

# MORZE



W listopadzie br. mija dwadzieścia lat niepodległego bytu Rzeczypospolitej. Przed 20 laty został też wydany pamiętny rozkaz Marszałka Józefa Piłsudskiego, powołującego do życia polską siłę zbrojną na morzu — Marynarkę Wojenną.

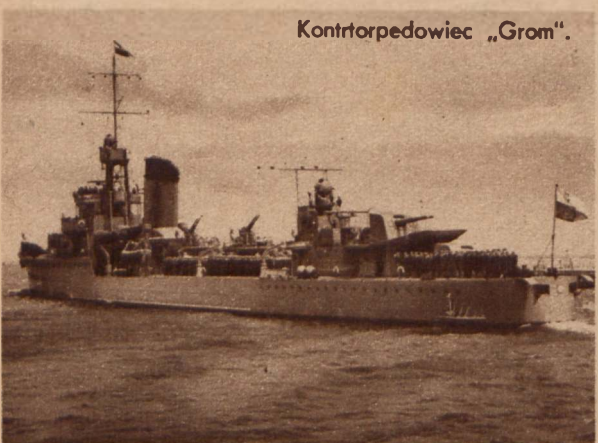
Stawiacz min „Gryf”.



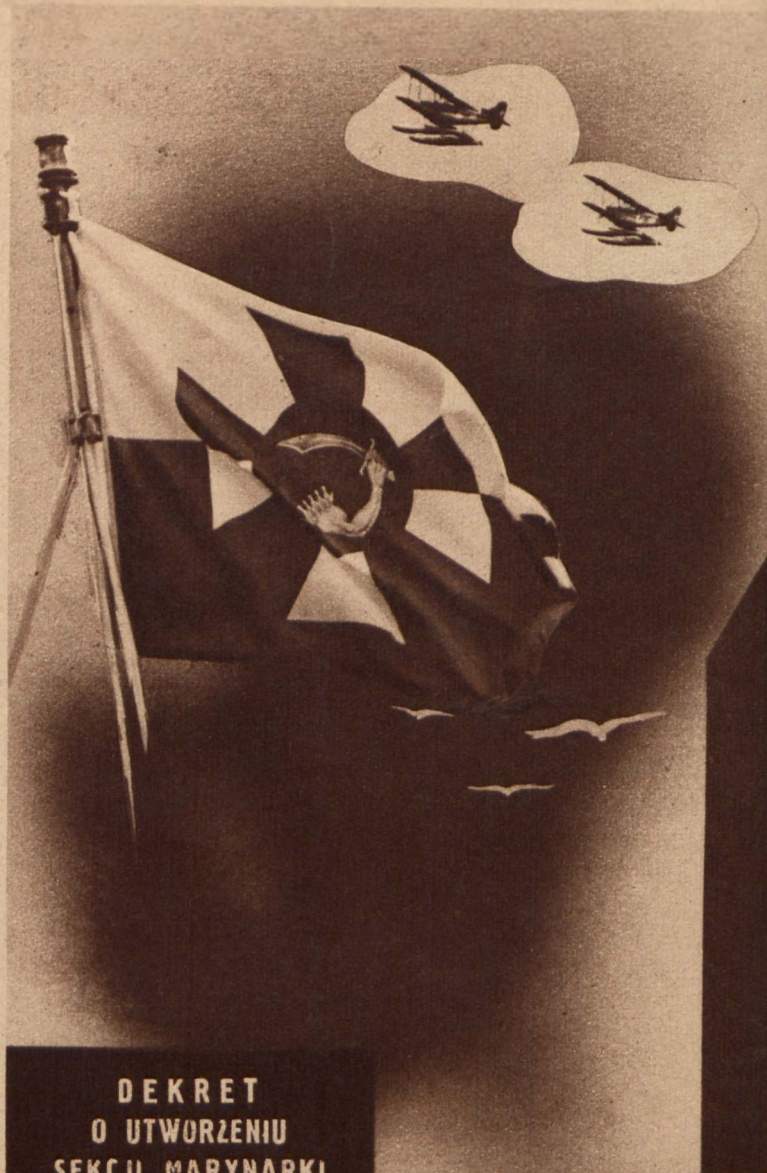
Kontrtorpedowiec „Wicher”.



Kontrtorpedowiec „Grom”.



Okręt podwodny „Żbik”.



### DEKRET O UTWORZENIU SEKCJI MARYNARKI

Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć marynarkę polską, mianując jednocześnie pułkownika marynarki, Bogumiła Nowotnego Szefem Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.

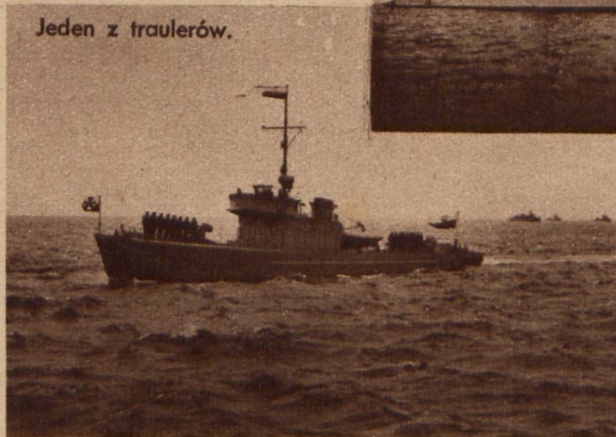
(—) Józef Piłsudski.

Warszawa, 28.XI.1918 r.

O. R. P. „Mazur”.



Jeden z trawlerów.



E. ERNEST

# MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 11

Warszawa, listopad 1938 r.

Rok XV

## ROZCZYNICE

11 listopada mija dwadzieścia lat niepodległego bytu politycznego odrodzonej Rzeczypospolitej.

Radosny ten moment uczi Polska cała szczerą radością serc wszystkich Polaków, którym dane jest żyć w słońcu wolności, utwierdzać moc i chwałę Rzeczypospolitej, zakreślać jej nowe, dalekosiężne cele.

Z rocznicą tą — dla ludzi widzących drogi rozwoju mocy Rzeczypospolitej nie tylko na lądzie ale i na morzu, wiążą się dwie inne, znamienne i doniosłe rocznice.

W październiku minęło już lat dwadzieścia od powstania Bandery Polskiej, która dała początek Lidze Morskiej i Kolonialnej. W listopadzie mija lat 20 od pamiętnego dnia, w którym ukazał się dekret Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego, nakazujący tworzenie Marynarki Wojennej w Polsce. Obydwie te rocznice drogą są, wielkiej już dzisiaj, gromadzie członków Ligi Morskiej i Kolonialnej. Obydwie te rocznice, choć jedna dotyczy przejawów życia społecznego w Polsce, a druga jest historycznym aktem państwowym, obchodzić będziemy razem, nie tylko ze względu na bliskość dat, ale przede wszystkim dlatego, że właśnie w naszych szeregach, z dumą musimy to powiedzieć, istniało i istnieje największe zrozumienie, poparcie i czynne współdziałanie w dziele realizacji dekretu Naczelnika Państwa. Służbę Marynarce Wojennej pojmujemy wszechstronnie. Naszym też zaszczytnym zadaniem jest nawiązywanie serdecznych, ścisłych związków pomiędzy najmłodszą armią polską, — strażnikami morza — a społeczeństwem zaplecza, rozległych przestrzeni lądowych Rzeczypospolitej. Naszym to bowiem obowiązkiem, obowiązkiem dnia każdego, jest współdziałanie w każdej postaci w tworzeniu siły polskiej na morzu. Ileż to już było znaków, nie na niebie, ale tu na ziemi, w pobliżu nas, a przede wszystkim w chwilach rozwiązywania historycznych zadań państwowych, gdy ufną w moc i siłę zbrojnego ramienia Rzeczypospolitej na lądzie, w powietrzu, widzieliśmy i rozumieli potrzebę silnej marynarki wo-

jennej, strażniczki wolności dróg morskich, bezpieczeństwa naszych portów, naszego brzegu morskiego! A nie były to przecież jeszcze wydarzenia, w których, bezpośrednio, do wielkiej gry wprowadzać należało i siłę Polski na morzu. Ale któż z nas przewidzieć może, że jutro najbliższe nie postawi nas w obliczu takiej konieczności, że jutro najbliższe nie zakończy się „grą wojenną”, a starciem, walką gromadzonych, w twarzanych z niesłabnącym rozpędem sił i narzędzi wojny: lądowych i morskich. Trzeba przeto w dniach codziennych naszej pracy, a nie w chwilach, w których nawet maluczkim w narodzie zda się wyrastają skrzydła do śmiałego lotu, do rozstrzygnięć historycznych, aby rozlegały się w Polsce wołania: „Pamiętaj o morzu, o polskiej sile morskiej!”. Przecież państwo morskie, którego wołają, niejednokrotnie już ujawnioną, jest rozstrzygnięcie wielkich problemów w polityce zagranicznej własną siłą i decyzją, musi, jako ważnym czynnikiem tej siły, rozporządzać odpowiednią marynarką wojenną.

W 20 rocznicę rozkazu o powstaniu polskiej marynarki wojennej, my, dla których nie obce były warunki pracy i rozwoju tej najmłodszej armii polskiej, składamy szczerze wyrazy głębokiego uznania i wdzięczności dla tych wszystkich — szefa i dowódców, oficerów i marynarzy, inżynierów i robotników, którzy bez rozgłosu i sławy, z upartą wolą, ofiarną pracą, krok po kroku organizowali i tworzą polską siłę zbrojną na wybrzeżu i morzu, którzy na zakończenie dwudziestolecia przynoszą Polsce podstawę rozwoju tej siły — własną stoczną okrętową.

Dwadzieścia lat istnienia i pracy naszej organizacji zapisało niejedną kartę w historii rozwoju polskiej myśli i siły morskiej. Nie do nas należy ocena naszych zasług w dziedzinie spraw morskich i kolonialnych. Ubiegłe dwudziestolecie nam, członkom Ligi, przyniosło przede wszystkim bogate doświadczenie, z którego teraz czerpać możemy i będziemy w realizowaniu następnych etapów polskiego programu morskiego i kolonialnego.



**GENERAL BRONI KAZIMIERZ SOSNKOWSKI**

Przewodniczący Funduszu Obrony Morskiej, Protaktor Ligi Morskiej i Kolonialnej



Podstawową rzeczą przy tworzeniu siły zbrojnej na morzu jest skierowanie myśli i uczuć społeczeństwa ku sprawom obrony morskiej. Winięcej Lidze Morskiej i Kolonialnej imponujących wyników, osiągniętych przez nią pod tym względem w ciągu 20-letniego jej istnienia.

J. Świrski, kontr-admirał  
Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej

„Podstawową rzeczą przy tworzeniu siły zbrojnej na morzu jest skierowanie myśli i uczuć społeczeństwa ku sprawom obrony morskiej.

Winięcej Lidze Morskiej i Kolonialnej imponujących wyników, osiągniętych przez nią pod tym względem w ciągu 20-letniego jej istnienia”.

J. ŚWIRSKI Kontr-admirał  
Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej



„Śmiałe sięganie po rzeczy wielkie pisane jest w historii w niektórych tylko epokach. Nakazem epoki Polski Odrodzonej jest sięgnąć po rzecz wielką i doniosłą: po siłę Polski na morzu i po kolonie. Jedno i drugie jest nieodzownym warunkiem dalszego Jej rozwoju — realizacja tych dążeń wymaga najwyższego napięcia wszystkich twórczych sił Narodu”.

Warszawa w październiku 1938 roku  
Stanisław Kwaśniewski  
Przewodniczący Zarządu Głównego LMK

„Śmiałe sięganie po rzeczy wielkie pisane jest w historii w niektórych tylko epokach.

Nakazem epoki Polski Odrodzonej jest sięgnąć po rzecz wielką i doniosłą: po siłę Polski na morzu i po kolonie.

Jedno i drugie jest nieodzownym warunkiem dalszego Jej rozwoju — realizacja tych dążeń wymaga najwyższego napięcia wszystkich twórczych sił Narodu”.

Warszawa w październiku 1938 roku

STANISŁAW KWAŚNIEWSKI generał  
Przewodniczący Zarządu Głównego LMK



## NA SZLAKU ZAGADNIEŃ MORSKICH

Ukształtowanie karty geograficznej Państwa Polskiego w latach 1918 — 1922 stało się podstawą dla dynamiki gospodarczej i politycznej społeczeństwa polskiego.

Zarówno trudności w Boguminie, oraz w Gdańsku, czynione transportom amunicji podczas wojny, jak trudności gospodarcze, które hamowały obrót towarowy Polski z zagranicą, ujawniły powagę sytuacji, stworzonej przez nieprzychylny stosunek naszych sąsiadów do Polski. Stosunkowi temu można dać tylko jedno miano — okrażenie gospodarcze Polski.

Od wschodu martwa granica z państwem, które postawiło sobie cel: stworzenie olbrzymiego przemysłu

przetwórczego, rozbudowę polityki surowcowej, na koniec uruchomienie przemysłu wojennego i samochodowego.

Na północy i zachodzie barlery wysoko podniesione przed artykułami rolniczymi i hodowlanymi z Polski.

Na południu kraje rolnicze, lub jak Czechosłowacja tranzytowe i nastawione na reglamentowanie naszego eksportu przemysłowego i surowcowego.

Tymczasem życie gospodarcze polskie pamięta rynki wschodnie, dzisiaj zabarykadowane przez praktykę i rzeczywistość powojenną. Aparat handlowy, oparty na współpracy z bankami austriackimi i nie-

mleckimi, ograniczony w swoim rozmachu z powodu zmiany zainteresowań tych banków. Poza tym przeciągający się kryzys międzynarodowy na rynkach pieniężnych i kapitałowych paraliżuje możliwości polskiego przemysłu, zdewastowanego podczas wojny, który odbudował się przeważnie na kredyt w zagranicznych instytucjach finansowych.

W tych warunkach zewnętrznego nacisku, wywołanego okrażeniem celnym, taryfowym i kredytowo-walutowym, jedyny wentyl gospodarczy Polski musiał być otworzony i musiał zacząć działać, jeżeli Polska chciała uniknąć jednej z dwóch ewentualności: wstrząsów społecznych lub poddania się gospodarczego i politycznego koalicji rappalskiej.

Ten wentyl to polityka morska Narodu Polskiego.

Rozbudowa zadań polityki morskiej nie mogła być dokonana odrazu, od pierwszego kroku.

Przede wszystkim trudności psychologiczne! — Jakże realizować politykę morską, kiedy jest tyle potrzeb innych, tyle międzynarodowych perspektyw, tyle okazji iluzorycznych, które mogą skarykaturować i wykołebać politykę morską!

Jakże uświadomić sobie ważność prowadzenia polityki morskiej, gdy tak mało zrozumienia, że morze to wolność gospodarcza, to walka najskuteczniejsza z okrażeniem gospodarczym Polski, to jedyny środek na zmwowę kartelową portów, które podzieliły się ładunkami z Polski i do Polski.

W tych więc trudnościach psychologicznych, stanowiących największe niebezpieczeństwo dla aktywizmu gospodarczego społeczeństwa i dla inicjatywy Państwa, należy szukać genezy powstania i rozwoju Ligi Morskiej.

Czy Polska miała zrezygnować z budowy Gdyni, Helu rybackiego, Jastarni i Władysławowa i szukać na obcych szlakach emancypacji swego handlu, czy odwrotnie winna była pokazać światu, że posiada wszelkie techniczne i moralne, oraz prawne środki organizacji handlu i jako równorzędny kontrahent na rynkach międzynarodowych, potrafi uwolnić się od zmyły okrażenia gospodarczego?

Nie było wyboru. Jednak świat finansowy europejski długo nie mógł zrozumieć polskiej polityki morskiej, polskiego dążenia na północ, do basenu Morza Bałtyckiego. Równocześnie międzynarodowy świat polityczny, który w dążeniach do odzyskania równowagi politycznej poszukiwał wartości zamiennej, zdolnej do wyrównania naruszonej przez rewindykacje wojenne równowagi nad Dunajem, nie rozumiał, że Naród Polski nigdy nie zgodzi się na żadne naruszenie swoich najbardziej żywotnych praw do istnienia, dla stwarzania swoim kosztem zamiennych wartości.

Rząd Rzeczypospolitej zagospodarował wybrzeże, pobudował porty, koleje, urządzenia, powstały skupienia przemysłowe i handlowe, wyrosły dźwigi, han-

gary, bandera handlowa polska powiązała liczne porty zagraniczne z wybrzeżem. Tymczasem pod wpływem kryzysu gospodarczego na całym świecie powstały systemy hamujące handel, wprowadzające dezorganizację do życia gospodarczego, ograniczono emigrację, powodując nieufność i obawę w stosunkach kredytowych i walutowych.

Kryzys uderzył obuchem w delikatną budowę aparatu finansowego, pozamykał fabryki, wypędził miliony ludzi bezrobotnych z warsztatów pracy.

Polska i wiele innych krajów rzuciły hasło uporządkowania stosunków gospodarczych na terenie emigracji, surowców kolonialnych i ekspansji międzynarodowej.

Liga Morska i Kolonialna, w drugim etapie swojej pracy, rozwinęła wielką akcję organizowania szerokich warstw opinii publicznej dla skierowania inicjatywy i energii społecznej do pracy i walki o prawo Polski do pracy na rynkach surowcowych kolonialnych i kolonizacyjnych świata.

Zagospodarowanie wybrzeża, Gdynia, flota handlowa, obrona naszych interesów przez silną marynarkę wojenną, rozbudowa zaplecza gospodarczego — oto etapy walki o wolność gospodarczą realizującej zadania polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Józef Piłsudski szeregiem dekretów Naczelnika Państwa lub aktów administracyjnych powołał do istnienia Marynarkę Wojenną, szkoły morskie, ustanowił budżety budowy portu w Gdyni, poza tym stworzył moralne warunki pracy dla plejady mężów stanu przy rozbudowie poszczególnych zagadnień, jak admirałowie J. Świrski i J. Unrug przy organizacji Marynarki i Obrony Morskiej, jak twórca Gdyni, inż. E. Kwiatkowski i szereg następnych ministrów Przemysłu i Handlu przy budowie Gdyni i floty handlowej, jak śp. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer — przy budzeniu ducha społecznego w kadrach Ligi Morskiej i Kolonialnej, gen. Stanisław Kwaśniewski — kontynuator tego dzieła, min. Józef Beck, który postawił na terenie międzynarodowym sprawę potrzeb polskich w dziedzinie kolonialno-surowcowej, gen. Kazimierz Sosnkowski — prezes Funduszu Obrony Morskiej.

Praca tych mężów stanu, łącząca pierwiastek oficjalny z czynnikiem społecznym, obok rezultatów materialnych, dała przeistoczenie duszy zbiorowej Narodu Polskiego i wykreśliła drogi polityki morskiej Rzeczypospolitej.

W ciągu dwudziestu lat istnienia Ligi pionierskie wysiłki dziesiątków, potem setek, a dzisiaj tysięcy działaczy na prowincji, wśród młodzieży i w szeregu większych miast, stworzyły tę atmosferę moralną, która uczyniła możliwym to przeistoczenie duchowe naszego społeczeństwa i zrozumienie, że morze daje wolność gospodarczą i łącznie z armią niepodległość polityczną Państwa.

JÓZEF KOZUCHOWSKI,  
Prezes Rady Głównej LMK

# D w a d z i e ś c i a l a t

Dla historii narodu okres 20 lat jest małym odinkiem — dla jednego pokolenia, które okres ten rozpoczęło już w latach swej pełnoletności, jest bodaj dorobkiem całego życia. W ciągu ubiegłych lat dwudziestu należy zapisać na dobro naszego pokolenia udział w budowie Państwa, w dziedzinie, której znaczenie dla życia państwowego nie jest jeszcze całkowicie doceniane, mianowicie: stworzenie morskiej siły zbrojnej.

Gdy inne dziedziny życia państwowego, tworzone i rozbudowywane przez odrodzone Państwo, wiązały się ściśle z bieżącymi potrzebami powszedniego życia, opierały się na zrębach, czy to wzniesionych przez naród w niewoli, czy to częściowo wygrzebanych z powojennych gruzów państwowości zaborczych, — to tworzenie Marynarki Wojennej w Polsce jest rzeczą nawskroś nową, nie wypływającą nawet z tradycji, — raczej tradycji tej przeciwną.

Dekret Naczelnika Państwa, Marszałka Piłsudskiego z dnia 28 listopada 1918 r., nakazujący utworzenie Marynarki Wojennej w państwie, egzystującym zaledwie kilkanaście dni, nie posiadającym dostępu do morza, tworzący marynarkę wojenną w żeli nie wrogiej, to nawskroś obojętnej atmosferze, nabiera specjalnego znaczenia, daje dowód genialnej intuicji Marszałka Piłsudskiego.

Garść marynarzy spod trzech zaborów, bogata w wielkie słowa Rozkazu, w swój entuzjazm i nadzieję — w ciężkim trudzie organizacyjnym i w marszu pierwszego i drugiego Batalionu Morskiego — poprzez bitewne szlaki Polesia, Wisły, poprzez szanie obrony Warszawy, stanęła mocną stopą na pustkowiu odzyskanego skrawka wybrzeża Bałtyku, by na nim tworzyć bazy wojenno - morskie od najprymitywniejszych ich podstaw, wówczas gdy nawet najmniejsze państwa bałtyckie, powstałe po wojnie, odziedziczyły je zasobne od zaborcy. W prymitywnych portach wnet załopotwały bandery na pierwszych polskich małych okrętach, obsadzonych przez załogi, które niedawno kierowały plugiem,

lub dzierżyły w rękach karabin, — gdzieś daleko w głębi kraju.

Tymczasem oficerowie tworzyli po nocach dowolne słowa na nazwanie części okrętu i jego mechanizmów, dla komendy i prowizorycznych przepisów i regulaminów.

Teraz, gdy upłynęły lata, siła zbrojna na morzu i flotylla rzeczna na wschodzie są już czynnikiem, który stanowi zbrojne ramię Rzeczypospolitej, z którego gatunkowym ciężarem i znaczeniem, jako efektywnej siły, i obcy muszą się liczyć.

Do naszej floty wojennej przybywają coraz to nowe okręty, które są najnowszym i najpoważniejszym wyrazem techniki i uzbrojenia.

I chociaż flota nasza w stosunku do ekonomicznego rozwoju naszych spraw morskich, do naszego znaczenia politycznego w Europie jest jeszcze zbyt słaba — to jednak jej organizacja, jej urządzenia pomocnicze, jej personel i jej wyszkolenie są gwarancją, że jest ona organizmem należycie przygotowanym dla dalszej rozbudowy, tak niezbędnej dla zabezpieczenia naszego morskiego posiadania i jego dalszego rozwoju.

Flota wojenna jest dla jakichkolwiek poczynań państwa na morzu tym, czym dla rozwoju i życia państwa na lądzie jest wojsko.

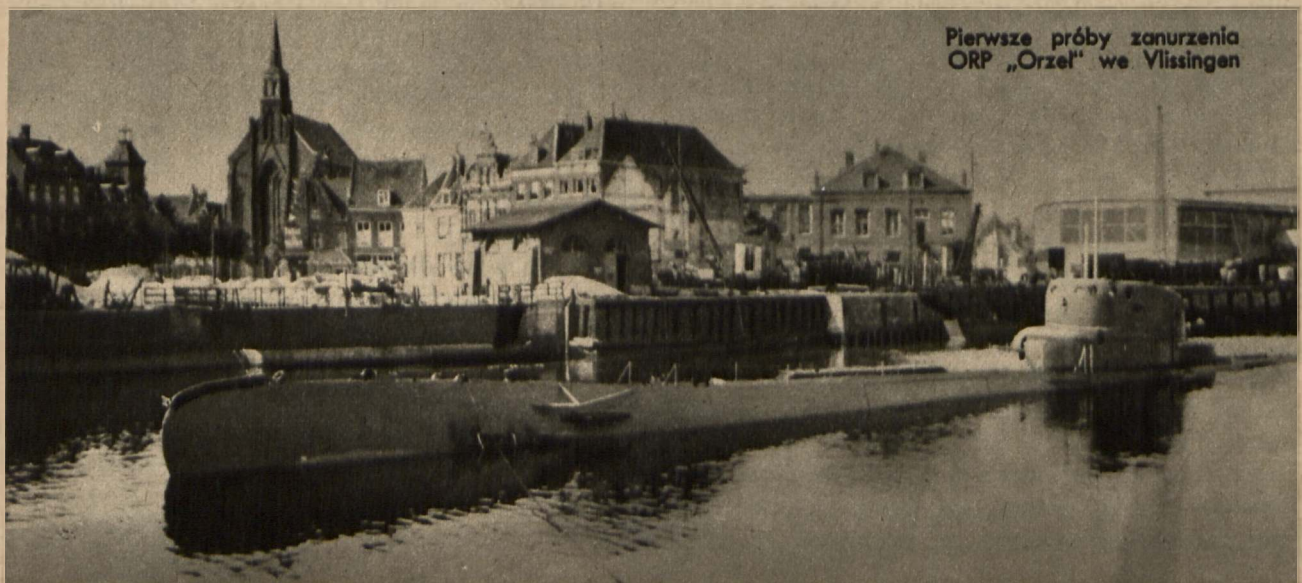
Ta prawda jest aktualna tym bardziej teraz, gdy między morzem a życiem kraju powiązane zostały tak mocne spoidła, jak Odynia i 78% naszego zewnętrznego handlu.

W obecnym miesiącu dwudziestolecia rozkazu o utworzeniu Marynarki Wojennej w Polsce, świadomość o aktualności tej prawdy jest już bodaj powszechna wśród całego społeczeństwa.

Przyczyniła się do tego w wielkim stopniu, także swe dwudziestolecie obchodząca, Liga Morska i Kolonialna.

W dziedzinie stworzenia siły zbrojnej na morzu Polska zrobiła już duże wysiłki. Odpowiednio do swej siły na lądzie, Polska na morzu musi być silna i silna będzie!

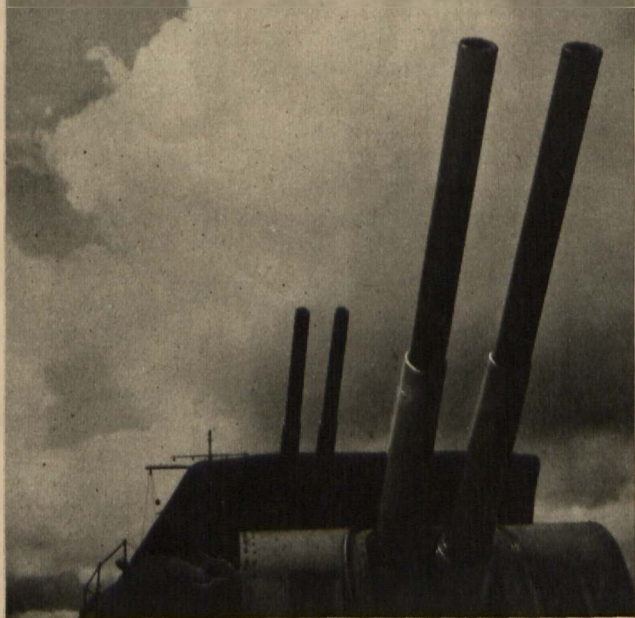
K. KORYTOWSKI



Pierwsze próby zanurzenia  
ORP „Orzeł” we Vlissingen



# ROZWÓJ MARYNARKI WOJENNEJ



Dwadzieścia lat temu, gdy Polska powstała z ruin i popiołów, gdy dokoła zbierały się groźne chmury, z których lada chwila mógł uderzyć piorun - wojna, Marszałek Piłsudski, organizując Państwo Polskie, powołał też do życia Sekcję Marynarki Wojennej.

Gdy weźmiemy pod uwagę grzechy przeszłości dawnej potężnej Rzeczypospolitej w stosunku do obrony morskiej i zestawimy z sytuacją Państwa Polskiego w chwili utworzenia tej pierwszej komórki organizacyjnej marynarki wojennej, musimy przyznać, że był to doniosły zwrot w naszych dziejach.

Sprawa naszego dostępu do morza nawet w teorii nie była rozwiązana. Tkwiła jeszcze w Deklaracji Wilsona, mówiącej o wolnym dostępie do morza państw nowopowstałych, w oświadczeniu Ententy z dnia 3 czerwca 1918 r. głoszącej, że utworzenie Polski zjednoczonej z dostępem do morza stanowi jeden z warunków pokoju trwałego, sprawiedliwego.

Pierwszym zadaniem Sekcji Marynarki Wojennej było utworzenie kadry personalnej przyszłej marynarki polskiej. Otrzymałszy jako bazę port Modlin, Sekcja Marynarki przystąpiła do tworzenia z oficerów, podoficerów i marynarzy z b. flot zaborczych, a także z ochotników — 1 batalionu morskiego oraz Flotylli Wiślanej, powstałej z jednego stateczku i kilku łodzi motorowych, które były uzbrojone jedynie w karabiny maszynowe i służyły początkowo wyłącznie dla celów ćwiczebnych.

W miarę swego rozwoju, Flotylla Wiślana zaczęła służyć do konwojowania transportów rzecznych. A gdy wybuchła wojna, poczęła się wzmacniać i rozrastać młoda marynarka polska. Powstaje Flotylla Pińska, bandera wojenna polska zdobywa sławę bojąca na wodach Prypeci, Dniepru, walcząc z Flotyllą Sowiecką i z oddziałami lądowymi: — Horodyszczce, Petryków, Łomacze,

Koszarówka, Czarnobył na Prypeci, Puchówka na Deśnie, Stracholesie - Okuninowo na Dnieprze. — Potem, gdy wojna oparła się o brzegi wiślane, Płock, Dobrzyń, Buchramniki, Góra Kalwaria, — walce Flotylli Wiślanej — pola Łętowa i Głodowa, Złotonia, Żółtki i pola Zabiella, gdzie się wstawił Pułk Morski — to wszystko miejscowości, gdzie polska marynarka wojenna wykazała swą siłę żywotną i miłość Ojczyzny, nie mając jeszcze dostępu do morza.

W roku 1920 Polska obejmuje w wieczyste władanie wybrzeże morskie, w związku z tym komórka organizacyjna Marynarki Wojennej rozrasta się z Sekcji w Departament dla Spraw Morskich. Teraz dopiero centralne władze morskie mogły pomyśleć o stworzeniu floty wojennej.

Było to zagadnienie pałace. Warunki polityczne, w jakich powstawała Polska, ze względu na wojnę polsko-sowiecką, wymagały natychmiastowego zapewnienia bezpieczeństwa na Bałtyku transportem morskim z materiałem wojennym, zakupionym we Francji i innych państwach, — zabezpieczenia naszego wybrzeża.

Niestety floty wojennej zaimprovizować nie można, przeto Departament dla Spraw Morskich musiał wziąć pod uwagę dwa rozwiązania tej sprawy: zakup okrętów wojennych w Anglii, we Francji, Włoszech czy Stanach Zjednoczonych, lub otrzymanie ich jako ekwiwalentu, należnego Polsce od państw zaborczych.

W lipcu 1919 r. Departament dla Spraw Morskich opracował pierwszy program rozbudowy floty wojennej, który przedstawiał się następująco: 1 krążownik—3.000 ton, 4 kontrtorpedowce po 800 ton, 2 łodzie podwodne 500 i 200 ton, baza pływająca dla kontrtorpedowców i baza pływająca dla łodzi podwodnych i szybkich łodzi motorowych (ścigaczy), 6 trałeryów po 100 ton i innych mniejszych okrętów. Program ten zatwierdził Minister Spraw Wojskowych 9 września 1919 r. Departament Morski w myśl programu polecił swym przedstawicielom na placówkach za granicą wszczęcie pertraktacji w sprawie kupna okrętów w Anglii, a przez pokojową polską delegację w Paryżu rozpoczął starania o otrzymanie okrętów z b. flot niemieckiej lub austriackiej.

W pierwszych dniach grudnia Rada Najwyższa przyznała Polsce 6 torpedowców b. floty niemieckiej. Było to radosne zdarzenie w dziejach naszej marynarki, otwierało jej bowiem drogę do dalszego rozwoju.

Rok 1920 przynosi polityczne trudności ograniczające zasadniczo tworzenie floty wojennej. Finlandia na konferencji w Helsingforsie wysunęła propozycję neutralizacji Bałtyku — którą mocno poparła Anglia w Radzie Najwyższej. Ostatecznie o tym decydować miała Liga Narodów. Wreszcie Anglia starała się przeprowadzić w Radzie Najwyż-

szej, oraz w Radzie Ligi Narodów swój punkt widzenia, że państwa nowopowstałe nie mogą posiadać łodzi podwodnych, ścigaczy oraz min.

Wszystkie te projekty godziły w interesy morskie Rzeczypospolitej. W razie przeprowadzenia neutralizacji Bałtyku Polska byłaby pozbawiona prawa tworzenia jakiegokolwiek obrony morskiej, floty wojennej czy też umocnień nadbrzeżnych. Inne projekty ograniczały suwerenność Rzeczypospolitej, utrudniały jej organizację sił morskich.

Rząd polski wystąpił przeciw tym uchwałom. W rezultacie energiczna jego działalność odniosła sukces, gdyż żaden projekt, krępujący suwerenność Polski w tworzeniu floty wojennej, nie wszedł w życie. Ciężki jednak stan finansowy Państwa stanął na przeszkodzie realizacji pierwszego programu rozbudowy floty wojennej.

Powoli jednak flota wojenna powstawała. Pierwszy podniósł polską banderę wojenną 10 lutego r. 1919 „Pomorzanin”, zakupiony dla celów pomiarowych. W r. 1920 zakupiono w Finlandii 2 kanonierki, które zostały wcielone do floty pod nazwą „Komendant Piłsudski”, „Gen. Haller”. Zakupiono też 4 traulery, które zostały wcielone w r. 1921: „Jaskółka”, „Czajka”, „Rybitwa” i „Mewa”, po czym przybyły z Anglii wyremontowane dawne niemieckie torpedowce, które wcielono do floty jako: „Kujawiak”, „Śląsk”, „Kaszub”, „Mazur”, „Podhalanin”, „Krakowiak”.

W lutym r. 1922 Departament dla Spraw Morskich zostaje przemianowany na Kierownictwo Marynarki Wojennej. Nowa organizacja morskich władz centralnych dawała jej większą niezależność. Kierownictwo Marynarki Wojennej otrzymało swój własny budżet. Budżet ten był jednak zbyt skromny, by mógł być użyty dla celów rozbudowy floty wojennej. Główną przeto uwagę zwrócono na wyszkolenie personelu, aby być przygotowanym w chwili, gdy finanse Państwa pozwolą tworzyć silną flotę wojenną. Powstaje Szkoła Oficerska w Toruniu, Szkoła Specjalistów Morskich w Świeciu. Poprzednio były zorganizowane w Modlinie i Pińsku tymczasowe Kursy Podoficerskie. Poza tym szereg zdolniejszych oficerów wysłano na dalsze kształcenie do Anglii i Francji. Przystąpiono również do rozbudowy flotylli rzecznych.

Z chwilą poprawy finansowej Państwa zaczynają przybywać nowe jednostki polskiej floty. W roku 1924 zakupiono transportowiec „Warta”, w 1925 — „Wilja”.

Dopiero jednak w roku 1926 sprawa rozbudowy floty wojennej zrobiła poważny krok naprzód. Zostały obstalowane we Francji kontrtorpe-

dowce „Wicher”, „Burza” oraz okręty podwodne „Wilk”, „Ryś”, „Żbik”. W roku 1927 przybywa „Iskra” oraz „Bałtyk”. Zamówione okręty wcielono do floty wojennej w następującym chronologicznym porządku: „Wicher” w r. 1930, „Wilk” i „Ryś” w r. 1931, „Burza”, „Żbik” w r. 1932. Poza tym w r. 1930 zostaje wcielony do floty okręt pomocniczy „L.wów”, zaś w r. 1932 „Sławomir Czerwiński” i „Smok”. Następnie na miejsce zużytych już traulerów zostają wcielone nowe traulery, zbudowane na polskich stocznicach, o tych samych nazwach. Ponadto buduje się w dalszym ciągu kontrtorpedowce: w r. 1937 „Grom” i „Błyskawica” i w r. 1938 stawiacz min „Gryf”. Wreszcie w r. 1936 zamówione zostały w Holandii dwa okręty podwodne „Orzeł” i „Sęp”, przy czym „Orzeł” budowany jest ze środków FOM.

Wszystkie te w ostatnich latach nabyte okręty wojenne są najnowszymi, najsilniejszymi typami w swojej klasie, przytem są obsadzone przez świetnie wyszkoloną i pełną zapału załogę. — Możemy przeto powiedzieć, że Polska w ciągu tych pierwszych dwudziestu lat swego istnienia stworzyła mocne, zdrowe jądro polskiej floty wojennej. Ta nasza mała flota jest już pewną siłą bojową, której co prawda nie możemy porównywać z dawno istniejącymi flotami — jednak na Bałtyku jej istnienie musi zaważyć.

Czy do zanotowania mamy tylko ten wynik dwudziestoletniej pracy na odcinku wojenno-morskim Rzeczypospolitej? Nie! Zanotujemy sobie jeszcze fakt inny; niemniej radosny, niemniej doniosły niż utworzenie tego zawiązku przyszej naszej potęgi morskiej. Jest nim przełamanie naszej psychiki kontynentalnej, tej psychiki tradycyjnej, która tak fatalnie zaciążyła na dziejach dawnej Rzeczypospolitej. — Nasze społeczeństwo staje już frontem do zagadnienia obrony morskiej, o czym tak dobitnie świadczy okręt podwodny „Orzeł”. Przeorana głęboko dusza Narodu Polskiego stanie się tą glebą urodzajną, w której zdrowe silne jądro naszej floty wojennej rozwinie się w potęgę morską godną Mocarstwa Polskiego.

KAROL TAUBE



Marszałek Piłsudski na statku Flotylli Wiślanej w r. 1921



# Dwadzieścia lat pracy LMK

Kiedy z perspektywy 20 minionych lat spojrzymy na działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej -- każdemu z nas musi rzucić się w oczy przede wszystkim imponujący jej rozwój organizacyjny, z którym idzie w parze równoczesne pogłębianie i rozszerzanie zakresu prac programowych. Z 25 członków -- założycieli z roku 1918 doszliśmy do potężnej liczby 6,403 ogniw terenowych i 827.829 członków wszystkich kategorii. Ze stowarzyszenia, wykazującego na początku zainteresowanie niewielkim zaledwie odcinkiem, tj. żegluga, staliśmy się jedyną w Polsce organizacją społeczną, obejmującą swymi pracami całokształt spraw morskich, żeglugi śródlądowej, kolonialnych i wychowania morskiego. Możemy z dumą stwierdzić, żeśmy z propagandą polskiego programu morskiego i kolonialnego dotarli do najszerszych warstw społeczeństwa, żeśmy przeorali zbiorową psychikę Narodu dotąd lądowego, żeśmy obudzili wśród mas gorące umiłowanie morza polskiego i głębokie zrozumienie tej prawdy, że wielkość i siła naszej Ojczyzny zależy od pełnego i wszechstronnego wykorzystania wolnego dostępu do morza.

Spróbujmy zanalizować pokrótce dorobek tych 20 minionych lat, żeby zdać sobie sprawę z tego, w jakich warunkach wzrasta dzisiejsza siła i wielkość Ligi Morskiej i Kolonialnej.

W dniu 1 października roku 1918 założona została w Warszawie organizacja p. n. „Bandera Polska”. Już w samym zaraniu prac stowarzyszenia można zaobserwować pewien charakterystyczny rys. Obok działalności czysto propagandowej widzimy konkretne współdziałanie z władzami państwowymi. Ten charakterystyczny rys cechować będzie odąd organizację i w dalszych etapach jej pracy, świadcząc chlubnie o pionierach idei morskiej w Polsce, którzy -- w myśl wskazań Wielkiego Naczelniczego i Wychowawcy Narodu, Józefa Piłsudskiego -- byli zawsze idealistami w myśleniu i realistami w działaniu. Dla spotęgowania akcji propagandowej wśród społeczeństwa stowarzyszenie rozpoczyna wydawać własny miesięcznik również p. n. „Bandera Polska”, którego pierwszy numer ukazuje się w maju r. 1919.

Po kilku zaledwie miesiącach pracy zachodzi konieczność rozszerzenia celów i zadań stowarzyszenia. W końcu czerwca r. 1919 stowarzyszenie „Bandera Polska” przekształca się na organizację p. n. „Liga Żeglugi Polskiej”. Statut Ligi -- obok dawnych zainteresowań żegluga -- obejmuje już sprawy marynarki wojennej, floty handlowej, handlu morskiego itd.

Nadchodzi pamiętny rok 1920. Wszyscy zdolni do noszenia broni wyruszają na front, reszta -- pra-

cuje również dla wojska. Działalność zapoczątkowanej z rozmachem organizacji zostaje zawieszona.

Kiedy w r. 1921 „Liga Żeglugi Polskiej” wznowia z powrotem swę prace -- trzeba wszystko rozpoznać niemal od podstaw.

Obok intensywnej propagandy idei morskiej -- mamy do zanotowania takie konkretne poczynania: doroczne regaty w Gdyni, zagraniczne wycieczki morskie, akcja odczytowa i filmowa, walka o odzyskanie i utrwalenie naszych praw w Gdańsku, akcja w kierunku przyśpieszenia budowy własnego portu w Gdyni, budowy własnej floty handlowej i stworzenia silnej marynarki wojennej. Mimo dużych trudności finansowych Liga rozszerza stale zakres swych celów i zadań programowych.

Nadchodzi rok 1924, a wraz z nim staje znowu przed organizacją konieczność przeprowadzenia nowych zmian. Walne zebranie w kwietniu r. 1924 dokonywa szeregu zasadniczych zmian statutowych, czego symbolicznym wyrazem staje się równoczesna zmiana nazwy na „Ligę Morską i Rzeczną”. Nabrawszy nowego zasobu energii -- Liga przystępuje z niesłabnącym zapalem do akcji propagandowej. W listopadzie roku 1924 ukazuje się pierwszy numer miesięcznika „Morze”, który wychodzić będzie odąd jako stały organ prasowy organizacji. W czerwcu r. 1925 odbywa się pierwszy tydzień propagandy hasel Ligi p. n. „Tygodnia Bandery”.

Liga rozwinęła w tym okresie żywą i energiczną propagandę za koniecznością stworzenia portu w Gdyni, a następnie wszechstronnej jego rozbudowy, za stworzeniem floty handlowej i uruchomieniem transatlantyckich linii żeglugowych, wreszcie za budową silnej floty wojennej, która stanęłaby na straży naszego stanu posiadania nad Bałtykiem.

Data przełomową w życiu organizacji jest niewątpliwie rok 1928. W dniu 6 lutego tegoż roku powstaje -- pod przewodnictwem konsula K. Głuchowskiego -- Związek Pionierów Kolonialnych. Jest to sekcja autonomiczna w łonie Ligi, skupiająca grono osób, wysuwających hasło walki o tereny zamorskie dla ekspansji narodu polskiego. I Walny Zjazd Delegatów Ligi, zwołany na dzień 20 i 21 października 1928 r. do Katowic, włącza zagadnienia kolonialne do programu organizacji i uzupełnia odpowiednie punkty statutu, precyzujące cele i zadania Ligi.

Nowe dziedziny pracy, a zwłaszcza wysuwające się na czoło zagadnienia kolonialne, sprawy wychodźstwa, współpracy z ośrodkami polskimi za granicą -- wymagały opracowania nowego programu. Wobec ciągłego rozrostu Ligi trzeba było zmienić również dotychczasowy ustrój, oparty na organizacyjnej więzi Oddziałów z Zarządem Głównym.

III Walny Zjazd Delegatów, odbyty w Gdyni w dniach 25 — 27 października 1930 roku, to znowu moment przełomowy w życiu organizacji. Obradując w okresie rozszalałej akcji rewizjonistycznej — Zjazd stał się potężną manifestacją zorganizowanego w Lidze społeczeństwa pod hasłem szybkiego mobilizowania wszystkich sił dla obrony naszego stanu posiadania na wybrzeżu i morzu i gromadzenia wszelkich środków na rzecz tej obrony. Na Zjeździe przyjęto nowy program prac, który jako główne zagadnienia wysuwał: 1) Sprawy obrony morskiej — współdziałanie w tworzeniu realnej siły polskiej na Bałtyku. 2) Sprawy morskie, obejmujące całokształt żeglugi morskiej, marynarki handlowej, portów morskich i ich urządzeń, handlu morskiego i rybactwa, przemysłu, związanego z żeglugą morską itd. 3) Sprawy emigracyjno-kolonialne — pozyskanie terenów dla zamorskiej ekspansji ludzkiej i gospodarczej, utrzymywanie ścisłej łączności z wychodźstwem polskim, nawiązanie bezpośrednich stosunków gospodarczych między Polską, a krajami zamorskimi. 4) Sprawy żeglugi śródlądowej — regulacja rzek z Wisłą na czele, rozbudowa i eksploatacja dróg wodnych śródlądowych. 5) Sprawy wychowania morskiego społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży — akcja obozowa, wycieczkowa, sporty wodne, turystyka wodna itp.

Ponadto Zjazd Gdyński ustalił nową nazwę organizacji, a mianowicie „Liga Morska i Kolonialna”. Fakt ten, chociaż z pozoru był tylko formalnością, świadczył wymownie o nastrojach ogółu członków, życzących sobie, by hasła kolonialne stały się odtąd — obok hasel morskich — sztandarowymi celami, widocznymi dla wszystkich. Zasługuje to na specjalne podkreślenie, gdyż jeszcze do niedawna hasła kolonialne uważane były za nierealne mrzonki, a głosiciele ich traktowano niemal powszechnie z lekkim pobłażaniem jako niepoprawnych maniaków. Ostatnim wreszcie wydarzeniem o historycznej doniosłości był wybór gen. Gustawa Orlicz-Dreszera na prezesa Zarządu Głównego LMK. Dzięki swemu światłemu umysłowi, niesłabnącej inicjatywie, młodzieńczemu entuzjazmowi, ofiarności bez granic i wybitnym talentom organizacyjnym — gen. Orlicz-Dreszer zapisał się złotymi zgłoskami w dziejach LMK jako właściwy twórca polskiego programu morsko-kolonialnego i pierwszy jego na wielką skalę realizator.

Wszystko, co było bezpośrednim lub pośrednim dziełem Generała — miało znamiona wielkości: plany i projekty, program działalności, prace realizacyjne. Jedną z najbardziej charakterystycznych cech gen. Orlicz-Dreszera była niezwykła umiejętność porywania własnym przykładem wielkich gromad ludzkich do zbiorowego ofiarnego wysiłku, by wspólnymi siłami tworzyć rzeczy o wartości istotnie trwałej i nieprzemijającej.

Jak wyglądały osiągnięcia Ligi na poszczególnych odcinkach jej pracy?

Po zlikwidowaniu Komitetu Floty Narodowej Rada Ministrów uchwałą z dnia 20 stycznia r. 1933 powierza Lidze Morskiej i Kolonialnej dalsze zbieranie funduszków na budowę floty wojennej, kierowanie tą zbiórką i koordynację wysiłków poszczegól-

nych instytucyj i osób, współdziałających w zbieraniu funduszków na ten cel. Przewodniczącym Zarządu Funduszu Obrony Morskiej i delegatem Rządu zostaje gen. broni Kazimierz Sosnkowski.

Sumy zebrane na FOM do dn. 1/IX 1937 r. w wysokości 8.200.000.— zł. (z czego 2.650.000.— zł. dała odrębna zbiórka wśród oficerów i podoficerów (na budowę okrętu podwodnego im. Marszałka Józefa Piłsudskiego „Orzeł”). Obecnie LMK prowadzi dalszą zbiórkę na budowę mniejszych jednostek wojennych tzw. ścigaczy, przy czym poszczególne Okręgi podjęły się zebrania potrzebnych sum na budowę własnego ścigacza.

Obok prowadzonej bez przerwy żywej akcji propagandowej wybudowano piękny „Dom Rybaka” we Władysławowie, roztoczono opiekę nad marynarzami i robotnikami portowymi (Domy Marynarza w Gdyni i w Gdańsku), współdziałano przy zorganizowaniu placówek opieki nad marynarzami i rybakami polskimi za granicą. LMK stoi czujnie na straży interesów polskich w Gdańsku. Kiedy w lecie r. 1936 nastąpiło zaostrzenie stosunków między Gdańskiem a Polską — dzięki energicznemu wystąpieniu organizacji odbywa się w całym kraju ponad 6.300 zgromadzeń publicznych, na których zapadają rezolucje, protestujące zdecydowanie przeciwko zamachowi na prawa nasze w Wolnym Mieście.

Po włączeniu zagadnień emigracyjno-kolonialnych do programu LMK, co stało się na III Walnym Zjeździe Delegatów w Gdyni w r. 1930, IV Walny Zjazd Delegatów (Lwów 1932 r.) położył trwałe fundamenty pod realizację tych zamierzeń przez utworzenie Funduszu Akcji Kolonialnej.

Z konkretnych prac w tej dziedzinie wspomnieć musimy w pierwszym rzędzie o akcji liberyjskiej. Po przeprowadzeniu studiów i badań na miejscu zawarto umowę z rządem liberyjskim, na podstawie której LMK wysłała do Liberii dwóch rzeczoznawców przy rządzie liberyjskim: ekonomicznego i dla spraw higieny. Równocześnie przystąpiono do stworzenia na tym terenie kilku plantacji, na których mogliby się szkolić przyszli plantatorzy polscy.

Głosząc hasło nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych z krajami zamorskimi celem pozbycia się kosztownego pośrednictwa obcego i stworzenia własnych linii żeglugowych do krajów zamorskich — LMK postanowiła przełamać pierwsze lody i skłonić nasze sfery gospodarcze do bliższego zainteresowania się tą sprawą. W tym celu zorganizowano w końcu r. 1934 (wraz z kompanią Handlu Zamorskiego) pionierski rejs s/s „Poznań” do portów Afryki Zachodniej z ładunkiem towarów polskich. W wyniku tej akcji delegacja polskich towarzystw handlowych odbyła w r. 1935 w Londynie szereg rozmów z centralami towarzystw kolonialnych, uzyskując w końcu możliwość wywozu polskich towarów do Afryki Zachodniej w zamian za import miejscowych surowców.

Uważając emigrację zamorską za ten czynnik, który przez najbliższe lata będzie przyczyniał się do złagodzenia kryzysu ludnościowego w Polsce — LMK przystąpiła do akcji osadniczej na własną rękę

kę, pragnąc wypróbować metody racjonalnej kolonizacji i stworzyć dla przykładu kilka wzorowych osad zamorskich. Początek tej akcji datuje się od r. 1933, kiedy to wysłany został do Parany przedstawiciel Zarządu Głównego dla zbadania warunków emigracji z Polski. W r. 1934 zakupiono około 7.000 ha ziemi, tworząc osadę „Morska Wola“. W r. 1935 zakupiono ponadto dalsze 10.000 ha ziemi. Wobec tego, że w międzyczasie powstało Międzynarodowe Towarzystwo Osadnicze, które w sposób planowy zajęło się całokształtem spraw, związanych z emigracją z Polski — LMK uznała, że dalszych obszarów zakupywać nie należy i że na tym zakończy prowadzoną bezpośrednio akcję osadnictwa w Paranie.

Żywią i bezpośrednią współpracę ze środowiskami polskimi za granicą podtrzymywano przez liczne wyjazdy przedstawicieli LMK na te tereny.

Uznając szkolenie specjalistów kolonialnych za jeden z podstawowych obowiązków — LMK organizuje sama i współdziała w organizowaniu na wyższych uczelniach kursów i wykładów z dziedziny spraw kolonialnych, udziela stypendiów kształcącym się w zagranicznych szkołach kolonialnych i odbywającym praktyki w przedsiębiorstwach handlowych i plantacjach w koloniach.

Wspomnieć wreszcie należy o powołaniu do życia w końcu r. 1937 Instytutu Naukowego LMK, zajmującego się naukowym opracowywaniem zagadnień programowych Ligi ze specjalnym uwzględnieniem spraw emigracyjno-kolonialnych.

Sprawy żeglugi śródlądowej są tym kompleksem zagadnień, którymi Liga interesowała się żywo od początku swego istnienia. Głosząc hasło usprawnienia i pełnego wykorzystania dróg wodnych śródlądowych celem powiązania siecią arterij wodnych Bałtyku z Morzem Czarnym — krok za krokiem starano się realizować tę naczelną ideę. W r. 1931 zgłasza Liga projekt ustawy o Państwowej Radzie Żeglugowej, występując równocześnie z inicjatywą prowadzenia statystyk ruchu ładunków w żegludze śródlądowej. Również z inicjatywy i staraniem Ligi poruszono sprawę wyjścia żeglugi polskiej na Odrę i Łabę oraz sprawę łamanej taryfy kolejowo-wodnej. Dzięki Lidze powołano do życia instytucję dla klasyfikacji statków żeglugi śródlądowej (rok 1933) oraz unormowano sprawę t. zw. patentów żeglarskich. Łącznie z Radą Zjazdów Żeglugowych zorganizowano pierwsze w Polsce kursy dokształcające dla szyprów rzecznych, z których w r. 1936 utworzono stałą Szkołę Żeglugi Riecznej, mającą 2 wydziały: nawigacyjny i mechaniczny.

Myśląc o przyszłości, Liga nie zapomniała o młodym pokoleniu. W r. 1933 został włączony do LMK Komitet Zbiórki na okręt „Dar Szkoły Polskiej“, obejmujący nauczycielstwo i młodzież szkolną. Utworzony w związku z tym Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży zajął się energicznie akcją propagandową i organizacyjną wśród młodzieży, nie zaniedbując prac z dziedziny programowej. Odczyty, referaty, akademie, wystawy, kursy modelarstwa okrętowego, wycieczki popularne do Gdyni i po morzu, wycieczki zagraniczne, sporty wodne i turystyka wodna, obozy wypoczynkowe, obozy i kursy żeglarskie, sploty do morza — oto metody pracy i sposoby oddziaływania na młode pokolenie celem przekształcenia dominującej do niedawna psychiki lądowej na psychikę narodu żeglarskiego.

W roku 1933 odbył się pierwszy splot „przez Polskę — do morza“, w którym wzięło udział 2.000 uczestników na 1.000 łodziach, reprezentujących wszystkie większe wody śródlądowe. W r. 1934 zorganizowano drugi z kolei splot p. n. „Cała Polska do morza“. Trzecim wreszcie był zorganizowany w r. 1935 „Splot do Morza Czarnego“. Mimo, że liczba uczestników była z natury rzeczy mniejsza, niż w splotach poprzednich — impreza ta wzbudziła duże zainteresowanie w Rumunii.

Jeśli chodzi o imponujący rozwój organizacyjny Ligi, to najlepiej mówią o nim suche liczby. Od powstania Ligi do roku 1933 mamy stały, lecz powolny wzrost ogniw organizacyjnych i członków. Okres ten zamyka się następującym dorobkiem: 409 ogniw terenowych i 70.670 członków. Lata 1933—35 charakteryzuje olbrzymi skok naprzód — w roku 1935 mamy już 2.407 ogniw terenowych i 295.892 członków. Następne 2 lata — to dalsza rozbudowa organizacyjna Ligi, która doprowadza wreszcie do dzisiejszego stanu liczbowego: 6.403 ogniw i 827.829 członków. Wspomnieć również należy o wszelkiego rodzaju imprezach propagandowych, organizowanych systematycznie przez LMK, jak uroczystości „Święta Morza“, „Rocznice odzyskania dostępu do morza“, „Dni kolonialne“ itp. Dzięki swej powszechności i masowemu braniu w nich udziału przez najszerze warstwy społeczeństwa — stały się one manifestacją całego Narodu na rzecz morza i kolonii.

Na specjalne podkreślenie zasługuje wspomniany rozwój działalności wydawniczo-prasowej Ligi. Obok wychodzącego od roku 1924 stałego organu miesięcznika „Morze“, zaczyna wychodzić w lutym r. 1934 drugi miesięcznik popularny „Polska na mo-



Okładka pierwszego numeru „Morza“ z listopada 1924 r.

rze", przeznaczony dla młodzieży i szerokich warstw ludności wiejskiej i miejskiej. We wrześniu r. 1934 ukazuje się pierwszy numer kwartalnika naukowego „Sprawy morskie i kolonialne”. W r. 1935 Liga przejmuje od Akademickiego Związku Morskiego miesięcznik „Szkwał”, który wydaje do r. 1937. Dla Kół Szkolnych LMK wydawana jest ponadto „Gazetka Morska”. Nakłady wspomnianych czasopism wzrastają z roku na rok i wynoszą obecnie: „Morze” — 220 tys. egzemplarzy, „Polska na morzu” (2 mutacje) — 330 tysięcy egz., „Sprawy morskie i kolonialne” — 1.200 egz., „Gazetka Morska” — 5.000 egz.

Prócz czasopism Liga wydaje cały szereg broszur i książek z dziedziny morskiej i kolonialnej, o ponadto różne odezwy, plakaty, afisze, ulotki, nalepki, prospekty, tablice itp., rozchodzące się po całej Polsce w setkach tysięcy egzemplarzy.

Potężny rozwój na przestrzeni ostatnich 5 lat zawdzięcza Liga w dużym stopniu utworzeniu ogniw pośrednich między Zarządem Głównym a Oddziałami. Utworzenie Okręgów i Obwodów, którym z biegiem czasu po decentralizacji przekazano większość spraw organizacyjnych i administracyjno-gospodarczych, spowodowało ogromne ożywienie prac LMK w terenie, jak również wydatne odciążenie Zarządu Głównego, który mógł się w daleko większym stopniu poświęcić sprawom programowym.

Wódz Naczelny Marszałek Śmigły-Rydz ujął znaczenie Ligi Morskiej i Kolonialnej w następujących słowach: (grudzień roku 1935).

„Wielka pionierska praca Ligi Morskiej i Kolonialnej jest jednym z najbardziej charakterystycznych i najcenniejszych wysiłków dzisiejszej Polski”.

VII Walny Zjazd Delegatów LMK, odbyty w maju roku 1937 w Poznaniu — rozpoczyna ostatni, najświeższy już okres prac. Na Prezesa Rady Głównej Zjazd wybiera ponownie długoletniego jej przewodniczącego — ministra Józefa Koźuchowskiego. Prezesem Zarządu Głównego LMK zostaje gen. Stanisław Kwaśniewski, długoletni wice-prezes Zarządu Głównego.

Równocześnie prezes Zarządu Funduszu Obrony Morskiej gen. broni Kazimierz Sosnkowski zgadza się objąć protektorat nad Ligą i nad całokształtem prowadzonych przez nią prac.

Liga Morska i Kolonialna prowadzi nieustannie i niestrudzenie realizację tych planów i zamierzeń, które snuł twórca polskiego programu morskiego i kolonialnego gen. Orlicz-Dreszer. Program ten sprecyzowany został przez Niego w następujących krótkich żołnierskich słowach („Morze”, czerwiec 1932 r.):

„Chcemy, by Naród Polski naprawił błędy przeszłości, morze ujarzmił i zaprzągnął do pracy dla wielkiej mocarstwowej przyszłości Państwa.

Chcemy, by ten potężny, wiecznie tętniący motor życiodajny pracował dla nas stale, potęgując rozwój gospodarstwa i kultury narodowej i stwarzając realne podstawy dobrobytu i powodzenia dla następnych pokoleń naszego Narodu.

Chcemy przez rzeki i morza z pięknej lecz ciasnej naszej Ojczyzny wysłać pionierów na ziemie mniej zamieszkałe, aby w łączności z dotychczasowym wychodźstwem budowali wielką Polskę światową, jak to już przed nami zrobili inne narody, dla których Europa była za małą...

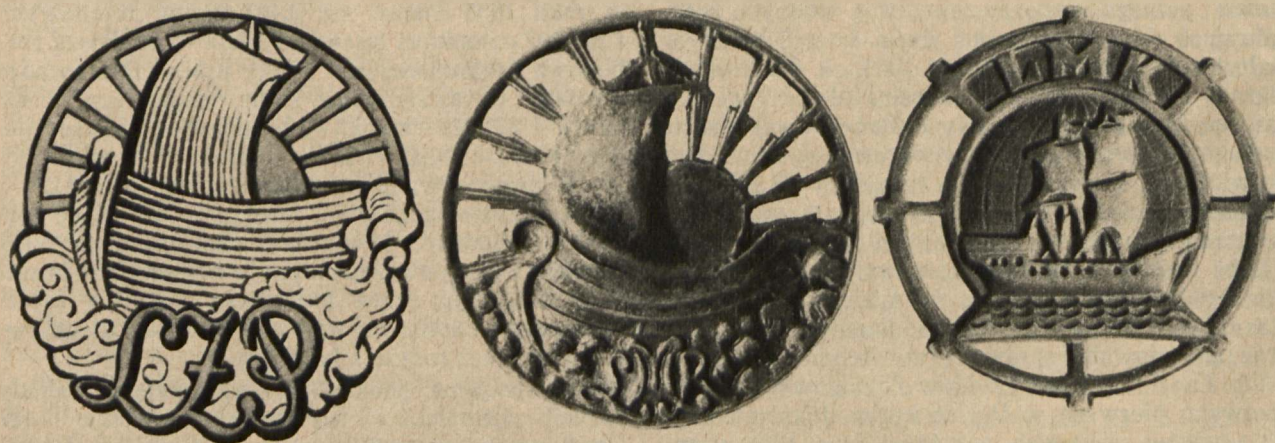
Chcemy, by sześciomilionowe wychodźstwo nasze wzięło walny udział w budowie Państwa Polskiego przez zadzierzgnięcie z nim silnych węzłów gospodarczych i kulturalnych.

Stajemy do tej olbrzymiej pracy, która jest realnym dążeniem do mocarstwowego stanowiska Polski na świecie, z głębokim zrozumieniem, że ogrom dążeń naszych musi być rozłożony na barki wielu pokoleń polskich, i że my, pokolenie dzisiejsze, jedynie pierwsze kroki na wielkiej drodze historycznej stawiamy.

Zatrzymać się nam jednak, ani odpoczywać nie wolno: zbyt wiele jest przed nami”.

Ten ideowy testament pierwszego prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej powinien i musi być przez nas wykonywany, gdyż wymaga tego dobro Polski, która musi być wielka, potężna, zamorska.

CZ. ZAGORSKI



Znaczkach członkowskich: 1. Ligi Żeglugi Polskiej, 2. Ligi Morskiej i Rzecznej, 3. Ligi Morskiej i Kolonialnej



Pierwszy numer „Bandery Polskiej” z maja 1919 r.

**N**iezależność polityczna jest najściślej związana z niezależnością gospodarczą, a niezależność gospodarcza wymaga zawsze uwzględnienia trzech podstawowych czynników. Pierwszym z nich jest możliwie największa samowystarczalność w dziedzinie wyżywienia; drugim — posiadanie na własnej ziemi tych surowców, które stanowią istotę wytwórczości przemysłowej w ogóle, a przemysłowo-wojennej w szczególności; trzecim — możliwość łatwej i taniej komunikacji. Pierwszy czynnik opiera się na rolnictwie, drugi — na rudzie żelaznej i węgla, trzeci — na dobrej sieci drogowej wewnątrz kraju i dostępie do morza na zewnątrz.

Te trzy czynniki, stanowiące podstawę niezależności gospodarczej, a przez to samo politycznej, które dzisiaj są zrozumiałe dla każdego obywatela Rzeczypospolitej, w okresie wielkiej wojny światowej, nie mówiąc już o tzw. czasach przedwojennych, były całkowicie niedoceniane nie tylko przez szerszy ogół polski, lecz nawet w kołach inteligencji miejskiej lub wiejskiej. Do wyjątków zaś należał człowiek, który by sobie zdawał sprawę ze znaczenia ostatniego czynnika, dostępu do morza, jako arterii komunikacyjnej. Nie leży w zakresie niniejszego artykułu zastanawianie się nad przyczynami takiego stanu umysłów polskich w owych czasach; bez wątpienia główną przyczyną był tutaj brak niepodległości, co wywoływało z kolei brak zainteresowania się sprawami polityczno-gospodar-

czymi, posiadającymi podówczas dość oderwany od rzeczywistości i, wobec tego, dość teoretyczny charakter. Streszczając, możemy powiedzieć, że o ile dążenie do niepodległości Polski było zjawiskiem powszechnym wśród naszego społeczeństwa, o tyle jasne zdawanie sobie sprawy z tego, co stanowi podstawę dla normalnego życia każdego państwa, a zatem i przyszłej odrodzonej Rzeczypospolitej, było zjawiskiem nader rzadkim.

Taki w ogólnych szkicowych zarysach był stan umysłowości polskiej w okresie, kiedy kończyła się wielka wojna, a z mgławicy rojeń zaczynała się wyłaniać zmartwychwstająca Rzeczpospolita Polska.

Prace, zapoczątkowane w r. 1916 przez Radę Regencyjną, miały przede wszystkim charakter inwentaryzowania i statystyki tego, co jest, oraz planowania życia gospodarczego w przyszłości. Główne miejsce w nich zajmowały zagadnienia rozwoju rolnictwa i odrodzenia prawie zupełnie zniszczonego przemysłu. Na drugim planie znajdowały się kwestie handlu i komunikacji, przy czym w dziedzinie komunikacji nie było poruszone zagadnienie morskie.

W tym czasie również zaczęła na ziemi polskiej toczyć się pierwsza fala uchodźców — Polaków z Rosji i innych krajów. Poczeli wracać do kraju przede wszystkim ci, których wyrzuciła zawierucha wojenna, oraz ci, którzy przebywali poza krajem od dawna, a teraz chcieli osiąść z powrotem w opuszczonej przed laty ojczyźnie. Na ogół w tej pierwszej fali przeważała inteligencja.

W tej pierwszej fali powrotnej znaleźli się, choć nieliczni, ludzie którzy poprzednio pracowali w dziedzinie morskiej i rzecznej. Należeli do nich oficerowie marynarki wojennej i handlowej, następnie trochę większy zespół inżynierów komunikacji wodnej, wreszcie pracownicy przedsiębiorstw żeglugowych morskich i rzecznych.

Między tymi fachowcami wybijał się energią, zapałem i wszechstronną znajomością zagadnienia morskiego młody stosunkowo, bo liczący 46 rok życia, kontradmirał Kazimierz Porębski.

Porębski, interesując się przede wszystkim zagadnieniami polityczno-gospodarczymi, jako podstawą normalnego życia narodu we własnym państwie, dostrzegł lukę w pracach polityczno-gospodarczych, przygotowywanych w urzędach Rady Regencyjnej, gdyż widział, że traktują one pobieżnie kwestie handlowo-komunikacyjne, a zwłaszcza nie uwzględniają zupełnie zagadnienia morskiego. Postanowił ten błąd naprawić. Były tu dwie drogi: jedna—to wytknąć urzędowi ich niedociągnięcia, druga—to zainteresować zagadnieniem społeczeństwo. Pierwsza ma wyższość w tym wypadku, kiedy czynnik rządowy cieszy się autorytetem i posiada odpowiednią władzę. W danym wypadku nie miało to miejsca. Pozostawała więc druga droga, ale w Polsce o morzu średnio zamożna inteligencja słyszała tylko, jako o kąpielach morskich w Połdze, Sopotach czy Kołobrzegu, a bogatsi — jako o plaży w Ostendzie czy Biarritz. Należało zatem uświadomić społeczeństwo o znacze-

niu morza jako jednego z głównych czynników w życiu narodu i podać z tej dziedziny fakty historyczne, wojskowe, a przede wszystkim gospodarcze.

Tego rodzaju praca była, oczywiście, nad siły jednego człowieka. Należało działać zespołem, docierającym wszędzie, do każdego z poszczególnych kół społecznych. Zespół taki mogli stworzyć owi marynarze, inżynierowie i przedsiębiorcy żegludowi, których przyniosła do Warszawy fala powrotna. Ten cały niewielki zespół był dobrze znany Porębskiemu częściowo z czasów przedwojennych, częściowo z wielkiej wojny, częściowo z drogi powrotnej do Polski. Należało ich tylko zebrać i wciągnąć do pracy.

Tą myślą wiedziony, kilkanaście dni po przyjeździe, w końcu września r. 1918 Porębski zaprosił do siebie prywatnie kilku swoich byłych podkomendnych oraz kilku znajomych inżynierów i żegludowców. Przedmiotem zebrania było szerzenie idei morskiej w społeczeństwie. Zebrania takie zaczęły się odbywać co tydzień. Zbierano się początkowo prywatnie, potem w lokalu Warszawskiego Towarzystwa Transportu i Żeglugi, wreszcie w Stowarzyszeniu Techników, które gościnnie zaproponowało utworzenie samodzielnej sekcji przy stowarzyszeniu. Propozycja ta przyobiekła się w formy realne przez zarejestrowanie w październiku r. 1918 stowarzyszenia pracowników na polu rozwoju żeglugi polskiej pod nazwą „Bandera Polska“. Prezesem przez aklamację został wybrany Porębski, sekretarzem — Maliszewski, b. pracownik Warsz. Tow. Transportu i Żeglugi, a skarbnikiem — Macioch, kapitan statku rzeczno-jezernego na Wiśle. Składka kwartalna wynosiła 10 marek polskich.

Zebrania były początkowo nieliczne, lecz frekwencja wznosiła się z każdym tygodniem, a obrady stawały się coraz bardziej ożywione. Przedmiotem ich były wszystkie niemal zagadnienia z dziedziny morskiej: dyskutowano i o przyszłej banderze, i o przepisach budowlanych na wzór Lloydów lub Veritas, i o przewozie rzeczonym, i o silnikach okrętowych, lecz przeważały zawsze sprawy morsko-gospodarcze, które, jak słusznie mniemał Porębski, najwięcej i najgłębiej będą zdolne zainteresować społeczeństwo, a przez to skierować je ku morzu. Wysuwana była stale myśl przewodnia, że z chwilą, gdy naród zrozumie korzyść z posiadania dostępu do morza, całą siłą będzie się trzymał tego morza. Początkowo szło dość trudno: oficerowie zajmowali wyłącznie kwestie marynarki wojennej i tę w dodatku widzieli tylko na morzu w postaci wielkich eskadr, inżynierów — jedynie zagadnienia regulacji Wisły, żegludowców — przewozy rzeczne. Szybko jednak stapiały się poszczególne kwestie w jednym wielkim zagadnieniu, jakim było dojsście Wisłą do Bałtyku i pójście z Bałtyku na świat.

Na pierwszy plan wysuwały się sprawy wiślane, jako najpilniejsze w ówczesnych warunkach. Przy ich opracowywaniu prym trzymali żegludowcy i inżynierowie. Został więc w październiku r. 1918 ułożony szczegółowy plan przejęcia z rąk okupantów żeglugi rzecznej. Plan ten „Bandera

Polska“ złożyła w końcu października ówczesnemu Min. Przem. i Handlu. Dopomógł on bardzo przy obejmowaniu żeglugi wiślanej w dniach listopadowych.

Niezależnie od wspomnianego planu, „Bandera Polska“, zajmując się sprawami rzeczno-jezernymi, ujęła szeroko całokształt tego bardzo ważnego, a lekceważonego dotychczas zagadnienia. Statut stowarzyszenia od razu zajął stanowisko w sprawie: organizacji administracji żegludowej, regulacji rzek, opracowania typów statków rzecznych, szkolnictwa żegludowego i zaprowadzenia statystyki ruchu.

Kwestie rzeczne, choć ważne i aktualne w owym czasie, nie usuwały w kącie kwestyj morskich, aczkolwiek te w r. 1918 miały jeszcze jedynie teoretyczny charakter. Jednakże już wówczas kładła „Bandera Polska“ nacisk na eksploatację przyszłych polskich portów, zorganizowanie polskiej żeglugi morskiej, wprowadzenie polskiego słownictwa okrętowego i niezbędną marynarkę wojenną.

W zebraniach „Bandery Polskiej“ od chwili pierwszych zaprosin Porębskiego stale brali udział: z oficerów marynarki — Romanowicz, Panasewicz i porucznicy Borowski, Garnuszewski, Kleniewski, de Lühe, Pieńkowski i niżej podpisany, z inżynierów komunikacji — Cwikiel, Decjusz, Gołębiowski i Puciata, z żegludowców — Krzyżanowski, Macioch i Maliszewski. Przychodził również kiedyś niekiedy łącznikowy oficer austro-węgierski przy niemieckim zarządzie komunikacji wiślanej, komandor Nowotny.

Dysputy na zebraniach nie wyczerpywały działalności członków „Bandery Polskiej“, a służyły jedynie za wytyczną do ich dalszej pracy propagandowej wśród społeczeństwa przy pomocy odczytów, artykułów prasowych i propagandy ustnej. Tu najwięcej, jako prelegent, działał Porębski, koncentrując stale uwagę na kołach bankowych, handlowych, przemysłowych i rolniczych, a, prócz tego, opracowując niezmiernie memoriały i notatki dla ówczesnych ministerstw polskich spraw zagranicznych, przemysłu i handlu oraz rolnictwa i dóbr koronnych.

Z dniem 11 listopada r. 1918, kiedy garnizony niemieckie zostały rozbrojone przez ludność polską i Rzeczpospolita odzyskała wolność, członkowie „Bandery Polskiej“ znaleźli się przeważnie bądź w szeregach marynarki wojennej, utworzonej w rocznicę bitwy pod Oliwą, bądź w ministerstwach przemysłu i handlu oraz robót publicznych, gdzie koncentrowały się sprawy handlowo-komunikacyjne. Zaczęła się dla nich teraz już realna praca z ciągłym jednak zachowaniem pierwiastka propagandowego. Łącznie z tym, zakres działania „Bandery Polskiej“ zaczął się stale rozszerzać: ukazało się na widowni zagadnienie gdańskie, bliskie objęcie wybrzeża bałtyckiego, zamiary wychodźców amerykańskich tworzenia polskiej marynarki handlowej, a za tymi zagadnieniami inne niemniej ważne i aktualne. Ramy „Bandery Polskiej“ były już za ciasne i musiały się stopniowo rozszerzać poprzez „Ligę Morską i Rzeczno-jezerną“ do „Ligi Morskiej i Kolonialnej“.

WITOLD HUBERT



# Wojna przyszłości

Start wodnopłatowca



## na morzu

Wojna przyszłości na morzu — jaki będzie jej obraz, jaki charakter? Należało by mieć jakiś talent wizjonerski, potężną intuicję zdarzeń w czasie, aby odtworzyć wierny obraz zmagania, jakie rozegrają się w przyszłości na morzu. Nie dysponując tymi talentami, możemy jednak odtworzyć z pewnym przybliżeniem przebieg tego przyszłego potężnego dramatu, jakim będzie każda wojna przyszłości, a zwłaszcza wojna na morzu.

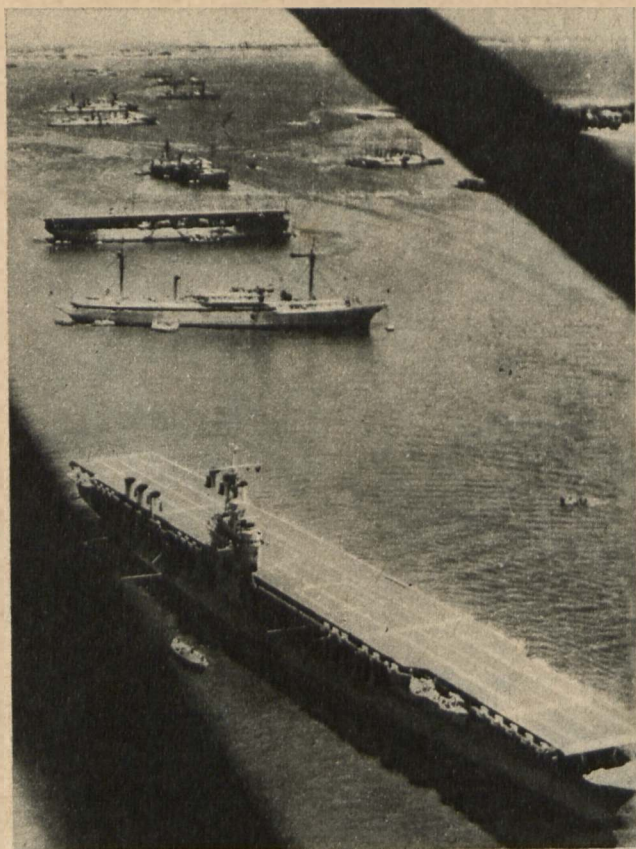
Akcja Włoch w Abisynii, wojna domowa w Hiszpanii, konflikt zbrojny japońsko-chiński, oto świeży materiał doświadczalny, który pozwoli nam przepowiadać przyszłe zdarzenia zbrojne na morzu. Zresztą obraz ten nie będzie przykładem możliwym do zastosowania do każdego konfliktu zbrojnego państw morskich, jaki się zdarzy w przyszłości. Inaczej będzie przebiegała wojna na morzu pomiędzy państwami morskimi pierwszej wielkości, a zupełnie inaczej pomiędzy państwami, które pod względem sił zbrojnych na morzu zajmują dalsze miejsce. Rzecz zupełnie naturalna: w stosunku do rozpiętości zasięgu i wagi interesów na morzu zostaną wprowadzone w grę odpowiednio potężne środki ochrony tych interesów.

Dla określenia ram naszej wyobraźni przyjmijmy za podstawę rozważań hipotetyczny zatarg między dwoma państwami tego rzędu co Francja lub Włochy.

Wyobraźmy sobie zatem, że pewnego dnia powstało między takimi państwami nieporozumienie zasadnicze. O takie nieporozumienie jest w gruncie rzeczy niezmiernie łatwo na obszarze wodnym,

na którym krzyżują się ustawicznie sprzeczne interesy danych potencyj. Zwykle takie nieporozumienie jest jednym z szeregu innych, które z mniejszym lub większym trudem likwiduje się na drodze dyplomatycznych rokowań. Będzie to okres nabrzmiewania zatargu, w trakcie którego wspomniane wyżej sposoby pokojowego likwidowania nieporozumień będą niczym innym, jak tylko czymś w rodzaju drobnych rozładowań atmosferycznych, zapowiedzi rychłej burzy. Burza tymczasem nieuchronnie nadciąga. Przyczyny szukać należy, która przeciwstawia sobie partnerów, po prostu w ich położeniu geograficznym, prężności etnograficznej czy politycznej.

O ile zatem w trakcie nabrzmiewania takiego nieporozumienia względy zewnętrzne nie działają na partnerów hamująco i ugodowo — zostaje zdecydowana wojna. Skoro taka decyzja została już raz powzięta, powstaje natychmiast kapitalne zagrożenie zaskoczenia. Nigdy bowiem nie było obojętne, kto zacznie, a dziś mniej niż kiedykolwiek. Zaskoczenie daje zwykle inicjatywę działań, pozwala od pierwszej chwili narzucić swoją wolę przeciwnikowi, zmusić go do zajęcia postawy obronnej. Rola wykonania takiego zaskoczenia na morzu przypadnie w przyszłości niewątpliwie lotnictwu morskemu. Ono to w postaci potężnych eskadr niszczycielskich uderzy na bazy morskie przeciwnika, dążąc do wprowadzenia zamieszania w jego mobilizacji, poderwania ducha załóg jego okrętów, zmniejszenia jego ewentualnej przewagi w danych kategoriach okrętów przez zatopienie, jeśli się nadarzy okazja, kilku jednostek, które pozwolą się za-



Amerykańskie lotniskowce „Ranger” i „Langley” — zdjęcie z samolotu

skoczyć. Przypuszczalnie jednak zaskoczenie takie, o jakim mówiliśmy przed chwilą, rzadko będzie zupełne. Prawdopodobnie napadnięty za pośrednictwem swego aparatu wywiadowczego, zostanie w czas uprzedzony o tym, co się święci. W takim wypadku napadający zamiast łatwych celów do bombardowania w miejscach koncentracji sił morskich spotka na drodze swego lotu klucze samolotów myśliwskich napadniętego, które będą się starać rozproszyć zespoły i zdeorganizować przeciwnika przed wykonaniem zadania.

W bazach morskich natomiast dowódcy wszelkiego rodzaju zespołów pływających rozprószą swoje okręty wewnątrz obszernych, dobrze zawsze ubezpieczonych red. Nadlatujący i nadszarpięty przeciwnik zostanie zatem w większości wypadków opróżnione porty, nikłe cele rozproszone na dużej przestrzeni i dobrą obroną przeciwlotniczą. Wszystkie te czynniki zmniejszą wydajność jego ataku. Spowodują rozproszenie jego wysiłku — zwiększenie pułapu bombardowania, a zatem spadek celności. Być może jednak, że napadnięty popelni pewne zaniedbania; wówczas naturalnie efekt takiego nalotu będzie dotkliwy. W wypadku jednak równowagi sił w powietrzu nieprzyjaciół atakujący bazy przeciwnika będzie równocześnie atakowany przez tegoż w swojej bazie. Groźba istnienia lotnictwa morskiego sprawi wszakże, że przeciwnicy będą dążyli do odsunięcia jak najdalej swoich baz wojennych od lotnisk nieprzyjaciela, będą unikać koncentracji swoich okrętów w ciasnych portach, porty swoje położone w zasięgu tego lotnictwa eksploatować będą przeważnie w no-

cy, stosując silną bierną i czynną obronę przeciwlotniczą: maskowanie światel, balony zaporowe, artylerię przeciwlotniczą. Stosowanie tego rodzaju ograniczeń będzie równie konieczne, jak niewygodne. Równoległe bowiem z zapoczątkowaniem wojny ruszy pełną parą nastawiony zawczasu przemysł wojenny, nastąpi natychmiastowy wzrost produkcji i zapotrzebowanie na surowce. Mimo zasady samowystarczalności, część surowców przywieźć trzeba będzie z zewnątrz — tzn. z kolonij lub zakupić w państwach neutralnych — i oto tu wybija się na plan pierwszy zasada wolności morskich dróg komunikacyjnych. Własne statki handlowe, które dotychczas bezpiecznie przemierzały szlaki morskie, nie będą już w stanie spełnić swego zadania bez odpowiedniej ochrony floty wojennej. Flota wojenna, zbudowana zawczasu w okresie pokoju, weźmie na swoje barki bezpieczeństwo statków handlowych, bezpieczeństwo handlu morskiego. Metody, jakie tu zostaną użyte, będą mogły być dwojakie; będzie to albo wiązanie sił przeciwnika przez stosowanie odpowiedniego manewru, albo ochrona bezpośrednia transportów przez organizowanie odpowiednich konwojów. Im siły przeciwników będą bliższe równowagi, tym bardziej metoda wiązania sił nieprzyjaciela wysunie się na plan pierwszy. Czasami czynnik geograficzny lub polityczny pozwoli nawet słabszemu przeciwnikowi na skuteczne stosowanie tej metody. Z drugiej jednak strony istnienie lotnictwa morskiego i okrętów podwodnych zmusi przeciwników do stosowania metody konwojów, których wprowadzenie dało tak doskonałe wyniki podczas wielkiej wojny, a których organizacja w przyszłej wojnie mocno się skomplikuje.

W świadomości morskich społeczeństw trwa jeszcze pamięć efektów osiągniętych podczas wielkiej wojny przez takich korsarzy, jak admirał Graf von Spee lub komandor Müller na swoim Emdenie, czy Graf von Lückner na Seeadlerze. Mamy tu klasyczny przykład, jak słabszy na morzu nieprzyjaciół wiąże za pomocą skromnych stosunkowo sił wielokrotnie większe siły przeciwnika, wydzierając mu inicjatywę i zmuszając do stosowania niewygodnej obrony. Odzyskanie raz utraconej inicjatywy jest rzeczą trudną, jak to wykazują liczne przykłady historii, niebezpieczną, jak nas uczy Coroneł i ryzykowną, jak wskazują Falklandy. Wobec tak wielkich zatem korzyści, jakie daje manewr strategiczny, nie przemawia za tym, aby tego rodzaju działanie zostało w przyszłości zaniechane, należy raczej przyjąć, że będzie stosowane zawsze przez zdecydowanego i energicznego przeciwnika.

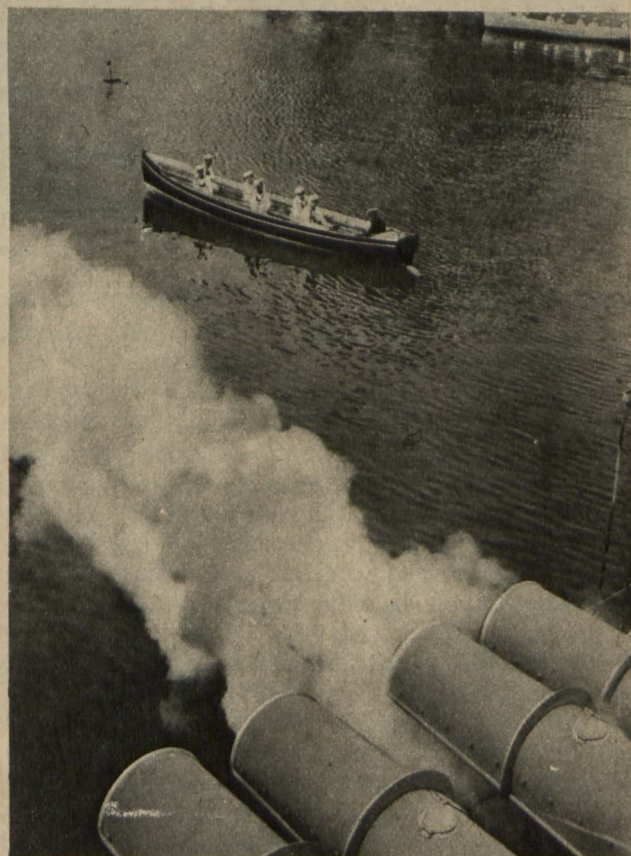
Podczas ubiegłej wojny powstało pojęcie tzw. „Fleet in being” — floty trwającej, tzn. floty, która zamyka się w swoich portach i nie działając, przez samo swoje istnienie, stanowi ustawiczną groźbę dla przeciwnika, jako niebezpieczeństwo potencjalne. Wydaje się, że taka postawa floty jest jakby przeciwną naturze walki, której istota jest przede wszystkim ruchem — działaniem. Nie wydaje się możliwe, aby ten system zyskał większe zastosowanie w czasie przyszłej wojny — tak ze względu na niebezpieczeństwo lotnicze, o którym wspominałem wyżej, jak i na niebezpieczeństwo załamania się postawy duchowej załóg, które skazane na bezczyn-

ność i narażone na ustawiczne ataki z powietrza muszą się szybko zdemoralizować. Gdyby jednakże jeden z przeciwników zechciał mimo wszystko zastosować taką metodę i stosując ją uporczywie unikał rozstrzygnięcia, to drugi przeciwnik, szukający w odróżnieniu od pierwszego walki, potrafi zmusić do wyjścia z portów i przyjęcia bitwy rozstrzygającej przez zastosowanie odpowiedniego manewru strategicznego, który będzie polegał na uderzeniu w taki punkt lub na zagrożeniu takiej linii komunikacyjnej, której bezpieczne istnienie będzie uważał drugi za niezbędny dla siebie element egzystencji. Aby go zatem utrzymać, będzie zmuszony wyjść i walczyć. Z tego krótkiego rozumowania widzimy, że im jeden z partnerów zajmie postawę czynniejszą, ruchliwszą, tym łatwiej skrepuje inicjatywę drugiego, ograniczy swobodę jego działania i za tym jakby ekranem swojej aktywności umożliwi mniej lub więcej swobodny ruch swojej floty handlowej. Jeśli w opisanych wyżej warunkach dojdzie do bitwy rozstrzygającej, to oczywiście zwycięzca zyskuje tzw. panowanie na morzu, które wyraża się ostatecznie w zniszczeniu handlu morskiego przeciwnika, przy jednoczesnej swobodzie handlu własnego. Będzie to jednakże przebieg, że tak powiem, klasyczny i w praktyce prawdopodobnie dość rzadki. Przyjąć zatem należy, że obydwaj przeciwnicy będą starali się wymanewrować wzajemnie, poświęcając niewątpliwie część swoich sił na bezpośrednie zaatakowanie handlu morskiego drugiego, używając do tego celu zarówno szybkich krążowników, jak i przede wszystkim lotnictwa i okrętów podwodnych. Pociągnie to za sobą szereg przeciwdziałań ze strony zagrożonego. Statki handlowe nie będą mogły przebiegać dowolnie utartymi szlakami, stanie się to zbyt ryzykowne. Trzeba będzie w pierwszym rzędzie zaopatrzyć te statki w odpowiednią artylerię, która potrafi zwalczać zarówno okręty podwodne, jak i cele powietrzne. Jednakże to jeszcze nie wzmocze wydajnie ich bezpieczeństwa. Trzeba będzie gromadzić także statki po kilka i konwojować pod eskortą lekkich okrętów. Konwój taki będzie musiał przebiegać według pewnych określonych reguł, w szczególności droga jego będzie musiała być tak skalkulowana, aby strefy najprawdopodobniejszego ataku z powietrza przebyć w nocy. Szczególnie ostatni odcinek i wejście do portu przeznaczenia będzie musiało się odbyć w nocy. Stąd wynika wartość krótkich linii komunikacyjnych, których przebycie jest możliwe w pewnych porach roku w ciągu jednej nocy. Posiada też swoją wartość szybkość statków handlowych, o ile możliwości jednolita i nieschodząca niżej pewnego minimum. Jeżeli chodzi o krótkie linie komunikacyjne, zwłaszcza w kierunkach południowych, to jest ich wiele na terenie specjalnie nas obchodzącym — na Bałtyku.

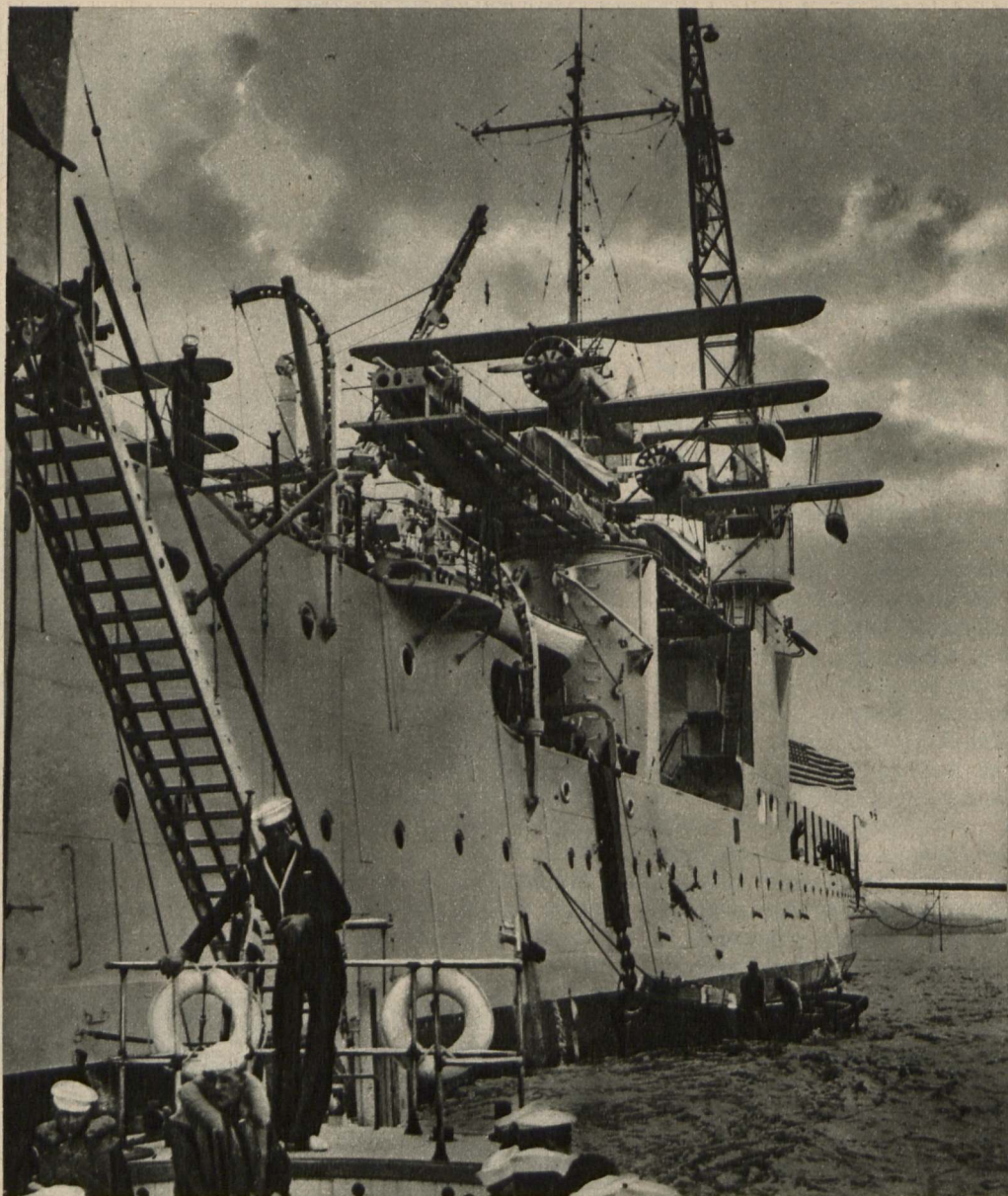
Jak z tego widać twarda rzeczywistość życia może łatwo zmusić do zarzucenia metod klasycznych, zamiast koncentracji sił spowodować dekoncentrację, rozbitcie głównego wysiłku na szereg wysiłków składowych, które co prawda mogą być chwilowe, które jednakże działają w kierunku przesunięcia w czasie momentu rozstrzygnięcia. W tym

oświetleniu wydaje się, że i wojna przyszłości na morzu nie będzie wojną o piorunującym przebiegu, lecz raczej wojną mniej lub więcej długotrwałą. W ubiegłych wojnach stosowano często tzw. blokadę, której istota polegała na zamknięciu floty przeciwnika w jego własnych portach i odcięciu go w ten sposób od morza.

Jednym z takich przykładów była blokada floty rosyjskiej w Port Artura w roku 1904. Była to tzw. blokada bezpośrednia. Podczas wielkiej wojny flota angielska pragnąc zamknąć Niemców w portach nie mogła już mimo niewątpliwiej przewagi zastosować blokady bezpośredniej, gdyż stałe trzymanie okrętów na morzu w pobliżu baz przeciwnika zbyt by je narażało na ataki nowego środka walki, który zjawiał się na morskich teatrach operacyjnych — na ataki okrętów podwodnych. Niemcy stosując tzw. zaskoczenia techniczne przez masowe wprowadzenie okrętów podwodnych nie dopuścili wprawdzie do blokady bezpośredniej, nie osiągnęli jednak swoich nadziei, jakie z tym instrumentem walki związali, nie potrafili izolować Anglii i głodem zmusić jej do kapitulacji. Okręt podwodny, zanim mógł osiągnąć zakreślone sobie wygórowane cele, przestał być czynnikiem zaskoczenia technicznego, przestał pretendować do roli czynnika rozstrzygającego na morzu, znalazł natomiast należne sobie miejsce w składzie nowoczesnych flot wojennych, zachowując zresztą w pełni całą właściwą sobie wartość. Niektórzy dzisiejsi prorocy przepowiadają, że w przyszłej wojnie zjawienie się nad morskimi wodami niszczycielskich eskadr lotniczych spowoduje bezapelacyjne zniszczenie flot wojennych nieprzyjaciela, zniszczenie ie-



Strzał torpedą ćwiczebną z kontrtorpedowca angielskiego



W skład uzbrojenia amerykańskiego krążownika „Minneapolis” wchodzi również 4 samoloty

go handlu, a co za tym idzie zapewni panowanie na morzu. Wydaje się jednak, że ludzie tak widzący przyszłość ulegają chorobliwej halucynacji.

Wszak nie rozstrzygnęły wielkiej wojny ani okręty podwodne, ani gaz, ani czołgi, lecz skoncentrowany wysiłek woli wodzów i zespół wszystkich środków walki zastosowanych w harmonijnym współdziałaniu. Niewątpliwie lotnictwo morskie odegra swoją rolę. Jego zjawienie już dziś wpłynęło na konstrukcję nowoczesnych okrętów, na modyfikację uzbrojenia, wpłynie niewątpliwie na taktykę nowoczesnych zespołów, ale to wszystko. Lotnictwo morskie w dzisiejszym stanie rzeczy nie sprowadzi rozstrzygnięcia, które w dalszym ciągu będzie leżeć w sferze możliwości pływających eskadr bojowych, zestawionych z różnych typów okrętów, dostosowanych najlepiej do ośrodka i celu walki. Lotnictwo morskie, podobnie, jak okręty podwodne, stanie się jednym z niepoślednich elementów walki, który użyty właściwie będzie w stanie

ułatwić pracę wojenną i przyspieszyć zwycięstwo.

Oto przybliżony przebieg wojny przyszłości na morzu. Nie ma w tym obrazie żadnych specjalnych sensacji, żadnych rewelacji i jeśli ich oczekiwaliśmy, byliśmy z góry skazani na zawód. Wojna bowiem toczy się zawsze według pewnych praw, które nie ulegają zmianie, jak prawo życia i śmierci. Może by nie było jeszcze od rzeczy, aby zadać sobie pytanie, jakie stąd dla nas płyną wnioski. Sprawa jest bardzo prosta w istocie. Chodzi po prostu o to, aby nie tracić zdrowego rozsądku i śmiało patrzeć rzeczywistości w oczy. Rozbudowując flotę nie ulegać fanatykom, którzy krzyczą z nutą głębokiego przekonania w głosie: oprzyjmy naszą potęgę morską na okrętach podwod-

nych, które są bronią słabego, a zapewniają przewagę w stosunku do dużych kosztownych flot — zbudujmy tylko potężne lotnictwo morskie, a żadna flota nie będzie nam potrzebna, gdyż lotnictwo nasze zniszczy każdego przeciwnika na morzu. Takim sugestiom, jakkolwiek często bardzo atrakcyjnymi z pozoru, nie możemy ulec. Cóż byśmy powiedzieli o takim wojsku, które by rozbudowywało tylko kawalerię, a zapomniało o piechocie, albo tylko lotnictwo, a zapomniało o roli artylerii? Tylko harmonijna rozbudowa wszystkich środków walki jest w stanie dać szansę zwycięstwa. Sytuacja geograficzna, w jakiej postawił nas los na Bałtyku, daje nam z góry pewne awantaże, do nas należy stworzyć instrument działania w formie odpowiedniej floty wojennej, której istnienie zmusi ewentualnych naszych przeciwników do poważnych refleksyj, zanim powiedzą słowo „wojna”. Żyjemy w epoce, niestety, w której respekt budzi przede wszystkim siła.

KONRAD NAMIESNIEWSKI

# Z dziejów okrętu podwodnego

Obserwując rozwój okrętów wojennych, od czasów najdawniejszych aż do chwili obecnej, możemy bez trudu zauważyć, że każdy z nowych typów okrętów nawodnych był wprowadzany prawie równocześnie z wynalezieniem jakichś nowych ulepszeń technicznych — maszyny parowej, śruby napędowej itp. Każdy nowy typ wcielany do składu flot, aczkolwiek początkowo przyjmowany z rezerwą, zdobywał jednak swe miejsce w szeregach okrętów wojennych dość szybko po jego skonstruowaniu.

Jedynie okręt podwodny przez długie wieki nie mógł pozyskać sobie zwolenników, czy to ze względu na rycerskość ówczesnych sfer morskich, które uważały okręt podwodny za narzędzie walki nieuczciwej, a więc nie licującej z panującymi zasadami, czy też może częściowo z tych powodów, że pierwsze okręty podwodne, czyli słusznie zwane dawniej — łodzi, często zawodziły, czy wreszcie ze względu na brak zaufania do nowej broni, której olbrzymiego znaczenia długo nie doceniano.

Dość, że przeglądając historię znajdziemy wzmiankę, iż z zamiarem wybudowania łodzi podwodnej nosił się już Aleksander Macedoński. Jak się jednak naprawdę rzecz miała — tego niestety nie wiemy.

Wielu było konstruktorów starających się rozwiązać zagadnienie podwodnego pływania, jednakże wysiłki ich nie zawsze przynosiły pożądane rezultaty. Łódź podwodna zjawiała się zwykle w czasie wojny, dalsze udoskonalenia otrzymywała w następnych i tak, aż do wojny światowej, podczas której została już definitywnie przyjęta do składu flot, jako broń o dużej wartości bojowej.

Zanim jednak do tego doszło, zanim uznano w łodzi podwodnej przeciwnika godnego okrętu nawodnego, upłynęło wiele lat, na które złożyły się wysiłki wielu wynalazców, często ginących razem ze swoim dziełem.

Pierwszą łodzią podwodną, użytą do działań wojennych, był „Żółw”, zbudowany przez Amerykankę Buschenella w 1776 roku (Rys. 1). Łódź ta miała kształt dużego włoskiego orzecha, o średnicy mniejszej do 2 metrów i większej około 2 i pół metra, przy szerokości około 1 metra. Wyposażenie jej składało się z dwóch śrub: pionowej do manewrowania łodzią przy zanurzaniu i wypływaniu i poziomej — służącej do napędu; obie śruby były uruchamiane ręcznie. Następnie z komór balastu wodnego, steru i wreszcie miny ze świdrem. Świder służył do przymocowania miny pod drewnianym dnem okrętu nieprzyjaciela. Mina zaś, mająca mechanizm zegarowy wybuchła po pewnym czasie, tak że „Żółw” po zamocowaniu jej miał jeszcze możliwość oddalić się od atakowanego okrętu, zanim nastąpił wybuch. Załogę łodzi stanowił jeden człowiek, który jednocześnie spełniał wszystkie czynności.

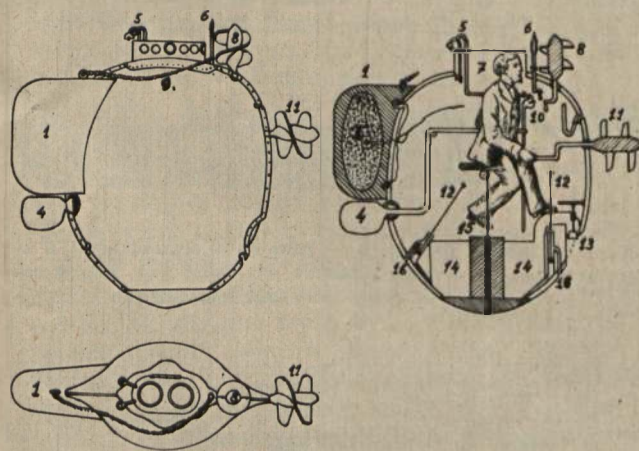
„Żółw” ujrział światło dzienne w okresie wojny angielsko - amerykańskiej. Z trudem walczyli Amerykanie o swą niepodległość. Anglicy, mając liczną i potężną flotę, gospodarowali na całym Atlantyku, blokując wszystkie porty amerykańskie. Powstańcy natomiast nie posiadali floty, nie mieli więc czym zwalczyć blokady.

Wówczas to zgłosił się do dowódcy wojsk powstańczych mechanik Buschenell, proponując swego „Żółwia”, który według jego zapewnień miał zniszczyć blokujące okręty.

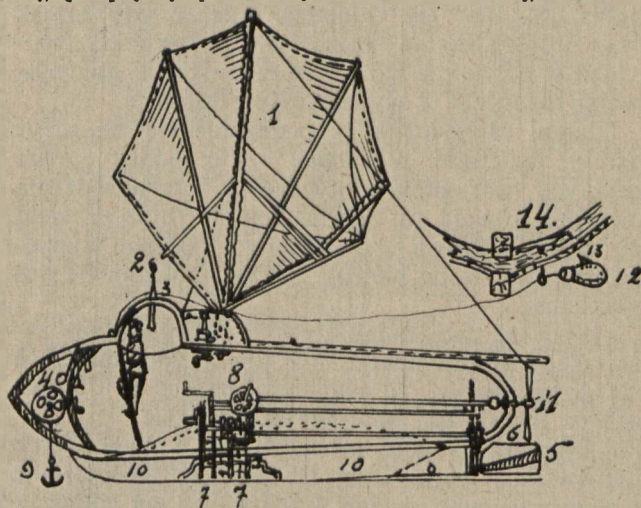
Oferta została przyjęta, Buschenell dostarczył „Żółwia”, a na dowódcę jego zgłosił się sierżant wojsk powstańczych Ezra-li.

„Żółw” rozpoczął swą akcję od ataku na okręt angielski „Orzeł” stojący przed portem nowojorskim.

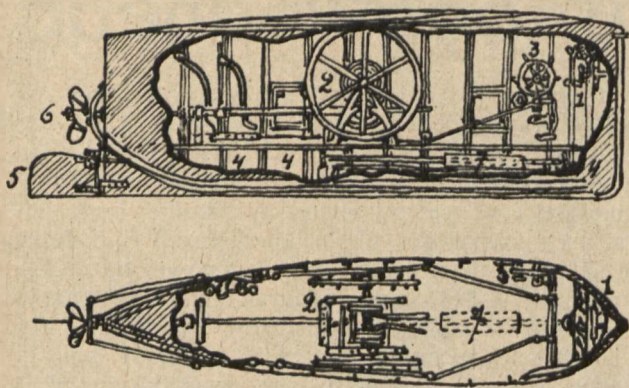
W ciemną i spokojną noc dwie łodzie przyholowały „Żółwia” w pobliże „Orła”. „Żółw” zanurzył się, podpłynął pod okręt i tu okazało się, że cała



Rys. 1. „Żółw” Buschenella. 1 — mina, 2 — ciężar denny nadający stateczność, 3 — mechanizm zegarowy miny, 4 — ster, 5 — odwrotności, 6 — świder, 7 — wleżyczka, 8 — śruba pionowa, 9 — linka łącząca minę ze świdrem, 10 — korba śruby pionowej, 11 — śruba pozioma, 12 — pompy do balastu wodnego, 13 — kingston do napełniania komór balastowych wodą, 14 — komory balastowe, 15 — urządzenie do odczepiania ciężaru dennego, 16 — otwory pomp balastowych



Rys. 2. „Nautilus” Fultona. 1 — żagiel, 2 — świder, 3 — linka wejściowa, 4 — dźwign kotwiczny, 5 — ster poziomy, 6 — ster pionowy, 7 — pompy, 8 — mechanizm śruby napędowej, 9 — kotwica, 10 — komory balastowe, 11 — śruba napędowa, 12 — mina, 13 — zapalnik miny, 14 — część podwodna okrętu atakowanego



Rys. 3. „Diabeł morski“ Bauera. 1 — dźwign kotwiczny, 2 — mechanizm śruby napędowej, 3 — pompa, 4 — komory balastowe, 5 — ster, 6 — śruba napędowa, 7 — ciężar przenośny

podwodna część okrętu była okuta grubą blachą miedzianą, której świder nie mógł przebić. Mimo całonocnych prób Ezra-li nie udało się zamocować miny. A gdy nad ranem zauważono go z okrętu i spuszczone łodzi, Ezra-li uciekając wysadził swoją minę, która powstrzymała prześladowców. Mianem ten uratował łódź od zagłady.

Po raz drugi „Żółw“ zaatakował okręt angielski, stojący na kotwicy w ujściu rzeki Północnej. I tym razem Ezra-li wrócił z niczym, gdyż łódź została w porę zauważona.

Po raz trzeci i ostatni wyszedł Ezra-li, by zniszczyć okręt angielski na rzece Hudson. Atak ten skończył się tragicznie: „Żółw“ został przez Anglików zatopiony, a wraz z nim zginął jego dzielny dowódca.

W pięć lat później, w roku 1801, gdy flota angielska blokowała port francuski Brest, zgłosił się do cesarza Napoleona niejaki Fulton, z propozycją zniszczenia floty przy pomocy zbudowanej przez niego łodzi podwodnej „Nautilé“. (Rys. 2).

Napoleon, uważając Fultona za szarlatana, początkowo nie wierzył w możliwość wykonania przez „Nautilé“ tak trudnego zadania, gdy jednak przy próbie „Nautilé“ szczęśliwie zanurzył się i wysadził w powietrze kadłub starego okrętu, zdecydowano rozpocząć z wynalazcą pertraktacje.

Fulton oświadczył, że podejmuje się zniszczyć okręty angielskie, w zamian za to jednak oprócz pewnych warunków dotyczących wynagrodzenia pieniężnego żąda, by załoga „Nautilé“ była przyjęta do wojska, bowiem w przeciwnym razie, w wypadku dostania się do niewoli, będzie niewątpliwie powieszona.

Pierwsze dwa żądania zostały przyjęte bez zastrzeżeń, ostatnie jednak było w pojęciach dawnych nie do przyjęcia. W oficjalnym piśmie do Fultona prefekt morski tak umotywował odmowę:

„Poważne powody zmusiły mnie i admirała do odmówienia Panu, gdyż ten sposób prowadzenia wojny przeciwko swemu wrogowi ma tak nikczemny charakter, że osoby korzystające z niego, w razie nieudania się przedsięwzięcia, będą niewątpliwie powieszane. Zrozumiałe jest, że śmierć na stryczku nie przystoi żołnierzowi“.

Wówczas Fulton obraził się i zaproponował swój wynalazek Anglii. Lecz i tutaj czekało go rozczarowanie. Anglicy trzymający w swych rękach wszystkie morza rozumowali słusznie, że nabycie łodzi podwodnej pociągnie za sobą zjawienie się jej w innych krajach, co może przyczynić się do poderwania potęgi morskiej Anglii. Najlepiej więc będzie, gdy wynalazek ten zostanie zniszczony przed ostatecznym udoskonaleniem. W rezultacie „Nautilé“ został przez Anglików kupiony na własność i w krótkim czasie zniszczony.

Konstrukcyjnie łódź ta była zbudowana znacznie lepiej od „Żółwia“. Miała ona już kształt cygara długości 6 i pół metra i średnicy 2 metry. Do poruszania łodzi służyła śruba, wprowadzana w ruch ręcznie. Przy pomocy tego napędu „Nautilé“ robiła do 2 mil morskich na godzinę. Na powierzchni natomiast poruszała się przy pomocy żagla, składanego w chwili zanurzania się.

Minał znów pewien dłuższy okres czasu, aż oto w 1850 roku Bawarczyk Bauer skonstruował nową łódź, którą mimo ciągłych ulepszeń i przebudowy spotkał w 1855 roku tragiczny koniec. Została ona zmiażdżona przez ciśnienie wody przy próbie w Kilonii.

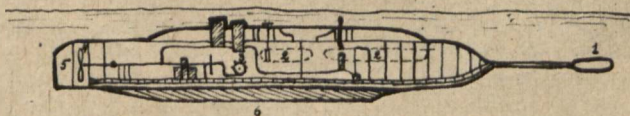
Mimo to Bauer nie zaprzestał swej pracy. Ponieważ Niemcy nie zdecydowali się na rozpoczęcie nowych prób — jedzie on do Rosji i tam proponuje wykorzystanie swojego wynalazku, który ma zniszczyć okręty francuskie i angielskie, blokujące w tym czasie Petersburg.

Wówczas to został zbudowany „Diabeł Morski“ (Rys. 3). Łódź ta miała już 15 metrów długości i 4 metry szerokości. Siła napędowa pozostała nadal ludzka. Mina ta sama co i u poprzedników. Do dotychczasowych balastów wodnych Bauer dodał ciężar przenośny, który przenoszony na dziób lub rufę dawał możliwość zanurzania albo wynurzania łodzi w biegu. „Diabeł Morski“ nie był jednak wykończony na czas. Zanim go zbudowano, wojna już się skończyła i łódź nie była potrzebna.

Rok 1864 przynosi nową łódź zbudowaną przez inżyniera Hunleya, w czasie wojny pomiędzy północnymi i południowymi stanami Ameryki Północ-



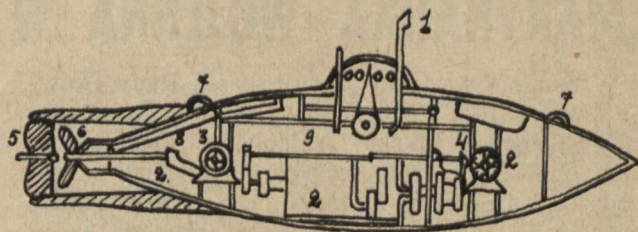
Rys. 4. „David“ Hunleya. 1 — mina na wysuniętej belce, 2 — luk wejściowy, 3 — śruba napędowa, 4 — silnik, 5 — komory balastowe, 6 — pompy do komór balastowych



Rys. 5. Łódź podwodna Bourgoisa i Bruna. 1 — mina, 2 — zbiorniki ze sprężonym powietrzem, 3 — silnik, 4 — śruba napędowa, 5 — ster pionowy, 6 — ciężar



Rys. 6. Łódź podwodna Nordenfelda. 1 — komory balastowe, 2 — krzyżulec, 3 — maszyna parowa, 4 — komora parowa, 5 — zbiornik do magazynowania pary, 6 — śruby płonowe, 7 — śruba napędowa, 8 — ster, 9 — postereunek centralny



Rys. 7. Łódź podwodna inż. Drzewieckiego. 1 — peryskop, 2 — komory balastowe, 3 — silnik elektryczny, 4 — pompy, 5 — ster poziomy i pionowy, 6 — śruba napędowa, 7 — uchwyty do podnoszenia łodzi, 8 — krzyżulec, 9 — postereunek centralny

nej. Łodzi takich, nazwanych „Dawidami“, zbudowali południowcy kilka (Rys. 4). Różniły się one od „Diabła Morskiego“ tylko urządzeniem miny, która na łodziach tych została umocowana na końcu długiej belki, umieszczonej na dziobie łodzi. Idąc do ataku, należało przycisnąć minę do poszycia atakowanego okrętu i wysadzić ją prądem elektrycznym.

Próby ze starymi okrętami udawały się znakomicie. Wówczas to jednej z łodzi noszącej nazwę „Dawid J.B.“ przypadł w udziale zaszczyt atakowania okrętu admirałskiego floty Stanów Północnych. „Dawid J.B.“ wykonał swe zadanie topiąc okręt, lecz zginął razem ze swą ofiarą. Atak ten był jednak świetnym zwycięstwem łodzi podwodnej. Wypadek jej zatonięcia był wynikiem nieuwagi załogi, która zapóźno uruchomiła śrubę napędową, pozwalając prądowi wciągnąć łódź do otworu, z którego nie mogła się już wydostać.

Ten poważny sukces łodzi podwodnej przekonał świat, że jest ona bronią, która po odpowiednim ulepszeniu stanie się groźnym i niebezpiecznym przeciwnikiem okrętu nawodnego. To też jeszcze w ciągu tego roku zjawia się: najpierw łódź podwodna konstrukcji francuskiego admirała Bourgois i inżyniera Bruna (Rys. 5), z silnikiem działającym za pomocą sprężonego powietrza i miną, jak u „Dawida“, następnie zaś inżynier szwedzki Nordenfeld buduje łódź podwodną poruszaną przez maszynę parową (Rys. 6). Parę do tej maszyny dostarczano z ładu do specjalnego zbiornika, pod ciśnieniem do 100 atmosfer. Zapasu tego wystarczało na cztery godziny biegu łodzi pod wodą z szybkością 4 mil i na powierzchni do 9 mil morskich na godzinę.

Obie te łodzie miały poza ulepszeniami tyle wad, że ostatecznie nie zostały przyjęte.

Dopiero w 1884 roku inżynier Drzewiecki, Polak w służbie rosyjskiej, buduje łódź z silnikiem elektrycznym. Był to już poważny krok w budownictwie okrętów podwodnych.

Łódź ta, nieduża, długości 4,5 metra i średnicy 1,5 metra, słusznie może być uważana za prototyp współczesnych okrętów podwodnych. Zewnętrzny kształt łodzi był podobny do czółenka tkackiego, mającego u góry niedużą wieżyczkę, w której się mieścił postereunek centralny (przedział kierowniczy). (Rys. 7).

Najważniejszym ulepszeniem, wprowadzonym przez inżyniera Drzewieckiego na tym okrętku, pozwalającym porównać go ze współczesnymi okrętami podwodnymi, jest ustawienie silnika elektrycznego, który po raz pierwszy zastosowano na okrę-

tach podwodnych. Poza tym Drzewiecki ustawił akumulatory i zmontował pierwszy peryskop.

Prócz tego mina inżyniera Drzewieckiego, zawierająca 50 kg dynamitu, mogła być zapalana prądem elektrycznym z dużej odległości. Gwarantowało to pewność wybuchu i bezpieczeństwo łodzi.

W roku 1900 łódź podwodna „Narwał“, spuszczone na wodę we Francji, przy bardzo burzliwym morzu dokonywa przejścia z Cherbourga do Saint-Malo i z powrotem, robiąc 260 mil przy szybkości 6,5 mili na godzinę. Na powierzchni poruszała się ona za pomocą parowej maszyny, pod wodą za pomocą silnika elektrycznego. Kadłub jej składa się z dwóch łodzi (jednej w drugiej): wewnętrznej — mocnej i zewnętrznej — lekkiej. Pierwsza służy do zabezpieczenia łodzi przed zgnieceniem przez ciśnienie wody na głębokości, druga ułatwia swym kształtem bieg i podnosi stateczność. Przestrzeń między kadłubami zużytkowano na zbiorniki balastowe.

W międzyczasie zastosowano na łodziach podwodnych zamiast dawnych min świeżo wynalezioną torpedę, wreszcie w roku 1905 po raz pierwszy wprowadzono silniki spalinowe Diesela.

W Ameryce i Anglii wybudowano łodzie typu „Holland“, w Rosji typu „Minoga“, które razem z łodzią „Narwał“ dały początek flocie podwodnej, z jaką świat rozpoczął wojnę w 1914 roku.

Bezustanne udoskonalenie łodzi podwodnych po wojnie światowej, w której łodzie wykazały swą nieprzeciętną wartość bojową, doprowadziło do tego, że na ich miejsce szereg flot wojennych wprowadził już nie łodzie, lecz okręty podwodne, których tonaż mieści się dziś w granicach od 250 do 4000 ton. Okręty te posiadają silniki Diesela do poruszania się na powierzchni i motory elektryczne do pływania podwodnego. Prócz tego współczesny okręt podwodny wyposażony jest w precyzyjne aparaty podsłuchowe, które ułatwiają mu obserwację przeciwnika nawet w głębi morza; posiada artylerię dalekonośną i przeciwlotniczą, stawiającą pod tym względem okręt podwodny w rzędzie mniejszych okrętów wojennych, uzbrojenie torpedowe, a często i miny morskie, mogące służyć zarówno do działań ofensywnych, jak i obronnych. Rekordowa szybkość zanurzania się współczesnych okrętów podwodnych, możliwość długiego przebywania pod wodą, jak również możliwość pływania na przeszło stumetrowej głębokości są to udoskonalenia, które ostatecznie zadecydowały, że okręt podwodny jest bronią groźną, działającą zniemacka i trudno uchwytną, a przeto w wielu wypadkach niezastąpioną.

O. ŻUKOWSKI

# „MARYNARKA WOJENNA W GOSPODARCE NARODOWEJ”

W ostatnio wydanej pracy prezesa Rady Głównej LMK, Józefa Kożuchowskiego, p.t. „Przebudowa gospodarcza Polski” znajdujemy również rozdział, omawiający rolę marynarki wojennej w gospodarce narodowej, a który jest streszczeniem opracowanego swego czasu przez prezesa Kożuchowskiego „Memorandum w sprawie zadań gospodarczych Floty Narodowej”. Jest to niejako syntetyczne ujęcie zagadnienia marynarki wojennej z punktu widzenia gospodarczego. Dotychczas waga zagadnienia morskich sił zbrojnych nie jest należycie doceniana lub też jest ono ujmowane tylko, jako zagadnienie wojskowe. Dwadzieścia lat akcji uświadamiającej, prowadzonej przez Ligę Morską i Kolonialną, zrobiło wiele w tym zakresie i ogół społeczeństwa docenia już znaczenie granicy morskiej Rzeczypospolitej i konieczność rozbudowy morskich sił zbrojnych, ale dotąd mało kto zdaje sobie sprawę ze znaczenia szerszych zadań marynarki wojennej, z jej roli w życiu gospodarczym Państwa. Toteż omówiona poniżej praca prezesa Kożuchowskiego, dając krótkie, ale rzeczowe zestawienie różnych dziedzin życia narodowego i państwowego, w których niezmiernie doniosła rola przypada marynarce wojennej — jako jednemu z czynników pomyślnego rozwoju, rzuca nowe światło na to zagadnienie, nadając mu właściwą wagę i znaczenie.

Motto tego artykułu stanowią do pewnego stopnia przytoczone przez autora pełne głębokiej prawdy słowa Marszałka Piłsudskiego, który powiedział: „Problem marynarki wojennej musi być traktowany na znacznie szerszej platformie, niż wyłącznie z punktu widzenia obronności samego wybrzeża i zatoki”. Słowa te — jak słusznie podkreśla to prezes Kożuchowski — „zawierają w sobie dynamikę problemu, który marynarkę wojenną przenosi z poziomu morskiej straży granicznej do roli zbrojnego i działającego na morzu ramienia Rzeczypospolitej”.

— Bo — jak to wykazuje wspomniana praca — marynarka wojenna odgrywa wielką rolę nie tylko w czasie wojny, jako strażniczka szlaków morskich, ale i w czasie pokoju, jako gwarantka najżywotniejszych interesów gospodarczych kraju, jako wyraz zewnętrzny i przekonujący potęgi politycznej.

Wiemy, jak ważną rolę w życiu gospodarczym każdego państwa odgrywa dziś handel zagraniczny, który znów w znacznej swej części opiera się na handlu morskim. Dziś jednak — podobnie, jak i dawniej — żadne państwo nie może myśleć o rozwoju silnego i bogatego handlu morskiego bez jednoczesnej rozbudowy silnej floty wojennej. Wprawdzie przepisy prawa międzynarodowego gwarantują bezpieczeństwo morskich szlaków handlowych, tym niemniej ostatnie chociażby doświadczenia wykazały, że przepisy te nie zawsze są wystarczające i że w większości wypadków jedyną gwarancją bezpieczeństwa handlu morskiego jest stojąca za nim silna flota wojenna.

Nie można także pominąć niezmiernie doniosłego znaczenia, jakie ma na szerokim świecie marynarka wojenna, jako wyraz potęgi politycznej państwa, co jakże często ma wpływ ogromny na jego perspektywy gospodarcze. Nie mówiąc nawet o tym, że w niejednej rozgrywce politycznej czy gospodarczej bardziej przekonującym argumentem okazała się wiadomość o wyruszeniu z portu macierzystego eskadry wojennej, dość uprzytomnić sobie znaczenie tego zewnętrznego wyrazu potęgi państwa w odniesieniu chociażby do jego obywateli, rozsianych po różnych ładach kuli ziemskiej. Trudno, musimy sobie zgodnie z autorem powiedzieć, że w dzisiejszych czasach o potędze państwa mówią szerokim masom w pierwszym rzędzie namacalne dowody jego cywilizacji materialnej, jego postępu technicznego, a szacunek nakazują niestety w dalszym ciągu przede wszystkim dowody siły. I dlatego też bez wątpienia ogromny wpływ na kształtowanie się psychiki naszego wychodźstwa, na jego stosunek do Macierzy ma ukazanie się w porcie danego kraju polskiego okrętu wojennego, widomego znaku siły Rzeczypospolitej. Odpręża się wówczas polski wychodźca-kolonista rolny czy robotnik fabryczny, budzi się w nim poczucie, że, walcząc o prawo do życia i pracy w dalekich krajach, ma poza sobą potężną Ojczyznę, w której znajdzie zawsze poparcie. Budzi się w nim poczucie godności narodowej, świadomość, że nie jest gorszy od obywateli innych mocarstw świata. To poczucie równości odbija się i na ustosunkowaniu się cudzoziemców do naszych wychodźców, podobnie jak potęga polityczna państwa stwarza większe możliwości jego rozwoju gospodarczego, bo kupiec, przemysłowiec czy kapitalista międzynarodowy ma więcej zaufania do państwa, rozporządzającego silną armią lądową i silną marynarką wojenną, i chętniej mu dopomaga w przeprowadzaniu różnych inwestycji i realizowaniu wielkich planów gospodarczych, niż gdy chodzi o państwo słabe, gdzie wszystko jest niepewne i nietrwale.

Znaczenie gospodarcze marynarki wojennej zwiększa się wielokrotnie w czasie wojny, kiedy przypadają jej w udziale poza zwalczaniem floty nieprzyjaciela tak poważne zadania, jak obrona wybrzeża i bogactw na nim zgromadzonych, ochrony szlaków komunikacyjnych, a więc łączności ze światem, a wreszcie nie tylko utrudnienie prowadzenia walki nieprzyjacielowi, przez zagrożenie jego bezpieczeństwa wojskowego, ale także zagrożenie jego życiu gospodarczemu.

Pomijając bowiem obronę granicy morskiej z punktu widzenia wojskowego, obronę, której skuteczność może niejednokrotnie zdecydować o wyniku wojny, należy podkreślić znaczenie gospodarcze tej obrony. Już w tej chwili trzeba szacować wartość gospodarczą Odyni, oraz innych punktów wybrzeża na 700 — 800 milionów złotych, nie licząc wartości towarów na składzie, co łącznie daje prze-



szło miliard złotych. Ten olbrzymi majątek narodowy, który przecież wzrasta z każdym rokiem, musi być odpowiednio zabezpieczony tym bardziej, że im słabsza będzie jego obrona, tym silniejsze będzie dążenie przeciwnika do opanowania wybrzeża pod względem wojskowym i gospodarczym, chociażby tylko celem uzyskania dogodnej bazy dla dalszej lądowej akcji wojskowej.

Trudno jest przewidzieć, jak potoczyłyby się wypadki dziejowe w razie jakiegś zawieruchy wojennej i jakie powstałyby potrzeby współdziałania wojskowego z innymi państwami. Nie posiadamy wielu i to najniezbędniejszych surowców. Zapotrzebowanie na nie w czasie wojny wzrosło wielokrotnie. Zapewnienie też jak najszerzej łączności ze światem stanie się jedną z głównych trosk w okresie wojny, bo będzie to decydowało zarówno o dalszych losach wojny, jak i o zahamowaniu czy normalnym przebiegu życia gospodarczego całego kraju i jego obywateli. I tu szczególnego znaczenia nabiera marynarka wojenna, jako ochrona szlaków komunikacyjnych. Dość uprzytomnić sobie kierunek handlu zagranicznego Polski, aby uświadomić sobie rolę marynarki wojennej w tym zakresie. Jak wykazują dane za r. 1936, handel zagraniczny Polski tylko w 26,8% w imporcie i 27,4% w eksporcie obejmuje państwa takie, jak Niemcy, Czechosłowacja, Rumunia, Łotwa, Rosja Sowiecka i Szwajcaria, a więc takie, które wchodzi w sferę działania wojsk lądowych; natomiast znacznie większa część naszych stosunków handlowych przypada na państwa, z którymi nie mamy granicy lądowej i łączności z którymi musi zatem bronić marynarka wojenna. Po drugie surowce, na których zapotrzebowanie wzrosło wielokrotnie w okresie wojny, otrzymujemy przede wszystkim z krajów zamorskich.

Zabezpieczenie swobody ruchów na morskich szlakach komunikacyjnych jest ważne w czasie wojny i z tego względu, że pozwala nie tylko sprowadzać potrzebne surowce, ale i wywozić nasze kopaliny i towary, którymi wygodniej będzie nam płacić, niż dewizami, trudniejszymi jeszcze do zdobycia w okresie wojny, niż pokoju.

Ponadto im mniejsze będzie bezpieczeństwo szlaków komunikacyjnych, łączących nas ze światem, tym będziemy musieli drożej płacić za stawki ubezpieczeniowe i frachty morskie i wtedy to — podkreśla autor — odczujemy gorzko prawdę, że „naród, który oszczędza na obronie morskiej w czasie pokoju, płaci kosztą za przewozy w czasie wojny“.

Trzeba jeszcze podkreślić, że w miarę wzrostu naszej ekspansji gospodarczej na terenach zamorskich, do czego musimy dążyć, jeżeli chcemy zapewnić sobie normalne warunki rozwoju, zwiększą się potrzeby ewentualnej obrony sieci dróg dalekomorskich, łączących Polskę z jej bazami gospodarczymi na tym czy innym kontynencie, a zatem wzrasta także rola marynarki wojennej, jako gwarantki pomyślnego rozwoju gospodarczego Państwa.

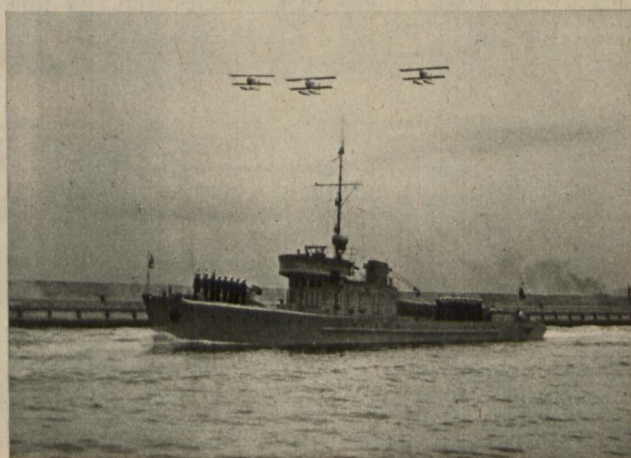
Nie można również lekceważyć znaczenia marynarki wojennej, jako broni w kontrakcji i to nie

tylko wojskowej, ale i gospodarczej. Swoboda ruchów na morzu jest konieczna nie tylko dla Polski, ale i dla jej ewentualnych wrogów. Zagrożenie tej swobody zahamuje życie gospodarcze kraju nieprzyjacielskiego, osłabi, albo nawet w dużym stopniu uniemożliwi produkcję wojenną. A przecież posiadając odpowiednie jednostki morskie, możemy wywołać zamieszanie na szlakach komunikacyjnych nawet lepiej wyposażonego przeciwnika, podnieść mu ceny frachtów i stawek ubezpieczeniowych, nie mówiąc o tym, że zmuszając go do ochrony własnych dużo większych, niż nasze, transportów, obezwładniamy znaczną część jego sił, utrudniając nieprzyjacielowi blokadę naszego wybrzeża i przerwanie łączności gospodarczej ze światem.

O wielkim znaczeniu gospodarczym marynarki wojennej w okresie wojny przekonały nas znowu ostatnie wypadki dziejowe.

Italia w walce o imperium kolonialne dzięki rozbudowie potężnej floty wojennej, która pozwoliła bronić własnych transportów i zagrażać jednocześnie każdemu przeciwnikowi, mogła przełamać blokadę gospodarczą i zakończyć pomyślnie akcję wojskową w Abisynii. Blokada brzegów Hiszpanii dała wojskom narodowym ogromne zdobycze w materiale wojennym, przewyższające znacznie to, co zdobyły wojska lądowe, przyczyniając się w dużym stopniu do zwycięskiej akcji gen. Franco.

Już z tego pobieżnego przeglądu różnych dziedzin i okoliczności, w których marynarka wojenna spełnia doniosłą rolę gospodarczą, wynika, jak słuszne są wnioski autora, domagające się postawienia naszych morskich sił zbrojnych na właściwym poziomie. A postulaty te są następujące: „a) poważne zwiększenie ilości jednostek zdolnych do akcji wojennej, aktywnej na dalszych terenach; b) opancerzenie specjalnego budżetu marynarki wojennej na programową budowę tych jednostek; c) rozważenie możliwości sfinansowania utworzenia stałego punktu dla pracy naszej floty handlowej i handlu zamorskiego poza Gdynią“. Postulaty te muszą być zrozumiane przez całe społeczeństwo, muszą uzyskać należyty wyraz w programie państwowym. Muszą też znaleźć się odpowiednie fundusze, łożone z całym przeświadczeniem, że pieniądze, wydane na wzmocnienie naszej potęgi na morzu, stokrotnie się opłaca. J. L.



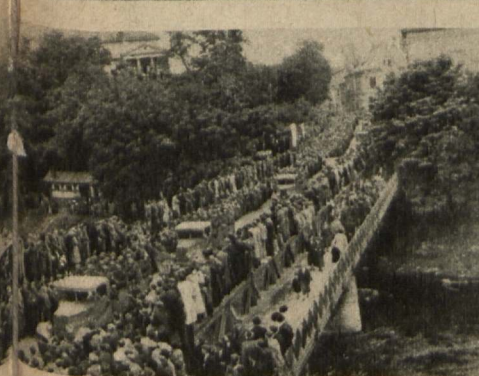
ORP „Rybitwa“

# M A S Z E R O W A Ć !

Dzień 2-go października 1938 roku zapisał się złotymi zgłoskami w historii Polski Odrodzonej; w dniu tym powiększył się Naród Polski o braci zza Olzy, powiększył się granice Rzeczypospolitej. Z ust Wodza Naczelnego padł rozkaz, którego żądał którego tęsknił cały Naród: „Maszerować!”



E. ERNEST



Zdjęcia z historycznych chwil zajmowania Śląska Zaolzańskiego przez armię polską: 1. W Cieszynie Wódz Naczelnny Marszałek Śmigły-Rydz przyjmuje po raz pierwszy defiladę na odzyskanej ziemi piastowskiej. 2. Fragment defilady piechoty. 3. Ćwice zaolzańscy wiwatują na cześć armii. 4. Tankietki przed Naczelnym Wodzem. 5. Przekroczenie historycznego mostu na Olzie w Cieszynie przez zmotoryzowane oddziały piechoty. 6. Trzyniec, armii polskiej wkraczającej do miasta uśtał drogę kwiatami. 7. Bogumin wita zmotoryzowaną piechotę. 8. Minister Spraw Zagranicznych J. Beck w towarzystwie dowódcy grupy operacyjnej „Śląsk” generała Bortnowskiego. 9. W Karwinie defiluje kawaleria. 10, 11, 12. Kwiatami zdobiono nie tylko żołnierzy, ale, może nawet przede wszystkim oręż, który niósł wyzwolenie i wolność — oto tankietki w Frysztaście i artyleria, defilujące przed generałem Bortnowskim, okryte kwiatami.

# Rozwiane złudzenia

Gdy w jesieni 1936 r. delegat Wielkiej Brytanii zaproponował w Lidze Narodów utworzenie specjalnej Komisji ekspertów do zbadania zagadnienia dostępu do surowców — niejeden kraj żywić mógł pewne nadzieje, że społeczność międzynarodowa, przez Ligę Narodów reprezentowana, zabiera się wreszcie w sposób poważny do wyrównania jednej z wielkich a bolesnych dysproporcji, utrudniających przywrócenie stałej równowagi w gospodarce światowej. Liga Narodów była wprawdzie już w roku 1936 tylko torsem — ale o okazałych jeszcze kształtach.

Dwa lata później, we wrześniu 1938 r. urządzono sprawę surowców, tak ściśle związanej z zagadnieniem kolonialnym, na terenie Ligi Narodów, pogrzeb III-ej klasy. Liga Narodów nie rozwiązała problemu dysproporcji gospodarczych pomiędzy państwami posiadającymi a upośledzonymi — natomiast stała się sama symbolem dysproporcji pomiędzy jej własnymi aspiracjami, a otaczającą ją rzeczywistością. Piękny tors okazał się ciałem glinianym. Rzeczywistość szła innymi drogami. Dysproporcje pomiędzy aspiracjami autorów Czechosłowacji a spoistością wewnętrzną jej ludności — rozwiązała nie Liga Narodów, lecz życie, wola ludzka, świadomość celów, decyzja czynu.

Wydarzenia w Czechosłowacji były jak gdyby zapowiedzią tego, co czekać może Ligę Narodów, jeżeli nadal żyć będzie w atmosferze fikcji.

W takich to okolicznościach obradowało XIX Zgromadzenie, w atmosferze bezwładności i lęku. Rezultaty tych prac były tym razem proporcjonalne do roli, do jakiej spadła ta wielka kiedyś instytucja. Była to sesja, na której rozpoczęto obrządki pogrzebowe, by stopniowo pochować szereg ideałów 20 lat temu z łona Ligi Narodów zrodzonych.

Dyskutowano art. 16 paktu Ligi, z którego wypływa zagadnienie sankcji. Jak wiadomo, praktyka wykazała, iż sankcje polegały na obowiązku małych państw robienia przykrości jednemu z mocarstw w interesie drugiego mocarstwa. Wychodziło to na niekorzyść nie tyle mocarstwu piętnowanemu, ile tym małym państewkom, które w myśl szczytnego hasła bezpieczeństwa zbiorowego nstawiały własny kark pod rozgrywki wielkich mocarstw. Dziś sankcje obowiązkowe należą do przeszłości. Pozostaną jako środek fakultatywny. Kto kark nstawiać będzie — uczyni to dobrowolnie. A idea bezpieczeństwa zbiorowego, ten najwyższy ideał Ligi, został faktycznie już pochowany.

Dyskutowano na Radzie i na VI-ej (politycznej) Komisji sprawę Palestyny. Polska i Rumunia podkreśliły, że losy Palestyny wiążą się z żywotnymi interesami emigracyjnymi szeregu krajów. Przedstawiciel Polski podkreślił, że rozwiązanie sprawy palestyńskiej w tym lub innym kierunku jest podstawowym warunkiem rozwiązania zagadnienia emigracji żydowskiej na podstawie konstruktywnego planu międzynarodowego. Państwa arabskie wypowiadały się przeciwko podziałowi, Wielka Bry-

tania zaś ograniczyła się do stwierdzenia, że nie zamierza prowadzić przedwczesnej dyskusji, że jednak stoi nadal przy koncepcji podziału. W rezultacie losy Palestyny rozstrzygnie Londyn, o ile nie zdecyduje o nich krew, przelana na Ziemi Świętej.

Dyskutowano na drugiej Komisji zagadnienie ekonomiczne. Dyskusja ta dała przedstawicielowi Rządu Polskiego okazję do sprecyzowania roli, jaką Liga Narodów odgrywać może w dzisiejszych warunkach przy rozwiązaniu wielkiego międzynarodowego zagadnienia ekonomicznego. Żadnej akcji konkretnej — stwierdził delegat polski — Liga Narodów nie jest w stanie dziś przeprowadzić. Co jej pozostaje — to są badania. Ponieważ badania nad ruchem kapitałów i towarów są już daleko posunięte, pozostaje do przestudiowania niemniej istotne zagadnienie człowieka, jako jednego z podstawowych elementów gospodarki światowej.

Ekonomiczna dyskusja generalna odbywała się w atmosferze obojętności i bezradności. Niemniej poprzez raporty różnych komórek ligowych przeżywa się nadal ideologia liberalizmu handlowego, jako rzekomo jedyne lekarstwa na wszystkie bóleczki ekonomiczne. Fikcje, które na odcinku politycznym zdetronizowane zostały przez brutalną wymowę wydarzeń ostatnich lat, panują jeszcze na terenie Ligi Narodów w dziedzinie ekonomicznej.

Jeżeli chodzi o poszczególne zagadnienia, interesujące specjalnie Polskę, to poruszone zostały: sprawa dostępu do surowców, problem emigracyjny, wreszcie zagadnienie demograficzne.

Sprawa surowców otrzymała, jak wspomnieliśmy już na wstępie, pogrzeb III-ej klasy. Na podstawie raportu Komitetu do zbadania sprawy surowców, komitet ekonomiczny opracował pewne zasady, których zastosowanie mogłoby w pewnej mierze złagodzić ostrość problemu, aczkolwiek tylko w formie paliatywu. Ankieta, rozpisana przez sekretariat Ligi Narodów w tej sprawie, dała jednak wyniki niezadawalające. Jedno z najżywotniejszych zagadnień gospodarki światowej utopiono w procedurze i w ogólnikach ekonomicznych. Przedstawiciel Polski wygłosił nad ofiarą nieudolnych praktyk lekarskich Ligi Narodów krótką mowę: Liga Narodów zawiodła; nie znaczy to jednak, że zagadnienie surowców przestało być aktualne. Będzie ono musiało znaleźć rozwiązanie na nowym terenie, innymi metodami.

Międzynarodowa dyskusja emigracyjna nigdy nie sprawiała przyjemności krajom, od których złej lub dobrej woli w znacznej mierze zależą międzynarodowe ruchy migracyjne, — czyli państwom mającym nadmiar ziemi i bogactw naturalnych, a brak ludzi. Państwa te chętnie spychają sprawy emigracyjna na tory Międzynarodowego Biura Pracy, gdzie traktowane są przede wszystkim z punktu widzenia technicznego. Wobec niezdolności i niechęci Ligi Narodów do konkretnej akcji w dziedzinie migracji międzynarodowych — przedstawiciel Polski ograniczył się do stwierdzenia, że stoi nadal w tej

dziedzinie na martwym punkcie. Migracje międzynarodowe są zahamowane, a tym samym jeden z zasadniczych elementów gospodarki światowej nie może dojść do równowagi.

Przy tej sposobności przedstawiciel Polski wskazał na jedno z najaktualniejszych zagadnień — na problem emigracji żydowskiej, a to nie w aspekcie humanitarnym (uchodźcy polityczni) — lecz jako wielkie zagadnienie ekonomiczne. Sprawa emigracji żydowskiej nie wymaga już studiów, lecz konstruktywnej akcji międzynarodowej. Zważywszy jednak, że Liga Narodów jest do konkretnej akcji niezdolna, oraz zważywszy, że w takiej akcji niezbędny byłby udział państw, do Ligi nie należących (Stany Zjednoczone) — Polska wypowiedziała się jasno za przeprowadzeniem takiej akcji poza Ligą Narodów, przeciwstawiając się tym samym sugestii, wysuniętej przez delegata francuskiego, Paul Boncoura na VI-ej Komisji, by Liga Narodów ujęła zagadnienie emigracji żydowskiej w swoje ręce.

Problem demograficzny jest dla państw „posiadających” niemniej nieprzyjemny, aniżeli zagadnienie emigracyjne. Postawienie międzynarodowego zagadnienia populacyjnego musi bowiem ujawnić olbrzymie znaczenie zagadnień ludnościowych dla ekonomiki światowej — i wykazać musi, że państwa, władające złotem i bogactwami naturalnymi świata stoją wobec problemu zbliżającego się ubytku ludności, — natomiast narody, cierpiące na brak ziemi i złota, stoją wobec problemu nadmiaru ludności. Wielkie zadanie dla wielkich planów uzdrowienia podstaw gospodarki światowej — a zarazem temat niemiły dla narodów, które skłonne są usta-

pić tylko pod naporem faktów dokonanych. Toteż problem demograficzny podniesiony był w dyskusji generalnej jedynie przez Polskę. W dyskusji specjalnej zaś, gdy chodziło o utworzenie komitetu dla studiów demograficznych, zagorzała dyskusja: miała ona na celu zniweczenie inicjatywy polskiej, ograniczenie kompetencji komitetu, a nawet odroczenie dyskusji do przyszłego roku. Przedstawiciel Polski na drugiej komisji musiał wielokrotnie i z naciskiem bronić swego wniosku, aż wreszcie komisja zaniechała taktyki biernego oporu i uchwaliła utworzenie komitetu.

Bilans sesji, jeżeli chodzi o szczególne zainteresowania kolonialne, surowcowe i emigracyjne Polski da się streścić w kilku słowach: akcja — żadna, sprawa surowców sprowadzona na martwe tory; studia, (nareszcie!) nad problemem demograficznym.

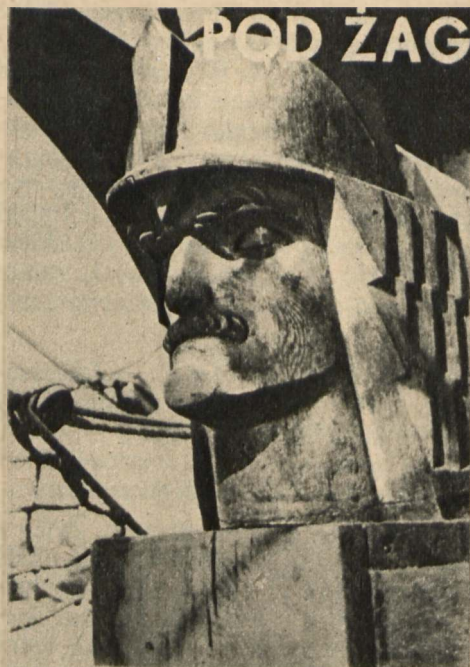
Nikły bilans nie może nikogo zdziwić. Żyjemy przecież w epoce nie dyskusji, lecz czynu, nie fikcji, lecz realizmu, nie raportów „biegłych”, lecz meldunków wojskowych. W tych warunkach instytut specyficznych ideologii politycznych i fikcyjnych teorii gospodarczych przestał być interesujący dla narodów, których droga w lepszą przyszłość prowadzić może tylko poprzez czyn, na własnym wysiłku oparty. Jest to być może droga ciernista. Jest druga droga, która się wielu wydawała wygodniejsza: oświetlają ją światła z pałacu Ligi Narodów. Lecz na drodze tej leży już pierwsza ofiara fikcji politycznych — Czechosłowacja — jako groźne memento dla całego świata.

LEMANUS



Kopalnie miedzi w Kongo Belgijskim

# POD ŻAGLAMI „ZAWISZY CZARNEGO”



Rzeźba  
dziobowa  
„Zawiszy  
Czarnego”

**G**eneral Mariusz Zaruski znany jest w całej Polsce jako żeglarz-marynarz całym sercem i duszą. Już w młodych latach na dalekim Oceanie Lodowatym zaprawiał się w sztuce żeglarskiej, pisywał jeszcze w ostatnich latach ubiegłego wieku z mroźnej Północy do polskich pism w Warszawie „Sonety Północne” i „Sonety Morskie”, a w Polsce odrodzonej i niepodległej, gdy mógł już szablę odpasać, wyprowadził młodzież polską na morze, ukazał jej dróg morskich wielość i szerokie, rozległe horyzonty.

Od kilku lat jest general Zaruski kapitanem statku szkolnego Związku Harcerstwa Polskiego szkuner-jachtu „Zawisza Czarny”. Na statku tym przeszło zaprawę pełnomorską wielu harcerzy, nierazko trafiali na pokład „Zawiszy” członkowie innych organizacji sportowo-morskich, niestowarzyszeni żeglarze, a nawet oficerowie i podchorążowie służby czynnej armii lądowej. W bieżącym roku inny element szkolił się pod żaglami „Zawiszy”. Ale o tym niech nam powie sam General Zaruski.

Oto właśnie niedawno wrócił z ostatniego rejsu...  
Proszę Generała o wywiad.

Rozmowa toczy się żywo, bez oporów i niejasności — tak częstych w rozmowach ludzi morza z ludźmi lądu.

Szereg rejsów odbytych pod ręką Generała w dobrą i złą pogodę — „wyjaśniły” wszelkie niejasności. Przez chwilę mam wrażenie, że to nie wywiad, lecz że słucham zarządzeń Generała na pokładzie, że gdy skończy, powiem: „Tak jest, Panie Generale!”

Ale niestety — tu nas dzieli biurko redakcji, a nie dystans służbowy — dystans kapitana statku i żeglarza.

— Rok bieżący jest czternastym rokiem mojej żeglugi jachtowej na wodach Bałtyku — zaczyna General. — Jestem szczególnie rad — oficerowie i załoga spisywali się doskonale.

— Czy rejsy były ciekawe? — zadaje „lądowe” pytanie.

— Tak, gdyż ci, którzy w tym roku pływali na „Zawiszy”, to byli ludzie całkowicie nowi, bez poprzedniego wstępnego szkolenia. W pierwszych trzech rejsach brała udział młodzież gimnazjalna — członkowie Kół Szkolnych LMK — w wieku 15—18 lat, która nie widziała jeszcze dotychczas morza, a w każdym razie nie z pokładu statku i to żaglowego. Ponadto jeden rejs był przeznaczony dla nauczycieli — opiekunów Kół Szkolnych LMK, a więc ludzi starszych, w wieku lat 35—55.

Oczywiście, we wszystkich tych rejsach, skład oficerski i tzw. załogę stałą (bosmani, starsi żeglarze, kucharze, mechanicy itp.) stanowili wypływani harcerze.

— Czy ta metoda daje dobre rezultaty? — zapytuje.

— Jestem zwolennikiem żeglowania od razu na głębokiej wodzie — bez wstępnych pływów. Oczywiście teoretyczne przygotowanie w zimie jest bardzo wskazane.

— Jak przedstawiało się szkolenie na statku?

— Celem rejsów — mówi General — było danie załodze elementarnych podstaw o charakterze praktycznym. W czasie dobrej pogody odbywały się na pokładzie wykłady o charakterze praktycznym. A więc ćwiczone role alarmowe (alarm pożarowy, wodny, opuszczenie statku, „człowiek za burtą!”), zapoznawano się z kompasem, sonda Thomsona, schematem ożaglenia i olinowania statku, czytano i tłumaczono regulamin służby, prawo drogi, rzucano rzutką, cumowano itp. Na śródookręciu na skajlajcie (okno w nadbudówce) wyłożona była mapa przebywanego właśnie odcinka drogi, by żeglarze mogli się orientować w nawigacji. Odbywały się również wykłady z zakresu meteorologii, w głównych, praktycznych zarysach. W portach — oficerowie udzielali objaśnień dotyczących danego kraju, oraz pouczali o roli załogi w obcym porcie.

Bardziej zaawansowani mieli dostęp do kabiny nawigacyjnej, do kompasu, dziennika okrętowego, ksiąg i map nawigacyjnych itp.

Z młodej załogi byłem najzupełniej zadowolony. Z pracą na statku obeznali się bardzo szybko. Pewne obawy miałem tylko — mówi dalej General — co do ostatniego rejsu, nauczycielskiego. Obawiałem się mianowicie, że to ludzie starsi, z urobionym poglądem, że mogą być nieporozumienia w zakresie służby marynarskiej, której poziomowi nie chciałem obniżyć.

Toteż zaraz na pierwszej zbiórce oznajmiłem, że „Zawisza Czarny” ma swe tradycje, ustalony i obowiązujący wszystkich regulamin i że zmieniać tego nie będę.

Służba marynarska wymaga, aby wszystko było robione biegiem, bez ociągania się. Jeśli zdrowie lub inne rozumienie własnej godności nie pozwalają komuś na podporządkowanie się ustaleniemu tu trybowi życia i pracy, niech raczej od razu zostanie na lądzie.

— Ale—dodaje z uśmiechem kapitan „Zawiszy“— nle było takich. Zostali wszyscy, i wszyscy bez zarzutu spełniali swe marynarskie obowiązki, z codziennym porannym „dla rozgrzewki“ przejściem przez mars \*) włącznie.

Nieslychaniem byłem zadowolony — ciągnie dalej General — że kierownicy młodzieży wykazali tak wielkie zrozumienie dla spraw morskich i życia na morzu i że zapoznali się bezpośrednio z pracą morskiego świata.

Rozstając się po skończonym rejsie wyrażali oni wdzięczność Lidze Morskiej i Kolonialnej za zorganizowanie rejsu, oświadczając przy tym wielokrotnie, że dopiero teraz otworzyły się im oczy na świat morski i pracę morską. Wracali do domu i zawodowej pracy wzmocnieni i wypoczęci, a wielu oświadczało, że wrócą w przyszłym roku na pokład „Zawiszy Czarnego“.

— Jakie porty w tym roku odwiedził „Zawisza“?

— Pierwsze rejsy prowadziły na Wschód. Byliśmy w Kłajpedzie, Rydze, Lielupe (na Łotwie), gdzie odbywało się Jamboree skautowe, a potem na drugim Jamboree w Szwecji w pięknej miejscowości Tullgarn, wśród lasów, nad fiordem, gdzie zgromadziła się 20-tysięczna rzesza skautowa. W czasie międzynarodowego ogniska załoga „Zawiszy“ odśpiewała kilka polskich pieśni, które spotkały się z ogólnym aplauzem. W ognisku tym brał również udział syn następcy tronu szwedzkiego, któremu zostałem przedstawiony—dodaje General.

Ja zaś od siebie dodam, że kapitan „Zawiszy Czarnego“ jest wśród Szwedów szczególnie popularny, bowiem wielokroć razy na pokładach różnych jachtów zawijał do portów Szwecji, a przy tym niespotykaną jest rzeczą, by general dowodził małym żaglowcem i to takim, na pokładzie którego marynarze miewają po lat... piętnaście.

— W powrotnej drodze — kontynuuje opowiadanie General Zaruski — zaszliśmy do Sztokholmu przez Södörtälje, niezwykle ciekawym szlakiem, będącym częścią Gøta-kanalu łączącego Gøteborg z Sztokholmem. W następnych rejsach „Zawisza“ odwiedził Visby, Kalmar, Karlskronę, Kopenhagę i Malmö. W rejsie nauczycielskim dały się załozde we znaki wiatry przeciwnie i pogoda sztormowa, zwłaszcza w okolicach Bornholmu.

Dalej General mówi:

— Rejsy z młodzieżą, nieprzygotowaną, a szczególnie rejs z opiekunami, również do żeglugi morskiej zupełnie nieprzygotowanymi, utwierdziły mnie

w tym niewzruszonym przekonaniu, że nawet krótkie podróże w charakterze marynarzy przeobrażają psychikę uczestników w sposób niezrównany i w zupełności wystarczają do tego, aby uczestnicy zaczęli oceniać sprawy morskie z zupełnie innego niż dotąd punktu widzenia.

Następnie Gen. Zaruski zaznacza, że poniższe stwierdzenia wygłasza jako członek Ligi Morskiej i Kolonialnej i oświadcza:

— Moim zdaniem, głównym celem działalności LMK jest przeobrażenie pojęć całego społeczeństwa na sprawy morskie, społeczeństwa, które przez wieki całe myślało lądowymi kategoriami, odbiegło od zrozumienia spraw morza, zapoznało całkowicie jego znaczenie.

Jestem przekonany, że liczba członków LMK wzrośnie dziesięciokrotnie z chwilą, gdy społeczeństwo zapozna się z morzem bliżej i będzie miało własny sąd o rzeczy.

Jak zaznaczyłem wyżej, krótka podróż w charakterze marynarza wystarczy do tego.

Do zrealizowania tego celu potrzebą konieczną jest, aby setki młodzieży i starszych ludzi wyprawać na morze, dać im możliwość pracy morskiej.

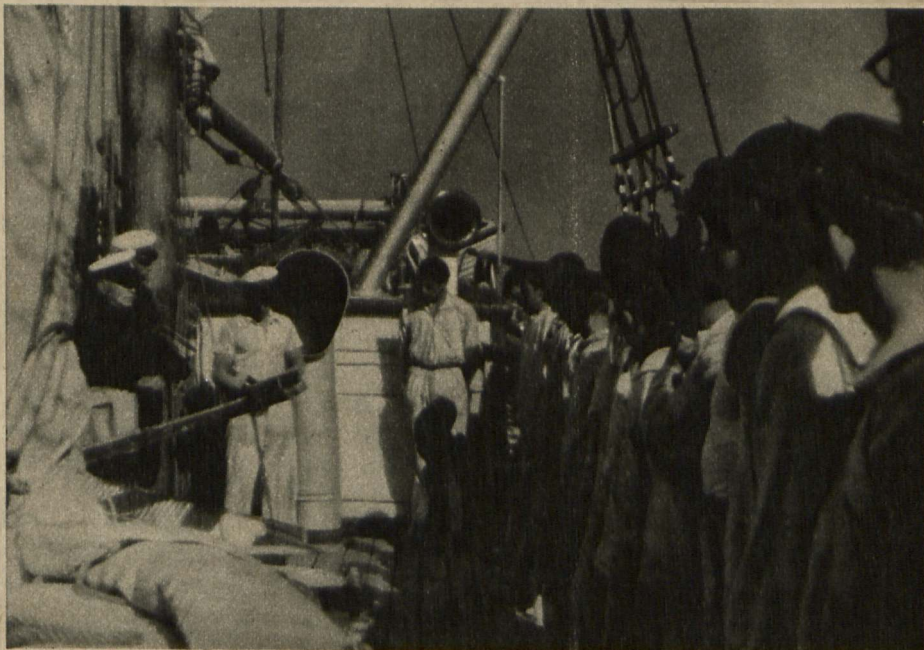
Potrzebna jest do tego cała flotylla żaglowców, jako najtańszych obiektów. Zrozumiałe jest, że LMK sama takiej flotylli wystawić nie może i powinna się zwrócić o pomoc do Rządu.

Przykładem może tu służyć niemieckie stowarzyszenie „Kraft durch Freude“, posiadające dziesięć parostatków, nie szcedzące na zbliżenie społeczeństwa do morza ogromnych sum.

Wobec tych zadań i późniejszych korzyści wydatek nawet znacznej sumy, a na razie ufundowanie jednego żaglowca tzw. szkolnego, jest rzeczą najbardziej pilną i doniosłą.

Jestem przekonany — kończy General Zaruski — że za pomocą tych środków liczba członków Ligi Morskiej i Kolonialnej wzrośnie do kilku milionów. Trzeba tylko tę pracę zacząć.

B. M.



Poranna zbiórka na pokładzie „Zawiszy“

\*) Mała platforma łącząca kolumnę masztu ze stengą

## CEZAMBRE — ZAMARŁA TWIERDZA



Jedna z ciemnych zatoczek, raczej do pieczar podobnych

W odległości trzech mil morskich od starego St. Malo, — cytadeli słynnych francuskich korsarzy, ojczyzny odkrywcy Kanady — Jacques Cartiera, ojczyzny wodzów morskich Duguay-Trouin'a i Surcoufa, ojczyzny wielkiego poety i myśliciela Chateaubriand'a, który tu na małej wyspie śpi snem wiecznym — znajduje się wyspa Cezambre. Ot, taka sobie mała wyspa, coś około 52.000 metrów kwadratowych powierzchni, wznosząca się dzikim urwiskiem — 40 metrów nad poziom Oceanu. Wyspa, jakby stworzona na mały Gibraltar.

W wiekach średnich wodzowie maluańscy nie przywiązywali do niej strategicznego znaczenia, była bowiem za daleko od murów miasta. Fortyfikowano stopniowo mniejsze skały i wysepki — a Cezambre leżała daleko w morzu i ówczesni artylerzyści patrzyli na nią obojętnie. Nawet wielki Vauban, który w drugiej połowie XVII wieku otoczył St. Malo wieńcem fortów, krzyżujących ogień swój z archipelagu niedostępnych szker i raf — umieścił na niej tylko redutę — bez dział. Te ostatnie miano dostarczać dopiero w razie potrzeby.

Aż wreszcie nadszedł wiek XIX, a z nim przelom w dziedzinie artylerii. Oficerowie drugiego cesarstwa bynajmniej już nie romantycznym okiem spoglądali na wysepkę. Dla nich piękne było tylko jej strategiczne położenie!

Dobść do Cezambre nie jest łatwo, choć motorówki pasażerskie przywożą tu latem, dzień w dzień, około setki turystów, żadnych malowniczej panoramy czy samotności. Fakt, że wyspa, do niedawna dostępna tylko wojskowym, obecnie zdemilitaryzowana, stała się miejscem wycieczek — ściga ciekawych... Motorówki dobiegają do starego, krótkiego mola, zbudowanego z olbrzymich głazów ponoć jeszcze przez mnichów, którzy tu w średnich wiekach mieli klasztor.

Ale i tak Cezambre broni się jak może od powodzi turystów. Dostępna tylko od południowej strony szczyrzy wokół pierścieni ostrych, niedostępnych skał i raf. Trzeba dobrze znać te wody, aby

móc po nich żeglować, i okręty, które się tu od niepamiętnych czasów rozbijały, usiały licznie swymi zmurszałymi kadłubami dno morskie. Jeszcze nie tak dawno na jednej z takich widocznych tylko w czasie odpływu raf zatonał parowiec brytyjski „Hilda“, z załogą i setką pasażerów. Mimo bliskości wyspy — nikt nie ocalał: rozszalałe fale i prądy pochłonęły wszystko. Jedynie kadłub parowca, złamany przez śródkręcie, sterczał jeszcze jakiś czas przy odpływie — groźne ostrzeżenie dla lekkomyślnych żeglarzy.

I choć pół mili od wyspy — na samotnej, maleńkiej skale, latarnia morska „du Jardin“ ostrzega przed niebezpieczeństwem, nikt nie waży się wejść na te zdradliwe wody bez doświadczonego pilota. Przecież różnica poziomów przyływu i odpływu wynosi przeszło 12 metrów i ten ostatni odsłania naszym oczom dziesiątki skał i wysepek przy „dużym morzu“ niewidocznych; a prąd niesie z szybkością 5 węzłów.

Ładujemy przy molo mnichów i stromymi, przez nich też kutymi w skale schodami zaczynamy piąć się z plaży pod górę. Zrazu nic nie znamionuje militarnego charakteru wyspy. Ale nie dochodząc do szczytu, wstępujemy w jakiś ciasny wąwóz...

Wąwóz ten okazuje się kutym w skale przekopem. Wnet zamyka go za zakretem forcik, otoczony fosą. I tu pierwsze silne wrażenie. Forcik czworokątny, z grubego kamienia ciosany, patrzy na nas żałośnie przez ślepe strzelnice. Nad fosą zwodzony most, nawpół w powietrzu zwisły — ni to otwarty, ni zamknięty, trzyma się ledwie-ledwie na zardzewiałych, stalowych linach. Nad bramą data 1860. Ale inne znamiona świadczą, że fortyfikowano wyspę i znacznie później.

Obchodzimy forcik fosą, zakrećamy w górę chodnikiem i naraz stajemy jak wryci. Nie wiemy, co podziwiać więcej: czy urok dzikiej przyrody i cudowną panoramę szmaragdowego brzegu, czy też... bezbrzeżny smutek opuszczonej, zupełnie nowożytniej baterii? Bo właśnie otwiera się przed nami całkiem współczesna naszym pojęciom wojskowym wspaniała czterodziałowa działobitnia, z jej barbetami, skarpami i kontrskarpami, betonowanymi w skale stanowiskami dział, schronami, punktami obserwacyjnymi itp. Jest nawet kolejka do przewożenia amunicji. Są „repery“ przy działach znaczone trwałą farbą, której deszcze jeszcze zmyć nie zdołały. Jesteśmy na wielkiej baterii zachodniej!

Tuż obok dwa wejścia w skale, zamykane kratą. W jednym winda ręczna i głęboka sztolnia szyb amunicyjnego. W drugim schody z podwieszoną u stropu zębatką. Pierwszą podnoszono pociski, drugą ładunki.

Schodzimy po schodach, przyświecając sobie zapalkami. Kuta w skale komora ma kilka korytarzy... zapewne połączono tu dawne lochy klasztorne z konstrukcją nowoczesnego składu amunicji. Pieczary ciągną się na głębokości 10 — 15 metrów pod ziemią — któraż prochownia ma tak doskonałe

warunki? Coś porusza się w ciemności... Brr! Zapalki gasną, trzeba wracać...

Gdyby nie rdza na szynach, zębatce i windzie amunicyjnej, gdyby nie osierocone stanowiska dział, po których sterczą ze skały tylko dolne konstrukcje kolistych lawet, gdyby nie ściany lochów pokryte nazwiskami turystów — można by sądzić, że jakiś straszliwy kataklizm dokonał tu dzieła zniszczenia, jakiś potężny wróg zrujnował uzbrojenie i wybił do nogi załogę... jeszcze kilka dni temu gotową do walki.

Wrażenie potęguje się w miarę, jak idziemy do góry. Ponad pierwszą baterią — jak w Gibraltarze — druga, wyższa dwudziałowa. Dalej schron — mieszkanie, w skale kute, i oto chodnik prowadzi schodami na sam szczyt wzgórza. Stoi na nim, głęboko w opokę wpuszczona baszta obserwacyjna, — blokhaus, będący jednocześnie centralą artyleryjską i stanowiskiem bojowym komendanta wyspy.

I znów dreszcz przykrego zdziwienia: Czy jakiś mór wybił tych ludzi — dowódcę, oficerów, kanonierów, którzy jeszcze wczoraj czuwać tu musieli? Przecież na ścianach widnieją elementy ognia dla baterii, „repery“ obserwacyjne: Dzwonnica St. Malo 0 stopni, skała La Plate 46°, 40, Boujardon 246°, latarnia du Jardin 268°, 20.

Przez szczelinę baszty obserwacyjnej wzrok ogarnia szerokie półkole, od południowego zachodu do północy. Z lewa widnieje jak na dłoni latarnia „du Jardin“, stercząca wysoko wśród archipelagu raf i skał. Za nią, jeszcze bardziej w lewo, ciągnie się w oddaleniu szara nić wybrzeża, aż do wysokiego przylądka Frehel. W prawo bezbrzeżna błękitna połać morza.

Wracamy innym, również głęboko w skale kuty przekopem. Przecinamy drugi chodnik, jeszcze głębszy, — przechodząc go po moście. Wszystko zostało tu przewidziane w celach obrony — nawet skrzyżowanie przekopów w dwóch poziomach, aby rach amunicyjnej, czy też łączność mogły odbywać się bez przeszkód.

Jesteśmy na baterii północnej. Tu stały trzy działa, zapewne kalibru 240 mm. Nad nimi miejsce na dwudziałową baterię ruchomą. Schron amunicyjny jest tu już w trzeciej kondygnacji pod ziemią, a ściany wykopu mają około ośmiu metrów.



Pół mili od wyspy na samotnej skale latarnia...

Idąc wzdłuż zardzewiałej, wyszczerbionej, ale częściowo zachowanej bariery, chroniącej obsługę dział w ciemne noce przed zdradliwym magnesem przepaści, pozostawiamy z prawej strony wgłębienie siedla z koszarami i kasynem oficerów. Stroma, wysokości około 40 metrów ściana skalna biegnie tu nieprzerwanie brzegiem — chaos i rumowisko olbrzymich głazów, które chyba tytany poukladać i postrzępić musiały w gigantycznej jakiejś zabawie. W dole morze bije wściekle w kamienną opokę, żłobiąc ją w miniaturowe flordy.

Z tej strony wyspa jest niedostępna. Fregata angielska, która w XVIII wieku niebacznie wpłynęła do jednej z takich ciemnych zatoczek, raczej do pieczar podobnych — nie wyszła już z niej nigdy. Jak kwiat owadożerny chłonie motyla, co niebacznie na nim usiadł, tak owa zatoczka nie wypuściła już ze swej gardzieli okrętu. Wiatry i prądy sprzysięgły się pospołu z opoką skalną i nawet holowanie lodziami nie dało wyniku. Przyptyw zamykał drogę przez pół dnia, przy odpływie próg skalny był za wysoki. Aż wreszcie dumna fregata Jego Królewskiej Mości stała się stosem porośniętych trawą morską i mięczakami wiórów, podczas gdy wycieńczoną załogę trzeba było na linach wciągać do fortu, gdzie niewola ludzka stała się dla niej zbawieniem, w porównaniu do niewoli u groźnych żywiołów natury.

Kapliczka św. Brandona, zakonnika — odkrywcy z VI wieku, który tu ponoć wylądował, stoi w najwyższym punkcie grzbietu. Przez dłuższy czas była pustelnia. W połowie ściany urwiska jest tam podobno tajemnicza grotta, tylko przy odpływie z trudem na linie dostępna. Mnisi kryli tam przed najeźdźcami swój skarbiec, potem gnieździł się w niej kontrabandziści i piraci. Dziś kapliczka jest zapuszczona, choć szczerze ręce żołnierskie złożyły tu, jak widać, niejedno voto.

Stajemy na wzgórzu północno-wschodnim. Pod nami forcik, identyczny z pierwszym i dwie czterodziałowe baterie w schodach, patrzące na „czysty“ wschód, a mogące ogień swój krzyżować z odległym o półtorej mili fortem Conchée, do małej, niedostępnej skały przylepionym. Spod nóg ucieka nam dziki królik... Smutno!

Tu w dwóch podwójnych przedpiersiach, na różnych poziomach stać musiały szybkostrzelne 130-tki lub 140-tki. Pozostały po nich wyraźne ślady, nawet



Jesteśmy na wielkiej baterii zachodniej...



urywek linii telefonicznej do blokhauzu. W jednym z punktów obserwacyjnych zachował się stół orientacyjny.

Wracamy płosząc króliki i zielone jaszczurki. Schodzimy w głąb siodła i oto czworobok koszar, dobrze ukryty w załomach skał, chroniony z trzech stron ścianą górską. Po środku plac zbiórki i musztry, wokół—willa dowódcy (jedyne budynki piętrowe) i szereg murowanych baraków. Napisy: — „2 podoficerów, 25 szeregowców“, „bateria f, g“, itd. — zachowały się w zupełności. Z tarasu kasyna oficerskiego przepiękny widok na St. Malo.

Wchodzimy przez uchylone drzwi do jednego z budynków. Pod ścianą osierocone z muszkietów stojaki witają nas spróchniałymi zębami. Na ścianie napis: Porucznik Van Hoek — drugi pluton.

W drugiej sali spod opadłego tynku, którym widać restaurowane pomieszczenie za czasów Trzeciej Republiki, dostrzec można inny napis — o ileż wymowniejszy: „Capitaine vte de St. Aulaire — première batterie“.

Vte — vicomte — wicehrabia, a więc napis datuje z czasów drugiego cesarstwa. Ten potomek jednego z najstarszych, najświetniejszych rodów Francji dowodził tu, na wygnaniu, kanonierami Napoleona III. Zapewne karty, kobiety, a może jedno i drugie sprawiło, że „brillant officier“ opuścić musiał szeregi gwardii.

Z zadumy wyrывa nas szelest. Czyżby to żołnierze porucznika Van Hoek stawali w zbiorce?... Nie — to tylko dwie wielkie jaszczurki gonia się po ścianach i podłodze...

Obok koszar szereg wielkich cystern. Tak! Zagadnienie wody nie należało tu do łatwych... Dachy obu forcyków zamienione są na zbiorniki deszczowe. Ze stoków i wszystkich budynków prowadzą cynowe lub kamienne rury do cystern. Przy rynnach dziwne przyrządy z dobrze widocznym napisem — „Épurateur Belloc“ — filtry oczyszczające. Jedyne źródło — dziś wyschłe prawie — mogło zaledwie wystarczyć dla mnichów, a studnia artezyjska przy baterii zachodniej miała, przy głębokości 60 metrów, minimalną wydajność.

I znów wydaje się nam, że na dziedzińcu słychać kroki maszerującego oddziału... nawet głosy komendy... wesole śmiechy. A więc ta martwota i ruina, to chyba koszmar?!...

Nie! To tylko oddziałek skautów francuskich zwiedza wyspę, a obok kilka plażowo ubranych Angielek skacze po urwisku z kodakami. Ponure

dźwięki boi dzwoniącej, ostrzegającej przed zdradliwą skałą La Plante, są jakby pogrobnym, wydzwanianym opuszczonej twierdzy przez morze.

Pozostaje do stwierdzenia, co było przyczyną tego raniącego serce każdego żołnierza opuszczenia? Dlaczego tak świetna strategicznie pozycja została oddana bez boju... królikom, i znacznie gorszym od nich turystom, wymalowującym przy „reperach“ swoje inicjały?

Nic bardziej jasnego. W roku 1903-im, kiedy „odwieczny wróg“—Anglia, stał się sojusznikiem Francji, Cezambre straciła od razu całe swe znaczenie. Czego nie dokonali marynarze i żołnierze Howe'a, Blight'a, Malborough'a, to stało się w ciągu jednego miesiąca po kilku konferencjach dyplomatycznych.

W czasie wojny stała tu bateria przeciw okrętom podwodnym — która zresztą nie miała okazji oddania — prócz ćwiczebnych — ani jednego strzału. I mieściła się karna kompania belgijska, — Belgia, w skutek inwazji nie miała bowiem gdzie podziąć swych złych żołnierzy... Duchy tamtych — dobrych — z czasów Vaubana i de Nassau niezbyt łaskawym okiem musiały patrzeć na to towarzysstwo...

A potem — gdy zawierucha wojenna ustała, a taktyka zmieniła się do reszty — zaczął się inny najazd — turystyczny. Czarnowłose Francuzeczki i modrookie Angielki biegają po wyspie w shortach i kostiumach kąpielowych. Marsa zwyciężyły syreny... Cóżby na to powiedział imć wicehrabia de St. Aulaire, którego tu zesłano właśnie, aby... nie miał okazji do grzechu i surowością obyczajów żołnierskich odkupił winy?

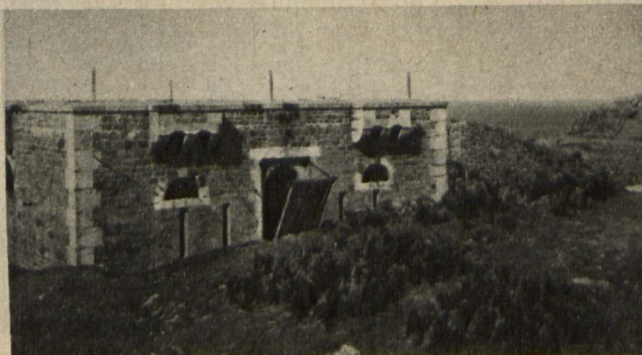
— Oach! How lovely! — Na rumowisku baterii stoi młoda Angielka, ubrana w... ekscentryczny kostium kąpielowy. Stoi, jak posąg śledmiu pokus; a druga, niemniej rozebrana, fotografuje ją na tle morza... i murów, nie do tego wszak celu przeznaczonych.

— Tfu! — splunąłby na taki widok ogniomistrz z baterii porucznika Van Hoek, lubiący wszystko na właściwym miejscu. A święty pustelnik wyspy pomysłaliby o egzorcyzmach...

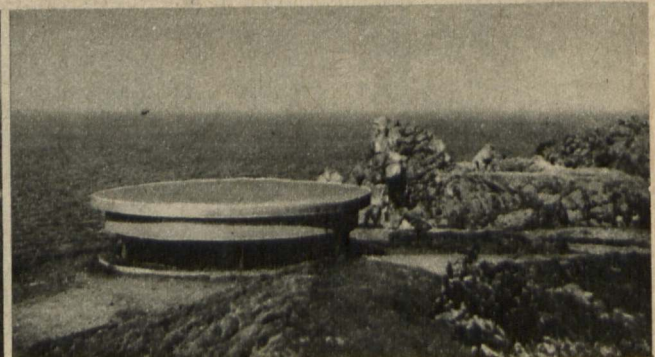
My jednak musimy patrzeć pobłażliwie na stadko wesółych syren i pod grozą posadzenia o „wstecznicstwo“ — milczeć. Inne czasy — inne obyczaje... nawet na Cezambre — zamarłej twierdzy.

Sic transit gloria...

JIM POKER



Fortyca patrzy żałośnie...



Głęboko w opokę wpuszczona baszta...

# SPRAWY KOLONIALNE



Na rzece Kassai w Afryce

W ciągu ostatnich kilku tygodni kwestia kolonialna zesła chwilowo na dalszy plan widowni politycznej Europy. W tym czasie umysły całego świata były zaabsorbowane wyłącznie sprawą czechosłowacką, Niemców Sudeckich oraz mniejszości polskich i węgierskich w Czechosłowacji.

Z chwilą jednak, kiedy zażegnane zostało niebezpieczeństwo grożącej Europie wojny — kwestia kolonialna natychmiast znowu wypłynęła na powierzchnię, jako zagadnienie najpilniejsze do rozwiązania.

Pisma francuskie i angielskie (*Le Temps*, *Times* 4. 10. br.), sygnalizują, że już bezpośrednio po konferencji czterech w Monachium, premier Chamberlain miał

z kanclerzem Hitlerem rozpocząć rozmowy na tematy kolonialne — a nawet, jak pisze „*Le Temps*”, w ślad za „*Sunday Referee*”, miał tam być jakoby zawarty w tej sprawie układ wstępny.

Premier Chamberlain miał jakoby obiecać kanclerzowi Hitlerowi, że rząd brytyjski w najbliższym czasie zwoła konferencję mocarstw kolonialnych (W. Brytanii, Francji, Holandii, Portugalii, Belgii i Włoch) dla przedyskutowania kwestii zadośćuczynienia niemieckim żądaniom kolonialnym.

Kanclerz Hitler miał ze swej strony zapewnić, że kwestia kolonialna nie stanie się nigdy przyczyną konfliktu między Wielką Brytanią a Niemcami.

Jednak obawa, że zagadnienie

kolonialne mogłoby wywołać konflikt grożący pokojowi Europy, uratowanemu z tak olbrzymim wysiłkiem — nurtuje zarówno w społeczeństwie angielskim jak i francuskim. Odbicie tych nastrojów znajdujemy w głosach tamtejszej prasy, która coraz częściej zajmuje się konsekwencjami, mogącymi wynikać z kwestii kolonialnej dla pokoju świata.

W tym sensie znamienne jest również ostatnie wystąpienie w Izbie Gmin przywódcy laburzystów p. Attlee. Mianowicie, jak donosi „*Daily Herald*” z dn. 4. 10. br., w czasie dysputy nad układem monachijskim, p. Attlee wystąpił z wnioskiem zwołania nowej światowej konferencji pokojowej. Konferencja ta miałaby się zająć między innymi „kwestią kolonialną i kwestią surowców, oraz tym wielkim zagadnieniem ekonomicznym, jakim są warunki życia ludzi”.

Kwestia niemieckich żądań kolonialnych jest tematem rozpatrywanym nader często w prasie francuskiej. Ostatnio znajdujemy interesujący artykuł na ten temat w piśmie „*Action Française*” z dn. 19. IX. br.

Pismo powyższe omawiające świeżo wydaną książkę p. André Touzet p.t.: „Kwestia kolonialna a pokój świata” — przytacza szereg ciekawych zestawień i informacji stanowiących argumenty przeciwko słuszności niemieckich żądań kolonialnych.

Przed wszystkim pismo francuskie przypomina, że na 2.900.000 km<sup>2</sup> stanowiących obszar niemieckich terytoriów kolonialnych, Wielka Brytania objęła aż 4/5 tego obszaru z ok. 6-ciu milionami mieszkańców — podczas kiedy Francja, Belgia i Japonia podzieliły się tylko 1/5 tego obszaru.

Należy sobie z tego dobrze zdawać sprawę — podkreśla pismo francuskie — ażeby właściwie określić odpowiedzialność, jaką może ponosić każdy wobec tego problemu.

W dalszym ciągu pismo francuskie, rozpatrując bilans handlowy dawnych kolonij niemieckich stwierdza, że bilans ten od r. 1900 do 1912 był stale deficytowy — co nie wskazuje na właściwe wykorzystanie tych obszarów. Te same posiadłości jako obszary mandatowe uzyskują w swoich obrotach równowagę, a nawet

nadwyżkę. Dane powyższe świadczą przeciwko Niemcom i ich zdolnościom kolonizatorskim — pisze autor.

Następnie podana jest ciekawa tabelka obrazująca stosunek cyfr importu i eksportu z kolonij i do kolonij do ogólnej sumy eksportu i importu w Niemczech, Francji i Anglii.

Niemcy	rok	1912	1925	1935
Import		0.5	0.9	0.5
Eksport		0.3	0.1	0.1
<b>W. Brytania</b>				
Import		5.1	6.3	7.4
Eksport		5.1	7.3	11.8
<b>Francja</b>				
Import		10.8	10.4	25.1
Eksport		13.5	14.1	30.9

Jak wynika z powyższej tabelki — stwierdza pismo francuskie — Niemcy zawsze, nawet w czasach kiedy posiadały kolonie, objawiały pewną obojętność dla tych rynków.

Z drugiej strony terytoria te pod względem demograficznym nie grały również wielkiej roli — pisze dalej autor — gdyż liczba niemieckich kolonistów (20 tys.) była przed wojną mniejsza od liczby Niemców zamieszkałych w Paryżu.

Reasumując swoje uwagi, pismo francuskie stwierdza, że obecne niemieckie żądania kolonialne nie wynikają z istotnych potrzeb, lecz są raczej tylko niepokojącym pretekstem.

We wschodniej Afryce niemieckie żądania kolonialne wzbudzają wielkie zainteresowanie. Jak donosi korespondent Times'a, w związku z tymi żądaniami wyrażane są tam obawy, że mogą być powzięte przez Rząd Imperium pewne decydujące kro-



Typ Murzyna z Gwinei Francuskiej



Główna ulica w Thies — Senegal

ki, bez uprzedniego porozumienia się i zgody Afryki Wschodniej.

Pismo miejscowe „East African Standard“ stwierdza, że z chwilą kiedy w Europie nastąpiło pewne odprężenie, całe zainteresowanie zwraca się obecnie ku Afryce. Kanclerz Hitler zaproponował jak najszybsze rozpatrzenie niemieckich żądań kolonialnych, na co zgodził się Chamberlain.

Czy w tej sytuacji będzie wzięta pod uwagę opinia Afryki Wschodniej — czy też terytoria te zostaną postawione wobec faktu dokonanego? — zapytuje pismo afrykańskie. I pisze dalej w ten sposób. W Afryce Wschodniej, stanowiącej jedną całość, jest coraz większa liczba ludzi, którzy uważają to terytorium za swoją ojczyznę i którzy nie poczuwając się do braku lojalności względem Wielkiej Brytanii, stawiają lojalność względem Afryki Wschodniej na pierwszym miejscu.

Ci ludzie — stwierdza dalej pismo afrykańskie — biorą pod uwagę niedaleki moment, kiedy Afryka Wschodnia stanie się częścią nowego wielkiego dominium, będącego samodzielnym narodem, tak jak są inne dominia — zależy im więc na tym, aby obecnie nie stało się nic takiego, co by mogło przeszkodzić realizacji tej idei.

Wiadomości podawane przez prasę, jakoby niemieckie żądania kolonialne miały być zaspokojone kosztem mniejszych potęg kolonialnych, wywołały żywą reakcję w Belgii.

Brukselski korespondent „Le Temps“ donosi, że b. minister Marcel Henri Jaspar w piśmie „Etoile Belge“ formułuje w imieniu małych mocarstw zastrzeżenia co do ew. paktu czterech w

tej sprawie i przypomina, że w 1933 r. początkowy projekt został zmodyfikowany dzięki wysiłkom Francji. Niezależnie od tego ówczesni ministrowie belgijscy p.p. de Broqueville i Hymans wystąpili w odpowiednim czasie do rządów państw zainteresowanych, mianowicie w Paryżu, prosząc: „ażeby Belgia wzięła udział w dyskusji, w razie gdyby cztery mocarstwa miały dyskutować nad kwestiami dotyczącymi interesów Belgii, w szczególności paktu reńskiego lub kolonii afrykańskich“. Rząd francuski 24.IV.33 r. udzielił Belgii potrzebnego zapewnienia, mianowicie że: „Żaden problem interesujący Belgię nie będzie mógł być rozpatrywany bez udziału Belgii“.

Obecnie min. Jaspar zapytuje: „czy w r. 1938 Belgia ma te same zapewnienia? te same gwarancje?“

Artykuł powyższy odzwierciedla nastroje pewnych kół politycznych i kolonialnych — gdzie istnieje obawa, ażeby wielkie mocarstwa nie zechciały w Afryce podobnie jak w Europie, dojść do porozumienia za plecami małych państw.

W Capetown została ostatnio podpisana umowa dotycząca handlu wymiennego między Unią Południowo-Afrykańską a Niemcami.

W myśl tej umowy Niemcy mają zakupić w Unii w okresie od 1.IX. 1938 r. do 31.VIII. 1939 r. różne produkty za ogólną sumę 6.355.000 f. szterl. (przeszło 160 milionów zł). Jest to o 670.000 f. szterl. (blisko 17 milionów zł) więcej niż w roku ubiegłym.

# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

**Polska.** W stoczni Droogdok w Rotterdamie odbyło się dn. 17 października br. wodowanie nowego polskiego okrętu podwodnego „Sęp”. Aktu chrztu dokonał ks. Hoffman, działacz polski w Holandii, matką chrzestną była p. Maria Babińska, żona posła R. P. w Hadze.

Udział w uroczystości wzięli członkowie poselstwa polskiego w Hadze i konsulatu generalnego w Amsterdamie, przedstawiciele marynarki wojennej polskiej i holenderskiej oraz członkowie polskiej komisji nadzorczej budowy okrętów w Holandii.

**Niemcy.** Według urzędowych wydawnictw niemieckich, stan floty w 1942 roku będzie następujący: 2 pancerniki po 35.000 ton z działami 381 mm, 2 po 26.000 z działami 280, 3 krążowniki po 10.000 z działami 280, 3 po 10.000 z działami 203, 2 po 10.000 z działami 152 i 8 po 7—8.000 z działami 152, 2 lotniskowce po 19.500, 22 kontrtorpedowce po 1.650 — 1.800, 40 torpedowców, 61 okrętów podwodnych; uczyni to w sumie 380.000 ton, bez wliczania okrętów starszych i pomocniczych. Najciekawszą pozycją są okręty podwodne, których średnia wyporność wynosi zaledwie 400 ton, podczas gdy najmniejsze jednostki tego typu innych mocarstw mają co najmniej po 600 ton, a typy oceaniczne zwykle przekraczają 1.200 ton.

Ponieważ Niemcy zobowiązały się do nie przekraczania 35% globalnej wyporności floty brytyjskiej, stan której w 1942 wyniesie 1.900.000 ton, przeto pozostaje jeszcze do wykorzystania około 250.000 ton. Nie trzeba przy tym zapominać, że możliwości techniczne tego państwa nie są jeszcze bynajmniej całkowicie wykorzystane: mogą one pozwolić na znaczniejszy rozmach, dowodem czego jest niemieckie budownictwo okrętowe w okresie wielkiej wojny 1914—18.

Według wiadomości ze źródeł angielskich uzbrojenie 2 pancerników po 35.000 ton znajdujących się w budowie będzie się składać z 8 dział 380 mm, 12 dział 150 mm przeciwtorpedowych i 14 dział 100 mm przeciwlotniczych. O ile wiadomości te odpowiadają prawdzie, technicy niemieccy

wypuszczą na świat rewelacyjny typ przezbrojonego okrętu liniowego, z którym nie będzie mógł się zmierzyć żaden z pancerników będących obecnie w budowie.

Te same źródła donoszą, że wszystkie kontrtorpedowce po 1.650 ton rozpoczęły już kampanię czynną i że w najbliższej przyszłości ma być rozpoczęta budowa 4 lekkich krążowników po 7.000 ton.

Żaglowiec szkolny marynarki handlowej „Admiral Karpfanger”, który we wrześniu ubiegłego roku opuścił Hamburg udając się w podróż naokoło świata, przepadł bez wieści wraz z całą załogą składającą się z 60 ludzi. Po raz ostatni był on widziany w okolicach Nowej Zelandii, i od tego czasu wszelkie ślady zaginęły. Ponieważ był on w drodze z Australii do Europy, wszczęte zostały poszukiwania przy współudziale marynarki argentyńskiej, ale nie dały one żadnych rezultatów.

**Holandia.** Na skutek naprężonej sytuacji na Dalekim Wschodzie, postanowiono przystąpić natychmiast do budowy 5-go krążownika o 8.500 ton z działami 152 mm, który miał być objęty dopiero w przyszłorocznej transzy. Obecnie stocznie holenderskie wykańczają następujące jednostki: 1 superkontrtorpedowiec typu „Tromp” o 3.450 tonach, 4 kontrtorpedowce po 1.500 ton, 9 okrętów podwodnych po 950 — 1.200 ton, 1 minowiec o 1.350 tonach, 3 kanonierki kolonialne po 1.200 ton, 1 okręt szkolny artyleryjski — 1.760 ton i szereg mniejszych okrętów pomocniczych.

**Szwecja.** W stoczni państwowej w Göteborgu wodowano kontrtorpedowiec „Malmö”, rozpoczęty w 1936 roku: 1.040 ton, 39 węzłów, 3 działa 120 mm, 6 wyrzutni torped i 20 min. Już 2 jednostki tego typu znajdują się w kampanii, a 4-ta, „Karlskrona”, będzie wodowana w końcu bieżącego roku.

**Włochy.** O szalonym tempie budowy stoczni włoskich świadczą ciągle i liczne wodowania nowych jednostek. I tak w ubiegłym miesiącu spuszczone na

wodę kontrtorpedowce „Carabiniere”, „Fuciliere” i „Alpino” po 1.600 ton, 35 węzłów, 4 działa 120 mm i 6 wyrzutni torped, „Ascaro” jako pierwszy nowej serii po 2.000 ton, 40 węzłów, 5 dział 120 mm, rejon pływania 5.000 mil, oraz okręty podwodne „Alberto Guglielmotti” po 890/1.250 ton, 17/9 węzłów i „Morosini” będący tego samego typu.

Poza tym ujawnione zostało, że 12 okrętów tegorocznej transzy, noszących nazwy wielkich wodzów rzymskich, będzie w rzeczywistości małymi krążownikami, najzupełniej zdolnymi do samodzielnych akcji: 3.500 ton, 40 węzłów, 8 dział 136 mm nowego typu i 8 wyrzutni torped.

Wreszcie wszystkie ciężkie krążowniki z działami 203 mm, pochodzące z okresu 1929 — 33, zostały ostatnio przezbrojone; mają one obecnie tylko po 12 dział 100 mm zamiast 16, a oszczędzoną w ten sposób wagę wykorzystano dla wzmocnienia opancerzenia.

W dniu 18 września Mussolini przybył do Triestu i wbił uroczyste pierwsze nit trzeciego z kolei pancernika po 35.000 ton, któremu nadano nazwę „Roma”. W ten sposób flota włoska będzie posiadała w 1942 roku 4 nowe okręty liniowe i 4 starsze, lecz całkowicie przebudowane i zmodernizowane, to jest siłę zapewniającą całkowite panowanie na Morzu Śródziemnym.

Krążowniki po 7.000 ton „Eugenio di Savoia” i „Duca d'Aosta” opuściły we wrześniu Włochy dla dokonania propagandowej podróży naokoło świata. Nieobecność ich potrwa około 8 miesięcy.

Natomiast odwołany został pośpiesznie krążownik „Montecucoli”, który przebywał na Dalekim Wschodzie dla zabezpieczenia życia i mienia obywateli włoskich w Chinach.

**Z. S. R. R.** Rada Komisarzy Ludowych zatwierdziła plan robudowy floty na najbliższe lata. Obejmuje on podobno 4 okręty liniowe po 35.000 ton, 4 lotniskowce o pojemności po 50 samolotów (potrzeba tego rodzaju okrętów jest zupełnie nieuzasadniona), oraz około 100 okrętów podwodnych. Wszystkie te jednostki

mają być zbudowane w kraju, z tym, że niektóre mechanizmy i części uzbrojenia zostaną sprowadzone z zagranicy.

W sierpniu wysłano na Ocean Lodowaty nowy łamacz lodu o 11.000 ton „Iosif Stalin” celem oswojenia z okowów lodowych konwoju tkwiącego tam od roku i częściowo nawet zniszczonego przez napór kry.

**Anglia.** W ciągu ostatnich tygodni wodowano następujące okręty: kontrtorpedowiec „Jervis”, pierwszy z serii 16 jednostek nowego typu, rozpoczętych w połowie ubiegłego roku; 1.690 ton, 36 węzłów, 6 dział 120 mm i 10 wyrzutni torped; trawler „Bramble” — 850 ton, oraz okręty zagrodowe „Britomart”, „Barfield” i „Barcombe” po 700 ton.

Około 50 kontrtorpedowców pochodzących z okresu wojennego typu „V” i „W” po 1.100 ton zostanie przebudowanych i przerobionych na okręty obrony przeciwlotniczej i przeciw okrętom podwodnym konwojów. W tym celu usunięte zostaną wyrzutnie torpedowe, a uzbrojenie składać się będzie z 6—8 dział 102 mm. Poza tym większość eskorterów typu „Bridgewater” po 1.000 ton zostanie przebudowana w ten sam sposób. Świadczy to, jaką wagę Anglicy przypisują konieczności zagwarantowania dowozów w czasie wojny i w jakiej mierze sprawa ta przedstawia się groźnie dla tego państwa, zupełnie uzależnionego od importu zarówno surowców jak i artykułów żywnościowych.

Przyjęto i wcielono w skład floty okręt podwodny „Triton”, pierwszy z serii 13 jednostek, z których jeszcze 3 są już na wodzie; 1095/1595 ton, 1 działo i 6 wyrzutni torped. Próby wykazały, iż są to okręty wyjątkowo udane, wytrzymałe na najgorsze warunki atmosferyczne, a przy tym zapewniające załodze względnie możliwe warunki życia.

**Norwegia.** Ministerstwo Obrony Narodowej zamówiło w sierpniu 2 trawlerzy przybrzeżne po 350 ton, 14 węzłów, 1 działko. Poza tym rozpisano przetarg na budowę kilku kontrtorpedowców. Obecnie w budowie znajdują się 4 torpedowce po 600 ton, 30 węzłów, 3 działa 102 mm i 2 wyrzutnie torped. Marynarka norweska była bardzo zaniedbana w ciągu ostatnich lat, tak że na-

wet te skromne zamówienia wydatnie ją wzmocnią.

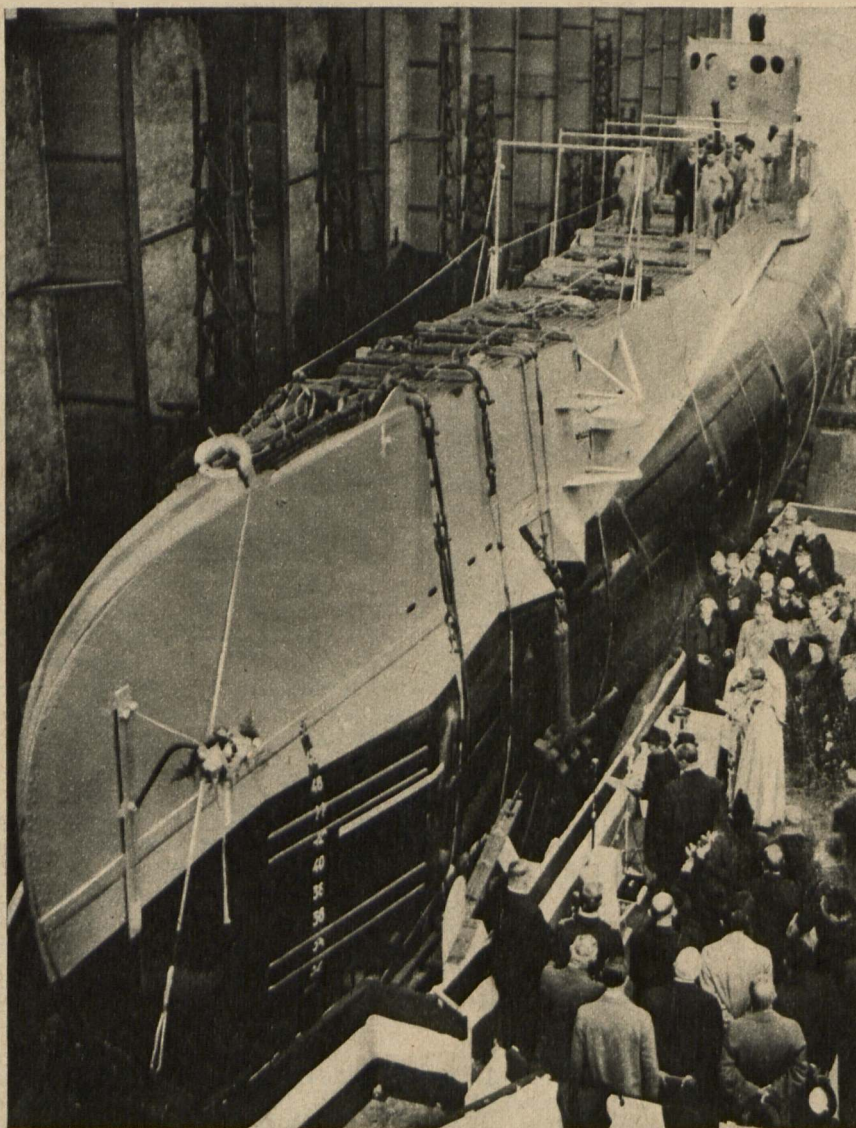
**Stany Zjednoczone.** W dniu 1-go lipca w budowie znajdowały się następujące okręty: 2 pancerniki po 35.000 ton, 1 lotniskowiec, 5 krążowników po 10.000, 3 kontrtorpedowce po 1.850 i 31 po 1.500 ton, 10 okrętów podwodnych, 2 okręty-bazy oraz znaczna ilość okrętów pomocniczych. O ogromie tego wysiłku zbrojeniowego świadczą kosztorysy tych jednostek: i tak koszty budowy 1 pancernika wynoszą 400 milionów zł, 1 krążownika 120 milionów, lotniskowca 165 milionów, kontrtorpedowca około 25 milionów.

Pozostałe 3 pancerniki tegorocznej transzy będą miały jeszcze po 35.000 ton, gdyż przygotowanie planów dla typu po 45.000 ton zostanie ukończone dopiero w przyszłym roku. Budowa tych

jednostek oraz 1 lotniskowca i 4 lekkich krążowników zostanie rozpoczęta w ciągu najbliższych tygodni.

Groźba wojny europejskiej, jaka zawisła nad światem na skutek konfliktu niemiecko-czeskiego i wynikająca stąd konieczność zabezpieczenia interesów amerykańskich spowodowały wysłanie na wody europejskie eskadry złożonej z pancernika „Texas”, krążowników „Philadelphia” i „Savannah” i kontrtorpedowca „Sommers”. Podpisanie układu monachijskiego pozwoliło admiralicji na odwołanie tego zespołu.

Poza tym przebywał na wodach europejskich, ale w celach ćwiczebnych, nowy krążownik „Nashville”, który odwiedził kilka portów Anglii, Francji i Szwecji.



Nowy polski okręt podwodny „Sęp” w stoczni w Rotterdamie w momencie uroczystego poświęcenia i spuszczenia na wodę

# WAŻNIEJSZE DATY HISTORYCZNE LMK

- 1.X. 1918 r.:** Zebranie organizacyjne stow. Bandera Polska w obecności 25 założycieli z kontradmirałem Kazimierzem Porębskim na czele.
- 24.X. 1918 r.:** Uchwalenie przez Walne Zebranie członków Bandery Polskiej planu przejęcia od okupantów żeglugi i taboru rzeczno-żeglarskiego i złożenie go ministrowi Przemysłu i Handlu.
- Maj 1919 r.:** Ukazanie się pierwszego numeru miesięcznika „Bandera Polska”.
- 17.VI. 1919 r.:** Reorganizacja stowarzyszenia na Ligę Żeglugi Polskiej. Liczba członków 2.000.
- 21.I. 1924 r.:** Początek wielkich manifestacji o prawa polskie w Gdańsku i o budowę własnego portu w Gdyni; następnie rozpisanie konkursu na plan rozbudowy Gdyni.
- 27.IV. 1924 r.:** Uchwalenie reorganizacji stowarzyszenia Liga Żeglugi Polskiej przez Walne Zebranie członków tego stowarzyszenia, oraz zmiana statutu i nazwy na Ligę Morską i Rzeczną. Liczba członków 5.600.
- Listopad 1924 r.:** Ukazanie się pierwszego numeru miesięcznika „Morze” o objętości 8 stron i w nakładzie 3 tys. egzemplarzy.
- 6—14.VI. 1925 r.:** Pierwszy tydzień propagandy haseł Ligi w całej Polsce p. n. „Tydzień Bandery”.
- 6.II. 1928 r.:** Powstanie Związku Pionierów Kolonialnych jako autonomicznej sekcji Ligi.
- 20—21.X. 1928 r.:** I Walny Zjazd Delegatów w Katowicach — przyjęcie programu kolonialnego.
- 10.II. 1930 r.:** Obchód 10-lecia odzyskania dostępu do morza.
- 25—27.X. 1930 r.:** Uchwalenie zmiany nazwy „Liga Morska i Rzeczną” na „Liga Morska i Kolonialna” przez manifestacyjny III Walny Zjazd Delegatów LMR w Gdyni. Liczba członków 28.000.
- Kwiecień 1932 r.:** Powstanie Funduszu Akcji Kolonialnej.
- Sierpień 1932 r.:** Pierwsze Święto Morza w Gdyni.
- 20.I. 1933 r.:** Uchwała Rady Ministrów o przekazaniu Lidze FOM, po zlikwidowaniu Komitetu Floty Narodowej (od 16.II. 1927 r. do 10.III. 1932 r.).
- 25—27.V. 1933 r.:** Uchwalenie planu akcji zbiórkowej na FOM i programu wychowania morskiego młodzieży przez V Walny Zjazd Delegatów LMK.
- Sierpień 1933 r.:** Pierwszy spływ z całej Polski do Bałtyku.
- Luty 1934 r.:** Ukazanie się pierwszego numeru miesięcznika popularnego „Polska na Morzu”.
- Styczeń 1935 r.:** Wydanie pierwszego numeru „Szkwału” jako miesięcznika Ligi.
- 2—4.VI. 1935 r.:** Pierwszy odbyty w Gdańsku, VI z kolei Walny Zjazd Delegatów LMK.
- Listopad 1934 r.:** Wydanie pierwszego numeru kwartalnika „Sprawy Morskie i Kolonialne”.
- 16.VII. 1936 r.:** Śmierć prezesa Zarządu Głównego LMK gen. G. Orlicz-Dreszera.
- Lipiec — sierpień 1935 r.:** Pierwszy spływ do Morza Czarnego Prutem — Dunajem na trasie 1000 km.
- Październik 1937 r.:** Rozpoczęcie działalności Instytutu Naukowego LMK.
- 15.I. 1938 r.:** Spuszczenie na wodę łodzi podwodnej „Orzeł” budowanej z sum FOM.
- 1.X. 1938 r.:** Dwudziestolecie istnienia organizacji. Liczba członków 827.829.

# Z ŻYCIA ORGANIZACJI

*W związku ze zbliżającymi się wyborami do Sejmu i Senatu członkowie Ligi Morskiej i Kolonialnej, którym przysługuje prawo wyborcze winni poprzeć przede wszystkim tych kandydatów, którzy wykazali czynne zainteresowanie sprawami morskimi, obrony morskiej i kolonialnymi.*

Z okazji wystąpienia o Śląsk Zaolzański i przyłączenia go do Polski wszystkie centralne Ogniwa LMK nadesłały z terenu kilkakaset depesz na ręce Zarządu Głównego. Depesze te zostały przekazane Ministerstwu Spraw Zagranicznych. Największą ilość depesz nadesłały Okręgi Krakowski, Poznański, Warszawski i Poleski.

22 października zakończył się drugi rok pracy Szkoły Żeglugi Rzecznej, powstałej w Warszawie z inicjatywy LMK oraz Stow. Gospodarki Wodnej i Rady Zjazdów Żeglugowych. Szkoła ta, zatwierdzona przez Ministerstwo Oświaty, obejmuje trzyletni kurs nauki i zajęć praktycznych na dwóch wydziałach: nawigacyjnym i mechanicznym — uruchomionym przed rokiem. Liczba uczniów wynosi 57. Przyjęcie na pierwszy rok obu wydziałów odbędzie się 15 grudnia spośród kandydatów w wieku od 15 do 18 lat, którzy ukończyli co najmniej 6 klas szkoły powszechnej; nowy rok szkolny rozpocznie się 8 stycznia roku następnego. Szkołą kieruje specjalny Komitet Organizacyjny (Warszawa, ul. Mazowiecka 12, „Vistula“), który udziela kandydatom wszelkich informacji oraz przyjmuje od nowowstępujących podania, które należy składać od I.XI do 15.XII z załączeniem niezbędnych dokumentów szkolnych i osobistych. Już dotychczas osiągnięte wyniki wskazują, jak bardzo poważną lukę wypełniła Szkoła Żeglugi w naszym szkolnictwie zawodowym. Panująca wśród uczniów atmosfera świadczy, że w swej szkole nie tylko dobrze się czują, ale wiele wynoszą z niej cennych wiadomości ogólnych i fachowych.

Zarząd Główny LMK zwraca się do wszystkich zrzeszonych w naszej organizacji, z gorącym apelem o składanie dobrowolnych ofiar na zakończenie budowy kościoła garnizonowego w

Gdyni, przeznaczonego w pierwszym rządzie dla marynarzy naszej floty wojennej.

Dla ułatwienia zbiórki odezwy Komitetu Budowy tego kościoła zostały przesłane do wszystkich Okręgów, Obwodów i Kół, z prośbą o przesyłanie pieniędzy na konto PKO Nr 803063 „Komitet Budowy Kościoła Garnizonowego w Gdyni na Oksywiu — Gdynia“.

Dział Obozów i Wycieczek Zarz. Gł. podaje do wiadomości ogółu członków, że po zakończeniu VIII Walnego Zjazdu Delegatów LMK, który odbędzie się w Toruniu w 1939 r. przewidywana jest wycieczka do Kopenhagi dla Delegatów na Zjazd i członków LMK. Szczegółowe in-

## KRONIKA GOSPODARCZA

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc wrzesień r. b. wyniosły ogółem 765.920 ton. Z cyfry tej na obroty zamorskie przypada 758.368.7 ton, z czego na przywóz — 105.305.2 ton, a na wywóz — 653.063.5 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 1.371.6 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 6.179.7 ton. W porównaniu do poprzedniego miesiąca — sierpnia r. b. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu sprawozdawczym wzrosły o 24 i pół tysiąca ton; wzrosły one również w porównaniu do miesiąca września r. ub., a mianowicie o 1.4%. Od początku roku bieżącego, to jest w ciągu trzech pierwszych kwartałów ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 6.828.124.4 ton.

W ciągu miesiąca września wywóz węgla przez port gdański wyniósł ogółem 227.839 ton. Z ilości tej najwięcej, bo 104.049 ton wyszło do Francji, dalej 70.400 ton do Szwecji, a następnie kolejno — do Belgii — 10.903 ton, do

formacje o wycieczce i termin zapisów zostaną ogłoszone dodatkowo.

Dn. 22 października 1933 r. na stanowisko dyrektora Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu został powołany inż. Leonard Możdżeński.

Zrozumienie jego dla spraw morskich i energiczna postawa w realizacji tych zagadnień przyczyniły się w wysokim stopniu do pomyślnego i szybkiego rozwoju spraw morskich i wybrzeża.

Od r. 1935 dyr. Możdżeński jest członkiem Rady Głównej LMK i żywo interesuje się działalnością organizacji.

W momencie 5-lecia pracy na odcinku morskim, składamy dyr. Możdżeńskiemu serdeczne życzenia dalszych równie owocnych rezultatów pracy.

W związku z uroczystością otwarcia „Domu Rybaka“ w Wielkiej Wsi - Hallerowie, należy podkreślić, że projekt „Domu“ oraz szczegółowe plany wykonał inż. arch. Adolf Inatowicz-Łubiański.

Italii — 7.340 ton, do Argentyny — 6.300 ton, do Norwegii — 6.010 ton, do Egiptu — 5.045 ton, do Danii — 4.283 ton, do Holandii — 3.225 ton, do Grecji — 3.152 ton, do Islandii — 2.200 ton, do Niemiec — 1.180 ton i do Finlandii — 1.200 ton.

Ruch statków w porcie gdyńskim w miesiącu wrześniu r. b. wyniósł ogółem 1.141 statków o łącznej pojemności 1.156.968 t. r. n., z czego weszło do portu 570 statków o pojemności 582.474 t. r. n., a wyszło 571 statków o pojemności 574.794 t. r. n. Na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka (255 statków — 185.703 t. r. n.), na drugim — bandera polska (148 statków — 161.281 t. r. n.); dalej szły bandery: fińska (135 statków — 154.805 t. r. n.), duńska — (161 statków — 125.299 t. r. n.), angielska, włoska, norweska, niemiecka, Stanów Zjednoczonych A. P., estońska, łotewska, grecka i t. d.

Średni tonaż statku, przebywającego w porcie wyniósł 1.020 t. r. n., średnia ilość statków, prze-

bywających jednocześnie w porcie — 47, a średni postój statku — 60.7 godz.

W tym samym czasie ruch statków w porcie gdańskim wyniósł ogółem 1.166 jednostek o łącznej pojemności 818.1 tys. t. r. n., z czego weszło do portu 582 statki o pojemności 410.9 tys. t. r. n., a wyszło 584 statki o pojemności 407.2 tys. t. r. n. W porównaniu do miesiąca września r. ub. ilość statków wzrosła o 8,1%, a ich pojemność o 9,0%. Bandera szwedzka zajęła i w Gdańsku pierwsze miejsce, na drugim znalazła się bandera duńska, dalej fińska i niemiecka. Bandera polska zajęła ósme miejsce.

W przeciągu miesiąca września r. b. ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł ogółem 3.950 osób, z czego wyjechało 3.116 pasażerów, a przyjechało 834 pasażerów. Największy ruch zanotowano między Gdynią a Stanami Zjednoczonymi, Anglią, Argentyną, Kanadą, Danią, Szwecją i Francją.

Ogólny ruch pasażerski w porcie gdańskim wyniósł w tymże miesiącu wrześniu r. b. 140 osób, z czego przyjechało 19, a wyjechało 121 osób. Największy ruch zanotowano między Gdańskiem a Kopenhagą, skąd przyjechało 15 pasażerów, a wyjechało 95.

Ruch tranzytowy pomiędzy Gdynią a resztą kraju przez port gdański wyniósł we wrześniu r. b. 7.030 ton, z czego w dół rzeki przewieziono 1.240 ton, a mianowicie: 845 ton cukru, 155 ton metali i wyrobów metalowych, 105 ton artykułów spożywczych oraz 98 ton roślin strączkowych; w górę rzeki przewieziono 5.790 ton, w tym: 2.107 ton ryżu, 577 ton roślin strączkowych, 528 ton skór i futer, 479 ton metali i wyrobów metalowych, 205 ton artykułów spożywczych oraz 199 ton kawy.

We wrześniu r. b. polskie połowy morskie wyniosły ogółem 2.386.820 kg ryb wartości 1.341.454 złotych, z czego na połowy dalekomorskie przypada 2.036.280 kg wartości 1.161.604 złotych, na połowy dalsze na pełnym Bałtyku — 244.200 kg wartości 60.845 złotych. W połowach przybrzeżnych najwięcej dała Gdynia — 45.760 kg wartości 22.920 złotych, dalej wioski półwyspu helskiego między Jastarnią a Wielką Wsią — 26.980 kg wartości 54.064 złotych, Puck i wioski zatoki puckiej — 22.350 kg wartości 25.494 złotych. Miejscowości nad pełnym Bałty-

kiem między Chłapowem i Karwią — 5.810 kg wartości 11.396 złotych. Najmniej dał Hel, bo tylko 5.400 kg wartości 5.131 złotych.

Urząd Morski prowadzi ciągle prace, zmierzające do umocnienia brzegu morskiego. Ostatnio przystąpiono do budowy drewnianej palisady w Kuźnicy od strony zatoki na długości 400 mb, a od strony pełnego morza projektowane jest w tej miejscowości ułożenie opaski faszynowo-kamiennej na długości 200 mb. Taka sama opaska ma być ułożona między Karwią a Dębkami na długości około 250 mb.

Poza tym w Jastarni przystąpiono do budowy nowej latarni morskiej konstrukcji żelaznej o wysokości 25 m.

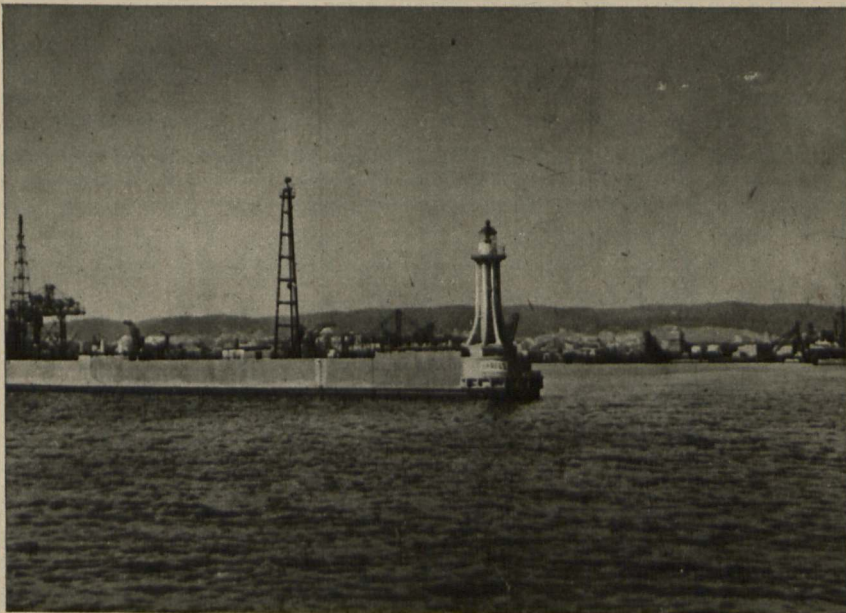
Posuwają się również naprzód prace budowlane w porcie rybackim Władysławowo, gdzie wykańcza się 5 bliźniaczych domków rybackich, 3 budynki gospodarce, magazyn rybacki, budowę wodociągów dla potrzeb portu, magazynów i kolonii rybackiej. Na ukończeniu również znajduje się budowa 300 mb nowej opaski faszynowo-kamiennej po stronie wschodniej oraz instalacja dla świateł nawigacyjnych na molo. Poza tym przystąpiono do wykończenia małego pomostu, gdzie ma stanąć dystrybutor dla zaopatrywania kutrów rybackich w materiały pedne, oraz do układania kabli dla oświetlenia ulicznego. Przewidziane są także roboty czerpalne basenu oraz regulowanie na przestrzeni około 60 000 m kwadr. terenów portowych dla podwyższenia ich

i dostosowania pod zabudowę. Tereny te mają być następnie wzmocnione przez zadarniowanie.

Jak wynika z ostatnich danych Komisariatu Rządu w Gdyni, ludność miasta Gdyni w dniu 1 września r. b. wynosiła 122.000 mieszkańców, w tym mieszkańców stałych 94.770 osób. Warto przy tym podkreślić, że Gdynia należy do nielicznych miast w Polsce, gdzie jest więcej mężczyzn niż kobiet, a mianowicie 50.847 mężczyzn przypada na 43.922 kobiety.

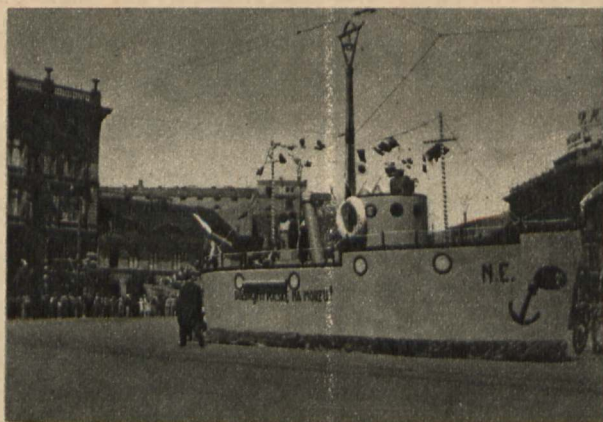
Wykorzystanie chłodni w porcie gdyńskim osiągnęło ostatnio prawie maksymalne granice, wyniosło bowiem w r. 1937 85.000 ton, co w porównaniu z r. 1930, kiedy obroty te wyniosły 5.000 ton, oznacza siedemnastokrotny wzrost w ciągu 7 lat istnienia chłodni.

Przy Dworcu Wiślanym w porcie gdańskim stanął ostatnio olbrzymi gmach elewatora zbożowego, wzniesiony przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, celem zapewnienia dostatecznej sprawności dla wywozu zboża z Polski, który w większości idzie przez port gdański. Nowy elewator ma pojemności 9.000 ton i został wyposażony we wszelkie nowoczesne urządzenia mechaniczno-przeładunkowe, dzięki którym w ciągu jednej godziny można 5-6 wagonów 20-tonowych wyładować z wagonów i zamagazynować w spichrzu; do 400 ton zboża załadować na statek, do 100 ton zboża luźnego wyladować ze statku.



Falochron i latarnia wejściowa portu gdyńskiego.





Przy Włókienniczej Spółce Akcyjnej N. EITINGON i S-ka w Łodzi został w roku bieżącym założony Oddział LMK, liczący obecnie 1.600 członków. Oddział bierze czynny udział we wszystkich pracach i uroczystościach, związanych z akcją L.M.K. — W zorganizowanym pochodzie w okresie „Dni kolonialnych” Oddział wziął czynny udział w ilości 1.000 członków. Zbiórki uliczne i na terenie fabryki w tymże okresie dały ca 1.500.— zł dochodu. Prezesem Oddziału L.M.K. przy Włókienniczej Spółce Akcyjnej N. Eitington i S-ka jest pan H. Jonas, dzięki którego energicznej pracy Oddział stale się rozwija.

## PAŃSTWOWA WYTWÓRNIA PROCHU PIONKI



produkuje:

1. Bezdymne i dymne prochy myśliwskie i sportowe,
2. Bawełnę kolodionową do wyrobu lakierów nitrocelulozowych,
3. Materiały wybuchowe kruszące,
4. Eter siarczany,
5. Ferromit — do spawania szyn kolejowych i tramwajowych,
6. Celuloid w arkuszach, rurach i prętach,
7. Oleum — kwas siarkowy — mączkę fosforytową,
8. Celulozę sulfitową bieloną — „wiskozową” i „papierniczą”.

Telefon: Radom 10-00.

Adres telegr.: „Pewupe-Pionki”

## WYTWÓRNIA SPRZĘTU PRZECIWGAZOWEGO W RADOMIU

produkuje dla ludności cywilnej, pracowników przemysłowych, członków straży pożarnych i tp., sprzęt ochronny, jak:

MASKI I PÓLMASKI PRZECIWGAZOWE I PRZECIWPYŁOWE — MASKI IZOLACYJNE — KAPTURY PRZECIWGAZOWE — UBRANIA OCHRONNE KWASO I ŁUGOODPORNE — POCHŁANIACZE SCHRONOWE — POCHŁANIACZE DO APARATÓW TIENOWYCH — POCHŁANIACZE DO MASEK PRZECIWGAZOWYCH, JAKO OCHRONA PRZED SZKODLIWYMI DYMAMI I PYŁAMI, ORAZ NASTĘPUJĄCYMI GAZAMI I PARAMI:

alkohole  
akroleina  
benzyna  
benzen  
chloroform

czterochlorek węgla  
chloropikryna  
etery  
estry  
formalina

chlor  
brom  
siarczek węgla  
dwutlenek siarki  
chlorowodór

tlenki azotu  
siarkowodór  
cyanowodór  
arseno i fosforowodór —  
amoniak

SPRZEDAŻ SPRZĘTU OCHRONNEGO PRODUKCJI W. S. P. DOKONYWANA JEST W SKŁADNICACH L. O. P. P.

### RAKSZAWSKA FABRYKA WYROBÓW WEŁNIANYCH

KĘTY OBOK BIELSKA  
FABRYKA  
W RAKSZAWIE  
STACJA KOLEJOWA  
L A Ń C U T C. O. P.

### PIERWSZE KĘCKIE FABRYKI WYROBÓW WEŁNIANYCH

### EDWARD ZAJĄCZEK

KĘTY OBOK BIELSKA

Oddziały sprzedaży:

WARSZAWA	ul. Marszałkowska 146	telefon	235-56
KATOWICE	ul. 3 Maja 11	„	344-90
LWÓW	ul. Legionów 1	„	267-10
KĘTY	Rynek 248	„	2
WADOWICE	Rynek 20	„	131

## ZAKŁADY PRZEMYSŁU LNIANEGO

# „KROSNO” SP. AKC.

Zakłady Przemysłowe w Krośnie (Małopolska). Tel. Nr 86  
Zarząd w W-wie, ul. Chmielna Nr 29. Tel. 301-99 i 301-95

Adres telegraficzny „Krosnolen”

### DOSTARCZAJĄ:

PRZĘDZĘ LNIANĄ I PAKULANĄ W Nr. Nr. 6 — 60 SUROWĄ, GOTOWANĄ,  
¼ BIELONĄ, ½ BIELONĄ, ¾ BIELONĄ, FARBOWANĄ.

### TKANINY:

PŁÓTNO BIELONE, PRZESCIERADŁA, PŁÓTNO SZARE I FARBOWANE, PŁÓTNA  
KRAWIECKIE, DRELICHY UBRANIOWE, SCIERKI, RĘCZNIKI, PŁÓTNA WORKO-  
WE I SIENNIKOWE.

Szpagaty lniane.

Nici lniane.

### Zarezerwowane

DLA TOW. AKC. ŁÓDZKIEJ FABRYKI NICI

ODDZIAŁ SPRZEDAŻY W WARSZAWIE

NALEWKI 2 A

## Zakłady Przemysłu Lnianego „Wilamowice”

wł. Krzyżanowski Kazimierz  
w BIELSKU, Śl. ciesz.

### POLECAJĄ:

WSZELKIE TKANINY LNIANE ORAZ PRZĘDZĘ LNIANĄ SUROWĄ, BIELONĄ LUB BARWIONĄ

## PŁÓTNO S-ka Akc. STĘSZEW PRZĘDZALNIA i TKALNIA LNU

Produkujemy  
wyłącznie  
z krajowego lnu

Przędzę lnianą od Nr 6 do Nr 20  
Tkaniny lniane. Worki lniane  
Sienniki lniane

## FABRYKA WYROBÓW LNIANYCH „LEWLEN”

TKALNIA — BIELARNIA — APRETURA  
Częstochowa, ul. Przechodnia 11/15  
Telefony: 15-00 i 24-81

PŁÓTNA LNIANE,  
RĘCZNIKOWE, OBRUSOWE,  
PRZESCIERADŁOWE.  
SZARE, BIELONE i KREMOWE.

PŁÓTNA SZTYWNE  
KRAWIECKIE:  
LNIANE i JUTOWE.

TASMY  
LNIANE, KONOPNE  
i JUTOWE

Tkaniny lniane dla celów przemysłowych.

# „HUTA POKÓJ”

ŚLĄSKIE ZAKŁADY GÓRNICZO-HUTNICZE, Spółka Akcyjna  
KATOWICE, ul. Zamkowa Nr 3

P O L E C A: Stal »BAILDON« Elektrody »BAILDON« Wiertła »BAILDON«  
Materiał ciągniony i kalibrowany, odkucia,  
wały wykorbione, bednarke zimno walcowaną.  
KONSTRUKCJE STAŁOWE spawane i nitowane  
PIŁY - ŁOPATY - ŁAŃCUCHY

Prosimy żądać ofert

## JULJUSZ SOWADSKI I S-KA FABRYKA GARBARSKA

K A L I S Z

Depeszo: „SOWADSKI KALISZ”. Telefon Nr 69  
P.K.O. Nr 208.857. Bank Polski Oddział w Kaliszu. Bank Handlowy w War-  
szawie Oddział w Kaliszu. Powszechny Bank Kredytowy S.A. Warszawa.

POLECA ZNANE ZE SWEJ DOSKONAŁEJ JAKOŚCI:

krupony podeszwowe, vachowe i branzlowe,  
karki i boki podeszwowe, vachowe i kolorowe,  
juchty faledrowe, czarne i kolorowe,  
blanki rymarskie naturalne, czarne i kolorowe.

Spółka Akcyjna Budowy Transmisji i Maszyn i Odlewni Żelaza

### J. JOHN W ŁODZI

wykonywa:

TOKARKI szybkotnące najnowszej konstrukcji 8-miu typów.  
Wiertarki kolumnowe do metalu dla wiercenia otworów do średnicy 32 i 40 mm.  
PEDNIE (transmisje) sprzęgła cierne, naprężacze pasów itp.  
NAPĘDY paskami klinowymi (textropy).  
Przekładnie zębate i ślimakowe oraz motoreduktory.  
KOŁA ZĘBATE czołowe z zębami frezowanymi prostymi, skośnymi i dąbkowymi, oraz koła zębate stożkowe z zębami heblowanymi.  
POSTAWY WALCOWE (mlewniki) typu Miaga i części do nich. Zapasowe walce żeliwne utwardzone.  
GLADZIARKI (kalandry) dla przemysłu włókienniczego i papierniczego.  
KOTŁY ŻELIWNE oryg. Strebela oraz radiatory (grzejniki do ogrzewania centralnych).  
ODLEWY z żeliwa wysokowartościowego o dowolnym składzie chemicznym, wytwarzanego metodą bezkoksową. Odlewy dla przemysłu chemicznego z żeliwa kwaso-, tleno- i ognio-odpornego, jak lautoklawy, doubelfony i msły.  
Piecze żeliwne szybkoogrzejne.

BIURA WŁASNE:

Warszawa, Kraków, Poznań, Lwów, Katowice, Gdynia

### ZJEDNOCZONE FABRYKI ZWIĄZKÓW AZOTOWYCH

W MOŚCICACH I CHORZOWIE

w y r a b i a j a:

NAWOZY AZOTOWE I FOSFOROWE:

AZOTNIAK, SIARCZAN AMONU,  
WAPNAMON, SALETRZAK, SALETRE  
WAPNIOWA, SALETRE SODOWA, SU-  
PERTOMASYNE AZOTNIAKOWANA

o r a z r ó ż n e

PRODUKTY CHEMICZNE  
O ZASTOSOWANIU PRZEMYSŁOWYM

Adres dla korespondencji Z.F.Z.A., Chorzów III



# ŻEWAK

## ZAPEWNIĄ WYSOKĄ JAKOŚĆ



POLSKIE ZAKŁADY  
**PHILIPS S.A.**  
*Warszawa Karolkowa 32/44*

# OSTRZEŻENIE

ZAWIADAMIAM WSZYSTKICH MOICH SZANOWNYCH ODBIORCÓW I KONSUMENTÓW, iż forma zewnętrzna i wygląd samego ze swej drobnoci mojego mydła p. n. »WYBOROWE JAWOROWSKI« jest obecnie przez konkurencyjną firmę »Adamcowski i S-ka« w ten sposób naśladowane, iż zewnętrznie prawie niczym się nie różni od mojego mydła.



Tak wygląda sztabka mojego mydła oryginalnego, wprowadzonego od kilku lat na rynku.



a tak wygląda mydło - świetle wypuszczona imitacja firmy konkurencyjnej.

Wypuszczając na rynek kopię mojego mydła, firma »Adamcowski i S-ka« pragnie w ten sposób wprowadzić w błąd kupującą klientelę licząc na to, iż przy pomocy niesolidnych sprzedawców będzie mogła klientelę zaprowadzić w mydło innej jakości, zamiast doskonałego, popularnego i cieższego nie dużym uszanowaniem i wależnością mydła mojej firmy.

Pragnąc ostrzec przed tego rodzaju metodami konkurencji niniejszym upraszam Szanowną Klientelę, by przy kupnie mydła zwracała specjalną uwagę na moje nazwisko, figurujące na każdym kawale mydła.

Wystrzegajcie się więc naśladowstwa i żądajcie mydeł tylko wyrobu chrześcijańskiej fabryki FR. JAWOROWSKIEGO.

FABRYKA MYDŁA  
**FRANCISZEK JAWOROWSKI**  
 Warszawa, ul. Gęsia 99. Tel. 11-36-54

## WSZYSTKO DO SPAWANIA I CIĘCIA METALI

# POLECA PERUN WARSZAWA JASNA 1



**JAN SERKOWSKI S.A.**

ODLEWY

ŻELIWNE

MASYWNE CIEMNOCISNNE BE  
STOPOW SPECJALNYCH WD MODELL  
STYBUREÓW LUB WTORÓW

WYROBY

TŁOCZONE

MASOWE ABSTREPLY Z BLACHY  
TŁOCZONE SZTANCOWANE I S.  
WC YEUNEÓW LUB WTORÓW

WARSZAWA NOWOLIPIE 78

TELEFONY: 680 07 28 11-24-1, 02UWNA 11-25-2

## TOWARZYSTWO AKCYJNE ZAKŁADÓW HUTNICZYCH

# HUTA BANKOWA

SIEDZIBA ZARZĄDU:

91, rue Saint-Lazare - Paris.

Zakłady Hutnicze w Dąbrowie - Górniczej

Tel. 68154 - 68157 włącznie

Biurowo Warszawskie: ul. Pierackiego 11

Tel. 2-77-15 i 6-32-40

### WYROBY

Surówka martenowska i odlewnicza - Żelazo i stal walcowane - Belki i szyny -  
 Walcówka żelazna i stalowa - Blacha czarna i ocynkowana - Obręcze i osie -  
 Sztuki kute - Akcesoria kolejowe - Odlewy żeliwne i stalowe.

### SPECJALNOŚĆ

Wały kolanowe - Stal 1steg dla żelazo betonu - Żerdzie wiertnicze i pompowe -  
 Stal kwaśna „Perrin” - Stal automatowa - Stal resorowa i sprężynowa.

## Żyrandole, Lampy, Oprawy, Grzejniki Elektryczne, Sprzęt Elektroinstalacyjny

### Braća Borkowscy, S. A.

Warszawa, Jerozolimska 8

Katowice, Stawowa 9

Poznań, Marcinkowskiego 23

L w ó w, Akademicka 7

Bydgoszcz, Gdańska 28 a;

## JÓZEF DEUTSCH I S-ka

Spółka firmowa

### TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWO - HANDLOWE

### FORNIERY — DRZEWO — KŁOC

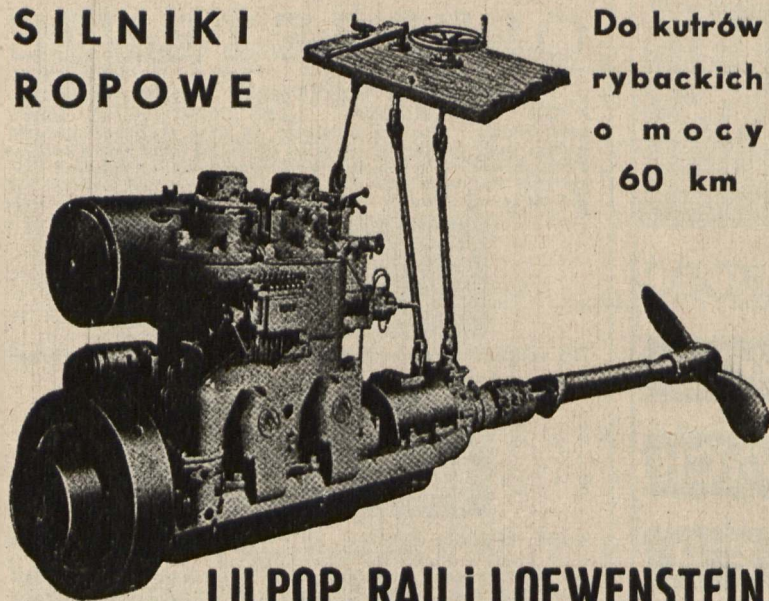
Expert Import

Adres. telegr.: Veneerwood

Telefon 5-24-11

WARSZAWA, ul. ŻELAZNA 54

## SILNIKI ROPOWE



Do kutrów  
rybackich  
o mocy  
60 km

**LILPOP, RAU i LOEWENSTEIN**  
S. A.

Warszawa \_\_\_\_\_ ul. Bema 65

## RĘCZNE GAŚNICE WSZYSTKICH TYPÓW



uznane  
za najlepsze

GENERATORY  
PIANOWE  
I ODKAŻAJĄCE

polecają:

# MI — RA

ZJEDNOCZONE  
WYTWÓRNIE GAŚNICZE

Warszawa, Wspólna 3-a

## STOWARZYSZENIE MECHANIKÓW POLSKICH Z AMERYKI

SPÓLKA AKCYJNA w WARSZAWIE

BIURO GŁÓWNE: Pruszków, ul. Sienkiewicza 19. Tel. 208-43 i Podmiejska II (02), Pruszków 10.  
BIURO WARSZAWSKIE: Warszawa, Al. Jerozolimskie 20. Tel. 693-88 i 893-66

WYTWÓRNIA  
OBRABIAREK I NARZĘDZI  
W PRUSZKOWIE KOŁO WARSZAWY



ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE  
'P O R Ę B A'  
W PÓRĘBIE KOŁO ZAWIERCIA

POLECAMY WŁASNEGO WYROBU:

1. Obrabiarki do metali: tokarki, frezarki, strugarki, szlifierki itd.
2. Obrabiarki specjalne dla ciężkiego przemysłu i kolejnictwa o wadze ponad 50.000 kg.
3. Normalne narzędzia do obróbki metali.
4. Odlewy maszynowe, cylindry parowozowe. Wlewnice, rury żeliwne wodociągowe, kanalizacyjne i ekono-mizerowe, odlewy dla centralnego ogrzewania. Odlewy sanitarne i naczynia kuchenne, emaliowane i su-rowe, piece żeliwne.

Oferty, kosztorysy i prospekty wysyłamy na żądanie.

## FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH WIŚNIEWSKI, SEREJSKI i SŁUCKIN

WARSZAWA I, STAWKI 51/53  
Tel. 11.64-40 i 12.08-00

Przybory do:  
SZELEK, GORSETÓW  
i PODWIAZEK

KÓLKA, SPRZAŻKI  
oraz wszelkiego rodzaju  
OKUCIA dla rymarzy,  
siodlarzy, szweców i t. p.  
Okucia do:  
WALIZ I TEK

K L A M R Y  
d o p a s k ó w  
W I E S Z A K I  
W Ę D Z I D Ł A  
OKUCIA do NART

## WALCOWNIE METALI S. A. DZIEDZICE

Poleca:

Blachy  
Taśmy  
Druty  
Prety  
Profile  
Rury

Stop aluminowy, odporny na wpły-wy atmosferyczne, — łatwe szli-fowanie, polerowanie, lutowanie, spawanie, wysoka wytrzymałość.

Bloczki do odlewów w piasku i kokilach, dla architektury i konstrukcji pojazdów.

PLYTY  
GRAFICZNE  
dla Cynkografii, Miedzio-rytu i Ofsetowego druku, miedziane i cynkowe ze specjalnego stopu, wysoka wytrzymałość, równe trawienie.

**ANTICORODAL**  
nieczerniejący  
metal srebrzysty

## SP. AKC. FABRYK METALOWYCH p. f. NORBLIN, B-cia BUCH i T. WERNER w Warszawie

poleca w wielkim wyborze  
WYROBY PLATEROWANE  
znane ze swej trwałości i wykwintnych fasonów.

SKLEPY FABRYCZNE: Bracka 16 tel. 618-81, Marszałkowska 127 tel. 630-82, Nalewki 2a tel. 11-18-83

FABRYKA SUKNA I KOŁDER

**I. D. SZPIRO**

BIAŁYSTOK, SIENKIEWICZA 47. TEL.: 12; 1-75; 7-75

R A C H U N K I:

BIEŻĄCY w B. G. K.

BANKU POLSKIM

P. K. O. Nr 88159

SUPRAŚLSKA SUKIENNA  
MANUFAKTURA

**„S. H. CYTRON”**

SPÓŁKA AKCYJNA

Białystok, Kupiecka 35

FABRYKA SUKNA

**A. SOKÓŁ i J. ZYLBERFENIG**

SPÓŁKA JAWNA

Białystok, ul. Sienkiewicza Nr 44

FABRYKA SUKNA i KOŁDER

**B. POLAKA SYNOWIE**

BIAŁYSTOK

Firma istnieje od 1873 r.

**S. WILEŃSKI, ŁÓDŹ**

FABRYKA FILCÓW

DŁUGOSZA 43. Tel. 204-99, 275-68

Produkuje filce:

KONFEKCYJNE	GETROWE	MŁYNARSKIE
PODKOŁNIERZOWE	OBUWIANE	SZLIFIERSKIE
TAPICERSKIE	PANTOFLOWE	TECHNICZNE
DYWANOWE	PUCHOWE	SIODLARSKIE

WOJŁOKI TWARDE I IZOLACYJNE

PRZEMYSŁ WŁÓKIENNICZY

**„KAROL STEINERT”**

SPÓŁKA AKCYJNA

Łódź, ul. Piotrowska Nr 276

FABRYKA WYROBÓW BAWELNIANYCH

Istnieje od r. 1834

Zatrudnia 1.300 robotników

SPÓŁKA AKCYJNA PABIANICKICH  
FABRYK WYROBÓW BAWELNIANYCH

**„KRUSCHE i ENDER”**

W PABIANICACH i MOSZCZENICY

zatrudnia 4.500 robotników

WYRABIA:

tkaniny bielitalane, płótna kolorowe, flanele  
tkane i drukowane, tkaniny na ubrania męskie  
i damskie, kołdry i derki wszelkiego rodzaju,  
chustki, etc., etc., oraz tkaniny techniczne.

Główne biuro sprzedaży w ŁODZI, ul. Piotrowska 143

PRZEDSTAWICIELSTWA:

w Warszawie, Poznaniu, Lwowie, Wilnie, Katowicach i Równem.

Adres telegraficzny: KRUSCHENDER. Rok założenia: 1828

**ZJEDNOCZONE ZAKŁADY WŁÓKIENNICZE  
K. SCHEIBLERA I L. GROHMANA, Sp. Akc,**

**W ŁODZI**

Największe w Polsce zakłady włókiennicze.

Zatrudniają ponad 8.000 robotników.

Produkcja roczna ok. 60 milionów metrów tkanin obejmuje wszystkie dziedziny włókiennictwa bawełnianego.

Przedstawicielstwa i własne oddziały sprzedaży hurtowej w 30 miejscowościach kraju.

**ŻYRARDÓW**

**TOWARZYSTWO ZARŁADÓW ŻYRARDOWSKICH, S. A.**

Zarząd w Warszawie, ul. Traugutta 8

Najstarsze i największe zakłady lniane i bawełniane

**Pasy parclane**

do celów technicznych i konfekcyjnych,

**Taśmy**

lniane, konopne, bawełniane, wełniane, jedwabne,

**Pasmanterie**

frędzle, sznury, plecionki, chwasty,

poleca

**„PASAMON”**

**FABRYKA PASMANTERII, TAŚM I PASÓW**

**ELIGIUSZ FRANCISZEK LEWANDOWSKI, Spadkobiercy**

w Bydgoszczy, ul. Promenada 69



**ZJEDNOCZONE ZAKŁADY  
WŁÓKIENNICZO - KONFEKCYJNE**

**„KERA”**

**BIURO I SKŁAD FABRYCZNY:**

**WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 116**

tel. 205-64 i 206-41

polecają wypróbowanej jakości wyroby własne:

brezenty, tkaniny nieprzemakalne i gumowane, tkaniny lniane i bawełniane, namioty, sprzęt turystyczny i żeglarski oraz różnorodne wyroby konfekcyjne.

Na żądanie cenniki, wzory, kosztorysy, oferty.



**TKANINY A.G.B.**

**SP. AKC.**

**JEDWABIE, WEŁNY**

**WARSZAWA, Bieleńska róg Długiej  
Marszałkowska 143**

**ŁÓDŹ, Piotrkowska 80**

**OSTATNIE NOWOŚCI STAŁE NA SKŁADZIE**

**ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE**

**BRONISŁAW GRABSKI**

**ŁÓDŹ**

**KRAJOWE TOWARZYSTWO BUDOWLANE**

**»KATEBE«**

**SP. Z O. O.**

**WARSZAWA, ul. SIENKIEWICZA 3**

**TEL. 256-10**

**ROBOTY DROGOWE.**

specjalność firmy — nawierzchnie nowoczesne: betonowe i bitumiczne, wykonywane maszynowo. — Roboty kolejowe. — Mosty. — Budownictwo. — Własne kamieniołomy i fabryka grysów „Zawerecie” pod Klesowem.



Zak. ochr.

**WYTWÓRNIA  
GUZIKÓW  
I WYROBÓW  
METALOWYCH**

**„GUZPOL”**

**L. MŁYNEK**

**Warszawa, ul. Dzielna Nr 15**

**Tel. 11-61-76**

**TOWARZYSTWO BEZIMIENNE KOPALN WĘGLA  
„CZELADŹ”  
W PIASKACH CZELADZI POD SOSNOWCEM**

**Węgiel kamienny z kopalni w Czeladzi  
dla celów przemysłowych  
i potrzeb domowych**

**CHANTIERS & ATELIERS  
AUGUSTIN-NORMAND**

LE HAVRE (FRANCJA)



Polski stawiacz min "GRYP" 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 Diesel'a wszelkich mocy stałe i morskie**

ZALOŻONE w r. 1728.

SIEDZIBA: 81, BOULEVARD FRANCOIS 1-er  
LE HAVRE — FRANCJA.

**ZRZESZENI WĘDLINIARZE**

≡≡≡ w Łodzi ≡≡≡

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Łódź, ul. Naplórkowskiego 36

**WARSZAWSKA FABRYKA GUZIKÓW  
SPÓŁKA AKCYJNA**

Warszawa - Praga, Radzymińska 7. Tel. 10-25-83  
Adres dla telegramów: KINGS WARSZAWA

Wytwórnia  
Umundurowania i Czapok  
**"CZADAPOL"**

Warszawa, Tarchomińska 10 Tel. 10-33-87

**H. ROZEN**

Instrumenty precyzyjne i artykuły techniczne

Warszawa, Krucza 36 Tel. 941-78

Fabryka Skór  
**CH. BEKKER I SYNOWIE**  
BIAŁYSTOK  
Spółka Jawna

PRZEMYSŁ GARBARSKI  
**"SKÓRDĄB-JASIONÓWKA"**  
Warszawa 1, Franciszkańska 27  
Telefon 11-92-60  
Fabryka Garbarska  
w Jasienówce, pow. Białostocki  
Skóry blankowe, juchtowe,  
podpodeszwowe i pasowe

Rok założenia 1898  
FABRYKA  
WYROBÓW METALOWYCH  
**E. KREJNIN**  
WARSZAWA  
ulica Kałajska Nr. 7  
Telefony: 10-11-18,  
10-31-20  
Specjalność: Wszelkiego ro-  
dzaju okucia dla potrzeb woł-  
ska, okucia rymarskie i siedlar-  
skie, sprzężniki kółka wszelkie-  
go rodzaju, wędzidła, wieszaki, haki, przybory  
do szelek, podwieszki i garsetów, okucia do  
waliz i kufrów, zamki do lok, okucia do nart i t. p.

Podkołczy i Trykotaża  
**"TRIKOT"**  
Warszawa  
Marszałkowska 123.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE VITRUM  
W WARSZAWIE  
ul. Orła 8 Telefony: 2-80-98, 5-23-75,  
8-95-52  
polecają z hut swoich w Roklinie Wol.,  
Wolominie i Wilnie szkło okienne, isola-  
tory, syfony, słoje, gąsiorzy i butelki wszel-  
kich typów

Zarezerwowane dla firmy  
**"LENKO"**  
S. A.  
Bielsko

Następujące firmy poparły L. M. K.

BROUB I ROWIŃSKI  
w Warszawie

HOTEL POLONIA  
**PALACE**  
w Warszawie

Zakłady Mechan.  
**"SIGMA" Sp. z o. o.**  
Warszawa

Zakł. Tok.-Mech.  
**J. DĄBROWSKI**  
Warszawa

Zakł. Metalurg.  
**L. Kranc i T. Zemplecki**  
Warszawa

Dom Agentowy  
**Teodor Peters**  
Łódź

Zakłady Amunicyjne  
**"POCISK"**  
S. A.

Polskie Zakłady Chemiczne  
**"NITRAT"**  
S. A.

Belgijska Spółka Akcyjna  
Zakłady Przemysłowe  
**"BORYSZEW"**

Towarzystwo  
Starachowickich Zakładów  
Górnictw, S. A.

BANK HANDLOWY  
W WARSZAWIE  
S. A.

KAROLA BÜTNERA SYNOWIE  
FABRYKI SUKNA  
BIELSKO

**MAJDE i S-ka**

Polska Wytwórnia Chemiczna  
STAN. BORKIEWICZ i S-ka  
WARSZAWA



# Rozrywki umysłowe

prosimy o przechowywanie wszystkich szytów „Morza” z tymi zadaniami do czasu ukończenia konkursu. O sposobie głosowania podamy wskazówki we właściwym czasie.

## ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr. 9 — WRZESIEŃ 1938.

### 25. ŚLIMACZNICA

(Zadanie Konkursowe 7)

Wyrazy dośrodkowe: BOLERO — DĄSZÓW — OPAL — ODNOGA — SADI — LAKTOZA — GAMBIA — BANAN — YTR — UKAZ — BOKSER — ARU — TAROK.

Wyrazy odśrodkowe: KORA — TUR — ARES — KOBZA — KURTYNA — NABAB — MAG — AZOT — KALIDASA — GONDOLA — POWÓZ — SADORIE — LOB.

### 26. SZARADA - NOWENNA

(Zadanie Konkursowe 8)

„KOLONIE”.

### 27. WĘŻO - LOGOGRYF

(Zadanie Konkursowe 9)

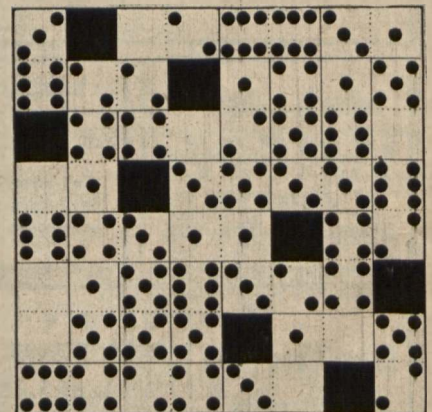
Wyrazy logogryfu: 1. KAAD. 2. DIAFORA. 3. ANJOU. 4. UDOMETR. 5. RIQS. 6. GAZ. 7. ZENDRA. 8. ATLAS. 9. SOLD. 10. OKNO. 11. OLSTRO. 12. OROT. 13. TROPISM. 14. MIZAR. 15. RUDAWA. 16. ARGUS. 17. SIEC. 18. CHLAD. 19. DWORZANIN. 20. NADZIAŁ. 21. ŁUSKIEWKA. 22. AAM.

Rozwiązanie główne: „A JEDNAK ROZWIĄZALEM!”.

Niektórzy dodawali: „...po długich i ciężkich cierpieniach!” Ale chyba nieszkodliwych dla „zahartowanych” w boju szaradzystów? W przeciwnym bowiem razie... może... dać coś z „Piomycka”?!

Wszystkie zadania z N-ru 9 „Morza” (na ogólną ilość 88 nadesłanych) — rozwiązało 38 osób; po 2 — 50. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. KANIEWSKA Leokadia — W-wa, Krochmalna 33, m. 26.
  2. KOWALSKI Lucjan — W-wa, Śto Krzyńska 7.
  3. NOWICKI Witold — W-wa, Raszyńska 8, m. 43.
  4. ROTTER Bronisław — Monasterzyska, Wytwórnia P.M.T.
  5. WACHOWSKI Aleksy — W-wa, Marszałkowska 150, P.E.K. „Gródek”.
  6. TIETZ Zygmunt — W-wa, Dobra 27.
- Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę. Prosimy o potwierdzenie odbioru.



## ZADANIA

### 31. SZARADA

Ranek na morzu

(Zad. konk. 13)

Świt się srebrną plamą czwór toń morza  
kładzie  
dwa-trzy łagodnie fala, wiatr jęczy  
w urwiskach —  
spłoszone mewy krążą nad morzem  
w bezładzie,  
zaspane słońce z trudem przez mgły się  
przeciska:

★

Dzień żegluję ku brzegom, jak piękna  
czwór-trzecia,  
rozkołysany, lekki — pięć-szosta go nleśie.  
Czas, jak ptak, ponad wszystko  
niepokojnie wzleciał  
nad morze przyszła z lądu polska,  
złota jesień.

★

Schną w słońcu rozwieszzone, spracowane  
słeci,  
chwleją się lekko kutry, znużone pogonią.  
Raz-szosta-czwarta czerwień pożar wokół  
nleci,  
w linach spłoszone wiatry monotonnie  
dzwonią.

★

Wkrótce dzień się raz-dwa-trzy znojnym,  
potnym trudem,  
zahuczy czwór ulcach szare, ludzkie  
mrowie —  
i wszystko będzie pracą i znojem —  
nie cudem —  
ranek na wszystkie troski przyniesie  
odpowiedź.

★

Z przeciągłym jękiem syren dzień płynie  
na fall —  
przychodzi i odchodzi, tak samo, jak morze.  
Jak szczęście-trzecia śpiew płynię z granatowej  
dali

I rozpywa się szybko w wiatrów  
rozhoworze...  
„Nikt”

### 32. SZARADA

Gastronomia morską

(Zad. konk. 14)

Różne dwa-trzecie wszak mają ludziska:  
jeden rwie się do podróży dalekiej,  
inny, nie znosząc jazdy siedem bliskości,  
siedzi przy plecach, gnusniejąc, narzeka...  
Szczurze ładowy! — znękany, zgorzkniały,  
kwaśny od wlecznych kłopotów a chory!  
Odważ się, przyjeżdż do Gdyni a śmiało  
udaj się w podróż po morzu „Batorem”...  
Do Oslo, Sztokholmu, Szóstej-dziesiątej  
płyniesz na fall pieniącym się grzbiecie;  
bryzgi jej sione wiatr ósmy-dziewiąty  
przekornie Ci rzuci, gwizdnie, polec...  
Ze stadkiem igrając białośnieżnych mew,  
gnębiące Ciebie pięć-szóstą rozwele,  
krew żywiej popłynie przez żyły: jej zew  
od lat uśpione obudzi nadzieje...  
Zapomnisz o tym, jakie na Twych drogach  
rosły dotychczas ciernie, ósme-trzecie,  
gdy Cię ogranie wokół cisza błoga  
w tym czarodziejskim wód bezkresnych  
świele!

W niepamięć pójda żale, interesy,  
gdy ujrzyś piękny zachód słońca w morzu,  
a syt widoków — zejdziesz w dół, do messy  
gdzie Cię nakarmiła wcale nienajgorzej...  
Wspak jeden-słódme-dziewiąte odmierzy  
steward uprzejmy wino do pucharu,  
cztery-pięć-szóstą na białym talerzu  
poda wśród rozmów wesołych rozgwaru.  
A gdy w nastroju błogim zjesz już całe,  
rozważyć radzę Ci przez krótką chwilę,  
co lepiej: w norze żyć, jak szczur  
zgnusniaty,  
czy żywot piękny pędzić morskich wilków?

„Gryf”

### 33. SZARADA-PALINDROM

(Zad. konk. 15)

Dziś pięć grafomanii upust,  
a choć wezmę osiem-szóstą,  
to nie dla mnie pierwsza-czwarta,  
bo raz walka trudu warta.  
Nęci zwycięstw czwarta-trzecia:  
(tegi bodziec — sami wlecie!)...  
Czwarta-plata to niewlasta  
i niewlasta piąta-szosta;  
czwarta-czwarta — znów niewlasta,  
co najśodsze miewa usta.  
(Dwa-raz, mata każda sprawę).  
Za to miasto, co ma sławę,  
co się pisze: Siedem-ostery —  
zgadnie szaradziśta szczyry.  
To szarada, nie trzy-dwa-raz,  
jak to pozna każdy z Was...  
Szczęść-ośm-siedem wspak jest każdy  
takiej szaradziarskiej jazdy.  
Całość to — coś morowego,  
pachnącego i damskiego.

Całość bardzo marniej treści,  
ale w sobie „dziwo” mieści  
Co za dziwo? Zgadnij, Panie!  
Złóż z tym „dziwam” lepsze zdanie!  
„Kaduk”

### 34. ZADANIE DOMINOWE

(Zad. Konk. 16)

Z podanej na końcu działu figury, nie zmieniając położenia tabliczek domina, należy wyjąć 16 takich, aby pozostałe 12 tabliczek dały w rzędach pionowych, poziomych i dwóch przekątnych po jednakowej sumie oczek.

„Dada”

Za rozwiązanie wszystkich lub jednego z powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązania zadań należy nadsyłać do Redakcji „Morza” w terminie do 1 grudnia 1938 r. z dopiskiem: „Rozrywki Umysłowe”.

### KONKURS AUTORSKI

Na ogłoszony w naszym dziale (Nr. Nr. 6 i 7 „Morza”) Konkurs Autorski napłynęło 60 prac — 27 autorów; z liczby tej zakwalifikowaliśmy do druku, pod „sad” Czytelników, 30 zadań, które zamieszczamy w dziale od lipca br.

Czytelnicy działu, zgodnie z warunkami „Konkursu Autorskiego” po ukończeniu druku wszystkich zadań konkursowych będą głosowali na najlepsze zadania, zatem

## CENY OGŁOSZEŃ

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

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-80, Administracji 699-86, P. K. O. Konto Nr. 367  
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Za dział ogłoszeniowy Redakcja nie odpowiada

Wyd. LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uliszczono ryczałtem

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

DO DNIA  
1 PAŹDZIER-  
NIKA 1938 R.  
ZEBRANO  
NA  
FUNDUSZ  
OBRONY  
MORSKIEJ

# FOM



W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH

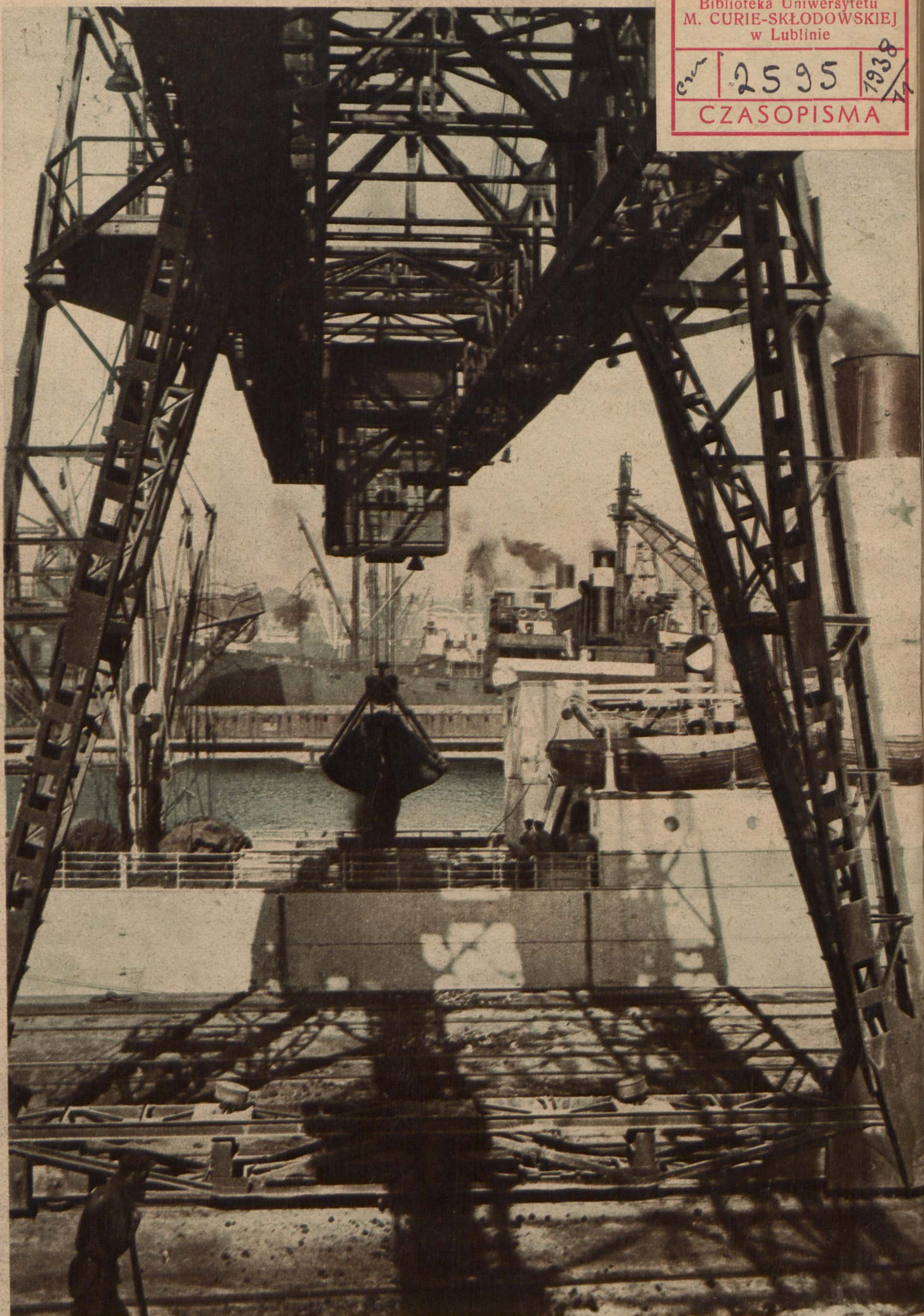
**Zł 7.409.516,93**

Biblioteka Uniwersytetu  
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ  
w Lublinie

2595

1938

CZASOPISMA



Gdynia — ładowanie węgla