

Bezpłatny. Orazon.

MORZE

Znalezione na: www.magemar.com.pl



ZESZYT 12

GRUDZIEŃ 1935

W dniu 20 października Liga Morska i Kolonjalna złożyła w Krakowie hołd prochom Pierwszego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego. Na załączonych ilustracjach widzimy parę fragmentów z tych uroczystości.

1) Wieniec złożony przez władze LMK przy trumnie Marszałka, 2) Uczestnicy Zjazdu na dziedzińcu Wawelskim, 3) Czoło pochodu na ulicach Krakowa, 4) Przemówienie gen. dyw. G. Orlicz-Dreszera na Wawelu, 5, 6, 7) Urny złożone przez LMK na kopcu Marszałka Piłsudskiego z ziemią z Wybrzeża, Gdyni, Gdańska i z pod Cecory.



2.



3.



4.



5.



7.

Urny ze srebra i brązu wykonały Zakłady St. Reising w Warszawie.

B. SURALLO

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MG
MAGEMAR

M O R Z E

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 12

Warszawa, grudzień 1935 r.

Rok XI

DAŻENIA KOLONJALNE

T R E Ś Ć:

DAŻENIA KOLONJALNE

NASZ DOROBEK — KAROL KORYTOWSKI

DOBROBYT A KOLONJE — KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI

HANDEL PAŃSTW BAŁTYCKICH — BOLESŁAW POLKOWSKI

ZAGADNIENIA EMIGRACJI INTELIGENCJI — STEFAN DOBROWOLSKI

ZEGLUGA RZECZNA I KSZTAŁCENIE ZEGLARZY — INŻ. A. KONOPKA

Z ARMJĄ WŁOSKĄ KU AFRYCE — ROMAN FAJANS

CIEŚNINY — ROMAN PIOTROWICZ

ZEGLUGA NA NIGRE I SENEGALU — JERZY GIŻYCKI

STATEK-WYSTAWA — INŻ. L. SCHMORAK

W PORTACH AZJI — ST. KOSKO

SENEGALCZYCY — PŁK. DE MARTONNE

KRZYSZTOF ARCISZEWSKI — JANUSZ STĘPOWSKI

Sprawy kolonialne. — Z życia mar. wojennej. — Z ruchu wydawniczego. — Americana. — Z życia organizacji. — Kronika. — Spis rzeczy w roczniku „Morza” 1935 r. — Rozrywki umysłowe.

Dażenia kolonialne, które ujawniać się poczynają w naszym społeczeństwie, nie uchodzą uwagi opinii publicznej zagranicą. Rzadko jeszcze spotykają się one z należytem zrozumieniem, a już tylko pojedyncze głosy organów tej opinii — prasy — zajmują wobec naszych dażeń stanowisko przychylnie. Nie możemy się dziwić temu stanowi rzeczy, nie możemy nie widzieć przyczyn obojętności, lub wręcz nieprzyjaznego nastawienia opinii zagranicznej. Jedną z tych przyczyn, to wiązanie kolonialnych dażeń Polski z niemiecką akcją i propagandą kolonialną.

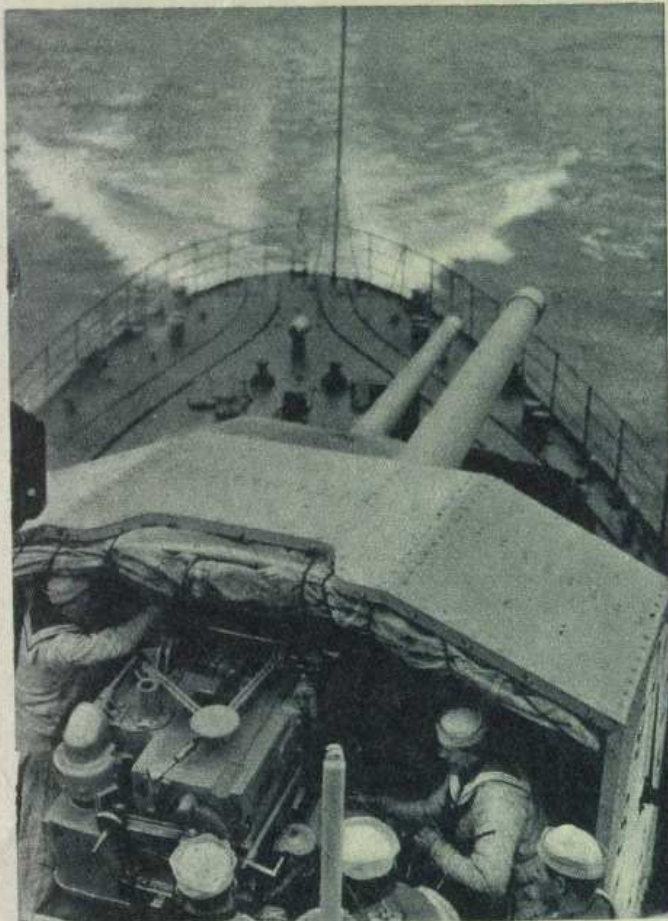
„Naśladując Niemcy i Polska wysuwa swoje żądania kolonialne”, głosi jedno z poważnych czasopism kolonialnych francuskich. W powiedzeniu tem, to jest tylko prawdziwe, że nie w Polsce rozpoczęła się akcja na rzecz rewizji mandatów kolonialnych, że niemiecki rewizjonizm kolonialny musiał z naszej strony spowodować wysunięcie pretensyj polskich do rozpoczętego procesu o spadek, o podział dawnych kolonii niemieckich. Możemy tylko wyrazić zdziwienie wobec tych głosów prasy zagranicznej, która skrzętnie notując rozwój akcji i propagandy niemieckiej na rzecz zwrotu dawnych kolonii niemieckich, pretensje polskie traktuje jako nieuzasadnione naśladownictwo, jako zasilenie obozu rewizjonistycznego. Jakże inaczej, zdawałoby się, powinny być oceniane żądania nasze, wysuwane wobec wyraźnych i celowych zamierzeń i planów niemieckich, przez prasę zagraniczną, a zwłaszcza, prasę sojuszniczej Francji. Ale ze spokojem odnosimy się do tych głosów, które wykazując zupełną ignorancję politycznej strony tego zagadnienia, wyrażają zdumienie, że w szeregu, zgłaszających swoje pretensje do kolonii, znajduje się Polska! Wierzmy bowiem, że polityczna strona zagadnienia, gdy przyjdzie do rozstrzygnięcia i decyzji, znajdzie należyłą ocenę i zrozumienie we francuskiej opinii publicznej, dla której nie może być obojętnem, jakie narody i państwa korzystać będą z dobrodziejstw ewentualnego nowego podziału, czy układu kolonialnego. Wiemy również, że stan dzisiejszej opinii publicznej zagranicą w tych sprawach kształtuje się pod wpływem zupełnej ignorancji, nieznanomości istotnych przyczyn, które powodują powstanie w społeczeństwie polskiem dażeń kolonialnych. Iluż np. Francuzów, Anglików wie o tem, że gęstość zaludnienia ludności rolniczej w Polsce, a ona decyduje o naszym przeludnieniu, jest jedną z największych w Europie, że emigracja polska jest zjawiskiem stałym, że dla naszego gospodarstwa, równie dobrze, jak dla gospodarstwa innych narodów, potrzebne są surowce i rynki zbytu. Naszym będzie obowiązkiem, obowiązkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej, dotrzeć do opinii publicznej zagranicą, ukazać w świetle cyfr i obiektywnej prawdy źródła, przyczyny i konieczność naszych dażeń kolonialnych.

Że te dażenia, pod wpływem rozgrywających się wypadków na lądzie afrykańskim nabrały żywszego wyrazu, że oświadczenie przedstawiciela rządu angielskiego „o sprawiedliwym podziale surowców” pilnie było nasłuchiwane w Polsce i obszernie komentowane, świadczy to o istnieniu głębokich, naturalnych przyczyn, które powodują powstanie naszych dażeń kolonialnych.

Te naturalne przyczyny, konieczności życiowe narodu młodego, który ma prawo i chce osiągnąć lepsze warunki bytu, a nie sztuczna propaganda, powodują, że budzi się w niem, jak głosi jedno z pism zagranicznych, „świadomość kolonialna”. Świadomość ta, by mogła oddziaływać na opinię obcych musi być powszechna, znaleźć wyraz w ściśle określonych, wyraźnych dażeniach.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





N A S Z D O R O B E K

Rozpoczynając nasze nowe życie państwowe, w dziedzinie morskiej zaczęliśmy od zera, a raczej nawet od minusów, na które składała się mocno w narodzie od wieków zakorzeniona zła tradycja, głosząca zasadę, że „może nie wiedzieć Polak, co to morze, gdy pilnie orze”.

Możemy śmiało twierdzić, że to wszystko, co w dziedzinie morskiej, pod względem powolnego przerabiania struktury psychicznej społeczeństwa, pod względem politycznym, gospodarczym, sportowym oraz wojskowym zostało zrobione, jest bezwzględnie naszym własnym dorobkiem — jest dorobkiem tych kilkunastu lat niepodległości.

Dorobek ten w różnych dziedzinach jest tak duży, że ograniczymy się do pobieżnego przedstawienia go tylko w tym dziale spraw morskich, który był bodaj najtrudniejszy, bo najmniej zrozumiały przez społeczeństwo, pozbawiony tradycji — nasz dorobek wojenno-morski.

Nasza marynarka wojenna składa się (o ile chodzi o zespoły okrętów) z floty i flotylli rzecznej.

Zaczęliśmy, nie objawszy jeszcze wybrzeża, od flotylli na Wiśle, potem pojawiły się parowce i motorówki na rzekach wschodnich i spełniły swą rolę w walkach o granice. Dziś jesteśmy w posiadaniu flotylli rzecznej, odpowiedniej do potrzeb obronnych wyznaczonych jej odcinków.

Rozwój polskiej floty wojennej, jak już zaznaczyłem, zaczął się od absolutnego zera, bo kiedy inne

państwa bałtyckie odziedziczyły nie tylko okręty po Rosji, ale i ten podstawowy czynnik, jakim są porty z całkowitem ich urządzeniem, a więc arsenałami, stoczniami i t. d., my otrzymaliśmy skrawek wybrzeża, zapomnianego nawet przez okupantów — Niemców, parę wiosek na piaskach i cztery latarnie morskie...

Gdańsk, polski port naturalny, został tak odgrodzony od Rzplitej, że nie mógł stać się naszym portem wojennym i jego bogaty arsenał przekształcić się musiał w akcyjne towarzystwo handlowe.

Zamknięcie rachunków z zaborcami wypadło negatywnie dla spraw marynarki wojennej w stosunku do Austro-Węgier i Rosji. Jedynie w stosunku do Niemiec wynik był pozytywny — w postaci przyznanych nam 6-ciu torpedowców.

Ale w jakim stanie były te torpedowce! Bez uzbrojenia i wymagały gruntownego remontu (armaty były, ale... bez zamków). Remont miał być przeprowadzony w Anglii, ale czas jego i koszty były większe, niż preliminowano, zresztą dokonano remontu tylko na 3-ch (okres strajków w Anglii) — a trzy pozostałe ukończyły remont w Gdańsku, po przybyciu do Polski w lecie 1921 r.

Wcześniej jeszcze, bo przed objęciem wybrzeża przez polskie władze, trzeba było zakupić jakiegokolwiek okręt czy statek dla obsługi wybrzeża, istniejących 4-ch latarni morskich, urządzeń i znaków żeglugowych, niezbędnych dla stałego funkcjonowania międzynarodowej żeglugi. Zakupiono więc w Gdańsku zwykły statek i przerobiono go na O. R. P. hydrograficzny. Statek ten to dawno już wycofany z obiegu, nestor okrętów wojennych: O. R. P. „Pomorzanie”.

W końcu roku 1920 zostały zakupione w Finlandji dwa awiza, budowane dla Rosji na stoczni w Aabo, nazwane kanonierkami. Pierwszy, O. R. P. „Konanendant Piłsudski” przyszedł do Gdańska w grudniu 1920 r. „General Haller” nadszedł w parę miesięcy później. Na wiosnę 1921 r. zakupiono w Danji cztery traulery, dziś już wycofane i zastąpione nowymi O. O. R. P.: „Jaskółka”, „Mewa”, „Rybitwa” i „Czajka”. Jeśli dodać do tego wymienione powyżej 6 torpedowców poniemieckich (Ślęzak, Mazur, Kaszub, Kujawiak, Krakowiak, Podhalanin) — będziemy mieli obraz naszej floty wojennej (około 2 i pół tys. ton), istniejącej 10 lat, aż do przybycia okrętów zamówionych we Francji w 1926 r., t. j. trzech łodzi podwodnych i 2 kontrtorpedowców.

Ta nasza pierwsza flota wojenna, która w r. 1925 została pomniejszona przez O. R. P. „Kaszub”, zatopiony w porcie gdańskim wskutek eksplozji kotła, uzbrojona została w armatki lądowe i zakupione zagranicą torpedy.

Ten zawiazek floty spełniał, jak mógł, rolę szkolną i pełni ją nadal, dając możliwość szkolenia na nim oficerów i załóg.

Gdańsk był chwilowem i prowizorycznem miejscem postoju naszych pierwszych okrętów i tam przeprowadzono remonty i dokowania. W lecie okręty stały na kotwicy przy polskich brzegach, przeważnie koło Gdyni. Po przekopaniu przejazdu do Pucka (mierzeja Deepke) mogły zachodzić do tego portu, gdzie mieściło się dowództwo wybrzeża morskiego, przekształcone później w Dowództwo Floty. W Pucku powstał początek zakładów budowy

i naprawy okrętów, t. zw. warsztaty portowe marynarki wojennej, gdzie też z czasem, z wyjątkiem dokowania i głównych remontów, był dokonywany remont mniejszy a potem i większy.

Budowa portu wojennego w Gdyni pozwoliła na przeniesienie w r. 1926 portu wojennego z Pucka do Gdyni oraz rozszerzenie i rozbudowę warsztatów, które mogą budować małe, ale całkowicie nowoczesne okręty-traulery i w niedalekiej przyszłości będą mogły budować okręty wszelkiego typu.

Pięć nowoczesnych, zbudowanych we Francji, okrętów wojennych sprawiło, że flota nasza stała się flotą bojową, jakkolwiek skromną, lecz nowoczesną, co jest dobrą wróżbą na przyszłość w kierunku jej rozwoju.

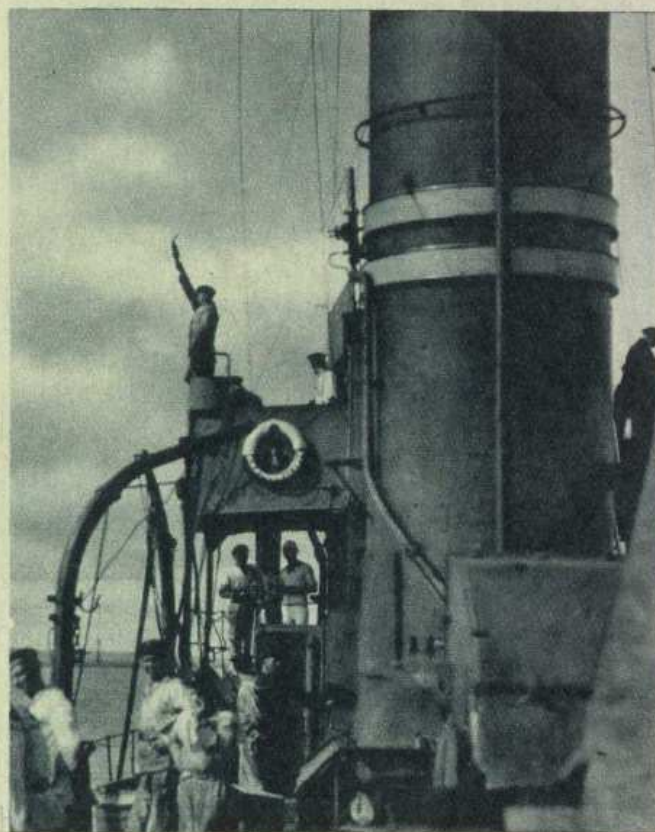
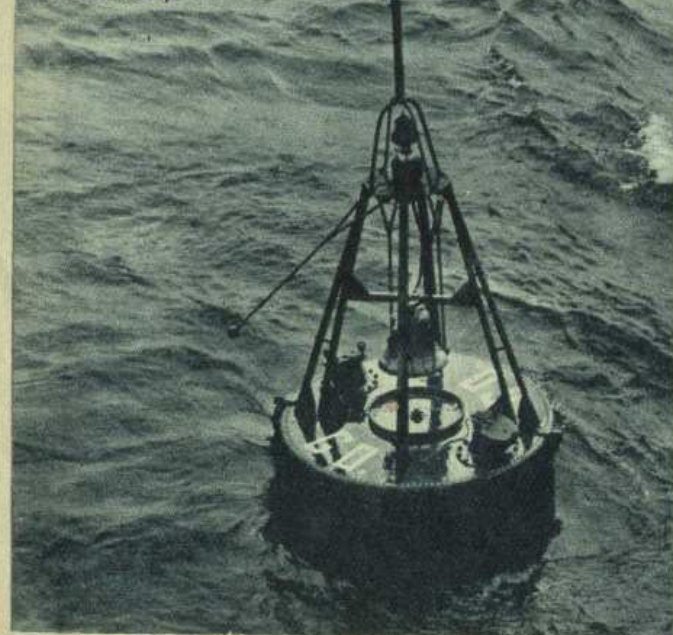
Gdyby jednak porównać naszą flotę z flotami innych państw bałtyckich — porównanie wypadłoby ujemnie dla nas.

Niemcy	130.000 ton	Finlandja . . .	13.172 ton
Rosja	110.000 „	Polska	7.500 „
Szwecja	82.478 „	Estonia	2.022 „
Dania	22.646 „	Łotwa	1.815 „

Zamawialiśmy szóste miejsce, przyczem flota nasza równała się połowie floty Finlandji, kraju o $3\frac{1}{2}$ miljonie mieszkańców. Od roku obstalowania tych nowoczesnych okrętów, t. j. od 1926 — ten stan naszej floty wojennej trwał do r. 1934.

Obecnie są już obstalowane dalsze okręty: stawiacz min O. R. P. „Gryf”, budujący się na stoczni Normand w Havre we Francji. Będzie to nasz największy nowoczesny okręt wojenny, mający 2225 ton wyporności. Wyposażony on będzie w nowoczesną artylerię morską i przeciwlotniczą. Na stoczni Samuel White w Coves w Anglii budują się dwa piękne kontrtorpedowce o wyporności po 2 tys. ton. Stocznie krajowe zbudowały cztery traulery po 185 ton wyporności (dwa w Modlinie, jeden na stoczni gdyńskiej, jeden w warsztatach marynarki wojennej); z nich, O. R. P. „Jaskółka” i „Mewa” zostały już wcielone do floty, dwa pozostałe odbywają próby.

Sytuacja nasza na Bałtyku idzie dużej zmianie na lepsze. Nasza flota z 6-go miejsca przesunie się na 5-te (tylko pod względem tonażu, a nie jakości i nowoczesności).



W najbliższym czasie stosunek naszej marynarki do mniejszych marynarek państw całego świata, szczycących się tradycją i zwycięstwami na morzu, posiadaniem kolonii i powagą morską w świecie, wyglądać będzie w sposób następujący:

Państwo	Tonaż	Państwo	Tonaż
Hiszpania	137.269	Polska	15.970
Szwecja	82.478	Jugosławia	14.012
Holandia	80.221	Finlandja	13.172
Turcja	42.528	Rumunia	8.954
Grecja	29.946	Estonia	2.022
Portugalia	29.030	Łotwa	1.815
Norwegia	26.259	Bulgaria	400
Dania	22.646	Litwa	—

Z tej tabeli widzimy, że nasza flota ustępuje obecnie i marynarce duńskiej, lecz przoduje szeregowi 7-tu państw.

Okręty mają jednak pewien czasokres, po którym tracą wartość i często mały kontrtorpedowiec jest jednostką wartościowszą od przestarzałego powolnego pancernika, który jest łatwym łupem zwłaszcza dla łodzi podwodnych. To też, gdy weźmiemy nasze okręty bojowe, zbudowane lub budowane jeszcze i porównamy ich tonaż z tonażem nowoczesnym innych państw, mających niemocarstwowe marynarki, nasze położenie przesunie się znów wzwyż — co obrazuje poniższa tabela:

Państwo	Tonaż młodszy niż 15 lat	Państwo	Tonaż młodszy niż 15 lat
Hiszpania	87.000	Jugosławia	7.550
Holandia	54.138	Dania	5.525
Portugalia	17.933	Norwegia	5.416
Szwecja	14.783	Rumunia	3.800
Polska	13.469	Łotwa	780
Grecja	10.267	Estonia	250
Finlandja	9.578	Bulgaria	—
Turcja	7.740	Litwa	—

Pod tym względem osiągnęliśmy 5-te miejsce na 16 państw.

Widzimy zatem, że w porównaniu nawet do całego szeregu państw, które posiadały byt polityczny, nieprzerwany jak u nas 150-letnią niewolą, mamy flotę wojenną, która już coś reprezentuje i dorównuje innym flotom. (Przewyższamy naszą flotą szereg państw bałtyckich, które są wprawdzie mniejsze od Polski, ale nie są obciążone, jak my, negatywną tradycją morską, które od wieków związane są z pracą na morzu, posiadają nawet nadmorskie stolice.

I możemy być dumni, iż pomimo dłuższej, niż gdziekolwiek indziej, wojny, mimo kryzysu, zdołaliśmy jednak taką flotę stworzyć!

Ale jest to dopiero pierwszy etap rozwoju naszej floty wojennej, udawadniający wobec swoich i obcych, że naród nasz jest zdolny i w tej dziedzinie zdobyć się na sprawnie działający aparat obronny, wbrew nieufności swoich i obcych.

Polska dowiodła czynem, że jest zdolna stać się na Bałtyku czynnikiem, dążącym do ujęcia należnego jej miejsca, odpowiadającego jej potęgze lądowej, liczebności jej zaludnienia, patriotyzmowi i entuzjazmowi, towarzyszącemu tworzeniu się własnego państwa.

To należne nam na Bałtyku stanowisko, konieczne ze względu na splót interesów, które tak silnie pod względem politycznym i ekonomicznym związało państwo nasze z morzem, wymaga dalszych, ciągłych i programowych wysiłków w dziedzinie rozbudowy naszej floty wojennej. To, co już w tej dziedzinie przez lat zaledwie kilkanaście stworzono,

powinno być dla nas zachętą do dalszych wysiłków, oraz gwarancją, że te wysiłki są i będą celowe i zapewnią nam flotę nowoczesną, dobrze zorganizowaną i wyszkoloną.

Nadmienić tu jeszcze trzeba, że nasza marynarka wojenna, posiadająca w swym budżecie prócz floty wojennej na morzu flotyllę rzeczną i przydzielone do marynarki oddziały wojska — kosztuje rocznie jednego obywatela zaledwie półtora złotego! Jest to najmniejsze na całym świecie obciążenie ludności na obronę morską.

Nie jest to wywołane naszą biedą, wyczerpaniem wojną i kryzysem, gdyż nawet procentowo w stosunku do budżetu państwa marynarka wojenna w Polsce pochłania najmniejszy procent w porównaniu do wszystkich państw na świecie, posiadających marynarki wojenne.

Stać nas zatem na większy wysiłek — stać nas na większą flotę wojenną, potrzebną Polsce do zabezpieczenia należnego jej stanowiska w pierwszym rzędzie na Bałtyku, ale również i wśród narodów świata.

Polska sprzegła już swe interesy, swój los i swoją przyszłość z morzem do tego stopnia, że ich zabezpieczenie i asekuracja odpowiednią siłą zbroijną na morzu, napewno są warte wzmożenia wysiłku i poświęceń.

Nasz kilkunastoletni dorobek w tej dziedzinie daje prawo do radości i jest podstawą do ufności i wiary, że jesteśmy na najlepszej drodze do celu, który osiągnęliśmy przez ciągłość programową w rozbudowie floty wojennej.

KAROL KORYTOWSKI

**DO DNIA 1-XI-1935 ZEBRANO
NA KONTO W P.K.O. # 30.680**

FOM

W GOTÓWCE:

2.825.146.13

W PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH

563.824





Potok w Oazie

DOBROBYT A KOLONJE

Gdy w Polsce podnoszone jest zagadnienie konieczności uzyskania kolonii, niejedni mógłby pomyśleć, że żąda się czegoś niepotrzebnego.

Podchodząc jednak do tego zagadnienia uświadomić sobie trzeba, że punktem wyjścia tych żądań nie są względy prestiżowe, choć powiększenia naszego stanu posiadania dlatego, że inne mocarstwa koloniami rozporządzają. Chodzi tu jedynie o zapewnienie dobrobytu naszemu narodowi, o zapewnienie pracy narastającej szybko ludności, o spowodowanie, by praca rąk polskich przyczyniła się do rozwoju potęgi gospodarczej i politycznej Polski, a nie państw obcych, o przysporzenie naszemu gospodarstwu przez posiadanie źródeł surowców i nowych terenów zbytu takich samych warunków rozwojowych, z jakich korzystają Anglia, Francja, Włochy, Belgja, Holandia, Portugalia i inne państwa.

Pamiętać musimy, że na sprawę kolonii nie możemy patrzeć jedynie z perspektywy dnia dzisiejszego, lecz również z myślą o przyszłości, ze świadomością, że za lat 20 Polska będzie liczyć nie 33, lecz około 45 milionów mieszkańców, i że prężność narodu będzie się stale powiększać a nie maleć.

Czy jednak możemy ubiegać się o kolonie? Czy będziemy w stanie im podolać?

Zapewne brak nam kapitałów, aby zaspokoić wszystkie nasze potrzeby. Ale przecież kapitał nie będzie się angażował do każdego warsztatu. Pójdzie tam przede wszystkim, gdzie widzieć będzie interes, rentowność i to rentowność największą, tam gdzie nie zawiedzie go ani zmniejszona konsumpcja, ani trudności płatnicze obywateli. Taki kapitał istnieje w Polsce. Buduje domy w Gdyni (w 1933 r. — 154 budynki, w 1934 r. — 228, przytem w 1934 r. rozpoczęto budowę 318 domów), buduje tam kosztowne i wiel-

kie przedsiębiorstwa (Łuszczarnia ryżu, olejarnia, wędzarnie i t. p.), robi w naszym porcie olbrzymie inwestycje (np. urządzenia koncernów węglowych). Dlaczego? Dlatego, bo się to opłaca... i mimo braku kapitałów w Polsce.

A czyż wewnątrz kraju, mimo kryzysu, nie powstają nowe przedsiębiorstwa, czyż emigranci nasi nie wywożą swych oszczędności dla zagospodarowania się u obcych? Przecież wkłady oszczędnościowe stale wzrastają. Kapitału dużo w Polsce nie ma, ale jednak on istnieje.

Gdy będzie zapewniony zysk przyszedłby do naszych kolonii i kapitał zagraniczny, który zresztą współpracuje już z kapitałem polskim w wielu przedsiębiorstwach w kraju. Skądże jednak byłby zapewniony zysk z lokat w kolonjach?

Polska, jak wiemy, sprowadziła w 1934 r. produktów kolonialnych za 300 milionów zł., a w 1928 r. nawet za przeszło 760 milionów. W takich więc granicach wytwórczość polskich terenów zamorskich miałaby zapewniony zbył w kraju, zbył nie dający się zastąpić żadnymi surogatami. Miałaby więc pewność dochodowości.

Brak nam obecnie niewątpliwie floty wojennej dla obrony ewentualnych posiadłości zamorskich. Obecna flota nie stanowi jednak kresu naszych wysiłków. Rośnie ona stale, coraz to nowa jednostka nam przybywa. Posiadanie kolonii przyspieszyłoby musiało jej rozbudowę, powodując tem samem konieczne zwiększenie naszej oborności, wzmocnienie naszego pancerza nad Bałtykiem. Sądzić jednak nie trzeba, że kolonie wymagają ogromnej floty wojennej. Ani Belgja, ani Holandia, ani Portugalia nie idą w spółzawodnictwo z Anglią, Francją, Włochami. Jednak władają rozległymi kolonjami. Polska niewąt-

plwie o wielkie posiadłości zamorskie ubiegać się nie będzie. Tereny zapewne będą skoncentrowane. Problem ich obrony nie stanie się więc problemem kardynalnym, a mieścić się będzie w normalnej rozbudowie floty i tak niezbędnej dla utrzymania wybrzeża bałtyckiego.

Fachowców w dziedzinie kolonialnej nie posiadamy oczywiście tylu, ilu ich mają stare narody kolonialne. Ale i one nie od razu rozporządzały sztabem specjalistów. Mamy pomimo to pewną ich ilość zarówno z dawnej administracji niemieckiej, jak i w obecnej administracji obcej, mamy też zastępy rodaków osiadłych w krajach kolonialnych i obeznanych z tamtejszymi stosunkami i życiem. Szkolimy też nowych, choć bez hałasu, a niezadługo staraniem Ligi Morskiej i Kolonialnej powstać mają Instytut Morski i Kolonialny oraz specjalne kursy kolonialne dla plantatorów, które i teoretycznie i praktycznie przygotowują zastępy odpowiednich ludzi.

Rozmach kolonialny, prężność naszej rasy nie od dziś wszak są znane. Przypomnijmy tylko dzieje opanowania Kamerunu przez Rogozińskiego w r. 1882, znane dzieje Strzeleckiego w Australji, projekt Wereszczyńskiego założenia kolonii polskiej w Oceanji, i wiele innych przykładów. Inicjatywa, odwaga, wytrzymłość, przedsiębiorczość, łatwość dostosowania się do najcięższych warunków, hart ducha — były zawsze udziałem Polaków, lecz niestety, zawsze tylko na usługach obcych. Nadszedł czas, żeby zużytkować te walory dla własnego państwa.

Idealem oczywiście byłoby, aby Polska mogła znaleźć w kolonjach zarówno surowce niezbędne, jak i ujście dla swego wychodźstwa. Gdybyśmy naprzykład uzyskali teren podobny do Kongo — rozwiązany byłby równocześnie problem surowcowy i populacyjny. Tak zapewne jednak się nie stanie. Ale kolonie, jeżeli nawet nie są terenem dobrym dla masowej kolonizacji, mają wielkie znaczenie jako źródło surowców i rynek zbytu.

Zrozumiałą jest rzeczą, że do kolonii w pierwszym okresie trzeba dokładać, trzeba inwestować, tak zresztą jak do każdego przedsiębiorstwa, które się chce w ruch puścić. Nie nie da dochodu bez włożenia weń pracy i pieniędzy. Jednak stale dokładają tylko te państwa, które mając duże obszary zamorskie, nie są w stanie wszystkim terenom zapewnić dobrobytu, który powoduje rozkwit i dochodowość kolonii. Kolonie polskie byłyby deficytowe przez czas krótki, gdyż w szybkim tempie musiałyby zaspokoić zapotrzebowanie wielkiego państwa. Mamy przytem aż nadmiar inżynierów, architektów, chemików i innych specjalistów, którzyby stanęli tłumnie do pracy, oraz mamy materiały potrzebne do zagospodarowania (np. cement, wyroby metalowe i t. p.).

Polska więc **może** ubiegać się o kolonie, może spro-

stać wynikającym z jej posiadania obowiązkom. Czy jednak **powinniśmy** o nie zabiegać? Czy to leży w interesie narodu?

Mówiliśmy wyżej, że za olbrzymie sumy sprowadzamy rok rocznie duże ilości produktów kolonialnych, że w roku kryzysowym 1928 przywieźliśmy ich za 300 milionów zł., czyli za taką sumę musieliśmy wywieźć dewiz na opłacenie tego importu. Aby te dewizy móc wywieźć trzeba było je zdobyć zagranicą, eksportując odpowiednie ilości polskich towarów. A wiadomo z jakimi wysiłkami, przy dzisiejszych ograniczeniach międzynarodowych, to czynimy — wiadomo po jak niskich cenach towar nasz sprzedajemy obcym. Nie jest tajemnicą, że dla uzyskania dewiz wywozimy za pół darmo cukier, węgiel i inne artykuły. Ale te niskie ceny eksportowe muszą być jakoś producentowi wyrównane. Dlatego płacimy na rynku wewnętrznym drogo za cukier, drogo za węgiel. Kolonie zaś polskie znajdowałyby się wewnątrz polskich granic celnych i przywóz stamtąd surowców nie miałby cech przywozu z zagranicy, lecz tylko obrotu wewnętrznego. To spowodowałoby silne ożywienie tętą życia gospodarczego i zaoszczędziło nam poważne ilości cennych dewiz, za które moglibyśmy nabywać zagranicą te towary, których dziś w obawie o nasz bilans płatniczy, o równowagę naszej waluty — nabywać nie możemy. W kraju zaś moglibyśmy znacznie obniżyć ceny na te artykuły, przeważnie pierwszej potrzeby, które dziś właściwie ponoszą ciężar eksportu.

Następnie emigranci polscy wywożą obecnie swe oszczędności do krajów obcych. Gdyby dano im możliwość wywożenia ich do własnych kolonii, gdyby dano im możliwość produkowania surowców mających zapewniony zbytni w Polsce — stałoby się nowymi komórkami dobrobytu w narodzie. Bogaciliby się powiększając zamożność narodu własnego, a już nie obcego.

Nie posiadając kolonii nabijamy kieszenie nie własnym obywatelom, lecz obcym. Płacimy bowiem za produkty egzotyczne drożej, ponieważ płacimy za robociznę obcą zawartą w danym produkcie, płacimy odpowiedni odsetek zysku dla kapitalisty obcego, płacimy niejednokrotnie haracz obcemu pośrednikowi przy kupnie, a również i obcym przedsiębiorstwom transportowym. Wszystkie te zyski w razie posiadania kolonii szłyby do kieszeni polskich robotników, kapitalistów, plantatorów, kupców, przedsiębiorstw transportowych. A skarb państwa miałby poważne zyski z tego obrotu, zyski tak niedoceniane a idące w miliony.

O kolonie nie tylko więc **możemy**, ale również **powinniśmy się** ubiegać. Dyktuje nam to troska o dobrobyt kraju, troska o niezależność gospodarczą mocarstwowej Polski.

KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI



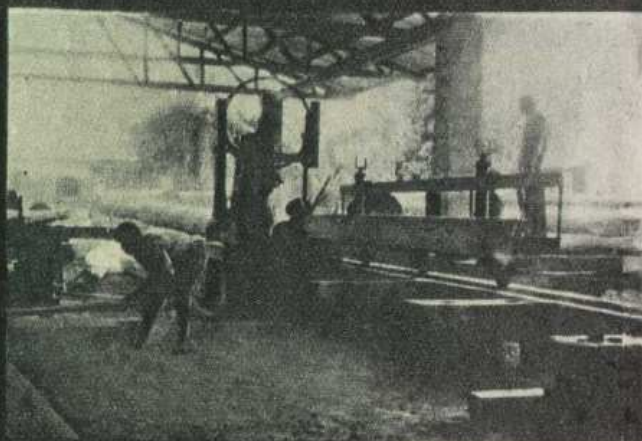
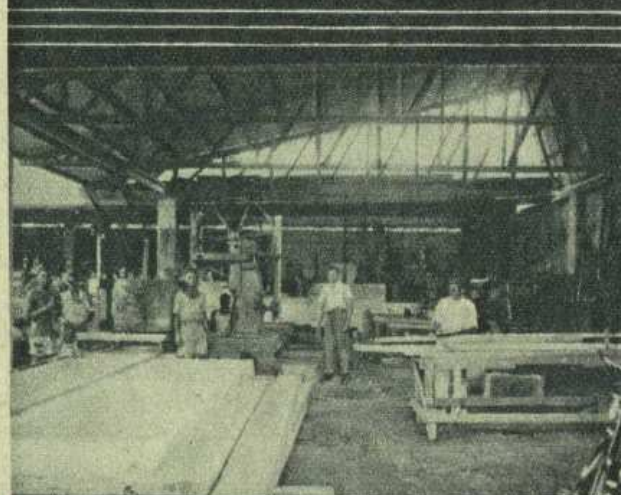
Niejednokrotnie słyszy się opinię, że Polacy nie są zdolni do stworzenia sobie niezależnego bytu w kolonjach, że opuściwszy ojczyznę, stają się sługami obcych, że nie są materialnie na kolonistów.

Możemy jednak stwierdzić, że z tej niewielkiej bardzo liczby Polaków, których losy rzuciły do krajów tropikalnych, wielu jednak potrafiło stworzyć sobie własne warsztaty pracy i to bez niczyjej pomocy. Własną pracą doszli do niezależnego bytu, a ich wytrwałość, pracowitość i solidność zjednały im powszechny szacunek, oraz, co również ważne — kredyt finansowy.

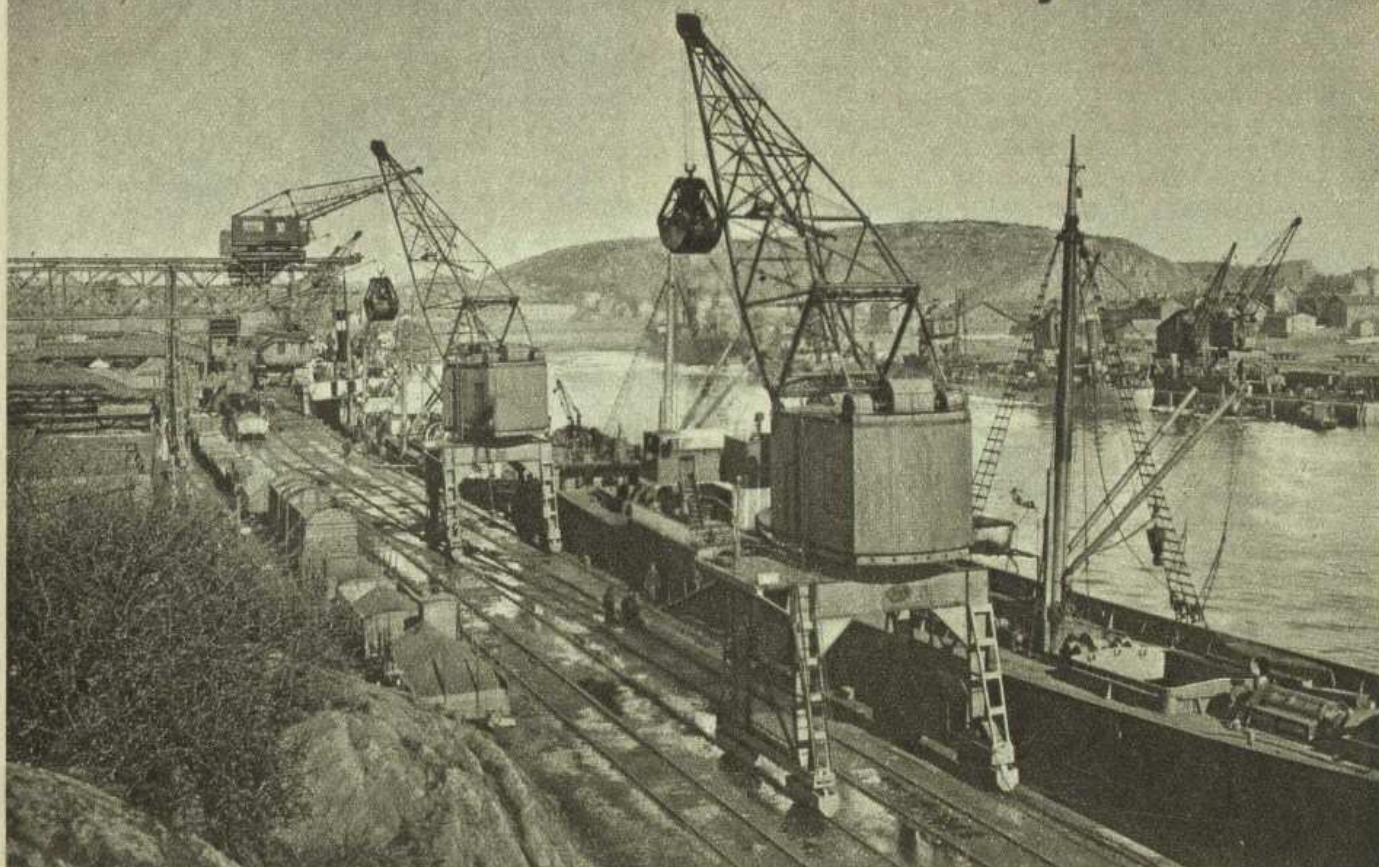


Jako przykład zdolności asymilacyjnej Polaków w krajach tropikalnych i dużej ich przedsiębiorczości możemy podać p. Michała Smolińskiego, majstra stolarskiego z Duala w Kamerunie francuskim. P. Smoliński kilka lat temu założył własny zakład stolarski w tym mieście i obecnie uważany jest za najlepszego stolarza w kolonii. Zatrudnia on w swym warsztacie, zaopatrzonym we wszelkiego rodzaju maszyny, kilkadziesiąt robotników tubylców.

Załączone fotografie przedstawiają zakład stolarski p. Smolińskiego oraz zapasy mahoni i innych drzew, przygotowane do obróbki.



Handel państw bałtyckich



Morze łączy Polskę z całym światem. Przez obydwa porty polskiego obszaru celnego przechodzi 72% ogólnej ilości towarów, będących przedmiotem obrotu towarowego Polski ze wszystkimi państwami. Dzięki temu, Polska mimo że posiada zaledwie 146 km granic morskich, stała się krajem morskim. Weszła organicznie do grupy państw bałtyckich, do których zaliczamy Danię, Szwecję, Finlandję, Estonję, Łotwę i Litwę.

Interesy gospodarcze sąsiadujących z nami przez Bałtyk państw nie powinny i nie mogą być nam obce. Musimy dokładnie sobie zdawać sprawę, jak „siedzą” nasi sąsiedzi — zorientować się dokładnie i wyciągnąć z tego odpowiednie wnioski.

Handel zagraniczny wszystkich państw bałtyckich ogółem, sięga sumy 5,1 miliardów złotych w przywozie i 5,3 miliardów w wywozie.

A jak przedstawia się handel międzynarodowy na Bałtyku w odniesieniu do poszczególnych państw? Oto zestawienie za rok 1934 w milionach złotych:

Państwa	Przywóz	Wywóz
Dania	1.545	1.399
Szwecja	1.794	1.783
Finlandja	566	732
Estonja	82	102
Łotwa	163	146
Litwa	124	131
Polska	799	976
Razem	5.073	5.269

Pod względem więc wielkości obrotów kolejność

państw bałtyckich wypada następująco: Szwecja, Dania, Polska, Finlandja, Łotwa, Litwa, Estonja.

Niemniej ciekawem będzie porównanie, jaki udział biorą poszczególne państwa w ogólnym obrocie państw bałtyckich, jako też w ogólno-światowym obrocie towarowym. Jest to przedstawione poniżej w % ujęciu:

Państwa	W stosunku do obrotu:		państw bałtyckich	
	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
Dania	1.44	1.38	30.46	26.55
Szwecja	1.67	1.76	35.36	33.84
Finlandja	0.53	0.72	11.16	13.89
Estonja	0.08	0.10	1.62	1.94
Łotwa	0.15	0.14	3.21	2.77
Litwa	0.12	0.13	2.44	2.49
Polska	0.75	0.96	15.75	18.52
Ogółem	4.74	5.19	100.00	100.00

Wszystkie państwa bałtyckie razem biorą zatem udział w światowym obrocie towarowym zaledwie w 5%. Jest to procent bardzo nieznaczny, mniejszy, niż udział naszego sąsiada Niemiec.

Polska bierze udział zaledwie w wysokości 1% w ogólnym wywozie światowym i 0,75% w przywozie. Handel zagraniczny Polski, choć mierzący półtora przeszło miljarda złotych, w ogólnym obrocie międzynarodowym, niknie prawie zupełnie.

W obrocie państw bałtyckich Polska zajmuje trzecie miejsce po Szwecji i Danii. Udział Polski w ogólnym wywozie wszystkich państw bałtyckich wynosi niecałe 20%, w przywozie — nieco ponad 15%.

Efektym wymiany międzynarodowej jest saldo

bilansu handlowego. Ogólnie biorąc, państwa bałtyckie mają dodatnie saldo bilansu handlowego, wynoszące blisko 200 milionów złotych.

W ogniu kryzysu światowego struktura bilansu handlowego państw bałtyckich radykalnie się zmieniła, przechodząc z salda ujemnego, wynoszącego 644 miliony złotych w roku 1929 do salda dodatniego, wynoszącego 196 milionów złotych w roku 1934.

Poniższe zestawienie daje nam obraz bilansu handlowego państw bałtyckich (w milionach złotych, + oznacza saldo dodatnie, — ujemne).

Państwa	1929 r.	1931 r.	1934 r.
Dania	— 238	— 218	— 146
Szwecja	+ 161	— 724	— 11
Finlandja	— 127	+ 207	+ 166
Estonja	— 12	+ 24	+ 20
Łotwa	— 151	— 21	— 17
Litwa	+ 21	— 4	+ 7
Polska	— 298	+ 411	+ 177
Razem	— 644	— 425	+ 196

Państwa bałtyckie nie są sobie równe ani pod względem terenu, ani pod względem liczby ludności, ani też pod względem siły gospodarczej. To też warto porównać handel zagraniczny omawianych państw według ich zdolności ekspansywnej i konsumpcyjnej. Przeliczmy handel zagraniczny na głowę ludności, wygląda to następująco (w złotych):

Państwa	Przywóz	Wywóz
Dania	429	389
Szwecja	289	288
Finlandja	153	198
Estonja	75	93
Łotwa	86	77
Litwa	52	55
Polska	24	30
Państwa bałtyckie	97	113

Tablica ta jest pouczająca dla Polski — wynika z niej, że ekspansja i konsumpcja w Polsce na głowę jest najmniejsza wśród państw bałtyckich. Występuje tu wyraźnie w całej swej jaskrawości nasza bieda. Zdolni jesteśmy konsumować towarów zagranicznych zaledwie w wysokości 24 złotych rocznie na głowę; ekspansja nasza zagranicę, nasza produktywność jest również bardzo mała.

Przejdźmy do dalszego zagadnienia. Jaki jest udział Polski i krajów bałtyckich w światowym obrocie towarowym, jak również jaki jest udział poszczególnych państw bałtyckich w ogólnym obrocie towarowym tych państw?

Obrót towarowy i saldo bilansu handlowego Polski z państwami bałtyckimi są wykazane poniżej (w milionach złotych):

Państwa	Przywóz	Wywóz	Saldo
Dania	8,8	30,8	+ 22,0
Szwecja	19,8	45,1	+ 25,3
Finlandja	1,0	12,3	+ 11,3
Estonja	1,0	2,2	+ 1,2
Łotwa	0,9	6,8	+ 5,9
Litwa	0,2	0,3	+ 0,1
Razem	31,7	97,5	+ 65,8

Polska ma największy obrót ze Szwecją, następnie z Danią. Z pozostałymi krajami obrót towarowy jest znacznie mniejszy. Saldo bilansu handlowego ze wszystkimi państwami bałtyckimi na przestrzeni

wszystkich lat omawianych jest stale dodatnie, aczkolwiek z roku na rok maleje, nie mogąc pokonać wysokich barier celnych.

Jeśli sięgniemy do liczb względnych, przedstawiających procentowy udział Polski w handlu zagranicznym państw bałtyckich i vice versa, państw bałtyckich w handlu zagranicznym Polski, przekonamy się, że udział Polski jest mniejszy. Wszystkie państwa bałtyckie w naszym handlu zagranicznym stanowią w przywozie 4%, w wywozie 10%, podczas gdy Polska w handlu zagranicznym wszystkich państw bałtyckich stanowi 2% w przywozie i niecały 1% w wywozie.

Najwyższy nasz obrót ze Szwecją, stanowiący wartość 45 milionów złotych w wywozie, w handlu zagranicznym Szwecji mierzy się zaledwie 1%. W stosunku do innych państw odsetek ten jest jeszcze mniejszy.

Jeżeli porównamy dane na przestrzeni trzech ostatnich lat, to zauważymy niepomyślnie zjawisko kurczenia się wpływów Polski w handlu na Bałtyku. Jest to widoczne z następujących danych (udział %% Polski w handlu państw bałtyckich):

w przywozie:	3,03	— 2,39	— 2,28
w wywozie:	0,78	— 0,77	— 0,74

Maleje również udział państw bałtyckich w obrocie zagranicznym Polski — oto dwa szeregi (udział państw bałtyckich w handlu zagranicznym Polski):

w przywozie:	4,05	— 3,97	— 3,98
w wywozie:	12,89	— 10,40	— 10,00

Zjawiskiem tem winny zainteresować się czynniki miarodajne i kupiectwo, ażeby stan ten radykalnie zmienić, by Polska promieniowała na Bałtyku coraz silniej, a nie pozwalała na ograniczenie swych wpływów gospodarczych.

BOLESŁAW POLKOWSKI



W porcie gdyńskim

ZAGADNIENIE EMIGRACJI INTELIGENCJI

Wśród „inteligencji pracującej” bezrobocie obecnie nie jest mniejsze, niż wśród pracowników fizycznych. Ten stan rzeczy nie ulega poprawie, można nawet powiedzieć, że się pogarsza.

Niestety, warstwa pracowników umysłowych przejawia u nas mało rzutkości i inicjatywy w kierunku polepszenia swego bytu. Tem tylko chyba można wytłumaczyć taki naprzykład fakt, że nikt w Polsce nie zajął się dotychczas zbadaniem możliwości emigracyjnych dla tysięcy inteligentów polskich, dla których w Polsce niema obecnie miejsca. Sprawa ta jednak zdaje się powoli stawać przedmiotem zainteresowania opinii publicznej.

Miesięcznik „Echo Społeczne”, organ wpływowego Związku Zawodowego Pracowników Ubezpieczeń Społecznych w Polsce, zamieścił w swym numerze listopadowym ciekawy artykuł, poświęcony tym właśnie zagadnieniom. Warto przytoczyć w całości końcowe ustępy tego artykułu, zawierające ostateczne konkluzje wywodów.

„Znaleźć się muszą pionierzy, którzy wyjadą, aby swym trudem i móżolem torować drogę dla innych, zapewniając sobie przytem własną egzystencję zdalą od Ojczyzny. Mogą oni położyć podwaliny pod budowę nowych ośrodków polskiej inteligencji pracy zagranicą i staną się pierwszym bastionem obrony polskości, jej robotników, rzemieślników, kupców oraz inteligentów na obczyźnie. Będą oni równocześnie przedmurzem przeciw wynaradawianiu naszych rodaków na szerokim świecie. Będą pośrednikami odbiorców i odbiorcami wytworów polskiego przemysłu i rzemiosła. Będą propagatorami polskiej wytwórczości.

„Któż przewidzieć zdoła, jakie się mogą wyłonić możliwości przed tymi pionierami, gdy zjawia się

oni na terenach Brazylii czy Paragwaju, czekających nie tylko na ręce, któreby wykarczowały dziko porośnięte lasy i zaorały pola, ale też na mózgi inteligentów polskich, zdolnych do kierowania maszynami.

„Wśród 50-ciu tysięcy bezrobotnych inteligentów w Polsce, muszą się znaleźć jednostki, które przerwą beczynne i bezradne wyczekiwanie na pracę w kraju i wyruszą w świat. Wierzymy, że jednostki odważne a przedsiębiorcze, zdolne i pracowite zwalczą wszystkie przeciwności na obcym gruncie i potrafią zapewnić sobie tam niezależny byt. Wierzymy, że nadejdzie czas, gdy w tych wszystkich krajach, gdzie dotychczas znany jest polski robotnik lub rolnik, zasłynie i polski inteligent, którego będą wszędzie chętnie zatrudniać!

„Na poparcie takiej emigracji, która stałaby się prawdziwym dobrodziejstwem tysięcznych rzesz bezrobotnych inteligentów, znajdują się zawsze fundusze, gdyż przypuszczać należy, iż rząd zainteresowałby się nią gorąco i wyposażył w odpowiednie środki”.

Optymizm, jaki przebiega z treści artykułu, nie jest, niestety, całkowicie uzasadniony. W chwili obecnej trudno przewidywać, żeby w Afryce i Ameryce Południowej „zasłynał polski inteligent, którego będą wszędzie chętnie zatrudniać”. Zbyt silna jest obecnie konkurencja innych narodowości, przede wszystkim „panów kraju”, którym służą wszelkie możliwe przywileje na niekorzyść obcych przybyszów. Poza tem występują dwie wielkie trudności, które z reguły stawiają nowoprzyjezdnych w ciężkim położeniu. Chodzi tu o brak znajomości języka i stosunków, a następnie o brak znajomości jakiegoś praktycznego fachu, któryby w najgorszym nawet wypadku ułatwił przetrwanie trudnych z reguły początków. Wy-



Budowa drogi na kolonii Marquez de Abrantes — Brazylija

W 17 ROCZNICE



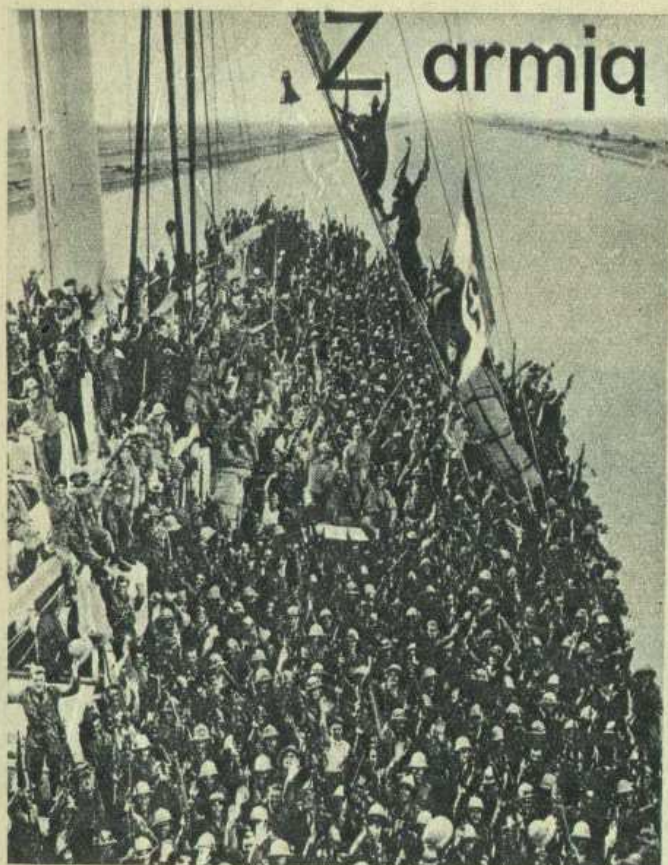
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



W siedemnastą rocznicę rozbrojenia wojsk okupacyjnych, powrotu z więzienia magdeburskiego Komendanta — Marszałka Józefa Piłsudskiego — w święto Odzyskania Niepodległości — odbyła się w Warszawie wspaniała rewja wojska. Obok miejsca, z którego zwykle przyjmował defiladę Marszałek Piłsudski, Jego następca, na stanowisku Ge-

neralnego Inspektora Sił Zbrojnych, gen. dyw. Edward Rydz-Śmigły czynił przegląd wojska, którego długie i sprawne szeregi: piechoty, artylerji, czołgów, tankietek, kawalerji z oddziałami najmłodszego rocznika oficerów wojsk polskich na czele przesuwały się przed tłumami, zgromadzonymi na polu Mokotowskim.





Z armją włoską ku Afryce

Od specjalnego korespondenta „Morza”.

w ciągu bezmała tygodnia. Czekam mnie miła niespodzianka. Kabina, o wielkości sporego pokoju, z dwoma oknami, wychodzącymi na pokład, musiałaby być uznana za luksusową na każdym pierwszorzędnym statku pasażerskim, a co dopiero tu, na transportowcu wojсковym!

Kabina ta daje pojęcie o tem, jaki musiał być „Conte Biancamano”, zanim nie przerobiono go na transportowiec. Obecnie — z dawnego blasku i luksusu pozostało tylko kilkadziesiąt kajut pierwszej klasy dla oficerów i olbrzymia, monumentalna sala jadalna. Wszystkie salony, fumoir’y, gabinety oraz ogromna większość kajut przerobione zostały na wielkie sypialnie żołnierskie. (W każdej z nich prycze drewniane wznoszą się w dwupiętrowych kondygnacjach, jedna tuż przy drugiej, zresztą, — trzeba to przyznać, idealnie czyste, zaopatrzone w przyzwoitą pościel i zupełnie wygodne. Rozgościło się już w tych salach bractwo żołnierskie, porozwieszało helmy, karabiny i tornistry, poustawiało, jak kto mógł, swe ubogie kuferki.

Oczywiście, trzeba było dokonać tradycyjnego obejścia wszystkich pokładów, a później — zajrzeć w każdy kąt. Pokłady, poza kilkoma, zarezerwowanymi wyłącznie dla oficerów, wszystkie natłoczone wojskiem. Najwyższy pokład, t. zw. słoneczny, przeznaczony normalnie dla pasażerów najdroższych klas, zajęty jest obecnie przez muły, stojące cierpliwie w swych drewnianych ogrodzeniach. Porządek wszędzie wzorowy, spokój absolutny.

Bardzo interesowali mnie oficerowie i żołnierze i starałem się jak najlepiej ich poznać. A więc przede wszystkim — jako ludzi. I tu, muszę przyznać, byłem przyjemnie zdziwiony. Nie miałem nazbyt wysokiego pojęcia o kulturze szerokich mas ludu włoskiego, a tymczasem żołnierze ci, rekrutujący się ze wszystkich prowincji włoskich i różnych klas społecznych, zrobili na mnie doskonałe wrażenie, tak przez swą kulturę, jak i inteligencję. Nie mówię, oczywiście, już nawet o oficerach, którzy, jak wogóle Włosi z wyższych sfer, stanowią często klasę dla siebie, jeżeli chodzi o wykształcenie i obejście. Co się tyczy tych ostatnich, to dla nas specjalnie ciekawe jest, jak dużo niektórzy z nich wiedzą o Polsce i z jak wielką, nieklamana sympatią i przyjaźnią odnoszą się wszyscy do naszego kraju. A teraz — jaki jest ich stosunek do wyprawy abisyńskiej? Ile jest prawdy w tem, że wyprawa ta została narzucona przez Mussoliniego i że jest niepopularna? Otóż, zdaje mi się, że jeszcze parę miesięcy temu wojna ta nie była, rzeczywiście, zanedo popularna i mało obchodziła szerokie masy. Dopiero gwałtowna opozycja Anglii i, równocześnie z tą opozycją rosnące parcie Włoch, zdobyły tej wojnie popularność. Dziś już niemal każdy Włoch jest przeświadczony o konieczności wyprawy przeciwko Abisynii i o tem, że kraj ten musi być zdobyty.

Dwa pierwsze dni podróży przeszły nieco monotonnie i bez żadnych wrażeń. Ciekawe zaczęło się dopiero trzeciego dnia w południe, gdy zbliżyliśmy się do Port Saidu. Jak wiadomo, port ten, odgrywa-

W Kanale Sueskim
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z Neapolu, Genui i Cagliari odpłynęło dotychczas do Afryki Wschodniej dwieście tysięcy żołnierzy włoskich, przyczem lwia część tej liczby przypada na port Neapolitański, a tamte dwa odgrywają rolę raczej pomocniczą. To też port ten oddawna już pracuje bez wytchnienia, na trzy zmiany, a ledwie może podolać zadaniu. Bywają dni, że samych żołnierzy odpływa z Neapolu po dziesięć tysięcy, a gdzie armaty, samoloty, automobile, prowianty? Dzień i noc rozbrzmiewa w porcie muzyka łańcuchów, kranów i żorawi, dzień i noc nadpływają i odpływają okręty, a jeden jest wspólny kierunek odjeżdżających: Massaua, jedyny większy port Erytrei.

Miałem jechać z Neapolu na wojskowym transportowcu. Przydzielono mi miejsce na „Conte Biancamano”, niedawno jeszcze wspaniałym statku pasażerskim, utrzymującym regularną komunikację między portami Ameryki Południowej a Genuą.

Statek nasz zabierał ponad trzy tysiące żołnierzy, należących do dwóch dywizyj: „21-go kwietnia” i „28-go października”. Są to ochotnicze wojska faszystowskie, nie wchodzące dotychczas w skład armii regularnej. Prócz żołnierzy, jedzie z nami stu kilkadziesiąt oficerów, częściowo z tych właśnie dwóch dywizyj, częściowo zaś — jeszcze bez ustalonego przydziału, który dostaną dopiero w Erytrei.

Ostatnie oddziały wchodzi na statek po pomoście, łączącym pokład z nadbrzeżem. Robotnicy wnoszą ostatnie skrzynie. Wszystkie pokłady są formalnie oblepione żołnierzami w hełmach kolonialnych. Przy dźwiękach „Giovinezzy”, wśród okrzyków zebranych tłumów, statek nasz wolno, majestatycznie odpływa. Cicho, spokojnie pracują maszyny.

Teraz dopiero schodzę do mojej kajuty, aby zapoznać się wreszcie z locum, które ma być mi domem

jący pierwszorzędną rolę w komunikacji między Europą i całym dalekim Wschodem, Indiami i t. d., zawdzięcza swą dominującą pozycję tej okoliczności, że jest bramą wjazdową do Kanału Suezkiego.

Pod względem politycznym kwestja suwerenności nad Kanałem jest bardzo skomplikowana i, w związku z obecną sytuacją międzynarodową, była ona już przedmiotem badań pierwszorzędnych specjalistów-prawników, jednakże bez większego rezultatu. Zasadniczo — punkty wejściowy i wyjściowy (Port Said i Suez), są egipskie, w praktyce więc Kanał jest jakgdyby pod suwerennością Egiptu. Z drugiej jednak strony Egipt, choć de nomine zupełnie suwerenny nie jest nim jednak w istocie i zależy zupełnie od Anglii, jednakże i ta również nie może, nawet pośrednio, decydować tu swobodnie, w sprawie bowiem żeglugi przez Kanał istnieje szereg skomplikowanych umów międzynarodowych. Akcje Towarzystwa Kanału (jest to zwykle prywatne Towarzystwo Akcyjne), znajdują się częściowo w rękach: rządu egipskiego, rządu brytyjskiego, prywatnych posiadaczy angielskich i, w znacznej części, — wśród prywatnych kapitalistów francuskich, — a to rozdrobnienie również nie ułatwia sytuacji. Kto jednak Kanałem włada naprawdę, o tem mieliśmy się właśnie przekonać.

Już zdaleka widać było szare cielska dwóch okrętów wojennych, spoczywające na wodzie, u wejścia do portu. Na obu — jasno-niebieska flaga angielska, z ośmioramiennym, czerwonym krzyżem w rogu. Jeden pancernik i jeden kontrtorpedowiec. Nad portem i miastem warczały hydroplany. Barwy na spodzie skrzydeł — znowu angielskie. Podczas przejazdu przez Kanał spotykaliśmy kilkakrotnie okręty wojenne. Na wszystkich bez wyjątku powiewała flaga brytyjska.

Ale to jest jedna strona medalu. Drugą, równie ciekawą, dostrzegaliśmy również już przy wjeździe do

Port-Saidu. Na pobrzeżu, zaraz za angielskimi statkami wojennymi, stał spory tłum ludzi, z chorągwiąmi włoskimi, wiwatujący i śpiewający Giovinezze. To miejscowi Włosi, którzy wśród tamtejszych europejczyków stanowią znaczną większość, wylegli na brzeg, aby powitać okręt z wojskiem włoskiem.

Nazajutrz byliśmy już na morzu Czerwonym. Słusznie przyłgnęła doń nazwa „piekła“. Temperatura panuje na nim straszliwa. Jakiś piec wodny, buchający okropnym żarem. Wybrzeża, które wciąż prawie widać gołym okiem, są takie, jakie przy tej temperaturze być mogą. Beznadziejna, nieskończenie monotonna, zabójcza pustka, bez śladu życia, roślinności. Piaski i skały, spiętrzone w najfantastyczniejszy sposób. Godzinami całemi przyglądałem się tym wybrzeżom, badałem je przez lornetkę. Nie zauważyłem ani jednego drzewa, ani kępki zieleni, ani jednego człowieka. Straszliwe są te wybrzeża Egiptu, Sudanu i Arabji — od strony morza Czerwonego!

Upał dawał się wszystkim coraz bardziej we znaki. Nieubłagany, morderczy, żar spływał z nieba i wysysał wszystkie siły. Im dalej posuwaliśmy się wgląd, tem był okrutniejszy. Żołnierze, pół-nadzy, leżeli pokotem na pokładach, gdyż o wytrzymaniu w ogólnych salach nie było co marzyć nawet, oficerowie dzielili czas między leżakiem a kąpielą.

Ostatnie dwa dni były poprostu straszliwe. Temperatura w pomieszczeniach okrętowych dosięgała... 38 stopni. Ile stopni było na pokładzie, w słońcu, — nie wiem; nikt nie miał sił ani odwagi, aby przenieść tam termometr. Zaczęto rozdawać nam różowe ziarenka chininy. Wreszcie, po pełnych sześciu dniach, dotarliśmy do celu podróży. Przed nami była Massaua. Nie wpuszczono nas do portu, gdyż sześć innych okrętów czekało już swej kolei. Trzymano nas tak przez sześć godzin. Póki co — wiemy tylko jedno: że Massaua jest najgorętszym miejscem na kuli ziemskiej.

ROMAN FAJANS

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Włoska piechota na froncie w Abisynji

Włochom, poległym pod
Aduą w 1896 r. wzniesio-
no pomnik zwycięstwa
1935 r.



Gwardja cesarza
Abisynji ćwiczy się
w obronie prze-
ciwlotniczej



Cesarz odprowadza oddziały woj-
ników, udających się na front.



Dowódcy regularnych oddziałów.



Mulugeta —
abisyński minister
wojny.



Napężenie stosunków brytyjsko-włoskich i zainstalowanie się całej floty brytyjskiej na morzu Śródziemnym, zwróciło słuszną uwagę opinii publicznej na zagadnienie cieśnin, oraz przekonało ją, że pewien układ sił politycznych mocarstw mógłby nawet z tak względnie obszernych przestrzeni morza Śródziemnego uczynić całkowicie zamknięte jezioro. Posiadacz dwóch jego wyjść ze wschodu i zachodu, faktycznie jeżeli i nie prawnie może wedle swego uznania otwierać lub zamykać jego przestrzenie dla użytkowników.

Podług dziś obowiązujących norm prawa narodów, cieśniny, łączące ze sobą dwa morza wolne, t. j. otoczone przez terytoria więcej niż jednego państwa, są otwarte dla wszystkich statków handlowych. To prawo statków handlowych do wolnego przepływu obowiązuje tak w czasie wojny jak i pokoju. Okręty wojenne mają prawo przepływu w czasie pokojowym przez cieśniny nawet i w takim wypadku, gdy wody tych cieśnin wchodzi w skład wód terytorjalnych państwa przybrzeżnego (o ile szerokość cieśniny nie przekracza 6 mil morskich — 11 km). W czasie wojny, w której państwo przybrzeżne pozostaje neutralnym, przyznaje ono naogół okrętom wojennym państw walczących prawo do przepływu nieszkodliwego. We wszystkich wypadkach przysługuje państwu przybrzeżnemu prawo uregulowania postępowania obcych okrętów wojennych na jego wodach terytorjalnych tych cieśnin.

Sytuacja prawna cieśnin Europy została uregulowana specjalnymi traktatami międzynarodowymi. Długa i krwawa historia, poprzedzająca utworzenie ich statutu prawnego, świadczy najdobitniej, że bez zwiczenia podstawowej zasady prawa narodów, nie mogą być one oddane do wyłącznego dysponowania jednemu, geograficznie szczęśliwie w stosunku do nich sytuowanemu, państwu.

Obecny stan prawny cieśnin Bałtyckich wypływa z traktatu między Danją a najważniejszymi państwami morskimi, podpisanego w Kopenhadze w r. 1857. Traktatem tym zobowiązuje się Danja znieść i nigdy nie ustanawiać na przyszłość żadnych opłat od statków za prawo przepływu przez cieśniny. Podług tego traktatu zobowiązuje się ona do konserwacji i utrzymania istniejących obecnie na cieśninach latarni morskich, jak również zainstalowanych na nich wszelkiego rodzaju znakowań. W interesie rozwoju żeglugi międzynarodowej, zobowiązuje się pozatem, rozważać z całą troskliwością każdorazową potrzebę przystosowania tych urządzeń do wymagań rozwijającej się komunikacji morskiej i do wykonywania ulepszeń bez żadnych obciążeń obcej żeglugi. W jednym z artykułów zobowiązuje się także do nadzorowania, ustanowionej na cieśninach służby pilotowej, użytkowanie jednak której nie może być obowiązujące dla statków obcych. Spełniając swe zobowiązania, uchwała w 1923 roku parlament duński kredyty na pogłębienie przejścia Drogden, w celu umożliwienia przepływu przez Sund nawet największym statkom oceanicznym.

Przepisy traktatu z 1857 roku, odnosząc się tylko do statków handlowych, zostawiają otwartą kwestię sytuacji prawnej okrętów wojennych, w szczególności w okresie wojennym. Podług przepisów XIII Konwencji Haskiej z 1907 roku, państwo przybrzeżne nie

naraża swej neutralności, zezwalając okrętom wojennym państw walczących na przepływanie przez jego wody terytorjalne. Z raportu sprawozdawcy tej konwencji na II konferencji Haskiej wynika, że podług ogólnej opinii pełnomocników, państwo, w skład wód terytorjalnych którego wchodzi cieśnina, łącząca dwa morza wolne, nie może według swego uznania zamknąć przepływu przez nie dla okrętów wojennych państw walczących. Aż do czasu wojny światowej Danja nie przeciwstawiała się temu. W czasie wojny rosyjsko-japońskiej, eskadra rosyjska, udająca się na Daleki Wschód korzystała nawet z urzędowych pilotów duńskich. Na początku jednak wojny światowej wydano ustawę, zabraniającą wszystkim pilotom duńskim obsługiwać obcych okrętów wojennych. Również w tym samym czasie, pod presją Niemiec, ustawiła Danja na cieśninach miny, uniemożliwiające przez nie żeglugę. W wykonaniu jednak swych zobowiązań międzynarodowych, ustanawia także specjalną służbę pilotową, mającą za zadanie przeprowadzanie statków handlowych przez pola minowe.

Piętnastokilometrowa*) szerokość Gibraltaru, z samego już prawa zwyczajowego, otwiera jego wody dla swobodnego we wszystkich czasach krążenia po nich statków i okrętów bez różnicy ich bandery państwowej. Prócz tego prawną sytuację Gibraltaru reguluje jeszcze umowa brytyjsko-francuska z r. 1904. Zapewniając całkowitą swobodę komunikacji na tych wodach, w obawie aby nie zrobiono konkurencji brytyjskim fortyfikacjom Gibraltaru, artykuły jej demilitaryzują całe marokańskie pobrzeże cieśnin.

Odnosnie do morza Czarnego obowiązują dziś przepisy traktatu Lozańskiego. Podług nich, w czasie pokoju otwarte są cieśniny dla wszystkich statków handlowych, tak morskich jak i powietrznych, bez różnicy bandery, pod którą żeglują. Okrętom wojennym tak samo przysługuje prawo przepływu przez cieśniny, pod tym jednak warunkiem, że żadne z państw nie powinno wysyłać na morze Czarne sił większych niż te, którymi dysponuje w danym momencie na nim najsilniejsze państwo przybrzeżne tego morza. Jako minimum, każdemu państwu przysługuje prawo wysłania na to morze we wszelkich okolicznościach do trzech okrętów, nie przekraczających 10.000 ton każdy.

W czasie wojny nie może Turcja, zasłaniając się obowiązkami swej neutralności, zabronić handlowym statkom morskim i powietrznym państw neutralnych do swobodnego przepływu przez cieśniny, lub przelotu ponad niemi. Okręty wojenne państw neutralnych mogą przepływać cieśniny tylko zachowując warunki, ustanowione dla czasu pokojowego. Natomiast okręty wojenne państw walczących mogą przepływać przez cieśniny w dowolnych ilościach.

W wypadku gdy Turcja sama jest stroną walczącą, przysługuje jej prawo wykonywania kontroli statków neutralnych, w celu zapobieżenia, żeby nie niosły one pomocy jej nieprzyjacielowi. W stosunku do okrętów wojennych państw neutralnych zachowuje się przepis normalnie obowiązujący w czasie pokojowym.

ROMAN PIOTROWICZ

*) Byłoby więc w tem 4 km morza wolnego oraz po 5,5 km wód terytorjalnych każdego z państw przybrzeżnych.

ŻEGLUGA NA NIGRZE I SENEGALU



Drogi wodne, ekonomiczne nawet w krajach uprzywilejowanych pod względem sieci kolejowej, są prawdziwym dobrodziejstwem obszarów jeszcze prymitywnych, posiadających zaledwie zaczątki nowoczesnych urządzeń transportowych.

Tak się rzecz ma na przykład w niektórych częściach Ameryki południowej, lub też Azji.

Natomiast Afryka, sam klimat której, szkodliwy dla „białych”, jest poważnym hamulcem rozwoju ekonomicznego, — upośledzona jest również i pod względem możliwości żeglugi rzecznej.

Wielkie rzeki afrykańskie: Zambezi, Nil, Kongo poprzecinane są wodospadami i kataraktami, które uniemożliwiają wyzyskanie należyte tych wspaniałych skądinąd dróg wodnych dla wywozu produktów krajowych i zmuszają, jak to się ma rzecz z ostatnią z powyższych rzek, do budowy trudnych technicznie i bardzo kosztownych linii kolejowych.

Analogiczne przeszkody zmniejszają wartość ekonomiczną najważniejszych rzek Afryki zachodniej — Nigru i Senegalu, będących przedmiotem niniejszego szkicu.

Senegal jest dostępny podczas okresu deszczowego nawet dla sporych stateczków morskich aż do Kayes, znacznego stosunkowo ośrodka handlowego i administracyjnego. Powyżej tego punktu przecinają rzekę wodospady i porohy, niemożliwe do przebycia nawet na lekkiej pirodze. Dalej ciągnie się znów odcinek spławny, kończący się wodospadami Guina, leżącymi niedaleko osady Bafulabe, co w języku szczepu Bambara znaczy: „Są dwie rzeki”. Tu bowiem powstaje Senegal z dwu sporych rzek, Ba-fing'u (czarnej rzeki) i Ba-koy'u (żółtej rzeki).

Głównymi artykułami eksportu przewożonymi po Senegalu są orzeszki ziemne, produkowane w ogromnych ilościach w prowincji Senegal oraz skóry, wełna i guma arabska z północnego Sudanu i Maurytanii.

Rzeka Niger bierze swój początek na stokach Futa Dżalon'u, wielkiego masywu zajmującego środkową część Gwinei francuskiej. Ponieważ Niger, w swym górnym biegu, przepływa niedaleko początków Senegalu, przeto rząd francuski nosi się z zamiarem połączenia tych dwóch rzek zapomocą

kanalu. Przygotowawcze prace topograficzne wykazały brak poważniejszych trudności terenowych, któreby stały na przeszkodzie wykonaniu powyższego projektu.

W ten sposób powstałby długi na kilka tysięcy kilometrów szlak wodny, który umożliwiłby ekonomiczny transport produktów z olbrzymiego pod-saharskiego pasu posiadłości francuskich od Nigerji aż po Atlantyck.

Konieczna jednak byłaby budowa kilku kanałów obwodowych, pozwalających na ominięcie wspomnianych porohów i wodospadów na Senegalu, oraz niemożliwego dziś do przebycia odcinka Nigru między miastem Bamako, stolicą francuskiego Sudanu i osadą Kulikoro, stacją końcową linii kolejowej Dakar-Niger. Ten ostatni kanał jest już dziś ukończony na przestrzeni około trzydziestu kilometrów, służy jednak narazie jedynie do nawadniania tak zwanej „równiny Sotuby”, gdzie czynione są próby z drzewami owocowymi, bawełną i t. d.

Około Ansongo, o paręset kilometrów poniżej Gao, dawnej stolicy potężnego państwa murzyńskiego Songhoi, a dziś ośrodka administracyjnego i punktu, w którym projektowana kolej transsaha-



Nad Senegalem



Rybacy Somono z nad Nigru

W PORTACH AZJI

Tak jeszcze niedawno czytaliśmy o uporczywych walkach, toczących się o posiadanie fortyfikacji jakiegoś nieznanego nam Wusoong, a oto z pokładu statku obserwujemy tę miejscowość, leżącą tuż przy brzegu Yan Tse Kiang. Jest teraz cicha i spokojna; gdzieś tam widać ruiny.

Jeszcze kilka kwadransów i defilujemy przed międzynarodowym Settlementem. Na rzece długą linią wyciągnęły się okręty wojenne, strzegące, jak i podówczas, bezpieczeństwa ludzi białych i interesów swoich państw.

Spotyka nas pan minister Barthel de Weyden-thal, liczna grupa Polaków oraz oficjalne osobistości chińskiego Szanghaju. Już od pierwszego zetknięcia się z nimi wiemy, że i tu także pobyt będzie nie mniej pracowity, niż w portach poprzednich.

To też trudno powiedzieć, byśmy poznali Szanghaj. Z wyjątkiem kilku krótkich wypadów do brudnej, o ciasnych uliczkach, dzielnicy chińskiej, przemierzaliśmy miasto w ucztach, spiesząc z wizyty na wizytę, z przyjęcia na przyjęcie.

Kolonja polska, licząca do 200 osób, dokładała wszelkich starań, byśmy wywieźli wspomnienia jaknajlepsze. I trzeba przyznać, że jej się to udało. Nici przyjaźni, nawiązane z wielu rodzinami, podtrzymywane są i dziś.

Aby się zrewanżować, w przeddzień odejścia wydaliśmy na statek skromne przyjęcie dla całej kolonii. Gdyby nie oficjalny bal w Poselstwie, skończyłoby się dobrze po zachodzie słońca. Niestety, zarówno gospodarze, jak i goście musieli spieszyć się gdzieś indziej.

Podczas postoju na Whangpoo, statek nasz był przedmiotem bardzo żywego zainteresowania nie tylko prasy, Polonii i kół chińskich, które z wielkim uznaniem i zadowoleniem przyjęły fakt złożenia przez kapitana wizyty rządowi Nankińskiemu, — lecz także i mieszkańców międzynarodowego Settlementu i oficerów obcych flot, szczególnie zaś amerykańskiej. Z ostatnimi nawiązaliśmy stosunki tak przyjaźnie, że mimo tego, iż „Dar Pomorza” nie jest okrętem wojennym, żegnano go z honorami „wojennymi”. Gdyśmy mijali krążownik admirałski „Augusta”, na pokład wywołano wartę honorową i odegrano polski hymn.

W Szanghaju mieliśmy też żywy przykład tego, jak się odnoszą do nas Ukraińcy wtedy, gdy nikt nie jątrzy stosunków między nami. Pewnego dnia na „Dar Pomorza” przybyło siedmiu Ukraińców, aby powitać statek w imieniu ich kolonii. Przyszli, wiedzeni sentymentem, chociaż, jak zaznaczyli potem, nie byli pewni, jak będą przyjęci. Rozstaliśmy się przyjaciółmi.

Odeszliśmy z Szanghaju dn. 1 kwietnia, prócz miłych wspomnień uwożąc szereg upominków od Polonii, ofiarowanych dla statku i dla Szkoły Morskiej.

Na piąty dzień żeglugi, przy niepogodzie i nocach nieprawdopodobnie ciemnych, mineliśmy po lewej burcie brzegi Formozy, przy której półtora wieku



temu przystawał statek Beniowski w wędrówce ku Madagaskarowi.

Szóstego kwietnia staliśmy już na redzie Hong Kong.

Tu nas spotkała miła niespodzianka. Bo któżby się spodziewał, że tutaj właśnie spotkamy się z polską kolonią akademicką. Przybyli do nas z powitaniem pierwsi, p. Jula Kossakowska i p. Tadeusz Żóładowski, reprezentujący studentów-harbińczyków, studiujących na tutejszym uniwersytecie. Wkrótce po nich przyjechali przedstawiciele starszego społeczeństwa na czele z prezesem towarzystwa handlowego „Poltrade”. Z nimi właśnie w godzinach niesłużbowych spędzaliśmy nasz wolny czas, zwiedzając miasto i piękną wyspę.

W Hong Kongu „Dar Pomorza” zatrzymał się między innymi również dla oczyszczenia i malowania w doku dna, które obrosło już muszlami i wodorostami, hamującymi szybkość statku. Przed samym dokiem była wysoka, stroma, o gładkim zboczu skała. Na niej, wzorem innych klientów stoczni, wymalowaliśmy dużych rozmiarów banderę polską. W tym egzotycznym porcie zostanie ona obiektem, bodaj czy nie najbardziej egzotycznym, być może zresztą nienadługą. Pomyślny rozwój naszych stosunków handlowych z krajami Dalekiego Wschodu pozwala się spodziewać powstania polskiej linii okrętowej do portów Azji. Gdynia już dziś jest tutaj znana. W rubryce żeglugowej tutejszych pism, rejestrującej statki, przychodzące lub udające się do takich portów jak Londyn, Rotterdam, Antwerpia, Hamburg, czy Marsylja, znajdziecie ją codziennie. Narazie port nasz z portami Dalekiego Wschodu łączy angielska regularna linia „Blue Funnel Line”.

Przed opuszczeniem Hong Kongu na statku odbita się herbata dla Kolonii Polskiej i jej sympaty-

ków, będąca jednocześnie rewanżem za przyjęcie wydane w przeddzień na cześć obsady „Daru”. Aż dziw brał, skąd się tu tyle naraz znalazło rodaków. Nie mniej od nas byli zdziwieni także i oni, gdyż połowa niemal gości dotychczas o istnieniu reszty nie wiedziała. W ten sposób pokład „Daru Pomorza” także i tu stał się terenem, gdzie nastąpiło „odkrycie Polaków”.

Po dwudniowych ćwiczeniach w żaglowaniu i wiosłowaniu, którym bez przerwy przeskadzał deszcz, wyruszyliśmy dalej. Żal po miłych znajomych łagodziła nieco świadomość, iż na morzu dostaniemy trochę przewiewu, którego w osłoniętej górami zatoce zupełnie nie było. W parnym powietrzu, przy temperaturze plus 22 stopni, trudno było wytrzymać nawet na pokładzie, a coś dopiero w wewnętrznych pomieszczeniach statku, gdzie wszystko grubo nasiąkło wilgocią. Papier stał się niedoużytku, książki porozklejały się i wylażyły z opraw, szyby, szkła i lustra pokryła para wodna, a wszystkie skórzane rzeczy i mundury — pleśń.

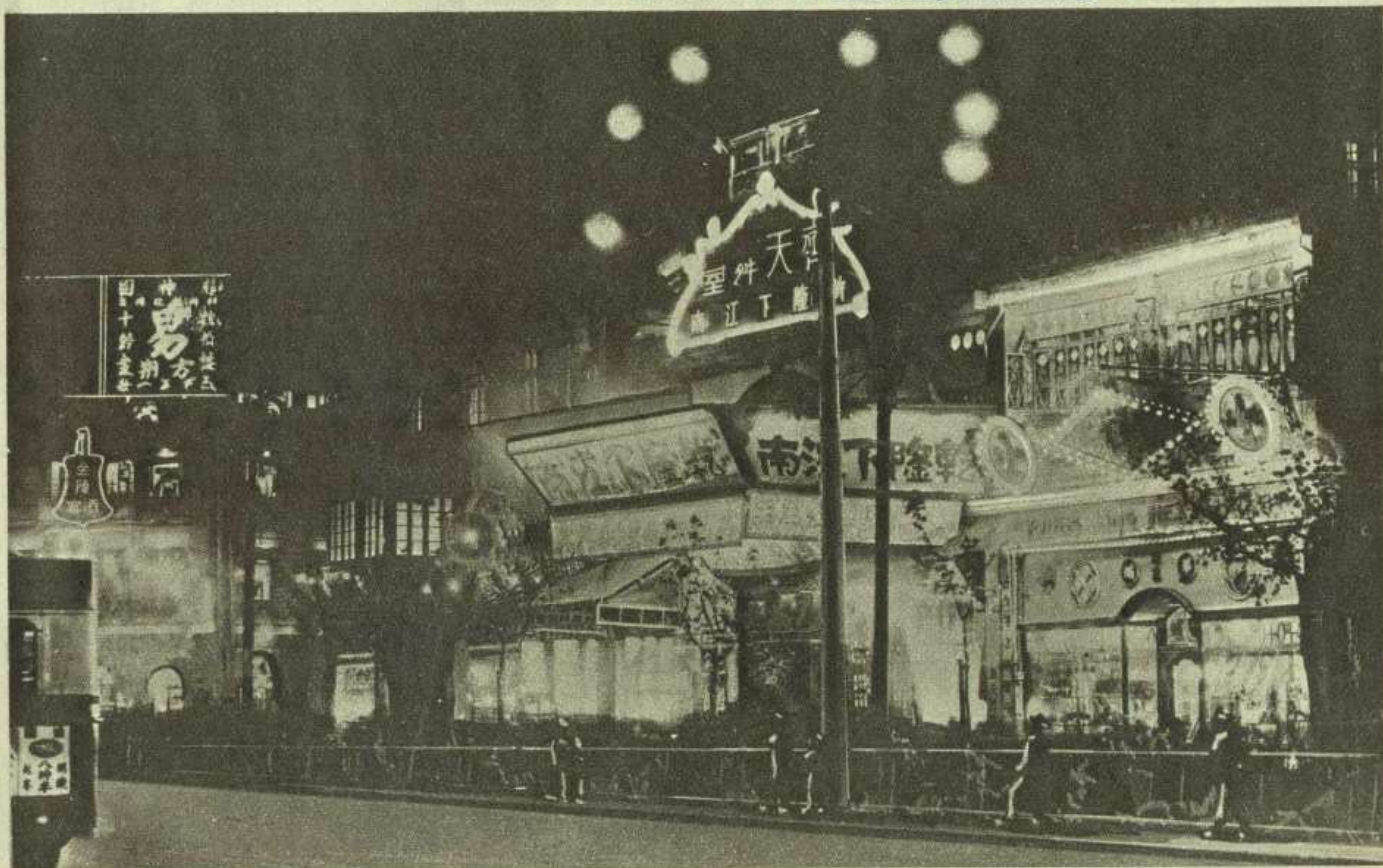
Święta Wielkiejnocy spędziliśmy częściowo na morzu, częściowo w Singapore, gdzie postój wypadł wyjątkowo cichy i spokojny.

W tym czasie mieliśmy już za sobą więcej, niżli połowę drogi i zgórą 22.000 mil. Od Japonii warunki podróży były stosunkowo niezłe, tak że spóźnienie, z którym przybyliśmy do Jokohamy, zostało wyrównane i widoki na zawinięcie do Australii stawały się coraz bardziej realne. Na kontynencie tym bardzo nam zależało, inaczej w podróży naokoło świata byłaby duża luka. To też depezę z kraju, wyrażającą zgodę na zejście do zatoki Roebuck, przyjęliśmy, jako świąteczny upominek

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ST. KOSKO



Senegalczycy

Kiedy mowa o „strzelcach z Algieru” wiadomo, że chodzi o tubylców z Algieru. Marokańscy Spahi pochodzą niewątpliwie z Maroka. Senegalczycy natomiast nie zawsze są mieszkańcami Senegalu. W skład francuskich posiadłości afrykańskich wchodziły dwie grupy kolonii: Afryka Zachodnia i Afryka Równikowa, obejmujące swym obszarem 6 do 7 milionów kilometrów kwadratowych z liczbą 20 milionów mieszkańców. Te dwie grupy obejmują 11 autonomicznych kolonii, z których każda posiada odrębną organizację polityczną i administracyjną.*).

Otóż wszyscy żołnierze — tubylcy, pochodzący z Czarnego Lądu, nazywani są „Senegalczykami”. Pochodzi to stąd, że Senegal jest najstarszą francuską kolonią w Afryce i że z Senegalu wyruszają wszyscy poborowi, zwerbowani do wojska na Czarnym Kontynencie.

W tym kraju, gdzie przebywam od przeszło dwóch lat, wszystko jest w stadium embrjonalnym. Potrzebne są ręce do przekopywania dróg, do budowania kolei żelaznych i kanałów, a przedewszystkiem trzeba ludzi do uprawy ziemi, czarny bowiem, będąc w zasadzie dobrym rolnikiem, wykazuje przy pracy mierną wydajność. Nie należy przeto wyłudniać wiosek, przez zbyt daleko posunięty pobór do wojska, pamiętać przytem trzeba, że przystosowanie do służby wojskowej zbyt wielkiego kontyngentu ludności tubylczej — pełnoletniej mogłoby stać się niebezpieczeństwem dla przyszłości kolonii.

Zachodnia Afryka Francuska posiada ogółem 13 i pół miliona mieszkańców, w tem ludności męskiej 7 milionów. Z tego powinność wojskową odśłużyło w r. 1933 — 7.500 rekrutów, a w r. 1934 — 10.500. Przeciętnie zatem na 700 mieszkańców przypada jeden poborowy.

Przez długie lata strzelcy afrykańscy składali się wyłącznie z ochotników, przymus wojskowy nie istniał. Dopiero w r. 1921 zaprowadzono w Afryce, w zasadzie przynajmniej, przymusową służbę wojskową, zarówno dla obywateli francuskich, jak i dla tubylców.

W dniu dorocznego poboru zbiera się komisja w głównym osiedlu okręgu, aby rozpocząć badanie powołanych do wojska. Czynności komisji poborowej nie są ani tak łatwe, ani też nie mogą być traktowane tak metodycznie, jak w Europie. Przedewszystkiem w kolonjach nie istnieje jeszcze ustawa o stanie cywilnym. Urodziny nie obowiązują do przymusowej rejestracji. Niezmiernie trudno jest zatem ustalić w okręgach lub wioskach dokładną liczbę mężczyzn w wieku lat 20. Wiek poborowych obliczany jest tylko w przybliżeniu. Czarni nie mają najmniejszego pojęcia o swoich latach i nierzadko przed komisją staje gromada, składająca się z dzie-

ci od lat 12-tu i mężczyzn do lat czterdziestu kilku.

Dla zwołania tych ludzi do okręgu nie trzeba oczywiście posługiwać się osobistymi wezwaniami. Na kilka miesięcy przed wyznaczeniem terminu poboru Administrator*) zwołuje starszyznę obwodu, drobnych urzędników tubylców, zawiadamiając ich o terminie poboru, a ci ze swej strony zawiadamiają o tem wioski.

Chcąc być zupełnie szczerym, należy przyznać, że wezwanie do poboru nie przejmie czarnych zbyt dużym entuzjazmem. Ledwo je usłyszą, zaczynają szybko ulatniać się w głąb dżungli. Wioski, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, pustoszeją z ludności męskiej. Niejeden z czarnych przypomina sobie nagle o ważnym interesie, nie cierpiącym zwłoki, a czekającym na niego o 100 km. od miejsca zamieszkania. Inni znikają prosto w dżungli.

I dlatego w dniu poboru przed oczami członków komisji przesuwają się dziwaczne okazy materjału żołnierskiego, nie mającego nic wspólnego z elitą ludności tubylczej. Rozpoczyna się pierwsza, ogólna segregacja, polegająca na wyeliminowaniu osobników najbardziej zaważonych, rachitycznych, za młodych lub za starych. Przy drugiej dopiero eliminacji lekarz może oddać się swobodnie swoim praktykom: opukiwaniu, mierzeniu i ważeniu kandydatów. Wreszcie, zawdzięczając tym, czy innym tajemnym manipulacjom eskulapa, udaje się zgromadzić pod dachem trzystu, lub czterystu zuchów, zdolnych do służby wojskowej. Tutaj uciekamy się do starego systemu „ciągnięcia losów”. Czarne ręce raz po raz zanurzają się w worku, zapelnionym numerkami. Ci, którzy wyciągnęli pierwsze w kolejności numery odsyłani są do domów — pozostali szkolą się na „strzelców”.

Poborowi rozpoczynają „służbę” od zrzucenia z siebie łachmanów, któremi przystroili się na komisję rewizyjną; pod egidą wyćwiczonych czarnych żołnierzy, tubylcy zaczynają sumiennie obmywać się z brudu, poczem kładzie się przed nimi zawiniątko, zawierające kompletny ekwipunek żołnierski. Jeżeli, jak mówi przysłowie, nie suknia zdoła człowieka, to w każdym razie przyznać należy, że mundur czyni strzelca.

I oto Bandigu, figurujący obecnie w papierach, jako „Bandigu Nr. 712”, który niedalej jak wczoraj czynił wrażenie dzikiego zwierzęcia, pochwyconego w sidła i przeżuwał pod welnistą czupryną dzikie projekty natychmiastowej ucieczki — dziś wyszorowany marsylskim mydłem, oczyszczony z pasorzytów, ostrzyżony, odziany w spodnie i krótką bluzę khaki, przystrojony w szeroki pas flanelowy, czerwonej barwy, przeobraził się niedopoznania nie tylko fizycznie, lecz i moralnie.

Warto mu się przyjrzeć teraz, jak z dumą paraduje tam i z powrotem po rynku, ważny, pewny siebie, otoczony krewniakami, przyjaciółmi i wielbicie-

*) Do tych kolonii autonomicznych należą: w Afryce Zachodniej: (na wybrzeżu) Senegal, Gwineja, Wybrzeże Kości Słonowej i Dahomej, — wewnątrz kraju: Sudan i Niger, — w Afryce Równikowej: Gabon, Kongo Środkowe, Oubangi-Chari i Czad.

*) Administrator — funkcjonariusz Francuz, zawiadujący okręgiem.



Senegalczyk — żołnierz francuskich wojsk kolonialnych

kami. Naczelnik wioski od tej chwili patrzy nań z należytym szacunkiem — matka-starucha, dumna z syna, ale i praktyczna zarazem, przypomina pierworodnemu, aby pamiętał nadsyłać jej część swego żołdu*).

Dawni żołnierze zaczynają mozolną robotę ociosania z grubsza naszego Senegalczyka: a więc nauka maszerowania, salutowania, szybkiego odszukania miejsca pomiędzy „Tumane 620” a „Taruone 1023”; a wreszcie odpowiadania „obecny” podczas wywoływania z szeregu.

W nocy „Bandigu nr. 712” spi owinięty wełnianym kocem, na nowej pryczy. Za dnia Bandigu posila się, a raczej pożera z niesłychanym apetytem. Wszyscy ci chłopcy mają poza sobą całe lata głodu, które starają się teraz powetować. Ryż, kukurydza, dobrze korzeniami zaprawiona, codziennie mięso, lub ryba, cóż to za luksus, dla ludzi, którzy od dzieciństwa jadal raz na dzień, a mięsa nie widzieli na oczy całymi miesiącami.

Wkrótce rekruci zostają skierowani do pułków. Połowa okręgów w Afryce Zachodniej poprzecinana jest sieciami dróg żelaznych, wobec czego transport nie przedstawia tutaj większych trudności, ale więcej, niż połowa tego kraju, posiada jedynie kamieniste ścieżki ze schroniskami mniej więcej co 20, 30 km. Do niedawna jeszcze zdarzało się, iż kompanie rekrutów zmuszone były odbywać uciążliwe marsze piechotą przez 20 do 30 dni, aby dotrzeć do swoich garnizonów. Ostatnio jednak transporty no-

wozacyjnych odbywają się w autach ciężarowych. Jeszcze jedna okazja do radości dla naszych zuchów, nie znających prócz osłów, koni, wielbłądów i wół innych środków lokomocji. Trzeba widzieć z jakim zapalem ładują się na te przedpotopowe samochody, trzęsące niemiłosiernie po kamienistych wybojach. Połamany, lecz dumny z siebie przybywa „Bandigu 712” do pułku, przybywa z nową duszą i w nowym mundurze, prawie zawsze odnajduje w dawnych pułkach swoją brać plemienną i koleżeństwo to łagodzi pierwsze wrażenia samotności.

Normalny okres trwania służby wojskowej dla czarnych nie przekracza trzech lat. Część rocznika przepędza ten czas w Afryce, nigdy jednak i z zasady w tej okolicy, z której rekruci pochodzą, a to aby zapobiec pewnym komplikacjom werbunku regionalnego. Pewien poważny kontygent, po kilku tygodniach powierzchownego ociosania, wysyłany jest rok rocznie do Francji.

Przyznać trzeba, że widok czarnych Sudańczyków z Wybrzeża Kości Słoniowej przy budowie dróg w Alpach na wysokości 2.000 metrów, lub gdy z niesłychaną ofiarnością i pogardą niebezpieczeństwa współdziałają podczas gaszenia pożarów, które rok rocznie niszczą lasy w okolicach Maures i Esteral — jest zgoła niebanalny. Nie należy również zapominać, że podczas wielkiej powodzi w południowej Francji w 1930 r. czarne bataliony z Montauban i Castelsarrazin ratowały spontanicznie kobiety i dzieci francuskie, a nawet bydło i dobytek, walcząc z żywiołem dniami i nocami, aż do zupełnego wyczerpania.

Zarówno ci, którzy zostali w Afryce, jak i tamci, którzy znaleźli się we Francji po upływie trzech lat odsyłani są do domów, ale zazwyczaj połowa Senegalczyków podpisuje umowę o przedłużenie służby wojskowej. Ponieważ podać w tej sprawie jest bardzo dużo, zwierzchnicy przeprowadzają surową selekcję. Dzięki tej procedurze Senegalczycy dochodzą niekiedy do 15 lat służby i ci właśnie weterani tworzą kadry tych wspaniałych batalionów, które okryły się chwałą czy to w zwycięstwach kolonialnych, czy podczas wielkiej wojny, kiedy 65.000 z pośród nich padło na polowiskach Francji i Bałkanów. Zawsze i wszędzie korpus czarnych uważany jest za materiał pierwszorzędny. Wojsko, idealne do prowadzenia, dzięki swej bezwzględnej wierności podczas pokoju — odwadze w czasie wojny, a zwłaszcza temu cudownemu zaufaniu, jakie żywi dla swoich zwierzchników, co czyni Bandigu i Tumane zdolnymi do największych poświęceń.

Czarny wie, co to jest „wierna służba”: dziś, gdy defiluje przed Łukiem Triumfalnym — wczoraj, gdy pełnił straż nad mokradłami w Maroni, jutro, gdy polegnie z porucznikiem Lapeyre pod gruzami pozycji w Beni-Derkal, okrażony zbuntowanymi plemionami...

Do „wiernej służby” należy jeszcze pucowanie na glanc butów pana kapitana, wypomadowanie sobie głowy mułowym gnojem, mieszanie warząchwia koszarowej zupki, a także szukanie pod gradem kul ciała adjutanta, które wysycha na słońcu, przed okopami, zaplatane w drucianych gąszczach zasieków.

Pik. DE MARTONNE

Kati — Sudan Francuski.

*) Ceremonia wypłacania żołdu w Sudanie nazywa się „Le pret” i odbywa się zazwyczaj co dwa tygodnie.

T Y P Y MIESZKAŃCÓW S U D A N U



Muzykant

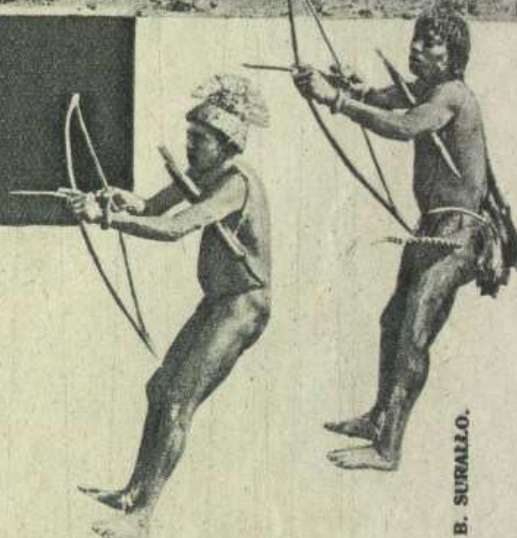


Łucznik



Piękność sudańska

Cwiczenia wojenne
ku czci zmarłych



B. SURALLLO.

KRZYSZTOF ARCISZEWSKI

Wspaniała i doskonała w typie sarmackiego wojaka postać Krzysztofa Arciszewskiego, jaką nam w rysunku swoim upamiętnił M. E. Andriolli według wizerunku z 1637 r., ożyła teraz w słowie i to słowie żywym, rozrastającym się w powieść stylową, niezwykle interesującą i godną zaszczytnego awansu w nikłym dotychczas dorobku naszej literatury marynistycznej.

„Przygody Krzysztofa Arciszewskiego” pod piórem Jerzego Bohdana Rychlińskiego stały się wymową rzadkiego dziś kultu dla tradycji historycznych.

W dziejach K. Arciszewskiego przewija się ten sam **duch nieśmiertelności**, który na tych samych drogach tułactwa łączył i dzielił wspólną rolę tragiczną polskich bohaterów na dalekiej obczyźnie. Duch ten przyświecał w godzinę śmierci Sułkowskiemu w Egipcie i wiódł przez smugę cienia twórczość Conrada-Korzeniowskiego. Wspólność polega tu na przerzuceniu nawskroś polskiego geniuszu poza granice ojczystej ziemi i oddaniu go na służbę chlwały i sławy już nie obcego państwa i cudzych sztandarów, ile na własność całego świata cywilizowanego, który z takich zasług czerpie przykładowe wzory najszczytniejszych czynów w dziejach całej ludzkości na ziemi.

Szukając w tej dziedzinie poświęceń heroicznych, znajdziemy odpowiedź na utarte zdanie, jakoby Polska tradycyji morskich nie posiadała. Zdanie to zasłania się kartami historii dawnej Rzplitej. To jednak jeszcze nie dowód. Poza podręcznikową historią tych czasów brała udział w życiu narodów indywidualność wielu niedocenionych Polaków, którzy swą działalność na morzach i za morzami przeciwstawili bohatersko naszej biernej obojętności w żeglarswie. Niewątpliwie w zaniedbaniu spraw morskich w dawnych czasach Rzplitej leżała przewina polityki sejmowej i opinii „zbakierowanej” ku Wschodnim Kresom. Ale i dzisiaj w bezmyślnym powtarzaniu błędnych orzeczeń ówczesnych lat tkwić musi nielogiczna sprzeczność wobec rzeczywistości, jak i dowód pewnego rodzaju lenistwa i nieuctwa wobec istotnych, stwierdzonych, obcych źródeł historycznych, które odsłaniają coraz więcej przykładów i przyczynków dziejowych, świadczących o trwałej i ciągłej żywotności Polaków daleko na szerokich morzach i oceanach świata.

Z tych względów wygrzebanie Arciszewskiego Krzysztofa z popiołów niepamięci ma podwójną wartość: tak dla historii, jako fizyczny, realny wzór pożyteczny, a wychowawczy, i dla literatury, jako duchowy element twórczy, motyw szlachetnej glorii, studjum psychologiczne, świetny ekstrakt rzetelnego natchnienia.

Nie od rzeczy też będzie przy tej okazji przypomnieć, że typowa, swoista emanacja rycerskiego ducha polskiego, jaką w swej postaci reprezentował K. Arciszewski, napewno rozpieczętowałaby się bez rezonansu na podobieństwo innych naszych bohaterów w świecie, gdyby nie pobratymcze bohaterstwo dzielnych szperaczy archiwalnych. Z rzędu takich to zapomnianych nurków w głębinach historii wywodził się Walerjan Kalinka, który w 1847-48 r.

pierwszy natrafił w Hadze na liczne ślady działalności rycerskiej i politycznej Arciszewskiego w Holandji i Brazylii z lat 1626—1640 (korespondencja ze Stanami generalnymi, druki, przyczynki biograficzne). Dopiero jednak dwutomowemu dziełu Aleksandra Kraushara w 1892 r. zawdzięczać możemy całkowite opracowanie „Dziejów Krzysztofa z Arciszewa Arciszewskiego — Admirała i Wodza Holendrów w Brazylii, Starszego nad Armatą Koronną za Władysława IV i Jana Kazimierza”.

Już same przeżycia Arciszewskiego na tle ruchliwej epoki trzydziestoletniej wojny składają się na dramatyczny konflikt duchowych i fizycznych przeznaczeń tego urodzonego wojaka-wodza, a zarazem z upodobania poety (pisał również wiersze).

Krzysztof z Arciszewa był arjaninem. To go wykluczało naówczas poza nawias dworskich łask Zygmunta III-go, który, jak wiadomo, nie cierpiał dysydentów. Ambitny rycerz nie mógł zresztą i z innych powodów oddać swój geniusz wojenny ojczyźnie. Spotkała go mianowicie kara infamji i banicji za to, że w sposób okrutny zabił pewnego palestranta Brzeźnickiego. Nota bene, palestrant ów w sposób również bezwzględny i podstępny zagroził na własność majątek rodzinny Arciszewskich.

Wyemigrowawszy z Polski, wspomagany łaską i subwencjami jedyne go protektora ks. Krzysztofa Radziwiłła, pan Krzysztof z Arciszewa wypłynął wkrótce już samodzielnie na arenie szerokiego świata. W służbie Kompanji Indji Zachodnich pod sztandarem Holandji, szybko awansując do rangi generała artylerji i admirała, dokonuje trzech śmiałych wypraw do Brazylii, tam odbiera z rąk Portugalczyków i podbija olbrzymie prowincje Pernambuco i Parahiby, zwycięża w świetnych bitwach pod Castello Reale, Barra Grande i Porto Calvo. Pomnik, wystawiony na jego cześć w Pernambuco, zaszczyty, rozgłos, osobista korespondencja z królem Władysławem IV-ym, jak i medal, wybitny w Amsterdamie w 1637 r. na cześć brazylijskiego zdobywcy, są wymowną ilustracją tych sławetnych czasów Arciszewskiego. Po takich wzlotach jednak nastąpił upadek. Przyczyniła się do tego w głównej mierze zawiść współzawodnika, gubernatora Brazylii hr. Jana Maurycego de Nassau Siegen. Usunięty przez niego od władzy i wpływów, wraca po latach, sterrany wojną, sławny bohater — do Polski, upatrzony na admirała floty przez króla Władysława IV-go. Przybył jednak zapóźno, gdy z winy sejmu w 1635 r. znów zatrzaśnięto wrota bałtyckie przed Polską. Mimo wszystko w potrzebie wojennej z Kozakami stanął wtedy Arciszewski, jako jeden z pierwszych w szeregu, i dowodząc artylerji, pokazał Polsce swój talent. Wybronił bowiem armaty, sam jeden, podczas sromu piławickiego, potem znów murów Lwowa przed najazdem Chmielnickiego, wreszcie w głównej mierze przyczynił się do zwycięstwa wojsk króla Jana Kazimierza pod Zborowem. Był to jednak ostatni zryw geniuszu tego rycerza. Wkrótce potem Krzysztof Arciszewski umiera, a zwłoki jego ...płoną na katafalku w zborze kalwińskim od ognia, podłożonego wtedy pod miasto Leszno przez oddział Grzymułtowskiego w utarczce ze Szwedami.

JANUSZ STĘPOWSKI

SPRAWY KOLONJALNE

TRAKTAT BASENU KONGA

Cały świat tak jest pochłonięty zatargiem i zbrojnym starciem włosko - abisyńskim, że zupełnie niepostrzeżenie przechodzi sprawa kolonialna, wielkiej doniosłości ekonomicznej dla wszystkich krajów bez wyjątku. Jest nią międzynarodowa umowa znana pod nazwą: Traktat Basenu Konga.

Historia tego traktatu sięga pół wieku wstecz, gdy Afryka środkowa była jeszcze „ziemią niczyją”, gdy nad nią jeszcze nie rozciągnęła swego panowania władza białego człowieka, ale już wyciągnięte dłonie: francuska, angielska, portugalska, belgijska i niemiecka, wyraźnie wskazywały, kto zawładnie tym ogromnym i wówczas nieznanym terenem. Wtedy to Międzynarodowa Konferencja w Berlinie (w 1885 r.) uznała tereny środkowo - afrykańskie — bez względu na to, komu ostatecznie przypadną — jako otwarte dla handlowej aktywności wszystkich krajów europejskich, bez wyjątku, uznając zupełną, na lat 50, wolność handlową i równość traktowania wszystkich narodów, bez żadnych ograniczeń, zastrzegając się przeciw jakimkolwiek zakazom lub utrudnieniom, ze strony tych państw, które w przyszłości zawładną nowymi terenami Afryki centralnej.

Niedaleka przyszłość wykazała, iż traktat ten obejmuje nowo utworzone kolonie: Kongo Belgijskie, Ugandę, Kenię, Ruandę - Urundi, Tanganikę i Nyasę, a częściowo: Mozambik, Północną Rodezję, północny skrawek Angoli, oraz południową część Fr. Afryki Równikowej, Kamerunu, Sudanu anglo-egipskiego, a nawet południe Abisynji i zachodnią część włoskiego Somali.

Obszar ten, zamieszkały przez zgórą 25 milj. Murzynów, przedstawia bardzo pojemny rynek zbytu na towary europejskie, zwłaszcza, że kolonie objęte traktatem rozwinęły się gospodarczo, stworzyły doskonałe środki komunikacyjne przez zbudowanie portów, kolei, dróg samochodowych, lotnisk i rozwinięcie komunikacji powietrznej, przez eksploatację bogactw naturalnych tak mineralnych, jak i roślinnych, oraz wytworzyły z ludności tubylczej względnie dobrego konsumenta towarów przemysłowych, stale zwiększającego swe potrzeby.

Zmienione warunki w Europie, po traktacie wersalskim — spowodowały rozpatrzenie tej sprawy powtórnie w r. 1920. Traktat Basenu Konga został w Saint Germain en Laye (i pod tą nazwą jest często wymieniany) rozciągnięty na wszystkie te kraje, które podpisały traktat w Wersalu. W ten sposób dla krajów niekolonialnych została utrzymana możliwość ekspansji handlowej w Afryce środkowej.

Z możliwości tych w całej pełni skorzystała Japonia, rozwijając swą aktywność głównie w tej części Afryki. Ta umowa międzynarodowa jest jej głównym oparciem w poczynaniach afrykańskich. Podczas, gdy inne kolonie — poza krajami mandatu i Marokiem, gdzie handel międzynarodowy ma umowami zagwarantowaną swobodę — wprowadzają różne ograniczenia, a nawet ustanawiają kontyngenty, to na tym terenie środkowo - afrykańskim nie istnieją żadne inne ograniczenia, jak tylko pobieranie opłat celnych w jednokrotnej wysokości od towarów bez względu na ich pochodzenie, czy to z metropolii, czy też z innych krajów.

Wprawdzie wiele narodów nie wykorzystało w pełni (albo też i wcale nie) tych przywilejów

traktatowych, niemniej jednak ze względu na rozwijający się wyścig w zdobywaniu i utrzymywaniu rynków zbytu towarów, sprawa traktatu w S. Germain, nie może im być obojętna, albowiem udział w handlowej eksploatacji tego terenu kolonialnego mają zapewniony w całej pełni.

Traktat ten kończy się w r. 1935, jednak z zastrzeżeniem dalszego przedłużenia. Gdyby nie sprawa włosko - abisyńska, kwestia tego traktatu zapewne znalazłaby żywszy oddźwięk w różnych krajach europejskich, aniżeli tylko lakoniczne wzmianki w prasie zagranicznej o dobieganiu do końca traktatu z r. 1885. Ta sama prasa zapewnia, iż ze względu na obecną ważność spraw w Afryce wschodniej, dopiero w r. 1935 będzie rozważana kwestia dalszego przedłużenia umowy w S. Germain.

Dla nas przywileje tego traktatu mają również poważne znaczenie. Wprawdzie nie wykorzystaliśmy ich dotąd, albowiem poczynania nasze w tej części Afryki jeszcze się nie rozwinęły, niemniej jednak zapewniona — umową międzynarodową — dostępność handlowa tych, środkowo - afrykańskich terenów, stwarza dla nas warunki bardzo cenne dla naszego handlu kolonialnego.

FR. ŁYP

PROCHY MARSZAŁKA LYAUTEY SPOCZĘŁY W MAROKU



Spełniając wolę Marszałka Lyautey'a, zmarłego w lipcu 1934 r., prochy jego przewieziono do Maroka. W Rabacie, przed trumną wielkiego budowniczego francuskiego władztwa kolonialnego, przedefilowały oddziały wojsk kolonialnych



Mobilizacja floty angielskiej w Gibraltarze

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Polska. W dniu 25-go października wcielony został w skład floty wojennej O. R. P. „Mewa”. Trauler ten, tego samego typu co O. R. P. „Jaskółka”, zbudowany został przez Stocznnię Gdyńską.

„Czajka” i „Rybitwa”, budowane przez stocznnię Modlińską, będą gotowe w ciągu przyszłego roku.

Anglia. W związku z sytuacją, wywołaną wojną włosko-abisyńska, nastąpiło poważne przegrupowanie wszystkich angielskich sił morskich.

Do eskadry morza Śródziemnego zostały dodatkowo przydzielone pancerniki „Queen Elisabeth” i „Renown”, krążownik pancerny „Hood”, 6 lekkich krążowników, 4 łodzie podwodne i dwa dyony kontrtorpedowców; wszystkie te jednostki wchodziły normalnie w skład eskadry domowej.

Jednocześnie przyłączyły się do tego wzmocnionego zespołu krążownik „Ajax”, pełniący normalnie służbę na wodach amerykańskich, krążownik „Cyclops” z Dalekiego Wschodu, krążownik „Norfolk” z Indii oraz krążownik „Colombo” i dyon kontrtorpedowców z morza Czerwonego.

Admirał Fisher, dowodzący eskadrą śródziemnomorską, ma więc pod swoimi rozkazami ponad sto okrętów wojennych, rozmieszczo-

nych na przestrzeni od Gibraltaru do Adenu, oraz poważną część angielskich sił lotniczych.

W stoczni Cammell Laird w Birkenhead rozpoczęta została budowa awjomatki „Ark-Royal”. Szczegóły tej jednostki trzymane są narazie w tajemnicy. Wiadomo jedynie, że długość jej wyniesie 244 m., szybkość ponad 36 węzłów, i że koszty budowy wyniosą około 80 milionów funtów.

Na początku przyszłego roku admiralicja przedłożyła parlamentowi olbrzymi program rozbudowy morskich sił zbrojnych, w rodzaju słynnego „Naval Defense Act” z r. 1889.

Program ten, rozłożony na okres siedmioletni, ma przewidzieć budowę 12 pancerników, 33 krążowników, 63 kontrtorpedowców i 24 łodzi podwodnych; koszt budowy tych jednostek wyniesie około 240.000.000 funtów. Dwa pancerniki mają być rozpoczęte w styczniu 1937 r., dwa w 1938 r., jeden w 1939 r., pozostałe zaś w latach następnych.

Admiralicja uzasadnia ten program rozbudowy faktem, że większość posiadanych okrętów linjowych jest już przestarzałego typu, że mocarstwa kontynentalne budują

ją względnie zamierzają wybudować w najbliższej przyszłości 10 nowoczesnych pancerników, którym Anglia może przeciwstawić zaledwie trzy, oraz tą okolicznością, że Francja, Włochy i Japonia posiadają znacznie większą ilość zarówno kontrtorpedowców jak i łodzi podwodnych.

Świeżo wykończony krążownik „Galatea” przydzielony został do eskadry morza Śródziemnego. Należy on do serii czterech jednostek po 5200 t., z których „Arethusa” jest już oddana do służby, a pozostałe dwa znajdują się w budowie.

Długość ich wynosi 147 m., moc maszyn 65.000 K. M., szybkość 32,5 w. Uzbrojenie składa się z 6 dział 152 mm., 4 dział 102 mm przeciwlotniczych, 6 aparatów torpedowych 533 mm i 1 wodnopłatowca. Koszt budowy wyniósł 1,225.000 funtów.

Typ ten, zasadniczo słabo uzbrojony jak na swoją wyporność, miał być względnie niekosztowny; okoliczność ta miała umożliwić produkcję masową, z przeznaczeniem do obrony dalekich szlaków wodnych. W praktyce jednak okręty te okazały się niezbyt wytrzymałe; to też admiralicja postanowiła zaprzestanie dalszej ich budowy i wybrała na ich miejsce typ o wypor-

ności 7.000 t., uzbrojony w osiem dział 152 mm.

Niemcy. Z dniem 27 września rozpoczął służbę w Kilonji 1-szy dywizjon łodzi podwodnych, ochrzczony imieniem „Weddingen”, dla upamiętnienia dowódcy łodzi podwodnej U. 13, która we wrześniu 1914 r. w ciągu jednego dnia zatopiła trzy krążowniki angielskie. Dywizjon składa się z łodzi podwodnych od U-7 do U-12 po 250 ton, oraz torpedowca T. 23. Jednocześnie otwarta została oficjalnie szkoła podwodnego pływania.

Zimowy plan kampanji przewiduje następujące dalsze podróże: 1) krążownik „Karlsruhe” już opuścił Kilonję, udając się poprzez morze Śródziemne na Daleki Wschód i do Indji Holenderskich; 2) krążownik „Emden” opuścił Wilhelmshaven udając się poprzez wyspy Azorskie do Ameryki Środkowej, Stanów Zjednoczonych i Kanady; 3) pancernik „Schlesien” opuścił Wilhelmshaven w połowie grudnia i uda się na dwa miesiące na morze Śródziemne i na wyspy Kanaryjskie.

Na krążownikach „Karlsruhe” i „Emden” zaokrętowani są podchorążowie szkoły morskiej.

Stany Zjednoczone. Według informacji prasowych, Departament Marynarki zamierza w styczniu 1937 r. rozpocząć budowę nowych pancerników. Z chwilą bowiem

wygaśnięcia postanowień traktatu Waszyngtońskiego, to jest w grudniu 1936 r., 7 okrętów tego typu przekroczy granicę wieku.

Nowe pancerniki będą uzbrojone w działa 406 mm., szybkość ich przekroczy 30 węzłów. Jaknajdalej idące zastosowanie spawania elektrycznego i wynikająca z tego oszczędność na ciężarze, umożliwią znaczne zwiększenie opancerzenia zarówno burtowego jak i pokładowego. Według tego programu, począwszy od 1937 r., rok rocznie ma być postawiony na staplu nowy pancernik.

W chwili obecnej wszystkie krążowniki typu „Phoenix”, a jest ich siedem, znajdują się w budowie.

Są to jednostki po 10.000 ton, szybkość 33 w., uzbrojone w 15 dział 152 mm i zaopatrzone w dwa wodnopłatowce.

W październiku przybył do Anglii kontrtorpedowiec „Hull”, jeden z serii 35-ciu będących obecnie w budowie.

Fachowcy angielscy wyrażają się bardzo pochlebnie o tym typie, który wykazał wybitne zalety morskie oraz poważny, jak na swoją wyporność, rejon pływania.

Długość jego wynosi 100 m, wyporność 1500 ton, szybkość 37 w., rejon pływania aż 6000 mil. Uzbrojenie składa się z 5 dział 127 mm, 8 działek przeciwlotniczych i 8 aparatów torpedowych, przyczem

torpedy są typu turbinowego, o dużej szybkości. Załoga składa się z 9 oficerów i 140 podoficerów i szeregowych.

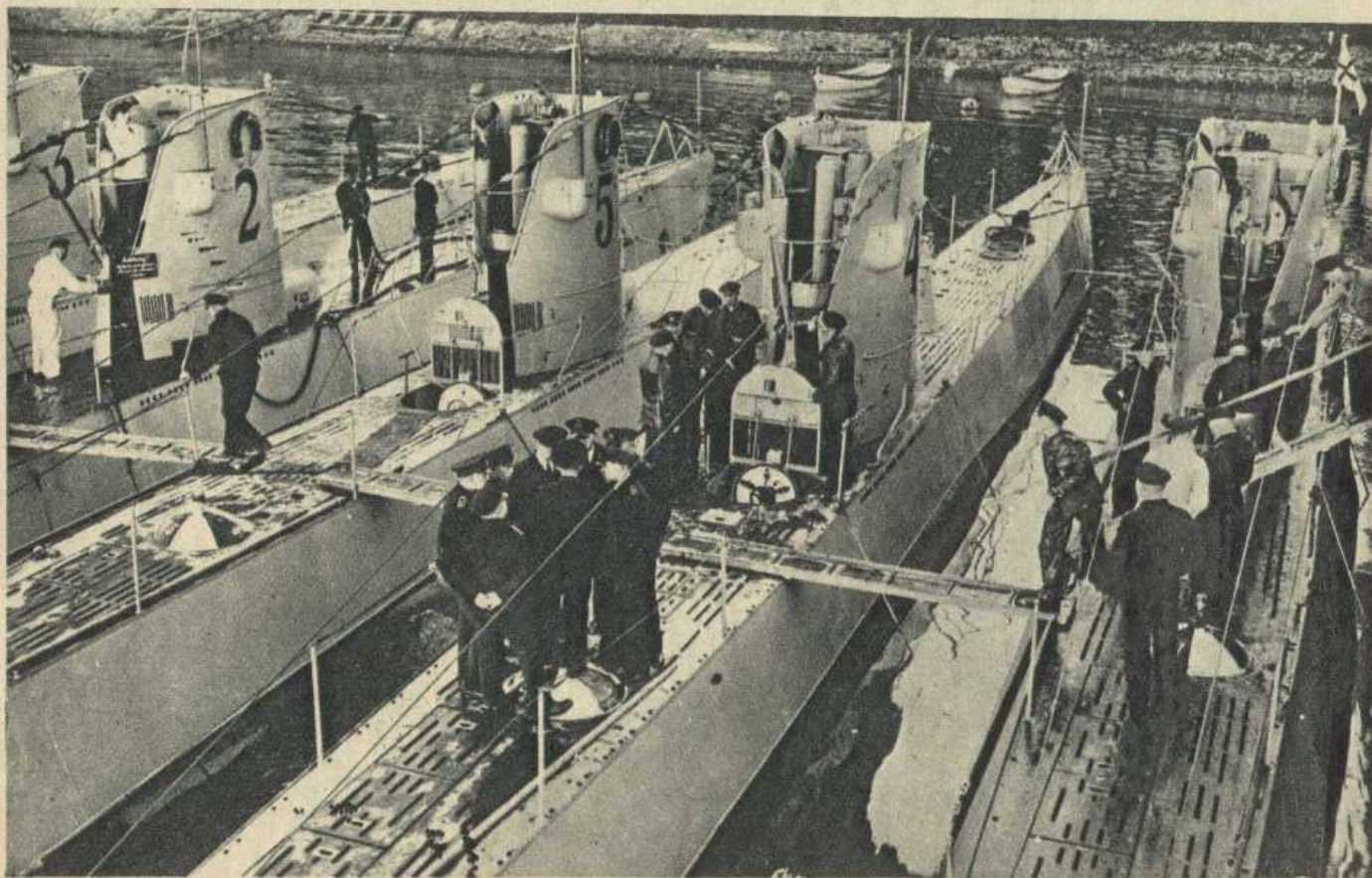
Koszt takiej jednostki wynosi ponad 700.000 funtów, co jest bardzo dużo jak na stosunki europejskie. Oczywiście okręt jest urządzony z wielkim komfortem, posiada aparaty telewizyjne i kinematograf dla uprzyjemnienia czasu załozde.

Hiszpania. Minister Marynarki opracował i przedłożył Izbie Cortezów projekt dekretu o rozbudowie marynarki wojennej.

Projekt ten obejmuje okres 5-letni i przewiduje budowę 12 łodzi podwodnych po 400 ton, 12 torpedowców po 800 ton, 12 patrolowców po 200 ton, 8 trałowników po 400 ton, 2 stawiacze min po 2000 ton. Poza tym przebudowane mają być istniejące dwa pancerniki, oraz porobione znaczne inwestycje portowe. Projekt ten przewiduje wydatki na ogólną kwotę 450 milionów pesetów.

Krążownik „Canarias”, którego budowę rozpoczęto w połowie 1931 r., ma być wykończony i oddany do służby w ciągu grudnia 1935 r. Druga jednostka tego typu, „Baleares” została ukończona w połowie ubiegłego roku.

Są to lekko opancerzone krążowniki po 10.000 ton, o bardzo ciekawym profilu, szybkość 33 w., rejon pływania 8000 mil. Uzbrojone



Nowe niemieckie łodzie podwodne w porcie Kilońskim

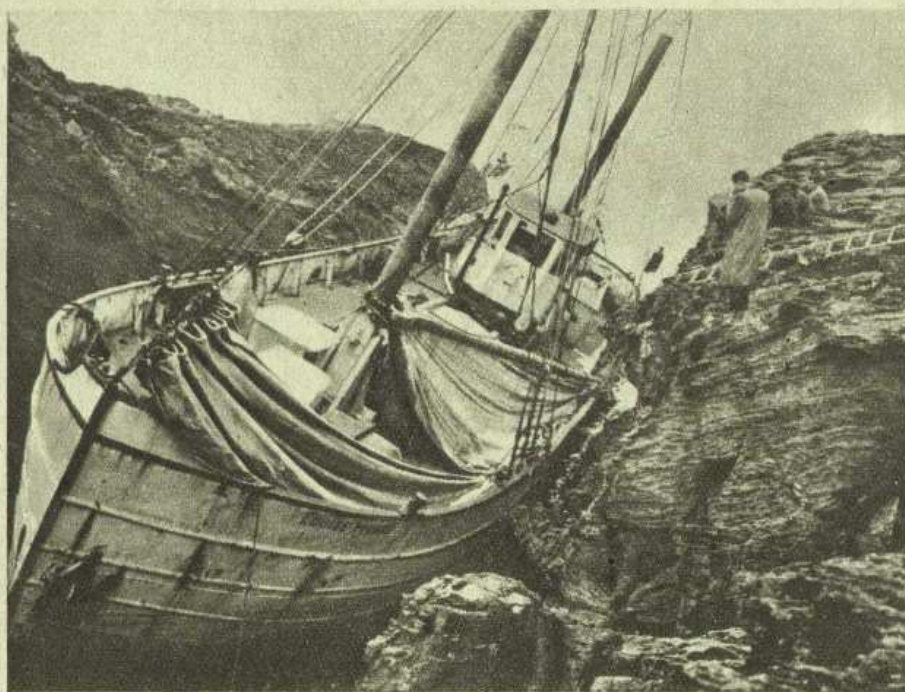
są w osiem dział 205 mm, 8 dział 120 mm przeciwlotniczych i 12 aparatów torpedowych. Ponadto posiadają one jedną katapultę i dwa wodnopłatowce.

Francja. W Lorient rozpoczęto budowę kontrtorpedowca „Mogador”, charakterystyka którego odpowiada jednak raczej danym małego krążownika. Wyporność wynosi aż 2.900 ton, szybkość ponad 40 węzłów, uzbrojenie składać się będzie z 8 dział 138 mm i trzech potrójnych aparatów torpedowych.

Tegoroczna trasa okrętu szkolnego „Jeanne d'Arc” prowadzi poprzez wyspy Kanaryjskie i Antyle wzdłuż wybrzeży Ameryki Południowej, następnie Przylądek Dobrej Nadziei, wschodnie wybrzeże afrykańskie, wyspy Madagaskar i Mauritius, kanał Suezki, wybrzeże lewantyńskie, morze Śródziemne, Gibraltar i powrót do Brest.

Wzorem lat ubiegłych na krążowniku tym zaokrętowani zostali 3 podporucznicy polskiej marynarki wojennej, z tego dwóch korpusu morskiego i jeden korpusu technicznego.

W dniu 14 października spuszczone na wodę łódź podwodna 1-ej klasy „Beveziers”, wyporności 1380-2060 ton. Jest to 38-ma łódź



Podczas silnej burzy został wyrzucony na wybrzeże Devonu (Anglia) statek „Louise Yvonne”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



podwodna tego typu, wybudowana od czasów wojny, i 12-sta zbudowana przez arsenał marynarki wojennej w Cherbourg, który wyspecjalizował się w tego rodzaju konstrukcjach.

wstępne”. — A. Siebeneichen: „Rola Gdańska w życiu gospodarczym Polski”. — A. Rudzki: „Rozwój Gdańska w oparciu o Polskę odrodzoną”.

Całość tak obszernej publikacji, zawierającej 340 stron druku dużego formatu oraz kilkaset ilustracji, wykresów, plansz kolorowych, map itp. — wydana została na dobrym papierze ilustracyjnym, w oprawie płóciennej. Cena jednego egzemplarza wynosi 30.— zł. wraz z kosztami przesyłki.

G. Piotrowski: „Przedsiębiorstwa morskie”. Warszawa, 1935. Str. 88+4 szt. Cena: zł. 2.80.

W estetycznym ujęciu graficznym wydała Główna Księgarnia Wojskowa tę wielce pożyteczną książeczkę, zaopatrzoną w 35 ilustracji i 3 schematy, pouczającą w sposób popularny o mało znanej przez nasze społeczeństwo dziedzinie przedsiębiorstw morskich. W przedsiębiorstwach tych udział wziąć może nie tylko, jakby się zdawać mogło kapitał wielki (armatorstwo), lecz również, co jest niezmiernie ważne, i kapitał drobny. Pomniejsze przedsiębiorstwa portowe (obsługa statku, obsługa towaru), rybołówstwo morskie, handel i przetwórczy przemysł rybny — to właśnie teren, na którym nasz drobny kapitał znajdzie pole do popisu, bez większego dla siebie ryzyka, a z zyskiem.

Ta próba zainteresowania drobnego kapitalisty portem gdyniskim — jest najważniejszą zaletą tej, godnej uwagi i polecenia książeczki, tem bardziej, że w tej dziedzinie zaniedbani jesteśmy poważnie.

(i.)

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

„15 lat polskiej pracy na morzu”

Instytut Wydawniczy Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni ma już poza sobą ruchliwą działalność, wyrażającą się w publikowaniu szeregu książek z zakresu techniki marynarskiej. Chlubnem ukoronowaniem tej działalności jest cenna, zbiorowa monografia, która, będąc zsumowaniem wielu morskich zagadnień Polski, całokształtem swym daje obraz naszej prężności i ekspansji na morzu.

Dzieło to, p. t. „15 lat polskiej pracy na morzu”, stanowiąc pewnego rodzaju morską encyklopedję podręczną, w sposób obszerny zapoznaje nas z morskim dorobkiem Polski w okresie pierwszych piętnastu lat odrodzenia państwowego. Wydane zostało pod red. dr. A. Majewskiego, przy współudziale komitetu wydawniczego, w skład którego weszli wybitni znawcy zagadnień morskich, i zawiera następujące ich prace:

E. Kwiatkowski: „O światopogląd morski Polski dawnej i współczesnej”. — L. Moździencki: „Polityka morska Polski odrodzonej”. — St. Frankowski: „Obrona Polski na morzu”. — Al. Majewski: „Prawne podstawy pracy na morzu”. — St. Wachowiak: „Pierwsze poczynania Polski nad morzem”. — N. Korzon: „Wywóz węgla polskiego

czynnikami rozwoju portu gdyńskiego”. — T. Wenda: „Dzieje budowy portu gdyńskiego”. — St. Łęgowski: „Port w Gdyni”. — B. Kasprzowicz: „Handel zagraniczny Rzeczypospolitej Polskiej drogą morską”. — B. Zipper: „Polska polityka taryf portowych”. — B. Koselnik: „Zagadnienie tranzytu w portach polskich”. — J. Rummel: „Polska marynarka handlowa”. — R. Hordyński: „Przemysł w Gdyni”. — A. Hryniewiecki: „Rybołówstwo morskie”. — W. Grabowski: „Obsługa finansowa miasta i portu Gdyni”. — St. Malessa: „Wytyczne rozwoju Gdyni jako ośrodka rozwoju handlu zagranicznego i przemysłu portowego”. — M. Bukowski: „Zagadnienia komunikacyjne w porcie gdyńskim”. — St. Gieszczykiewicz: „Elektryfikacja portu handlowego w Gdyni”. — Z. Adamski i L. Mistat: „Prace administracji morskiej na wybrzeżu”. — St. Dłuski: „Służba ostrzegawczo-meteorologiczna”. — A. Mohuczy: „Szkolenie oficerów marynarki handlowej”. — Fr. Sokół: „Miasto Gdynia”. — St. Filipkowski i St. Malessa: „Podstawy urbanistycznego rozwoju m. Gdyni”. — A. Wachowiak: „Kąpieliska morskie i turystyczne na wybrzeżu”. — M. Zaruski: „Żaglowy sport morski”. — Gdańsk: — A. Papée: „Słowo

Świat stale się kurczy, a narody na odległych krańcach ziemi stają się sobie coraz bliższe, jeśli przestrzeń między nimi mierzyć będziemy zamiast miarą długości, miarą czasu. Pośpieszna komunikacja o łączności pomiędzy Ameryką a Europą sprawiła, że te dwa kontynenty odległe są od siebie o kilka dni, zamiast, jak dawniej, o kilka tygodni czasu. Słuszne więc wydaje się określenie oceanu Atlantyckiego przez pewnego Amerykanina jako „wielkiego stawu”. I my, Polacy, zarówno po tej jak i po tamtej stronie „stawu” skłonni jesteśmy przyjąć to określenie z chwałą, gdyśmy zdołali o kilka dni skrócić dzielącą nas przestrzeń za pośrednictwem nowoczesnego pomostu, jakim jest dla nas m/s „Piłsudski”.

Jak radośnie powitano po obu stronach skrócenie dzielącego nas dystansu, tak równie radośnie powitali wszyscy członkowie L. M. i K. w Polsce wiadomość o powstaniu na zjeździe Kół Morskich w Chicago centralnej organizacji Polskiej Ligi Morskiej, mającej skupić całe Wychodźstwo do współpracy dla polskiej idei morskiej z siostrzaną organizacją w Polsce. Teraz istnieje więc tysiąc i jeden powodów, dla których członkowie LMK w Polsce pragną wiedzieć, co dzieje się tam na wychodźstwie, a w szczególności o tem wszystkim, co jest związane z Polską Ligą Morską w Stanach Zjednoczonych. Sądzić należy, że oprócz bezpośrednich wiadomości z terenu, poza raportami do Centrali, napływna szerokim strumieniem do redakcji „Morza” ciekawe komunikaty, jak również, że tym sprawom zechce poświęcić więcej uwagi prasa wychodźcza, dla której rośnie coraz większe zainteresowanie w „starym kraju”. Obecnie możemy zapewnić — że jest ona więcej, niż kiedykolwiek tu czytana, a nawet wycinki z niej są z całym pietyzmem przechowywane.

Jakkolwiek Polska Liga Morska, jako skonsolidowana organizacja, jest młoda, dokonała ona już bardzo wiele i należy podkreślić szczęśliwy moment jej zorganizowania w związku z pracami organizacyjnymi i propagandowymi przyjęcia m/s „Piłsudski”. Dzieńsiatki odezwy, w prasie, uroczyste akademie, szereg komunikatów od różnych towarzystw, prelekcje sprawiły, że nie znalazł się na wychodźstwie ani jeden Polak, któryby nie doceniał ważności tego momentu. Oczywiście, że ze względu na port nowojorski, najważniejsza praca organizacyjna przypadła na Okręg I-szy, obejmujący cały teren konsulatów nowojorskiego, sięgający

do Buffalo, Bostonu i części Pensylwanii. Okręg ten liczy ponad dwanaście oddziałów i zgórą 1500 członków. Obecnie, gdy została ukończona ta faza działalności, Polska Liga Morska zabrała się do pracy dalszej pod hasłem: „milion członków dla Ligi w 1935 r.”

Znany dziennikarz p. Tomasz Kozak w „Moim Kąciku”, ukazującym się w większości pism polskich, komunikuje, że Polonia w starej Filadelfji jest kilkakrotnie licznie mniejsza od Polonii w Buffalo lub Detroit, a jednak istnieje tam i dobrze działają cztery koła Ligi Morskiej, a kilka nowych kół jest w procesie organizacji. Miłem jest dla nas czytać w tamtejszej prasie, że w Buffalo za „polskiem morzem” krząta się grono młodzieży. Starzy ustępują miejsca młodym. Ta młodzież w Ameryce to już nie owi „Polacy w sakach”, o których w Hamlecie mówi Szekspir. Zapewne docenia ona znaczenie morza więcej, niż starsze pokolenie. Aktywność przejawia się w wielu kierunkach, jak np. w przesłaniu w srebrnych urnach ziemi na kopiec Marszałka przez oddziały Ligi Morskiej z Detroit i Buffalo, Polacy z Detroit nadesłali ziemię z miejsca, gdzie zginął tragiczną śmiercią znany lotnik Stanisław Hausner podczas uroczystości żałobnej ku czci Marszałka.

Intencja Polaków zrzeszonych w Lidze Morskiej na terenie Ameryki było — jak wyrazili w liście do Zarządu Głównego w Warszawie — aby ziemia ta zza Oceanu, dorzucona do Kopca Marszałka, była symbolem jedności uczuć, łączących Polaków pod wszelkimi szerokościami geograficznymi.

Ta jedność uczuć może najpiękniej była zmanifestowana w pamiętnym dniu 24 września b. r., gdy cały Nowy Jork podziwiał kalejdoskop barw. W tym to dniu, prócz lasu sztandarów narodowych, mundurów Weteranów A. P. oraz członków Legionu Polskiego, stały się liczne zastępy członków Sokołów i Sokolic, działwy szkoły Rady Oświatowej, prawie wszystkich polskich szkół kształcących w Nowym Jorku i New Jersey. Uczniowie szkoły Kościuszki w Harlem wystąpili w barwnych kostiumach Krakowiaków i Krakowianek, harcerze i harcerki w swych mundurach. Na szereg dni przedtem wszyscy też czapnicy mieli pod dostatkiem pracy, szyjąc mundury i czapki dla nowych członków Ligi Morskiej, która galowo występowała. Jeden np. z oddziałów w Filadelfji zamówił naraz 50 czapek.

Nie tylko jednak Polacy amerykańscy uroczystie celebrują ważne momenty, łączące Polskę z Ameryką. Oto bowiem ustalonym już dorocznym zwyczajem, oficerowie 309 pułku Kawalerji Amerykańskiej, godnie uczcili 11-go października 156 rocznicę śmierci Ojca Kawalerji Amerykańskiej gen. Kazimierza Pułaskiego. W Harvard-Yale-Princeton Klubie, w śródmieściu Pittsburga, odbył się tego wieczoru podniosły bankiet przy udziale najwyższych osobistości ze świata wojskowego amerykańskiego. Stronę polską reprezentowało grono Polaków z konsulem gen. dr. Karolem Ripa. Dłuższe przemówienia wygłosili gen. maj. Shanon i konsul gen. dr. Ripa. Staraniem Koła Oficerskiego ten ostatni powtórzył swoje przemówienie w języku angielskim przez radio, po nim zaś zabrał głos gen. brygady Churchill B. Mehard. Była to więc nie tylko uroczystość amerykańska ku czci bohatera polskiego, ale i doniosła akcja propagandowa na rzecz Polski i sprawy polskiej.

Propaganda polskości wśród Amerykanów, która jest nam tak potrzebna, nabrałaby bardzo na sile i stałaby się racjonalną, gdyby doszedł do skutku projekt prezesa Kani i prof. Szymczaka, obecnie członka Zarządu Banków Federalnych, utworzenia przez Wychodźstwo Polskiego Centralnego Biura Propagandy w Waszyngtonie. Mamy nadzieję, że projekt zostanie zrealizowany, zwłaszcza teraz, gdy Wychodźstwo wykazuje bardzo dużą aktywność.

Tegoroczny sejm Centralnego Związku Polaków w Brazylii był dość płodny w skutki, wywołując znaczne ożywienie na polu inicjatywy społecznej, pragnącej ująć w swoje ręce kierownictwo najważniejszymi sprawami narodowo-społecznymi Polonii brazylijskiej. Od tego sejmu ster spraw oświatowych ujęły w ręce same miejscowe organizacje, ponieważ wydział oświatowy Centralnego Zw. Polaków w Brazylii składa się wyłącznie z delegatów tych organizacji. Wydział Oświatowy dysponuje budżetem, pochodzącym ze składek, zbieranych w Polsce na szkolnictwo nasze zagranicą i w ramach tego budżetu rozporządza zarówno personelem nauczycielskim, jak i opłacaniami z tych funduszy instytucjami oświatowymi. Dzięki temu kierownictwo spraw oświatowych, na tak ważnym terenie osiadłej zdawien dawna emigracji polskiej, będzie w stanie działać ściśle w duchu miejscowych potrzeb.

Należy pamiętać jednak, że środ-

ki te są bardzo skromne, a mniej niż w innych krajach zamorskich dotknięte wpływami wynaradawiającymi młode pokolenie polskie w Brazylii, rosnące w koloniach rozrzuconych na wielkich obszarach z rzadką siecią komunikacyjną, stanowi przyszłą potencjalną siłę polską, której tylko oświata i wychowanie należyte, pozwolą kontynuować zaszczytnie rolę cywilizacyjną żywiołu polskiego w największym państwie Ameryki Południowej.

Postępy kultury polskiej i oświaty w Brazylii powinny budzić odzwiek najżywszy w kraju macierzystym, w Polsce.

Leży przed nami duży arkusz, zadrukowany z jednej strony, pod tytułem „Gazetka Szkolna w Brazylii”, numer z miesiąca września r. b., wydany przez Centralny Związek, o którym wyżej piszemy. Redagowana przez haremistrza Wacława Kuleszę, gazetka ta, po części wzorowana na podobnych czasopiśmie w szkołach polskich tu w kraju, zawiera treść specjalnie dostosowaną do pojęć i zainteresowań małego Polaka w Brazylii. Obok wiadomości o nowych polskich okrętach, o kopcu Marszałka Piłsudskiego i in. z Polski, są tu wiersze „W krainie pinjora”, korespondencja z dziećmi polskimi w szkołach brazylijskich itp. materiał miejscowy.

Czytamy tu między innymi: „Dzieci z Polski będą chętnie wymieniały z Wami znaczki brazylijskie na polskie i inne”. Wśród licznej rzeszy czytelników „Morza” mogą się znaleźć amatorzy filatelii, których wiadomość ta zainteresuje, więc warto odnotować ad-

res „Gazetki Szkolnej w Brazylii”: — Parana, Curitiba, Caixa p. 412, w Brazylii.

Filmy polskie przenikają i do Argentyny, budząc tam zrozumiałe zainteresowanie wśród rodaków naszych. Ruchliwe Towarzystwo Polskie na przedmieściu Buenos Aires, Dock, Sud, urządziło we własnej sali wieczór filmów polskich, nadesłanych dla Polaków w Ameryce Południowej przez Światowy Związek Polaków z Zagranicy. Jak informuje prasa, wieczór miał niezwykle powodzenie. Na sali pomieściło się zaledwie około tysiąca osób, reszta musiała odłożyć oglądanie filmów do następnej okazji.

Filmy dostarczane ośrodkom polskim zagranicą przez Światowy Związek obrazują życie Polski w jego najistotniejszych przejawach. Ostatnio wysłane filmy były zdjęciami z II-go Zjazdu Polaków z Zagranicy, z pogrzebu Marszałka Piłsudskiego, widoki Gdyni, obraz „Sztandar Wolności” i in.

Wślad za szeroko rozbudowanym życiem i ruchem społeczno-organizacyjnym wśród kobiet Polek w Stanach Zjednoczonych i równolegle z wytycznymi pierwszej konferencji Polek z zagranicy, która odbyła się w Warszawie w 1934 r., rośnie samorządnie ten ruch i w innych krajach emigracji polskiej. Ostatnio, na przykład, w tygodniku „Polska Prawda w Brazylii”, wychodzącym w Kurytybie, ukazał się artykuł polskiego działacza oświatowego p. W. Stabrowskiego, z Tres Barras, nawołujący do organizowania „Kół Gospodyń” przy każdym towarzystwie polskim

w Brazylii. Kola takie dbałyby w pierwszym rzędzie o oświatę i czytelnictwo swych członkiń przez propagandę polskiej gazety i książki, jak również o szerzenie znajomości zasad higieny i wychowania dzieci oraz pracowałyby nad podniesieniem rentowności gospodarstwa kobiecego w rolniczych osiedlach polskich. W miastach „Kola Polek” powinny również zająć się organizacją ochronek i przedszkoli.

Powstanie realnej pracy w kierunku naszkicowanym w tym projekcie, miałyby bardzo dodatni wpływ na utrzymanie narodowych cech polskich w rodzinach pochodzenia polskiego w Brazylii i na uświadomienie kobiety-Polki w tym kraju, o doniosłym posłannictwie, spoczywającym na niej w stosunku do całego wychodźczego społeczeństwa polskiego.

Do zadzierzgnięcia bliższych węzłów pomiędzy światem naukowym Brazylii a nauką polską, przyczynił się pobyt w tym roku prof. W. Tatarkiewicza w Rio-de-Janeiro i w Sao-Paulo, dla wygłoszenia szeregu odczytów o sztuce polskiej, w języku francuskim. Wykłady polskiego profesora wzbudziły wielkie zainteresowanie wśród miejscowego społeczeństwa i były ważkim przejawem naukowo-informacyjnej akcji propagandowej.

Prof. W. Tatarkiewicz udał się do Brazylii na specjalne zaproszenie czynników naukowych brazylijskich i obserwacjami, wyniesionymi z tej podróży, dzielił się w odczytach z przedstawicielami nauki polskiej na terenie warszawskich towarzystw naukowych.



Na kampach Parany

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Na dzień 20 października r. b. został zwołany do Krakowa nadzwyczajny zjazd Ligi Morskiej i Kolonialnej celem złożenia hołdu prochom Marszałka Piłsudskiego i wzięcia udziału w sypaniu kopca, który ma się stać widomym znakiem czci i uznania narodu polskiego dla Wielkiego Wodza.

O godz. 9.30 pod gotycką Wieżą Ratuszową na Rynku Głównym zebrała się przybyła ze wszystkich stron kraju 5-tysięczna rzesza członków Ligi z pocztami sztandarowymi. Po sformowaniu pochodu tłum popłynął ku kościołowi św. Piotra i Pawła przy ul. Grodzkiej.

Po uroczystym nabożeństwie pochód ruszył na Wawel. Na czele pochodu szło dwóch marynarzy, niosących srebrny wieniec, dalej szły orkiestry LMK Okręgu Zagłębia Węglowego i Okręgu Radomsko - Kieleckiego, za nimi członkowie Rady Głównej i Zarządu Głównego, wreszcie kolejno okręgi: białostocki, delegatura Jarosław, okręgi nowogrodzki, lubelski, łucki, lwowski, pomorski, poleski, poznański, radomsko - kielecki, stanisławowski, śląski, tarnopolski, warszawski, wileński, wołyński i krakowski. Pochód szedł ulicami, które przed kilku miesiącami przeciągał żałobny kondukt pogrzebowy z trumną Marszałka Piłsudskiego.

Do zebranych na dziedzińcu zamkowym członków przemówił Prezes Zarządu Głównego, gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer, który, przypominając, że dzisiejsza rzeczywistość polska jest dziełem rąk Marszałka, jego umysłu, jego wielkiej potężnej duszy, że wszystkie dziedziny życia państwowego objęte są Jego pracą, wezwał wszystkich członków Ligi Morskiej i Kolonialnej do czerpania z postaci Marszałka Piłsudskiego zapалу do wielkich czynów, jakich potrzebuje Polska.

Po odegraniu przez orkiestrę hymnów „Jeszcze Polska nie zginęła” i „My, Pierwsza Brygada” wszyscy uczestnicy Zjazdu udali się do krypty św. Leonarda, gdzie złożono na trumnie wieniec. W skupieniu i ciszy przepływały przez kryptę szeregi ludzi, których oczy i myśli biegły ku prostej, surowej w swych liniach trumnie, którzy z żalem spoglądali na zastępkę na zawsze w śmiertelnym spacynku oblicze.

Następnie pochód udał się na Sowiniec, gdzie złożono urny z ziemią zebraną na wybrzeżu polskim, na polach Cecory, z miejsca bitwy pod Oliwą, z dna basenu im. Marsz.

Piłsudskiego w porcie gdyńskim, z terenu dawnych warowni morskich na Helu: Władysławowa i Kazimierzowa, wreszcie z terenu budującej się stoczni marynarki wojennej w Gdyni. Członkowie Rady Głównej i Zarządu Głównego, oraz wszyscy uczestnicy Zjazdu wzięli następnie udział w sypaniu kopca, dorzucając swe taczki ziemi do olbrzymiego pomnika, który ma stać pod Krakowem, jako nowy słup graniczny na przestrzeni dziejów Polski.

Po południu w sali portretowej na Ratuszu odbyło się uroczyste posiedzenie Rady Głównej LMK pod przewodnictwem prezesa Rady, p. dyr. J. Kożuchowskiego, który, zagajając posiedzenie, złożył podziękowanie prezydentowi m. Krakowa, dr. M. Kaplickiemu za gościnne przyjęcie Zjazdu oraz Zarządowi Okręgu Krakowskiego LMK za zorganizowanie Zjazdu, dzięki któremu członkowie Ligi mogli spełnić swój najświętszy obowiązek złożenia hołdu prochom Wodza Narodu.

W odpowiedzi zabrał głos prezm. dr. Kaplicki, który w serdecznych słowach powitał uczestników posiedzenia w murach grodu podwawelskiego. Po złożeniu sprawozdania okresowego z działalności Czerwińskiego, zabrał głos prezes Zarządu Głównego LMK gen. dyw. Gustaw Orlicz - Dreszer. W przemówieniu swoim gen. G. Orlicz-Dreszer w niezwykle silnych akcentach nakreślił ogólną sytuację akcentach nakreślił ogólną sytuację kraju i zadań, jakie w związku z nią stoja przed Ligą Morską i Kolonialną.

Następnie o sytuacji gospodarczej, międzynarodowej ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania jej na Polskę oraz rozwoju naszego życia gospodarczego mówił p. dyr. J. Kożuchowski, o zagadnieniach zaś programowych Ligi — dyr. J. Dębski.

W dyskusji zabierali głos przedstawiciele szeregu Okręgów.

Ubiegłe tygodnie w życiu organizacji upłynęły pod znakiem skoordynowanej współpracy między

Zarządem Głównym, a zarządami okręgowymi w zakresie uruchomienia prac i nakreślenia wytycznych dla działalności Ligi na najbliższą przyszłość. Przejawem tego były zebrania zarządów okręgowych z przedstawicielami obwodów i oddziałów, jakie odbyły się w tych okręgach, które w mies. październiku zebrań takich nie zdołały zwołać.

Zebrania takie odbyły się ostatnio w Katowicach, Brześciu n/Bugiem, Białymstoku, Tarnopolu i Nowogrodzku w obecności delegatów Zarządu Głównego, którzy z jednej strony informowali zebranych o dokonanych pracach Centrali i najbliższych zamierzeniach, a z drugiej strony interesowali się żywo działalnością okręgów, możliwościami rozwojowymi, lokalnymi warunkami pracy itp.

Zgodnie ze swym oświadczeniem, złożonym na Walnym Zejeździe, prezes Zarządu Głównego, gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer zwrócił się do Najwyższej Izby Kontroli z prośbą o przeprowadzenie rewizji ksiąg i całej gospodarki Ligi. Przychylając się do tego wniosku — Najwyższa Izba Kontroli delegowała swych przedstawicieli, którzy w pierwszych dniach listopada r. b. rozpoczęli rewizję.

Po dokładnem zapoznaniu się ze stanem rzeczy w poszczególnych okręgach LMK oraz po wysłuchaniu opinii Rady Głównej w sprawie wytycznych programowych na najbliższą przyszłość — Zarząd Główny przystąpił do realizacji następnych punktów nakreślonego planu pracy. Plan ten przewiduje odbycie szeregu konferencji i zjazdów, poświęconych szczegółowemu już omówieniu prac programowych na poszczególnych odcinkach działalności Ligi i ściśle zespoleńiu prac okręgów z pracami Zarządu Głównego.

W dn. 17 listopada r. b. odbyła się w Warszawie konferencja pp. przewodniczących okręgowych Sekcyj Młodzieży, na której omówiony został całokształt spraw, związanych z pracami LMK na terenie młodzieży, a zwłaszcza zagadnienie realizacji hasła wycho-

Propagandowy lot mjr. St. Karpińskiego do Australii został przerwany niespodziewanym wypadkiem w Sjamie. Po 73 i pół godz. lotu i przebyciu zgórą połowy drogi do Melbourne „Niebieski Ptak” w czasie startu z rozmokego lotniska w Prachuab uległ poważnemu uszkodzeniu, mjr. Karpiński zaś został lekko ranny. Wobec tego, że w Prachuab nie mogło być mowy o gruntownej naprawie samolotu, departament aeronautyki wydał polecenie, aby lotnicy przerwali lot i powrócili najkrótszą drogą do kraju. Powrotu mjr. Karpińskiego należy się spodziewać w połowie grudnia r. b.

wania wodnego wśród młodego pokolenia.

Na następną niedzielę, t. j. na dzień 24 listopada r. b. Zarząd Główny zaprosił do Warszawy pp. prezesów okręgów LMK, pragnąc usłyszeć ich cenne opinie co do najbliższych zamierzeń centrali, uzgodnić zasadnicze wytyczne tych prac z okręgami oraz ustalić, jakie konkretne prace programowe mogą być już dziś podjęte przez poszczególne okręgi w myśl uchwał VI Zjazdu Walnego.

W niedzielę, dnia 1 grudnia r. b. odbędzie się również w Warszawie zjazd pp. kierowników biur okręgowych, poświęcony zagadnieniom realizacji planu pracy na rok terminarzowy 1936, metodom działania, usprawnieniu techniki pracy i t. p. Na 8 grudnia r. b. projektowane jest zwołanie ostatniej zrzędu konferencji pp. przewodniczących okręgowych sekcji FOM, celem omówienia całokształtu spraw, związanych z realizacją planu zbiórki na roku 1936.

Zarząd Główny liczy się z faktem, iż z dniem 1 stycznia 1936 roku wszystkie okręgi LMK zostaną usamodzielnione i podniesione do kat. A.

Nakłada to na wszystkie okręgi

ciężkie i odpowiedzialne zadanie — nawiązania ścisłej i bezpośredniej łączności z niższymi ogniwami organizacyjnymi i ułożenia sobie z nimi współpracy w ten sposób, aby wprowadzona w życie faktyczna decentralizacja stała się pomostem do dalszego wszechstronnego rozwoju i rozrostu Ligi. Rok 1936 w pracy okręgów winien stać pod hasłem powołania do życia ogniw powiatowych Ligi t. j. obwodów wszędzie tam, gdzie ich dotąd nie ma, oraz wybitnego usprawnienia działalności tych obwodów, które dotąd słabo funkcjonują.

★

Okręg radomsko - kielecki zorganizował w Radomiu dn. 8 i 9 listopada kurs dla działaczy ligowych woj. kieleckiego. Celem kursu było przygotowanie pewnej ilości członków do wydatnej pracy nad zrealizowaniem planów, zakreślonych programem Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Prelekcje na tematy, wchodzące w zakres programu LMK wygłosili przedstawiciele Zarządu Głównego oraz miejscowi działacze LMK. Kierownictwo kursu spoczywało w rękach dr. Michalskiego, wiceprezesa Okręgu.

Ostatnie obliczenia statystyczne, obrazujące ruch statków na Bałtyku, wykazują, że ruch statków w portach polskiego obszaru celnego pod względem tonażu netto statków na wejściu jest mniejszy, niż w portach Danii i Szwecji, przyczem ruch statków w portach Danii jest 2,2 razy większy, niż w portach polskich, a w portach Szwecji 2,5 raza większy. Ruch w portach innych państw bałtyckich jest mniejszy, niż w portach polskich, a mianowicie ruch statków w portach Finlandji stanowi tylko 73 proc. ruchu statków w portach polskich, ruch w portach Estonji — 19 proc., Łotwy — 20 proc., Litwy — 9 proc. Jeżeli porównać ruch statków w porcie gdyńskim z ruchem statków innych portów bałtyckich, to Gdynia ustępuje tylko Kopenhadze, której ruch statków jest o 18 proc. większy, natomiast w innych portach bałtyckich jest mniejszy, niż w Gdyni, naprz. w Göteborgu o 10 proc., w Malmö o 18 proc., w Sztokholmie o 33 proc., w Helsingforsie o 65 proc., w Tallinie o 77 proc. Nawet obydwa największe porty bałtyckie Niemiec: Królewiec i Szczecin mają ruch mniejszy od Gdyni, gdyż w Królewcu ruch statków wynosi 75 procent ruchu w porcie gdyńskim, a w Szczecinie — 64 procent.

★

W przeciągu października r. b. złowiono na całym wybrzeżu 258.180 kg ryb o wartości 162.752 złotych; połowy dalekomorskie na morzu Północnem dały 810.200 kg. śledzi o wartości 405.100 złotych. W porównaniu z październikiem r. ub., połowy przybrzeżne spadły ilościowo o 206.000 kg., a wartościowo o 45.000 złotych, a to wskutek niedopisania połowów szprot, śledzików i węgorzy. Połowy utrudniały ogromnie silne burze, które uniemożliwiały połowy

K R O N I K A

Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc październik r. b. wyniosły 597.396,6 ton. Obroty zamorskie wyniosły 587.533,4 ton, z czego na przywóz przypada 74.886,2 ton, a na wywóz 512.647,2 ton; obroty przybrzeżne z w. m. Gdańskiem wyniosły ogółem 2.274,3 ton, z czego na przywóz przypada 375,5 ton a na wywóz 1.898,8 ton. Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju wyniosły ogółem 7.588,9 ton, z czego na przywóz przypada 2.503,9 ton, a na wywóz 5.085 ton. W porównaniu do miesiąca września r. b. ogólne obroty towarowe w miesiącu październiku r. b. zmniejszyły się o 50.363 ton.

★

Ogólne obroty zagraniczne dwóch portów polskiego obszaru celnego za 9 miesięcy r. b. przedstawiają się, jak następuje: ogólne obroty portu gdańskiego wyniosły 3.690.967 ton (I — IX 1934 — 4.741.718 ton), z czego na wywóz przypada 3.168.922 ton (1934 — 4.289.643 ton), a na przywóz — 522.045 ton (1934 — 452.074 ton); ogólne obroty portu gdyńskiego w tym samym okresie wyniosły 5.516.923 ton (1934 — 5.206.047 ton), z czego na wywóz przypada 4.740.486 ton (1934 — 4.464.336 ton), a na przywóz — 776.437 ton (1934 — 741.711 ton). W porównaniu zatem z tym samym okresem r. ub.

wywóz portu gdańskiego spadł o przeszło 1.100 tys. ton. Natomiast wzrost importu gdańskiego jest o 100 proc. większy od wzrostu importu gdyńskiego. Należy przytem podkreślić, że choć przywóz portu gdyńskiego jest ilościowo większy od przywozu gdańskiego, to jednak Gdańsk osiąga w tej pozycji większe zyski, gdyż do Gdyni przychodzą przeważnie towary o charakterze półmasowym, a Gdańsk ma wysokowartościową drobnicę, a przede wszystkim towary kolonjalne.



Uczestnicy uroczystości poświęcenia sztandaru oddziału LMK „Elektrownia Warszawska”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

szprot niewodami, sieciami zastawnymi dryfującymi.

Największym odbiorcą ryb okazały się wędzarnie na wybrzeżu, zakupując 117.004 kg. ryb o wartości 77.682 złotych, na rynku miejscowym sprzedano 103.008 kg. o wartości 70.481 złotych, do Gdańska wywieziono 38.168 kg. o wartości 14.589 złotych.

Ogólne obroty portu rybackiego w Gdyni w październiku r. b. wyniosły 3.090 ton ryb morskich, z czego na własne połowy przybrzeżne wypada 49 ton, a na połowy dalekomorskie 1.216 ton; import zagraniczny ryb wyniósł 1.825 ton.

„Żegluga Polska” zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linię okrętową, która będzie utrzymywać regularną komunikację między Gdynią a Ameryką Południową w odstępach 6-tygodniowych. Pierwszy statek „Wisła” odszedł w dniu 7 listopada do Argentyny z pełnym ładunkiem żelaza, drzewa i drobnych.

Z danych statystycznych, przedstawionych na październikowym zebraniu t. zw. Północno - atlantyckiej konferencji, do której należy 18 linii okrętowych, utrzymujących regularną żeglugę pasażerską na Północnym Atlantyku, wynika, że w czasie od 1 stycznia do 15 września r. b. przewieziono przez Północny Atlantyk z Europy do Ameryki i odwrotnie ogółem 384.425 pasażerów. Oznacza to w porównaniu z tym samym okresem r. ub. wzrost ruchu pasażerskiego o około 25 tysięcy osób. Ogólna ilość rejsów do Ameryki wyniosła 509, a do Europy — 503.

Z pośród poszczególnych linii, należących do Konferencji, na pierwszym miejscu stoi Linja Cunard White Star, która przewiozła w tym czasie ogółem 105.442 pasażerów; Polskie Linje Żeglowne Gdynia — Ameryka, które przewiozły ogółem 4.763 osób, stoją na

trzynastym miejscu. Uruchomienie m/s „Piłsudski” niewątpliwie znacznie jeszcze powiększy liczbę osób, przewożonych przez Atlantyk pod polską banderą.

W dniach od 29 do 31 października r. b. odbyła się w Gdyni z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji konferencja przedstawicieli wszystkich działów służby kolejowej oraz Rady Interesantów Portu. Na konferencji tej omawiane były wszystkie niedomagania służby kolejowej na terenie portu i na liniach dowozowych pod względem ruchowym, przewozowym i taryfowym. Omawiana również była sprawa dalszej rozbudowy kolejowych urządzeń portowych, zmierzająca do ułatwienia przeładunku towarów w porcie gdyńskim.

W dniu 5 listopada r. b. rozpoczęła się w Gdyni konferencja w sprawie taryfy polsko-czechosłowacko-dunajowej. W konferencji tej obok przedstawicieli zainteresowanych tą sprawą polskich sfer rządowych i gospodarczych, wzięli udział przedstawiciele zarządu kolei czechosłowackich oraz towarzystw żeglownych na Dunaju. Przedmiotem obrad było ustalenie nowej taryfy polsko-czechosłowacko - dunajowej, która by dzięki tanim stawkom frachtu rzeczno-światowej odpowiednio podstawy dla kalkulacji kosztów przewozu towarowego w komunikacji między portami polskiego obszaru celnego a krajami naddunajskimi, które są ich dalszym zapleczem.

W dniu 30 września r. b. zakończył się dwuletni okres umowy polsko - gdańskiej z dnia 5 sierpnia 1933 w sprawie wykorzystania portu gdańskiego przez Polskę. Szczegółowe dane, dotyczące wywozu i przywozu polskiego przez port gdański wykazują, że Polska w szerokim zakresie korzysta z u-

slug tego drugiego obok Gdyni naturalnego swego portu. Tak naprz. przeładunek towarowy w porcie gdańskim przekroczył znacznie normę umowną, ustaloną na 4.407.833 ton, gdyż wyniósł w pierwszym roku 6.128.878 ton, a w drugim — 5.079.071 ton. Podobnie i w przywozie, który ustalony został na 267.933 ton, osiągnięto w pierwszym roku cyfrę 389.297 ton, a w drugim — 549.028 ton. W wywozie, którego norma została ustalona na 4.139.900 ton, osiągnięto w pierwszym roku 5.739.581 ton, a w drugim 4.530.043 ton. Obserwacja transportów poszczególnych towarów wykazuje, że nie wszystkie pozycje zostały w tym samym stopniu wykorzystane, podczas gdy jedne przekroczyły znacznie normy, inne nie osiągnęły ustalonych cyfr. Pozostaje to w związku bądź ze zmniejszeniem lub zwiększeniem przewozu Polski, jak zniżka przywozu kawy, herbaty, kakao, lub zwyżka tranzytu rudy do Czechosłowacji, czy wywozu zboża polskiego, bądź też z powodu skierowania transportów na Gdynię ze względu na powstające tam bardziej nowoczesne urządzenia.

Niezależnie od rozbudowy portu gdyńskiego coraz realniejszą staje się sprawa budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Po długich i starannych studjach i badaniach zostało już obrane miejsce od strony pełnego morza. Port rybacki nie będzie kopany w lądzie, a wszystkie mola będą stawiane w morzu. Powierzchnia portu wyniesie około 14 ha., głębokość portu od 3 do 5 metrów. Przewidziana jest budowa 4 mola, z których 3 są przeznaczone dla postoju kutrów, a czwarty będzie obsługiwał pasażerską żeglugę przybrzeżną. Budowa portu rybackiego w Wielkiej Wsi przyczyni się niewątpliwie do rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego.

W ekspansji naszej gospodarczej posuwamy się stale, choć powoli naprzód. I tak naprz. wartość naszego wywozu do Stanów Zjedn. A. P., która wyniosła w r. 1933 niepełna 16 milionów złotych, w r. 1934 wzrosła do blisko 23 milionów, a w ciągu 8 miesięcy r. b. osiągnęła już cyfrę 35,5 milionów złotych. W wywozie tym najważniejsze pozycje stanowią: żyto, jęczmień, sól, futra, skórki, wędlina, meble, szczecina, wyroby skórzanego oraz grzyby suszone. Podobnie i eksport towarów polskich do Unji Południowo-Afrykańskiej zwiększył się w pierwszym półroczu roku bieżącego w porównaniu do tego okresu roku ubiegłego o blisko 40 procent.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PAPIEROS dla ZNAWCOW

EGIPSKI PRZEDNI

20 sztuk - zł. 1.80

Spis rzeczy w roczniku

„MORZA” 1935 r.

I. SPRAWY MORSKIE.

a) ogólne.

Dorównać — wyprzedaż. Nr. 7.
Hervy — Cousin Ch. — La Ligue Maritime Belge. Nr. 6.
J. G. — Ligue Maritime et Coloniale. Nr. 6.
J. S. — Jadranska Straža. Nr. 6.
Kronika. Nr. 1 — 12.
Lega Navale Italiana. Nr. 6.
Mobilizujemy siły. Nr. 11.
Nasza siła. Nr. 1.
Nasze zadania. Nr. 10.
Negulescu A., kdr. — Liga Navala Romana. Nr. 6.
Niemieckie zwłoki morskie. Nr. 6.
Piotrowicz C. — Granice morskie Polski. Nr. 2.
Piotrowicz R. — Gleśniny. Nr. 12.
Piotrowicz R. — Bezpieczeństwo życia ludzkiego na morzu. Nr. 4.
S. B. — Navy League. Nr. 6.
Zrenie wolności. Nr. 2.
1920 — 1935. Nr. 2.

b) marynarka wojenna.

Drugi rok zbiórki na F. O. M. Nr. 11.
Fundusz bezpieczeństwa i pracy. Nr. 3.
Fundusz Obrony Morskiej. Nr. 2.
Ginsbert J., inż. — Możemy i musimy. Nr. 5.
J. G. inż. — Przykład morza Śródziemnego. Nr. 11.
Korytowski Karol, kdr. — Polska marynarka wojenna. Nr. 2.
Korytowski Karol, kdr. — Nasz dorobek. Nr. 12.
Krywiec B. — Zbrojenia morskie. Nr. 1.
Mora K. — O zawodzie oficera marynarki wojennej. Nr. 5.
R. C. — Tydzień propagandy w Kilonji. Nr. 8/9.
S. K. K. — Floty wojenne państw bałtyckich. Nr. 5.
S. K. K. — Odrodzenie floty podwodnej Niemiec. Nr. 41.
S. K. K. — Rozbudowa floty wojennej Niemiec. Nr. 10.
Sawiczewski J. — Możliwość F.O.M. w świetle faktów. Nr. 10.
Z życia marynarki wojennej. NN. 1 — 12.
F. R. — Święto polskiej marynarki handlowej. Nr. 2.

c) marynarka handlowa.

J. L. — Żegluga na Bałtyku. Nr. 8/9.
Lewandowski Janusz. — Refleksje i fakty. Nr. 11.
Ginsbert J., inż. — Polska bandera na Atlantyku. Nr. 8/9.
Możdżeński L. — Polska flota handlowa. Nr. 1.
Ocioszyński Tadeusz. — Pod znakiem bandery handlowej. Nr. 8/9.
Pod własną banderą. Nr. 8/9.
Szkoła hartu, ducha i teźny. Nr. 2.
Urbański Edmund. — Szkunery dla marynarki handlowej. Nr. 10.
Wodniak, inż. — „Elenka” na Bałtyku. Nr. 6.
d) budownictwo okrętowe, technika.
J. L. — M/S „Piłsudski”. Nr. 8/9.
Litwinowicz W., inż. — Międzynarodowa wystawa lotnicza. Nr. 1.
Litwinowicz W., inż. — Wodnopłatowiec w komunikacji międzynarodowej. Nr. 3.
Pogorzelski L. — Chęć statków na złom. Nr. 10.
Quéant Olivier. — Budowa okrętów we Francji. Nr. 4.

e) rybołówstwo.

Kosianowski W., kdr. — Najtrwalsza praca morska. Nr. 2.
Kosianowski W., kdr. — Trzecia flota. Nr. 8/9.
Serwa Teofil. — Rybołówstwo i przemysł śledziowy. Nr. 10.

f) wycieczki, turystyka, sport wodny.

Bałtyk. — Morze Czarne. Nr. 8/9.
L. R. — Lato nad morzem. Nr. 5.
Niewiadomski R. — U kolebki polskiego jachtu. Nr. 5.
Niewiadomski R. — Z wiatrem w zawody. Nr. 1.
Zadrozny Stanisław. — Szkółki i wychowywać. Nr. 2.

II. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Konopka A., inż. — Budzet, a nasze rzeki. Nr. 3.
Konopka A., inż. — Żegluga rzeczna i kształcenie żeglarzy. Nr. 12.
Kwasniewski Stanisław, gen. bryg. — Od Bałtyku do Morza Czarnego. Nr. 4.
Nassius Mieczysław. — Z Wołynia przez Polesie. Nr. 1.
Program III-go wielkiego spływu wioślarskiego i kajakowego w lipcu i sierpniu 1935 roku pod nazwą „Od Bałtyku do Morza Czarnego”. Nr. 4.
Prokopowicz Marjan, inż. — Ochrona przed powodzią. Nr. 4.

III. GDAŃSK, POMORZE, DOSTĘP DO MORZA

Echa 15-ej rocznicy odzyskania morza. Nr. 3.
Gdynia. — Gdańsk. Nr. 3.

Górski Karol, dr. — Przeszłość Pomorza zachodniego. Nr. 5.
J. D. — Swawole gdańskie. Nr. 8/9.
Jeziorański Kazimierz. — Gdynia portem tranzytowym. Nr. 8/9.
Macierz Szkolna w Gdańsku. Nr. 3.
Nowogrodzki St., dr. — Dwanaście lat pracy. Nr. 3.
(Piłsudski Józef). — Przemówienie Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego w Toruniu dn. 5 czerwca 1921 r. Nr. 6.
Polkowski Bolesław. — „Ostatnie molo”. Nr. 7.
Stocznia marynarki wojennej w Gdyni. Nr. 7.
Wybory gdańskie. Nr. 5.
Zaremba Jerzy, kpt. — Z wędrówki po wybrzeżu. Nr. 1.

IV. HANDEL ZAGRANICZNY

Chorobski R. A. — Towar polski za morze. Nr. 5.
Fr. L. — Japońskie współzawodnictwo handlowe w kolonjach. Nr. 1.
Handel przez Gdynię i Gdańsk. Nr. 4.
Handel zamorski. Nr. 3.
Korolkiewicz J. — Rola polskich trampów. Nr. 8/9.
Polkowski Bolesław. — Bilans handlowy Polski. Nr. 3.
Polkowski Bolesław. — Kierunki handlu zagranicznego Polski. Nr. 4.
Polkowski Bolesław. — Handel zagraniczny państw bałtyckich. Nr. 12.
Rogała St. T. — Szlakiem zaocennym. Nr. 11.
Schmorak L., inż. — Polska Wystawa pływająca. Nr. 4, 7, 8/9, 12.
Wymowa liczb. Nr. 4.
Zieleniewski K. G. — Handel Polski z Afryką. Nr. 11.

V. ZAGADNIENIA KOLONIALNE

a) problem kolonialny i kolonizacyjny.
Dążeńskie kolonialne. Nr. 12.
Derdziński Zbigniew. — Towarzystwa kolonialne w Niemczech. Nr. 11.
Hilarowicz Tadeusz, prof. dr. — Jedno z poczyni. Nr. 2.
J. D. — Walka o kolonie. Nr. 10.
Jeziorański Kazimierz. — Musimy otrzymać kolonie. Nr. 7.
Jeziorański Kazimierz. — O polskie postulaty kolonialne. Nr. 11.
Jeziorański Kazimierz. — Dobrobyt a kolonie. Nr. 12.
K. J. — Francuska konferencja imperjalna. Nr. 7.
Kinciel J. — Nielegalna emigracja do Palestyny. Nr. 1.
Lyp Fr. — Europa żąda pokoju, a Niemcy kolonij. Nr. 3.
Lyp Fr. — Niemiecka młodzież, a kolonie. Nr. 2.
Lyp Fr. — Niemiecka propaganda kolonialna. Nr. 1.
Lyp Fr. — Włochy — Abisynja. Nr. 4.
Nauticus. — Kolonialna polityka Italji. Nr. 1.
Pankiewicz Michał. — Żądamy kolonij. Nr. 5.
Pankiewicz Michał. — Żądamy mandatu kolonialnego. Nr. 10.
r. m. — Planowa propaganda i akcja. Nr. 4.
Tomaszewski T., ppłk. dypl. — Szkoła kolonialna w Niemczech. Nr. 7.
Wieloch St. — Emigracja do Parany. Nr. 1.
b) kolonie i kraje zamorskie.
Ekspansja japońska w Mandżukuo. Nr. 3.
Giżycki Jerzy. — Żegluga na Nigrze i Senegalu. Nr. 12.
J. L. — Abisynja. Nr. 11.
Januszewicz E. — Praca polska w Libierji. Nr. 5.
Lyp Fr. — Algier i Francja. Nr. 5.
Lyp Fr. — Przegląd kolonialny. NN. 1 — 12.
de Martonne, plk. — Senegalczycy. Nr. 12.
Nasze osady w Paranie. Nr. 10.
Pankiewicz Michał. — Nasza wyprawa do Afryki. Nr. 4.
Pankiewicz Michał. — Nasze poczynania afrykańskie. Nr. 3.
Pankiewicz Michał. — Wola morska w Paranie. Nr. 7.
Przyjemski Stanisław. — Zabłakanie. Nr. 1.
Republika czarnych — Libierja. Nr. 2.
Wodniak, inż. — Na czarnym lądzie. Nr. 4.
Wodniak, inż. — „Poznań” na złotem wybrzeżu. Nr. 5.
Wodniak, inż. — „Poznań” w portach Afryki zachodniej. Nr. 7.
Wodniak, inż. — Wyprawa do Afryki zachodniej. Nr. 8/9.
Z. D. — Kolorowa solidarność. Nr. 10.

c) wychodźstwo polskie.

Dreszer — Orlicz Gustaw, gen. dyw. — Do Polaków z zagranicy. Nr. 7.
Dobrowolski Stefan. — Zagadnienie emigracji inteligencji. Nr. 12.
Królówna Marja, dr. — Rozwój Związku Akademików Polskich w Ameryce. Nr. 4.
Zet. — Z życia Polonii zamorskiej. Nr. 3.
Zieleniewski K. — Myśli i czyny młodzieży zamorskiej. Nr. 2.
Zieleniewski K. — Zdobyć i troski Polonii Zamorskiej. Nr. 10.
América. Nr. 12.

VI. PODRÓŻNICTWO I PODRÓŻE MORSKIE

Fajans R. — Z armją włoską ku Afryce. Nr. 12.

Kosko St. — San Domingo. — Balboa. Nr. 4.
„ — „Dar Pomorza” w Japonji. Nr. 10.
„ — „Jokohama”. Nr. 8/9.
„ — Teneryla — Martynika. Nr. 3.
„ — Z podróży „Daru Pomorza”. Nr. 7.
„ — W portach Azji. Nr. 12.

Stepowski Janusz. — Warszawa — Melbourne. Nr. 11.

Świechowski Jerzy, por. — „Dal” w Ameryce. Nr. 1.

Tetzlaff Henryk. — Pierwsza podróż do Ameryki. Nr. 11.

Wierzbicki Emil. — Wielka północna droga morska. Nr. 1.

Wodniak, inż. — Do Afryki Zachodniej. Nr. 2.

Wodniak, inż. — Gdynia — Aleksandria. Nr. 8/9.

Wodniak, inż. — Wyprawa do Afryki Zachodniej. Nr. 3.

Woźnicki Józef, inż. — Z morskich podróży Marszałka J. Piłsudskiego. Nr. 8/9.

VII. BELETYSTYKA

Brzeska Wanda. — Cud Świętej Agaty. Nr. 11.
C. A., por. — Żywot i śmierć „Arara”. Nr. 5.
Pawłowicz Bohdan. — Gdy przekwitają pomarańcze. Nr. 2.
Port w Gdyni. Fragment z „Wiatru od morza” Stefana Żeromskiego. Nr. 2.
Stepowski Janusz. — Niewidzialne płomienie. Nr. 10.

VIII. SPRAWY LIGI MORSKIEJ KOLONIALNEJ

Betzecki St. — Rozwój Ligi Morskiej w St. Zjedn. Nr. 10.
J. L. — Gdańsk — Bornholm — Gdynia. Nr. 7.
Lewandowski J. — Liga Morska w Stan. Zjedn. A. P. Nr. 8/9.
Na VI Walny Zjazd. Nr. 6.
Zagórski Cz. — L. M. K. w latach 1933 — 1935. Nr. 6.
Z życia organizacji. NN. — 1 — 6, 10, 11, 12.
XVI lat pracy. Nr. 2.

IX. NEKROLOGI

Ginsberg J., inż. — Wielki admirał Francji. Nr. 3.
Z żałobnej karty:
ś. p. ppłk. Michał Burgiel. Nr. 10.
ś. p. Stanisława Kozłowska. Nr. 3.
ś. p. inż. Teodozy Nosowicz. Nr. 3.
ś. p. plk. Wł. Osmański. Nr. 5.
ś. p. prof. Wacław Sobieski. Nr. 5.
ś. p. Władysław Sujkowski. Nr. 5.

X. Z RUCHU WYDAWNICZEGO

a) recenzje.

Borkowski J. i Stepowski St. — 12.000 mil morskich na „Darze Pomorza”. Nr. 5.
Czarnecki J., inż. — Budowa żeglownych modeli jachtowych. Nr. 5.
Czechott R., kpt. dypl. — Wojna morska na Bałtyku w 1914 — 1918. Nr. 8/9.
Fularski Mieczysław, mjr. — Turystyka jako dział gospodarki narodowej. Nr. 5.
Ginsbert J., inż. — Co to jest marynarka wojenna. Nr. 10.
Giżycki Jerzy. — Chleb i chimera. Nr. 8/9.
Hubert Witold, inż. — Historia wojen morskich. Nr. 8/9.
Konopczyński Władysław, prof. — Polska a Szwecja. Nr. 10.
Kurs Żeglugi Śródlądowej. Nr. 4.
Mokrzycki G. A., prof. — Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość lotnictwa. Nr. 5.
Organizacja portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska. Nr. 10.
Pluciński M., inż. — Budowa kajaka żeglującego „P. J.”. Nr. 5.
Pluciński M. — Budowa kajaków wycieczkowych. Nr. 5.
Publikacje niemieckie 1934 roku. Nr. 4.
Rychliński Jerzy Bohdan. — Legenda o masztowej sośnie (rec. ks. J. Stepowskiego). Nr. 2.
Stowiczek Morski. Nr. 10.
Sowiński Władysław, dr. — Prawo handlowe morskie w zarysie. Nr. 5.
Stepowski Janusz. — Krzysztof Arciszewski (rec. J. B. Rychlińskiego „Przegląd Krzysztofa Arciszewskiego”). Nr. 12.
Zaruski M., gen. — Wśród wichrów i fal. Nr. 8/9.
Zieleniewski K. — Jak żyją nad morzem rybacy polscy (rec. Jerzego Bandrowskiego „Na polskiej fali”). Nr. 2.
Z ruchu wydawniczego. Nr. 12.

b) prasa.

Krzyżanowski Wojciech. — Przegląd prasy zagranicznej. NN. 3 — 8/9, 11.
Zielńska Halina. — Spis rzeczy rocznika „Morze” 1935 r. Nr. 12.

XI. RÓŻNE

Dreszer — Orlicz Gustaw. — Nieubłagane przeznaczenie. Nr. 6.
(Kozuchowski J.) Przemówienie wygłoszone na żałobnym zebraniu Rady Głównej L. M. K. poświęconem pamięci Józefa Piłsudskiego. Nr. 6.
Lewandowski Janusz. — Na Twoje prochy. Nr. 6.
Podhorska — Okół Stefanja. — U Ignacego Paderewskiego. Nr. 10.
Rozrywki umysłowe. NN. 1 — 5, 7 — 12.



Maszyny i kotły dla krążowników „DUQUE-SNE”, „TOURVILLE” (36 węzł.) — najszybszych w świecie (Atel. et Chant. de Bretagne i Ste Gle de Constructions Mecaniques).

STOCZNIE I WARSZTATY

NANTES

(L. L.)

LE TRAIT

(S. L.)

LA COUR-NEUVE

(Seine)

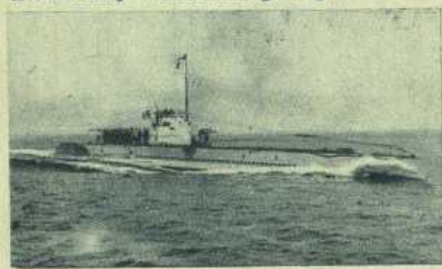


Konrtorpedowiec „CASSARD”, 43,4 węzłów, najszybszy na świecie z konrtorpedowców (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

ATELIERS ET CHANTIERS DE BRETAGNE ATELIERS ET CHANTIERS DE LA SEINE MARITIME (Worms & Cie) SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS MECANIQUES

Dawne zakłady E. Garnier i Faure Beaulieu — Aparaty Rateau

Krążowniki, Konrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Pogłębiarki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach, Motory Diesel typu M. A. N.



Łodzie podwodne „ANTIOPE”, „AMAZONE”, „OREADE”, „LA SYBYLLE” i „VENUS” marynarki francuskiej (Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime).

ZARZĄD GŁÓWNY

PARIS 8-e 55.

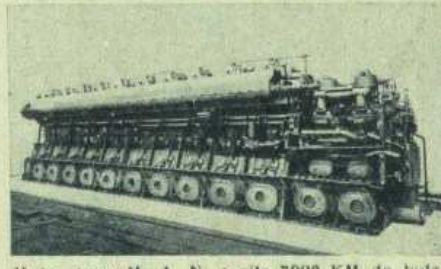
BOULEVARD

HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA

NALEŻY KIEROWAĆ

POD TYM ADRESEM

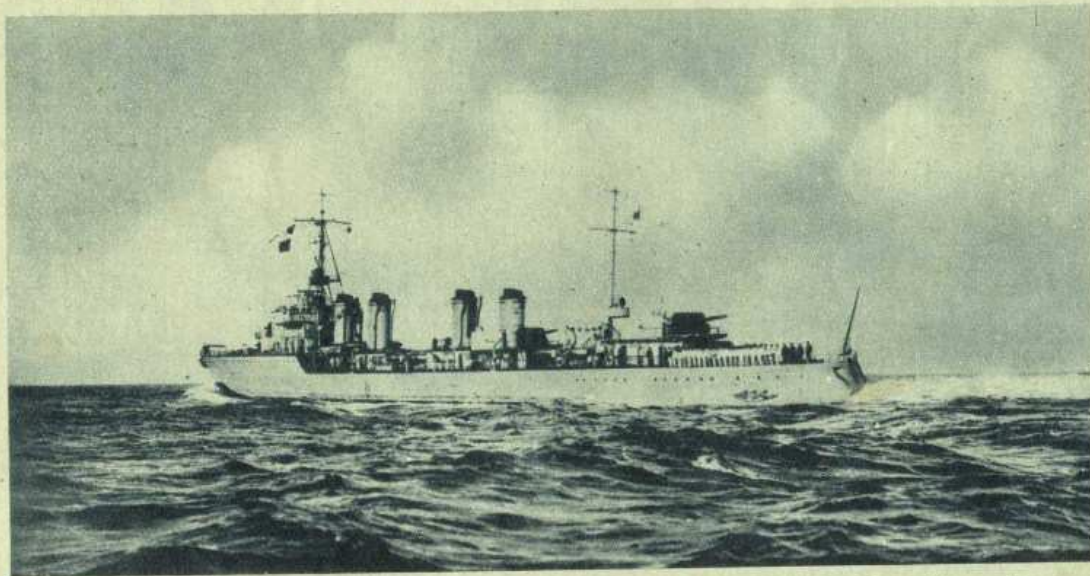


Motor typu M. A. N. o sile 3000 KM do łodzi podwodnych. Wyłączność na Francję S-te Gle de Constructions Mecaniques

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris

STOCZNIA I ZAKŁADY W ST. NAZAI E — ZAKŁADY W ST. DENIS (PARYŻ)
BUDOWA OKRĘTÓW WOJENNYCH I STATKÓW HANDLOWYCH



Konrtorpedowiec „Albatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41,9 węzłów

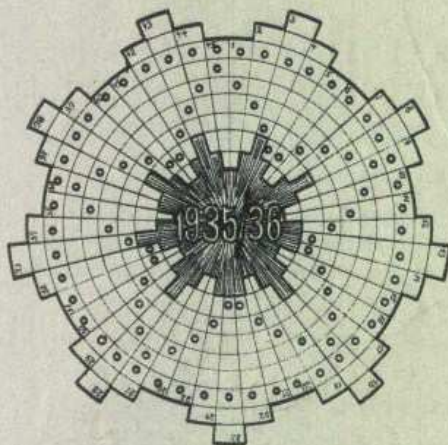
**KRĄŻOWNIKI — KONRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESLA LOIRE - SULZER**

Budowa maszyn i dla konrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”

Rozrywki umysłowe

ZADANIA:

33. LOGOGRYP



W podaną figurę należy wpisać dośrodkowo 42 ślodzioliterowe, 1 sześcioliterowy (Nr. 36) i 2 ośmioliterowe (Nr. Nr. 13 i 23) wyrazy o podanym niżej znaczeniu.

Litery, w kratkach oznaczonych kółkami, czytane w kierunku „zegarowym” po obwodzie koła, a następnie po linii „gwiazdziej” (zryżakowatej) dadzą rozwiązanie główne, które podać można bez wyrazów pomocniczych.

ZNACZENIE WYRAZÓW:

1. Sole dwutlenku węgla. 2. Sławny kompozytor włoski, twórca opery „Norma”. 3. Filozof szwedzki, prof. uniwersytetu w Upsali (1797 — 1866). 4. Rzeka na Syberji, prawy dopływ Włtumu, w dorzeczu Leny — znana z kopalń złota. 5. Krawiec, naprawiający stare ubrania. 6. Poeta irlandzki, w 1923 r. laureat nagrody Nobla (nazwisko i inicjały 2-ch imion). 7. Rosyjski port na morzu Czarnym, do 1788 roku twierdza turecka. 8. Clerica do Inu, konopli. 9. Pewna prosta w linjach krzywych, zamkniętych, tworzących figurę owalną (2 wyrazy). 10. Bezludna wyspa na Oceanie Lodow. Płn. (Rosja). 11. Budowniczy grecki epoki Peryklesa, współtwórca Partenonu w Atenach (Akropolis). 12. Ptak z rzędu wróblowatych; rodzaj pszenicy. 13. Polska stacja graniczna, na zach. od Kartuz. 14. Miasto w kantonie berneńskim (Szwajcaria), znane z konferencji partii socjalistycznych, przeciwnych wojnie w r. 1915. 15. Mamutowe drzewo. 16. Miasto w Holandji, 9 km. na płn.-zach. od Amsterdamu. 17. W greckiej mitologii pół-kobieta, pół-wąż, matka Cerbera, Hydry, Chimery (i=j). 18. Badanie, in-dagacja, ocena wiadomości. 19. Grający na gęsi. 20. Serwetka z ceraty dla niemowląt. 21. Nagrodzony za pracę naukową lub dzieło sztuki. 22. Skrajny republikanin za czasów pierwszej rewolucji franc. (wspak). 23. Małe zawiasy. 24. Pas, na którym wisi szabla, pendent. 25. Zwierzę pętlające: płaz, gad. 26. Zwyczaj powszechny, zasada moralna. 27. Przodek rodziny. 28. Broń palna sportowa małego kalibru. 29. Piszczalka do wabienia ptaków (zdrobniale). 30. Republika nad Bałtykiem. 31. Pierwiastek chemiczny należący do ziem rzadkich oc. at. 157,3. 32. Prezent, upominek. 33. Wapienna grupa górską we

Włoszech od strony Adriatyku, do 1050 m. wys. 34. Małe naczynie od nadawania formy. 35. Pudełko z kory, lubiana koblatka (zdrobniale). 36. Wodospad na rzece Olenek (Syberja). 37. Zaczny, nieskazitelny. 38. Miasteczko na Białorusi, 93 km. od Bobrujska, w XVIII i XIX w. słynna radziwiłowska fabryka kryształów. 39. Filolog i językoznawca polski, ob. prof. uniwersytetu Poznańskiego. 40. Port na płn.-zach. wybrzeżu wyspy Hondo (Jap.). 41. Wprowadzający nowości, nowe pojęcia, zwyczaj i t. p. 42. Rzeczoznawca, biegły. 43. Aparat, zastępujący utracone członki. 44. Człowiek porywczy, popędliwy. 45. Roślina skamieniała.

„TE-KA” (Chorzów)

34. ZAGADKA

Co to za przyrząd, — powiedźcie mi:
Dźwiękami ucho pol i bawi....
Usunąć z nazwy literki trzy,
Aż tu filozof raptem się zjawi!?

„MARLI” (Warszawa)

35. SZARADA

Przybądź siódma-ośma biała,
już się nie lekamy ciebie,
bo rozrywka doskonała
czas zapelni nam w potrzebie.

W czasach kiedy kryzys chudy
z troską w parze chodzi wszędzie,
siódmy — wspaniałe dziewczyny nudy
ust wykrzywiać nam nie będzie!
W czwor — pięć — szóste białej zimy,
gdy kłopotów wkrąg jest tyle,
radę znaleźć potrafimy
na dwa-trzecie smutków chwile.

Drzewa są raz-trzecie, puste
wiatr w nich śpiewa pieśń smutne,
świat wygląda jak raz-szóste
zarzucone białym płótnem.

Lecz my nie zważymy na to,
ani dziewięć dni, ni w nocy,
bo nas za złocią krata
mądra Muza trzyma w mocy!

Dla tej Muzy — afekt szczyry
mądry człowiek w sercu chowa!
A ta Muza — każdy cztery —
jest „Rozrywka umysłowa”!

W niej świat nowy jest otwarty, —
sport dla myśli i pamięci!
W tej więc krótkiej ósmej — czwartej
do niej pragnę Was zachęcić!

„GIOCONDA” (Warszawa)

Za rozwiązanie powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznacza w drodze losowania 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 12 upływa 26 grudnia 1935. Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem: **ROZRYWKI UMYSŁOWE**.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr. 10 — Październik 1935 r.

26. REBUS

— (na „D” woje — (babka w róz) —
co „na czysto” daje (trochę zmodyfikowane)
przysłowie: „Na dwoje babka wróży”!

Dobry rebus p. Maksymiljana Rossy rozwiązał prawie wszyscy uczestnicy działu poprawnie. Drobnych uchybień, w rodzaju: „baba wróży” — nie dyskwalifikowaliśmy. A oto — casus.

Pani Wanda Z. z Zawiercia wpadła na doskonały i dowcipny koncept twierdząc, że: „Na dwojaki babka wróży!” Ależ świetnie! Daj Boże! Rozwiązanie to uwzględniłmy,

ponieważ jest ono zgodne z rysunkami rebusu — chociaż troszeczkę sprzeczne z założeniem, wspominającym wyraźnie o przyszłości polskiem. „Vis major”. Nie oponujemy!

27. ZADANIE LICZBOWE

Wpisując w kółeczka figury liczby od 1—32, otrzymujemy na obwodzie każdego z 24-ech kół stałą liczbę 66, — według prostego obliczenia:

$$1+2+3+4+\dots+32=528$$

$$528:8=66$$

$$\text{albo } 2 \times (1+32) = 2 \times (2+31) = \text{i t. d.} = 66$$

Liczba 66 jest również stałą dla sumy cyfr na 8-u „promieniach” (że tak się wyrażymy) figury — co jasno wynika z poniższego zestawienia liczb rozwiązani (układu):

1	30	5	26	9	22	13	18
32	3	28	7	24	11	20	15
2	29	6	25	10	21	14	17
31	4	27	8	23	12	19	16
66	66	66	66	66	66	66	66

Zadanie to zdobyto naogół bez trudu i bez poważniejszych „ale”. Oczywiście, że sporo rozwiązań tego („męczącego” nasze Czytelniczki) zadania, spełnionych prawidłowo lecz odmienną metodą wrzuciliśmy do... urny losowań. Aha!

28. SZARADA

„ROZMYŚLANIA POWAKACYJNE”

29. ELIMINATKA RYSUNKOWA

Rebusiki wg. kolejności:

1. (Q (lon.) — i — el) = kufel. 2. (Lir-ka) = lirka. 3. („O” po „ka”) = opoka. 4. („O” — „R” na „T”) = ornata. 5. (na „Ta” „N”) = Natan. 6. („a” — rek — „a”) = areka. 7. (Li-man) = Ilman. 8. (ro — D — ka wsp.) = rodak. 9. (K — R — Ona) = krona. 10. (na „M” ut wsp.) = tuman. 11. (u „go” „d” „a”) = ugo-da. 12. (War — g — a) = warga. 13. (Na — „z” w „a”) = nazwa. 14. (kra-as wsp.) = krasa.

Rysunki wg. kolejności: Nana, lina, waga, duga, nawa, tora, kara, karo, nuta, kule, kran, kopa, kars, alki.

Po odpowiednim skreśleniu z rebusików liter, wchodzących w skład rysunczków (np.: kufel — kule = F i lirka — alki = R; i t. d.) — otrzymujemy rozwiązanie zasadnicze:

„FRONTEM DO MORZA!”

Największym utraceniem przy tem zadaniu były wyrazy pomocnicze. Ponieważ jesteśmy „gołębiego serca” uznaliśmy wszystkie niepełne rozwiązania, podane w formie ostatecznej. Chodziło nam jednak o sprawdzenie trafności rozwiązanych rebusików.

W innych przebieg wypadkach zawsze i wyraźnie intencje swoją deklarujemy przy ogłaszaniu zadania. Bagatelka! Minęło!

Wszystkie zadania — na ogólną ilość 66 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 50 osób; po 3 — 12 osób; po 2 — 4 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe w drodze losowania otrzymują pp.:

- 1) GURJEW Zofia — W-wa, Piusa XI, 42—71.
- 2) wachm. KOWAL Julian, Stołpce, Post. Żand. K.O.P.
- 3) STOLARSKI Józef — Łódź, Przedziałnia-na 24.
- 4) CHOCEWSKI Jan — Piasek, Gimn. O.O. Jezuicków.
- 5) PROKOPOWICZ Henryk — Kielce, Wlejska 6.
- 6) OLSZEWSKI Walenty — Osieczyny, pow. Warszawski.

Nagrody wysyłamy przez pocztę: prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

1. W związku z brakiem miejsca na ogłoszenie rocznego „bilansu” uczestników i autorów działu (patrz zapowiedź w Nr. 3 „Morza”) — odkładamy tę sprawę do lepszych pokrzyzowych czasów, t. zn. „ad calendas graecas!”

WU.

CENY OGŁOSZEŃ

W TEKŚCIE: 1300 złotych; $\frac{1}{2}$ strony 700 złotych; $\frac{1}{8}$ strony 500 złotych i $\frac{1}{4}$ strony 400 złotych
ZA TEKSTEM: 1200 „ $\frac{1}{2}$ „ 650 „ $\frac{1}{8}$ „ 450 „ $\frac{1}{4}$ „ 350 „

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10 Telefony: red. 290-18, adm. 533-88, P.K.O. Konto Nr. 367.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem.

Druk i ilustracje wykonane w Zakł. Graf. Nowoczesna Spółka Wydawnicza, S. A., Warszawa

POLSCY PIONIERZY NA CZARNYM LĄDZIE



1.



2.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR

W grudniu r. ub. na pokładzie s/s „Poznań” udał się do Liberji operator filmowy, który utrwalił na taśmie filmowej szereg ciekawych zdjęć zarówno z życia naszych plantatorów i czarnych tubylców jak i flory i fauny liberyjskiego bushu. Film ten został zrealizowany przez LMK. Na załączonych ilustracjach widzimy: 1) przybycie dostojnika liberyjskiego na polskie plantacje, 2) przeprowadzenie naszych plantatorów przez rzekę, 3) ulicę w Monrowji, 4) wioskę murzyńską, oraz 5) Liberyjki przy pracy.



3.

B. SURALLO.

4.



5.



