło elektrycznych lamp w metalowych siatkach drgało w nagłych przejaśnieniach i zmięrzachach, to znów zamierało nieruchome. Szumiały wentylatory, chłodny podmuch przelatywał i ginął, słaby jak muśnięcie ptasich skrzydeł. Oliwa ciekła tu i tam po stalowych częściach mechanizmów — przekłety smar zapachem swym zatrujący powietrze i wodę do picia. Polyskiwały kupy czarnego węgla zwalone na czarne płyty podłogi. Metaliczne szuranie i brzęk szufl rozgarniał wszelkie szmery, włośzył się dźwiękliwie i cichł. Wszystko było jak zawsze.

Jak zawsze. A przecież przed chwilą przeniknął całą kotłownię dziwny dreszcz, potężny i głuchy, ni grom stłumiony, ni to huk podziemnego wybuchu. Zawibrowały w nim wszystkie blachy i nity, rzekłbyś, przejęły go w siebie manometry i liczniki. Palacz Stępień odczuł go w sobie jako nagle zimno, co wstrząsnęło obnażonym grzbietem. Aż schłodził nos i zastygły drętwe kości nad oczami. Wtedy właśnie palacz Stępień wyciągnął czarną i lepłą od potu dłońią gruby zegarek z kieszeni postrzępionych spodni. Była za dziesięć minut czwarta. Przez parę sekund bezmyślnie pocierał wielkim palcem szkło zegarka zanim schował go i ujął drąg, by otworzyć drzwiczki.

Czyścił więc ruszty, później zgarbiał węgiel i rzucał w piec. Czarny nalot pokrywał przelotnie białe żarzenie. Stępień zginał szybko swój krępy nagły tors, lśniący od wody i potu, węglowego pyłu i smaru. Nad barkami nieduża głowa pokryta gąszczem zwichrzonych lnianych

włosów opylonych czernią. Szeroka twarz, silne szczęki, oczy bławatkowe nadmiernie wypukłe.

Zamknął palenisko. Przy przeciwległej ścianie uczynił to samo Borysow, olbrzymi chłop spod Orszy. Brat jego odpoczywał obok wsparty na szufl. Rudy marynarz stojący obok Stępienia Szurin sięgnął po blaszankę z wodą, nabrał jej w usta, wypłukał je i splunął daleko na podłogę z grymasem. I jemu widać już woda przeszła zapachem smaru.

W drzwiach kotłowni pojawił się nagle bosman Łuckij, niski człowieczek o białych zębach i wesołych oczach. Twarz miał zmiętą, brunatną, czaszkę zupełnie łysą. Machnął ręką i krzyknął grubym głosem:

— No, chłopcy, trzymać się! Zaczęło się! Japoncy nie dadzą nam spać. Będzie heca.

Obejrzał kotłownię niską i gorącą jak piekło. Czterech półnagich palaczy stało w milczeniu. Jak posągi. Dyszała ściana kotłów, szumiały wentylatory, ugięły się ściany w nikłych przechyłach. Bosman Łuckij uśmiechnął się. Pierwsza bitwa, nie żart.



No, chłopcy, trzymać się!

— All right, chłopcy! — mruknął, — All right! Niech się za nas martwią ci na górze.

Rudy wysoki Szurin gwizdał z cicha wydymając policzki i patrząc w stronę, gdzie znikł bosman. Bracia Borysow zaczęli chwilać z boku na bok kędzierzawymi głowami o ciemnych włosach nad muskularną poplamioną bielą lśniących ra-

mion. Monotonny gardlany pomruk przekleństw na chwilę wybił się ponad dźwięk dzwonek mnożących się w sali maszyn i nieustanne rżenie wiatraczków. Stępień obrócił się ku kotłom, oddychał głęboko przed czekającym ich wszystkich nadludzkim wysiłkiem nerwów i mięśni. Praca będzie szła tak jak na manewrach. Tylko jeszcze na górze ślepe ciosy śmierci. Dotrą aż tu, o, dotrą.

Ano trudno. Kiedyś przecież musiało się zacząć, poto pływali po morzach. Strużki potu ciekły po skroniach i policzkach, nasączały na wargi. Splunął. Przymknął oczy i stał tak przez chwilę chwilejąc się wraz ze wzbierającą lekką i opadającą podłogą. W zamkniętych oczach zbudził się obraz wielkiego, otwartego morza. Fale kładły się pod dziób krążownika w długich nabrzmiewających pagórkach szare i mętne. Ołowiana woda. Chłodny wiatr natalywał niosąc kropliste bryzgi pian. Mój Boże, czyż można teraz pomyśleć, czyż można uwierzyć, że gdziekolwiek panuje chłód, że jest wielka przestrzeń rzeźwiącej wody? Szczeńliwi są ci tam na górze. Patrzają tylko jak w mglistej oddali mającą ciężkie cienie japońskich pancerników, które trzeba będzie rozwalić, zniszczyć. A tu żar aż dusi. Szorstką od włosów, śliską od potu ręką palacz Stępień obtarł twarz. Oparł się dłońią o mokrą ścianę. Wszystko tak, jak niegdyś na manewrach. Tylko psiakrew można już nigdy nie zobaczyć światła, nie łyknąć świeżego powietrza. Opadł go nagle niezdolność lęk przed śmiercią w tym rozpalonym stalowym pudle, pełnym węglowego mialu. Uduszą się jak szczury, gdy okręt zatonie. Uciec stąd póki czas. Lepiej dostać kulą w łeb, byle na wolnym powietrzu. Wszystko lepsze jak to gorąco, jak to pogrzebanie w trumnie. Tak, ale powiedzą: był jeden Polak wśród załogi. Uciekł przed bitwą. Tak powiedzą.

Strzałki manometrów drgały leciutko sunąc ku górze. W chwilach ciszy rozsunowały się coraz gęściej dzwoneki, szyły powietrze srebrnymi igłami, milkły urywane. Więcej pary oczywiście. Chłodny wiatr morski uleciał z głowy, przepadł. Palacz Stępień rozwarł drzwiczki. A już zajadłe zgrzytały szuflę, już dwaj Borysowowie i rudy Szurin walili węgiel w piec. Kotłownia dygotała od błysków żaru. Dreszcz odległego huku poczętego gdzieś nad głowami bezustannie wstrząsał ciemno sklepionym sufitem i twardością ścian, zdawał się występować z nich. Sygnały natarczywe,

sygnały nagłać nie ustawały. Tu-
ba w pobliżu Stępienia ziała gło-
sem komend. Parę razy drugi ofi-
cer sam wrzasnął z maszynowni,
wbil w uszy palaczy przenikliwy
krzyk: „Paral Paral”. I głos jego
wysłał w salę maszyn.

Stawało się coraz bardziej dusz-
no. Mikowe wzierniki jarzyły się
odbłyсками. Płaty jakby rozplyn-
nego żaru, wiloczone w pudło ko-
łowni pompami palenisk kładły się
na nagi tors Stępienia, opasywały
go zewsząd. Wyciskały pot. Rwący
ból zaczynał już budzić się w ra-
mionach, ostre szarpnięcia przemy-
kały dolną częścią brzucha. Strzałki
manometrów — żywe żmije zbliża-
ły się do granicznych kresiek. W ich
złowrogim pełzaniu napinała się si-
ła nieuchronna, siła zaczajona w ko-
łach i mogąca rozerwać je jednym
straszliwym pulsem wścieklej pary.
Nieczułe, żółtawe światełka lamp
tkwiły u sufitu jak wielkie, kosz-
marne muchy w żelazo oprawne,
krążące, rzekłbyś nad głową. Już z
boków poczynał się głuchy ogrom-
ny huk, od którego drżało wszystko.
Raz i drugi bliźniutko piorun poci-
sku w wodę. Parę dogłębnych nag-
łych wstrząsów targnęło kotłownię.
Jeden i drugi przechył okrętu.
Nie trzeba było nic widzieć, wie-
dzieleli: ich krążownik został trafio-
ny.

Stępień w pewnej chwili oparł się
na drąg ogłuchły, rozdygotany,
zgoniony śmiertelnie. Mięśnie ra-
mion i nóg zwiotczały, całą siłą
woli wstrzymywał się od runięcia
na podłogę. Ciemno przed oczami,
w ustach słony, metaliczny smak.
Stępień nie miał siły schylić się po
blaszankę z wodą. Tkwił więc zale-
wany strugami gorącego i zimnego
potu i właśnie w owych sekundach
czy minutach zamajaczyły przed
oczami szerokie pola żyta. Chwiały
kłosami pod chłodnym podmuchem
wieczornego wiatru. Znikły.

Stępień zobaczył teraz tuż przed
sobą strugę leśną. Płynęła wśród
soczystej i zimnej wilgocią ziele-
ni krzewów, sama zielona i chłod-
na, a jak kryształ przezroczysta
aż do dna. Źródłana woda. Stę-
pień zaklął głośno na myśl o jej
smaku. Otworzył oczy. Kopnął le-
żącą przed nim bryłę węgla, po-
toczyła się i wyrznęła w pale-
nisko. Nie czując nawet bólu w
nodze chwycił blaszankę z wodą
pełną żółtych krążków cytryny i
zapachu smaru. Ciepła była, obrzy-
dliwa, lecz pił ją chciwie, żłopał
krztusząc się, aż wreszcie wypar-
sknął część wody nozdrzami i do-
piero się uspokoił.

Bosman Łucki wyskoczył znów

w drzwiach jak sprężynowy diabeł
z pudełka. Wrzasnął. Nie wystar-
czyały mu tuby, musieli go nieźle
gnać tam z góry.

— Obciążyć kłapy! Więcej pary!
„Wylecimy w powietrze” — po-
myślał Stępień. Mróz objął go nagle
całego, nagle ramiona, barki, szyja
stężyły w przeczuciu uderzenia
wrzącej wody. Ugotują się żyw-
cem! Zawiesił żelazny drąg na kła-
pie kotła. Porwał szufel i jął zgar-
niać węgiel. Obok Szurin w milcze-
niu ciskał bryły. Szaleństwo, sza-
leństwo, psiakrew. Strzałka man-
ometru przekraczała powoli kreskę
wytrzymałości. Gdybyż można było
uciec. Ale i tym na górze musi być
ciężko, jeśli tak ryzykują.

Nagle kotłownią co pękała od cią-
głych głuchych grzmotów wałą-
cych zewsząd zakotyssał potężny
wstrząs, zdawało się, że rozerwie
ją na części. Światło zgasio. W gę-
stym mroku uwleciły wzierniki pie-
ców — upiorne rozjarzone szpa-
ry. Jeden z Borysowych ryknął
jakieś wściekle przekleństwo, dru-
gi odpowiedział mu natychmiast.

— Cicho do diabła! — krzyk Szu-
rina.

Stępień poomacku odszukał drąg.
Ciemność napełniała go beznadzie-
ją, jakby ze światłem znikła szansa
ocalenia, jakby już statek skonał.
Czy skonał naprawdę? Przez chwi-
lę pod wpływem oszalałającego
strachu Stępień myślał o ucieczce
na górę. Później wzruszył ramio-
nami. Jest się też czym przejmow-
ać. Zgasio, no to zgasio, zaraz
naprawią. Już Szurin rozwarł
drzwiczki paleniska, po nim uczyni-
li to samo Borysowowie. Tuba
drgnęła od potężnego teraz głosu
Stręława. Ciągle więcej pary.

Krwawy odblask zalał ściany. Za-
snuły je refleksy ognia, migoczące
wybuchy, łuny pożarne. Razem z
ruchem podłogi rozkołysanej sil-
nie, razem z hukiem trzęsącym
ścianami, cała kotłownia zmieniła
się w jakąś niesamowitą pieczarę
przedpiekła pełną roztańczonych

blasków. Olbrzymiała zlejąca stra-
sznym żarem ściana kotłów, że-
lazne płyty bocznych ścian drząc
wydzielały czerwone gorąco. O-
smalało twarze i torsy, smagało
nogi.

Stępień chwiał się z głową pę-
kającą w kawały, bojąc się dotknąć
owych ognistych płyt ściennych.
Można było oszaleć w tym gorącu,
w zmiennej ruchliwej powodzi
światła, nie światła — ognia ra-
czej, w grzmotach pocisków wałą-
cych w wodę. Cóż za piekło mu-
siało się rozpętać na górze, jakby
cała flota japońska biła tylko w
ich krążownik. Wydawało się co
chwila, że już po wszystkim, że
okręt rozstrzępiony idzie na dno,
kołysze się i opada coraz niżej.
W tej chwili śmierci buszuje blask,
mienią się żarzenia palenisk jak
rojowiska drogich kamieni trawio-
ne niebieskimi i złotymi płomyka-
mi, zanim nie zaleje wszystkiego
odmęt wodny. W myśl o chłod-
nej toni była nawet jakaś radość
dla rozpalonego ciała. Lecz zanim
woda tu dotrze, uduszą się popro-
stu. Nie myśleć, nie myśleć wię-
cej! W pracy był jedyny ratunek
przed obłędem, przed ucieczką.
Stępień z głową huczącą milionem
dzwonów, z głuchym szumem w
uszach, do których chwilami na-
wet huk nie docierał, unosił szuf-
le węgla. Ciskał je w piec, zgina-
jąc się i podnosząc rytmicznie jak
w jakichś nieustannych pokłonach.
Szurin krzyknął coś do niego, pra-
cując obok. Stępień odwrócił się
lecz nic nie pojął. A na ścianie
kotłowni olbrzymi cień marynarza
to wpełzał na sufit i przełamy-
wał na nim, to opadał, kurczył się
gdzieś w kącie. Tańczyły po ścia-
nach i suficie inne trzy cienie, roz-
czapierzone, zniekształcane grote-
skowo. Igraszki oślepiającego bla-
sku co wylewał się z palenisk na
kotłownię. Cienie roztopiały się w
powodzi czerwonego półmroku
oparami snującego się z ogni przy-
gasłych pod świeżym węglem.



Tańczyły po ścianach i suficie trzy cienie

Któż mógł wiedzieć, co działo się na powierzchni? Potworna bitwa rozpętała się zapewne. Szurin z włosami zlepionymi od potu w rdzawą skorupę, z miedzianą lśniącą twarzą młotał węgiel poręcznymi ruchami szalenca. Borysowie bezmyślnie i z wolna. Stępień musiał odpocząć chwilę. Łapał spieczonymi wargami nikiel ilości powietrza, ocierał twarz mokrą szmatą i czekał, aż minie huk dookoła, aż ścichną dzwony w głowie i rozwieją się wyskrzone czarno - złote płatki z przed oczu.

Znowu szarpnęło kotłownią, raz, drugi... trzeci. Równocześnie jednak wybuchł chaos dzwonek sygnalizacyjnych zamarych przed chwilą. Stępień odczuł radość, ten słaby dźwięk był przyjazny wobec stalowych młotów pocisków, z których każdy mógł ich trafić. Zatrzasnął palenisko, dosyć chyba węgla, trzeba czekać co będzie dalej. Szurin stał na podłodze z westchnieniem ulgi. Borysowie też zamknęli. Po jaskrawych ogniach trawiących ściany mrok wydał się początkowo chłodem, nim zmienił się w duszną czeluść. Ciężkie oddechy drżały w niej jakby przerywane śmiertelną trwogą, jakby w oczekiwaniu na coś strasznego, co miało się spełnić nieodwołalnie. Nie czekali jednak na nic, poprostu oddychali w oziępieniu zupełnym, nawet świadomość, że kotły mogą wybuchnąć pod zwiększonym ciśnieniem nie znalazła drogi do ich mózgów. Stępień pomyślał tylko: gdybyż jeszcze raz w życiu nastawił twarz pod bryzgi zimnej wody. Odetchnąć słonym chłodem na pokładzie.

Nagle podłoga przechyliła się, zapadła pod nogami Stępienia, który poleciał przez ciemność ku słabo majaczącej bocznej ścianie. Oslonił ręką głowę, walnął ramieniem w ścianę. Gruz węgla sypał się ze wszystkich stron, jakieś miękkie ciała zsuwały się jak worki po podłodze, ochrypiły głos Szurina zaklął gdzieś blisko Stępienia i umilkł. Cisza. Dzwonki milczały, szum wentylatorów zgasł już dawno, tylko kotły pulsowały swym syczącym tchem. Świeciły nikłym odbłaskiem wzierniki pleców, trochę czerwonego refleksu rozpełzało się po podłodze. Po stroniźnie twardych płyt stoczył się kawał węgla i uderzył w ścianę.

Stępień nie wiedział, jak długo to trwało. Leżał rozpalony, przeżywany bólem, bezwładny jakby wypruto zeń wszystkie mięśnie i ścięgna. Powoli szorstka od węglowych okruchów podłoga zaczę-

ła się podnosić, przechylił mijał, wracała do poziomu. Później przeważył statek na prawą burzę i wyprostowało, w miernym kołysaniu. Włóż jeszcze nie kres. Stępień odnalazł drogę, namacał drzewiczki paleniska. A już rudy Szurin o żelaznych mięśniach podniósł się i tkwił przy węglu z szuflą w swych wielkich łapach. Starszy Borysow o nieco skośnych oczach i przełamany nosie rozwarł drugie drzwi. Znowu zagrała ogniami pieczara kotłowni. I tylko znowu lekko zapadła się podłoga obniżając ściany kotłów. Nie było to straszne, nawet wygodniej sypać węgiel. Rozbity i obolały Stępień ujął szuflę.

Namyślał się chwilę. Wokoło cisza trwała, żadnych sygnałów. Przyłożył ucho do tuby, nic. Czyżby ustały gromy pocisków, czyżby już statek był poza strefą ognia? A może poprostu nieprzyjaciel uszedł, działa okrętowe nie strzelają już. Tylko trzęsie statkiem dygot maszyn, syczą i mruczą kotły i rury. Za chwilę wpadnie roześmiany bosman Łuckij. Zawoła:

— All right chłopcy! Zjemy!

Ileż to czasu minęło? Godzina? Dwie? Dziw, skąd w człowieku bierze się tyle potu, jeszcze wciąż cieknie strugami. Dziw, że jeszcze płuca mogą wydobyć powietrze z tej gęstej, gorącej duszności nasyczonej miazem węgla. Palacz Stępień wydobył zegarek. Nie stłukł się przy upadku. Szósta. O tej porze poczyna się pewnie morski świt. Przecierają się mgły, polyskuje krąg słońca. Trzeba pracować, czy w pościgu czy w odwrocie potrzebna szybkość. Zaraz znów rozpoczną się dźwięki sygnałów, zaraz ktoś nadejdzie, ktoś zawoła w tubę, co robić dalej. Może wyskoczyć jak diabeł w drzwiach sam porucznik Stręlow. Białe płyny żar węglowych brył kipi niebieskawymi płomyczkami. Palacz Stępień pociera w zamyśleniu szkło zegarka. Rudy Szurin nabrał wody do ust z ocalałej blaszanki i splunął znowu. Pracuje. Rosjanie spod Orszy przekreślają blaski czarnymi łukami szufl, gną się monotonnie. Znowu walnęło o bok statku. Huk bije jak młotem w skronie.

Stępień zagarnął węgiel szuflą, cisnął w palenisko. Przechylił się i prostował młotając czarny, lśniący gruz. Wielki cień jego kłaniał się na ścianie, przełamywał i drgał zniekształcony. Więcej pary, strzałki manometrów zaczynają zwolna opadać. Płuca Stępienia rozdymają się boleśnie, kłuje w nich jak-

by sypnął się w środek piersi rozpalony miaz. A zebra, zebra, jak żelazne zsuwane kraty ściskają coraz silniej, twardymi prętami tłoczą płuca. Ból rwie ramiona, rżnie brzuch jak nożem, łamie krzyż. Każda szufla węgla, to wielkie zwycięstwo. Szurin krzywi się także. I on ma już dosyć.

I nagle, wprost na plecy palacza Stępienia spadł z góry z nad kotłowni wąski i zimny strumień wody. Jakby smagnięcie żelaznego pręta. Woda jak lód. Stępień wzdrygnął się przejęty nagłym nieoczekiwanym lękiem. Przeżegnał się. Strugi wody ponownie oblały plecy i głowę, dotarły do warg. Woda była słona. To nic, to głupstwo, poprostu zacleka od pokładów. Trochę fal przewalilo się przez okręt i już. Nie ma czym się przejmować.

Szurin pracował bez przerwy. Borysowie przerwali swój monotony wrzut brył — teraz właśnie rozpoczęli bardzo szybko zgarbiać i młotać węgiel. Stępień spojrział na podłogę i nagle skamieniał. W otworach, w rowach kół, w szczelinach występowały lśniące płaty wody, odbłyскиwały krwawo ogniom. Sączyły się rozlewając w szerokie kałuże, nieuchronnie zagarniające podłogę. Tuż obok nogi Szurina blacha wydeptała się lekko. „Potopimy się” pomyślał Stępień „potonemy jak szczury”. Suchymi wargami szeptał coś, sam nie wiedział co. Ostatnią szuflę węgla trzymaną nieruchomo w sparaliżowanych rękach rzucił jeszcze z rozmachem w piec. I nagle jakby ta szufla przerwała ciężką przeznaczenia napiętą nad kotłownią jakąś pocisk japoński dosięgnął tonący krątownik, przebił pokład i wybuchł w schronie amunicyjnym. Grom rozsądził kadłub od spodu, tuż przed twarzą palacza buchnął olbrzymi, oślepiający płomień. Oślepił go w ułamku sekundy, zanim głowa Stępienia zatonała w białym morzu pary, co pokryła wszystko.

Zimna, zielonawa woda morska miażdżyła przegrody, wdzierając się z szumem do okrętu, waliła splecioną przez ściany podarte kotłowni i hali maszyn. Zalewała stalowe szczątki, ścierała obłoki pary, gasiła w mgnieniu oka ogień. Obmyła swym chłodem poszarpane, poparzone ciało palacza Stępienia. Splotła się z wrzątkiem i oziębiła go i tak dwie wody zmieszane razem, ostygłe kołysały się w czarnej ciszy unosząc i grząc zwłoki palaczy.

JULIUSZ ZNANIECKI

SPRAWY KOLONIALNE



Seria artykułów, która się ukazała w piśmie „La République” maluje w sposób wymowny rolę, jaką mogą odegrać własne kolonie dla rozwiązania trudności gospodarczych metropolii.

Autor powyższych artykułów p. Emile Roche, mówiąc o kryzysie przeżywanym obecnie przez Francję, stwierdza, że najgłębsza jego przyczyna tkwi w deficycie bilansu handlowego, który w r. 1937 doszedł do 18 miliardów fr. a za pierwszy kwartał 1938 wyraża się cyfrą 4 miliardów 706 milionów franków.

Powiększenie obrotów handlowych metropolii z koloniami — stwierdza dalej autor — poważnie może wpłynąć na poprawę tej niepomysłnej sytuacji.

Rezultaty osiągnięte w tej dziedzinie dowodzą, że można dużo jeszcze zdziałać na tym polu. Dla poparcia tego twierdzenia autor cytuje szereg przykładów.

W r. 1913 udział posiadłości zamorskich Francji w jej obrotach handlowych wynosił tylko 12,5%, podczas kiedy w r. 1936 osiągnął już 30,4%.

W r. 1929 Francja importowała z zagranicy 85% potrzebnego jej kauczuku, obecnie całe swoje zapotrzebowanie pokrywa w Indochinach (50.000 t).

W r. 1932 kolonie francuskie pokrywały tylko 12% zapotrzebowania Francji na banany, a w 1937 r. 320 milionów fr., które Francja wydawała dotychczas za granicą kupując banany — ulokowała w swoich własnych kolo-

niach, które prawie całkowicie pokryły jej zapotrzebowanie.

W rezultacie eksport z francuskich kolonii afrykańskich do metropolii podniósł się z 352 milionów fr. w r. 1932 do 1.497 milionów w r. 1937.

Wyniki te nie wyczerpują jednak jeszcze olbrzymich możliwości, jakie przedstawiają kolonie francuskie. Jest jeszcze szereg możliwości niewykorzystanych — tak więc: Francja zakupuje za granicą jeszcze obecnie za 1.100 milionów nasion oleistych — podczas kiedy mogłaby tego uniknąć rozwijając szerzej w Indochinach produkcję orzecha ziemnego. Również mogłaby Francja zorganizować na większą skalę w Afryce Równikowej kulturę palm oleistych, w Kambodży uprawę bawełny, w innych terytoriach uprawę sisalu, który udaje się znakomicie na wszystkich terenach piaszczystych, a którego Francja importuje rocznie 40.000 ton, z czego tylko 6.000 ton ze swoich kolonii.

Całą ilość kopry (90.000 t) oleju rycynowego (35.000 t), jakiej Francja potrzebuje, mogłaby otrzymać ze swoich posiadłości afrykańskich, organizując odpowiednio ich produkcję.

Niezależnie od produkcji rolnej, Francja mogłaby również zwiększyć w sposób wydajny produkcję górnictwem swoich kolonii.

Gabon, który całą swoją pomysłność gospodarczą zawdzięcza eksploatacji leśnej, w szcze-

gólności eksportowi pewnego gatunku drzewa, zwanego „okoumé”, znalazł się obecnie w trudnej sytuacji.

Niemcy, które do tej pory były odbiorcą blisko połowy produkcji drzewnej Gabonu, wyznaczyły ostatnio ściśle kontyngenty dewiz dla niemieckich importerów drzewa „okoumé”.

Wskutek tego zarządzenia wielkie ilości tego drzewa (około 150.000 t — co stanowi całoroczne zapotrzebowanie Niemiec) zgromadziły się w portach niemieckich, gdyż kupcy nie mogli go wykupić.

Władze kontroli importu Rzeszy wkroczyły w tę sprawę, oświadczając eksporterom „okoumé”, że pozwolą na wykupienie leżącego na składach drzewa tylko w tym wypadku, jeśli jego cena będzie wydatnie obniżona.

Fakt ten wywołał wielkie oburzenie, gdyż olbrzymie ilości drzewa zatrzymane w portach niemieckich były już formalnie zakupione przez kupców niemieckich; zawarte były umowy kupna z wyszczególnieniem cen — tak że zapłata była już tylko kwestią formalności.

Producenci drzewa z Gabonu w obronie swoich interesów postanowili zmusić Niemcy do zakupu po normalnych cenach zapasów „okoumé” leżących w portach przez wstrzymanie wszelkiej dalszej sprzedaży tego drzewa do Niemiec, dopóki zapasy te nie zostaną wyczerpane.

Zastosowanie tej metody postępowania nasuwa jednak pewne trudności, gdyż powoduje zmniejszenie produkcji drzewnej Gabonu, stanowiącej podstawę jego dobrobytu.

„Le Soir” z dn. 1.VI br. donosi o projekcie połączenia w jedną całość Rodezji Północnej i Południowej oraz Nyassalandu.

Dla zbadania, czy projekt powyższy byłby rzeczą pożądaną i możliwą do zrealizowania, wyjechała do Rodezji specjalna komisja królewska pod przewodnictwem lorda Bledisloe.

Komisja ta rozpoczęła swoje prace od przyjęcia delegacji Stowarzyszenia Międzyterytorialnego dla spraw „fuzji”. Przywódca tej grupy przedstawił korzyści, jakie by wynikły ze ściślejszej współpracy między obu Rodezjami i Nyassalandem.

mianowicie: oszczędności administracyjne, większe możliwości zapewnienia obronności tych krajów, ułatwienie transportu itp.

Niepokój, jaki wywołała w całej Europie kwestia Niemców Sudeckich w Czechosłowacji odbił się również w niektórych rozważaniach nad zagadnieniem kolonialnym.

Mianowicie kwestia ta jest łączona z kwestią niemieckich rewindykacji kolonialnych.

Pismo „France Extérieure et Coloniale” zamieszcza na ten temat artykuł p. Saury, który wyraża przypuszczenie, że p. Neville Chamberlain skłonny byłby do przeprowadzenia z Hitlerem negocjacji dla udzielenia mu pewnych zasadniczych kompensacji, które pozwoliłyby mu zapomnieć o Pradze. „Jeśli mamy wierzyć pewnym pogłoskom — pisze dalej Paul Saurin — rozmowy te miałyby dotyczyć niemieckich żądań kolonialnych”.

„Nie może być nic bardziej absurdalnego i jednocześnie zbrodniczego, jak łączenie tej sprawy z uregulowaniem trudności czechosłowackich, jak niektórzy usiłują to zrobić”.

„Opinia angielska już zareagowała — pisze dalej Paul Saurin — i żaden już rząd angielski nie mógłby się ważyć na odstąpienie Południowo - Zachodniej Afryki lub Tanganiki”.

„Lecz nasi przyjaciele z tamtej strony La Manche — nie byłiby przeciwni zbliżeniu z Niemcami przy pomocy udzielenia koncesji w Kamerunie, w Kongo Francuskim i Belgijskim, w Angoli i Mozambiku — tak więc to my ponosilibyśmy wszystkie koszty”.

W dalszym ciągu artykułu autor dowodzi, że takie załatwienie sprawy nawet w najniższym stopniu nie zapewniłoby pokoju w świecie, odwrotnie pozwoliłoby Niemcom na stworzenie sobie w najważniejszych punktach baz wojennych, groźących swobodnej komunikacji z Indiami i z Ameryką Południową.

W Marsylii odbył się w dniach 2 — 3 czerwca pierwszy francuski kongres akcji kolonialnej.

Celem kongresu było — według słów prezesa p. Alcide Delmont, b. podsekretarza stanu w min. kolonij — umożliwienie wszystkim działaczom i współpracownikom sprawy kolonialnej skonfrontowania swoich poglądów i dążeń dla wytworzenia jednolitej opinii narodowej w tej sprawie.

Spośród ważniejszych spraw, które były przedmiotem obrad kongresu, należy wymienić:

1) sprawę jak najszybszego uchwalenia przez Senat i powiększenia funduszu kolonialnego;

2) sprawę utworzenia w Paryżu domu Francji zamorskiej;

3) sprawę popularyzacji zagadnień kolonialnych przez uwzględnienie ich w programie nauk szkolnych;

4) zorganizowanie kursów technicznych dla przyszłych kolonistów;

5) sprawę zorganizowania turystyki w koloniach.

Niezależnie od powyższych spraw kongres zajął się obszernie kwestią zagranicznych rewindykacji kolonialnych.

W wyniku obrad nad tą sprawą kongres uchwalił jednogłośnie wniosek następującej treści:

„Kongres oświadcza, że interes pokoju świata, jak również pokoju narodu i troska o jego prestiż — przeciwstawiają się odstąpieniu jakiegokolwiek części francuskiego imperium zamorskiego, jak również wszelkim zakusom na mandat, który Francja otrzymała od mocarstw sprzymierzonych, a który wykonywuje możliwie najlepiej na terytoriach Kamerunu i Togo. Lecz, biorąc pod uwagę z drugiej strony zapotrzebowanie na surowce i produkty kolonialne krajów europejskich, nie posiadających kolonij, jak również aktualną i bezwzględnie konieczność ustalenia między narodami przez dobrowolnie przyznane koncesje zaufania i porozumienia, które są warunkami prawdziwego i trwałego pokoju — kongres wyraża życzenie, aby Rząd Republiki nie odrzucał żadnej inicjatywy zmierzającej do wszelkiego rodzaju układów ekonomicznych między mocarstwami ze względu na nadrzędny interes ogólnego pokoju”.

Między 24 a 29 maja br. odbył się w Bremie Walny Zjazd niemieckiego Związku Kolonialnego — Reichskolonialbundu. Zjazd odbył się przy bardzo licznych współudziale członków oraz zaproszonych dla niemieckiej sprawy jedną wielką manifestacją niemieckich żądań kolonialnych.

W licznych przemówieniach wygłoszonych przez poszczególnych mówców, podkreślono specjalnie atmosferę starego hanzeatyckiego miasta, w którym się zjazd odbywał i tradycje kolonialne Bremy, która może się poszczycić nazwiskami ludzi tak zasłużonych dla niemieckiej sprawy kolonialnej, jak kupiec Luderitz, gen. von Lettow-Vorbeck i in.

W sprawozdaniach z działalności Reichskolonialbundu została uwypuklona wielka rola, jaką odegrał w akcji uświadomienia kolonialnego narodu niemieckiego.

Przy omawianiu niemieckich żądań kolonialnych wysuwano jako główne argumenty uzasadniające słuszność tych żądań — momenty prestiżowe, następnie kwestie równouprawnienia i zaśluszczenia krzywdy traktatu wersalskiego i wreszcie kwestie konieczności gospodarczej.

„Danziger Vorposten” donosi, że gdański oddział Reichskolonialbundu, dzięki specjalnej pomocy swojej centrali wysłał na Zjazd Kolonialny w Bremie bardzo liczną w stosunku do swojego obszaru delegację, bo składającą się z 50-ciu osób.

Delegacja ta miała zawieść prezesowi Reichskolonialbundu, gen. von Epp, jako typowo gdański prezent znane ze swej dobroci miejscowe wódki.

„Danziger Vorposten” donosi w tej samej notatce, że czynione są w Gdańsku przygotowania do zorganizowania wystawy kolonialnej.



Fragment miasta Lobito w Angoli

Nowy krążownik marynarki Stanów Zjedn. A. P. Savannah—nazwany na cześć miasta, gdzie zginął gen. Kazimierz Pułaski



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. W dniu 15-go maja opuścił Gdynię żaglowiec szkolny O. R. P. „Iskra” udając się w doroczną podróż szkolną z najmłodszym rocznikiem podchorążych marynarki wojennej. W ciągu 5-cio miesięcznej nieobecności okręt ten przeplynie około 9.000 mil morskich i odwiedzi następujące porty: Gravesend (wycieczka do Londynu), Oran, Dubrownik (gdzie przewidziany jest dłuższy postój dla ćwiczeń działu praktyki morskiej), Korfu, Casablanca, Ponta Delgada na Wyspach Azorskich i Amsterdam.

Francja. W związku z uchwaleniem wzmoczenia tempa rozbudowy floty prasa komentuje szalony wzrost kosztów zbrojeń morskich. I tak w maju średni koszt budowy jednej tony krążownika wynosił 7.000 złotych, a jednej tony kontrtorpedowca około 12 tys. złotych (licząc tylko kadłub i maszyny napędowe). Jedno nowe działo 340 mm pancernika typu „Bretagne” kosztuje 250.000 zł, jeden pocisk 4.200 zł, jeden ładunek prochu 2.000 zł, tak że ostatecznie jedna salwa z 10 dział kosztuje 60.000 zł. Nie należy przy tym zapominać, że po oddaniu 100 strzałów bojowych działa te są zupełnie zużyte (nie celne) i muszą być zamienione, tak że w rzeczywistości koszt jednej salwy wynosi około 85.000 złotych.

Eskadry M. Śródziemnego i M. Północnego opuściły swoje bazy i rozpoczęły letnie manewry morskie, które w roku bieżącym potrwają 40 dni. Tematem ćwiczeń będą: osłona konwojów, taktyczne użycie lotnictwa dla celów rozpoznawczych, współdziałanie okrętów podwodnych z siłami nawod-

nymi itp. W czasie manewrów połączone siły odwiedzą Lizbonę, Madagę, Wyspy Azorskie i kilka portów marokańskich.

Hiszpania. Kontrtorpedowiec „Ciskar”, który został zatopiony w porcie Gijon na skutek bombardowania lotniczego, został podniesiony przez powstańców i odholowany do Ferrol celem remontu. Należy on do serii 14 jednostek zbudowanych w okresie 1925 — 1936, o następującej charakterystyce: 1.500 ton, 35 węzłów, 5 dział 120 mm i 6 wyrzutni torped.

Włochy. W czasie koncentracji morskich sił zbrojnych, z okazji wizyty Hitlera, wzięły udział prawie wszystkie włoskie okręty wojenne w sile około 200 jednostek o globalnej wyporności 240 tys. ton. Imponujący był widok tego olbrzymiego zespołu, który zdołał opuścić port neapolitański w ciągu niespełna półtora godziny. Poza tym duże wrażenie sprawiło jednoczesne zanurzenie się 90 okrętów podwodnych wśród olbrzymiej ilości jednostek nawodnych, poruszających się maksymalną szybkością; dało to dowód wysokiego stopnia wyszkolenia zespołów. Ćwiczenia zakończono grupowym strzelaniem do dalokierowanego okrętu-celu „San Marco”, przy czym krążowniki „Zara” i „Fiume” uzyskały trafienie już przy trzeciej salwie, na odległości 19.000 metrów.

Przeprowadzono ostatnio próby nowego typu ścigacza zaopatrzonego w dwa silniki Isotta Fraschini po 1.000 K.M. i 18 cylindrów. W ciągu 1 godziny uzyskano szybkość 48,5 węzłów, w ciągu 6 godzin 46,5 węzłów, i w ciągu 12 godzin 45 węzłów, prze-

bywając w tym czasie 550 mil morskich. Zaznaczyć trzeba, że zarówno kadłub, jak i silniki były typu seryjnego; jedynie zwiększono normalny zapas paliwa.

W ciągu maja wodowano następujące okręty: kontrtorpedowiec „Corazziere” (prototyp serii 12 jednostek rozpoczętych w ubiegłym roku: 1.620 ton, 39 węzłów, 5 dział 120 mm, 6 wyrzutni torped i miny), torpedowce „Clio” i „Calliope” (680 ton, 3 działa 100 mm, 4 wyrzutni torped i miny), okręty podwodne „Galvani” i „Benedetto Brin” (890/1150 ton, 1 działo 100 mm i 8 wyrzutni torped, rejon pływania 10.000 mil) oraz okręty podwodne „Lafolle” i „Beilul” (650/850 ton, 1 działo i 6 wyrzutni torped).

Niemcy. 21-go maja rozpoczął kampanię czynną pierwszy powojenny pancernik „Gneisenau”, zbudowany w ramach niemiecko - angielskiego porozumienia morskiego z 1935 roku: 26.000 ton, 226 m długości, 9 dział 280 mm i 15 dział 150 mm, 4 samoloty.

Poza tym rozpoczęły kampanię czynną okręt - baza dla okrętów podwodnych „Memel”, przeznaczony dla flotylli Weddigena oraz kontrtorpedowiec „Bruno Heinemann” (tak nazwany dla upamiętnienia oficera zabitego na pancerniku „König” w Kilonii na skutek odmowy podniesienia czerwonej flagi w październiku 1918 r.): 1.625 ton, 36 węzłów, 5 dział 127 mm, 8 wyrzutni torped.

Na skutek przyłączenia Austrii do Rzeszy Niemieckiej, władze morskie przejęły kilka jednostek wojennych, które pełniły służbę na Dunaju i utworzyły z nich flo-

tyłę dunajską o następującym składzie: kanonierka „Birago” (60 ton, 1 działo 70 mm), 6 motorówek uzbrojonych oraz okręt - baza „Gazelle”.

Anglia. W maju nastąpił odbiór i wcielenie w skład floty następujących jednostek: okręt podwodny „Triton” (prototyp nowej serii: 1095/1595 ton, 1 działo i 6 wyrzutni torped, duża szybkość i rejon pływania), podwodny stawiacz min „Cachalot” (1500/2140 ton, 1 działo, 6 wyrzutni torped i 120 min), okrętu - bazy dla okrętów podwodnych Morza Śródziemnego „Maidstone” (8.900 ton, 17 węzłów, baza dla 18 jednostek, zapas ropy dla okrętów podwodnych 1.900 ton, pomieszczenie dla 135 oficerów i 1.600 podoficerów i marynarzy, koszt budowy 25 milionów zł), okręt hydrograficzny „Franklin” oraz okręty pomocnicze „Mastiff”, „Lassoo” i „Linnet”.

W dniu 1-go maja stan floty brytyjskiej był następujący (pierwsza cyfra oznacza okręty w kampanii, druga okręty w rezerwie, trzecia okręty w budowie): pancerniki 11-4-5, lotniskowce 4-2-5, ciężkie krążowniki 13-2-0, lekkie krążowniki 23-22-17, kontrtorpedowce 109-54-40, okręty podwodne 52-3-17. Czyni to w sumie 299 jednostek o ogólnej wyporności 1.270.089 ton.

W odniesieniu do pancerników typu „King George” podano następującą charakterystykę artylerii: działo 356 mm, waga pocisku 709 kg, 1 wieża poczwórna na rufie, 1 poczwórna i 1 podwójna na dziobie. Waga salwy będzie o 40 proc. mniejsza, niż „Nelsona”, zostanie to jednak skompensowane większą szybkostrzelnością.

Prasa w dalszym ciągu omawia wysokie zalety nowoprzyjętego kontrtorpedowca „Afridi”, pierwszego z serii 16 jednostek nowego typu, które mają być oddane do służby w ciągu bieżącego roku. Jak już podano, mają z nich być utworzone dwie flotyle, jedna dla eskadry M. Śródziemnego, a jedna dla Home Fleet. Wyporność tych okrętów przy pełnym obciążeniu paliwem i amunicją wynosi około 2.100 ton. Główne uzbrojenie składa się z 8 dział 120 mm na podwójnych łożach nowego typu, umożliwiających strzelanie zarówno do celów nawodnych jak i do samolotów; w czasie wojny jednostki te będą więc zdolne zarówno do działań ściśle bojowych, jak i do ochrony przeciwlotniczej transportów. Koszty budowy wy-

niosły po 11 milionów złotych (bez uzbrojenia), z tego 40 proc. przypada na maszyny napędowe. Załoga okrętów tego typu składa się z 240 oficerów i szeregowych.

Przyjęty został nowy ścigacz „102”, prototyp nowej serii zamówionej w ubiegłym roku w firmie Vosper w Portsmouth. Jest to obecnie najszybsza i najlepiej uzbrojona jednostka w tej kategorii, gdyż posiada dwie torpedy 533 zamiast 457 mm, a w czasie prób osiągnęła szybkość ponad 50 węzłów. Wyporność tego ścigacza wynosi 28 ton, zanurzenie 0,97 m, koszty budowy 560.000 złotych.

Sowiety. Według wiadomości ze źródeł sowieckich, we Władystoku rozpoczęto montowanie nowej stoczni, zdolnej do budowy krążowników i pancerników. Dotychczas istniały tam jedynie duże warszaty, które trudniły się montowaniem okrętów podwodnych z części składowych sprowadzanych z Rosji europejskiej.

Jak wiadomo, główną przyczyną klęski na morzu w wojnie z Japonią w 1904 roku był brak odpowiednich baz i stoczni umożliwiających zaopatrzenie i remonty sił morskich.

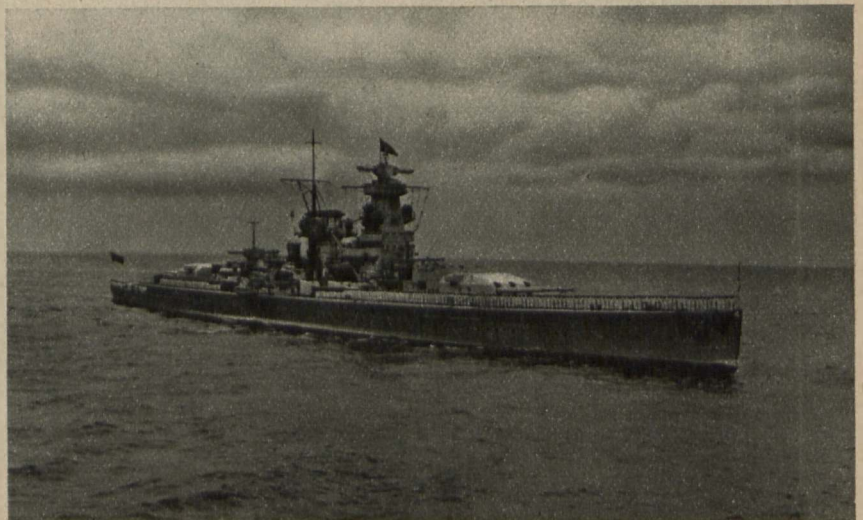
Portugalia. W maju uchwalony został nadzwyczajny kredyt w wysokości 600 milionów złotych na rozbudowę sił morskich. Program obejmuje budowę 3 kontrtorpedowców po 1.400 ton, 3 okrętów podwodnych, 6 ścigaczy i 1 transportowca ropy; jednostki te będą zbudowane w kraju pod nadzorem inżynierów brytyjskich. Zakupione mają być poza tym: 1 eskadra samolotów rozpoznawczych, jedna eskadra bombardowa i 2 eskadry dalekiego wywiadu.

Szwecja. Budżet marynarki wojennej na bieżący okres wynosi 46 milionów koron, to jest o 5 proc. mniej aniżeli poprzednio. Przewiduje on kredyty na dokończenie będących w budowie 2 kontrtorpedowców, 2 okrętów podwodnych, 4 trawlerów i okrętu ochrony rybołówstwa.

W maju nastąpił ostateczny odbiór kontrtorpedowca „Stockholm”: 1.040 ton, 3 działa 120 mm, 6 wyrzutni torped, 20 min, szybkość 40 w. oraz okrętu podwodnego „Sjölejonet”: 620/800 ton, 1 działko i 4 wyrzutnie torped.

Stany Zjednoczone. Postanowiono rozpocząć kapitalny remont okrętów podwodnych „Narwhal”, „Nautilus” i „Argonaut”, które są obecnie jednymi z największych na świecie. Uzbrojenie ich składa się z 2 dział 152 mm, 6 wyrzutni torped oraz działek przeciwlotniczych; „Argonaut” może poza tym załadować 60 min i 1 samolot. Jednostki te posiadają wybitne zalety morskie i bardzo rozległy rejon pływania; jedyną ich stroną ujemną były złe silniki napędowe, które nigdy nie dały przewidzianej szybkości 17 węzłów.

Niezależnie od normalnego budżetu oraz uchwalonego ostatnio nadzwyczajnego kredytu w wysokości ponad 1 miliard dolarów, Komisja Morska opracowała wniosek na nowy kredyt w wysokości 26 milionów dolarów dla rozpoczęcia budowy jeszcze 2 pancerników. W ten sposób ogólna liczba nowych jednostek w tej kategorii wzrosłaby do 6, z tego 2 w budowie, a 2 zamówione na podstawie tegorocznego programu. Miliardowy kredyt przewiduje poza tym budowę jeszcze 3 pancerników.



Niemiecki pancernik „Admiral Scheer”

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Tegoroczne uroczystości „Dni Morza” zapowiadają się w całym kraju bardziej imponująco niż w roku ubiegłym.

Z napływających z Komitetów Okręgowych do Komitetu Głównego „Dni Morza” relacji wynika, że w manifestacjach na rzecz dobrodzenia Polski na morzu weźmie udział nie tylko ludność miast, lecz i cała ludność wsi, deklarując swą gotowość do ponoszenia wszelkich ofiar, aby dostęp nasz do morza zabezpieczyć, a tym samym zagwarantować krajowi normalny rozwój gospodarczy w oparciu o wymianę towarów z krajami zamorskimi.

Odezwa do ludności wiejskiej wydana przez centralne organizacje gospodarcze i społeczne, mające swe ogniska w ośrodkach wiejskich w całym kraju, jest wyrazem zdecydowanego stanowiska zorganizowanego społeczeństwa wiejskiego w sprawie konieczności szybkiego dobrodzenia Polski na morzu.

Na terenie licznych ośrodków pracy w miastach, we wszystkich niemal większych instytucjach i zakładach wytwórczych zapowiedziane zostały akademie, odczyty i pogadanki, których przedmiotem będzie zobrazowanie naszych osiągnięć na polu gospodarki morskiej, dalszej potrzeby jej planowego rozwoju i rozbudowy floty wojennej jako strażniczki portów i dróg wodnych.

Zwołane w ostatnich dniach

maja w Warszawie zebranie porozumiewawcze centralnych organizacji społecznych, zawodowych i gospodarczych jednomyślnie postanowiło współdziałać z Ligą Morską i Kolonialną, — podejmując przez swe ogniska akcje w kierunku uświetnienia w całym kraju programów uroczystości „Dni Morza”, popierać zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej i przeprowadzać systematyczny i stały werbunek nowych członków do szeregów Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Programy uroczystości „Dni Morza” w stolicy, w Gdyni i na terenie całego województwa pomorskiego zapowiadają się bardzo ciekawie.

We wszystkich miastach powiatowych na Pomorzu czynione są przygotowania do przyjęcia w ramach programu „Dni Morza” delegacji z poszczególnych województw, które zapowiedziały swe wizyty w miastach pomorskich na dzień 28 czerwca, aby następnie wraz z wycieczkami z tych miast pojechać na uroczystości, organizowane na wybrzeżu i w Gdyni.

Miasta pomorskie starają się wystąpić jak najuroczyściej, aby nie tylko uprzyjemnić chwile przybywającym do nich w gościnę rodakom z całej Polski, lecz również, aby dać wyraz swej serdecznej więzi tradycji i krwi — łączącej tę dzielnicę z resztą Rzeczypospolitej.

W związku z „Dniami Morza”,

w czasie od 23 do 30 czerwca 1938 r. „Polskie Radio” zamieszcza w swym programie szereg audycji, przemówień, koncertów, pogadanek, fragmentów z literatury marynistycznej, słuchowisk i t. p. na tematy morskie, stanowiących łącznie 43 pozycje.

Audycje te, dla dorosłych, młodzieży oraz Polaków za granicą nadawane będą w rozgłośni stołecznej oraz w kilku rozgłośniach prowincjonalnych.

Dnia 11 czerwca r. odbył się w Warszawie Zjazd Prezesów Zarządów Okręgowych. Zjazd zwołany był dla omówienia spraw gospodarki w Okręgach oraz scharakteryzowania najistotniejszych przejawów życia organizacyjnego i programowego terenu w zakresie spraw morskich i kolonialnych.

Zarówno sprawozdania prezesów Okręgów, jak też i wzajemna wymiana poglądów na sposób ujmowania życia organizacyjnego wskazują na to, że Liga Morska i Kolonialna zdobyła pierwsze miejsce w szeregach tych organizacji społecznych, które współdziałając z ogólnym programem państwowym, stawiają mocne podwaliny dla wielkiej przyszłości Państwa Polskiego.

Odbywające się Zjazdy Okręgów dały dowód, że głoszone przez LMK idee coraz bardziej przenikają do społeczeństwa i ściągają do szeregów LMK coraz większe masy. Na hasła wysuwane przez LMK najżywiej reagują pracownicy fabryk i mieszkańcy wsi.

W chwili obecnej LMK posiada już trzy czwarte miliona członków; wierzymy, że po „Dniach Morza” przekroczy milion.

W zeszłym miesiącu odbył się w Radomiu doroczny Walny Zjazd Delegatów LMK z okręgu Radomsko-Kieleckiego. Na Zjazd przybyło 300 osób. Uroczystego otwarcia Zjazdu dokonał Prezes Sądu Okręgowego Adam Bobkowski. Następnie Prezes Zarządu Gł. LMK gen. Stanisław Kwaśniewski wygłosił przemówienie, w którym zaznaczył, że podstawową troską tak Zarządu Głównego, jak i całej organizacji ligowej jest wychowanie w duchu mor-



Złożenie wieńca pod pomnikiem „Czynu Legionów” przez uczestników Walnego Zjazdu del. Okr. Radomsko-Kiel.

skim młodego pokolenia, które jest podwaliną rozwoju Ligi. Następnie wręczono Panu Generałowi na FOM czek na zł 2.709,29 zebrane przez oficerów i szeregowych Policji Państwowej woj. kieleckiego. W imieniu Obwodu LMK w Starachowicach prezes Franciszek Daszkowski wręczył czek na zł 20.000, a wiceprezes Obwodu Częstochowskiego inż. Wróbel — czek na zł 1.000. Pracownicy Tartaku Państw. w Garbatce postanowili ofiarować na FOM 1 dzień pracy.

Z wygłoszonego na zebraniu sprawozdania wynikało, że w ostatnim okresie t. j. od 1 kwietnia 1937 r. do 1 maja 1938 przybyło nowych członków 29.892. Przybyło 123 Ogniwa organizacyjne. Spośród Obwodów największą aktywnością wykazały się: sosnowiecki, częstochowski, starachowicki, zawierciański, radomski i włoszczowski. W porównaniu z innymi Okręgami pod względem ilości członków Radomsko-Kielecki stoi po Śląsku na drugim miejscu, według danych z kwietnia b. r. Zbiórka na FOM przyniosła do dn. 1 maja b. r. zł 116.107, a na FAK w okresie sprawozdawczym wpłacono zł 17.370.

Na niedzielnym Walnym Zejeździe po raz ostatni składał sprawozdanie dotychczasowy wiceprezes Okręgu dr Leon Michalski, ponieważ został powołany na stanowisko Naczelnika Wydziału Oświaty przy Komisariacie Rządu w Gdyni. W dr Michalskim Okręg traci jednego z najdzielniejszych działaczy.

Referat p. dyr. M. Pankiewicza „Wrażenia z Kongresu Polaków w Berlinie“, omówienie programu na następny rok i wybory zakończyły Zjazd.

Okręg Lubelski w chwili obecnej poza wyteżoną zbiórką na ścigacz swego imienia, która na dzień 1-go czerwca dała sumę 70.000 zł, położył szczególny nacisk na propagandę za pomocą Lotnego Ośrodka im. płk S. Iwanowskiego, składającego się z filmowego aparatu dźwiękowego z agregatem i samochodu.

Dzięki temu najnowszemu sposobowi reklamy, mającej jednocześnie b. wielkie znaczenie kulturalne dla wsi i osad, około 10 tysięcy osób zobaczyło, wprawdzie nie w rzeczywistości, ale w bardzo realnych barwach nasze wybrzeże, port polski, marynarkę handlową i wojenną.

Ośrodek przebywa w terenie bez przerwy od dwóch do trzech tygodni, dając każdego dnia jeden seans dla młodzieży i jeden dla starszego społeczeństwa.

Spośród grup zawodowych społeczeństwa lubelskiego, największe zrozumienie dla zagadnień morskich wykazują pracownicy PKP. Przykładem ilustrującym powyższy fakt jest należenie do LMK z Obwodu Węzła Kolejowego Lubelskiego pracowników Drużyn Konduktorskich w 100%, przy czym wszyscy są członkami rzeczywistymi.

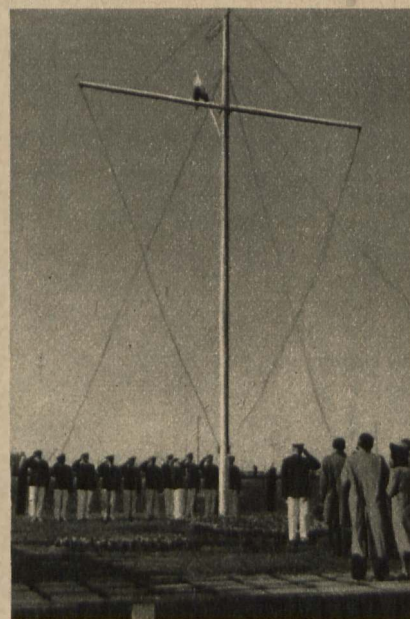
Na równie wysokim poziomie stoją Węzły Kolejowe w Chełmie i w Siedlcach.

Tak wysoki stan organizacyjny wymienionych placówek należy zawdzięczać nadzwyczaj energicznemu i ideowemu członkom Zarządów Węzłów i Oddziałów z jednej strony, a z drugiej zrozumieniu zadań LMK przez pracowników PKP, którzy, trzeba jeszcze podkreślić, specjalnie ofiarami popierają zbiórkę na ścigacz „Lublin“. Dla przykładu należy wspomnieć, że Węzeł Kolejowy Lubelski w jednym tylko m-cu marcu zebrał sumę 1.258.— zł, dając przykład dla innych placówek LMK na terenie Okręgu.

Z okazji „Dni Morza“ — Wydział Obrony Morskiej rozpiął 3 konkursy na utwory muzyczne z dziedziny pieśni morskich. Konkursy były wyjątkowo obfite obelane pracami na wysokim poziomie. Sąd konkursowy w składzie: prof. Konserwatorium S. Kazuro, J. Lefeld i W. Maliszewski przyznał następujące nagrody:

W konkursie I na piosenkę dla młodzieży szkolnej:

Pierwsza nagroda — p. prof. Zygmuntowi Moczyńskiemu z Torunia za piosenkę p.t.: „Córka



Podniesienie bandery w Klubie Żeglarskim LMK „Gryf”

morskiego Króla“, słowa K. Makuszyńskiego.

Druga nagroda — p. prof. Zygmuntowi Moczyńskiemu z Torunia za piosenkę p. t.: „Na morze“ do słów K. Makuszyńskiego.

Trzecia nagroda — p. W. Hansmanowi, dyrektorowi konserwatorium muzycznego w Stanisławowie za piosenkę p. t. „Narzekanie ryb“, słowa K. Makuszyńskiego.

Czwarta nagroda — prof. Zygmuntowi Moczyńskiemu z Torunia za piosenkę p. t. „Piosenka o FOM-ie“ — słowa J. Stępowskiego.

W Konkursie II na piosenkę dla marynarzy:

Pierwsza nagroda: — prof. Z. Moczyńskiemu z Torunia za piosenkę p. t. „Przyszła kryśka na Matyska“ — słowa J. Stępowskiego.

Druga nagroda — p. prof. Laskiemu z Warszawy za piosenkę p. t. „Przyszła kryśka na Matyska“ — słowa J. Stępowskiego.

DO DNIA 1 VI. 1938 R.
ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ
W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH

6.904.745.98

Trzecia nagroda — p. J. Pasierb-Orlandowi z Warszawy za piosenkę p. t. „Dziewczyzna zakochana w morzu”, — słowa K. Makuszyńskiego.

Czwarta nagroda — prof. Zygmuntowi Moczyńskiemu z Torunia za piosenkę p. t. „W dalekim porcie” — słowa K. Makuszyńskiego.

W Konkursie III na pieśń chóralną:

Pierwsza nagroda — p. K. Witkomirskiemu z Gdańska za piosenkę p. t. „Przysięga” — słowa K. Makuszyńskiego.

Druga nagroda — prof. Z. Moczyńskiemu z Torunia za piosenkę p. t. „Rozmowa z okrętem” — słowa K. Makuszyńskiego.

Trzecia nagroda — p. M. Porwitowi z Krakowa za piosenkę p. t. „Przyrzeczenie” — słowa K. Makuszyńskiego.

Prócz tego wyróżniono jeszcze kilkanaście piosenek.

Klub Sportowy „Gryf” obchodzi w roku bież. 10-lecie swego istnienia. Zorganizowany w r. 1928, w r. 1930 Klub Sport. „Gryf” stworzył sekcję sportów wodnych przy ówczesnej Lidze Morskiej i Rzecznej. Sekcja ta stała się z biegiem czasu najżywoźniejszą komórką Klubu, urządzając zawody i imprezy sportowe. W r. 1933 wybudowana zostaje przystań i magazyny. W tym też roku Klub zostaje przejęty przez LKM jako Klub Żeglarski „Gryf”. Obecnie Klub posiada 10 załóg po 8 osób każda, gotowych do odbycia podróży dalekomorskich. Tabor zwiększa się co rok, a po wybudowaniu przy basenie jachtowym pawilonu LMK Klub „Gryf” stanie się ośrodkiem wychowania morskiego dla członków LMK z całej Polski.

Dn. 22 maja odbyło się podniesienie bandery na przystani Klubu.

Zarząd Gł. LMK zawiadamia, że Obozowi im. Gen. Orlicz-Dreszera w Mieroszynie k/Rozewia przywrócono dawny charakter, tj. będzie on dostępny dla mężczyzn i dla kobiet. Wszelkie inne warunki przyjęcia do obozu podane w poprzednich informacjach pozostają bez zmiany.

Oddział w Marcinkowicach Okręgu Krakowskiego posiada na swym terenie wielką zapórę wodną w Roźnowie, tworzącą pod Marcinkowicami olbrzymie jezioro, otoczone malowniczymi wzgórzami.

Oddział w Marcinkowicach wykrył tę okoliczność i przystąpił do budowy ośrodka wodnego: buduje tam schronisko na 16 łóżek i pomieszczenia dla kajaków. Schronisko jest już uruchomione, a ceny za korzystanie ze schroniska minimalne, bowiem koszt noclegu dla członków LMK wynosi 50 gr, a dla nie członków 80 gr, za przechowanie kajaka 30 i 50 gr.

Zarząd Okręgu Stanisławowskiego wydał swoim nakładem mapę Dniestru na odcinku od Halicza do Okopów Św. Trójcy. Mapa ta z krótkim opisem miejscowości historycznych nad Dniestrem jest niewątpliwie pożytecznym przewodnikiem dla

KRONIKA GOSPODARCZA

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc maj rb. wyniosły ogółem 730.403,8 ton. Z cyfry tej na obroty zamorskie przypada 714.403,8 ton, z czego na przywóz — 107.916,7 ton, a na wywóz 606.536,1 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 3.849,3 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 12.101,7 ton. W porównaniu do miesiąca kwietnia rb. obroty portu gdyńskiego zmalały o przeszło 51 tysięcy; zmalały również choć nieznacznie, bo tylko o 0,2% w porównaniu z majem r. ub.

W ciągu pierwszych pięciu miesięcy rb. to znaczy od dnia 1 stycznia do 31 maja rb. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 3.729.309,3 ton.

W maju rb. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 1.074. statki o łącznej pojemności 1.037.879 t. r. n., z czego weszło 540 statków o pojemności 514.214 t. r. n. a wyszło 534 statki o łącznej pojemności 523.665 t. r. n. Bandera polska zajęła drugie miejsce. Średni tonaż statku wyniósł 952,2 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 57, średni postój w Gdyni — 50,8 godz.

W tym samym okresie weszło do portu gdańskiego i wyszło zeń na morze ogółem 1.132 statki o łącznej pojemności 790,8 tys. t. r. n., z czego weszło 569 statków o łącznej pojemności 394,1 tys. t. r. n., a wyszły 563

miłośników sportu kajakowego. Dokładne znakowanie miejscowości, informacje i ostrzeżenia przed niebezpiecznymi prądami stanowią poważną pomoc dla kajakowców. Na podstawie zgromadzonego materiału opracowaniem mapki zajął się dr Hugo Walisch, rysunki wykonał Emilian Doubrawa.

Dn. 14 czerwca odbyło się uroczyste poświęcenie kamienia węgielnego pod Dom Polaków z Zagranicy im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Po nabożeństwie w kościele N. Panny Marii na Nowym Mieście spisano akt erekcyjny na placu budowy przy ul. Rybaki 14—16, po czym odbyło się poświęcenie kamienia węgielnego.

statki o łącznej pojemności 396,7 tys. t. r. n. Bandera polska zajęła siódme miejsce.

W przeciągu miesiąca maja ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł ogółem 3.983 osoby, z czego przyjechało 1.384 pasażerów, a wyjechało 2.599. Największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią a Stanami Zjednoczonymi, Argentyną, Anglią, Francją, Kanadą, Danią i Brazylią. W porównaniu do miesiąca kwietnia rb. ruch pasażerski za miesiąc sprawozdawczy wzrósł o 700 osób.

W porcie gdańskim w tym czasie ruch pasażerski wyniósł ogółem 107 pasażerów, z czego przyjechało 19, a wyjechało 88 osób. Największy ruch pasażerski zanotowano między Gdańskiem a Helsinkami oraz Kopenhagą.

Ogólne obroty na śródlądowych drogach wodnych w transporcie przez port gdański osiągnęły w maju rb. 12.555 ton wobec 13.611 w miesiącu poprzednim. W dół rzeki przywieziono 7.487 ton, z czego 7.048 ton cukru, w górę rzeki wywieziono 5.068 ton, w tym 2.148 ton ryżu, 780 ton metali, 425 ton artykułów spożywczych oraz 352 tony skóry. Ogólny przywóz w ciągu pierwszych pięciu miesięcy rb. wyniósł 21.303 ton, co stanowiły prawie wyłącznie transporty cukru; wywóz wyniósł w tym czasie 14.854 ton.

W przeciągu miesiąca maja rb. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 380.390 kg ryb wartości zł 105.607. Główną pozycję pod względem ilościowym stanowiły watusze, których złowiono 267.830 kg, dalej płotki — 55.500 kg i stornie — 32.370 kg.

W porównaniu do miesiąca kwietnia rb. połowy ryb za miesiąc maj podniosły się o 107.400 kg.

Należy tu nadmienić, że bardzo nikłe wyniki dały w tym roku wiosenne połowy dorszy. Wpłynęło na to nie tyle zmniejszenie się ilości pojawiających się dorszy, ile całkowite wstrzymanie się firm handlowych od zakupu i magazynowania tej ryby. Z pomocą rybakom przyszedł Morski Instytut Rybacki, zainicjowawszy nieznaną dotąd u nas gałąź przemysłu rybnego, a mianowicie wyrób filetów z mięsa dorszy.

Według ogłoszonych ostatnio przez Główny Urząd Statystyczny cyfr, dotyczących przywozu i połowu śledzi w latach od 1932 do 1937, import śledzi świeżych i solonych do Polski i w. m. Gdańska z zagranicy osiągnął w r. 1932 — 44.813 ton na sumę 19.445 tys. zł, w r. 1933 — 42.143 ton wartości 15.129 tys. zł, w r. 1934 — 39.810 ton wartości 13.564 tys. zł, w r. 1935 — 45.537 ton wartości 15.972 tys. zł, w r. 1936 — 51.670 ton wartości 19.436 tys. zł i w r. 1937 — 60.409 ton wartości 22.960 tys. zł. Jak widzimy, import śledzi w miarę poprawy koniunktury stale wzrastał, osiągając w r. 1937 bardzo poważną sumę blisko 23 milionów złotych.

W roku ubiegłym największą ilość śledzi sprowadzono z Anglii (37.832 ton), następnie z Norwegii (11.372 ton), dalej z Holandii (6.998 ton), Islandii (2.614 ton), Szwecji (1.069 ton). Małe tylko ilości sprowadzono z Danii i Niemiec.

Polskie połowy śledzi dalekomorskie, przybrzeżne i dalsze na Bałtyku wyniosły w r. 1932 — 2.112 ton wartości 1.270 tys. złotych, w r. 1933 — 6.892 ton na sumę 2.989 tys. zł, w r. 1934 — 5.307 ton wartości 1.961 tys. zł, w r. 1935 — 5.040 ton wartości 1.438 tys. zł, w r. 1936 — 6.087 ton za 1.621 tys. zł i w r. 1937 — 7.707 ton za 3.162 tys. zł. Jak wynika z tych cyfr również polskie połowy śledzi w r. 1937 by-

ły znacznie wyższe, niż w latach poprzednich.

Według ostatnio opracowanych danych, dotyczących przewozu towarów na statkach polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej, w roku ubiegłym statki te przewiozły ogółem 1.966.169 ton, co stanowi dalszy poważny wzrost morskiego ruchu towarowego, gdyż w r. 1936 wyraził się on cyfrą 1.423.399 ton. Najwięcej towarów przewiozły statki Towarzystwa „Żegluga Polska” — 973.478 ton. Statki Tow. „Polskarob” przewiozły 673.470 ton, „Gdynia — Ameryka” — 202.534 ton, „Polsko-Brytyjskiego” — 115.177 ton, a Towarzystwa „Pionier” — 1.530 ton towarów.

Największą pozycję wśród towarów, jakie przewieziono w roku ubiegłym na statkach polskich przedsiębiorstw żeglugowych, zajmuje węgiel — 886.249 ton. Na drugim miejscu znajduje się ruda i złom — 171.237 ton, dalej drewno i wyroby z drewna — 114.518 ton, żelazo — 101.366 ton. Z innych towarów przewieziono większe ilości kostki granitowej, tomasyny, zboża i wytworów, bawełny.

W roku ubiegłym statki polskich przedsiębiorstw żeglugowych wywiozły ogółem przez Gdynię i Gdańsk 1.346.603 ton towarów, przywiozły zaś — 522.631 ton. Ponadto przewieziono między portami Gdynia i Gdańsk ogółem 96.935 ton towarów.

W związku z oddaniem do użytku nowych motorowców „Oksywie” i „Rozewie”, z których pierwszy obsługuje linię do Hamburga, powstała możliwość rozszerzenia tej linii przez włączenie do stałej komunikacji Gandawy. Jest to dwudziesty pierwszy port basenu bałtyckiego i Morza Północnego, obsługiwany przez polską banderę w regularnych połączeniach na 8 liniach żeglugowych.

Komunikacja okrętowa między Gdynią i portami Dalekiego Wschodu została ostatnio znowu usprawniona, gdyż statki linii, łączącej Gdynię bezpośrednio z portami Straits Settlements, Chin i Japonii, kursować będą w odstępach 2-tygodniowych, a zawiązać będą do następujących portów: Port Said, Port Sudan, Penang, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghai, Taku Bar (Tientsin), Dairen, Moji, Kobe, Osaka, Yohokama. To uspra-

wnienie komunikacji ułatwi eksporterom polskim dostawę towarów na rynki Dalekiego Wschodu.

W porcie gdyńskim zostały uruchomione przez Urząd Morski dwa traktory elektryczne do przetaczania wagonów kolejowych. Choć będą one używane tylko na tych nabrzeżach, które są już wybrukowane, praca ich przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia przeładunków zwłaszcza na nabrzeżu Polskim, gdzie przeładowywane są duże ilości bekonów, jaj i innych towarów drobnicowych, które przychodzą w przesyłkach wagonowych.

Stały wzrost obrotów morskich w handlu zagranicznym Polski przyczynia się nie tylko do rozwoju Gdyni, ale wpływa również na rozbudowę portu gdańskiego. Program inwestycyjny tego portu, obejmujący prace, które częściowo są już wykonywane od dwóch lat, na najbliższą przyszłość przewiduje przedłużenie keiów o 100 metrów, pogłębienie trasy portowej do 11 m, urządzenie 2 nowoczesnych obszarów dla umożliwienia statkom zawracania u wejścia do wolnej strefy i na Westerplatte. Na wiosnę r. 1939 w porcie Wisłoujścia ma być ustawione 5 nowych dźwigów 7-tonowych dla usprawnienia przeładunku. Montuje się już również waga bunkrowa. Poza tym w porcie gdańskim pogłębia się baseny przy kejach do 7 — 8 metrów i umacnia nabrzeża.

Ministerstwo Komunikacji rozpoczęło już prace przy budowie kanału Warta — Gopło, który połączy Wartę przez jezioro Gopło z kanałem górnonoteckim, bydgoskim i dolną Wisłą. W roku bieżącym poza robotami ziemnymi i budową śluz przewidziane jest również wykonanie dwóch obrzeży portu w Morzysławiu i Rudnicy. Poza tym prowadzone będą prace przygotowawcze w związku z zamierzoną budową kilku mostów na kanale. Program robót przewiduje oddanie kanału do użytku w r. 1940. Znaczenie tego kanału będzie o tyle duże, że obecnie wskutek braku połączenia Warty z Wisłą i naszymi portami morskimi ożywiony ruch żeglugowy na Warcie od Konina musi być kierowany krótszą drogą do portów obcych.

Znaczenie portu drzewnego dla Gdyni



Drewno jest najpoważniejszym obiektem naszego eksportu. Zajmuje ono pierwsze miejsce pod względem wartości (przed węglem i naftą) i drugie (zaraz po węglu) — jeśli chodzi o ilość całego eksportu.

Eksport drewna odbywa się głównie drogą morską. Do niedawna eksport ten odbywał się wyłącznie przez Gdańsk za pośrednictwem firm gdańskich, odgrywających rolę nie tylko spedytorów, ale spełniających również czynności handlowe, polegające na skupie i następnie na odsprzedaży materiałów drzewnych za granicę. Nieliczne tylko firmy prywatne prowadziły bezpośredni eksport, korzystając z reszty z usług spedytorów gdańskich. Eksporterzy gdańscy niezwiązani z produkcją krajową, a uzależnieni w dużej mierze od importerów zagranicznych dbali wyłącznie o swoje własne interesy. W rezultacie drewno „gdańskie” — produkt pomieszczenia różnej jakości drewna — w wielu wypadkach nie tylko polskiego pochodzenia, bo nawet również reeksportowanego, nie miało na rynkach zagranicznych dobrej opinii.

Gdańsk, koncentrując blisko 50% tonażu ogólnego eksportu materiałów drzewnych z Polski, stał się właściwie dysponentem drewna polskiego na rynkach zagranicznych, uniemożliwiając prowadzenie racjonalnej polskiej polityki eksportowej.

Produkcja leśna oraz przemysł i handel drzewny, znajdując się pod przemożnym wpływem eksporterów gdańskich, zmuszone były podporządkować się interesom pośredników, rezygnując oczywiście z zysków, przypadających producentowi przy eksporcie bezpośrednim i dobrze zorganizowanym.

Dopiero Lasy Państwowe organizując eksport samodzielny i prowadząc konsekwentną politykę eksportową, wprowadziły polskie drewno pod własną marką na rynki zagraniczne i uniezależniły eksport drewna produkcji Lasów Państwowych od gdańskiego pośrednictwa.

Dzięki utworzeniu specjalnej placówki w postaci Polskiej Agencji Drzewnej „PAGED” dla wykonywania czynności związanych ze spedycją morską i utrzymywaniem bezpośredniego kontaktu z zagranicznymi odbiorcami, Lasy Państwowe uwolniły się tym samym od monopolu spedytorów gdańskich.

Należyte wywiązanie się z umów eksportowych i efekt pieniężny transakcji uzależnione są w znacznej mierze od odpowiedniej organizacji spedycji. Rola spedytora w transporcie drewna jest bardzo ważna.

Eksport morski drewna produkcji Lasów Państwowych odbywa się obecnie przez specjalnie w tym celu wybudowany w 1935 r. port drzewny „Pagedu” w Gdyni oraz przez Gdańsk.

Na terenie portu gdyńskiego „Pagedu” jest jedynym przedsiębiorstwem, mającym na celu spedycję drewna. Oddział „Pagedu” w Gdańsku jako przedsiębiorstwo spedycyjne działa obok innych przedsiębiorstw przeładunkowych, będących prawie wyłącznie w rękach obcego kapitału.

Port drzewny w Gdyni może być śmiało uważany za jeden z największych i nainowocześniejszych portów tego rodzaju na Bałtyku. Doskonałość techniczna portu drzewnego w Gdyni polega na skoncentrowaniu zdolności przeładunkowej na stosunkowo niewielkiej przestrzeni uzbrojonej w starannie przemyślaną sieć kolejową oraz pearsy (pomosty) dwustronne dla okrętów, co pozwala należycie zorganizować pracę zarówno w dziedzinie selektowania i magazynowania drewna, jak też i przeładunku na statki. Całość powierzchni placu drzewnego liczy 132 tys. m². Zdolność przeładunkowa portu drzewnego zaopatrzonego we wzorowe urządzenia, budzące podziw fachowców, i przewyższające pod względem sprawności technicznej wszystkie niemal porty Europy, wynosi przeszło 600.000 m³ materiałów drzewnych rocznie.

Urządzenia portu drzewnego w Gdyni dają możliwość równoczesnego ładowania 6 statków.

O znaczeniu portu drzewnego dla Gdyni świadczy fakt, że zatrudnia on 1/3 wszystkich robotników w porcie gdyńskim.

W roku 1934/35 eksport drewna z Lasów Państwowych drogą morską wyniósł 438.544 m³, w tym 284.459 m³ przez Gdynię i 154.085 m³ przez Gdańsk. W następnym roku 1935/36 eksport wzrósł do 594.102 m³, z czego 413.394 m³ przez Gdynię, a 180.708 m³ przez Gdańsk.

Port drzewny „Pagedu” stanowiący wysokiej wartości pomoc techniczną dla handlu eksportowego drewnem, przez trafne rozwiązanie trudności w dziedzinie magazynowania, manipulacji i przeładunku sortymentów drzewnych na odcinku eksportowym stanowi ważny czynnik w organizacji handlowej Gdyni i przyczynia się do ogólnego usprawnienia eksportu drewna z Polski. Jak widzimy — fakt ten

wymownie ilustrują, wyżej podane, rosnące z roku na rok ilości przeładunku eksportowego drewna w Gdyni oraz coraz poważniejszy udział Polski w obrotach rynku międzynarodowego sortymentami drzewnymi o kwalifikowanej, według powszechnie przyjętych norm, jakości.



(00128)

Ładowanie drzewa na statek

ZADANIA SYNDYKATU EMIGRACYJNEGO

Zadania Syndykatu Emigracyjnego i jego racje bytu określa § 3 statutu, który mówi, że instytucja jest powołana do: a) udzielania wszelkich informacji w zakres wychodźstwa wchodzących, b) pomocy w uzyskiwaniu potrzebnych dokumentów i likwidacji stosunków majątkowych wychodźcy, c) pomocy i pośrednictwa przy zakupie biletów okrętowych i kolejowych, d) pomocy i pośrednictwa przy uzyskiwaniu kredytów, e) urządzania zbiorowych transportów, f) urządzania i prowadzenia hoteli, gospód i innych domów dla wychodźców, g) załatwiania wszelkich formalności wyjazdowych wobec władz krajowych i zagranicznych, h) organizowania i uczestniczenia w innych przedsięwzięciach, zajmujących się ruchem emigracyjnym i osadnictwem.

Dla realizacji tych celów powołane jest do życia biuro centralne w Warszawie oraz placówki prowincjonalne, a mianowicie: 19 Oddziałów (w kraju), Dom Emigracyjny we Lwowie, Dom Emigracyjny w Warszawie, Stacja Zborna w Poznaniu oraz Obóz Emigracyjny w Gdyni i Oddziały S. E. w Rio de Janeiro i Sao Paulo w Brazylii, oraz przedstawicielstwo S. E. w Paryżu, wykonywane przez Polskie Oficjalne Biuro Podróży „Orbis”.

Centrala instytucji kieruje całością prac technicznych, a nadto wykonywuje prace organizacyjne. Zawiera odpowiednie umowy z Tow. Okr. na przewóz emigrantów, umowy z towarzystwami kolonizacyjnymi w sprawach kierowania emigrantów-osadników na poszczególne kolonie, organizuje i prowadzi akcję opieki specjalnej nad matkami i dziećmi, udziela pomocy prawnej emigrantom, zapobiega nadużyciom ze strony nielegalnego pośrednictwa emigracyjnego, zapewnia emigrantom należyta pomoc i opiekę.

Niezależnie od tego, Syndykat Emigracyjny utrzymuje stały kontakt z towarzystwami i instytucjami emigracyjnymi, a także współdziała w pracach władz emigracyjnych.

Akcja Syndykatu Emigracyjnego obejmuje odcinek zagadnień emigracyjnych w granicach Państwa Polskiego i w tym zakresie instytucja jest odpowiedzialna wobec przełożonych Władz Państwowych.

W roku operacyjnym liczonym od dnia 1 kwietnia 1937 r. do 31 marca 1938 r. Syndykat udzielił 108.715 informacji ustnych, 184.852 informacji piśmiennych i przygotował do wyjazdu 30.823 osoby. Z tej liczby wyjechało pod opieką Syndykatu Emigracyjnego 29.127 osób. Reszta wyjedzie lub już wyjechała w bieżącym okresie sprawozdawczym.

Pod względem ilości przygotowanych do wyjazdu osób oddziały S. E. uszeregowały się w następującej kolejności: warszawski, kowelski, lwowski, białostocki, rówieński, lubelski, łucki, kielecki, brzeski (n/Buglem), przemyski, krakowski, łódzki, tarnopolski, stanisławowski, piński, czortkowski, sanocki i wileński. (Powyższe uszeregowanie zrobiono nie uwzględniając obszaru objętego działalnością poszczególnych oddziałów i gęstości zaludnienia).

Syndykat Emigracyjny z pomocą 54 lekarzy prowadzi szeroko zakreśloną akcję higieniczno-oświatową, sanitarną i pomocy lekarskich dla emigrantów. Ponadto prowadzi we własnym zakresie akcję ogólnokształcącą drogą wykładów, wyświetlania filmów i przezroczy oraz współdziała w tej akcji prowadzonej na statkach Gdynia Ameryka Linie Okrętowe z innymi instytucjami społecznymi.

W L I P C U B. R.

NAKŁADEM LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

WYJDZIE Z DRUKU

ROCZNIK MORSKI I KOLONIALNY

Rocznik będzie obejmował szereg działów, omawiających najważniejsze zagadnienia morskie, surowcowo-kolonialne i emigracyjne.

Rocznik ten o objętości około 300 stron druku będzie źródłem szczegółowych informacji, przynosząc szereg danych cyfrowych, dotyczących tych problemów.

Rocznik będzie do nabycia w cenie 1 zł za egz. w biurze Zarządu Głównego LMK, Warszawa, Wiodok 10. Konto w P.K.O. Nr 367; lub w Instytucie Wydawniczym „Biblioteka Polska”, Warszawa, ul. Świętojańska 4. Koszty przesyłki ponosi nabywca.

Wydawnictwa Ligi Morskiej i Kolonialnej

Bartlewicz J. „Broń podwodna”	0.50	PKO 367 doliczając na portu 50 groszy, lub do Instytutu Wy-
Czeczott R. „Wojna morska na Bałtyku 1914 — 1918”	5.—	dawniczego „Biblioteka Polska”, Warszawa, Świętojańska 4.
Dreszer Z. inż. „Pionierski rejs” (Dzienne podróży handl. na s/s „Poznań” do portów Afryki Zach)	5.50	KOMPLETY MATERIAŁU DO WYKONANIA PŁYWAJĄCYCH
Hubert W. „Historia wojen morskich”	5.—	MODELI Z TEKSTURY:
„Wpływ bitew morskich na przebieg dziejów”	2.50	w opracowaniu J. Tomaszewskiego
Hilchen P. dr. „Porty morskie” (urządzenia przelad., organizacja itd)	7.50	a) kontrtorpedowce „Wicher” lub „Burza”
Jarlikowski L. „W dżunglach Afryki” (wspomnienia z polskiej wyprawy do Kamerunu)	5.00	b) kontrtorpedowce „Grom” lub „Błyskawica”
Karczevska Wanda „Ludzie spod żagli” (powieść, która otrzymała nagrodę liter. im. Szareckiego)	6.—	c) kanonierka „Kmdt. Piłsudski” lub „Gen. Haller”
Kowalenko Wł. dr. „Jak urządzić wystawę szkolną w dziedzinie spraw morskich i kolonialnych”	0.50	d) torpedowce
Laskowski H. „Artyleria morska”	0.50	e) łodzie podwodne
Mystkowski inż. „Budowa modeli okrętów wojennych”	0.80	f) ścigacze
Sawiczewski J. „Łodzie podwodne”	0.50	g) handlowy statek „Śląsk” lub „Cieszyn”
Sowiński M. „Najprostsze modele żaglowe”	2.50	h) Skład Główny: Biuro Zarz. Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa Śródmieście, ul. Włdok 10.
Tomaszewski J. „Budowa modelu pływającego żaglowca”	0.80	Przy wysyłce na prowincję do powyższych cen dolicza się port (niezależnie od rodzaju zamawianych modeli):
Tomczyk J. „Budowa modelu łodzi płaskodennej „Mewa”	0.50	za 1 szt. — gr 30
Wańkiewicz M. „Na tropach Smełki”	9.80	„ 2—3 „ — „ 40
Warchałowski K. „Na wodach Amazonki”	4.50	„ 4—6 „ — „ 60
Zukowski O. „Zarys rozwoju okrętów torpedowych”	0.50	„ 7—12 „ — „ 80
Nowowiejski F. „Splewnik morski” (partytura — 34 pieśni. 15.—	1.50	„ 13—20 „ — „ 100
„ „ „ „ (głosy: tenor — bas — 34 pieśni)	1.50	
„ „ „ „ „ sopran — alt „ „	1.50	

Zamówienia należy kierować do biura Zarządu Głównego LMK Warszawa, Włdok 10, wplacając równocześnie należność na

Państwowe Zakłady Umundurowania

W WARSZAWIE

D Y R E K C J A:

Warszawa, ul. Smocza Nr 35
Telefony: 11-56-45. 11-81-44

Oddziały Fabryczne:

w Poznaniu, ul. Kraszewskiego Nr 21/25
w Krakowie, ul. Szlak Nr 42

Dostarczają: przedmioty umundurowania, obuwia i oporządzenia dla potrzeb wojska, instytucji państwowych i Oddziałów Przesposobienia Wojskowego.

Oddział Sprzedaży P. Z. U.

w Warszawie, ul. Krakowskie Przedmieście 1
(gmach F.K.W.) telefon 5-16-16.

P O L E C A:

Ubioru wojskowe i cywilne. Przybory i ozdoby wojskowe. Broń i amunicję. Bieliznę, obuwie i galanterię męską. Artykuły podróżne.

POLSKI MOTOCYKL
„SOKÓŁ 600”
BIJE NAJLEPSZE
MASZYNY ZAGRANICZNE



PAŃSTWOWE
ZAKŁADY
INŻYNIERII
TERESPOLSKA Nr 34/36

OSZCZĘDZAJCIE W KOMUNALNYCH KASACH **Oszczędności!!**

Bezpieczeństwo wkładów! Procent! Tajemnica!
T A N I D O G O D N Y K R E D Y T!



WKŁADKA
miesięcznie zł 5,-

PREMIE
*po zł 500,- 250,- 100,- i 50,-
za systematyczne oszczędzanie*

**PREMIE
SPECJALNE**
za wytrwałość w oszczędzaniu

KAPITAŁ
po 9 1/2 latach wynosić będzie zł 600,-

BANK POLSKA KASA OPIEKI S.A. (BANK P.K.O.)

CENTRALA: WARSZAWA, ul. Jasna Nr 9 (gmach P. K. O.)

Telefony: 271-77, 525-08, 692-52, 319-29 Adres telegraficzny: „BANKPEKAO”

PLACÓWKI ZAGRANICZNE:

FRANCJA: Oddział Główny w PARYŻU, Paryż VIII, 31, rue Jean Goujon (gmach własny).

Od dnia 1.V.1938 w nowym własnym gmachu 23/25, rue Taitbout, Paris IX.

Oddziały:

Lens, 2/4, rue Séraphin Cordier (gmach własny)

Metz, 18, rue des Augustins

Montceau - les - Mines, 7, rue Rouget de l'Isle

Toulouse, 8, rue Bayard.

ARGENTYNA: Banco Polaco Polska Kasa Opieki S. A.

BUENOS AIRES, Av. Tucuman Nr. 462/466 (gmach własny)

Oddział Miejski: C. Corrientes 2700

Agencja Objazdowa Berisso

Agencje na s/s „Kościuszko” i s/s „Pułaski” (między Montevideo i Buenos Aires).

PALESTYNA: Oddział Główny w TEL-AVIV, Allenby Str. 88

Oddział w HAIFIE, 41, Kingsway.

STANY ZJEDNOCZONE

AMERYKI PÓŁNOCNEJ: Biuro Przekazowe Gdynia America Line, Inc. NEW YORK, 32 Pearl Street.

BANK P. K. O. POSIADA OGÓLEM 26 PLACÓWEK ZAGRANICZNYCH

BANK P.K.O. — w ramach przepisów dewizowych WYDAJE — akredytywy i czeki kompensacyjno-turystyczne na Francję, Jugosławię, Bułgarię, Węgry, Czechosłowację, Rumunię, Włochy, etc.

WYKONYWA — przekazy pieniężne do Francji, Palestyny, Ameryki i innych krajów,

KUPUJE — wszelkie waluty i czeki zagraniczne oraz travelers czeki (American Express Company) w dolarach i funtach,

ZAŁATWIA — inkaso weksli, dokumentów, konosamentów, etc.,

SKUPUJE — dewizy pochodzące z eksportu pol-

skiego, udziela kredytów pod zastaw papierów wartościowych,

UDZIELA — kredytów emigrantom, PRZYJMUJE — wkłady na książeczki, rachunki bieżące za pośrednictwem Oddziałów zagranicznych,

CHRONI — wychodźców oraz swoich klientów przed wyzyskiem i stratą,

UDZIELA — bezpłatnie informacji i porad, PRZEPROWADZA — wszelkie transakcje bankowe w ramach statutu.

BANK P.K.O. — zastępuje na terenie Francji, Palestyny i Ameryki Pocztową Kasę Oszczędności (P. K. O.).

Zwracamy uwagę P. T. Eksporterów na nasze oddziały we Francji, Argentynie i Palestynie

PAŃSTWOWA WYTWÓRNA PROCHU P I O N K I



produkuje:

1. Dymne i bezdymne prochy myśliwskie.
2. Inne bezdymne prochy sportowe do „long i short rifle”, proch rewolwerowy etc.
3. Bawełnę kolodionową (nitrocelulozę) do wyrobu nitrocelulozowych lakierów natryskowych.
4. Specjalny gatunek bawełny kolodionowej do wyrobu celuloidu.
5. Materiały wybuchowe kruszące:
 - a) powietrzne — do użytku w kopalniach, w których zachodzi niebezpieczeństwo wybuchu gazu metanowego lub pyłu węglowego,
 - b) amonowo-saletrzone — stosowane w eksploatacjach leśnych, kamieniołomach, rolnictwie i w kopalniach, nie zawierających gazów,
 - c) dynamity,
 - d) prochy czarne górnicze.
6. Eter siarczany.
7. Ferromit, służący do spawania szyn i różnych części żelaznych.
8. Celuloid w arkuszach, rurach i prętach.
9. Oleum — kwas siarkowy — mączkę fosforytową.
10. Celulozę sulfitową papierniczą i wizkozową.

Telefon: Radom 10-00

Adres telegr.: „Pewupe Pionki”.

TOWARZYSTWO H A N D L O W E

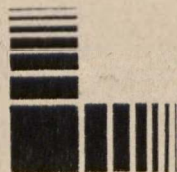
G O K K E S

S P Ó Ł K A A K C Y J N A

W A R S Z A W A

W A R E C K A 11

TELEFON 5 - 49 - 50





PAŃSTWOWE WYTWÓRNIE UZBROJENIA
Biuro sprzedaży
WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 11

Jedyny polski preparat
Aëromarin Klawe
zapobiega chorobie morskiej
i powietrznej.
Do nabycia w aptekach.

Włoska Spółka Akcyjna
**RIUNIONE ADRIATICA
DI SICURTA**
Adriatyckie Towarzystwo
Ubezpieczeń w Tryeście
Dyrekcja dla Rzeczypospolitej
w Warszawie

**TOWARZYSTWO
UBEZPIECZEŃ**
„PIAST”
SP. AKC.

D. M. Szereszowski
Warszawa

Bank Gospodarstwa Krajowego

załatwia wszystkie operacje bankowe

Kapitał zakładowy i rezerwy	zł 198.669.912
Wkłady i lokaty	zł 938.935.816
Udzielone kredyty	zł 2.137.996.084

CENTRALA i ODDZIAŁ GŁÓWNY

Warszawa, Aleja Jerozolimska 1

Adres telegr. Krajobank Centrala, telef. 8.02.60

Bank posiada 19 Oddziałów prowincjonalnych
w Polsce i korespondentów w całym świecie.

WYJEŹDŻAJĄC

do Krynicy, Zakopanego, Nowego Targu, Clechocinka, Inowrocława, Odyni, Krakowa, Wieliczki, Lwowa, Wilna i Krzemieńca
postępujcie się książeczką oszczędnościową

K. K. O. miasta st. WARSZAWY

Istniejące w tych miastach K. K. O. wypłacą Wam z trziesięcioletniej książeczki naszej Kasy do 200 zł dziennie.

Postępując się książeczką zabezpieczacie się od kradzieży gotówki i korzystacie z oprocentowania kapitału za każdy dzień lokaty.

Informacje — K. K. O. m. st. W-wy:

TRUGUTTA 5, Tel. 673-90

Targowa 65 — tel. 10-15-50 Bagatela 14 — tel. 8-57-84
Bielajska 8 — tel. 5-05-50 i Wojska 6.

Z WODY NA WODĘ!!!



Cel osiągniesz bez trudu, mając dobry składak. Jest on w praktyce tańszy od drewnianego, gdyż nie wymaga ciągłych remontów, jest wygodną i bezpieczną łodzią. SKŁADAKI

„PIAST” na dogodnych warunkach kredytowych.
Zakłady Kauczukowe „PIASTÓW”, S.A. WARSZAWA, Złota 35



Tow. Mijaczowskich Odlewni Stali i Zakładów Mechanicznych „BRACIA BAUERERTZ” S. A.

MIJACZÓW, poczta MYSZKÓW,

BIURO WARSZAWSKIE — MAZOWIECKA Nr 16

Odlewy stalowe Simens Martenowskie dla wszelkich gałęzi przemysłu, surowe, obrabione. Prasy hydrauliczne, mimośrodowe, frykcyjne, etc. Kowadła z przyspawaną bitnią.

**PAŃSTWOWE
ZAKŁADY
LOTNICZE**

Wytwórnia Płatowców
Warszawa - Okęcie - Paluch
Tel. centr. 4-00-60

Wytwórnia Silników
Warszawa Okęcie
Tel. centr. 8-02-53

PZ

MP

**WYTWÓRNA SILNIKÓW
I WARSZTATY
MECHANICZNE**

HENRYK LIEFELD I STEFAN SCHIFFNER

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, ul. Wolność 5.

Tel. 640-28

Silniki przemysłowe. Części metalowe do płatowców. Części do silników lotniczych. Części do samochodów. Podgrzewacze do silników. Pompy do płynów. Pompy próżniowe. Karoserie specjalne. Przyczepki.

FABRYKA ŚMIGIEŁ,

wyr. drzewnych i metalowych
W. SZOMAŃSKI I S-KA

Sp. z o. o.

Warszawa, (Marymont)
Kamedułów 71

ROMAN GRONIEWSKI

SPÓŁKA AKCYJNA

JEDYNA SPECJALNA

FABRYKA DŹWIGÓW W POLSCE

Warszawa, I. Emilii Plater 10

**FABRYKA PRZETWORÓW
KAUCZUKOWYCH**

„WULCANIT”

Sp. z o. o.

Warszawa, Turecka 2. Tel. 8-63-01

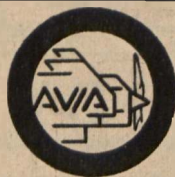
BIURO TECHNICZNE

ADOLF RICHTER

WARSZAWA, UL. RYMARSKA 8.

TELEFONY: BIURA 11-10-81, 11-86-79

SKLEPU 11-86-80



AVIA
WYTWÓRNA MASZYN PRECYZYJNYCH

L. NOWIŃSKI — M. KOŚMIŃSKI — W. SZOMAŃSKI
S/R Z OGR. ODP

WARSZAWA UL. SIEDLECKA 63

CENTRALA

TELEFON:

5-71-40

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE „BIELANY” SP. AKC.

Warszawa, ul. Kamedułów 71

Produkują masowe wyroby blacharskie, chłodnice do samochodów i samolotów.

„ERA” POLSKIE ZAKŁADY ELEKTROTECHNICZNE Sp. Akc.
Włochy, pod Warszawą

KRYNICA

PAŃSTWOWY ZAKŁAD ZDROJOWY W BESKIDACH ZACHODNICH

Dojazd pociągami pospiesznymi przez Tarnów — Nowy Sącz. Wagony sypialne. 15 źródeł szcawa żelazisto ziemnych, bogatych w bezwodnik węglowy. Źródło „Zubera” najsilniejsza szcawa alkaliczna w Europie („Polskie Vichy”). Kąpiele szcawne naturalne, suche z gazu krynickiego i szatkowe, kąpiele borowinowe. Zabiegi wodolecznicze i kąpiele słoneczno-powietrzne. Baseny. Zakład elektro i helioterapii zaopatrzone w najnowsze przyrządy. Zarówno łaźienki jak i pijalnia wód mineralnych zaopatrzone na zimę i są ogrzewane.

Dom Zdrojowy: pokoje z wodą bieżącą ciepłą i zimną, restauracja, dancing, czytelnia, radio.

Teatr stały w sezonie głównym, koncerty, kino, sporty letnie i zimowe.

WSKAZANIA LECZNICZE: choroby serca i naczyń, choroby ziemniaki materii, choroby żołądka, jelli i dróg żółciowych, choroby dróg moczowych, choroby kobiece, niedokrwistość i wyczerpanie nerwowe.

CHANTIERS & ATELIERS AUGUSTIN-NORMAND LE HAVRE (FRANCJA)



Polski stawiacz min „GRYF”

zaraz po spuszczeniu na wodę w dn. 12 kwietnia 1937 r.

BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH

SPECJALNOŚĆ: Budowa łodzi podwodnych wszelkie środki i przyrządy do wylawiania min. Motory Diesla wszelkich mocy stałe i morskie

ZAŁOŻONE w r. 1728.

**SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANCOIS I-er
LE HAVRE—FRANCJA.**

ZJEDNOCZONE FABRYKI ZWIĄZKÓW AZOTOWYCH

w Mościcach i w Chorzowie

wyrabiają oprócz

NAWOZÓW AZOTOWYCH I FOSFOROWYCH

w różnych sortymentach handlowych następujące **PRODUKTY CHEMICZNE:**

AZOTOWE: Azot
Amoniak skroplony
Wodę amoniakalną chemicznie czystą
Kwas azotowy chemicznie czysty
Kwas azot. techn. (o różnych stężeniach)
Nitroze
Azotyn sodowy
Soletry amonowa
Soletry sodowa
Soletry potasowa
Salmiak rafinowany
Salmiak sublimowany
Weglan amonu
Siarczan amonu (do celów technicznych)

CHLOROWE: Chlor ciekły
Żug bielący (podchloryn sodowy)
Herbatox (preparat do tępienia chwastów)
Chlorobenzen
Paradwuchlorobenzen
Ortodwuchlorobenzen
Chloronaftalen
Woskol (wosk syntetyczny)

RÓŻNE: Karbid
Tlen
Wodór

Adres dla korespondencji: Z. F. Z. A. — Chorzów III.

FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH

WACŁAW CZAJKOWSKI I S-ka sp. z o.o.

MŁYNARSKA 33 Tel. 2-78-95 i 2-82-96

Masowe artykuły sztanowane, tłoczone i ciągn. Metalowe opakow. do artyk. kosmet., farmaceut., papierniczych itp. Tuby cyn., ołow.-cyn., ołow. Galanteria reklamowa, praszanowe wyroby tłoczone i wszelkiego rodzaju masowe wyroby wg rysunków lub wzorów

SPÓŁKA AKCYJNA FABRYK METALOWYCH pod firmą

Norblin, B-cia Buch i T. Werner

ZARZĄD W WARSZAWIE, ulica ŻELAZNA Nr 51

Telefon: Centrala 5-69-90. Skrzynka pocztowa Nr 617

wykonywa na zamówienie:

BLACHE handlowa, miedziana i mosiężna, jak również blachę paleniskową do kotłów parowych.

DRUTY miedziane, aluminiowe, mosiężne i krzemobronzowe do telefonów, telegrafów i tramwajowe „Trolley”.

RURY miedziane, aluminiowe, mosiężne ciągnięte, bez szwu, systemu Manesmann.

PRETY I SZYNY miedziane, mosiężne i aluminiowe.

KABLE - LINKI miedziane gołe.

Poleca gotowe na składzie:

PLATERY: Sztuciec z białego metalu, grubo srebrzony, gładki i stylowy.

GALANTERIE: kosze, etażery, cuklarnice, lichtarze itp.

PRZEDMIOTY KOŚCIELNE — URZĄDZENIA DLA RESTAURACJI I HOTELI

WAWER — ANIN SŁUŻEW — SŁUŻEWIEC ADAMÓW — ZALESIE

Sprzedajemy na długie spłaty tanie parcele w willowej, zdrowej, suchej lesistej i ogrodowej dzielnicy Wielkiej Warszawy. Niezawodna i bliska przyszłość. Stały wzrost wartości. 30 pociągów z Dworca Głównego. Kolejka. Tramwaje Nr 1, 12, 19 wprost do Służewa i Służewca. Akty hipoteczne natychmiast.

Sprzedaję na dogodnych warunkach kredytowych i za gotówkę prowadzi **ZARZĄD GŁÓWNY DÓBR WILLANOWSKICH W WARSZAWIE**
Marszałkowska 94 m. 18, tel. 8-44-56 godz. 9—15 i 17.30—19.

Następujące firmy poparły L. M. K.

Galicyjskie Towarzystwo Naftowe „Galicia”, S. A.

Tow. Zakładów Chemicznych „Strem”, S. A.

„Gazolina”, S. A.



Każdy Kto Oszczędza —

buduje swą przyszłość

KOMUNALNA KASA OSZCZĘD.

pow. Warsz., W-wa ul. Zgoda 7

Niewzruszona rękojmia lokat i wkładów zł

30.216.000.— Ilość książeczek (wkładców):

42.600.— Tajemnica ustawowo zastrzeżona.

Pupilarna gwarancja. Książeczki: imienne,

na okaziciela, za hasłem R-ki czekowe. In-

kaso weksli. Pożyczki: wekslowe, hipotecz-

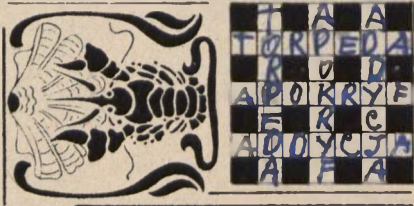
ne, pod zastaw papierów. Godziny czynno-

ści od 8 rano do 7^{1/2} popól. (bez przerwy).

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

19. KRZYŻÓWKA MAGICZNA
(Zad. konk. 1)



Do podanej figury należy wpisać poziomo i pionowo 3 siedmioliterowe wyrazy o następujących znaczeniach:

1. Pociąg podwodny.
2. Utwór piśmienniczy podrobiony.
3. Dodawanie.

20. SZARADA
(Zad. konk. 2)

Pegaz beztrasko dwa-siedem się w trawie
Muza na nosok coś sobie
sześć-dwa i patrzy na mnie niełaskawie.
Włec siedzę i też nic nie robię.
Wtem przyszedł numer 6-ty z b. r. „Morza”,
W głos czytam: „Konkurs zadaniowy”...
Mój Pegaz uchem strzygnął, rozdał nozdrza,
a Muzle gniew wywlecił z głowy...
Z widocznym wieść tę raz-dwa entuzjazmem
Włec skroń mi żywym kwiecikiem wieńczy
i okiem patrząc już na mnie przyjaznym,
wizjom mym barw przydaje z tęczy.
Zwawo dosiadał Pegaza i wołam:
„Hej! Piąty bierz na Widok 10!
Żadnej dwa-trzeciej nie lękaj się zgotaj”
Pegaz mój z ogniem na lot rwie się...
Do czwór-drugiego mojej dobrej sławy
pozycję muszę dodać ważką.
Włec i Ty, Febie, bądź dla mnie łaskawy,
bym z boju nie wyszedł z porażką!
Pół Ci czwór-pierwszej tęgłego Falerna
przyrzekam w dań za to przyjmij.
Drugą pół garstka mych „wyborców” wler-
w cześć mej wiktorii spełni ze mną! (na
„Herold”)

21. REBUS
(Zad. konk. 3)

Z podanego na końcu działu rebusu należy odczytać bez wątplenia piękną „Konkursową” maksymę.

Uwaga: 1 „licentia rebusica”. „Skat”

Za rozwiązanie podanych zadań Redakcja „Morza” przynajmniej 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania (zgodnie z warunkami „Konkursu Autorskiego”) należy nadsyłać pod adresem Redakcji „Morza” z dopiskiem — „ROZRYWKI UMYSŁOWE”. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z numeru niniejszego upływa 28 lipca br.

KONKURS AUTORSKI

W numerze bieżącym rozpoczęliśmy druk pierwszych zadań Konkursu Autorskiego. Czytelnicy i Sympatycy działu, zgodnie z warunkami Konkursu Autorskiego — ogłoszonymi w numerze 6-ym „Morza”, proszeni są o gremialne głosowanie na najlepsze zadania, posługując się następującą skalą ocen: I miejsce (b. dobre) — 3 pkt.; II miejsce (dobre) — 2 pkt.; III miejsce (dostateczne) — 1 pkt.

Pomiędzy głosującymi i posiadającymi bezbłędne rozwiązania wszystkich zadań konkursowych rozlosujemy kilka wartościowych nagród książkowych.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr 5 — MAJ 1938 R.

13. KONIKÓWKA

„Praca — to chwałę najświętszy, który obmywa najbardziej zbrukanych; praca — to źródło siły, które wzmacnia najslabszych; praca — to niewyczerpany źródło poacieh na wszystkie boleści, wszystkie zawody i tęsknoty”.

„Na prowincji”. (E. Orzeszkowa)

Za piękną sentencję, oprawioną w doskonałą konikówkę, wyrazy uznania przesyła Autorowi — p. Violetta D. z W-wy. Gratulujemy!

14. SZARADA

Rzeki — kanały.

15. CIĄGÓWKA LABIRYNTOWA

1. WZŁAMNIK. 2. KWASORÓD. 3. DYSFORIA. 4. KWILON. 5. NOTABENE. 6. EKSTAZA. 7. AGRYKULTURA. 8. ARCHIPELAG. 9. GUARANA. 10. ABSURD. 11. DMUCH. 12. HURYSA. 13. AMALGAMAT. 14. TENOTOMIA. 15. ADWENTYZM. 16. MELKART. 17. TANAGRA. 18. AMOR. 19. RADESYG. 20. EJEKTYWIZM. — Rozwiązanie główne: „BURZA NA MORZU”.

Co to było z tym zadaniem? Burza nie na morzu — a w „Morzu”. Złorzeczeń troche na: „notabene”, „dysforie”, „wzłamnika” i „ejektywizm”, więcej na „radesyge”. Jeden z matadorów „odgrza się” nawet Autorowi, że zamiast trądu podbiegunowego w zadaniu, które opracowuje, będzie figurować pewna nazwa medyczna... hm!... po japońsku. I co wtedy — ha? Pannie malkontenci! A co powiecie na piśmko p. Br. R. z Monasterzysk: „Brawo — Panie Kowalski! Ciągówka wymienita.

Miałem wiele trudu z psem, ale i emocji nie mało (No, no!) Proszę o więcej takich zadań. I jak tu dogodzić wszystkim. Pannie Kowalski! Jedźmy dalej! Tylko... prędko i trudne, bo szkoda czasu.

Wszystkie zadania z n-ru 5-go „Morza” (na ogólną ilość 80 nadesłanych) rozwiązało 49 osób; po 2 — 28 i po 1 — 3 osoby. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. JAGODZIŃSKA Antonina — W-wa, Złota 30, m. 28.
2. KORZON Augustyn — Wilno, Mickiewicza 3, m. 4.
3. OKUROWSKI Józef — W-wa, Marszałkowska 81 — 44.
4. Mgr. STEMPLEWSKI Wiktor — Radom, Sportowa 25 — 1.
5. TYWŃSKI Klemens — Lipiński k/Lidy.
6. STOLARSKI Józef — Łódź, Przędzalniana 24.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

PONIECKI S. (Chorzów). A Arcta M. „Słownik Ilustrowany Języka Polskiego” — tom II, strona 1098? Aha! Znalazł się „piśmiunio-wzłamniczek” kochany! Brak — o którym Pan wspomina — nie dyskwalifikuje całego rozwiązania. Cieszymy się bardzo, że zadania były b. łatwe i nie zajęły dużo czasu, jednak nie radzimy mówić zawnazsu hop! Zapraszamy do dalszej „zabawy” i pozdrawiamy.

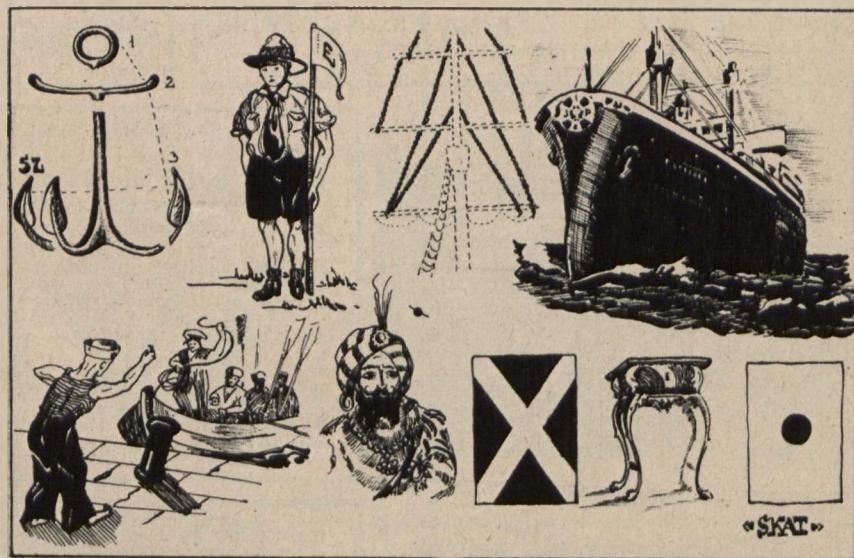
AI. - ISZ (W-wa). Tyle wspaków!... Odpowiedzi Panu „logograficznie”: Nankin — Idzi — Ejrene! (litery pierwsze i ostatnie czytane itd.). I niechaj ta ostatnia strzeże Dobrodzieja przed wojowniczymi afrykańskimi szczepami i altajskimi plemionami oraz... łupicą — odmianą łupieżu... Hasło ma już siwą brodę. A skąd wziąć literę „E”? I czy koniecznie muszą być pierwsze i ostatnie litery? A gdzie rysunek? W koszu!

STĘPIŃSKI S. (Łódź). Poprawki uwzględniliśmy. Zresztą winna temu Pańska... depresja.

SPROSTOWANIE

W szaradzie Nr. 17 w wierszu 13-ym od góry winno być: „Niby włec przyszedł z Chin...” i ostatni wyraz: RENEM — co niniejszym prostujemy.

uw.



CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; 1/2 strony 850 złotych; 1/3 strony 600 złotych;
1/4 „ 475 „ i 1/5 „ 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

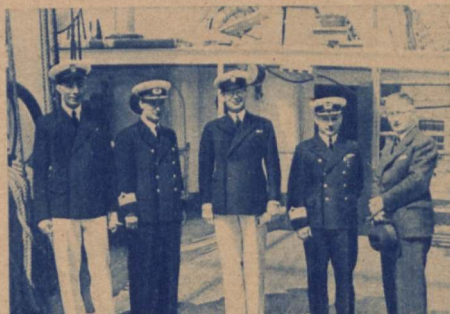
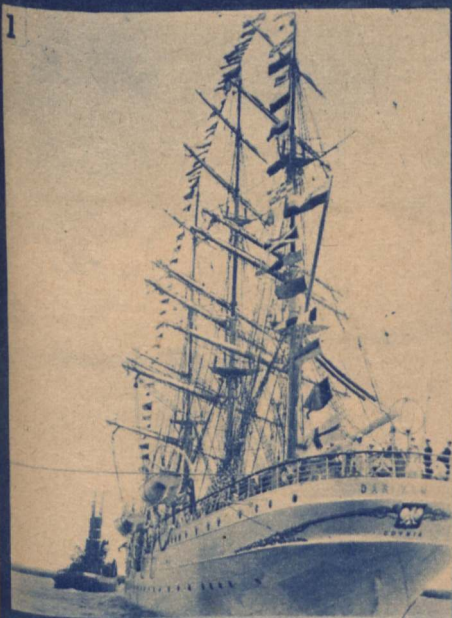
Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczoneo ryczałtem

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

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN



Statek Szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza” wyruszył dnia 10 czerwca rb. do Sztokholmu dla wzięcia udziału w Zjeździe Związku Statków Szkolnych marynarki handlowej Północnej Europy, zwołanym w celu uczczenia 80-lecia urodzin króla szwedzkiego Gustawa V.

E. ERNEST



Zdjęcia przedstawiają: 1 i 6 — „Dar Pomorza”, 2 — wybieranie kotwicy kabestanem, 3 — chwilę raportu na pokładzie „Daru Pomorza”, 4 — ucznia szkoły w nowym mundurze, 5 — na pokładzie „Daru Pomorza”, stoją od lewej: rad. Gebethner, kapitan statku Kowalski, dyr. L. Możdżeński, dyr. St. Kosko, nacz. T. Ocioszyński.

6

Biblioteka Uniwersytetu
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

2595 1938/5

CZASOPISMA



Sygnalizacja na O.R.P. „Podhalanin”