

MORZE



ZESZYT 12

GRUDZIEŃ 1935

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

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



2.



4.



3.



5.



7.

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

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 12

Warszawa, grudzień 1935 r.

Rok XII

DAŻENIA KOLONJALNE

TREŚĆ:

DAŻENIA KOLONJALNE

NASZ DOROBEK — KAROL KORYTOWSKI

DOBROBYT A KOLONJE — KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI

HANDEL PAŃSTW BAŁTYCKICH — BOLESŁAW POLKOWSKI

ZAGADNIENIA EMIGRACJI INTELIGENCJI — STEFAN DOBROWOLSKI

ZEGLUGA RZECZNA I KSZTAŁCENIE ZEGLARZY — INŻ. A. KONOPKA

Z ARMJĄ WŁOSKĄ KU AFRYCE — ROMAN FAJANS

CIEŚNINY — ROMAN PIOTROWICZ

ZEGLUGA NA NIGRE I SENEGALU — JERZY GIŻYCKI

STATEK-WYSTAWA — INŻ. L. SCHMORAK

W PORTACH AZJI — ST. KOSKO

SENEGALCZYCY — PŁK. DE MARTONNE

KRZYSZTOF ARCISZEWSKI — JANUSZ STĘPOWSKI

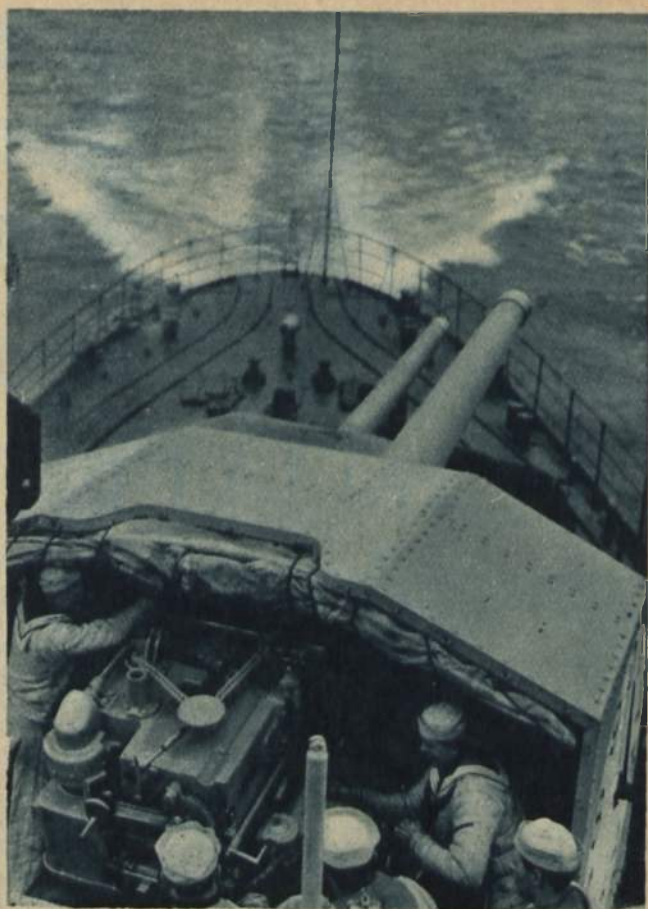
Sprawy kolonialne. — Z życia mar. wojennej. — Z ruchu wydawniczego. — Americana. — Z życia organizacji. — Kronika. — Spis rzeczy w roczniku „Morza” 1935 r. — Rozrywki umysłowe.

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

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

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

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



N A S Z D O R O B E K

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

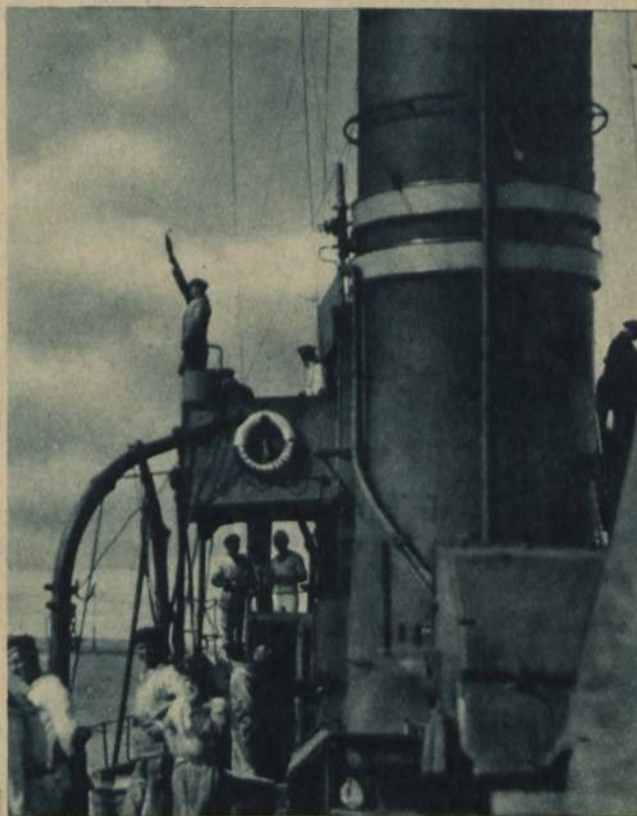
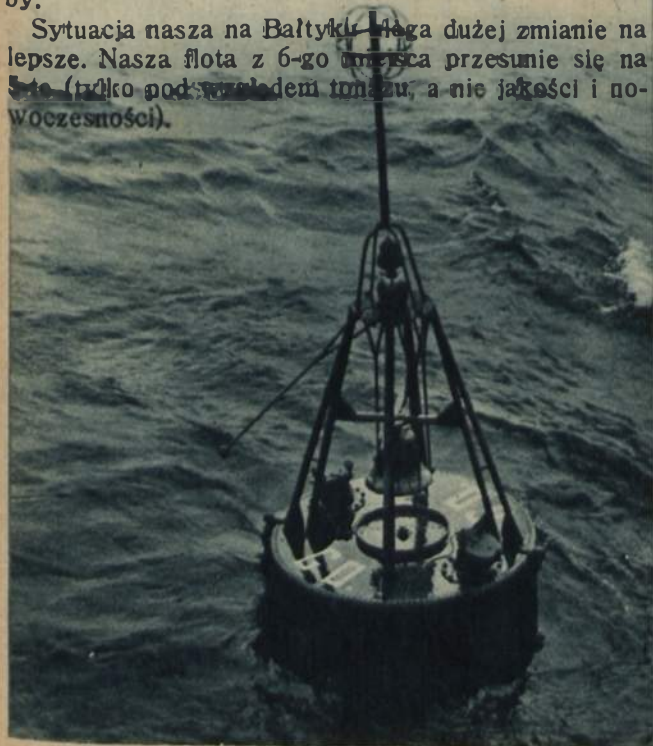
Gdyby jednak porównać naszą flotę z flotami innych państw bałtyckich — porównanie wypadłoby ujemnie dla nas.

Niemcy	130.000 ton	Finlandja	13.172 ton
Rosja	110.000 „	Polska	7.500 „
Szwecja	82.478 „	Estonja	2.022 „
Danja	22.646 „	Łotwa	1.815 „

Zamowiliśmy szóstą miejscę, przyczem flota nasza równała się połowie floty Finlandji, kraju o 3½ miljonie mieszkańców. Od roku obstalowania tych nowoczesnych okrętów, t. j. od 1926 — ten stan naszej floty wojennej trwał do r. 1934.

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

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



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

Państwo	Tonaż	Państwo	Tonaż
Hiszpanja	137.269	Polska	15.970
Szwecja	82.478	Jugosławia	14.012
Holandja	80.221	Finlandja	13.172
Turcja	42.528	Rumunja	8.954
Grecja	29.946	Estonja	2.022
Portugalia	29.030	Łotwa	1.815
Norwegia	26.259	Bułgaria	400
Danja	22.646	Litwa	—

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

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

Państwo	Tonaż młodszy niż 15 lat	Państwo	Tonaż młodszy niż 15 lat
Hiszpanja	87.000	Jugosławia	7.550
Holandja	54.138	Danja	5.525
Portugalia	17.933	Norwegia	5.416
Szwecja	14.783	Rumunja	3.800
Polska	13.469	Łotwa	780
Grecja	10.267	Estonja	250
Finlandja	9.578	Bułgaria	—
Turcja	7.740	Litwa	—

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KAROL KORYTOWSKI

**DO DNIA 1-XI-1935 ZEBRANO
NA KONTO W P.K.O. № 30.680**

FOM

**W GOTÓWCE:
2.825.146.13**

**W PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH
563.824**

E. SIRALLO.



Potok w Oazie

DOBROBYT A KOLONJE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Polska więc może ubiegać się o kolonie, może spro-

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

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

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

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

O kolonie nietylko więc **możemy**, ale również **powinniśmy** się ubiegać. Dyktuje nam to troska o dobrobyt kraju, troska o niezależność gospodarczą mo-
carstwowej Polski.

KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI



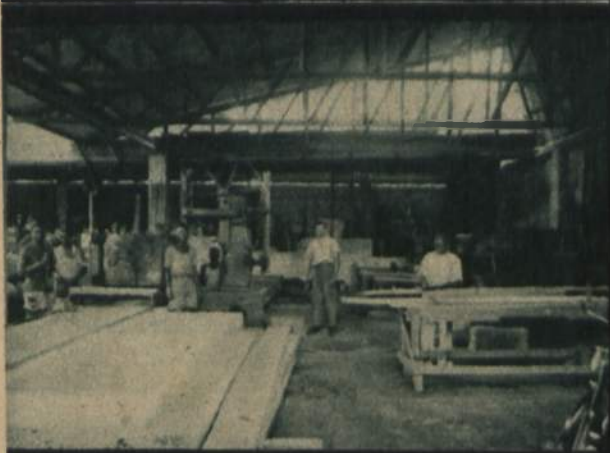
Niejednokrotnie słyszy się opinię, że Polacy nie są zdolni do stworzenia sobie niezależnego bytu w kolonjach, że opuściwszy ojczyznę, stają się sługami obcych, że nie są materiałem na kolonistów.

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

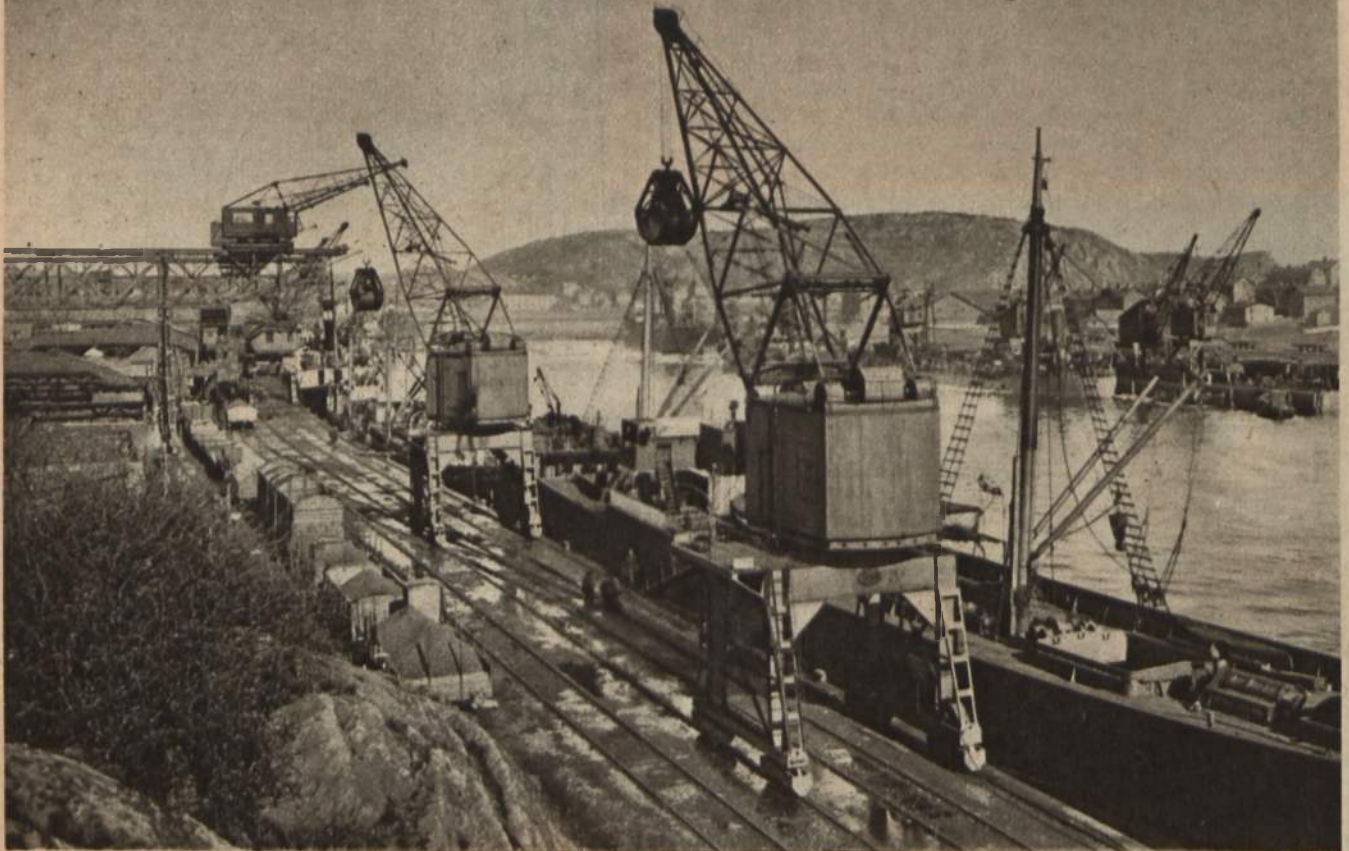


Jako przykład zdolności asymilacyjnej Polaków w krajach tropikalnych i dużej ich przedsiębiorczości możemy podać p. Michała Smolińskiego, majstra stolarskiego z Duala w Kamerunie francuskim. P. Smoliński kilka lat temu założył własny zakład stolarski w tym mieście i obecnie uważany jest za najlepszego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

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



Handel państw bałtyckich



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

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

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

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

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

!Pod względem więc wielkości obrotów kolejność

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

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

Państwa	W stosunku do obrotu:			
	światowego		państw bałtyckich	
	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz
Dania	1,44	1,38	30,46	26,55
Szwecja	1,67	1,76	35,36	33,84
Finlandja	0,53	0,72	11,16	13,89
Estonja	0,08	0,10	1,62	1,94
Łotwa	0,15	0,14	3,21	2,77
Litwa	0,12	0,13	2,44	2,49
Polska	0,75	0,96	15,75	18,52
Ogółem	4,74	5,19	100,00	100,00

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

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

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

!Efektem wymiany międzynarodowej jest saldo

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

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

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

Państwa	1929 r.	1931 r.	1934 r.
Dania	— 238	— 218	— 146
Szwecja	+ 161	— 734	— 11
Finlandja	— 127	+ 207	+ 166
Estonja	— 12	+ 24	+ 20
Łotwa	— 151	— 21	— 17
Litwa	+ 21	— 4	+ 7
Polska	— 298	+ 411	+ 177
Razem	— 644	— 428	+ 196

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

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

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

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

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

Państwa	Przywóz	Wywóz	Saldo
Dania	8,8	30,8	+ 22,0
Szwecja	19,8	45,1	+ 25,3
Finlandja	1,0	12,3	+ 11,3
Estonja	1,0	2,2	+ 1,2
Łotwa	0,9	6,8	+ 5,9
Litwa	0,2	0,3	+ 0,1
Razem	31,7	97,8	+ 66,8

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BOLESŁAW POLKOWSKI



W porcie gdynskim

ZAGADNIENIE EMIGRACJI INTELIGENCJI

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Budowa drogi na kolonii Marquez de Abrantes — Brazylija

jeżdżający z Polski inteligent naogół nie bierze dostatecznie pod uwagę tych rzeczy, a potem przychodzi i załamania i rozczarowania. Spróbujmy postawić sprawę na gruncie całkowicie realnym, operując konkretnymi przykładami z życia.

Znając z osobistego doświadczenia jedynie stosunki, panujące w Południowej Ameryce, nie będę tu mówił o innych kontynentach, gdzie stosunki mogą być nieraz odmienne.

Szukający pracy na terenie obcego państwa musi znać bodaj początki języka, którym mówi się powszechnie w danym kraju, a więc — portugalskiego, jeśli chodzi o Brazylię, hiszpańskiego zaś we wszystkich pozostałych państwach Ameryki Łacińskiej. Poza tem wielkie usługi może oddać znajomość języka niemieckiego, gdyż Niemcy w znacznym stopniu opanowali tam handel i w każdym prawie miasteczku można znaleźć zamożną kolonję niemiecką. Francuski jest znany przeważnie w „wyższych sferach“, z którymi przyjezdny emigrant niewiele ma do czynienia. W największych ośrodkach miejskich można dość często znaleźć zajęcie, jeśli się doskonale posiada język angielski, oraz angielską stenografię i umie się pisać na maszynie. Inżynier lub technik zawsze najlepiej wyjdzie na współpracy z przedsiębiorstwami anglo-saskimi, przyczem dobra znajomość tego języka bardzo się opłaca. Rzadka u nas znajomość języka włoskiego może ułatwić nawiązanie bliższych stosunków z licznymi i zamożnymi kolonjami włoskimi w niektórych stanach Brazylii (głównie miasto i stan Sao Paulo) i w takich miastach Argentyny, jak Buenos Aires i Rosario.

Co do umiejętności fachowych — naturalnie stosunkowo najłatwiej dadzą sobie radę inżynierowie i technicy, może jeszcze łatwiej farmaceuci. Lekarzom utrudniają znalezienie pracy wymogi nostryfikacji dyplomów, co nieraz jest bardzo trudne i wymaga dłuższego czasu. W każdym kraju istnieją inne przepisy i stosunki, ale naogół lekarz może znaleźć środki egzystencji, o ile zdecyduje się na osiedlenie się w jakiejś „dziurze“, daleko od wielkich centrów miejskich.

Inteligent o nieokreślonym bliżej zawodzie, prawnik, „filozof“, wreszcie handlowiec — powinni posiadać praktyczną znajomość choćby początków jakiegoś rzemiosła, na które istnieje zapotrzebowanie w kraju, do którego się wybierają.

Niewątpliwie w Ameryce Południowej pomimo kryzysu istnieją jeszcze i dziś większe możliwości zabezpieczenia sobie bytu, niż w przeludnionej ojczyźnie. W każdym razie przed powzięciem decyzji wyjazdu należy zasięgnąć możliwie dokładnych informacji od osób, które już w danym kraju były i to w charakterze emigrantów, a nie przelotnych gości — i następnie odpowiednio się przygotować. Konieczne jest również odpowiednie nastawienie, niezłomna decyzja wywalczenia sobie stanowiska. Należy jak najkategoryczniej przestrzec przed iluzjami zrobienia w krótkim czasie majątku.

Emigracja polska do Południowej Ameryki datuje się nie od dziś i tysiące polskich inteligentów próbowało już szczęścia w różnych krajach tego kontynentu. W latach powojennych wiodło się im przeważnie nieszczęśliwie. Przybyli do Ameryki Południowej w tym samym czasie co Polacy — Niemcy, Włosi, Żydzi, Syryjczycy — dają sobie radę o wiele



Górzysty szlak kolejowy Paranaqua — Kurytyba

lepiej — przede wszystkim dzięki zbiorowej solidarności i dobrej organizacji.

Co należy zrobić, aby zmienić na lepsze sytuację emigrujących Polaków?

Mojem zdaniem należałoby wytworzyć w Polsce silny ośrodek organizacyjny wszystkich tych, którzy z tych, czy innych powodów interesują się danym terenem emigracyjnym — zarówno kandydatów na emigrantów, jak i handlowców, uczonych, działaczy społecznych — utworzyć rodzaj klubu, organizować kursy, odczyty, pogadanki, ułatwiać zapoznanie się z poważną literaturą, traktującą o interesujących członków tematach, z pismami, wychodzącymi na terenie poszczególnych państw imigracyjnych, udzielać rzeczowych i wystarczających informacji dla chcących wyjechać, ułatwiać nawiązywanie korespondencji z Polakami już przebywającymi na terenie — słowem istnieje cała moc konkretnej i miejmy nadzieję, owocnej roboty, którą dotychczas zajmowano się jedynie dorywczo i w sposób zupełnie niewystarczający.

Nie miejsce tu na szczegółowe roztrząsanie powyższego projektu. Można by stworzyć taki ośrodek przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej. Należy jednak odrazu sformułować dwa zastrzeżenia. Po pierwsze akcja ta musiałaby się odbywać pod opieką i kontrolą powołanych do tego czynników — po drugie — bezwzględnie musiałaby się ograniczyć do jednego tylko kontynentu. Obecnie największe możliwości emigracyjne istnieją na terenie Ameryki Południowej i tym terenem należałoby się zainteresować przede wszystkim. Naturalnie, nicby nie przeszkadzało utworzenie drugiej instytucji, która by się zajęła specjalnie np. Afryką, ale działalności ich musiałaby być od siebie wyraźnie oddzielone, pod groźbą zupełnej bezowocności.

STEFAN DOBROWOLSKI

ŻEGLUGA RZECZNA I KSZTAŁCENIE ŻEGLARZY

Utrzymanie publicznych dróg wodnych, a łącznie z tem i utrzymanie żeglowności, należy do Państwa i na utrzymanie dróg wodnych, w stanie, odpowiadającym potrzebom żeglugi, pobiera Państwo opłaty „za korzystanie z dróg wodnych i z urządzeń na tych drogach”.

Tabor przewozowy należy do żeglarzy, do związków, do spółek żeglugowych, lub do firm przewozowych.

O dobroć publicznej drogi wodnej stara się państwo, zaś o utrzymanie i ulepszanie sprawności taboru i urządzeń pomocniczych do żeglugi, jak na przykład przystanie, winni starać się właściciele lub organizacje zainteresowane żegluga.

Polskie drogi wodne znamy wszyscy i wiemy, że najważniejszymi dla ruchu są: Wisła środkowa i dolna, Warta i Noteć z Kanałem Bydgoskim. Tabor na tych drogach wodnych wynosił w roku 1932 (vid. Wiadomości statystyczne z roku 1935 Nr. 14): 126 statków z własnym napędem, o łącznej mocy 12.047 KM, i 309 barek o łącznej nośności 78.900 ton.

Taborem tym wykonano w ruchu towarowo-holowniczym — bez przewozów na Warcie — w roku 1931 niecałe 400 milj. tonokilometrów, w roku 1933 około 410 milionów, a w roku 1934 ponad 450 milionów. ruch rozwija się więc jak widać silnie. Ogólne obroty w ruchu towarowym w Warszawie wykazują również stały silny wzrost, wynosiły one:

w r.	1912	1931	1932	1933	1934
	100	93,7	124,9	154,2	168,2

tysiące ton.

W Polsce mamy cały szereg rozporządzeń normujących ruch na drogach wodnych. W myśl tych rozporządzeń każdy statek o powierzchni ponad 20 m² musi posiadać patent statkowy, stwierdzający jego przydatność do żeglugi, a kierownik takiego statku musi posiadać patent żeglarski, wydany przez powołane do tego władze, stwierdzający znowu jego uzdolnienie do kierowania statkiem. Tego wymagają interesy publiczne.

Ale i względy na interesy prywatne odgrywają w żegludze wielką rolę. Właściciel statku, poruczając kierownikowi i załodze swój majątek, jakim jest statek oraz kapitał, nieraz znaczny, jaki przedstawia towar przewożony (np. na barce kilkaset ton cukru, cementu, wyrobów chemicznych, ryżu i t. p.) musi mieć pewność, że nie dozna strat przez nieumiejętne obchodzenie się ze statkiem i towarem, kierownika lub załogi, zaś na statkach osobowych załoga musi być ponadto uprzejmą dla podróżnych.

Nasze drogi wodne, od czasu kryzysu, znajdują się, wskutek stale zmniejszanych kredytów, w złym stanie, rok przyszły ma już przynieść znaczną poprawę i znając energję p. wiceministra inż. J. Piaseckiego, jesteśmy pewni, że poprawa nastąpi. Jeżeli więc, mimo pogarszającego się stanu dróg wodnych, żegluga rozwija się coraz silniej, to te korzystne wyniki przypisać należy nietylko sprytowi handlowemu właścicieli, ale w równej mierze uzdolnieniu i działalności naszych żeglarzy, t. j. kierowników statków i załogi.

Ci żeglarze nie kończyli szkół zawodowych, kształciło ich życie i umiłowanie zawodu. Ale czas robi swoje, starzeją się i stopniowo odchodzą, lecz

ich placówki muszą być obsadzone, a nawet ze wzrostem taboru i ilość ich powiększana. Lecz coraz większa intensywność i technika życia czynią koniecznym także i szkolne kształcenie się w zawodzie, bo dawny sposób praktykowania nie wystarcza. Tymczasem u nas szkół zawodowych dla żeglarzy nie ma, zato istnieją u naszych sąsiadów na wschodzie i na zachodzie i tak w Sowietach, jak i w Niemczech szkoły takie osiągnęły znaczny stopień rozwoju.

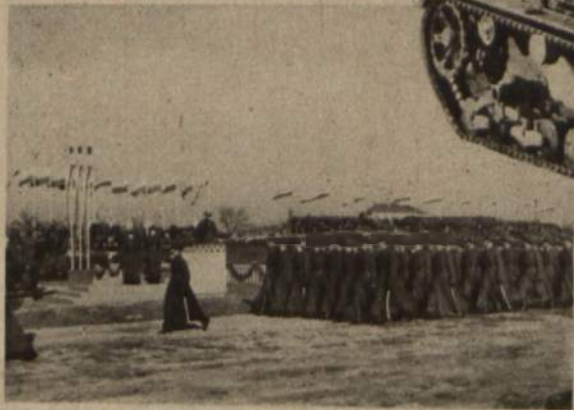
U nas wymogi przewidziane w rozporządzeniu Ministra Komunikacji o patentach żeglarskich, opartem na Rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych, zaczęły obowiązywać w roku bieżącym, aby więc kierownikom statków ułatwić uzyskanie tych patentów, Liga Morska i Kolonjalna, wspólnie z Radą Zjazdów Żeglugowych, zorganizowały w styczniu b. r. kurs dokształcający, dając tym kierownikom, ludziom starszym, w wolnym od pracy okresie zimowym różne potrzebne wiadomości, uzupełniające ich doświadczenie zawodowe.

Okazuje się jednak konieczna potrzeba zorganizowania jeszcze w roku bieżącym, już nie dorywczych kursów, ale normalnej zawodowej szkoły żeglarskiej. W takiej szkole nauka powinna trwać 2--3 lat i objąć kształcenie teoretyczne w miesiącach zimowych i kształcenie praktyczne w okresie nawigacji, na statkach, w charakterze praktykantów.

Urządzenie i prowadzenie takiej szkoły jest jednak połączone z kosztami, a kto powinien pokrywać takie wydatki? Przypuszczam, że w pierwszym rzędzie Państwowe Władze Szkolne, zajmujące się szkolnictwem zawodowym, następnie Władza opiekująca się drogami wodnymi i żegluga, a więc Ministerstwo Komunikacji, następnie Liga Morska i Kolonjalna, z racji swych statutowych zainteresowań, wreszcie Rada Zjazdów Żeglugowych, jako bezpośrednio zainteresowana organizacja zawodowa. Koszty kursu tegorocznego pokryła Rada Zjazdów Żeglugowych, przy wydatnej pomocy Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Program nauki winien objąć uzupełnienia wiadomości, uzyskanych w szkole powszechnej, w rozmiarach potrzebnych dla umiejętnego wykonywania przyszłego zawodu, a więc poznanie obowiązków Polaka i obywatela wobec Ojczyzny, uzupełnienie wiadomości o Polsce, geografii kraju, szczególnie sieci wodnej i następnie przedmioty konieczne dla żeglarza, a więc wiadomości: o drogach wodnych i taborze żeglugowym, żeglowaniu, zasadnicze wiadomości o handlu, organizacji władz państwowych, organizacjach zawodowych i społecznych zajmujących się zagadnieniami żeglugi śródlądowej (Liga Morska i Kolonjalna oraz Rada Zjazdów Żeglugowych), dalej o przepisach obowiązujących żeglarza, wreszcie o ratownictwie osób i rzeczy i pomocy w nagłych wypadkach. Wiadomości te uzupełniane będą w okresie nawigacji praktyką statkową. Absolwent takiej szkoły, po przejściu z dobrym wynikiem dwóch do trzech kursów zimowych i trzech kursów praktyki na statku, będzie pożądanym kandydatem na kierownika statku.

W 17 ROCZNICĘ



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

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





W Kanale Suezkim

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

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

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

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

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

Z armją włoską ku Afryce

Od specjalnego korespondenta „Morza“.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ROMAN FAJANS



Włoska piechota na froncie w Abisynji



Gwardja cesarza Abisynji ćwiczy się w obronie przeciwlotniczej

Włochom, poległym pod Adug w 1896 r. wzniesiono pomnik zwycięstwa 1935 r.



Cesarz odprowadza oddziały wojowników, udających się na front.



Mulugeta — abisyński minister wojny.



Dowódcy regularnych oddziałów.

B. SURALLO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ROMAN PIOTROWICZ

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

ŻEGLUGA NA NIGRZE I SENEGALU



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Nad Senegalem



Rybacki Samono z nad Nigru

ryjska ma osiągnąć Niger, — rzeka przegrodzona jest porohami. Tak więc francuska część Nigru oddzielona jest od angielskiej i wielki port Lagos, leżący u ujścia Nigru do zatoki Gwinejskiej staje się bezużyteczny dla leżących nad tą rzeką posiadłości francuskich.

Najbardziej rozpowszechnioną formą statku, służącego Europejczykom do przewozu towarów po Nigrze jest tak zwany „szaland” — wielka barka drewniana lub metalowa, popędzana „na pych” długimi tykami bambusowymi. Podobne szalandy, ale z niewielką kabiną pośrodku, służą do przewozu „białych”. Tubylcy w swych przejazdach posługują się tak zwanymi pirogami — wąskimi, długimi czółnami, zrobionymi przeważnie z jednego wydrążonego pnia. Wobec rozmiarów niektórych drzew tropikalnych, czółna te są nieraz tak wielkie, że mieszczą swobodnie kilkanaście osób.

W miarę tego jak Niger, zdążając w swym biegu środkowym na północny wschód, ku Saharze, oddala się od właściwej strefy leśnej, i drzewa stają się rzadsze i karłowacieją — pirogi tubylców są budowane z coraz to większej ilości kawałków. Aż wreszcie w pasie podsaharskim, w okolicach Timbaktu i Gao, widzi się tak zwane pirogi „szyte”. Mianem tem określają Francuzi czółna, na które składa się wielka ilość drobnych kawałków drzewa, dla oszczędności materiału nie ociosywanych w prostokąt, lecz dopasowywanych misternie i układanych w prawdziwą mozaikę z części o mniej lub więcej nieprawidłowych konturach. Każdy kawałek drzewa opatrzony jest wzdłuż brzegu szeregiem otworów i umocowany do swych „sąsiadów” za pomocą sznurów z łyka lub włókien roślinnych. Następnie zalepia się szwy mieszaniną gliny z tłuszczem.

Murzyni posługują się czasem na większych barkach pojedynczymi żaglami, czynią to jednak naogół nieudolnie. Zresztą, wobec używania łodzi wyłącznie płaskodennych, żagle mogą być stosowane jedynie przy wietrze tylnym.

Stateczki parowe o kołach łopatkowych bocznych lub tylnych kursują na Nigrze w okresie deszczowym na odcinkach Kurussa-Bamako i Kulkoro-Kabara. Ta ostatnia osada służy jako port odległy o 7—8 kilometrów od rzeki Timbaktu, które było niegdyś znacznym ośrodkiem handlowym, politycznym i religijnym, świętym miastem muzułmanów, do którego wstęp „niewiernym” był zakazany pod karą śmierci. Dziś Timbaktu utraciło swe dawne znaczenie i jest jedynie ośrodkiem administracyjnym i punktem strategicznym, zaopatrzonym w stosunkowo dość znaczną załogę, składającą się z dowodzonych przez Europejczyków wojsk kolonialnych.

Faktorje z nad Nigru, korzystające z drogi wodnej dla przewozu towarów, oraz przedsiębiorstwa transportowe rekrutują przeważnie swych „laptos” z pośród szczepów Bozo i Somono, poświęcających się wyłącznie rybołówstwu i przewoźnictwu. Jest to świetny materiał ludzki, obyty z żegluga rzeczną i zadziwiający nieraz swą wielką wytrzymałością.

JERZY GIŻYCKI



Motorówką przez kanał Sotuba



budowa pirogi „szytej”



Żegluga na Nigrze



Przewóz na „szalandach” maszyn do kopania kanałów

Polska Wystawa Pływająca odwiedziła Dairen, największy port Mandżurji, należący do Japonii od czasu wojny japońsko-rosyjskiej. Pod względem prawnym należy to terytorjum właściwie do Chin, a zostało jedynie wydzierżawione Japonii do r. 1997. Umowa spisana między rządem Chin a Japonią w r. 1915 oddaje prawo dzierżawne nad terytorjum Kwantungskiem i zoną kolej południowo-mandżurskiej, należące poprzednio do Rosji—państwu japońskiemu. Prowincja Kwantung obejmująca około 3462 mil kwadrat. ang. jest zamieszkała przez ludność około 1 miliona mieszkańców. Dairen posiadający jeden z najdoskonalszych portów na wschodnim wybrzeżu Azji, stał się z natury rzeczy najpoważniejszym portem Mandżurji. Ponadto jest Dairen siedzibą głównego zarządu Kolei Południowo-Mandżurskiej która jednocząc w jednym roku wielkie linje okrętowe, kolejowe i lotnicze, kontroluje wielkie zakłady przemysłowe i rolnicze na prawie całym terytorjum Mandżurji.

Ostatnie wypadki polityczne w Mandżurji spotęgowały tempo rozwoju Dairenu. W łączności z wielkimi pracami kolonizacyjnymi, przeprowadzanymi obecnie na terenie Mandżurji, wzógł się ostatnio import, który osiągnął w marcu b. r. cyfrę 275.000 ton. Statystyki portowe wykazują ciągły wzrost importu. W stosunku do marca ub. r. nastąpił wzrost importu o 58.000 ton, procentowo wzrósł import o 27%.

Ciekawym jest fakt, że wielki procent importowanych towarów, to żelazo i stal. W samym tylko marcu b. r. przywieziono do Dairenu ponad 70.000 ton tych artykułów. Dalszemi ważniejszymi artykułami importowanymi są bawełna, przedzia i tekstylja bawełniane, papier, mąka i cukier. Wartość całego importu Mandżurji wynosi około 800 milionów złotych. Eksport wynosi około 600 milionów złotych. Głównym artykułem eksportowym jest sół, która zajmuje w eksporcie Mandżurji bardzo poważną pozycję, przyczem eksport soi w r. 1933 wynosił około 250 milionów zł.

Wystawa, otwarta w dniu 1 maja b. r. po południu trwała do dnia 2 maja wieczorem. O dobrem przygotowaniu propagandowym Wystawy świadczy wielka ilość kupców, którzy przybyli z Charbina, odległego o blisko 24 godzin podróży koleją. Chińska Izba Handlowa w Charbinie zorganizowała wycieczkę dla swoich członków, którzy w liczbie około 50 osób przybyli 2 maja do Dairenu, celem obejrzenia Wystawy. Ponadto odwiedzili Wystawę delegaci Izby Handlowych z Mukdeni i wielka ilość kupców daireńskich. Bardzo wielkie wrażenie wywołał fakt odwiedzenia Wystawy przez sześciu członków dyrekcji Kolei Południowo-Mandżurskiej, którzy skrupulatnie zwiedzili Wystawę, interesując się przeważnie przemysłem ciężkim. Na czas bytności tych dygnitarzy w porcie, policja utrudniała dostęp na statek, legitymując dokładnie każdego, który nie mógł wykazać się specjalnym zaproszeniem.

Największym zainteresowaniem cieszyły się na Wystawie tekstylja białostockie, które mają na tutejszym rynku swoich stałych odbiorców. Ciekawym jest, że japońscy przemysłowcy próbowali przez pewien czas produkować te artykuły, które jednak okazały się o wiele gorsze od polskich. Ponadto

ciąg dależy na str. 22





Osaka — ulica sklepów



Osaka — kanał w śródmieściu



Kobe — dzielnica handlowa

interesowano się wszelkimi materiałami budowlanymi.

Dnia 3 maja opuścił Statek-Wystawa „Dardanus” Dairen, poczem po przejściu przez Śródziemne Morze Japońskie, przybył dnia 10 maja rano do Kobe. Pierwszy postój Wystawy w Kraju Wschodzącego Słońca wypadł w Kobe, które będąc piątym co do wielkości, jest równocześnie najładniejszym miastem Japonii. Zwrócone na południe zawdzięcza to miasto swą popularność w wielkiej mierze suchemu powietrzu i zdrowemu klimatowi.

Ludność, wynosząca ponad $\frac{1}{2}$ miliona mieszkańców, zajmuje się przeważnie handlem. Miasto to, otwarte dla handlu światowego w r. 1863, jest obecnie jednym z największych portów nie tylko japońskich, ale całego Dalekiego Wschodu. Był to do niedawna jedyny port dla Osaki, największego centrum przemysłowego w Azji, leżąc zaś na głównym szlaku morskim z Azji do Ameryki, jest Kobe ważnym portem przechodnim dla statków, obsługujących tę drogę.

Dystrykt Kobe-Osaka z natury rzeczy ucierpiał też wskutek kryzysu gospodarczego, panującego na całym świecie. Koncentrując więcej, aniżeli połowę handlu całej Japonii, stracił ponad 20% swych obrotów w stosunku do ostatniego roku przedkryzysowego t. j. r. 1929. Obecnie jednakowoż dzięki niezwykle konsekwentnej polityce gospodarczej zdobywa powoli, ale stanowczo utracone pozycje, stając się miarodajnym czynnikiem w obrocie towarowym daleko poza granicami swego kraju.

O wielkiej aktywności i przedsiębiorczości kupców i przemysłowców z Kobe i Osaka, świadczy fakt, że w roku największego nasilenia kryzysu, t. j. w r. 1930 stąd wyszły hasła nowej polityki i ekspansji eksportowej, która obecnie zagraża handlowi i przemysłowi Europy i Ameryki nie tylko na rynkach azjatyckich.

Głównymi artykułami importowanymi przez Kobe jest bawełna, żelazo, stal i miazga drzewna do fabrykacji celulozy. Eksportuje się stąd w wielkiej ilości tekstylja bawełniane i jedwab w różnej postaci.

Wystawa, otwarta o godz. 9-tej rano była licznie zwiedzana aż do godz. 5-tej wieczorem, kiedy statek opuścił port Kobe i przeszedł do Osaki, odległej o 2 godziny jazdy morzem.

Osaka, która łącznie z przedmieściami posiada ludność przekraczającą 3 miliony mieszkańców, jest siedzibą wielkiego przemysłu Japonii. Nowy port, zbudowany w r. 1903 posiada urządzenia umożliwiające wyładowywanie i załadowywanie wielkich statków towarowych w rekordowo krótkim czasie. Chwilowo port ten nie jest jeszcze tak dalece rozbudowany, aby uniezależnić ruch towarowy Osaki od portu w Kobe, odległego o 40 minut jazdy koleją, a około 2 godziny statkiem.

Osaka, jedno z najstarszych miast japońskich, rozpoczęła swój rozwój po wojnie japońsko-rosyjskiej. O kolosalnym rozwoju tego miasta świadczą najlepiej cyfry statystyczne handlu, które z 35 milionów jen w r. 1903 doszły do 628 milionów jen w r. 1929. Dzisiejsza wartość jena wynosi około 1.50 zł. Obecnie Osaka w swym obrocie handlowym nie tylko osiągnęła cyfry roku 1929, ale wszystko wskazuje na to, że je wkrótce przekroczy.

Biorąc pod uwagę przemysłową produkcję tego

miasta, której wartość dochodzi do miljarda jen, można zauważyć, że większość w tym okręgu przemysłowym wyprodukowanych artykułów, to tekstylja, artykuły chemiczne i maszyny.

Wojna europejska, która pozbawiła rynki Dalekiego Wschodu możliwości sprowadzania towarów z Europy, stworzyła niezwykle korzystną sytuację dla przemysłu japońskiego, który w 100% wykorzystał tę okazję. Wszelkie wysiłki przemysłu europejskiego zmierzające do zdobycia utraconych podczas wojny rynków, spotykają na wielkie trudności. Przemysł japoński, mając przez szereg lat monopol na Dalekim Wschodzie, nie tylko wprowadził swe artykuły na poszczególne rynki, ale ponadto dzięki osłabnietym zyskom, zmodernizował i udoskonalił swe urządzenia fabryczne tak dalece, że koszty produkcji japońskiej są dla przemysłu europejskiego nie do osiągnięcia.

Masowa produkcja, oparta na tanich siłach roboczych stwarza kolosalne możliwości, które też przemysł japoński stara się całkowicie wykorzystać.

W Osace postój Wystawy trwał dnia 11-go maja przez cały dzień bez przerwy. Na skutek niezwykle przychylnych notatek, które ukazały się w prasie japońskiej po postoju Wystawy w Kobe, zainteresowanie naszą Wystawą było bardzo wielkie. Pomijając delegacje Izby Handlowych i innych instytucji gospodarczych, zwiedzili Wystawę reprezentanci prawie że wszystkich wielkich domów handlowych. Ponadto przybyła na Wystawę wycieczka licząca ponad 300 uczennic i uczniów.

Największe zainteresowanie kupców koncentrowało się na wyrobach przemysłu ciężkiego. Zwłaszcza wszelkie wyroby cynkowe, jak: blacha cynkowa, blacha ocynkowana, cynk surowy i rafinowany, jakoteż cynk elektrolityczny znalazły wielu interesantów. Japonia nie posiadając własnych złóż cynkowych jest zmuszona artykuły te sprowadzać z innych krajów. Głównymi dostawcami są Belgia i Kanada, które posiadają we wszystkich wiekszych ośrodkach swoje biura, obsługujące tutejszy rynek. Również i żelazo w różnej postaci jakoteż i stal — jest wielkim artykułem importowym.

Liczne zapytania na chmiel pochodzenia polskiego wskazują, że nasz chmiel, który od pewnego czasu jest importowany do Japonii, potrafił zdobyć sobie dobrą markę.

Poważne zainteresowanie wszelkimi artykułami lnianymi wskazuje na duże możliwości i dla eksportu tych artykułów do Japonii. Płótno lniane, iak też i wszystko co z lnu jest wyrabiane, jest tutaj stosunkowo bardzo drogie. Ze względu na brak lnu i wielkie zastosowanie materiałów lnianych w gorących porach roku, może ten artykuł znaleźć tutaj wcale poważny rynek.

Również i nasze konserwy mięsne, a zwłaszcza szynki w puszkach znalazły wielkie zainteresowanie. Japonia pokrywa swoje zapotrzebowanie na lepsze konserwy mięsne w Ameryce i Australji. Aczkolwiek zbyt tych artykułów jest stosunkowo ograniczony, nie jest wykluczonym, że i w tej branży potrafi polski przemysł z powodzeniem wytrzymać konkurencję konserwowych artykułów, sprowadzanych dotychczas z Australji lub Ameryki.

lnż. L. SCHMORAK

W PORTACH AZJI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Na płaty dzień żeglugi, przy niepokodzie i nocach nieprawdopodobnie ciemnych, minęliśmy po lewej burcie brzegi Formozy, przy której półtora wieku



temu przystawał statek Beniowskiego w wędrowce ku Madagaskarowi.

Szóstego kwietnia staliśmy już na redzie Hong Kong.

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

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

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

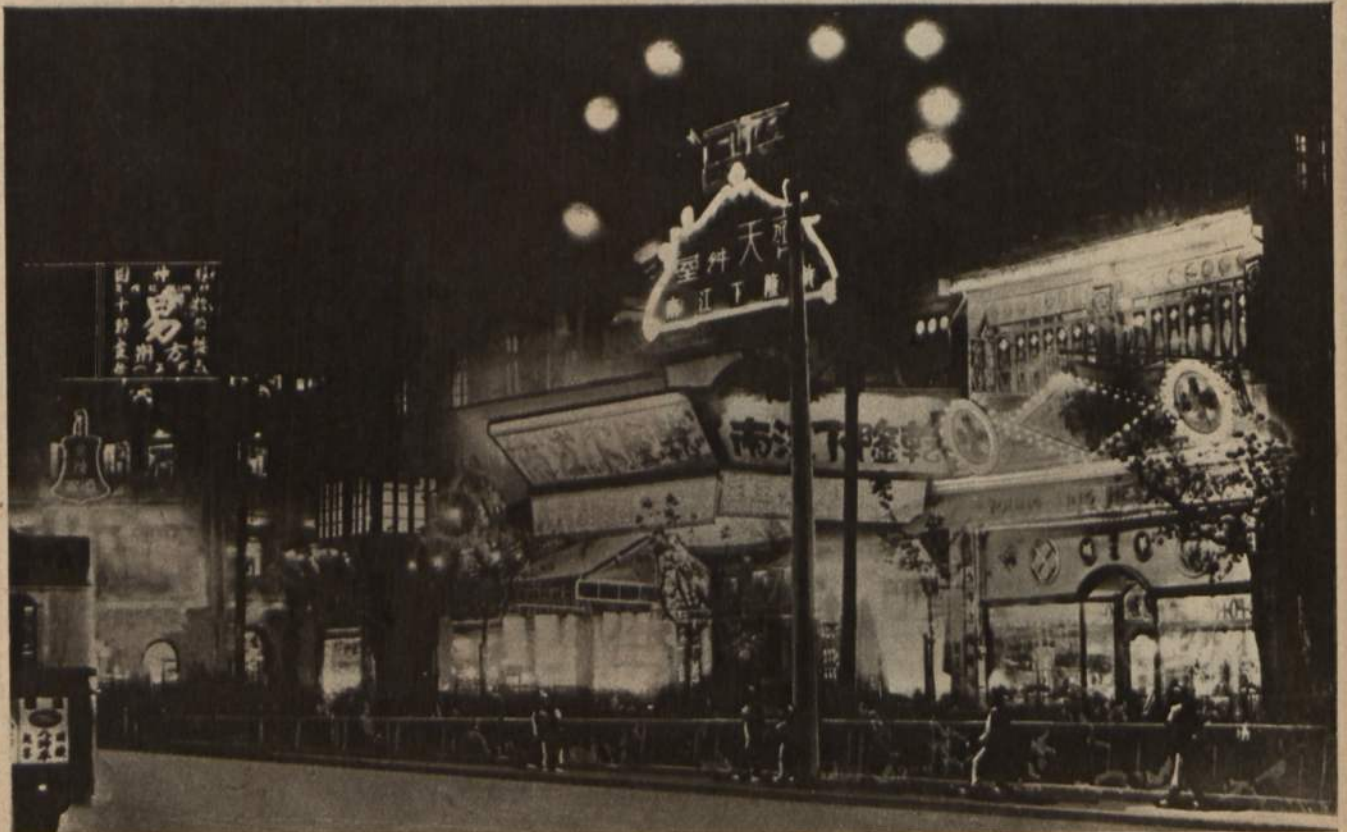
ków, będąca jednocześnie rewanżem za przyjęcie wydane w przeddzień na cześć obsady „Daru”. Aż dziw brał, skąd się tu tyle naraz znalazło rodaków. Nie mniej od nas byli zdziwieni także i oni, gdyż polowa niemal gości dotychczas o istnieniu reszty nic nie wiedziała. W ten sposób pokład „Daru Pomorza” także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

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

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

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

ST. KOSKO



Senegalczycy

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I oto B a n d i g u, figurujący obecnie w papierach, jako „Bandigu Nr. 712“, który niedalej jak wczoraj czynił wrażenie dzikiego zwierzęcia, pochwyconego w sidła i przeżuwał pod wełnistą czupryną dzikie projekty natchmiastowej ucieczki — dziś wyszorowany marsylskim mydłem, oczyszczony z pasorytów, ostrzyżony, odziany w spodnie i krótką bluz khaki, przystrojony w szeroki pas flanelowy, czerwonej barwy, przeobraził się niedopoznania nie tylko fizycznie, lecz i moralnie.

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

*) Administrator — funkcjonariusz Francuz, zawiadujący okręgiem.

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



Senegalczyk — żołnierz francuskich wojsk kolonialnych

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pik. DE MARTONNE

Kati — Sudan Francuski.

* Ceremonja wypłacania żołdu w Sudania nazywa się „Le pret“ i odbywa się zazwyczaj co dwa tygodnie.

T Y P Y MIESZKAŃCÓW S U D A N U



Muzykant



Łucznik



Ćwiczenia wojenne
ku czci zmarłych



Piękność sudańska



E. SUBALLO.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SPRAWY KOLONJALNE

TRAKTAT BASENU KONGA

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

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

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

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

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

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

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

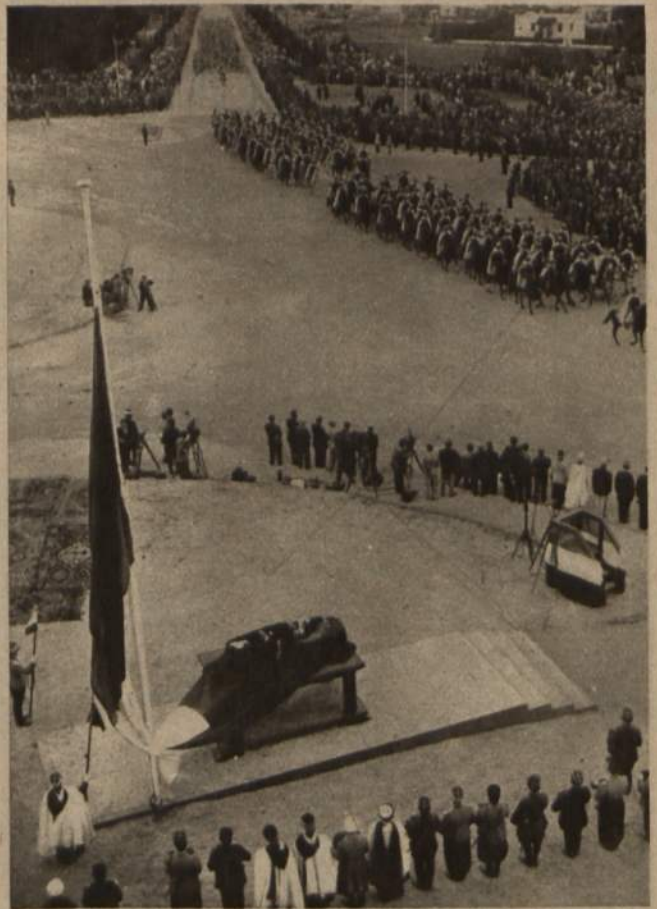
traktatowych, niemniej jednak ze względu na rozwijający się wyścig w zdobywaniu i utrzymywaniu rynków zbytu towarów, sprawa traktatu w S. Germain, nie może im być obojętna, albowiem udział w handlowej eksploatacji tego terenu kolonialnego mają zapewniony w całej pełni.

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

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

FR. LYP

PROCHY MARSZAŁKA LYAUTEY SPOCZĘŁY W MAROKU



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



Możliwość mobilizacji floty angielskiej w Gibraltarze

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Program ten, rozłożony na okres siedmioletni, ma przewidzieć budowę 12 pancerników, 33 krążowników, 63 kontrtorpedowców i 24 łodzi podwodnych; koszt budowy tych jednostek wyniesie około 240,000,000 funtów. Dwa pancerniki mają być rozpoczęte w styczniu 1937 r., dwa w 1938 r., jeden w 1939 r., pozostałe zaś w latach następnych.

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

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

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

Długość ich wynosi 147 m., moc maszyn 65,000 K. M., szybkość 32,5 w. Uzbrojenie składa się z 6 dział 152 mm., 4 dział 102 mm przeciwlotniczych, 6 aparatów torpedowych 533 mm i 1 wodnopłatowca. Koszt budowy wyniósł 1,225,000 funtów.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

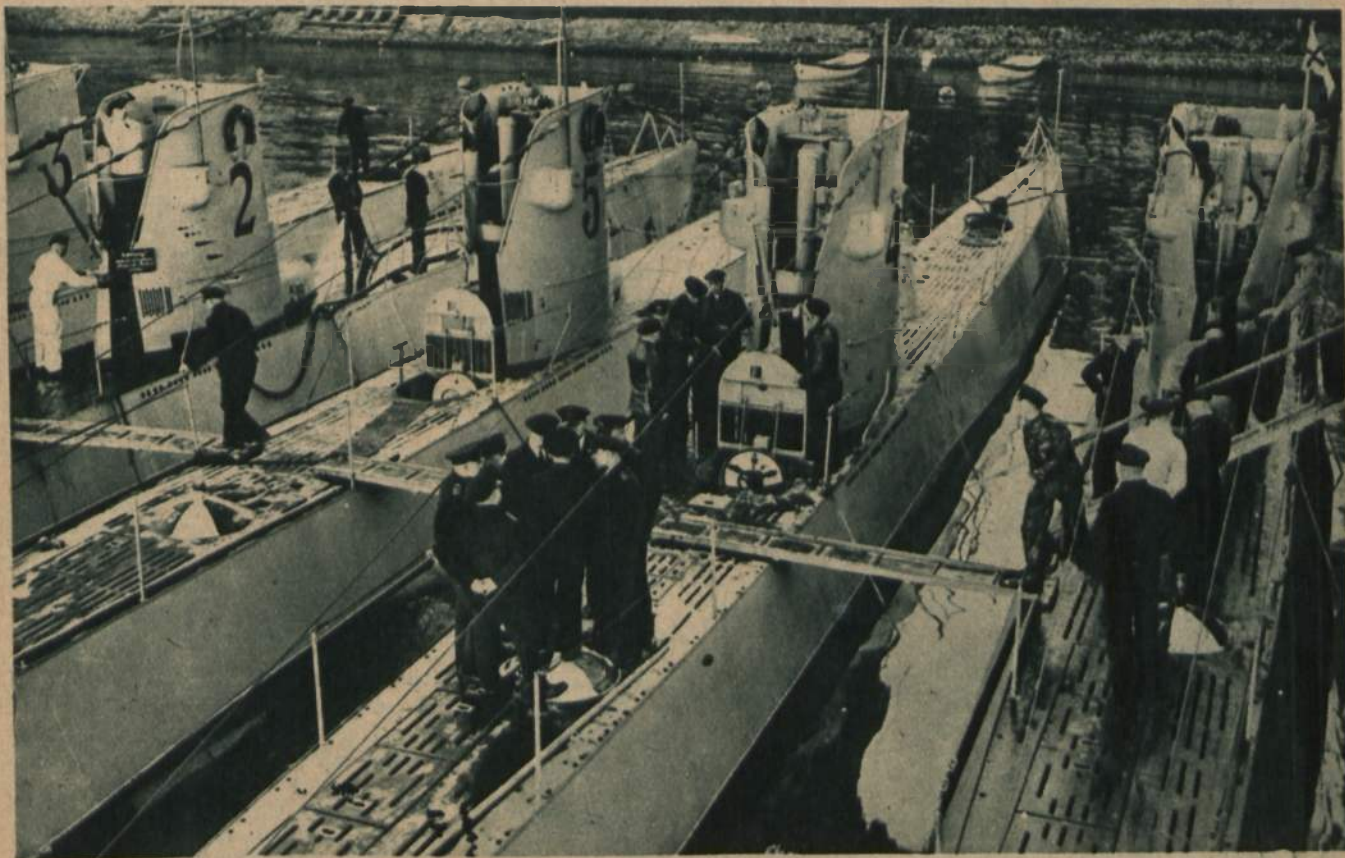
Koszt takiej jednostki wynosi ponad 700.000 funtów, co jest bardzo dużo jak na stosunki europejskie. Oczywiście okręt jest urządzony z wielkim komfortem, posiada aparaty telewizyjne i kinematograf dla uprzyjemnienia czasu załozdze.

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

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

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

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



Nowe niemieckie łodzie podwodne w porcie Kilońskim

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

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

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

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

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



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

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

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

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

G. Piotrowski: „Przedsiębiorstwa morskie”. Warszawa, 1935. Str. 88+4 szt. Cena: zł. 2,80.

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

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

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

„15 lat polskiej pracy na morzu”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Należy pamiętać jednak, że środ-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Na kampach Parany

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

W dyskusji zabierali głos przedstawiciele szeregu Okręgów.

Ubiegłe tygodnie w życiu organizacji upłynęły pod znakiem skoordynowanej współpracy między

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

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

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

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

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

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

wania wodnego wśród młodego pokolenia.

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

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

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

Nakłada to na wszystkie okręgi

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

★

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

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

Ostatnie obliczenia statystyczne, obrazujące ruch statków na Bałtyku, wykazują, że ruch statków w portach polskiego obszaru celnego pod względem tonażu netto statków na wejściu jest mniejszy, niż w portach Danii i Szwecji, przyczem ruch statków w portach Danii jest 2,2 razy większy, niż w portach polskich, a w portach Szwecji 2,5 raza większy. Ruch w portach innych państw bałtyckich jest mniejszy, niż w portach polskich, a mianowicie ruch statków w portach Finlandji stanowi tylko 73 proc. ruchu statków w portach polskich, ruch w portach Estonji — 19 proc., Łotwy — 20 proc., Litwy — 9 proc. Jeżeli porównać ruch statków w porcie gdyńskim z ruchem statków innych portów bałtyckich, to Gdynia ustępuje tylko Kopenhadze, której ruch statków jest o 18 proc. większy, natomiast w innych portach bałtyckich jest mniejszy, niż w Gdyni, naprz. w Göteborgu o 10 proc., w Malmö o 18 proc., w Sztokholmie o 33 proc., w Helsingforsie o 66 proc., w Tallinie o 77 proc. Nawet obydwa największe porty bałtyckie Niemiec: Królewiec i Szczecin mają ruch mniejszy od Gdyni, gdyż w Królewcju ruch statków wynosi 75 procent ruchu w porcie gdyńskim, a w Szczecinie — 64 procent.

★

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

K R O N I K A

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

★

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

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



Uczestnicy uroczystości poświęcenia sztandaru oddziału LMK „Elektrownia Warszawska”

szprot niewodami, sieciami zastawnymi dryfującymi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAPIEROS dla ZNAWCOW
EGIPSKI PRZEDNI
■ 20 sztuk - zł. 1.80 ■

Spis rzeczy w roczniku

„MORZA” 1935 r.

I. SPRAWY MORSKIE.

a) ogólne.

Dorównać — wyprzedzić. Nr. 7.
Hervy — Cousin Ch. — La Ligue Maritime Belge. Nr. 6.
J. O. — Ligue Maritime et Coloniale. Nr. 6.
J. S. — Jadranska Straža. Nr. 6.
Kronika. Nr. 1 — 12.
Lega Navale Italiana. Nr. 6.
Mobilizujmy siły. Nr. 11.
Nasza alfa. Nr. 1.
Nasze zadania. Nr. 10.
Nagulescu A., kdr. — Liga Navata Romana. Nr. 6.
Niemieckie zwązki morskie. Nr. 6.
Plotrowicz C. — Granice morskie Polski. Nr. 2.
Plotrowicz R. — Ciepłoty. Nr. 12.
Plotrowicz R. — Bezpieczeństwo życia ludzkiego na morzu. Nr. 4.
S. B. — Navy League. Nr. 6.
Zrenice wolności. Nr. 2.
1920 — 1935. Nr. 2.

b) marynarka wojenna.

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

c) marynarka handlowa.

P. R. — Światło polskiej marynarki handlowej. Nr. 2.
J. L. — Żegluga na Bałtyku. Nr. 8/9.
Lewandowski Janusz. — Refleksje i fakty. Nr. 11.
Glabert J., inż. — Polska bandera na Atlantyku. Nr. 8/9.
Możdżeński L. — Polska flota handlowa. Nr. 1.
Ociosożyński Tadeusz. — Pod znakiem bandery handlowej. Nr. 8/9.
Pod własną banderą. Nr. 8/9.
Szkoła hartu, ducha i tężyzny. Nr. 2.
Urbanski Edmund. — Szkolony dla marynarki handlowej. Nr. 10.
Wodniak, inż. — „Elektra” na Bałtyku. Nr. 6.
d) budownictwo okrętowe, technika.
J. L. — M/S „Pilsudski”. Nr. 8/9.
Litwinowicz W., inż. — Międzynarodowa wystawa lotnicza. Nr. 1.
Litwinowicz W., inż. — Wodnopłatowiec w komunikacji międzyglądowej. Nr. 3.
Pogorzelski L. — Ciecie statków na złom. Nr. 10.
Quéant Olivier. — Budowa okrętów we Francji. Nr. 4.

e) rybołówstwo.

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

f) wycieczki, turystyka, sport wodny.

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

II. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

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

III. GDAŃSK, POMORZE, DOSTĘP DO MORZA

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

Górski Karol, dr. — Przeszłość Pomorza zachodniego. Nr. 5.
J. D. — Swawole gdańskie. Nr. 8/9.
Jeziorański Kazimierz. — Gdynia portem tranzytowym. Nr. 8/9.
Macierz Szkolna w Gdańsku. Nr. 3.
Nowogrodzki St., dr. — Dwanaście lat pracy. Nr. 3.

(Pilsudski Józef). — Przemówienie Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego w Toruniu dn. 5 czerwca 1921 r. Nr. 6.

Połkowski Bolesław. — „Ostatnie molo”. Nr. 7.
Stocznia marynarki wojennej w Odyni. Nr. 7.
Wybory gdańskie. Nr. 5.
Zaremba Jerzy, kpt. — Z wędrowki po wybrzeżu. Nr. 1.

IV. HANDEL ZAGRANICZNY

Chorobski R. A. — Towar polski za morze. Nr. 5.

Fr. Ł. — Japońskie współzawodnictwo handlowe w kolonjach. Nr. 1.

Handel przez Gdynię i Gdańsk. Nr. 4.

Handel zamorski. Nr. 3.

Korolkiewicz J. — Rola polskich trampów. Nr. 8/9.

Połkowski Bolesław. — Bilans handlowy Polski. Nr. 3.

Połkowski Bolesław. — Kierunki handlu zagranicznego Polski. Nr. 4.

Połkowski Bolesław. — Handel zagraniczny państw bałtyckich. Nr. 12.

Rogala St. T. — Szlakiem zaocenniczym. Nr. 11.

Schmorak L. inż. — Polska Wystawa pływająca. Nr. 4, 7, 8/9, 12.

Wymowa liczb. Nr. 4.

Zieleniewski K. G. — Handel Polski z Afryką. Nr. 11.

V. ZAGADNIENIA KOLONJALNE

a) problem kolonialny i kolonizacyjny.

Dążenia kolonialne. Nr. 12.

Derdziński Zbigniew. — Towarzystwa kolonialne w Niemczech. Nr. 11.

Hilarowicz Tadeusz, prof. dr. — Jedno z poczynań. Nr. 2.

J. D. — Walka o kolonie. Nr. 10.

Jeziorański Kazimierz. — Musimy otrzymać kolonie. Nr. 7.

Jeziorański Kazimierz. — O polskie postulaty kolonialne. Nr. 11.

Jeziorański Kazimierz. — Dobrobyt a kolonie. Nr. 12.

K. J. — Francuska konferencja imperjalna. Nr. 7.

Kineler J. — Nielegalna emigracja do Palestyny. Nr. 1.

Lyp Fr. — Europa żąda pokoju, a Niemcy kolonji. Nr. 3.

Lyp Fr. — Niemiecka młodzież, a kolonie. Nr. 2.

Lyp Fr. — Niemiecka propaganda kolonialna. Nr. 1.

Lyp Fr. — Włochy — Abisynja. Nr. 4.

Nauticus. — Kolonialna polityka Italji. Nr. 1.

Pankiewicz Michał. — Żądamy kolonji. Nr. 5.

Pankiewicz Michał. — Żądamy mandatu kolonialnego. Nr. 10.

r. m. — Planowa propaganda i akcja. Nr. 4.

Tomaszewski T., ppik. dypl. — Szkoła kolonialna w Niemczech. Nr. 7.

Wleloch St. — Emigracja do Parany. Nr. 1.

b) kolonie i kraje zamorskie.

Ekspansja japońska w Mandżurji. Nr. 3.

Giżycki Jerzy. — Żegluga na Nigrze i Senegalu. Nr. 12.

J. L. — Abisynja. Nr. 11.

Januszewicz E. — Praca polska w Liberji. Nr. 5.

Lyp Fr. — Algier i Francja. Nr. 5.

Lyp Fr. — Przegląd kolonialny. NN. 1 — 12.

de Martonne, ppik. — Senegalczycy. Nr. 12.

Nasze osady w Paranie. Nr. 10.

Pankiewicz Michał. — Nasza wyprawa do Afryki. Nr. 4.

Pankiewicz M. — Nasze poczynania afrykańskie. Nr. 3.

Pankiewicz Michał. — Woła morska w Paranie. Nr. 7.

Przyjemski Stanisław. — Zabłakanie. Nr. 1.

Republika czarnych — Liberja. Nr. 2.

Wodniak, inż. — Na czarnym lądzie. Nr. 4.

Wodniak, inż. — „Poznań” na złotem wybrzeżu. Nr. 5.

Wodniak, inż. — „Poznań” w portach Afryki zachodniej. Nr. 7.

Wodniak, inż. — Wyprawa do Afryki zachodniej. Nr. 8/9.

Z. D. — Kolorowa solidarność. Nr. 10.

c) wychodźstwo polskie.

Dreszer — Orlicz Gustaw, gen. dyw. — Do Polaków z zagranicy. Nr. 7.

Dobrowolski Stefan. — Zagadnienie emigracji intelektualnej. Nr. 12.

Królowna Maria, dr. — Rozwój Związku Akademików Polskich w Ameryce. Nr. 4.

Zet. — Z życia Polonji zamorskiej. Nr. 3.

Zieleniewski K. — Myśli i czyny młodzieży zamorskiej. Nr. 2.

Zieleniewski K. — Zdobyce i troski Polonji Amerykańskiej. Nr. 12.

Zieleniewski K. — Zdobycie i troski Polonji Amerykańskiej. Nr. 12.

VI. PODRÓŻNICTWO I PODRÓŻE MORSKIE

Fajana R. — Z armja włoską ku Afryce. Nr. 12.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII. BELETRYSTYKA

Brzeska Wanda. — Cud świętej Agaty. Nr. 11.

C. A., por. — Żywot i śmierć „Arara”. Nr. 5.

Pawłowicz Bohdan. — Gdy przekwitają pomarańcze. Nr. 2.

Port w Gdyni. Fragment z „Wiatru od morza” Stefana Żeromskiego. Nr. 2.

Stepowski Janusz. — Niewidzialne płomienie. Nr. 10.

VIII. SPRAWY LIGI MORSKIEJ KOLONJALNEJ

Bełtecki St. — Rozwój Ligi Morskiej w St. Zjedn. Nr. 10.

J. L. — Gdańsk — Bornholm — Gdynia. Nr. 7.

Lewandowski J. — Liga Morska w Stan. Zjedn. A. P. Nr. 8/9.

Na VI Walny Zjazd. Nr. 6.

Zagórski Cz. — L. M. K. w latach 1933 — 1935. Nr. 6.

Z życia organizacji. NN. — 1 — 6, 10, 11, 12.

XVI lat pracy. Nr. 2.

IX. NEKROLOGI

Ginsberg J., inż. — Wielki admirał Francji. Nr. 3.

Z żałobnej karty:

ś. p. ppłk. Michał Burgiel. Nr. 10.

ś. p. Stanisław Kozłowski. Nr. 3.

ś. p. inż. Teodozy Nosowicz. Nr. 3.

ś. p. ppłk. Wł. Oamolski. Nr. 5.

ś. p. prof. Wacław Sobieski. Nr. 5.

ś. p. Władysław Sulkowski. Nr. 5.

X. Z RUCHU WYDAWNICZEGO

a) recenzje.

Borkowski J. i Stepowski St. — 12.000 mli morskich na „Darze Pomorza”. Nr. 5.

Czarnecki J., inż. — Budowa żeglownych modeli jachtowych. Nr. 5.

Czezoit R., kpt. dypl. — Wojna morska na Bałtyku w 1914 — 1918. Nr. 8/9.

Fularski Mieczysław, mjr. — Turystyka jako dział gospodarki narodowej. Nr. 5.

Ginsbert J., inż. — Co to jest marynarka wojenna. Nr. 10.

Giżycki Jerzy. — Chleb i chimera. Nr. 8/9.

Hubert Witold, inż. — Historia wojen morskich. Nr. 8/9.

Konopczyński Władysław, prof. — Polska a Szwecja. Nr. 10.

Kurs Żeglugi Śródlądowej. Nr. 4.

Mokrzycki G. A., prof. — Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość lotnictwa. Nr. 5.

Organizacja portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska. Nr. 10.

Płuciński M., inż. — Budowa kajaka żeglownego „P. J.” Nr. 5.

Płuciński M. — Budowa kajaków wycieczkowych. Nr. 5.

Publikacje niemieckie 1934 roku. Nr. 4.

Rychliński Jerzy Bohdan. — Legenda o masztowej sołnie (rec ks. J. Stepowskiego). Nr. 2.

Słowniczek Morski. Nr. 10.

Sowiński Władysław, dr. — Prawo handlowe morskie w zarysie. Nr. 5.

Stepowski Janusz. — Krzysztof Arciszewski (rec. J. B. Rychlińskiego „Przygody Krzysztofa Arciszewskiego”). Nr. 12.

Zaruski M., gen. — Wśród wichrów i fal. Nr. 8/9.

Zieleniewski K. — Jak żyją nad morzem rybacy polscy (rec. Jerzego Bandrowskiego „Na polskiej falli”). Nr. 2.

Z ruchu wydawniczego. — Nr. 12.

b) prasa.

Krzyżanowski Wojciech. — Przegląd prasy zagranicznej. NN. 3 — 8/9, 11.

Zielnińska Halina. — Spis rzeczy rocznika „Morze” 1935 r. Nr. 12.

XI. RÓŻNE

Dreszer — Orlicz Gustaw. — Nieublagane przeznaczenie. Nr. 6.

(Kozuchowski J.) Przemówienie wygłoszone na żałobnym zebraniu Rady Głównej L. M. K. poświęconem pamięci Józefa Piłsudskiego. Nr. 6.

Lewandowski Janusz. — Na Twoje prochy. Nr. 6.

Podhorska — Okolów Stefanja. — U Ignacego Paderewskiego. Nr. 10.

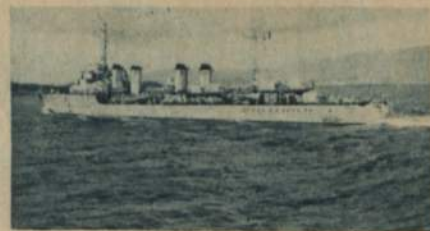
Rozrywki umysłowe. NN. 1 — 5, 7 — 12.



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

STOCZNIE i WARSZTATY

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

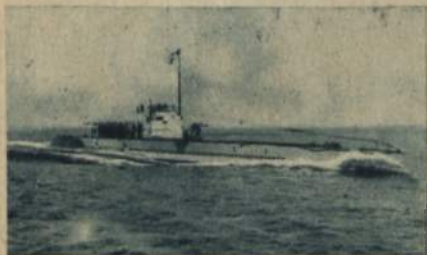


Kontrtorpedowiec „CASSARD”, 43,4 węzłów, najszybszy na świecie z kontrtorpedowców (Ateliers et Chantiers de Bretagne).

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

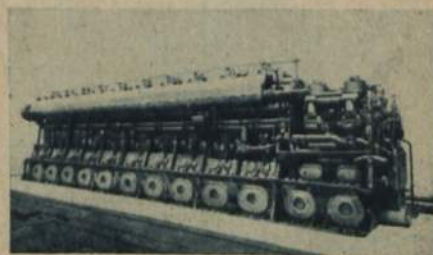
Krążowniki, Kontrtorpedowce, Torpedowce, Awizo, Kanonierki, Łodzie podwodne, Statki pasażerskie, towarowe, statki cysternowe, Trawlery, Holowniki, Jachty, Pogłębiarki, Turbiny systemu Rateau i Bauer-Wach, Motory Diesel typu M. A. N.



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

ZARZĄD GŁÓWNY
PARIS 8-e 55.
BOULEVARD
HAUSSMANN

WSZELKIE ZAPYTANIA
NALEŻY KIEROWAĆ
POD TYM ADRESEM

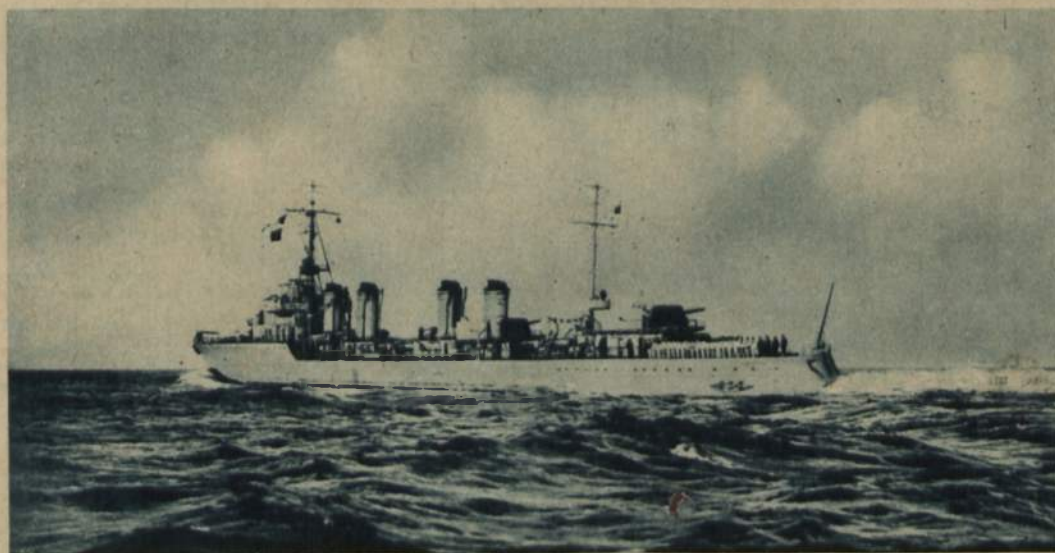


Motor typu M. A. N. o sile 3000 KM do łodzi podwodnych. Wylączność na Francję S-te G-le de Constructions Mecaniques

ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

4, Rue de Téhéran, Paris

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



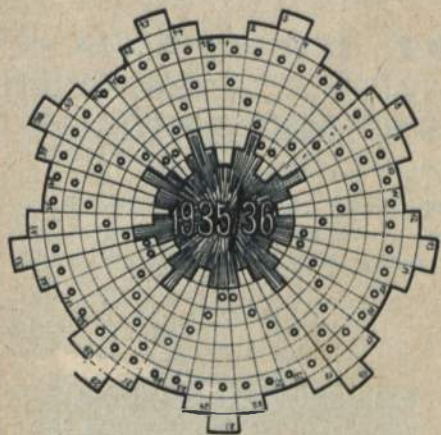
Kontrtorpedowiec „Albatros” Francuskiej Marynarki Wojennej osiągnął szybkość 41,9 węzłów

**KRĄŻOWNIKI — KONTRTORPEDOWCE — ŁODZIE PODWODNE (Loire Simonot)
TORPEDOWCE — TURBINY — MOTORY DIESELA LOIRE-SULZER**

Budowa maszynowni dla kontrtorpedowców polskich „WICHER” i „BURZA” oraz budowa polskiej łodzi podwodnej „RYŚ”

ZADANIA:

33. LOGOGRYP



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

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

ZNACZENIE WYRAZÓW:

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

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

„TE-KA” (Chorzów)

34. ZAGADKA

Co to za przyrząd, — powiedźcie mi:
Dziwkami ucho poi i hawi...
Usuńcie z nazwy literki trzy,
Aż tu filozof raptem się zjawil?
„MARLI” (Warszawa)

35. SZARADA

Przybądź siódma-ósma biata,
Już się nie lekamy ciebie,
bo rozrywka doskonała
czas zapelni nam w potrzebie.
W czasach kłedy kryzys chudy
z troską w parze chodzi wszędzie,
siódmy — wspaniał dziewiaty nudy
ust wykrzywiac nam nie będzie!
W czwór — pięć — szóste białej zimy,
gdy kłopotów wkrąg jest tyle,
radę znaleźć potrafimy
na dwa-trzecie smutków chwile.
Drzewa są raz-trzecie, puste
wiatr w nich śpiewa pieśń smutne,
świat wygląda jak raz-szóste
zarzucone białem płótnem.
Lecz my nie zwazyjmy na to,
ani dziewięć dni, ni w nocy,
bo nas za zlocistą kratą
mądra Muza trzyma w mocy!
Dla tej Muzy — afekt szczerzy
mądry człowiek w sercu chował!
A ta „Muza — każdy cztery —
jest „Rozrywka umysłowa”!
W niej świat nowy jest otwarty, —
sport dla myśli i pamięci!
W tej więc krótkiej ósmej - czwartej
do niej pragne Was zachęcić!

„GIOCONDA” (Warszawa)

Za rozwiązanie powyższych zadań Redakcja „Morza” przeznacza w drodze losowania 8 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań zadań z Nr. 12 upływa 28 grudnia 1935. Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Morza” z dopiskiem: **ROZRYWKI UMYŚLOWE**.

ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr. 10 — Październik 1935 r.

26. REBUS

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

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

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

ponieważ jest ono zgodne z rysunkami rebusu — chociaż troszeczkę wprzecznę z założeniem, wspomnianym wyraźnie o przysłowiu polskiem. „Wła major”. Nie oponujemy!

27. ZADANIE LICZBOWE

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

$$1+2+3+4+...+32=528$$

$$528 : 8 = 66$$

$$\text{albo } 2 \times (1+32) = 2 \times (2+31) = 11 \cdot 2 = 66$$

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

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

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

28. SZARADA

„ROZMYŚLANIA POWAKACYJNE”

29. ELIMINATKA RYSUNKOWA

Rebusiki wg. kolejności:

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

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

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

„FRONTEM DO MORZA!”

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

W lnych przecież wypadkach zawsze i wyraźne intencje swoją deklarujemy przy ogłaszaniu zadania. Bagatelka! Mnie!

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

W rezultacie nagrody książkowe w drodze losowania otrzymują pp.:

- 1) GURJEW Zofja — W-wa, Piusa XI, 42—71.
- 2) wachm. KOWAL Julian, Stalpcz. Post. Zand. K.O.P.
- 3) STOLARSKI Józef — Łódź, Przedsiębiorca 24.
- 4) CHOCEWSKI Jan — Pińsk, Gimn. O.O. Jezuitów.
- 5) PROKOPOWICZ Henryk — Kielce, Wlejska 6.
- 6) OLSZEWSKI Walenty — Osiecin, pow. Warszawski.

Nagrody wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI

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

WU.

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

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem.

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

POLSCY PIONIERZY NA CZARNYM LĄDZIE



2.

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



3.



5.

Biblioteka Uniwersyteku
M. CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

2595 1935

CZASOPISMA

