

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

Nr. 9

WARSZAWA, WRZESIEŃ 1936

ROK 3





Echa żałobne

Straszliwa wieść o śmierci gen. Gustawa Orlicz-Dreszera obiegła cały kraj, okrywając żałobą sztandary Ligi Morskiej i Kolonjalnej, łącząc we wspólnym bólu wszystkich.

Do Zarządu Głównego L. M. K. wpłynęło kilkaset depesz kondolencyjnych zarówno od poszczególnych osób, jak również od instytucyj i organizacji. Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, gen. dyw. E. Śmigły-Rydz nadesłał pismo odrębne tej treści:

„Przesyłam Lidze wyrazy głębokiego współczucia z powodu tragicznego zgonu generała Gustawa Orlicz-Dreszera, który był nie tylko Prezesem Zarządu Głównego Ligi, ale płomiennym i nieugiętym szermierzem ideologii powiększenia duchowych i materialnych sił Narodu, nowym morskim elementem i wytrwałym pionierem nowych morskich dróg, prowadzących do pomnożenia polskiej potęgi”.

Pani Wice-Premier i Minister Skarbu — Eugeniusz Kwiatkowski, którego z gen. G. Orlicz-Dreszerem łączyła wspólna troska o wielkość Polski na morzu, nadesłał do Ligi Morskiej i Kolonjalnej następujący list kondolencyjny:

„Nie mogąc przyjąć osobiście udziału w pogrzebie s. p. gen. Orlicz-Dreszera, spowodu zastępstwa Szefa Rządu w Warszawie, przesyłam wyrazy głębokiego żalu i szczerego współczucia — w obliczu tej katastrofy, pod której wstrząsającym wrażeniem pozostajemy wszyscy od kilku dni.

Wyrazy te składam wobec Zarządu Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gdyż w pracy i służbie dla idei ekspansji Polski przez morze nastąpiło przed laty i moje najściślejsze zbliżenie się z gen. Dreszerem.

Poznałem w Nim człowieka zupełnie nieprzeciętnych zalet. Rozum i uczucie Jego były zawsze nastawione na szukanie najtrudniejszych i najbardziej bojowych zadań, stojących przed Polską.

Tam skierowywał własne wysiłki, ryzykując tylekrotnie własne życie dla dobra Ojczyzny.

Należał do seniorów przedwojennego ruchu niepodległościowego i już w młodości zdobył sobie szacunek i autorytet przywódcy. A potem przyszła cała gama wysiłków i ofiar, dokumentujących realnie Jego pęd ku poświęceniu dla wielkości Polski.

Nie mógł więc gen. Dreszer znaleźć się gdzieś indziej, jak tylko w szeregach najbliższych współpracowników, Marszałka Pi-

sudskiego, bo tu koncentrował się zawsze bój o wielkość, o honor, o dumę Polski.

Ta ideologia uczyniła z Niego pierwszego orędownika polityki morskiej w Polsce. Obok Swojej szczytnej misji urzędowej — gen. Dreszer czuwał nieustannie nad zacieśnianiem więzów — politycznych, organizacyjnych, gospodarczych i uczuciowych — pomiędzy całą Polską i polskim wybrzeżem Bałtyku.

Jeżeli chcemy utrwalić pamięć tego kryształowego i promiennego człowieka — to musimy obecnie wzmocnić własną czujność i własny wysiłek nad polskim Bałtykiem.

(—) E. Kwiatkowski.

W imieniu przebywającego zagranicą Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej Kontr-Admirała J. Świrskiego, kondolencje złożył dowódca Floty, Kontr-Admirał J. Unrug:

„Skladam dla całej organizacji wyrazy najbliższego współczucia spowodu tragicznej śmierci generała Orlicz-Dreszera, Prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Ciężką żałobą okrywa Marynarkę Wojenną strata generała Orlicz-Dreszera, który życiem swym i pracą prowadził całe społeczeństwo do ugruntowania Polski na morzu, widząc w silnej flocie wojennej najprostsza ku temu drogę.

Wdzięczna pamięć o Zmarłym pozostanie na zawsze głęboko wyryta w naszych sercach”.

Pozatem depesze do Ligi Morskiej i Kolonjalnej nadesłali: Prezydent m. st. Warszawy St. Starzyński, w imieniu Ministra Przemysłu i Handlu podsekretarz stanu F. Doleżał, dyrektor Departamentu Morskiego M. P. i H. — L. Możdżeński, prezes P. K. O. — H. Gruber, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni inż. St. Łęgowski, dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego L. Turski, Morski Instytut Rybacki, Centr. Zw. Przemysłu Polskiego, Federacja Zrzeszeń Przedstawicieli Handlowych R. P., Izba Polsko-Brazylijska, Kompania Handlu Zamorskiego, Polska Agencja Agrarna, Polskie Tow. Handlu Kompenacyjnego, Polsko-Amerykańska Izba Handlowa, Polsko-Palestyńska I. H., Stow. Przedstawicieli Handl., Tow. Okrętowe Połowów Dalekomorskich „Mewa”, Zw. Armatorów Polskich, Zw. Izba Rzemieślniczych R. P., Zw. Spółdzielni Roln. i Zarobk. Gosp. R. P. i wiele innych.

Wyrazami powszechnego żalu podzieliły się również z Ligą Morską i Kolonjalną liczne organizacje i stowarzyszenia społeczne, między

niemi zaś: Zarząd Główny i Oddziały Prowincjonalne Akademickiego Związku Morskiego R. P., Aeroklub R. P., Automobilklub Polski, Federacja Polskich Zw. Obrońców Ojczyzny, Kolejowe Przysposobienie Wojskowe, Liga Drogowa, L. O. P. P., Organizacja Młodzieży Narodowej, Org. Młodzieży Pracującej, Polski Czerwony Krzyż, Polski Zw. Zachodni, Polski Zw. Żeglarski, Stow. „Rodziny Wojskowej“, Światowy Zw. Polaków z Zagranicy, Zarząd Gł. i Sekcja Pisarz-Marynistów, Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich, Yacht Klub Polski, Zjednoczenie bezpartyjnych Żydów w Polsce, Zrzeszenie Lekarzy Wet. R. P., Zw. Harcerstwa Polskiego, Zw. Inwalidów Wojennych, Związek Marynarzy Rezerwy R. P., Zw. Nauczycielstwa Polskiego, Zw. Ochotników Armii Polskiej, Zw. Ociemniałych Żołnierzy, Zw. Oficerów Rezerwy, Zw. Strzelecki, Żydowskie Bezpartyjne Zjednoczenie i wiele innych.

Na śmierć generała żywo zareagowali również Polacy w Gdańsku. Liga Morska i Kolonjalna otrzymała depesze, m. in., również od Komisarza Gen. R. P. K. Papeé, od Oddziału Gdańskiego L. M. K., od Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki, Zw. Studentów Techniki Okrętowej „Korab” i t. d.

Wśród depesz, które nadeszły z zagranicy, znajduje się również od Członka Honorowego L. M. K. — Ignacego Paderewskiego.

Niezależnie od licznych depesz, nadesłanych ze strony Kół Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Brocklynie, Chicago, New - Yorku, Philadelphii i szeregu innych miast St. Zjedn. A. P.

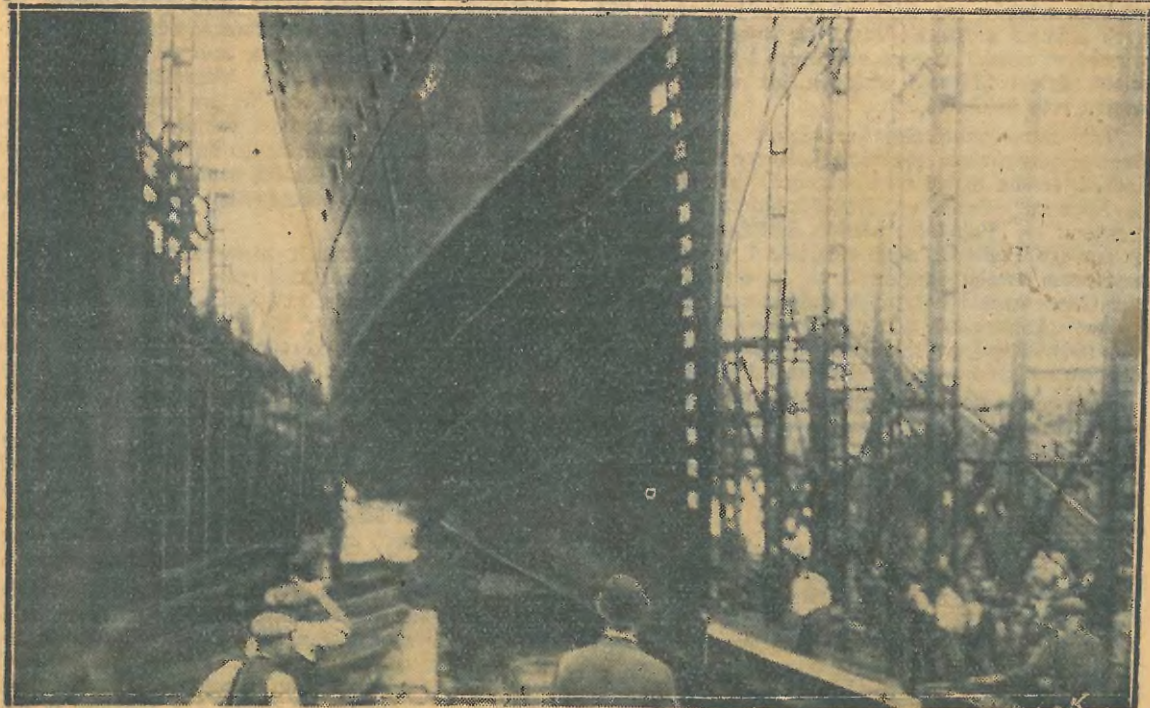
z całego świata wpłynęły depesze z wyrazami żalu. I tak środowiska polskie: Stow. Weteranów Armii Polskiej w Ameryce, „Gazeta Polska” w Curytyb.e, „Kurier Polski” w Cernauti, Londyn, Antwerpja, Bruksela, Rio de Janeiro, Bukareszt, Triest, Vichy, Monrovia — zgłaszają swój niekłamany ból, Polacy wespół z cudzoziemcami. Liga Morska i Kolonjalna otrzymała również depesze od siostrzanych organizacji zagranicznych: od belgijskiej Academie Maritime i Ligue Maritime Belge, która nadała przed paru tygodniami ś. p. gen. Dreszerow, swoje najwyższe odznaczenie, mianując Go jednocześnie Pierwszym Członkiem Honorowym, oraz od rumuńskiej Ligi Nawala Romana.

Od załóg statków polskich będących w podróży, nadeszły również depesze kondolencyjne.

NABOŻEŃSTWO ŻAŁOBNE

Dnia 28 lipca b. r. przed południem w kościele Garnizonowym przy ul. Długiej w Warszawie, odbyło się, z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonjalnej, uroczyste nabożeństwo żałobne za spokój duszy ś. p. Gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, Prezesa Zarządu Głównego L. M. K.

W rzeźbicie oświetlonej świątyni, wokół symbolicznej trumny, nakrytej banderą L. M. K. oraz czapką i szablą ś. p. Generała i ozdobionej licznymi orderami i odznaczeniami Zmarłego, między nimi zaś wielka wstęga Polonia Restituta, nadana pośmiertnie przez Pana Prezydenta Rzplitej — licznie zgromadziło się, obok bliższej i dalszej rodziny Zmarłego, szereg osobistości ze sfer oficjalnych, oraz poczty sztandarowe organizacji społecznych.



Wodowanie kontrtorpedowca „Grom”.

Sentencje — złote myśli gen. Orlicz-Dreszera

Przywykliśmy w ciągu lat widzieć piękną postać gen. Orlicz-Dreszera na tyłu mównicach! Ileż to razy uczestniczyliśmy całą duszą w jego wypowiedziach! Pamiętamy jak mówił, pamiętamy jak silił się myśla za nim, jak niósł nas i prowadził przez skrzydlate rozległe zadania Polski na morzu.

Chociaż dzisiaj wysoka mogiła na oksywskim cmentarzu przytuliła do ziemi ciało gen. Orlicz-Dreszera, jednak duch jego mieszka z nami i wśród nas.

To też im głębiej uświadomimy sobie stratę niepowrotną, tem silniej przychodzi nam gnać się do widomego znaku jego ducha, zawartego w treści żywej — w kształtach drukowanego po nim słowa.

Wiemy, że gen. Orlicz-Dreszer jako pisarz pozostawił nam w swojej działalności publicystycznej piękny testament. Wiele w nim nieśmiertelnych, prawdziwie złotych myśli. Całem swoim życiem zadokumentował ich wartość i pogłębił przez to ich znaczenie. Teraz testament ów przypaść w udziale nam i — pokoleniom. Musimy więc go podjąć i dobrze zapamiętać. W żarliwym ukołowaniu morskich ideałów poręczony został przedewszystkiem młodzieży, aby na jej ramionach spełniło się dzieło postępu w naszym rozwojowym dorobku morskim.

„Musimy stać się państwem morskiem!” — pisał gen. Orlicz-Dreszer w swej publikacji p. t. „Walka o morze” (druk. w pracy zbiorowej p. t. „Polska na Morzu”, wyd. Gł. Księgarni Wojsk.). — „Bodajbyśmy tylko w nakaznym przez Wielkiego Wodza i Nauczyciela „wyścigu pracy” nie ustali przedwcześnie, gdyż olbrzymie i zachwaszczone mamy do przeorańia pole. Aby wrócić na zasadnicze kierunki dążeń mocarstwowych, nie dających się pomyśleć przy pominięciu szlaków morskich, niezbędna jest praca licznych pokoleń polskich. Muszą się więc one wychowywać w miłości do tego potężnego i wiecznego żywiołu, dzięki któremu niejeden już naród odegrał wielką rolę dziejową...”

Tak samo pokoleniom przekazał gen. Orlicz-Dreszer następującą sentencję: „Morze nie dość jest kochać, trzeba umieć nim władać!” (art. p. t. „Mare Nostrum” druk. nr. 7/1933 „Morze”). I pisze przytem: — „Pokolenie polskie, budujące fundamenty nowego Państwa, musi pamiętać i w testamencie następcom swoim przekazać, — na podstawie ciężkich, krwawych i bolesnych doświadczeń historycznych, — konieczność utrzymania dostępu do morza, jako największej gwarancji naszej niezależności i nieskrepowanego rozwoju państwowego i narodowego...”

Sprawę rozwoju naszych szlaków morskich i tem samem bezpieczeństwa naszego wybrzeża oraz rozwoju Gdyni powierzył gen. Orlicz-Dreszer społeczeństwu przyczynieniu się do budowy Marynarki Wojennej, tak silnej, jak nigdy dotąd. Oto, co o tem sam pisze:

„Musimy zrozumieć, że tylko bezwzględna pewność posiadania dostępu do morza pozwoli nam na właściwy rozwój naszych planów gospodarczych sięgających daleko poza małe „jezioro” bałtyckie. Niech więc cały naród wypowie swą wolę w tej pierwszorzędnej dla naszej przyszłości sprawie i niech zdobędzie się na czyn, którego logicznem następstwem byłaby rozbudowa Marynarki Wojen-

nej...” (druk. art. p. t. „10. H. 1936”, nr. 3/1936 „Morze”).

Uzasadnia tę samą myśl gen. Orlicz-Dreszer w innym artykule (nr. 2. 1934 r. „Morze”):

„...Gdy będziemy widzieli trudności stworzenia własnej siły zbrojnej na morzu, pamiętajmy, że wielokrotnie w dziejach ludzkości jedno pokolenie musi wykonać potężny, nadludzki wysiłek, aby naród mógł żyć swobodnie przez długie lata, stając się włodarzem niezaprzeczonym na swej własnej ziemi...”

Przytem gen. Orlicz-Dreszer występuje w całym świetle jako organizator programu morskiego, pisząc pamiętną odezwe do społeczeństwa na „Święto Morza” w 1934 r.

„...Jako prezes LMK, organizacji, która uzyskała zaufanie rządu i społeczeństwa i ma powierzona zbórkę na FOM., wzywam wszystkich, którzy marzą, myślą i działają dla mocarstwowej przyszłości Polski, do udzielania swej pracy i materialnej pomocy w celu stworzenia na Bałtyku niezwalczonej siły polskiej, zdolnej do obrony naszego stanu posiadania i rozbudowy naszej pracy na morzu”.

Co przytem ciekawe. Znany z boiów legionowych jako świetny Żołnierz nowej, odrodzonej Polski, z tą samą wolą i entuzjastyczną niemal gotowością stanął gen. Orlicz-Dreszer na terenie społecznym jako szermierz idei morskiej i kolonialnej. Tutaj, pośród trudnych problemów gospodarczych jaśniał, jak na polu bitwy, przykładem niezłomnego optymizmu i wiary. Tej wiary, która jest gwarancją zwycięstwa. Gen. Orlicz-Dreszer był naturą nawskroś zdobywcą. Nie istniały dla niego przeszkody. W tem mógł być wzorem dla wszystkich. Przecież ulubionym jego okrzykiem na froncie było: „Naprzód! zawsze naprzód!” A tyle zwycięstw przez to odniósł! Przyczyniła się do nich właśnie owa wartość jego charakteru, polegająca na tem, że wszystkie przeszkody zwykł był brać z miejsca. W tem oświeceniu, symbolicznego wprost znaczenia nabiera wypowiedź samego Marszałka Piłsudskiego, który pisał: „Dreszer ma dziwny pociąg do każdej napotkanej rzeki. Przez każdą wpław się przeprawia, chociaż ma most obok...”

W istocie, na froncie pracy społecznej, w dziedzinie zagadnień morskich, gen. Orlicz-Dreszer był również wierny swoim zasadom. Nie kluczył na drogach dyplomatycznych, nie szukał wygodnych mostów i zależności od pośrednictwa. Szedł przed siebie nawprost, na przestrzal. Gdy realizm, prawda i rzeczywistość, zmuszały go nieraz do zwartości sądów w społecznej pracy, i wtedy w tematach nawskroś rzeczowych, trudnych, gospodarczych, rozstrzygał o powodzeniu dla batalji, sięgając do bezpośrednich uczuć własnych i najgłębszych zainteresowań społecznych. Taką też jest jego rozprawa w książce p. t. „Na nowe drogi”, gdzie pisze rzecz niesłychanie wartościową o zadaniach — patriotyzmu gospodarczego:

„...Jesteśmy ludem młodym, nieużyty, posiadającym wielką twórczą inteligencję, musimy więc z młodą, niezmordowaną energią pchać się naprzód w pierwsze szeregi narodów, na mocarstwowych szerokich gościńcach. By jednak wejść na te drogi bezkresne, wskazywane głośno i z zapalem w dzi-

siejszym okresie budowy drugiego w historii Państwa Polskiego, należy przede wszystkim zmienić gatunek patriotyzmu polskiego, pozostawiając mu piękne składniki uczuciowe, lecz dając równocześnie mocny — podkład gospodarczy“.

Ów patriotyzm gospodarczy przeciwstawiał gen. Orlicz-Dreszer obecnej sytuacji materialnej. A wiemy, jak bolesna troska była ona dla niego. — „Bole się nędzy, jaka szerzy się w Polsce“ — mówił (art. L. Rubla p. t. „Złamane orle skrzydła“ druk. I. K. C. dn. 20.VII. 1936). „Jesteśmy smutnym krajem, nie mamy radości życia i mieć jej nie możemy. Problem chleba i poziomu życia w Polsce, ten najdonioślejszy problem społeczny rozstrzygnie przecież o naszej przyszłości“.

A jednak ten sam gen. Orlicz-Dreszer, zdecydowany, zdawałoby się, realista w przekonaniach, był w życiu do ostatniej kropli krwi, do głębi ducha, do dna swoich uczuć — romantykiem. Kierował się nie tylko wiara, ale i wyobraźnia. I przyznać trzeba, że wyobraźnię tę, jak i marzenia, umiał przedziwnie szczęśliwie wiązać z rzeczywistością. Czy dacie wiary, że jako dwudziestoletni student, w czasach, wyprzedzających znacznie rok wybuchu wojny światowej, już wtedy marząc o wyzwoleniu Polski z niewoli i państwowym rozwoju Rzplitej, zalecał w rozmowach kolegom konieczność posiadania przez przyszłą Polskę — kolonii. Ta ówczesna fantazja wynikała jakby z twórczego, jasnowidzącego przewidywania. To też, gdy później po wielu latach stanął gen. Orlicz-Dreszer na czele LMK, spełniło się właściwie w zasadzie to, o czym myślał zgóry i do czego był jakby z przeznaczenia powołany. Jakże podobne są do rozwartych skrzydeł jego myśli, wysłane tylekroć do naszych zamorskich Polaków! Do Polaków amerykańskich pisze przytem z tą samą zdobywcą siłą, z jaką dawniej rzucał się wpław przez nurty i dosięgał na włoskim koniu drugiego brzegu rzeki. Słusznie widział gen. Orlicz-Dreszer w tych emigrantach polskich kadry przyszłych naszych kolonialnych osadników, doświadczonych pracowników, handlowców, udziałowców, farmerów.

To też Polonią amerykańską w U. S. A. i Brazylii interesował się szczególnie. Chcąc wśród niej podnieść dumę narodową, przypominał emigrantom piękno mowy ojczystej. A chcąc zbliżyć ich do Gdyni i związać serdecznie z krajem, sam, jak zwykły cenić bezpośredniość, trzykrotnie odbywał podróże do Ameryki Płn., odnosząc w polskich ośrodkach U. S. A. olbrzymie sukcesy organizacyjne.

„Stajecie wobec możliwości odegrania wybitnej roli w dziejach Polski“ — pisze gen. Orlicz-Dreszer, we wstępie do książki G. Morcinka p. t. „Ślask“, rozesłanej jako dar LMK Polonii zagranicznej. Wspomnieć tu wypada, że również własnym wstępem dla tego samego przeznaczenia uzupełnił gen. Orlicz-Dreszer książkę J. Smoleńskiego p. t. „Morze i Porze“. Z publikacji gen. Orlicz-Dreszera do książki p. t. „Ślask“ cytujemy dla pamięci kilka charakterystycznych fragmentów:

„...Praca nasza, realizująca z dniem każdym lepsze jutro dla ludu polskiego, powinna skupić wysiłki wszystkich Polaków na kuli ziemskiej. Na to jednak, by móc dla Ojczyzny pracować pozytywnie, trzeba ją poznać i serdecznie ukochać... Jest was blisko siedem milionów naturalnych przedstawicieli życia polskiego, rzuconych jak mocna awangarda dzielnego narodu w świat szeroki i daleki... Niech dzięki pa-

triożytmowi i Waszej współpracy przede wszystkim gospodarczej z nami obywatelami Wolnej Ojczyzny i Jej wiernymi żołnierzami, nastąpi nowy okres historii Narodu, bujniejszy i trwalszy niż poprzedni... Pamiętajcie, że Bandera Morska jest nie tylko symbolem, ale również najsilniejszym węzłem, łączącym Państwo z Wychodźstwem, żyjącem w najdalszych nawet krajach świata... Niech żywym przykładem zbiorowego wysiłku będą dla Was bohaterskie dzieje dzielnego ludu Piastowskiego Śląskiej Ziemi...“

W obliczu żywiołów morskich stawał gen. Orlicz-Dreszer z dostojną zadumą, ilekroć razy porównywał wartości twórcze tych żywiołów z szkoła hartu polskiego ducha. Na morzu, w jego głębiach i przestrzennej dali, rozwiązywał zagadnienia przyszłości Polski, w sposób godny wielkiego Narodu i mocarstwowego znaczenia Państwa:

„...Sprawa morska w całokształcie tragicznych zmagani narodu polskiego o lepszą dolę, na górnym i chmurnym horyzoncie naszym, jest jakby jasnym promieniem, obiecującym wschód gorącego słońca, zwiastuna mocy i życia wyteżonego... Są narody, które żyją na świecie, inne, które pleśnieją w jednej części świata. Narody morskie i narody lądowe. Musimy zdobyć się na heroiczny wysiłek przetworzenia naszego narodu z lądowego na morski i zacząć szukać naszych praw i naszej wielkości nie tylko w Polsce, ale na całej kuli ziemskiej, jeżeli nie chcemy skarcić fizycznie i moralnie...“

Z roku na rok, czy to z lutowa rocznica objęcia wybrzeża morskiego, czy też z czerwcowem „Świętem Morza“ przybywały, rosły i zakwitały w sercach i umysłach naszych piękne, niezapomniane, żywotniejsze słowa gen. Orlicz-Dreszera. Dzielili się z nami płomiennymi myślami i radowali dziełami naszej pracy morskiej. Tak było od 1930 r. Aż oto niedawno, dnia 18 maja 1936 r., któżby to przewidzieć mógł, że po raz już prawie ostatni sięgnie gen. Orlicz-Dreszer po pióro, aby wyrazić nam swoje wzruszenia na widok Gdyni, i to w dniu wymarzonego, — w dniu pierwszego rejsu nowego transatlantyku m/s „Batory“ do New-Yorku. Wtedy występuje on przed nami nie jako pracownik dnia szarego, ale jako prawdziwy poeta, powołany do rzeźbienia słowami tej wyjątkowej chwili, jakby czuł i przewidywał, że ów apel jego, płynący z serca, będzie zarazem ostatnim upomnieniem z za rychłego grobu:

„...Spoglądam z wysokości Kamiennej Góry na Gdynię... A gdy widzę jasno i wyraźnie znaczenie wytrwałego i celowego wysiłku, gdy stwierdzam, że pierwsze kroki w kierunku gościnia wielkich przeznaczeń zostały zrobione, z serca pełnego nadziei zrywa się okrzyk, apel gorący: — Polacy, naprzód!...“

Trudno w skromnym artykule zebrać mnóstwo cytów, fragmentów, sentencji i złotych myśli, jakie pozostawił nam gen. Orlicz-Dreszer, jako pisarz, jako żołnierz, jako szermierz idei morskiej i kolonialnej, jako społecznik, organizator i myśliciel a przytem wszystkim z głębi ducha — poeta. Lecz gdybym miał polecić wam Czytelnicy najpiękniejszą myśl gen. Orlicz-Dreszera, myśl, która zdolna powtórzyć wszystkie i połączyć najwyższe wartości twórcze, to poleciłbym waszej pamięci ten właśnie ostatni okrzyk, kończący przedśmiertne zawołanie gen. Orlicz-Dreszera do narodu w obliczu Gdyni i morskich horyzontów:

— „Polacy, naprzód!“

J. S.

Dlaczego Kolonie?

Wielu cudzoziemców, a nawet i niektórzy Polacy pytają nas, dlaczego Liga Morska i Kolonialna dąży do uzyskania dla Polski kolonii. Przecież, mówią, państwo polskie zajmuje dużą przestrzeń ziemi, która nie wygląda na na bardzo przeludnioną. Miasta polskie nie są tak liczne i wielkie jak we Francji, Niemczech, Anglii, trzeba więc nadmiar ludności wiejskiej skierować do miast, do fabryk, które powinny rozwijać się, bo Polska potrzebuje dużo i różnorodnych wyrobów przemysłowych. Dążycie do uzyskania kolonii, ziem zamorskich, gdy wasze gospodarstwo narodowe, mówią nam dalej, potrzebuje wielu rąk do pracy i dużych kapitałów. Przeprowadźcie lepiej do końca reformę rolną, osuszcie błota, zaleście nieużytki, pobudujcie koleje i drogi bite, uregulujcie wasze rzeki, zakładajcie fabryki tych wyrobów, które sprowadzacie dotąd z zagranicy, a starczy wam pracy na wiele lat i podniesiecie dobrobyt kraju.

Ta rada nie jest zła, sami o tem wiemy, i częściami, choć powoli stosujemy ten program w życiu Polski.

Na wielkie roboty trzeba mieć dużo pieniędzy. Mamy tylko węgiel, drzewo, naftę — inne surowce, jak wszelkiego rodzaju rudy, bawełna, nasiona oleiste, skóry, a nawet wełnę musimy sprowadzać z zagranicy. Za surowce, półfabrykaty, za specjalne maszyny, potrzebne do uruchomienia fabryk, płacimy zagranicy złotem albo obcemi pieniędzmi, tak zwanemi dewizami, dolarami, funtami szterlingami, frankami itd. Złoto lub dewizy musimy również posyłać zagranicy na spłatę procentów i długów, zaciągniętych przez Polskę w latach wojny i pierwszych latach naszego przednowku w gospodarce państwowej. Złoto i dewizy zdobywamy za polskie towary, za płody ziemi polskiej, sprzedawane zagranicy. Ale wszyscy na świecie zbiednieli, każdy myśli o sobie, woli kupować towar rodzimy, a nie obcy. Nie jest więc łatwo zdobywać potrzebny nam kapitał. Nie jest więc łatwo stosować radę, że mamy poprzestać na tem co posiadamy i podnosić gospodarkę narodową. Bo nie jest prawdą, że mamy dosyć ziemi dla milionowych rzesz małorolnych i bezrolnych. Już rozparcelowaliśmy w ostatnich latach blisko 3 miliony hektarów ziemi, a na wsi nie znać poprawy. Rozparcelujemy i resztę ale i tej nie wystarczy dla wszystkich rolników.

Z każdego 100 hektarów gruntów ornych, żyje w Polsce 182 osoby, gdy w bogatej Francji tylko 113, a w Stanach Zjednoczonych A. P. zaledwie 28 osób! Co mamy robić z nadmiarem ludności wiejskiej? Przed wojną setki tysięcy Polaków wędrowało do krajów zamorskich, jeszcze więcej, co roku szło na roboty sezonowe do krajów sąsiednich, a głównie do Niemiec. Teraz obce granice zamykają się nie-

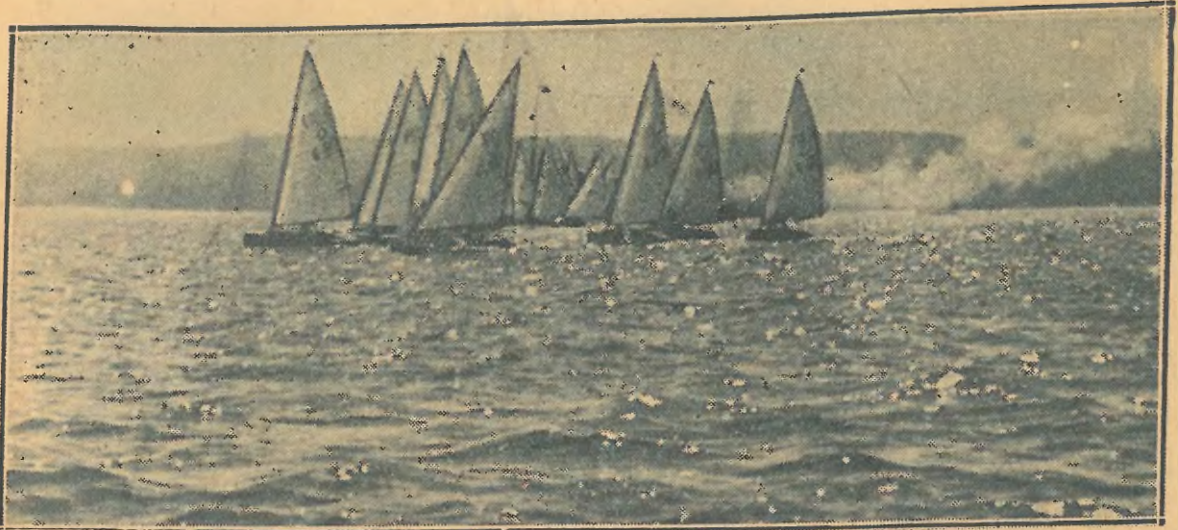
tylko przed towaram z Polski, ale i przed emigrantami. W ubiegłym roku tylko 54 tysiące osób wyjechało z Polski, a prawie tyle samo powróciło z obczyzny do kraju. Potrzeba więc nam ziemi dla osadników. Ale nie chcemy już wysyłać Polaków na poniewierkę, nie chcemy ich tracić dla Narodu. Ziemia, którą Polacy mają uprawiać i bogacić powinna do Polski należeć i z Polską być związana. Takie ziemie zamorskie, poza własnym rodzinnym krajem, mają Anglicy, Francuzi, Holendrzy, Belgowie i inne narody, taką ziemię rozległą i bogatą zdobyli teraz dla siebie Włosi.

Ale powiedzą nam, że lepiej nie wysyłać masowo Polaków do odległych ziem, choćby one stanowiły własność Polski, bo trzeba, aby w Polsce mogło żyć i pracować owocnie jak najwięcej Polaków, gdy sąsiedzi nasi silni też są i liczbą. Lepiej wysyłać towary, wyrabiane w polskich fabrykach, które dadzą zatrudnienie nadmiarowi ludności wiejskiej. Słusznie, ale na to potrzeba powiększać istniejące fabryki, budować nowe. Fabryki bez surowca i rynków zbytu pracować nie będą. W roku ubiegłym musieliśmy dla fabryk sprowadzić surowców i półfabrykatów, nie licząc maszyn, za kilkaset milionów złotych, płaconych w obcych walutach. O te pieniądze coraz trudniej, bo zagranica zmniejsza swoje zakupy w Polsce. Inne, szczęśliwsze narody, które mają kolonie, z nich właśnie, za własne papierowe pieniądze sprowadzają surowce, a do tych krajów zamorskich, z dobrym zarobkiem, wysyłają towary. Kto więc w Polsce chce rozwoju miast, przemysłu, kto chce zatrzymać w kraju jak najwięcej Polaków; ten musi dążyć do uzyskania kolonii.

W Anglii, kraju mocniejszym od Polski, żyje w dostatku więcej ludzi, bo aż o 13 milionów, ale Anglicy posiadają 36 milionów kilometrów kwadratowych kolonii, skąd biorą wszystkie potrzebne im surowce, dokąd wysyłają swoje towary i przedsiębiorczych, dzielnych plantatorów, kupców, rzemieślników, doktorów, inżynierów. Najbogatsze narody świata, nawet i te które nie mają dużego przyrostu ludności — mają własne kolonie. Polsce przybywa rocznie 400 do 500 tysięcy ludzi, których trzeba wyżywić, wychować. Dorastającym pokoleniom trzeba dać pracę i zarobek — których znaleźć dzisiaj nie mogą.

Aby w Polsce było lepiej, nie wystarczy więc poprzestać na tem, co posiadamy i myśleć o podniesieniu gospodarki naszej, temi środkami, które rozporządzamy. Trzeba nam, Narodowi młodemu, rozrastającemu się, pracowitemu i oszczędnemu, ziem dla plantatorów i osadników, surowców dla fabryk, rynków zbytu dla dobrych i tanich towarów polskich. O tem musimy dobrze wiedzieć, o tem muszą wiedzieć i obcy,

J. D.



Regaty Olimpijskie w Kilonji

W ramach tegorocznej Berlińskiej Olimpiady odbyły się w dniach 4 — 12 sierpnia b. r. w Kilonji regaty żeglarskie o tytuły najlepszych żeglarzy świata.

Te arcywspaniałe i niezwykle ciekawe zawody odbywały się w dwu zasadniczych kategoriach startów, obejmujących łącznie 4 typy żaglówek.

Do pierwszej z tych kategorii należały jole mieczowe t. zw. „olimpijki” oraz jachciki kilowe zwane „starami”. Oba te typy stateczków stanowią sobą t. zw. monotypy, dlatego że wszystkie ich poszczególne wymiary są przepisami ściśle określone i zatem ich właściwości żeglarskie poszczególnych jednostek w każdej z klas są prawie identyczne. Temsamem zwycięstwo w tych kategoriach łodzi, zależy tylko i wyłącznie od umiejętności żeglarskich załogi.

O ile pierwszej z tych typów a mianowicie „olimpijka” stanowi łódź raczej śródlodową o tyle drugi t. j. „star” jest już stateczkiem, posiadającym wszelkie właściwości morskie, ale jeszcze nadaje się raczej do żeglugi przybrzeżnej niż dalekomorskiej. W olimpijkach posiadających około 10 mtr. kwadratowych powierzchni żagla w zawodach udział brały załogi jednoosobowe. Natomiast na „starach” ożaglowanych powierzchnią płócien o 26 mtr. kwadratowych załogi składały się z 2 osób.

Druga skolei kategoria rozgrywek olimpijskich dokonywała się na 2 różnych wielkościach jachtów t. zw. klasowych wzgl. rasowych. Były to mianowicie typy przewidziane przepisami Międzynarodowej Unii Żeglarskiej, z których mniejszy posiadał klasę „6-mR” zaś większy klasę „8-mR”.

Charakterystyczną cechą tej kategorii jest,

że przepisy normujące rozmiary tych jachtów nie określają poszczególnych wyników, lecz żądają tylko, by suma algebraiczna zestawionych w specyficzny sposób, podług formułek, wymiarów poszczególnych, była dla wszystkich jachtów tej samej klasy, jednakową.

Mamy tu do czynienia z równaniem o wielu czynnikach zmiennych, dla którego może być bardzo dużo różnorodnych rozwiązań, dających tę samą sumę. A zatem są to jachty, które wymiarami swymi tylko w pewnym przybliżeniu sobie odpowiadają, reprezentując każdy, odrębne zespoły zalet indywidualnych.

Ta dziwna z pozoru zasada klasyfikacji posiada swoje głębokie uzasadnienie w tem, że nie zamyka żeglarstwu drogi do ustawicznego doskonalenia swego sprzętu, stwarzając temsamem szczególnie ciekawe pole do współzawodnictwa konstruktorów jachtowych.

Jeśli chodzi o wymiary obu wchodzących w rachubę klas, to dla klasy „6-mR” utrzymują się one przeważnie w granicach m. w. następujących:

Powierzchnia żagla około 40—44 mtr. kwadr.

Wyporność jachtu około 4—4,5 ton.

Długość linii wodnej około 7—7,25 mtr.

Szerokość około 1,85—2 mtr.

Zaś dla jachtów klasy „8-mR” wymiary te wynoszą m. w.:

Powierzchn. żagli (pomiar.) ok. 70—80 m. kw.

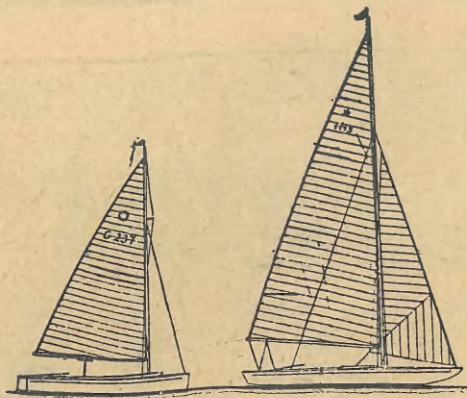
wyporność około 8—9 ton.

Długość linii wodnej około 9—9,5 mtr.

Szerokość około 2,4—2,7 mtr.

Ze względu na różnice zachodzące we właściwościach morskich tych jachtów wyniki regat nie są tu zależne wyłącznie tylko od umiejętności żeglarskich, lecz także i od jakości łodzi, a zatem i od talentów konstruktorów i prze-

Rys. 1



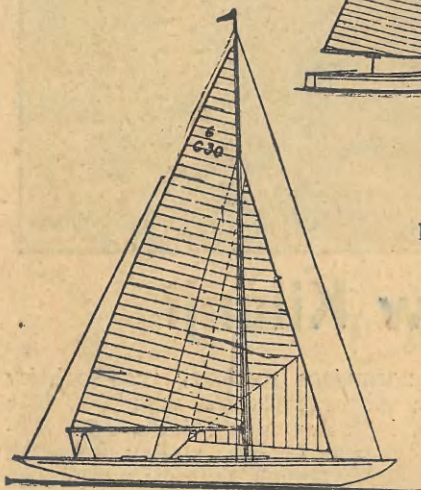
Rys. 2

Rys. 1 — olimpijka

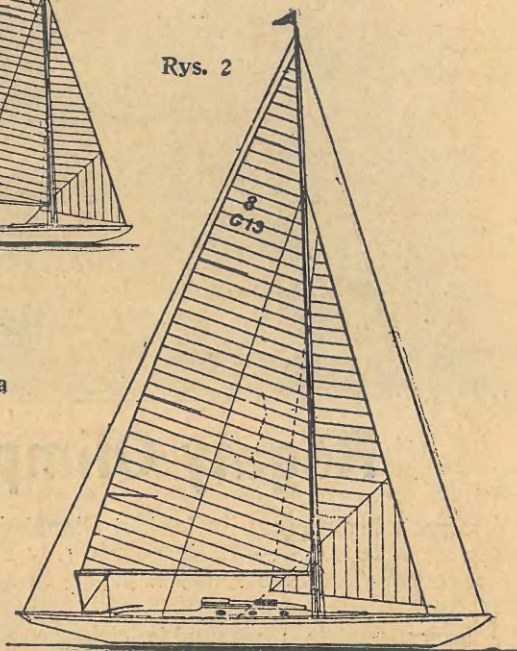
Rys. 2 — star

Rys. 3 6-mR

Rys. 4 8-mR



Rys. 3



Rys. 4

to możliwość uzyskania w tej kategorii prymatu olimpijskiego jest równoznaczna z wykazaniem światu łącznej tężyzny narodu danego zarówno pod względem sportowym jak i pod względem zdolności twórczo - konstruktorskich.

Na zamieszczonym obok szkicu uwidoczniłszy naocznie różnice, zachodzące w rozmiarach wszystkich startujących na Olimpiadzie typów żaglówek.

Odbyte w tych 4-ch kategoriach eliminacje o tytuły mistrzów świata w sztuce żaglowania przeprowadzone zostały nie w pojedynczym wyścigu, lecz w serii 7-miu regat, a dla każdego poszczególnego biegu określone były specyficznym systemem punktacji. Kto po zakończeniu wszystkich 7-miu biegów posiadał największą sumę punktów ten zostawał mistrzem olimpijskim i dostawał t. zw. złoty medal, drugi z kolei otrzymywał medal srebrny, a trzeci brązowy.

Z pośród powyższych czterech rodzajów regat największą ilość uczestników skupiły regaty na jolkach olimpijskich. Aż 25 narodów startowało w tym rodzaju regat, wśród których nie zabrakło także i Polski. Drugą najliczniej obsłaną konkurencją były „stary”. Startowało tu 13 narodów. Następną co do liczebności była klasa jachtów „6-mR” do której stało się jachtów, a zatem i narodów — 12. W klasie tej Polska także była reprezentowana przez

swój jacht „Danuta”. W klasie największych jachtów „8-mR” uczestniczyło 10 narodów.

W wyniku wszystkich tych rozgrywek medale otrzymały następujące państwa:

W klasie jol „olimpijek” — medal złoty — Holandia, medal srebrny — Niemcy, medal brązowy — Anglia.

W klasie jachcików „star” — medal złoty — Niemcy, medal srebrny — Szwecja, medal brązowy — Holandia.

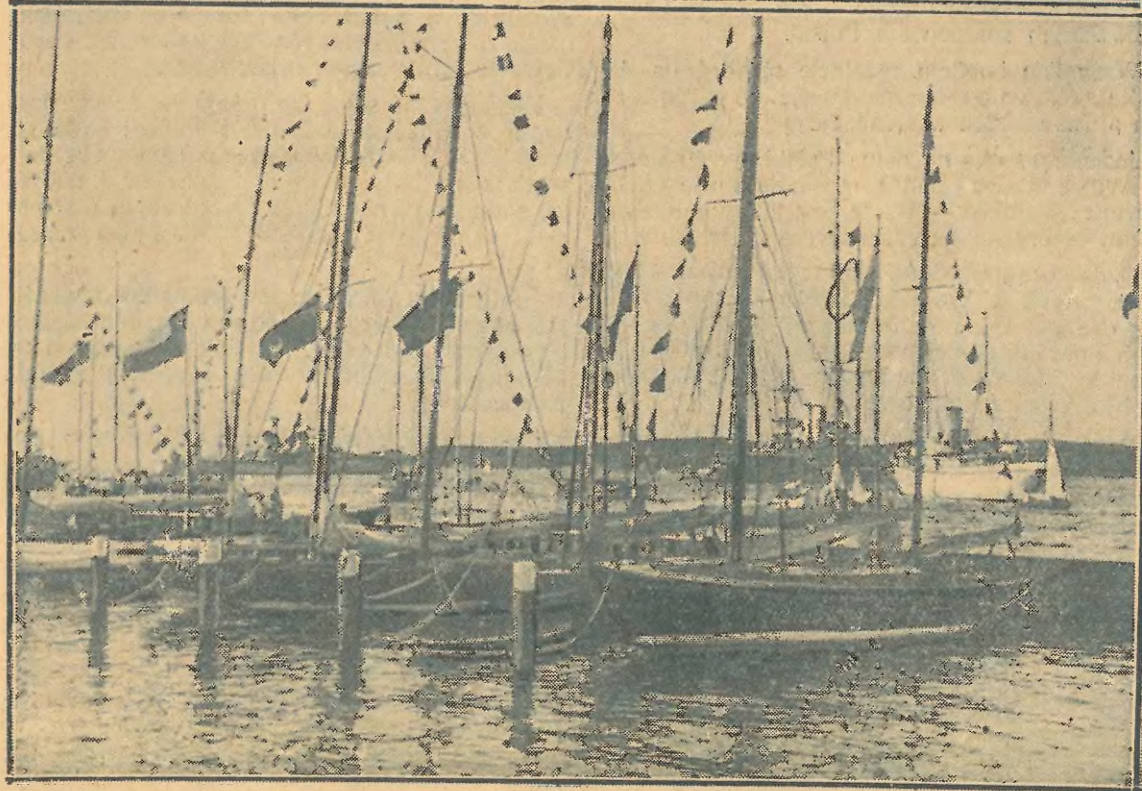
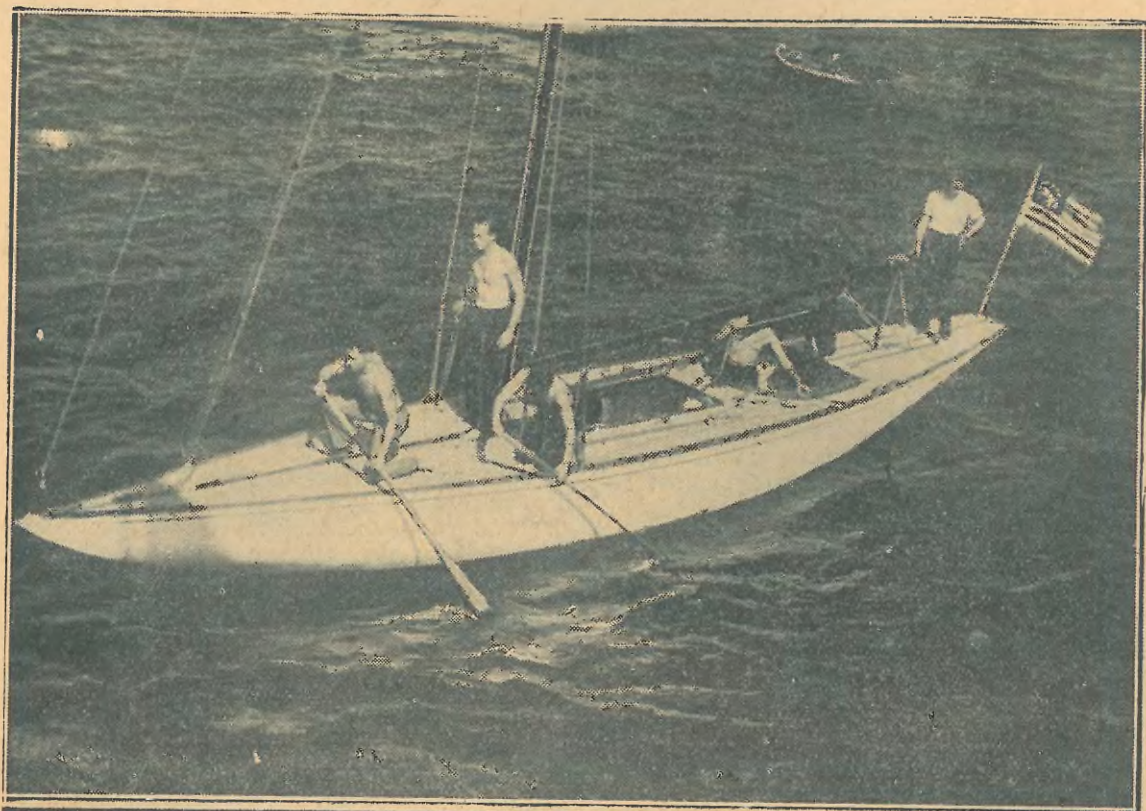
W klasie jachtów „6-mR” — medal złoty — Anglia, medal srebrny — Norwegia, medal brązowy — Szwecja.

W klasie jachtów „8-mR” — medal złoty — Włochy, medal srebrny — Norwegia, medal brązowy — Niemcy.

Jeśli chodzi o nasze występy żeglarskie na arenie olimpijskiej, to niestety wypadły one niefortunnie. Brak należytego przygotowania naszych żeglarzy nie pozwolił im na zajęcie odpowiedniego stanowiska dla Polski. W kategorii jolek uplasowaliśmy się zaledwie na 18-tym miejscu, a w klasie „6-mR” na ostatnim.

Miejmy jednak nadzieję, że na przyszłej Olimpiadzie uda się nam porażkę tę powetować a zatem bierzmy się odrazu do dzieła i przyczyniajmy się jak możemy do rozwoju u nas żeglarstwa sportowego, które jest dziś szczególnie cenionym rodzajem sportów w świecie.

Olgięrd Jabłoński.



U góry: załoga amerykańskiego jachtu.

U dołu: ogólny widok portu olimpijskiego.

Spółeczeństwo a Gdańsk

Ostatnio sprawa Gdańska stała się jednym z najbardziej aktualnych zagadnień międzynarodowych. Zatarg, który wynikł między Ligą Narodów a Senatem Wolnego Miasta Gdańska, w związku z wizytą krążownika niemieckiego „Leipziga” odbił się przedewszystkiem szerokiem echem wśród społeczeństwa polskiego. Z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonjalnej odbyła się we wszystkich większych miastach i miasteczkach niezliczona ilość wieców protestacyjnych w całym kraju. Rezolucje tych wieców w liczbie przeszło tysiąca, zostały przesłane do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gdzie zostaną zebrane w jedną całość i wydane. Stanowiąc one będą cenny dokument historyczny.

Manifestacje społeczeństwa w sprawie Gdańska były dowodem naszej czujności na sprawy, wiążące się z morzem i jednocześnie dowiodły jednolitości opinii społeczeństwa w tej sprawie. Podczas tych manifestacji nie brakło nikogo, brali w nich udział wszyscy bez względu na ugrupowania społeczne czy polityczne.

I obecnie te zebrane w Zarządzie Głównym L. M. K. rezolucje są wyrazem powszechnej opinii narodu, ostrzeżeniem, że ktokolwiek chciałby rękę po Gdańsk wyciągnąć — spotka się ze zdecydowanym sprzeciwem Polski.

Wszystkie bowiem rezolucje stwierdzają, że społeczeństwo polskie nie dopuści do ograniczenia praw polskich w Gdańsku.

Jeden rzut oka na mapę Polski poucza nas, że Wolne Miasto Gdańsk, rozsiadłe u ujścia królowej rzek Polski — Wisły, jest jakby naturalną tchawicą organizmu gospodarczego Polski.

Dlatego też zrzeczenie się przez Polskę praw posiadanych w Wolnem Mieście — równałoby się oddaniu Gdańska Niemcom. Byłoby to dla nich zajęciem nowej ważnej placówki, umacniającej ich stanowisko w tej części Bałtyku, gdzie Polska graniczy z morzem.

Pozatem Gdańsk stałby się wtedy bazą dla niemieckiej marynarki wojennej, nietylko paraliżując działania naszej Marynarki Wojennej na wypadek wojny, lecz jednocześnie zyskując zasadniczą przewagę na Bałtyku.

W przeszłych wiekach, ludność Gdańska, aczkolwiek językiem i wyznaniem w większości bardziej zbliżona do Niemiec niż do Polski, żyła najczęściej z Rzeczpospolitą w jaknajlepszej zgodzie i harmonii, dotrzymując wierności nawet wtedy, gdy inne ziemie wypowiadały posłuszeństwo. Widomym znakiem tych czasów zgodnego współżycia jest korona królewska w herbie Wolnego Miasta Gdańska.

Ta zgoda wpływała zresztą nie z gorącego patriotyzmu gdańszczan dla Polski, lecz z korzyści, jakie gdańszczanie ciągnęli z handlu z Polską.

Dzisiaj sytuacja jest ta sama. Zerwanie kontaktu gospodarczego z Polską jest równocześnie zupełną ruiną dla Gdańska.

Za przykład posłużyć może upadek gospodarczy Gdańska w okresie zaborów, jak również szereg faktów z okresu współczesnego — kiedy to każdy najmniejszy zatarg Wolnego Miasta z Polską wyrażał się jednocześnie znacznym osłabieniem się ruchu gospodarczego tego miasta.

Jednocześnie przez wysłanników z Niemiec prowadzona jest energiczna akcja objęcia Gdańska pod całkowite wpływy niemieckie. Akcja wysłanników idei Hitlera — idei narodowych socjalistów nie zawsze idzie w parze z interesami gospodarczymi Gdańska, których powodzenie zależy od współpracy z Polską.

Ale propagatorzy przyłączenia Gdańska do Trzeciej Rzeszy nie rezygnują. Nie mogąc osiągnąć pożądaných rezultatów drogą legalną, uciekają się do przemocy, do terroru. Stąd płyną wszelkiego rodzaju represje, począwszy od bicia na wypadek niesalutowania sztandaru ze swastyką, a kończąc na surowych zarządzeniach zabraniających rozwoju innym, nie narodowo-socjalistycznym organizacjom.

Musimy zdać sobie jasno sprawę, że sytuacja nasza w Gdańsku z każdym rokiem staje się trudniejsza i bardziej niebezpieczna. Ostatnie wydarzenia były jakby ostrzeżeniem. I dobrze się stało, że opinia całego społeczeństwa, w postaci uchwalonych rezolucji tak żywo zareagowała.

Spółeczeństwo, które tak gromadnie i wspólnie uchwalalo rezolucje, musi bacznie śledzić bieg spraw gdańskich. Musi się troszczyć o to, aby myśl przewodnia tych rezolucyj została zrealizowana.

I nie należy sądzić, że nasza zdecydowana postawa w obronie Gdańska zaważy na przyjaznych obecnie stosunkach z Niemcami, że gdy powiemy: „wara od Gdańska” — to postąpimy wbrew paktowi nieagresji. Nasze każdorazowe zdecydowane stanowisko, nasza ostateczna wygrana sprawy gdańskiej — podniesie tylko nasz autorytet tak w oczach sąsiada, zainteresowanego gdańskiem jak i w oczach sąsiadów morskich na Bałtyku. I jednocześnie każda nasza słabość wobec Gdańska, pomniejsza będzie naszą pozycję na Bałtyku.

Sprawa Gdańska — to sprawa naszego honoru !



Publiczność zgromadzona podczas wodowania

Okręt Rzeczypospolitej Polskiej „Grom”

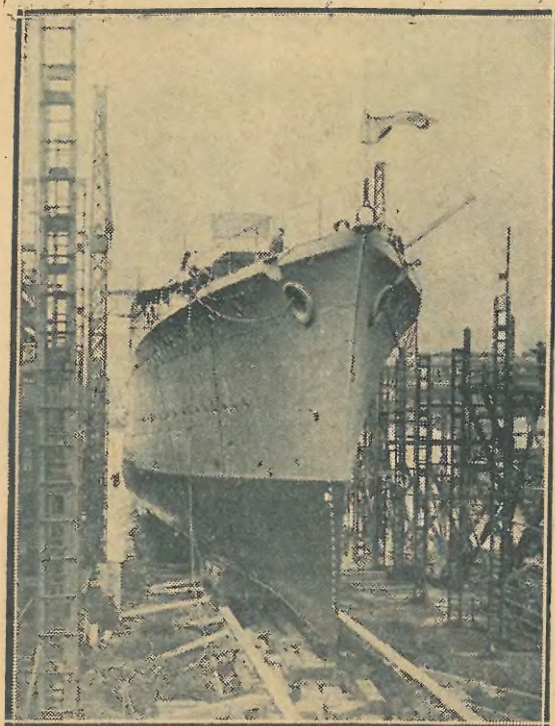
Znamienny był dzień w dziejach Polski — 21 lipiec 1936 roku. Bo podczas gdy nad polskiem morzem, na stromym brzegu Oksywia, składało się do mogiły generała dywizji i inspektora armii, Gustawa Orlicz-Dreszera, który ostatnie lata pracowitego i pełnego poświęcenia dla Ojczyzny żywota — morzu ofiarował, — w dalekiej Anglii, jakby widomy skutek tej pracy spłynął na wodę nowy polski okręt wojenny — „Grom”.

„Grom”, u nas skromnie nazwany kontrtorpedowcem, jest w rzeczywistości okrętem większym od angielskich i włoskich przewodników flotylli, a największym w swoim typie jaki kiedykolwiek w Anglii zbudowano i jaki niebawem pływać będzie po Bałtyku. Szybkością, uzbrojeniem, długością, siłą swych maszyn — nietylko odpowiada przedwojnemu krążownikowi lekkiemu, ale pod wielu względami krążownik taki przewyższa. Dość zaznaczyć, że „Grom” mógłby świetnie walczyć z dwoma takimi krążownikami z epoki przedwojennej i z walki tej wyjść zwycięsko.

2150 ton, 115 metrów długości, 12 metrów

szerokości, zanurzenie 4,5 metra, jeden potężny komin, jak na nowoczesnych krążownikach (minęły bowiem czasy, kiedy moc okrętu określano w ilości kominów)), kształt cały tchnący potęgą i tą niezrównaną pięknnością, jaką szybkoieżny okręt wojenny posiada — oto krótka charakterystyka okrętu Rzeczypospolitej Polskiej „Grom”. A co ważniejsze, że duża część jego wyposażenia i oporządzenia wewnętrznego wykonana została w zakładach i warsztatach krajowych, rękoma polskich inżynierów, rzemieślników i robotników. Urządzenia wewnętrzne, pokładowe, elektrotechniczne, optyczne i teletechniczne, niektóre maszynowe nawet — wszystko to pochodzi z Polski, gdzie przemysł okrętowy powoli acz stale się rozwija. Gdyby nieco więcej zamówień, no i oczywiście budowa z czasem przeniesiona do Gdyni, na stocznice marynarki wojennej, kwestia bezrobocia uległaby u nas znacznej poprawie.

Była godzina 13 minut 10, kiedy pani Wanda Poznańska, małżonka konsula generalnego Rzeczypospolitej w Londynie, przecięła na stoczni w Cowes symboliczną wstęgą łączącą okręt



Kontrtorpedowiec „Grom” na stoczni

z ładem. Pękła z hukiem, na dobrą wróżbę, tradycyjna butelka szampana, rozbijając się o stromy dziób okrętu. Rozległy się dźwięki hymnu polskiego, granego przez orkiestrę pułku Hampshire. I powoli a majestatycznie wielki, przybrany banderami narodowymi, kadłub zaczął zsuwać się do wody, przy akompaniamencie huraganu oklasków i okrzyków. Aż dotknąwszy jej, zahamowany przemysłnym systemem łańcuchów i lin, a holownikami ustawiony wzdłuż koryta rzeki, noszącej malowniczo miano Medina, kołysał się już lekko i spokojnie u nadbrzeża, pod olbrzymim żorawiem, który kończyć będzie montaż okrętu. Skromne przyjęcie, w czasie którego wzniesiono zdrowie króla angielskiego i Pana Prezydenta Rzplitej, oraz ogłoszono kilka serdecznych, treściwych przemówień, zakończyło uroczystość, na której polską marynarkę wojenną reprezentował jej najwyższy dowódca kontr-admirał Świrski, brytyjską zaś komandor Woodhoose. Miłym i pożądanym gościem był ambasador Jego Królewskiej Brytyjskiej Mości w Warszawie — sir Howard William Kennard. Okręt wykonano pod nadzorem kom'cji polskiej, na której czele stał kmr. inż. Rymaszewicz, niejako duchowy ojciec nowego okrętu.

Tak tedy Polska powiększyła się znów o zgórą 1000 metrów kwadratowych, boć każdy okręt posiada własną banderą pływający, to czaszka zie-

mi naszej. Wślaz za nim podąża niebawem — taka sama „Błyskawica”, stawiacz min „Gryf”, oraz dwie wielkie łodzie podwodne. Widomy znak, że Polska na morzu rośnie nie tylko w gospodarczym znaczeniu, ale też rozwija swe siły. Przecież wszelki handel morski, wszelka polityka na światową skalę zakrojona, znaleźć musi oparcie o silną marynarkę wojenną. Inaczej podobni będziemy do tego chłopca, który pełen złota wór sam i bezbronny przez las pełen zbójców niesie.

Jakie znaczenie posiada w życiu państwa marynarka wojenna, widzimy to choćby z ostatnich wydarzeń dziejowych. Włochy dzięki swej marynarce uzyskały olbrzymie państwo kolonialne, albowiem nikt inny tylko ta właśnie marynarka pozwoliła im zawojować je bez przeszkód, a także samem swem istnieniem powstrzymała niechętną Włochom Anglię od wszelkich ostrzejszych protestów. Wprawdzie flota brytyjska, znacznie silniejsza, dałaby sobie w końcu rady z okrętami włoskimi, — jednak taka wojna ze zdecydowanym, odważnym i gotowym na wszystko przeciwnikiem, kosztowałaby bardzo drogo. Gra nie warta była świeczki, to też rząd angielski wolał raczej dać spokój, niż wdawać się w krwawą i kosztowną awanturę. Marynarka włoska odegrała więc bez jednego wystrzału podwójną rolę: twórczą w dziedzinie kolonialnej, hamującą zaś w stosunku do zakusów przeciwnika.

I teraz mamy żywy przykład w Hiszpanii, co znaczy marynarka wojenna i jakie korzyści z niej w czasie pokoju osiągnąć można. Otóż — prawie wszystkie większe państwa, posiadające floty, wysłały do portów hiszpańskich swoje okręty wojenne, dla ochrony życia i mienia własnych obywateli. To też zamieszkali w Hiszpanii Anglicy, Francuzi, Włosi, Niemcy, a nawet Szwedzi czy Holendrzy, czują się bezpieczni pod opieką dział okrętów wojennych swych państw. Natomiast obywatele krajów floty nieposiadających, zdani są na łaskę i niełaskę obcych i nierzadko paść mogą ofiarą walk wewnętrznych. Upomnienie się o ich krzywdy, już po szkodzie, nie będzie miało żadnego znaczenia, jeśli na poparcie tych żądań nie stanie siła zbrojna, którą tylko marynarka zagranicą dostarczyć może.

To też powiększenie polskiej marynarki wojennej o „Groma”, „Błyskawicę”, „Gryfa” i obie łodzie podwodne — jest widomym znakiem, że i u nas prawdę tę rozumiano. Bylebyśmy tylko wytrwali w pracy, i w myśl hasła rzuconego przez nieodżałowanej pamięci Generała-Prezesa, niezmordowanie a z zapałem do stworzenia polskiej potęgi na morzu parli. Wówczas niezawodnie staniemy się nie tylko wielkim i potężnym państwem, ale także szczęśliwym i bogatym narodem.

Co powinniśmy wiedzieć o kompasie

Wynalezienie kompasu należy niewątpliwie do zdarzeń epokowych w dziejach rozwoju kultury ludzkiej. Niestety historia nie przekazała nam żadnych śladów kto i kiedy dokonał tego wynalazku. Często mówi się, że właściwości magnesu były znane w Chinach na 1000 lat przed Narodzeniem Chrystusa. Mówi się także, że Chińczycy przy pomocy magnesu ustalali kierunek jazdy podczas dokonywania wypraw na Cejlon, jak również i o tem, że od Chińczyków przejęli ten wynalazek Arabowie, a Europa zapoznała się z właściwościami magnesu za pośrednictwem Arabów, podczas prowadzenia z nimi wojen krzyżowych.

Domysły te są bardzo prawdopodobne, lecz niestety nie są potwierdzone żadnymi dokumentami historycznymi. Tak samo zresztą nikt nie może wskazać dokładnej daty, kiedy właściwości magnesu stały się znane w Europie. Pierwsze wzmianki o używaniu kompasu spotykamy w pieśniach niejakiego Guiot Provins'a z początku XII stulecia. Wspomina on tam o strzałce natartej czarnym (magnesowym) kamieniem, owiniętej w słomę, która pływając w naczyniu z wodą wskazywała jedynym końcem zawsze w kierunku gwiazdy polarnej, bez względu na porę dnia i nocy, oraz stanu zachmurzenia nieba. W tejże pieśni jest wzmianka o potępieniu tego wynalazku przez pewne sfery (czyżby podejrzewano ten, tak jeszcze wtedy prymitywny, instrument podróżniczy o współdziałanie z szatanem). W każdym razie dokument ten wskazuje na to, że właściwości magnesu były już znane w Europie w początkach XII wieku. Wiadomość tę potwierdzają i inne źródła, które wskazują, że Wenecjanie używali już w tym czasie sztabek magnesowych, oprawionych w drzewo lub korek, które pływając w naczyniu z wodą lub zawieszane na nitce w połowie swojej długości — służyły jako drogowskazy przy odbywaniu dalszych rejsów morskich. Jest rzeczą oczywistą, że tak skonstruowany kompas był instrumentem bardzo prymitywnym i przy znaczniejszym rozkołysaniu morza praktycznego zastosowania mieć nie mógł. Kompas udoskonalony t. j. ze sztabką nałożoną na ostry szpic igły i z przymocowanym do nie kartonem, jest znany dopiero od XIV stulecia. To udoskonalenie (wsadzenie sztabki magnesowej na igłę) było zdarzeniem niezmiernie ważnym w historii kompasu, bowiem kompas taki w zasadzie niczem nie różni się od używanych w czasach obecnych. Dlatego też Włosi wiedzą zacięty spór z Anglikami o to, kto pierwszy wpadł na ten szczęśliwy pomysł.



Podział kartonu kompasowego na rumby.

Holendrzy zaś utrzymują, że oni pierwsi przytwierdzili do sztabki kartonik z podziałem na rumby. Zupełnie pewnych i ścisłych danych co do osoby wynalazcy ulepszonego kompasu historia również nam nie przekazała, chociaż jest rzeczą bardzo prawdopodobną, że był nim Włoch Flawiusz Joj. Od tego czasu kompas wchodzi w skład przyrządów nautycznych każdego statku udającego się w dalszy rejs, jako instrument nieodzownie potrzebny. Jest rzeczą pewną, że obok nadzwyczajnej odwagi, silnej woli i wiary w swoje założenia o kulistości ziemi, Krysztוף Kolumb jedynie dzięki posiadaniu kompasu mógł przeprawić się na swojej karawelli przez Atlantyk, odkrywając w roku 1492 kontynent Ameryki. Data ta zapoczątkowała w dziejach rozwoju kultury ludzkiej nową erę. Od tego to bowiem czasu rozpoczyna się prawdziwy wyścig narodów europejskich po skarby za oceanem, co pociąga za sobą rozwój techniki budownictwa okrętowego, rozwój żeglugi transoceanicznej, odkrycie Ameryki wstrząsnęło Europą i zapoczątkowało złoty wiek zwany wiekiem odrodzenia. A w tem wszystkim kompas — ten niepozorny i mało skomplikowany instrument — odegrał rolę zasadniczą.

Kompas daje możliwość określania kursu okrętowego, jak również możliwość określania położenia innych przedmiotów względem okrętu. Składa się

on z namagnesowanej stalowej sztabki, w którą wstawiony jest w jej środku kawałek agatu. Sztabka w miejscu umieszczenia agatu, podparta jest igłą stalową, przytwierdzona prostopadle do dna kociołka wypełnionego sprytem i zawieszono na kardanie (dla usunięcia wpływu kołysania się statku). Na kociołku wymalowana jest kreska, znajdująca się równolegle do wzdłużnej osi statku, a do sztabki magnesowej przytwierdzone jest kartonik z wyrysowaną t. zw. „różą wiatrów” t. j. z podziałem obwodu na 32 części, zwanych rumbami. (1 rumb = $11,25^\circ$). Każdy rumb ma swoją nazwę (używamy nazw holenderskich), zasadniczy jednak podział „róży” odpowiada 4 częściom świata. I tak rumby te nazywają się: I N — nord (północ); II S — sude (południe); III O — ost (wschód); IV W — west (zachód). Gdy statek skierowany jest dziobem dokładnie na północ, kartonik kompasu ustawia się tak, że znak „N” i kreska na kociołku kompasowym leżą na jednej linii. Przy kierowaniu statkiem według wskazań kompasu należy pamiętać, że kartonik kompasu nie zmienia swego położenia, a obraca się zawsze statek.

Późniejsze badania uczonych wskazały, że kompas nigdy nie wskazuje dokładnie kierunku, w którym położone są bieguny osi ziemskiej, a jedynie kierunek zbliżony do niego, bowiem bieguny

magnetyczne, chociaż są im bliskie, leżą jednak dokładnie w punktach biegunów geograficznych. Odchylenie południka magnetycznego, wyznaczonego przez kompas, od południka geograficznego nazywa się „deklinacją” kompasu i przy obliczeniach położenia statku na kuli ziemskiej trzeba wprowadzić poprawkę na „deklinację”. Zresztą na wszystkich mapach morskich (mapy Mercatora) jest podawana deklinacja kompasu.

Przy posługiwaniu się kompasem na statku musimy także uwzględniać błąd, wynikający z oddziaływania żelaza, znajdującego się w pobliżu (kadłub statku, ładunek etc). Takie błędy we wskazaniach kompasu nazywa się jego „dewiacją” i oczywiście także musi być uwzględniony przy dokonywaniu obliczeń położenia statku. Dewiację kompasu okrętowego ustala się w sposób bardzo prosty. W pobliżu każdego niemal portu (np. na Helu) ustawione są na lądzie znaki, wskazujące dokładnie kierunki ustalone przez kompas niepodlegający wpływowi bocznym. Sterując np. na dwa znaki „N” i „S” można z wystarczającą dokładnością określić dewiację kompasu okrętowego i później brać odpowiednią poprawkę przy dokonywaniu obliczeń.

Jak widzimy kompas jest przyrządem prostym, lecz w żegludze morskiej niezbędnym.

F. M.

Rozmowa z Czytelnikami

Z. M. Puławy. Pisze Pan, że wspólnie z przyjaciółmi wybudował Pan żagłówek, którą dopłynęli Panowie do Gdyni i mieli zamiar odbyć podróż morską zagranicę. Przeszkodziło temu stanowisko Urzędu Morskiego, który nie pozwolił Panom na wyruszenie w dalszą morską podróż. Uważają Panowie, że stanowisko Urzędu Morskiego było zbyt surowe. Niestety, Urząd Morski miał całkowitą słuszość, wydając tego rodzaju decyzję. Warunki żaglowania po morzu są zupełnie inne niż po wodach śródlądowych. Bezpieczeństwo na morzu wymaga odmiennych cech konstrukcyjnych jachtu. Gdyby nawet Panowie chcieli odbywać podróż po wodach przybrzeżnych, wzdłuż brzegu morskiego, to podróż Panów miałaby charakter podróży lądowej, wymagającej paszportu zagranicznego i pozwolenia wjazdu na teren tych państw, dokąd musieliby Panowie ewentualnie szukać schronienia na wypadek awarii czy niepomyślnych warunków żeglowania. Dla przykładu przypominamy tylko, że były już tego rodzaju wypadki, gdzie żagłówki wbrew zakazom Urzędu Morskiego wychodziły w dalszą podróż

morską. Kończyło się to zawsze awarią i kłopotami naszych poselstw zagranicą.

P. „Aleksandra” — Warszawa. Pragnie Pani mieć całkowitą gwarancję niezatapialności swego kajaka, by spokojnie móc na nim pływać, pyta Pani jak to uczynić?

Istotnie, zagadnienie bezpieczeństwa jest ważne i dobrze bywa jeśli pływający na kajaku ma całkowite zaufanie do swej łodzi.

Otóż kajak można uczynić niezatapialnym jeśli w dziobie i na rufie wmontować blaszane zbiorniki powietrzne. Zbiorniki te najlepiej zrobić z blachy cynkowej. Zwracamy uwagę, iż zbiorniki, o których mowa zajmą najbardziej nieużyteczną część łodzi, a zagwarantują jej niezatapialność. Zbiorniki blaszane można zastąpić grnowcami (do nabycia w składach sportowych), które przed użyciem należy napompuwać.

Pamiętać również trzeba, iż przy przewróceniu się kajaka nie należy od niego odpływać, lecz trzymać się go lekko, starając się jednocześnie dopłynąć do brzegu, lub czekać na pomoc.

(w.)

Z wybrzeża i morza

PRÓBNY ALARM NA MORZU. Ciekawe próby przeprowadziły ostatnio polskie linie żeglugowe. Celem stwierdzenia gotowości pasażerów do ratowania się na wypadek katastrofy statku na morzu, urządzono na polskich transatlantykach próbne alarmy. Próby te wykazały, że turyści doskonale orientują się w przepisach ratunkowych i, zgromadziwszy się koło szalup, czekali na dalsze zarządzenia kapitanatu okrętu.

PODRÓŻE SZKUNERA „ZAWISZA CZARNY”. Harcerski szkuner-jacht „Zawisza Czarny” odbył w ciągu miesiąca lipca podróż po Bałtyku, odwiedzając m. i. porty: Karlskrona, Visby, Haapsal i Hangö dla złożenia wizyt szwedzkim, estońskim i fińskim żeglarzom i harcerzom. W drodze do Haapsalu jacht przebył na morzu 24-godzinny silny sztorm. Załoga szkunera składa się z 50 harcerzy pod dowództwem gen. Mariusza Zaruskiego. Obecnie jacht harcerski „Zawisza Czarny” odbywa z młodymi żeglarzami drugi wakacyjny rejs na trasie: Gdynia — Kopenhaga, Oslo, Göteborg, Naxow.

OGÓLNE OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC LIPIEC R. B. wyniosły przeszło 637 i pół tysiąca ton, z czego na obrót zamorski przypada prawie 628 tysięcy ton. W porównaniu zatem z czerwcem r. b. ogólne obroty portu gdyńskiego wzrosły o przeszło 73 tysiące ton. Wzrost obrotów portu wykazuje również porównanie cyfr za pierwsze półrocze r. b. z cyframi tego samego okresu r. ub. Wzrost ten wyraża się 3.1%.

BANDERA POLSKA NA PIERWSZYM MIEJSCU. Po raz pierwszy od chwili powstania portu gdyńskiego, w miesiącu lipcu r. b. bandera polska zajęła pierwsze miejsce. W tym czasie weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 798 statków o łącznej pojemności ponad 850 tysięcy t. r. n., z czego na 118 statków polskich, które przeszły przez port, przypada ponad 186 i pół tysiąca t. r. n. Przesunięcie się bandery polskiej na pierwsze miejsce przed banderą szwedzką, która dotychczas zawsze przodowała w porcie gdyńskim, tłumaczy się ożywionym ruchem wycieczkowym dużych statków transatlantycznych „Piłsudski”, „Batory” i „Kościuszko”.

W pierwszym półroczu r. b. w porównaniu do tego samego okresu r. ub. ruch statków w porcie gdyńskim wzrósł o 7.6%.

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM. Ożywiony ruch turystyczny polskich

statków transatlantycznych wpływa również na rozwój morskiego ruchu pasażerskiego przez port gdyński, który wyniósł w lipcu ogółem 10.168 osób. Jest to ogromne wzmoczenie ruchu pasażerskiego w porównaniu z ubiegłymi miesiącami. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy r. b. mianowicie przejechało ogółem przez port gdyński ponad 11.000 osób, co i tak w stosunku do tego samego okresu r. ub. oznacza wzrost o przeszło 51%.

POLSKIE POŁOWY DALEKOMORSKIE.

W końcu czerwca wyruszyła z Gdyni na połowy śledzi na Morzu Północnym ostatnia partja statków Tow. „Mewa”. Pierwsze statki floty rybackiej tego towarzystwa wypłynęły już w początku maja. Baza polskiego rybołówstwa dalekomorskiego jest port holenderski Scheveningen, gdzie są składy złowionych śledzi, przeznaczonych dla Polski, jak również ognisko dla rybaków polskich, stanowiących załogę lugrów „Mewy”. Zakończenie tegorocznego sezonu przewidywane jest na styczeń 1937 roku.

NOWY BASEN W PORCIE GDYŃSKIM.

Ostatnio został już ukończony i oddany do użytku nowy basen, który ma służyć sportom żeglarskim. Basen ten w myśl decyzji p. Ministra Przemysłu i Handlu nazwany został basenem im. Ministra Becka.

HANDLOWA FLOTA ŚWIATOWA.

Według ogłoszonych ostatnio danych tonaż ogólny światowej floty handlowej przy uwzględnieniu tylko jednostek powyżej 100 t. r. b. wynosił w końcu czerwca r. b. ponad 65 t. r. b., z czego na tonaż parowy i motorowy przypada 64 miljardy t.r.b. Flota żaglowa wykazuje stały zanik, spada również tonaż parowców, wzrasta natomiast stale tonaż motorowy. Pierwsze miejsce w światowej flocie handlowej zajmuje oczywiście W. Brytania z dominiami, do której należy prawie 1/3 całego tonażu, na drugim miejscu stoja Stany Zjednoczone, na trzecim Japonia, na czwartym Norwegia, a na piątym Niemcy. W. Brytania również najwięcej buduje nowych jednostek handlowych, na drugim miejscu za nią stoja natomiast Niemcy. Największy jednak statek buduje obecnie Holandia, gdzie buduje się parowiec o tonażu, który przekroczy znacznie 30 tysięcy t. r. b. Ciekawem jest również, że coraz więcej buduje się t. zw. statków tankowych, które służą jedynie do przewożenia paliwa płynnego. Jedna trzecia budowanego obecnie tonażu przypada właśnie na statki tankowe.

zaś ma ich 510 na ogólną liczbę 560 uczniów tej szkoły. Fakt ten jest niewątpliwym dowodem żywotności Koła, toteż wyrażamy mu słowa uznania za rzetelną pracę i życzymy powodzenia we wszystkich dalszych poczynaniach.

Koło przy Państw. Gimnazjum Koeduk. w Wąbrzeźnie (Pomorze) od roku 1936 powiększyło liczbę swych członków o 50% (szkoda, że w nadesłanym sprawozdaniu nie podano liczby członków). Zebrania odbywają się regularnie raz na miesiąc, przy czym wygłaszane są zwykle referaty na temat dążeń Polski do uzyskania kolonii, podróży naszych statków szkolnych, programu morskiego i t. p. Opiekunem Koła jest p. prof. Golik, prezesem kol. Czesław Skwierz. Bardzo żałujemy, że w sprawozdaniu Koła tak mało jest wiadomości o istotnej pracy członków, większą bowiem część jego wypełniają nazwiska zarządu, komisji rewizyjnej i t. d. Nie wątpimy, iż na przyszły raz dostaniemy obszerniejsze i bardziej ciekawe sprawozdanie.

Członkowie nowego Koła przy 7 kl. Szkole Powst. Męskiej Nr. 1 im. A. Mickiewicza w Borysławiu prowadzą energiczną akcję na rzecz Funduszu Obrony Morskiej. Jest to duże Koło, gdyż liczy 250 członków. Na początku każdego miesiąca odbywają oni posiedzenia, urozmaicone pogadankami. Wierzymy, że Koło w dalszym ciągu będzie owocnie pracowało i życzymy aby powiększyło liczbę swych członków, zgodnie z zamierzeniami. Prosimy o dalsze wiadomości.

Koło przy Szkole Powst. im. T. Kościuszki w Baranowie wpłaciło na Fundusz Akcji Kolonialnej zł 107.65. Niestety, sprawozdania, o którym Koło wspomina nie otrzymaliśmy. Miło nam będzie otrzymać wiadomości o pracy Koła.

Koło przy Państw. Gimnazjum Męskim Nr. 185 w Toruniu nadesłało nam sprawozdanie z rocznej działalności. Koło liczy 208 członków. W okresie sprawozdawczym odbyło się 12 posiedzeń zarządu i 10 zebrań plenarnych. Program ustalony na pierwszym zebraniu został całkowicie wykonany. Wspólnie z innymi Kółami istniejącymi w Toruniu zorganizowano konkurs p. t. „Słowo, rysunek, model pod

hasłem morza”. Na konkursie zebrano liczne utwory literackie, rysunki, obrazy i modele jachtów i okrętów. W wyniku konkursu Koło otrzymało 2 nagrody za rysunki i jedną za utwór literacki. W związku z rocznicą odzyskania morza urządzono akademię, której część poświęcono pamięci gen. Orlicz-Dreszera. Na FOM zebrano zł 80. Koło buduje własne kajaki; dla wszystkich członków nie umiejących pływać urządzono kurs pływania. Kilku członków wzięło udział w kursie modelarstwa jachtów żaglowych, zorganizowanym przez klub żeglarski w Toruniu. Ponadto wygłaszane były referaty z przezroczami, w czym zapewniono sobie pomoc uczniów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Koło nawiązało bliższe stosunki korespondencyjne z Polakami z zagranicy, a szczególnie z Liberią, które w dalszym ciągu utrzymuje. Opiekunem Koła jest p. prof. Jan Eckmann. Ciekawi jesteśmy jaki program Koło ustali na bieżący rok szkolny. Prosimy o wiadomości.

Koło przy Szkole Powst. Nr. 2 w Jarocinie (woj. poznańskie) urządziło przedstawienie p. t. „Smok i Jagienka”, które cieszyło się tak wielkim powodzeniem, że powtarzano je 5 razy. Czysty dochód z przedstawienia wyniósł około 100 zł., z tego 40 zł. przeznaczono na FOM.

Istniejące od r. 1934 **Koło przy 34 Szkole Powst. w Poznaniu** wybrało dla swej pracy następujące hasła: „Kolonie źródłem dobrobytu” oraz „Morze hartuje ludzi i narody”. W ubiegłym roku szkolnym członkowie zorganizowali dwie akademie morskie (rocznica odzyskania morza i „dni kolonialne”) i 8 referatów na tematy: historii Pomorza, Gdyni i jej rozwoju, życia marynarzy i Kaszubów, marynarki wojennej i handlowej oraz gospodarczego znaczenia morza i kolonii. Ponadto urządzono wycieczki nad jezioro i do portu rzeczno nad Wartą. Członkowie szerzą również wiedzę o sprawach morza wśród swych rodziców. Koło liczy 95 członków, zarząd jego stanowią: Mieczysław Pawełczakówna, Urszula Roszykówna i Łucja Gorlasówna, opiekunką jest p. Bronisława Arendtowa.

„Abecadło gdańskie”

W dobie ostatnich zdarzeń, kiedy to prasa codzienna coraz częściej na łamach swych donosi o nowych bezprawach, jakich dopuszczają się administracyjne władze gdańskie wobec obywateli, chcących, by dzieci ich uczyły się nie w niemieckiej, lecz w polskiej szkole, w polskim duchu, — gdy czytamy o bezwzględnych represjach gdańskiej policji, siłą odbierającej polskie dzieci rodzicom i przymusem sprowadzającej je do szkół niemieckich — bardzo na czasie jest nowa książeczka St. Zalewskiego, wydana przez Ligę Morską i Kolonialną, pod tytułem: „Abecadło gdańskie”.

Broszurka ta, jak głosi na wstępie autor, „napisana została w tym celu, ażeby każdy Polak, bez względu na rodzaj swego wykształcenia, bez względu na ilość czasu, jaką rozporządza, oraz na pracę, której się

poświęca, — mógł szybko, łatwo i prosto objąć całość sprawy gdańskiej”.

Szybko, łatwo i prosto. Istotnie, broszurka odpowiada swemu zadaniu, i tak, jak głosi jej tytuł, stanowi jakby abecadło; zagadnienia bowiem, łączące się z Gdańskiem, ułożone zostały alfabetycznie, że nie trudno odnaleźć każde poszczególnie. Omówione pokrótce, zwięźle, jasno — przystępne są dla każdego.

Historia Gdańska, jego położenie gospodarcze i zależność od Polski, polityka, umowy i traktaty, regulujące stosunek z Polską, rozwój Wolnego Miasta w oparciu o polskie zaplecze, i wiele innych ważkich zagadnień, — w broszurze tej ujęte zostały w sposób popularny. Winien ją poznać każdy Polak, któremu niedostatecznie znane są sprawy Gdańska, — winien ją poznać i przeczytać każdy, by się utwierdzić o słuszności polskiej sprawy u ujścia Wisły.

Z kraju i ze świata

Wojna na Dalekim Wschodzie. W końcu lipca wojska japońskie rozpoczęły działania wojenne w Chinach Północnych, zajmując w ciągu kilku dni ważne ośrodki: Pekin i Tien-tsin. Wypadki te wzbudziły wielkie zaniepokojenie na Zachodzie, bo chociaż od dłuższego czasu Daleki Wschód jest niemal stale widownią krwawych walk, to jednak ostatnia ofensywa japońska zagraża poważnie interesom gospodarczym państw zachodnich, dla których Chiny były pojemnym rynkiem zbytu, a jednocześnie państwa te niechętnie widzą szybki wzrost potęgi Imperium Japońskiego. Po pierwszych walkach, które przyniosły zwycięstwo Japończykom, wojska chińskie zaczęły stawiać silniejszy opór, przechodząc w niektórych miejscowościach do gwałtownej ofensywy. Po obu stronach padają tysiące ofiar. Walki są zacięte: z jednej strony potężna Japonia szuka nowych terenów dla swej ekspansji gospodarczej i ludnościowej, z drugiej odradzające się narodowo Chiny bronią swej niezawisłości.

Więzienie Marszałka Piłsudskiego w Magdeburgu własnością Państwa Polskiego. Burmistrz Magdeburga ofiarował Państwu Polskiemu budynek, znajdujący się w obrębie cytadeli magdeburskiej, a w którym w czasie wojny światowej był więziony Marszałek Piłsudski. Budynek ten zostanie rozebrany, a następnie przewieziony do Polski i tu odbudowany.

Święto Żołnierza. W dniu 15 sierpnia, jako w rocznicę pamiętnej bitwy pod Warszawą w r. 1920, obchodzone było Święto Żołnierza. We wszystkich niemal miastach odprawione zostały uroczyste nabożeństwa, odbyły się defilady wojska i organizacji społecznych oraz zawody sportowe i akademie.

Zgon Marconiego. W dniu 20 lipca zmarł wielki uczony włoski, jeden z najznakomitszych i najpopularniejszych uczonych europejskich. Guglielmo Marconi. Swoją popularność zawdzięczał Marconi swoim licznym wynalazkom, z których niejeden stanowi prawdziwe błogosławieństwo dla ludzkości. M. in. Marconi wynalazł telegraf bez drutu, który jest nie tylko udogodnieniem, ale uratował już życie wielu tysiącom ludzi. Marconiego nazywają również słusznie ojcem radia, gdyż jego prace i wynalazki doprowadziły do dzisiejszego wspaniałego rozkwitu radiofonii.

Regulacja rzek na Polesiu. W najbliższym czasie ma być rozpoczęta regulacja rzek Wiesiołuchy i Rzeczycy, przepływających przez dział wodny pomiędzy Styrem a Stochodem, którego obszar obejmuje 60.000 km kwadr. Wstępne prace pomiarowe zostały już ukończone, obecnie prowadzone są badania geobotaniczne.

Wizyta brata króla angielskiego w Polsce. W pierwszych dniach sierpnia bawił w Polsce, w charakterze prywatnego gościa, brat króla angielskiego ks. Kentu z małżonką, Ks. Kentu w podróży swej po Polsce zatrzymali się dłużej na Śląsku, w Krakowie, gdzie złożyli hołd prochom Marszałka Piłsudskiego i zwiedzili historyczne pamiątki miasta, oraz w Łańcucie u hr. Potockiego.

30.50 mil morskich na godzinę. Nowy rekord szybkości ustanowił ostatnio francuski statek „Normandie“, przepływając drogę z Hawru do Nowego Jorku w 92 godziny 2 minuty, a zatem osiągając przeciętną szybkość 30.50 mil morskich na godzinę. W ten sposób „Normandie“ zdobył „błękitną wstęgę Atlantyku“, przeznaczoną dla statku, który w najkrótszym czasie przebedzie drogę z Hawru do Nowego Jorku.

S/s „Poznań“ ratuje rozbitków. W dniu 1-go sierpnia s/s „Poznań“ uratował na Morzu Alan-dzkim 4 rozbitków fińskich, w tym dwoje dzieci. W chwili, gdy statek polski pośpieszył na pomoc, rozbitkowie znajdowali się w stanie zupełnego wyczerpania. Właściciel motorówki bowiem, z którym wybrali się na wycieczkę morską, został zmyty z pokładu przez silną falę, a pozostali pasażerowie nie umieli się z motorem obchodzić i wichura znosiła łódź coraz głębiej w morze.

Moio im. Tadeusza Wendy. Dla upamiętnienia wielkich zasług, położonych przy budowie portu gdyńskiego przez inż. Tadeusza Wendę, minister Przemysłu i Handlu polecił nazwać jego imieniem Moio Węglowe, które jest pierwszym wybudowanym w porcie gdyńskim. Inż. Tadeusz Wenda jest projektodawcą planów portu Gdyni i kierował jego budową od samego początku aż do chwili obecnej, kiedy przechodzi w stan spoczynku.

Obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły w lipcu ogółem przeszło 795 tysięcy ton, z czego na obroty zamorskie przypada 781 i pół tysiąca ton. W porównaniu z lipcem r. ub. wykazały zatem znaczny wzrost, bo o 24,7%. Wzrost obrotów portu gdyńskiego jest stały, obroty zamorskie tego portu w pierwszym półroczu r. b. wyniosły blisko 4.343 tysiące ton, czyli w porównaniu z pierwszym półroczem r. ub. wzrosły o 20,3 %.

Nowe towarzystwo dla połowów dalekomorskich powstało w Gdyni pod nazwą „Pomorze“. Towarzystwo to ma zamiar złowione na Morzu Północnym ryby przywozić do Polski w stanie świeżym w lodzie. Dotychczas ryby świeże w lodzie musieliśmy sprowadzać z zagranicy, a przede wszystkim z Niemiec i płaciliśmy za nie oczywiście poważne sumy. Towarzystwo „Pomorze“ zakupiło narazie dwa statki „Adam“ i „Barbara“, które już przystąpiły do pracy.

Do dnia 25-go sierpnia 1936 r.
zebrano na
F.O.M w gotówce
i papierach wartościowych
zł. 4.366.681.73

Rozrywki umysłowe



9	3	4
12	9	2
6	7	10
4	11	13
14	7	1
16	5	7
12	15	8
17	9	7
5	1	3

6. ARYTMOGRAF

Posługując się podanym poniżej kluczem pomocniczym, należy zamienić liczby (umieszczone na rysunku) na litery, które, odczytane następnie w podanej kolejności „poziomo” — utworzą tegoroczne hasło „Święta Morza”.

6, 12, 13, 15 = liczebnik główny.

4, 1, 3, 9 = głośny szmer, szelest, hałas.

11, 7, 5, 8 = prawem przepisana waga szlachetnego metalu w monecie.

16, 17, 14, 2, 10 = łodyga ziela; chwast, uschła roślina.

„Wirenel” (Waszawa).

Za rozwiązanie arytmografu Redakcja „Polski na Morzu” przeznaczą 5 wartościowych nagród

książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań z Nr. 7 upływa 28 września b. r. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji z dopiskiem: „ROZRYWKI UMYŚLOWE”.

ROZWIĄZANIA

„Polska na Morzu” Nr. 5 — Maj 1936.

4. UZUPEŁNIANKA

Wyrazy czteroliterowe: Epos, rota, dola, kosz, okaz, rasa, Anna, raca, Roma, tora, kora, koza, ruda.

Wyrazy pięcioliterowe: Nepos, grota, dolar, koszt, pokaz, prasa, manna, praca, Roman, stora, koran, kozak, gruda.

Środkowe litery tych wyrazów dają:

„POLSKA NA MORZU”.

Uzupełniankę bezbłędnie rozwiązało 115 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1) Królowna H. — Kutno, 4 kl. Szkoła Handlowa.

2) Kowalska Aniela Cz. — Warszawa, ul. Nowolipki Nr. 10 m. 7.

3) Bukolt Bernard — Bydgoszcz, ul. Pierackiego 15.

4) Martuszewski Edward — Działdowo, ul. Hallera 10.

5) Kłęczek Marjan — Kraków, D.O.K.P., ul. Blich 9 I p.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-95. admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna.

Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. Zakł. Graf. „Dom Prasy”, S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.