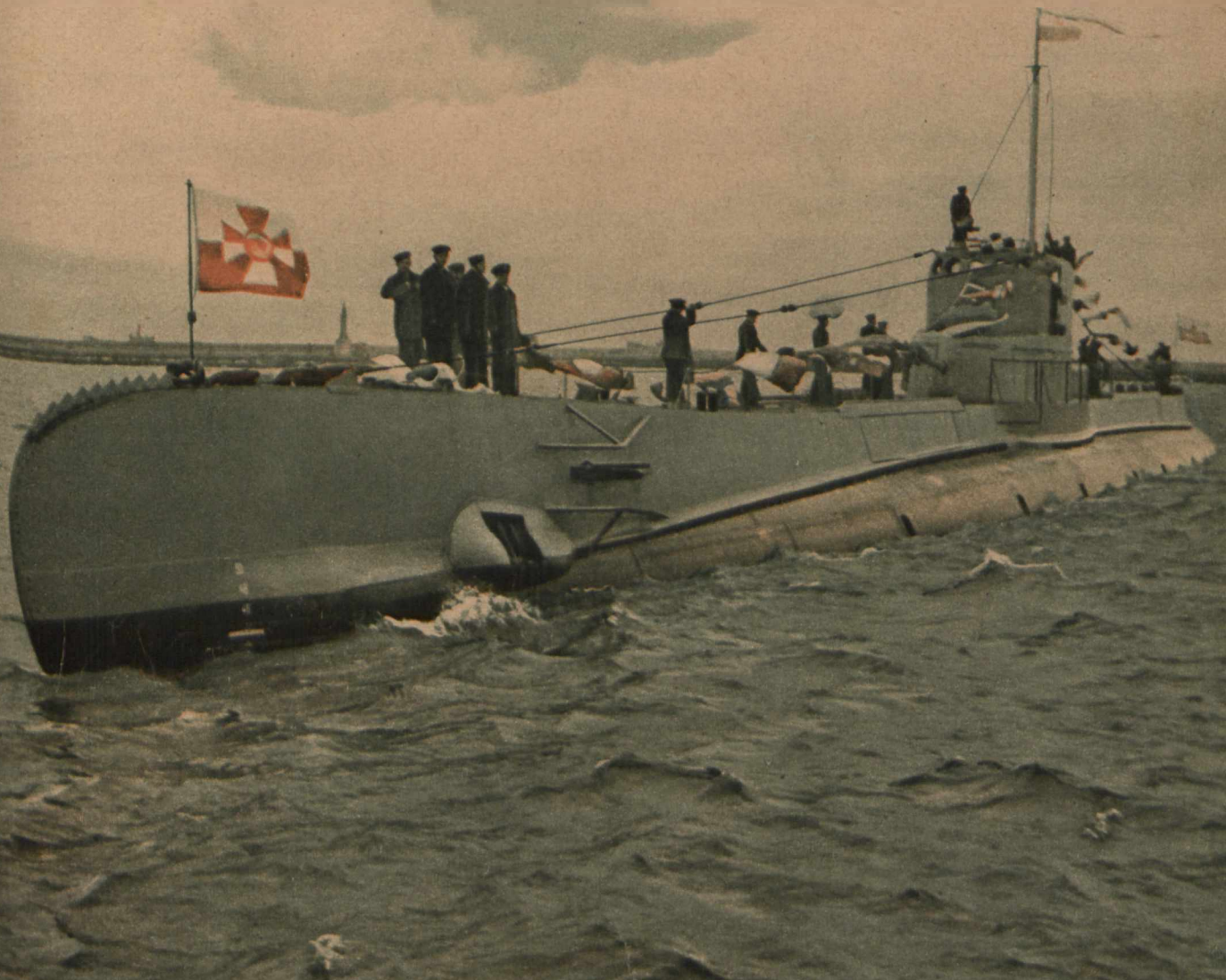


wydano z dubletów  
Bibl. Publ. m. 4. 77-78

# MORZE I KOLONIE





1



2



3



5



W roku 1935 po dwu latach ogromnej pracy zainaugurował Mussolini otwarcie w Tobruku wielkiej autostrady, — „Litoranea” — idącej wzdłuż brzegu Morza Śródziemnego od granic Tunisu do Egiptu.

Na 1822 kilometry, stanowiące długość tego cudu techniki drogowej, 800 kilometrów biegnie przez teren niebezpieczny bezwodny i pustylny. Nad budową autostrady pracowało 13.000 robotników przez 4½ miliona dni pracy.

Na zdjęciach fragmenty „Litoranei”.

1) Odcinek Litoranei w punkcie przejścia jej przez Tripoli, tworzy tam ona piękny bulwar. 2) Przejście Litoranei przez Homs, osadę nad brzegiem Morza Śródziemnego (126 km na wschód od Tripoli). 3) Odcinek Litoranei w Demie. 4) łuk Filenów „Arco Filenorum” na autostradzie. 5) Litoranea w pobliżu Giowanna Berta, osady rolniczej Cyrenajki.

# MORZE I KOLONIE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr. 3

Warszawa, marzec 1939 r.

Rok I (XVI)

## O. R. P. „Orzeł” w Gdyni

Od rana dał silny, porywisty wiatr od morza. Targał, szamotał flagami, wywieszonymi na domach miasta, łomotał gałą flagową na okrętach, przewalał się po morzu, pędząc ku wybrzeżu ostre fale, łamiąc je bryzgami białej piany.

Było pochmurno, szaro, ponuro. A jednak ta łopocąca w zawrotnym tańcu biel i czerwień bander, ta grająca barwnym rysunkiem gałą flagowa, która wykwitła na wszystkich okrętach, stojących w porcie, nadawała pochmurnemu, wietrznemu rankowi charakter uroczysty. Uroczystość chwili odczuwano się i na ulicach miasta, które gwarem zapełniały przeciągające delegacje i grupy ludzi, przybyłe z całego kraju, i mieszkańcy Gdyni, którzy wraz z przybyszami brali udział w tym tak uroczystym dla Gdyni, dla Polski dniu.

Dzień 10 lutego 1939 to potrójne święto: rocznica odzyskania dostępu do morza, dzień dorocznego święta marynarki wojennej, a zarazem dzień, w którym przychodzi do portu macierzystego nowy wspaniały okręt podwodny imienia Marszałka Piłsudskiego „Orzeł”, ufundowany z ofiarności społecznej.

Na uroczystość tę przybyli do Gdyni przedstawiciele najwyższych władz państwowych i wojskowych z gen. broni Kazimierzem Sosnkowskim, jako reprezentantem Pana Prezydenta Rzplitej i Naczelnego Wodza, kontradmirałem Jerzym Świrskim, Szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej, a zarazem przedstawicielem Ministra Spraw Wojskowych, oraz gen. St. Kwaśniewskim, Prezesem Zarz. Gł. LMK. Wszystkie Okręgi Ligi Morskiej i Kolonialnej, dla której dzień ten był specjalnie doniosłym świętem organizacyjnym, przysłały swoje delegacje wraz z pocztami sztandarowymi. Zjechały liczne grupy młodzieży, zrzeszonej w naszej organizacji, a coraz ściślej związanej z żywiołem morskim.

O godzinie 8.50 zapełnił się po brzegi kościół Serca Jezusowego, gdzie odprawiona była solenna Msza Święta, rozpoczynająca uroczystości. Wkrótce potem na molo reprezentacyjnym przy basenie Prezydenta zaczęły się zbierać tłumy publiczności, przybyły delegacje, stanęły kompanie honorowe wojska i marynarki wojennej wraz ze swymi orkiestrami.

Około godz. 10-ej przybył gen. Sosnkowski. Zagrała orkiestra, z poszumem wiatru zmieszały się dźwięki hymnu państwowego....

Oczy wszystkich zwrócone były ku morzu, skąd miał nadejść za chwilę oczekiwany okręt. Pomiedzy betonowymi falochronami portu ukazała się zrazu mglista, potem coraz wyraźniejsza, coraz potężniejsza długa sylwetka O.R.P. „Orła”. Idzie strojny w gałę. Jest coraz bliższy, coraz wyraźniej rysują się szczegóły okrętu. Już podpływa do mola.

W tejże chwili pierzchają szare, ołowiane chmury: port, miasto i zebrane tłumy zalewa potok jaskrawego, żywego światła. Obejmuje ono i okręt, grając srebrnymi smugami na stalowym owalu wieżyczki, nadając intensywną soczystość czerwieni i bieli łomocącej na wietrze morskiej bandery Rzeczypospolitej.

Jeszcze kilka manewrów i okręt przycumował do mola. Zarzucono trap. O.R.P. „Orzeł” stanął u wybrzeży Polski. Krótkie, urywane słowa raportu, po czym na pokład w otoczeniu przedstawicieli generalicji i admiralicji wchodzi gen. broni Kazimierz Sosnkowski, reprezentujący najwyższy Majestat Rzeczypospolitej, który dokonuje odsłonięcia pamiątkowej tablicy. Na srebrnej płycie wyryte zostały słowa:

„Ku chwale Najjaśniejszej Rzplitej Polskiej, ku czci Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, staraniem komitetu Jego Imienia, wśród wojska i marynarki wojennej zebrano 2.644.567 zł, wśród całego społeczeństwa na Fundusz Obrony Morskiej wysiłkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej 5.555.433 zł. Razem 8.200. tys. zł. Za sumę powyższą wybudowany został O.R.P. „Orzeł”, który w dn. 10 lutego 1939 r. przybył z Holandii do Gdyni i powiększył naszą Siłę Zbrojną na morzu”.

Do słów tych nawiązuje gen. Sosnkowski, mówiąc:

*Obywatele! Napis wyryty na srebrnej tablicy, której odsłonięcia dokonałem przed chwilą, głosi, że wspaniały, nowoczesny okręt podwodny o dumnej nazwie „Orzeł” zbudowany został ku chwale Rzeczypospolitej, ku czci Józefa Piłsudskiego, za sumy, zebrane z dobrowolnych składek w jednej trzeciej wśród wojska i marynarki wojennej, a w dwóch trzecich wysiłkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej wśród całego społeczeństwa.*

*Slusznym jest, że w chwili obecnej myśl nasza zwraca się z aktem holdu ku cieniom zgasłego Wodza, który chciał widzieć Polskę silną i siłę jej trudem swego życia budował.*

Stusznym jest, że pragnemy przede wszystkim uczcić pamięć Wielkiego Marszałka, który najwidoczniej przywiązywał wielką wagę do zagadnień obrony na morzu, skoro w zaraniu odrodzonej państwowości, wtedy, gdy Polska nie posiadała jeszcze granicy morskiej, jednym z pierwszych swolch dekretów powołał do życia marynarkę wojenną.

Stusznym jest, iż pierwszy nasz okręt wojenny, wybudowany z ofiarności publicznej, związany jest z imieniem Tego, kto uczył nas, że naród na drodze siły i wielkości musi umieć chcieć — chcieć uparcie, namiętnie i zgodnie.

Owoce zbiorowej woli, zgodnego wysiłku Polaków jest ten piękny okręt, który przybywszy dzisiaj z Holandii do Gdyni, powiększył naszą siłę zbrojną na morzu.

Wybitny to czyn, rzadki, choć spotykany w historii innych społeczeństw; jednak istotne znaczenie jego polega nie tyle na efekcie materialnym, ile na treści wewnętrznej, ideowej.

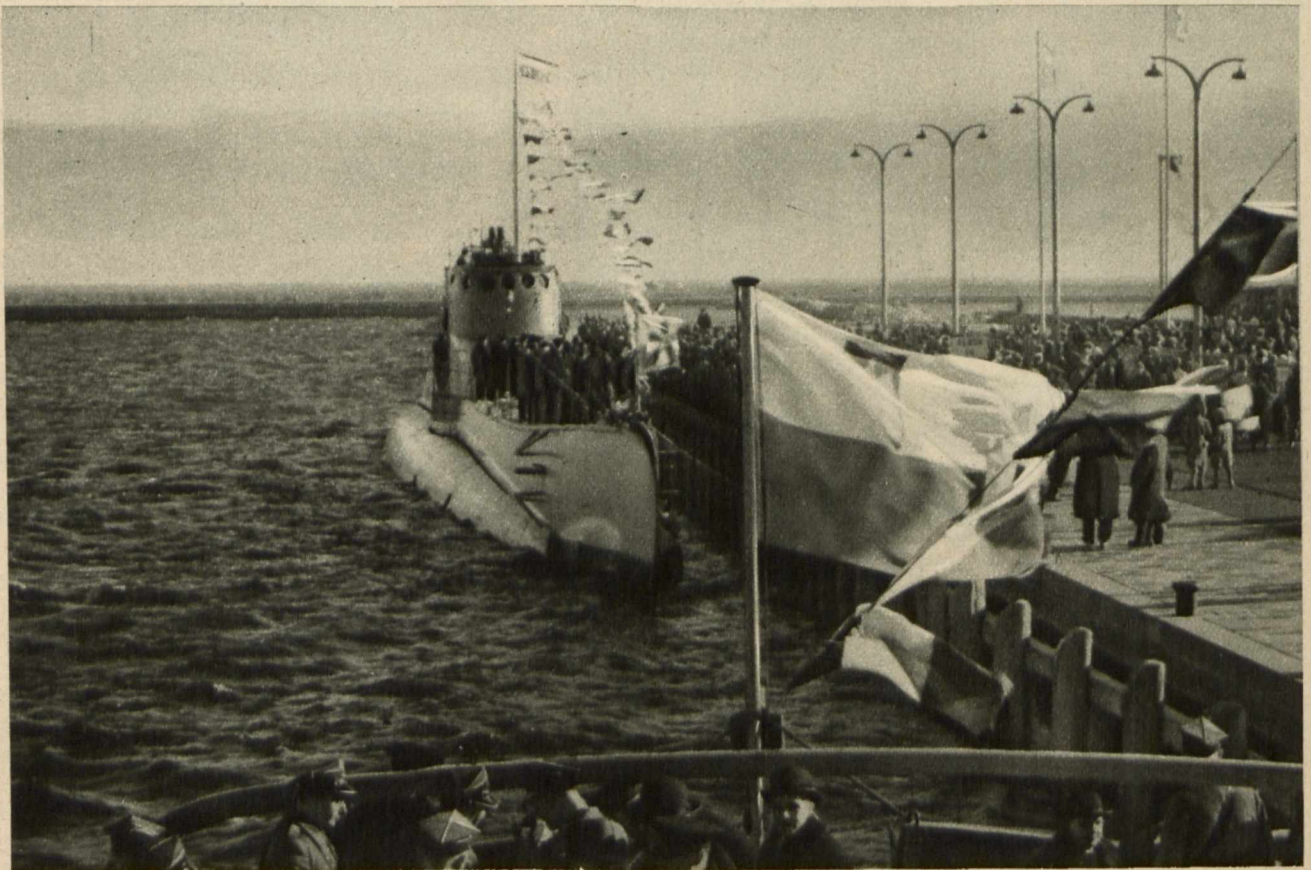
Spółczesność polskie ofiarnością swoją na cele obrony morskiej dokumentuje, że zdaje sobie sprawę z błędów i zaniedbań ubiegłych pokoleń, — że umiłowanie morza i zrozumienie spraw morskich pogłębia się stale w naszej świadomości zbiorowej.

Są to zjawiska niezmiernie ważne dla naszej przyszłości, albowiem to wszystko, czego już dokonaliśmy dla morza, jest tylko udatnym, pięknym początkiem. Dużo mamy jeszcze do zrobienia, aby przeorać psychikę narodową w stopniu, zezwalającym stwierdzić, że Polska stała się z ducha narodem morskim; wiele jeszcze wysiłków oczekuje nas w zakresie wzmocnienia obrony morskiej, rozwoju floty handlowej, rozbudowy wybrzeża, stworzenia własnego przemysłu okrętowego. Ważne za-

gadnienia mamy do rozwiązania na terenie międzynarodowym: Polska — kraj, pozbawiony wielu niezbędnych surowców, kraj o wielkim przyroście naturalnym, — kraj, który już cierpi silnie i z powodu przeludnienia wsi i na skutek całkowitego prawie zamknięcia możliwości emigracyjnych, — kraj, gdzie kwestia żydowska przybiera z dnia na dzień na ostrości w wyniku nieuniknionych, nieodracczalnych procesów socjologicznych i ekonomicznych, Polska nie może pozostać bierną i obojętną wobec zagadnień kolonialnych.

Państwo, które chce być mocarstwem, musi stać się państwem morskim. Siła na morzu wydaje się być nie-rodny i państwa, pozbawione dostępu do morza, godne szacunku i podziwu dzięki patriotyzmowi swych obywateli, dzięki zasługom, położonym dla kultury i dla postępu ludzkości. Zapewne, — są państwa nadmorskie, które nie są mocarstwami. Ale nie znam mocarstwa w sensie politycznym i ekonomicznym, które by nie było państwem morskim. Siła na morzu wydaje się być nieodzownym warunkiem tzw. mocarstwowości. O tym warto pamiętać u nas, gdzie tak chętnie i tak łatwo operuje się przymiotnikiem „mocarstwowy” w myśli, w słowie i na piśmie. Musi być silnym nie tylko na lądzie, ale i na morzu naród, pragnący należeć do zespołu wielkich narodów świata, których wpływ i znaczenie sięga poza granice jednego kontynentu.

Silna flota wojenna jest ostoją, podwalną wszelkich spraw morskich. Kto ma wybrzeże morskie, ten musi obronić je podczas wojny; kto posiada obszar słonej wody, ten musi podczas wojny bić się nie tylko na lądzie i w powietrzu, lecz również i na wodzie. Kto posiada flotę handlową, uprawia handel zamorski, kto dąży do uzyskania kolonii, ten musi pamiętać o konieczności



O. R. P. „Orzeł” w porcie gdyńskim

Żałoba, która przez śmierć Papieża Piusa XI dotknęła cały świat katolicki — w Polsce odbiła się szczególnie silnym echem.

W osobie Piusa XI społeczeństwo polskie widziało nie tylko głowę Kościoła, skupiającego w szeregach swych wyznawców ponad 3/5 obywateli państwa, nie tylko najwyższy chyba autorytet moralny świata, lecz i część własnej historii. Więzy, nawiązane w trudnym i doniosłym okresie walki polskiej o wolność, całość i granice pomiędzy Narodem Polskim i przyszłym Papieżem Piusem XI były dla nas wartością bardzo wysokiej miary.

I stąd w głębokim i szczerym hołdzie, składanym pamięci Wielkiego Papieża u stóp Jego trumny, społeczeństwo polskie było szczególnie jednolite. Żegnając najwyższego Dostojnika Kościoła, żegnaliśmy równocześnie Człowieka, bliskiego nam wspólnotą wiary w Polskę w ciężkim i niebezpiecznym okresie toczonej przez nią walki.

REDAKCJA

*osłony morskich linii komunikacyjnych, o bezpieczeństwie dowozu surowców i materiału wojennego. A przecież polska flota handlowa osiągnie w roku bieżącym poważną pojemność 120.000 ton i ma wyraźną tendencję dalszego, koniecznego wzrostu.*

*Jakżeż na tle, w ten sposób naszkicowanym, przedstawiają się nasze siły zbrojne na morzu?*

*Wśród dziewiętnastu państw europejskich, nasza marynarka wojenna zajmuje 13 miejsce pod względem cyfr absolutnych tonażu; ale obliczając stosunek tonażu do liczby ludności, ujrzymy Polskę z jej flotą wojenną na szarym końcu.*

*W tym stanie rzeczy sprawa rozbudowy naszej niewielkiej, a tak dzielnej i sprawnej marynarki wojennej wysuwa się na jedno z czołowych miejsc wśród ważkich i pilnych zagadnień państwowych. Chodzi nie tylko o zakres tej rozbudowy, lecz również o jej tempo, dotychczas zbyt powolne. Ustalenie, a następnie konsekwentne wykonywanie planu zbrojeń morskich znakomicie ułatwić może okoliczność, że gdyńska stocznia marynarki wojennej, już w ciągu roku bieżącego będzie zdolna rozpocząć budowę okrętów z polskich materiałów i rękami polskiego robotnika.*

*Jest rzeczą aż nadto jasną, że flota wojenna nie może powstać ze składek społeczeństwa. Ofiarność publiczna na Fundusz Obrony Morskiej zasługuje na szacunek i uznanie, przyrost tonażu, uzyskiwany na tej drodze, stanowi dla naszej floty pozycję stosunkowo poważną; sprawność organizacyjna Ligi Morskiej i Kolonialnej, która prowadzi zbiórkę, stoi na wysokim poziomie, — to wszystko jest prawdą. Jednak prosty rachunek wskazuje, że, przyjmując wedle wyników dotychczasowych wpływy na F. O. M. w wysokości około 1½ miliona złotych rocznie, potrzeba by było kilkudziesięciu lat akcji zbiórkowej, by zbudować na tej drodze jeden nowoczesny krążownik. Realnie ujmując sprawę, morskie siły zbrojne Polski powstać mogą i powstać powinny w drodze świadczeń z budżetu lub z dochodów nadzwyczajnych Państwa. Miałem niedawno przed oczyma cyfry, zestawione dla 14 państw, ilustrujące, ile płaci jeden obywatel kraju na obronę morską. W wykazie tym Polska figuruje na ostatnim miejscu z kwotą 1,25 zł na głowę ludność rocznie. Analogiczna kwota wynosi dla Łotwy 4 złote, dla państw skandynawskich 8 złotych, dla Finlandii i Danii 10 złotych. Tak więc wydatki na obronę morską nie obciążają dotychczas zbyt mało polskiego podatnika, względnie stanowią nikły odsetek w budżecie Państwa.*

*Liga Morska i Kolonialna na czoło swych zadań wy-*

*suwa obecnie wychowanie morskie młodzieży i akcję na rzecz F. O. M. Obydwa powyższe zadania mają właściwie wspólny cel: zbliżyć społeczeństwo polskie uczuciowo i myślowo do morza i jego zagadnień.*

*W interesie obrony kraju, w interesie wszechstronnego rozwoju Państwa leży, by wśród młodych naszych pokoleń zanikał coraz bardziej pociąg do pracy biurowej, wiara w karierę urzędniczą i w pobory emerytalne, — natomiast, by brały górę duch przedsiębiorczości i ryzyka, pociąg do pracy twórczej w terenie i przy warsztacie, lub też tęsknota do szerokiej przestrzeni, do życia czynnego, pełnego przygód. Umożliwić jak najszerszym zastępom młodzieży naszej czynne, żeglarskie zetknięcie się z morzem, — wykorzystać morze, jako źródło tężyzny fizycznej i moralnej, a nawet jako szkołę walki i niebezpieczeństw, nauczyć młodzież kochać morze, rozumieć je i pokonywać — czyż to nie ważne zadanie?*

*Liga Morska i Kolonialna kontynuować będzie nadal i z coraz większą energią akcję na Fundusz Obrony Morskiej mając przede wszystkim na widoku moralną i propagandową wartość tej akcji. Każda złotówka, złożona na obronę morską, oznacza nie tylko jeden nit w opancerzeniu okrętu wojennego, lecz przede wszystkim ideowe związanie ofiarodawcy z polskim morzem i jego obroną. Sądze, że praca, prowadzona przez Ligę wśród społeczeństwa na rzecz dozbrojenia morskiego, mogłaby okazać swoją wartość np. wtedy, gdyby Rząd Polski uznał za możliwe i wskazane rozpisać pożyczkę wewnętrzzną na cele rozbudowy naszej floty wojennej.*

*Panie Admirale! Uważam za dobry znak, że przybycie nowego okrętu Rzeczypospolitej do kraju nastąpiło w dniu dorocznego święta Marynarki Wojennej, — w rocznicę objęcia przez Polskę wybrzeża morskiego.*

*Znamy wszyscy, Panie Admirale, Pańską wysoką kompetencję i Pańskie gorące umiłowanie sprawy, której Pan służy. Na ręce Pańskie składam życzenia, aby polska Marynarka Wojenna rosła szybko w siły, otoczona miłością i szacunkiem całego Narodu.*

*Okrętowi podwodnemu „Orzeł” życzę, aby w swej ciężkiej i szacownej służbie okazał się godnym imienia wielkiego Marszałka i spełnił nadzieje, jakie w nim pokłada społeczeństwo.*

*Niech żyje Rzeczypospolita i niech rośnie Jej potęga na morzu!*

*Okrzyk ten podchwyciła licznie zgromadzona publiczność, a orkiestra odegrała hymn „Jeszcze Polska nie zginęła“.*

A gdy ucichły okrzyki, z kolei zabrał głos kontradmirał Świrski:

*Panie Generale!*

Zebranie pieniędzy na budowę okrętu podwodnego „Orzeł” świadczy o istnieniu w Narodzie Polskim instynktownego wyczucia tej podstawowej prawdy, że bezpieczeństwo i dobrobyt państwa nie mogą istnieć bez silnej marynarki wojennej.

Wyczucie tej prawdy nie powstało ani na skutek samego tylko logiczno-myślowego procesu, ani na skutek podnieć emocjonalnych.

Same tylko rozważania o potrzebie marynarki wojennej, daleko zresztą trudniejsze dla przeciętnego obywatela, niż rozważania o potrzebie wojska, nie byłyby w stanie przetrwać się w czyn, obalając struch przed wysiłkiem i przed ponoszeniem ofiar.

Może marynarka wojenna oddziaływa silnie na stronę uczuciową ludzi i stąd pochodzi chęć czynu? Nie. Marynarki wojennej prawie nikt nie widzi — nie są to piękne samoloty lądowe, groźne czołgi i wspaniała nasza piechota, kawaleria lub artyleria, które wiele tysięcy ludzi podziwiał na rewjach wojskowych.

Cóż więc wytworzyło tę żądzę czynu u wielu setek tysięcy ludzi, składających ofiary na budowę okrętów wojennych, jeżeli to nie jest ani suchy myślowy proces, ani uczuciowość?

Jest to głęboki instynkt Narodu, instynkt, który nie może powstać inaczej, jak na podłożu odwiecznej prawdy dziejowej.

Toteż, gdy okręt Rzeczypospolitej, zbudowany ze składek powszechnych, przybywa do portu polskiego, ja

widzę w tym świadectwo, że praca personelu marynarki wojennej ma mocne oparcie w instynkcie Narodu i w konieczności dziejowej.

I ta świadomość, obok słów Wodza Narodu, Marszałka Józefa Piłsudskiego, które brzmiały: „Niech polska Marynarka Wojenna stanie się jednym z najmocniejszych ogniw mocarstwowej potęgi Rzeczypospolitej”, — świadomość ta jest dla nas silnym oparciem w walce ze wszystkimi przeciwnościami. W imieniu Marynarki Wojennej składam podziękowanie za życzenia, które zechciał Pan General wyrazić dla niej, a specjalnie dla okrętu „Orzeł”.

Sądzę, że w tym uroczystym momencie mogę też przypomnieć, że to właśnie Pan General w r. 1921 w sposób stanowczy wspomógł marynarkę wojenną w jej ciężkiej walce z niezrozumieniem jej zasadniczych zadań.

Teraz stoi Pan General tu na pokładzie tego nowego potężnego okrętu podwodnego, pośród dzielnej jego załogi i może z prawdziwym zadowoleniem patrzeć nie tylko na rezultat swojej działalności, jako prezes Funduszu Obrony Morskiej, ale też głęboko odczuć słuszność ówczesnego swego zdecydowanego postępowania i zgodność jego z podstawowymi potrzebami naszego Państwa.

Kończąc, dziękuję wszystkim, którzy się przyczynili swymi ofiarami i wysiłkami do uzyskania środków na budowę okrętu „Orzeł” i stwierdzam, że dzień dzisiejszy stanie się nowym bodźcem dla nieustannej naszej dalszej pracy w oparciu o wolę naszych najwyższych zwierzchników, z którą działalność Funduszu Obrony Morskiej jest tak doskonale zharmonizowana.

Wznoszę okrzyk na cześć tych najwyższych zwierzchników:

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Profesor Ignacy Mo-



Na nabrzeżu barwiły się sztandary delegacji LMK



Przemarsz kompanii honorowej

*ślicki i Generalny Inspektor Sił Zbrojnych Marszałek Smigły-Rydz niech żyją, Pan General Sosnkowski niech żyje!*

Następnie Prezes Zarządu Głównego LMK, gen. Stanisław Kwaśniewski wręczył w imieniu Ligi dowódcy O.R.P. „Orzeł” księgę pamiątkową okrętu, a członkom załogi specjalne odznaki pamiątkowe. Z kolei delegatki gdyńskiej Rodziny Wojskowej ofiarowały srebrny ryngraf z wizerunkiem Matki Boskiej Częstochowskiej, powierzając Jej przemożnej opiece okręt wraz z załogą. Nie do tego zresztą ograniczyła się manifestacja serdecznych uczuć społeczeństwa dla marynarki wojennej. Delegacje Okręgów Ligi przywiozły z sobą szereg pamiątek i upominków, obdarowując nimi załogi poszczególnych okrętów wojennych. Wytworzyło to nastrój bezpośredniej bliskości, zadziergniętej między społeczeństwem a marynarką wojenną, bliskości, którą wyczuwa się na każdym kroku, a która w dniu tym nabrała specjalnej serdeczności.

Trwałym, potężnym symbolem tej łączności będzie odtąd O. R. P. „Orzeł”, oglądany przez przybyłych z dumą i poczuciem dobrze spełnionego obowiązku. Uczucia to dobrze rozumiały, bo przecież te 8.200.000 złotych, złożonych na Fundusz Obrony Morskiej przez społeczeństwo, to drobne, nieraz groszowe datki wielotysięcznych rzesz obywateli, składających je chętnie, bez żadnego przymusu zewnętrznego, jako szlachetny wyraz zrozumienia wagi, jaką ma dla nas morze i siła zbrojna, stojąca na morskich szczytach Rzeczypospolitej. Dzięki tej ofiarności społecznej Fundusz Obrony Morskiej rośnie z dnia na dzień, z miesiąca na miesiąc, tak że już w r. 1937 można było zamówić w Holandii na stoczni we Vlissingen okręt podwodny, który w dniu 15 stycznia 1938 r. został spuszczonej na wodę i otrzymał miano „Orzeł”. Wchodząc w skład polskiej marynarki wojennej, O. R. P. „Orzeł” wzmacnia znacznie jej siły, gdyż przewyższa nie tylko posiadane dotychczas okręty podwodne „Ryś”, „Wilk” i „Żbik”, ale nie ma sobie równego wśród okrętów tego typu na Bałtyku. O. R. P. „Orzeł” posiada wyporność nawodną 1.110 i podwodną 1.460 ton. Długość jego wynosi 84 metry, szerokość 6,7 m, a zanurzenie w stanie nawodnym 4,2 m. Uzbrojenie



Gen. Sosnkowski przemawia z O. R. P. „Orzeł”

„Orla” stanowią wyrzutnie torpedowe oraz działa artylerii lekkiej i przeciwlotniczej. Tak więc O. R. P. „Orzeł”, dar społeczeństwa dla marynarki wojennej, jest darem znacznym, godnym naszej powagi narodowej.

A gdy skończyły się uroczystości powitalne, wyruszyły liczne delegacje ku Oksywii, aby oddać hołd wielkiemu bojownikowi o sprawę morską w Polsce, ś. p. Gen. Orlicz-Dreszerowi. I tam u mogiły, na wysuniętym w morze strzelistym cyplu Oksywii, skąd rozciąga się rozległy widok na ziemię polską, na polskie morze, na stojące u podnóża okręty wojenne i znajdujący się już między nimi O. R. P. „Orzeł”, powstawało w cichym, pełnym namaszczenia milczeniu i nabierało szczególnej mocy postanowienie: „O. R. P. „Orzeł” to pierwszy, ale nie ostatni, a jeden z wielu okrętów, w które pomnoży naszą straż na Bałtyku zdecydowana, świadoma wagi obrony morskiej ofiarna wola społeczeństwa”.

To samo przeświadczenie, ta sama zdecydowana wola przejawiała się i na uroczystej akademii, która dnia tego odbyła się wieczorem w sali kinoteatru „Polonia”. Na akademii tej dłuższe przemówienie wygłosił prezes Zarządu Głównego LMK, gen. Kwaśniewski.

Gdy po przemówieniu Przedstawiciela Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Prezesa Zarządu Funduszu Obrony Morskiej i Protektora Ligi Morskiej i Kolonialnej, Pana Generała broni Kazimierza Sosnkowskiego, wygłoszonym przed południem z okrętu podwodnego „Orzeł”, mam zaszczyt jeszcze przemówić z tej uroczystej okazji, pragnę przede wszystkim podzielić się z Szanownymi Słuchaczami wrażeniem, jakie w styczniu ubiegłego roku przywiozłem z Holandii, z Vlissingen, gdzie odbyła się pierwsza uroczystość „Orla”, — poświęcenia, chrztu i wodowania tego niezwykłego okrętu. Mówię niezwykłego, bo Holendrzy nie mogli uwierzyć, że społeczeństwo polskie, przy tylu potrzebach Państwa, tak niedawno wskrzeszonego, którego odbudowa musi wymagać olbrzymich wysiłków finansowych, że biedne, bo biedne jest społeczeństwo polskie, zdolne jest — na drodze groszowych ofiar i z własnej, a nie przymuszonej woli — fundować okręty wojenne. Holendrzy nie mogli też uwierzyć, że gdy ich

organizacja społeczna zrzeszająca milioŹników sprawy morskiej, „Onze Vloot“ (nasza flota), liczy zaledwie 10 tysięcy członków, polska Liga Morska i Kolonialna ma ich juŹ z górą trzy czwarte miliona. Stare holenderskie „wilki morskie“, marynarze o twarzach dobrze wiatrem morskim osmaganych, mieli wręcz łzy w oczach, gdy o tym sluchali, dyrektorowie stoczni nie mogli się nadziwić, a admirałowie holenderscy wyrażali się nie tylko z najwyższym uznaniem, ale też wręcz z zazdrością — o tym polskim czynie morskim. Nazajutrz po uroczystości wodowania „Orla“ cała prasa holenderska pełna była długich i nader sympatycznych notatek i zdjęć fotograficznych, a szereg pism codziennych i periodycznych zamieścił ponadto obszernie ujęty wywiad ze mną na temat — juŹ nie tylko morskich, ale i zamorskich dążeń Polski. Pragnę, by ta wzmianka — zamiast wlelu zdań propagandowych — stała się dalszym bodźcem, zachętą do jeszcze skuteczniejszej dalszej zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, na tak bardzo juŹ popularne ściągacze.

Dzień dzisiejszy jest potrójnie uroczysty. Jest to nie tylko dzień przybycia do pierwszego portu wojennego Rzeczypospolitej tego niezwykłego okrętu podwodnego, jest to także doroczne święto marynarki wojennej i 19-ta rocznica odzyskania przez Polskę dostępu do morza, rocznica ponownych zaślubin Polski z Bałtykiem.

Do życzeń dla marynarki wojennej pragnę jeszcze dorzucić tak ujęte: gdy za przyjściem „Orla“ powiększamy nasz skromny tonaŹ bojowy z 14.433 ton o ton 1 tysięcy i sto, ohy w najbliższych latach przybywało nie po tysiąc, lecz po dziesięć tysięcy ton — tak, abyśmy mogli jednak dotrzymać genewskiej deklaracji o stu pięćdziesięciu tysiącach — w czasie, określonym pilnością sprawy morskiej i kolonialnej. Wydaje mi się że to jest i wszystko, czego należy życzyć naszym marynarzom, gdy społeczeństwo polskie — przez Ligę Morską i Kolonialną — zgłasza raz po raz gotowość poniesienia dodatkowych, obowiązkowych ofiar na rzecz rozbudowy siły zbrojnej na morzu. JuŹ tylko decyzji Rządu Państwa oczekujemy — w chwili, gdy znajdzie się dla naszej floty wojennej w kolejności potrzeb Państwa właściwe miejsce.

Jest jednak znaczna część pracy, zmierzającej do wzmocnienia siły Polski na morzu i za morzem, do wykonania przez samo społeczeństwo polskie. W dziewiętnastą juŹ rocznicę odzyskania dostępu do morza — dobrze będzie przez chwilę raz jeszcze uprzytomnić sobie, że naród od pluga i żelaza musi nareszcie gruntownie przekształcić swoje nastawienie, gdy chodzi o zamilowania i wybór takiej, czy innej pracy zawodowej. Gdy zagadnienie morskie i kolonialne jest przede wszystkim zagadnieniem handlowym, obok przygotowania Państwa do obrony, obok żelaza i pluga — zawód kupca, handel, unarodowienie handlu musi stać się hasłem Narodu Polskiego. Jeżeli zyski z rozwoju Państwa mają przypadać rodzonym synom tej ziemi, a nie żywiołom obcym, pośrednikom i pasożytom, trzeba — bez fałszywego wstydu — brać się za handel, stawać za ladą sklepową i za warsztatem chochy najskromniejszym i organizować się, bo tylko tak od nic nie znaczącego detalu, który tu i owdzie jest w ręku polskim, dojdziemy do przemożnego kurtu, który — wiadomo — dziś w wielu, wielu i to bardzo ważnych towarach, jak na przykład tu w Gdyni bawełna, jest na sto procent w ręku żydowskim i za-

tem międzynarodowym. Dlatego to mało sobie życzyć, trzeba raczej wzajemnie pobudzać się do wyteŹzonej pracy i uświadamiać sobie, co jest naszym obowiązkiem, jeżeli w tym wyścigu zbrojeŹi chcemy jeszcze zwycięŹyć — pracą, zunim wypadnie chwycić za broń.

W dziewiętnastą rocznicę odzyskania dostępu do morza — przypomnijmy też sobie, że jedynym naszym naturalnym dostępem do Bałtyku jest ujście do morza królowej polskich rzek, Wisły, że żadne, bardzo zresztą trudne próby sztucznego połączenia Gdyni z Wisłą nie zmienią tego niezaprzeczalnego stwierdzenia, że również port gdański jest dla naszych potrzeb morskich nieodzowny i że dlatego musi on pozostać — wolny w służbie gospodarczej dla Rzeczypospolitej Polskiej, z której zresztą żyje, — lojalny. Wiemy, jak dalece w okresie przynależności do Prus, na korzyść Królewca i Szczecina zaniedbany, powróciwszy do polskiego obszaru gospodarczego, Gdańsk wchłonał juŹ dłu swojej rozbudowy portowej i kolejowej wiele polskich milionów złotych. Wiemy, że z Gdańskiem utrzymywało komunikację przed wojną tylko piętnaście regularnych linii, a dziś czterdzieści pięć, że ruch statków w Gdańsku wzrósł od roku 1920 do 1937 o całe osiem tysięcy, a tonaŹ ich w stosunku do przedwojennego 1912 roku — w roku 1930 wzrósł o 322 procent, że na 5.350.000 ton przywozu kolejowego w roku 1936 tylko pół miliona zawdzięcza Gdańsk innym, a 4 miliony 850 tysięcy — Polsce, w wywozie zaś prawie połowę. Ogromny swój rozwój powojenny Gdańsk zawdzięcza tylko Polsce! Miałaby Gdańsk z własnej woli dążyć do zmiany tego stanu rzeczy: wielkiego portu tak pomyślnie się rozwijającego w oparciu o polskie zaplecze? Wydaje się nam, że to wszystko, co o zmianie stosunku Gdańska do Polski rozstiewa prasa jedna, druga i trzecia, że to wszystko plotki, może puszczane przez obce agentury.

Idą czasy osobliwe, czasy, które historia pisać będzie kiedyś wielkimi głoskami pod tytułem walki o lepsze jutro narodów pokrzywdzonych, walki o sprawiedliwe wyrównanie na kuli ziemskiej tych wszystkich bogactw, które dotychczas były stanem posiadania wyłącznie możliwych tego świata i ich pośredników. Polska, odarta ze wszystkich dóbr przez czas wiekowej z górą niewoli, wyniszczona wojną światową i przeciwbolszewicką, prowadzoną nie tylko we własnym, ale i całej Europy interesie, musi upominać się coraz mocniej o swoje właściwe miejsce w rodzinie narodów, musi walczyć o to lepsze jutro, do którego najpewniejszą, najlepszą i najkrótszą drogą jest droga morska, droga za morze, gdy na liście państw decydujących o losie narodów pisane są z dawien dawna tylko potęgi morskie i kolonialne.

Dlatego w 19-tą rocznicę odzyskania przez Polskę tego skrawka 72 kilometrów dostępu do morza pragnę być wyrazicielem życzeń blisko juŹ milionowej rzeszy członków Ligi Morskiej i Kolonialnej, gdy powiem: niech przez jak najdalej idące wykorzystanie tego dostępu do morza, przez jak najszybszą rozbudowę portów morskich, floty handlowej i wojennej — utrwala się nasz stan posiadania na Bałtyku, niechaj Wisła czym prędzej spełni swój geograficzny obowiązek połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym, niech rośnie siła Polski na morzu i za morzem i tak wzhogacona Rzeczpospolita Polska niech spełnia swoje postannictwo: pomostu Europy i przedmura, za naszą wolność i wasz!



# PROBLEM KOLONIALNY W SEJMIE I SENACIE

Tegoroczne obrady parlamentarne przynoszą niewątpliwie wiele zadowolenia członkom naszej organizacji. Nie ma bowiem większej debaty w Sejmie i Senacie, na której nie byłyby poruszane te wszystkie zagadnienia, które wchodzą w krąg pionierskiej działalności LMK.

Hasła kolonialne, konieczność uzyskania własnych terenów kolonialnych, jako postulat głoszony od szeregu lat przez LMK, znalazł prawo obywatelstwa i na trybunie parlamentarnej. Wiara naszej organizacji w słuszność polskich żądań kolonialnych odnosi zwycięstwo. Mnożą się zastępy tych, którzy w zaspokojeniu naszych żądań kolonialnych — widzą niezbędny element dobrobytu i potęgi narodu.

Jakież to głosy przybyły nam od zeszłego miesiąca i dołączyły się do tych, które redakcja „Morza i Kolonij” podała w poprzednich zeszytach?

Oto dn. 8 lutego br. wypowiedział się w Komisji Budżetowej Sejmu referent generalny budżetu pos. Z. Sowiński. Z tytułu swego stanowiska miał obowiązek przedstawić syntezę wyrażonych przez członków komisji dezyderatów i poglądów.

„Zagadnienie emigracji ludzi i emigracji towarów — powiedział pos. Sowiński — jest dla Polski zagadnieniem pierwszorzędnej wagi. Jesteśmy krajem, w którym przyrost naturalny ludności należy do najwyższych. Mamy znacznie wyższy przyrost naturalny na km kw. od naszego zachodniego sąsiada, przy mniejszej intensyfikacji gospodarczej. Również gęstość zaludnienia naszych gospodarstw rolnych jest znacznie wyższa od gęstości zaludnienia gospodarstw rolnych naszych sąsiadów. W świetle tych faktów — mówił referent — pilność rozwiązania zagadnienia kolonialnego dla Polski wysuwa się na plan pierwszy. Walka o zdobycie rynku kolonialnego i surowcowego to walka o wolny oddech przeszło 33-milionowego Państwa”.

Pos. Sowiński poruszył i problem emigracji żydowskiej. „Przeludnienie kraju — mówił — i rosnąca bieda zaostrza sprawę żydowską. W rozwiązaniu emigracyjnym widzimy najwłaściwsze z niej wyjście”.

Tegoż dnia 8 lutego odbywały się w Komisji Budżetowej Senatu obrady nad budżetem Ministerstwa Spraw Zagranicznych. I tu zagadnienie kolonialne zostało obszernie omówione. Mianowicie referent tego budżetu senator Katelbach stwierdził, że dla nas „dużą wagę posiada problem surowcowy i kolonialny. Znaczenie kolonij dla Polski nie polega wyłącznie na tym, aby odnośne tereny stanowiły dla nas źródło surowców, lecz żeby były one poważnym rynkiem zbytu dla naszych towarów, wreszcie, żeby stanowiły warsztat pracy dla Polaków, umożliwiającą planowy odpływ nadmiaru ludności z kraju. Posiadanie kolonij — mówił sen. Katelbach, — a tym samym źródeł surowców i wygodnych rynków zbytu, umożliwiłoby Polsce prócz tego rozwój działów przemysłu, związanych z przeróbką surowców. Dotychczasowi posiadacze terenów kolonialnych nie wyzyskują należycie posiadanych terenów, traktując swe posiadłości wyłącznie pod kątem widzenia eksploatacji kapitalistycznej. Dziś, aby włączyć koloniami — stwierdził słusznie sen. Katelbach — trzeba w nich siedzieć, trzeba się stać autochtonem, trzeba być w nich obecnym fizycznie i kulturalnie”.

I tu nasuwa się uwaga, że przecież właśnie Polacy wykazali zmysł kolonizatorski, wykazali, że potrafią trwać, żyć i rozwijać się w warunkach klimatycznych takich, w jakich wygodni zachodnio-europejscy obywatele wielkich metropolii przebywają niechętnie.

Sen. Katelbach podniósł następnie, że „M.S.Z. dążąc do ułatwienia sferom gospodarczym ekspansji handlowej, stworzyło, względnie tworzy w Afryce i na innych terenach zamorskich szereg agentur konsularno-handlowych. Dalszą sprawą jest popieranie bezpośrednio pionierskiej akcji handlowej Polaków na terenach zamorskich. W tym zakresie niewiele się dotąd robiło. Jest rzeczą konieczną, — podkreślił referent — aby powołane do tego resorty gospodarcze znalazły sposoby na poparcie polskiej inicjatywy handlowej, eliminując z handlu zagranicznego elementy nie polskie, które przynoszą nam tylko ujmę. Będziemy więc oczekiwać od Rządu przygotowania i przeprowadzenia planowej akcji, w celu wzmoczenia polskiej ekspansji na tereny kolonialne”.

Stanowisko referenta znalazło oddźwięk w przemówieniu reprezentanta rządu wiceministra spraw zagranicznych J. Szembeka.

„Do kwestyj wysuwających się obecnie na czoło zagadnień państwowych — mówił wiceminister Szembek — należą niewątpliwie problemy demograficzne i surowcowo - kolonialne. W wyniku ini-



Palma oleista

cyjatywy Polski Liga Narodów postanowiła utworzyć międzynarodowy komitet ekspertów do zagadnień demograficznych. Powstanie tego komitetu da możliwość zbadania i przedyskutowania całego szeregu pierwszorzędnych problemów ekonomicznych, ściśle związanych z problemami demograficznymi”.

„Zagadnienie surowcowe — postawione na terenie Ligi Narodów utopione zostało w procedurze i rozważaniach ogólnych. **Wobec tego Polska musi szukać właściwych dróg, które by jej zapewniły swobodny dostęp do niezbędnych dla jej pełnego rozwoju gospodarczego surowców w sposób nie zagrażający bilansowi płatniczemu.** Zagadnienie kolonialne jest dziś szeroko dyskutowane, nawet w opinii narodów, w których ręku skupia się całość imperium kolonialnego świata. **Rząd polski podkreślał kilkakrotnie, że z chwilą wszczęcia dyskusji kolonialnej w skali międzynarodowej zastrzega sobie prawo wysunięcia również swolch zainteresowań**”.

A zatem polskie potrzeby kolonialne uzyskały ponownie urzędowe potwierdzenie. Dziś więc nie tylko społeczeństwo żąda pozytywnego dla nas rozwiązania tego problemu, lecz również Rząd Rzeczypospolitej.

Wiceminister Szembek poruszył następnie zagadnienie emigracji. „Międzynarodowe ruchy emigracyjne — powiedział — są nadal zahamowane. Emigracja zamorska jest praktycznie właśnie dla państw o największej dynamice emigracyjnej, jak Polska, nadal zamknięta i to nie tylko ze względów ekonomicznych, ile przeważnie z powodów

politycznych. W całokształcie zagadnień emigracyjnych sprawa emigracji żydowskiej zajęła w ostatnich latach miejsce czołowe. Tymczasem właśnie po wojnie zamknięto Żydom wrota klasycznych krajów imigracyjnych. Palestyna jest dziś dla nich również praktycznie zamknięta. Mimo te trudności — stwierdził wicemin. Szembek — Rząd polski kontynuuje wysiłki, zmierzające do rozwiązania problemu drogą porozumienia w skali międzynarodowej”.

W dyskusji zabrał głos również sen. J. Dębski, który po omówieniu sprawy Polaków w Niemczech oraz sprawy propagandy naszej na terenach zagranicznych, poświęcił dłuższy ustęp sprawom kolonialnym oraz sprawie emigracji żydowskiej. Z uznaniem — oświadczył sen. Dębski — przyjmujemy do wiadomości deklarację p. wiceministra Szembeka, że Rząd polski zastrzega sobie prawo zabrania głosu na przyszłej konferencji, której przedmiotem będą sprawy kolonialne i surowcowe. Dążenia i żądania społeczeństwa, tak wybitnie reprezentowane dotychczas przez Ligę Morską i Kolonialną stały się już celem polityki Rządu polskiego, podniesione zostały do znaczenia spraw państwowych. Będzie to bezwątpienia nowym bodźcem w pracy dla tych wszystkich w Polsce, którzy rozumieją konieczność uzupełnienia gospodarstwa polskiego przez tereny kolonialne, tereny surowcowe. Rząd polski może być przekonany, że w swojej akcji dla tej sprawy na terenie międzynarodowym znajdzie poparcie najszerszych kół społeczeństwa polskiego. Przy tej okazji pragnę zaapelować do naszych kół gospodarczych — mówił sen. Dębski — do przedstawicieli polskiego przemysłu i handlu, by i oni czynnie zajęli się problemem kolonialnym. W historii kolonialnej wszystkich narodów organizacje gospodarcze, ludzie handlu i przemysłu odgrywali wybitną rolę, udzielali największego poparcia ludziom idei kolonialnej, pionierom, odkrywcom i zdobywcom. U nas jeszcze tego nie widzimy.

Senator J. Dębski wyraził następnie pogląd, że „musimy skończyć z dotychczasową polityką emigracyjną, powodującą wielki odpływ żywotnych sił ludzkich. Dlatego czas najwyższy zmienić nasze dotychczasowe nastawienie polityki populacyjnej, która winna iść w kierunku czynienia prób uzyskania terenów kolonialnych. Z zagadnieniem tym — stwierdził sen. Dębski — pozostaje w ścisłym związku kwestia żydowska”. W tej sprawie musimy sobie uprzytomnić, — mówił sen. Dębski — że jest najwyższy czas, ostatni czas, aby problem emigracji żydowskiej znalazł pozytywne rozwiązanie. Rząd polski musi znaleźć własne metody i środki, które zmusiłyby rządy państw, rozporządzających rozległymi przestrzeniami, całymi kontynentami, do przyjęcia Żydów z Polski. Należy zdementować obłudną politykę i akcję wielu państw, które zarzucają Polsce antysemityzm. To oni właśnie, zamykając granice przed emigracją żydowską, uprawiają właściwie antysemityzm. Tak było i przed wiekami, kiedy wypędzeni przez nich Żydzi znaleźli schronienie w Polsce. Dzisiaj Polska we własnym swoim interesie, a sądzę i w interesie społeczeństwa żydowskiego, musi stać się heroldem hasła: ziemi, przestrzeni dla Żydów. Część społeczeństwa żydowskiego rozumie już konieczność emigracji z Polski, innych przekonują nieubłagane warunki życia, które silniejsze są ponad wszelkie teorie. Żydzi muszą też zrozumieć, że przygotować się winni do roli przyszłych osadników. Emigranta kupca, domokrażcy, a nawet rzemieślnika — a ta-



Zbiór goździków

ki jest dzisiejszy skład zawodowy Żydów — nikt nie przyjmie. Żydzi sposobić się muszą do tej samej pracy, jakiej wzorem był chłop polski, który w ciężkim, znojnym trudzie karczował puszcze brazylijskie, argentyńskie.

Debaty budżetowe przeszły kolejno z Komisji Budżetowej na plenum Sejmu i dn. 14 lutego br. potoczyły się m. in. nad budżetem M.S.Z. Pos. M. Pankiewicz mówił tam o pogotowiu zbrojnym moralnym i materialnym, które jest istotną gwarancją wszelkich paktów o nieagresji i sojuszów. „Z tego samego źródła poczucia własnej wartości — stwierdził pos. Pankiewicz — wypływa również nasze żądanie kolonii dla Polski. W roku bieżącym wchodzimy w okres bezpośredniej walki o kolonie i tę walkę wygrać musimy”

I mówca słusznie wskazał, że „w związku z tym wysuwa się na porządek dzienny cały szereg zagadnień, związanych z problemem kolonialnym i wymagających ścisłej współpracy z M.S.Z. Innych resortów ministerialnych”, że drobna podwyżka sum przeznaczonych w budżecie na te potrzeby „nie może załatwić całokształtu spraw problemu kolonialnego, tym bardziej, że chodzi tu o sprawy, leżące nie tylko w bezpośredniej kompetencji M.S.Z. „Dlatego też uważam — powiedział pos. Pankiewicz, — że w budżecie Min. W. R. i O. P. oraz Min. P. i H. winny się znaleźć odpowiednie kredyty zarówno na akcję rozwijania studiów i szkolenia fachowców w dziedzinie kolonialnej, jako też na bezpośrednią akcję penetracji gospodarczej w koloniach”.

Jak wynika z przebiegu powyższych debat, dziś już nie tylko podnoszone są generalnie nasze potrzeby surowcowo - kolonialne, lecz dyskutowane już są szeroko praktyczne zagadnienia związane z wyzyskaniem terenów kolonialnych, z przygotowaniem się do nowych zadań. Myśl polska przechodzi od hasła do czynu.

Problem kolonialny poruszony został ponownie podczas obrad nad budżetem ministerstwa przemysłu i handlu w Komisji Budżetowej Senatu dn. 17 lutego br.

Wśród wielu mówców zabrał głos b. min. przemysłu i handlu senator C. Klarner, prezes Związku Izb Przemysłowo - Handlowych R. P., czołowy przedstawiciel sfer gospodarczych.

„Zagadnienia kolonialne, stające się coraz bardziej osią polityki międzynarodowej — powiedział sen. Klarner — to sprawa: polityczna, populacyjna i gospodarcza.

„Problem kolonialny jest przez sfery gospodarcze niewątpliwie odczuwany i rozumiany najmocniej i najpełniej.

„Głosimy, jako najbardziej podstawowe — hasło przyspieszonego uprzemysłowienia Polski. Skierowujemy największy nasz wysiłek w kierunku realizacji tego hasła. A przecież realizacja tego hasła jest ściśle związana ze sprawą zaopatrzenia Polski w niezbędne surowce kolonialne. Surowce stanowią 50 proc. całego naszego przywozu (ca 600.000 zł rocznie), bo poza węglem, drzewem, naftą i kilku rudami — nie posiadamy niezbędnych dla rozwoju przemysłu surowców.

„Nieskrepowane niczym własne źródła surowcowe — oświadczył sen. Klarner — są warunkiem



Plantacja sisalu

sine qua non rozbudowy i trwałości naszego przemysłu, na którym bazujemy rozwój gospodarczy.

„Polska ma nie tylko ambicje, ale i konieczność stania się mocarstwem. Nie możemy prowadzić gospodarki „z dnia na dzień”. Musimy planować długofalowo, a to właśnie planowanie nakazuje nam zająć zdecydowane stanowisko w zagadnieniu kolonialnym i z żelazną konsekwencją domagać się przyznania Polsce słusznego udziału w międzynarodowej dystrybucji bogactw świata.

„Własne źródła surowcowe — ważne są nie tylko dla zapewnienia przemysłowi ciągłości produkcji i jej rozwoju, ale i z powodów koniecznych oszczędności dewizowych. Gros surowców zakupujemy jako ostatnie ogniwo w łańcuchu pośredników zamorskich i europejskich. Za pośrednictwo to przepłacamy nieraz fantastycznie.

„Względ dewizowy również nakazuje zainteresować się krajami kolonialnymi, jako rynkami zbytu. Chodzi tu przede wszystkim o Afrykę — „kontynent jutra”. Chłonność rynków afrykańskich stale wzrasta, Afryka zaludnia się i uprzemysławia. Obecnie Afryka konsumuje wyrobów przemysłowych za przeszło 9 miliardów złotych rocznie, a w tym jej przywozie Polska partycypuje w 0,3 proc.

„Tu można zanotować pewien postęp ze strony polskich sfer handlowych. Od kilku lat parę domów handlowych specjalizuje się w eksporcie na rynki Afryki, a jeden z domów, jako pierwszy w Polsce, przeprowadza planową akcję rozbudowy własnego aparatu handlowego w Afryce Międzyzwrotnikowej, korzystając z pomocy udzielonej mu na ten cel, na wniosek Rady H. Z., przez fundusz państwowy.

„Tu dotykamy zagadnienia, które w sprawie zajęcia przez Polskę czynnego stanowiska w sprawach kolonialnych — jest kluczowym.

„Trzeba w Polsce stworzyć odpowiednią atmosferę, klimat — umożliwiający rozwój inicjatyw gospodarczych, dotyczących kolonii.

„Tym klimatem — będzie zrozumienie przez rządowe resorty gospodarcze, które decydują w sprawach handlu zagranicznego, że inicjatywy na przykład handlowe na terenie Afryki — są pionierskimi inicjatywami, pełnymi ryzyka, wymagają one poparcia i cierpliwego czekania na rezultaty.

„Polska zacofana w organizacji własnego handlu zamorskiego, dla nadrobienia straconego czasu

— może wziąć przykład w tej dziedzinie z pierwszego okresu rozwoju światowego handlu zamorskiego, kiedy to państwa morskie, chcąc rozbudować handel z koloniami, tworzyły tzw. **Chartered Companies**, czyli **kompanie uprzywilejowane**“.

Słowa b. min. C. Klarnera nabierają szczególnej wagi, gdy się zważy, że nie kto inny jak właśnie sfery gospodarcze, których wybitnym przedstawicielem jest mówca — korzystać mają z dobrodziejstw własnych terenów kolonialnych, rozwijać działalność gospodarczą, pionierską na tych terenach.

Toteż oświadczenie sen. Klarnera spotkało się z powszechnym uznaniem. Dał temu wyraz sen. J. Dębski, który powiedział, że oświadczenie to rozumie też jako zapowiedź, że i sfery gospodarcze w Polsce przyczynią się aktywnie do naszej walki o kolonie, do rozwinięcia handlu kolonialnego, do szkolenia kadr przyszłych pracowników w koloniach. Pamiętać bowiem musimy, że droga do kolonij wiedzie nie tylko przez odpowiednią akcję polityczno - dyplomatyczną. Najlepsza polityka zagraniczna — bez oparcia o planową akcję gospodarczą i handlową nie wystarczy, gdy chodzi o tak wielki problem gospodarczy, jakim jest udział Polski w koloniach. Następnie podkreślił sen. Dębski, że akcja M. P. i H., choć w cyfrach jeszcze skromnych, zmierzająca do szkolenia Polaków w w dziedzinie handlu kolonialnego, winna być rozszerzana stale. W tej akcji współdziała również Liga Morska i Kolonialna, która coraz większy nacisk kładzie na sprawę szkolenia, stypendia, praktyki odbywane na właściwych terenach.

Poza problemem kolonialnym w dyskusjach w Sejmie i Senacie przewijały się i sprawy marynarki wojennej, która wszak jest niezbędnym dopełnieniem naszej pracy na morzach, oraz dróg wodnych.

W dniu 3 lutego r. b., poseł Bolesław Pikusa, w charakterze sprawozdawcy preliminarza budżetowego ministerstwa spraw wojskowych, wygłosił na Komisji Budżetowej Sejmu przemówienie, w którym położył szczególny nacisk na zadania, rozwój i potrzeby naszej floty wojennej. Omawiając na wstępie zadania marynarki wojennej, wskazał, iż winna ona stanowić element siły i potęgi Polski, równorzędny z innymi elementami, jak to — siły zbrojne na lądzie i w powietrzu oraz przemysł i handel wraz z banderą handlową.

W zakresie organizacji i rozbudowy, marynarka wojenna poczyniła, szczególnie w ostatnich latach, duże postępy, które przejawiają się przede wszystkim w znacznym wzroście tonażu bojowego. Flota nasza posiada w tej chwili okręty nowoczesnej konstrukcji, wyposażone w najnowszy sprzęt bojowy oraz najnowsze elementy taktyczne.

„Zgodnie stwierdzić musimy — mówił referent — że praca i wysiłki naszej marynarki wojennej w kierunku umacniania Polski na morzu są wielkie. Jednak osiągnięcia na tym polu, wskutek stosunkowo szczerłego budżetu marynarki, są jeszcze dalekie od poziomu, jaki winna zdobyć wojenna bandera polska na Bałtyku. Poziom ten musi być jednak osiągnięty w jak najkrótszym czasie. Dla zapewnienia normalnego i harmonijnego rozwoju marynarki wojennej, obok potrzeby stałego zwiększania kredytów budżetowych, zachodzi konieczność zorganizowanej współpracy całego społeczeństwa. Wprawdzie ofiarność nasza na F.O.M. jest żywa, ma jednak w dalszym ciągu charakter sporadyczny.

**Jedynie zblorowy i ciągły wysiłek całego narodu, ujęty w ramy ustawowe, może przyspieszyć rozbudowę floty wojennej**“.

Musimy pamiętać — konkluduje mówca — że tylko narody morskie odgrywają rolę w życiu międzynarodowym. **Kwestia marynarki wojennej — to nie tylko kwestia militarna, ale przede wszystkim — ogólnonarodowa.**

W tym samym sensie wypowiedział się wice-marszałek Senatu Stefan Dąbkowski, występując jako sprawozdawca preliminarza budżetowego ministerstwa spraw wojskowych na Komisji Budżetowej Senatu w dniu 7 lutego.

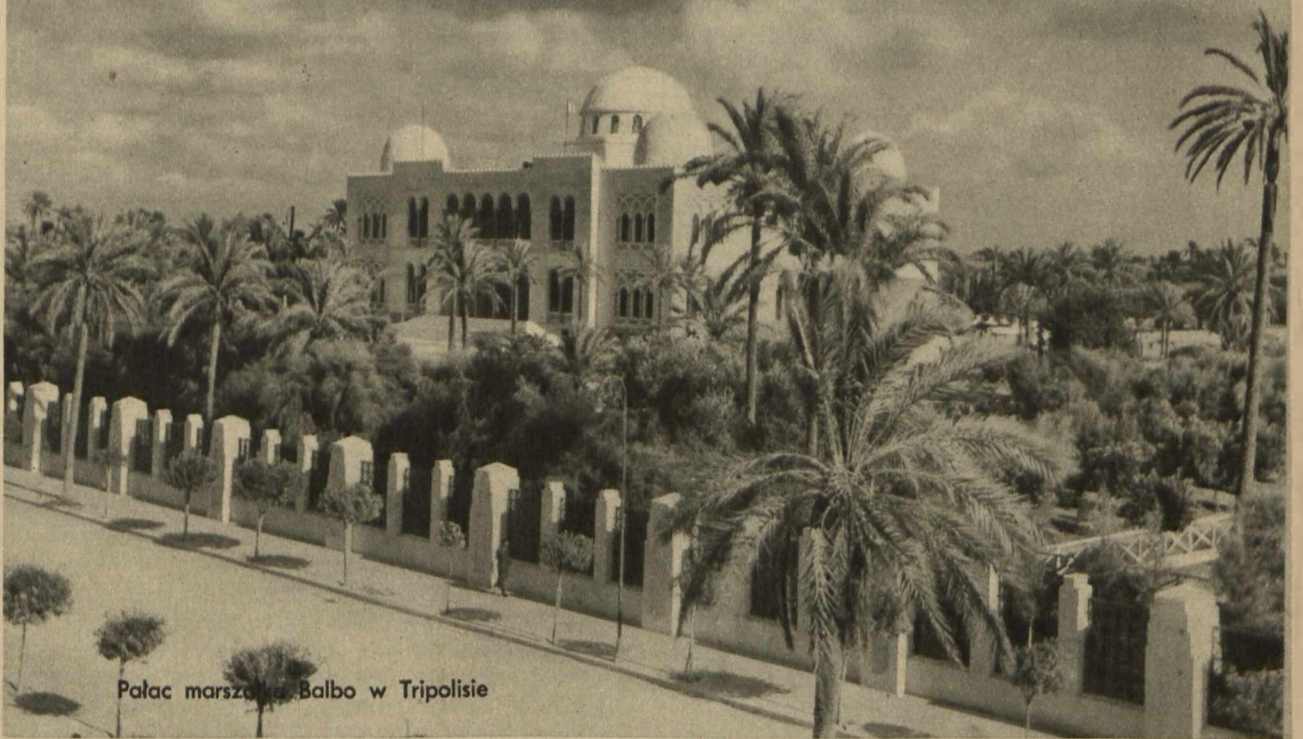
Na zakończenie ogólnego przeglądu wszystkich elementów w zakresie dobrojenia materialnego, mówca zilustrował rozwój potrzeb marynarki wojennej na przestrzeni 20 lat, t.j. od chwili, gdy na rozkaz Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego, Polska wkroczyła zbrojnie na morze. Następnie podkreślił wartość bojową posiadaną obecnie przez Polskę floty wojennej, zaznaczając jednak niedostateczność jej tonażu do wykonania zadań, jakie narzuca Polsce jej położenie i stanowisko.

— Zasadniczym warunkiem rozbudowy floty wojennej w celu niezależnienia się od zagranicy — stwierdził referent — jest rozpoczęta w 1934 roku **budowa własnej stocznii**. Szybsze jej wykończenie zmniejszy odpływ dewiz, zwiększając równocześnie bardzo poważnie stan zatrudnienia w kraju.

Zagadnienie rozbudowy sieci dróg wodnych w Polsce poruszone zostało w dyskusji nad preliminarzami Ministerstwa Opieki Społecznej i Funduszu Pracy na Komisji Budżetowej Senatu w dniu 24 stycznia br. Poruszył je senator Jan Dębski, w przemówieniu poświęconym konieczności rozbudowy sieci dróg wodnych oraz dotychczasowym brakiem w tej dziedzinie.

„Śmiało można powiedzieć — stwierdził mówca — że drogi wodne w Polsce pozostawione są na łasce losu. Ogień i woda są żywiołami, które na całym świecie zostały już opanowane. Niestety u nas jest pod tym względem zgoła inaczej. Weszło nam niejako w krew, że patrzymy beczynnie przez wieki całe, jak majątek nasz narodowy ginie pod naporem wody. Na utrzymanie dróg wodnych wydajemy mniej, aniżeli Polska wraz z Senatem Wolnego Miasta Gdańska wydaje na utrzymanie dróg wodnych na terenie Gdańska. Mamy doskonały aparat techniczny, brak nam tylko w tym kierunku woli. W ciągu 20 lat niepodległości ponieśliśmy około pięciuset kilkudziesięciu milionów strat wskutek powodzi, nie mówiąc już o powodzi 1934 roku, która sama przyniosła sto kilkadziesiąt milionów strat. Mimo przeróżnych biur planowania, zupełnie się tym problemem nie interesujemy. Jeszcze w budżecie Funduszu Pracy 1935-36 r. wydatki na utrzymanie dróg wodnych stanowiły 5,8 proc., podczas gdy w budżecie na rok 1937-38 — już tylko 1,9 proc. A nie zapominajmy, że z punktu widzenia obronności kraju drogi wodne mają podstawowe znaczenie. Czynnikiem przemawiającym na rzecz większej naszej aktywności w tym kierunku jest również to, że przy robotach wodnych największą pozycję stanowi robocizna, z której mogłaby korzystać ludność wiejska. Dlatego też już dziś zapowiadam, że z całą stanowczością będę domagał się przy budżecie Ministerstwa Komunikacji uchwalenia rezolucji ponownego utworzenia Ministerstwa Robót Publicznych. **Chcemy być narodem morskim. Jeżeli jednak nie zwiążemy się z morzem poprzez uregulowaną Wisłę, to długa będzie nasza droga stawiania się narodem morskim**“.

# Dwadzieścia tysięcy



Pałac marszałka Balbo w Tripolisie

Poniżej zamieszczamy artykuł marszałka Italo Balbo, gubernatora Libii, omawiający zagadnienie włoskiej kolonizacji w Libii.

Red.

Rok ubiegły pozostanie w historii kolonizacji Libii rokiem wojny o podniesienie wartości ziemi, wojny, która nawet „na czwartym wybrzeżu” jest wojną, jaką my najchętniej prowadzimy. Po pierwszych badaniach, po pierwszych starciach, gdzie zmierzyły się siły natury z siłą woli i umiejętności ludzkiej, w ciągu ostatniego roku zarysował się w sposób konkretny i ostateczny plan walki decydującej. Środki i potrzebny materiał zostały dostarczone i wykorzystane należycie, zastępy piechoty rolniczej znalazły warunki, jakich potrzebują, aby maszerować naprzód z pewnością zwycięstwa.

Historię kolonizacji w Libii będzie, rzecz zrozumiała, pisała przyszłość, gdyż jest to historia, która dopiero się tworzy, której brak jeszcze całkowitej i należycie określonej perspektywy. Tym niemniej w obecnym momencie nie jest zbędne rzucić okiem wstecz, aby rozróżnić te rozmaite fazy, poprzez które doszło się dziś do ustalenia ostatecznej wytycznej marszu, który nie zatrzyma się, póki ostateczny cel nie będzie osiągnięty.

Przy pierwszym zetknięciu się z rzeczywistością zostały zlikwidowane zarówno koncepcje „ziemi obiecanej”, jak i „pałaców z piasku”. Okres, kiedy proste zagadnienie egzystencji górowało nad zagadnieniem tworzenia i produkcji, jest również po nami. Potwierdzenie woli kolonizacyjnej, wyłania-

jącej się z mgławicy studiów teoretycznych i retorycznych dla przekształcenia się w akty konkretne i realizacyjne, sięga pierwszych lat ery faszystowskiej. W pierwszych jednak latach reżymu walki przeciwko Senussitom w Cyrenajce i ponowne zajęcie przez wojska włoskie buntowniczych terytoriów w Trypolitanii nie pozostawiały wiele miejsca na pierwsze wysiłki kolonizacyjne. W czasie tego pierwszego okresu (1923—1925), parę tysięcy ha zostało upaństwowione, przy czym ogłoszone zostały przepisy, na mocy których można było otrzymać ziemię, jako „wieczystą dzierżawę” za opłaceniem rocznego czynszu, z prawem kupna, lub też z natychmiastowym przelaniem własności, podlegającej klauzuli kasacyjnej, wpłacając połowę ceny kupna w momencie przejmowania terenu. W początkowej koncepcji nie brano pod uwagę kolonizacji osadniczej, która wówczas nie dojrzała jeszcze dostatecznie. Koncepcja ta zwracała się raczej w kierunku tworzenia rozległych obszarów, oddawanych wielkim przedsiębiorstwom przemysłowym, które podjęłyby się je eksploatować.

Drugi okres kolonizacji libijskiej ciągnie się od początku rządów gubernatora de Bono aż do chwili, kiedy nieodżałowany i niezapomniany Luigi Razza, za czasów gubernatorstwa Badoglio, wysunął nowy eksperyment, który zdołał oprzeć się mocno na „Towarzystwie dla kolonizacji Cyrenajki”.

Gubernator de Bono, przewyciężając duże trudności, dał ostateczny impuls kolonizacji w Libii, przeprowadzając w szerokim zakresie upaństwo-

wienie ziemi, leżącej odłogiem, oddając wiele tysięcy ha „koncesjonariuszom”, ogłaszając te zarządzenia prawne, które stały się podstawą polityki koncesyjnej. Koncesjonariuszom nie zbywało ani entuzjazmu, ani dobrej woli dla uzupełniania braków w przygotowaniach i skromnych kapitałach. Przedsiębiorstwa mogły się rozwijać w ciągu wielu lat dzięki stałemu napływowi sił zasobnych w kapitały i energię, faworyzowanemu przez następcę de Bono, Badoglio, który znalazł się w obliczu poważnych zagadnień o charakterze technicznym i gospodarczym. Jakkolwiek dogodne przepisy prawne wysunęły następnie w latach 1928 i 1929 w prywatnej kolonizacji kapitalistycznej sprawę osadniczą, składając koncesjonariuszy do osadzania na ich obszarach pewnej liczby rodzin rolników włoskich, stało się wkrótce rzeczą oczywistą, że ten rodzaj kolonizacji, który był wówczas realizowany, nie może doprowadzić do głównego celu, jaki postawił sobie rząd faszystowski: do osadzenia w Libii tej masy rolników włoskich, którzy stawali się tam coraz bardziej potrzebni ze względów politycznych, społecznych i gospodarczych.

Kilka charakterystycznych danych wykaże praktycznie tę sytuację. W r. 1933, kiedy polityka koncesyjna weszła w fazę stabilizacji i konsolidacji, którą dopiero nowy eksperyment intensywnej kolonizacji osadniczej miał z czasem wyprzedzić, upaństwowiono w Trypolitanii około 200.000 ha, z czego 104.847 prawie całkowicie w Djefara Trypolitańskim, obszarze wyjątkowo żyznym, oddane zostało w formie koncesyj i rozdzielone pomiędzy zaledwie 378 koncesjonariuszy. Wykorzystanie terenu nie osiągnęło nawet połowy, gdyż wyniosło 51.977 ha, z czego tylko mniej niż 2.000 ha zostało zaopatrzone w urządzenia nawadniające. Zresztą nawet w przepisach, dotyczących koncesyj, było zastrzeżone wykorzystanie otrzymanego terenu jedynie w 2/3; 1/3 terenu mogła pozostać, jako step. Na terenach tych „koncesyj” osadzono kilka setek rodzin włoskich. W dniu 21 kwietnia 1937, w okresie, gdy był przeprowadzany pierwszy powszechny spis urzędowy włoskich przedsiębiorstw rolniczych w Libii, pomimo licznych prób, podejmowanych dla osadzenia na terenach kolonizacyjnych wielkiej ilości rolników włoskich, sytuacja nie uległa znaczniejszej zmianie. Na 124.000 ha, z czego zaledwie 79.801 było użytkowane, mieszkało tylko 1.299 rodzin rolniczych, które w większości były zwykłymi najemnikami. Z około 124.000 ha, oddanych przedsiębiorstwom prywatnym, tylko około 8.000 ha rozdzielono między małe warsztaty, nie przekraczające 50 ha; 12.500 ha obejmowało 130 gospodarstw średnich od 50 do 200 ha, podczas gdy 131 innych koncesyj od ósmej do jedenastej kategorii, zajmowało 103.000 ha. Jakkolwiek byłaby koncepcja, którą można sobie wytworzyć dla tego typu kolonizacji, pewne jest, że nie przedstawia ona idealnej formy kolonizacji osadniczej.

Wymowa cyfr jest jasna. Chcąc trzymać się polityki koncesyj, doprowadziłoby się do ugruntowania w Libii istnienia prawdziwych latyfundiów, obcych naszym czasom i naszemu krajowi, sprzecznych jednym słowem z założeniem pokojowej woj-

ny, którą reżym faszystowski prowadzi na wszystkich frontach, dążąc do wykorzystania ziemi. Ale dokonane doświadczenia — pragnę tu oddać należną sprawiedliwość moim towarzyszom de Bono i Badoglio — były bogate w rezultaty. Posłużyły one do wykazania — zgodnie z licznymi próbami i wysiłkami, których realizacja postępowała w ciągu wielu lat — że ziemia libijska może być doskonałym polem pracy dla naszych rolników, tak upartych i cierpliwych. Wystarczyło zmienić przepisy, według których organizuje się kolonizację. Trzeba było tylko sprowadzić do Libii nie małą ilość panów, ale rzesze gospodarzy, którzy przekształciłiby się stopniowo w rzesze drobnych właścicieli, aby następnie zakorzenić się w tej ziemi, podbitej i uprawianej przez nich samych.

Pierwsze próby tego rodzaju, bogate w doświadczenia, były przeprowadzone w Cyrenajce przez Luigi Razza, którego imieniem — dla oddania mu trwałego hołdu — nazwano jedną z wiosek Djebel Achdar, zamieszkałych przez kolonistów. Podstawy koncepcji były doskonałe i z mojej strony nie zawahałem się przetrworzyć Towarzystwa dla kolonizacji Cyrenajki w Towarzystwo dla kolonizacji Libii, rozszerzając w ten sposób działalność do Trypolitanii. Zaprosiłem ponadto do współpracy w tym dziele nową organizację „Instytut Faszystowski dla Ubezpieczeń Społecznych”, który założył już w Libii zachodniej wioskę Bianchi, obok której powstają obecnie wsie Giordani i Oliveti. Duch realizacji jest zawsze silnym bodźcem wszelkiego działania. W zamian za to mogłem usunąć pewne błędy, które dawały się odczuwać, jako pozostałość trudnego okresu, kiedy eksperyment był dopiero w fazie początkowej, np. skupianie zagród, czego przyczyny należy szukać w przekonaniu, że rozrzuceni osadnicy nie utrzymają się na terytorium Djebel Achdar, dopóki nie będzie ono spacyfikowane. Tymczasem obecnie zwyciężyło przeświadczenie, że przeciwnie, można uzyskać większe korzyści, stosując przyjęty dziś system zagród, budowanych pośrodku posiadłości. Poza tym trzeba było dokonać selekcji i oczyścić pierwsze kontyngenty osadników-inigrantów, pomiędzy którymi znajdowały się elementy, nie posiadające zalet moralnych i uzdolnień do pracy, niezbędnych dla właściwego wypełnienia obowiązków, jakie im zostały powierzone. Ale eksperyment był żywotny. Dobre ziarno zostało rzucone w ziemię żyzną i miało wydać doskonale rezultaty.

Zasady koncepcji, która służy za podstawę działalności Towarzystwa dla kolonizacji Libii, współdziałającego z Instytutem faszystowskim Ubezpieczeń Społecznych, są doskonałe. Opiera się ona na następujących głównych punktach: rząd odstępuje darmo Towarzystwu albo Instytutowi tereny upaństwowione, biorąc na siebie koszt robót melioracyjnych, mających charakter ogólny, jak drogi, akwadukty, studnie artezyjskie, budynki publiczne w ośrodkach wiejskich; popiera działalność Towarzystwa i Instytutu, nadając im odpowiedni kierunek i zapewniając współpracę techniczną swoich organów rolniczych. Towarzystwo i Instytut przystępują kolejno do rozłosowania i zagospodarowania

terenów zgodnie z zarządzeniami, ustalonymi dla każdej strefy przez komisję techniczną, wyznaczoną przez gubernatora. Komisja ta ustala: ilość gospodarstw rolnych, na jaką ma być podzielony dany obszar, okres czasu, kiedy gospodarstwa mają być całkowicie zagospodarowane, przy czym okres ten nie może przekraczać 5 lat, konieczne w każdym gospodarstwie roboty budowlane i wodne, stosunek między uprawami suchymi a nawadnianymi dla każdego gospodarstwa, ilość rodzin rolniczych, które należy osadzić w terenie; cyfrę kosztów robót melioracyjnych, według której przyznawana jest rolnikom pomoc rządowa w wysokości 30% kosztów. Towarzystwa odstępują następnie rolnikom przygotowane gospodarstwa, rozkładając cenę kupna na pewną ilość lat. Rolnik po pierwszym okresie próby i pracy najemnej przechodzi przez rodzaj współczestnictwa, przypominającego dzierżawę, aby osiągnąć wreszcie stadium, w którym jest już bezwzględny właścicielem swego gospodarstwa. W Djebel Achdar i w stepach Trypolitanii powstają w ten sposób osady wiejskie, całkowicie włoskie i tworzy się system drobnej własności, której użytkownikami są rolnicy, pochodzący z metropolii, system, który przedstawiać będzie w tym kraju najpewniejszą rękojmię pomyślności politycznej, spokoju społecznego i rozwoju gospodarczego.

Z okazji ostatniej wizyty króla-cesarza w Djebel Achdar, sześciu gospodarzy z pierwszy wioski osadniczych otrzymało tytuł własności ziemi, przez nich uprawianej. Potem dołączyli się do nich inni tak, że w ciągu 1938 ilość nowych właścicieli osiągnęła już cyfrę 123. Ludzie ci, podobnie jak

wszyscy, coraz liczniejsi, którzy w przyszłości powiększą szeregi, będą grupowani w konsorcja, do pewnego stopnia nadzorowane, które uwalniając Towarzystwo z obowiązku bezpośredniej współpracy, określą potrzebne kierunki nastawienia działalności rolnika, dając jej niezbędne poparcie i zabezpieczając przed błędami w wyborze upraw, które mogłoby łatwo popełnić rolnicy, pozostawieni samym sobie.

Po latach przykrych i kosztownych doświadczeń i licznych prób w różnych kierunkach, została całkowicie wytyczona droga, po której można było postępować szybkim krokiem. Przyłączenie do posiadłości państwowych terenów, które powiększyły je w ciągu ostatnich lat o blisko pół miliona ha (w dn. 31 maja 1938 ziemi upaństwowione osiągnęły w Libii Zachodniej cyfrę 246.455 ha, a w Libii Wschodniej — 491.861), otworzyły jak najszerze horyzonty dla naszej akcji kolonizacyjnej. Systematyczne poszukiwania wody podskórnej, przeprowadzane w ostatnich czasach w Libii Zachodniej z niezmordowanym zapałem i bez przerwy w robotach, dały już wyniki tak znaczne i decydujące, że na rozległym rejonie zmieniły radykalnie gospodarkę rolną, umożliwiając nową i bardziej rozległą realizację słynnego zdania, które stało się dla kolonizacji libijskiej zawołaniem, wysuniętym przez Duce: „Zasłubcie wodę słońcu“.

Oto są czynniki podstawowe, które pozwoliły na podjęcie w pełni walki o kolonizację, mającej zgodnie z rozkazem Duce zapewnić samowystarczalność żywnościową Libii. Na tych podstawach



Libia — zamek hiszpański

został opracowany plan organiczny intensywnej kolonizacji osadniczej, przedstawiony Duce ostatniej wiosny. Oznacza on nie tylko podwojenie w ciągu jednego tylko roku tej ludności wiejskiej, którą kolonizacja prywatna zdołała przez szereg lat w powolnym i uciążliwym postępie rozsiać na olbrzymich posiadłościach, ale pchnięcie jednym uderzeniem na szerokie wody kolonizacji libijskiej, która ugrzęzła po okresie pierwszego zapału.

Plan — który niektórzy zakwalifikowali, jako superkolonizację, tak wydaje się skomplikowany i rozległy w porównaniu z innymi próbami dawnymi i świeżymi — przybiera różne formy w zależności od różnych warunków klimatycznych i rolniczych, w jakich koloniści mają obejmować swe gospodarstwa. Wszędzie rząd i towarzystwa pomyślały o przygotowaniu podstawowych warunków egzystencji. Rzesza rolnicza, przybывая do Libii, znajdowała już zawsze zbudowane ośrodki wiosek, zagrody, drogi; przewody nawadniające były zainstalowane; tereny rozlosowane, narzędzia pracy i bydło gotowe. Tysiące i tysiące robotników, zaangażowanych przez liczne przedsiębiorstwa, nadzorowane stale przez władze i techników rządowych i partii, były zajęte w ciągu miesięcy na froncie, który obejmuje całą Libię, przy ciężkiej i nieprzerwanej pracy, która przypomina prace roku XV ery faszystowskiej dla innego przedsięwzięcia, zakrojonego na równie wielką miarę: budowy wielkiej drogi wybrzeża „Litoranea”.

W czterech prowincjach Libii powstaną jednocześnie nowe ośrodki wiejskie, przewidziane w pla-

nie intensywnej kolonizacji osadniczej, które łącznie obejmą 1.800 gospodarstw wiejskich (o różnej powierzchni w zależności od różnych możliwości uprawy, ale z których żadne nie przekroczy nigdzie 50 ha).

To mogłoby już stanowić cel. To będzie jednak, przeciwnie, jednym tylko z etapów. Punkt wyjścia, a nie meta. Plan intensywnej kolonizacji osadniczej, opracowany w zeszłym roku, przewiduje rozwój niezbędny, stopniowy i całkowity w ciągu najbliższych lat. Marsz naprzód nie zatrzyma się tak długo, dopóki zwarta rzesza rolników włoskich nie nasyci do ostatnich granic możliwości ludzkiej tej ziemi libijskiej, gdzie w ciągu tysięcy lat widziało się jedynie haszcze.

Należy podkreślić, nie zwlekając, że to zjawisko nie pociągnie bynajmniej w swych skutkach powstrzymania rozwoju ludności tubylczej, a sprzyjać będzie jedynie wykorzystaniu i zwiększeniu możliwości produkcyjnych ziemi, pozostawionej dotychczas w pustynnej jałowości, albo eksploatowanej w sposób niewłaściwy i niedostosowany do potrzeb.

Wszelkie rozwiązanie powolniejsze byłoby niebezpieczne. Specjalnego znaczenia nabiera niezaprzeczona potrzeba uzupełnienia możliwie jak najprędzej programu kolonizacji osadniczej w Dжебел Achdar. Trzeba tu szybko dojść do stanu nasyceńia przez kolonistów włoskich. Ziemie Dжебел były wyznaczone już dawniej Towarzystwom dla kolonizacji Cyrenajki, zanim nawet dokonano ich ostatecznego wcielenia do posiadłości państwo-



Targ na migdały



wych. Ażby kolonizacja mogła mieć należyte podstawy prawne, nie zważałem się narzucić znacznych świadczeń finansowych budżetowi Libii dla przyłączenia do posiadłości państwowych nie tylko obszarów już zajętych przez pierwszą setkę rodzin kolonistów, ale wszystkich ziem, które zostały odstąpiono wspomnianemu Towarzystwu w Djebel Achdar i nie były jeszcze zajęte. Odkupienie tego terytorium, dokonane w sposób zabezpieczający prawo własności Libijczyków przez wypłacenie im sprawiedliwego odszkodowania, było niezbędnym podstawowym warunkiem całej działalności kolonizacyjnej i warunek ten został wypełniony.

Do 900 rodzin, osadzonych w wioskach Djebel Achdar w początkach roku XVII ery faszystowskiej (1938 — 1939) i do 340 rodzin, które znajdowały się tu poprzednio, będzie można dorzucić blisko tysiąc innych, aby rzeczywiście zająć cały obszar, przeznaczony do wykorzystania. Trzeba dodać, że Djebel znajduje się w idealnych warunkach klimatycznych i pozwala na szybkie, a nawet natychmiastowe rolnicze wykorzystanie terenu. W ciągu najbliższych lat trzeba będzie przejść do nieużytków, które rozciągają się między poszczególnymi gospodarstwami i przedstawiają największą przeszkodę w uprawach, wymagających odpowiednich prac, jak w szczególności roboty ziemne, tak, aby nie uszła nam ani piędź ziemi, nadającej się do uprawy. Rezultat ten będzie można uzyskać przez naturalne podwojenie zagród, wynikające z powiększenia ilości osadników, dzięki czemu będzie można osiągnąć cyfrę 5.000 rodzin włoskich w ciągu stosunkowo krótkiego czasu. Jeżeli weźmiemy pod uwagę rzemieślników i tych, którzy wykonują pracę, związaną luźno z rolnictwem, to będziemy mieli w Djebel Achdar około 50.000 Włochów.

Ale jest inna strona zagadnienia, równie ważna i której rozwiązanie musi iść w parze z intensywną kolonizacją osadniczą, a mianowicie konieczność osiedlenia Arabów, zresztą niezbyt licznych, którzy muszą opuścić wyżynę Djebel i którym trzeba zapewnić możliwie jak najlepsze warunki bytu. Nie zapominajmy, że dla plemion Libii Wschodniej Djebel Achdar był zawsze osią wszystkich ich interesów gospodarczych.

Trzeba przenieść tę oś na pas nabrzeżny, pomyśleć o należytych zaspokojeniu potrzeb odżywiania stad bydła, pozostawiając ich hodowlę wyłącznie Arabom, dla których jest ona podstawowym źródłem utrzymania, dając im te możliwości na północy i na południu wyżyny Djebel.

Trzeba stworzyć jak najpomyślniejsze warunki dla upraw, prowadzonych przez Arabów wzdłuż wybrzeża zarówno dla pogodzenia ich koczowniczych upodobań z wymaganiami naszej polityki, zmierzającej do stabilizacji stosunków, jak i dla zwiększenia ich możliwości w zakresie wyciągania z ziemi, odziedziczonej po przodkach, zarobków, niezbędnych dla ich egzystencji. Oto są punkty, do których sprowadza się rozwiązanie zagad-

nienia; takie są podstawowe warunki dla osiągnięcia niezbędnej współpracy i uniknięcia tego, aby plan intensywnej kolonizacji nie wydał się Arabom planem dla nich dokuczliwym, skierowanym przeciwko ich interesom.

Sprawa hodowli bydła może być rozwiązana przez zagwarantowanie nietykalności pewnych obszarów ziemi, pozostawionych na te potrzeby i przez ulepszenie poidel na przestrzeni rozległego terenu, ciągnącego się od granicy egipskiej na południe rejonu Bengasi, a stamtąd przez Adjebabia w rejonie Syrtów na południe Djebel. Obszar ten po przeprowadzeniu odpowiednich urządzeń powinien nie tylko zapewnić utrzymanie dla 800.000 pogłowa bydłęcego, które hodowane jest obecnie w Libii Wschodniej, ale ponadto powiększyć stada conajmniej w dwójnasób, a nawet i więcej.

Zagadnienie, dotyczące uprawy ziem, rozciągających się wzdłuż wybrzeża, jest trudniejsze. Znajdują się tu tereny, które nadają się do stworzenia małych gospodarstw, nawadnianych, bądź przez wody, które spływają ze zboczy Djebelu, bądź przez źródła, które wytryskują na powierzchnię. Wiadomo, że ostatnio jeszcze były wydane zarządzenia dla rozciągnięcia na Arabów ułatwień i pomocy, z których korzystają koncesjonariusze włoscy. Ale koncesje arabskie, które osiągnęły już w Libii Zachodniej cyfrę dość wysoką, w Libii Wschodniej ograniczają się do bardzo niewielkich cyfr. Arabowie w Cyrenajce, jeszcze bardziej przywiązani do życia pasterskiego, niż Arabowie z Trypolitanii, z trudem dają się nakłonić do lokowania swych zysków i oszczędności w ziemię, zamiast tezauryzować je przez kupno trzody. Tak więc nawet, gdy chodzi o Arabów, trzeba pominąć okres koncesji. Akcja zatem, podjęta przez rząd, zamiast ograniczać się do bezpłatnych koncesyj terenowych i do pomocy finansowej, upodabnia się do akcji w dziedzinie osadniczej kolonizacji włoskiej. Rząd za pośrednictwem miarodajnych organizacji musi wyrezytować inicjatywę prywatną i stworzyć w Libii zawczasu ośrodki, które miałyby charakter przyciągający dla tubylców i mogły uzupełnić ich działalność w zakresie hodowli pasterskiej uprawami rolniczymi. Towarzystwo dla kolonizacji za pośrednictwem specjalnej sekcji, która obejmuje wszystko, co łączy się z kulturą tubylczą, stworzy wioski arabskie na wybrzeżu podobnie, jak tworzy wioski włoskie w Djebel. Wybrano już pierwsze ośrodki tej kolonizacji libijskiej w Ras Hilal i w Ouadi El Atroum; dwie pierwsze wioski są już zbudowane i przewiduje się szybką budowę 5 — 6 innych. Wszelka przerwa, jeżeli chodzi o ludność arabską, byłaby sprzeczna z duchem harmonii i rozwoju działalności i interesów ogólnych, który przyświecał przy opracowywaniu planu intensywnej kolonizacji osadniczej z roku ubiegłego i który będzie musiał regulować metody dalszego postępowania.

Należało by poruszyć jeszcze inne zagadnienie mniej palące, ale które trzeba będzie załatwić niebawem w Libii Zachodniej. Mówiłem już o utwo-

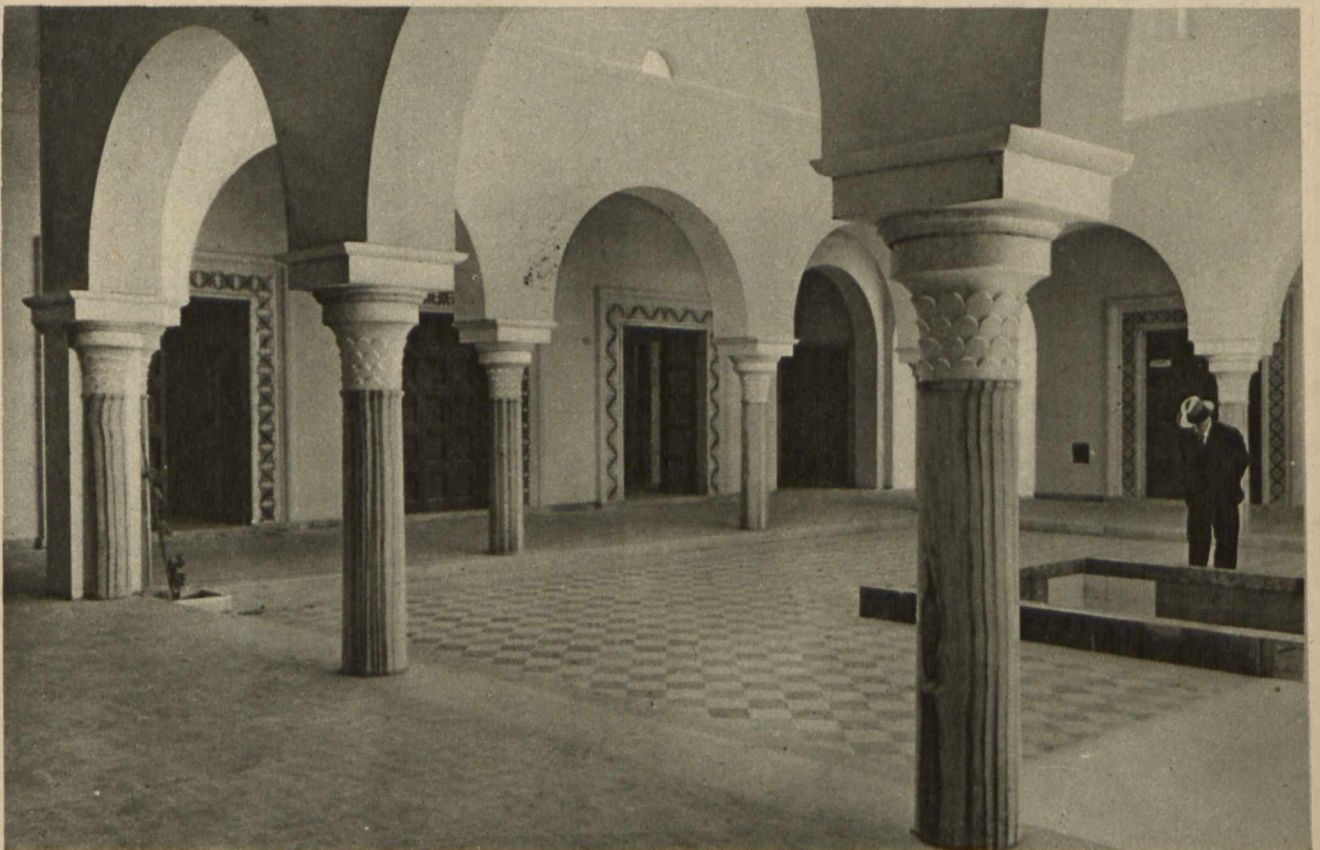
zeniu wielkich koncesyj, obejmujących tysiące hektarów, a mających charakter przemysłowy, i podkreślałem, że miały one charakter, typowy dla systemu latyfundiów. Usunąwszy na bok wszelką krytykę i uznawszy całkowicie dobre rezultaty z punktu widzenia rolniczego i gospodarczego, osiągnięte w przedsiębiorstwach, które zostały racjonalnie zorganizowane, trzeba stwierdzić, że wiele dziesiątków tysięcy ha i to w okolicy najżyźniejszej i która nadaje się najlepiej do osadnictwa wiejskiego, zostało wyłączone ze wszelkich możliwości kolonizacji osadniczej na większą skalę. Rzesza rolników faszystowskich, która dociera już w głąb aż do Tarhouna na drodze do Syrtów, a poza Misurata, w poszukiwaniu ziemi pod uprawę, ta rzesza naszych godnych podziwu wieśniaków, którzy nie znają przeszkód i potrafią przeciwstawić się najcięższym warunkom klimatycznym i rolniczemu, ujrzy, że drogę zamykają im koncesje latyfundiów na wschodzie i zachodzie Trypolitanii w chwili, gdy tylko ich zwycięski marsz przełamie największe trudności i zaprowadzi ich w pobliże stolicy Libii. Czy te latyfundia będą przedstawiać barierę nie do przebycia dla fali kolonizacyjnej, której nie mogły zatrzymać ani skały Djebelu, ani obydwie bariery wybrzeży? Postawić tę sprawę, to ją rozwiązać. Tymczasem nie należy tracić z oczu tego, że nabycie jednej lub drugiej wielkiej koncesji — i to nie największych — pozwoliło już Instytutowi Ubezpieczeń Społecznych i Towarzystwu dla kolonizacji osadzić na dawnych frontach ponad setkę nowych rodzin kolonistów, ponad tysiąc osób, które bez przejęcia omawianej własności nie mogłyby znaleźć miejsca w szeregach 20.000

szermierzy rewolucji faszystowskiej. Mamy przykłady zbyt jaskrawe, aby nie mogły one oświetlić nawet drogi, którą musimy iść w przyszłości. Poza tym rozparcelowywanie latyfundiów na małe gospodarstwa jest zagadnieniem, które poszczególne okolice Włoch, gdzie system ten był bardziej rozpowszechniony i głębiej zakorzeniony, niż w Libii — już rozwiązały lub są w trakcie rozwiązywania. Nie ma najmniejszych podstaw, aby przypuszczać, że w Libii nie znajdują się również sposoby rozwiązania tego zagadnienia właściwie i pomyślnie. W każdym razie jedna rzecz jest pewna: wszyscy Włosi, którzy będą mogli być osadzeni w Libii dla umożliwienia ekspansji naszym pracowitym rzeszom i zapewnienia samowystarczalności kraju, będą na pewno i bezwzględnie osadzeni.

Dzięki planowi intensywnej kolonizacji osadniczej ostatniego roku Włosi osiągnęli w Libii cyfrę 140.000. W tym roku wobec dalszego koniecznego rozwoju tego planu muszą dojść do 160.000. Naturalny przyrost ludności i niepowstrzymany marsz kolonistów, zwiększenie się ludności miejskiej, wynikające ze wzrostu wszystkich możliwości produkcyjnych kraju: rolniczych, handlowych i przemysłowych; wszystkie te czynniki doprowadzą Włochów w Libii w ciągu niespełna 10 lat do cyfry, odpowiadającej historycznemu zarządzeniu w sprawie przyłączenia, które miałem zaszczyt zaproponować Duce i które zostało przez Duce i Wielką Radę przyjęte.

To nie są mrzonki, inspirowane przez łatwy entuzjazm. To jest proste stwierdzenie faktów, opartych na rzeczywistości.

**MARSZAŁEK ITALO BALBO**  
GUBERNATOR LIBII



Nowowbudowany rynek w Tripolisie

Port Massaua w Erytrei



## WŁOSKIE IMPERIUM KOLONIALNE

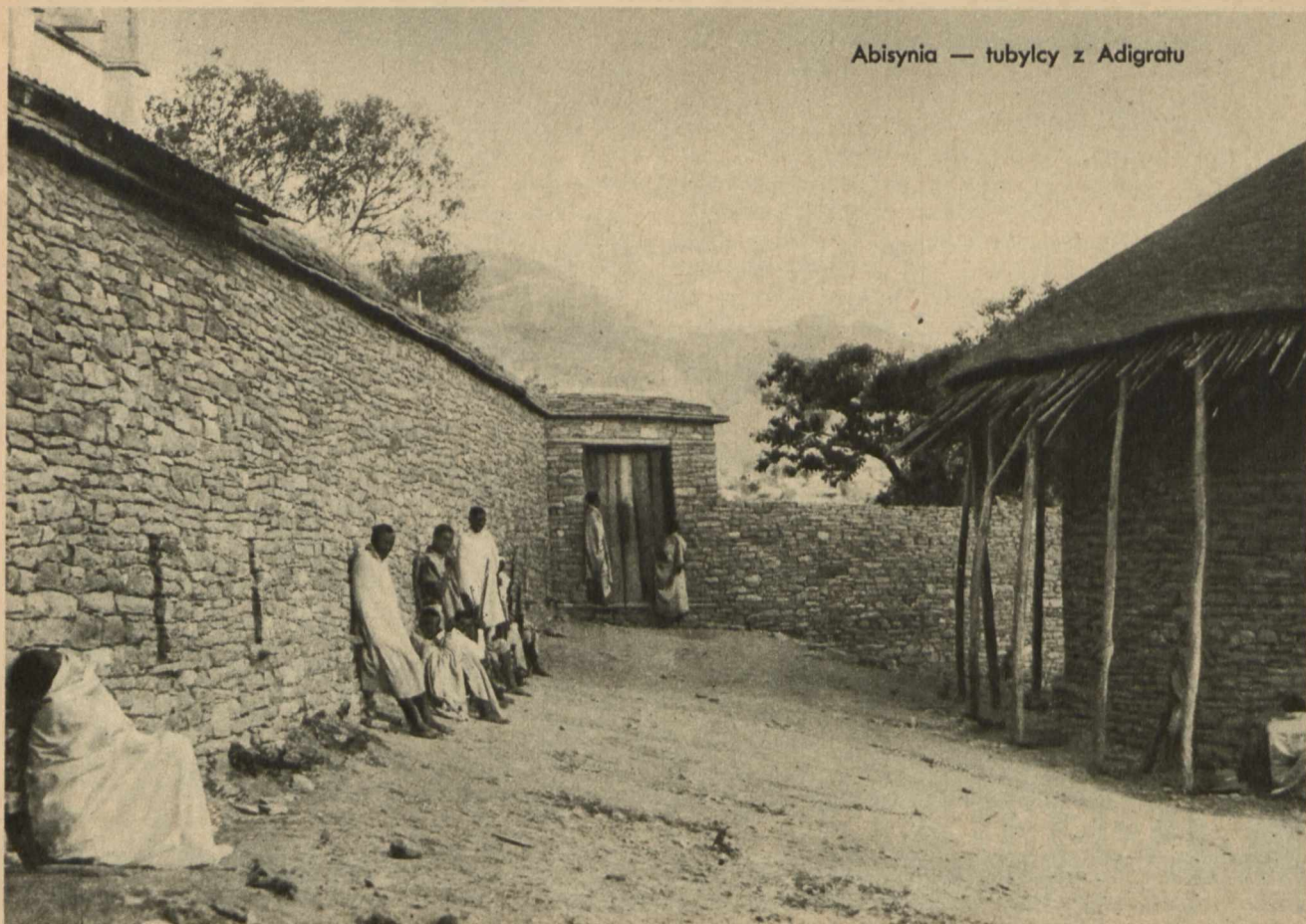
Idea, która budzi nieograniczone siły i możliwości, drzemiące w każdym wielkim narodzie, musi przede wszystkim opierać się na jego istotnych i palących potrzebach. Wtedy bowiem — i tylko wtedy — dotrze ona do świadomości szerokich mas, wznieci w nich ogień zapału i powoła naród do czynu, którego realizacja wydawała się szeregom poprzednich pokoleń zupełną niemożliwością. Gwałtowny rozwój włoskiego imperium kolonialnego, odbywający się w naszych oczach w ciągu ostatnich lat, może służyć za pouczający tego przykład.

XX wiek zastaje Italię, jako państwo bierne, borykające się z poważnymi trudnościami natury ekonomicznej, wśród których na pierwsze miejsce wysuwał się problem populacyjny. Szybki wzrost ludności, ograniczona ilość zdatnej do uprawy i przy tym mało urodzajnej ziemi, zacofany stan gospodarki rolnej i słabe przemysłowanie kraju, już od dłuższego czasu zmuszały Włochów do poszukiwania zarobków w krajach zamorskich. Od roku 1850 Włochy biorą znaczny udział w emigracyjnym ruchu europejskim, od początku zaś bieżącego stulecia wysuwają się na jego czoło. Emigracja włoska, początkowo wyrażająca się liczbą 120.000 osób rocznie, w roku 1900 przekracza 400.000, a w roku 1913 dochodzi do 872.000. Przedwojenny rząd włoski pozostawia emigrację jej naturalnemu biegowi, zwłaszcza że w ciągu pierwszych kilkudziesięciu lat nie napotyka ona na żadne trudności, znajdując szerokie ujście w Ameryce zarówno Północnej, jak i Południowej. Zresztą rząd ten z wyraźną niechę-

cią ustosunkowuje się do „awantur kolonialnych”, czemu dał dobitny wyraz, godząc się z porażką, poniesioną w Abisynii w roku 1896. Dopiero więc w roku 1912, zwycięstwo nad Turcją wysuwa na porządek dzienny sprawę kolonij w związku z uzyskaniem przez Italię Trypolitanii i Cyrenajki na północnym wybrzeżu Afryki. Ale i wówczas rząd włoski ograniczył się do zajęcia wybrzeży, pozostawiając w spokoju wojownicze plemiona, zamieszkujące wnętrze kraju.

Wojna światowa chwilowo wstrzymała emigrację. Rozpoczęła się ona znowu w roku 1920, nie osiągnęła jednak liczb przedwojennych. Przebiegająca liczba emigrantów w okresie 1920 — 1924 wynosiła ponad 125 tys. osób rocznie, bez uwzględnienia emigracji sezonowej do Francji i Argentyny.

Z dojściem do władzy Mussoliniego, rozpoczyna się nowa era w życiu Italii. Faszyzm, dokonując głębokich przeobrażeń w układzie życia i psychice narodu włoskiego, od razu zwrócił baczną uwagę na sprawę emigracji. Z jednej więc strony zaczął walczyć z niepożądanym odpływem ludności drogą ograniczeń ustawowych, a z drugiej przystąpił do stworzenia dla niej jak największej ilości nowych źródeł utrzymania. W roku 1927 ilość emigrantów włoskich we wszystkich częściach świata wynosiła z górą dziewięć milionów osób, czyli niemal że czwartą część ludności Włoch, co oczywiście było przez rząd faszystowski oceniane jako wielka strata narodowa. Zawrzała więc w całym kraju gorączkowa praca nad osuszeniem błot,



mclioracją nieużytków, podniesieniem poziomu gospodarstwa wiejskiego, budową dróg i ożywieniem przemysłu. Roboty te dały znaczne wyniki — zmniejszyły bezrobocie i wstrzymały emigrację zamorską. Okazało się jednak wkrótce, że przyrost ludności jest tak wielki, że przy największych wysiłkach nie podobna dać ludziom pracy w kraju. Nie przerywając więc energicznej i owocnej akcji wewnętrznej, rząd włoski uznał za konieczne powrócić do polityki tolerowania emigracji. W ostatnich jednak latach i ten środek zaczął zawodzić. Szereg bowiem państw imigracyjnych albo zamknął swe granice dla emigrantów, albo wprowadził rozmaite obostrzenia i ograniczenia, hamujące rozwój emigracji. Wtedy to właśnie zrodziła się włoska idea kolonialna i wszystkie siły narodu, działające jak jeden miecz w ręku wodza, zwróciły się ku jej realizacji.

Włoski stan posiadania w Afryce przed podbojem Abisynii przedstawiał się dosyć skromnie. Olbrzymi kontynent afrykański, z wyjątkiem Abisynii i Liberii, znajdował się w posiadaniu lub sferze wpływów kilku państw europejskich, wśród których pierwsze miejsce zajmowała W. Brytania i Francja. Kolonie włoskie obejmowały obszar około 2.117.000 km kw., liczący 2 mil. 280 tys. ludności i składający się ze zdobytych na Turcji — Trypolitanii i Cyrenajki, których większą część stanowi pustynia Libijska oraz z oderwanych od Abisynii piaszczystych wybrzeży Morza Czerwonego — Erytrei (119 tys. km kw.) i Oceanu Indyjskiego — Somalii (498 tys. km kw.) Ziemie te w znacznej

części były uznane za nie nadające się do kolonizacji i eksploatacja ich wymagała ogromnych wkładów. Były to raczej strategiczne bramy wypadowe z jednej strony do kolonij francuskich i Egiptu, a z drugiej — do Abisynii. Toteż w czasie wielkiej wojny, przechodząc na stronę Koalicji, Włochy zawarowały sobie udział w ewentualnym podziale niemieckich kolonij afrykańskich. Układ ten jednak nie został wówczas szczegółowo omówiony i znalazł ślad w traktacie tylko w postaci ogólnej wzmianki. Kiedy więc po wojnie doszło do podziału mandatów nad koloniami, W. Brytania otrzymała 1 mil. 917 tys. km kw., zamieszkałych przez 6 mil. 74 tys. ludności, Francja — 483 tys. km kw. z ludnością wynoszącą do trzech mil., Belgia — 54 tys. km kw. również z ludnością trzymilionową, a Włochom nie udzielono żadnego mandatu. Wprawdzie w roku 1919, w formie kompensaty, Francja zgodziła się na „wyrównanie” granicy między Algierem i Trypolitanią, co przyniosło Włochom około 100 tys. km kw., a Anglia w roku 1914 ustąpiła im 90 tys. km kw. wzdłuż rzeki Giuba, na południowo - zachodnim pograniczu włoskiego Somali, w roku zaś 1926 — 105 tys. km kw., graniczących z francuską Afryką Zachodnią i anglo-egipskim Sudanem — wszystko to jednak było drobnostką w porównaniu z tym, co w rezultacie wojny otrzymała W. Brytania i Francja.

Do przyczyn więc natury gośpodarczej, coż gwałtowniej domagających się wzrostu włoskiej ekspansji kolonialnej, przyłączyło się uczucie doznanej krzywdy, które głęboko zapadło w świadomości

mość całego narodu. Naród zaś ten był już inny niż przedtem, świadomy swoich celów i rwący się do czynu. Włosi energicznie zabrali się do opanowania i zagospodarowania swoich kolonij. W przeciągu ostatnich lat niedostępna pustynia Libijska została całkowicie opanowana i udostępniona. Na wybrzeżu Morza Śródziemnego rozwinęła się intensywna akcja cywilizacyjna, powstały porty; w Libii rozpoczęła się planowa kolonizacja. Niemniejszą energią rozwinęły Włochy w Erytrei i Somalii. Patrząc na zdjęcia zbudowanych w Somalii wspaniałych autostrad oraz dokonywanych robót irygacyjnych, człowiek przeciera oczy i ze zdumieniem zapytuje siebie — czy to jest ten sam kraj nieskończonych piasków i zaniku wszelkiego życia organicznego, który Włochy zajęły ostatecznie w 1905, jako właściwie „nikomu niepotrzebny“ i mający znaczenie wyłącznie strategiczne.

Idea kolonialna, należycie zrozumiana przez naród włoski, już nie zamarła i Włochy nie ustawały w poszukiwaniu dróg dla jej realizacji. Wzrastająca potęga państwa dawała im coraz większy głos w polityce międzynarodowej, czego wyrazem było zawarcie w roku 1935 tzw. Rzymskiego Paktu z Francją. Pakt ów znowu do pewnego stopnia uwzględnił włoskie aspiracje kolonialne na terenie Afryki. Włochy uzyskały pas ziemi, obejmujący 114 tys. km kw. i rozszerzający południową granicę Libii. Był to piękny kawał ziemi zaludnionej i zdatnej do kolonizacji. Bodaj że jednak jeszcze

cenniejsza zdobycz przypadła Włochom w innej części Afryki, w postaci otrzymanego od Francji małego skrawka wybrzeża francuskiego Somali z portem Der-Elua i wyspą Dumeira, kontrolującą wejście do cieśniny Bab-el-Mandeb, z prawem wykupienia trzech tysięcy akcji kolei, łączącej port Dżibuti z Addis-Abeba. Był to, na razie, ostatni sukces kolonialny Włoch, osiągnięty w drodze pokojowej. Następny bowiem — wyrażający się w podboju Abisynii — wymagał już dla swej realizacji znacznych ofiar w ludziach i środkach materialnych, a zwłaszcza głębokiej ufności narodu w swe siły wobec czarnych chmur, które wtedy zgromadziły się na horyzoncie międzynarodowym. I ten jednak egzamin krwi i żelaza, składany przed perspektywą wywołania nowej wojny światowej, zakończył się wynikiem celującym.

Wielkie obszary urodzajnej ziemi i leżące odłogiem złoża cennych metali i minerałów stanowią obecnie niezmierzone pole pracy dla włoskiej ekspansji kolonialnej, która tak zaszczytnie odznaczyła się na pustynnych i zabójczych pod względem klimatycznym terenach Libii, Erytrei i Somalii.

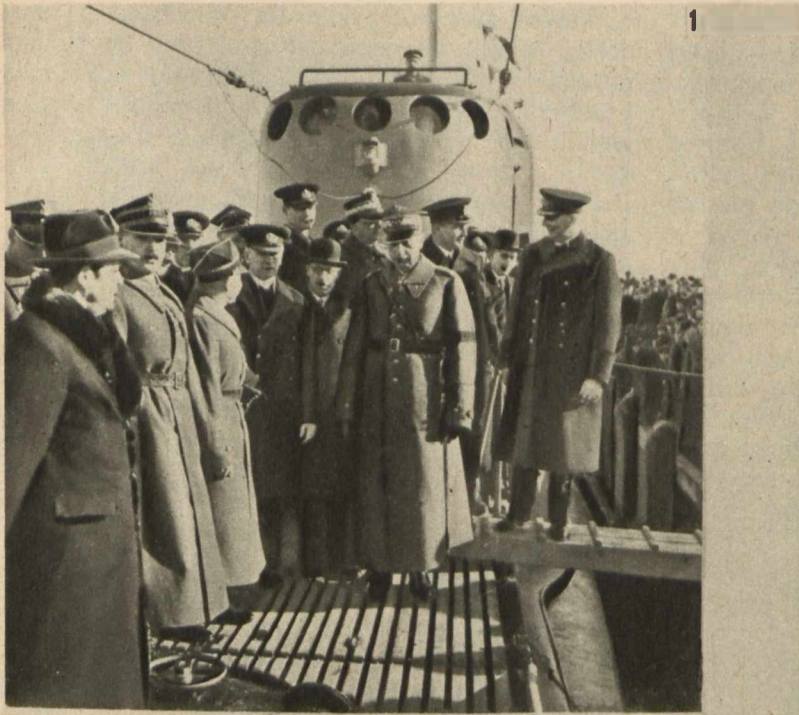
Tak — w ciągu kilkunastu lat — w naszych oczach powstało wielkie imperium kolonialne. Zrodził je wysiłek całego narodu, który zrozumiał drogi swego dziejowego rozwoju i kierowany niezłomną wolą, wytrwale nimi kroczył.

K. SYMONOLEWICZ



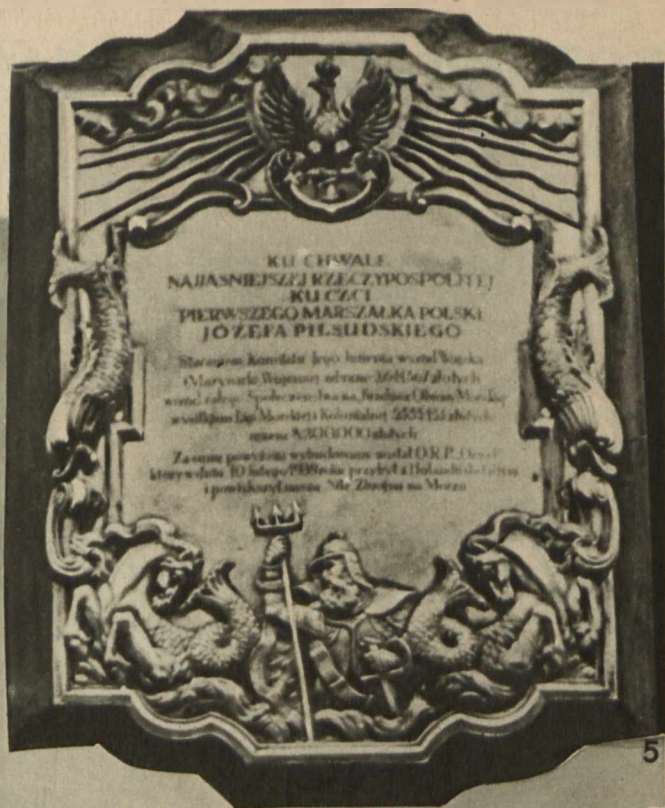
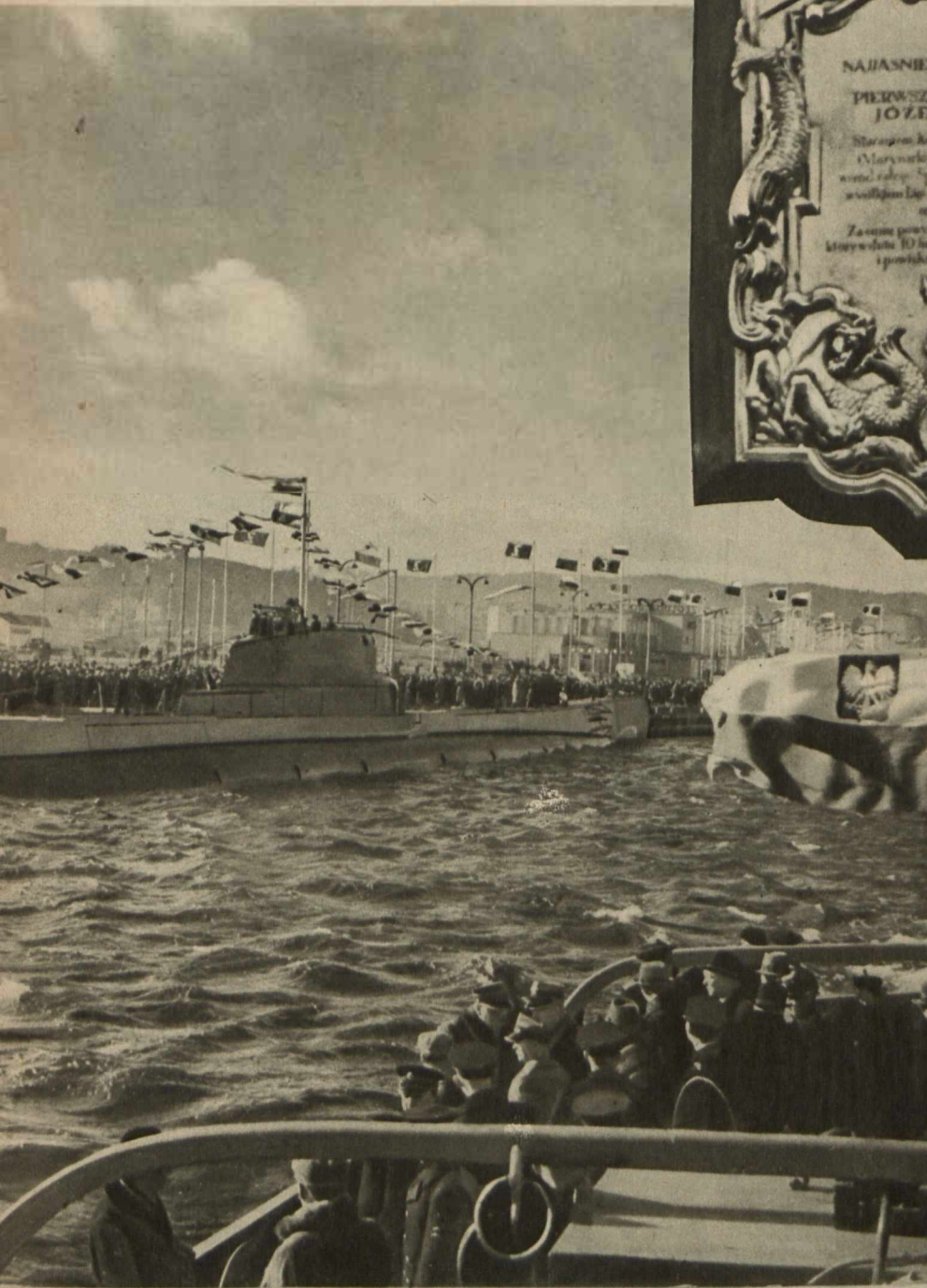
Abisynia — nowowzniesione budowle w Asmarze

# O. R. P. „OI



E. ERNEST

# „ORZEŁ” W GDYNI



**P**olska Marynarka Wojenna powiększyła się o potężny nowoczesny okręt podwodny „Orzeł”, wybudowany z dobrowolnych ofiar całego społeczeństwa polskiego. Na zdjęciach fragmenty z uroczystości przybycia O. R. P. „Orła” do Gdyni w dniu 10 lutego 1939.

1) Gen. broni K. Sosnkowski w otoczeniu władz, generalicji i przedstawicieli LMK na pokładzie O.R.P. „Orzeł”, 2) gen. Sosnkowski zwiedza okręt, 3) przed frontem kompanii honorowej, 4) O.R.P. „Orzeł”, 5) tablica pamiątkowa na wieżycze okrętu.

# POSUNIĘCIA KOLONIALNE ITALII W AFRYCE

**R**ozpatrując jak najogólniej dzisiejszą sytuację polityczną świata i starając się z niej wyciągnąć pewne horoskopy na przyszłość, można dojść do wniosku, że prędzej czy później kolonialna ekspansja Europy wobec coraz potężniejszego ruchu rasy żółtej ograniczyć się będzie musiała jedynie bodaj do Afryki.

Zastanawiając się więc nad zagadnieniem kolonialnym i przydając temu problemowi wagę, jaką on posiada dla Europy ze względu na jej warunki gospodarcze, wszelkie rozważania surowcowo-kolonialne należy ześrodkować na Afryce.

Tak już zresztą patrzą na tę część świata stare potęgi kolonialne, ten kąć widzenia mają i Włosi, wysuwający się na coraz pocześniejsze miejsce w ekspansji światowej.

By zdać sobie sprawę, jak poważną pozycję zajęli Włosi w Afryce, trzeba uczynić krótki przegląd tamtejszych ich posiadłości.

A więc najpierw Libia, której efektywna wartość zarówno jak i różne możliwości, są już dobrze znane.

Przede wszystkim Libia ma podwójne znaczenie polityczne: stanowiąc z jednej strony przedłużenie Italii i zajmując blisko dwutys.-kilometrowy pas wybrzeża Morza Śródziemnego daje Włochom mocne oparcie w ich dążeniach do odgrywania roli czynnika decydującego na tzw. „Mare nostrum“ (nasze morze).

Z drugiej strony ta mocna pozycja włoska stanowi poniekąd hamulec w zakusach Anglików na Egipt i zmusza ich w Suezie do liczenia się z niedaleko leżącą bazą Italii.

I te są bodaj główne plusem Libii, które każą zapomnieć Włochom o stosunkowo małej wartości gospodarczej tej prowincji.

Libia obejmująca 1.780.000 km kw., w przeważnej swej części składa się z ziem, z których wielkich korzyści jej władcy mieć nie mogą. Część Trypolitani i Cyrenajki osiągnęła już wprawdzie wysoki stopień kultury gospodarczej, ale są to obszary małe w porównaniu z kolosalnym zapleczem Sahary libijskiej i dla ich dalszego uprawienia potrzeba jeszcze wiele pracy i kapitałów.

W r. 1929 połączyli Włosi odrębne dotąd dwie swoje kolonie, Cyrenajkę i Trypolitanię, w jedną całość polityczną. Budując w r. 1935 „Litoranee“ — autostradę, biegnącą wzdłuż całego wybrzeża śródziemnomorskiego od Tunisu do Egiptu i formując



z tych ziem całość ekonomiczną, zabrali się Włosi do ciężkiej pracy zagospodarowania jak najszerzego pasa nadbrzeżnego.

Stworzyli liczne koncesje, zwiększyli wydajność dotychczasowej gospodarki, która ze względu na ciągle niepokoje wewnętrzne znajdowała się w wielkim zacofaniu. Czynią wciąż wielkie wysiłki na polu podniesienia produkcji winogron, migdałów i daktyli.

Próbują uprawy bawełny. Kopia studnie, ogromnie nieraz kosztowne ze względu na głęboko znajdującą się wodę. Walczą z wielką energią z nieurodzajną glebą, wydzierając jej coraz dalsze ku południowi obszary.

Na polu kulturalnym mają już duży dorobek: stworzywszy w każdym prawie osiedlu szkoły włoskie, „casa del fascio“ — domy partii faszystowskiej, kasy oszczędnościowe, szpitale, drogi, starają się ściągać z metropolii najliczniejsze zastępy kolonistów, dających przy realnym wzroście liczby Włochów gwarancje bezpieczeństwa i utrzymania się przy władzy.

Ostatnio w listopadzie ubiegłego roku miał miejsce taki transport 18.000 Włochów do Libii, który zmniejszył nieco ogromną dysproporcję między ludnością tubylczą a włoską. Obecnie Libia posiada 815 tysięcy zaludnienia, z których 140 tysięcy stanowią Włosi.

Nadając w grudniu r. z. obywatelstwo muzułmanom libijskim i wywiązując się przez to z obiet-



nic, danych jeszcze w r. 1935, starają się Włosi pozyskać tubylców w zupełności dla swych prac nad zwaloryzowaniem kraju.

Wszystkie jednak wysiłki gospodarcze, nawet przy największych nakładach, będą musiały się skończyć, gdy Włosi uporają się z pierwszą strefą, która rozciąga się od brzegów morza po pas gór (Djebel Nefusa, Djebel Soda, Djebel Achdar). Następne strefy to dzikie łańcuchy gór, a dalej pustynie skal, kamieni, lub piasków.

Krótko mówiąc, ta kolonia nie da tego, co stanowi główną rację bytu wszelkich kolonij — dostatecznej ilości surowców, a względnie i rynku zbytu dla fabrykatów europejskich; to ostatnie nie byłoby możliwe ze względu na wielką biedę ludności libijskiej i absolutny brak jej potrzeb cywilizacyjnych.

I tu pojawia się druga kolonia, ziemie, które w całości mogą odpowiadać prawdopodobnie największym nawet wymaganiom kolonialnym: A. O. I., Africa Orientale Italiana (Afryka Wschodnia Włoska).

Ta druga kolonia stanowi zupełny kontrast pierwszej zarówno pod względem swych możliwości, jak i struktury geograficznej.

Wszelkie jednak oceny muszą mieć na razie charakter bardzo ogólnikowy i dopuszczający dużo hipotez, gdyż pewnych wiadomości do dziś dnia, z wyjątkiem dotyczących dwu starszych części A. O. I. (Erytrei i Somalii), prawie nie posiadamy.

Nie przesądzając, jaka będzie, co do jakości i ilości, liczba surowców, które Italia pozyska, jak wielką możliwość da jej ta kolonia w dziedzinie emigracji, stwierdzić można, że kraje te, położone w najurodzajniejszym pasie Afryki, będące dalszym ciągiem bogatego Sudanu, a mające nawet klimat zdrowszy — będą mogły uchodzić za jedną z najbogatszych posiadłości kolonialnych Afryki.

Tak zwane A. O. I. składa się z Erytrei, Abisynii i Somalii. Obszar ten łącznie posiada 1.705 tys. km kw., z czego Imperium Etiopicum 782 tys. km kw., Erytrea 221 tys. km kw., Somalia 702 tys. km kw.

Ludność A. O. I. wynosi 7.300 tys., z czego na Imperium Etiopicum przypada 5 milionów, na Erytreę 1 milion, a na Somalię 1.300 tys.

Struktura polityczna A. O. I., ze względu na znacznie gęstsze niż Libia zaludnienie, jest nieco więcej skomplikowana.

Włosi, zdobywszy Abisynię, część jej prowincyj

przyłączyli do dawnych swych kolonij i tak na przykład: w skład Erytrei weszły sąsiednie jej kraje, dawne prowincje Abisynii: Dankalia, Aussa i Tigrari, do Somalii zaś dołączono Ogaden, tak że w skład obszaru nazwanego dziś Imperium Etiopicum wchodzi tylko 5 prowincyj właściwej Abisynii: Amhara, Galla, Sidama, Harrar i Addis Abeba.

Siedzibą rządu, tak zwanego „Governo Generale del A. O. I.” (Gubernatorstwo Generalne Afryki Wschodniej Włoskiej), jest Addis Abeba. Odpowiada to libijskiemu „gubernatorstwu”.

Od władz Addis Abeby zależą 5 dalszych gubernatorstw w Asmara, Mogadiscio, Dżimma, Gondar i Harrar. Dalej idą podobnie jak w Libii podziały na komisariaty i wicekomisariaty.

Kraj ten, wznosząc się stopniowo od Oceanu Indyjskiego i od Morza Czerwonego, przechodzi w wyżyny, osiągające w Abisynii wysokość 3.000 m. Z wyjątkiem nadbrzeżnych okolic i nielicznych niskich dolin, posiada klimat zbliżony do południowej Europy, ułatwiając przez to pracę kolonistów włoskich.

Wielka ilość opadów wyżyn etiopskich dostarcza koniecznej dla rozwoju roślinności wilgoci.

Gdy przy tych bardzo dogodnych warunkach naturalnych zmieni się prymitywną gospodarkę dotychczasowych władców ziemi, kraj ten po zaspokojeniu potrzeb własnej ludności, dostarczyć może metropolii ilość surowców niezbędną dla jej gospodarstwa.

Ważnym czynnikiem w gospodarce A. O. I. jest hodowla zwierząt domowych, dająca największą pozycję w eksporcie skór tak dla macierzy (za blisko 167 milionów lirów rocznie), jak i do innych państw (za 20 milionów lirów).

Kawa, banany, ziarno palmowe, ziarno oleiste — to główne surowce, które już dzisiaj bardzo wzbogacają Italię, dając jej poza tym możliwości eksportowe i do innych krajów.

Jakkolwiek kompleks A. O. I. należy do krajów rolniczo - hodowlanych, niemniej posiada on również wiele minerałów, jak: sole potasowe, węgiel, żelazo, mika. Jeszcze przed podbojem Abisynii, produkowała Erytrea 40 kg złota miesięcznie i 7 kg platyny. Dziś liczą Włosi, iż produkcja ta zwiększy się znacznie, gdyż ostatnie poszukiwania na nowych terenach stwierdziły obecność tych drogocennych minerałów w kilku punktach kraju.



Stada bydła w Somalii

Rząd włoski utworzył specjalny inspektorat mineralogiczny przy gubernatorstwie generalnym, mieszczącym się w Addis Abebie, który wspólnie z pięcioma podległymi mu urzędami kieruje planowo prowadzonymi poszukiwaniami.

Podobnie, jak w Libii i na podstawie doświadczenia tam zdobytego, starają się Włosi przeprowadzić stopniowo zaludnienie kraju kolonistami z macierzy.

W tym celu zakłada się osady, przygotowując je do stopniowego przyjmowania emigrantów.

W pobliżu Addis Abeby zbudowano dwie z nich największe — Oletta i Biscioftu; zajmują one 5 do 6 tysięcy hektarów, przy czym obszar ten ma być jeszcze dwukrotnie powiększony.

Osady te, podobnie jak libijskie, są ośrodkami, z których promieniować ma duch i kultura włoska.

Jakkolwiek klimat ogólnie biorąc jest dobry, zaludnienie jednak części nadmorskich wymaga jeszcze przezyciężenia wielu trudności, niższe bowiem części A. O. I., zważywszy ich podrównikowe położenie, kryją w sobie dużo niebezpieczeństw.

I tu, jak i wszędzie, gdzie znajdują się Włosi, stan dróg jest wspaniały, pomimo, że są to tereny ogromnie trudne do rozbudowywania sieci komunikacyjnej. Nierówności gruntu, wysokie góry, przepaściste jary, tłumaczą w dużym stopniu, dlaczego kraj ten dawniej nie posiadał zupełnie dróg.

Obecnie łączna długość dróg dochodzi do 4.000 kilometrów, z czego blisko połowa posiada gładką nawierzchnię.

Odpowiednikiem libijskiej „Litoranei“ jest doskonała pod względem techniki nowoczesnej droga Massaua — Nefasir — Decamere, tzw. „droga zwycięstwa“, którą wybudowali Włosi w czasie swego marszu na stolicę negusa.

Równie wspaniała jak pierwsza, jest „droga cesarska“, prowadząca z Asmary do Addis Abeby (1.100 km), bardzo malownicza, rozwijająca się często na przeszło 3.000-metrowej wysokości, wznosi się nad zielonymi dolinami, które schodzą do Nilu lub nad pustynną płaszczyznę Dankali.

Ludności miejscowej pozostawiono dawne prawa nienaruszone.

Podobnie jak w Libii, starają się Włosi zjednać ją sobie troskliwością i opieką.

Buduje się więc szpitale i szkoły, ułatwia się mieszkańcom uprawę ich pól, zaznajamiając ich z najnowszymi zdobyczami w tej dziedzinie.

Poza niewątpliwie wielkim znaczeniem gospodarczym, jakie ma i mieć będzie A. O. I. dla Italii, nie pozbawione jest ono i dużych walorów politycznych.

Przede wszystkim znowu krawędź angielskiej drogi do Indii — kilkaset kilometrów Morza Czerwonego znajduje się w rękach włoskich.

Następnie blisko 3.000 km wybrzeża Oceanu Indyjskiego jest również oknem na daleki świat kolonialno-angielski.

A. O. I. jest dziś jeszcze zbyt świeżym organizmem i zbyt mało dotąd znanym, by móc docenić jego wartość. Włosi jednak spodziewają się po swych posiadłościach w A. O. I. zupełnej zmiany stosunków gospodarczych i z tą nadzieją ponoszą wielki ciężar, jakim zawsze być musi nowa niezagospodarowana i nie posiadająca jeszcze zorganizowanego życia kolonia.

Czy te nadzieje spełnią się — przyszłość dopiero pokaże — dziś wre tam olbrzymia, twórcza i pełna wielkiej idei praca.

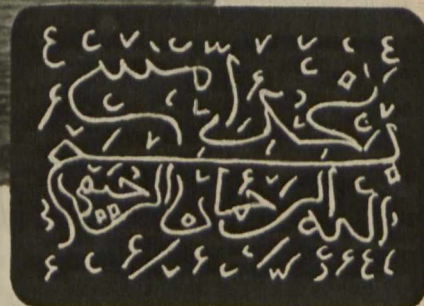


Fabrykacja czapek w Darnie

# ZAKŁĘTE WROTA SAHARY



Gadames — w imię Allacha łitościwego i miłosiernego



**Z**e szczytów diun wielkiego Erdżu<sup>1)</sup> ostatnie promienie zachodzącego słońca rzucały cienie na rozfalowane piaski. Kula słoneczna zniknęła coraz szybciej za Bab-el-Sahra, a piaski z purpurowych stawały się fiołkowe, granatowe, aż ściemniały zupełnie i tylko gdzieś w dali jedna z dolin piaszczystych barwiła się lillowo.

Wielbłądy schodziły ostrożnie z ogromnej diuny, dudniąc kopytami po twardej kamienistej ziemi.

Ben Szek, idący przy pierwszym wielbłądzie, wyciągnął rękę ku wschodowi i rzekł: „Gadames“<sup>2)</sup>.

Jakkolwiek zrobiło się już naokół jasno od blasku księżyca, nie widać było nic we wskazanym kierunku, ale słowo to rzekł Tuareg, a my byliśmy na Saharze, trzeba więc było uwierzyć. Po godzinie drogi czarny pas zasłonił nam dalszy widok na cmentarne pola hamady (pustyni skalistej) — to lasy palmowe miasta niewolników.

Po wielu uciążliwych dniach stanęliśmy wreszcie u kresu podróży.

U wrót fortu czekał już na nas oficer i kilku żołnierzy. Po zwykłym ceremoniale dokładnego przeszukania, czy któryś z Tuaregów nie posiada broni, zbliżył się do mnie oficer i — zaszutrowawszy — zapytał uprzejmie: „To pan, signor glornalista“? „Tak“ — wyszeptalem i zsunalem się ostatnim wysiłkiem z twardego, niewygodnego i niemilosiernie traktującego mnie przez cały czas podróży rumaka.

Zaproszony do wnętrza fortu, powlokłem się, myśląc jedynie o śnie.

Z tego wieczoru trzeba było zrezygnować. Po przedstawieniu jeszcze komendantowi fortu moich listów polecających, zostałem sam i obojętny na

wszystkie cuda i uroki, wśród których wreszcie się znalazłem; usnąłem. Mocne szarpania zbudziły mnie.

Przez zaspane oczy zobaczyłem coś, co spowodowało nagły odruch strachu i cofnięcie się pod ścianę.

Nade mną pochylała się dzika czarna twarz, zasłonięta aż po oczy zawojem.

Jakie to znamienne, że człowiek nie może nigdy w zupełności żyć się z odrębnym otoczeniem.

Wszak podróżowałem z tymi ludźmi przez dwa tygodnie, widziałem ich w dzień, widziałem w nocy, a jednak to nagłe ujrzenie błyszczących oczu Tuarega przeraziło mnie tak bardzo.

— Commandante aspetta (komendant czeka) — rzekł Tuareg.

W mgnieniu oka zerwałem się i po kilku minutach opowiadałem ze śmiechem me ranne przeżycie kapitanowi Bilotti.

Uprzejmy dowódca sam zaofiarował się oprowadzić mnie po tajemniczej oazie.

Ze szczytu pagórka, na którym znajduje się fort, roztaczał się wspaniały widok: jak okiem sięgnąć cudne zielone pióropusze palm, wśród których w dali widać było dziesiątki białych rogatych dachów, a hen daleko na horyzoncie — jakby dla kontrastu — ogromne żółte pagórki piachów algerskiego Erdżu, przechodzące na północy w czerwone skały „Hamady-el-Homra“ (skalistej czerwonej pustyni).

Skierowaliśmy się wąską ścieżką wśród koronkowych murów, dzielących poszczególne ogrody, w głąb oazy.

Co pewien czas mijaly nas postacie w burnusach lub libijskich holi (szaty), pozdrawiając komendanta i uśmiechając się życzliwie.

<sup>1)</sup> Pustynia piaszczysta, znajdująca się na poł.-wsch. granicy Algeru.

<sup>2)</sup> Oaza, położona w pobliżu zejścia się trzech granic: Libii, Algeru i Tunisu.

Dopiero później, poznawszy lepiej mego przewodnika, zrozumiałem, że jednak przy wielkich zdolnościach organizatorskich, umiarze i prawdziwej trosce o tubylców, można pozyskać ich zaufanie i szacunek.

Tymczasem doszliśmy do ogromnej bramy w murze białego domu. — Wchodzimy teraz do zakrytego miasta — rzekł komendant — jest ono całe pokryte w celu ochrony przed silnymi promieniami słońca. Tutejszy klimat zmusił mieszkańców do tego rodzaju budowania, nie można by sobie bowiem wyobrazić życia tak bujnego i pulsującego, jakie zawsze panowało w tym węźle karawan z całej Sahary, bez tej sztucznej ochrony od nieznosnego żaru.

Weszliśmy. Pierwsze kroki stawałem po omacku, zupełny bowiem brak światła nie pozwalał w niczym się orientować, stopniowo jednak oczy zaczęły się przyzwyczajać i rozpoznawać otoczenie, tym bardziej, że placyki odkryte, przez które przechodziliśmy co pewien czas, wносиły ze sobą do tych krużganków nieco światła.

Z obu stron pod ścianami długie wyciosane w kamieniu ławy, tak zwane „jesterahy“, pełne były siedzących lub leżących postaci.

— Ludzie ci, w większości Arabowie i Berberowie, skazani są na stopniowe wymieranie; spędzając większą część swego życia bez światła i słońca, degenerują się powoli — mówił kapitan, prowadząc mnie po tych istnych labiryntach.

Po pewnym czasie wyszliśmy na mały placyk; zupełną ciszę otoczenia mącił jedynie lekki szmer wody, płynącej w małej wnęce ściany. Przy ścianie siedział zgarbiony starzec i przesuwając bezszelestnie paciorki mesbahy (różańca arabskiego), patrzył

na przepływającą wodę, nie zwracając najmniejszej uwagi na przechodzące wciąż postacie o zakrytych twarzach, dźwigające na głowie duże gliniane naczynia z wodą.

Jak mnie objaśnił kapitan, był to Gaddus, najstarszy mieszkaniec oazy, którego zadaniem jest czuwanie nad wodnym zegarem. Gaddus, żyjący w wielkim poszanowaniu swych ziomeków, spędza resztę lat swego życia prawie wyłącznie w tym samym miejscu i tej samej pozycji.

I znowu zapuściliśmy się w dalsze ulice.

Co pewien czas spotykaliśmy przy wielkich girbach (wory ze skóry wielbłądziej) pijących wodę Arabów. Wprost z jednej z takich ciemnych uliczek dostaliśmy się do małego meczetu. Skromny i prosty w swym urządzeniu odbijał bardzo od tych, które widywałem w całej północnej Libii; kilkanaście kolumn, mały na kamiennej posadzce, mały mimbar (kazalnica), stanowiły całą ozdobę domu Allaha.

Następny plac, który ujrzelśmy, pozostawił bodaj najsilniejsze wrażenie: był to mejdan alabid — plac niewolników. Mały, ozdobiony na wszystkich otaczających go ścianach pięknymi mozaikami, nie różniłby się może niczym od innych swych sąsiadów, gdyby nie zwisające ze wszystkich stron grube łańcuchy, pozostałość niedawnego ich przeznaczenia.

— Czy pan wie o tym — objaśniał mi kapitan — że jeszcze dwadzieścia lat temu, gdyśmy tu doszli, zdobywając naszą część Sahary, łańcuchy te nie były puste. W pierwszym dziesiątku lat tego wieku, gdy niewolnictwo było już w innych częściach Afryki prawie wytępione, tutaj przechodziły jeszcze setki tego towaru przez ręce bogatych kupców.

Cała świetność i bogactwo Gadamesu od najdawniejszych czasów z tego proceduru wzięły swój początek. Najpiękniejszy towar z dalekiego Sudanu i Nigerii tędy szedł do wybrzeży. Stary Szeik Tni, u którego pan ma być jutro, wielką ilość oaz, swe stada owiec, domy w Tripoli, Tunisie i Kairouenie, temu właśnie zawdzięcza. —

Kilka postaci kobiecych w czarnych zawojach, z twarzami odsłoniętymi przesunęło się bezszelestnie przez plac.

Ogromnie zainteresowany tymi jak noc czarnymi zjawami, zwróciłem na nie uwagę komendanta.

— Dziwi pana zapewne to, że kobiety te nie zasłaniają twarzy, nie są to jednak mahometanki, to żony Tuaregów; mężowie zasłaniają twarze, a żony posiadające większe od nich znaczenie i swobodę w życiu rodzinnym, mają oblicze odkryte.

W ogóle życie tych ludzi jest dziwne. Przebiegając ciągle pustynie jako przewodnicy karawan, obcując wciąż z najdzikszą naturą, brzydząc się, jak twierdzą, niewolą oazy, mieszkają poza nią na pustyni, wśród strasznego skwaru, na ostrych kamieniach hamady ze żmijami i skorpionami. W przeciwieństwie do całego wschodu nie odgrywają żadnej roli w swych namiotach i dopiero, wyruszywszy w dalekie bezdroża pustyni, są panami u siebie. Ale — tu kapitan uśmiechnął się — gdy taka pan małżonka dłuższy czas nie widzi swego męża, wychodzi z namiotu, idzie w dal i śpiewając, tęskni z:



Wejście do miasta podziemnego  
w Gadames



Ogólny widok Gadamés

bląkającymi się wśród piasków panem, jeżeli nie domu, to serca. —

Przeszliśmy znowu do dalszych części oazy — do ogrodów i znaleźliśmy się wśród oślepiających promieni słońca. Wysokie palmy kołysały się na wietrze, zgięte od ciężaru ogromnych czerwonych, czarnych i niebieskich, słynnych daktyli gadamezyjskich; przez małe okienka murów widać było murzynów i Sudańczyków uprawiających ziemię. Wśród złocistych pomarańcz, liliowych fig, ugaśniały się małe, umorusane dzieciaki arabskie.

— Dziś nie jest już Gadamés tak ożywioną jak niegdyś, oazą saharyjską. Udostępniony od północy dla komunikacji samochodowej, traci z wolna swe znaczenie jako miejsce skrzyżowania licznych karawan. Mieszka tu jednak dużo jeszcze bogatych Arabów. Ludność w liczbie około 10.000, to szczepny: Beni Ulid, Derar, Mazih, Dżerasan, Tingazin, Tfarfara, Aulad bilejil i Tuin. Każdy szczep zamieszkuje inną dzielnicę i inny posiada meczet. Poza tym istnieje bardzo zmienny dla dawnej tej oazy podział na kasty: są tu szlachetni „Ahrar“, potomkowie najeźdźców „hamran“, kupcy „szuszan“ i dawni niewolnicy „abid“.

Komendant, interesujący się historią starożytną, opowiadał mi o ciekawych odkryciach, jakie porobił, a które potwierdzają istnienie bajecznych Garamantów, co i Pliniusz opisuje, w czasach gdy w triumfalnym orszaku Corneliusa Balby szli Gadowie i Cydamowie z Cydamusu (Gadames).

Nie ma tu żadnych zmian, od wieków to samo życie, te same przyzwyczajenia, najczystsza egzotyka i tajemniczość synów pustyni.

Po powrocie do fortu pokazywał mi kapitan słynne na całą Saharę poduszki, haftowane przez

tubylców, ogromne stare flinty tuareskie, pracownice wyszywane pantofle, które panna młoda daje w darze swemu wybranemu i które podobno wystarczają mu na całe życie, fetysze i amulety Tuaregów i inne niezliczone artystycznie i misternie wykonane przedmioty.

Nad wieczorem wyszliśmy ponownie przed fort, tym razem jednak kierując się na dzikie pola hamady.

Przed nami hen daleko o 800 km, 800 km takich samych skał, w sercu już Sahary, leży Gat.

Od strony oazy rozległ się rzewny przeciągły śpiew muezina i jak na komendę z innych meczetów dały się słyszeć ginące gdzieś w dali echa tęsnej modlitwy.

Na skraju wzgórza, wśród krwawych blasków zachodu, wysoka postać Araba padła na ziemię i zwrócona w stronę Mekki, długo biła pokłony.

Dziwna, niczym niezmacona cisza, cisza wieczna, gdyż w dziwnym tym mieście ludzie mówią zawsze przyciszonym głosem — rozlała się po tym śpiewie dokoła.

Księżyc wschodził, żywe jeszcze dotąd otoczenie zmieniało swą barwę, swój wyraz i stawało się tajemnicze i groźne.

Od upiornie bladej pustyni wiała groza i mimo woli nasuwało się uczucie nicości wobec tych potężnych i niezmiernych martwych przestrzeni.

Wyjeżdżając po kilku dniach z Gadamesu, powtarzałem sobie piękne i trafne zdanie Duveriera:

„Kto zawędrował w dalekie piaski wschodniej Sahary i ujrzał z dala zakłętę jej wrota, nigdy ich nie zapomni, wciąż będzie miał w oczach cudowną zjawę tej najpiękniejszej z oaz Sahary, a w uszach żalospiew Tuaregów“.

J. GUTKOWSKI

# Sprawy gdańskie

Zagadnienie gdańskie nie przestawało w ciągu r. 1938 budzić żywego zainteresowania w opinii polskiej. Zainteresowanie jest miarą znaczenia problemu ujścia Wisły dla dalszego rozwoju polskiej pracy na morzu, problemu, który dla żadnego Polaka nie może pozostać obojętny. Dlatego wydaje się nam słuszną rzeczą naszkicować choćby w kilku słowach rozwój spraw gdańskich w minionym roku.

Rozważając kwestię gdańską, z góry musimy zaznaczyć, że nie tworzy ona jednolitego obrazu, dającego się ująć w jakąś zdecydowaną formułę. Inaczej wygląda sprawa portu polskiego w Gdańsku i związanych z nim zagadnień gospodarczych, inaczej zaś kwestia układu stosunków politycznych w mieście i najbliższym jego zapleczu, objętym granicą Wolnego Miasta. Ze stosunkami politycznymi łączy się bezpośrednio położenie ludności polskiej w Wolnym Mieście, które stało się powodem usprawiedliwionych zarzutów ze strony polskiej opinii publicznej, skierowanych pod adresem decydujących w Gdańsku czynników. Pozostaje wreszcie stosunek Rzeczypospolitej do Gdańska, leżącego w granicach gospodarczych Polski, a równocześnie kształtującego swoje życie według zupełnie odmiennych wzorów, podległego obcym dyspozycjom. Każde z tych zagadnień domaga się pewnego wyodrębnienia, aby móc sobie dopiero na tym tle wytworzyć pewien, bardziej ogólny pogląd.

Na wstępie pragniemy podkreślić nie podlegającą wątpliwości prawdę, że Gdańsk został uznany za Wolne Miasto po to, aby służyć gospodarczym interesom odrodzonego Państwa Polskiego, jako jego leżący u ujścia Wisły port naturalny. Prawda ta, jak również dobrze zrozumiały interes własny, nakładają na Gdańsk obowiązek respektowania przede wszystkim polskich postulatów gospodarczych.

Niestety, czynniki decydujące w Wolnym Mieście postępowywały w dalszym ciągu po linii podporządkowywania rzeczywistych interesów Gdańska, względem natury politycznej.

Dlatego zapewne istnieje tak wielka różnica między instytucjami gdańskimi, z których zostały wyeliminowane aktualne wpływy polityczne, a pozostała częścią zagadnienia gdańskiego. Wystarczy przyrzeć się choćby pracy gdańskiej Rady Portu, instytucji, jak wiadomo, mieszanej, nie podlegającej miejscowym ustawom totalnym. Dokonała ona w ubiegłym roku poważnego wysiłku w dziedzinie rozbudowy i unowocześnienia urządzeń portowych. Wysiłek ten był możliwy dzięki temu, że obroty portu gdańskiego zarówno po stronie wywozu, jak i przywozu, utrzymały się na ogół, mimo lekkiej niżki, na poziomie roku 1937, wyrażając się cyfrą 7.127.194,9 ton (w r. 1937 — 7.200.878,3 ton). Zresztą wspomniana niżka została spowodowana w głównej mierze wpływami czynników pozagospodarczych, a więc gwałtownym rozwiązaniem kwestii żydowskiej w Wolnym Mieście, sprowadzającym się do zwykłej konfiskaty, względnie przymusowe-

go wykupienia po śmiesznie niskich cenach majątków, będących własnością Żydów. Trudno się dziwić, że w tych warunkach, wobec szykan administracji i akcji pogromowej, Gdańsk utracił część ładunków, których dysponentami były firmy żydowskie.

Troska Rzeczypospolitej o Gdańsk nie ograniczała się wyłącznie do portu. Wyrazem jej jest m. in. powierzenie poważnych zamówień Stoczni Gdańskiej na budowę statków handlowych, wagonów oraz urządzeń technicznych, przy czym Stocznia część z nich odstąpiła innym, czysto niemieckim firmom gdańskim. Pomimo pewnej, widocznej w ostatnich miesiącach poprawy, stosunki na Stoczni, zwłaszcza jeśli chodzi o upośledzenie personelu polskiego, nie układały się najlepiej. Przedsiębiorstwo, w którym kapitał polski i gdański są w równym stopniu reprezentowane, pozostaje pod prężnym wpływem niemieckim, ściśle mówiąc narodowo-socjalistycznym.

Podobnie w szeregu innych dziedzin życia gdańskiego, jak sprawy dewizowe, celne, kolejowe, importowe, władze polskie szły na ogół Wolnemu Miastu na rękę, popierając konsekwentnie jego rozwój gospodarczy.

Usiłowania Polski nie spotykają się z należytym odzewem z drugiej strony. Rokowania polsko-gdańskie, toczące się już od dłuższego czasu, a mające uregulować i wyjaśnić szereg spraw spornych, jeśli chodzi o interpretacje dawniej już zawartych umów, w lecie ub. r. utknęły na martwym punkcie. Równocześnie trwał bez przerwy proces totalizowania wszystkich dziedzin życia w Wolnym Mieście, proces zupełnie nie liczący się z organizmem gospodarczym, rządzącym się odmiennymi prawami.

Trzeba stwierdzić, że ożywiona działalność ustawodawcza reżymu nie zawsze da się pogodzić ze statutem gdańskim, oraz obowiązującą konstytucją. Wystarczy choćby przytoczyć na tym miejscu ustawę o „policijnej służbie bezpieczeństwa“, będącej zamaskowaną formą powszechnej służby wojskowej, do wprowadzenia której Senat W. Miasta nie posiada prawa. Podobnie szereg ustaw z dziedziny gospodarczej, uzależniających istnienie poszczególnych przedsiębiorstw właściwie od dobrej woli władz, wprowadził do życia gospodarczego element niepewności, sprzeciwiający się zasadom racjonalnie pojętej kalkulacji kupieckiej, która w Gdańsku, jako mieście typowo handlowym, musi być brana pod uwagę. Jako przykład znowu przytoczymy ustawę o powiernikach, zezwalającą na sprzedaż danej firmy, podejrzanej o niewywiązywanie się z zobowiązań podatkowych, bez zgody właściciela, lub ustawę, dozwolającą policji na zamknięcie sklepu czy warsztatu, spowodowane „wyższymi względami“. Trudno o bardziej rozciągłą motywację.

I tak już ciężką sytuację pogarszały wystąpienia poszczególnych dygnitarzy partyjnych,

otwarcie propagujących, wbrew sierpniowemu oświadczeniu kanclerza Rzeszy, rychły już triumf hasła „Zurück zum Reich“, oraz ustawiczne ataki prasy gdańskiej, skierowane przeciwko polskości i Polakom, niesłuszne i tendencyjne. Wyrazem najbardziej niebezpiecznym poglądów pewnych sfer na rolę zdobywcza niemieczyzny na Wschodzie Europy, stał się, wydawany w Gdańsku od kwietnia 1938 r. miesięcznik „Der Deutsche in Osten“, któremu władze polskie, mimo całego liberalizmu pod tym względem, zmuszone były odebrać debit. Sekundował mu gdański organ partii narodowo-socjalistycznej „Der Danziger Vorposten“. W tych warunkach zapewnienia oficjalnych czynników gdańskich, stwierdzających, że pragną kontynuować politykę współpracy z Polską, nie wypadają przekonująco. Tłumaczenia, że to czy tamto czyni partia, nie są wystarczające, choćby ze względu na wysuwane hasło nar. soc. jedności państwa i partii, która zdołała opanować bez reszty wszystkie dziedziny życia publicznego, ostatecznie likwidując resztki opozycji w postaci katolickiego centrum. Jak wynika z wynurzeń jej przewódców, stronnictwo narodowo-socjalistyczne w Gdańsku posiada w swoich szeregach obecnie około 15% ogólnej liczby mieszkańców Gdańska. Pozostała ludność niemiecka należy dobrowolnie lub przymusowo do organizacji w ten lub inny sposób związanych z ruchem narodowo-socjalistycznym.

Na tle totalizmu gdańskiego, coraz bardziej krępującego już nie tylko życie publiczne, ale rodzinę i jednostkę, położenie ludności polskiej w Gdańsku uległo dalszemu pogorszeniu. Ludność ta w ostatnich latach wykazała się dużym wyrobieniem społecznym i narodowym, likwidując wszelkie zadawnione spory, jednocząc się zarówno w dziedzinie politycznej jak i zawodowej, urządzając szereg imponujących manifestacji patriotycznych (Tydzień Harcerstwa Polskiego, Dzień W. F., Ogólnopolski Złot Śpiewaczy, Apel Młodzieży, 15-lecie istnienia T-wa Przyjaciół Nauki i Sztuki itd.), tocząc uporczywą walkę o swoje istnienie, walkę w której ma przeciwko sobie zarówno całe ustawodawstwo gdańskie, jak i nastawienie władz, wyraźnie nie przestrzegających obiektywizmu, usiłujących zmuszać Polaków do wstępowania do organizacji niemieckich.

Wyliczając choćby w pobieżnym skrócie trudności, na jakie natrafia dziś Polak na terenie Wolnego Miasta, przede wszystkim zwrócić musimy uwagę na położenie na rynku pracy, obecnie całkowicie zależnym od gdańskich Urzędów Pracy, faworyzujących żywiol niemiecki, ba, zmuszających nawet Polaków do wyjazdu na teren Rzeszy za zarobkiem. Z drugiej strony przedsiębiorstwa niemieckie wręcz żądają od swoich pracowników narodowości polskiej wstępowania do „Gdańskiego Frontu Pracy“, przemianowanego ostatnio na „Niemiecki Front Pracy“, co pociąga za sobą automatycznie zaliczenie danego pracownika do narodowości niemieckiej. Młodzieży polskiej w dalszym ciągu celowo utrudnia się zdobycie wykształcenia zawodowego, zmuszając ją do odbywania z reguły u rolników Niemców tzw. „służby pomocnika rol-

nego“, względnie, jeśli chodzi o dziewczęta, do rocznej pracy w charakterze służącej. Wprowadzony ostatnio przymus posiadania przez osoby utrzymujące się z pracy najemnej, książek pracy, daje rzecz prosta nową broń do ręki urzędowi gdańskiemu ze względu na zawartą w nich rubrykę narodowości.

Niezależnie od tego ponawiały się próby wciągania osób narodowości polskiej do różnego rodzaju organizacji narodowo-socjalistycznych, jak np. „Luftschutzbund“ czy „Arbeitsdienst“.

W dziedzinie gospodarczej trwał konsekwentny, coraz mniej dyskretny bojkot przedsiębiorstw i warsztatów polskich, wręcz nakazywany przez partię, co zmusiło kupców i rzemieślników polskich do energicznej samoobrony. Oprócz tego władze gdańskie nie udzielały zezwoleń Polakom, nawet obywatelom gdańskim, na zakładanie nowych przedsiębiorstw czy warsztatów, jak również przewłaszczeń na nabywanie nieruchomości. Natomiast wspomniane przewłaszczenia otrzymywali bez trudu Niemcy — obywatele polscy.

W dziedzinie szkolnej zanotować należy trwającą w ciągu całego roku, posługującą się groźbą i niewybrednym przekupstwem, agitację za przenoszeniem dzieci ze szkół polskich do niemieckich. Agitacja ta wydała, zwłaszcza jeśli chodzi o jednostki słabsze, niestety pewne wyniki. Kilkakrotnie doszło do faktów wręcz karygodnych, jak pobicie przez „niewykrytych sprawców“ rodziców polskich w Lisewie, lub aresztowanie rodziny Szulców w Elganowie. Należy podkreślić, że agitacja wspomniana nie ograniczała się do obywateli gdańskich, ale obejmowała również obywateli polskich, pochodzących z b. zaboru pruskiego, a nawet z dalszych okolic Polski. Jest ona godnym uwagi fragmentem zna-



Gdańsk — ul. Długa wg. ryciny J. Schürza z r. 1842

cznie szerszej akcji, zmierzającej do sztucznego powiększenia liczebności żywołu niemieckiego na ziemiach polskich, akcji niezwykle zręcznie prowadzonej i operującej b. poważnymi funduszami. Na działalność tę należało by zwrócić baczną uwagę.

Szkolnictwo Macierzy Szkolnej walczyło z dużymi utrudnieniami. Na przeszkodzie jego rozbudowie stały szykany władz, które celowo utrudniały zarówno budowę nowych szkół, jak i konieczną przebudowę istniejących, oraz nabywanie przez Macierz obiektów na cele szkolne.

Trafiały się również wypadki występowania rozagitowanych jednostek przeciwko ludności polskiej, że wymienimy głośny w Polsce wypadek pobicia przez członków szturmówki S. A. harcerzy polskich — braci Machów, złośliwe wymawianie mieszkań lokatorom-Polakom, ostatnio przybierające charakter planowej i zorganizowanej akcji, nieuzasadnione aresztowania, noszące cechy samowoli policyjnej itd.

Równocześnie Gdańsk odgradzał się metodycznie od wszystkiego, co ma związek z kulturą polską, wytwarzając nastroje, które trudno pogodzić z hasłami polsko-gdańskiej współpracy.

Piszemy o tych bezwątpienia trudnych sprawach spokojnie, możliwie beznamiętnie. Nie możemy się jednak powstrzymać od wyrażenia ubolewania, że Gdańsk, który w dobie unormowania stosunków między narodami polskim i niemieckim, mógłby się stać stosunkowo najłatwiej terenem ich wzajemnego zbliżenia, kroczy świadomie po wręcz przeciwnej drodze, nawet wbrew woli znacznej czę-

ści swej rdzennej ludności niemieckiej, która ostatecznie orientuje się, że lojalne współdziałanie z Polską wyszłoby miastu na dobre, przyczyniając się do jego rozkwitu, podobnie jak to miało miejsce w ubiegłych wiekach.

Postulat ten o tyle łatwiejszy jest do zrealizowania, ponieważ Rzeczpospolita, nie wtrąca się do wewnętrznego życia ludności niemieckiej Gdańska, nie sprzeciwiając się kultywowaniu przez nią narodowo-socjalistycznych ideałów. Stanowiska tego dowo-socjalistycznych ideałów. Stanowisko tego przy dobrej woli stron obu.

Rzecz prosta, że poddawanie się namiętnościom politycznym, płytkiemu szowinizmowi (przykładem choćby ostatni wręcz humorystyczny spór o znaczki pocztowe, zakończony wydaniem przez Poczta Gdańską serii znaczków, zniekształcających przeszłość historyczną Gdańska), rezygnowanie z atutów gospodarczych, toczenie przewlekłych sporów o każdą drobnostkę, nie ułatwia współżycia Wolnego Miasta z Polską, posiadającą, jak wiadomo, w Gdańsku prawa, z których nie może i nie zamierza zrezygnować. Liczenie na naszą słabość pod tym względem jest rzecz prosta złudzeniem, jak złudzeniem byłaby utopia, że Państwo Polskie mogłoby się zrzec swego dostępu do morza, którego Gdańsk jest nierozłączną częścią.

Życzyć by należało, aby realne i trzeźwe myślenie zwyciężyło w Gdańsku w obecnym roku 1939. Droga ku temu w dalszym ciągu stoi otworem. Trzeba tylko chcieć i umieć odważnie na nią wstąpić.

J. S.





# Codzienna praca



Zagubieni w lesie murów i kamienic, zajęci mnogością codziennych spraw, drepcący dzień w dzień tymi samymi ścieżkami codziennych własnych interesów, nie sięgamy myślą po szersze horyzonty, nie myślimy, co się dzieje gdzieś w świecie, gdzieś tam dalej...

Oto przeszła nad Polską, nad Europą fala mroźców — wstrzymała na chwilę wartki potok życia, lecz nie mogła wstrzymać biegu istotnych, codziennych ale ważnych spraw i prac. Życie musi iść naprzód. Muszą jeździć tramwaje, musi się chodzić do biura, fabryki, warsztatu, musi trwać codzienny trud, codzienna praca.

A morze?...

Któż myśli teraz o morzu. Toć nie czas urlopu...

Gdzieś tam pracuje Gdynia-port, Gdynia-symbol, gdzieś pływają ładowne statki, ale to jakiś inny, daleki, obcy świat.

Czasami tylko, przy poobiednim przeglądaniu gazety poruszy nas nieco krótką, lakoniczną notatką: na morzu sztorm. Taki a taki statek zatonął, został wyrzucony na skały, doznał we mgle awarii... Krótkie westchnienie współczucia — i już szleszczą dalsze karty gazety. Gdy po koncercie radiowym głośnik nadaje nam słowa komunikatu meteorologicznego, czym prędzej zmieniamy falę, bo to nudne — szukamy wesołej muzyki...

Inaczej się słucha tych słów, gdy się przypadkiem trafi na pokład statku i to towarowego (co za sens? — zimą...), który też odbywa swą codzienną pracę, codzienny trud, który podąża codzień swym „utartym” szlakiem.

Tylko jakże inny jest ten szlak.

Ten sam — a wciąż inny, wciąż zmienny, wciąż nowe kryjący niespodzianki...

Np. parostatki „Żegluga Polskiej” s/s „Poznań” i s/s „Cieszyn” obsługują stałą linię towarową: Gdynia — Gdańsk — Antwerpia. Gdy jeden wychodzi z Gdańska, drugi opuszcza port w Antwerpii. I tak stale — bez względu na porę roku, na pogodę i na stan morza. Codzienna praca.

Oto w styczniowy wieczór s/s „Poznań” rykiem syreny oznajmia wyjście z portu. Echo jego zamiera gdzieś wśród śpichrzów prastarych nad Motławą, wśród neonów nowoczesnych ulic, gubi się w mgłę Zatoki...

Okrzyk: „lego“! rzucony holownikowi... Hol pisał o mętą wodę basenu portowego i s/s „Poznań” rusza mocą własnych maszyn.

Słaby wiatr, morze spokojne, mglisto. Za rufą szybko nikną światła portu. Gdzieś tam na lewo Gdynia — skryta za kokonem mgły.

Potem — trawers Helu, który żegna nas wyblaskami latarni, później Rozewie, a potem już tylko morze...

„Poznań” wiezie drobnicę — rzeczy przeróżne... Luki szczelnie zakryte podwójnym brezentem, zamocowane żelaznymi sztabami, stalowymi linami, zabite kołkami, przygotowane na najgorsze...

Noc mija względnie spokojnie.

Przed południem komunikat meteorologiczny z Hamburga. Kapitan, oficerowie, skupiają się koło głośnika. Padają wolno wyraziste słowa: Na Bałtyku mgła... później wiatry umiarkowane południowo-wschodnie... U wybrzeży angielskich mgła... W okolicach Islandii. Na Atlantyku...

Płyną słowa spokojne, równe, obojętne, które raz otuchę, raz troskę i niepokój niosą.

Wieczorem nadaje Koenigswusterhausen: ...silna mgła... widoczność pięć metrów... (Pięć metrów!... to znaczy, z mostku kapitańskiego nie widać ani dziobu statku, ani rufy...) U wybrzeży Anglii silne wiatry o sile od 7 do 9-ciu...

I tak długo, długo, cyfry, kierunki, szerokości geograficzne, niżej i wyżej barometryczne, mgła... widoczność... siła wiatru...

Któż by tego słuchał — na lądzie?!...

Całą noc syrena porykuje. Odpowiadają jej co pewien czas ryki innych, mijanych statków, które jak nas, zewsząd oblepiła gęsta mgła.

Wczesnym rankiem, w całkowitych jeszcze ciemnościach, zbliżamy się do wjazdowej śluzy Kanału Kilońskiego w Holtenau.

Z dala jarzą się światła, bo ustąpiła już mgła. Tuż obok nas przewala się idąc kontrakursem, jakiś morski potwór. Holuje — rzecz ciekawa — tarcze do ćwiczebnej strzelania artyleryjskiego. Nieco dalej stoi na kotwicy jakiś wojenny olbrzym, o którego wielkości można wnioskować z rozpiętości jego światła. Jeździ po wodzie reflektorami.

Niemiecka flota stale ćwiczy...

W okolicy śluzy wiele czerwonych światła na

wieżach: — to ostrzeżenie dla obcych lotników, że tędy im latać nie wolno...

Gdy czekamy na służowanie, mając już pilota na pokładzie, kapitan powiada:

— Gdyśmy w okresie Bożego Narodzenia wychodzili z tej służby, było minus 17 stopni mrozu i siła wiatru dziewięć... Mówi, jak o rzeczy zwykłej, codziennej. A skala Beauforta mówi: stopień 9 — szybkość wiatru 17—20 m/sek. — burza, nie można oddychać przeciw wiatrowi i wymówić ani słowa... drą się żagle, na lądzie wiatr zrywa dachy...

To wszystko przy mrozie — 17 stopni.

Ale statek musi płynąć, musi przybyć na czas, bo to linia regularna. Wychodzi w sobotę, musi przybyć w środę...

W Kanale spokoj. Co pewien czas statek idący kontrakursem, czasem most lub prom. Brzegi monotonne, nieciekawe.

Przed wieczorem statek kończy żeglugę w Kanale. Wraz z nami przechodzi przez służę w Brunsbüttel Duńczyk, Norweg, kilka statków niemieckich i nawet jeden Amerykanin, wielki, głęboko w wodzie siedzący. A tuż za nami podąża eskadra sześciu trawlerów niemieckiej marynarki wojennej.

Chmurzy się, zaczyna padać deszcz.

Woda brudna i mętna; to Łaba wlewa do Morza Północnego swoje słodkie wody. Jej nurt sięga aż trzydziestu mil w morze.

Morze Północne zaczyna huścić coraz mocniej, zgodnie z tradycją. Wiatr tężeje. Nadchodzi długa, niespokojna noc.

Fala tłucze o burty, rzuca statkiem, kołysze, kołysze... Szczęście, że mamy wiatr z tyłu. Nie wstrzymuje żeglugi.

Wieczorem komunikat radiowy głosi, że widoczność zła, wiatr od 7 do 9.

Noc zimna i dżdżysta mija jako tako. Zato u wybrzeży angielskich — jak głosi poranny komunikat — morze szalało.

Jakiś statek wyrzuciło na skały. Znalaziono kilka fał na brzeg wyrzuconych ciał. Jedna szalupa ratunkowa, idąca na pomoc innemu statkowi, poszła na dno wraz z siedmioma ludźmi... Oto pokłosie jednej tylko nocy tu w pobliżu, a cóż gdzie indziej?

Czwartego dnia żeglugi, ciemnym jeszcze rankiem, zbliżamy się do Antwerpii. Znowu czekamy na służowanie. Belgijski pilot już dawno jest na pokładzie.

Port — rozległy i ogromny, z daleka już robi dobre wrażenie. To jeden z najstarszych portów Europy.

Po przejściu przez służę płyniemy do basenu, gdzie stale stają statki „Żegluga Polskiej”.

Formalności portowe nie trwają długo: ładunek taki a taki, tyle a tyle ton, jeden pasażer. Załoga zdrowa.

Zawrzała praca. Marynarze wybijają kołki przytrzymujące brenty, zakrywające luki, usuwają stalówki, sztaby, ukazuje się wnętrze ładowni. A tymczasem podjeżdżają dwa dźwigi i bez chwili zwłoki rozpoczynają pracę.

Nad transportem samochodów francuskich marki Renault i ciągników, stojących obok na lorach — fruują przenoszone dźwigiem polskie gięte krze-

śla, potem beczki chmielu, ruda ferromanganowa, potem spory zapas surówki z hut śląskich, a nawet, co ciekawsze, artykuł właśnie do Polski sprowadzany — miedź.

Z ładowni w części rufowej statku dźwig porywa przeliczne wory polskiej fasoli, grochu, a po ich wyczerpaniu ukazuje się w ładowni szczerozłote zboże, nasypane tak bezpośrednio, nie w workach.

Przy burcie już stoi długa, pakowna berlinka i czeka — a oto od nabrzeża obok znajdującego się basenu, gdzie całą gromadą stoją ogromne elewatory zbożowe, odrywa się jeden i jak jakiś polip, jak krab ogromny i potworny, sunie ku nam. Wnet swoje macki-rury zapanuje w trzewia „Poznania” i pocznie ssać. Cał po calu podnosi się „Poznań”, ukazując czerwono malowane brzuszysko, cał po calu osiada burta w burcie z nim stojąca berlinka, aż robi się niska, napęczniała polskim zbożem, przysadzista i powiezie zapobiegliwym Belgom płód polskiej ziemi.

Krzążają się polscy marynarze i belgijscy robotnicy, doglądają pracy oficerowie, a kapitana unosi do miasta auto agenta-Polaka, który tu od lat już dorabia się grosza. Pojechali tam, gdzie praca i ładunek przemieniają się w brzęk monet i szelest banknotów.

Praca na statku wre — ale daleko jeszcze do końca. Gdy skończy się wyładunek, zacznie się ładowanie towaru do Polski, bo statek próżny nie powinien wracać. O to już dba agent firmy.

Port już się cały rozbudził. Słychać liczne porykiwania statków wchodzących lub wychodzących, zgrzyty kranów, dźwięk zrzucanych na nabrzeże lub do ładowni żelaznych sztab, hurkot węgla, rudy, stukot desek...

Obok nas pracuje Grek „Anapoy”, jakiś Francuz, Amerykanin, rufa w rufę zetknięta ładuje węgiel bułgarska „Kniahinia Marija-Luiza”... Jej bandera z naszą łopocą pospołu... Gdynia i Warnal — Dwa, jakże bliskie sercu Polaka miasta.

Wszystkich tu pobratała praca. Różne kraje, nie mające wspólnych granic, tu w porcie lub na morzu sąsiadują z sobą, współpracują zgodnie, zazębiają się i wiążą.

Rośnie serce, gdy się widzi, jak wśród tylu innych bander łopoce polska bandera; raduje się dusza, gdy się widzi, że Polska rozciąga się nie od Piaśnicy po Dźwinę i Zbrucz, od Helu do Karpat i Tatr, ale że Polska jest wszędzie, we wszystkich portach, na wszystkich morzach świata, nie jako tułacz szukający chleba i pracy, lecz jak równy z równym pomnażająca swój majątek, budująca swą gospodarczą i polityczną niezależność i potęgę.

Nie tylko niezwykłymi, bohaterskimi czynami, nie tylko uprawą odwieczną roli, ale i uprawą morza, szarą, codzienną pracą na morzu, w dzień i noc, latem i zimą, w dobrą pogodę i złą.

Gdy kraj cały we dnie tętni pracą, gdy nocą mrok spowija wsie i miasta, biura, fabryki i warsztaty — morzami płyną polskie statki, śrubby pulsują równym rytmem, maszyny wybijają równy takt, niosą w świat plody polskiej ziemi, lub ze świata wiozą do domu to, czego nam brak.

To Polska morzem oddycha.

BR. MIAZGOWSKI

# SPRAWY KOLONIALNE

Zagadnienie kolonialne, sformułowane w wielkiej mowie kanclerza Hitlera z końca stycznia br. — wysunięte już było od dawna przez Włochy i prasę niemiecką.

Od paru miesięcy Niemcy i Włochy prowadziły akcję w tym kierunku, a ostatnie ich posunięcia wszczęły nową fazę dyskusyj kolonialnych.

Francja i Anglia, jeszcze w końcu listopada ub. r., w chwili wzmożenia niemieckich żądań kolonialnych — natychmiast na nie zareagowały.

Przypominamy sobie ówczesne mocne oświadczenie premiera Daldier, który zapewnił, „iż rząd przeciwstawi się wszelkim próbom rozbicia imperium kolonialnego Francji i będzie bronił nie naruszalności tego imperium w granicach, jakie zostały ustalone po wielkiej wojnie europejskiej“.

Żądania kolonialne, podniesione następnie przez Włochy, doprowadziły stopniowo do konsolidacji wewnętrznej we Francji i rozbudzenia się jej poczucia imperialnego.

W Anglii, niemieckie żądania kolonialne były traktowane od początku jako nierealne mrzonki.

Jeszcze w listopadzie ub. r., kanclerz skarbu sir John Simon oświadczył w Izbie Gmin, że „rząd brytyjski nie ma na uwadze przekazania jakichkolwiek terytoriów kolonialnych, znajdujących się pod kontrolą brytyjską“.

Ostatnia wielka mowa kanclerza Hitlera postawiła ponownie europejskie mocarstwa kolonialne wobec niemieckich żądań kolonialnych.

„Niemcy — oświadczył kanclerz Hitler — nie mają wobec Anglii i Francji żadnych żądań terytorialnych, poza żądaniem zwrotu kolonij“.

Żądanie to miało być zaspokojone na drodze pokojowych rozstrzygnięć — podkreślił dalej kanclerz Hitler — Niemcy chcą kolonij, ale bez wojny.

Ten raczej układny ton wysuniętych przez kanclerza żądań kolonialnych znalazł odbicie w prasie światowej w postaci projektu — sugerowanego jakoby ze strony niemieckiej — zaspokojenia żądań niemieckich nie przez zwrot ich dawnych posiadłości, lecz przez nowy sprawiedliwy podział terytoriów kolonialnych. A więc rozwiązanie całej sprawy nie tylko kosztem Francji i An-

glii, lecz wszystkich mocarstw kolonialnych, tj. Holandii, Belgii i Portugalii.

Projekt ten wywołał w tych krajach zrozumiałe zaniepokojenie, którego wyrazem są liczne artykuły omawiające możliwość grożącego niebezpieczeństwa, kroki, jakie przedsiębrane są np. w Belgii celem wzmożenia obronności Konga Belgijskiego, a przede wszystkim ostatnie orędzie królowej Wilhelminy Holenderskiej.

Niezależnie od znanych przemówień, w których żądania kolonialne są systematycznie wysuwane — prowadzona jest w Niemczech konkretna praca przygotowawcza do objęcia kolonij.



Gwinea — nad rzeką

Wiadomości, jakie o tych poczynaniach przenikają do prasy, wskazują na wszechstronność tych przygotowań.

Mianowicie Niemcy kształcą już od dawna specjalistów do pracy we wszystkich dziedzinach życia kolonialnego.

Przeprowadzają badania nad wszelkimi zagadnieniami związanymi z administracją kolonij, stosunkiem do tubylców itp.

Ostatnio wyszła w Niemczech broszurka pt. „Kwestia kolonialna i idea prasy“, opracowana przez dr Günthera i Hechta, specjaliste od zagadnień kolonialnych w biurze rasistowskim partii narodowo-socjalistycznej. Autor przeprowadza krytykę systemów kolonizacyjnych francuskich i angielskich, a następnie precyzuje,

jakie metody będą stosowali w tej dziedzinie Niemcy, jeśli staną się znowu potęgą kolonialną.

Niemcy nie będą nawracać tubylców na wiarę chrześcijańską, nie dopuszczą ich do zaznajamiania się z życiem Europy i Europejczyków. Tubylcy będą żyć swoim życiem odrębnym, będą mieli całkowitą swobodę wierzeń i kultu. W administracji kolonialnej zajmować będą tylko drugorzędne stanowiska. Natomiast w zakresie gospodarczym, interesy tubylców znajdują należytą opiekę.

Nie ograniczają się jednak Niemcy tylko do koncepcji teoretycznych, studiów i badań, lecz prowadzą również szeroko zakreśloną bezpośrednią akcję na kontynencie afrykańskim.

Niemieckie stosunki handlowe z poszczególnymi krajami Afryki rozwijają się pomyślnie. Niedawno „Times“ donosił, że kupcy brytyjscy są zaniepokojeni coraz silniejszym dążeniem Niemców do kompletnej kontroli rynku wełny południowo - afrykańskiej. Dzięki zawartej umowie kompensacyjnej między Niemcami a Związkiem Południowo - Afrykańskim, kupcy niemieccy wywarli taką presję, że cztery angielskie firmy handlu wełną zmuszone są zawiesić swoją działalność.

Dodać jeszcze trzeba, że przewóz wełny odbywa się wyłącznie na statkach niemieckich.

Sprawozdanie za r. 1938 niemieckich linii żeglugowych obsługujących Afrykę stwierdza, że dzięki umowie handlowej zawartej między Niemcami a Unią Południowo - Afrykańską, interesy tych linii w ciągu 1938 r. rozwijały się b. pomyślnie.

Niemieckie kompanie prowadzące handel z Południową Afryką budują obecnie dwa nowe wielkie towarowe statki motorowe po 6.900 ton każdy. Statki te będą gotowe w 1940 r. i będą miały również urządzenia dla pewnej liczby pasażerów.

Terenem ekspansji niemieckiej jest nie tylko Afryka Południowa. Zachodnie wybrzeże Afryki stanowi również przedmiot konkretnej aktywności niemieckiej. Wyrazem tego zainteresowania jest chociażby obszerny artykuł, jaki się ukazał w „Deutsche Zeitung in Frankreich“ (7. I. 39), wskazujący całkiem dokładnie na możliwości handlowe, które należało by w tych krajach wykorzystać.

# Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

**Niemcy.** — Rozpoczął kampanię czynną pancernik „Scharnhorst“, pierwszy liniowy okręt niemiecki budowy powojennej. Tak jak wszystkie nowe typy jednostek, ma on ciekawą charakterystykę, uwzględniającą pewne doktryny taktyczne kraju. — W danym wypadku uderza stosunkowo słabe uzbrojenie, składające się z 9 dział 280 mm w wieżach potrójnych i 12 dział 150 mm (podczas gdy tej samej wyporności francuski „Dunkerque“ jest uzbrojony w 8 dział 330 i 16 dział 130). Widocznie admiralicja i technicy niemieccy są w dalszym ciągu pod wrażeniem strat zadanych flocie brytyjskiej podczas bitwy Jutlandzkiej przez działa kalibru 280 mm. Natomiast okręt ten posiada dużą szybkość (33 węzły), która zapewnia poważne możliwości manewrowe, oraz bardzo masywne opancerzenie poziome i pionowe, które pozwoli walczyć skutecznie z okrętami posiadającymi artylerię główną silniejszego kalibru.

W styczniu wodowano krążownik „Seydlitz“, który w myśl pierwotnych planów miał być uzbrojony w działa kalibru 152 mm; na skutek jednak ostatniego oświadczenia admiralicji niemieckiej, która postanowiła wykorzystać wszystkie przysługujące jej możliwości i przywileje objęte traktatem morskim z Anglią, uzbrojenie tych okrętów składać się będzie z dział 203 mm. Postanowienie to, w połączeniu z coraz bardziej stanowczym żądaniem zwrotu dawnych kolonij, które zapewniają dogodną bazę dla zespołów operujących na oceanach, może być bardzo doniosłe w skutkach i poważnie może podważyć obecne plany admiralicji angielskiej, co do obrony morskich linii komunikacyjnych. Dotychczasowa bowiem rozbudowa floty brytyjskiej wykazała wyraźnie, że obrona tych linii miała być zapewniona przez lekkie krążowniki uzbrojone w działa 152 mm. Natomiast uznanie się na oceanach okrętów typu „Seydlitz“ (a jest on już czwartym, dwa dalsze w budowie), mogłoby spowodować straszne спустoszenie na skutek zupełnej niemożliwości podjęcia kontrakcji przez zespoły słabiej uzbrojone i opancerzone.

**Anglia.** Wypowiedzenie przez Niemcy klauzuli, organiczającej rozbudowę floty podwodnej do 45% stanu posiadania floty brytyjskiej, nie zaskoczyło bynajmniej admiralicji, która od dawna liczyła się z tą możliwością. Sprawa ochrony transportów morskich przeciwko okrętom podwodnym była bardzo poważnie badana, i prawdopodobnie wynikiem tych badań właśnie jest obecna rozbudowa flotyl ścigaczy. Nauka z wielkiej wojny światowej oraz doświadczenia przeprowadzone w okresie pokojowym wykazały, że okręty podwodne mogą operować skutecznie tylko w miejscach dużego nasilenia ruchu komunikacyjnego, więc w pobliżu pewnych cypli, cieśnin, portów itp., i że najskuteczniejszą bronią przeciwko tym korsarzom są szybkie i zwrotne jednostki, które uniemożliwiają podejście na dogodną pozycję ataku, utrudniają wysuwanie peryskopu dla celowania, oraz mogą szybko i skutecznie obrzucić miejsce zauważenia nieprzyjaciela gradem bomb głębinowych. Rozważania te doprowadziły do wniosku, że ścigacz jest w stanie oddać duże usługi w tej walce; wprawdzie zły stan morza utrudnia żeglugę tym małym jednostkom, ale w równej mierze utrudnia on żeglugę okrętom podwodnym na głębokości 12 metrów, potrzebnej dla wycelowania strzału torpedowego. Użycie większych okrętów do tej walki nie jest ani racjonalne ani ekonomiczne, gdyż są one zbyt powolne, mało zwrotne, a poza tym nie ma możliwości wykorzystania ich silnego i kosztownego uzbrojenia artyleryjskiego i torpedowego.

Toteż obecną charakterystyką ścigaczy brytyjskich jest: duża szybkość wynosząca do 50 węzłów (przejście z szybkości 8 w. do 40 w. wynosi około 8 sekund), rozległy rejon pływania dochodzący do 1.000 mil, wytrzymałość na złe warunki atmosferyczne oraz uzbrojenie składające się z 4 małych szybkobieżnych torped, ciężkich szybkostrzelnych karabinów maszynowych kalibru 25 mm i wreszcie dużego zapasu bomb głębinowych, które w czasie ostatniej wojny okazały się bardzo skuteczne w walce z okrętami podwodnymi.

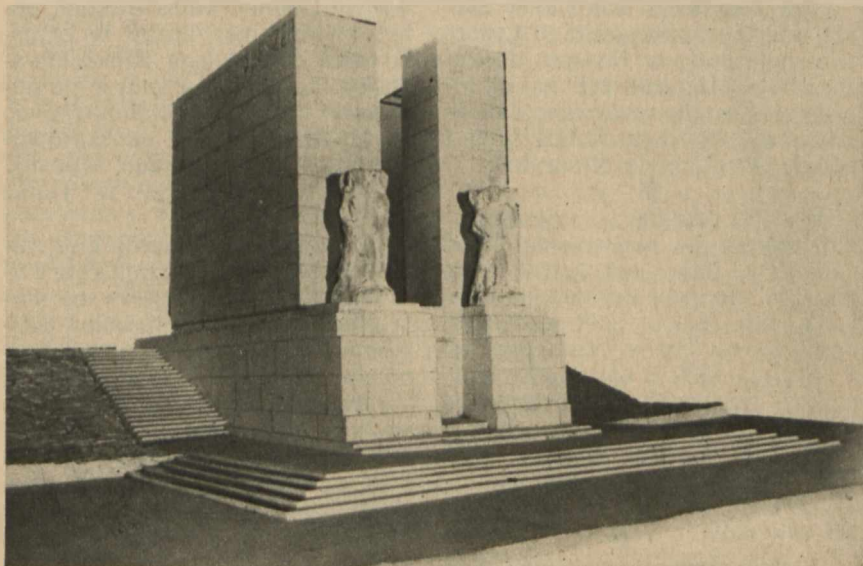
**Francja.** — W połowie stycznia wodowano pierwszy klasyczny

powojenny okręt liniowy o maksymalnej dopuszczalnej wyporności 35 000 ton „Richelieu“. „Wodowanie“ jest tu terminem nieścisłym, gdyż okręt ten został zbudowany w suchym doku; zaznaczyć trzeba, że wymiary tego doku nie pozwoliły na całkowite wykończenie kadłuba, tak że brakujące 8 m części rufowej oraz 37 m części dziobowej zostaną dobudowane w późniejszym okresie pracy. Uzbrojenie tej jednostki składa się z 8 dział 381 mm rozmieszczonych w dwóch wieżach poczwórnych na dziobie, z 15 dział 152 mm w wieżach potrójnych, oraz z 4 samolotów do kierowania ogniem artylerii głównej na dużych odległościach; ogólna waga opancerzenia wyniesie prawie 15.000 ton. Cztery zespoły turbinowe o łącznej mocy 160.000 K. M. zapewnią szybkość 33 węzłów (rekordowa cyfra dla pływającego obiektu o takich wymiarach) oraz zasięg około 5.000 mil. Koszty budowy tego olbrzyma wyniosą 250 milionów zł.

W budowie znajdują się ponadto jeszcze 3 jednostki tego typu, a cały zespół rozpocznie kampanię czynną na początku 1942 r. Dodać trzeba, że budowa tych okrętów była pilną koniecznością, gdyż obecnie w stan floty wchodzi 2 małe nowoczesne pancerniki po 26.000 ton oraz 4 pancerniki po 24.000 ton typu bardzo przestarzałego i nie przedstawiającego większej wartości bojowej; Niemcy posiadają 3 pancerniki kieszonkowe po 10.000, 2 po 26.000 oraz w budowie 2 po 35.000. Włosi natomiast 4 pancerniki zupełnie przebudowane i zmodernizowane po 25.000, oraz w budowie 4 po 35.000 (z tego 2 będą gotowe w końcu tego roku). Mocarstwa zachodnie uprzytomniają sobie, że marynarka wojenna i panowanie na morzu jest czynnikiem decydującym w razie konfliktu wojennego, i że narzędziem panowania będą wyłącznie silne zespoły liniowe, silnie uzbrojone i potężnie opancerzone.

Obecny wysiłek w kierunku rozbudowy francuskich sił morskich jest bezsprzecznie duży; w roku 1939 stocznie państwowe i prywatne będą miały w budowie 130 okrętów różnego typu, w tym 4 pancerniki, 2 lotniskowce, 3 krążowniki po 10.000. Globalna ich wyporność wynosi prawie połowę obecnego stanu posiadania floty.

# Z KOMITETU UCZCZENIA Ś. P. GEN. GUSTAWA ORLICZ-DRESZERA



Projekt mauzoleum ś. p. gen. G. Orlicz-Dreszera. Praca zbiorowa artystów rzeźbiarzy M. Potrawiaka, S. Sikory i inż. arch. J. Bogusławskiego

Upłynęło już z górą dwa lata od śmierci generała Gustawa Orlicz Dreszera. Pamięć o Nim jest jednak wciąż żywa. Na terenie całej Rzplitej, w szeregu miast i miasteczek uczczono działalność pioniera idei morskiej i kolonialnej nazywając Jego imieniem ulice, place i parki.

Zawiazany w W-wie Komitet Uczczenia ś. p. gen. Gustawa Orlicz-Dreszera pracuje nad realizacją pomnika na grobie Zmarłego. Pomnik ten ma być niejako symbolem zjednoczenia całej Polski w dążeniu do urzeczywistnie-

nia programu wielkiej idei morskiej i kolonialnej.

W ciągu 2-ch lat działalności Komitet zebrał 130.551 zł 22 gr. Koszt budowy pomnika wraz z akcją przygotowawczą obliczony jest na 210.000 zł.

Akcję przygotowawczą rozpoczęto od konkursu na projekt pomnika, którym zajęła się zawodowa organizacja architektów. Udział w konkursie wzięły szerokie rzesze artystów. Pośród nagrodzonych projektów wybrano pracę art. rzeźbiarza p.

Maksymiliana Potrawiaka. Projekt został nieco zmodyfikowany i w chwili obecnej prace budowlane i rzeźbiarskie są już daleko posunięte, tak że niewątpliwie zostaną ukończone w połowie lipca rb.

Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt, że bardzo poważnymi pozycjami w zbiorce na budowę pomnika są wpływy z Ogniw LMK oraz list składkowych. Listy te dowodzą, jak popularny był w szerokich sferach społecznych gen. Orlicz-Dreszera. Drobne kwoty, nie przekraczające 1 zł dają łączną sumę 21.959 zł 33 gr. Żywy udział wzięły w akcji szkoły powszechne i środowiska wiejskie. Natomiast, rzecz ciekawa, sfery zamożniejsze stosunkowo słabo odpowiedziały na apel Komitetu.

Dalsza akcja musi oprzeć się o Ligę Morską i Kolonialną. Wedle obliczeń, wystarczy jednorazowy datek w kwocie 10 groszy od członka, aby plan akcji został całkowicie wykonany.

Dlatego też Komitet zwraca się równocześnie z apelem do członków organizacji, aby plan zbiórki został wykonany w jak najkrótszym przeciągu czasu.

## Wpłaty na Fundusz Uczczenia ś p. gen Orlicz-Dreszera

OKRĘG	Wpłaty 1937 r.	Wpłaty 1938 r.	Wpłaty z list składek	Razem:
Stołeczny . . . . .	2.062.70	2.075.80	7.300.57	11.439.07
Śląski . . . . .	537.—	1.850.07	3.469.57	5.856.64
Radom.-Kielecki . . . . .	1.064.85	3.454.38	1.288.71	5.807.94
Łódzki . . . . .	258.40	813.65	1.728.24	2.800.29
Lubelski . . . . .	215.45	906.31	1.024.15	2.145.91
Wojew. Warszawskiego . . . . .	325.82	229.70	1.336.11	1.891.63
Krakowski . . . . .	155.85	546.89	1.012.01	1.714.75
Wołyński . . . . .	49.24	346.60	1.156.97	1.552.81
Jarosławski . . . . .	299.47	123.00	585.51	1.007.98
Pomorski . . . . .	64.87	335.40	501.23	901.50
Poznański . . . . .	51.60	203.—	596.09	850.69
Poleski . . . . .	156.23	116.60	417.82	690.65
Lwowski . . . . .	6.40	50.—	613.20	669.60
Białostocki . . . . .	244.02	274.90	—	518.92
Stanisławowski . . . . .	—	55.—	399.88	454.88
Nowogródzki . . . . .	63.30	356.40	—	419.70
Tarnopolski . . . . .	28.30	2.50	361.12	391.92
Wileński . . . . .	50.—	80.15	168.15	298.30



Projekt sarkofagu art. rzeźb. S. Sikory

# Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Liga Morska i Kolonialna w swojej programowej działalności kładzie ostatnio wielki nacisk na stronę wychowawczą pracy, zmierzając do coraz większego zespolenia społeczeństwa z zagadnieniami morza i kolonij. Praca w tym kierunku b. dobrze jest prowadzona przez Okręg Radomsko - Kielecki, który w zakresie wychowania morskiego młodzieży rozwinął bardzo szeroką akcję — zwiększył ilość członków Kół Szkolnych o przeszło 600 proc., zrozumiałe więc jest, że musi przygotować również odpowiedni zespół ludzi, mających bezpośredni kontakt z młodzieżą — a więc spośród nauczycielstwa. W tym celu organizuje kursy dla nauczycielstwa w różnych punktach Okręgu, których celem jest odpowiednie przygotowanie nauczycieli do pracy wychowawczo-morskiej z młodzieżą.

Okręg Radomsko - Kielecki zorganizował ostatnio w Częstochowie, Radomiu i Ostrowcu Kieleckim kursy ideologiczno - organizacyjne dla nauczycielstwa.

Kursy te cieszyły się dużą popularnością, czego dowodem może być liczny udział słuchaczy, mianowicie w Radomju było 160 osób z pomiędzy nauczycielstwa z miasta i powiatu radomskiego oraz z powiatu kozienickiego, a w Częstochowie na wykładach było 180 osób z miasta i powiatu. Podkreślić należy staranny dobór prelegentów, działaczy społecznych. Świadczy o tym zaproszenie na kurs do Częstochowy tak doskonałego znawcy spraw morza i wybrzeża, jak mgr. Franciszek Sokół, Kom. Rządu m. Gdyni, który wygłosił prelekcję p.t.: „Gdynia w służbie R. P.“. Prelekcja ta zainteresowała bardzo słuchaczy.

Odczyty generała Stanisława Kwaśniewskiego, prezesa Zarządu Głównego LMK, p. t. „Polska sprawa morska i kolonialna“, wygłoszona w Wilnie, Nowogródku, Poznaniu, Toruniu, Krakowie i Białymstoku wzbudzają duże zainteresowanie. Aktualne obecnie zagadnienie kolonialne i poważny dorobek pracy na morzu znajdują w społeczeństwie już nie tylko ligowym coraz większe zrozumienie. Frekwencja słuchaczy na odczytach prezesa LMK jest stale olbrzymia.

Liga Morska i Kolonialna bierze udział w powszechnej wystawie światowej w Nowym Jorku. Stoisko LMK jest już na ukończeniu. Zostało wykonane całkowicie w kraju i w końcu lutego będzie wysłane do Ameryki.

Wysiłki działaczy ligowych, zmierzające do podwojenia ilości członków, dają pozytywne wyniki. W rozwoju organizacyjnym LMK lata 1937 i 1938 wykazują duży wzrost liczby członków. Na 1 stycznia 1939 r. osiągnęliśmy w ogólnej liczbie 889.818 członków, gdy na 1.1. 1937 r. stan liczbowy członków wynosił 530.424. Zatem ilość członków wzrosła o 359.394, co stanowi 67 proc. ilości członków z 1937 r.

W poszczególnych kategoriach członków wzrost ilościowy wyraża się następującymi liczbami:

Członków zwyczajnych przybyło 59.879, czyli 48%, członków popierających przybyło 38.712, czyli 48%, członków zespołowych przybyło 87.584, czyli 46%, członków szkolnych przybyło 172.760, czyli 124%.

Jest rzeczą znamioną, że Okręgi kresowe, na ogół słabsze, w obecnym okresie sprawozdawczym wykazały największą dynamikę. Okręg Radomsko - Kielecki obecnie zajął drugie miejsce zarówno pod względem ilości członków (1-sze Okręg Śląski), jak też i pod względem spędzoności w pracy (1-sze miejsce Okręg Stanisławowski).

Niedawno założona w Paryżu „Polska Liga Morska i Kolonialna“ rozwija coraz żywszą działalność. Dnia 12 lutego b. r. z jej inicjatywy odbyła się uroczysta „Akademia Morska“ z okazji 19-lecia rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza i święta marynarki wojennej. Protektorat nad akademią objęli pp. ambasador R. P. w Paryżu Juliusz Łukaszewicz i attaché wojskowy i morski pułkownik Wojciech Fyda. W tym samym dniu została odprawiona Msza św. na intencję rozwoju polskiej idei morskiej z uroczystym poświęceniem sztandaru LMK.

Ośrodkiem życia polskich marynarzy - rybaków w Holandii jest Dom Marynarza w Scheveningen, — którym opiekuje się Zarząd Główny LMK. Dom ten jest właściwie ogniskiem firmy „Me-

wa“ i „Delfin“, które traktują pobyt swoich marynarzy w ognisku jako dalszy ciąg zaokrętowania na lugrach. Marynarze po powrocie lugrów z ładunkiem do portu żyją życiem skoszarowanym, śpią na lugrach, a posiłki i rozrywkę znajdują w Domu Marynarza.

W ognisku tym szereg gier, radio i patefon dostarczają rozrywki marynarzom. Niestety nie mają polskich płyt, — również czytelnia jest słabo zaopatrzona w polską literaturę. Książki i pisma marynarze wypożyczają przeważnie do czytania na lugrach, tak że potrzebna jest większa ilość egzemplarzy. Stosunek miejskich marynarzy jest nadzwyczaj serdeczny. Ognisko w Scheveningen gromadzi nie tylko Polaków z kraju, lecz także i z Limburgii. Opiekunem honorowym ogniska jest pełnomocny minister R. P., p. Wacław Babiński.

Byłoby rzeczą wskazaną, aby Oddziały czy Okręgi LMK, a nawet poszczególni członkowie, nawiązali ścisły kontakt z Polakami, rybakami połowów dalekomorskich, przesyłając im listy, książki i pisma. Przesyłki najlepiej kierować do poselstwa R. P. w Hadze. W chwili obecnej w Scheveningen jest zatrudnionych około 90 Polaków, a w sezonie (od maja do grudnia) przeciętnie około 120 Polaków.

W dniu 17 lutego br. odbyło się zebranie Wydziału Żeglugi Śródlądowej Zarz. Gł. LMK, na które zostali zaproszeni przedstawiciele sfer naukowych i technicznych. Zebranie było poświęcone zagadnieniom związanym z regulacją Wisły i problemem budowy dróg wodnych w Polsce. Po wyczerpującym referacie dyr. Zaczka nastąpiła ożywiona dyskusja. Podnoszono zgodnie wielką wagę zagadnienia i potrzebę pilnego realizowania planów od dawna opracowanych. Szczególnie w chwili obecnej, która stawia bardzo mocno potrzebę posiadania przez Polskę dostępu do zamorskich surowców, zwrócono uwagę na fakt, iż budzący się COP będzie wprawdzie zdolny produkować i przetwarzać surowce, nie będzie mógł jednak dostarczyć surowca tanią drogą wodną w głąb kraju, ani wywieźć produktu do portów morskich.

# KRONIKA GOSPODARCZA

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły w r. 1938 9.311.331,8 ton, a zatem w porównaniu do r. 1937, kiedy obroty te wyniosły 9.147.270,9 ton, wzrosły o 1,8 proc., co jest już stosunkowo niewielkim powiększeniem liczby obrotów. Przyczyny tego zahamowania szukać należy nie tylko w znacznym już wykorzystaniu urządzeń przeładunkowych portu, ale także w niezbyt sprzyjających warunkach politycznych, zwłaszcza na terenie Europy Środkowej, jak również w osłabieniu na jesieni ruchu tranzytowego.

Obroty zamorskie wykazują w okresie sprawozdawczym nieco większy wzrost, bo osiągając 9.173.437,7 ton, wzrosły wobec 9.006.176,3 ton z r. 1937 o 1,9 proc. Wzrosły również obroty z zapleczem drogą wodną, osiągając 121.370,9 ton wobec 118.858,1 ton w r. 1937. Zmalały natomiast i to poważnie, bo o 26 proc., obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem, które, nie odgrywając nigdy większej roli w obrotach portu gdyńskiego, spadły w roku ubiegłym do 16.523,2 ton wobec 22.236,5 ton z r. 1937.

Warto przy tym zwrócić uwagę, że w obrotach portu gdyńskiego nastąpiło korzystne przesunięcie na rzecz przeładunków drobnowych, które wyniosły 1.416.475 ton wobec 1.293.533 ton w r. 1937.

Z ogólnej sumy obrotów zamorskich w r. 1938 na przywóz przypada 1.526.535,7 ton, a na wywóz — 7.646.902,1 ton. Przywóz zamorski zatem wykazał po raz pierwszy spadek w porównaniu z rokiem poprzednim i to dość poważny, bo o 11,1 proc. Spadek ten spowodowany został zmniejszeniem się przywozu złomu żelaznego, porytów oraz nasion rolniczych, ryżu surowego, owoców świeżych, tranu, papieru, makułatury, papy, tektury, celulozy, jak również części wagonów i lokomotyw. Natomiast wzrósł przywóz rud, bawełny; z produktów roślinnych i zwierzęcych: kawy, kakao, korzeni, świeżych śledzi, skór, wełny, juty, a z metali: miedzi, cyny i cynku.

Wywóz zamorski w stosunku do r. 1937 wzrósł o 4,8 proc. Wzrósł wywóz tarcicy, bali, kopalniaków, zboża, maki pastewnej, ryżu łuszczonego, warzyw, przetworów mięsnych, jaj, masła i cukru. Szczególnie jednak charakterystyczna jest pozycja wy-

wozu węgla, bo jakkolwiek wywóz węgla kamiennego spadł o 4 proc., to wywóz węgla bunkrowego wykazał rekordowy wzrost o 67 proc., a mianowicie z 611.582 ton w r. 1937 do 1.018.622 ton w r. 1938. Wskazuje to, że Gdynia stała się poważną stacją bunkrową, do czego przyczyniło się niewątpliwie w znacznym stopniu zakupienie nowoczesnych pływających stacji bunkrowych, które pozwalają przejeżdżnym statkom zaopatrywać się w węgiel bez zawijania do portu. Wywóz węgla w roku ubiegłym pod względem ilości wyniósł 83,67 proc. ogólnego wywozu przez Gdynię, a 69,74 proc. ogólnego obrotu.

W ciągu roku 1938 weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 12.990 statków o łącznej pojemności 13.012.161 trn., z czego weszło 6.498 statków o łącznej pojemności 6.506.045 trn., a wyszło 6.492 statki o łącznej pojemności 6.506.116 trn. W porównaniu do roku 1937, kiedy weszło do portu gdyńskiego 5.766 statków o pojemności 5.638.318 trn., a wyszło 5.759 statków o pojemności 5.635.243 trn, ruch statków w porcie gdyńskim w r. 1938 wzrósł bardzo znacznie, bo o 15,4 proc., co jest największym z notowanych dotychczas w Gdyni skoków naprzód w tej dziedzinie. Jednocześnie wzrósł średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni z 978 trn. w r. 1937 do 1.001 trn. w r. 1938. Spadło natomiast wykorzystanie tonażu. Na jedną tonę rejestrowaną netto przypadało na wejście 0,234 tony wobec 0,305 tony w r. 1937, na wyjściu — 1,175 tony wobec 1,293 tony w r. 1937.

Na pierwszym miejscu utrzymała się nadal bandera szwedzka z 2.841 statków o łącznej pojemności 1.941.418 trn., co stanowiło

14,9 proc. ogólnego ruchu; bandera polska z 1.448 statkami o łącznej pojemności 1.749.961 trn. zajęła, podobnie jak w latach ubiegłych, drugie miejsce, obsługując port gdyński w 13,4 proc. Na trzecim miejscu stała Finlandia — 10,4 proc., na czwartym Dania — 10 proc., na piątym Włochy — 8,3 proc. Dalej szły bandery: angielska — 8 proc., norweska 7,7 proc., niemiecka — 7,1 proc., Stanów Zjednoczonych Ameryki — 4,5 proc., lotewska — 4,2 proc., grecka — 3,9 proc., estońska — 3,3 proc., holenderska — 1,5 proc., sowiecka — 0,4 proc., panamska — 0,3 proc., rumuńska, jugosłowiańska, francuska, gdańska, litewska, portugalska, węgierska, islandzka, egipska, irlandzka i belgijska.

Średnia ilość statków, przebywających równocześnie w porcie w roku ubiegłym, wynosiła 57, a średni czas postoju statku w porcie — 55,5 godzin.

W przeciągu r. 1938 ogólny ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 43.205 osób, z czego przyjechało 13.238 osób, a wyjechało 29.967 osób. Największy ruch pasażerski zanotowano przy tym między Gdynią a Stanami Zjednoczonymi, dalej z Anglią, Argentyną, Francją, Danią i Kanadą. Do wzmoczenia ruchu pasażerskiego przyczynił się również wydatnie wycieczki morskie, organizowane przez Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe, w których w roku ubiegłym wzięło udział ogółem 3.174 osoby.

W przeciągu miesiąca stycznia r.b. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 827.153,6 ton, z czego na obroty zamorskie przypada 825.351,6 ton. Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 119.490,7 ton, a na wywóz 705.860,9 ton. Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wyniosły 169 ton, a obroty z wne-

DO DNIA 1. II. 1939 R.  
ZEBRANO NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ  
W GOTÓWCE I PAPIERACH WARTOŚCIOWYCH

8.204.721.82

trzem kraju drogą wodną 1.633 ton. W porównaniu do miesiąca stycznia r. ub. ogólne obroty za miesiąc sprawozdawczy wzrosły o 25.537.1 ton.

W przeciągu stycznia r. b. polskie połowy morskie dały ogółem 1.257.620 kg ryb wartości 690.590 złotych, z czego na połowy przybrzeżne przypada 136.220 kg wartości 63.326 złotych, na połowy dalekomorskie 968.920 kg wartości 580.804 złotych. Jak widzimy zatem, połowy dalekomorskie stanowią coraz poważniejszą pozycję w polskich połowach morskich i w tym też niewątpliwie kierunku pójdzie rozwój naszego rybołówstwa morskiego.

W końcu stycznia r. b. odbyło się zebranie Rady Portu, na którym omówiono program inwestycji w porcie gdyńskim na okres najbliższych 3 lat. Najważniejsze z tych inwestycji to przedłużenie pirsu pasażerskiego, przecięcie móla węglowego, pogłębienie niektórych nabrzeży do przeładunku węgla oraz budowa nowego basenu dla przeładunku rud i towarów masowych.

Rok 1938 przyniósł dalszy pomyslny rozwój polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe. Przedsiębiorstwo to, jak wiadomo, utrzymuje komunikację pasażersko - towarową na czterech liniach, a mianowicie: z Gdyni do Nowego Yorku, przez Kopenhagę i Halifax do portów Zatoki Meksykańskiej, do Południowej Ameryki oraz między Constanzą a Palestyną.

Na linii północno - amerykańskiej motorowce G.A.L. „Piłsudski“ i „Batory“ odbyły po 20 podróży tam i z powrotem, przewożąc ogółem 18.736 pasażerów, 46.448,5 ton ładunków i 12.073 worków poczty.

Na linii południowo-amerykańskiej statki „Kościszko“ i „Pułaski“ odbyły razem 10 podróży tam i z powrotem, przewożąc 10.406 pasażerów, 28.536,4 ton towarów i 254 worki poczty. Ponadto statki towarowe, wydzierżawione przez przedsiębiorstwo, odbyły 10 podróży do Ameryki Południowej i 3 z Ameryki, przewożąc ogółem 47.620,2 ton ładunku.

Na linii bawełnianej wydzierżawione przez przedsiębiorstwo statki odbyły razem 9 podróży

do portów meksykańskich i z powrotem, przewożąc 71.413,7 ton ładunku.

Obsługujący do połowy listopada r. ub. linię palestyńską statek „Polonia“ odbył 20 podróży do Palestyny i z powrotem, przewożąc razem 14.579 pasażerów, 13.111 ton ładunków i 426 worków poczty. Rok 1939, w którym przybędą nowe motorowce „Sobieski“ i „Chrobry“, przyniesie niewątpliwie dalszy rozwój prac przedsiębiorstwa.

Według ogłoszonych ostatnio danych Lloyd Register, w r. 1938

## Z W Y D A W N I C T W

### PIOSENKI O MORZU

Liga Morska i Kolonialna miała szczęśliwą myśl, ogłaszając konkurs na pieśni o morzu. Brak ich odczuwały szkoły, organizacje młodzieży i dorosłych. Morze polskie nie miało swoich własnych pieśni. Niektórzy kompozytorowie, jak: F. Nowowiejski, St. Kazuro, Z. Moczyński, przed laty ogłosili szereg pieśni morskich. Z wyjątkiem jednak hymnu „Bałtyk“ Nowowiejskiego, pieśni te nie zdobyły popularności.

Z konkursu LMK ukazało się w druku aż 15 pieśni, podzielonych na 4 grupy: dla młodzieży, marynarzy, na chóry męskie i mieszane. Wartość artystyczna tych pieśni nie jest równa. Jest jednak wśród nich kilka najzupełniej udanych jak np.: „Narzekańie ryb“ — W. Hausmana lub „Córka rybaka“ — J. Pasierba-Orlanda, a przede wszystkim piękna i oryginalna pieśń na chór mieszany „Przysięga“ — K. Wiłkomirskiego. Z grupy czterech pieśni dla młodzieży, dwie mogą liczyć na rozpowszechnienie i powodzenie: „Narzekańie ryb“ — Hausmana i „Piosenka o FOM“ — Moczyńskiego. Mniej szczęśliwie wypadły: „Córka morskiego króla“ i „Na morze“ — Moczyńskiego, ale i one będą śpiewane. Cztery wspomniane pieśni zasługują na rozpowszechnienie wśród młodzieży szkół średnich, wiejskiej i świetlic robotniczych.

Piosenki dla marynarzy (ukazało się ich 7), może nie są zbyt oryginalne, ale wszystkie są ułożone z koniecznym „fasonem“ i mogą liczyć na powodzenie. Szczególnie trzy z nich są udane: dziarska, marszowa „Dzwon okrętowy“ i „Przyszła kryska na Matyska“ — Moczyńskiego, oraz

spuszczono na wodę 1.119 statków o łącznym tonażu 3.033.593 trb., z czego w samej Wielkiej Brytanii i Irlandii wybudowano 267 statków o łącznym tonażu 1.030.375 trb. Na drugim miejscu w tej dziedzinie stały Niemcy, które wybudowały 193 statki o łącznym tonażu 480.797 trb., trzecie miejsce przypada Japonii, czwarte Holandii, piąte Stanom Zjednoczonym. Ogólna ilość nowego tonażu w r. 1938 w stosunku do r. 1937 wzrosła o 12 proc., a w stosunku do r. 1936 aż o 43.2 proc. i jest najwyższa w okresie ostatnich ośmiu lat.

pieśń o charakterze ludowym „Córka Rybaka“ — Pasierba-Orlanda. Należało by zwrócić uwagę władz marynarki wojennej i handlowej na ukazanie się tych pieśni. Polscy marynarze niewiele mają swoich oryginalnych pieśni.

Wreszcie dwie pieśni na chór (Porwita i Moczyńskiego) oraz dwie na chór mieszany (Wiłkomirskiego i Lorenta), wzbogacają naszą literaturę chóralną. Faktura tych pieśni niezbyt trudna, przeznaczone są one dla chórów średnich. Nadają się do wykonywania na uroczystościach, obchodach i akademiach.

Warto się z wydanymi przez LMK piosenkami zapoznać i rozpowszechnić je. Wydawnictwo to, nawet przy największych zastrzeżeniach, jest dużym krokiem naprzód w powstaniu aktualnego pieśniarstwa polskiego. Jest to bowiem próba pierwsza i udana.

Na podkreślenie zasługują teksty pieśni pióra K. Makuszyńskiego, J. Stępowskiego i Z. Kleszczyńskiego.

BR. RUTKOWSKI

### KSIAŻKI NADESLANE

Michał Rusinek — Polska zaczyna się od Gdyni. Nakł. Państw. Wydawnictwa Książek Szkolnych we Lwowie. Str. 88, 36 ilustr. Cena zł. 2,50.

Niewielka ta książeczka — to barwny i żywy reportaż o mieście wyrosłym w przeciągu 20 lat z małej wioski rybackiej w jeden z najpotężniejszych portów europejskich. Autor, gawędząc interesująco z czytelnikami, rozmawiając z marynarzami i robotnikami portowymi, odsłania różne tajemnice Gdyni, zacierając ciekawym okiem w każdy kąt i każde nabrzeże młodego portu.

W czasie wszędobylskiej prze-



chadzki opowiedzianej w dziewięciu rozdziałach, stwierdzamy obecny stan urządzeń gdyńskiego portu, przebiegamy pokrótce historię polskiej marynarki i z zaufaniem patrzymy na jej przyszłość, budowaną pod sztandarami Państwowej Szkoły Morskiej.

Sally Salminen — Katrina. Wyd. Książnicy - Atlas, Lwów — Warszawa. Str. 500. Cena zł 10.

Powieść ta jest debiutem literackim p. Sally Salminen, która w dzieciństwie mieszkała na Wyspach Alandzkich i ich obraz wbił się jej w pamięć tak silnie, że mimo różnorodnych kolei życia, nie zapomiała o nich i na ich tle rozwinęła akcję swojej powieści. Bohaterką jest tu młoda dziewczyna, córka bogatego gospodarza ze Szwecji, która po wyjściu za mąż jedzie na Wyspy Alandzkie. Życie jej jest bezustanną walką z biedą i kłopotami, umie sobie jednak z nimi poradzić i nie traci siły ducha. Powieść prosta, o życiu prostych ludzi, bez wielkich zdarzeń — ale napisana z wielkim zrozumieniem zmagañ ludzkich, oddająca wartość wiernego, do końca czynnego życia.

Jolan Földes — Orzeł czy

reszka. Wyd. Książnica - Atlas, Lwów — Warszawa. 1938. Str. 378.

Egipt jest tłem ostatniej powieści p. Földes. Ścierają się tu odrębni rasowo Arabowie i Europejczycy, zmagają się ze sobą różne narody Europy o przewagę. Warstwę uprzywilejowaną stanowią Anglicy, o których sile świadczy ich wspaniała flota bojowa. Warstwa ta nie łączy się z narodami słabszymi. Toteż bohaterska powieści, Węgierka Ewa Martin, która przybyła tu w pogoni za szczęściem i zapomnieniem złych chwil w Europie — nie czuje się tu dobrze.

Powieść jest plastycznym obrazem dzisiejszych rozgrywek na wielką — światową i mniejszą — osobistą skalę.

Alfredo Panzini — Latacka Diogenesa. Wyd. Książnica-Atlas Lwów — Warszawa. Str. 219. Zł. 5.60.

Książka ta jest określeniem stosunku autora do życia. Mimo założeń tak głębokich, ujęta jako pamiętnik z wakacji spędzonych nad morzem, nie ma ona w swej formie ani treści żadnych nalotów mralizatorskich. Jest na pozór bezpretensjonalną gawędą o drobnych

zdarzeniach i nieważnych ludziach — ale Panzini, jako wybitny intelektualista o skłonnościach filozoficznych, wszystko, co się wokół niego dzieje, opromienia błyskami swych rozważań zawsze interesujących, pełnych pobłażliwej ironii i mądrej wyrozumiałości.

Przepisy uczęszczania i zachowania się obcych okrętów wojennych w portach i na wodach Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw bałtyckich. Wyd. Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej. Warszawa 1938.

A. Panzini — Ksantypa. — Wyd. Książnica - Atlas, Lwów — Warszawa. Str. 160. Zł 4.80.

M. Bontempelli: Adria, dzieje kobiety pięknej. — Wyd. Książnica-Atlas. Lwów — Warszawa. Str. 241. Zł 6.50.

Dr A. M. Wieczorek — Fotografowanie na nartach. — Wyd. Wł. Wilak, Poznań, 1938. Str. 48. Cena zł 1.50.

Feliks Oczykowski — Obsługa pedni warsztatowych. Wydawnictwo techniczne Ministerstwa Komunikacji. Nr. 10. Warszawa 1938. Str. 191. Rys. 88.

## POLMIN

PAŃSTWOWA FABRYKA OLEJÓW MINERALNYCH  
CENTRALA WE LWOWIE  
Akademicka 7

d o s t a r c z a :

B E N Z Y N Y  
N A F T Y  
O L E J  
S M A R  
P A R A F I N Y  
A S F A L T Y

KOPALNIE WŁASNE - GAZOCIĄGI  
RAFINERIA W DROHOBYCZU  
ODDZIAŁY HANDLOWE W CAŁEJ POLSCE  
STACJA BUNKROWA W GDYNI  
STACJE BENZYNOWE W CAŁEJ POLSCE

## Spółka Akc. J. JOHN w Łodzi

TOKARKI do metali najnowszej konstrukcji 9-ciu typów  
WIERTARKI do metali słupowe i kadłubowe  
PRZEKŁADNIE zębate i motoreduktory, przekładnie ślimakowe w skrzyniach olejnych i przekładnie o bezstopniowej zmianie obrotów  
KOŁA ZEBATE czołowe z zębami frezowanymi prostymi, skośnymi, daszkowymi; koła zębate łożkowe z zębami heblowanymi  
NAPĘDY PASKAMI KLINOWYMI (texropy)  
PEDNIE (transmisje) sprzęta cierne, naprężacze pasów itp. Koła zamachowe.  
GŁADZIARKI (kalandry) dla przemysłu włókienniczego i papierniczego.  
POSTAWY WALCOWE (miewniki) typu Miaga. Zapasowe wałce żeliwne utwardzone  
KOTŁY ŻELIWNE oryg. Strebela oraz radiatory (grzejniki do ogrzewań centralnych  
ODLEWY zwykłe maszynowe i z żeliwa wysokowartościowego, oraz odlewy dla przemysłu chemicznego z żeliwa kwaso- i ognioodpornego  
PIECE ŻELIWNE szybkoogrzejne cyrkulacyjne

FABRYKA  
OKUC  
BUDOWLANYCH

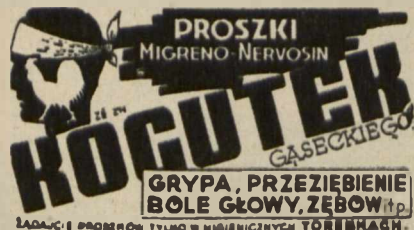
## BRACIA LUBERT

SPÓŁKA  
AKCYJNA

WARSZAWA - UL. ZŁOTA 34.

Telefony Wydziału Sprzedaży: 647-35 i 303-08.

Nowoczesne okucia budowlane - Katalogi, cenniki i oferty na żądanie.



Ku Radości Życia

przez radio  
**P H I L I P S A**

# Rozrywki umysłowe

## ZADANIA

### 8. REBUS

(Zad. konk. 27)

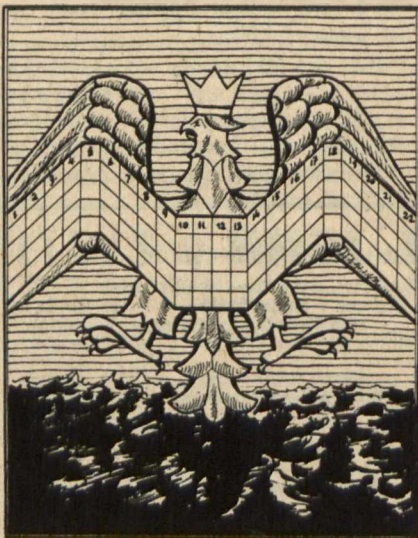


Z podanego rebusu należy odczytać „powiedzonko” „cynika” greckiego, który mieszkał w beczce.

„Diogenes”.

### 9. LOGOGRYP

(Zad. konk. 28)



Do rzędów pionowych podanej figury należy wpisać kolejno 22 pięcioliterowe wyrazy w/g poniższych znaczeń. Pierwsze litery wyrazów, czytane kolejno, dadzą zawsze aktualne rozwiązanie.

#### Znaczenie wyrazów:

1. Świąte miasto Mahometan. 2. Lekkie mgły nad moczarami. 3. Ustępstwo, opust. 4. Lekki wietrzyk chłodny. 5. Imię powieściopisarki polskiej. 6. Średnowieczny przyrząd wojenny do niszczenia murów. 7. Narkotyk, trująca. 8. Imię męskie. 9. Wleka nawałnicą z wichurą. 10. Roślina czczona przez Hindusów. 11. Lewy dopływ Dniestru. 12. Jadowita żmija indyjska. 13. Żona Ozyrysa egipskiego, boga zmarłych. 14. Wódz arabskiego szczepu. 15. Księga święta Mahometan. 16. Tytuł powieści Marczyńskiego. 17. Dochód z kapitału. 18. Duża łódź, czółno. 19. Wał ziemny. 20. Obraz święty w kościele wschodnim. 21. Strunowy instrument muzyczny. 22. Starożytny drobiazg, przedmiot.

„Nek”.

### 10. SZARADA

(Zad. konk. 29)

W radosnym szyku dzień nadplywa, na jasnej grzywie azościej - trzeciej — świt się naglna, jak cęciwa na fal wzburzonych srebrnym grzbiecie. Dwa - siódme ptoną zórz czerwienią przez mgły, co błądzą ponad morzem, u brzegów się sześć - siódme pienia — na wletrze biały czwór proponiec. Raz - wspak trzy - siódme stoją w dali, wltają ranek biały dachów, co się od blasku dnia zapalił i uśmiechnięty ślad na plachtu. W przemokłych sieciach wiatr podzwania i o dalekich śni połowach, o tym czwór morze od świtania — to raz rybackich brzmli rozmowach. Śledm - pięć się srebrne słońca strugi, dwa - pięć złudzenie, że to lato — to mgły włosenne i szarugi są dla roboczych dni zapłata. W dwa - trzeciej błędzie już o świcie i przez dzień idę — w nocy ginę — i tak przez całe moje życie w krainę baśni i złud płynę... „Pomorzanin”.

### 11. ELIMINATKA

(Zad. konk. 30)

Do podanej na końcu działu figury należy wpisać poziomo 8 wyrazów w/g niżej podanych znaczeń i następnie skreślić z nich litery, wchodzące w skład „klucza”, którym jest pięcioliterowy wyraz, oznaczający wyrobnika chińskiego. Pozostałe litery dadzą właściwe rozwiązanie.

#### Znaczenie wyrazów:

1. Oryl. 2. Zwój. 3. Lekka przezroczysta tkanina. 4. Imię męskie. 5. Wysepka naprzeciw Wenecji. 6. Mityczny zwierz. 7. Moneta włoska. 8. Rodzaj jedwabnej lub wełnianej chustki.

„Well”.

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

## ROZWIĄZANIA

„MORZE I KOLONIE” Nr 1 — Styczeń 1939

### 1/20. ELIMINATKA RYSUNKOWA

Rysunki eliminatki: SAN — SOWY — BURMA — OKA. „Klucz”: bambus.

Rozwiązanie: NOWY ROK.

### 2/21. SZARADA

„Nadzieje Nowego Roku”.

### 3/22. PODWÓJNY PALINDROM

Wyrazy palindromu: OGNiWO — NASTRÓJ — INFULA — WADIUM — YACHTY — PIĘCYK — INSULA — LENNIK — INTIME — FIKSAZ — INFIMA — LESNIK — IMADŁO — PŁOMYK — OTREBY (wspak) — WIELUN — IDEALY — NAWRÓT — ODEZWA. A zatem wprost i wspak 1 rząd daje: „ONI WYPILI FILIPY WINO” — a 2 rząd: — „WOL UTYL I MA MIŁY TULÓW”.

### 4/23. REBUS.

„Morze to niezawista gospodarka”.

Wszystkie zadania z N-ru 1-go (na ogólną ilość 105 nadesłanych) rozwiązało 70 osób; po 3 — 18; po 2 — 11; po 1 — 6 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. MERLE Stanisława — Gabin, pow. Ostylin.
2. Inż. BARZYKOWSKI Tadeusz — Mościce.
3. KRYSZTOFIKOWA Helena — Rembertów, 11 Listopada 1, m. 1.
4. CZECHOWICZ Jerzy — Gródek Jagielloński, gimnazjum.
5. ROSTAFIŃSKI Feliks — W-wa, Belgijska 3, m. 35.
6. GAWŁOWSKI Tadeusz — p-ta Goraj, woj. lubelskie.

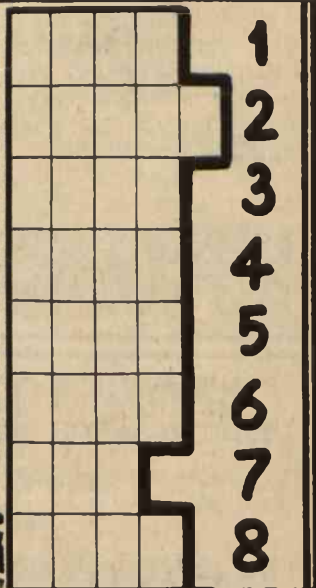
Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę i prosimy o potwierdzenie odbioru.

## SPROSTOWANIE

W poprzednim numerze „Morza i Kolonii” „chochlik drukarski” poprzestawiał kilkanaście zadań Nr 5 i 6 — za co naszych Czytelników Działu i Sympatyków przeproszamy.

\*) W następnym numerze zakończymy „Konkurs Autorski” i podamy sposób głosowania na najlepsze zadania.

w. u.



## CENY OGŁOSZEŃ

ZA TEKSTEM: cała strona 1600 złotych; 1/2 strony 850 złotych; 1/3 strony 600 złotych; 1/4 „ 475 „ i 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 699-86, P. K. O. Konto Nr. 367  
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca

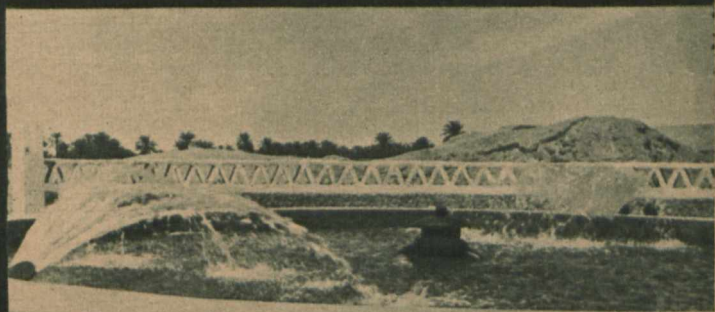
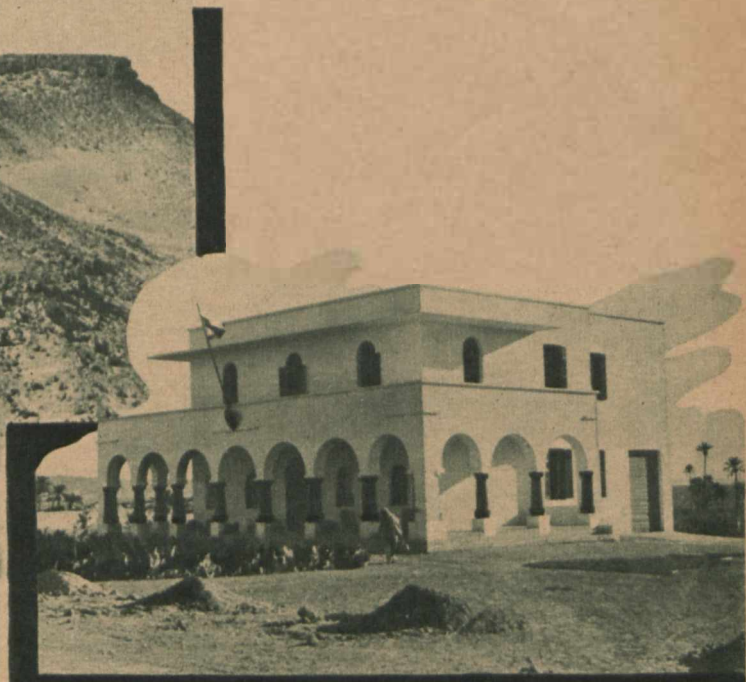
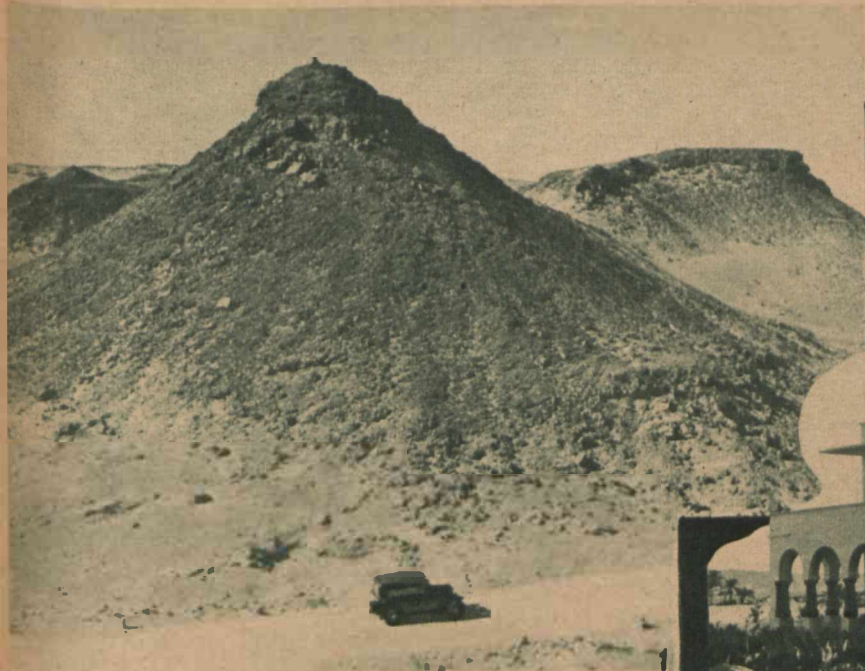
Za dział ogłoszeniowy Redakcja nie odpowiada

Wyd.: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Redaktor: JANUSZ LEWANDOWSKI

Oplatę pocztową uiszczono ryczałtem

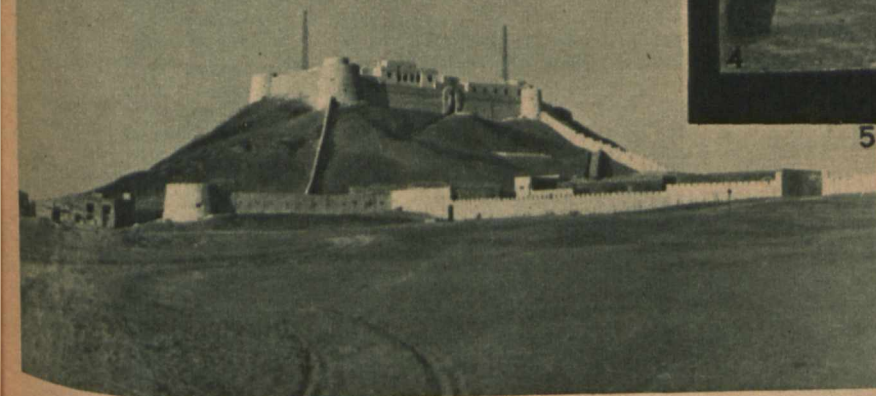
Druk i ilustracje wykonano w Zakładach Graficznych Dom Prasy, S. A., Warszawa



**M**artwe serce Sahary zaczyna bić zwolna, bezdrożne i puste jej tereny ożywają się stopniowo na skutek nieustannych wysiłków rządu libijskiego. W nielicznych oazach powstają forty, strażnice bezpieczeństwa, w których buduje się szkoły i szpitale dla ludności tubylczej. Rząd faszystowski z wielkim nakładem pracy bije coraz to głębiej w Saharę idące drogi.

Ułatwia się pracę rolnikom, tak tubylcom jak i Włochom, wierząc studnie artezyjskie.

Oto kilka zdjęć z wnętrza Libii: 1) droga z Murzuku do Gatu (nowierzchnia bitumiczna), 2) gmach komisariatu w Mizdzie, 3) studnie artezyjskie — Gadames, 4) komenda karabinierów w Kuftrze, 5) fort Brach w Fezanie.



5



stab.

2595

1939

3

CZASOPISMA



Libia — zamek berberski w Nalut