

MORZE

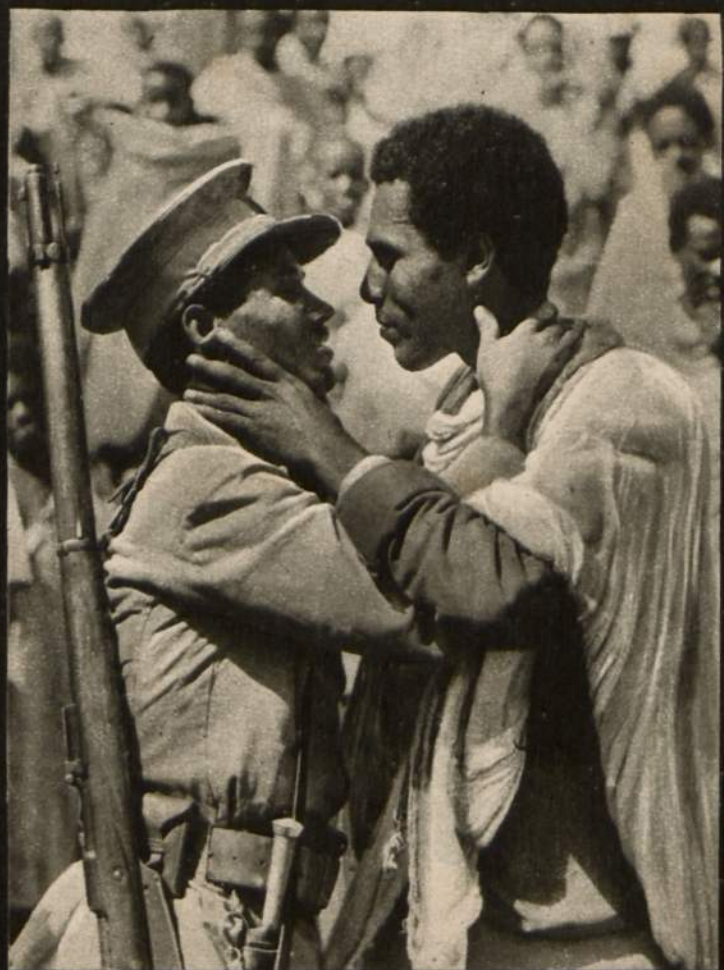




Trzy pokolenia rodziny abisyńskiej w drodze na front



Oddział żołnierzy abisyńskich udaje się samochodami na front południowy



MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 11

Warszawa, listopad 1935 r.

Rok XII

TRESC:

MOBILIZUJMY SIŁY

REFLEKSJE I FAKTY — JANUSZ LEWANDOWSKI

O POLSKIE POSTULATY KOLONJALNE — KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI

POLSKI HANDEL Z AFRYKA — K. G. ZIELENIEWSKI

SZLAKIEM ZAOCENICZNYM — ST. T. ROGALA

ABISYNJA — J. L.

PRZYKŁAD MORZA ŚRÓDZIEMNEGO — INŻ. J. G.

TOWARZYSTWA KOLONJALNE W NIEMCZECH — ZBIGNIEW DERDZIŃSKI

ODRODZENIE FLOTY PODWODNEJ NIEMIEC — S. K. K.

DRUGI ROK ZBIÓRKI NA F. O. M. — KDR. K. KORYTOWSKI

PIERWSZA PODRÓŻ DO AMERYKI — H. TETZLAFF

WARSZAWA — MELBOURNE — JANUSZ STĘPOWSKI

CUD ŚW. AGATY — WANDA BRZEŃSKA

Sprawy kolonialne. — Z życia mar. woj. — Przegląd prasy zagranicznej. — Z życia organizacji. — Kronika. — Rozrywki umysłowe.

MOBILIZUJMY SIŁY

Pan Prezydent Rzeczypospolitej powołał nowy rząd pod hasłem walki z szalejącym w Polsce od szeregu lat kryzysem, który niszczy moralne i materialne siły narodu, rujnuje fundamenty Państwa — a chcemy mieć je mocarstwem — spycha Polskę do poziomu życia narodów nędzarzy.

W rządzie premiera M. Zyndram-Kościałkowskiego, dowództwo na rozległym froncie walki o lepsze jutro Polski objął wicepremier i minister skarbu E. Kwiatkowski, twórca polskiej polityki morskiej, twórca Gdyni — członek honorowy Ligi Morskiej i Kolonialnej. Już pierwsze wystąpienie rządu, apel skierowany bezpośrednio do całego społeczeństwa, męskie spojrzenie w oczy dzisiejszej rzeczywistości, śmiałe nakreślenie dróg naprawy — programu, który w oparciu o całe społeczeństwo realizować trzeba wolą niezłomną, wnosi w beznadziejną atmosferę życia polskiego lat ostatnich — powiew lepszego jutra.

W tych wystąpieniach słychać echa żołnierskich słów Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, gen. dyw. Rydza-Śmigłego, który w swoim słynnym przemówieniu na Zjeździe Legionowym w Krakowie, głosząc wiarę w zbiorową moc i dobrą wolę społeczeństwa, w jego zdolność wydobyć z siebie sił twórczych, nawoływał do skończenia z polityką „dajutrkowania”, nawoływał do rozpoczęcia pracy we wszystkich dziedzinach życia polskiego z myślą o przyszłości.

Najważniejszym zadaniem na dziś, mówił przez radio do całego społeczeństwa p. wicepremier Kwiatkowski — jest konieczność pewnego psychicznego przestawienia się...

...Musimy wspólnie stworzyć atmosferę zdecydowanej woli walki ze złem dnia dzisiejszego. ...Cichy ale krwiożerczy wróg wdarł się do każdego zakątka ziemi polskiej, do każdego domu i chaty. Czyż nie nadszedł czas ostateczny — woła entuzjasta i twórca siły polskiej na wybrzeżu i na morzu — by mobilizować teraz Legiony polskie do walki z tym niszczącym nieprzyjacielem tak, jak ongiś do walki zbrojnej o niepodległość mobilizował nas Józef Piłsudski?

Najwyższy czas, ostatnie już godziny — by rozszedł się po całą Rzeczypospolitą głos wicepremera Kwiatkowskiego, zapowiedź rządu, że wszystkie swoje siły poświęcić pragnie pracy nad wydobyciem Polski z dna kryzysu, że dla tej pracy pragnie zmobilizować umysły, serca i energię całego społeczeństwa.

Liga Morska i Kolonialna, która skupia setki tysięcy Polaków wszystkich warstw, poglądów, a której celem jest mobilizowanie środków i sił do pracy na wybrzeżu i na morzu, stanąć musi w pierwszym szeregu organizacji społecznych, które odpowiedzieć muszą na wezwanie mobilizacyjne — Rządu naprawy gospodarczej i współpracy ze społeczeństwem.

Ponura rzeczywistość nędzy, bezrobocia, przeludnienia, deficytów budżetowych państwa, samorządów, rodzin, nie może w nas zabić wiary w siły i wartości Narodu Polskiego. Mobilizujmy je wszystkie w imię wielkiego celu, lepszej przyszłości Polski i Polaków, synów narodu młodego, który stać na zwycięstwo. Ustalenie przez rząd wyraźnych celów i środków działania, ujawnienie ich wobec całego społeczeństwa, które powołane być musi do świadomej i czynnej współpracy, zdoła rozbudzić wolę, twórczy zapał i konieczną ofiarność wszystkich!

REFLEKSJE I FAKTY

W związku z pierwszym rejsem transatlantyku polskiego m/s „Piłsudski“ do Ameryki zwróciliśmy się do Prezesa naszej organizacji, p. gen. dyw. Gustawa Orlicz - Dreszera, który wziął udział w tej podróży, prosząc o podzielenie się z Czytelnikami „Morza“ spostrzeżeniami i uwagami, które nasunęły się mu na pokładzie m/s „Piłsudski“ i w czasie pobytu w Stanach Zjednoczonych A. P.

Na pierwsze nasze pytanie — Jak był witany m/s „Piłsudski“ przez Polonję i jak go ocenili obcy — p. gen. Orlicz - Dreszer zwraca uwagę na niezwykle uroczyste ramy przyjęcia.

— Głęboko wzruszającym był niesłychany po prostu entuzjazm, z jakim Polacy, z których znaczna część nie widziała nigdy Macierzy, witali statek, przybywający z Ojczyzny, jako widomy znak Jej potęgi i rozwoju polskiej pracy na morzu. Zainteresowanie było tak wielkie, że niejednokrotnie spotykałem się w New Yorku z zapytaniem: „Jak Polacy potrafili to zrobić, że m/s „Piłsudski“ stał się bardziej popularnym, niż znacznie większe statki innych narodowości“.

Trzeba tu podnieść zasługi Polonji amerykańskiej, która nie szczędziła trudów na przygotowanie jak najwspanialszego przyjęcia dla polskiego transatlantyku. We wszystkich polskich pismach amerykańskich pojawiły się liczne artykuły, poświęcone pracy Polski na morzu, a w szczególności rozwojowi polskiej floty handlowej. Zresztą artykuły okolicznościowe zamieszczone zostały również w pismach amerykańskich, które zgodnie podkreślały wielki wysiłek całego narodu polskiego, aby należycie wykorzystać odzyskany po wojnie swobodny dostęp do morza, wysiłek, którego wspaniałym wynikiem są: Gdynia jeden z najczystszych obecnie w Europie portów, wzrastająca stale ilość jednostek polskiej floty handlowej, wreszcie stojące na wysokim poziomie kadry oficerów i marynarzy polskich. Jedno z pism amerykańskich zaznaczyło, że chociaż obroty w porcie gdyńskim nie są dziś dla nikogo tajemnicą, to jednak dopiero przybycie do New Yorku pierwszego wielkiego polskiego statku posażerskiego uświadomiło Amerykanom, że Polska staje się potęgą morską. Podnoszono również, że m/s „Piłsudski“ jest wyrazem dążenia złączenia Polski i Ameryki jeszcze silniejszymi węzłami.

O uznaniu obcych dla naszego statku świadczy opinia p. Prezydenta Stanów Zjednoczonych, który w rozmowie z p. ministrem Kocem powiedział, że zapoznawszy się bliżej ze szczegółami technicznymi m/s „Piłsudski“, z całym przekonaniem składa Polsce gratulacje, że weszła na tak słuszną drogę budowy średnich jednostek morskich i że, zdaniem jego, Ameryka powinna iść śladem Polski, gdyż statki tego typu, co m/s „Piłsudski“ mogą zapewnić większą opłacalność, niż statki olbrzymy.

Podobnie i prasa innych krajów podkreśla dużą wartość m/s „Piłsudski“, jako statku handlowego, wyrażając uznanie dla doskonałości i celowości urządzeń oraz organizacji gospodarczej statku. Wyrażano nawet pogląd, który może nas napętnić du-

żą, że Polska w swej pracy na morzu nie tylko do pędza, lecz na pewnych odcinkach dystansuje najstarsze narody morskie.

Nawiązując do serdecznego przyjęcia, zgotowanego przez Polonję amerykańską dla transatlantyku polskiego, zapytaliśmy dalej Pana Generała o stosunek naszych rodaków z za Oceanu do pracy polskiej na morzu.

— Polonja amerykańska — mówi Pan Generał — ustosunkowuje się do tej pracy bardzo przychylnie. Można nawet śmiało powiedzieć, że dla spraw morskich wykazała zainteresowanie dużo wcześniej, niż Jej Macierz, rozwijając już w r. 1921 intensywną akcję na rzecz zakupywania statków dla polskiej floty handlowej. Wynikiem tej akcji było kupno dwóch statków, z których jeden nosił nazwę s/s „Piłsudski“. Jeżeli następnie akcja ta została przerwana, to przyczyny tego należy szukać w braku należytego poparcia i zrozumienia w kraju. Akcja ta przecież miała być tylko uzupełnieniem tego, co zrobiłoby się w kraju, a tymczasem Polska nie okazywała wówczas większego zainteresowania dla rozwoju floty handlowej.

Obecnie, gdy w rozwoju naszych linii żeglugowych posunęliśmy się znacznie naprzód, Polonja amerykańska docenia nasze wysiłki, co więcej, obserwując z entuzjazmem budowę naszych transatlantyków, gotowa jest w pracy tej wydatnie nam dopomóc.

Z zainteresowaniem dla pracy polskiej na morzu wiąże się popularność Ligi Morskiej na terenie amerykańskim, do czego w dużym stopniu przyczynia się rozwój i działalność LMK w Polsce. O ogromnym zainteresowaniu i uznaniu Polonji amerykańskiej świadczy chociażby fakt, że do władz Ligi Morskiej w Stanach Zjednoczonych A. P., które ukonstytuowały się w lecie roku bieżącego, weszli najwybitniejsi przedstawiciele wszystkich najpoważniejszych organizacji polskich w Ameryce. Rozmach i zapał organizacyjny jest tak wielki, że obiecują nam już w niedalekiej przyszłości osiągnąć cyfrę miliona członków na terenie Stanów Zjednoczonych.

Są to wielkie zamierzenia, które mogą stać się podstawą dla ugruntowania wśród najszerszych warstw Polonji amerykańskiej patriotyzmu gospodarczego, którego przejawem będzie niewątpliwie nastawienie zarówno kupca, jak i odbiorcy polskiego w Ameryce na konieczność nawiązania ściślejszego kontaktu gospodarczego z Macierzą, pełna chwalebnej ambicji postawa reprezentanta polskich interesów, polskiego handlu i przemysłu. Trwały i konsekwentny rozwój naszego handlu ze Stanami Zjednoczonymi będzie najlepszym dowodem czynnego patriotyzmu naszych rodaków amerykańskich z jednej strony, a z drugiej koniecznego nastawienia naszego przemysłu i handlu.

Przechodzimy następnie do zagadnień, związanych z naszą marynarką handlową, rzucając pytanie — Jakie są możliwości rozwoju polskiej floty handlowej.

Pan Generał zwrócił uwagę na fakt, iż udział polskiej floty handlowej w wywozie Polski drogą morską wynosi zaledwie około 7 procent. Wynika stąd

jasno, że sytuacja polskiej floty handlowej w stosunku do wielu flot innych krajów, których tonaż jest rozbudowany ponad miarę i nie jest usprawiedliwiony potrzebami własnych transportów, a jest obliczony na obsługę obcych portów, jest znacznie pomysłniejsza, gdyż niezmiernie rozległe perspektywy rozwojowe przedstawiają dla niej chociażby niewyzyskane możliwości obsługi polskiego handlu zamorskiego. Należy nadmienić, że naogół biorąc, polski kupiec, czy to wysyłając swój towar, czy też sprowadzając go do Polski, nie docenia znaczenia, jakie ma dla rozwoju naszego handlu i dla bilansu płatniczego korzystanie przy transportach morskich z usług polskiej floty handlowej. Dość powiedzieć, że suma jaką dziś płacimy za transporty morskie, sięga olbrzymiej cyfry kilkudziesięciu milionów złotych rocznie. Pieniądze te mogą i powinny w znacznej mierze pozostać w kraju i stać się podstawą dalszego rozwoju polskiej floty handlowej.

Drugim niezmiernie ważnym momentem jest fakt, że, przystępując do budowy naszej floty od zaczątków, nie mamy balastu przestarzałego tonażu i że dzięki nowoczesności naszych jednostek możemy skutecznie konkurować pod względem tak szybkości, jak i taniaści transportu z flotami innych państw.

Trzecim również doniosłym momentem w tej dziedzinie jest okoliczność, że Gdynia jest jednym z nielicznych portów bałtyckich, które są dostępne dla żeglugi cały rok.

Duże możliwości wreszcie dla naszej floty handlowej stwarza tranzyt przez Gdynię w handlu takich krajów, jak Czechosłowacja, Rumunia, Austria, Węgry, Jugosławia, Bułgaria, bowiem droga przez Polskę i Gdynię jest dla nich najkrótszą drogą wymiany handlowej z krajami bałtyckimi.

Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że rola marynarki handlowej w życiu gospodarczym kraju jest ogromna, gdyż, nie poprzestając na spełnianiu zadań pomocniczych, choć nieodzownych w ekspansji handlowej, polegających na transporcie towarów, jest ona poważnym bodźcem rozwoju innych gałęzi gospodarstwa narodowego, stwarzając dla nich niejednokrotnie nowe a poważne możliwości pracy.

O dobrej koniunkturze dla naszej floty handlowej świadczy chociażby jej powolny ale stały rozwój w ciągu tych kilkunastu lat pracy na morzu, jakie mamy poza sobą: na wiosnę przyszłego roku tonaż naszej floty handlowej osiągnie już cyfrę 100.000 ton rej. brutto, obsługujemy już 13 własnych linii regularnych, obok których rozwija się coraz bardziej ruch trampowy.

Chciałbym tu podkreślić fakt zainteresowania się prywatnej inicjatywy drobną żeglugą trampową na morzu Północnym i Bałtykiem, która jest najodpo-

wiedniejszym terenem dla pracy drobnego kapitału — motorowiec „Pionier I”, który w dniu 10 października święcił uroczystość podniesienia bandery — to widomy znak, że zrozumienie dla spraw morskich przybiera w naszym społeczeństwie realne kształty i opiera się na coraz mocniejszych podstawach. Ten niewielki szkuner, mający pojemność zaledwie 546 TRB dzięki łatwości uzyskania pełnego ładunku i stosunkowo niewielkim kosztom eksploatacji będzie bez wątpienia jedną z lepiej opłacających się jednostek polskiej floty handlowej.

— A czy zdaniem Pana Generała budowa polskich transatlantyków ma uzasadnienie handlowe.

— Obok bezsprzecznie ogromnego znaczenia propagandowego nasze transatlantyki mają i pod względem handlowym istotną rację bytu. Do niedawna linie regularne częstokroć nie opłacały się ze względu na brak dostatecznego ładunku przy stosunkowo niewielkiej zdolności zmniejszania kosztów eksploatacji. W ostatnich jednak czasach jesteśmy świadkami coraz bardziej rozwijającego się udziału linii pasażerskich w transportach towarów, co pozwala wyzyskać istniejące na każdym większym okręcie liczne łuki i ładownie, a co w znacznym stopniu obniża koszty utrzymania linii regularnych. I m/s „Piłsudski” w swej pierwszej podróży do Ameryki zabrał 710 pasażerów i 1000 ton ładunku, przywoząc w powrotnej drodze poza 350 pasażerami 668 ton towaru — drobnicy i 433 worki poczty.

— Jak Pan Generał zapatruje się na budowę stoczni w Gdyni?

— Że musi być, usłyszeliśmy odpowiedź, wykonana szybciej. Obecne tempo robót nie odpowiada naszym, Ligi, pragnieniom. Opierając się na tem, co mówilem o możliwości, a nawet konieczności dużego rozwoju polskiej marynarki handlowej, jak również wojennej, posiadanie własnej stoczni da nam możliwość usamodzielnienia się w tym tak ważnym dziale gospodarstwa narodowego i pozwoli na pozostawienie wielu milionów złotych w kraju.

Nie bez znaczenia oczywiście jest możliwość zatrudnienia w stoczni dość licznych rzesz robotniczych, co dla kraju, w którym istnieje groźny dla jego przyszłości kryzys ludnościowy, nie jest bez znaczenia. Uważam, że musimy zdobyć się na wysiłek, aby powstały, jak najprędzej stocznie dla budowy po pierwsze okrętów marynarki wojennej, po drugie statków handlowych. Zorganizowanie pełnowartościowych stoczni będzie moim zdaniem momentem usamodzielnienia się i uzyskania podstawy do zupełnej wolności na morzu.

JANUSZ LEWANDOWSKI.



○ polskie postulaty kolonjalne



Oddawna już zwraca się u nas uwagę na konieczność uzyskania kolonij przez Polskę. Oddawna wysuwane są potrzeby dla których kolonie są nam niezbędne, mianowicie jako ujście dla naszej nadwyżki ludnościowej, i jako źródło surowców oraz nowe rynki zbytu dla polskich towarów.

I tak się zbiegło, że dla tychże przyczyn, przyczyn populacyjnych i surowcowych — również i Włochy wysunęły potrzebę ekspansji kolonjalnej.

Dezyderaty włoskie, zrazu podnoszone mimochodem w dyplomatycznych pertraktacjach, przerodziły się nagle na naczelny postulat narodu włoskiego, postulat który nawet siłą pragnie się zrealizować.

W rezultacie wybuchła wojna kolonjalna z Abisynją.

Nie naszym zadaniem będzie rozstrzygać czy chęć zawładnięcia niepodległym krajem jest słuszna, czy Włochy nie mogłyby zaspokoić swych dążeń na innym terenie. Interesuje nas tu jedynie odpowiedź na pytanie — jak się ustosunkował świat do zasadniczego dezyderatu obecnej polityki włoskiej, dezyderatu tak podobnego do dążeń Polski — mianowicie do problemu ekspansji kolonjalnej.

Przeglądając głosy polityków, prasy, a nawet oficjalnych przedstawicieli rządów — cóż się okazuje? Okazuje się, że nikt nie kwestjonuje Włochom prawa do ekspansji, nikt nie twierdzi, że Włochy doskonale obejść się mogą bez nowych terenów zamorskich, nikt nie stawia prądowi temu stanowczego sprzeciwu. Spór nie idzie o fakt przyłączenia nowych połaci afrykańskiego kontynentu do Italji, lecz jedynie o to, ile tej ziemi Duce pragnie odkroić, w jakim stopniu zagrozić może potędze kolonjalnej W. Brytanji i jakimi metodami chce przeprowadzić swoje plany.

Arcybiskup Westminsteru, naprzykład, w liście otwartym do redakcji „Times“ (wrzesień), komentując deklarację papieża Piusa XI o wojnie zaborczej powiada: „Wydaje mi się, że mogę interpretować myśl papieża jako przypomnienie posłannictwa narodów cywilizowanych wobec ludów zacofanych. Może przyjęcie zasady mandatu zbiorowego uchwalonego za zgodą wszystkich, doprowadziłoby pewnie, niż zastosowanie sankcji, do bezpieczeństwa powszechnego. Jeśliby Anglja chciała okazać swą wspaniałomyślność zarówno wobec narodów zaprzyjaźnionych, jak i wobec tych, które nie zawsze takimi były, jeśliby ofiarowała rewizję mandatów (kolonjalnych) — taki gest potężnie zwiększyłby jej autorytet, i dałby może światu bezpieczeństwo trwałe zamiast okropnej możliwości wojny“.

A p. Lansbury, leader laburzystów angielskich, w piśmie wystosowanem do ludu francuskiego i do prasy francuskiej (wrzesień) wzywa: „Powiedzmy obu naszym rządóm, że masy Europy i W. Brytanji stanowczo sobie życzą, aby nasze rządy zwołały natychmiast nowy rodzaj konferencji, konferencję dla przedyskutowania i uchwalenia projektów, które umożliwią wyzyskanie niezajętych terenów świata, podział surowców i zorganizowanie rynków zbytu na usługi ludzkości“.

Zaś konserwatysta sir Edward Grigg (aczkolwiek konserwatyści nie są skłonni do wprowadzania zmian w obecnym systemie kolonjalnym), przemawiając w szkole politycznej w Hendon (wrzesień) o sprawach włosko-abisynjskich — wypowiedział się za przyznaniem Włochom mandatu nad Etiopją pod kontrolą Ligi Narodów. Sir E. Grigg jest zdania, że należy się to Italji, która nie otrzymała żadnego mandatu nad b. kolonjami niemieckimi w 1919 r.



Głosów podobnych możnaby zanotować cały szereg, głosów które wypływają ze zrozumienia, że obecny stan nierównomiernego podziału kolonij, a więc i surowców, które są ich przywilejem, nie może się już utrzymać na dłuższą metę.

Nie negacją dążności do zmian, do rewizji, do zaspokojenia słusznych żądań, wysuwanych również i przez Polskę, była znana mowa ministra spraw zagranicznych W. Brytanji sir Samuela Hoare'a, wygłoszona dn. 11 września b. r. na Zgromadzeniu Ligi Narodów wobec przedstawicieli państw całego świata. Choć ostrożnie i niechętnie, musiał jednak sir S. Hoare ustosunkować się do zagadnień, które podobnie, jak Włochom i Polsce też leżą na sercu.

Pozostaje faktem — mówił brytyjski minister — że niektóre kraje, bądź na swem własnem terytorjum, bądź w swych kolonjach, posiadają naturalną przewagę, i że inne, mniej faworyzowane, uważają stan ten za niepokojący. Co się tyczy szczególnie surowców kolonialnych, jest dość naturalnem, że taki stan rzeczy wywołuje obawę, aby nie zostały stworzone wyłączne monopole ze szkodą krajów, które nie posiadają imperjów kolonialnych. Ponieważ sprawa ta wywołuje niepokój i niezadowolenie, na prośbie byłoby ją przestudjować, zobaczyć jakie są propozycje formułowane dla jej uregulowania, rozpatrzyć jakie jest zasięg rzeczywisty niedomagania, i jeśli to niedomaganie jest poważne — postarać się o jego usunięcie. Co się tyczy rządu J. K. Mości — oświadczył brytyjski minister — jestem pewien, że będzie gotów uczestniczyć w badaniu tych zagadnień“.

Furtka do dyskusji została uchylona, sprawa kolonij weszła na porządek dzienny. I dziś bardziej, niż

kiedykolwiek musimy być przygotowani do wysunięcia na terenie międzynarodowym polskich roszczeń kolonialnych.

Wszak Polska liczy obecnie 33 miliony mieszkańców, za lat 10 będzie ich miała około 40 milionów. Gdziez rozmieści nadwyżki swego przyrostu naturalnego, gdy świat cały zamyka brutalnie swe granice dla przyjęcia naszych emigrantów?

Wszak w r. ubiegłym Polska musiała sprowadzić surowców i produktów kolonialnych za 300 milionów zł., czyli za prawie 40 procent wartości całego naszego importu. Tak olbrzymią sumę cennych dziś dewiz wywieźliśmy w roku kryzysowym. W r. 1928, za dobrej konjunktury zakupiliśmy przecież produktów kolonialnych za przeszło 760 milionów zł., o ileż większe będzie zapotrzebowanie, gdy ludność nasza osiągnie już niedługo nie 30 milionów, jak w r. 1928, lecz 40 milionów? Czy wiecznie zależni będziemy od monopoli obcych producentów, czy wiecznie mamy nabijać kieszenie tym, którzy z przywilejów posiadania źródeł surowców ciągną stale tak wielkie korzyści? Dlaczego dostawa niezbędnych surowców dla naszej produkcji przemysłowej i konsumpcji ma być niezmiennym atrybutem wybranych i uprzywilejowanych mocarstw?

Rewizji tego stanu rzeczy wymaga sprawiedliwość i przede wszystkim nasze żywotne interesy.

Miejmy nadzieję, że żądania nasze znajdą takie zrozumienie, jak i postulaty Włoch oraz innych mocarstw. Dyskryminacji na narody uprzywilejowane i upośledzone Polska nie zniesie.

KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI

HANDEL POLSKI Z AFRYKĄ

Pobieżny nawet rzut oka na statystykę handlu zagranicznego Polski z krajami zamorskimi odkrywa z łatwością pocieszające objawy zdecydowanego wzrostu naszego wywozu. Porównując odnośne dane za lata 1933 i 1934 widzimy, że wzmoczona ekspansja handlowa Polski do Azji, Ameryki i Oceanji odzwierciadla się w takiej progresji:

| Wywóz w tysiącach zł. Nadwyżka | | | |
|--------------------------------|--------|--------|----------------|
| | 1933 | 1934 | w ciągu roku |
| Azja | 20.868 | 32.985 | 12.117.000 zł. |
| Ameryka Półn. | 16.463 | 37.453 | 20.990.000 zł. |
| Ameryka Środk. | 526 | 2.335 | 1.809.000 zł. |
| Ameryka Połudn. | 13.736 | 19.968 | 6.232.000 zł. |
| Oceania | 538 | 538 | — |

Do wymienionych wyżej pozaeuropejskich części świata wywieźliśmy w ubiegłym roku surowców i towarów polskich za 41.148.000 złotych więcej niż w r. 1933.

Do Afryki z Polski wywieziono, zgodnie ze statystyką urzędową, towarów za 10.824.000 zł., w 1933 r. i za 14.486.000 zł. w roku ubiegłym, a więc i tutaj działa zjawisko dodatniego wzmocnienia naszego wywozu, mianowicie o 3.662.000 zł. w stosunku rocznym.

Z dotychczasowych danych statystycznych za I-sze półrocze bieżącego roku okazuje się, że wywóz nasz do czterdziestu kilku krajów afrykańskich dosięgnął 8.216.000 zł. o 2.019.000 zł. więcej, niż w ubiegłym roku za miesiąc od stycznia do czerwca łącznie. W poprzednich latach wywóz z Polski do Afryki za pierwsze półrocze każdego roku kształtował się następująco: w 1933 r. — 4.354.000 zł., w 1932 r. — 6.465.000 zł., w 1931 r. — 6.148.000 zł., w 1930 r. — 6.170.000 zł., w 1929 r. — 6.450.000 zł., w 1928 r. — 4.028.000 zł. Szereg ten jest niezmiernie charakterystyczny, gdyż ujawnia małą zależność wahań naszego wywozu do Afryki od ogólnoswiatowej depresji w handlu zagranicznym. W tak utrudnionych obecnie warunkach międzynarodowych obrotów handlowych osiągamy dziś na odcinku afrykańskim wyniki lepsze od rezultatów z lat przedkryzysowych. Za 4.028.000 zł. wywieźliśmy towaru polskiego w ciągu sześciu miesięcy 1928 roku, a obecnie za tenże okres czasu unieściliśmy na rynkach afrykańskich plodów pracy polskiego górnik, robotnika, przemysłowca i inżyniera na sumę przeszło podwójną — 8.216.000 złotych polskich.

Ocena wartości tych dat statystyki powinna uwzględniać wszystkie odmienne warunki ówczesnej a obecnej sytuacji handlu zagranicznego w skali światowej. Pionierska rola naszej ekspansji gospodarczej na tym mianowicie odcinku uwydatni się wówczas w całej pełni.

Dla tych zaś, którzy orzekną, że to nie jest zbyt wiele, godzi się zacytować włoskie przysłowie na czasie: chi va piano va sano, chi va sano va lontano...

Statystyczne źródła drukowane ogłosiły — za okres pierwszego półrocza b. r. — jedynie częściowe wyniki wymiany handlowej z 27-iu krajami afrykańskimi. Ogłoszone dane pozwalają jednak z przybliżoną ścisłością jakichś 75—80% określić właściwą fizjognomję jakościową i handlowo-finansową nasze-

go wywozu do tej części świata. Obliczenie kilkunastu najważniejszych pozycji, pozwala stwierdzić, że w sumie 5.864.700 zł. najważniejszych przewozów towaru polskiego na ląd afrykański figurują następujące grupy i rodzaje naszej wytwórczości:

| | | |
|---------------------------|---|---------------|
| Z grupy ziemie, kamienie: | cement, sól | 74.000 zł. |
| „ | paliwa mineralne: węgiel, koks | 689.000 zł. |
| „ | przetworów spożywczych: | |
| „ | szynki i in. | 148.000 zł. |
| „ | chemicznych: | |
| „ | karbid, świece, nawozy | 75.000 zł. |
| „ | skór | 500 zł. |
| „ | surowców i wyrobów włókienniczych: | |
| „ | jedwabne (sztuczne) tkaniny | 7.000 zł. |
| „ | welńiane, półwelń. tkaniny | 539.000 zł. |
| „ | bawełniane tkaniny | 193.000 zł. |
| „ | wojłoki | 37.000 zł. |
| „ | materiały i wyroby dziane | 107.400 zł. |
| „ | bielizna, odzież, konfekcja męska, damska, dziecięca | 613.600 zł. |
| „ | kauczuku: wyroby gumowe | 4.000 zł. |
| „ | drewna: belki, deski, płyty klejowe (dykty), taffe posadzkowe, meble gięte, słupy telegraficzne | 1.912.000 zł. |
| „ | papierni | 78.000 zł. |
| „ | wyrobów ceramicznych: | |
| „ | szkło, przybory sanitarne | 38.000 zł. |
| „ | metalów: żelazo, cyna, miedź, naczynia emaljowane, rury | 1.117.000 zł. |
| „ | maszyn: przędzarki, krosna, maszyny rolnicze | 227.000 zł. |
| „ | artykułów mody: czapki, berefy, guziki | 5.000 zł. |

Razem 5.864.500 zł.

Tablica ta obrazuje niezwykle przejrzyste na jak zdrowych, gospodarczo uzasadnionych, kulturalnych i cywilizacyjnych bezsprzecznie zasadach opiera się i rozwija nasz wywóz do krajów „czarnego lądu”. Przedmioty i narzędzia najniezbędniejsze, dla podniesienia standardu życiowego zapóźnionych niezmiernie w rozwoju rolniczym, przemysłowym i handlowym krajów tego kontynentu, a zarazem wyroby z najważniejszych działów naszego przemysłu rodzimego składają się na ten wywóz, który otworzyć powinien oczy niejednemu, o jakie to ekonomicznie najdalej uzasadnione interesy polskie chodzi, gdy mowa jest o naszej pokojowej handlowo-kolonijalnej ekspansji... nawet do Afryki.

Za tenże okres czasu, I-sze półrocze 1935 r., wywóz nasz do Rosji Sowieckiej spadł do cyfry 9.487.000 złotych. Oto zestawienie pełne treści i wymowy. Najistotniejsza, najprawdziwsza rzeczywistość gospodarcza mnoży, niezależnie od naszej woli, przekonañ i uprzedzeń, dowody niezbite, że w płaszczyźnie światowej wymiany gospodarczej ze wszystkimi kontynentami świata — tej, od wieków, szczególnej misji Europy Zachodniej — leżą i rosna szlaki polskiej racji gospodarczej.

K. G. ZIELENIEWSKI

Uwaga: na zał. tablicy + oznacza wywóz z Polski — przywóz do Polski.

W OKRESIE OD 1.I — 1.VII 1935 ROKU





Szlakiem zaocceanicznym

Prezes Zarządu Okręgu LMK w Lublinie, p. płk. St. Iwanowski powrócił z dalekiej zamorskiej podróży, którą odbył jako przedstawiciel LMK.

Podróż ta dzieliła się na 2 różne okresy: pierwsze 6 tygodni spędził płk. St. Iwanowski w Stanach Zjednoczonych Am. Półn. poświęcając je pracy nad organizacją Ligi Morskiej w Ameryce, zakończonej Zjazdem Delegatów z całej Ameryki w Chicago, na którym wybrano nowe władze Ligi Morskiej. Drugi okres podróży miał zupełnie inne nastawienie, a mianowicie na czele specjalnej delegacji udał się płk. St. Iwanowski do państw środkowo-południowo-amerykańskich, Haiti i Santo-Domingo, Kolumbji, Wenezueli celem zbadania możliwości nawiązania przez Polskę stosunków gospodarczych z temi państwami. Pragnąc podzielić się z Czytelnikami „Morza” wynikami tej podróży zamieszczamy wywiad z p. płk. St. Iwanowskim, który z zapałem i umiejętnością spełnił powierzone Mu przez Zarząd Główny LMK zadania. Pierwsze nasze pytanie dotyczyło wrażeń, jakie odniósł p. płk. St. Iwanowski z pobytu wśród Polonii w Stanach Zjednoczonych A. P.

— Wrażenia te — mówi płk. Iwanowski — podałem w wywiadzie, który miałem przed wyjazdem ze Stanów Zjednoczonych z redaktorem dziennika nowojorskiego „Nowy Świat”, p. Yollesem. Powiedziałem mu, że żał mi było po prostu odejść ze St. Zjedn. — tak miła i serdeczna była współpraca moja z Polonią amerykańską. Dzielni to ludzie. Tyle w nich ukochania polskiej ziemi mimo przestrzeni i czasu, które ich od niej oddzielają, tyle chęci współpracy z Macierzą. Przybyłem do Ameryki bezpośrednio po śmierci Marszałka i widziałem, jak głęboko Polonia amerykańska dzieliła głęboki ból z Polską. A jeśli chodzi o nasze morze, o współdziałanie w dążeniach naszych do jego wykorzystania — to stwierdziłem tu całkowite zrozumienie, gorącą chęć współpracy bez względu na środowiska, czy poglądy polityczne. Najlepszym wyrazem tego jest skład wybranej na Zjeździe Delegatów Rady Naczelnej Ligi

Morskiej w Ameryce, w skład prezydium której weszli w charakterze wiceprezesów prezosi 4-ch największych organizacji polskich w Stan. Zjedn., a mianowicie Związku Narodowego Polskiego, Zjednoczenia Rzym - Kat., Związku Polek i „Sokoła”.

— Jaka przyszłość wróży Pan Pułkownik rozwojowi Ligi Morskiej w St. Zjedn.?

— Jak najlepszą! Szczery ogromny zapał, z jakim organizowano przy mnie szereg nowych Oddziałów Ligi, tłumne, masowe zapisy na członków, przyrzeczenia jak największego poparcia, składane przez Prezesów poszczególnych organizacji — nie będą, sądzę, „słomianym ogniem”, czy wynikiem chwilowego nastroju. Miłość do polskiego morza ma tu swe głębokie, historyczne niejako uzasadnienie. Przecież Polacy amerykańscy ciągle mają do czynienia z morzem i stale patrzą na olbrzymią rolę, którą ono gra w życiu państwa, patrzą na potężny rozwój floty amerykańskiej, na jej handel zamorski. To nie szczury lądowe, jak można jeszcze nazwać niektórych Polaków, którzy morza w swoim życiu nie widzieli. Polacy amerykańscy rozumieją znaczenie morza, dali temu wyraz w pamiętnej rezolucji do prezydenta Wilsona w roku 1916 i troska o to morze, którego się dopominali i o które najlepsi synowie Polonii amerykańskiej walczyli — musi być nadal ich udziałem. To też w przemówieniach swoich często nazywałem rodaków naszych w St. Zjedn. „gwardją morską”, która powinna iść wraz z LMK w Polsce w awangardzie wielkiego dążenia całego Narodu stworzenia polskiej potęgi na morzu.

Strona gospodarcza odgrywa tu również rolę ogromną. Bo przecież przez powiększenie importu z Polski do Ameryki powiększać możemy i import z Ameryki do nas, a więc rozszerzymy stosunki gospodarcze między obu krajami.

Chodzi tylko o to, że w Ameryce typ organizacji takiej, jaką jest Liga Morska jest czemś nowem — chodzi o to, aby powiększał się coraz bardziej zespół ludzi, którzy chcieliby pracować dla tej idei. Wi-

działem podczas mej podróży cały szereg takich dzielnych jednostek w różnych miastach. Oby ich tylko przybywało, a „starzy“, wypróbowani działacze Ligi nie ustawali w pracy — a myślę, że rozwój Ligi Morskiej w Ameryce będzie postępował stale naprzód i hasło rzucone na Zjeździe przez prezesa dr. Kuflewskiego: „miljon członków“, będzie w miarę postępu czasu coraz bliższe urzeczywistnieniu.

Muszę tutaj podkreślić szczerą, życzliwą opiekę i pomoc, jaką udzielają organizacji Ligi Morskiej nasi konsulowie generalni w St. Zjedn.

— Jaki stosunek łączy młodzież z Ligą Morską w Ameryce?

— Byłem na Zjeździe Delegatów Młodzieży Polskiej z całej Ameryki w Orchard - Lake (Uczelnia Polska najstarsza, obchodząca w tym roku swe 50-lecie), i stwierdziłem duże zrozumienie idei morskiej u młodzieży. Przy wyborach Zarządu Centrali i Rady Naczelnej Ligi Morskiej sama młodzież zażądała miejsca dla swych przedstawicieli.

Zarząd Oddziału w Buffalo składa się w większości ze starszej młodzieży, a dzielna prezeska Oddziału, zdaje się jest namłodszą prezeską ze wszystkich Oddziałów LMK w kraju i Ameryce. Ale pracują z zapałem i zapewniają, że wkrótce będą mieli kilkuset członków w Oddziale. Sekcja Sportów Wodnych powstała już w kilku Oddziałach, prowadzona przez młodzież. A więc i ta strona przedstawia się również dodatnio.

— Widzę, że Pan Pułkownik ma duży sentyment dla Polonii amerykańskiej.

— O tak, stanowczo. Są to dzielni, mili, serdeczni i gościnni ludzie, pełni zapału do ofiarnej pracy i pobyt mój wśród Nich pozostawił mi jak najmiłsze wrażenia.

— A teraz — jakie cele miała podróż Pana Pułkownika do krajów Ameryki Południowej?

— Mogę je określić ogólnie jako zbadanie na miejscu możliwości nawiązania, względnie rozszerzenia wzajemnych stosunków gospodarczych między Polską a Kolumbią, Wenezuela, Haiti i Santo-Domingo, omówienie z miejscowymi czynnikami kierowniczymi w sposób ogólny warunków współpracy gospodarczej, praktyczne poznanie na miejscu naszych możliwości eksportowych do tych krajów, wreszcie zbadanie warunków i możliwości emigracyjnych i t. p.

— Jakże wyglądają „możliwości“ rozwoju naszych stosunków gospodarczych z temi krajami?

— Oczywiście różnie, w zależności od miejscowych warunków poszczególnych krajów. Ogólnie mogę powiedzieć, że wskutek tego, że kraje te naogół prawie nie posiadają własnego przemysłu — stają się one naturalnym rynkiem zbytu, a nawet pewną tentacją, że tak powiem, dla państw uprzemysłowionych. Niewątpliwie głównym dostawcą eksporterem do tych krajów są St. Zjedn. Am. Półn., a to zarówno ze względu na swe położenie geograficzne, jak i potężny stan swej żeglugi, jak i wreszcie rozwój swego przemysłu. Najbliższe są one tych krajów i dlatego znają świetnie potrzeby tych rynków, warunki eksportu i t. d.

Mimo to jednak obserwujemy stale coraz większą penetrację do tych krajów handlu europejskiego, zacieśnianie coraz silniejsze stosunków gospodarczych z Europą. Powodem tego stanu są z jednej strony coraz szersze tendencje państw europejskich, którym kurczą się europejskie rynki zbytu, a więc szukają ujścia dla swych produktów — z drugiej strony jednak coraz silniej podkreślana tendencja państw półn. - am. do opierania stosunków gospodarczych na zasadzie wzajemności, t. j. w zależności od możliwości eksportowych tych państw do krajów europejskich. Państwa te pragną wywozić do Europy swe produkty naturalne i surowce, a więc n. p. kawę, kakao, cukier z trzciny cukrowej, tytoń, owoce południowe i t. p. wzamian za produkty przemysłowe. Ponieważ pojemność rynku północno - amerykańskiego jest pod tym względem ograniczona, przeto w naturalnym rozwoju stosunków gospodarczych rozszerza się coraz bardziej zasięg Europy do tych krajów.

Uważam, że w tych warunkach mamy bardzo dużo możliwości dla naszego eksportu i dlatego wydaje mi się palącą koniecznością jak najszybsze nawiązanie, względnie rozszerzenie stosunków gospodarczych Polski z temi krajami. Nie widzę absolutnie żadnego uzasadnienia dla faktu stwierdzonego, że n. p. Czechosłowacja lub Austria (nie mówiąc o innych) eksportuje stosunkowo dość dużo do wszystkich tych krajów, a Polska prawie, lub zupełnie nic. A przecież mamy własny port, Gdynię, ew. Gdańsk, mamy flotę handlową i mamy dość rozwinięty przemysł, a przytem ceny nasze wytrzymują warunki konkurencji.



Zjazd Federacji Młodzieży Polskiej w Ameryce w Orchard-Lake

Nawet spotykałem się w niektórych z tych państw z zapytaniem zarówno ze strony czynników oficjalnych, jak i handlowych: „dlaczego Polska dotąd z nami nie nawiązała stosunków handlowych wobec tego stanu swego przemysłu, o którym słyszemy? — dlaczego nie importujecie do nas?” Górzej jeszcze, bo gdy inicjatywa wychodziła ze strony miejscowych południowo amerykańskich eksporterów i robiono próby nawiązania stosunków z czynnikami handlowo - przemysłowymi w Polsce, to napotymano na takie trudności, które zniechęcały do dalszych stosunków z temi firmami polskimi. Wypowiadano mi uwagi, (dając pewne dowody) o brakach naszej sprawności organizacyjnej handlowej.

Sądzę, że trudności w rozwoju eksportu naszego do tych krajów nie leżą w „możliwościach”, które mojem zdaniem niewątpliwie istnieją, lecz sposobie realizacji tych możliwości, w organizacji techniczno-handlowej naszego eksportu. Cały nacisk na tę stronę musimy położyć i dlatego, jeśli chodzi o odpowiedź na pytanie postawione, to mogę odpowiedzieć: szukanie „możliwości” trzeba przerzucić teraz na Polskę, na nas — tu leży punkt ciężkości. Trzeba tylko zorganizować na miejscu nasz eksport do Ameryki Płdn., trzeba bliżej poznać potrzeby tych rynków, ich warunki handlowe, a wówczas przyszłość naszego eksportu do tych krajów przedstawia się bardzo optymistycznie.

Trudno mi na tym miejscu wypowiedzieć konkluzje odnośnie poszczególnych krajów — ogólnie mogę powiedzieć, że wszystkie te kraje pragną współpracy gospodarczej z Polską. Różnice są raczej w strukturze handlu zagranicznego poszczególnych krajów, gdyż w jednym jest utrzymana zasada zupełnie wolnego handlu, jak n. p. w Santo - Domingo, w innych moment handlu kompensacyjnego odgrywa silniejszą rolę.

— Z jakim przyjęciem spotkała się delegacja w tych krajach ze strony czynników oficjalnych i handlowych?

— Wszędzie spotkaliśmy wiele kurtuazji i uprzejmości, połączonej w niektórych państwach z cechami serdeczności, jak w Haiti. Wszędzie delegacja nasza spotkała się z ogromnym zainteresowaniem zarówno ze strony czynników oficjalnych, jak i przedstawicieli handlu. Przedstawiony przeze mnie rozwój gospodarczy Polski przyjmowany był niekiedy jako rewelacja. W niektórych państwach, a przede wszystkim w Haiti zainteresowanie Polską przekraczało charakter gospodarczy i nabierało akcentów chęci nawiązania ogólnych stosunków z Polską, czemu dał wyraz w swem przemówieniu do mnie Prezydent Rzeczypospolitej Haiti p. Vincent mówiąc o swej głębokiej sympatji dla Polski i pragnieniu zacieśnienia bliższych stosunków między obu krajami.

Podobne zrozumienie spotkałem i w Santo - Domingo, gdzie minister Przemysłu i Handlu zwrócił się do mnie z prośbą o przysłanie eksponatów przemysłu polskiego, gdyż ministerstwo pragnie urządzić wystawę przemysłu polskiego. Jeśli chodzi o sprawy emigracyjne, to przy surowej klauzuli emigracyjnej w tem Państwie oświadczone mi: dla Polski nie będziemy robić żadnych trudności, Polaków przyjmujemy choćby 100.000 dając im najlepsze wa-

runki osadnictwa. Zaznaczę tu jeszcze, że wszelkie opowiadania o żółtej febrze, malarji i ciężkim klimacie w tym kraju są ogromnie przesadzone, a nawet do pewnego stopnia są fantazjami, mającemi swe uzasadnienie w dalekiej przeszłości.

To samo mogę powiedzieć o dwóch bogatych większych Państwach płdn. am., Kolumbji i Venezueli, gdzie również doznaliśmy bardzo uprzejmego przyjęcia mimo, że w tych państwach nie mamy żadnego przedstawiciela, bo nawet nie mamy konsulatów honorowych. Oświadczone nam, że Polskę, z którą nie mają żadnych traktatów, będą mimo to traktować narówno z państwami, z którymi posiadają traktaty handlowe na zasadzie największego uprzywilejowania.

— A jak się przedstawiają stosunki emigracyjne w tych Państwach?

— Wykluczyć tu należy Haiti, gdzie jest większa gęstość zaludnienia, niż w Polsce. Natomiast są ogromne możliwości w 3-ch pozostałych państwach, a zwłaszcza w Santo - Domingo. Zaznaczam przytem, że osadnicy mogą otrzymać grunta już nie w dzikich prerjach, lecz przy betonowych szosach. Duże różnice klimatu i gleby istniejące zwłaszcza w Kolumbji i Venezueli dają bardzo różne warunki pod względem charakteru kolonij osadniczych i możliwości eksploatacyjnych. Osobiście wydaje mi się, że doskonałe warunki pod tym względem przedstawia Santo - Domingo. Ale trudno o tem szerzej mówić w wywiadzie — odłożymy to na później.

— O ogólne wrażenie z odbytej podróży? — dodaję jeszcze.

— Jeśli chodzi o St. Zjedn. i Polonję amerykańską, to osobiście bardzo miłe, a ogólnie, sądzę, że wyjazd mój może się przyczynić do pogłębienia stosunków między Ligą Morską i Kolonialną w Polsce, a Ligą Morską w Ameryce, że wzajemna współpraca będzie bardziej intensywna. Jeśli chodzi o podróż do krajów Płdn. Ameryki, to odnoszę wrażenie, że szereg materiałów, które przywiozłem, szereg rozmów, które przeprowadziłem — mogą się stać użytecznymi dla przyszłych prac nad rozwojem polskiego eksportu do tych krajów. Odnoszę wrażenie, a właściwie mam głębokie przekonanie, że stanowczo posiadamy wszelkie możliwości, aby ni-
kłą cyfrę 8 proc. eksportu naszego pozacuropejskiego wydatnie podwyższyć. Podkreślam, że wszelkie możliwości, zdaniem mojem, ku temu istnieją. Trudności mogą być natury transportowej — sądzę jednak, że eksportując do St. Zjedn. i odwiedzonych przez mnie 4-ch krajów możemy zdobyć się na stworzenie nowej linii. Uważam, że rozwój naszego eksportu zamorskiego poza Europę jest w pierwszym rzędzie rzeczą naszej organizacji, naszej pracy w kierunku wykorzystania istniejących możliwości. Trzeba tylko lepiej poznać potrzeby tych rynków, stworzyć mądre, celowe warunki eksportowo - handlowe, a wówczas przyszłość do nas należy. I wtedy rozszerzenie zasięgu naszej bandery handlowej, rozwój polskiego handlu zamorskiego nie będzie frazesem i marzeniem, lecz światłem dalekiem, które początkowo będzie nikłym i małym, ale z każdym rokiem rozjaśniać się będzie coraz bardziej, aż przemieni się w wielkie słońce!

ST. T. ROGALA



A B I S Y N J A

Po długich tygodniach oczekiwania, kiedy przerzucano się z dnia na dzień od pesymistycznych nastrojów, przewidujących wybuch wojny między Włochami a Abisynją i związaną z nią groźbą konfliktu europejskiego do pełnych optymizmu rozważań, że zatarg uda się załagodzić, bądź też pocieszenia się, że nie wyjdzie on poza ramy wojny kolonialnej, nastąpił dzień 4 października, kiedy wojska włoskie wkroczyły na terytorjum Abisynji, rozpoczynając de facto działania wojenne. Od chwili tej w odległym kraju północno-wschodniej Afryki toczą się krwawe, zażarte walki, w których obok najbardziej nowoczesnej broni — czołgów, samolotów i dział krwawe ofiary w ludziach zbiera nóż i dzida, niebezpieczeństwo czyha za każdym załamkiem skał, śmierć kryje się w wilczych dołach. Po obu stronach pada codziennie wiele tysięcy rannych i zabitych.

I nagle Abisynja stała się głośna, o Abisynji mówi się wszędzie, nie tylko we Włoszech, gdzie wieści z pola bitew oczekują zarówno wielcy mężowie stanu i politycy, jak i matki, siostry, narzeczone wielu tysięcy „kwiata młodzieży włoskiej”, walczącej o nowe tereny dla ekspansji ludzkiej i gospodarczej Italii. Rozwój wypadków w Abisynji śledzi z niepokojem Genewa; czujnie patrzą w jej stronę potężni członkowie Ligi Narodów. Kampanię włoską śledzą z zainteresowaniem narody, które duszą się w swych krajach i dla których możliwość nowego podziału dóbr kolonialnych stwarza nęcące perspektywy ekspansji gospodarczej. Kraj, o którym naogół niewiele się wiedziało i słyszało, stał się nagle ośrodkiem zainteresowań nie tylko polityki międzynarodowej, lecz również najszerszych kół opinii publicznej, która śledzi z zaciekawieniem przebieg walk włosko-abisynskich, a jednocześnie chętnie czyta o kraju, ludziach,

bogactwach i możliwościach rozwojowych Abisynji.

Dzisiejsza Abisynja zajmuje południowo-wschodnią część starożytnej Etyopji i dotychczas tak jest nazywana przez swych mieszkańców. Abisynja jest cesarstwem; składa się z szeregu prowincyj, z których najważniejsze są: Tigré, Amhara, Godżam, Szoa, Kaffa, Ziemia Galla, Harrar i Dankali. Obszar Abisynji wynosi 1.120.000 km. kwadr., jest ona zatem 3 razy większa od Państwa Polskiego. Dokładna cyfra ludności nie jest znana. Oblicza się ją mniej więcej na 12 milionów przy przeciętnej gęstości zaludnienia 10 mieszkańców na 1 km. kwadr., a właściwie, jeżeli weźmie się pod uwagę olbrzymie połacie kraju o charakterze pustynnym, to gęstość zaludnienia części zamieszkałej wyniesie prawie 20 mieszkańców, co na stosunki afrykańskie jest dość poważną cyfrą.

Abisynja graniczy na północy i północy-wschodzie z włoską Erytreą, która oddziela ją od morza Czerwonego. Dalej na wschód sąsiaduje z francuską i brytyjską Somalją, na południu z włoską Somalją i Brytyjską Afryką Wschodnią, na południu-zachodzie z brytyjskim protektoratem Uganda. Zachodnią granicę stanowi Sudan anglo-egipski. Europejskie państwa kolonialne odcięły przeto Abisynję od morza.

Abisynja przedstawia rozległe płaskowzgórze, wznoszące się w przeważnej swej części ponad 2.000 metrów nad poziom morza. Górzisty charakter występuje zwłaszcza w północnej części kraju. Najwyższy szczyt Ras Daschan wznosi się ponad 4.600 m. Zresztą i w południowej części znajduje się wiele szczytów, które wznosząc się do wysokości 3.000—4.000 metrów, nie ustępują Alpom europejskim. Trze-



Abisynja — Strzelec gwardji cesarskiej.

sienia ziemi, wybuchy wulkaniczne (szereg wulkanów było czynne jeszcze w XIX wieku), niszczące działanie rzek, gwałtownie wzbierających w okresie deszczów, nadało Abisynji w ciągu długich stuleci charakter dzikiego, niedostępnego kraju górzystego, przeoranego głębokimi do 1500 metrów jarami o prostopadłych niemal ścianach i dzisiejsza wyżyna abisyńska przedstawia jakgdyby szereg niedostępnych twierdz skalnych, piętrzących się jedna nad drugą. O dzikości i niedostępności kraju, tej prawdziwej warowni skalnej, świadczy powiedzenie, że Bóg wywodząc ziemię z chaosu, zapomniał widocznie o Abisynji.

Duże urozmaicenie krajobrazu abisyńskiego stanowią liczne jeziora górskie, z których największe jezioro Tsana stanowi główny rezerwuar wód, zasilających Nil.

Abisyńczycy dzielą swój kraj zależnie od wysokości i klimatu na 3 pasy: Kolla — pas błotnistych dolin rzecznych, gdzie panują największe na świecie upały — przeciętna temperatura roczna $+38$ stopni C., o klimacie bardzo niezdrowym, tak, że nawet tu-

bylcy w obawie przed febrą i innymi chorobami tropikalnymi nie zakładają tu swych siedzib; Woina-Dege — obszar właściwej wyżyny (1800—2400 m nad poziom morza) — ośrodek życia ludzkiego, gdzie rozsiadły się liczne osady, rozpościerają się przepyszne ogrody, zielone łąki i pola uprawne, klimat zdrowy, umiarkowany, przeciętna temperatura $+16$ stopni; wreszcie Dege — obszar szczytów alpejskich (2400—4000 mtr. nad poziom morza), gdzie zimą panują nawet mrozy, a przeciętna temperatura wynosi za ledwie 7 stopni.

Znany z ostatnich wypadków okres deszczów, który w pierwszym rzędzie opóźnił wstąpienie przez Włochy kroków wojennych, ma w Abisynji charakter niezwykle gwałtowny. W okresie tym wskutek ulewnych deszczów przybór wody w rzekach i potokach jest ogromny, podmywając skały, splókując ziemię urodzajną, zatapiając niejednokrotnie całe karawany.

Roślinność Abisynji jest bujna i obfita, a dzięki różnorodności klimatu i powierzchni bardzo urozmaicona: obok roślin, spotykanych w Europie południowej, widzi się tu rośliny, charakterystyczne dla kra-





Zamaskowane działo abisyńskie

jów podzwrotnikowych, a także rośliny alpejskie. W lasach, przybierających czasami rozmiary gęstych dżungli, rosną drzewa cytrynowe, pomarańczowe, kaparowe, eukaliptusy, figowce, bambus, akacje, kasztany, wsporniki palmy kokosowe i daktylowe, sykomory, drzewa oliwne i dziesiątki innych gatunków drzew; obok rozciągają się plantacje kawy, która rośnie tu również w stanie dzikim, uprawia się pszenicę, owies, jęczmień, proso, trzcinę cukrową, tytoń, konopie, koniczynę. W niezdrowych dolinach rzecznych udaje się doskonale bawełna, nie ustępująca wysokim gatunkom bawełny egipskiej. W ogrodach hodowane są różne gatunki drzew owocowych, kwitnie uprawa jarzyn i przepięknych kwiatów, których pełno również na łąkach i po lasach.

Do niedawna wyżyna abisyńska była istnym rajem zwierząt, obecnie jednak wobec postępującego szybko uzbrojenia ludności zwierzostan ubożeje. Tem niemniej dotąd jeszcze w dżungli króluje lew, a obok niego spotyka się różne gatunki lampartów, hien, liczne stada małp, na stepach pasą się stada gazeli, antylop, zebra i strusi. W rzekach pełno najrozmaitszych ryb, a także krokodyli, hipopotamów i olbrzymich żółwi. Najszybciej giną słonie, które poprzednio chodziły dużymi stadami po stepach, a obecnie trafiają się tylko o tyle, o ile zabłądzą tu z Sudanu. W lesie spotyka się dużo gadów, a zwłaszcza złośliwych węży, jak również przeróżne gatunki ptactwa, niema jednak zupełnie ptaków śpiewających.

Według ogólnych przypuszczeń wyżyna abisyńska obfituje w znaczne bogactwa mineralne. Dotychczas jednak prowadzi się jedynie i to na małą skalę eksploatację platyny, której w roku 1932 wydobyto 230 kg.,

w prow. Tigré znajduje się również złoto, jak również rudy miedzi i żelaza. Istnienie innych kopalin nie zostało dotąd udowodnione, a tem bardziej bogactwa te nie zostały wyzyskane, podobnie zresztą, jak nie są wyzyskane w dostatecznym stopniu bogactwa leśne, czy żyzne pola i łąki.

Wśród miast najważniejszym jest obecnie Addis-Abeba — stolica cesarstwa (130.000 mieszkańców), z pośród innych miast, położonych głównie w pasie Woina-Dega, większe znaczenie mają miasto Gondar, uchodzące do niedawna za właściwą stolicę kraju, Adua — główny ośrodek handlowy północnej Abisynji, Aksum — ongiś stolica Etyopji, dziś święte miejsce obok Lalibali, zwanej Jerozolimą Abisynji. Obok tych miast Abisynja posiada szereg mniejszych i większych osad ludzkich, które swoje powstanie i chwilową świetność zawdzięczają temu czy innemu władcy licznych królestw, ksiąstewek i prowincyj, wchodzących w skład dzisiejszego cesarstwa abisyńskiego. Z pośród nich obecnie większe znaczenie mają Ankober, Angolala, Diredaua, Harrar i Debra Marhos — stolica Godzamu.

Wszystkie zresztą te miasta, nie wyłączając Addis-Abeby, nie są właściwie miastami w ścisłym tego słowa znaczeniu, a jedynie mniejszymi lub większymi zbiorowiskami prymitywnych siedzib ludzkich.

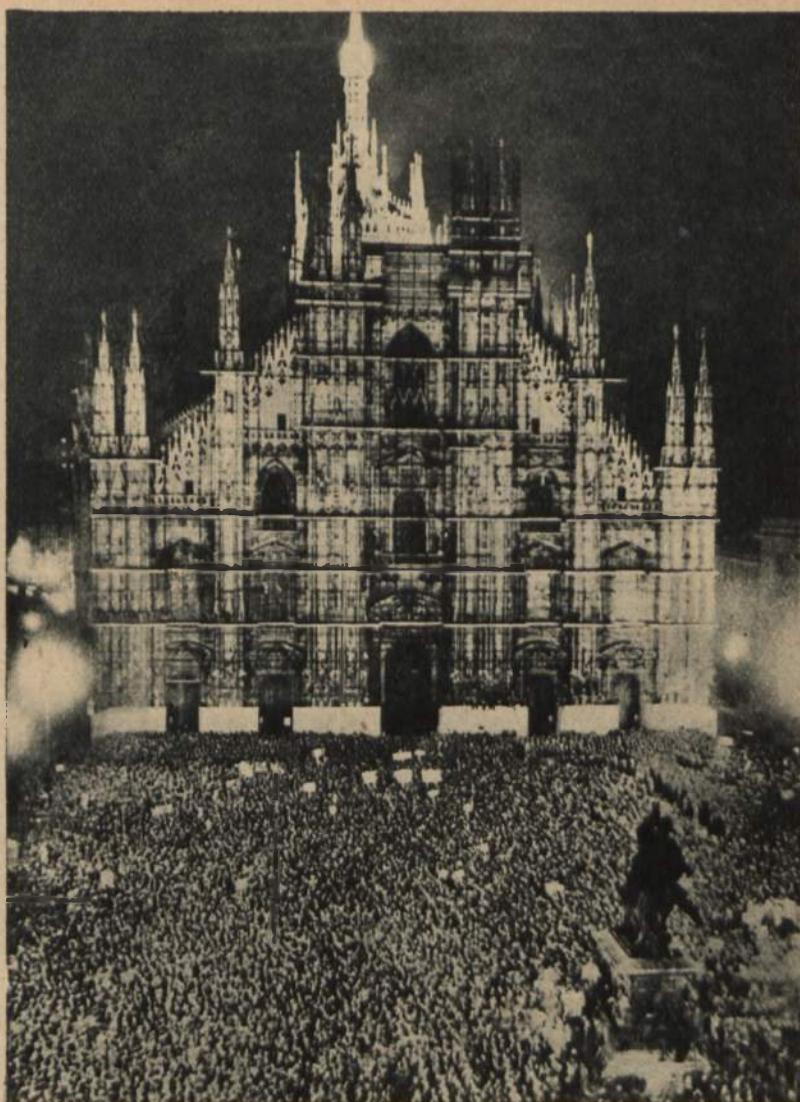
Komunikacja jest również bardzo prymitywna. Jedyna kolej łączy Addis-Abebę z portem francuskim Dżibuti (800 km.), stanowiąc ważne połączenie z morzem. Pozostałe części kraju posiadają wprawdzie dość gęstą sieć dróg, ale są to przeważnie wąskie ścieżyny, biegnące w głębokich jarach, u podnóży gór, lub też przez stepy i pustynie. Komunikację utru-

dniają liczne rzeki, na których rzadko tylko spotyka się mosty i to bardzo prymitywne, jak również gęsta podzwrotnikowa roślinność. Poważne niebezpieczeństwo stanowią także dzikie plemiona koczownicze. Między większymi miastami istnieją połączenia telefoniczne i telegraficzne.

Rozmaitość tak charakterystyczna zarówno dla ukształtowania, jak i dla świata zwierzęcego i roślinnego Abisynji, przejawia się również w jej stosunkach narodowościowych. Wskazuje to zresztą sama nazwa Abisynji, która pochodzi od słowa „habesz“, co po arabsku oznacza pomieszanie plemion. Istotnie Abisynję zamieszkuje liczne plemiona, różniące się znacznie między sobą, a które dadzą się podzielić zasadniczo na dwie grupy: semicką i chamicką, obok nich występuje silnie element murzyński. Mimo znacznej przewagi liczebnej Chamitów (na dwa miliony semickich Amhara przypada około sześć milionów Gallan i trzy miliony innych plemion chamickich), którzy pod względem fizycznym i kulturalnym stoją wyżej, panami kraju są plemiona semickie, zamieszkujące północną Abisynję, z których najpotężniejszym jest plemię Amhara, o skórze koloru jasno-czekoladowego, inteligentnych brunatnych oczach, nosach prostych, wargach wąskich, wypukłych czolach, włosach czarnych kędzierzawych, a zarazem wełnistych, jak u murzynów, sylwetce wysmukłej, o krótkim tulowiu i długich nogach. Wśród Chamitów przoduje plemię Galla, zamieszkujące południową część kraju. Podzieleni na liczne plemiona, stanowią oni warstwę rolniczą i pasterską. Fizycznie zbliżeni są do typu Amhara, twarze jednak mają bardziej okrągłe, skórę koloru kawowego, budowę ciała silniejszą. Kobiety odznaczają się wielką urodą. Charakterystycznym jest poważanie, jakim się cieszą w swych plemionach, z których wiele zachowało dotychczas ustrój patriarchalny.



Włoskie czołgi na ziemi abisyńskiej



Dzień mobilizacji faszystowskiej we Włoszech—manifestacja przed katedrą w Mediolanie

Wschodnią część wyżyny zamieszkuje plemiona koczownicze Danakil i Somali, stanowiący mieszaninę rasy semickiej i chamickiej. Odznaczają się oni niebywałym okrucieństwem; na południu i zachodzie mieszkają plemiona murzyńskie, zwane przez Abisyńczyków Szankalami. Plemiona te od dawien dawna wykorzystywane były, jako materiał na niewolników. Jednocześnie jednak wnieśli oni do typu abisyńskiego z biegiem lat znaczną domieszkę krwi murzyńskiej, wyciskającej silne swoiste piętno swej rasy.

Ciągle wzajemne przenikanie się poszczególnych ras i plemion, zamieszkujących Abisynję, potęguje jeszcze bardziej różnobarwność ludzką tego rozległego kraju i utrudnia dokładne ustalenie typu właściwego Abisyńczyka.

Taki to barwny, nieuchwytny w swych ludziach, przyrodzie i bogactwach kraj znajduje się dzisiaj na widowni świata. Kryją się w jego wnętrzu bezwątpienia przeróżne niespodzianki, które wyjawia, być może, dopiero rozwijające się tak gwałtownie wypadki dziejowe.

PRZYKŁAD MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

Nic chyba tak dobitnie nie świadczy o potrzebie, znaczeniu i możliwościach floty wojennej, jak ostatnie wypadki na morzu Śródziemnym. Przykład ten jest dla nas tem bardziej przekonujący, że pokazuje wymownie jakie są możliwości floty słabszej w stosunku do silniejszej. Daje odpowiedź tym sceptykom, co twierdzą, że słabszy niema poco budować floty, bo i tak będzie pobity, albo tym co nie wierzą w skuteczność wysiłku morskiego.

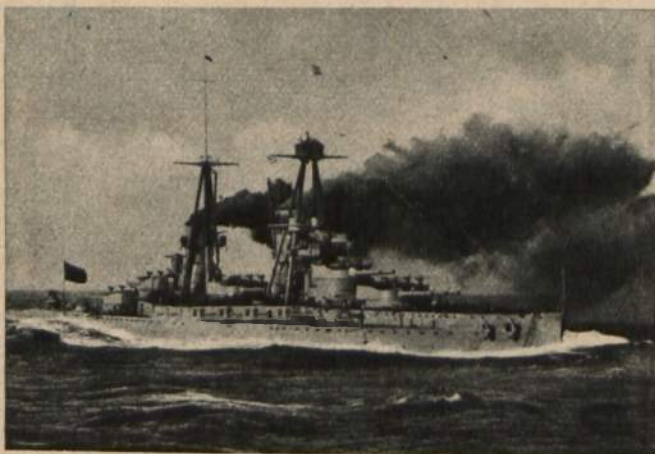
Weźmy rzecz konkretnie: Cała wyprawa abisyńska nie mogłaby mieć miejsca gdyby Włochy nie posiadały odpowiednio rozbudowanej marynarki wojennej, zdolnej zapewnić bezpieczeństwo i ciągłość transportów wojskowych. Nie mogłaby mieć miejsca, zarówno ze względu na bezpieczeństwo bezpośrednie, jak i na całe przedsięwzięcie z punktu widzenia międzynarodowego. Posiadłości zamorskie bez marynarki wojennej istnieć nie mogą.

Wyobraźmy sobie, że Włochy nie posiadają wcale floty, albo posiadają ją w nikłym stopniu, więc powiedzmy same siły lekkie — kilka kontrtorpedowców i łodzi podwodnych. W pierwszym wypadku nie sposób wogóle rozpocząć ekspedycji, nawet przy najsilniejszych środkach lądowych. W drugim interwencja Wielkiej Brytanji wywarłaby natychmiastowy skutek, hamując przedsięwzięcie.

Dobrze — powiedzą na to laicy. Ale Wielka Brytania jest przecież królową mórz. Jej flota jest przeszło trzy razy silniejsza od włoskiej. Co za różnica trzy czy piętnaście? Włochy powinny się były przestraszyć koncentracji sił angielskich na morzu Śródziemnym.

Otóż tak właśnie nie jest. Włochy nie przestraszyły się, choć są na morzu trzy razy słabsze. I tu właśnie tkwi wielki sens, z którego i my w Polsce wyciągnąć możemy pożyteczną naukę.

Gdyby Włochy miały flotę złożoną z samych sił lekkich, jak wspomnieliśmy wyżej, kilku kontrtorpedowców i łodzi podwodnych, oczywiście ustąpiłyby musiały. I to bez boju. Nie miałyby bowiem żadnych szans... Ale ich flota obecna, choć mniej liczna, jest tem niemniej pełnowartościowa. Składa się z okrętów wszelkich typów i kategorii — od wielkich linjowców do malutkich kutrów torpedo-



Włoski pancernik „Cavour”

wych, oraz z doskonale zorganizowanego lotnictwa. Na morzu zaś niekoniecznie wygrywa silniejszy, jak to widzimy z licznych przykładów historii.

Zamknięcie kanału Suezkiego przez Anglię stało się hasłem do ataku dla floty włoskiej. Flota ta, działając po liniach wewnętrznych, przyczyniłaby przeciwnikowi napewno dużo kłopotu, a jeszcze więcej strat. Jeśli nie wypuszczonoby jej z morza Śródziemnego, to i ona nikogoby tam nie wpuściła. Dwadzieścia łodzi podwodnych może zamknąć Gibraltar równie dobrze jak najlepsza sieć. A skoro te łodzie podwodne nie czują się odosobnione, ale mają za plecami krążowniki i pancerniki swego kraju, wówczas dokonać mogą wielkich rzeczy.

Oczywiście, w końcu silniejszy przeciwnik mógłby zwyciężyć. Ale zwyciężyłby kosztem tak wielkich strat i wysiłków, że gra nie warta byłaby stawki. Stracił połowę floty, tysiące ludzi, mnóstwo pieniędzy, ryzykować przewrotem gospodarczym, czy ruiną nawet w obronie wpływów kolonialnych, to naprawdę byłoby zbyt drogo okupione zwycięstwo. I dlatego idea włoska, jak dotąd zwyciężyła. I zwyciężyła, choć bez boju, flota Italji.

Dla nas nauka stąd jasna: Po pierwsze możliwości marynarki wojennej jako narzędzia polityki międzynarodowej są olbrzymie, i kraj mający ambicje mocarstwowe nie może się bez niej obejść. Po drugie nie trzeba się zupełnie lękać dysproporcji sił, natomiast starać się osiągnąć proporcję odpowiednią do warunków lokalnych. Innymi słowy, jeżeli małeńka flota będzie zupełnie bezwartościowa i stanie się conajwyżej zakładem wychowawczym dla przyszłych męczenników. — to flota proporcjonalnie słabsza, ale pełnowartościowa, t. j. złożona z okrętów wszystkich typów, będzie już miała duże polityczne znaczenie. Namyśli się wówczas kilkakrotnie ten, kto zadrzeć się z nią ośmieli.

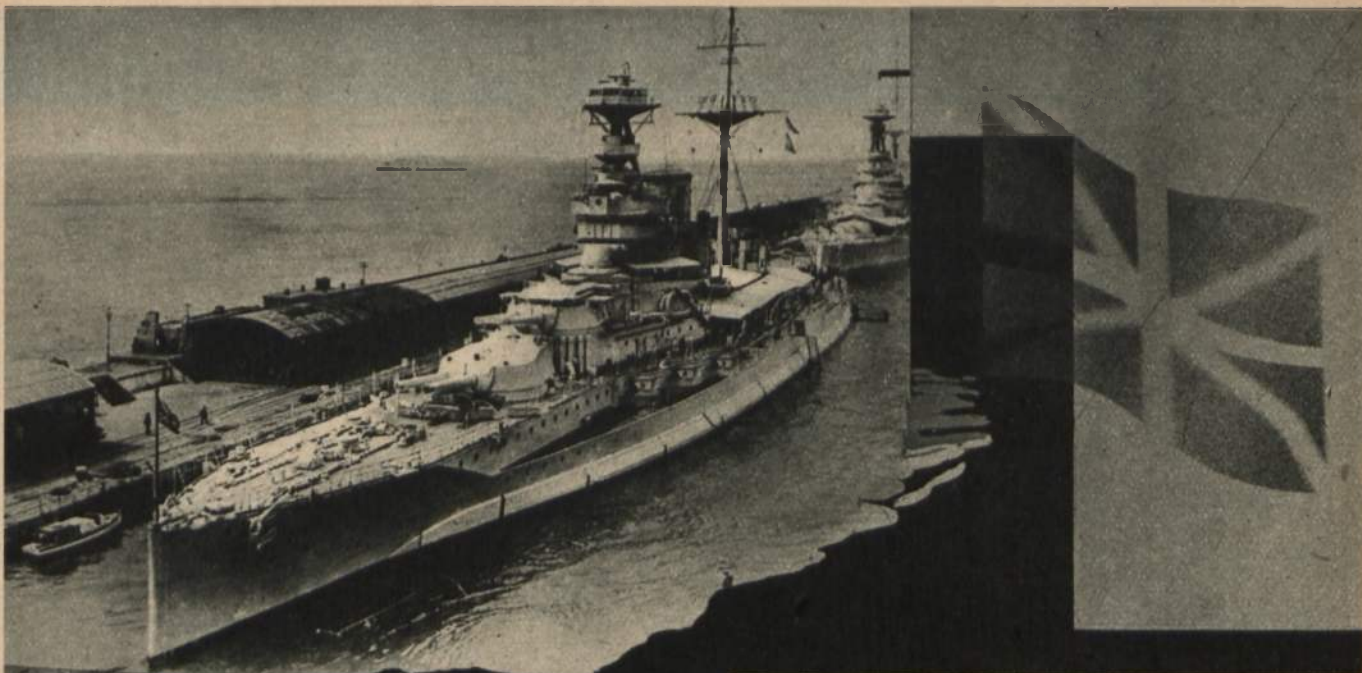
Tego rodzaju politykę morską uprawia dziś zresztą większość mocarstw. Japonja posiada dwie trzecie tonażu amerykańskiego, Włochy jedną trzecią brytyjskiego. Niemcy w ostatnim układzie londyńskim zagwarantowały sobie także jedną trzecią tonażu Wielkiej Brytanji, uważając, że taktycznie wystarczy im to dla zabezpieczenia własnej wolności morskiej, a nawet do zagrożenia cudzej. I my w Polsce powinniśmy sobie rzec jasno, że stworzyć musłmy flotę w wysokości jednej trzeciej tonażu naszego zachodniego sąsiada.

Nie będzie to ani ponad nasze siły, ani niżej możliwości zwycięstwa. Przykład Włoch jest pod tym względem zupełnie przekonujący. Jest to, jak w narodzie italskim, kwestja uświadomienia i silnej woli. Mieszkaniec Włoch łoży zgorą trzydzieści razy więcej na swą morską siłę zbrojną, od mieszkanca Polski, łożąc także ciężki haracz na wojsko lądowe. A przecież nikt nie powie, że Włochy są trzydzieści razy od Polski bogatsze.

130.000 ton polskiej floty wojennej, to Polska naprawdę silna i szanowana w świecie całym. To potęga państwa i dobrobyt narodu, to pokój zapewniony na dłuższy okres czasu...

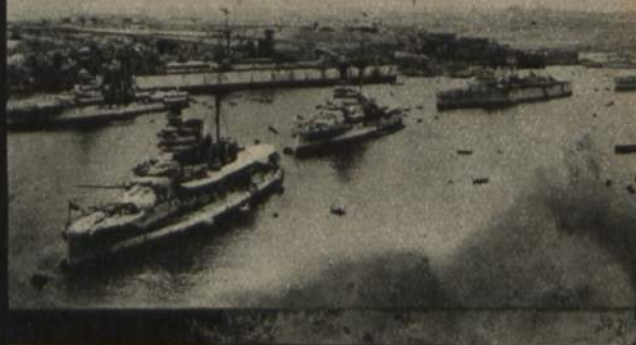
Trzeba tylko wiary w świętą sprawę morza i wytrwania w czynie.

INZ. J. G.



Angielski dreadnought
„Queen Elisabeth” —
31.000 t. — w Gibraltarze

Flota angielska u wybrzeży Malty



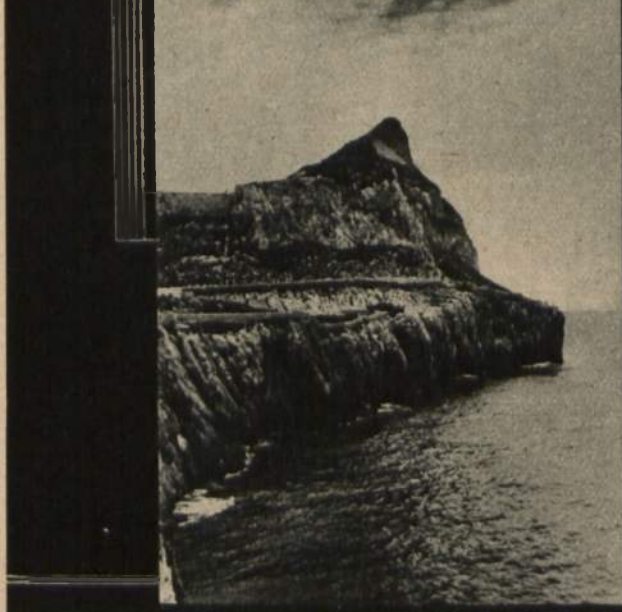
Wybrzeża Malty



Fragment kanału Sueskiego



Skaly Gibraltaru



Widok portu na Malcie z fortem
Ricasoli



TOWARZYSTWA KOLONIALNE W NIEMCZECH

Polityczna akcja Niemiec w kierunku uzyskania utraconych kolonij stanowi przedmiot zainteresowania całego świata, a zwłaszcza państw, posiadających kolonie, czy też państw zainteresowanych zagadnieniem kolonij, jako terenów osadniczych dla nadmiaru przyrostu ludności, natomiast akcji prowadzonej na rzecz kolonij wśród samego społeczeństwa niemieckiego poświęca się zbyt mało uwagi, chociaż rola jej jest również ważna, jak działalność na polu polityki międzynarodowej. Cóż bowiem może znaczyć najbardziej ozywiona akcja polityczna rządu, jeżeli nie jest ona dostatecznie silnie poparta wewnętrznym przeświadczeniem całego społeczeństwa, że akcja ta jest konieczna, a jej zrealizowanie, czy niezrealizowanie może decydować o dalszych losach narodu.

Śledzenie tej wewnętrznej akcji propagandy kolonialnej w Niemczech jest ze wszechmiar niezmiernie interesujące i pouczające, a zarazem daje duże pole do czynienia porównań z akcją w tym kierunku innych państw, a specjalnie Polski.

Ruch kolonialny zaczął się w Niemczech w r. 1882 przez założenie „Deutscher Kolonialverein”, a następnie w r. 1887 „Gesellschaft für die Deutsche Kolonisation” oraz „Deutsche Kolonialgesellschaft”. Po wojnie światowej, kiedy w wyniku odbrania Niemcom kolonij, działalność kolonialna uległa zmuszonemu przekształceniu z praktycznej na terenie samych kolonij na wyłącznie propagandową, czy też na pielęgnowanie tradycji kolonialnych, powstają towarzystwa, mające na celu realizowanie tych zadań.

Towarzystwa te były następujące: „Bund der Kolonialfreude”, „Gesellschaft für koloniale Erneuerung” oraz „Bund für koloniale Erneuerung”.

Wymienione powyżej towarzystwa jeszcze przed objęciem władzy przez rząd narodowo-socjalistyczny zjednoczyły się przez przejęcie ich przez najbardziej żywotną organizację kolonialną „Deutsche Kolonialgesellschaft”.

Nie była to jednak jedyna organizacja niemiecka kolonialna, oprócz bowiem „Deutsche Kolonialgesellschaft” istniało cały szereg towarzystw, mających na celu pielęgnowanie tradycji kolonialnych, czy też propagandę idei kolonialnych. Wszystkie te towarzystwa działały niezależnie od siebie, a brak jednej centralnej instytucji, czy też organizacji sprawiał, że akcja kolonialna prowadzona była bardzo niejednolicie.

Rząd narodowo-socjalistyczny, podobnie jak i we wszystkich innych dziedzinach życia państwowego, czy też społecznego, również i na terenie towarzystw kolonialnych wprowadził jednolitą organizację, dostosowując ją do istniejącej organizacji partyjnej.

Przy głównym kierownictwie partii utworzono specjalny urząd polityki kolonialnej (Kolonialpolitisches Amt der Reichsleitung der NSDAP), w którym zgrupowane zostały wszelkie zagadnienia zasadniczej natury politycznej.

Wszystkie towarzystwa kolonialne zostały połączone w jedną organiczną całość, rodzaj związku związków, t. zw. „Deutscher Reichskolonialbund”.

Cele tej centralnej organizacji są następujące: stworzenie całkowitej jedności w celach niemieckiego ruchu kolonialnego, ścisła organizacyjna współpraca wszystkich towarzystw kolonialnych, wspólne przeprowadzanie pewnych zadań propagandy kolonialnej.

Do „Deutscher Reichskolonialbund” weszły następujące związki i organizacje, mające w programie swej pracy pewien dział zagadnień kolonialnych:

„Deutsche Kolonialgesellschaft”, którego głównym zadaniem jest prowadzenie polityki kolonialnej oraz najszerzej propagandy zagadnień kolonialnych wśród społeczeństwa niemieckiego;

„Frauenbund der Deutschen Kolonialgesellschaft” — zadaniem tej organizacji kobiecej jest opieka kulturalna nad Niemcami, zamieszkałymi na terenach kolonialnych; „Deutsches Rotes Kreuz - Frauenverein für Deutsche über See” — Organizacja Niemieckiego Czerwonego Krzyża posiada w swym łonie specjalną grupę kobiecą, której głównym zadaniem jest opieka charytatywna nad Niemcami, zamieszkałymi w kolonjach;

„Deutscher Kolonialkriegerbund” — Do związku tego należą byli żołnierze niemieckich wojsk kolonialnych. Celem związku jest pielęgnowanie tradycji kolonialnych oraz utrzymanie więzów koleżeństwa broni;

„Kolonialwirtschaftliches Komitee” — mający na celu śledzenie zagadnień gospodarczych kolonij oraz popieranie ich rozwoju gospodarczego i handlu;

„Vereinigung Kameruner Pflanzungen” — mający na celu wzmoczenie uprawy roślin w dawnej kolonii niemieckiej — Kamerun;

„Reichsjugendführung — Abteilung Ausland — Koloniale Jugendarbeit”.

Ten specjalny oddział kolonialny w naczelnym kierownictwie młodzieży niemieckiej ma na celu uzgodnienie współpracy pomiędzy organizacjami młodzieży niemieckiej, a naczelną organizacją kolonialną „Deutscher Reichskolonialbund”; „Akademischer Kolonialbund” — ma na celu prowadzenie akcji kolonialnej wśród studentów, specjalnie zaś kształcenie studentów w zagadnieniach naukowych tak teoretycznych, jak i praktycznych, mających związek z koloniami.

Naczelną organizacją towarzystw kolonialnych „Deutscher Reichskolonialbund” posiada podobne formy organizacyjne, jak partja narodowo-socjalistyczna. Dzieli się ona na szereg prowincyj (Gau). Każdy prowincjonalny oddział (Gauverband des Reichskolonialbundes) skupia znów wszystkie oddziały prowincjonalne zrzeszonych organizacji kolonialnych, stanowiąc w ten sposób centralną instytucję dla zagadnień kolonialnych na terenie danej prowincji. W dalszym ciągu prowincjonalne oddziały „Reichskolonialbund” rozpadają się na oddziały lokalne w poszczególnych miejscowościach.

W ten sposób przy stosowaniu dużej ilości towarzystw kolonialnych stworzona została organizacja, zapewniająca naogół zgodność i jednolitość postępowania zrzeszonych towarzystw kolonialnych.

Na czele „Deutscher Reichskolonialbund“ stoja liczni zasłużeni działacze kolonialni z dr. Schnee b. gubernatorem kolonij niemieckich w Afryce jako prezydentem, namiestnikiem Bawarii, b. naczelnym dowódcą niemieckich wojsk kolonialnych generałem Ritter von Epp na czele.

Tak przedstawia się w krótkim zarysie organizacja towarzystw kolonialnych w Niemczech.

A teraz kilka słów o ich praktycznej działalności. Dla próby sił, a jednocześnie ułożenia programu pracy na przyszły okres czasu odbył się w połowie czerwca r. b. w Fryburgu kongres „Deutscher Reichskolonialbund“, w którym wzięli udział przedstawiciele wszystkich zrzeszonych towarzystw kolonialnych oraz delegacje byłych wojskowych z niemieckiej armii kolonialnej.

Niektóre z wygłoszonych na zjeździe tym przemówień zasługują na specjalną uwagę.

Gubernator Schnee mówił o uznaniu, z jakim w najszerzych warstwach społeczeństwa niemieckiego spotkała się działalność „Deutscher Reichskolonialbund“ oraz o zupełnie bezpodstawnej motywacji odebrania Niemcom kolonij (odebranie Niemcom kolonij umotywowane zostało w Traktacie Wersalskim w ten sposób, że uznano Niemcy za niezdolne do zarządzania kolonjami, a stąd niegodne do posiadania własnych kolonij). W zakończeniu przemówienia gubernator stwierdził, iż dalsza egzystencja Niemiec jako narodu wymaga zwrotu odebranych kolonij. Przy tem żądaniu stać będą Niemcy mocno.

Przemówienie namiestnika Ritter von Epp utrzymane było w tonie bardziej ostrym. Mówił on między innymi: „Nie potrzebuje bronić się motywami natury prawnej przeciw kalumniom, rzucanym na nas przez Traktat Wersalski. Wystarczy, że istnieje wola nasza nie pozwolić więcej na to. Kwestja kolonialna nie jest dla nas dzisiaj sprawą imperjalizmu, lecz wyżywienia. Dzisiaj potrzebujemy kolonij bardziej, niż wtedy, gdy je zdobywaliśmy. Nasze kolonialne żądanie streszcza się w dwóch słowach: „Chleb i honor“. Nie możemy zgodzić się na to, że chociaż Niemcy uznaje się już obecnie za godne i uprawnione do zarządzania kolonjami, to jednak o rzeczywistym zwrocie kolonij państwa zainteresowane słyszeć nie chcą. Niemcy jednak żądają nie tylko mandatu nad kolonjami, ale oddania na własność tego, co im się słusznie należy“.

Jak już wspominałem na wstępie, poszczególne organizacje kolonialne prowadzą bardzo ożywioną działalność propagandową. Specjalną żywotność wykazują organizacje młodzieży hitlerowskiej, w naczelnem kierownictwie której istnieje specjalny wydział spraw kolonialnych. Otóż również i przy kierownictwie poszczególnych prowincyj istnieją specjaliści referenci spraw kolonialnych, do obowiązku których należy prowadzenie akcji kolonialnej wśród młodzieży na danym terenie, szkolenie referentów kolonialnych poszczególnych oddziałów i t. d.

Przykładem pracy w tym kierunku może być zorganizowany przez kierownictwo młodzieży hit-

lerowskiej prowincji „Kurmark“ w porozumieniu z zarządem miejscowego oddziału „Deutsche Kolonialgesellschaft“ we Frankfurcie nad Odrą specjalny kurs przeszkolenia instruktorów kolonialnych poszczególnych oddziałów młodzieży hitlerowskiej.

Podobne kursy dla młodzieży prowadzone są również i na innych terenach.

Propaganda zagadnień kolonialnych prowadzona jest również wśród pracowników państwowych. Tak np. w początku sierpnia r. b. pruski minister Spraw Wewnętrznych wydał do wszystkich podległych władz policyjnych zarządzenie, w którym poleca najustulniej urządzenie dla oddziałów policyjnych odpowiedniego przeszkolenia w zagadnieniach kolonialnych. Przeszkolenie to przeprowadza wydział referatów „Deutsche Kolonialgesellschaft“, stawiając do dyspozycji referentów oraz filmy i prezencja za zwrotem kosztów.

Zagadnieniem zwrotu Niemcom kolonij interesują się również i sfery gospodarcze. Tak np. na zebraniu zarządu organizacji handlu zagranicznego okręgu „Niedersachsen - Kassel“ wygłoszono referat p. t. „Polityka kolonialna i handel zagraniczny“. Referent wskazał na wielką wartość inwestowanego przez Niemcy kapitału w kolonjach oraz na wielkie znaczenie handlu zagranicznego z kolonjami. Użytkowanie przez Niemcy kolonij jest nie tylko punktem honoru, ale posiada również wielkie znaczenie z punktu widzenia gospodarczego jako źródło surowców oraz jako możność rozwiązania zagadnień demograficznych Niemiec.

Zagadnieniem kolonialnym ma poświęcić również specjalną uwagę naczelną organizacja życia gospodarczego w Niemczech „Reichswirtschaftskammer“.

Na zakończenie należy wspomnieć o stosunku prasy niemieckiej do zagadnień kolonialnych. Prasa zarówno codzienna, jak i fachowa coraz częściej poczyną umieszczać na swych łamach artykuły, omawiające poszczególne zagadnienia, związane z kolonjami, znaczenie kolonij dla Niemiec, sprawozdania z obchodów i uroczystości, poświęconych zagadnieniom kolonialnym, życiorysy osób zasłużonych przy zdobywaniu, czy zarządzaniu kolonjami, opisy z życia w kolonjach i t. d.

Tej pracy prasy niemieckiej w kierunku propagandy idei kolonialnych wśród społeczeństwa niemieckiego nie można niedoceniać, jeżeli uwzględnimy znaczenie, jakie posiada prasa w ogólności, a dla społeczeństwa niemieckiego specjalnie.

Podane powyżej przykłady są tylko drobną częścią tej pracy, jaka prowadzona jest na terenie wewnętrznym - niemieckim w kierunku uświadomienia społeczeństwa niemieckiego o konieczności posiadania kolonij. Praca ta stanowi przygotowanie do rozgrywki na terenie międzynarodowym, sprawa bowiem zwrotu Niemcom terenów kolonialnych wcześniej czy później będzie musiała wypłynąć na forum międzynarodowe i w tej czy innej formie znaleźć praktyczne rozwiązanie. W każdym razie Niemcy od swych dążeń kolonialnych prędko i łatwo nie odstąpią, czego najlepszym dowodem jest odbudowa floty wojennej, najlepszej gwarantki posiadania kolonij.

ZBIGNIEW DERDZIŃSKI

Generałowie B. Wieniawa - Długoszewski, O. Orlicz - Dreszner i Al. Osłowski na pokładzie m/s Pilsudski.



DO ROD

Kochani Rodacy!

Poraz drugi staję ze szczerą radością w mundurze żołnierza polskiego na pięknej i gościnnej ziemi amerykańskiej. Tym razem przybywamy do Was z nowym dorobkiem naszej nieustępliwej pracy na morzu. Statek transatlantyczny, którego wartość będziecie mogli ocenić, nosi najdroższe dla nas imię, największego w historii polskiej, Wodza wojska i Narodu Niezłomnego Hetmana Józefa Piłsudskiego. Jest on powołany do długotrwałej pracy, rozszerzającej granice Ojczyzny na morza i oceany.

Niech więc najlepsze życzenia i najgorętsze poparcie wszystkich Polaków – dopomogą mu wydatnie do wykonania pionierskiej misji – na linii Gdynia - Ameryka, początkującej świetnie naszą żeglugę na wielkich wodach świata.

Was wszystkich, którzy witacie nas dzisiaj w głębokim zrozumieniu morskiej prawdy dla przyszłości Narodu i Państwa, i tych, którzy przybyć nie mogli, a gorącym biciem swych serc są tutaj obecni, witam serdecznie w imieniu półmiljona członków L. M. i K. Rzeczypospolitej Polskiej, która przez budowę nowych jednostek morskich, daje dowód wytrwałości w realizowaniu swej przyszłości mocarstwowej.

Odpowiadając na Wasz zapal i staropolską serdeczność, kończę swe przemówienie braterskim pozdrowieniem żołnierskim

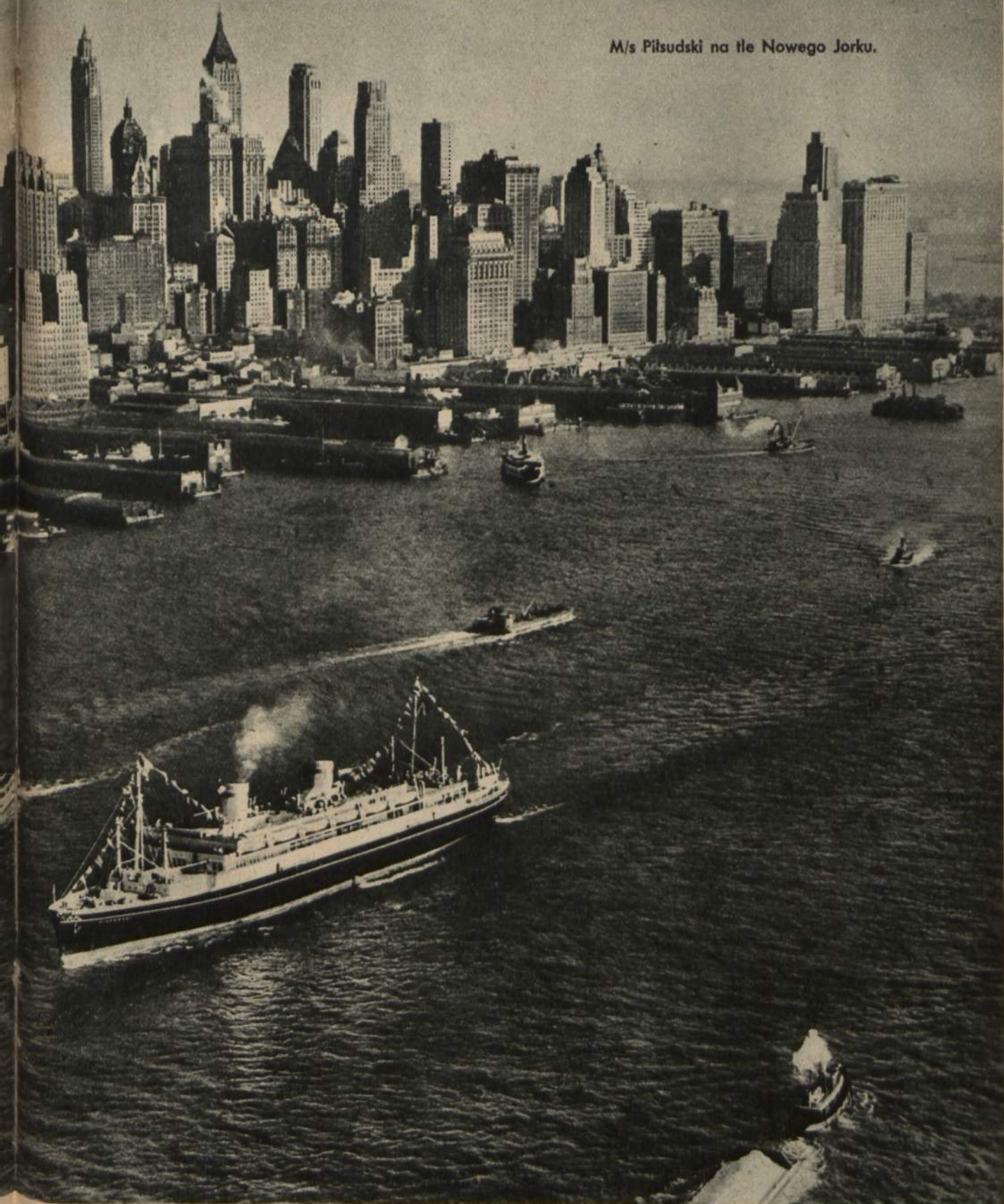
Czołem Rodacy!

Przemówienie gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera, wygłoszone przez radio w porcie Nowojorskim w dniu przybycia m/s Pilsudski

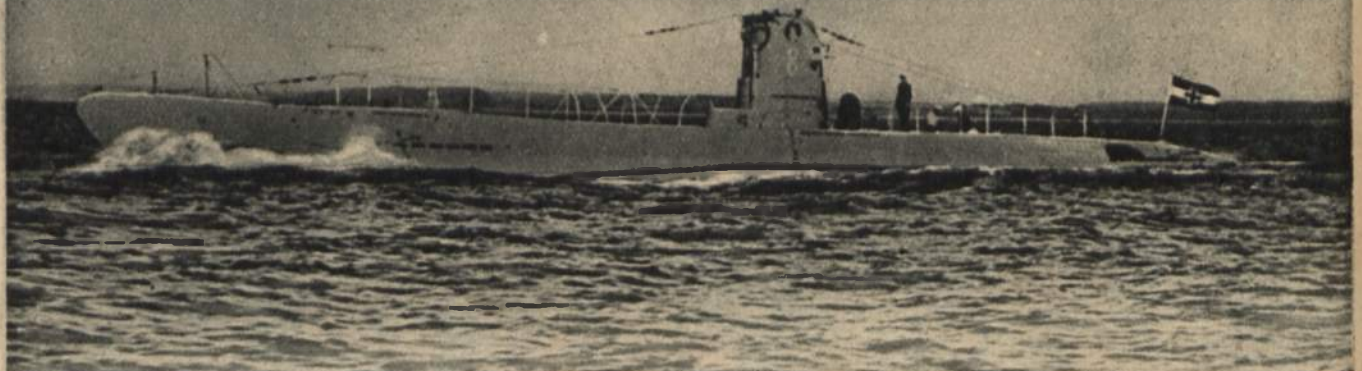


AKÓW W AMERYCE

M/s Pilsudski na tle Nowego Jorku.



ODRODZENIE FLOTY PODWODNEJ NIEMIEC



Budowa przez Niemcy pierwszych 12 łodzi podwodnych po 250 t wyporności na powierzchni wywołała sensację i była źródłem wielu wprost fantastycznych pogłosek zarówno o potędze i możliwościach tych projektowanych łodzi, już rzekomo posiadanych przez Niemcy. Pogłoski są najczęściej wytworem fantazji ich twórców. Nie wdając się w dziedzinę fantazji, ani też nie zaprzatając sobie głowy papierowo - prawną stroną tych zbrojeń, zajmijmy się możliwościami rozbudowy niemieckiej floty podwodnej na zasadzie doświadczeń z wielkiej wojny, jako jedynej podczas której budowano seryjnie łodzie podwodne i to właśnie tylko w Niemczech.

Na początku wojny Niemcy rozporządzały 42 łodziami podwodnymi; z ilości tej tylko 21 łodzi nadawało się do służby. Stosunkowo prędko pokonano trudności budowy łodzi, gdyż już w końcu pierwszego okresu wojny podwodnej (sierpień — wrzesień 1915) było na froncie 44 łodzie oraz 149 w budowie. W maju 1916 zamówiono dalszych 76 łodzi, a z chwilą wybuchu rewolucji było na stoczniach 440 łodzi (w tem 137 dużych) w budowie i były już również poczynione przygotowania do dostarczenia dalszych 330 łodzi (w tem 117 dużych). Z tych 770 łodzi — 360 miano dostarczyć w 1919 i 410 w 1920. Przeciętnie miesięcznie w ciągu całej wojny budowano 7 łodzi (co bynajmniej nie stanowiło maksymalnej zdolności produkcyjnej stoczni).

Zasadniczo budowa łodzi zajmowały się 4 stocznie; dały one flocie podwodnej 340 łodzi w ciągu 50 miesięcy. Z ilości tej (do której należy dodać w/w 42 łodzie), 178 łodzi stracono podczas wojny, 7 zostało internowanych, 21 zniszczyły załogi i 176 oddano zwycięskiej Koalicji.

Na wydajności stoczni zaważyły nietyle trudności w uzyskaniu surowców i półfabrykatów oraz specjalistów, ile chwiejna polityka władz naczelnych, przerzucających się od blokady bez ograniczeń do zaprzestania wojny podwodnej. Odbijało się to na pracy stoczni, gdyż powodowało zmniejszenie zamówień, ograniczenie dostaw, materiałów w jednym okresie, lub też wydanie zamówień wielkich ilościowo i krótkoterminowych. Uwzględniając te momenty oraz całokształt warunków pracy stoczni należy stwierdzić, że wydajność stoczni mogła być z łatwością podniesiona o 80%, t. zn. do 12 łodzi

miesięcznie, czyli po 3 łodzie na stocznię i miesiąc.

Przyjmując za podstawę to samo tempo, należy dojść do wniosku, że Niemcy mogą z łatwością obecnie wybudować 12 łodzi w ciągu 30 dni. Sprawa surowców nie odgrywa dzisiaj roli, gdyż surowce (i półfabrykaty) są. Inżynierowie — specjaliści w budowie łodzi podwodnych, również są z czasów wojny; okresu 1919 — 1935 nie stracili oni bezpłodnie, gdyż niektórzy z nich pracowali na stoczniach obcych, inni zajmowali się zagadnieniem takiego konstrukcyjnego rozwiązania łodzi, aby jej budowa była możliwa przy maksymalnym wykorzystaniu istniejących urządzeń na stoczniach i zatrudnionego na nich personelu.

Zagadnienie to rozwiązano pomyślnie... Sprawa napędu jest dzisiaj łatwa, gdyż postęp w budowie Dieseliów jest olbrzymi. Dzisiaj Diesel dla łodzi podwodnej nie powinien ważyć więcej, jak 5 kg/KMw. (12-cylindrowy Maybach o mocy 410 KM waży 4,88 kg/KM), a więc np zespół 2050 KM (potrzebny dla nadania łodzi 678-tonowej szybkości 16 węzłów) ważyć może nie więcej, niż 10250 kg, zamiast jak dotychczas, 29.000 kg. Punktem krytycznym w eksploatacji łodzi są baterie akumulatorów, zabierające 22,1% — 26% wyporności łodzi średniej wielkości. W związku z budową nowych łodzi niemieckich pojawiło się przypuszczenie o zastosowaniu na nich motorów Diesela i to napędu podwodnego. Zagadnienie to zostało rozwiązane teoretycznie przed dwoma — trzema laty w Anglii (gdzie pracuje firma Erren Inventions Limited, będąca siostrzaną firmą niemieckiej Erren-Motoren pod Berlinem, właścicielki patentów na napęd dieslowy z mieszanką wodorowo-tlenową i t. p.), w/g ogłoszonych danych pozwala ono na zaoszczędzenie 14 — 40 ton dla łodzi średniej, przy jednoczesnym zmniejszeniu użycia paliwa na 1 KM o 25%, zwiększeniu szybkości o 30%, dwukrotnemu zwiększeniu promienia pływania powierzchniowego i 1,8 raza promienia pływania podwodnego. Praktyczne zastosowanie teoretycznego projektu nasunęło cały szereg trudności technicznych, jednak ze względu na wielkie korzyści napędu unitarnego nie jest wykluczone, że Niemcy zdołali opanować te trudności. Byłoby to wielką zdobyczą techniki o dużym wpływie na możliwości łodzi podwodnej.

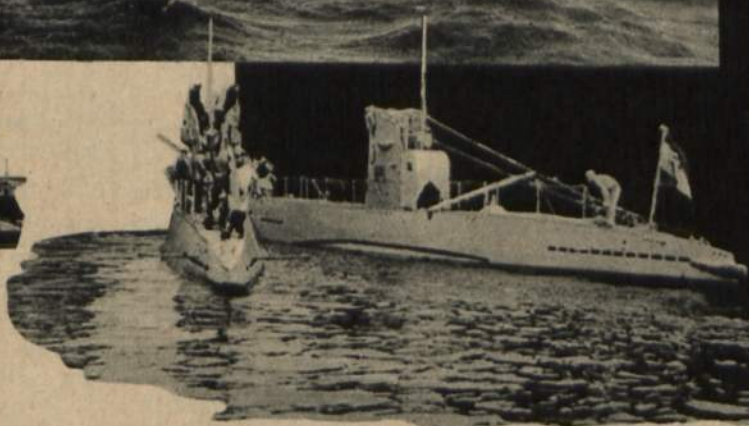
S. K. K.



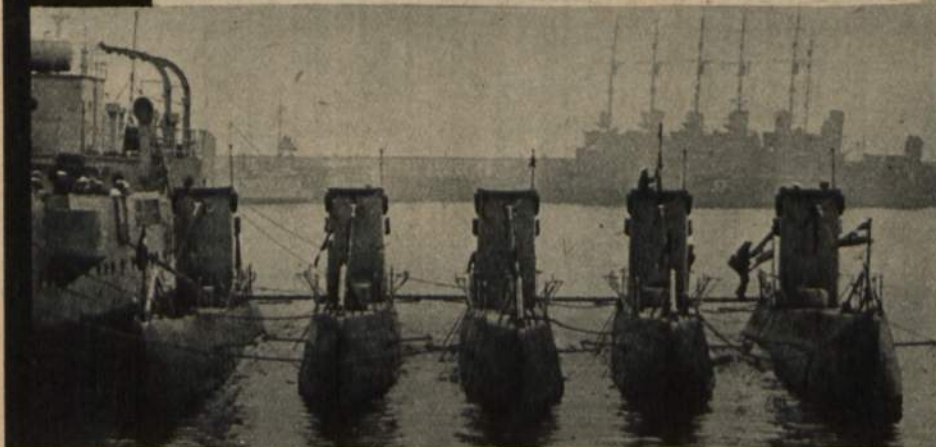
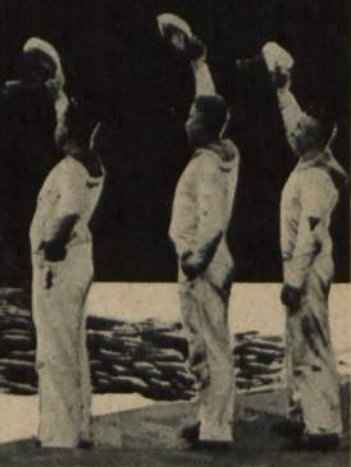
Dywizjon niemieckich torpedowców na morzu



Torpedowiec „Tiger”



Pierwsze niemieckie łodzie podwodne U 3 i U 7 w porcie Kilonii



Dywizjon niemieckich łodzi podwodnych imienia „Weddigena”

DRUGI ROK

DO DNIA 1-X-1935r.
ZEBRANO NA KONTO
W P-K-O-Nr 30,680

W GOTÓWCE: **2,736.020,²⁵**
W PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH: **557.491,⁵⁰**

ZBIÓRKI NA F. O. M.

potężniejszą organizacją społeczną w Polsce. Nie można jednak czekać na rozwój organizacji i pokrycie jej siecią wszystkich zakątków Polski i uważać za moralnie zobowiązanych do świadczeń na rzecz FOM tylko członków Ligi.

Członkowie Ligi są sami o tyle uświadomieni co do zadań i haseł Ligi, że czynnie popierają akcję zbiórki na FOM. Czynnej propagandy, czynnej organizacji zbiórki i zakolań tam, gdzie są możliwości, nie można jednak zrzucić wyłącznie na barki ludzi dobrej woli, zasiadających w zarządzie regionalnym Ligi. Każdy jej członek jest obowiązany do propagowania w swym środowisku zbiórki na FOM.

Zarówno wobec władz centralnych Ligi, wobec jej członków, wobec Zarządu Funduszu Obrony Morskiej, jak wobec całego społeczeństwa, a przede wszystkim wobec naszych własnych sumień — jesteśmy zobowiązani dotrzymać, cośmy uchwalili i wykazać, że organizacja nasza jest organizacją poważną i wprowadza w czyn to, co dobrowolnie na swe barki przyjęła, że nie „siejemy słów na wiatr“.

Zarządy Okręgów i Oddziałów udziela każdemu odpowiednim wyjaśnień, wskazówek i wszelkiej pomocy. Czasem wystarczy inicjatywa i wskazanie odpowiedniego źródła, skąd pieniądze na FOM można otrzymać — a niewątpliwie Zarząd Okręgu czy Oddziału chętnie ze wskazówek skorzysta.

Głównym założeniem zbiórki na FOM jest jej upowszechnienie i jej stałość. Stać Polskę na to, aby zebrać, mimo kryzysu, kilka milionów, potrzebnych na zakupienie dla obrony morskiej państwa jednej łodzi podwodnej! Zwłaszcza, jeżeli Organizacja tak poważna, jak Liga Morska i Kolonialna do tego się zobowiązała; zwłaszcza, jeżeli zbiórka jest dostępna dla ogółu, bo wiąże się tak bardzo z uczuciem powszechnym: uczuciem pamięci Marszałka i zaakcentowaniem zrozumienia i miłości morza.

Ułatwieniem zbiórki jest świadomość, że magiczne słowo FOM ma się zrealizować w konkretnym celu — nowoczesnej łodzi podwodnej.

Ułatwieniem jest także świadomość, że zebrana w pierwszym roku zbiórki suma na FOM już została uchwałą zarządu FOM i pismem jego przewodniczącego i delegata Rządu, p. gen. dyw. Sosnkowskiego, do Pana Prezesa Rady Ministrów (w myśl statutu FOM) oddana do dyspozycji Rządu Rzplitej; że Pan Prezes Rady Ministrów uwzględnił życzenie zarządu FOM, przeznaczając tę sumę na **łódź podwodną**; że wreszcie już za parę miesięcy budowa łodzi podwodnej się rozpocznie.

W myśl uchwały zarządu Funduszu Obrony Morskiej czynniki decydujące wezmą pod uwagę intencję tych uchwał, aby łódź podwodna była jak najprędzej gotowa.

Wobec takiego stanu rzeczy, tak już konkretnego postawienia sprawy, **pieniądze, potrzebne na zaplanowanie budowy łodzi podwodnej, zebrane być muszą!**

Kdr. por. KAROL KORYTOWSKI
Przewodniczący Wydziału
Obrony Morskiej L. M. K.

Zaczynamy drugi rok zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej — mamy przed sobą kilka miesięcy, najbardziej odpowiednich do intensywnej pracy, możemy się więc spodziewać, że i akcja zbiórki da w miesiącach zimowych zwiększone wyniki.

Bodźcem niech nam będą uchwały Walnego Zjazdu Delegatów LMK, zalecające wzmożenie zbiórki i zebranie sumy, brakującej do pokrycia kosztów jednej łodzi podwodnej!

Piękną tę uchwałę uchwalili jednomyślnie delegaci z terytorjum całej Rzplitej, a więc wzięli na siebie zobowiązanie w imieniu wszystkich członków LMK.

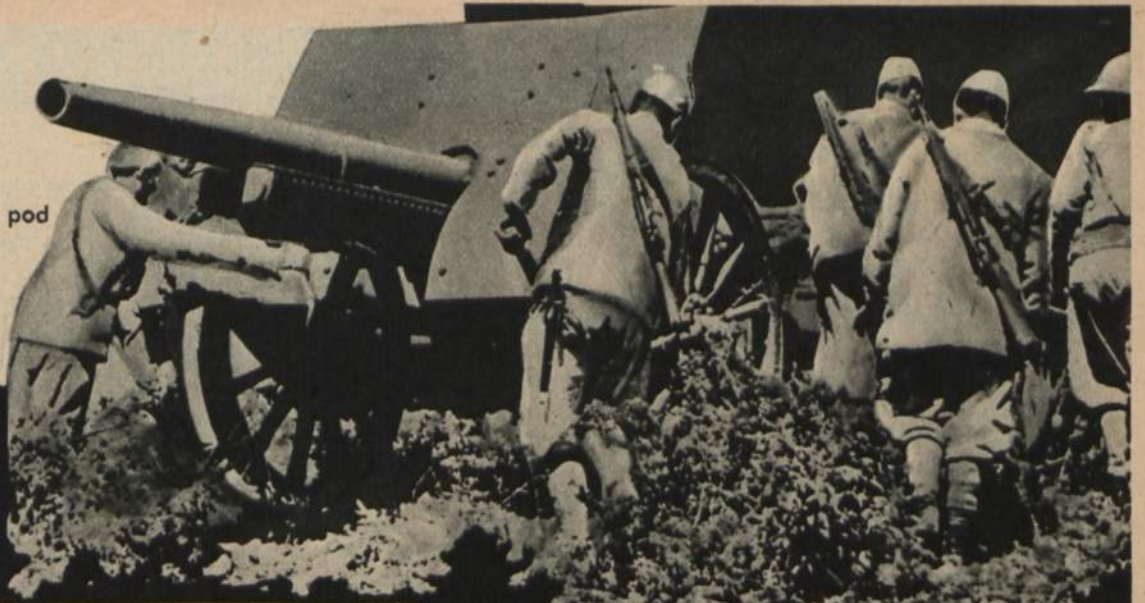
Uchwała Walnego Zjazdu Delegatów nie może pozostać tylko pięknym w słowie gestem delegowanych na Zjazd 1000 przedstawicieli Ligi — chęć uczczenia pamięci Twórcy Marynarki w Polsce I-go Marszałka Polski jest **zobowiązaniem honorowym**, zaciągnięciem wobec Narodu i Państwa, które **musi być dotrzymane**.

Stąd płynie obowiązek rozwinięcia odpowiedniej agitacji w Okręgu, Oddziale, w swym środowisku, w swym mieście czy wiosce, aby sprawa zbiórki pieniędzy na FOM nie była nikomu obcą i aby mimo „ciężkich czasów“ pieniądze, względnie papiery wartościowe płynęły do kasy FOM'u — aby zbiórka rozpowszechniała się wśród szerokich mas, nawet tam, gdzie Liga Morska i Kolonialna, jako organizacja, jeszcze dotrzeć nie zdołała.

Zadaniem Ligi jest organizacja zbiórki, jej propaganda, ale wobec szeregu innych celów i zainteresowań Liga nie może poświęcać się wyłącznie sprawie zbiórki na FOM.

Liga rozwija się z dnia na dzień i śmiało można przewidywać, że stanie się w krótkim czasie naj-

Działo włoskie pod
Aduq



Wjazd sztabu ge-
neralnego do As-
mariy



Najmłodszy ochotnik, który uzyskał specjalne po-
zwolenie udania się na front



Manifestacje faszystowskie w Mediolanie

Oddziały włoskie przeznaczone do
Afryki



General Pavons dowódca tubylczych
oddziałów włoskich w Afryce



PIERWSZA PODRÓŻ DO AMERYKI

W hallu pierwszego nowoczesnego polskiego transatlantyku stoi wielkich rozmiarów portret. Postać nie z tego już świata, postać Wielkiego Marszałka Polski i Wodza Narodu — z buławą w ręku, patrzy z pod krzaczastych, marsowych brwi dziwnie jasnym i pogodnym wzrokiem gdzieś w dal, na morza i oceany dalekie, po których ten statek, „najdumniejsze w Polsce” imię noszący, pływać będzie.

Przed portretem wdzięczne ręce kładą codziennie wiązanki świeżego kwiecia. I tak będzie z pewnością po wszystkie czasy.

Blask i aureola tego imienia są tak wielkie, że statek pływa w nich niby w głorji przedziwnej. Gdziekolwiek jest, w każdej godzinie i w każdej chwili, wszystkim, którzy znajdują się na jego pokładzie, towarzyszy uczucie niezachwianej pewności i wiary w to, że oto powoli i stale spełniają się marzenia i sny narodu o potędze.

W niedzielę, 15 września b. r., w dniu odejścia m/s „Piłsudski” w pierwszą podróż przez Atlantyk z Gdyni do Nowego Jorku, cała Gdynia wyległa na nabrzeża portowe, by pożegnać statek.

Im bliżej było godziny odjazdu, tem goręcej i żywiej tłum falował. Ostatnie okrzyki pożegnalne krzyżowały się w powietrzu.

Orkiestra zagrała hymn narodowy polski, potem amerykański. Gdy skończyła okrzyki pożegnalne wybuchły ze zdwojoną siłą. Holowniki portowe zaczęły wykręcać „Piłsudskiego” dziobem ku wyjściu z portu.

Po kilku minutach lekkie drżenie przebiegać zaczęło przez cały korpus statku. Potężne motory

przemówiły. Przez całych osiem dni miały pracować bez chwili przerwy i wytchnienia, a ukryta w nich moc 13.000 koni parowych miała pchać nasz statek na drugą półkulę.

Podróż do Ameryki się zaczęła.

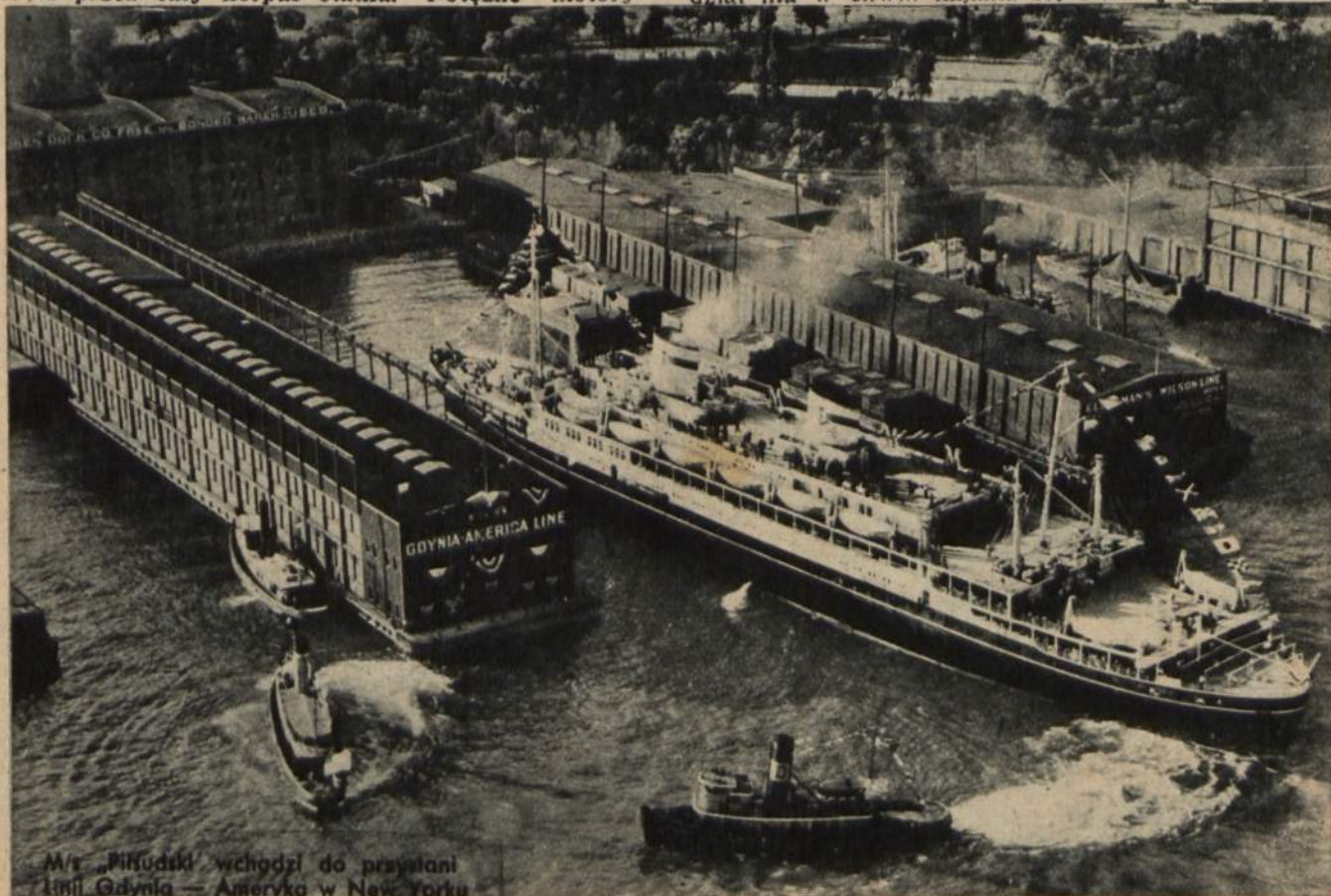
Statek ma komplet pasażerów. Jedzie na nim coś koło 710 osób. Kapitanem statku jest p. Mamert Stankiewicz, b. kapitan „Polonji”, pierwszym oficerem kpt. Jan Gottschalk, pierwszym mechanikiem, na którego głowie wyłącznie spoczywa cały skomplikowany mechanizm motorowca, jest p. Władysław Milewski, wreszcie intendentem statku p. Wacław Jasiński.

Pierwsza noc na Bałtyku. Księżyc wisi na niebie niby wielka, czarowna lampa. Łagodne jego światło pokrywa fale morza łuską srebrzystą. „Piłsudski” płynie szybko na zachód, drżąc od utajonej w jego wnętrzu mocy. Pogodna, jasna i ciepła noc nie pozwalała na spoczynek wielu z pośród pasażerów. Kręcą się po pokładach jak widma.

Nagle w atramentowo czarnej stronie morza na zachodzie zabłysło nagle światełko. Po chwili nieco niżej ukazało się drugie. Nie upłynęła minuta, gdy obok dwóch światełek białych zjawilo się trzecie — czerwone.

Był to statek „Pułaski”, należący do tejże linii „Gdynia — Ameryka”, powracający z Ameryki do Gdyni.

Oba statki zbliżały się szybko do siebie. Już widać było wyraźnie czarny kadłub „Pułaskiego”. Ryk jego syreny rozdarł trzykrotnie powietrze. Odpowiedział mu w chwili mijania się basowy głos syreny



M/s „Piłsudski” wchodzi do przystani
Linji Gdynia — Ameryka w Nowym Jorku



Gubernator stanu nowojorskiego Lehman wita kapitana Stankiewicza i wiceministra Koca

„Piłsudskiego“. Jeszcze jeden ryk pożegnalny i oba statki zaczęły się szybko oddalać. „Pułaski“ popłynął w srebro księżycą ku Gdyni, „Piłsudski“ w mroczną noc na zachód ku Kopenhadze.

Nazajutrz zrana byliśmy już w Kopenhadze. Witamy nas tłumy mieszkańców tego miasta, zebranych na nabrzeżu portowym, by własnymi oczami obejrzeć statek, będący symbolem krzepnącej coraz bardziej Polski morskiej, która sięga dumnie po prymat na Bałtyku, tworząc linię żegludową między basenem tego morza a Nowym Światem, jakiej nigdy dotychczas nie było.

Duńczycy są przede wszystkim narodem żeglarzy i kupców. I tego rodzaju fakty najlepiej przemawiają do ich praktycznego umysłu. Dzienniki kopenhaskie zamieściły obszerne sprawozdania i wiadomości o „Piłsudskim“ oraz szereg ilustracji z tego momentu.

Po zabraniu na pokład 11 nowych pasażerów z Kopenhagi, „Piłsudski“ żegnany owacyjnie przez flegmatycznych naogół Duńczyków, wyruszył tegoż samego dnia przed wieczorem w dalszą podróż, kierując się przez cieśninę duńskie ku morzu Północnemu i Atlantykowi.

Dni zaczęły płynąć promiennie i spokojnie. Na morzu Północnem mieliśmy nieoczekiwaną atrakcję w postaci niemieckiego pancernika „Deutschland“, który pojawił się niespodziewanie w pobliżu „Piłsudskiego“ i po wymianie wzajemnych salutów, odpłynął na północ, złożyłszy nam przedtem życzenia szczęśliwej podróży.

Atlantyk powitał nas lekkim sztormem. Pozostała po nim martwa fala, która przez kilka dni w przykry sposób dawała się we znaki pasażerom. Przelotne deszcze i mgły zasnuwały raz po raz horyzont. Monotonie podróży urozmaicały od czasu do czasu spotykane statki, to znowu kaszeloty (małe wieloryby), które pojawiły się w pobliżu burty „Piłsudskiego“. Wiezorami czynne było na zmianę kino i dancinigi, urozmaicone występami artystycznymi.

W sobotę, 21 września, w godzinach popołudniowych, w wielkim salonie na głównym pokładzie odbyła się wzruszająca do głębi akademja, poświęcona pamięci Tego, którego imię statek nosi.

Następnego dnia, w niedzielę, J. E. ks. biskup Okoniewski odprawił w jadalni klasy III uroczystą Msze

Św., na której byli obecni wszyscy pasażerowie statku, wieczorem zaś odbył się tradycyjny obiad kapitański, na którym przemawiał, żegnając pasażerów kapitan statku Stankiewicz. Odpowiedzieli mu w serdecznych słowach: gen. Wieniawa-Długoszewski, gen. Orlicz-Dreszer i inni.

Poniedziałek był przedostatnim dniem podróży. W południe ukazał się na horyzoncie największy statek świata, niedawno zbudowany, słynny motorowiec francuski „Normandie“.

We wtorek, 24 września, około 8 rano ukazuje się na prawo od nas pas piaszczystego łądu. Na nim domy, zbiorniki, magazyny, jakiś fort czy coś podobnego. Widać trochę zieleni. Okazuje się, że jest to słynna Long Island, osłaniająca Nowy Jork przed surowym tchnieniem Oceanu, z największą na świecie plażą, mierzącą kilkadziesiąt kilometrów długości.

Pojawia się kilka statków rozmaitego kalibru. Jakieś motorówki warczą po falach obszernej zatoki, w której głąb wpływamy. Statków jest coraz więcej. Znać поближе wielkiego portu.

W miarę jak słońce podnosi się coraz wyżej nad horyzontem, widoczność coraz bardziej maleje. Gdy wpływamy w ujście Hudsonu, wznosi się przed nami nieprzebita zasłona z mgły.

Jest godzina dziesiąta, gdy stajemy na punkcie kwarantannowym portu nowojorskiego. Przybyliśmy więc o kilka godzin zawczasie. Statek w pierwszej swej podróży spał się znakomicie. Jak powiedziano nam później, przeciętna szybkość, z jaką płynęliśmy przez Ocean, wynosiła 18,5 mil na godzinę. Ponieważ uroczyste przyjęcie i powitanie statku przez miejscową Polonję zostało zapowiedziane na godz. 5 po poł., przeto do tej godziny mamy stać na kotwicy w kwarantannie.

Przybywają na pokład amerykańscy urzędnicy imigracyjni. Zaczynają się zwykle formalności, poprzedzające lądowanie. Powiadają nam, że Nowy Jork jest tuż, ale go nie widać, bo mgła widok zasłania.

Tymczasem do burty „Piłsudskiego“ dobijają coraz jakieś statki.



Najmłodsze pasażerki statku

Przybywają na nich dziennikarze, fotografowie i filmowcy amerykańscy. Rozbiegają się wnet po statku. Są także technicy i operatorzy N. B. C. (National Broadcasting Co), największej radiostacji amerykańskiej, która ma transmitować na kilkadziesiąt rozgłośni amerykańskich wejście „Piłsudskiego“ do portu i jego powitanie w Nowym Jorku.

Około południa mgła zaczyna ginać. Z poza niej wylania się widok poprostu czarodziejski i niezapomniany. W odległości jakichś trzech kilometrów wprost przed nami wznosi się niby gigantyczna dekoracja w jakimś bajkowym teatrze potężna ściana kamiennych drapaczy nieba. Słynna kolumna wolności u wjazdu do portu nowojorskiego wygląda przy nich jak dziecinna zabawka.

Była pewnie godzina 1 po poł., gdy ukazał się w głębi Hudsonu niewielki statek wycieczkowy o trzech pokładach, nabitą poprostu publicznością. Obok dwóch jego kominów, stojących obok siebie w linii poprzecznej, powiewa dużych rozmiarów polska flaga. Wiśń o zbliżaniu się tego statku z Polakami nowojorskimi, elektryzuje wszystkich na pokładzie. W chwili, gdy statek wycieczkowy znalazł się w naszym bezpośrednim pobliżu, uderza z niego w niebo okrzyk potężny, jak huragan: „Niech żyje Polska! Niech żyje motorowiec „Piłsudski“! Tysiące rąk, tysiące chustek powiewają w powietrzu. Na górnym pokładzie naszego statku stoi w otoczeniu rodziny gen. Orlicz-Dreszer w mundurze. Spozstrzegają go na witającym nas statku. Jakiś głos krzyczy: „Niech żyje generał Dreszer“! Okrzyk ten podchwytuje cały statek. Podobna owacja spotyka także gen. Osieńskiego, gen. Wieniawę-Długoszowskiego, który chociaż jest w cywilu, także zostaje rozpoznany przez przybyłych.

Jest to jednak dopiero przedsmak tych serdeczności i owacji, jakie nas jeszcze czekają.

Coraz ukazuje się jakiś nowy statek, holownik, na którym przybywa jakaś grupa witających. Wszystko to kręci się wokół dokoła wyniosłych burt „Piłsudskiego“, aż wreszcie wygląda on na wodzie jak łabędź otoczony przez rój kacząt.

Nadlatuje aeroplan. Okrąża trzykrotnie nasz statek, poczem gwałtownie pikuje wprost na pokład, aby wspaniałą świecą, musnąwszy niemal kółkami wierzchołki masztów, wzbic się prawie prostopadle w górę. Jednocześnie spada na pokład deszcz świeżych kwiatów, rzuconych z aeroplanu. Nielada as lotniczy musi kierować tym aparatem, gdyż powtarza tę sztuczkę kilkakrotnie, poczem krąży nad nami aż do chwili lądowania. Okazuje się, że samolot ten pilotuje słynny lotnik amerykański, kapitan Edward C. Corsi, który w czasie wojny polsko-bolszewickiej służył w armii polskiej w sławnej eskadrze „Kosiński“.

Ukazują się jeszcze dwa inne aeroplany. Jeden z nich rozwija wielkich rozmiarów rozpięty na siatce napis powitalny „Welcome Motorship Piłsudski“ i krąży ponad statkiem przez cały czas uroczystości.

Przed godziną piątą statek rusza powoli w głąb Hudsonu. Zaczyna się poprostu jego triumfalny pochód. Wszystkie statki, stateczki, które napotykamy po drodze, witają nas rykiem syren. Odpowiada im potężną swoją syreną „Piłsudski“. Jak żywiołowe jest to serdeczne przyjęcie, świadczy choćby to, że nawet gdzieś po bokach, w najbardziej zapadłych ka-

tach portu dra się ciekim dyszkantem syreny jakichś niewidzialnych stateczków. Od bezustannego ryku syren drży powietrze dokoła. Wkońcu „Piłsudski“ nie może już odpowiadać po kolei na powitalne ryki syren, lecz załatwia się z tem hurtownie, rozdzierając raz po razu potężnym basem swej syreny powietrze. Wszystkie te mikrofony N. B. C. transmitują na całą Amerykę. Jak mi potem mówiono w Buffalo, efekt radiowy tych owacji był niebywały.

Tak było aż do przystani Linji Gdynia—Ameryka w Hoboken. Tutaj zebrał się tłum kilkunastotysięczny witających, wśród którego policja tylko z najwyższym wysiłkiem może utrzymać porządek. Na pomoście doku przystani przystrojonej flagami i zielenią widać głowę ludzką przy głowie.

W chwili, gdy statek przybijał do przystani, orkiestra nasza odegrała hymn amerykański, potem polski i Pierwszą Brygadę. Wysłuchano ich z odkrytymi głowami, stojąc na baczność.

Delegacja z Polski opuszcza statek, przechodząc na trybunę honorową, ustawioną na pomoście doku. Tutaj witają ją przedstawiciele polskich placówek dyplomatycznych i konsularnych, przedstawiciele władz amerykańskich, członkowie komitetu honorowego, delegacje komitetów lokalnych, przybyłe ze wszystkich, najbardziej nawet odległych stron Ameryki i reprezentujące 102 ośrodki Polonii amerykańskiej z całych Stanów Zjednoczonych oraz tłumy publiczności.

Trudno opisać entuzjazm, jaki towarzyszył temu powitaniu. Szczególnie wzruszający był moment, gdy reprezentanta Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, ministra Koca, witała, wręczając staropolskim obyczajem chleb i sól, para najstarszych wychodźców w Nowym Jorku i okolicy. 86-letni Maciej Banka z Jersey City i 88-letnia Anna Szmikowska z Brooklyna, a potem szereg przemówień powitalnych i odpowiedzi transmitowanych przez radio.

Na zakończenie uroczystości połączone chóry odśpiewały „Hymn Bałtyku“ Nowowiejskiego poczem orkiestra odegrała Pierwszą Brygadę.

Przez cztery i pół dnia motorowiec polski „Piłsudski“ był przedmiotem powszechnego zainteresowania w Nowym Jorku. Prasa amerykańska, nie wyłączając największych dzienników nowojorskich, podała nietylko wielkie ilustracje z momentu wejścia statku do portu, ale zamieściła obszernie artykuły o nim i podawała przez cały czas pobytu wszystkie szczegóły z programu przyjęcia delegacji z Polski. Nie było zapewne chłopca od windy, nie było czyścibuta w tem 8-miljonowym mieście, któryby czegoś o polskim transatlantyku „Piłsudski“ nie wiedział.

Na zakończenie trzeba dodać, że nic i nigdy nie zrobiło nam w Ameryce takiej propagandy, jak przybycie tego pierwszego nowoczesnego polskiego motorowca.

Niechaj więc pływa szczęśliwie przez długie lata i niechaj „w swych dalekich wędrówkach po wielkich wodach świata — jak powiedziała w pięknym przemówieniu matka chrzestna statku p. Wanda Pełczyńska — rozwija polską banderę w słońcu i pogodzie“.

HENRYK TETZLAFF

WARSZAWA -MELBOURNE



Właśnie znajdowałem się na wysokości salingu, na trzecim piętrze w redakcji „Morza“, gdy szczęśliwy zbieg okoliczności dał mi za towarzysza rozmowy sławnego lotnika mjr. Karpińskiego.

Była to jedyna w swoim rodzaju rozmowa. Dzięki redakcji, miałem, przy zachowaniu należytych środków ostrożności, odbyć lot z mjr. Karpińskim w ścisłej tajemnicy, to znaczy, — palcem po mapie. Nazywało to się poprostu „zrobieniem wywiadu“, a było raczej lizaniem cukierka przez szybę. Bo któżby z tymi wspaniałym pilotem nie pognał w świat na obraz i podobieństwo mechanika Rogalskiego Wiktora?

O locie Warszawa — Melbourne nikt jeszcze wtedy w Warszawie nie wiedział. Co najdalej, — z Kawiarni Ziemiańskiej docierano myślą do Abisynji. A tu tymczasem w zupełnej ciszy gotował się rekordowy wyczyn polskich skrzydeł, które opasać miały obrzyciami przestrzeń na trasie lotu, przestrzeń nota bene równającą się w rachubie kilometrów długości równika.

— A więc pan major startuje jutro? — spytałem.

— Jutro, lub pojutrze, zależy to od warunków meteorologicznych.

Notes, przyznam się, zadrżał mi w rękach. Boże mój!... Warszawa — Melbourne i Melbourne — Warszawa! Pomyśleć — tam i z powrotem. Będzie tego z górą 44 tysiące kilometrów. Tyle, ile nasza planeta ma w sam raz w pasie. Oniemiałem. Tak to jednak brzmiało poprostu w ustach majora Karpińskiego, że musiałem — taki mam zwyczaj — uszczyptać się w lewą dłoń na dowód, że nie śnię. Przedemną siedział w krześle zwykły człowiek i to

było właśnie straszne. Bo ani wymaginowany husarz skrzydlaty w kombinezonie pilota z śmigłem pod pachą, ani nawet fakir Blacaman pod którego magnetyzującym spojrzeniem, niedawno, najdziksze lwy w cyrku przewracały się na obie łopatki. Nie wiadomo skąd się to wzięło, że bohaterów ludzkiego zainteresowania najchętniejby się widziało w całkiem nieludzkich kształtach. Dlatego, nie gań mnie łaskawy Czytelniku, jeśli rozwieję od razu romantyczną legendę i powiem tutaj poprostu, że mjr. Karpiński w wolnych chwilach od lotów chadza po ziemi, jak zwykły człowiek, jest przytem niezwykle uprzejmy, twarz ma uśmiechniętą, włosy czarne, w tył zaczesane, a oczy jasne, niebieskie. Czy tak go chciałeś sobie wyobrazić? Do tej skromnej całości opisu dodać jednak zaraz muszę: mundur z insygniami lotnika i obok wielu odznaczeń na piersiach — krzyż Virtuti Militari. To, za całą resztę wystarczy.

Specjalnością mjr. Karpińskiego są loty długodystansowe, które tem się od turystycznych różnią, że trwają w etapach trasy od świtu do nocy. W tej dziedzinie ma lotnik ten szereg poważnych sukcesów. W 1931 roku (po dokonaniu lotu dookoła Polski bez lądowania) przeleciał dookoła Europy w sześciu skokach. W 1932 r. pamiętamy go z długodystansowego lotu do Azji i Afryki via Sztambuł — Aleppo — Bagdad — Teheran — Kabul. — Do Bagdadu leciał na tragicznej trasie ś. p. Szafasa. Ale było mu dane przezwyciężyć trudności, ujarzmić dystans, przebyć dalsze przestrzenie.

— Kabul? ah, tak! — uśmiechnął się mjr. Karpiński do swoich wspomnień, gdy go o ten lot spytałem. — Świat zabity deskami! Lotnisko w stolicy Afganistanu na wysokości 1,800 m. Trzeba było brnąć do niego przez góry Hindukusz. Miałem wtedy na trasie łańcuchy górskie wysokie do 6,000 m., musiałem szukać przesmyków lub ciągle kołować. Potem, z Kabulu do Bagdadu i z Bagdadu do Kairu... 900 km nad samą pustynią syryjską. Z Kairu przeleciałem następnie do Jerzolimy. Pierwszy to był lot samolotu polskiego do grobu Chrystusa. Stąd, — Aleppo, Sztambuł i powrót do Warszawy. Wypadło razem 110 godzin lotu, i trzeba dodać, dobrego, pomyslnego lotu na polskim samolocie Lublin R. X. o silniku polskiej produkcji, wykonanym na Okęciu.

Spojrzałem w okno i pomyślałem sobie, że piękny jest widok z ulicy Widok. Rozległy i przenikający przestrzenie daleko, głębiej w świat niżby to można oczom przedstawić z tarasu warszawskiego drapacza przy placu Napoleona. Nie bez symbolicznego znaczenia w ulicy Widok pod nr. 10 mieści się siedziba Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Znają ten gmach wszyscy w okresie „Święta Morza“, kiedy staje się on Mekką dla narodowych wędrówek, ale dziś, w dzień zwykły, powszedni, obleczony ciszą i powagą pracy, znaczenie tego gniazda dla morskich i zaocenicznych ptaków wzrasta jeszcze bardziej z wysokości i staje się właściwym dla nich celem i drogowskazem. Przybywają do tej centrali spraw morskich i kolonjalnych emisariusze Polski, żyjący

lub zaznaczający swą żywotność na wszystkich krańcach ziemi. Tutaj łączność z światem przez otwarte okno gdyńskie staje się rzeczą stwierdzoną na potężnych przykładach życia, płynącego poprzez wszystkie arterje południków i równoleżników. A oto tego nowy przykład — lot do Australji, poczęty z tego samego łona Ligi Morskiej i Kolonjalnej, protektorat bowiem nad nim objął sam prezes Ligi, gen. Gustaw Orlicz - Dreszer.

— Dlaczego pan major wybrał właśnie lot do Australji?

— Już w 1933 roku zamierzałem tam lecieć, — odrzekł na to mjr. Karpiński — ale musiałem lot mój wtedy odłożyć ze względów ode mnie niezależnych. Dlaczego zresztą do Australji? Bo tam nie leciały jeszcze polskie skrzydła. A jest w tej odległej części świata aż trzy tysiące Polaków. Istnieją dwie polskie kolonje w Ipswich i w Brisbane we wschodniej części Australji, w Queensland. Prezesem Polskiego Związku Narodowego w Ipswich jest p. Władysław Misiewicz, w Brisbane zaś p. Z. Romaszkiwicz. Trzeba naszej Polonji złożyć wizyte. Zresztą Polacy w dziejach Australji nie są tak obcymi z nazwiska jakby ktoś przypuszczał...

Niema w tem żadnej przesady. Zasługi kolonizacyjne położyło w Australji wielu emigrantów polskich jak Karnicki w 1775 r., lub Czarnicki w 1896 r. Poszukiwali nafty i złota — Dębicki (1843 r.) i Modest Marjański (1885 r.). Pionierami ruchu kolonjalnego byli również Mirosławski Adam (1843 — 51), Ujejski Roman (1890 r.), Żaba Napoleon (1850), Korzeliński Seweryn (1852 — 56 r.); w duszpasterstwie misjonarskiem przypomnieć przy tej okazji trzeba ks. Leona Rogalskiego (1865 r.); Władysław Zamojski pracował tu na polu inżynierji (1870 r.). A któż nie zna bodaj z nazwiska sławnego Edmunda Strzeleckiego, australijskiego podróżnika (w 1838 — 44 r.), który zbadał pustynne przestrzenie Wiktorji, w 1839 r. odkrył dla Australji złoża złota, a w rok potem najwyższy szczyt, nazwany po dziś dzień górą Kościuszki. Do dziś dnia też jedna z rzek australijskich nosi nazwisko Strzeleckiego.

— Będzie to więc lot propagandowy? — zagađnałem przy tej okazji majora i usłyszałem w odpowiedzi bliższe szczegóły:

— Trudno charakter lotu określać inaczej jak długodystansowy. Nie mówmy o wyczynie sportowym. Jak będzie, — to będziemy o nim mówić potem. Propaganda? No, oczywiście. Lecę na aparacie polskim Lublin R. XIII. D. Sam charakter lotu przy tem wszystkim może tu zaciekać ze względu na sposób swoisty dla długodystansowego skoku. Start jest w takich razach ciężki i trudny przez anormalnie duże obciążenie benzyną. Wezmę jej na 25 godzin lotu, z teoretycznym uwzględnieniem dystansu 4,500 kilometrów, t. zn. tak, jakby prosto z Warszawy liczyć do Bagdadu bez lądowania.

— Celem lotu — zaczął dalej — będzie bezpośrednio wypróbowanie polskiego sprzętu lotniczego na wytrzymałość, a więc silnika, ekwipunku i to dodać trzeba w ciężkich i odmiennych warunkach. Mam przed sobą przecież pustynie, góry i morze, gdzie klimat przedstawia skalę różną — od warunków górskich do oceanicznych i tropikalnych właściwie — gdy będę mijał równik pomiędzy półwyspem Malajskim a Sumatrą.

Mówiąc to mjr. Karpiński pokazuje mi dokładnie sprecyzowaną mapę, na której czarną linią ciągnie się trasa jego lotu. Przez Czerniowce — Bukareszt — Ruszczuk — Burgas — Stambuł dociera samolot Lublin R. XIII. D. do brzegów Azji. Mija w Turcji: Adabazar — Eskisher — Konja — Adana. W Syrii: Aleppo. W Mezopotamji: Bagdad i Basra. Szybkuje nad Persją via Bushire — Bender Abbas i Djask, i osiaga Beludżystan. Stąd trasa nad Indjami Brytyjskimi prowadzi przez miasta: Wadar, Chabbar, Jadhpur, Agra, Allahabad, Gaya, Kalkutta, Chittagong, Akyab, Rangoon do Monlmein. Następnie skolei przelot nad Słajem. Stąd, z miasta Bangkok, dalsza droga przez półwysep Malajski do Jum Bhora i Singapore. Na Sumatrze: Palembang. Na Jawie: Batawja — Samarang — Surabaya. Potem wyspy: Bali, Lombok, Sumbawa, Sumba, Timor, skąd duży skok ponad morską przestrzeń do Portu Darwin, pierwszego na północnych brzegach Australji.

— Interesuje mnie specjalnie Wschód — ciągnął tymczasem w dalszym ciągu major, objaśniając mnie w terenie. — Trasa trudna, krajobraz skalisty, teren ciężki. Ale miałem z nim do czynienia w locie do Kabulu. To nawet dobrze się czuje we wszystkich miesiącach przy sterze.

— Jakto?

— Ano bardzo prosto. Różnice wysokości i zmiany w powody prądów wstępujących i stępujących są niezwykle charakterystyczne dla lotu nad szczytami gór. Rzucą w okamgnieniu na wysokość pięciuset metrów w dół i w górę, trzeba więc dobrze panować nad sterem.

— Ale w Australji są lasy...

— Właśnie, za dużo lasów. Czasem same lasy — dorzucił na to z uśmiechem mjr. Karpiński i podał mi niewinny maszynopis p. t. „Wskazówki dla pilotów. lecających do Australji“, Wydawnictwo Ministerstwa Lotn. Anglii.

Zacząłem czytać o warunkach lotów w Północnej Australji i nie chciałem oczom wierzyć. Odpisałem tu kilka fragmentów dosłownie, aby przedstawić Czytelnikowi pole do popisu jego własnej wyobraźni.

„...Duże połacie kraju na północy i w środkowej Australji nie posiadają wyraźnie określonych cech fizycznych, które pomagają lotnikowi ustalić swoje położenie w powietrzu. Mapy tych okolic są, na ogół biorąc, dość niedokładne, a ośrodki kolonizacyjne oznaczone na dostępnych mapach, składają się z kilku małych budynków z galwanizowanego żelaza, które trudno zauważyć z powietrza, choćby tylko na kilka mil“...

Żadna historia!... Ale to tylko początek. Spójrzmy dalej:

„...Łatwo jest odnaleźć miasto Katherine nad rzeką Katherine, mniej więcej 170 mil (274 km.) od P. Darwin. Piloci nie powinni jednak próbować lądować na lotnisku, gdyż wskutek mrowisk, pędów krzewów gumi (gum suikers) i wysokiej trawy, lądowiska tego nie można polecać, wogóle jest ono niepewne. Zachowując wszelkie ostrożności można na lekkiej maszynie lądować na głównej ulicy miasta“...

Albo taki ustęp: „...Droga samochodowa i szereg studzien wierconych stanowią jedyny sposób trzy-

mania się drogi powietrznej. Po odnalezieniu drogi z Newcastle Waters należy odnaleźć studnię wierconą ósmą z rzędu i wskazanem jest przez krótki czas lecieć nisko i obserwować rodzaj drogi, aby się przyzwyczaić do jej wyglądu. Trzeba uważnie przytem wypatrywać starych blaszank od benzyny, wyrzucanych przez szoferów samochodów, jadących traktem (overland). Świecą w słońcu i są dobrą wskazówką, że się jest na odpowiedniej trasie“...

To się nazywa przyjemność lotu nad Australją. Trzeba się posługiwać specjalną dedukcją myślenia od blaszanki do blaszanki z uwzględnieniem lądowania ewentualnego na głównej ulicy miasta. Bo przecież gdzieindziej znów widnieje przestroga: — „Piloci nie powinni polegać na swoich busolach. Jeżeli straci się z oczu drogę, należy natychmiast zawrócić w okolicę punktu, gdzie ją ostatni raz widziano i starać się na nowo odnaleźć kierunek“...

Patrzę w twarz mjr. Karpińskiego i na mapę Australji, na której widnieje ta cała niezwykła trasa. Z Portu Darwin ma go ona poprowadzić do Deli Waters, a stamtąd przez Comoeveal, Clonourry, Longneach, Gunderbook i Coctamundra do Melbourne!... Do Melbourne!... Około 20.000 km. w jedną stronę. Co do mnie, uczułem na samo wspomnienie tych wszystkich portów w przestrzeni, zmęczenie zbłąkanego jagnięcia. Gdy wtem przerwał mi pilot najspokojniej w świecie:

— Postaram się przelecieć do Australji w najszybszym tempie.

Było w tych słowach coś nieugiętego, stalowego.

— Jakie ośrodki polskie na trasie lotu będzie pan major odwiedzał? — spytałem.

— Pozostawiam sobie wszystkie placówki polskie na drogę powrotną. Lecę właściwie poto, aby rzeczy te i sprawy zbadać dopiero na miejscu. Mam być pierwszym łącznikiem, pierwszym posłem powietrznym Polski w nieznaną bliżej dal w tamtej części świata. Prócz placówek polskich w samej Australji, złożę wizytę naszemu konsulowi honorowemu w Sidney, p. Noskowskiemu. Pozatem mam zamiar taką samą wizytę złożyć konsulowi honorowemu Rzplitej w Batawji na Jawie, w Singaporze naszej agencji konsularnej, w Indjach Brytyjskich w Bombaju być też w naszym konsulacie... W Per-

sji, w Teheranie jest nasz nadzwyczajny poseł pełnomocny, inż. Hempel. W Syrii, w Beyruth znajduje się polska agencja konsularna w osobie p. Groer. W Angorze jest ambasadorem Rzplitej p. Potocki, a w Stambule konsul Wegnerowicz...

Nie trzeba dziś nikomu specjalnie wyjaśniać, jak wielkie znaczenie ideowe przedstawia dla Polaków za oceanem lot mjr. Karpińskiego. Ale nie tylko dla samych Polaków. Zagranica każdy przebyty kilometr w przestrzeniach z tamtej strony naszego globu mierzy już nie tylko okrzykiem podziwu, ale równocześnie zaufaniem i rachubą czysto handlową. Z prasy wiemy, że nie tak dawno gościł w Warszawie minister spraw gospodarczych rządu australijskiego. Lot mjr. Karpińskiego w tych warunkach staje się skolei wymienną forpoczta, która czasami może otworzyć naszym statkom towarowym drogę nową, daleką lecz przecież możliwą i całkiem realną. Z Indjami Holenderskimi miała kiedyś Polska stosunki handlowe, sprowadzano stamtąd owoce. Australja jest domeną bawełny. Zobaczymy. W świecie morskim nie ma dla naszej Gdyni rzeczy niemożliwych.

Pytam jeszcze o jedno mjr. Karpińskiego, o lot nad morzem, o jego wrażenia na temat nawigacyjnej.

— Ma pan rację, jesteśmy całkiem blisko określenia charakteru mojego lotu. Jest on bowiem wybitnie zamorskim. Mam przed sobą 3.000 km. wodnej przestrzeni od wyspy Timor do brzegów Australji. Klimatyczne i meteorologiczne warunki składają się na tej trasie na typową nawigację morską. Nie zabieram jednak pływaków. Osiąść na falach nie mogę. W szczęśliwym nawet wypadku, bez kapotażu, wodując, nie mógłbym się wzbicć na falach. Ale co o tem myśleć. Lecę do Polaków w Australji, mam dla nich listy od Prymasa Arcyb. Hlonda, od Ministra W. Raczkiewicza Prezesa Światowego Związku Polaków Zagranicą i od Prezesa Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gen. Orlicz - Dreszera. To mi otuchy i sił doda w najcięższej walce z przestrzenią. Gdy wracać będę do Polski to również z ważną misją — z ziemią z góry Kościuszki na kopiec Marszałka Piłsudskiego na Sowińcu.

— A więc do widzenia! szczęśliwej drogi panie majorze!...

JANUSZ STĘPOWSKI



Samolot polskiej konstrukcji Lublin R XIII D na którym mjr. Karpinski leci do Australji

UD ŚWIĘTEJ AGATY

WANDA BRZESKA



Stara Konkowa wybiegła raz po raz niespokojnie przed checzę. ¹⁾ Drzwi otworzyła szeroko, bo wiadomo, że, kiedy drzwi są otwarte to i ryba do sieci łatwiej wchodzi, taki już ma swój zwyczaj. Ale nieba wcale widać nie było, tylko czarne chmurzyszcza, zbierające się jedne za drugimi i wywalające się z morza, jak ogromne płachty żaglowe potargane ze sobą; jak kopice siana, któreby ktoś kulał w gniewie okrutnym po pażycy. ²⁾ A pod temi chmurami morze stawało się coraz bardziej twarde, rolowały z hukiem przeciągłym długie lawice wód, załamywały się pryski na grzbietach potwornych grzywaczy, gonily skądś grzmiące dunugi, ³⁾ a płaskie, złośliwe lizadła dopadały raz po razu strądu użerając go coraz więcej, aż pokryły lniącaq wodą grąpy ⁴⁾ i bielawy ⁵⁾ i jęły wspinać się żarłocznie aż na klifty. ⁶⁾

Stara Konkowa cofnęła się z przestraczem. Uchwyciła suchemi, drżącymi palcami pęk błękitnej, szorstkiej kiedziny i osuwając się słabemi nogami po skraju djuny podpełzła w górę. Odetchnęła z ulgą, czując pod stopą, obutą w drewniane pantofle grunt stały, łąkę. Z wysokości spojrziała teraz na morze. Gdzieś tam daleko złocił się jeszcze wąski pas zachodu, ale pozatem widać jeno było kolebę wód szerokich, a nad tem bujowiskiem chmury coraz brzydsze, wydęte, urągliwe.

Agata Konkowa przeżegnała się powoli. Potem odwróciła się znów i przeżegnała morze. To jej ulżyło. Uspokojona nieco podreptała do checzy i przysiadła na malowanej skrzydni pod oknem. Stąd widok był na małe podwórko. Tylko, że w obejściu nie miała żywego ducha. Krowa padła im jeszcze ubiegłej jesieni, kozy musieli powybić, w braku innego pożywienia, a ostatnią, czarną kurę Konką sam ubił, bo mówiły sąsiadki, że nieszczęście im przynosi. Mogła się przecież w niej objawić czarownica, bo i Szmídkowa raz z powodu czarnego kota utraciła cały zysk z zimowego połowu. Niczego więc już

nie mieli, czem mogliby się pożywić, a tę troszkę bulwów ⁷⁾ oszczędzało się na najgorszą chwilę.

Konkowa wstała znów ze skrzyni, podłożyła trochę drewek na paleńsko i poruszyła bezmyślnie wiszący na haku kociołek. W izbie ciemno było od niepogody i zapadającego już wczesnego wieczoru, trzaskały tylko sosnowe szyski w mdlejącym ogieńku. Cienie i światła pęgały po glinianych garnkach, stojących rzędem na szelbiągu. ⁸⁾

Agata Konkowa wyszła znów na djuny. Teraz zaczęła żałować, że jej mąż Mikołaj Konką poszedł dziś w morze. Rankiem to go jeszcze sama namawiała. Stary był coprawda i słaby, ale doświadczony rybak, fiszował przecież za młodu na dalekich wodach. Hol ile to razy jeździł aż za Bornholm, a ona potem z córką Klarą i z białką ⁹⁾ Antoniego Konką woziły ryby na targ do Gdańska. Talarów im starczyło na wyprawę Klarki, która z mężem prowadziła kolonjalnę w Wajerowie i dzieciśczołkom Antoniego też się nieraz kupiło piękny upominek na jarmarku w Pucku. Tylko potem Antoniego wzięli na wojnę, przepadł gdzieś na łodzi podwodnej u brzegów Anglii. Klarka wyprowadziła się do Kościerzyny, a białka Antoniowa znalazła sobie drugiego męża. Oni zostali sami w starej checzy, a w miarę jak im lat przybywało bieda zaczęła tu gościć w najlepszych. Pamiętali tam wprawdzie o nich ludzie, maszoperja ¹⁰⁾ wydzielala Mikołajowi kopę łososi z wielkiego połowu zimowego, sąsiadki podarowały czasem mendel storni, czy trochę szprotów, niesprzedanych na targu, ale zdarzyło się przecież, że głód dokuczył, więc trzeba było samemu radzić o sobie. Brutwiła ¹¹⁾ sobie Agata nad tem wszystkim i nie miała żalu w sercu, bo, co komu przeznaczone, to go nie minie, ale zawsze troska ją szarpala za serce, jak ryba za wędkę, że to namówiła starego na ten dzisiejszy połów. Zmrużyła stare, zaczerwienione oczy i rękę przykładając do czoła omiotła wzrokiem daleki horyzont. A choćby tam już nie przywiózł ani nędznego émyru ¹²⁾, byle tylko wrócił coprzedzej.

Ale na morzu sztorm zbierał coraz gwałtowniej. Już teraz wszystko stało się czarne: woda i niebo. Nigdzie

nie było można dojrzeć śladu boetu. ¹³⁾ Czasem już jej się zdawało, że oto na szczycie wielkiej rołingi ¹⁴⁾ widzi wspinający się dziób łodzi, ale była to tylko nowa fala, nadbiegająca za drugą, tylko białe wypryski piany przecinały, raz po raz ukośną krechą, rozszalałą kolebę.

Kobieta przysiadła na pażycy i jąła szeptać półgłosem modlitwy. Rankiem glada ¹⁵⁾ leżała taka w zatoce, że widać było doskonale czubek wieży swarzewskiego kościoła, a po wodzie igrały iskierki słoneczne, jakby się śmiały do małych rybek na dnie. Oboje z Mikołajem zaciągnęli swój mały niewód wzdłuż brzegu i nabrali pełen krabon ¹⁶⁾ dobijaków. Potem nabili je na takle ¹⁷⁾ i wywieźli na głębię. Przed wieczorem Konką wyszedł z boetem na toń, żeby wybrać rybę. I nagle ten sztorm!

Agata Konkowa wstała znów niespokojnie i znów wbiła oczy w daleką roztocz morską. Teraz zrobił się huk taki, jakby sto grzmotów równocześnie biło w ziemię. Morze wyło przeciągłe a w przeraźliwym tem rykowisku, słyszeć się dawały jakieś jęki, śmiechy, nawoływania. Część nieba wiatr wymiółł z chmur, żółte było, jaśniejące jakimś niezwykłym, przeraźliwym światłem. Morze podnosiło się do wysokości djun, toczyły się bałwany coraz wyższe i szersze.



...przysiadła na pażycy i jąła szeptać półgłosem modlitwy

SPRAWY KOLONJALNE

Ciekawe uzasadnienie swych żądań przedłożyli Murzyni w Unji południowo-afrykańskiej, gdzie przeprowadzana jest obecnie reforma w dziedzinie spraw murzyńskich. Celem uzgodnienia projektu nowej ustawy tubylczej, która przewiduje utworzenie pewnego rodzaju tubylczego parlamentu, odbyło się w Umtata zebranie naczelników plemion, reprezentujących ponad 2.000.000 swych podwładnych. Projekt ten przewiduje prawa wyborcze Murzynów, ale tylko do tubylczego parlamentu, a natomiast pozbawienia praw wyborczych tych Murzynów, którzy dotychczas brali udział w wyborach do władz samorządowych i do izby ustawodawczej całej Unji narówni z białymi obywatelami Unji.

Dotyczy to głównie okręgu Transkei, skąd Murzyni wnieśli rezolucję protestacyjną, w której zaznaczają, że pozbawienie ich dotychczas posiadanego prawa wyborczego zmusi ich do wzięcia udziału w propagandzie przeciwko białym, szerzącej się obecnie w całej Afryce spowodu wojny włosko-abisyńskiej, a pozatem będą się uważać za zdegradowanych w hierarchii obywatelskiej i zamienionych na pół-niewolników.

W związku z zaopatrywaniem armii włoskiej w Somali, Włosi czynią wielkie zakupy w Afryce, nie pomijając żadnej sposobności.

Ciekawem jest, że nawet zakupili ostatnio takie środki spożywcze, jak makaron i piwo wyrabiane w Mozambiku (z przeznaczeniem do Somali), mimo, że ceny tych artykułów są w Afryce bardzo wysokie. Afrykański przemysł spożywczy liczy na jeszcze większe zamówienia włoskie i przygotowuje się do ich wykonania.

Ubiegły rok (1934) znów przyniósł w eksploatacji górniczej w Kongo Belgijskim 10.493 kg. złota wartości 251.119,814 fr. belg. (tj. prawie 62 milj. zł.) Wydobywaniem złota trudniło się 25 przedsiębiorstw, których kapitał zakładowy wynosi ponad ćwierć miljarða franków belg.

Komitet Ligi Narodów przygotował dla Liberji pięcioletni plan przeprowadzenia uzdrowienia stosunków gospodarczych oraz poprawy zdrowotności, higieny, szkolnictwa i warunków bytowania tubylców.

Prezydent republiki liberyjskiej, chcąc wykazać, jak mało jest do uzupełnienia z tego, co zaleca komitet, oświadczył, iż w trzy lata wykona cały plan. Oświadczenie to uważane jest jako skrajny optymizm.

Podobnie jak w Rodezji, tak też i w Nyassie odbywają się studia nad możliwością przeprowadzenia kolonizacji osadnikami hinduskimi.

byłymi oficerami wojsk angielskich. Sprawa ta budzi tem większe zainteresowanie, że tego rodzaju osadnictwo ma być podobno przeprowadzone także i w innych kolonjach angielskich Afryki wschodniej. Ciekawe jest, że właśnie Hindusi mają być tymi, wybranymi osadnikami. Gdyby bowiem plan ten został przeprowadzony to liczba już osiadłych Hindusów w tych kolonjach, wzmocniłaby się poważnie i znaczenie ich mogłoby stać się większe, aniżeli białych osadników, nad którymi np. w Kenyi, już obecnie, Hindusi mają znaczną przewagę liczącą.

Dobrze zachowane ruiny Zimbabwe w Rodezji południowej, mimo kilkakrotnych ich badań, w ciągu ostatnich lat kilkudziesięciu, przedstawiają w dalszym ciągu zagadkę i tajemnicę nierozwiązaną: jaki lud, kiedy, oraz w jakim celu zbudował te ogromne budowle i to w tak głębokiej puszczy dziewiczej, wreszcie co to była za cywilizacja, o której nie ma żadnych wzmianek nawet w tradycji murzyńskiej.

Pragnąc wyjaśnić tę tajemnicę, została przez zarząd kolonii wysłana specjalna komisja archeologów, która ma przeprowadzić badania i dążyć do rozwiązania — tej dla świata naukowego — nieprzeniknionej zagadki.

FR. ŁYP.



Na targu w Jaoundé — Afryka

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA. O. R. P. „Iskra” przybyła do Ponta Delgada 18 sierpnia. Na redzie zastała żaglowiec szkolny portugalski „Sagres”.

Dzięki uczynnym staraniom konsula honorowego R. P., oficerowie i podoficerowie mieli możliwość zwiedzenia całej wyspy, urządzenia gejzerów i zapoznania się z uprawą herbaty i ananasów. Poza tym zaproszeni zostali na popołudniową herbatkę na „Sagres”.

Odwdzięczając się za proste, lecz serdeczne przyjęcie, dowódca i oficerowie „Iskry” wydali przyjęcie dla władz miejscowych oraz dla oficerów i aspirantów okrętu szkolnego.

Odnotowując w dniu 23 sierpnia wieczór, „Iskra” przebyła drogę do Douvres, czyli 1655 mil, w ciągu dni 15. Wiatry, które w tym okresie wieją z kierunków zachodnich sprzyjały okrętowi, natomiast poważną przeszkodę stanowiła gęsta mgła, obejmująca kanał la Manche.

W czasie postoju w tym porcie, część oficerów i podchorążych odbyła wycieczkę do Londynu — inni zaś zwiedzili okolice. Nadmienić należy, że zarząd miasta wydał każdemu z członków obsady legitymacje, upoważniające do bezpłatnego korzystania ze środków komunikacyjnych oraz stałe bezpłatne bilety do teatrów i kin.

Odnotowując z Douvres 15 września, O. R. P. „Iskra” przybyła do Gdyni 24 września — kończąc w ten sposób tegoroczną kampanię letnią.

Wobec rozwoju Marynarki Wojennej i powstałego w ten sposób braku oficerów specjalistów, zarządzone zostało otwarcie w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej, obok już istniejących wydziałów morskiego i technicznego, trzeciego wydziału: administracyjnego.

FRANCJA. 28 września został spuszczonej na wodę krawężnik „Gloire”, budowa którego została rozpoczęta w listopadzie 1933 r. Należy on do serii 6 krawężników po 7600 ton, z których „La Gallisoniere” już kończy próby odbiorcze w Brest, a „Marseillaise” i „Jean de Vienne” zostały spuszczone na wodę w lipcu r. b.

Główne uzbrojenie tych jednostek składa się z 9-iu dział 155 mm., rozmieszczonych w trzech wieżach potrójnych.

W dniu 2 września spuszczonej na wodę pancernik „Dunkerque”, zbudowany przez stocznice marynarki wojennej w Brest. Jest

to pierwsza powojenna jednostka tego typu — budowa rozpoczęta została w końcu 1932 r.

Długość jego wynosi 212 m., wyporność 26.500 ton. Kotły ropowe zasilają będą maszyny o mocy — 100.000 KM., które zapewnią tej potężnej jednostce szybkość 30 węzłów.

Uzbrojenie składać się będzie z 8 dział 330 mm., rozmieszczonych w dwu wieżach pancernych na dziobie, oraz z 16 dział 130 mm. obronnych i przeciwlotniczych, rozmieszczonych w pięciu wieżach na rufie. Poza tym „Dunkerque” zaopatrzona będzie w dwie katapulty do wyrzucania samolotów, oraz w cztery wodnoplątowce.

Opancerzenie jest niezwykle potężne; cała środkowa część okrętu, obejmująca kotłownię i maszynownię, będzie miała pancierz burtowy grubości 275 mm., pokład nad temi przedziałami będzie również miał grubość ponad 200 mm.

Jeżeli nieprzewidziane trudności budżetowe nie staną na przeszkodzie, okręt ten będzie mógł rozpocząć służbę w ciągu 1936 r.

Drugi pancernik tegoż typu — „Strasbourg”, znajduje się w budowie w Saint - Nazaire i będzie spuszczonej w ciągu przyszłego roku.

NIEMCY. Jak się ostatnio okazało, dwoma dużymi okrętami, będącymi w budowie nie są pancerniki po 26.000 ton, ale krawężniki linjowe mniej więcej po 20.000 ton. Nazywać się będą: „Scharnhorst” i „Gneisenau” i będą spuszczonej na wodę w pierwszej połowie przyszłego roku.

Jako system napędowy wybrano wysokopiętne kotły i turbiny, podobno niesłychanie wydajne i ekonomiczne w zużyciu paliwa, rozwijające moc 130.000 KM, a więc zapewniające szybkość 33 węzłów. Uzbrojenie składać się będzie z 9 dział 280 mm. (typu „Deutschland”, lecz z szybkością ognia 3 strzałów na minutę), które w ciągu jednej minuty będą mogły wystrzelać 16 ton pocisków. Przewidziane są pozatem działa 147 mm., jako artyleria pomocnicza i zarazem przeciwlotnicza.

Jednostki te mają być gotowe w 1938 roku.

W 1936 roku przewidziane jest również spuszczenie na wodę dwu krawężników po 10.000 ton, uzbrojonych w 9 dział 200 mm., które mają być gotowe w ciągu 1937 roku.

W odniesieniu do łodzi podwodnych, zastosowany podobno został nowy typ silnika unitarnego dla pływania nad i podwodnego; w pierwszym wypadku silnik ten

pracuje na mieszance nafty z wodorem, który zwiększa wydajność paliwa i, poza śrubami napędowymi, porusza dynamo maszynowy. Wytworzony prąd elektryczny służy do elektrolizy wody; wydzielające się w ten sposób jej składniki, to jest tlen i wodór, są zbierane do specjalnych zbiorników. W zanurzeniu ten sam silnik pracuje na mieszance wodoru i tlenu, przy czym wydech odbywa się do specjalnego skraplacza.

Zastosowanie tego systemu wytłumaczyłoby w pewnej mierze małą wyporność łodzi podwodnych, będących obecnie w budowie; eliminuje on bowiem baterje akumulatorowe, o wadze około 100 — 120 ton, które dotychczas służyły na wszystkich łodziach podwodnych jako źródło energii dla napędu podwodnego.

Podobno ten sam system zastosowany został również w torpedach i wyeliminował zupełnie tak zbawienny często dla atakowanego statku ślad torowy, spowodowany wydechem silnika.

WŁOCHY. Zatarg abisyński odbił się bardzo niekorzystnie na realizacji programu morskiego. Przemysł wojenny jest wyraźnie nastawiony na zaopatrzenie armji, wszystkie możliwości budżetowe jej są poświęcone. To też budowa dwu pancerników po 35.000 ton szumnie rozgłoszona kilka miesięcy temu, uległa znacznemu osłabieniu tempa pracy.

Daje się natomiast zauważyć pewne ożywienie w dziedzinie budowy mniejszych jednostek, a szczególnie łodzi podwodnych, których zamówiono 10 sztuk po 600 ton.

Skład floty powiększył się o dwa krawężniki „Raimondo Montecucali” (5800 ton) i „Emmanuele Filiberto di Savoia” (6700 ton), które ukończyły pomyślnie próby odbiorcze.

STANY ZJEDNOCZONE. W wykonaniu programu morskiego, mającego doprowadzić flotę do stanów przewidzianych w traktatach, Departament Morski zamówił w stoczniach prywatnych jedną awiomatkę, 8 kontrtorpedowców po 1500 — 1900 ton i 3 łodzi podwodne — na ogólną kwotę 60 milionów dolarów.

Pozatem powierzono stocznicom państwowym budowę jednego krawężnika 10.000 ton, 7 kontrtorpedowców po 1500 ton i trzech łodzi podwodnych.

Gdy powyższe budowle zostaną zakończone, pozostanie już tylko brak 36 kontrtorpedowców i 18 łodzi podwodnych, ażeby wyżej podane stany osiągnąć.

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

A więc jednak wojna. I dziś świat czeka jedynie na wiadomości, czy konflikt afrykański będzie zlokalizowany, czy też przerodzi się w otwarte starcie Włoch z największą potęgą kolonialną świata. Ostatnie zdecydowane wystąpienia Anglii spowodowane są niepokojem o bezpieczeństwo drogi do najważniejszej części składowej Imperjum Brytyjskiego — droga do Indyi może być zagrożona naskutkiem spodziewanych zmian w Afryce północno-wschodniej i, co zatem idzie, ogromnego zwiększenia się wpływów włoskich u wylotu morza Czerwonego.

Dlatego też ostrze artykułów włoskich kieruje się obecnie przeciw Anglii, rzeczywistej czy domniemanej sprawczyni wszelkich dla Włoch wrogich przejawów w życiu międzynarodowym.

Virginio Gayda w jednym z ostatnich wrześniowych numerów „Vocce d'Italia” oskarża Anglię o wrogię usposobienie w stosunku do Włoch. Wrogość ta ujawnia się między innymi w tym, że Anglicy popierają szowinistyczne przedstawicieli bractwa Senussich, którzy schronili się w swoim czasie w Egipcie.

Inne pisma włoskie precyzują, że Włosi musieli pomyśleć o ochronie wschodniej granicy Libii drogą wzmocnienia garnizonów, ze względu na niebezpieczeństwo, wynikłe wskutek agitacji Libijczyków, znajdujących się obecnie za granicą. Chodzi tu mianowicie o mieszkańców Cyrenaiki, którzy wraz ze swoimi stadami przekroczyli granicę Egiptu podczas operacji wojsk włoskich przeciwko Senussi i zajęcia ich świętego miasta Dżarabub.

Jak twierdzi dalej prasa włoska, zbrojni Senussi koncentrują się ostatnio w wielkiej liczbie w pobliżu granicy Egiptu i Libii, korzystając z pomocy angielskiej i pobłażliwości władz egipskich.

Jak donosi prasa angielska, w połowie września b. r. przedstawiciele kolonij narodów bliskiego wschodu, zamieszkujących stolicę Abisynji, wydali w Addis Abebie bankiet, w którym wzięli udział przedstawiciele Egiptu, Syrii, Indyi, Yemenu oraz licznych szczepów arabskich. W czasie bankietu pełnomocnik króla Yemenu wygłosił przemówienie, w którym w imieniu wszystkich narodów Bliskiego Wschodu zapowiedział jak najpełniejsze poparcie dla rządu abisyńskiego. Zgromadzeni na bankiecie przedstawiciele ludów Bliskiego Wschodu wystosowali telegram do

Ligi Narodów, domagając się sprawiedliwego rozstrzygnięcia zataru włosko - abisyńskiego.

Również i palestyńska prasa arabska, prasa syryjska i prasa egipska zapowiadają ścisłą solidarność i współpracę narodów arabskich z narodem abisyńskim na wypadek, gdyby konflikt z Włochami miał doprowadzić do zbrojnego starcia.

Prasa europejska omawia możliwości sankcji, które mogłyby być zastosowane na wypadek, gdyby Rada Ligi Narodów uznała za stosowne wprowadzić je w czyn wobec tej strony, która do jej decyzji się nie zastosuje. Wśród wielu rodzajów sankcji, militarnych, ekonomicznych, finansowych, szczególnie często przez prasę krajów bezpośrednio w konflikcie niezainteresowanych wysuwany jest projekt zamknięcia kanału Suezkiego. Takie odcięcie Włoch od przyszłego teatru wojny uniemożliwiłoby im dalsze prowadzenie przygotowań wojennych.

Zagadnieniu temu poświęca dłuższy artykuł „Temps” z dn. 22 września, w którym autor, Saint Victor, przypomina historię powstania kanału oraz historię powstania umów międzynarodowych, regulujących swobodę żeglugi. W r. 1858 obradowała w Konstantynopolu konferencja międzynarodowa, która zakończyła się podpisaniem międzynarodowej konwencji, gwarantującej wolność żeglugi na kanale Suezkim. Artykuł pierwszy powyższej konwencji stwierdza, że kanał Suezki będzie zawsze otwarty dla okrętów handlowych i wojennych wszystkich państw, zarówno w czasie pokoju jak i w czasie wojny.

Konwencja została podpisana przez Francję, Niemcy, Austro-Węgry, Wielką Brytanię, Hiszpanię, Włochy, Holandję, Rosję i Turcję; postanowienia jej były zawsze ściśle przestrzegane i znalazły ostateczne swoje potwierdzenie w artykule 282 Traktatu Wersalskiego.

Łamanie zobowiązania międzynarodowego, które już niejednokrotnie wytrzymało szczęśliwie próbę niejednego konfliktu, aby przytoczyć tylko wojnę bałkańską, czy nawet turecko - włoską z r. 1912, mogłoby, zdaniem autora poważnie zaszkodzić interesom wszystkich państw, utrzymujących stosunki ze Wschodem i stać się zarazem bardzo niebezpiecznym precedensem na przyszłość.

Ciekawe szczegóły, związane ze zmianą na tronie państwa Yemenu,

przynosi artykuł „Neue Freie Presse” z 29 września. Jerozolimski korespondent wiedeńskiego dziennika omawia sylwetkę wybitnego władcy arabskiego, jakim był Imam Jahya. Pod jego władzą Yemem osiągnął zupełną niezależność od sułtana tureckiego i doszedł do takiego znaczenia, że o dobre stosunki z państwem, zajmującym południową część półwyspu Arabskiego i sąsiadującym przez morze Czerwone z Erytreą a bezpośrednio z Adenem, zabiegały nie tylko Anglia i Włochy, lecz nawet i Francja i Rosja. Graniczne konflikty z Adenem pozwoliły Włochom ubiec innych konkurentów; nieporozumienia Yemenu z Anglią przerodziły się z czasem w otwartą wojnę, która była właściwie niczem innym, jak nieoficjalna wojna pomiędzy Włochami i Wielką Brytanią i która zakończyła się dopiero dwa lata temu podpisaniem „wieczystego traktatu przyjaźni”.

Imam Jahya był jednym z ostatnich przykładów wschodniego władcy w wielkim stylu. Wszęstronnie po arabsku wykształcony, nie uznawał jednak kultury europejskiej i kraj swój przed europejskimi wpływami skwapliwie zamykał. Głęboko religijny, był zarazem mężem stanu dużej miary i świetnie orjentował się w stosunkach międzynarodowych. Gdy uznał to za korzystne dla swojego kraju nie wahał się nawiązać stosunki dyplomatyczne z Rosją sowiecką, ale poselstwo w Sanaa, stolicy Yemenu, musiał co piątek znajdować się w szeregach modlących się w moszei i wykonywać rytuałem przepisane pokłony, jak każdy wierny muzułmanin. Słynał ze skąpstwa, sam w życiu prywatnym dając przykład całkowitej abnegacji. Gdy hasła sjonistyczne dotarły, zaraz po zakończeniu wojny europejskiej, i do Żydów jego kraju, wydał pierwsze na świecie rozporządzenie o „zakazie wywozu kapitału”, które zezwalało udającym się do Palestyny na zabieranie ze sobą jedynie posiadanego na sobie ubrania.

Syn jego i jego zarazem następcą, Ssef el Islam, miedz Islamu, stoi przed ciężkim zadaniem: obronienia spuścizny ojcowskiej przed mocarstwami europejskimi, dążącymi do opanowania państw arabskich i ich głównego bogactwa naturalnego: ropy.

Prasa niemiecka zajmuje stanowisko raczej przychylnie dążeniom włoskim, sama bowiem posługuje się argumentami, jakie obecnie wysuwają Włosi w obronie swoich postulatów „zdobycia przestrzeni”.

W. KRZYŻANOWSKI

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Okres jesienny jest zawsze okresem wzmózonej pracy organizacyjnej, zwłaszcza zaś działalności programowej Ligi. Po okresie wakacyjnym, po zakończeniu całego szeregu imprez doraźnych, jak „Święto Morza“, spływ do m. Czarnego, obozy nad jez. Narocz i na Helu, wycieczki do Gdyni, uroczystości powitalne m/s „Piłsudski“ i t. p. — organizacja musiała przystąpić do realizacji wytycznych programowych, które znalazły swój wyraz w uchwałach i rezolucjach ostatniego Walnego Zjazdu Delegatów, odbytego w Gdańsku i w Gdyni w czerwcu r.

Pragnąc zorientować się w stanie organizacyjnym poszczególnych Okręgów, oraz zapoznać je skolei z najbliższymi zamierzeniami Centrali — Zarząd Główny LMK zainicjował zwołanie w okresie do 1 listopada zebrań Zarządów Okręgowych wraz z pp. prezesami Oddziałów i Obwodów. Inicjatywa Zarządu Głównego znalazła pełne zrozumienie w poszczególnych Okręgach, zebrań walne przy udziale delegatów Centrali odbyły się już w Toruniu, Wilnie, Lwowie, Radomiu, Łucku, Stanisławowie, Jarosławiu, Łodzi, Poznaniu i Warszawie (Okręg Woj. Warsz.). W najbliższych dniach odbędą się analogiczne zebrań w pozostałych okręgach, a tem samem cała organizacja weźmie bezpośredni udział w realizacji nakreślonego przez Zarząd Główny programu pracy na najbliższy okres.

W dniu 20 października r. b. Zarząd Główny LMK zorganizował pielgrzymkę żalobną do Krakowa, gdzie Członkowie Ligi złożyli zbiorowy hołd pamięci Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, Członka Honorowego Ligi, oraz Dostojeznego Protektora naszych prac i poczynić.

Po tych uroczystościach odbyło się w Krakowie zwyczajne posiedzenie Rady Głównej LMK, o którym szerzej napiszemy w następnym numerze.

W najbliższym okresie czasu zwołane zostaną w poszczególnych Okręgach konferencje z udziałem władz szkolnych, opiekunów Kół Szkolnych Ligi, władz okręgowych Ligi oraz delegatów Zarządu Głównego. Program tych konferencyj przewiduje sprawozdanie z prac dokonanych, plan dalszej pracy, sprawy zbiórki na FOM w szkołach, wychowanie wodne i t. p.

W dn. 17 listopada odbędzie się

w Warszawie konferencja przewodniczących Sekcyj Szkolnych przy poszczególnych Zarządach Okręgowych. Omawiany będzie program pracy na najbliższy okres czasu.

W dniu 24 września i 16 października odbyły się zebrań Zarządu Głównego LMK poświęcone zagadnieniom programowym oraz sprawozdaniu z prac dokonanych w okresie wakacyjnym. Zarząd Główny zajmował się również po-

czynianiami Ligi na terenie Liberji na podstawie sprawozdania, złożonego przez delegata LMK w Liberji p. Jana Bartoszczyka oraz wysłuchał sprawozdania p. pułk. Iwanowskiego z jego pobytu w Stanach Zjednoczonych A. P. i w szeregu państw Ameryki Południowej.

Dokonano również wyboru przewodniczących Wydziałów Komisji i Działów, istniejących przy Zarządzie Głównym.

K R O N I K A

Od kilku tygodni toczyły się między Rządem Polskim a Senatem w. m. Gdańska rokowania w sprawach, dotyczących usunięcia ujemnych skutków gdańskiej reglamentacji guldena na polski handel i ruch tranzytowy przez obszar Wolnego Miasta oraz na swobodny obrót gospodarczy między Polską a Gdańskiem, jak również na prawo korzystania przez Polskę z portu gdańskiego. Rokowania te doprowadziły do podpisania w Sopotach w dniu 10 października r. b. dwóch protokółów.

Według pierwszego z nich Senat w. m. Gdańska zobowiązał się do możliwie szybkiego przywrócenia całej swobody obrotu pieniężnego pomiędzy Polską a Gdańskiem, jak również do utrzymania — niezależnie od pozostawienia w mocy na czas przejściowy reglamentacji guldena, przewidzianej w protokóle z 8 sierpnia r. b. — zupełnej swobody obrotu dewizami dla celów polskiego handlu zagranicznego i tranzytowego przez Gdańsk. Poza tem na cele polskiego handlu zagranicznego i tranzytowego przez Gdańsk będą przydzielane w razie potrzeby dewizy na guldeny. Dalej Senat Wolnego Miasta ma wydać wszystkie potrzebne zarządzenia, żeby utrzymać w miarę możliwości polskie dostawy na potrzeby Wolnego Miasta w normalnych warunkach, przy czem nie będzie wykorzystywana reglamentacja guldena dla wydawania zarządzeń, które mogłyby spowodować skurczenie się tego obrotu towarowego. W swych rozporządzeniach, jak również przy ich praktycznem zastosowaniu — zwłaszcza przy podziale dewiz — Senat nie będzie uprzywilejowywać pewnych kategorii firm lub też pojedynczych osób. Dla usunięcia trudności i przeszkód, jakie mogą powstać przy sprowadzaniu towarów polskich lub też przy dokonywaniu transakcyj w po-

szczególnych branżach, mają być podjęte niezwłocznie rokowania pomiędzy polskimi i gdańskimi organizacjami gospodarczymi.

W protokóle drugim, dotyczącym wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego, przedstawiciele Rządu Polskiego i Senatu w. m. Gdańska uzgodnili, że czas trwania protokółu z dnia 18 sierpnia 1933 przedłuża się do 30 września 1936 r. Jednocześnie mają być podjęte dalsze rokowania w sprawie protokółu z 18 sierpnia 1933 r., które mają być ukończone przed upływem roku bieżącego. Osiągnięte podczas tych rokowań porozumienie będzie niezwłocznie wprowadzone w życie. Rząd polski zastrzegł sobie, że w rozmowach tych poruszy wszystkie te kwestje, jakie wiążą się z obecną sytuacją gospodarczą w Gdańsku. Dla przyśpieszenia prac ma być zestawiony i przedłożony odpowiedni materiał statystyczny.

Podpisanie omawianych protokółów określa na najbliższy okres czasu ramy współpracy gospodarczej między Polską a Gdańskiem, która niewątpliwie przy lojalnem nastawieniu Gdańska może się pomyślnie rozwijać.

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc wrzesień 1935 wyniosły 647.769.5 ton, z czego na obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem i wnętrzem kraju przypadło 7.922.9 ton, a na obrót zamorski — 639.769.5 ton, w tem na przywóz przypadło 639.846 ton, a na wywóz 575.213.7 ton.

W porównaniu do miesiąca ubiegłego, kiedy ogólne obroty portu gdyńskiego wykazały rekordową cyfrę 768.958.3 ton, miesiąc wrzesień zaznaczył się spadkiem 121.188.8 ton; w porównaniu z wrześniem r. ub. spadek ten jest nieznaczny, bo wynosi tylko 2.083.9 ton.

W ciągu miesiąca września przez port gdyński przeszło ogółem 827 statków o łącznej pojemności 829.866 ton, z czego przyszło 420 statków o pojemności 420.262 t. r. n., a wyszło 407 statków o pojemności 409.604 t. r. n.

Pierwsze miejsce, jak zwykle, zajęła bandera szwedzka (246 statków — 175.661 t. r. n.), drugie — polska (101 statków — 115.472 t. r. n.), trzecie — niemiecka (129 statków — 92.708 t. r. n.), czwarte — norweska (97 statków — 86.697 t. r. n.), piąte — angielska (45 statków — 80.350 t. r. n.), dalej szły bandery duńska, Stanów Zjednoczonych, włoska, finlandzka, grecka, francuska, holenderska, rumuńska, egipska, gdańska, łotewska, estońska, hiszpańska, sowiecka i islandzka.

Natomiast przez port gdański przeszło we wrześniu r. b. ogółem 764 statki o ogólnej pojemności 491.824 t. r. n., z czego weszło 383 statki, a wyszło 381 statków. W porównaniu z ubiegłym miesiącem ruch portu w Gdańsku zmniejszył się ogółem o 133 statki. Podobnie

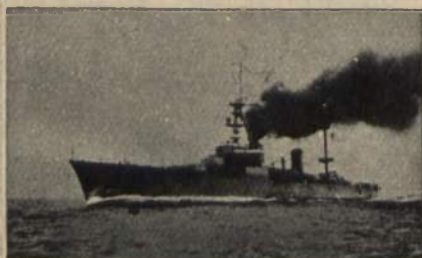
i w stosunku do września r. ub. zaznaczył się spadek o ogółem 138 statków. Niewątpliwie główną przyczyną zmniejszenia się ruchu w porcie gdańskim są wprowadzone przez Senat Wolnego Miasta ograniczenia dewizowe i handlowe.

W miesiącu wrześniu ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 3170 osób, z czego przyjechało 1254 osób, a wyjechało 1916 osób. Największy ruch pasażerski był między Gdynią a Nowym Jorkiem.

We wrześniu r. b. złowiono na wybrzeżu 260.300 kg. ryb o wartości 188.332 złotych, łącznie zaś z połowami dalekomorskimi 1.120.000 kg. ryb. Miesiąc września zatem wykazał znaczną poprawę i to w stosunku do miesiąca sierpnia r. b., jak i do września r. ub. Na zwiększenie się połowów wpłynęły przede wszystkim dalekomorskie połowy śledzi, których złowiono na statkach „MEWY” 859.800 kg.

W dniu 9 października r. b. odbyła się w porcie gdańskim uroczystość podniesienia bandery na pierwszym polskim motorowcu prywatnym „Pionier I”. W uroczystości wzięli udział przedstawiciele Rządu Polskiego, władz portowych, Związku Armatorów oraz zaproszeni goście. Podniesienia bandery dokonał kapitan statku, Jerzy Święchowski, znany z podróży przez Atlantyk na jacht „Dal”, którą odbył w roku ubiegłym z por. Bohomolcem.

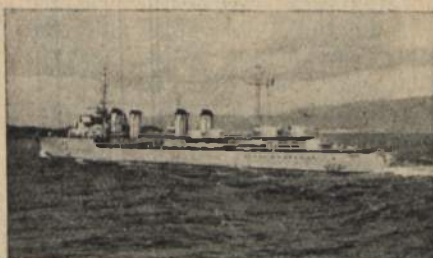
„Pionier I”, zbudowany w roku bieżącym na stoczni w Helsingforsie, jest nowoczesnym motorowcem, zbudowanym całkowicie ze stali. Jest on zaopatrzony we wzmocnienia przeciwlodowe: posiada 546 TRB pojemności, 55 m. długości, 8 i pół m. szerokości, 3,60 m. zanurzenia i 2 motory bolidery o mocy 320 koni, dzięki którym może rozwinać szybkość 9 węzłów. Załoga składa się z kapitana, dwóch oficerów, dwóch maszynowych i 6-ciu marynarzy. Nowy motorowiec jest przeznaczony do komunikacji nieregularnej.



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. I.)
LE TRAIT
(S. I.)
LA COUR-NEUVE
(Seine)



Kontrotorpedowiec „CASSARD” 43,1 węzł. najszybszy na świecie z kontrotorpedowców (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

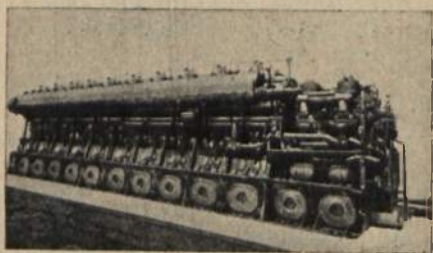
Krążowniki, Kontrotorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Pogłębiarki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach, Motory Diesel typu M. A. N.



Łodzie podwodne „ANTIOPE”, „AMAZONE”, „OREADE”, „LA SYBYLLE” i „VENUS” m. r. n. 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. Wylączność na Francję Ste Gle de Constructions Mecaniques

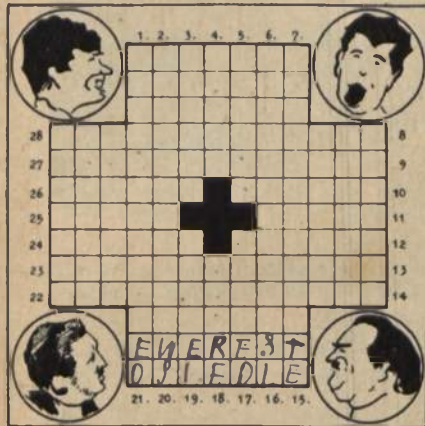
Już ukazała się z druku książka **J. B. RYCHLIŃSKIEGO**
„PRZYGODY KRZYSZTOFA ARCISZEWSKIEGO”

Książka jest do nabycia we wszystkich księgarniach. **CENA Zł. 3. —**

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

30. KRZYŻÓWKA LOGOGEOMETRYCZNA (Nowy typ zadania)



Do umieszczonej wyżej figury należy wpisać dośrodkowo 4 wyrazy pięcioliterowe i 24 sześcioliterowe o podanem poniżej znaczeniu w ten sposób, aby wyrazy sześcioliterowe krzyżowały się na połowie swej długości. Po wypełnieniu całej figury wyszukać trzy litery niepowtarzające się w tekście i oznaczyć kratki z temi literami.

Osobno, na przezroczystym papierze (kalce), narysować trójkąt równoramienny, posiadający następujące własności: boki równo zewnętrznie wymiarowi boku załączonej figury (7 kratek), a podstawa równa wysokości.

Katkę z trójkątem nałożyć na wypełnioną literami figurę w taki sposób, by wierzchołek trójkąta (przy bokach równych) znalazł się na środku kratki z pojedynczą literą, zaznaczoną poprzednio (litera najdalsza w porządku alfabetycznym) oraz, aby przedłużenie podstawy przechodziło przez środek kratki z drugą pojedynczą literą (najbliższa w porządku alfabetycznym). W opisany sposób boki trójkąta — nałożonego na figurę — przetrzą na niej kartki z literami, które, czytane w kierunku „zegarowym”, poczynając od pozostałej pojedynczej litery — dadzą ostateczne rozwiązanie w postaci krótkiej sentencji. Rozwiązanie to można podać bez wypełnionej figury i wyrazów pomocniczych.

ZNACZENIE WYRAZÓW:

1. Pies podwórzowy (wspak).
2. Port hiszpański.
3. Ozdoba, używana zarówno w pałacach i w ubogich chatach.
4. Przęd.
5. Rodzaj pudłogi, klepisko.
6. Polska marka opon gumowych — pneumatyków.
7. Jezioro w Europie.
8. Wrażenie (wspak).
9. Fortel.
10. Małżowina.
11. Zbiór szychów.
12. Owad domowy prostoskrzydły, biegający.
13. Pościąg.
14. Łotr, ładaco.
15. Planeta (wspak).
16. Trawnik.
17. Sosna.
18. Pyszałkowatość.
19. Wózek ręczny.
20. Ojciec.
21. Technienie.
22. Mantyka (wspak).
23. Popularna postać w literaturze powojennej (fon.).
24. Propagator.
25. Odcinek tkaniny.
26. Pastuch stępowy.
27. Góra w Azji.
28. Siedlisko.

„HILL” (Zielonka)

31. SZARADA

Ku zachodowej spoglądam pięć-szóstej, gdzie słońce trzy-sześć w wieczornej godzinie i pożegnanie śię drżącemi usty ku okrętowi, który w dale płynie!

Fale się przed nim wzdymają pięć-pierwszo, trzę zmów się kładą pokornie i wlotko i czyniąc drogę najdluzszą, najszerszą, szumią mu jakąś melodję przesłodką.

Płynie mój okręt, a za nim w oddali wiodą swe tańce mewy białoskrzydłe; na siódmym-czwartym mew i zwinnej fali blask słońca gości promień mamidłem.

O czwarta-siódma rozmarzenia chwilo! Pozwól mi czarem lśnień napawać oczy, nim się ostatnie promienie rozpyła, zanim raz-drugie noc ciemna omroczy!

32. REBUS WZORCOWY

Z podanego na końcu działu rebusu, opracowanego według najsurowszych zasad dla tego rodzaju zadań (wzorowy układ, idealny podział rysunkowy, „bezliterowość”) — należy odczytać pięknie, zawsze aktualne i niezbitie twierdzenie

MICHALINA WYSOCKA (Warszawa)

Za rozwiązanie powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznacza w drodze losowania 6 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 11 upływa 28 listopada 1935 r. Rozwiązania należy nadesłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe”.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr. 8-9 - Sierpień - Wrzesień 1935.

22. LOGOGRYF PROPAGANDOWY

Wyrazy logogryfu: 1) Chtód. 2) Dawka. 3) Psalm. 4) Złoty. 5) Lelek. 6) Imago. 7) Lipsk (s=ś). 8) Awizo. 9. Bilon. 10) Petał! 11) Stroi. 12) Naród. 13) Imeal. 14) Sonda. 15) Urlop. 16) Czako. 17) Bacyl. 18) B. Prus. 19) Rodak. 20) Owoli. 21) Wiraż. 22) Znaj. 23) Dront (wspak). 24) Kobra. 25) Oblam. 26) Sytny. 27) Kciuk (c=ć). 28) Chata. 29) Harem. 30) Ustne. 31) Radio (wspak). 32) Korfu. 33) Dłinn. 34) Uwiad (wspak).

Litery rzędów: 2-go i 4-go — czytane kolejno dają rozwiązanie zasadnicze:

— MASŁEM „ŚWIĘTA MORZA” POWINNO BYĆ HASŁO: „Żądamy kolonji dla Polski, żądamy Kamerunu!”

23. SZARADA

Morze Jednoczy.

24. ZADANIE GEOGRAFICZNE

Wyrazy pomocnicze: POZNAN, POPRAD, MODLIN, CZERSK, KRAKÓW, ZBARAZ, KANADA, LIBAWA, NARVIK, LUBEKA, POLSKA, BORNEO, TAMIZA, ANGOLA, MADERA, NAROCZ, KAUKAZ, TARNÓW, GDANSK, PODOLE, KALISZ, BOSTON, BAŁTYK, BOGOTA, RADOŚĆ, ZARNÓW, ODYNIA, MONAKO, ALTONA, KASZUB.

Odczytując litery w kratkach oznaczonych kółkami — otrzymujemy następujące rozwiązanie główne:

Podróż „Daru Pomorza” naokoło świata.

25. WYSUWANKA

Po odpowiednim ustawieniu kolumn liter otrzymujemy rozwiązanie: „Żądamy wszędzie i kupuj znaczki na Fundusz Obrony Morskiej!”

Wszystkie zadania — na ogólną ilość 109 nadesłanych — bezbłędnie rozwiązało 83 osoby; po 3 — 20 osób; po 2 — 2 osoby i po 1 — 4 osoby.

W rezultacie nagrody książkowe w drodze losowania otrzymują P.P.:

- 1) KWIEKOWA Jadwiga — Zychlin, cukr. Dobrzelin.
- 2) GIZELT Janina — W-wa 1, ul. Ludna 9 m. 32.
- 3) GRABINSKI Jerzy — Sosnowiec, ul. Konrada 1.
- 4) RUDZ Mikołaj — W-wa, Czerniakowska 206 m. 52.
- 5) BROŚLAWSKI Feliks — Baranowicze, 78 p. p.
- 6) PIECHOCKA Zofja — Karkoski, poczta Łęczycza, skrz. p. Nr. 4.

Nagrody wysłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

NAGRODY AUTORSKIE

Zgodnie z ogłoszonym w Nr. 7 „Morza” „Konkursu Autorskim”, polegającym na wybraniu przez Czytelników Działu według osobistego „wzmiśnię” z liczby 18-tu — sześciu zadań najlepszych — podajemy poniżej wyniki losowania.

1. Zadanie Nr. 18 — „Rebus wzorcowy” — J. ALISA z Warszawy 38 głosów.
2. Zadanie Nr. 11 — „Podstawianka matematyczna” — „CZNIKA” z Rembertowa 33 głosy.
3. Zadanie Nr. 12 — „Rebus” — Ks. L. KLEMENTOWSKIEGO z Tarnopola 32 głosy.
4. Zadanie Nr. 15 — „Węzo-logogryf” — L. KOWALSKIEGO z Warszawy 27 głosów.
5. Zadanie Nr. 10 — „Logogryf” — inż. J. MODRZEJEWSKIEGO z Lublina 26 głosów.
6. Zadanie Nr. 9 — „Permutacja” — E. MIŁOWSKIEGO z Poznania 20 głosów.

Reszta zadań otrzymała 64 głosy. Na ogólną ilość 280 sympatyków wzięło udział w głosowaniu na najlepsze zadania tylko 40 osób. Malo!!!

Zgodnie z podaniem warunkami, Autorzy zadań, które zajęły pierwsze 6 miejsc, otrzymują specjalne nagrody książkowe.

Nagrody rozesłane będą niebawem; prosimy o potwierdzenie odbioru.

WU.



M. ARCT

KSIĘGARNIA I SKŁAD NUT — WARSZAWA — NOWY-ŚWIAT 35

UMOŻLIWIA NABYCIE KSIĄŻEK

SPRZEDAJE

NA RATY

Raty od 5 zł.
rozpłaty do
12 miesięcy

Prosimy żądać prospektów lub przysłać agenta z wzorami

**SPRZEDAJE
ZA GOTÓWKĘ**

**KUPUJE
NA ZAMIANĘ
I ZA GOTÓWKĘ**

SŁOWNIKI M. ARCTA: Ilustrowany Języka Polskiego 2 t. w płótnie 60.—, 33.000 Wyrazów Obcych opr. 15.—, Ortograficzny opr. 13.—, Etymologiczny opr. 44.—, Frazeologiczny opr. 11.—, Rzeczy i Spraw Polskich opr. 18.—, Encyklopedia Wierzeń opr. 27.—.

HISTORJA SZTUKI — Hamann, Walicki, Starzyński — 1250 stron, 1491 rycin w tekście i 44 na wkładkach opr. w 2 t. zł. 70.—, opr. razem zł. 62.—.

KRASZEWSKI: 6 powieści o dawnym obyczaju. **NOWOŚĆ!** (20 tomów): Chata za wsią, Morituri, Resurrecturi, Złote Jabłko, Komedjanci, Czarna Perelka. Broszura zł. 24.—, opr. zł. 36.—. 15 powieści historycznych (40 tomów). Brosz. zł. 40.—, opr. zł. 70.—.

ZEROMSKI: Dzieła 32 tomy w opr. zł. 165.—. **JEŻ:** Wybór dzieł 40 t. opr. zł. 64.—. **STRUG:** 20 t., w opr. zł. 110.—. **CONRAD:** 20 t. w opr. 190.—. **GASIOROWSKI:** 26 t., w opr. zł. 262.—.

BIBLIOTEKA NAUKOWA MATHESIS POLSKIEJ popularne dzieła z przyrody i techniki, 20 tomów w różnych cenach.

PODSTAWY ŻYCIA TOWARZYSKIEGO — kompletny podręcznik etykiety, Savoir vivre'u i rozmowy. Opr. zł. 9.—. **JAK GRAC W BRYDŻA** — słynna książka Culbertsona — brosz. 7.50, opr. 11.—. **PASJANSE** — zł. 2.80.

PO ZNIŻONYCH CENACH NOWE KSIĄŻKI, jakie dotychczas można było nabywać tylko w Tanich Tygodniach. Powieści, książki gwiazdkowe, dzieła naukowe. Komplety popularne. Wielki wybór.

WARTOŚCIOWE KSIĄŻKI Z DRUGIEJ REKI, to znaczy już przeczytane i używane, lecz w dobrym stanie, znacznie taniej niż nowe.

WSZELKIE KSIĄŻKI, NUTY, CZASOPISMA, POLSKIE I OBCE, znajdujące się w handlu księgarskim. Wysyłka za Warszawę szybko i dokładnie.

OD PRYWATNYCH POSIADACZY dobrze zachowane książki wartościowe, naukowe i beletrystyczne, najchętniej oprawne i w większych partjach, polskie i w obcych językach.

INFORMACJE, KATALOGI, PROSPEKTY — BEZPŁATNIE

Spółdzielnia „Grupa Techniczna” z o.o.

■ WARSZAWA, ul. Focha 5-7 tel. 653-28 ■

BIURO INSTALACJI ELEKTRYCZNYCH: Roboty elektryczne w zakresie siły i światła, instalacje telefonicznych i sygnalizacyj specjalnych.

BIURO KABLI DALEKOSIĘŻNYCH: Roboty kablowe, międzymiastowe i okręgowe.

BANK CUKROWNICTWA

SPÓŁKA AKCYJNA w POZNANIU

Centrala: **POZNAŃ**
Sew. Mielżyńskiego 7

ODDZIAŁY: WARSZAWA, ul. Karowa 2; LWÓW, Akademicka 7; GDYNIA, Skwer Kościuszki 22

załatwia wszelkie transakcje bankowe
SPECJALNY DZIAŁ zakupu i sprzedaży walut oraz przekazów zagranicznych. Zakup czeków podróźniczych (travellers cheques).

Wylączna sprzedaż komisowa cukru ze wszystkich zrzeszonych Cukrowni polskich

CENY OGŁOSZEŃ

W TEKŚCIE: 1300 złotych; 1/2 strony 700 złotych; 1/3 strony 500 złotych i 1/4 strony 400 złotych
ZA TEKSTEM: 1200 „ 1/2 „ 650 „ 1/3 „ 450 „ 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 ryczałem.

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

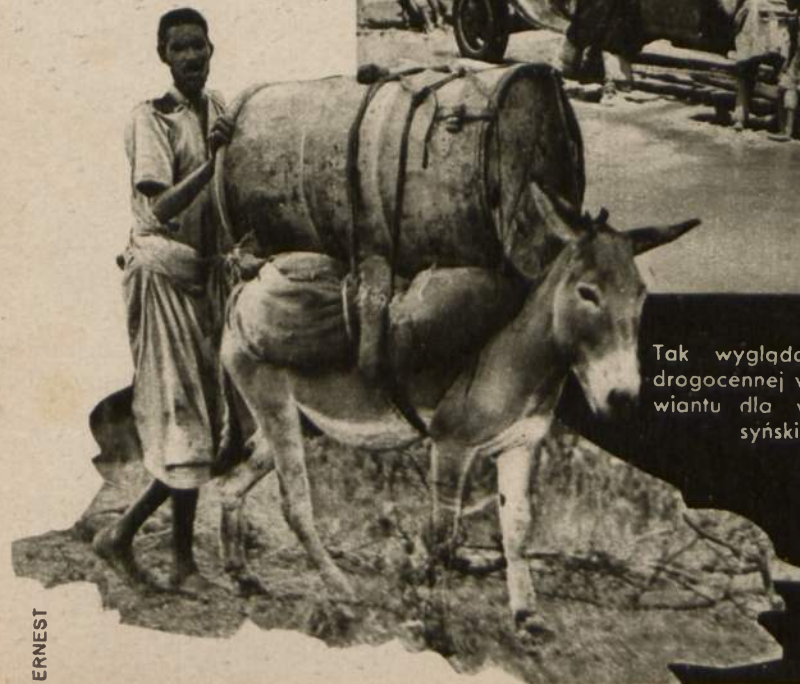
UMCS

Wieś abisyńska po zakończeniu pory deszczowej



Przenoszenie skrzyń z amunicją przez wezbrną rzekę

Dostawa amunicji dla armji abisyńskiej nowoczesnymi środkami lokomocji napotyka na duże trudności



Tak wygląda transport drogiej wody i prowiantu dla wojska abisyńskiego

Biblioteka Uniwersyteku
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

nr 2595 1931

CZASOPISMA

