



# WARTARNA MORSKA

„PRZEZ MORZE DO MOCARSTWA”

TYGODNIK ILLUSTROWANY POSWIECONY  
POLSCE NAD MORZEM



Życie w porcie gdyńskim

# Droga do Mocarstwa

Dzięki energicznej i rzeczowej polityce jaką prowadzi Państwo Polskie od szeregu lat, sytuacja nasza wśród państw świata nabiera coraz wyraźniejszych rysów. Stajemy się mocarstwem.

Niemcy przestali mówić o konieczności odebrania nam Pomorza i znaleźli drogę zbliżenia, przekonawszy się, że powaga i moc Państwa Polskiego rosą w krzepką całość, z którą wszyscy liczyć się muszą.

Nasze stosunki z Rosją uległy zupełnej poprawie. Cała słowiańszczyzna instynktownie odczuła, że Polska w swoim pochodzie rozwojowym kroczy uparcie naprzód, przeto w interesie wszystkich krajów słowiańskich jest zacieśniać istniejące węzły przyjaźni, aż się przekształcą w serdeczne braterstwo.

I nie brak dziś dowodów, iż owe braterstwo słowiańskie stanie się żywym ciałem. Stosunki nasze z Czechosłowacją narastają serdecznością jak plaster miodu. Naszych pobratymców interesuje wszystko co objawia rozrost potęgi Państwa Polskiego. Pragną z nami współpracować nad Bałtykiem, w Gdyni, wychodząc z założenia głębiej pojętego, iż siła każdego państwa słowiańskiego branego osobno, jest drogocenną częścią ogólnej sumy sił całej Słowiańszczyzny. I Jugosławia i Bułgaria pojmują niemniej dokładnie, że Polska rozpoczęła spełnianie swojej misji dziejowej, jako czynnik słowiański, na zachodzie i na północy Europy.

I nie tylko państwa słowiańskie zdają sobie sprawę z tego, że wyrastamy na mocarstwo. We Francji odezwały się głosy mające wagę niepoślednią, które głoszą, że Polska „stała się dorosłym mężczyzną” i jest „na drodze do wielkiego mocarstwa”, z którym nie można rozmawiać jak z „młodszym” braciszkiem, lub z ubogim krewnym.

Istotnie, w zbiorowej duszy polskiej odbywają się w ostatnich latach wielkie przemiany, a z owych przemian wewnętrznych wypływa nasza wola działania i nasze czyny.

Postawiliśmy nasze mocne stopy nad Bałtykiem i postawiliśmy je twardo. Wewnętrzna siła rozeznawania pojęliśmy, że droga do mocarstwa prowadzi przez morze. I to jest nasz krzyk na całą Polskę, który powinien poruszyć wszystkich. Te słowa: — „Przez morze do mocarstwa” należy płomiennymi literami wypisać na narożnikach wszystkich ulic w miastach polskich. Trzeba je głosić wszędzie i wszystkim. Niech małe dzieci uczące się alfabetu znają to zawołanie Polski dzisiejszej, albowiem musi się ono stać jawą żywą — czynem wydartym z nicości przez naszą pracę zbiorową — kolosem, w którego żyłach pulsować będzie krew gorąca!

To jest poezja życia i poezja czynu. Oto w Gdyni i nad morzem ma się realizować widomie ów pęd do Nowej Polski i Mocarstwowej Polski.

Na wiosnę mają być rozpoczęte nowe budowle, a na pryncypalnym miejscu ma stanąć potężny niebotyk, gmach o trzynastu piętrach finansowany przez Fundusz Pracy.

Wybudowaliśmy potężny i piękny port. więc teraz czas na budowanie miasta — miasta wielkiego i nowoczesnego, któreby prawdziwie świadczyło o naszej potędze działania, nie zaś aby było tylko bladym refleksem czynu dokonanego w porcie.

Gdynia stała się ośrodkiem naszego handlu morskiego, a stopniowo rośnie w centrum handlu tranzytowego krajów bałtyckich. I nie tylko dlatego powinna

Julian Rummel

## Jak rozumieć hasło „Frontem do Morza”

Od kilku lat są rzucane u nas hasła: „Polacy na morze”, „frontem do morza”, „navigare necesse” itd., lecz wydaje się, że w szerszych warstwach społeczeństwa niema dostatecznego zrozumienia istoty tych haseł. Wielu wydaje się, że obowiązkiem młodzieży jest iść na służbę morską lub conajmniej zajmować się sportem żeglarskim.

I jedno i drugie jest dobre, lecz ujmując rzeczy realnie, musimy zdać sobie sprawę z tego, że żeglugę handlową w Polsce uprawia prawie, że wyłącznie Państwo, a nie jak wszędzie (prócz Rosji) — kupiectwo. W tych warunkach żegluga może się rozwijać nie jako przemysł samodzielny, a tylko w zależności od potrzeb i możliwości Rządu, t. j. przynajmniej w okresie, jaki możemy przewidzieć, że sytuacja u nas będzie inna, niż w szeregu innych krajów. Mając zatem na względzie, że polski handel zagraniczny jest rozwinięty słabo, możemy się obawiać, że popyt na marynarzy dużym nie będzie. Z drugiej strony służba na morzu należy do trudnych i raczej niewdzięcznych pod względem kariery i nie wszyscy są do niej zdolni. Marynarze wszystkich szczebli pełnią funkcje służbowe w stosunku, jeśli mówić o żegludze handlowej, do kupca, gdyż zadaniem tej żeglugi jest przedewszystkiem obsługa handlu.

W każdym zaś wypadku służba na okrętach kupieckich, sport żeglarski itd. może potrzebować u nas rocznie tylko bardzo skromnego narybku, pozostającego w zupełnie niewspółmiernym stosunku do przeszło 30 milionowego narodu. Nawoływanie więc szerszych warstw społeczeństwa do morza, nie może być równoznacznem z zachęceniem do służby morskiej.

Możliwość szerokiego wykorzystania morza daje nam posiadanie wolnego dostępu do morza oraz portu w Gdyni, która jest naszą bramą na świat. Brama istnieje jednak nie tylko dla tego, abyśmy mogli ukradkiem przez nią spoglądać na szerszy świat, podziwiać co tam robią inni i zazdrościć innym narodom ich dorobku i bogactwa, lecz, i głównie po to, abyśmy mogli sami wychodzić przez nią w świat w poszukiwaniu dobrych zarobków, innymi słowy wykorzystać wszystko to, co daje morze pod względem gospodarczym. Inaczej nasze hasła i nasze zainteresowanie morzem pozostanie jałowem i jako takie będzie krótkotrwałem.

Wszyscy wiemy, że handel światowy, międzynarodowa wymiana towarów, odbywa się, w ogromnej swej części, drogą morską a zatem, jeśli się mówi o wykorzystaniu morza, należy pod tem rozumieć przyjęcie udziału czynnego w tej międzynaro-

się rozróż w stolicę morską Państwa Polskiego, ale z tej głębokiej przyczyny, że nad Bałtykiem musi stanąć miasto-kolos, miasto w stuprocentach polskie — bastion niezdobyty, który na wieczne czasy ma promieniować kulturą polską na zachód i wschód, gdzie poza granicami Polski żyją nasi bracia.

Przeto tu, w Gdyni i na całym wybrzeżu, trzeba skupić siły i wolę naszą, i budować bitą drogę, która doprowadzi Państwo do wielkiego Mocarstwa.

dowej wymianie towarów, ze wszystkim, co z tem jest związane.

Również wiemy, że nasz handel jest bierny. Sprzedajemy nasze towary w ogromnej większości franko nasz port, albo franko granica, nabywamy zaś towary zagraniczne z dostawą na miejsce. W związku z tem można powiedzieć, że prawie nie przyjmujemy udziału w międzynarodowej wymianie towarów, naszymi towarami obracają obcy, a zatem Polska należy do krajów eksploatowanych, nie zarabia, a płaci. Bodaj, że żadne państwo europejskie nie ma tak małego, w odniesieniu na głowę ludności handlu zewnętrznego, jak Polska.

Bogactwo daje potęgę. Nie będziemy filozofowali, czy to dobrze, sprawiedliwie, czy też źle i niesprawiedliwie. Lecz tak jest. Od najbardziej zamierzonych czasów, jakie zna historia, t. j. od kilku tysięcy lat wstecz tak było i pozostało.

Wiemy z tej samej historii, że najwaleczniejsze armje nie mogły w wyniku ostatecznym nie zdziałać, jeśli skarb był pusty. W naszej historii mamy niestety dość takich przykładów.

Natomiast przy pełnym skarbie udawało się często osiągnąć powodzenia, gdyż armje można było wynająć, lub, mając pieniądze przyciągnąć do siebie sojuszników, nabyć narzędzia i materiały wojenne.

Najlepiej rozwinięte mięśnie nie będą warte, jeśli brzuch będzie pusty.

Ten czynnik bogactwa zawsze odgrywał ogromną rolę i nie wskazuje na to, aby się w ostatnich czasach coś pod tym względem zasadniczo zmieniło. Rozumie się, że ten czynnik nie był i nie jest jedynym decydującym, lecz niewątpliwie pozostaje on czynnikiem ważnym.

Tę zasobność, to bogactwo państw, narodów i miast stwarzał przeważnie, prawie że wyłącznie, handel morski.

Na ten temat istnieje mnóstwo prac, mnóstwo aforyzmów, w tem i polskich poczynając od znanego aforyzmu Anny Jagiellonki.

Powstaje więc zagadnienie, jak do tego handlu morskiego dojść. Zdaje się, że nie było wypadku, aby Państwo jako takie tworzyło handel. Ono może dopomóc, stworzyć sprzyjające jego rozwojowi warunki, i nie przeszkadzać mu, lecz nie może samo prowadzić handlu który wzbogacałby jego ludność. Bywały wypadki, że Państwo prowadziło handel. Lecz wówczas ludność była eksploatowana; Państwo wywoziło zboże, lecz ludność była głodna.

Wszystko na świecie zależy od ludzi, od jednostki, gdyż człowiek jest twórcą życia.

(Ciąg dalszy na stronie 4-tej).

# O szkolnictwo średnie w Gdyni

Wdzięczny jestem Panu Redaktorowi, że rozpoczynając swoje wydawnictwo „Latarni Morskiej”, zaraz na wstępie jej działalności, rzucił snop światła na stosunki w gdyńskim szkolnictwie średnim. Choć nie wątpię, że w tej materji na łamach waszego pisma zechcą się wypowiedzieć kompetentniejsi odemnie, to jednak nie mogę sobie odmówić przyjemności wypowiedzenia kilku uwag na ten temat. Nie mam przytem pretensji zajmowania się całokształtem tego zagadnienia a poprzestaną na gimnazjum Tow. Szkoły Średniej, jako szkole gdyńskiej.



Wiatrak nad morzem.

Windmill on the Polish Baltic shore.

Obserwując od początku istnienia tego gimnazjum działalność jego zbliżka, mogę stwierdzić, że pod kierownictwem obecnego dyrektora p. prof. Niemca, gimnazjum to stanęło na poziomie należywym, budząc do swych poczynań zaufanie decydującego czynnika tj. rodziców. Zmiana kierownictwa miała dalek widoczny skutek, że Komisarjat Rządu odnosi się do gimnazjum Tow. Szkoły Średniej jaknajbardziej i pomocą swoją egzystencję mu umożliwia. Niewątpliwie również władze szkolne, jak Kuratorjum i Ministerstwo, żywią pełne uznanie dla wysiłków miasta i społeczeństwa gdyńskiego, zmierzających do utrzymania i rozwinięcia tej niezmiernie ważnej dla przyszłości Gdyni placówki.

Jest rzeczą naturalną, że młodzież żyjąca i ucząca się nad morzem więcej od młodzieży w centrum, czy na południu naszego kraju, wehłania tego „wiatru od morza” nie tylko do płuc, ale przedewszystkiem do duszy.

Jest całkiem obojętne, czy młodzież ta później poświęci się zawodom mającym bezpośrednią styczność z morzem, czy nie, ale najważniejsze jest, aby młodzież gdyńska, wszedłszy kiedyś w życie, była przetręta polskim światopoglądem morskim.

Długo jeszcze lata trzeba będzie narodowi naszemu stale powtarzać, że droga do mocarstwowej potęgi Polski prowadzi wyłącznie przez morze. Leży tedy w interesie oczywistym Państwa, aby właśnie w Gdyni, gdzie każdy żyje techniem morza, gdzie najwięcej jest twórczego entuzjazmu do morza, rodzice tu zamieszkałi, mogli dzieci swoje posyłać do gimnazjum w Gdyni.

A to niestety jest niemożliwe. A niemożliwe jest dlatego, że gimnazjum Tow. Szkoły Średniej jest szkołą prywatną, więc Państwo na podstawie nowych przepisów, urzędnikom państwowym posyłającym swoje dzieci do tego gimnazjum opłat szkolnych (tzw. czesnego) nie zwraca. Dzieci urzędników państwowych zaś jest w Gdyni bezmała 50%. Prawda, że zarząd Towarzystwa, aby utrzymać odpowiednią liczbę młodzieży w gimnazjum, dobrowolnie obniżył czesne za dzieci urzędników państwowych,

ale odbija się to ujemnie na budżecie Towarzystwa, uniemożliwiając zaopatrzenie gimnazjum we wszystkie nowoczesne pomoce szkolne.

To też, aby młodzież gdyńska, pozbawiona wielu innych kulturalnych placówek jakich jest pełno w innych wielkich miastach polskich, mogła się do celów wyżej podanych gruntownie przygotować, aby mogła w przyszłości odegrać rolę, jaka na morskim odcinku Polski na nią spada, gimnazjum gdyńskie powinno zostać czemrychlej upaństwowione.

Względy budżetowe nie powinnyby tu odgrywać roli. Albo Gdynia jest morską stolicą Polski i wtedy ma prawo do innego traktowania niż Kozia Wólka — albo nią nie jest. Gdyby nawet do ostatecznych granic posunięta oszczędność na cele szkolnictwa była zrozumiała, to niezrozumiałe jest cofnięcie zwrotów czesnego za dzieci

urzędników państwowych w mieście, w którym niema żadnej państwowej szkoły średniej i gdzie blisko 50% uczniów szkół średnich jest dziećmi urzędników państwowych.

Cały wydatek Państwa, na państwowe gimnazjum w Gdyni, nie przekroczyłoby wreszcie 100 tysięcy zł rocznie. Czy suma ta stanowi dla Ministerstwa Wyzn. Rel. i Ośw. Publ. istotnie zaporę nie do przebycia?

Przygotowanie ludzi zdolnych do oparowania w przyszłości zagadnień morskich, ludzi, których celem życia będzie budowa mocarstwowej Polski w oparciu o morze polskie — jest więcej warte, i nie da się poprostu na pieniądze przeliczyć!

I dlatego uważam, że gimnazjum gdyńskie upaństwowione być musi.

A. Wachowiak.

## Gdynia - Gdańsk - Szczecin

Przed kilku tygodniami ukazała się w języku czeskim broszura dr. Bolesława Kasprowicza, dyrektora Rady Interesantów Portu w Gdyni, pod tytułem: „Gdynia jako port dla Czechosłowacji”. Omawiając powyższą broszurę, prasa niemiecka ostrzega sfery handlowe morskie w Niemczech przed niebezpieczeństwem płynącym z rozrostu portu polskiego dla portu niemieckiego w Szczecinie i wzywa do zaostrenia walki przeciw coraz większej ekspansji Gdyni w bałtyckim handlu morskim.

Nie jest to pierwszy atak niemiecki wymierzony na Gdynię. W początkach, gdyśmy na serjo rozpoczęli budowę portu własnego, niemieckie sfery handlowe zderzywały z naszych wysiłków. Głoszono, że portu w Gdyni nie zbudujemy, bo to i miejsce nieodpowiednie i Polacy do takich rzeczy się nie nadają.

Kpiono z nas w Gdańsku i śmiano się w Szczecinie, Hamburgu i w Bremie.

A gdy wielki port polski w Gdyni stanął, zaś do jego przystani poczęły zawijać okręty coraz liczniej, na morzach świata załopotąła polska bandera — Niemcy się zdumiali i zapowiedzieli walkę. Już przed dwoma laty dyrektor portu szczecińskiego kołatał u rządu Rzeszy o wzmożenie transportów do Szczecina, o niższe taryfy kolejowe i t. d.

Lecz wszystkie te remedia Szczecina przed konkurencją Gdyni nie uratowały i zeszedł on do stanowiska czwartorzędnego portu na Bałtyku, to jest do miejsca, jakie mu przypada.

Gdańsk, który początkowo próbował z pomocą zażaleń do Ligi Narodów wnoszonych, „zmusić” Polskę do wyłącznego korzystania z Gdańska, jako portu, ostatnio zmienił taktkę.

Gdy go Gdynia zdystansowała i wybiła się na pierwsze miejsce z pośród wszystkich portów bałtyckich, Gdańsk gwałtownie szuka zgody — chce lojalnej współpracy, gotów jest robić udogodnienia, pragnie współpracować, byle tylko handlować z Polską i jej towary wywozić w świat. Gotowi są gdańszczanie i skorzy do usług, byle tylko, nie wszystko szło przez Gdynię.

Gdańsk zastosował w konkurencji z Gdynią politykę rozsądniejszą, lecz przeto bardziej niebezpieczną dla nas.

Dobrze, iż Gdańsk zmienia „orientację kupiecką” w stosunku do Polski — możemy, a nawet powinniśmy używać Gdańska, jako drugiego portu naszego — lecz nie wolno nam zapominać, że ową uległość i pochopność do współpracy zawdzięczamy istnieniu i rozwojowi Gdyni. W miarę wzrostu Gdyni, uległość ta będzie rosła.

Zresztą, tu nie chodzi tylko o handel morski i o zarobki. W tej walce konkurencyjnej na odcinku Gdynia — Gdańsk — Szczecin, wehłodzią w grę czynniki zgoła odmienne.

Potężna Gdynia, to nie tylko skupienie polskiego handlu zamorskiego w polskim porcie, ale rozpościeranie się żywiołu polskiego nad Bałtykiem, na wschód i na zachód — to sprawa przyszłości i zagadnienie samo dla siebie.

Przeto rozgrywka pozornie czysto ekonomiczna na linii Gdynia — Gdańsk — Szczecin ma znaczenie bardzo głębokie, głębsze aniżeli to w jednym artykule zaznaczyć można.

To, co się rozgrywa obecnie nad Bałtykiem będzie mieć skutki sięgające w całą przyszłość naszego mocarstwowego rozwoju, a może nawet naszej niepodległości.



Stara kaszubska prządka z Pomorza.

Old spinster from Polish Pomorze (Pomerania).

## Kaszubi w Niemczech

Przy omawianiu zasięgu kaszubszczyzny, bardzo często pomijany jest fakt, że w granicach Rzeszy niemieckiej jest jeszcze szmat ziemi zamieszkałej przez Kaszubów, do których najniesłuszniej w świecie stosuje się nazwę Słowińców.

Zasięg tej kaszubszczyzny obejmuje powiat bytowski, północną część powiatu lęborskiego, oraz obszary nad jeziorami Gardzieńskim i Lebskim, które się mieszczą w powiecie słupskim.

Ów szmat ziemi jest enklawą polskokaszubską, o której żadną miarą zapominać nie wolno, lecz wszelkimi sposobami należy z braćmi naszymi utrzymać łączność. W tym kierunku pismo nasze wytknęło sobie odpowiedni plan działania na przyszłość.



Okręty polskie w porcie gdyńskim

Polish steamers in Port of Gdynia

## Jak rozumieć hasło „Frontem do Morza”

(Ciąg dalszy ze strony 2-giej)

Nawet kapitał jest czynnikiem nie najważniejszym, gdyż bodaj, że największych rzeczy dokonali ludzie nie posiadający go. Żadnych recept na osiągnięcie powodzenia niema. Narody morskie, które potrafiły się wzbogacić na handlu morskim, miały ten instynkt, że opierały swoje dążenia na inicjatywie prywatnej. Jeśli im się powiodło, to tak się stało dzięki charakterowi, umiejętności i sprężystości jednostek. Zależy więc na tem, abyśmy u siebie odpowiednie charaktery wychowali, dając im odpowiednie nastawienie i podstawy do pracy na terenie międzynarodowym. W naszym przebiurokratyzowanym społeczeństwie winniśmy otworzyć bramę dla wymarszu charakterów.

Dużo się u nas mówi o kolonjach, lecz często nie zdajemy sobie sprawy z tego, że posiadanie własnych kolonij nie zawsze jest koniecznem dla ekspansji handlowej, zaś uzyskanie własnych kolonij winno być raczej uważanem za sprawę dalekiej przyszłości. Dobre kolonje są zajęte, a aby doprowadzić większość kolonij do stanu, przy którym one mogą zacząć dawać zyski dla Państwa, lub dla poszczególnych jednostek, konieczne są tak wielkie inwestycje i tak długi okres czasu, że gdybyśmy zadali sobie pracę zbadania tego zagadnienia, koszta tego, przy naszej skali myślenia, przekroczyłyby granice realne. Obszarów zaś dla masowej kolonizacji w miejscowościach dziś przez nikogo nie zajętych, lub znajdujących się w słabych rękach, właściwie już niema.

Mamy natomiast przykłady, że niektóre Państwa, nie posiadające kolonij mają duże znaczenie w handlu międzynarodowym, i bogacą się na międzynarodowej wymianie towarów. Nie mówiąc o takiej Danji, która doszła do wysokiego stopnia zamożności, nie posiadając żadnych kolonij, Niemcy zbudowały swój dobrobyt nie na swoich kolonjach, które do ostatniego czasu nie rentowały się, i nigdy nie były uważane za tereny kolonizacyjne, lecz na handlu międzynarodowym, dążąc, między innymi, do opanowania surowców, znajdujących się w krajach obcych.

Aby mieć możność przyjęcia udziału w handlu międzynarodowym, przedewszystkiem trzeba znać teren pracy i znać go dobrze i praktycznie. Przed wojną i nawet obecnie spotykamy w bardzo wielu biurach na świecie niemieckich pracowników, pracowitych, lojalnych względem swoich pracodawców i starannych. Nie ma prawie

na świecie biura żeglugowego lub maklerskiego, w którym by nie pracowali Skandynawowie. Z ich usług chętnie korzystają, gdyż posiadają oni odpowiednie kwalifikacje, znajomość języków, odznaczają się pracowitością i sumiennością. Z tej rzeszy pracowników, rozsianych po całym świecie, wychodzą właśnie ci, którzy stają się pionierami w handlu i żegludze międzynarodowej. Walka o byt na świecie jest trudną. Utrzymują się w niej ci, którzy są silniejsi i umieją stać się niezależnymi. Decyduje jakoś a nie stosunki. Sentymentu w konkurencji niema.

Nie ulega wątpliwości, że w Polsce dla jednostek energicznych i ambitnych jest i prawdopodobnie jeszcze długo będzie ciasno. Karjera urzędnicza, w warunkach obecnych, nie daje zadowolenia ani pod względem materialnym, ani moralnym. Nasz kraj nie należy do krajów bogatych. Jednak wydaje się, że nasza młodzież kurczowo się trzyma marnie opłacanych posad urzędniczych w kraju, których dla wszystkich nigdy nie wystarczy.

A z drugiej strony, świat jest dość duży, i w nim dużo jeszcze zrobić można. On stoi przed nami otworem.

I właśnie tu trzeba szukać rzeczywistego zrealizowania hasła — Polacy na morze.

Eksportowaliśmy miliony Polaków zagranicę, w tem i do krajów zamorskich. Lecz dziwnym zbiegiem okoliczności, jest znikomy wśród nich odsetek ludzi, którzy

osiągnęli zagranicą bogactwa i wpływy w handlu, żegludze, przemyśle lub finansach. Z kolonistami innych narodowości rzecz ma się inaczej.

W portach cudzoziemskich, a zwłaszcza kolonialnych, istnieją zwykle kolonje cudzoziemskie różnych narodowości. Lecz jeśli kolonje angielskie, niemieckie, skandynawskie i inne, składające się przeważnie z kupców, są zasobne i wpływowe, polska kolonja, jeśli istnieje, składa się zwykle z przedstawicieli niższych warstw społeczeństwa.

Nasz kraj w najwyższym stopniu odzuwa brak kupiectwa. Umiemy dobrze produkować i pod tym względem możemy się niejednym poszczycić. Lecz nie umiemy sprzedawać. A najlepiej zorganizowany przemysł upadnie, jeśli nie będzie posiadał umiejętności sprzedaży. Nie posiadamy nawyku do handlu międzynarodowego i nie posiadamy, mówiąc rozumie się ogólnikowo, kultury handlu międzynarodowego. Wydaje się więc, że leży i w interesie społeczeństwa jak i poszczególnych jednostek, stworzenie powiedzialbym, uszlachetnionego eksportu ludzi, zamiast jak dotąd, eksportu surowca, — mięśni — tj. ludzi, zdolnych tylko do prymitywnej pracy fizycznej.

Rzecz oczywista, że inteligencja i elastyczność umysłu są potrzebne w życiu praktycznym, lecz decydują nie głębokie znajomości różnych dyscyplin naukowych i bynajmniej nie dyplomy. Decyduje znajomość świata, języków i doświadczenie praktyczne.

Wychodzimy na świat bodaj że ostatni, a więc zadanie zajęcia tam odpowiedniego miejsca nie jest łatwem. Lecz inne narodowości musiały kiedyś zaczynać od początku i im nie poszło wszystko łatwo.

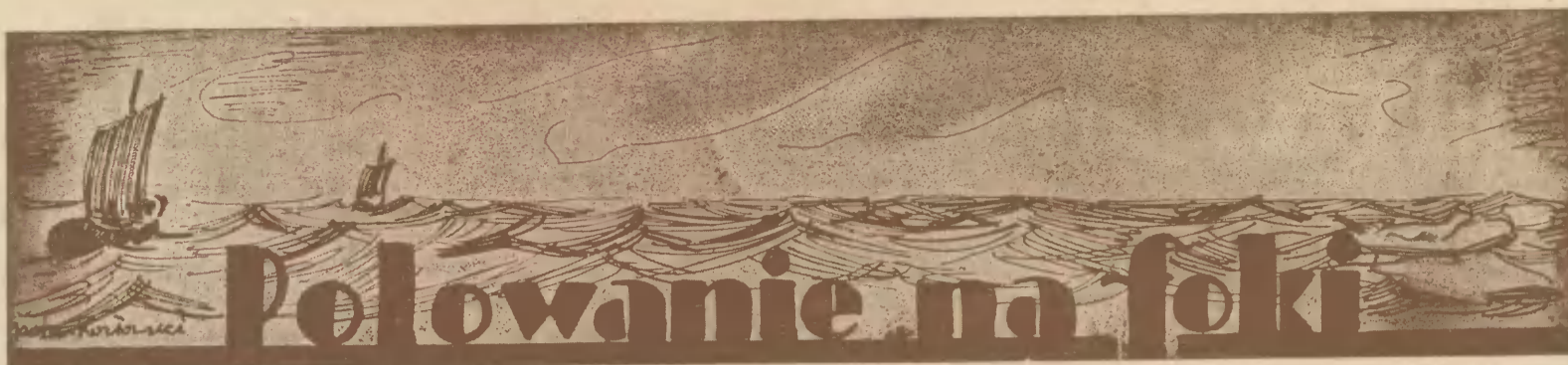
Pionierska praca jest zawsze trudną i nie zawsze wdzięczną. Lecz zacząć trzeba. Nie zwycięża tylko ten, kto nie chce zwyciężyć. Jeśli nasze założenia są słuszne, należy się zastanowić nad tem, w jaki sposób dojść do tego, jak go nazywam, uszlachetnionego eksportu ludzi.

Przedewszystkiem winniśmy dążyć do poznania świata i panujących w nim stosunków, nie dlatego, aby je ulepszać, ale dlatego aby je umieć wykorzystać w charakterze uczestników, w pracy i w życiu obcych krajów. Jest charakterystycznem, że posyłamy do krajów zamorskich ludzi celem przeprowadzenia badań na dalekich terenach — jednak zawsze myśląc o eksporcie ludzi zdolnych tylko do pracy fizycznej, (co jest bodaj, że naturalnem dla narodu rolników), wówczas, gdy inne narody posyłają swoich ludzi celem zbadania możliwości handlowych. Jeździli od nas delegaci do dalekich krajów szukając pamiątek narodowych. Jest to bardzo pięknie, lecz inne narody tworzą te pamiątki obecnie w postaci firm handlowych i przemysłowych wprowadzając wyroby swego kraju.

Dokończenie w następnym numerze.



Widok z portu gdyńskiego — View from Port of Gdynia



## Fotomontaż gdyński na wesoło

Słach Derda

(Dokończenie)

Mówi ono, że mocniejszego kutra nikt na świecie nie zbuduje, a przytem, obznajmia człowieka, iż na morzu musiał być mały sztorm, bo wielkich sztormów Budzysz nie uznaje, a każda burza z której wróci, jest dla niego „mała”.

— Przepij do mnie, bracie — rzekł Budzysz i wychylił kielich czystej z gorzką „kropką”.

Sięgnął po flaszeczkę z tabaką i zażył spory niuch, poczem dawkę rozprowadził po nozdrzach palcem wskazującym prawej ręki i odsapnąwszy po onej „operacji”, tak dalej prowadził opowiadanie:

— Jo! Mój sztorm był, tedy Touna poszedł do steru, a ja musiałem pilnować żogli, bo wej, wiater rozpoczął tuńc festowny, jak to na polścim morzu bywo. Fala szła dychtowno na metr i od czasu do czasu, kask wody chlapnęło do kutra. Warszawście pany stojąły na pokładzie i patrzyły se na morście wodę i wypatrywały, czy gdzie niema foci. Przykładali do oczu feldglasy, ale kręcili głowami i kozali dali jachac. Wziąłem kurs na North i wyminąłem kuńc Helu. Tero się zaczęło najweselsze tańcowanie...

Budzysz się zaśmiał trochę drwiąco i łypnął ku mnie jednym okiem porozumiewawczo.

Pojąłem od razu, że morze musiało szaleć na dobre.

— Warszawścim jachcorzom zrobiło się decht lecho... Poszli do kajutki, bo myśleli, co ich tam choroba morska ostawi w spokoju, jak se ulżom. Ale rebok pływo po morzu, a Ponbóg falami kiereje — ciągnął Budzysz filozoficznie — tak ci, wej, bracie tu beło. Przyszła wialgo fala i przewaliła się, jak krowa przez kuter, zalewając wszetko... Oba jachcorze wyskoczyli na dek. Byli kask zestrachani i pytali co się stało. Mój Touna się smioł, bo to było dycht wesoło, a strachu nijakiego nie było.

Tedy se tak stojele na deku i musieli się lękać baro, bo jeden na drugiego wzeroł i trzymał się burty oboma rękami. Morście fale podkradały się pod kuter i rzucały nim jak w tuńc. Czasami chlapnęło na nas i kās pomaczało, ale me jachale fest, bo wiatr był od brzegu na pełne żogle. Beło decht dobrze.

Budzysz znów łypnął oczyma porozumiewawczo, sięgnął po flaszkę, nalał i wypił, a potem, jakby cały komizm tej sytuacji, chciał z rękawa wytrząsnąć, zrobił komiczny ruch ręką i wycedził przez zęby prawie szeptem:

— Bracie, to był dychtych sztorm, jak się patrzy!... Woda szorowała pokład i waliła po nogach, ale jo ta nałożny do tego.

Ogarnął mnie nagły śmiech, bo sobie uprzytomniłem, że stary wyga dawał swoim pasażerom kaszubską kąpiel w polścim morzu i to za dobrą zapłatą. Zapytałem więc Budzysza ostrożnie:

— Toś ty ich kąpał?

— Jo... Kask zamokli... Ale, jak cheieli tak i mieli! Tedy jeden z nich powiada: Panie kapitanie! Niech pan okręt nakieruje do brzegu...

— To cię zrobili kapitanem?

— Jo! Kapitanem...

— A twój kuter, jest teraz okrętem?

— Jo! teraz jest już okrętem — zaśmiał się rybak.

— Krzyknąłem na Touna, aby ster pokręcił na lewo i zabrałem się do żogli. Trzeba beło kurs zmienić i płynąć do Gdyni. Te beło lecho, bo wiater dał od ładu i do tego coraz mocniej. Halina się położyła na prawą burtę i moje pasażery legły na deku jak długie... Jo, to beło dycht źle. Narobili krzyku i cheieli do wody plompać ze strachu. A tu wiater bije, jak na koniec świata. Co było robić, bracie? Przywiązałem ich fest do masztu liną, aby mi do morza nie powpadali... i wziąłem kurs na Gdynię — a oni wołają od masztu: — Panie kapitanie! Prędko nas pan wieść na ład! My chcemy umrzeć na polści ziemni! Jo, to beło dychtowne polowanie — mruknał Budzysz i splunął na podłogę zamaszycie.

— Dowiozłem ich do Gdyni całych, jeno flinte jeden uronił w morści wodze.

— A co mówili, gdyś ich wysadził na ład? — zapytałem.

— Nie mówić nie mogli. Zęby im zwoły, jak te zwoły na koscele. Decht żałośnie wyglądali.

— A zapłacili?

— Jo, zapłacili. Za te polście złote pijesz teraz czystą, mój bracie, ale jo meszle, co oni tu już nigdy nie przyjadą na jachtę... A szkoda, bo to bele jachcorze morści, a takich tu niema i nigdy nie beło.

W głosie Budzysza brzmiała lekka nuta żalu pomieszanego ze specyficzną nutą ironji, ledwo dostrzegalnej bo się uśmiechnął kącikami ust i mruknał sam do siebie: — Jo, to bele jachcorze morści...

Panie Ziutku i panie Funiu! Przebaczcie starymu Budzyszowi i mnia darujeje niedyskrecję. Zanoszę do was ten akt strzelisty z tem przekonaniem, że wybaczcycie morzu polskiemu, iż tak było niegościnnie, a fokom, że się wogóle pokazać nie chciały. W każdym razie, macie jedną satysfakcję, że was stary Budzysz mianował „myśliwymi morza”! To zaszczyt wielki — tem większy, iżście byli pierwsi i mam nadzieję — nieostatni!

## Nasz konkurs na nowelę

Wydawnictwo „Latarni Morskiej” ogłasza niniejszem konkurs na nowelę, w którym brać udział mogą wszyscy P. T. Czytelnicy i Czytelniczki naszego pisma.

I. Nowela ma treścią swoją objąć najnowszą 350 nierszy duku.

II. Treść winna być związana z polskiem morzem.

III. Nowelę należy przestać na adres redakcji przepisaną na maszynie, bez podpisu autora lub autorki, bez adresu zwrotnego. Maszynopis trzeba opatrzyć godłem autora, zaś nazwisko i adres załączyć w osobnej, zaklejonej kopercie.

Nagrody:

Za najlepsze nowele wyznaczamy trzy nagrody —

I nagroda 250 złotych,

II nagroda 150 złotych,

III nagroda 100 złotych.

Redakcja zastrzega sobie prawo duku każdej z nagrodzonych nowel, oraz nabycia którejkolwiek noweli nienagrodzonej, lecz wyróżnionej na konkursie.

Termin nadsyłania rękopisów upływa z dniem 31-go marca, 1934.

Skład sądu konkursowego podamy w jednym z przyszłych nr. „Latarni Morskiej”.

REDAKCJA.

## Wszelkie prace

w zakresie drukarstwa wchodzące

szybko

gustownie

terminowo

w y k o n u j e

# BALTO-POLAK

Zakłady Graficzne i Wydawnicze Sp. z o. o.

W G D Y N I

ul. Starowiejska 35

Telefon 2137

## Drobne ogłoszenia

Poszukuję mieszkania, 2 pokoje z kuchnią i łazienką, w centrum Gdyni. Oferty pisemne do Administracji pod J. P. 100.

Zdolny i pracowity akwizytor potrzebny zaraz na dobrych warunkach. Zgłoszenia pisemne do „Latarni Morskiej” pod Warta.

Lekcji języka angielskiego prywatnie udzielam. Zgłoszenia: ul. Świętojańska 74 m. 7.

Parcelę podmiejską do 2500 m. kw. kupię. Oferty do Adm. pod Z. K. 105.

Przepisywaczka na maszynie własnej potrzebna. Oferty z podaniem warunków od tysiąca słów, do Adm. pod 7528.

**WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH CAŁEJ POLSKI**

# „LATARNIA MORSKA”

JEST DO NABYCIA W KIOSKACH I W KSIĘGARNIACH KOLEJOWYCH „RUCH”



## Kronika gdyńska

### Stan pogody w lutym

według przepowiedni astrologicznych

W pierwszych dziesięciu dniach lutego mroźno, znaczne opady w niektórych częściach Polski. Ogółem chmurno, dni pogodnych nie wiele. Możliwość silniejszych mrozów i zamieci śnieżnych.

Od dnia 10 lutego pogoda zmienna, kapryśna, ocieplenie i skłonność do opadów. Około 17 lutego rozpozogodzenie.

Ostatnia dekada zapowiada się dość pogodnie, przy małych przymrozkach. Na początku, t.j. około 22 lutego pochmurno i opady. Nad morzem znacznie cieplej, aniżeli w Małopolsce i na Kresach Wschodnich. Sigma.

### Stały dyżur lekarski

Osiągnąć można o każdej porze. Telefon 12-40.

**Pogotowie ratunkowe i Straż pożarna**  
Tel. 17-08.

### Lekarz portowy

w Kapitanacie portu od godz. 11—13.

### Dyżur Elektrowni

ul. Starowiejska, Tel. 20-67.

### Bibl. T. C. L.

ul. Świętojańska 12, otwarta od 10—12 i od 15—19.

### Wszelkie druki

zamawiać: „Balto-Polak,” Starowiejska 35, Telefon 21-37.

### Gdynia radosna

Wiadomość o uchwaleniu przez Sejm projektu nowej Konstytucji Polskiej powitała Gdynia w ubiegłą sobotę z wielkim entuzjazmem. Ulicami miasta przeciągały orkiestry, którym towarzyszyły gromady ludności.

W niedzielę, w południe, odbyło się masowe zebranie na placu obok kina „Morskie Oko”, na którym wygłoszono szereg przemówień o doniosłości znaczenia nowej Konstytucji.

### Spory rybackie

Pomiędzy „Spółdzielnią Rybacką”, a „Komitetem obrony Przemysłu i Handlu rybnego na wybrzeżu” doszło do ostrego sporu na tle konkurencyjnym. Chodzi tu o kwestję niższych i wyższych cen na ryby dostarczane z połowów morskich.

„Komitet Obrony Przemysłu i Handlu Rybnego”, twierdzi, że akcja „Spółdzielni rybackiej” jest dla rybołówstwa szkodliwa — zupełnie to samo twierdzi o swoich przeciwnikach strona druga.

W rzeczywistości jednak, ceny na ryby w detalu są tak wysokie w Gdyni, jak w Poznaniu, Toruniu, albo w Krakowie. W każdym razie bardzo mało się różnią. Byłoby rzeczą wskazaną, aby władze nasze przypatrzyły się cenom i handlowi rybami trochę uważniej, gdyż jak wynika z dyskusji w dziennikach, handel ten kryje zgola niepotrzebne „tajemnice” fachowe.

### „Szachy morskie”

Zwracamy uwagę na ogłoszenie nowej gry „Admirał — Szachy morskie”, opracowanej przez p. inżyniera Gembarskiego. Gra jest rzeczywiście ciekawa i może mieć wielkie znaczenie propagandowe. W najbliższych numerach „Latarni Morskiej” urządzimy stały kącik „Admirała”, w którym p. inżynier Gembarski umieszczać będzie pokazowe rozgrywki.

### Sprawa umowy ze Zw. Marynarzy

Pomiędzy Związkiem Armatorów, a Związkiem Marynarzy toczyły się ostatnio rokowania celem zawarcia umowy zbiorowej, lecz rokowania niedoprowadziły do uzgodnienia żądań obu stron, wobec czego zatarg przekazano Komisji arbitrażowej do zaopiniowania.

### „Latarnia Morska”

jest do nabycia we wszystkich kioskach w Gdyni, począwszy od czwartku każdego tygodnia. Pojedynczy nr. kosztuje tylko 30 groszy. Abonament miesięczny, kwartalny i roczny przyjmuje Administracja, ul. Starowiejska 35.

## Jak się przedstawia sprawa budowy Bazyliki Morskiej

Na samym szczycie Kamiennej Góry w Gdyni, królując niejako nad polskim morzem, portem i miastem, stanąć ma wspaniała Bazylika Morska, świątynia-pomnik, który będzie wyrazem naszej wdzięczności dla Opatrzności Bożej za odzyskaną niepodległość i połączenie z macierzą morza polskiego, a zarazem widocznym znakiem polskiej tężyzny i niezachwianej woli bronienia do ostateczności tego skrawka polskiego morza. Dla budującego się w zawrotnym tempie miasta świątynia taka jest tembardziej potrzebna, bo Gdynia jako jedyny port polski stała się tamsamem morską stolicą Rzeczypospolitej. Inicjatywa budowania Bazyliki Morskiej odbiła się już szerokim echem aż hen ku Tatrom, ku Wilnu i ziemi śląskiej, wszędzie znajdując życzliwe przyjęcie. Pisała o sprawie Bazyliki Morskiej prasa całej Polski i pisała całym sercem życzliwie.

Zagadnieniem wybudowania owej świątyni zajmuje się „Towarzystwo Budowy

Bazyliki Morskiej w Gdyni” na którego czele stoi ksiądz dziekan Teodor Turzyński, jako prezes. Jak nas ksiądz dziekan poinformował, budowy nie rozpoczęto jeszcze z powodu braku odpowiednich funduszy, które się gromadzą w tych czasach dość powoli. Jest jednak nadzieja, że Ministerstwo W. R. i O. P. ze swojego budżetu przyzna na cel budowy Bazyliki sumę 300,000 złotych. Tak samo, z funduszu pomnikowego, zebranego przez byłego ministra Kwiatkowskiego, w sumie pół miliona, możliwą jest rzecz, iż Komitet uzyska także 300,000 złotych. Kwestja, czy pomoc będzie udzielona, rozstrzygnie się w dniach najbliższych.

Istotnie, sprawa budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni jest arcyważna, gdyż miasto rośnie i kościoły są tak przepełnione, iż dosłownie wcisnąć się do nich nie można w czasie niedzielnych nabożeństw.

### Święto morza

W pismach codziennych pojawiły się notatki donoszące, że tegoroczne „Święto morza” w Gdyni odbędzie się w dwóch terminach, aby uniknąć natłoku. Wiadomość ta nie polega na prawdzie. Data „Święta morza” nie jest jeszcze ustalona przez władze i dopiero w swoim czasie będzie podana do wiadomości ogółu.

### Badanie zdrowia marynarzy

Na skutek zarządzenia Urzędu Morskiego w Gdyni załogi statków polskich poddane będą badaniom lekarskim w tym celu, aby wyeliminować tych marynarzy, których stan zdrowia nie pozwala na odpowiednie spełnianie swych obowiązków. Badania takie przeprowadzono już na dwóch statkach polskich, czemu sprzeciwiają się usilnie członkowie Zawodowego Związku Marynarzy twierdząc, iż niema ustawy przewidującej badanie już zaciągniętych na statki marynarzy, natomiast jest ustawa wymagająca badania marynarzy nowozaciągniętych. Zw. Marynarzy twierdzi, iż usuwanie marynarzy niezdolnych do pełnienia funkcji mogłoby mieć miejsce przy równoczesnym przyznaniu im zasiłku inwalidzkiego za utracenie przy pracy zdrowie.

Lekarz portowy, dr. Flisowski twierdzi, że orzeczenia niezdolności do pracy nie będą miały charakteru masowego, jednakże to oświadczenie nie usuwa jeszcze argumentacji Zw. Marynarzy.

### Pierwszy statek budowany w Gdyni

Stocznia gdyńska rozpoczęła budowę poławiacza min dla polskiej marynarki wojennej. Do tego czasu stocznia nasza przeprowadzała jedynie naprawy statków. Jest to więc pierwsza budowa całkowitego okrętu w Polsce, z naszych krajowych materiałów, wykonana polskimi rękami.

## Przedstawiciele

odpowiedzialnych

we wszystkich miastach Polski

na dogodnych warunkach

przyjmie

### Administracja

## „LATARNIA MORSKIEJ”

Gdynia, ul. Starowiejska 35.

● Pierwszeństwo mają emerytowani urzędnicy państwowi i komunalni. ●

## Życie portu

### Yacht polski utonął

Nowy yacht polski „Eos”, który przed kilkunastu dniami wyruszył w podróż próbną, zatonął w czasie wielkiej burzy przy brzegach duńskich. Załogę yachtu stanowiło czterech harcerzy pod dowództwem komendanta Jana Kuczyńskiego. Wszyscy się uratowali dopłynawszy do brzegu, który leżał o jeden kilometr, od miejsca wypadku.

### Po zebraniu Tow. Rady Portu

W gmachu Urzędu Morskiego odbyło się ostatnio zebranie Tow. Rady Portu pod przewodnictwem prezesa, p. inż. St. Łęgowskiego, dyrektora Urzędu Morskiego. Na zebraniu tem wygłoszono dwa referaty. Pierwszy referat wygłosił pan Komisarz Rządu Fr. Sokół, a następny p. A. Hryniewiecki, naczelnik Urzędu Rybackiego.

### Sprawa opłat portowych od okrętów

W nowym, ostatnio uchwalonym projekcie ustawy o morskich opłatach portowych przewiduje się, że okręty wojenne nie będą płacić postojowego w porcie. Co do innych okrętów przewiduje projekt co następuje:

W państwowych morskich portach handlowych według tego projektu, będą mogły być pobierane opłaty za wejście i wyjście statku, za postój, za przystanie i nabrzeża, za wylądowanie lub przyjęcie pasażera, dalej opłaty ładunkowe i pilotowe, wreszcie za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych jak magazynów, urządzeń przeładunkowych itp. Wprowadzenie tych opłat należeć będzie do ministra przemysłu i handlu, który w rozporządzeniach swych ustali taryfy opłat portowych, terminy i sposób ich pobierania oraz będzie mógł wprowadzić ulgi w tych opłatach.

Do uiszczania opłat portowych obowiązany będzie właściciel statku lub przedsiębiorca żeglugowy. Zaległe opłaty portowe ściągane będą w trybie administracyjnym powiatowe władze administracji ogólnej.

### Wejście do wolnocełowej strefy

Wejście do wolnocełowej strefy w porcie gdyńskim jest otwarte codziennie, za wyjątkiem świąt i niedziel, od godziny 7-mej rano do godziny 17. W innych porach należy się specjalnie zgłaszać do dyżurnego funkcjonariusza celnego, przy czym trzeba podać cel i potrzebę dostania się poza bramę.

**Mała przystań rybacka w Helu**

**Little Port at Hel**



**Częściowy widok dzielnicy mieszkaniowej  
miasta Gdyni**

**Part view of residence district in Gdynia**



**Widok z portu w Gdyni**

**View from the Port of Gdynia**

**Abonament:** Mies. 1.— zł; Kwart. 3.— zł; Pólr. 6.— zł; Roczny 10.— zł. } włącznie koszt przesyłki.  
W Stanach Zjednocz. Am. Pólr. \$ 1½; Roczny \$ 3.—  
W innych państwach kwartalnie 5.— zł.

**Ogłoszenia:** ¼ strona 400.— zł; ½ str. 200.—; ⅓ str. 135.—; ¼ str. 100.—; ⅛ str. 50.—; 1/16 str. 25 zł; drobne 30 gr. za każde słowo. Przy ogłoszeniach kilkurazowych rabaty. Szczegółowy cennik ogłoszeń przesyłamy na żądanie.