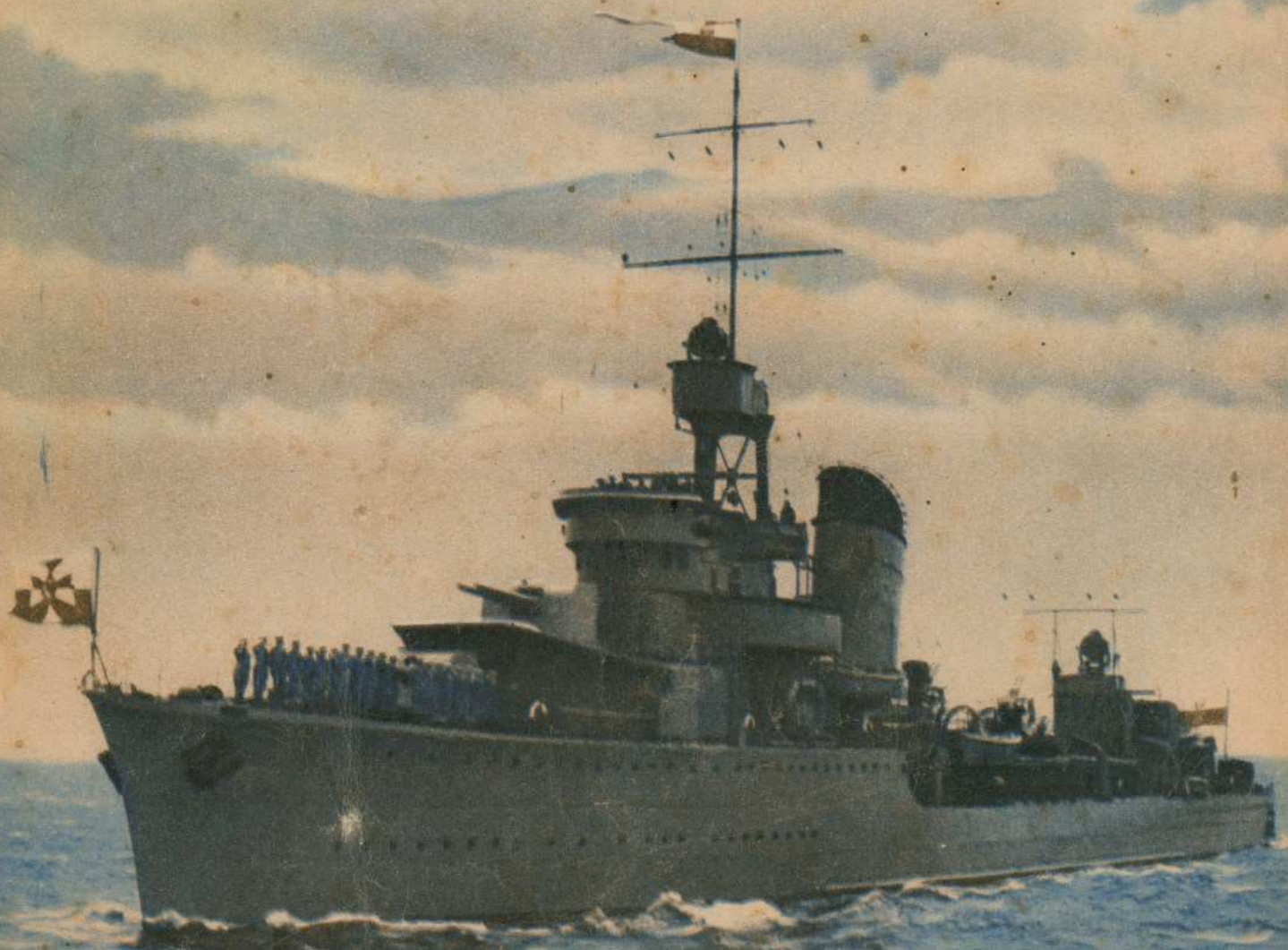


MORZE I KOLONIE

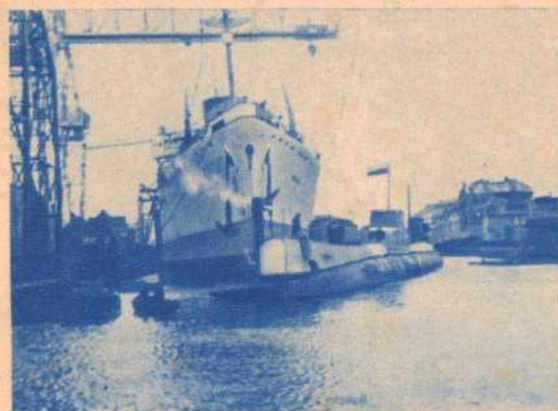
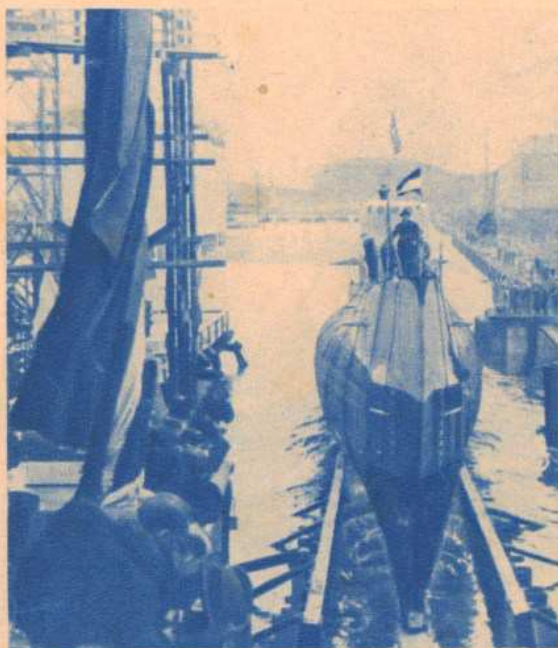
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ZESZYT 2

LUTY 1939

O.R.P. „Orzeł”



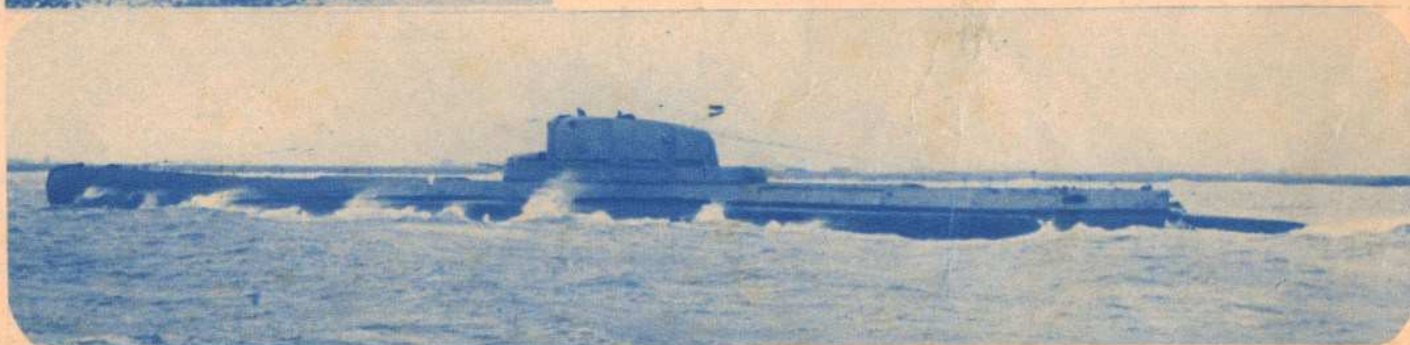
B. SURALLO

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dzień 10 lutego to dzień polskiej Marynarki Wojennej. W roku bieżącym dzień ten będzie tym uroczystej obchodzony, że z tradycyjną rocznicą odzyskania przez Polskę dostępu do morza zbiega się jeszcze jedna doniosła chwila: w dniu tym przybywa do Gdyni nowy okręt podwodny „Orzeł”, zbudowany ze składek społeczeństwa polskiego na F. O. M.

Na zdjęciach fragmenty z wodowania O. R. P. „Orzeł” we Vlissingen w dniu 15 stycznia r. ub., oraz O. R. P. „Orzeł” w czasie próbnej podróży na wodach Morza Północnego.



wywołany przede wszystkim reglamentacyjnymi zarządzeniami Argentyny i Brazylii w zakresie imigracji. Należy wierzyć, że trudności te mają charakter przejściowy, związany z wdrażaniem nowego regime'u imigracyjnego w krajach Ameryki Łacińskiej, i że w niedługim czasie nowe zasady organizacji ruchu emigracyjnego pozwolą znów ożywić ten szlak pracy tow. „Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe“, na którym mają pracować nowe motorowce „Sobieski“ i „Chrobry“.

Przejawy kryzysu w żegludze towarowej, datujące się jeszcze z końca r. 1937, dotknęły głównie żeglugę nieregularną, tramping, w którym Polska do chwili obecnej nie jest zbyt silnie zaangażowana. Zjawiska tego kryzysu — głównie spadek stawek frachtowych — mają cechy trwalsze, uzasadnione z jednej strony zmniejszeniem się obrotów, a z drugiej nadmierną podażą tonażu na międzynarodowym rynku frachtowym. W żegludze regularnej osiągalniśmy zadawalający stan zatrudnienia tonażu oraz dobre wyniki eksploatacyjne, co bez wątpienia trwać będzie także w r. 1939. Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe rozszerzyły w tym zakresie pole swej pracy przez utworzenie nowej linii do portów włoskich i półn.-afrykańskich, t. zw. linia owocowa, oraz przez przygotowanie linii do Portugalii i Marokka Francuskiego.

Tak wygląda pobieżny rzut oka na pracę i rozwój polskiej floty handlowej w chwili bieżącej.

Przyszłość — a o tę przyszłość wszyscy staramy się z całą energią — zależy w dużym stopniu

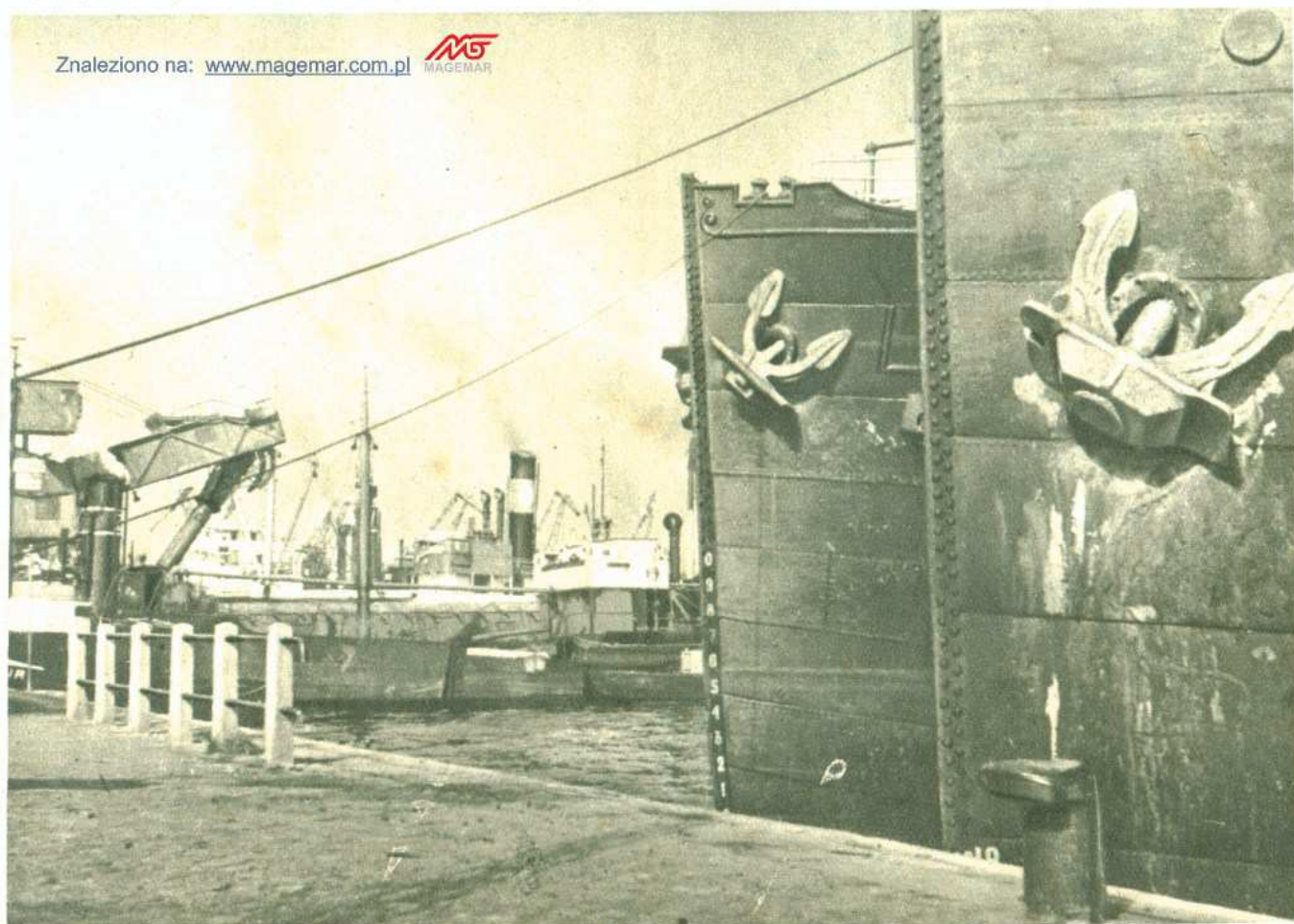
od środków materialnych, jakie kraj — państwo wzgl. społeczeństwo — zaangażują w tę pracę. Kapitał, kapitał i jeszcze raz kapitał — oto dewiza tych wysiłków. Bez pieniędzy nie będzie rozwoju floty handlowej, choćby nawet najlepsze mieć programy, hasła, choćby największe były potrzeby. Praca na morzu pod własną banderą — to przede wszystkim stały, wszechstronny, konsekwentny wysiłek inwestycyjny, bez którego nie jest możliwa akwizycja frachtów, zdobywanie dewiz, zatrudnienie marynarzy, bezpieczeństwo dostaw surowców i eksportu, konkurencja z obcymi banderami.

Przeciętna wydatków na flotę handlową w Polsce w latach 1927—1939 wynosi mniej więcej 10—15 milionów złotych. Wiemy, co za to można było stworzyć: jesteśmy ciągle na szarym końcu morskich ludów świata. W połowie r. 1938 mieliśmy niecałe trzy tony rej. br. na tysiąc mieszkańców kraju, gdy np. w Danii wypadało przeszło 300 ton, a więc sto razy więcej, na Łotwie prawie 100 ton, czyli trzydzieści razy więcej, w Finlandii pięćdziesiąt razy więcej, w Niemczech 20 razy więcej. — Niemcy przewożą na własnych statkach przeszło 60% obrotów swego handlu zamorskiego, Anglia prawie 70%, a Polska — 10%.

Albo więc godzimy się z tym stanem rzeczy, albo — inwestujemy. Z alternatywy tej wybierzemy na pewno tylko drugą: inwestycje. Ale to rodzi konieczność nakładów finansowych. To jest ten imperatyw, któremu musimy być posłuszni, jeśli chcemy odegrać swoją rolę na morzu.

TADEUSZ OCIOŚZYŃSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Fragment portu gdyniego

Sprawy kolonialne w Sejmie

Dnia 20 stycznia br. pod obrady komisji budżetowej Sejmu wszedł budżet M. S. Z. Referent tego budżetu, przewodniczący komisji budżetowej, wicemarszałek Sejmu dr L. Surzyński, członek Rady Głównej LMK, w referacie swoim poruszył między innymi sprawy emigracyjne i surowcowo-kolonialne, sprawy, które wchodzą w zakres szczególnych zainteresowań naszej organizacji.

Pan wicemarszałek Surzyński omówił sprawę naszej emigracji, w szczególności zaś wskazał na ciężkie warunki, w jakich znajduje się nasze osadnictwo w Brazylii, a następnie przeszedł do tak istotnego dziś dla kraju zagadnienia, jakim jest problem emigracji żydowskiej.

„Problem żydowski — mówił wicemarszałek Surzyński — stał się dziś jednym z najbardziej palących zagadnień międzynarodowych. Zagadnienie żydowskie w Europie Środkowej i Wschodniej dyskutowane jest w świecie jako problem przesiedlenia kilku milionów Żydów. Faktycznie jednak zagadnienie to traktowane jest przez państwa zachodnie i zamorskie wyłącznie pod kątem widzenia uchodźców politycznych z Niemiec. Państwa te, aczkolwiek mają zarówno terytorialne, jak gospodarcze i finansowe możliwości rozwiązania całokształtu sprawy żydowskiej, stanowiącej jedną z konsekwencji przeludnienia i ciasnoty gospodarczej starego kontynentu, ograniczają się do zacieśnienia zagadnienia i załatwiania tylko takich fragmentów, które narzucają się siłą żywiołową i przed których rozwiązaniem nie można się już uchylić taktiką bierności.

„Zaostrzenie sytuacji na odcinku uchodźców z jednej strony, a taktyka zamykania oczu na całokształt zagadnienia emigracji żydowskiej z drugiej strony, muszą oczywiście oddziaływać ujemnie na rozwiązanie problemu emigracji żydowskiej. W Polsce problem ten dzisiaj sprowadza się do konieczności wznowienia zahamowanej po wojnie emigracji żydowskiej w rozmiarach, odpowiadających potrzebom zarówno państwa, jak i ludności żydowskiej. Tymczasem w r. 1938 wskutek przyływu uchodźców z Niemiec, Polska, klasyczny kraj emigracji żydowskiej, stała się krajem imigracyjnym, do którego przyływa faktycznie zupełnie obcy element, z Polską ani językowo, ani tradycją, ani węzłami rodzinnymi niezwiązany.

„Paradoksalna sytuacja, która się w ten sposób wytworzyła, zaostrza oczywiście jeszcze problem emigracji żydowskiej z Polski.

„Traktowanie zaś problemu przez państwa zachodnie wyłącznie pod kątem widzenia uchodźców z jednego państwa wywołać musi w opinii publicznej w Polsce wrażenie, że tworzenie uchodźców jest w praktyce premiowane, natomiast szukanie rozwiązania problemu emigracji żydowskiej z Polski — która datuje się nie od dziś, lecz od kilkudziesięciu lat — drogą konstruktywnej współpracy międzynarodowej stawia nasze państwo i Żydów polskich w sytuacji upośledzonej.“

Referent wskazał dalej na usiłowania, zmierzające

do rozwiązania sprawy żydowskiej, które idą dziś w trzech kierunkach:

1) podkreślenia znaczenia Palestyny, ze względów narodowych i religijnych, dla emigracji żydowskiej;

2) wykorzystania wszystkich możliwości, istniejących w klasycznych krajach imigracyjnych, lecz możliwości te są dziś niestety bardzo nikłe;

3) znalezienia nowych terenów emigracyjnych, umożliwiających akcję osiedleńczą na większą skalę, aniżeli emigracja rozproszona.

Następnie stwierdził wicemarszałek Surzyński, że: „z uwagi na skomplikowany charakter polityczny, gospodarczy, finansowy i socjalny problemu emigracji żydowskiej, zagadnienie to ma charakter wybitnie międzynarodowy i wymaga multilateralnego porozumienia wszystkich zainteresowanych państw. Jedynie w ten sposób zagadnienie żydowskie, stanowiące dziś w znacznej części czynnik fermentu i konfliktu, może znaleźć rozwiązanie w sposób odciążający Europę od jednej z jej wielowiekowych bolączek.

„Mówiąc o problemie emigracji żydowskiej z Polski — zaznaczył wicemarszałek Surzyński — pragnę na zakończenie podkreślić, że jedynym i właściwym źródłem problemu tego jest historyczny proces, polegający na tym, że chłop polski z przeludnionych wsi drogą naturalnej ewolucji dąży do zajęcia miejsca w handlu i rzemiośle małych miasteczek i miast.

„Proces powyższy rozwija się z siłą żywiołową i jakkolwiek czynić będziemy starania, aby zgodnie z naszą tradycją narodową rozwiązanie problemu żydowskiego nosiło cechy rozwiązania poważnego, godnego naszego Narodu, to jednak z drugiej strony — społeczeństwo żydowskie musi zrozumieć, że poza jego własnymi dążeniami i celami istnieją również interesy polskie. Naród polski nie cofnie się przed przeprowadzeniem swoich interesów życiowych mimo wszelkie trudności i taką lub inną propagandę.

„Mówię to dlatego, gdyż obecnie jest jeszcze czas na spokojne rozwiązanie zagadnienia.

„Jeśli nie będzie innego wyjścia, będziemy musieli podjąć rozwiązanie zagadnienia żydowskiego we własnym zakresie“.

W dalszym ciągu swego przemówienia p. wicemarszałek L. Surzyński omówił zagadnienie surowcowo-kolonialne. Przytaczamy poniżej tę część przemówienia w całości, gdyż daje ona miarę, jak planowo i z jak wielką troską ujmowana jest sprawa naszej zamorskiej ekspansji.

„Nową dziedzinę, która od pewnego czasu weszła w obręb zainteresowań i bezpośredniej akcji Min. Spraw Zagranicznych, jest problem kolonialny.

„Pan Minister Spraw Zagranicznych był pierwszym z polskich ministrów, który, doceniając doniosłość posiadania przez Polskę kolonii, nie tylko zwrócił na tę sprawę uwagę, lecz umieścił ją w rzędzie swych zamierzeń realizacyjnych.

„Dzisiaj problem kolonialny od strony polskiej

został już postawiony i — co specjalnie należy podkreślić — dążenia nasze, w tym zakresie są przez opinię międzynarodową coraz bardziej rozumiane i uznawane.

„Dążenia Polski do posiadania własnych terenów kolonialnych wypływają bowiem zarówno z istotnych założeń naszej polityki gospodarczej, jak też z przesłanek, na jakich w dobie obecnej musi opierać się nasza polityka emigracyjna. Nie możemy bowiem dopuścić do tego, aby Polacy za granicą, ten, jak to było widoczne na przestrzeni wielu dziesiątków lat, najcenniejszy element, wykazujący się najcięższą pracą w najtrudniejszych warunkach, zdobywający w swym znojmym trudzie dzikie obszary dla nowożytnej cywilizacji, w efekcie końcowym pozbawiani byli na obcych terenach, jak to ostatnio widzimy, przez zespoły, stojące niejednokrotnie na niskim szczeblu cywilizacyjnego i kulturalnego rozwoju, swych praw do języka, rodzimej kultury i kontaktu z macierzą.

„Akcja zmierzająca do uzyskania dla Polski kolonii jest jednak pracą tego rodzaju, że pomyślnie przeprowadzenie jej przez Ministra Spraw Zagranicznych, a o innym nie może być mowy — wymaga zorganizowanej woli i pomocy całego kraju.

„Zresztą wola ta przejawiała się niejednokrotnie przez działalność i wystąpienia organizacji, mającej oparcie w najszerszych warstwach społeczeństwa polskiego, a mianowicie Ligi Morskiej i Kolonialnej.

„Żywiłowy rozwój LMK, która liczy dzisiaj około miliona członków, świadczy wymownie o zrozumieniu spraw kolonialnych przez naród polski.

„W chwili obecnej musimy położyć przede wszystkim nacisk na przygotowanie kraju do zadań, jakie mogą przed nim stanąć w pewnym momencie.

„Tu należą przede wszystkim: wyszkolenie i przygotowanie kadr ludzkich oraz rozwinięcie akcji, wykazującej zarówno nasze zainteresowania terenami kolonialnymi, jak też możliwości konstruktywnej pracy na tych terenach.

„Jeśli chodzi o pierwsze zagadnienie, a więc o kadry ludzkie, to musimy zapewnić sobie dostateczny zespół ludzi odpowiednio przygotowanych do tego, aby mogli objąć swą służbę na nowych posterunkach, w warunkach całkiem od naszych odmiennych. Potrzeba nam będzie odpowiedniej liczby rolników i lekarzy, specjalistów od rolnictwa tropikalnego i medycyny tropikalnej, zootechników, kupców, inżynierów różnych rodzajów, obznajmionych z terenami afrykańskimi i z pracą w tamtejszych warunkach, dalej pracowników administracyjnych, sądowych, żołnierzy itd, przy czym wszystkie te osoby powinny być przygotowane do wykonywania swych obowiązków w klimacie gorącym i znać ewentualną swą przyszłą pracę.

„Zresztą szereg wymienionych powyżej kategorii osób jest i będzie nam potrzebny dla zwiększenia zasięgu naszej ekspansji gospodarczej, niezależnie nawet od posiadania własnych terenów kolonialnych. Z radością stwierdzam, że poważna kadra działaczy kolonialnych jest już przygotowana i czeka na hasło.

„A teraz dalsze zagadnienie: nasz bilans handlowy z krajami zamorskimi, a w szczególności z obszarami kolonialnymi, jest wybitnie ujemny.

Zrównoważenie tego bilansu przez wzmoczenie naszego eksportu na te tereny byłoby osiągnięciem o poważnym dla kraju znaczeniu. Poza tym nawiązanie kontaktu handlowo-gospodarczego z terenami egzotycznymi pozwoliłoby nam na zaopatrywanie się w surowce u źródeł produkcji, zamiast czynić to, jak obecnie, u pośredników europejskich, którym przepłacamy dziesiątki milionów złotych rocznie.

„Tutaj chciałbym zwrócić się do tzw. sfer gospodarczych, które tak często narzekają na to, iż państwo wkracza w sferę inicjatywy prywatnej. Dlaczego inicjatywa prywatna nie zwraca się w tym tak ważnym kierunku eksploatacji gospodarczej: kolonii i handlu z koloniami, gdzie istnieją ogromne możliwości osiągania zysków, co leży przecież w naszym interesie? Dlaczego nie powstają wielkie kompanie eksportowo-importowe dla handlu z Afryką, przedsiębiorstwa do eksploatacji tak potrzebnych nam różnych surowców mineralnych i roślinnych, przedsiębiorstwa żeglugi towarowej itd?

„Afryka to obszar, na którym kopalnie dają dywidendy, dochodzące do stukilkudziesięciu procent rocznie, a zbiór jednoroczny płodów rolnych pozwala w niektórych przypadkach nie tylko na pokrycie wszystkich kosztów, związanych z zagospodarowaniem i wyposażeniem terenu, ale również pozwala pokryć całkowity koszt nabycia ziemi i maszynowego inwentarza.

„Wspominając tu o tym, czynię to dlatego, aby z jednej strony uwypuklić ciągle jeszcze zaściankowość naszej akcji gospodarczej i brak szerszej inicjatywy, a z drugiej zaś podkreślić potrzebę zmiany w tym zakresie. Zmiana ta jest konieczna zarówno w nastawieniu sfer handlowo - przemysłowych, jak też rządu, a w szczególności kilku resortów, a wreszcie opinii i szerokich kół całego kraju.

„Dlatego też pragnę zaapelować do kolegów referentów budżetu innych resortów, chodziłoby tu przede wszystkim o Min. Przem. i Handlu, Min. Skarbu, Min. W. R. i O. P., aby zechcieli rozważyć wysuwające się tu zagadnienie przy omawianiu przyszłych prac tych resortów w dziedzinie przygotowania naszej akcji kolonialnej oraz starali się uwzględnić w budżetach odnośnych ministerstw ew. potrzebę przeznaczenia pewnych sum budżetowych, czy to na akcję tworzenia katedr, studiów i wykładów z dziedziny kolonialnej na uczelniach dla szkolenia elementu ludzkiego do przyszłej akcji, czy też na popieranie samej ekspansji handlowej i eksploatacyjnej itp.

„Ze swej strony zaś, aby zapewnić Min. Spraw Zagr. niezbędne środki na pionierskie, przygotowawcze prace ministerstwa, mające w szczególności na celu gromadzenie elementów i ułatwianie ekspansji sfer zainteresowanych — proponuję podwyższenie w przyszłym budżecie sumy, przewidzianej w par. 15, do kwoty, odpowiadającej istotnym potrzebom.

Znalezione na: www.magemar.com.pl

„Ponieważ akcja kolonialna jest jedną z historycznych akcji, która ma otworzyć przed krajem nowe możliwości rozwoju, musimy dołożyć starań, aby przez należyte jej przygotowanie oddać w ręce Pana Ministra Spraw Zagranicznych, który tę trudną akcję pierwszy podjął i systematycznie rozwija, jak największe atuty o znaczeniu międzynarodowym“.

NOWY WYŚCIG ZBROJEŃ



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Noworoczne życzenia Niemiec pod adresem Anglii wyraziły się w formie konkretnego żądania parytetu tonażu dla okrętów podwodnych marynarki niemieckiej.

Jak wiadomo, układ morski angielsko-niemiecki z roku 1935 dawał Niemcom prawo do budowy okrętów podwodnych w granicach 45% w odniesieniu do tonażu angielskiej floty podwodnej. Ale już wtedy Niemcy zastrzegły sobie prawo parytetu w tej dziedzinie, co prawda jedynie w wypadku nieodzownej konieczności; w każdym razie, na przeciąg lat 7-miu, a więc do roku 1942, miały się zadowolić 45%-owym stosunkiem. Swą obecną decyzję Niemcy uzasadniają tym, że Sowiety rozbudowują swe siły morskie w takim tempie, iż stanowią poważne zagrożenie dla interesów niemieckich na Bałtyku.

Ponadto Niemcy zawiadomiły Anglię, że mają zamiar zbudować jeszcze dwa dalsze ciężkie krążowniki po 10.000 ton, poza budowanymi dotychczas trzema („Blücher“, „Hipper“ i „Prinz Eugen“). Należy nadmienić, że w roku 1937-mym Niemcy uzupełniły swój układ z Anglią z roku 1935 wyrażając zgodę na budowę tylko trzech krążowników ciężkich, jeżeli Sowiety nie będą budowały również większej ilości takich okrętów. Teraz jednak, posiadając konkretne wiadomości o budowie przez Sowiety co najmniej 4-ch okrętów tej kategorii, Niemcy chcą podjąć budowę dalszych dwóch ciężkich krążowników po 10 tys. ton. By jednak pozostał nadal w mocy zasadniczy warunek traktatu z r. 1935, stosunek 35% do ogólnego tonażu floty angielskiej, Niemcy skłonni są zaniechać budowy jednego pancernika o 35.000 ton, oraz dwóch lekkich krążowników po 7.000 ton, względnie przekształcić trzy pancerniki typu „Deutschland“ na okręty szkolne.

Niemieckie uzasadnienie żądania o przyznanie im parytetu w odniesieniu do okrętów podwodnych rozbudową floty sowieckiej wzbudza wielkie wątpliwości. Położenie geograficzne baz floty sowieckiej jest bardzo niedogodne; są one daleko od głównych linii komunikacyjnych na Bałtyku, ponadto flota sowiecka może być łatwo zablokowana w Zatoce Fińskiej. W tych warunkach flota sowiecka nie przedstawia już tak wielkiego niebezpieczeństwa dla Niemiec. Jedynie liczne sowieckie okręty podwodne mogłyby rzeczywiście zagrozić poważnie niemieckim liniom komunikacyjnym na Bałtyku. Ale dla zwalczania sowieckich okrętów podwodnych potrzebne są Niemcom przede wszystkim lekkie okręty nawodne: torpedowce, eskortowce, ścigacze, samoloty, ale nie okręty podwodne, które się najmniej do tego celu nadają. Dlatego też wysuwanie przez Niemcy niebezpieczeństwa sowieckiego nie wydaje się dostatecznie uzasadnione. W rzeczywistości na decyzję Niemiec wpłynęły prawdopodobnie inne czynniki natury politycznej i wojskowej. Według wszelkiego prawdopodobieństwa, parytet okrętów podwodnych jest im potrzebny nie dla celów obronnych, lecz zaczepnych i to przede wszystkim przeciwko Zachodowi: Anglii i Francji. Obecne zaś położenie polityczne w Europie, w związku z zarysowującą się likwidacją wojny domowej w Hiszpanii na korzyść generała Franco, daje Niemcom dużo możliwości skutecznego zastosowania tak niebezpiecznej dla Anglii broni, jaką jest liczna flota podwodna. Ogólnie wiadomo, że jedną z zasadniczych przyczyn ostatecznego niepowodzenia działań niemieckich okrętów podwodnych podczas wielkiej wojny było to, że bazy ich były położone za daleko od głównych linii komunikacyjnych Anglii. Wtenczas już starały się Niemcy zorganizować potajemne bazy dla swych okrętów podwodnych w portach hiszpańskich, położenie których było z punktu widzenia operacyjnego niezwykle korzystne.

Jeżeli by Niemcy, korzystając ze swych stosunków i wpływów w Hiszpanii narodowej, rozmieściły w portach atlantyckich i śródziemnomorskich Hiszpanii, np. w Ferrolu, Vigo, Ceucie, Palmie i na Wyspach Kanaryjskich, znaczną ilość okrętów podwodnych, to główne linie komunikacyjne morskie nie tylko Anglii, ale i Francji, znalazłyby się w wielkim niebezpieczeństwie. Rozmieszczone w ten sposób niemieckie okręty podwodne zagrażałyby skutecznie angielskim liniom komunikacyjnym z Ameryką, Afryką i Azją, zarówno na Morzu Śródziemnym, jak i na Oceanie Atlantyckim. Zostałyby również zagrożone francuskie połączenia z jej imperium afrykańskim.

Tu zauważyć należy, że posiadane teraz przez Niemcy okręty podwodne należą do typów małych i średnich (od 250 do 750 ton), a więc mają zasięgi dość ograniczone i mogą działać skutecznie jedynie w tym wypadku, jeżeli ich bazy wypadowe znajdować się będą jak najbliżej właściwych obiektów

ataku, w danym wypadku angielskich i francuskich linii komunikacyjnych. Temu zaś warunkowi jak najlepiej odpowiadają porty hiszpańskie. W świetle tych rozważań wydaje się bardzo prawdopodobne, że istotnym motywem żądania parytetu była nie obawa przed flotą sowiecką, lecz dążenie do zdobycia dla swych okrętów podwodnych dobrze położonych baz.

Parytet z Anglią pozwoli Niemcom na posiadanie 70.000 ton okrętów podwodnych. Ale wymagania strategiczne Anglii zmuszają ją do budowy okrętów podwodnych o wymiarach dość dużych (1.000 — 1.500 ton), a więc ich ilość nie jest znaczna: w chwili obecnej Anglicy posiadają 64 okręty podwodne. Niemcy zaś, wychodząc z założenia, że zasadniczym czynnikiem powodzenia działań okrętów podwodnych jest przede wszystkim wielka ich ilość, budują okręty podwodne o wymiarach bardzo umiarkowanych. Dzięki takiej polityce posiadają już teraz w składzie floty, wzgl. w budowie, 71 okrętów podwodnych o ogólnym tonażu ok. 25.000 ton. W ramach zaś parytetu z Anglią będą mogły wykorzystać jeszcze 45.000 ton przez zbudowanie 80 okrętów podwodnych po 500 ton, czyli rozporządzać będą olbrzymią flotą podwodną w składzie 161 okrętów. Jeżeli uprzytomnimy sobie, że w chwili wybuchu wojny światowej posiadały Niemcy tylko 24 zdolne do użytku okręty podwodne o bardzo małym zasięgu i rozmieszczone w bazach daleko położonych i łatwych do zablokowania, to w chwili obecnej położenie Niemiec jest pod tym względem o wiele korzystniejsze, zwłaszcza jeżeli

posiadać będą do dyspozycji porty hiszpańskie. Obecna flota podwodna Niemiec nie przedstawia się zbyt groźnie dla Anglii, jeżeli by została rozmieszczona w bazach niemieckich na morzach Północnym i Bałtyckim; nabiera zaś zupełnie innego ciężaru gatunkowego, jeżeli działalność jej opierać się będzie o porty hiszpańskie.

Skutkiem politycznych decyzji Niemiec co do rozbudowy floty podwodnej do stanu parytetu z Anglią będzie prawdopodobnie zaostrzenie przeciwieństw angielsko-niemieckich z powodu Hiszpanii. Anglia więcej, niż dotychczas, dążyć będzie do wyeliminowania tego kraju spod wpływów niemieckich przez utrudnianie wszystkimi środkami odniesienia ostatecznego zwycięstwa generałowi Franco. Francja również nie może dopuścić do zwycięstwa generała Franco, jeżeli nie ma pewności, że to zwycięstwo nie stworzy nowego frontu pirenejskiego i nie odda do dyspozycji niemieckich i włoskich okrętów podwodnych portów hiszpańskich.

Żądanie Niemiec o przyznanie im parytetu z angielską flotą podwodną zaskoczyło Anglię bardzo przykro i niebezpiecznie. Polityka Anglii, która dotychczas popierała zbrojenia morskie Niemiec, doczekała się bardzo prędko szeregu ciężkich i upokarzających klęsk — od okupacji Nadrenii do kapitulacji w Monachium. Ale te klęski dotyczyły Anglii tylko pośrednio; żądanie zaś parytetu godzi już bezpośrednio w najistotniejszą podstawę bytu Anglii — w panowanie na morzu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



R. CZECZOTT



Niemieckie okręty podwodne w porcie Kilonii

SPRAWA EMIGRACJI ŻYDOWSKIEJ JAKO PROBLEM KOLONIALNY

W ostatnim numerze „Morza i Kolonii” omówiliśmy w ogólnych zarysach całokształt zagadnienia emigracji żydowskiej, oraz trzy kierunki, prowadzące do rozwiązania problemu:

1) emigrację rozproszoną do klasycznych krajów migracyjnych, mogących przyjąć przede wszystkim żydowski element miejski,

2) zorganizowaną emigrację masową do Palestyny,

3) zorganizowaną emigrację masową na obszary nieużytkowane i słabo zaludnione.

Rozwiązanie sprawy żydowskiej drogą emigracji rozproszonej na wielką skalę napotyka dziś na nieprzezwyciężone trudności polityczne.

Jeżeli zaś chodzi o Palestynę, to wypadki polityczne w rejonie śródziemno morskim i brytyjska polityka imperialistyczna na Bliskim Wschodzie przekreśliły w znacznej mierze nadzieje Żydów. Myśl utworzenia niepodległego państwa żydowskiego — wskutek zbrojnego oporu Arabów — nie znalazła rozwiązania. Nie została również rozwiązana w Palestynie sprawa emigracji żydowskiej. W latach 1921—1938 przybyło do Palestyny zaledwie około 300.000 imigrantów żydowskich, co stanowi przeciętnie około 17.000 rocznie. Tymczasem żydowskie potrzeby migracyjne ocenia się na 200.000 rocznie, z czego na samą Polskę przypada około 100.000 rocznie. Oczywiście, o ile Żydzi mogliby się stać wyłącznymi gospodarzami na ziemi palestyńskiej, to mogliby rozwiązać sprawę emigracji żydowskiej na wielką skalę. Ale nie należy zapominać, że współgospodarzami na ziemi palestyńskiej są Arabowie, którzy nie chcą współżyć z Żydami, a których uświadomienie narodowe i polityczne rośnie. Nie należy wreszcie zapominać, że faktycznym włodarzem ziemi palestyńskiej jest Wielka Brytania, która uprawia od powstania mandatu palestyńskiego konsekwentnie politykę równowagi pomiędzy czynnikiem żydowskim i arabskim. Polityka równowagi tych dwóch sił będzie niewątpliwie przez Wielką Brytanię kontynuowana. Oznacza to, że Żydzi nie będą nigdy samodzielnymi gospodarzami w całej Palestynie i że wskutek tego nie będą nigdy w stanie rozwiązać w rejonie palestyńskim zagadnienia emigracji żydowskiej według żywotnych potrzeb żydostwa.

Skoro ani emigracja rozproszona, ani emigracja palestyńska nie rozwiążą zagadnienia przesiedlenia z Europy co najmniej 6 milionów Żydów, konieczne jest wkroczenie na trzecią drogę, tzn. rozwiązanie zagadnienia emigracji żydowskiej na podstawie terytorialistycznej.

Już przed wojną, równocześnie z palestyńskim ruchem syjonistycznym, idee terytorialistyczne nurtowały wśród społeczeństwa żydowskiego. Były nawet dyskutowane dwie konkretne możliwości: jedna — to utworzenie ośrodka kolonizacji żydowskiej w Ugandzie, którą interesował się sam twórca współczesnego syjonizmu, Herzl, a która upadła

wskutek opozycji znacznego odłamu syjonistów. Druga koncepcja, pochodząca od Żydów amerykańskich, miała na celu utworzenie wielkiego żydowskiego ośrodka w Angoli. Nim zagadnienie to jednak dojrzało, wybuchła wojna światowa, a sprawa terytorium żydowskiego skierowana została na tory palestyńskie.

Obecnie, w okresie wzmożonego antysemityzmu, w okresie przymusowej emigracji Żydów z różnych krajów, w okresie równoczesnego zacieśniania możliwości migracyjnych zarówno w Palestynie, jak i w klasycznych krajach migracyjnych (Stany Zjednoczone, Kanada, Argentyna, Brazylia, Australia), dyskutowane są znowu żywo zarówno w żydowskich jak i w nieżydowskich kołach możliwości znalezienia słabo zaludnionego terytorium, na którym możliwe byłoby masowe osiedlenie Żydów.

Zasadniczo na kuli ziemskiej znajdują się jeszcze obszary słabo zaludnione i gospodarczo nieużytkowane, nadające się do masowego osiedlenia elementu białego. Można je rozdzielić na dwie kategorie: na państwa suwerenne, a tu wyliczyć należy Australię (1 mieszkaniec na 1 km kw.), Kanadę (0,5 mieszk. na 1 km kw.), państwa Ameryki Południowej oraz Unię Południowo-Afrykańską (8 mieszkańców na 1 km kw.). Drugą kategorię stanowią słabo zaludnione obszary kolonialne, a mianowicie Gujana brytyjska, holenderska i francuska oraz kolonie w Afryce środkowej i południowej.

Rozwiązanie terytorialistyczne sprawy żydowskiej w państwach suwerennych napotyka na te same zasadnicze trudności, jak imigracja indywidualna Żydów do tych krajów. Wszystkie te państwa uważają zasadniczo element żydowski za niepożądany i widzą w przyjęciu wielkich mas żydowskich więcej niebezpieczeństw, aniżeli korzyści gospodarczych i politycznych. Jednym słowem, realizacja koncepcji terytorialistycznej w jednym z powyższych państw suwerennych nie byłaby uważana za koncepcję konstruktywną, leżącą w interesie samego państwa imigracji — a nie należy zapominać, że zawsze interes państwa imigracji decyduje o rozwiązaniu problemów migracyjnych.

Wśród tych państw suwerennych istnieje jednak jedno państwo, które niewątpliwie stoi wobec konieczności zwiększenia swej ludności drogą masowej imigracji: jest to Australia, poważnie zagrożona wskutek zarysowującej się coraz bardziej ekspansji rasy żółtej, która wcześniej czy później musi zalać kontynent australijski. Australia dąży jednak dzisiaj do rozwiązania swego problemu ludnościowego drogą imigracji elementu anglosaskiego i sprzeciwia się większej imigracji żydowskiej. Jak długo więc Australia żywić będzie iluzję, że zaludni się anglosasami, tak długo kontynent ten będzie dla Żydów zamknięty — wbrew żywotnym interesom samej Australii.

Skoro rozwiązania terytorialistyczne w państ-



wach suwerennych odpadają, pozostaje rozwiązanie kolonialne. Ostatnio dyskutowane są przez opinię publiczną oraz poruszone zostały częściowo nawet przez odnośne czynniki rządowe następujące tereny: Gujana brytyjska w Ameryce Południowej, oraz Kenia, Tanganika, Północna Rodezja, Angola na kontynencie afrykańskim.

Jeżeli chodzi o Gujanę, to masowa emigracja żydowska byłaby możliwa tylko w obrębie wszystkich trzech kolonii, tzn. Gujany brytyjskiej, francuskiej i holenderskiej. W chwili obecnej brak jest dostatecznych elementów, które by pozwoliły na obiektywną ocenę, czy koncepcja Gujany jest realna.

Dużo wyraźniejsze kontury posiada koncepcja szukająca rozwiązania sprawy emigracji żydowskiej na kontynencie afrykańskim. Zarówno Kenia jak i Północna Rodezja posiadają niewątpliwie warunki dla masowego osiedlenia białych. W Kenii na obszarze 583.000 km kw. zamieszkuje zaledwie 3,1 miliony ludzi, w tym 17,5 tys. białych. W Północnej Rodezji na obszarze 746.000 km kw. zamieszkuje zaledwie 1,4 miliona ludzi, w tym 10 tys. białych. Tanganika wreszcie mieści na obszarze 970.000 km kw. 5,1 miliona ludzi, w tym 8 tys. białych. Warunki klimatyczne w tych trzech koloniach pozwalają na osiedlenie się białych, oczywiście w odpowiednich rejonach wyżynnych i przy stosowaniu nowoczesnych środków higieny. Kolonie te są dzisiaj nastawione na produkcję rolniczą, mogłyby one jednak rozwinąć się również jako ośrodki produkcji przemysłowej i ośrodki handlowe. Zasadniczo rozwiązanie sprawy emigracji żydowskiej na płaszczyźnie terytorialistycznej w obrębie kolonii afrykańskich ma pewne stałe korzyści gospodarcze i polityczne, nie tylko dla Żydów, lecz również dla kraju przyjmującego, tzn. dla Wielkiej Brytanii. Korzyści te są następujące:

1) Niski poziom rozwoju ludności tubylczej umożliwia masowe osiedlenie Żydów, bez tworzenia takiego konfliktu, jaki powstał w Palestynie pomiędzy Żydami a Arabami, posiadającymi własne tradycje i wzrastającą świadomość narodową.

2) Nikła ilość elementu białego w koloniach nie wytworzy poważnego konfliktu pomiędzy imigrantami żydowskimi, a pozostałą białą ludnością, któ-

ra niewątpliwie przez konkurencję żydowską wyparta będzie ze swych pozycji gospodarczych, lecz która będzie mogła, w każdym razie przez jedno pokolenie zachować swą pozycję polityczną i administracyjną.

3) Terytorialistyczne rozwiązanie sprawy żydowskiej wymaga wytworzenia żydowskiej warstwy rolniczej. Jest to nader trudne tam, gdzie Żyd musi dokonywać wielkiego wysiłku fizycznego, tzn. tam, gdzie musi się stać prawdziwym chłopem. Tymczasem rolnictwo kolonialne

oparte jest dziś nie na gospodarstwach chłopskich, lecz na fermach i plantacjach, na których pracę fizyczną wykonywa murzyn. Jasne jest, że w takich warunkach utworzenie niezbędnej warstwy rolników żydowskich jest dużo łatwiejsze, aniżeli w krajach europejskich.

4) Masowe osiedlenie Żydów doprowadziłoby do poważnego podniesienia poziomu gospodarczego tych kolonii, które w ten sposób w przeciągu jednego lub dwóch pokoleń mogłyby podnieść się do poziomu gospodarczego i socjalnego Unii Południowo-Afrykańskiej, stanowiąc poważne wzmocnienie pozycji Imperium Brytyjskiego w Afryce.

Afrykańska koncepcja terytorializmu żydowskiego jest więc koncepcją konstruktywną, dającą korzyści państwu imigracji, dającą korzyści państwu emigracji, rozwiązującą w sposób trwały zagadnienie bytu gospodarczego i narodowego mas żydowskich i leżącą tym samym w interesie gospodarki światowej i stabilizacji międzynarodowych stosunków politycznych.

Realizacja tej koncepcji wymaga oczywiście nie tylko wielkich kapitałów, których mobilizacja leżałaby w interesie zarówno Żydów, jak i Wielkiej Brytanii. Utworzenie terytorium żydowskiego w Afryce wymaga przede wszystkim pionierskiego wysiłku tych Żydów, którzy w pierwszych dziesięciu latach zdobyć mają te obszary dla narodu żydowskiego. Do tych wysiłków pionierskich zdolni są jedynie Żydzi polscy. Jedynie Żydzi polscy bowiem posiadają odpowiednią odporność fizyczną i psychiczną. Jedynie Żydzi polscy posiadają warstwę robotniczą i jedynie w Polsce przechodzą przysposobienie rolnicze, dostarczając odpowiedniego materiału ludzkiego, co jest niezbędne dla gospodarczego opanowania i urzędzenia kraju.

Tak samo, jak żydowska Palestyna nie mogłaby powstać bez żydowskich chałciców z Polski, tak samo bez Żydów polskich nie może powstać żaden inny wielki ośrodek imigracji żydowskiej. Żydzi polscy, którzy wskutek nadmiernej liczby i wadliwej struktury są elementem destrukcyjnym w życiu gospodarczym i społecznym Polski, stanowią niezbędny element dla każdego konstruktywnego rozwiązania sprawy żydowskiej w skali światowej.

Ze strony ortodoksyjnych syjonistów przeciwko

idei terytorialistycznej wysuwane są uporczywie poważne zarzuty, które streścić się dają w następujących tezach:

1) Żadna koncepcja terytorialistyczna nie jest realna, gdyż żadne państwo nie okazało dotychczas realnej gotowości udostępnienia jakiejś części swego terytorium dla rozwiązania problemu żydowskiego.

2) Żadnego narodu nie stać na równoczesną kolonizację dwóch terenów. Skoro wysiłek żydowski skoncentrował się około dzieła palestyńskiego, niemożliwe jest równoczesne inwestowanie poważnych funduszy żydowskich w jakieś koncepcje terytorialistyczne, nawet w znaczeniu utworzenia kolonii dla przyszłego państwa palestyńskiego. Najpierw bowiem musi istnieć metropolia, tj. państwo żydowskie, a potem dopiero może powstać ew. żydowska kolonia.

3) Akcja kolonizacyjna wymaga specjalnego nastawienia ideowego. Nastawienie takie istnieje wśród Żydów w stosunku do Palestyny, i dlatego dzieło palestyńskie dało pozytywne rezultaty. Natomiast podobnego nastawienia ideowego nie będzie nigdy w stosunku do jakiegokolwiek terenu obojętnego dla tradycji żydowskich — i dlatego każda koncepcja terytorialistyczna zakończyć się musi niepowodzeniem.

Powyższe zarzuty nie wytrzymują krytyki, a to z następujących powodów:

1) Istotnie, zagadnienie terytorialistycznego rozwiązania sprawy żydowskiej nie dojrzało jeszcze tak dalece, aby to mocarstwo kolonialne, które ma głos decydujący w tej sprawie, wyraziło zgodę na udostępnienie masowej kolonizacji żydowskiej jednego ze swych terenów kolonialnych. Jednak nie mniej iluzoryczne jest liczenie niektórych syjonistów, że Wielka Brytania zgodzi się odstąpić od swej tradycyjnej polityki równowagi sił i że wbrew zasadom swej polityki imperialistycznej odda Żydom Palestynę w takie władanie, które mogłoby rozwiązać zagadnienie emigracji żydowskiej. Wielka żydowska Palestyna nie leży na linii tradycyjnej polityki brytyjskiej — natomiast utworzenie żydowskiego terytorium w Afryce może być w interesie politycznym i gospodarczym Imperium Brytyjskiego.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

wowienia, do pracy fizycznej i do wysiłków pionierskich, to świadczyłoby to bardzo źle o zmyśle realizmu Żydów. Należy sobie zdać sprawę, że wprowadzić w Europie zawsze będą Żydzi, lecz że ośrodki masowe żydostwa w Europie ulec muszą likwidacji. Likwidacja ta może nastąpić albo drogą zagłady ekonomicznej, a więc czysto destrukcyjnie, albo drogą stworzenia sobie przez Żydów na nowych ziemiach nowych i tym razem już stałych pozycji gospodarczych, a więc konstruktywnie. Od zrozumienia tej prawdy przez przewodców żydowskich zależy rozwiązanie zagadnienia przyszłego bytu milionów Żydów. Nie jest to problem „ideowości“, lecz problem zrozumienia ewolucji dziejowej.

Reasumując powyższe wywody, możemy zagadnienie emigracji żydowskiej ująć w sposób następujący: problem nie może być całkowicie rozwiązany ani w Palestynie, ani drogą tzw. emigracji rozproszonej. Rozwiązanie pełne, które by uzdrowiło przede wszystkim sam naród żydowski, dać może tylko stworzenie obok Palestyny drugiego żydowskiego ośrodka terytorialnego, stanowiącego kolonię ludnościową, a ew. również bazę surowcową żydowskiej Palestyny. Teoretycznie, kontynentem idealnym dla rozwiązania sprawy żydowskiej na wielką skalę byłaby Australia. Wobec negatywnego stanowiska samej Australii — pozostaje — kontynent afrykański. Sprawa żydowska ma więc swój aspekt kolonialny.

Wobec zamknięcia się kontynentu amerykańskiego, azjatyckiego i australijskiego dla rozwiązania wielkich zagadnień ludnościowych i ekonomicznych Europy, kontynent afrykański staje się coraz bardziej naturalnym zapleczem i uzupełnieniem kontynentu europejskiego. Wśród palących zagadnień Europy, sprawa żydowska zajmuje miejsce pierwszorzędne. Nic dziwnego, że skoro sprawy żydowskiej nie chcą lub nie mogą rozwiązać Ameryka i Australia, kontynent afrykański staje się tym terenem, na którym prędzej czy później również sprawa emigracji żydowskiej będzie musiała znaleźć chociaż częściowe rozwiązanie.

LEMANUS



Osada murzyńska — Afryka

tak dominującego stanowiska Włochów na Morzu Śródziemnym, sytuacja dla Włochów jest więc ciężka, mają przeciw sobie przymierze, przymierze najpewniejsze, bo oparte na wspólnym interesie.

Dlatego też, widząc na razie twardy opór ze strony przeciwnej, prasa włoska wycofuje się jak gdyby z lekka z ofensywy, wysuwając mgliste propozycje ewentualnych koncesyj dla kolonistów włoskich.

Gdy jednak weźmiemy pod uwagę ostateczne niewypowiadanie się w tej kwestii osoby Duce, milczenie to wyda się groźne i nieustępliwe. Wszystko to wielka gra i hazard, posunięcia są nagłe i nie dające się nieraz przewidzieć.

W swym wystąpieniu anty-francuskim w kwestii Tunisu, biorą Włosi pod uwagę jeszcze jeden punkt, punkt jak gdyby ewentualnego oparcia w swych dążeniach — ludność tubylczą. Znowu jest to niewiadoma, gdyż w błyszczących i głębokich oczach synów pustyni trudno jest dopatrzeć się czegoś pewnego i szczerzego, skądby zresztą ta szczerłość mogła się tam znaleźć, gdy partnerzy gry są im jednak obcy. Ogólnie biorąc, Arabowie Maghrebu (ziemie położone od Egiptu do Atlantyku), z wyjątkiem libijskich, zachowali w sobie dużo wrodzonej przedmahometańskiego Dżeziret-ul-Arab (Półwyspowi Arabskiego), wrogości do Europejczyków i fanatyzmu. Ich przywiązanie do protektora wydaje się niepewne. Niejaką może sympatią u Arabów tunetańskich cieszą się Włosi, szczególnie zaś Duce.

Postać wodza faszystowskiej Italii i promieniująca z niej potęga oddziaływa zarówno na Europejczyka jak i na Araba. Ten drugi szczególnie — z natury swej wojownik, rycerz pustyni, poeta opiewający bohaterstwo i pogardę śmierci — ceni bardzo geniusz i siłę Duce.

Gdy w 1934 r. w swej podróży po Libii otrzymał Mussolini w Tripoli seif ul islam (miecz islamu), odbiło się to wielkim echem wśród wszystkich Arabów, nie wyłączając sąsiadów Libii.

Minęło cztery lata, rządy faszystowskie w Libii dokonały pod względem ekonomicznym i społecznym wielkich posunięć, Mussolini zaś dotrzymał obietnicy danej muzułmanom libijskim, nadając im w grudniu 1938 r. obywatelstwo.

Nie mogło to przejść bez wrażenia wśród mahometan francuskich posiadłości.

Jednak należy wziąć pod uwagę te nie dające się zaprzeczyć fakty, że Francja dała olbrzymi nakład pracy i kapitału dla podniesienia kulturalnego i gospodarczego Tunetani, przeprowadzając sieci kolejowe na znacznych obszarach, budując wielką ilość szkół, szpitali i dróg, podnosząc rolnictwo, roztaczając opiekę społeczną nad miejscową ludnością. I tu staje przed oczami wspaniała postać Marszałka Lyautey'a, który wiele lat pracy i geniuszu organizatorskiego poświęcił sprawom francuskich kolonii afrykańskich. I szereg innych dzielnych ludzi (że wspomnę Ojca Foucaul z jego działalnością charytatywną, kardynała Lavigerie), pionierską swą współpracą dopomagało do stworzenia



Uliczka w dzielnicy tubylczej

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



takiej sytuacji ekonomicznej, w jakiej ta część północnej Afryki nie znalazłaby się wskutek małych potrzeb cywilizacyjnych synów pustyni.

W dążeniach włoskich moment polityczny odgrywa główną rolę, podobnie zresztą jak i w zagospodarowywaniu i zaludnianiu Libii i w chęci utrzymania jej w ten sposób, ten sam czynnik ma decydujące znaczenie.

I Libia i Tunis są bowiem posiadłościami bardzo nieurodzajnymi. Szczególnie ten ostatni poza wąskim pasem nadbrzeżnym jest skalisty i pustylny, jest to najdalej na północ wysunięty pas Sahary, wrzynający się wielkim wschodnim Erdżem algerским głęboko na północ.

Diuny piaszczyste wciskają się nieraz pomiędzy osady nadbrzeżne, dochodząc do samego morza.

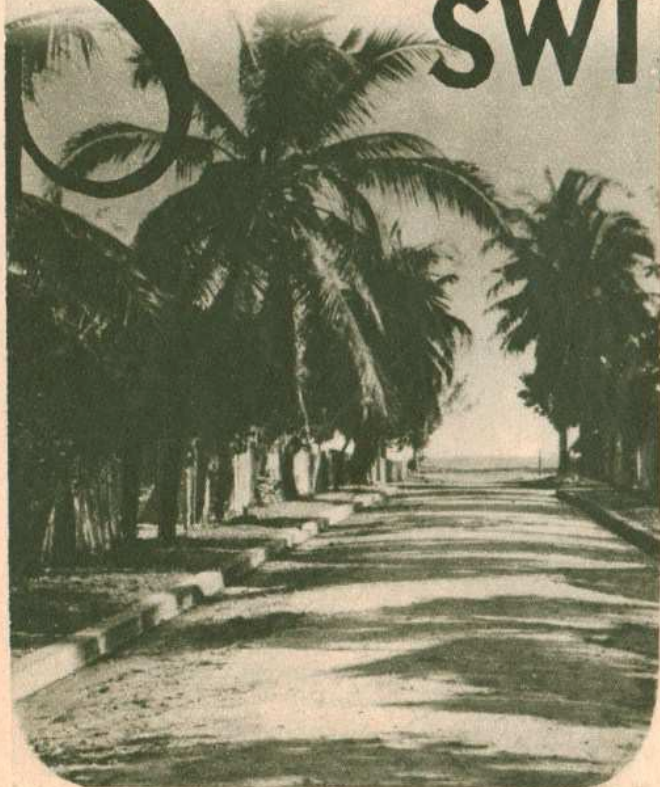
Pewne też znaczenie miałyby kwestia komunikacyjna. Libia zbliżyłaby się do Włoch o 400 blisko kilometrów, a Tunis z Pantellerią stanowiłby naturalny i krótki pomost między metropolią a koloniami.

Francuzi jednak, widząc w ostatnich czasach wzmagające się zainteresowanie Italii Tunisem, starają się ostudzić zapalę Włochów przez wzmocnienie granicy Tunisu od strony Libii drogą pasa fortyfikacji, nazwanego nową linią Maginota.

Jak się te nowe zmagania zakończą, trudno jest przewidzieć, znowu jednak nad pofalowanymi diunami Wielkiego Erdżu, poszarpanymi skałami Cap Bonu bardziej krwawo zachodzi słońce i jak na nieubłagane fatum, ziemia ta znów czeka na nowy jakiś przełom.

JERZY GUTKOWSKI

Szklanka ŚWIEŻEJ KRWI



(Od własnego korespondenta)

Tzw. Cancrelats stanowczo nie cieszą się moją sympatią. Rodzaj wielkich karaluchów, osiągających często kilka centymetrów długości, a górujących nad swymi europejskimi kuzynami właściwością fruwania, ma jeszcze i tę miłą cechę charakteru, że gryzie człowieka jedynie przy okazji i bez specjalnej złośliwości, rzeczy natomiast z pasją. Jedwabne, wełniane — co się trafi.

Ostrzegano mnie wprawdzie, by nie zostawiać ubrania wieczorem na wierzchu, lecz zabiwszy przy świetle latarki kilka sztuk miłych owadów — doszłam z lekkomyślnością młodości do wniosku, iż nic mi już nie grozi. A rano — katastrofa! Złośliwe stworzenia wyżarły w spódnicy tak kompromitujące i nie-reprezentacyjne dziury, że o włożeniu jej nie ma mowy. Wczoraj zaś ostre trawy i krzewy brussy podarły drugi garnitur i sytuacja jest beznadziejna. Któż zabiera na wyprawę w głąb kraju, w stepy i bezdroża kufry z ubraniami? Życie twardą ręką zmusza mnie do przyjęcia zaofiarowanej pomocy od towarzyszy podróży.

Zapewne nie jest przyjemne zawieranie nowych znajomości i prezentowanie się ludziom w... cudzych piórkach — ale mus to mus i trzepiąc się, jak ryba w sieci, w potrójnej wielkości (w stosunku do mojej osoby) szortach, ruszam w dalszą drogę. Sytuację ratuje nieco kolosalna agrałka, nabyta przeźornie u Chińczyka, ale bądź co bądź zjawiać się w tym stroju na uroczystość — nie jest przyjęte.

Otrzymały przed paru dniami telegram we-

zwał nas na koncesję tytoniową państwa M. — informując jedynie lakonicznie: „Warto przyjechać”. Będzie więc jakaś ciekawa „feta”. Domyślamy się tylko, że idzie o budowę nowego domu. Dotąd bowiem przedsiębiorczy pan M. zamieszkuje z rodziną dużą i czystą, ale pospolitą „case malgache”. Pan M. ma bujną przeszłość. W najlepszym znaczeniu — oczywiście. Wysoka, muskularna postać, smagła cera i wiecznie roześmiane oczy stanowią kontrast z drobnym wzrostem, jasną twarzą i wystraszonym spojrzeniem małżonki. Pani Germaine’a w przeciwieństwie do zawiadackiego męża, — boi się za dwoje.

Niejedno zresztą przeżyła. Na wozie i pod wozem. Pan M. szukał złota, kopał miękę, importował bawełniane tkaniny, służył w policji, wylądował wreszcie jako urzędnik w tzw. misji tytoniowej. Widocznie jednak była to dlań praca zbyt spokojna. Po paru latach „robienia w tytoniu” ze strony władz — został „kolonialcem”.

Trafił w Befotako na okres korzystny. Minęły już dla plantatorów ciężkie lata prób, lata gdy własnym doświadczeniem określać trzeba było czas siewu, flancowania roślin, zbioru liści, sposób budowania magazynów, wentylacji, gdy organizowano pracę najemników, gdy poszukiwano jeszcze terenów. Od r. 1921, kiedy po raz pierwszy przybyła na Madagaskar z Francji „Misja tytoniowa”, minęło sporo czasu. Dziś życie na koncesjach biegnie określonym torem.

W okolicach Miandrivazo, Belo etc., okolicach uznanych za najkorzystniejsze, mnożą się i rozwijają plantacje.

Doliny rzek i strumieni w porze dżdżystej zalewa woda nanosząca żyzny muł, olbrzymie 4—6 metrowe trzciny niszczą malgascy najemnicy ogniem, uprawiają wyznaczone sobie tereny, sieją, flancują, zbierają tytoń, który następnie sprzedają białemu właścicielowi koncesji za cenę 2 — 3 fr. za kg. Ten ostatni, dozorując przez cały czas ich pracę, z kolei przeprowadza fermentację etc., po czym odstawia produkt do składów rządowych otrzymując 5 — 6 fr. za kg. W ten sposób „Czerwona Wyspa” produkuje dziś tytoniu około 1.200 ton rocznie.

Pan M. z humorem utrzymuje, iż walczyć się do tych rezultatów przyczynia. „Bo praca nie łatwa. Znaleźć autochtonów, skłonić ich do pracy, dopilnować sumienności — no i walczyć z marnym stanem dróg, z łamiącymi się pod ciężarem samochodów mostami i t. d. Trzeba energii, wytrwałości, zdecydowania”.

— A dochody? Znalezione na: www.magemar.com.pl

— Phy! dochody... Mój sąsiad pan P. z fermy, w którą zainwestował ogółem wraz z budynkami

ok. 220 tys. fr. miał na przestrzeni dziesięciu lat przeciętnie netto rocznie 50 tys.

— Tak, prawie 25 proc. od kapitału, rozumiem, iż państwo M. osiedlają się na dobre, z zapałem rozpoczynając budowę domu.

Ów dom — to cały dramat. Nieznośne jest mieszkanie w małej case — co gorsza, tuż koło wioski Sakalawów. Prędko stworzyć trzeba własne gniazdo, dogodne, pięknie położone. Ale cóż zrobić, skoro do tego celu istotnie nadaje się jedno tylko jedyne wzgórze, wyniosłe, o łagodnych zboczach i szerokim szczycie, skąd rozciąga się wspaniały widok na płowe łańcuchy gór, na rozfalowane morze trzcin, na ciemne smugi lasów i srebrzystą wstęgę rzeki. Przestronnie, chłodno, cudownie — tylko... tylko tu właśnie, na onym wymarzonym miejscu znajdują się... groby. Groby przodków Sakalawów, groby wioski.

Wprawdzie leżą one nieco niżej, wprawdzie miejsca dość, a pani Germaine'a obawiająca się skorpionów i pajaków nie drży przed duchami, ale czy duchy ojców zgodzą się na obecność vazah w pobliżu swych ziemnych domów? — Zagadnienie. Zagadnienie ważne, nie można bowiem narażać się ludności i ranić uczuć tak zasadniczych, jak zastępujący tu właściwie wszelkie inne pojęcia religijne — kult przodków.

Wezwano więc na naradę króla. Król wioski ważył, rozmyślał — zwołał radę starszych i orzekł: „Dom zbudować można, ale vazah ofiarować muszą ojcom wołu. Muszą złożyć własnoręcznie ofiarę.“

Warunek przyjęto — i oto dziś właśnie odbędzie się uroczystość.

Pani Germaine'a chodzi blada i zdenerwowana. Małżonek bowiem powróciwszy z owych Sakalawskich pertraktacji poinformował ją tonem obojętnym: „Będziesz musiała wypić szklankę świeżej krwi“.

„Co????!!“ Znalezione na: www.magemar.com.pl

„Szklankę świeżej krwi. Wołu oczywiście. Ja zresztą też. Warunek nieodzowny. Inaczej nie będzie domu na wzgórzu“.

Pani Germaine'a bardzo pragnie owego domu, na który przecież ścina się już drzewa w lesie, z drugiej strony jednak ów warunek wydaje się jej potworny. Toteż błędnie coraz bardziej w miarę zbliżania się wyznaczonej pory.

Zachodzi słońce. Złota jego kula coraz niżej opada ku górcom. Z wioski wyległy tłumy kobiet o fantastycznych koafiurach, dzieci, wyrostków, mężczyzn i rozdygotanych staruszków, tak wiekowych, że nikt nie podejrzewał nawet ich istnienia. Uroczyście, powoli, w takt rytmicznego śpiewu i bicia w dłonie podchodzą ku górze. Tam na szczycie piękny, umaszczony odpowiednio zebu stoi związany i przytrzymywany przez kilku wyrostków. Doszliśmy na miejsce. Najstarsi z wioski wznoszą drżące dłonie i rozpoczynają długą jakąś jęklącą przemowę.

Zamilkli. Znów zerwał się rytmiczny śpiew i głuchy poklask czarnych dłoni. Silnym, umiejętnym szarpnięciem czarni boto wałą na ziemię byka, zręcznie krępując mu nogi. Teraz wkoło niego tuż przy kamieniach stanowiących niski, czwo-

rokątny grobowiec, krążyć poczynają rytmicznie starcy, zawodząc i jęcząc jakąś skandowaną melodię. Skończyli. Występuje król wioski, silny, krępy Sakalawa. Rozpoczyna przemowę. Długą, kwiecistą, w której obszernie dowodzi duchom dziadów i pradziadów, iż oto vazah nie są zli, iż ojcowie winni zgodzić się na ich obecność, będą bowiem opiekować się wioską, podniosą jej dobrobyt, ułatwią życie. Szerokimi gestami wskazuje wciąż na owych vazah — stojących opodal. A vazah mają miny niewyraźne. Zwłaszcza pani Germaine'a; ta pogańska uroczystość i perspektywa szklanki świeżej krwi podchodzi jej wyraźnie do gardła.

Wreszcie król celnym i silnym ruchem noża nagle przecina gardło i żyły leżącego zebu. Trysnęła ciemna krew i ścieka teraz do szybko podstawionego naczynia.

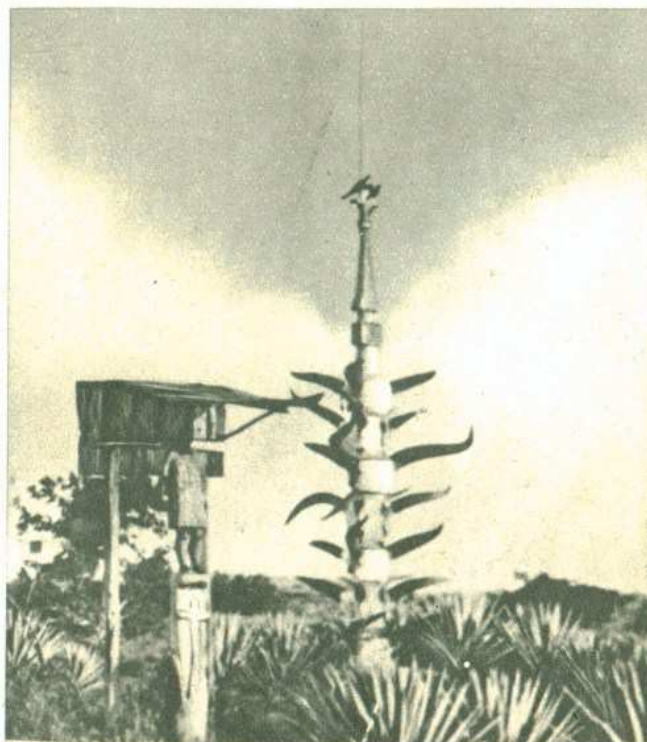
Król chwytając je i uroczystym gestem podaje vazah. Widzę, iż pani Germaine'a zielenieje, mąż jednak pewną dłonią ujmuje kubek i... z całym spokojem obchodzi kamienny grobowiec, polewając go ową świeżą krwią. Tylko ukośne spojrzenia w naszą stronę i rozbawiony błysk oka dowodzi okrutnego żartu „dokonanego“ na pani Germaine'ie.

Toteż posypały się na głowę winnego całe potoki wymówek i żalów, gdy schodziliśmy ze stoku wzgórza ku małej case, obecnej rezydencji.

— O co ci idzie? — odpowiada rozgoryczonej kobiecie z niewinną miną małżonek — dom zbudujemy i opieka sakalawskich przodków zapewniona. Możesz być spokojna: za to twoje obawy na pewno sprawią, iż nie będzie w nim skorpionów.

Pani Germaine'a milknie zmiażdżona. Ze wzgórza zaś dochodzą coraz głośniejsze okrzyki. Rozpoczęto tam ucztę. Wół zostaje spożyty na chwałę rozradowanych przodków. — Opieka nad domem vazah istotnie zapewniona. Ale przypuszczam, że skorpiony mimo wszystko w nim będą.

M. Z. H.



Groby przodków Sakalawów przyozdobione rogami

„Świat mierzymy miłą morską”

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Nic tu po mnie. O pewnej godzinie odpłynę. Od-pływam nocą. W cieniach rozplynał się horyzont daleki. Noc jest zła, szarpiąca strugami wody kamienne falochrony.

Za falochronami już morze. Właściwie to tylko szum i skowyt w olinowaniu i masztach. Za falochrony odchodzą statki — na jednym z nich odpływam. Odchodzę w ciemność, bo morze w takiej chwili nie jest przestrzenią, przestrzeń odpłynęła z ostatnim blaskiem zachodu.

Jest tylko melodia, melodia nocy i wiatru, płynąca z samej nieskończoności poprzez pustkę i o-samotnienie straszliwe.

Morze jest zawsze takie samo w swych nieskończonych granicach, poprzez wszystkie okresy ludzkiego bytowania. Tylko to, co było kiedyś walka, dziś już jest triumfem — triumfem człowieka.

Bo zwycięstwo w tej walce zostało zapisane na dobro ludzkich osiągnięć. Pozostał tylko trwały, krzepiący krok wielkiego bohaterstwa z okresu tej walki, pozostała pamięć czynu ludzkiego, wydźwigniętego ponad czas i przestrzeń.

A więc jest precyzja, doskonałość, postęp. Jest rytm, ruch. Są kotły, paleniska, motory, żyrokompasy, stacje radiowe, telefon. Jest pokład — niemal parkiet, zabudowany, wystylizowany, wspianały, artystyczny — wysoki. Wszystko jest z żelaza, stali i drzewa, a żyje, drga, szumi. Wszystko tu jest ujarzmione, bliskie i proste. Dalekie jest tylko morze, które podobnie jak podczas odpływu, cofa się ku swym odwiecznym łóżyskom.

Więc niby co? Żal czy radość? Zawód czy duma? Chyba radość i duma, bo to przecież triumf — myśli ludzkiej!

O pewnej godzinie mej podróży świt przedziera

się poprzez ciemność. Wschód różowieje. Świat jest jasny, rozwarty ku horyzontom.

Z pokładu mego wielkiego statku patrzę, jak gdzieś w dali, daleko, łamią się fale, a gdy słońce wytacza się ponad ten morski obszar sfałdowany, pocięty bruzdami, białe grzbiety płoną; w górę, niby barwne fajerwerki, tryskają różnokolorowe fontanny.

— Ale co to? Tam wśród wielkiego rozkołysania, jakiś biały maleńki, foremny kształt! O, właśnie fala wynosi go ku górze. Znowu znikł z oczu!

Może to ktoś tonie? Trzeba ratować!

Znowu pokazał się ów maleńki, biały klin — tym razem wyraźniej. Mignął niby biały motyl w roz-błękitnionej chwili. Znowu znikł!

Już wiem — to mały, żaglowy. jacht sztormuje. Mała garstka ludzi w wielkim znużeniu — trwa na pokładzie. Trwa, bo takie w nich żyje postanowienie. Poprowadzić swój mały statek po linii nakreślonego kursu.

To nic, że fala, że trud, że sztorm. Wytrwają. Gdy morze złagodnieje — pójda dalej. Wprowadzą pewnego dnia swój jacht do portu przeznaczenia. Może to akurat będzie jeden z tych cichych portów. Wprost z jachtu pójda ulicą, która pachnie kwieciem małych ogródków, w głąb portowego miasteczka. Mijać ich będą ludzie uśmiechnięci i tacy jaśni, przyjaźni obcym przybyszom z morza.

A może wejdą aż do dalekiego, egzotycznego portu. Wchodzić będą, gdy dojrzeje wieczór, gdy na białawe skały ładu padną czerwone plamy, gdy na spokojnej wodzie pojawią się złociste krążki — ostatni blask gasnącego dnia. Ulica prowadząca z portu nie powita ich uśmiechem. Będzie gwarliwa, rozkrzyczana, niepokojąca. Ulica będzie jak

rzeka, gdzie w krąg patrzenia napływa zawsze nowa fala.

Długo tam nie pozostaną. Odejdą znów na morze — znów dalej i dalej. Muszą się przecież nasycić przestrzenią, ruchem. Przecież młodość w nich szumi jak wino, a młodość zmierzyć można tylko z pełnym niepokojem charakterem morza.

Pewnego dnia wrócą do swego portu. Wielkie płótna żagli — opadną. Przeżyją to, jako ostatnie wzruszenie swej podróży.

Tak utrwaliło mi się w pamięci spotkanie dużego statku, na którym ja się znajduję, z małym jachtem żaglowym. A gdy jego kształt zagubi się w przestrzeni morza — rozplynie się również wspomnienie o nim i tamtych ludziach przygody. Będzie to tylko jeden ze szczególnych znaków morza.

Pewnego dnia na drodze mego statku zamajaczył łód. Był to właściwie sznur światła, migocących w oddaleniu. Bo wieczór już nadszedł, rozsypując ponad statkiem gwiazdy.

Statek szedł wśród ciszy i szumu bulgocącej wzdłuż burt wody. Kołysał się z lekka. Daleka linia światła podnosiła się — to znów opadała.

Siedzę na luku dziobowym. Patrzę jak czubek masztu kreśli wśród gwiazd zygzaki. Z góry sączy się na pokład światło pozycyjne.

Wszystko jest pełne spokoju, dostojne, niby czerwony owoc — dojrzale.

Nagle od strony owych kołyszących się w mroku światła napłynęły niby chmury wielkie kłęby mgły, omotując statek i maszty niewidzialną zasłoną. Wszystko cokolwiek w mroku rysowało się kształtami — stopniało w tej oćmie.

Spokój odpłynął. Powietrze napełniło się odgłosami niepokoju, zamieszania, rozbrzmiewało głosem syren okrętowych.

Z mostku nawigacyjnego słysząc terkot telegrafu maszynowego, głos pilota, kapitana. Na dziobie statku ruch, jakieś głosy, w mgle niby cienie zwodnicze — ludzie. Wreszcie niesie się z dziobu chrobot opadającej kotwicy.

Po chwili wszelkie szmery życia na statku znie-ruchomiały. Wszystko przybrało charakter konspiracyjnego oczekiwania.

Światem zawiadnęła ślepa, niepokojąca cisza. Jedynie raz po raz słysząc w tej ciszy, omotanej w mgłę — dzwony okrętowe.

— Dziś — dziś! Dziś — dziś! Dziś — dziś!

Ze znie-ruchomiałej przestrzeni wydobywa się głos inny — zdawałoby się bliski, a ustokrotniony w głuszy.

— Dziś! Dziś! Dziś!

I wreszcie już jakby echo samo — gdzieś jeszcze dalej wtóruje jakiś inny głos dzwonu okrętowego, głos dochodzący z innego świata.

W kręgu światła pozycyjnych przepływają zwoje mgły.

Z pokładu nawigacyjnego schodzi pilot. Jest teraz niepotrzebny — idzie spać.

— Jak długo postoiemy? — pytam.

— Do rana na pewno!

Rano mgła nie odchodzi. To jest na razie bez znaczenia. Stoimy w ujściu Tamizy — a o godz. 10-tej rozpoczyna się odpływ. Trudno wtedy mówić o wejściu do Tamizy. Mgła i odpływy, to dwie przyczyny, które nie uprzyjemniają wejścia do portu londyńskiego.

Swym spostrzeżeniem dzielę się z pilotem.

— Tak — mówi. — Bylibyśmy bogatsi, gdyby nie mgła i odpływ.

Pilot odchodzi na mostek. Poprzez zasłonę mgły prześwieca w górze małeńki krążek słońca. Promienie stopiły się w mgle — została tylko kolista jasna plama — w górze.

Nie tylko w górze — w nurcie szarej wody — przepływającej obok burt załśnił w pewnej chwili taki sam nikły ślad kolistej plamy, ruchomej, nie-realnej — niby odbłask zwierciadła.

I nie wiadomo, która z tych dwóch plam jest słońcem. Tamta w górze, czy ta przeblyskująca wśród wody, niby skarb zatopiony. Obydwie jednakowo nikłe, jednakowo nierealne.

Mgła odchodzi w samą porę. Zaczął się akurat przypływ. Rozplywa się w przestrzeni. Opada dręcząca zasłona, ukazując świat jasny, rozległy — i statki zamknięte w tej pułapce.

Naliczyłem ich kilkanaście. Stały, zwrócone we wszystkich kierunkach świata. Niektóre tak blisko, że prawie ocierały się burtami.

Wystarczyłby jeden obrót maszyn! Ale to już nieważne. Teraz ruchy statków są pewne, bezpieczne. Niektóre już rozpoczynają przerwana podróż. Jedne odchodzą na morze, inne wchodzą do Tamizy.

Ujście Tamizy nie ma w sobie romantycznego powabu, a jednak ta wielka rozwartość, sprawiająca wrażenie, że statek znajduje się jeszcze na morzu, czyni je ciekawym a jednocześnie tajemniczym. Nic nie wskazuje na to, że za tym nikłym zarysem brzegu tętni życie wielkiego portu.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

Wejście do Tamizy

Linie brzegu rzeki coraz wyraźniej obejmują władaniem rozlewisko wody. Brzeg jest płaski, szary niby namulisko, rozplywający się w mglistym, z lekka zbłękitniałym oddaleniu.

Wreszcie z równej płaszczyzny strzelają w górę samotne, wysmukłe drzewa. Na przeciwnym brzegu błyszczą rzędy wielkich zbiorników nafty.

Pustka i płaskość brzegu ustępuje szybko. Wyniosłe, dymiące kominy mówią o pracy.

Tuż za Sea Reach koryto Tamizy łamie się nagle i gwałtownie zwęża. To już Gravesend, pełen stłoczonych domów. Po przeciwnej stronie Tilbury Dock, gdzie kotwiczą duże statki oceaniczne. Widać jedynie wierzchołki kominów o różnych kształtach i wielkości.

Wszystkie porty są jednakowe, a jednocześnie nie ma portów podobnych. Na pozór paradoks, w istocie najbardziej wierna forma określenia portu.

Port londyński — to dzieje wielkiej pracy i zapobiegliwości ludzkiej, dzieje znieruchomiałe w każdym kształcie życia tego portu.

Poprzez ten dziwny, zabudowany, skamieniały świat fabryk, budowli, poprzez tę przestrzeń rozdygotaną od pracy, pociętą smugami dymu fabryk i statków — przedziera się rzeka. Jest szara, brudna, zmacona w nieustannym ruchu statków, lichtug. A gdy czasem przejrzy się w niej słońce, gdy ją roziskrzy — to patrzy w niebo umęczoną, utrudzoną żrenicą.

Port i miasto poczęło się z ruchu tej rzeki. Każdy objaw życia, jaki tu wyrastał, powstawał w ścisłym z nią zespoleniu. Toteż brzegi jej obsiadły budowle najrozmaitszych stylów i epok; obok potwornych w swej brzydocie, przyjemne dla oka, budowane w trosce o artystyczny wdzięk.

Cumujemy przy jednym z nabrzeży. Na małej przestrzeni Tamizy stoją trzy polskie statki, prawie w samym centrum portu. Znają je tu, stale przecieć w tym miejscu cumują. Obok najrozmaitszych bander świata — bandera polska.

Polak, jako kupiec, jako marynarz zyskuje tu coraz większą wartość. Budzi nie tylko szacunek i poważanie, ale również często zdumienie i podziw.

Ileż zdumienia wywołała głośna swego czasu w porcie londyńskim sprawa uratowania dużej łodzi motorowej przez polski statek.

Historia prosta. Łódź motorowa znajdująca się między Gravesend a ujściem Tamizy wskutek uszkodzenia motoru i dużej fali narażona była na rozbicie. Przechodził polski statek. Motorówkę wzięto na hol i odprowadzono do właściciela. Według prawa morskiego kapitanowi polskiego statku należała się nagroda w wysokości połowy wartości motorówki. Kapitan pieniędzy nie przyjął. Ten gest zdumiał Anglików.

O takich i innych sprawach rozmawiałem co wieczór z jednym ze swoich przyjaciół w małej kawiarni na Piccadilly.

Mój przyjaciel, absolwent Szkoły Morskiej znajduje się na praktyce w porcie londyńskim. Przyjechał, by nauczyć się wielu spraw, zobaczyć to i owo, czego w innym porcie nie mógłby poznać.

W porcie londyńskim dużo jest młodych praktykujących Polaków. Są absolwenci wyższych szkół handlowych, absolwenci prawa i ekonomii uniwersytetów, młodzi inżynierowie.

Każdy przybył tu z jedną myślą, jednym pragnieniem: patrzeć i uczyć się, a potem to samo wykorzystać w Gdyni, w kraju.

Dużo rozmawiałem ze swym przyjacielem w małej kawiarni na Piccadilly o tych przeróżnych morskich sprawach. Już tam, w tych rozmowach klasyfikował umiejętnie swe spostrzeżenia, już je mierzyl miarą życia gdyńskiego. Gdy mówił o tym, jak to będzie w Gdyni — oczy mu się paliły zapalem i chęcią działania, błyskały energią.

Wierzyłem mu bez zastrzeżeń. Rozumiałem, że jeśli mówi — to dokona.

Wieczorem ulice na Piccadilly tryskają oślepiającą jaskrawością różnokolorowych świateł.

Oto czerwień, zieleń, błękit, fiolet — przepływają liniami, kwadratami, kształtem liter i znaków wzdłuż ulic. Migocą i drgają. Są krzykliwe, natarczywe. Kładą się odbłaskiem smug kolorowych wzdłuż mokrego asfaltu.

O takiej godzinie odjeżdżam z jednej z tych kolorowych ulic do portu. Droga prowadzi przez mroczne w tej chwili, „City“, błyskające czarnym połyskiem marmurów i wielkich okien wystawowych.

„City“ — jest uśpione, martwe. Dopiero z rana wszystko tu odżyje.

Nurt rzeki wyniosł mój statek ku otwartemu morzu. Ponad szumiącym życiem wielkiego miasta i portu łamały się w tej godzinie odejścia statku — światła i cienie nocy.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl

MAGEMAR

Na Tamizie

ST. ZADROŻNY

SPRAWY KOLONIALNE

POLSKIE POMARAŃCZE Z AFRYKI



Polska importuje owoce cytrusowe, a zwłaszcza pomarańcze, z krajów europejskich Morza Śródziemnego i z Palestyny.

Ostatnio pokazały się w handlu także pomarańcze i grapefruity afrykańskie. Pochodzą one z Afryki Południowej, najczęściej z polskich ferm. Koloniści polscy bowiem w Afryce uprawiają chętnie i z dużym powodzeniem wszystkie odmiany drzew cytrusowych. Plantacje tych drzew, zwłaszcza pomarańcz i grapefruitów, obejmują nieraz 40 ha powierzchni i posiadają liczne gatunki. Wśród nich należy wymienić przede wszystkim odmiany przewidziane na eksport, a więc pomarańcze Vashington-Navel, Valentia Late i Jaffa, oraz grapefruity: Marsch i Triumph. Najlepsze do uprawy, najplenniejsze i co najważniejsze najsmaczniejsze są: Valentia Late i Marsch.

Pomarańcze i grapefruity w wysokiej temperaturze tropikalnej rosną nadzwyczaj szybko i rodzą już od drugiego roku po wysadzeniu. Zbiór owoców przypada na miesiące: wrzesień, październik i połowa listopada. Po zbiorze, drzewka pokrywają się natychmiast białym kwieciami, i tworzą nowe zawiązki owocowe, które potrzebują 7–9 miesięcy czasu, aby dojrzeć. O normalnym

plonowaniu drzewa można jednak mówić dopiero wówczas, gdy drzewo dojdzie do piątego roku życia. Daje wtedy 1–1,5 skrzynki owoców eksportowych. Waga jednej skrzynki wynosi około 36 kg. Z drzewa 8–10-letniego otrzymać można 3–5 skrzynek; zależy to jednak od uprawy i nawożenia.

Owoc po zerwaniu zostaje przesortowany. Cytryny, mandarynki oraz gorsze gatunki pomarańcz i grapefruitów znajdują zbyt na rynkach lokalnych w Rodezji, Mozambiku i Unii Pd. Afrykańskiej. Owoc standardowy, odpowiadający wymaganiom rynku europejskiego, zostaje posortowany według wielkości i ułożony warstwami w skrzynkach. W jednej skrzyni mieści się około 150–324 sztuk. Zapakowane skrzynie zostają odesłane do portów, leżących przy Oceanie Atlantyckim i Indyjskim, skąd statkami towarowymi, w specjalnych chłodniach, odchodzą do portów Europy według przeznaczenia i zapotrzebowania. Polska np. otrzymała już kilka tysięcy skrzyń pomarańcz i grapefruitów, sprowadzonych bezpośrednio od polskiego kolonisty przez polskie firmy transportowe.

Jest to znaczny postęp naszego handlu zagranicznego. Polska bowiem nie tylko importuje owoce, ale ze swej strony zaopatruje Afrykę Pd. w skrzynie i materiał drzewny do ich opakowania. Dla naszego bilansu handlowego ma to znaczenie niepoślednie. Z drugiej strony, zwiększenie eksportu owoców poprawia byt materialny polskiego kolonisty w Afryce i umożliwia inwestycje fermerskie i plantacyjne.

W bieżącym sezonie polski plantator otrzymywał po 11,— zł (8,6 szylingów) za jedną skrzynkę owoców, loco port załadowania. Koszty uprawy, pielęgnacji, robocizny, opakowania i transportu wynosiły 4,20–5,00 zł od skrzynki, co dało około 6,— zł czystego dochodu na każdej skrzynce. Biorąc pod uwagę fakt, że na jednym ha rośnie przeciętnie 125–142 drzew owocowych, dochodzimy do wniosku, że plantacje pomarańcz są dochodową gałęzią produkcji roślinnej.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Z. W.



Pięcioletnie drzewko pomarańczowe

KRONIKA KOLONIALNA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Widok z południowej Rodezji

Rodezja Północna jest już od pewnego czasu przedmiotem rozważań i badań miarodajnych czynników kolonialnych Wielkiej Brytanii.

Sytuacja ekonomiczna, finansowa i polityczna tego kraju była badana w ciągu ostatnich 18-tu miesięcy przez szereg specjalnych komisji.

Rodezja Północna jest obecnie w okresie przejściowym. Kraj ten o charakterze raczej górniczym — nie ma jeszcze definitywnie rozwiązanej kwestii należytego wykorzystania bogactw naturalnych.

Pod względem politycznym przewiduje się możliwości ściślejszego związania Rodezji Północnej z sąsiadującymi terytoriami Rodezji Południowej i Nyasaland.

Pod względem finansowym sytuacja Rodezji Północnej przedstawia się pomyślnie. Zwłaszcza godny podkreślenia jest rok 1937, gdyż przyniósł on w historii tego kraju pierwszą nadwyżkę budżetową. Obliczenia na r. 1938 przewidują wpływy w wys. 1.391.947 funt. szterl., tj. o 517.296 f. st. więcej niż w r. 1937.

Podstawą ogólnej pomyślnej sytuacji finansowej Rodezji Płn. jest przede wszystkim produkcja miedzi. Jak podaje „African World” z dn. 31. XII 1938 r., bezpośrednim rezultatem pomyślnej rozwijającej się produkcji miedzi było zwiększenie się eksportu Rodezji Płn. w r. 1937 o 99 proc. w stosunku do r. 1936, a importu o 75 proc. Sama tylko miedź wartości 10.704.000 funtów przedstawiała 90 proc. wartości ogólnego eksportu.

W związku z wysuniętymi ostatnio przez Włochy żądaniami wobec Francji, „Le Temps” podaje szereg cyfr, ilustrujących stosunek elementu francuskiego i włoskiego w Tunisie, zarówno z punktu widzenia demograficznego jak i ekonomicznego.

Według oficjalnego spisu ludności z 1936 r., ludność Tunisu dzieli się w sposób następujący:

Francuzów (nie licząc wojskowych)—180.060 osób, jest to w stosunku do ilości ludności francuskiej wykazanej w spisie z 1931 r. suma o 16.000 wyższa.

Włochów — 94.289 osób, w czym ok. 5.000 izraelitów—od poprzedniego spisu ludności z 1931 r. liczba Włochów wzrosła o 3.100 osób.

Innych Europejczyków — 10.848.

Algierczyków — 40.816.

Trypolitańczyków — 23.807.

Tunizyjczyków — izraelitów — 59.222.

Tunizyjczyków — muzułman — 2.265.750.

Ludność włoska, jak podaje „Le Temps”, w olbrzymiej większości (80.000 na 94.000) mieszka w mieście Tunisie i jego najbliższych okolicach.

Ludność włoska, zamieszkała w Tunisie, składa się w głównej mierze z rzemieślników i robotników, a tylko niewielki jej odsetek to — handlowcy, przemysłowcy, bankierzy i drobni właściciele ziemscy.

Pod względem ekonomicznym — stwierdza „Le Temps” — porównanie elementu francuskiego i włoskiego w Tunisie daje pierwszeństwo Francuzom.

Wszystkie pożyczki państwa, dzięki którym były realizowane roboty publiczne — są francuskie.

Wszystkie kapitały wielkich towarzystw (koleje, tramwaje, porty, wielki przemysł) — są francuskie.

Kopalnie są również prawie wyłącznie francuskie.

W zakresie produkcji rolniczej, również Francuzi mają przewagę. Jedynie plantacje winorośli są przeważnie w rękach Włochów (23.000 ha w stosunku do 18.000 ha).

Jeżeli chodzi o inne uprawy to ogółem w rękach Francuzów znajduje się 630.000 ha, a w rękach Włochów — 77.000 ha.

Wartość włoskiej własności ziemskiej może być oceniona na 400 do 500 milionów; ziemia francuska na około 3 miliardy.

Udział Włochów w produkcji rolniczej Tunisu stanowi 12 proc.; udział Francuzów — 41 proc.

Generalny gubernator Konga Belgijskiego p. P. Ryckmans, powracając w końcu grudnia ub. r. z Belgii do Konga, udzielił pismu „Dépêche Coloniale” interesującego wywiadu.

W wywiadzie powyższym poruszone są dwa zasadnicze tematy: kwestia obrony Konga i kwestia kolonizacji.

Jak oświadczył gub. Ryckmans, rząd belgijski postanowił wzmocnić obronność Konga, koncentrując przede wszystkim siły obronne u ujścia rzeki Kongo i przeprowadzając odpowiednie przygotowania dla ew. odparcia ataków lotniczych.

W chwili obecnej jest już rozpatrywana sprawa wysłania z Belgii do Konga wojskowych sił lotniczych.

Co do osiedlania się białych w Kongu, gub. Ryckmans jest zwolennikiem specjalnego planu, który opiera się na tym, że dla towarzystw handlowych, pracujących w Kongu, byłoby korzystniej angażować pracowników w Afryce, niż w Belgii.

W związku z tym gub. Ryckmans proponuje, ażeby Belgowie, którzy wyjeżdżają do Konga z zamiarem osiedlenia się tam na stałe, byli ew. zatrudniani przez kompanie handlowe po odpowiednim przeszkoleniu ich, na warunkach specjalnej umowy.

Sprawa ta wymagałaby przeprowadzenia odpowiednich zmian w istniejącym prawodawstwie, regulującym kwestię angażowania urzędników w Belgii do Konga.

Gub. Ryckmans złożył już odnośny projekt w urzędzie kolonizacyjnym.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

Anglia. Postanowione zostało wodowanie pierwszego pancernika o 35.000 ton „King George” w dniu 21 lutego. Okręt ten rozpocznie kampanię czynną na początku 1940 roku, tak że całkowity okres budowy i prób wyniesie zaledwie 3 i pół lat. Pozostałe 4 pancerniki tegoż typu będą wodowane w ciągu 1939 roku, tak że cały ten nowy i potężny zespół wejdzie w skład floty na początku 1941 roku.

Jak się okazuje, wyporność dwóch pancerników transzy 1939 „Temeraire” i „Lion” wyniesie aż 40.000 ton; zostało to postanowione na skutek konieczności zainstalowania dział 406 mm wobec kalibru 356 pancerników transzy 1936-37. W związku z tym koszty budowy wyniosą 10,5 milionów funtów, wobec 9 milionów przewidzianych dla typu po 35.000 ton.

„Nieznany kierunkiem”, w jakim podażyły okręty wojenne znajdujące się na wodach angielskich w dniu zarządzonej mobilizacji, była zatoka Scapa Flow, obrana jako punkt zborny i główna baza w czasie wojny ze względu na odległość oddzielającą od wybrzeży niemieckich. Zostały tam dokonane bardzo poważne umocnienia i zabezpieczenia, które w dużej mierze usunęły źródła trosk przeżytych przez admirała Jellicoe w czasie wojny światowej. Zabezpieczenia te są oczywiście złudne wobec nieuwzględnionych wówczas możliwości lotnictwa bombardującego. Ale trzeba sobie uprzytomnić, że skupiona i znajdująca się w pogotowiu flota nie stanowi zbyt zachęcającego celu dla nieprzyjacielskiego lotnictwa, a to z powodu wielkiej siły ognia, jaką dysponuje.

W niespełna 25 miesięcy po wbiciu pierwszego nitu, krążownik „Gloucester” (9.100 ton, 33 węzły, 12 dział 152 mm), rozpoczął próby odbiorcze, co jest dowodem dużej sprawności budownictwa angielskiego. Prasa zaznacza przy tym, że w warunkach wojennych budowa ta mogłaby być dokonana w znacznie krótszym czasie. Koszty budowy wyniosły około 50 milionów złotych.

W ciągu grudnia wodowano okręt podwodny „Trident” o 1100/1595 ton, 16/9 węzłów, 1 dział i 6 wyrzutni torped, oraz kontrtorpe-

dowiec „Javeline” o 1.650 ton, 36 węzłów, 6 dział 120 mm i 10 wyrzutni torped. Ogółem w ciągu roku 1938 wodowano 47 okrętów.

Z. S. R. R. Według źródeł włoskich, znajdują się w budowie następujące okręty: 3 krążowniki po 8.000 ton, 9 dział 180 i 6 dział 102 „Ordżonikidze”, „Kacibiejew” i „Maksim Gorkij”, 8 superkontrtorpedowców po 2.895 t. i 6 dział 130, 19 okrętów podwodnych, 2 eskortery, 2 małe stawiacze min i 1 lotniskowiec. Do cyfr powyższych dochodzi transza 1938, obejmująca 2 pancerniki po 35.000 z działami 406, 2 lotniskowce po 12.000, 3 krążowniki po 8.000 t. i kilka kontrtorpedowców.

Japonia. Według wiadomości ze źródeł sowieckich, Japonia również poniosła względnie dotkliwe straty na morzu na skutek wojny z Chinami, przy czym największe straty powstały z powodu bombardowań lotniczych. Ponad 30 jednostek zostało poważnie uszkodzonych, w tym lotniskowiec „Ryuju” oraz lekkie krążowniki „Tama”, „Ohi”, „Sendai” i „Tenryu”. Poza tym zatopiono 4 transportowce, w tym „Mamiya” o 16.000 ton.

Kanonierki obce znajdujące się na górnym Yangtse otrzymały pozwolenie władz japońskich na wyjazd do Szanghaju; znajdowały się one tam od 18 miesięcy, zupełnie odcięte. Jednostkami tymi są: amerykańskie „Monocacy” i „Luzon”, oraz francuska „A-

miral Garnier”. Okręty te odbyły podróż pod eskortą 3 kontrtorpedowców oraz lotnictwa japońskiego. Anglia nie skorzystała z tego zezwolenia ze względów prestiżowych: dowódca floty Dalekiego Wschodu przybył do Szanghaju celem wszczęcia rokowań z władzami japońskimi.

Francja. Morski budżet vegetacyjny na rok 1939 wyniesie 2674 miliony fr., przeznaczonych na wydatki osobowe, na utrzymanie okrętów oraz na uzbrojenie tych okrętów, które rozpoczną kampanię czynną w ciągu przyszłego roku; zaznaczyć trzeba, że personel marynarki został powiększony o dalsze 5.000 ludzi i wyniesie 74.900. Niezależnie od tego istnieje budżet inwestycyjny, który wyniesie 5,5 miliardów franków, z tego 3,7 miliardów na realizację programów morskich oraz 378 milionów na lotnictwo marynarki.

Niemcy. W pierwszej połowie grudnia wodowano okręt bazę dla okrętów podwodnych „Wilhelm Bauer” oraz pierwszy lotniskowiec, który otrzymał nazwę „Graf Zeppelin”. Budowa tej jednostki została rozpoczęta w 1935 r.: 19.500 ton, długość pokładu 250 m., a szerokość 27 m., pojemność 50 samolotów; silna artyleria w postaci 14 dział 150, 10 dział 105 i 22 działka 37, względnie silne opancerzenie oraz szybkość 30 w., nadają tej jednostce cechy lekkiego krążownika. Druga jednostka tego typu będzie wodowana w ciągu zimy.



Podczas sztormu na Morzu Północnym.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W związku z 20-letnią rocznicą istnienia naszej organizacji do Zarządu Głównego oraz na ręce Prezesa Rady Głównej, wiceministra J. Kożuchowskiego nadeszło kilkadziesiąt depesz i listów, które świadczą o wielkim i życzliwym zainteresowaniu, jakim cieszą się prace Ligi zarówno wśród szerokich warstw naszego społeczeństwa, jak i wśród jego najwybitniejszych przedstawicieli.

Poniżej podajemy treść depesz i listów od członków Rządu: wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego i ministra spraw wojskowych, gen. Tadeusza Kasprzyckiego, oraz od protektora naszej organizacji, gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego i jej członków honorowych: Ignacego Paderewskiego i Wacława Sieroszewskiego, prezesa P. A. L.

Do Rady Głównej

Ligi Morskiej i Kolonialnej

Nie mogąc przybyć osobiście na uroczyste posiedzenie z okazji 20-letniej rocznicy powołania do życia Marynarki Wojennej oraz powstania Ligi Morskiej i Kolonialnej, na tej drodze ślę na ręce Prezydium Rady najlepsze moje życzenia dalszego bujnego rozkwitu Ligi. Żywię też niepełną nadzieję, że dotychczasowe świetne rezultaty dwudziestoletniej pracy będą silnym bodźcem do wyłożonych starań i jeszcze świetniejszych osiągnięć na obranej przez Ligę drodze.

Minister

(—) E. Kwiatkowski

Telegram (Warszawa, M.S.Wojsk.)

W dniu 20-lecia powstania Ligi Morskiej i Kolonialnej przesyłam na ręce Pana Generala szczerze żołnierskie życzenia dalszego pomyślnego rozwoju Ligi tak zasłużonej w budowaniu mocarstwowego stanowiska Polski na Morzu.

Minister Spraw Wojskowych

(—) T. Kasprzycki, gen. dyw.

Telegram (Sarny)

Zajęcia służbowe poza Warszawą nie pozwalają mi wziąć udziału w uroczystym posiedzeniu Rady Głównej, zwołanym z okazji dwudziestoletnia istnienia Ligi Morskiej i Kolonialnej — proszę zatem Pana Ministra, aby przyjął osobiście oraz zechciał przekazać na posiedzeniu członkom LMK moje najserdeczniejsze życzenia dalszej równie jak dotychczas wytrwałej i owocnej pracy w krzewieniu idei morskiej, toro-

waniu nowych dróg dla polityki polskiej, dla gospodarstwa narodowego i przedsiębiorczości polskiej.

(—) K. Sosnkowski, gen. broni

Wielce Szanowny Panie Ministrze,

Z głębokim wzruszeniem i serdeczną wdzięcznością odczytałem telegram, wysłany po uroczystym posiedzeniu z okazji dwudziestolecia obywatelskiej działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Na ręce Pańskie pozwalam sobie przesłać wyrazy najszczerzej podzięk Radzie Głównej, Zarządowi Głównemu oraz Zarządowi Funduszu Obrony Morskiej i Akcji Kolonialnej za łaskawą pamięć i tak pięknie wyrażone uczucia.

Niech mi wolno będzie z mej strony złożyć najgorętsze życzenia dalszej obywatelskiej pracy na chwałę i dla potęgi naszej ojczyzny.

Dzięki Waszym, Szanowni Panowie, nieustannym i nieustrudzonym wysiłkom co raz to szersze kręgi naszego społeczeństwa zdobywacie dla idei Polski nierozdzielnie związanej z morzem.

Jeśli nam przypadło w udziale zapewnić Rzeczypospolitej dostęp do morza, Waszym zadaniem, tak szczerze wypełnianym, było zespolić Naród z Morzem. Osiągniętych na tym polu wyników całym sercem Wam winszuję.

Wiem, Szanowni Panowie, że w pracy nie ustaniecie, dalsze już bowiem dowód hartu woli i obywatelskiego wytrwałego poświęcenia. Niech Bóg najwyższy Wam nadal błogosławi.

Proszę Wielce Szanownego Pana Ministra o przyjęcie dla siebie dla Panów generała Stanisława Kwaśniewskiego i senatora Jana Dębskiego oraz dla wszystkich członków wymienionych wyżej Zarządów wyrazów mego wysokiego szacunku i serdecznego uznania

(—) I. J. Paderewski

Wielce Szanowny Panie Prezesie.

Mam zaszczyt na ręce Pana Prezesa złożyć serdeczne życzenia dalszego bujnego rozwoju Lidze Mor-

skiej i Kolonialnej, której doniosłe prace i wciąż wzmagające się znaczenie oraz wpływy w ciągu dwudziestolecia Jej istnienia napelniały mnie zawsze radością i dumą.

Wierzę głęboko, że wysokie marynarskie zdolności, jakie są właściwością duszy polskiej, staną się podstawą naszej przyszłej morskiej potęgi, która jest przeciw głównym celem Polskiej Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Łączę wyrazy głębokiego poważania

(—) Wacław Sieroszewski

Z okazji 20-lecia LMK nadesłały życzenia m. inn. następujące osoby i organizacje:

Akademia Morska Belgijska, Akademicki Związek Morsko-Kolonialny R.P., gen. Leon Berbecki, prezes Zarządu Gł. LOPP, wojew. Alfred Bilyk, Zarząd i Dyrekcja Instytutu Wydawn. „Biblioteka Polska”, dr Stanisław Bryla, prezes Okręgu LMK w Lublinie, Aleksander Czołowski, dyr. Muzeum Miejskiego we Lwowie, sędzia Maksymilian Friede, dr Leon Felde, wojewoda dr Michał Grażyński, Gdańska Macierz Szkolna, Naczelnictwo Zw. Harcerstwa Polskiego, Jan Adolf Hertz, Jadrńska Straża, kpt Stanisław Kosko, dyr. Państwowej Szkoły Morskiej, dyr. Stanisław Lambert, Landsforeningen Norges Sjøforsvar, Ligue Maritime Belge, Lega Navala Italiana, Ligue Maritime et Coloniale Française, inż. Stanisław Łęgowski, dyr. Urzędu Morskiego w Gdyni, pułk. A. Maruszewski, Morski Sgovor, kmdr. Władysław Macioch, gen. dyw. Aleksander Psiński, prezes Zarządu Gł. P.C.K., mec. Fr. Paschalski, Reichsbund Deutscher Seegeltung E. B., Stefan Starzyński, prezydent m. st. Warszawy, prof. dr Michał Siedlecki, dyr. Stanisław Sieradzki, Izba Skarbowa w Lublinie, kmdr Roman Stankiewicz, ks. biskup dr Antoni Słagowski, wojewoda dr Józef Tyminiński, Wall White Cowes, prof. Stanisław Wróblewski, prezes Polskiej Akademii Umiejętności, prof. Józef Zawadzki, rektor Politechniki Warsz., Zarząd Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, Zarządy Okręgów i Oddziałów LMK.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DO D N I A 1. I. 1939 R.
ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ
W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH

8.063.999.84

Dnia 10 lutego 1939 r. przybędzie do Gdyni ze stoczni we Vlis-singen w Holandii okręt podwodny „Orzeł”. „Orzeł” to wyraz społecznego wysiłku, zmierzającego do wzmocnienia siły Polski na morzu.

Uroczystości z okazji wzbogacenia polskiej floty o tę doskonałą jednostkę odbędą się w Gdyni w godzinach przedpołudniowych z udziałem delegacji Okręgów, władz LMK oraz szerokich mas społeczeństwa z Gdyni, Gdańska i Pomorza.

W godzinach popołudniowych oficjalni uczestnicy uroczystości będą gośćmi Kierownictwa Marynarki Wojennej, która zapozna zaproszonych z budującą się stocznia i polską flotą wojenną, zgromadzoną w tym dniu na Oksy-wiu w całym swoim składzie.

Delegacje Okręgów odwiedzają okręty, nad którymi roztoczyły opiekę i nawiążą bezpośredni kontakt z załogami tych okrętów.

W Warszawie zwołana została odprawa kierowników biur okręgowych. Zjazd odbył się z udziałem kierowników działów Biura Zarz. Gł. Wymiana wzajemna poglądów na sprawy zlecone biurom do wykonania, omówienie warunków pracy i powiązanie spraw, wpływających z ogólnego programu LMK, oraz charakteru i warunków terenu, były znacznym ułatwieniem przy kreśleniu planu przyszłego działania.

Przedmiotem obrad były 3 sprawy zasadnicze, a mianowicie: 1) przygotowanie się do VIII Walnego Zjazdu Delegatów LMK, 2) omówienie propagandy kolonialnej w terenie i powołanie odpowiedzialnych komórek, które by planowo tę pracę mogły prowadzić, 3) sprawa intensywniejszego oddziaływania na młodzież w kierunku morskiego wychowania, które w chwili obecnej staje się podstawową dziedziną działalności w programie LMK.

Okręg Radomsko - Kielecki przystąpił do zorganizowania w szeregu miejscowości swego terenu kursów, przeznaczonych wyłącznie dla nauczycieli szkół powszechnych. Kursy te mają pierwszorzędne znaczenie dla pracy LMK ze względu na bezpośredni wpływ nauczycielstwa na młodzież.

Pierwszy taki kurs odbył się w Radomiu dnia 5—6 stycznia

i zgromadził przeszło 120 nauczycielek i nauczycieli z powiatu kozienickiego i radomskiego. Wykłady objęły wszystkie zagadnienia, które uwzględnia w swoim programie LMK. Następny kurs odbył się 21 — 22 stycznia w Częstochowie.

Znaczenie takich kursów i osiągnięte tą drogą przygotowanie personelu nauczycielskiego, niewątpliwie odegra wielką rolę w dziedzinie wychowania morskiego. Uwadze pozostałych Okręgów powierzamy tę sprawę. Wykładowcami kursów byli prelegenci przyjezdni z Warszawy i miejscowi.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zarząd Okręgu Wołyńskiego przejawiał bardzo ożywioną działalność organizacyjną na terenie powiatu sarnieńskiego. Delegowany na teren tego powiatu instruktor Okręgu w czasie od 13 listopada do 14 grudnia ub. r. zorganizował na terenie powiatu Oddziały w nast. miejscowościach: Dąbrowicy, Lubikowicach, Niemowiczach, Klesowie i Rokitnie. Ponadto zjednał znaczną ilość członków w Oddziałach już istniejących. Ogółem przybyło Okręgowi w tym czasie 571 członków

zwyczajnych, 187 popierających, 215 zbiorowych i 71 członków Kół Szkolnych.

Oddział LMK w Piechcinie pow. szubińskiego, woj. pomorskiego, który może być przykładem dla innych Oddziałów, w sprawozdaniu ze swojej działalności za 1938 r. wykazuje:

5 zebrań Zarządu, 1 Walne Zebranie, 9 zebrań Plenarnych Oddziału i 2 Nadzwyczajne zebrania.

W okresie sprawozdawczym ogłoszono 17 odczytów, wyłącznie przez własne siły. Organizowane były również z różnych okazji akademie, kursy modelarstwa okrętowego, kursy żeglarskie, wycieczki do Gdyni i wiele innych imprez, mających na celu zawsze szerokie ujmowanie najgłówniejszych zagadnień LMK. Oddział na cele różnych funduszy przekazał łącznie 579 zł. Gdy zwrócimy uwagę, że Oddział ten liczy zaledwie 29 członków zwyczajnych, 38 popierających i 135 zbiorowych — musimy stwierdzić wybitną żywotność tych ludzi i równocześnie wyjątkowe uspołecznienie zarówno członków, jak i władz Oddziału.

MARSZAŁEK PIŁSUDSKI W ILUSTRACJI FOTOGRAFICZNEJ

Instytut Józefa Piłsudskiego, poświęcony badaniu najnowszej historii Polski zawiadamia, że prace podjęte nad wydawnictwem „Józef Piłsudski w ilustracji fotograficznej” zbliżają się ku końcowi. Jak wiadomo wydawnictwo kilkutomowej objętości stanowić będzie celowe uzupełnienie niedawno wydanych „Pism Zbiorowych”. Zawierać ono będzie możliwie wszystkie fotografie Józefa Piłsudskiego dokonane w kraju i za granicą, opisane pod względem treści, miejsca i czasu.

Ze względu na specjalny charakter wydawnictwa Instytut prosi wszystkich, którzy posiadają jakiegokolwiek mało znane fotografie Józefa Piłsudskiego, a nie przysłali ich dotąd, aby zechcieli je przesłać do Instytutu lub zawiadomili o ich posiadaniu.

Po wykorzystaniu zdjęcia fotograficzne zostaną zwrócone

bezzwłocznie właścicielowi, przy czym w wydawnictwie będą uwidocznione nazwiska ofiarodawców. Instytut gwarantuje, że zdjęcia będą zwrócone w stanie nieuszkodzonym. Byłoby pożądanym, by nadsyłający fotografie załączali do nich szczegółowe objaśnienia treści zdjęcia, miejsca i czasu powstania.

Wobec rychłego już zakończenia prac przygotowawczych, Instytut prosi o możliwie szybkie przesyłanie fotografii pod adresem: Instytut Józefa Piłsudskiego w Warszawie, Aleje Ujazdowskie 1.

Należy podkreślić, że na skutek poprzedniego apelu wiele osób przesłało posiadane fotografie do Instytutu, celem ich wykorzystania, dzięki czemu zbiór Instytutu wydatnie się powiększył, dochodząc do 4000 fotografii Marszałka. Instytut przy tej sposobności składa wszystkim tym ofiarodawcom serdeczne podziękowanie.

KRONIKA GOSPODARCZA

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za r. 1938 wyniosły 9.311.331,8 ton. Z powyższej liczby na obroty zamorskie przypada 9.173.437,7 ton, z czego na przywóz 1.526.535,7 ton, a na wywóz 7.646.902 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem wyniosły 16.523,2 ton, a obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 121.370,9 ton.

Jeżeli cyfry te porównamy z odpowiednimi cyframi z r. 1937, to widzimy, że ogólne obroty portu gdyńskiego w r. 1938 wzrosły o 1,8 proc., bo wprawdzie wywóz zwiększył się o 4,9 proc., ale przywóz spadł o 11,1 proc. Ten stosunkowo niewielki wzrost obrotów towarowych portu gdyńskiego w r. 1938 (w r. 1937 obroty wzrosły w porównaniu do r. 1936 o 17,3 proc.) tłumaczy się przede wszystkim tym, że zdolność przeładunkowa portu gdyńskiego jest już wykorzystana prawie całkowicie i że wobec tego trudno jest zwiększać obroty bez dalszych inwestycji.

Obroty towarowe portu gdańskiego w r. 1938 wyniosły ogółem 7.127.195 ton, co wobec r. 1937, kiedy wyniosły one 7.200.778 ton, oznacza wzrost o 1,0 proc.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc grudzień r. ub. wyniosły ogółem 786.444,5 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 776.268,3 ton, na obroty przybrzeżne łącznie z w. m. Gdańskiem — 367,5 ton, na obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 9.808,7 ton. W obrotach zamorskich na przywóz przypada 151.594,2 tony, a na wywóz — 624.674,1 ton. W porównaniu do miesiąca listopada r. 1938 obroty z miesiąca sprawozdawczego zmniejszyły się o 8,3 proc., a w porównaniu do miesiąca grudnia r. 1937 o 2,1 proc.

Obroty towarowe portu gdańskiego w grudniu r. ub. wyniosły ogółem 566.988 ton, z czego na przywóz przypada 92.711 ton, a na wywóz 474.277 ton. W porównaniu do grudnia r. 1937, kiedy obroty towarowe portu gdańskiego wyniosły 692.710 ton, oznacza to spadek obrotów o 18,1 proc.

Ruch statków w porcie gdańskim w grudniu r. ub. wyniósł ogółem 1.116 statków o łącznej pojemności 818.252 ton, z czego na wejściu było 574 statki o pojemności 429.035 ton, a na wyjściu 542 statki o pojemności

389.217 ton. W porównaniu do grudnia r. 1937, kiedy przez port gdański przeszło ogółem 990 statków o pojemności 708.861 ton, oznacza to wzrost o 126 statków i 109.391 ton.

Gdyni przybyła jeszcze jedna linia regularna. Oto w dniu 5 stycznia r. b. zawinął do portu gdyńskiego statek linii Kuntzen Line, przybywający z portów południowego Pacyfiku. Statek powyższy zapoczątkuje stałą komunikację regularną między Gdynią a portami południowego Pacyfiku, a więc z Kolumbią, Ekwadorem, Peru i Chile.

Towarzystwo Polbryt zamówiło w jednej ze stoczní holenderskich statek motorowy, który przeznaczony będzie dla ruchu pasażersko - towarowego na linii Gdynia — Le Havre. Ma on być wykonany i oddany do użytku z początkiem r. 1940. Będzie to statek zaopatrzony we wszelkie nowoczesne urządzenia i pomieści do 250 pasażerów.

Sytuacja w polskim rybołówstwie przybrzeżnym przedstawia się ostatnio dość niepomyślnie. Zawiodły w tym sezonie całkowicie szprot, podstawa zimowych połowów przybrzeżnych, tak że nawet dla umożliwienia normalnej pracy przetwórczemu przemysłowi rybnemu trzeba było zwiększyć przywóz tego surowca z zagranicy. Podobnie niewykorzystane są należycie połowy dalsze, na które udają się stosunkowo nieliczne kutry rybackie mimo, że tacy naprz. rybacy holenderscy na mniejszych nawet kuterach, niż nasze, zapuszczają się daleko w morze. Zakończył się także sezon połowów śledzi i już prawie wszystkie lugry rybackie polskich towarzystw dla połowów dalekomorskich wróciły do Gdyni na leże zimowe.

Warto natomiast podkreślić tu próbne wyprawy na Morze Białe, zorganizowane w grudniu i styczniu przez towarzystwo połowów dalekomorskich „Pomorzanie”, które dały dość dobre wyniki.

Towarzystwo połowów dalekomorskich „Delfin”, nabyło ostatnio w Niemczech dwa używane parowe statki rybackie typu kombinowanych trawlerów. Statki te przystosowane są do połowów

dalekomorskich zarówno sieciami ciągnionymi, jak i pławicowymi. Mają one 39 m długości i są wyposażone w maszyny o mocy 450 KM., a mogą pomieścić około 1.000 beczek morskich śledzi lub innych gatunków ryb. Obydwa nowozakupione trawlerzy przybyły w styczniu do Gdyni, gdzie poddane zostaną remontowi w Stoczni Gdyńskiej, po czym zostaną oddane do użytku już w przyszłym sezonie. Tabor rybacki towarzystwa „Delfin” składa się zatem obecnie z dwóch nowych ługrów oraz dwóch używanych trawlerów.

Roboty przy budowie kanału Warta — Gopło, projektowane na r. 1938, zostały w całej pełni wykonane, a nawet w niektórych punktach posunięte dalej. Ogółem wydatkowano na te roboty 1.800.000 złotych. Na razie z powodu mrozów trzeba było przerwać prace, na wiosnę jednak będą na nowo rozpoczęte i prowadzone w jeszcze szybszym tempie. Koszt robót w r. 1939 przewidziany jest na 3.700.000 złotych.

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów ustalił ostatnio plan akcji kredytowo - budowlanej na r. 1939. Według tego planu Gdynia i wybrzeże otrzymają z Banku Gospodarstwa Krajowego sumę 2.100.000 złotych, przy czym kredyt ten przeznaczony jest wyłącznie, podobnie, jak w innych miastach, na poparcie budowy mieszkań małych oraz na poprawę stanu sanitarnego małych mieszkań w starych domach. Maksymalna wysokość kredytów nie jest jednakowa dla wszystkich miejscowości, w Gdyni kredyt B. G. K. na jeden budynek bez względu na jego wielkość nie może przekraczać 30 proc. ogólnych kosztów budowy.

W dniu 15 stycznia r. b. odbyło się w Gdyni uroczyste poświęcenie i otwarcie podstacji radiowej, stanowiącej „punkt mikrofonowy” rozgłośni pomorskiej Polskiego Radia. Audycje radiowe z Gdyni nadawane były dotychczas ze studia na Oksywiu. Było to jednak niedogodne, zwłaszcza wobec stale wzrastającego zainteresowania dla spraw, związanych z życiem Gdyni i wybrzeża. Obecnie punkt mikrofonowy mieści się w dobrze wyposażonym pod względem technicznym 2-pokojowym lokalu w gmachu Komisariatu Rządu w Gdyni.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Ukazał się pierwszy numer pisma „Praca na morzu”, miesięcznika oficerów polskiej marynarki handlowej.

„Dalsze dźwiganie moralnych i zawodowych wartości tego zespołu, któremu powierzono oręż polityki morskiej” jest — jak mówi artykuł wstępny — zadaniem tego pisma.

„Praca na morzu” zawiera dział: ogólny, satyra, pokładowy, techniczny, przegląd prasy. Numer styczniowy przynosi następujące artykuły: M. Krzyżanowski — Praca na morzu; dyr. kpt. St. Kosko — Państwowa Szkoła Morska w Gdyni; kpt. T. Meissner — Z polskim węglem do Szwecji; B. G. — Impresje faliste; mgr. Bernard Wojtas — Pojęcie winy w kolizjach i ubezpieczenie morskie; kpt. St. Gorazdowski — Artykuł 16; B. B. — Kilka uwag o używaniu kotwic w porcie; kpt. St. Dłuski — Prace Działu Hydrograficznego Obserwatorium Morskiego PIM w Gdyni; rtm. T. Kopaczynski — Obrona przeciwciotnicza i przeciwgazowa na statkach; J. Stępień — Rola oficera-mechanika okrętowego; inż. S. Poradowski — Jak usunąć uszkodzenie w radio-odbiornikach?

Jak oszczędnie ładować akumulator żarzeniowy; Oświetlenie statków. Przegląd prasy.

Uczniowie Państw. Szkoły Morskiej w Gdyni wydali w grudniu 1938 r. jednodniówkę p.t. „Usteru”. Wyszedł już dwie jednodniówki uczniów tej szkoły, ta jednakże jest pierwszą drukowaną. „Usteru” jest jakby trybuna, na której uczniowie mogą się swobodnie wypowiadać, dając obraz nastrojów i poglądów. Pierwsza część zawiera poważne artykuły dotyczące dziejów i życia szkoły, zawodu oficera marynarki itd, druga wprowadza w nastrój pogodnego, młodzieńczego humoru.

Należy podkreślić ładną i bogatą szatę zewnętrzną pisma.

Dr Aleksander Brodniewicz — Apteczka okrętowa. Zbiór gdyniński Nr. 3. Biblioteka Filii Państwowego Zakładu Higieny w Gdyni. 1938 r.

Książka zawiera wskazania ogólne przy kompletowaniu apteczki na statkach i okrętach różnego typu oraz dokładne zestawienie wszystkich przedmiotów

i lekarstw, potrzebnych w każdym typie tych apteczek.

Ludwik Łakomy — Obrazki z powstań górnośląskich. Wojskowy Instytut Naukowo - Oświatowy. Warszawa. 1938. Wyd. II. Cena zł 0.50.

Praca ta stanowi tomik 22-gi Biblioteczki Żołnierza Polskiego i jest bardzo dobrą lekturą dla wojska i młodzieży. Zawiera szereg ciekawych opowiadań, w których w żywych i mocnych barwach przedstawiono zmagania powstańców górnośląskich w walkach z Niemcami.

Mjr. s. s. M. Osiński. — Krótki podręcznik jachtin-gu lodowego. — Główna Księgarnia Wojskowa. 1939. Cena zł 3.80.

Wydanie podręcznika jachtin-gu lodowego, nadającego się zarówno do prowadzenia kursów, jak spełniającego rolę propagandową — jest w obecnej chwili rozpowszechnienia tego sportu bardzo pożyteczne.

Nazwisko autora — wieloletniego kierownika kursów jachtin-gu lodowego, urządzanych przez PUWF i kluby żeglarskie — daje rękojmię fachowego ujęcia tematu, przejrzystość układu i strona ilustracyjna książki — nie pozostawiają nic do życzenia.

FABRYKA CZAPEK I UMUNDUROWANIA

oraz składy materiałów, przyborów i dodatków krawieckich, szewskich, labonowych, sportowych

JÓZEF WŁ. PLUTA i EUGENIUSZ MIŁKOWSKI

Warszawa, Złota 44. Telefony: 6 98-84 11.76-52.

KAŻDY AMERYKANIN KAŻDY ANGLIK

jada stałe potrawy mięsne w konserwach.

Wzorujemy się na nich i jadalmy konserwy mięsne, jarzynowe, owocowe itd.

kupujemy więc
Konserwy firmy KÜCKER,

Lwów
Do nabycia w każdym
Sklepie Spożywczym.

METAL

Tow. Akc. Przem. Metalurgicznego w Polsce

Radomsko. Tel. 22 192

wyrobia

Gwoździe. Drut żelazny i stalowy, kolczasty. Sprężyny, meblowe i do siedzeń samochodowych. Linv stalowe i żelazne dla przemysłu, górnictwa i żegluga. Nity — Śruby — Wkrętki — Szpadle — Łopaty — Widły. Konstrukcje.

ZJEDNOCZONE FABRYKI
SZNUROWADEŁ w ŁODZI

C. KATZ i S-ka

Łódź, Bandurskiego 16

LWOWSKA
FABRYKA
S K Ó R

„DERMATA”

S P. A K C.

LWÓW, Gabryelówka 3

Następujące firmy
poparły L. M. K.:

Centralne Biuro Sprzedaży
„CENTROPRZEWÓD” Sp. z o.o.
Warszawa, Królewska 23

Sp. Handl. - przemysłowa
ADOLF PFÜTZNER i S-WE
Wł. inż. Kazimierz i dr. Bolesław
Pfütznerowie — Lwów, Słowackiego 4

„POLCIAG”
Fabr. Palników i Wyrobów Metalowych i Jagielto i S-ka, Warszawa, Ogrodowa 50. Tel. 289-82

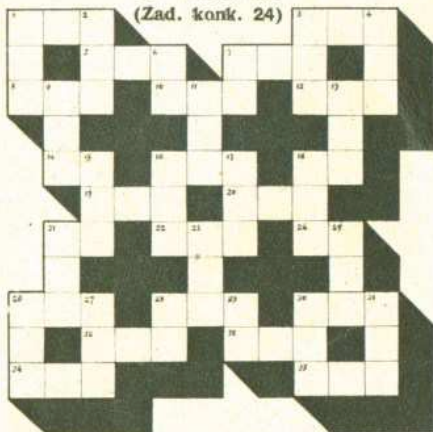
Produkt cenionym i ogólnie stosowanym przez doświadczonych kierowców jest doskonale smarny olej samochodowy **GALKAR - LUX**

Rozrywki umysłowe

ZADANIA

5. WIRÓWKA

(Zad. konk. 24)



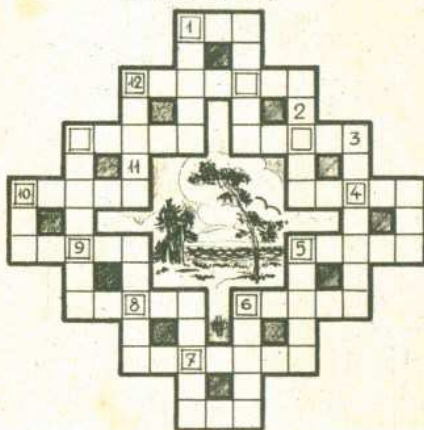
Poczynając od krótek oznaczonych liczbami, wpisać (wirowo w kierunku „zegarowym”) 12 ośmioliterowych wyrazów o podanych poniżej znaczeniach. Litery w kratkach podwójnie oznaczonych dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

- Opadać po linii skośnej lotem szybowym.
- Jaskra (niebezpieczna choroba oczu).
- Gstunek jabłek.
- Gliceryd kwasu stearynowego używany do wyrobu świec.
- Kosz z trzciny cukrowej, wykładany cynfolią, używany w Indostanie do opakowania.
- Dążenie do najwyższej doskonałości.
- Najstarszy metropolita w kościele greckim.
- Okrągła czapka włosiańska.
- Przyrząd do mierzenia długości fal elektromagnetycznych.
- Bryła ograniczona sześciu rombami.
- Wyborowe słodkie wino z wysp Morza Śródziemnego.
- Wypracowanie piśmienne.

6. KRZYŻÓWKA SYLABOWA

(Zad. konk. 25)



Znaczenie wyrazów poziomych:

- Duży dębowy statek z masztem, pływający na Niemnie do przewozu zboża.
- Potajemny oskarżyciel.
- Gospodyni.
- Rosłina z rodziny ostrożeńcowatych o kwiatach dzwonkowych (głoksinia).
- Wyciąg alkoholowy z surowców lekarskich.
- Lichy utwór literacki.
- Biblijna kochanka Samsona.
- Ptaka z podrodziny papugi.
- Kara stosowana w Rosji.
- Duża, niezgrabna karetka.
- W muz.: łącznie, łącząc, zlewając z sobą tony.
- Kobieta nienaturalna, tetryczka, cudaczka.
- Zapis testamentowy.
- Haracz, podatek.
- Port morski w Senegalu nad Atlantykiem.
- Umieszczenie.
- M. portowe w Kongo belg.
- Tytuł dawnych królów egipskich.
- Lewy dopływ Wisły.
- Organ bezpieczeństwa publicznego.
- Miasto w prowincji Murcia (Hiszp.).
- Szynk, karczma.

Znaczenie wyrazów pionowych:

- Okno wystawowe.
- Powrót do nawleknięcia sieci rybackiej.
- Okres 10-ciodniowy.
- Największa wyspa w grupie Wysp Dziewiczych.
- Wóz o dwu mocnych kołach.
- Imię żeńskie.
- Pachnący kwiat z rodziny krzyżowych.
- Statek z floty floty pińskiej.
- Prawy dopływ Wisły.
- Krewny, powinowaty.
- Elektroda ujemna.
- Plaż, gad.
- Łukowe sklepienie na kolumnach.
- Nędzna chata.
- Okolica nisko położona.
- Droga życia, wysokie stanowisko.
- Miasto w prowincji wł. Ancona.
- Związek organiczny; typowy garbnik.
- Starszy pasterz, dozorca juchaś.
- Lewy dopływ Amazonki.
- Poddasze.
- Bogini wodna w pogańskiej Litwie.

„Filatelista”

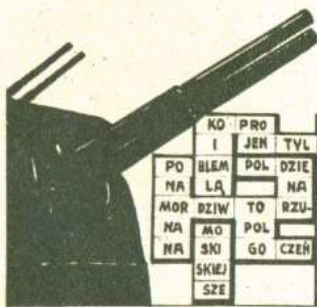
7. KONIKÓWKA

(Zad. konk. 26)

Z podanej na końcu działu konikówki ruchem konika szachowego należy odczytać morską niezbłą sentencję.

„Łodzia”

Za rozwiązanie wszystkich lub jednego z powyższych zadań Redakcja „Morza” i Kolonii” przeznacza 6 wartościowych nagród książkowych. Rozwiązanie zadań nadsyłać należy do Redakcji w terminie do 28 lutego 1939 r. z dopiskiem „Rozrywki Umysłowe”.



KO	PRO	NEJ	DO	GOV	NEJ	RO	NIE	WO
I	JEN	TYL	SKI	GO: TY	SIL	NI:	NA	KIE
PO	BLEM	POL	DZIE	WO	RO	PEW	WE	FLO
NA	LA	NA	NIE	DO	NIE	TO	NÓW	SKI
MOR	BZIW	TO	RZU-	CY	WIEC:	NIE	ZA	ŚWIA
NA	MO	POL	KU	PIE	RON	A	TA:	SJA
NA	SKI	GO	CZEN	A	PRA	SIE	BEZ	SKON
SKIEJ				WV		MO		HA
SZE				STWA		SZYM		KIEM
								TO
								WVT
								O

ROZWIĄZANIA

„MORZE” Nr 12 — Grudzień 1938

35. ELIMINATKA RYSUNKOWA

(Zadanie konkursowe 17)

Rysunki eliminatki: APORT — GŁOWA — P (nuta) — GOAL — ŁAM. „Klucz”: Gopło. Po skróceniu liter „klucza” z pozostałych liter „kołowa” powstaje rozwiązanie: „Martwa fala”.

36. SZARAD

Boże Narodzenie na obczyźnie.

(Zadanie konkursowe 18)

„WIGILIA W PARANIE”.

37. WIRÓWKA

(Zadanie konkursowe 19)

Wyrazy 6-cio literowe: 1. Szkwał. 2. Sośszak. 3. Kwacza. 4. Szteka.

Wyrazy 5-cio literowe: 5. Tasza. 6. Kasar. 7. Zorza. 8. „Zjawa”. 9. Somme.

Wyrazy 4-ro literowe: 10. Bant. 11. Rola. 12. Reda. 13. Boje. 14. Zeza. 15. Mors.

Rozwiązanie zasadnicze (w 20-tu kółkach): To „Morze” dla nas taskawe.

REBUS „Maryniarza”

(poza konkursem)

— O (Kod sygn.) — TONIE STATEK — po „TOP” — „ŁŁA” — RTEM (metr wspak)

— na GRODY w „I” (Kod sygn.) DOKI — co na „czysto” wygląda tak:

— Oto „Nie” — statek” potopili żartem nagrody widoki.

Wszystkie zadania z N-ru 12-go „Morza” (na ogólną ilość 90 nadesłanych) rozwiązano 55 osób: po 2—30 i po 1—5 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. Wasilewski Aleksander — Warszawa, Złota 35 m. 12.

2. „Kasta” — Otoczek.

3. Czekalowski Leszek — Kołomyja, Sienkiewicza 62.

4. Wiatr Zdzisław — Skarżysko Kamienne, Dworzec Kolejowy.

5. Jakubiak Mieczysław — Warszawa, Kawczyńska 45 m. 18.

6. Nowicki Wiesław — Warszawa, Bednarska 27 m. 8.

Nagrodę specjalną książkową z dedykacją „Maryniarza” za rozwiązanie rebusu otrzymuje p. Metyka Edward z Gdyni. O.R.P. „Grom”.

Nagrody niebawem przesyłamy przez pocztę, prosimy o potwierdzenie ich odbioru.

ODPOWIEDZI

Wszystkim — którzy nadesłali nam świąteczne i Noworoczne życzenia — serdecznie dziękujemy.

Przy okazji prosimy uprzejmie o skrzętne przechowywanie wszystkich zeszytów „Morza” i „Morza i Kolonii” z zadaniami konkursowymi ze względu na zbliżający się koniec „Konkursu Autorskiego”.

Wkrótce podamy wskazówki o sposobie głosowania.



CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; $\frac{1}{2}$ strony 850 złotych; $\frac{1}{3}$ strony 600 złotych;

$\frac{1}{4}$ „ 475 „ i $\frac{1}{8}$ „ 250 „

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Widok 10. Telefony: Redakcji 533-90, Administracji 699-66, P.K.O. Konto Nr. 367
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

Za dział ogłoszeniowy Redakcja nie odpowiada

Wyd: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

— Oplatę pocztową uiszczono ryczałem

Druk i ilustracje wykonane w Zakładach Graficznych Dom Prasy, S. A., Warszawa



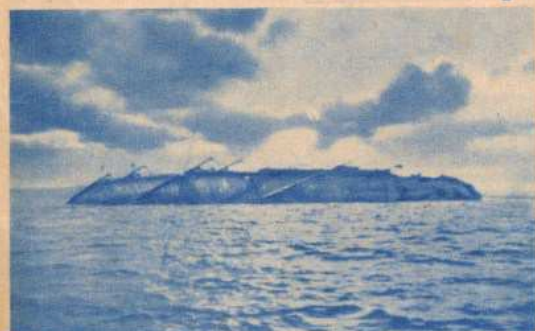
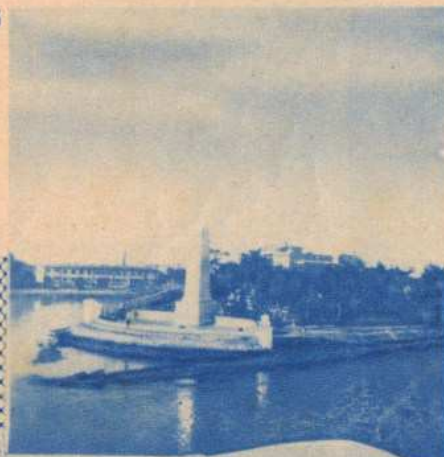
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Oczy świata całego wpatrzone są ostatnio z wytężoną uwagą w wybrzeża Morza Czerwonego. W półtrzecia roku zaledwie po opanowaniu Abisynii przez Włochy, rozpoczyna się obecnie w basenie Morza Czerwonego nowa rozgrywka, tym razem francusko-włoska. Chodzi w tej rozgrywce o Kanał Sueski, jedno z najbardziej dochodowych przedsięwzięć kuli ziemskiej, chodzi o Somali francuskie i Dżibuti, o spalone przez niemiłosiernie słońce, pustynne Dżibuti z jego portem, chodzi wreszcie o francuską linię kolejową z Dżibuti do Addis Abeby, przebiegającą dziś przez terytorium włoskie. Oto kilka zdjęć z Kanału Sueskiego i z Dżibuti:

- 1) Żaglowce arabskie w Kanale Sueskim.
- 2) Mały Somalińczyk na barce.
- 3) Kadłub zatopionego statku francuskiego „Fontainebleau” przed Dżibuti.
- 4) Handlarze na rynku w Dżibuti.
- 5) Pomnik w Suezie.
- 6) Karawana Danakilów wyrusza z Dżibuti na pustynię.

5



3



4



6

B. SURALLO



Wejście do portu gdyńskiego w szacie zimowej.