Co słychać

Nr 16 (80) 29. IV. 42. 6d.

W najbliższym czasie ukaże się

KRAJ LAT DZIECINNYCH

Zdzisław Czermański: Młodość w teatrze — **Karol Estreicher:** Moda 1912 — **Olgierd Górka:** Czem skorupka zamłodu nasiąknie... — **Zbigniew Grabowski:** Roztrącam cienie — **Kazimiera Iłłakowiczówna:** Wspomnienia z Inflant — **Zygmunt Karpiński:** Wspomnienia z Gniezna — **Marjan Kukiel:** Z galicyjskiego Powiśla — **Marja Kuncewiczowa:** Powrót — **Bronisław Leitgeber:** Parafja zdrowego rozsądku — **Stanisław Mackiewicz:** Futrzane i smaczne — **Zygmunt Nowakowski:** Kraków w miniaturze — **Ksawery Pruszyński:** Na czarnym szlaku — **Adam Romer:** „Bądź pozdrowion, skarbie w dali, bądź pozdrowion, kraju mój"... — **Antoni Sobański:** Trzy kraje lat dziecinnych — **Jerzy Stempowski:** W dolinie Dniestru — **Tymon Terlecki:** Z innego brzegu — **Irena Tuwim:** Strachy dzieciństwa — **Bolesław Wieniawa-Długoszowski:** O kraju dzieciństwa i młodości — **Karol Zbyszewski:** Pięć lat w Kijowie

M. I. KOLIN (Publishers) LTD.

229/231, HIGH HOLBORN, LONDON, W.C.1

"CO SŁYCHAĆ"

Tygodnik zawierający streszczenia książek i artykułów, drukowanych w wydawnictwach brytyjskich, amerykańskich i ewentualnie innych, dotyczących obecnej wojny i dominującej roli broni panc. w tej wojnie,—wydawany na podstawie zezwolenia Dowódcy Polskiego Korpusu w Szkocji z dnia 20. września 1940. Nr. 2523/Prop. i Ośw. 40

Polish Weekly Digest, containing condensations of British & American books and papers, concerning the World War No 2. and the predominant role played in it by the Armoured Forces,—published with the approval of the G.O.C. Polish Army Corps in Scotland.

CENA NUMERU 6d. PRENUMERATA KWARTALNIE 6/-
REDAKCJA I ADMINISTRACJA :
43, CHARLOTTE SQUARE, EDINBURGH.

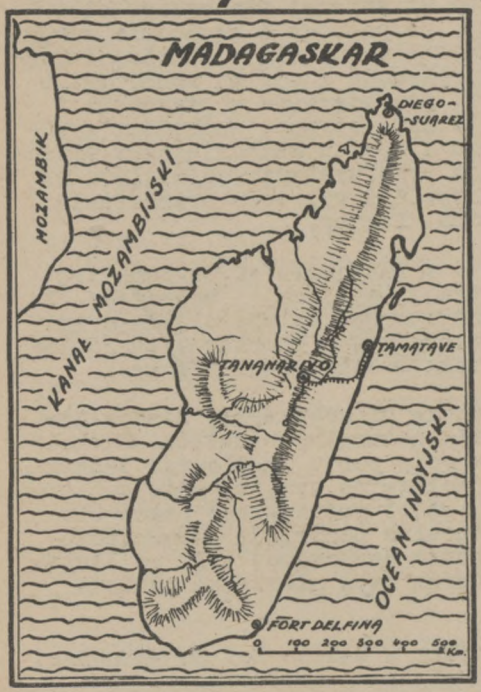
Advertising Offices:
THE CARLTON BERRY CO.
Phone: ABBey 5108.
LONDON, W.C.2.
437, Grand Buildings,
Trafalgar Square,

W numerze: MADAGASKAR - CZY POŁNOCNA NORWEGIA BEDZIE TEATREM WOJNY - SKUTKI ZWYCIESTW JAPONSKICH - DROGI ZAOPATRZENIA PŁD.WSCH.ROSJI - POD JEDNYM KRZYZEM /FACZYNSKI/-CZY WIECIE - WARTOSC LOTNICTWA JAPONII - HUMOR.

Ukaże się: - FRANCJA W OKOWACH -

Okładka: POD JEDNYM KRZYZEM /seria rysunków:J.FACZYNSKI/

Madagaskar.



"Co Słychać" kilkakrotnie zamieszczało artykuły dotyczące tej wielkiej wyspy, która dzisiaj posiada kluczowe znaczenie. W zeszłym roku drukowaliśmy artykuł p.t. "Strzeżmy Madagaskaru", w nr 14 bieżącego roku zamieściliśmy w rubryce "Czy wiecie" uwagi o porcie Madagaskaru. Obecnie streszczamy artykuł, który ukazał się w Bulletin of International News. Artykuł ten daje mniej więcej dokładny obraz położenia wyspy, nie podkreśla jednak dostatecznie znaczenia jej. Ostatnie wydarzenia na Oceanie Indyjskim szczególnie zatopienie lotniskowca "Hermes" poprzedzone stratą dwóch krążowników przez flotę brytyjską przenoszą punkt ciężkości działań japońskich na Ocean Indyjski a Madagaskar jest niewątpliwie kluczową pozycją o ile chodzi o kontrolę kontynentu południowo-afrykańskiego. Jeden z opozycyjnych zresztą polityków unii południowo-afrykańskiej wyraźnie podkreślił to znaczenie wyspy. Oto treść artykułu:

/M.W./Premier W.Brytanii, przemawiając 24. marca br., wskazał na konieczność kierowania transportów brytyjskich i amerykańskich, przeznaczonych dla Półn. Afryki i Bliskiego Wschodu, drogą dokoła Przylądku Dobrej Nadziei i wzdłuż wschodnich brzegów Afryki, a to wobec trudności przeprowadzania ich przez Morze Śródziemne. W poprzek tej drogi leży francuska wyspa Madagaskar, trzecia co do wielkości w świecie, o powierzchni większej niż cała Francja, a

4-krotnie przewyższającej Anglię wraz z Walią; od portugalskiego Mozambiku oddziela ją kanał o najmniejszej szerokości 240 mil. Około 2/3 wyspy stanowi płaskowzgórze. Góry z najwyższym szczytem Mt.Ankarat wznoszącym się 2900 m nad poziomem morza, na północy i wschodzie wyspy spadają stromo, na południu i zachodzie - schodzą łagodniejszym spadkiem. Rzeki, płynące z gór ku wschodowi,o krótkim biegu, są bystre, poprzerywane wodospadami i nie nadają się do żeglugi; inne płynące zachodnim spadkiem, choć o dłuższym biegu i spadku łagodniejszym,przedstawiają trudne warunki do wykorzystania ze względu na bystry nurt i częste wylewy. 3/4 wybrzeża przedstawia obraz dziki: skały podwodne, laguny.

Stolica wyspy - Tananarivo z ludnością ok.90.000 jest siedzibą rządu i administracji cywilnej i wojskowej. Ze stolicą połączony jest wąskotorową koleją o jednym tylko torze główny port handlowy wyspy Tamatava, znajdujący się na wschodnim wybrzeżu w odległości 370 km.

Na północy wyspy leży zatoka Diego-Suarez, stanowiąca jeden z największych portów naturalnych świata. Aczkolwiek Diego-Suarez odgrywa rolę portu handlowego jednak kapitalne jego znaczenie polega na tym, że może on zapewnić bezpieczny schron każdej największej nawet flocie, przyczym warunki naturalne ułatwiają zabezpieczenie wejścia do portu. W porze deszczowej t.j. od listopada do kwietnia Diego-Suarez bywa nierzadko odcięte zalewem od wyspy.

Klimat Madagaskaru jest różny w zależności od wysokości położenia i od panujących wiatrów; na środkowym płaskowzgórzu jest bardziej umiarkowany niż na wybrzeżu i przez to zdrowy i znośny dla Europejczyków; na wybrzeżach, szczególniej na wschodnim, jest gorący, wilgotny, niezdrowy. Na niżej położonych terenach panuje malaria i żółta febra. Na wschodnim brzegu częste są burze i cyklony. Roślinność wyspy jest tropikalna. We wschodniej części rosną puszcze podzwrotnikowe. Ziemia naogół urodzajna, lecz z powodu braku rąk do pracy zaledwie 20% powierzchni wyspy jest pod uprawą. Głównie uprawia się: ryż, maniok i kukurydzę; poza tym kawę, kakao, trzcinę cukrową, tytoń, wanilię, pieprz i korzenie. Pod względem rolniczym wyspa jest samowystarczalna.

Z bogactw kopalnych wymienić należy: grafit, nikę, węgiel, fosfaty, miedź, ołów, nikiel, żelazo, złoto i drogie kamienie oraz minerały radio-aktywne. Bogactwa te

są mało eksploatowane. Przemysł słabo rozwinięty. Handel przeważnie z Francją /78% eksportu i 74% importu/. Przywozi się: tkaniny, węgiel, płynne paliwa, narzędzia, maszyny.

Gęstość zaludnienia niewielka, ok.15,7 na milę kw. Ludność Madagaskaru wg spisu z 1936 roku wynosiła wszystkiego 3.798.ooo, w tym 25.255 Francuzów, 8.ooo Hindusów, 3.ooo Chińczyków. Ludność miejscowa stanowi zlepek z różnokolorowych plemion o całkiem odrębnych obyczajach; rasowo najbardziej zbliżona do mieszkańców Półwyspu Malajskiego i Polinezii. Mieszkańcy wyspy znani pod ogólną nazwą Malgasrów posiadają wszyscy jedną wspólną cechę: ospałość i lenistwo. Do najbardziej cywilizowanych zaliczają się Hovasowie, zamieszkujący przeważnie środkową część wyspy; niektórzy z nich po uzyskaniu francuskiego obywatelstwa pracują w miejscowej administracji. Większość ludności Madagaskaru jest lojalna wobec Francji, chociaż w młodym pokoleniu zaczyna się przejawiać dążenie do niezawisłości. Z 75o.ooo tubylców - chrześcijan jest około 5oo.ooo protestantów, reszta należy do kościoła rzymsko-katolickiego.

W ciągu 17 i 18 wieku Holendrzy, Portugalczycy i Brytyjczycy kierowali swe wysiłki ku utrwaleniu swych posiadłości na Madagaskarze. W 19 wieku Francja i W.Brytania uznały niezawisłość wyspy, wysyłając na nią swych przedstawicieli. W r.1885 Francja podpisała z Madagaskarem traktat, który faktycznie ustanowił jej protektorat nad tą wyspą, aczkolwiek słowo to nigdzie w tekście umieszczone nie było. W pięć lat potem, W.Brytania wzamian za pewne koncesje na Zanzibarze, uznała ten stan rzeczy. Dla wprowadzenia jednak rzeczywistej kontroli nad wyspą musiała się Francja uciec do akcji wojskowej. Ściśle z historią Madagaskaru jest związane imię Gallieni'ego, który został jej gubernatorem w r.1896 i którego działalności Francja zawdzięcza w dużej mierze powodzenia swej administracji na tym terenie.

Obecnie Madagaskarem rządzi Gubernator z mieszaną Radą Administracyjną, stanowiącą ciało doradcze. Ludność Madagaskaru jest naogół lojalna w stosunku do Francji, nie przejawiając równocześnie anty-brytyjskich nastrojów. Po upadku Francji Rząd Vichy zamianował gubernatorem wyspy anty-brytyjsko nastawionego Cayha. Incydent Dakarski wzmógł sympatię do Vichy wśród wojska na wyspie. Brytyjska blokada sparaliżowała całkowicie komu-

nikację z Madagaskarem. Obecny gubernator Anet jest jakoby mniej wrogo nastawiony do W.Brytanii niż jego poprzednik, jednak jest bezwątpienia całkowicie lojalny wobec Rządu Vichy.

Niedawno rozeszły się niestwierdzone zresztą wiadomości, że Japonia wysłała na Madagaskar misję morską i lotniczą i że Rząd Vichy zajął wobec niej stanowisko życzliwej pomocy, udzielając ułatwień informacyjnych, a nawet baz dla łodzi podwodnych. Ambasador Vichy w Waszyngtonie p.Haye, niejednokrotnie zapewniał w sposób kategoryczny, że wiadomości są bezpodstawne i że żadne propozycje przez żadne państwo nie były wysuwane w odniesieniu do Madagaskaru, oświadczył przytym, że wyspa bronić się będzie przeciwko każdemu napastnikowi. Wierzącemu najmocniej nawet w szczere intencje tej obrony, muszą się jednak nasunąć poważne wątpliwości co do możliwości skutecznego oporu. Podczas pokoju cała armia Madagaskaru liczyła 1.580 Europejczyków i 3.720 tubylczych żołnierzy. Portu w Diego-Suarez strzegą silne baterie dział, lecz siła zbrojna wyspy najprawdopodobniej nie posiada wcale czołgów i rozporządza bardzo nielicznym lotnictwem.

Humor brytyjski.

MANEWRY.
Rozjemca /do współrozjemcy/: -" Nie zwracaj na nich uwagi.Oni nie wchodzą w ramy dzisiejszych ćwiczeń." /THE TANK/

Czy płn. Norwegja będzie teatrem wojny?

Prasa brytyjska naogół stoi na stanowisku, że obecna wiosenna kampania, która niewątpliwie lada tydzień rozpocznie się pozostawi inicjatywę w ręku Hitlera. Inaczej jednak myślą neutralni. Oto jedno z pism szwedzkich, którego artykuł przedrukowany został przez pismo amerykańskie i skolei dotarł do nas, poważnie liczy się z możliwością inwazji brytyjskiej w rejonie Norwegii. Artykuł jest poświęcony właśnie rozważaniom co by się stało, gdyby wojska brytyjskie wylądowały w tamtych stronach a ponadto stara się odpowiedzieć na pytanie dlaczego by to miało nastąpić, jakie byłyby powody, któreby mogły skłonić sztab brytyjski do tego rodzaju akcji. Posłuchajmy co piszą neutralni, tak już w obecnej wojnie nieliczni.

Północna Norwegia, która przed wojną była przedmiotem wielu spekulacji strategicznych, wysuwa się znowu na pierwszy plan. Wielu ludzi przypuszcza, że obszar ten stanie się na wiosnę albo nawet na przedwiośniu strefą wojenną. Jedni uważają za zagrożony obszar północną Skandynawię, to jest północne wybrzeże Oceanu Lodowatego, północną Szwecję oraz obszar bagien Enari w północnej Finlandii, a więc bardzo duży obszar. Inni sądzą, że obszar zagrożony obejmuje tylko północną Norwegię, ale rozszerzają go natomiast aż do półwyspu Kola. Z strategicznego punktu widzenia wydaje się ten drugi pogląd bardziej racjonalny i w związku z tem omówimy obszar Norwegii od Lofotów, obszar Petsamo i obszar Murmańsk.

Należy więc oczekiwać, że wojna przeniesie się właśnie na te obszary. Pogłoski o skoncentrowaniu okrętów niemieckich w tym rejonie, świadczą o tem, że w Berlinie przypisują temu obszarowi duże znaczenie. Trudno jest ocenić, czy pogłoski te oparte są na rzeczywistych podstawach, są one jednak dowodem, że wojna propagandowa już się rozpoczęła - co może być zapowiedzią poważniejszych wypadków. Należy przypomnieć, że na wiosnę 1940 roku, również krążyły tajemnicze pogłoski dotyczące wybrzeży norweskich. Tym razem wojska brytyjskie mają inicjatywę - a Niemcy są w obronie - być może w obronie aktywnej, gotowi do natychmiastowych przeciwnatarć i uchwycenia inicjatywy w swoje własne ręce. Położenie jest naprężone i wszystko wskazuje na to, że zbliżamy się do sytuacji krytycznej.

Powodem tego skoncentrowanego na tym obszarze zainteresowania, jest dążność do zabezpieczenia dróg dowozu z Anglii do Rosji poprzez Murmańsk. Sprawa ta weszła na widownię w ostatnich czasach. Nie tylko zmienione strategiczne położe-

nie na Oceanie Indyjskim, lecz również wejście Crippsa do rządu brytyjskiego nadały poprzednim pogłoskom na ten temat poważniejszego znaczenia. Myśl współpracy wojskowej z Sowietami uzyskała świadomego, znakomitego i energicznego reprezentanta w rządzie brytyjskim a rola jego, jak się zdaje jest coraz to bardziej poważna.

Cripps w swej pierwszej mowie nadmienił o możliwościach przejścia armii brytyjskiej do działań zaczepnych i trzeba przyznać, że mowa ta nie przyczyniła się do oczyszczenia atmosfery. Naturalnie oczyszczanie atmosfery nie leży w zamiarach żadnego rządu; przeciwnie każdy dąży do zamaskowania właściwych zamiarów, przynajmniej jak długo się da. Nie da się jednak zaprzeczyć, że poczucie realizmu przemawia za tem, że istotnie dowództwo wojsk brytyjskich, kieruje swoje myśli na obszar północnej Norwegii.

Poprzednio omawialiśmy możliwości ekspedycji wojsk brytyjskich na Murmańsk. Wspominaliśmy przy tej okazji o ryzyku związanym z tą operacją z powodu braku należycie wyszkolonego w tym celu żołnierza. Zagadnienie tonażu i konieczność osłony operacji tego rodzaju przez silną flotę morską i lotniczą, występuje na pierwszy plan. Operacja ta jest więc skomplikowana i uzależniona przedewszystkiem od posiadania dostatecznej ilości tonażu, który jest bardzo ograniczony. Jeżeli nawet dowództwo brytyjskie dysponuje dostateczną ilością statków dla przewiezienia wojsk, to nie ma dostatecznego tonażu dla zaryzykowania strat.

Można więc wyciągnąć wniosek, że ekspedycja wojsk brytyjskich na Murmańsk jest mało prawdopodobna, a przynajmniej wymaga to zabezpieczenia dróg transportowych. Jest więc możliwem, że Londyn poszukuje rozwiązania tego problemu i stąd pochodzą pogłoski o zagrożeniu północnej Norwegii. Obecnie transporty brytyjskie mogą nadchodzić do Murmańska bardziej północną drogą, lecz i ta nie jest pewna, gdyż zapewne całe wybrzeże północnej Norwegii naszpikowane jest niemieckimi bazami, z których łodzie podwodne i samoloty mogą każdej chwili przejść do natarcia. Stwarza to istotnie poważny moment zagrożenia.

Dlatego można przypuszczać, że cały obszar od Lofotów z Narvikiem na zachodzie aż do Petsamo na wschodzie, jest pierwszorzędnym celem strategicznym. Gdyby udało się wojskom brytyjskim lub ich Sprzymierzonym, opanować ten obszar, wówczas cały Ocean Lodowaty i połączenia między Anglią i Rosją byłyby opanowane - naturalnie tylko pod względem transportów morskich. Uzyskanoby wówczas duży

sukces i pierwszy z zapowiadanych przez Crippsa celów, byłby już osiągnięty. Jest prawdopodobne, że Niemcy liczą się z tą możliwością. Przygotowania do obrony Norwegii przeprowadzane są w gorączkowem tempie, o czem może naprzykład świadczyć fakt, że koleje norweskie zostały oddane całkowicie na potrzeby wojskowe.

Skoro zgodzimy się, że istotnie powyższe rozumowania co do możliwości rozszerzenia wojny na obszary północnej Norwegii są wiarygodne, należy postawić sobie pytanie, kiedy to może nastąpić. Z różnych względów można przypuszczać, że wojska brytyjskie lub amerykańskie, będą chciały wkroczyć do akcji na odcinku Murmańska, jak tylko warunki klimatyczne na to pozwolą. Skoro to będzie już możliwe za kilka miesięcy, byłoby rzeczy pożądaną aby wówczas mieć północną Norwegię w posiadaniu. Lecz wszystkie operacje wymagają czasu, zwłaszcza jeżeli ma się do czynienia z tak zdecydowanym i pełnym inicjatywy przeciwnikiem, jak Niemcy. Można więc przypuścić, że skoro operacja ta ma istotnie nastąpić, to należy się jej spodziewać w najbliższej przyszłości.

W ostatnich dniach cały świat został zainteresowany temi nowemi dążeniami Anglii, dzięki atakom dyplomacji sowieckiej, a przedewszystkiem dzięki przemówieniu Litwinowa w Waszyngtonie. Jest możliwe, że decyzja już została powzięta - jej wykonanie wymaga jednak czasu - lecz jest także możliwe, że w dalszym ciągu sprawa jest omawiana i dyskutowana. Błyskawiczne uderzenie jest wykluczone. Natomiast jest możliwa dążność do wykorzystania momentu zaskoczenia w rodzaju przeprowadzonych poprzednio wypadów floty brytyjskiej w różnych punktach. Lecz operacje te będą miały już całkiem inny charakter, gdyż osiągnięcie zamierzonego celu wymaga koncentracji znaczniejszych sił. Sieć komunikacyjna na tym obszarze składa się z jednej jedynej drogi lądowej, która może być łatwo zagrożona. Teren jest też trudno dostępny dla nacierającego. Niemcy dysponują silnemi garnizonami swych wojsk, oraz posiadają możliwość przerzucenia swych odwodów wzdłuż tej właśnie drogi. Należy więc stwierdzić, że operacja ta nie należy bynajmniej do operacji lekkich a możliwość porażki Londyn musi brać również pod uwagę.

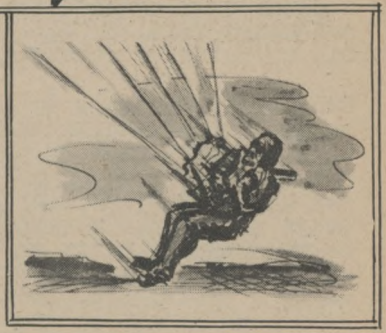
Jerzy Faczyński

Pod jednym Krzyżem

Trzy fantazje

(okładka) (str.370,371)

Skutki zwycięstw japońskich.



W poprzednim numerze rozpoczęliśmy streszczanie artykułów C.M.FRIEDWALDA o skutkach zdobyczy japońskich na Dalekim Wschodzie. Artykuł, który ukazał się w LA FRANCE LIBRE podzieliliśmy rozmyślnie na trzy części. Omówiwszy poprzednio kwestię ropy naftowej, zajmiemy się w dzisiejszym numerze cyną, aluminium i innymi metalami. Oto co pisze autor zmany "spec" zagadnień gospodarczych. Posłuchajmy :

CYNA, ALUMINIUM, TUNGSTEN I ZELAZO. Ze wszystkich innych surowców zdobytych przez Japonię cyna przedstawia ilościowo największą pozycję. Na całą produkcję światową wahającą się od 160.000 do 240.000 ton Malaje dostarczały 25 do 35% a Indie Holenderskie 17 do 20%.. Cyna znajduje się na zachodnim wybrzeżu Malajskim, na wyspach Bangha, Billiton i Singkep, na wschód od Sumatry. 10% produkcji cyny - przedstawiają kopalnie Sjamu. Japończycy więc kontrolują obecnie około 2/3 produkcji cyny. Inne kraje produkujące cynę, jak Boliwia, Nigeria i Kongo Belgijskie, dostarczają około 27%. Ich produkcja może być jednak poważnie wzmożona. Cyna jest również w Anglii. Fenicjanie handlowali cyną z Kornwalii i Devonshire; w r.1825 te złoża zapewniały 2/3 zużycia światowego - produkcja obecna wynosi jednak tylko 2.000 ton. Powiększając wydobycie w Anglii, w Boliwii, Nigerii i w Kongo, Alianci będą mogli choć w części wyrównać straty na Dalekim Wschodzie.

Z drugiej strony spożycie cyny może być łatwo zmniejszone bez żadnego uszczerbku dla potrzeb wojennych. Główne zużycie cyny szło na potrzeby opakowania - w Niemczech zastąpiono ją aluminium, na co jednak Alianci nie mogą sobie pozwolić spowodu poważnych braków w dostawie tego produktu. W każdym jednak razie istniejące w posiadaniu Aliantów kopalnie cyny, a ponadto zapasy nagromadzone, szczególnie w Stanach Zjednoczonych, pozwolą na zaspokojenie potrzeb w tej dziedzinie.

Inną ważną zdobyczą Japończyków jest bauksyt, którego duże pokłady znajdują się na archipelagu malajskim. Do tej pory Japonia importowała bauksyt potrzebny do produkcji aluminium z Indii Holenderskich. Złoża wyspy Bintam, na południowy-wschód od Singapore, dostarczają 245.ooo,czyli 8% produkcji światowej co zupełnie wystarcza na pokrycie japońskich potrzeb w dziedzinie konstrukcji lotniczych. Ponadto jeszcze pokłady w stanie Johore w Malajach dostarczają 5o.ooo ton.

Innym jeszcze zagadnieniem związanym z zajęciem półwyspu malajskiego jest problem tungstenu. Jest to metal bardzo ważny przy wyrobie pewnych gatunków stali, dzięki swoim właściwościom utwardniającym, niezbędny w wyrobie narzędzi, płyt pancernych i pocisków przeciwpancernych. Do niedawna Chiny obejmowały 2/3 produkcji światowej, lecz przez stopniowe zamykanie wybrzeży chińskich eksport spadł z 18.ooo ton w r.1937 do 3.ooo ton w r.194o. Inne kraje posiadające tungsten: Bolivia, Argentyna, Peru, Meksyk - w sumie 1o% produkcji światowej, Birma - 16,5%, Malaje - 3,2% i Portugalia 8%. Stany Zjednoczone konsumują największy procent tungstenu, posiadając zresztą produkcję w ilości 7,8%. Stany zapewniły sobie kompletne dostawy tungstenu z krajów Ameryki Południowe, a razem ze swoimi zapasami nie mają żadnych obaw co do ewentualnych braków tego metalu.

Japonia zdobyła ostatnio również żelazo, którego jej bardzo brakowało. W stanie Johore kopalnie żelaza rozporządzają produkcją miliona ton minerału o 60- 65% metalu. Na Filipinach wydobywa się 1/2 miliona ton metalu 60%. W ten sposób pozyskane obecnie możliwości dają milion ton czystego metalu co pokrywa około 1/7 ogólnych potrzeb Japonii.

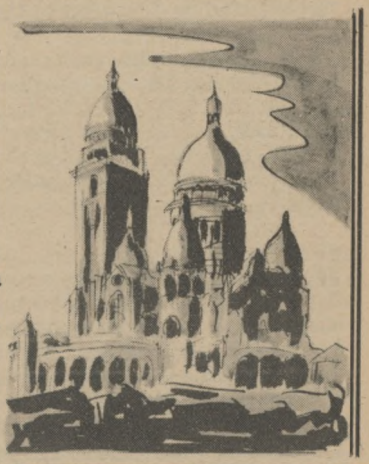
Przed przystąpieniem do wojny Japonia bezpośrednio za Włochami była krajem o najsłabszym potencjale ekonomicznym. Nietylko jej produkcja przemysłowa była małym ułamkiem produkcji Aliantów ale ponadto zaspakajać mogła tylko częściowo swoje potrzeby w zasadniczych surowcach. To też Japonia nie oszczędziła żadnych wysiłków, by za wszelką cenę zdobyć nowe źródła zaopatrywania. Największym też sukcesem jest dla Japonii zdobycie pól naftowych na Pacyfiku. Nafta stanowiła przysłowiową "piętę Achillesa" w wojennym przygotowaniu Japonii, która znalazłaby się w sytuacji rozpaczliwej z chwilą wyczerpania swoich zapasów.

Jeśli Indie Holenderskie pozostaną w rękach japońskich okupanci po roku już będą mogli mieć z tych pól naftowych wydobycie, które przedłuży ich wyczerpujące się zapasy. Zdobycie aluminium i żelaza jest o tyle ważne dla Japonii, że do tej pory zupełnie nie posiadała złóż bauksytowych.

W dziedzinie ekonomicznej bilans tych trzech miesięcy wojny z Japonią zamyka się dla Aliantów stratami. Nie są to straty poważne i w niczym nie naruszają ich potencjału wojennego. Zwiększają one jednak potencjał ekonomiczny Japonii i mogą zmienić w sposób dla Aliantów niekorzystny dotychczasowy układ sił ekonomicznych. Japonia, korzystając z obecnej swojej przewagi, stara się zabezpieczyć swoje zdobycze. I dlatego też trzeba ją jaknajszybciej zatrzymać. Dlatego również, jak powiedział ostatnio jeden z ekonomistów amerykańskich każdy samolot czy czołg oddany do akcji w r.1942 wart jest trzech samolotów czy trzech czołgów, oddanych do akcji w r.1943.

Szlaki zaopatrzenia Z.S.S.R.

Popularny dziennik londyński EVENING NEWS ogłosił ostatnio, że ofensywa na froncie wschodnim względnie na Bliskim i Środkowym Wschodzie nie rozpocznie się wcześniej niż 15.maja. To nie przepowiednia ale wnioskowanie z warunków atmosferycznych twierdzi Evening News. Wobec tego oddajemy w dzisiejszym numerze do druku poniższy artykuł w tej nadziei, że rozważania autora na temat Szlaków Zaopatrzenia Południowo-Wschodniej Rosji znajdą się w rękach naszych Czytelników jeszcze zanim akcja bojowa obejmie tamte tereny. Artykuł ma charakter opisowy, stara się spokojnie i rzeczowo rozważyć możliwości wykorzystania szlaków transportowych dla zaopatrzenia sprzymierzeńca sowieckiego w amunicję i wszelkie inne potrzebne materiały. x/



x/ "Allied Supply Routes to S.E.Russia" by M.G. - "The Bulletin of International News" Vol.XIX. Nr 6.

/M.W./Z wiosną zbliża się moment rozpoczęcia spodziewanej ofensywy niemieckiej na naftę kaukazką. Jeżeli zważymy,że produkcja źródeł kaukaskich stanowi ok.lo % produkcji światowej, a jednocześnie 90 % całej produkcji naftowej Sowietów, to łatwo zrozumiemy, jak wielki atut w tej wojnie dałoby Niemcom zdobycie tych źródeł i urządzeń w stanie nieuszkodzonym a jak wielką klęskę stanowiłaby ich strata dla rosyjskiej armii, a również dla zmotoryzowanej dziś na wielką skalę sowieckiej gospodarki rolnej.W świetle tej groźby drugi, którymi dociera obecnie pomoc W.Brytanii i Ameryki do płd.wsch.Rosji przedstawiają sprawę niebyle jakiej wagi.

Normalny szlak handlowy z Zachodu do płd.wsch.Rosji prowadzi przez cieśniny Dardanelską i Bosfor, strzeżone przez neutralną Turcję, która w myśl konwencji międzynarodowych nie przepuszcza przez nie okrętów naładowanych materiałem wojennym. Jedyną drogą z zachodu z ominięciem Turcji jest droga okrężna dokoła Afryki do Zatoki Perskiej, ze Wschodu zaś t.j. z Indii z ominięciem neutralnego Afganistanu - droga lądowa przez Beludżystan i Iran. Zarówno w jednym jak i w drugim wypadku droga prowadzi ostatecznie przez Iran, gdzie też od wielu miesięcy wre praca nad budową i usprawnieniem linii komunikacyjnych do Rosji, prowadzona przez specjalistów brytyjskich i amerykańskich, a nad m.Kaspijskim i na pograniczu sowieckim przez rosyjskich.

Obecnie istnieją następujące drogi przez Iran do Rosji :
1/ z Bandar Szapur nad Zatoką Perską koleją Trans-Irańską do Bandar Szah nad m.Kaspijskim,
2/ z Basry nad Zatoką Perską koleją lub rzeką Tygrys do Bagdadu, stąd drogą do Teheranu i z Teheranu koleją do Bandar Szah lub przez Kaswin do Pahlevi nad m.Kaspijskim, ewentualnie bocznym odgałęzieniem z Hamadanu /na drodze z Bagdadu do Teheranu/ do Tabriz, połączonego koleją z Julfą na sowieckim Zakaukaziu. Alternatywnie: z Bagdadu do Mosulu koleją, stąd przez wąwóz Ruwandiz do Tabrizu i do Julfy,
3/ z Buszire nad Zatoką Perską drogą do Teheranu i dalej, jak wyżej podano,
4/ z Bandar Abbas nad Zatoką Perską drogą przez Kerman do Teheranu,
5/ z Indii koleją beludżystańską do Duzdab /Zahidan/ i stąd drogą do Meszed,które ma połączenie drogą z Teheranem.

Z podanych szlaków największe znaczenie posiada niewątpliwie pierwszy. Kolej Trans-Irańska jest pojedyńczo-torowa

z bocznicami dla mijania pociągów na stacjach odległych przeciętnie olo mil jedna od drugiej. Z ogólnej długości kolei, wynoszącej 1500 km ok.80 km przebiega w tunelach, których jest ogółem 225. Mostów po drodze 852. To powoduje, że kolej wymaga stałej i kosztownej konserwacji, szczególnie przy wzmożonym ruchu. Normalna szybkość ze

względu na wzniesienia, serpentyny i tunele nie przekracza 36 km na godzinę nawet dla pociągów osobowych. Przeciętna dzienna przelotność kolei niedawno wynosiła około 300 T. Jest dążenie podniesienia jej do 3.000 T. Są trudności z taborem, gdyż kolej posiada normalny tor w przeciwieństwie do kolei sowieckich i indyjskich i tabor trzeba sprowadzać aż z W.Brytanii. Porty, zarówno wyjściowy jak i końcowy, pozostawiają wiele do życzenia pod względem możliwości przeładunkowych; uczyniono już jednak dużo w tym kierunku i prace zakrojone na wielką skalę są nadal

w toku. Trudności na jakie napotykają transporty kierowane drugą z wymienionych dróg, są następujące : przeciążanie portu wyjściowego /Basra/ dające się szczególnie odczuwać od czasu przyznania Turcji przez Amerykę prawa korzystania z dostaw na zasadzie "Lease & Lend"; dalej, konieczność przeprawiania materiału przychodzącego do Bagdadu koleją przez rzekę Tygrys w miejscu gdzie dalszy transport przechodzi na drogę kołową. Droga alternatywna, na Mosul, wymaga jeszcze przebycia trudnej, górzystej okolicy Zachodniego Iranu.

Trudności trzeciej drogi rozpoczynają się już w porcie wyjściowym : okręty zawijające do Buszire stoją na kotwicy w odległości 5 mil od portu i ładunek dowożony musi być do portu barkami. Droga do Teheranu prowadzi przez góry. Czwarta droga t.j. droga z Bandar Abbas przedstawia podobne trudności, gdyż okręty zatrzymują się o 2 mile od portu, nadto transporty kołowe po drodze z Kerman do Teheranu spotykają nieraz silne burze piaskowe. Zdarzają się też opady tak gwałtowne, że zmyte zostają całe odcinki drogi.

Ostatnia wreszcie z wymienionych dróg do Rosji przez Iran t.j. droga lądowa z Indii koleją beludżystańską, mającą połączenie z głównym systemem kolejowym indyjskim koło Sukkur, prowadzi przez górzyste okolice do Quetty a potem idzie równolegle do granicy afgańskiej do Duzdab /Zahidan/. Kolej ta podczas ostatniej wojny już raz była przedłużona do Zahidan, po wojnie odcinek rozebrano a dziś znów ją doprowadzono do Zahidanu. Droga kołowa z Zahidan do Meszed ze względu na małą szerokość zaledwie może być nazwana drogą. Prowadzi przez pustynne okolice w których częste są napady rozbójniczych plemion. Drogą tą dotąd idą jedynie próbne transporty. Istnieją jednak zamierzenia uczynienia z niej regularnego szlaku dostaw przez ułożenie dobrej nawierzchni i zorganizowanie ochrony transportów. Roboty są w toku. Dalej z Meszed do Teheranu już prowadzi dobra droga a kolej jest w budowie. Z Meszed również istnieją drogi przez góry, prowadzące do Aszkabad i Merv położonych w sowieckiej Azii Środkowej na linii kolejowej z Krasnowodska nad m.Kaspijskim do Samarkandy.

DZIENNIK ZOŁNIERZA

Adres: Polish Forces P/25

WYCHODZI CODZIEN. Z WYJATKIEM NIEDZIEL I SWIAT

Czy wiecie, że....

MÓZG ARMII AMERYKAŃSKIEJ.

Prasa poświęca ostatnio wiele miejsca osobie generała G.Marshall'a. Jedno z pism glasgowskich zamieszcza opowiadanie dziennikarza amerykańskiego C.P.Thompsona poświęcone generałowi:

Około 40 lat temu meldował się u amerykańskiego dowódcy garnizonu na Filipinach młody, wysoki, niebieskooki porucznik. Po oficjalnym meldowaniu generał zatrzymał nowego oficera na odprawie swego sztabu i naszkicowawszy położenie własne i nieprzyjacielskie zażądał rozwiązania. Młody porucznik zastanawiał się chwilę potem spokojnie ale w sposób zdecydowany wyłożył swój projekt przeprowadzenia obrony w założonych warunkach. Generał przyjął plan a wieczorem tego dnia dyktował najdziwniejszy w dziejach armii amerykańskiej raport. Twierdził mianowicie, że znalazł w młodym oficerze doskonały mózg wojskowy, predystynujący go do zajęcia stanowiska szefa sztabu. Chociaż doświadczenia wojskowego miał ten młody człowiek niewiele, to jednak jego wojskowa umysłowość była zupełnie dojrzała. "Gdyby" - kończył generał swój raport - "oficer ten został zamianowany na moje miejsce jutro, pełniłbym służbę pod jego rozkazami z całkowitym zaufaniem". Taki był debiut wojskowy generała Marshall'a. Jeśli pomimo tego w ciągu prawie 40 lat niewiele się o nim słyszało, to dlatego, że Amerykanie nie są narodem bojowniczym i nie chwalą się ani rezultatami swojego szkolenia, ani swoją armią. Generał Marshall miał pod swymi rozkazami 250.000 ludzi w chwili kiedy wybuchła druga wojna światowa. Musiał tłomaczyć komisji wojskowej kongresu, że tylko 70.000 żołnierzy może bronić samych Stanów, bo reszta musi być na dalekich zamorskich garnizonach, a jednocześnie trzeba było przygotowywać rozwój i rozrost nowej armii. Obecnie pod rozkazami generała Marshall'a pozostają 2 miliony żołnierzy amerykańskich a armia powiększa się z szybkością 3 dywizji miesięcznie. W najbliższym czasie będzie przybywało 4 dywizje miesięcznie i to pełne dywizje, z pełnymi stanami ludzkimi, z pełnym wyposażeniem. Górna granica rozrostu armii amerykańskiej to 7 milionów ludzi.

/EVENING NEWS./

NOWE KOMPOZYCJE SZOSTAKOWICZA.

Sowiecki kompozytor Dymitr Szostakowicz, którego siódma symfonia cieszyła się ostatnio ogromnym powodzeniem w Mo-

skwie, pracuje obecnie nad szeregiem nowych kompozycji. Głównym dziełem, które obecnie przygotowuje jest opera oparta na tematach obecnej wojny. Ponadto wraz ze znanym poetą przygotowuje krótką sztukę satyryczną i pisze muzykę do baletu. Wreszcie przy współpracy z poetą sowieckim Adojewem ma być w najbliższym czasie ukończona operetka na tematy historyczne z czasów Piotra Wielkiego.

/SOVIET WAR NEWS/.

W TRZECIM ROKU WOJNY.

/dr A.S./ W Luftwaffe odczuwać się daje brak personelu. Potwierdzają to liczne apele w niemieckiej prasie i radio w sprawie zaciągu ochotniczego. Zwłaszcza daje się odczuwać brak oficerów szczególnie technicznych. Podobne apele dotyczyły również ochotników do oddziałów spadochronowych. Ochotnicy pomiędzy 17 i 30 rokiem życia mają się zgłaszać do najbliższego urzędu poborowego. Wszyscy ci którzy zostali już przyjęci na szkolenie lotnicze nie mogą ubiegać się o przeniesienie do oddziałów spadochronowych. Położono większy nacisk na szkolenie Hitlerjugend; jej członkowie otrzymują wstępne przeszkolenie przed przejściem do Luftwaffe. Obejmuje ono loty szybowcowe oraz szereg kursów jak radio-operatorów, mechaników, składaczy spadochronów.

/THE AEROPLANE/.

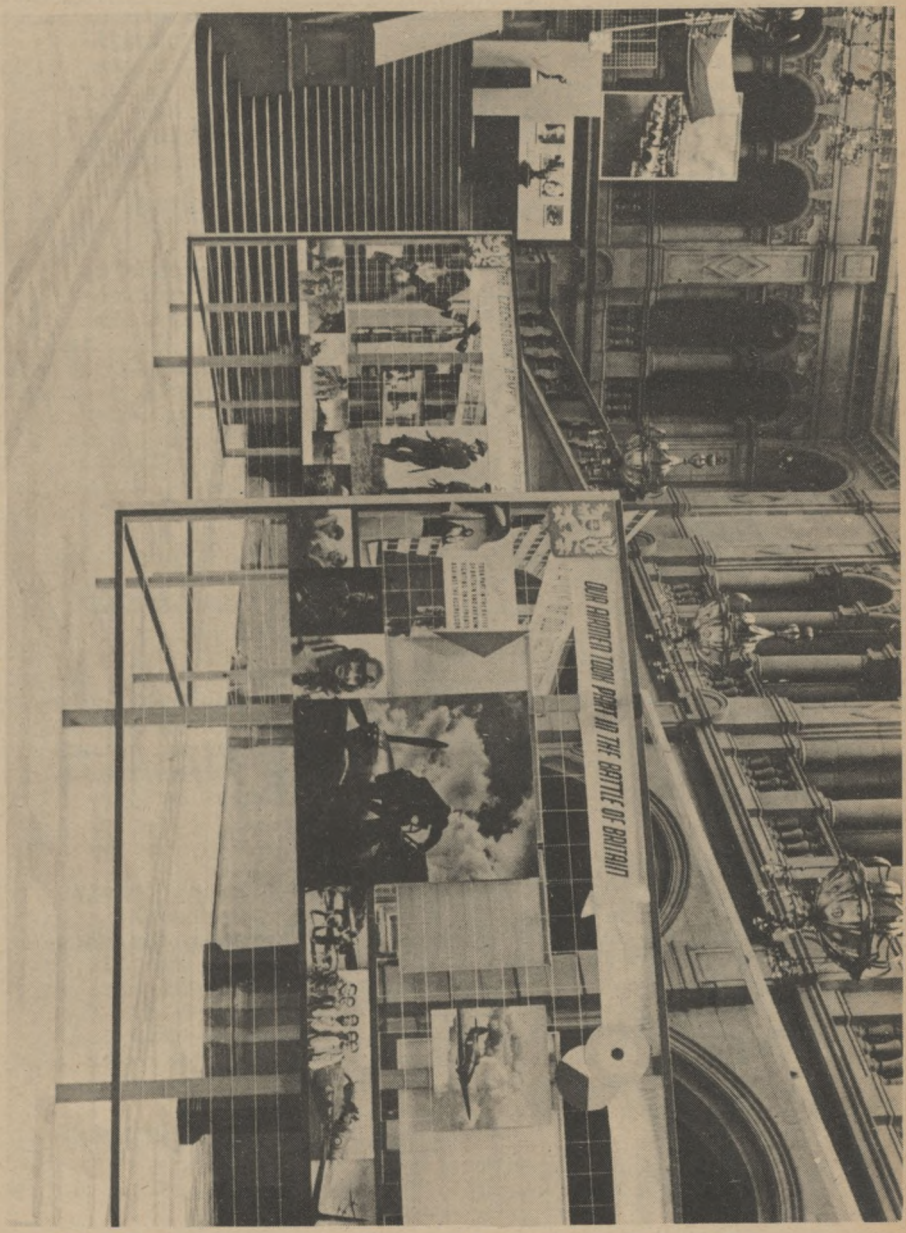
ZWIAZEK PRASY ZAGRANICZNEJ.

Prezesem Foreign Press Association w Londynie wybrany został ponownie Szwajcar, korespondent "Basler Nachrichten" i Szwajcarskiej Agencji Telegraficznej, p.Gottfried Keller. Stowarzyszenie korespondentów zagranicznych, znane raczej pod skróconą nazwą FPA ma 142 członków i 61 członków nadzwyczajnych, którzy należą do wszystkich niemal krajów świata.

ODSZKODOWANIA ZA BOMBARDOWANIA.

Przewodniczący wojennej komisji odszkodowań podał do wiadomości, że od dnia 1.stycznia 1942 komisja wypłaciła 118,400 czeków na pokrycie pretensji o odszkodowanie własności prywatnej przez bomby nieprzyjacielskie. Obecnie wypłaty są już w pełnym toku i tygodniowo wystawia się 15,000 czeków. W wielu wypadkach zwłaszcza gdy chodzi o domy mieszkalne czy mniejsze budynki, naprawy prowadzone były w zadziwiająco szybkim tempie. Dostarcza się nowe szyby, gdyż ich brak działa deprymująco. Na szczęście zapasy szkła na szyby okienne są jeszcze poważne.

/THE LONDONER/.


OUR AIRMEN TOOK PART IN THE BATTLE OF BRITAIN

WYSTAWA CZECHOSŁOWACKA W GLASGOW.

W dniu 1o.kwietnia 1942. odbyła się przy udziale przedstawicieli rządu brytyjskiego, rządu czechosłowackiego uroczystość otwarcia wystawy czeskiej w Glasgow. Wystawa zorganizowana została przez żołnierzy czechosłowackich przy pomocy i poparciu British Council zawsze gotowego do niesienia czynnej pomocy wszelkim kulturalnym usiłowaniom przedstawicieli armii sprzymierzonych W.Brytanii. Reprodukujemy zdjęcie jednego z fragmentów wystawy.

Wartość lotnictwa Japonii.

Ocena wartości bojowej Japonii uległa pod wpływem wydarzeń wojennych radykalnej zmianie. Od optymistycznego niedoceniania przeciwnika przez amerykańskich dziennikarzy w roku ubiegłym przechodzimy do wersji o "Tajemniczej broni" rasy żółtej. Posłuchajmy obiektywnego opisu człowieka,który widział samoloty japońskie od roku 1934.

/A.S./ Społeczeństwo amerykańskie dotkliwie odczuło lekcję z dnia 7.grudnia w Pearl Harbour. Należy już obecnie zdać sobie sprawę, że walcząc przeciwko Japonii mamy do czynienia nietylko z przeciwnikiem bezwzględnym i zdradzieckim, lecz, że jest on jednocześnie bardzo dobrze uzbrojony.Nie możemy dopuścić do tego, by nie doceniać jego potęgi militarnej.

Przez ostatnie dziesięć lat budowała Japonia własne samoloty i silniki lotnicze. Należy sobie uświadomić, że konstruktorzy japońscy poczynili w tym czasie naprawdę duże postępy, znaczniejsze niż większości z nas zdawać by się mogło. Pierwszy nowoczesny pościgowiec produkcji japońskiej jaki widziałem posiadał szybkość ok. 45o km/godz. i był zwrotniejszy od wszelkich innych typów jakie znałem. Wyróżniał się on korzystnie od typów posiadanych obecnie przez Stany Zjednoczone. Ten typ samolotu pojawił się w Chinach pod koniec roku 1937 i bez wątpienia został od tego czasu udoskonalony. Kiedy go widziałem poraz pierwszy posiadał stałe podwozie. W pół roku później widziałem go

już z podwoziem chowanym i szybkość jego wzrosła do 500 km/godz. Dane swoje opierano nie na domysłach, lecz na wynikach badań przeprowadzonych przez Chińczyków na samolocie zestrzelonym i doprowadzonym do stanu użytkowego.

Zakrawa na ironię, że my sami jesteśmy częściowo odpowiedzialni za sukcesy odniesione przez Japończyków na polu lotniczym. Pomoc okazana przez nas ułatwiła im w znacznym stopniu rozwiązanie zagadnień aerodynamicznych, przyczem zapominać nie należy, że mieli oni dostęp do tych samych źródeł informacji tyczących się techniki, jakiemi myśmy rozporządzali. Dopomagaliśmy im ponadto jeszcze w inny sposób. Jeszcze sześć lub siedem miesięcy temu sprzedawaliśmy im ropę naftową. Wstrzymanie dowozu benzyny lotniczej nie zrobiło na nich wrażenia, gdyż wiedzieli jak ją produkować. Gdyśmy zaprzestali sprzedawać im złom metalowy A kategorii nie odczuli tego zbytnio, gdyż nadal mogli sprowadzać od nas materiał gorszy, który jednak całkowicie odpowiadał stawianym przez nich wymaganiom. Sprzedaliśmy im wiele typów samolotów, silników i części wyposażenia zarówno jak stopów aluminium i innych materiałów. I gdy dostawy te zostały odcięte zadowolili się oni poprostu wyprodukowaniem w odpowiedniej ilości tych gotowych produktów, które uprzednio nabyli od nas.

Japonia prowadziła przez lata politykę zakupywania trzech sztuk jakiegokolwiek wytworu o ulepszonych własnościach lub konstrukcji jakiego potrzebowała. Z zakupionych wyrobów robiła duplikaty i produkowała własne modele. Nie jest zbyt pocieszającym fakt, że Japonia jest w stanie wyprodukować nieledwie to wszystko, co my obecnie wytwarzamy. Japończycy posiadają duże doświadczenie z wysoko ciągliwymi stalami, wieloma stopami itp. i są w stanie odtworzyć wszystko co wpadnie im w ręce. Jako przykład podać mogę, że w swoim czasie Japończycy kupili kilka silników Wasp-Pratt i Whitney'a. Odtworzyli je oni tak dokładnie, że z trudem można je było odróżnić od silników oryginalnych. Nie posiadają oni coprawda licencji na silniki Wasp, tem niemniej jednak produkują je. Nabyli jednak licencję na silniki Wright'a Cyclone. Nie mogę zgodzić się z twierdzeniem, że japońska wersja silnika Wasp ustępuje produkcji amerykańskiej. Jedyną różnicą jaką zauważyłem była mniejsza ilość i grubość żeberek na aluminiowych głowicach cylindrów w silnikach produkcji japońskiej w porównaniu z amerykańskimi. Nie można tego jednak poczytywać za minus, uwzględniając wszelkie inne czynniki. Byłem świadkiem bombardowań japońskich dzień w dzień przez całe miesiące, lecz jednak

z samolotów, które brały udział w bombardowaniu nie wracały do bazy tylko te, które były zestrzelone. Nie słyszałem nigdy o przymusowym lądowaniu samolotu japońskiego na terytorium chińskim wskutek defektu silnika, choć wypadki tego rodzaju mogły mieć miejsce. Innymi słowy, Japończycy położyli wielki nacisk na niezawodność pracy silnika i na jego osiągi, co w wyniku ogólnym ma znaczenie pierwszorzędne.

Co się tyczy konstrukcji samolotów, to powiedzieć można, że ich opracowanie konstrukcyjne i wykonanie są dobre. Sąd ten oparty jest na podstawie mych własnych inspekcji samolotów japońskich zestrzelonych w Chinach. Ogólnie uważa się, że wykonanie japońskie ustępuje naszemu, sądzę jednak, że ten pogląd jest niesłuszny, przynajmniej jeśli chodzi o przemysł lotniczy. Ich robota praktycznie biorąc jest równie dobra jak nasza z tym, że stosują oni bardzo podobne metody konstrukcyjne. Wszelkie metody stosowane i uznane w Ameryce w konstrukcjach lotniczych stosowane są również przez Japończyków. Ich wytwórnie lotnicze są w stanie wyprodukować wszystko, czegokolwiek potrzebują. Niektóre ich fabryki i hangary znajdują się pod ziemią na wzór fabryk niemieckich. Zdarzyło mi się widzieć obok lotniska drogę prowadzącą wdół do pagórka i kończącą się wejściem do hangaru w nim wykopanego. Specjalnie celują Japończycy w sztuce maskowania ochronnego i umieją je wykorzystać w jaknajszerszym zakresie.

Japończycy są dobrze zaawansowani w dziedzinie aerodynamiki i umieją założenia teoretyczne stosować w praktyce. Zaobserwowałem stały postęp w opracowaniu konstrukcyjnym samolotów japońskich w ciągu okresu czterech lat. Typy pozostają zasadniczo te same, wprowadzono natomiast cały szereg drobnych ulepszeń w wyniku doświadczenia nabytego w wojnie z Chinami.

Autor, CHARLES HEALY DAY, zorganizował w Chinach nowoczesną fabrykę lotniczą. W ciągu pięcioletniego kierowania nią /od r.1934/ zmuszony był stale przenosić w głąb kraju działy tej wytwórni, by uniknąć bombardowania ze strony Japończyków. /AERO DIGEST/.

SKRZYDŁA
WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

pierwsze pismo żołnierzy polskich sił powietrznych
DWUTYGODNIK
artykuły i opowiadania z rzeczywistych przeżyć polskich lotników.
Stałe działy: techniczny, z prasy o lotnictwie polskim, wojna w powietrzu, szkic sytuacyjny, zestawienie statystyczne działalności bojowej lotnictwa polskiego, artykuły po angielsku. Cena numeru - bogato ilustrowanego: 4 d. PISMO WSZĘDZIE DO NABYCIA!
Adres redakcji: 13, ST. CHADS RD, BLACKPOOL.

„ROCZNIK BIBLJOGRAFICZNY"

za okres 1. IX. 1939 — 31. XII. 1941

uwzględniający druki w języku polskim oraz w językach obcych o Polsce, wydane poza terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej. Wydawnictwo to obejmuje **561 pozycyj**, przyczem większość druków opatrzono opisami i innemi objaśnieniami. Ponadto „Rocznik" zawiera wykaz polskich firm wydawniczych i ważniejszych brytyjskich, zestawienie liczbowe, skorowidz nazwisk, tytułów i t.d.

Opracował

TADEUSZ SAWICKI

Cena **3/6**

Wydawnictwo firmy: Oliver and Boyd, Tweeddale Court, Edinburgh; 98, Great Russell Street, London, W.C.1

Do nabycia we wszystkich księgarniach i kioskach z wydawnictwami polskiemi oraz u wydawcy po nadesłaniu przekazu na sumę 3/6

POLSKA WALCZĄCA

TYGODNIK CENTRALNY POLSKICH SIŁ ZBROJNYCH W WIELKIEJ BRYTANII.

Stałe działy: Z życia obozów, Z prasy żołnierskiej, Szkic sytuacyjny, Wojna na morzu, Zestawienie statystyczne działalności bojowej lotnictwa polskiego w W.Brytanii, Przegląd polityczny, felieton W.Budzyńskiego: "Bez black-out'u", felieton: "O Anglii i Anglikach".

Artykuły pisarzy wojskowych i cywilnych. Liczne wspomnienia z kampanii wrześniowej, norweskiej i francuskiej. Korespondencje o życiu i działalności wszystkich broni wszystkich formacji polskich /Bliski Wschód, Kanada, Z.S.R.R./. Bogaty dział ilustracyjny.i fotograficzny.

Cena numeru 2 pensy. Prenumerata miesięczna z przesyłką pocztową 1 sh., kwartalnie 3 sh.

ZADAC WE WSZYSTKICH KIOSKACH Z WYDAWNICTWAMI POLSKIMI.

Published by Dr Stefan Kossak, Edinburgh.
Printed by The Munro Press, Limited, Perth.