



Polska Marynarka Wojenna: Torpedowiec „Ślązak” którego remont dokonany został we własnych warsztatach własnymi siłami technicznymi. (Zdjęcie Kier. Marynarki Wojennej).

z góry nie mogło liczyć na większe ilości obiektu do przewozu, ani na pasażerów, ani na towary.

Zasadniczy błąd popełniony przez rozmaite polsko-amerykańskie towarzystwa żeglugowe był ten, że kierownicy tych towarzystw chcieli od razu stworzyć wielką flotę handlową, nie zaczynając od małego. Pieniądz ciężko zarobiony przez robotnika Polaka był zmarnowany, nie przez złą wolę, ale przez nieznaną sytuację stosunków handlowo-morskich w ogóle, a w szczególności sytuacji wytworzonej po wojnie. Statki były kupione na kredyt, przyczem nie wzięto pod uwagę, że tak horrendalnie wysoka cena za tonaż nie może się długo utrzymać. Za to, co płacono jako pierwszą ratę za jeden nabyty od U. S. Shipping board statek, można było w kilka miesięcy później dostać bez długu wszystkie, a może i jeszcze więcej statków.

Robotnicy stracili swój majątek z powodu spadku ceny tonażu; z każdego statku była zapłacona część, żaden nie był bez długu. Chcąc uratować część swej floty trzeba było zawczasu sprzedać taką ilość statków, by móc pokryć dług za pozostałe. Tego nie zrobiono. U. S. Shipping board zabrał wszystkie statki z powrotem i postąpił on według prawa. Robotnicy polscy stracili 3,000,000 dolarów — U. S. Shipping board otrzymał te pieniądze i wszystkie statki z powrotem.

Miejmy nadzieję, że osoby, które stoją na czele organizacji, mającej na celu na nowo stworzyć polsko-amerykańskie towarzystwo żeglugi, korzystając ze smutnego doświadczenia swych poprzedników, unikną popełnionych przedtem błędów. Muszą oni stworzyć takie przedsiębiorstwo, któreby

stało na finansowych podstawach najzupełniej realnych i mocnych, statki przez nich zakupione muszą być takiej wielkości i takiego typu, żeby z góry zapewnić można, że nie będą one nigdy kursowały puste. Trzeba się także głęboko nad tem zastanowić, gdzie i na jakich liniach statki te



Polska Marynarka Wojenna: Kanonierka „Kom. Piłsudski”. Wydawanie obiadu. (Zdjęcie Kier. Mar. Woj.)

powinny kursować. Czy nie byłoby racjonalniej zacząć od małych statków, któreby uprawiały żeglugę dziką (trump) na Bałtyku i Morzu Północnym, a dopiero z czasem rozszerzyć działalność na komunikację z Ameryką Północną? Handel, wymiana towarów pomiędzy Polską, a krajami bałtyckimi, skandynawskimi, Niemcami, Anglią i Holandją wzrasta z każdym dniem. Już dziś mamy znaczny ruch towarowy pomiędzy tymi państwami. Mamy wobec tego podstawę do stworzenia floty handlowej, nie mamy niebezpiecznej konkurencji, sytuacja jest dla nas przychylna, należy ją tylko odpowiednio wykorzystać.

Polska posiada wszelkie dane ku temu, by stać się państwem morskim, jeśli ten pogląd w kołach finansowych, przemysłowych i handlowych znajdzie nareszcie odpowiednie zrozumienie, będziemy mogli powiedzieć, że zrobiliśmy już połowę roboty.

JULJAN RUMMEL.

O flotę wojenną Polski.

Gdy mamy mówić o flocie wojennej, co brzmi dość wojowniczo i groźnie — to winniśmy od razu z największym naciskiem podkreślić, że Polska przede wszystkim i nadewszystko dąży do zabezpieczenia sobie możliwości spokojnego i harmonijnego rozwoju oraz do osiągnięcia takiego stanu, przy którym wszystkim jej obywatelom byłoby dobrze. Co zaś do stosunków z innymi narodami chodzi nam o wytworzenie takiej sytuacji, przy której byłaby możliwa przyjazna współpraca, przy-

czem produkcja i zdolności różnych narodów mogłyby się wzajemnie uzupełniać w ogólnoludzkim gospodarstwie.

Pozatem mamy tak dużo roboty w naszym kraju i tak wielkie dane do jego rozwoju, że nasza myśl nigdy nie jest kierowaną ideą ekspansji politycznej lub wojennej.

Nam chodzi jedynie o interesy gospodarcze. Chcemy żyć sami i nie przeszkadzać żyć innym. Z radością konstatujemy swoje postępy i z uznaniem witamy postępy kultury innych.

Jednak, aby kraj mógł się rozwijać normalnie i harmonijnie, musimy przede wszystkim być pewni, że nam nie grozi żadne niebezpieczeństwo.

Warunki zaś obecne współżycia narodów i ras niezbyt wielką dają rękojmię bezpieczeństwa. — Szereg wypadków lat ostatnich wskazuje nam, że najważniejsze zagadnienia mogły być rozwiązane tylko zapomocą miecza. I niestety, nie możemy siebie uspakajać myślą, że ustala niezbędną być przygotowanymi do obrony swego bytu i swoich interesów siłą oręża.

Tylko dlatego mówimy dziś o sile zbrojnej na wodzie. A w rozważaniach naszych wszystkich musimy oprzeć się na jasnym już dziś tezach następujących:

1) Walka o Bałtyk wstępuje obecnie w nowe stadium.

2) Przyszłość Polski jest ściśle związana z Bałtykiem.

Jak przedsiębiorstwa i osoby prywatne, gdy życiu lub mieniu ich grozi niebezpieczeństwo, uciekają się do asekuracji, płacąc premie w zależności od wielkości ryzyka, tak i Państwo powinno siebie asekurować temi sposobami i środkami, które przy danych warunkach są najbardziej wskazane.

Kiedy w Jerozolimie, w czasie budowy świątyni Salomona, zagroziło niebezpieczeństwo najeźdźcy — budowniczym, jak twierdzi Biblia — opasali się mieczami, co dało im możliwość bez przeszkód zakończyć swą twórczą pracę.

Miecza tego nie wyjmowali, lecz go mieli przy sobie.

Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że sytuacja Polski przy obecnych warunkach nie może być uważaną za bezpieczną i, mówiąc językiem asekuratorów — ryzyko jest dość wielkie.

Lecz bez tej asekuracji interesy kraju nie mogą być zabezpieczone, bez niej nie możemy spokojnie pracować.

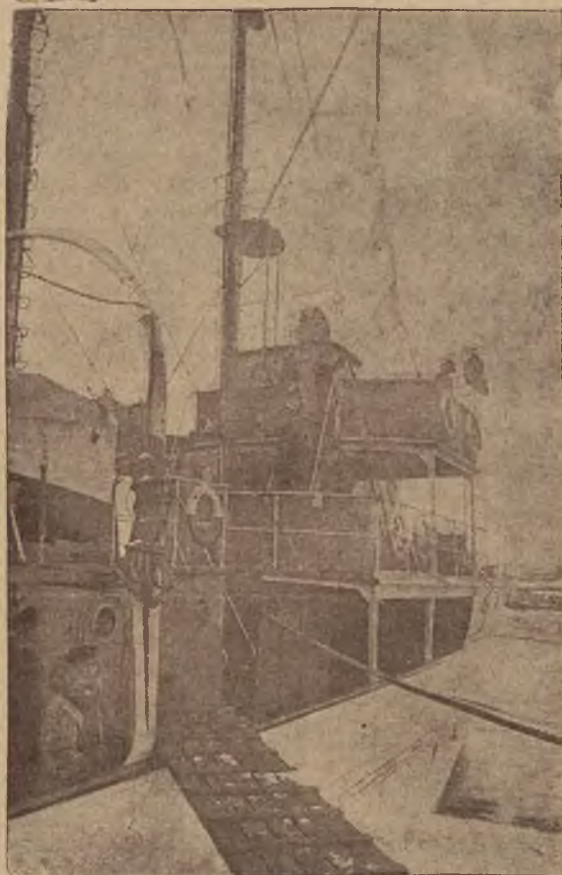
Zatem musimy dążyć do stworzenia floty.

Floty powstają w ciągu lat, a zatem jeśli chcemy utrzymać wolny dostęp do morza i w ogóle żyć, musimy wytrwale i energicznie prowadzić naszą akcję ku temu już teraz.

Za kilka lat będzie, być może, zapóźno.



Polska Marynarka Wojenna: Kanonierka „Komendant Piłsudski”. Fragment maszynowni podpokładowej. (Zdjęcie Kierownictwa Mar. Wojennej).



Polska Marynarka Wojenna: Okręt Rzpltej Polskiej „Kom. Piłsudski”. Fragment z ćwiczeń sygnałowych. (Zdjęcie Kierownictwa Mar. Wojennej).