



WARTARNA MORSKA

„PRZEZ MORZE DO MOCARSTWA”

TYGODNIK ILUSTROWANY POSWIECONY
POLICE NAJAD MORZE



Studnia Neptuna w Gdańsku z orłami polskimi
Neptun's well at Gdansk with Polish Eagles on

Drugi etap pracy na morzu

Na innym miejscu zamieszczamy odezwę Funduszu Obrony Morskiej, apelującą do wszystkich obywateli Rzeczypospolitej Polskiej, aby składali dobrowolne datki na budowę wielkiej floty wojennej, by brzegom naszego morza i okrętom naszym handlowym zapewnić bezpieczeństwo na morzach świata.

Ukończyliśmy jeden wielki etap pracy nad morzem. Zbudowaliśmy port — Gdyń! —

Naszemi wrotami wiodącymi na szeroki świat jest wybrzeże Bałtyku, należące do Polski. Od tych wierzezi idą wszystkie drogi morskie, które nas nieskrępowanie łączą ze światem całym i umożliwiają nam zbyt naszych płodów rolnych, wytworów naszych fabryk, bogactw naszych kopalń i owoców pracy naszego kraju.

Te nasze wrota muszą być bezpieczne. Stać przy nich musi potężna straż w postaci floty wojennej, strzegąca morskich wybrzeży, portów i dróg komunikacyjnych, aby nam owych wrót nikt nie mógł zatrzasnąć a przez to nie pozbawił nas łączności ze światem.

One wielkie i niezaprzeczone prawdy muszą być znane wszystkim obywatelom Polski — wszystkich stanów i wszystkich zawodów — od kupca, przemysłowca, rolnika, aż do robotnika — od uczonego specjalisty aż do tragarza!

Oto minęła czternasta rocznica objęcia przez Polskę w posiadanie ziemi nadmorskiej.

Owych czternastu lat nie zmarnowaliśmy na wybrzeżu. Celowa praca rządu, finansowy wysiłek Państwa, entuzjastyczne poparcie całego społeczeństwa, nauka i wiedza inżynierów naszych i twarde dłonie robotników polskich, dokonały wiele, zamykając pierwszą część naszego programu pracy nad morzem.

Tak, postawiliśmy twardo nasze stopy u brzegów Bałtyku.

W podobny sposób winna powstać i nasza flota do obrony tego, co już jest. Aby jednak owa flota była prawdziwym symbolem naszej siły i powagi, jako trzydziestocztero milionowego narodu, musi powstać szybko, musi być odpowiednio wielka, a jej budowie powinien towarzyszyć serdeczny entuzjizm całego narodu.

Aby

„LATARNIĘ MORSKĄ”

otrzymywać

regularnie,

każdego tygodnia, trzeba ją

zamówić u listowego

lub wprost

w Administracji.

Wielka flota dodaje każdemu Polakowi wiary we własne siły, wiary w potęgę państwa, a w obcych wpoji szacunek dla bandery polskiej.

Zaczynamy więc drugi etap naszej pracy na morzu — zaczynamy budowę Wielkiej Floty!

Ośrodkiem organizacyjnym tej akcji jest Liga Morska i Kolonjalna, przy której powstał Fundusz Obrony Morskiej. Niechże tedy cała Polska stanie do apelu! Niech w tej wielkiej akcji nie braknie nikogo.

Wymowny dokument

Aczkolwiek kwestja polskości Kaszub jest już dawno przez bezstronną naukę różstrzygnięta, od czasu do czasu odżywiają się ze strony niemieckiej z Rzeszy, a dość często i Gdańska, głosy, usiłujące dowodzić niemieckości tych ziem nadmorskich. W sprawie tej zresztą najwyraźniej wypowiedzieli się sami bracia — Kaszubi już dawno, odżegnawszy się od opiekunów niemieckich.

Nigdy jednak niezawadzi żaden dokument historyczny stwierdzający polskość Pomorza.

„Gazeta Morska” ogłosiła ostatnio następujący wymowny dokument:

Kierownik szkoły w Swarzewie p. Lubner zbierając materiał dla opracowania monografji Swarzewa dla Instytutu Bałtyckiego natknął się na dokument, który jest jeszcze jednym świadectwem niezbitnej polskości Kaszub z okresu przedrozbiorowego. Jest nim nominacja na sołtysa wsi Swarzewo i okolicy pisana na papierze pergaminowym, zaopatrzona w sygnaturę lakową rodziny Przebendowskich i pieczęść odeiskową Starostwa Puckiego z roku 1767 treści następującej:

„Instrument na sołtysa we Wsi Swarzewo.

Ignacy z Przebendowa Przebendowski, Pan Pucki, Mirachowski Starosta, Kawaler Orderu Św. Stanisława, Właściciel Dóbr Mirachowskich, Rzucewskich, Puckich i Cisowa.

W danem czynie komu o tym wiedzieć należy mianowicie zwierzchnictwem Starostwa mojego Puckiego, że mocą niniejszego Instrumentu postanawiam Pana Jakóba Pomieczyńskiego Sołtysem Wsi Swarzewa, który to pomieniony Sołtys przestrzega Sprawy potoczne między Susedami rozsądza Bydło co do podziału przychodzące czyli z innych zdarzających się Chwilach strzeże Porządek podług wydanego Wilkierza. Wszystkie Rozkazy i Ustanowienia moje bądźto Państwowe spełniać sumiennie. Mieszkańców Wsi Swarzewa pouczać, tychże w Posłuszeństwie trzymać, Szkody w Granicach, Lasach, Łakach, i Pastwiskach Pańskich strzec, Zgoła wiernie i poczciwie podług wykonanej Przysięgi mającej się sumiennie obowiązanej będzie ostrzegać na Walorze Podpisem Własnej Ręki przy przyciśnięciu Sygnetu.

Odeisk lakowy Sygnetu.

Datt w Pucku 30 Maii 1767 r.

P. M. (—) I. Przebendowski Starosta”.

Rodzina Pomieczyńskich osiadła w Swarzewie przed 500 laty; od tego czasu ród Pomieczyńskich piastował urząd sołtysa dziedzicznie. W herbie Pomieczyńskich znajduje się tarcza z białym orłem i dwoma skrzyżowanymi mieczami. Dokument Jakóba Pomieczyńskiego, który wyżej przytaczamy znajduje się obecnie w ręku p. Andrzeja Pomieczyńskiego praprawnuka Jakóba.

Twórzmy polską flotę wojenną

Zarząd Funduszu Obrony Morskiej ogłasza następującą odezwę do wszystkich obywateli Rzeczypospolitej:

Obywatele!

Liga Morska i Kolonjalna podjęła zaszczytny i doniosły obowiązek zbiórki na marynarkę wojenną. Decyzją Rządu Rzeczypospolitej powstał wyodrębniony od majątku Ligi Fundusz Obrony Morskiej o charakterze dobra publicznego, który stał się jedynym funduszem ofiarności społecznej na rozbudowę marynarki wojennej.

Na czele Zarządu Funduszu Obrony Morskiej stoi delegat Rządu. Wszelkie koszty administracyjno-propagandowe zbiórki pokrywa Liga Morska i Kolonjalna. Kontrolę działalności Ligi w zakresie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej sprawować będzie Najwyższa Izba Kontroli Państwa. Powierzenie jednej instytucji, cieszącej się poparciem najszerszych mas, zbiórki na budowę okrętów wojennych, postanowienia statutowe Funduszu, gwarantujące użycie każdego grosza wyłącznie na cel powyższy, należna kontrola organów państwowych i opinii publicznej — wprowadzają ład w dotychczasowy stan rzeczy, nacechowany różnorodnością form dobrowolnych świadczeń społecznych na rzecz obrony morskiej w Polsce.

Powołani do administrowania Funduszu Obrony Morskiej, zwracamy się z gorącym wezwaniem do wszystkich warstw społeczeństwa o czynne poparcie akcji zbiórki. Liga Morska i Kolonjalna — oddała na ten cel swój aparat organizacyjny, pokrywa koszty zbiórki, opodatkowała stale swych członków na Fundusz Obrony Morskiej.

Potrzeby tej obrony są jednak tak wielkie i pilne, że tylko powszechna i stała ofiarność całego społeczeństwa może skutecznie pomóc do zapewnienia bezpieczeństwa polskim wybrzeżom i pracy polskiej na morzu.

Nie wątpimy, że uczucia, które żywi cały naród dla morza, świadomość wszystkich, czem jest ono dla państwa, świadomość, jakiej nigdy nie było w dziejach Rzeczypospolitej, znajdzie teraz ujście w czynie, w dobrowolnych, powszechnych świadczeniach obywateli Polski na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

Przewodniczący Zarządu Funduszu Obrony Morskiej, Delegat Rządu Rzeczypospolitej Gen. Dyw. Kazimierz Sosnkowski. Członkowie Zarządu F. O. M.: Adolf hr. Bniński, Kmdr. Ksawery Czernicki — zastępca Delegata Rządu, Jan Dębski — zastępca przewodniczącego, wiceprezes L. M. K. Kmdr. por. Karol Korytowski, Dyr. inż. Eugenjusz Kwiatkowski, Ks. Biskup Stanisław Okoniewski, Dr. Stanisław Sumiński, nauczyciel - skarbnik.

Andrzej Wachowiak

O polski światopogląd morski

(Ciąg dalszy z poprzedniego numeru)

sięciu laty liczyła niespełna 300 mieszkańców, gdy dziś liczy ich już ponad 30,000. Z małej przystani rybackiej wyrósł port będący chlubą całego Bałtyku, port który rozporządza najbardziej nowoczesnymi urządzeniami. Dziś do Gdyni zawijają wielkie statki transoceaniczne, przyjeżdżają do Gdyni po towar polski okręty wszystkich narodów świata i na odwrót polskie statki jeżdżą do obcych portów Europy, Ameryki i innych lądów.

Musimy sobie zdać sprawę z tego, co ten port i miasto dla Polski znaczą.

Dzięki Gdyni Polska wysyła swój towar zagranicę bez upokarzającego pośrednictwa Gdańska, który nie zaspokoi naszej ambicji narodowej, jak długo nie będzie portem absolutnie polskim. Dzięki Gdyni handel zamorski, w którym wyręczali nas obcy, przechodzi w ręce czysto polskie, w Gdyni wreszcie widzą obcy nowy dowód, polskiej twórczości i pracowitości.

Gdynia stała się poważnym argumentem polskiej myśli państwowej, polskiej racji stanu, a zaprzeczeniem okrzykanej przez Niemców „polnische Wirtschaft”. Kiedy się budowa portu rozpoczęła, Niemcy pierwsi wszczęli alarm dowodząc między innymi, że to impreza chybiona, że Polsce brak specjalistów itd. Tymczasem praktyka wykazała, że nie tylko daliśmy radę trudnościom technicznym, nie tylko opanowaliśmy zagadnienia organizacyjne i finansowe portu, ale — że nasi kupcy doskonale prowadzą handel zamorski, konkurując skutecznie z zagranicą i że nasi kapitanowie prowadzą polskie okręty nie gorzej niż Niemcy, jeśli nie lepiej.

Może się to naszym sąsiadom nie podobać, jednak fakt to nie zmieni, że Polak jako wybitny „ładowiec”, może być również doskonałym człowiekiem na morzu. (Prof. Limanowski mówi krótko, „człowiekiem morskim”).

Na jednym z wykładów organizowanych przez Instytut Bałtycki znakomity uczony, profesor Dyboski omówił obszernie i wszechstronnie postać powieściopisarza angielskiego Conrada będącego w rzeczywistości Polakiem — Józefa Korzeniowskiego. Postać tego pisarza interesuje nas nie tylko dlatego, że był on Polakiem, nie dlatego, że pisał wyłącznie po angielsku, ale głównie dlatego, że był żeglarzem i że zamiłowanie do żeglarstwa było u niego tak wielkie, iż aby dosadnie wyrazić swą miłość do morza używał on języka angielskiego, jako języka najbardziej „morskiego”.

Korzeniowski nim zaczął pisać był marynarzem i jako kapitan statku jeździł po morzach całego świata blisko 20 lat. Prof. Dyboski zastanawia się nad dziwną karierą Korzeniowskiego a co go najwięcej uderza to ten dziwny pęd Korzeniowskiego do morza od najwcześniejszych lat jego życia. Skąd, pyta prof. Dyboski, w człowieku wyrosłym z dziada, pradziada ziemianina wzięła się ta namiętność do morza, skąd zrodziło się to ukochanie morza, bo Korzeniowski nie jeździł po morzach dla kariery, nie poto aby zostać kapitanem, nie dla chleba wyłącznie, ale jeździł z umiłowania morza które kochał miłością gorącą jak kobietę. Z dzieł Korzeniowskiego które mu przynosiły miano najwybitniejszego pisarza — marynisty angielskiego, bije taka żywiołowa miłość do morza, że pojąć trudno skąd człowiekowi lądowemu przyszła taka namiętność. I na to tylko jedno może być tłumaczenie. To nie młodzieńczy poryw, nie wpływ lektury tylko — taka namiętność musi być wołaniem duszy — to zew krwi. Bo Korzeniowski kocha morze aż do swego grobu, zawsze, mimo niebezpieczeństw śmiertelnych w jakich się znajdował pozostaje mu wiernym. Niewątpliwie w krwi Korzeniowskiego zachowały się pierwiastki takiej namiętności morskiej któregoś z jego



przodków. Boć i dawniej w starej Rzeczypospolitej nie było światopoglądu morskiego, lecz byli polscy żeglarze.

Typ Korzeniowskiego, marynarza, dlatego nas tak bardzo interesuje, bo dowodzi, że w krwi polskiej istnieją pierwiastki „ludzi morskich”. Interesuje nas tym bardziej, ile że nieprzyjazne nam narody starały się wmówić nam i światu, iż nieprzygotowani do twardej służby morskiej nie zdołamy morza opanować.

Mówił o tem inny uczony polski prof. Tymianiecki który doskonale dowiódł, że na wybrzeżu Bałtyku, u ujścia Wisły i nad Wisłą w głąb kraju, od wieków niepamiętnych zawsze byli Słowianie (tzw. „słowiańscy Wikingowie”) a dzisiejsi Polacy którzy wozili na swych barkach i galarach towary, szczególnie zboże i drzewo do dalekich krajów zamorskich, nie otoczeni dla braku polskiego światopoglądu morskiego żadną opieką a wyciskani przez żywioł germański, cofali się w głąb kraju a miejsce ich u ujścia Wisły zajęli Germanowie.

Niewątpliwie tedy, takich pod względem ukochania morza jak Korzeniowski musi w narodzie naszym być więcej, pewnym jest, że sztuka żeglarska nie jest bynajmniej dla Polaka niedostępna i że w miarę gruntowania w naszym narodzie światopoglądu morskiego możemy obudzić drzemiące, albo nawet wprost sztucznie, dotychczas w Polaku stłumione namiętności morskie.

Ale już to same co w Gdyni i na morzu przez krótki okres naszej niepodległości zrobiliśmy świadczy o tem, że są w naszym narodzie pierwiastki żeglarskie, że zaczyna się w kierunku do zagadnień morskich budzić zdrowy odruch narodu.

I gdy rozważymy sam problem naszego portu, szczególnie gdy zastanowimy się nad genezą jego powstania, nad tą mozolną pracą przekonywania opinii publicznej i czynników narodowych o konieczności budowy tego portu, czyż nie widzimy w tych inicjatywach znowuż tego samego ducha co w Korzeniowskim, tego ducha „słowiańskich wikingów”, jak ich nazywa prof. Tymianiecki?

Gdy przychodzi człowiek który pełnił na realne tory budowę portu i stał się twórcą podwalin polskiej floty, b. minister Przem. i Handlu inż. Eug. Kwiatkowski, czy to nie typ Korzeniowskiego? Czy można sobie wyobrazić aby człowiek bez odrobiny krwi żeglarskiej mógł tak ukochać zagadnienia morskie, że stało się ono prosto jego celem życiowym? W moim przekonaniu działały w tych ludziach stare, w narodzie polskim wskutek dziejowych wypadków przyłumione upodobania i siły, działało dziedziczne umiłowanie morza i żeglarstwa.

Stwierdzam to dlatego aby dowieść, że Polak jest materiałem dobrym na „człowieka morskiego” i światopogląd morski w narodzie polskim celowo hodowany i

pogłębiany musi doprowadzić do odrodzenia Polski przez morze. Morze ten żywioł przedstawiający 2/3 naszej kuli ziemskiej, zaprzęgnięty w służbę wielkiego kraju mającego pracowitą i zahartowaną ludność musi Polsce przynieść rozkwit i potęgę.

Aby to się stało jaknajwcześniej, jakże ma się ustosunkować do morza cały naród? Co może zrobić pożyteczny każdy obywatel Polak, nawet najmniejszy, dla podniesienia potęgi Polski, jakże może się przysłużyć polskiej idei morskiej?

Pierwszym strożem wszystkich spraw polskich i interesów narodowych jest z natury rzeczy rząd. Ale rząd ten, jeśli ma skutecznie występować w obronie danej sprawy, w tym wypadku morza, musi odczuwać, że za jego wytycznymi, za jego polityką, stoi cała Polska. Nieraz bywa i tak, że społeczeństwo wyznacza swoją inicjatywę rządowi, że naród przez odpowiednie nastawienie powoduje wysiłek rządu i prowadzi go w pożądanym kierunku.

Idźcie więc oto, aby cały naród polski popierał zamierzenia rządu w kierunku coraz większego opanowania morza, albo gdyby te plany rządu były niedostateczne albo niewystarczające na potrzeby narodu, aby cały naród domagał się wypracowania takich planów i uruchomienia takich funduszy, któreby gwarantowały normalny rozwój Polski na morzu.

W związku z kryzysem, istotnie od kilku lat osłabło znacznie tempo rozbudowy portu i floty, zahamowany został pierwotny, żywiołowy pęd ku morzu, bo Państwo przeznacza z olbrzymiego swego budżetu drobne tylko sumy na sprawy morskie. Jestto niezrozumiałe i niesprawiedliwe, bo każda inwestycja w porcie lub na morzu jest bezprzecznym uruchomieniem pozycji Polski w Europie, jest wzmożeniem fundamentu na którym opieramy przyszłość i potęgę mocarstwa Polski. Niech będą oszczędności na rzeczach których odłożenie nie przynosi nam uszczerbku. Ale odkładanie inwestycji od których zależy rozwój życia gospodarczego a wreszcie i prestiż Polski, mimo wszystko nie jest na czasie.

Poparciem idei morskiej będzie zatem niezachwiane dążenie narodu: reprezentantów narodu w Izbach ustawodawczych do jaknajwydatniejszego uwzględnienia potrzeb portu gdyńskiego i naszej floty w budżecie Państwa. Gdynia p. i. nie jest wyposażoną w dostateczną ilość przewodów telefonicznych zagranicznych i brak jej telefonicznego połączenia ze Skandynawią. Tracimy na tem krocie — a przecież połączenia te są koniecznością życiową naszego portu. Port bez wygodnych połączeń i bez noworzecznych instalacji komunikacji — to piękny samochód bez motoru.

Nie chcemy twierdzić, że tej i innych konieczności czynniki miarodajne nie rozumieją. Owszem zrozumienie jest, ale niema tego napięcia które rodzi czyn, jakie potrzebne jest do przezwyciężenia pewnych trudności. Napięcia tego niema i nie będzie tak długo, jak długo nie obudzi się

(Ciąg dalszy na stronie 4-tej)

**Wszystkie
Urzędy Pocztowe**
w kraju przyjmują
abonament na

„Latarnię Morską”

prosimy więc
zamawiać pismo u listowych
na marzec

O polski światopogląd morski

(Ciąg dalszy ze strony 3-ciej)

w narodzie potrzebny entuzjazm do morza. Gdy opinia zgodnie wskazywać będzie na morze i jego potrzeby, wtedy i fundusze na inwestycje konieczne się znajdą. Zacytowałem jedną tylko potrzebę portu, te nieszczęsne kable telefoniczne, a potrzeb tych jest dużo, bardzo dużo. Rosną one w miarę rozwoju przeładunku w Gdyni który, o czym nie wolno zapominać, przewyższa dziś przeładunek starych portów Szczecina, Królewea i Gdańska uczyniwszy Gdynię pierwszym portem na Bałtyku.

Możemy bez przesady powiedzieć, że zaniechania Polski pod względem handlu nie były mniejsze, niż w stosunku do morza. I dziś niestety pokutuje w polskim handlu stara szlachetczyzna, pozwalająca na wypieranie polskiego elementu z placówek rentowniejszych. Szczególnie w handlu zamorskim, w technice tego handlu a więc w maklerce portowej, towarowej i ubezpieczeniowej widzimy albo obcych — albo żydów — a Polaków wcale, albo zadziwiająco mało. Nie byłoby to najgorsze zło — gorzej, że wogóle nie widać tego „narybku”, że poważne firmy żałują pieniędzy na wyszkolenie swego polskiego personelu, że nie widać iniejiatywy w kierunku opanowania całego handlu morskiego przez Polaków. Tymczasem rok rocznie kilka set czy nawet tysięcy młodych, zdolnych ludzi kończy wyższe szkoły naukowe polskie czy zagraniczne. Skoro już rząd ze względów budżetowych nie może utworzyć kilkunastu stypendjów na praktyki w handlu morskim zagranicą, to czyż zainteresowane w eksporcie i imporcie firmy albo zrzeszenia polskie nie mogłyby ze swej strony umożliwić polskiej młodzieży praktyk zagranicznych? Przecież wydatek ten wróciłby się zainteresowanym i Polsce stokrotnie, a przede wszystkim umożliwiłby w kilku latach zastąpienie Polakami obecnie w porcie gdyńskim zatrudnianego elementu obcego. W każdym razie zasadę: „port polski dla Polaków” uważać należy za warunek zasadniczy, od zachowania którego zależy przede wszystkim rozwój polskiego światopoglądu morskiego. Trudno, aby podatnik polski ponosił ofiary na terenie warsztatów dla obcych.

Port polski i jego eksploatacja to tylko jedno z zagadnień morskich, a tych zagadnień jest cały szereg. Weźmy z kolei żeglugę i związaną z nią reparację i budowę statków. Ciągłe jeszcze posługujemy się zbyt obcym przedsiębiorcą do przewozu naszych towarów. Rozumowanie, że w obecnym kryzysie nie oplaca się utrzymywanie własnych statków nie wytrzymuje krytyki, jeśli na morze patrzeć będziemy z jedynie słusznego stanowiska jego ciągłości i jego przyszłości. Na nieopłacalność cierpią dziś także towarzystwa żeglugowe całego świata. Dlatego bogate narody jak Ameryka, Anglja, Francja, czy Belgja dają swoim towarzystwom milionowe subwencje. Ale budowy nowych statków nie wstrzymują, floty nie zmniejszają, bo zdają sobie sprawę, że zmniejszanie floty równa się dobrowolnej izolacji od reszty świata.

Nikt nie żąda, aby Polska w tych kilku latach swego istnienia dorównywała innym, starym narodom na morzu. Ale są linje morskie, które obojętnie — z zyskiem

czy ze stratą — utrzymywane przez Polskę być muszą. Na pierwszym miejscu wymienię linję Gdynia-Ameryka, która istnieje musi, musi mieć statki nowoczesne, powinna mieć komunikację przynajmniej tygodniową, nie jak dotąd — dwutygodniową.

Następnie naprawa i budowa statków — czyż to nie zagadnienie wprost kapitalne? Dotychczas jedyna w Gdyni Stocznia próbowała budować kutry rybackie i z jakim powodzeniem! Są u nas czarnowidze, którzy wszystko, co swoje, będą krytykować — a jednak rybacy z polskich kutrów są zadowoleni, kutry są mocne, na fale wytrzymałe a przytem znacznie tańsze niż zagraniczne. Ale to nie są ich największe zalety. Zaletą ich daleko większą jest to, że konstruował je polski konstruktor, z polskiego materiału zrobił je polski rzemieślnik, idą popędzane polskim motorem. To ich zalety.

W dniu 25 stycznia włożono i poświęcono na staplu w Stoczni Gdyńskiej podstawy konstrukcyjne pod budowę pierwszego polskiego statku wojennego.

(Ciąg dalszy w następnym numerze).



Widok z Kamiennej Góry w Gdyni — View from Stony Hill at Gdynia
M. Grodzicka-Styczńska, pinxit

Na krzywo i na prosto

Gdyńskie pranie

Właściwie, to możnaby o tem powiedzieć „o wiele za wiele” — możnaby na krzywo, ale ja już wolę na prosto... Przynajmniej nikt się nie obrazi, bo chodzi o rzeczy nie tyle ważne ile lekkie. Po prostu, chodzi o wieszanie bielizny w Gdyni. Sądziacie, że to takie śmieszne? Popytajcie się gospodyń domu, a one was zagadają na śmierć, wyjaśniając ważność tej sprawy.

Problem wydaje się bardzo prosty: bieliznę należy wyprać i wysuszyć!. Wyprać, to jeszcze bajka, ale gdzie wysuszyć? Postępowa, na wskroś nowoczesna architektura polega na tem, że domy są bez strychów, więc należy mieć osobne pokoje do suszenia bielizny, a kto ich niema, niech suszy bieliznę na polu.

Przeto w dniu, w które odbywa się w Gdyni pranie bielizny, wzgórze, podwórka i boczne ulice pokrywają się śnieżną bielą wypranych prześcieradeł, koszul itd.

Lopoce to wszystko na wietrze, jak żagle, nadając swoistego uroku miastu. Bywają ludzie tak złośliwie dowcipni, że rozwieszają bieliznę na sznurach, rozpiętych pomiędzy słupami, odznaczającami nowowytęzione ulice.

A wszystko to jest następstwem nowoczesności Gdyni. W zapale ultranowoczesnego budowania, zapomnieli nasi architektoniczni twórcy Gdyni, że wyprana bielizna gdzieś trzeba wysuszyć. Tu już użyteczność nowoczesności w architekturze dopisała bardzo słabo.

A jednak, coś w tej sprawie trzeba zrobić i przynajmniej w przyszłości pomyśleć nad tem, że w nowoczesnych miastach nie suszy się bielizny na podwórkach, na płotach i na przyległych polach.

Pomówmy o Kamiennej Górze

Zostało dokładnie obliczone, ile metrów względnie centymetrów wybrzeża wypada na każdego mieszkańca Polski. Obliczenia te w każdym razie świadczą o tem, że Polska jest duża a wybrzeże małe.

Zdawałoby się, że wobec szczupłości wybrzeża doprowadzamy jego wygląd do idealnego stanu, a przynajmniej zdołamy utrzymać na nim czystość i porządek.

Coby się stało, gdyby przyjechało do Gdyni kilkadziesiąt tys. mieszkańców Polski i zaczęło urągać na niesłychane brudy, brak chodników, błoto, niewybrukowane ulice, fatalne wyziewy, które obecnie należą do właściwości topograficznych najpiękniejszego zakątka Gdyni — Kamiennej Góry.

Czy zawsze musimy rumienić się ze wstydu, że nie potrafimy dać sobie rady z tak prymitywnymi wymogami, jakimi jest utrzymanie czystości i stosowanie zdrowego rozsądku przy zakładaniu chodników?

Do tej chwili chodniki na Kamiennej Górze układane były systemem mozaikowym. Kładziono je nie po tej stronie ulicy, gdzie znajdują się domy, ale właśnie tam, gdzie tych domów niema. Przed niektórymi zaś, nawet licznymi zamieszkiwanymi willami, po każdym deszczu znajdują się olbrzymie kałuże wody i grząskie błota.

Bardzo malownicza ścieżka, idąca z plaży na Kamienną Górę, a wijąca się w górę wśród drzew, jest olbrzymim śmietnikiem i miejscem schadzki najdzikszych elementów, po których pozostają sterty potłuczonych butelek i nieczystości.

Mieszkańcy Kamiennej Góry spotykają przez cały rok, a specjalnie w lecie, szereg eleganckich samochodów, które zatrzymują się u wylotu tej ścieżki, gdyż z tamąd roztacza się przepiękny widok na całą zatokę. Turyści, między nimi wiele cudzoziemców, schodzą tą ścieżką wdół i łatwo sobie wyobrazić, co myślą o nas, gdy znajdą się w atmosferze śmietniska i, powiem wyraźnie, smrodu.

Napewno też nie pochwali nas nikt, kto wysiadając z samochodu, który zatrzymał się przed jakąś z will, przy której niema chodnika, wdepnął w rozlane bajoro.

Poco?

Pytanie to nasuwa się każdemu, kto natknie się na latarnię gazową samotnie sterującą na skwerku za podjazdem kolejowym nr. 1. Gdy jest silniejszy wiatr, latarnia się nie pali, więc poco stoi? Poza tem trudno zrozumieć, dlaczego w nowym mieście wprowadza się dwa rodzaje oświetlenia, choćby tytułem próby. Gdyby każda firma, produkująca lampy wzgl. propagująca różne sposoby oświetlenia, miała wolną rękę do demonstrowania na ulicach naszej Gdyni, to wkrótce moglibyśmy ujrzeć lampy naftowe, olejowe, acetylenowe i inne. Jakby wtedy miasto wyglądało?



Polacy na szerokim świecie

Zgodnie z danymi statystycznymi, poza granicami Państwa Polskiego, żyje i pracuje około osiem milionów Polaków i Polek. Ludność ta tak liczna, że starczyłoby jej na nowe, wcale pokaźne państwo, rozrzucona jest po różnych krajach szerokiego świata, obu półkul.

W Europie, największe gromady polskie mieszkają na swojej ziemi ojczystej w granicach Rzeszy niemieckiej i Rosji, Litwy Kowieńskiej i Lotwy, oraz Czechosłowacji. Prócz tego istnieje we Francji, oraz w Belgii polska emigracja zarobkowa, specjalnie liczna we Francji, gdzie posiada własne szkoły, kościoły, gazety i towarzystwa oraz organizacje.

Prawie we wszystkich bez wyjątku krajach Europy mieszkają mniejsze lub większe skupienia polskie. Niemasz w Europie kraju, w którymby Polaków nie było.

Na kontynencie amerykańskim, wychodźstwo polskie jest specjalnie liczne i wynosi około pięć milionów, a mianowicie: w Stanach Zjednoczonych A. P., w Kanadzie i w Paranie, oraz w Brazylii.

Polacy mieszkają na kontynencie amerykańskim w następujących krajach południowych: w Meksyku, w Gwatemali, w Hondurasie, w Nikaragua, w Panama, w Wenezueli, Kolumbji, Ekwadorze, Peruwji, Boliwji, Paragwaju, Urugwaju, Costa Rica i San Salvador. W krajach Ameryki

Południowej, poza Parana, polskich osadników, czyli kolonistów, niema. W krajach tych mieszkają Polacy, jako inżynierowie, poszukiwacze złota i szczęścia, wreszcie jako globtroterzy, albo pojedynczy plantatorzy.

Z krajem ojczystym albo kontaktu nie utrzymują, albo jest on bardzo luźny. Element polski, który się w krajach południowo-amerykańskich znajduje, z pewnymi wyjątkami, jest bardzo płynny i niestały.

W Afryce, tak północnej, jak i południowej, mieszkają pojedynczo Polacy, już to jako początkujący drobni plantatorzy, już to jako urzędnicy firm francuskich, angielskich i holenderskich. Liczba ich jest bardzo mała.

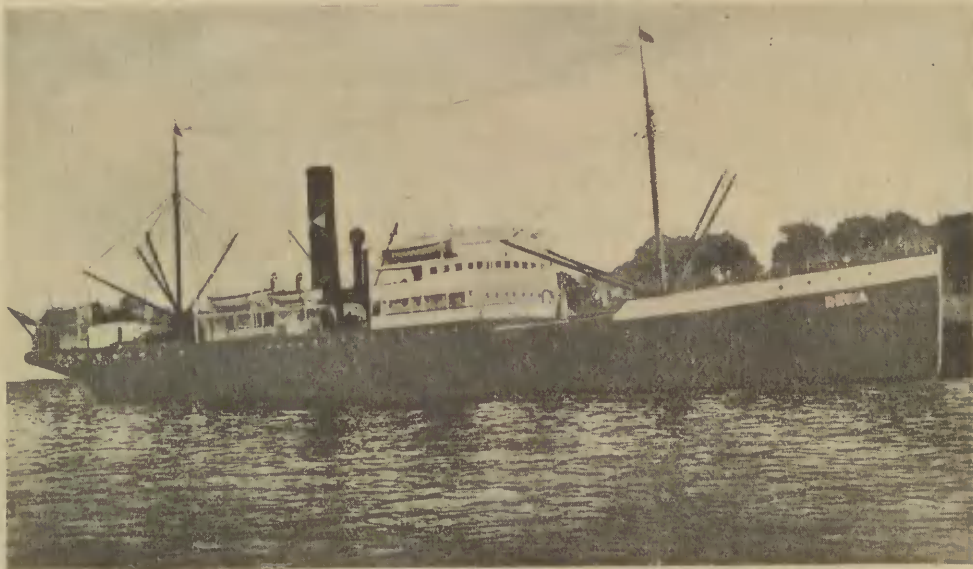
Nawet w Indiach spotkać można Polaków.

W azjatyckiej Rosji, na Syberji, oraz na pograniczu Chin, a także i w samych Chinach, spotyka się Polaków.

We Władywostoku istnieje od dawna dość liczna kolonia polska, wcale zasobna, wydająca nawet własną gazetę.

Nie jest to przegląd kompletny tych krajów i kontynentów, w których Polacy są, albowiem jest ich pewna liczba w Anglii, w Holandji i w krajach Skandynawskich.

Śmiało można postawić twierdzenie, że my, Polacy znajdujemy się dosłownie we wszystkich zakątkach świata. P.



Statek Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego s/s Rema

Steamer of the Polish-British Steamship Co. Ltd. s/s Rema

Co kryją głębie Atlantyku

Amerykański parowiec „Atlantis”, przeznaczony dla naukowych badań głębin mórz, powrócił po dwuletniej ekspedycji eksperymentalnej z zachodnich wód Atlantyku północnego. Liczne doświadczenia dowiodły uczonemu amerykańskiemu, że wszystkie dotychczasowe teorie o życiu organicznym w nieosiągalnych poprzednio głębinach są nieprawdziwe. Wbrew wszystkim dotychczasowym twierdzeniom okazało się, że nawet na dnie oceanów istnieje życie organiczne.

Zdobyta naukowo z wyprawy „Atlantis” oddana została fachowej ocenie i segregacji.

Przedewszystkiem skorygowano błędne wyobrażenia dotychczasowe o wpływie światła na życie w głębi mórz. Poprzednio sądzono że w głębinach oceanów zamarło wszelkie życie organiczne dlatego, ponieważ nie dochodzi tam światło słoneczne, lecz biolog amerykański dr. Jerzy Clarke, który brał udział w ekspedycji zadał sobie trud wymierzenia ilości światła w największych głębinach oceanu za pomocą komórki fotoelektrycznej i dokonał sensacyjnego odkrycia, że światło słoneczne przemienione na promienie ultrafioletowe dociera do najdalszych zakątków na dnie mórz i ułatwia bytowanie tworom organicznym.

Według twierdzeń teorii Darwina, narządy zwierzęce dla których przyroda, nie znajduje wskutek zmienionych warunków życia zastosowania, muszą z czasem zamierać. A tymczasem w najdalszych głębinach wód morskich, gdzie panuje najzupełniejsza ciemność, ekspedycja stwierdziła ryby, które miały dobrze rozwinięte oczy. Uczeni na pokładzie „Atlantis” doszli do wniosku, że wszystkie te ryby same zaopatrują się w światło. Ich ciała fosforyzują tak silnie, że oświetla przestrzeń dookoła nich.

Losy admirała Byrda

O losach ostatniej podbiegunowej wyprawy admirała Byrda na okręcie „Jacob Ruppert” nadchodzą skape, lecz bardzo niepokojące wieści. Wskutek uciążliwych warunków atmosferycznych, okręt jest pchany przez ławicę lodów ku Nowej Zelandji i nie może zarzucić kotwicy, co jest tem tragiczniejsze, iż część członków wyprawy, w liczbie około 40 osób, znajduje się poza okrętem, gdyż rozbiła obozowisko na wielkiej krze lodowej, od której statek prądy i lody odepchnęły. Inne wieści donoszą, że admirał Byrd wycofał się czasowo z regionów bieguna południowego, gdyż część członków jego wyprawy rzekomo zaginęła, a raczej straciła z nim łączność, przeto stara on się dostać do portu Wellington na Nowej Zelandji.

Roszczenia niemieckie do polskiego Pomorza

napisał

Paweł Skiba

Niezmiernie ciekawa praca oparta na bogatym materiale historycznym i porównawczym, zasługuje na to, aby się z nią zapoznał KAŻDY POLAK.

Cena egzemplarza 1 zł.

Zamówienia kierować do Administracji

„LATARNI MORSKIEJ”

GDYNIA

Starowiejska 35.



Polska i Czechosłowacja

Dnia 10-go lutego b. r., pomiędzy Polską, a Czechosłowacją został podpisany w Pradze układ handlowy i nawigacyjny, regulujący całokształt spraw gospodarczych pomiędzy obu krajami, oraz spraw osiedleńczych. Obszernie konwencja ta ujęła sprawy nawigacyjne, kolejowe i weterynaryjne.

Do konwencji przyłączone są listy zniżek i fiksacji celnych, a na liście A. Czechosłowacja zgadza się na zniżki dla polskiego wywozu rolniczego, oraz kilku innych produktów, które Polska z powodzeniem może wywozić.

Konwencja handlowa i nawigacyjna polsko-czechosłowacka jest 8-mym z kolei układem, zawartym na tle nowych warunków, wytworzonych przez wejście w życie nowej polskiej taryfy celnej. Przedtem zawarte zostały: 1) protokół dodatkowy z Belgią, 2) umowa handlowa z Austrią, 3) protokół ze Szwecją, 4) układ celno-kontyngentowy z ZSRR, 5) umowa celno-kontyngentowa z Danją, 6) układ taryfowy z Holandją oraz 7) układ ze Szwajcarią, podpisany w dniu 5-go bm.

Sól polska do Japonii

Przedstawiciele kupiectwa japońskiego prowadzą obecnie rokowania z polskim Monopolem Solnym o nabycie większej ilości soli dla Japonii. Pertraktacje są na ukończeniu. Sól ma być transportowana drogą morską z Gdyni do Jokohamy.

Kryzys żeglugowy

Kryzys żeglugowy, który się daje odczuwać prawie wszystkim krajom, dotarł i do tak potężnych firm jak „Cunard Line”, oraz „White Star Line”. Obie te linie o światowej sławie, połączyły się, celem wspólnego prowadzenia swoich interesów na morzach i oceanach świata.

Połowy pereł

U wybrzeży Persji, gdzie leżą najbogatsze na świecie złoża masy perłowej, oraz pereł, zeszłoroczne połowy nurków wydały nadspodziewanie dobre rezultaty. Ludność wybrzeża perskiego normalnie ciągnie wielkie zyski z wydobywania muszli, które jako towar płyną do Chin, Japonii, Anglii i Ameryki, a nawet do Australji. W roku 1933 zyski jednak były większe od normalnych z powodu wydobywania dużej ilości pereł.

Z Australji do Gdyni

Firma Bergenske Baltic Transport za-inaugurowała ostatnio nową linię okrętową łączącą Gdynię z Australją, którą narazie obsługuje statek należący do tejże firmy nazwiskiem „Tarn”. Jest to motorowiec zupełnie nowoczesny, o pojemności 6,831 ton r. brutto. Nowa Linja nosi nazwę Wilhelmaen Line i statki jej będą regularnie kursowały pomiędzy portami australijskimi, a Gdynią.

Skargi kupców

Importerzy śledzi solonych, którzy sprowadzają swój towar przez Gdynię, narzekają ostatnio na rzekomo wygórowane opłaty stemplowe pobierane przy tranzakcjach handlowych przez port gdyński. Charakterystyczną jest rzeczą, iż w lepszej sytuacji jest kupiectwo gdańskie, gdzie podobnych opłat stemplowych się nie płaci. Gdyńscy importerzy śledzi zapowiadają, że jeżeli opłaty stemplowe nie będą obniżone, to przeniosą swoją działalność do

Gdańska, a w Gdyni zatrzymają tylko składy. Jest rzeczą bardzo pożądaną, aby kwestja owych opłat była polubownie załatwiona. W młodym porcie, jakim jest Gdynia, należy ułatwiać życie kupcom i w miarę możliwości iść im na rękę.

Komitet eksportowy

Izba Przemysłowo-Handlowa na Wybrzeżu założyła Komitet eksportowy w Gdyni, którego zadaniem jest skoncentrowanie wysiłków wszystkich firm eksportowych w kierunku celowości przy wyszukiwaniu i nawiązywaniu kontaktu z zagranicą. Pospolicie mówiąc, Komitet eksportowy będzie wyszukiwał rynki zbytu dla gdyńskiego handlu morskiego.

Z Tow. Pol-Bryt

W miesiącu styczniu b. r., statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A., przewiozły w eksporcie z Polski 4,014 ton ładunku, kursując pomiędzy Gdynią, Gdańskiem, a Londynem i portem Hull.

Ekspanzja japońska do Afryki

Z powodu wielkiego rozwoju wywozu japońskiego do Afryki, Japonja przystąpiła do utworzenia pięciu nowych linii okrętowych łączących porty japońskie z Afryką.

Z Gdańska

Z gimnazjum polskiego

Od chwili uzyskania przez polskie gimnazjum w Gdańsku praw gimnazjum publicznego odbyły się pomiędzy 12, a 16, dniem lutego, b. r., pierwsze egzaminy maturalne, piśmienne. Komisji egzaminacyjnej przewodniczył gdański inspektor i radca szkolny p. Schramme.

Wet za wet

Z powodu szykan utrudniających zbytu polskich artykułów rolnych na rynku gdańskim, o czym pisaliśmy w jednym z poprzednich nr. naszego pisma, domagając się interwencji naszych władz — rząd polski wydał nowe zarządzenie utrudniające wywóz gdańskich artykułów żywnościowych do Polski. Ta samo - obrona wywołała istny popłoch w kołach gdańskich firm wysyłających do Polski tłuszcze i oleje, więc interwenjują w Senacie, twierdząc, że polskie zarządzenie jest konsekwentnym następstwem niefortunnych posunięć gospodarczych Senatu, wymierzonych przeciw zbytowemu polskim produktom rolnym na terenie gdańskim.

Na morzach świata

Skutki huraganu na Bałtyku

W zeszłym tygodniu przeciągnął nad Bałtykiem silny huragan, który miał najwyższe nasilenie w poniedziałek. Na wysokości Błot Karwińskich fale wyrzuciły na polski łód statek duński „Tempo” wraz z kapitanem i 9 ludźmi załogi. Z powodu gwałtownej burzy holowniki polskie nie mogły do statku dotrzeć i pozostał na płyciźnie, o 200 metrów od głębi.

Na mieliźnie w okolicy Helu utkwiał trzymasztowiec niemiecki „Ingeborg, którego na morze ściągnęły trzy polskie holowniki”

Na redzie portu gdyńskiego stało w tym dniu około 20 okrętów, które tu szukały schronienia przed huraganem.

W odległości jednej mili od Jastarni zatonał jakiś okręt, gdyż z wody sterczą jego maszty. Nie wiadomo co to za statek i co się stało z jego załogą. Przypuszczają jednak, iż był to niemiecki okręt „Saturn”, który od czasu burzy do żadnego portu niezawinął i los jego jest nieznanym.

Katastrofa statku sowieckiego

Na morzu Berensa rozbił się przed kilku dniami pasażerski statek należący do Sowietów, nazwiskiem „Kanin”, gdyż w czasie silnej burzy najechał na skałę podwodną. Pasażerów i załogę zdołano jednak uratować tak, że nikt życia nie stracił.

Katastrofy w kanale angielskim

Dnia 12 b. m. panowała silna mgła na kanale angielskim, która spowodowała kilka katastrof okrętowych.

W nocy statek grecki „Meandros” zderzył się niedaleko wyspy St. Catharine-Point z angielskim parowcem „Dardford”. Załoga w liczbie 27 osób spuściła łódź ratunkową i po 7-miu godzinach błądzenia na morzu została wyratowana przez przejeżdżający parowiec angielski. Dwóch marynarzy z pośród załogi utonęło.

Również sowiecki statek „Róża Luksemburg” uległ zderzeniu w pobliżu portu New Haven, skąd wysłano na pomoc holowniki. Komunikacja na kanale odbywała się ze znacznym opóźnieniem. W kilku wypadkach przepłynięcie kanału trwało przeszło całą dobę.

**KONFEKCJA
GALANTERJA
STROJE DAMSKIE
ARTYKUŁY MĘSKIE
I KAPIELOWE**

POLECA

Fr. Szczukowski, Gdynia

ulica Ś-to Jańska 14 — Tel. 12-80

Powszechny Bank Związkowy w Polsce S. A.

ODDZIAŁ W GDYNI

Plac Kaszubski 8

Telefon: 2890-91

Adr. telegr.: B A N K D I O N



**ZAŁATWIA WSZELKIE OPERACJE
W ZAKRES BANKOWOŚCI WCHODZĄCE**

John Stevens

Oaczita

NOVELA

„Pokumkles”, czyli Wolna Droga, leży o sześćdziesiąt mil na północ od Campobello. W czasie włóczęgi po rezerwacjach indjańskich na północy rzucił mnie los do „Pokumkles”, osady, gdzie każdy wigwam ma swoją historję, każdy kamień na wzgórzu jest pamiątką, wspomnieniem, jak kontynent amerykański starem.

Szatra, ze skór bawolich i jelenich uszyta, w której mieszkał Sato-Leszar, wódz ostatni ginącego rodu, była dla mnie i dla mojego towarzysza Lelanda miejscem gościny.

W długie jesienne wieczory, gdy wiatr wygrywał swoje smętne pieśni na konarach drzew i łopotał skórą wigwamu, w blasku ogniska siadaliśmy kołem, aby słuchać serdecznych opowieści o tragedjach duszy indjańskiej, tak rozległej, jak prerie, a prostej i dobrej, jak dusza dziecka.

Siedzieliśmy społem wokół ogniska, cali czerwoni od złotych blasków, gdy stary Sato-Leszar, zapaliwszy fajkę napełnioną tytoniem i korą słodkiej wierzby, tak zaczął prawić:

— Głypia jest miko, (wiewiórka) która skacze z drzewa na drzewo i zdaje się jej, że puszcze całą zna od wschodu do zachodu słońca — i głupi jest pies ziemny, który zwykł twierdzić, że słońce jest niepotrzebne, ponieważ dla niego pod ziemią nie świeci... I głupim jest wojownik, który sądzi, że rzeczy wielkich łatwo się dokonywa, nie zaś przez mękę i wysiłek, który zmoże dziesięciu słabych. Przeto posłuchaj mnie ty, bracie mój blady, który masz oczy, jak dwa ogniska i twarz wodza, abym ci opowiedział to, czem głośną była ta wieść przed wielu, bardzo wielu wiosnami i abys poznał mękę.

Sato-Leszar pociągnął z dużej ozdobnej fajki, wypuścił spory kłęb dymu pod skóry wigwamu — podał ją mnie i tak mówił dalej:

— Lii—kwe—moh — oto wzywam stare czasy — som—alo—lii — te czasy, gdy oczy moje patrzyły na śmierć, która wypełzała, jak robak ziemny, z miłości wielkiej dwojga ludzi, siostry mojej i białego człowieka.

W taką noc jak dzisiejsza, wietrzną i chmurną, odchylił płachtę szatry mojego ojca. Był wielki wzrostem. Oczy miał śmiałe, nieznające lęku. Włosy białe, jak zeschnięta trawa na prerji. Prosił o schronienie. Przyjął go rodzic mój, jak na naczelnika wielkiego szczepu przystało. Kobiety zgotowały wody na jakiś napój, który sobie sam przyrządził i upiekły dla niego venison (pieczeń sarnia). Zjadł wszystko, podziękował skinieniem głowy i powalił się jak dąb na futra, poczem zasnął.

O świcie zerwał się z posłania, Siostra moja Oaczita wyprawiała właśnie skórę z ubitego jelenia i stała przed szatrą. Podszedł do niej i zdumienie wielkie odbiło się na jego twarzy. Oaczita była najpiękniejszą kobietą w całym szczepie. Białe olbrzym, gdy spojrział w jej twarz i w jej oczy, podobne do ocz sarny, czyste i niezmaczone, opuścił ręce ku ziemi i pochylił się cały. Był to znak czei wielkiej i zachwytu.

Oaczita stała, jak kwiat różany głęboko korzeniami wrosnięty w ziemię, a oczy jej piły płomień jego ocz, aż spłonęła cała ogniem i uciekła do wigwamu.

Tak się zaczęło to, co nazwali miłością — a zaś nasz M'teolin (szaman) nazwał czarami, jakie białe człowiek przyniósł z sobą. Olbrzym pozostał przez dni kilka w naszym wigwamie i często rozmawiał z Oaczitą. Wszyscy młodzi z naszej wsi poczęli się burzyć na białego przybysza, twierdząc, iż przyszedł oczarować córkę wodza i zabrać ją z sobą na południe.

Ten dziwny człowiek słyszał szept i ciche groźby, widział w oczach młodych wojowników nienawiść, ale drwił widocznie ze wszystkiego. Lud się burzył coraz bardziej, aż dnia jednego zebrał się przed wigwamem. Ojciec wyszedł do zebranych, ale biały, dumny wojownik tylko się roześmiał i usiadł na stosie futer, czekając, co z tego będzie.

Lud się domagał rady wspólnej i wypędzenia białego człowieka z wioski. Słyszałem głos ojca, gdy mówił:

— Stanie się, jako chcecie. Zwołajcie radę!

Rozlecieli się biegacze na wszystkie strony, aby zwołać radę starszych wojowników i ojców rodzin. A gdy się wszyscy rebrali, i weszli do wigwamu, oczom ich przedstawił się dziwny widok.

Oto biały człowiek siedział na stosie skór, mając na ramionach pled mojej siostry. W rękę trzymał kubek z wodą i pił z niego. Przy nim siedziała Oaczita, okryta jego futrzanym pledem, dumna, spokojna, z pałającymi oczyma.

Usiedli wkoło ogniska, podług starszeństwa, nałożyli fajki i milczeli, spoglądając jeden na drugiego. Wreszcie zabrał głos mój ojciec:

— Zebraliście się na radę. Radźcie teraz.

To rzekłszy podał fajkę następnemu, ale ten milcząc podał ją sąsiadowi na prawo. I tak fajka poszła w krąg, lecz wszyscu milczeli. Wróciła więc do rąk ojca mojego, który teraz zabrał głos.

— Przysłiście sądzić tego białego człowieka — więc sądzicie, ja nie mogę. Na jego ramionach widzę pled mojej córki, w rękę trzyma kubek, z którego pił wodę pod moim wigwamem. Ja go nie mogę sądzić. Biały człowiek stał się jednym z naszego plemienia.

Wszyscy milcząc kiwali głowami na znak, że tak jest, a nie inaczej. Tylko stary M'teolin sarknął cicho:

— Nie będzie człowiek o bladej twarzy bratem i mężem twojej córki.

Stary zaś latami Bury Wilk, któremu życie wydarło już wszystkie zęby, kaprawami oczyma spojrział na żar ogniska i rzekł głosem, w którym drżała starość:

— Stało się, że biały człowiek poznał nasze prawo odwieczne. Kto pił wodę naszą, kto jadł mięso nasze, jako przyjaciel, nie może być wrogiem.

Skinęli wszyscy głowami i milcząc wyszli przed wigwam, gdzie lud czekał na wyrok krwawy.

— Nie wydali białego człowieka — warknął szaman — oszukał wszystkich, ale przysięgam na Tirawę, (Bóg) że marnie zginie!

Tłum milcząc rozszedł się do swoich wigwamów.

Biały człowiek pozostał z nami. Oaczita była mu żoną. Miłowali się, jak się miłują ptaszkiwie leśni, gdy z wiosną gniazda swoje wiją. Patrzyliśmy na tę wielką, nam nieznaną miłość. Biały Człowiek spoglądał ciągle w źrenice Oaczity, jak pies w oczy swego pana. Oaczita, przytulona do jego potężnej piersi, szeptała cicho:

— Sitatur — ira — piduhuru — Kocham cię!

A w czasie tej miłości stawała się z każdym dniem piękniejsza. Rozkwitała siostra moja, jak wonny kwiat tajemniczej rogoziny, jak róża stepowa, więc radowaliśmy się z tego wszyscy.

Na twarz starca wypelzały rumieńce wzruszenia i dwie wielkie łzy potoczyły się po jagodach, ale nieczuły na to mówił dalej, zapatrzony przed siebie w wizję siostry swojej i wielkiego białego człowieka.

— Ale w wigwamie ojca mojego wisiał na żerdzi poprzecznej święty worek ze skóry jeleniej — ten sam, który wisiał nad nami.

Spojrziałem w górę, i ujrzałem czarny, okopcony przez dym woreczek, przytroczony surowcowym rzemieniem do żerdzi.

— Do worka tego, w którym się kryje święta tajemnica naszej rasy, zaglądać nikomu nie wolno, kto nie chce umrzeć nagłą śmiercią... Ale biały człowiek był odważny i dumny — a strachem gardził, jak niedźwiedź gardzi padliną. A może nie wierzył w straszną moc naszej tajemnicy, która Tirawa zamknął w tych woreczkach?

I dnia jednego zapytał ojca mojego:

— Wodzu, co się kryje w tym okopconym pęku skóry? A gdy mu ojciec odpowiedział, zaśmiał się głośno i rzekł do Oaczity:

— Stary jakiś zabobon, ale ciekawy.

Na drugi dzień, gdy został sam w wigwamie, zdjął woreczek i zajrzał do jego wnętrza. Myśmy wszyscy byli na łowach, a Oaczita była w stepie, aby schwytać rozbiegane konie.

Na polepie wigwamu znalazł go szaman, ze zbezczeszczoną świętością w rękę, ale bez życia. Zabiła go tajemnica narodu naszego, znaczone tym przedziwnym krzyżem, który wy nazywacie swastyką...

Sato-Leszar zamilkł. Spojrzałem z uśmiechem na ową świętość i spotkałem się ze wzrokiem Lelanda, który mi mówił:

— Tę „tajemnicę” zbadamy...

Odpowiedziałem mu tą samą mową:

— My wiemy, że szaman zamordował białego człowieka, a woreczek podrzucił.

— Ale nie tu jest koniec mojej opowieści, o ludzie innej rasy. Gdy tak biały olbrzym leżał na polepie wigwamu, bez uśmiechu na ustach, z otwartymi oczyma, w których jeszcze widzieć było można straszne zdziwienie, do wigwamu wbiegła Oaczita. Powiedziały jej dzieci małe, co się stało. Przypadła jak wilczyca do szczeniąt swoich. Przemówiła do trupa, zatargała jego ręką — nie odpowiedział. Poczęła go wołać po imieniu i szeptać najczulsze słowa. Staliśmy wszyscy dokoła. Nagle, zaśmiała się, jak się śmieje człowiek, któremu Tirawa pomieszała myśli. Zbliżyłem się do niej i zacząłem jej tłumaczyć, że biały człowiek już nie żyje.

Odtrąciła mnie od siebie. Usiadła przy zwłokach i zaczęła śpiew — straszny w tej chwili śpiew: kołysankę, jaką matki śpiewają do snu swoim dzieciom:

Śpij, moje dziecię, słodko śpij —
Dakota są daleko — o hej, daleko,
Śpij, synu mój, o walce śnij —
Dakota są daleko — o hej, daleko.
Aż przyjdzie, synu, jasny dzień —
Ty śpij, boć minie noc —
Słońce rozgoni śmierci cień
Ty śpij, bo minie noc.

Uśmiechała się nieprzytomnie, gładziła twarz swojego męża, tuliła się do jego piersi — całowała siniejące usta — aż wkońcu drżące jej palce napotkały rękojeść noża myśliwskiego, który tkwił za pasem.

Uśmiech dziwny rozchylił jej usta. Szybkim ruchem wyjęła nóż, spojrziała na jego lśniące ostrze, oparła trzonek o pierś białego człowieka i całym ciałem rzuciła się na stygnące zwłoki. Trysnęła krew z jej piersi.

Tu starzec zamilkł, a z pod rozwartych szeroko powiek płynęły mu wielkie łzy.

(Dokończenie na stronie 8-mej)

Humor

Coś urzędowego

Starostwo rozpisało okólnik do wszystkich sołtysów powiatu, z zapytaniami, ilu mieszkańców liczy gmina, ile ma domów, ile dzieci w wieku szkolnym, ile bydła i nierogacizny, ile koni, oraz, jaka jest w gminie fauna i flora?

Gdy pismo przyszło do gminy, sołtys wezwał pisarza i radnych, aby wspólnymi siłami wykonypować odpowiedź. Wszystko szło dobrze, aż ojcowie gminy doszli do fauny i flory. Aliści jeden z najstarszych radnych przypomniał sobie, że Flora, to była kobieta lekkich obyczajów, która zmarła w szpitalu powiatowym przed 15 laty. Na dwa ostatnie pytania odpowiedziano tedy tak:

— Flora, jako kobieta rozwiązała, zmarła przed 15 laty w szpitalu, zaś o Faunie nawet najstarsi ludzie nie pamiętają.

Profesor nie zalicza się do „panów”

Uczennice pewnej średniej szkoły żeńskiej urządziły doroczną wycieczkę z gro-nem profesorów. Nazajutrz jedna z klas otrzymała jako temat do klasówki zadanie p. t. „Nasza tegoroczna wycieczka”. W jed-nem z zadań wyczytaliśmy: „... było bosko. Wobec braku panów tańczyłyśmy z naszymi profesorami”.

Zmysł kupiecki

Ojciec: Słuchaj, Zbyszku bądźże teraz bardzo grzecznym, od dziś masz nowego braciszka.

Zbyszek (siedmio-letni): Skandal, nie można ustrzec się w dzisiejszych cza-sach przed konkurencją.

Niezwykły gość (facecja śląska)

Z pobliskiego dworu uciekła papuga i schroniła się na śliwie tuż obok chałupy Karlikowej rosnącej. Rano wychodzi Karlik z chałupy, patrzy i oczom nie wierzy, na śliwie siedzi zielony jakiś ptak. „Pieruna, trzeba go złapać” pomyślał i poszedł po drabinę. Ostrożnie włązi po drabinie i już sięga ręką a tu papuga w te oto słowa się odzywa: „Kajś tu włożył, pierunie, na oną głubkę?”. Karlik zdębiał, potem zdjął czapkę i tak powiada: „Przepraszam panne, ale jo myślał, że panna je ptok.” I zlązł z drabiny.

Niezawodny środek

„Podobno rodzina moja jest bardzo liczna. Chciałbym chętnie wiedzieć, ilu właściwie mam krewnych”.

„Nie łatwiejszego, zbuduj sobie willę w Orłowie, to ich w sezonie letnim obliczysz”.

Oaczita

(Dokończenie ze strony 7-mej)

Tak zmarła siostra moja, Oaczita, która miała za męża białego człowieka. Na wzgórzach, na lewo od wioski, gdzie sterczy ten wielki, czerwony jak krew kamień — leżą ciała Oaczity i białego człowieka.

Sato-Leszar skończył swoją opowieść. Tego wieczora nie mówiliśmy już o dawnych dziejach.

Z rozgrywek międzynarodowych



Na rozgrywkach międzynarodowych okazało się zupełnie wyraźnie, że Polska ma pierwszorzędnego „becka”.

Rozrywki umysłowe

Inż. Jan Gembariski

Kącik Admirala

Nr 1.



Pozycja po 14. ruchu.

Białe	Czarne	Białe	Czarne
1. Łio	ŁFL	2. Łpo	ŁML
3. Phn	ŁMT	4. ŁSo	ŁWT
5. ŁST	PMF		Łódź podwodna

WT nie atakuje pancernika wzgl. łodzi przez zajęcie linii nT, ponieważ białe wzmocniłyby zbyt silnie swą pozycję. Pancernik MF, nie pozwala białej łodzi iść naprzód.

7. Łfl	ŁOH	6. Kgm	KNG
9. Tpi	HHG	8. Łml	ŁON
11. Tps	KNM	10. Tpo	HNM
13. Hhg	Łot	12. TRS	KNM
		14. Tek	Łst

Floty zbliżyły się do siebie tak dalece (patrz rys 1.) że walka jest nieunikniona. Białe nie mogą atakować lewym skrzydłem. Czarne natomiast chcąc korzystać z silnej pozycji środkowej podstawiają łódź st, by dojść do ataku na główne nieprzyjacielskie siły, które jeszcze nie zajęły pozycji bojowej. Białe, nie chcąc darmo stracić łodzi ml, zmuszone są przyjąć koncept czarnych. 15. Łtl (Ł+) KtW (Ł+) Biała łódź zniszczyła czarną, stając na linii tl, gdzie jest wynurzona. Wobec tego krążownik czarny zatapia ją z linii tW. Białe są teraz w przykłej sytuacji. Coprawda można krążownik gm zabezpieczyć przed atakiem czarnego krążownika zakrywając go zastoną dymową ruchem Hmg. Jednakże nie powstrzymałoby to czarnych od zajęcia pól i wytworzenia groźnej sytuacji pod białym portem. Groźna jest czarna łódź WT. Następuje obrót łodzi ST

Biały krążownik otrzymał 1 strzał.
17. ŁTo ŁnT (Ł+) 18. Knm (Ł+) KnW (P₁)
19. Pon (K₁) KnT (K₂) 20. Hon PLM
21. HWN (K₂) PMT 22. KnW Ciężko uszkodzony b. krążownik jest zamglony i wraz z hydroplanem bezpieczny przed atakiem czarnego pan-

Walka rozpoczyna się od wysunięcia łodzi podwodnych, pod których ochroną zbliżają się do siebie obie floty. Czarne nie pozwalają białym na zajęcie dogodniejszej pozycji, tylko rozpoczynają ogień na główne siły nieprzyjacielskie. W walce pancerników i krążowników przełamują się czarne przez linie przeciwnika, jednakże siły ich okazują się za słabe do zaatakowania białego portu wobec silnych sił obronnych. Białe natomiast, mając przed sobą odstąpiony czarny port atakują go hydroplanem i torpedowcem. Czarne torpedowce za daleko są od portu, by móc stanąć do walki obronnej. Miny w tej walce nie mają większego znaczenia.

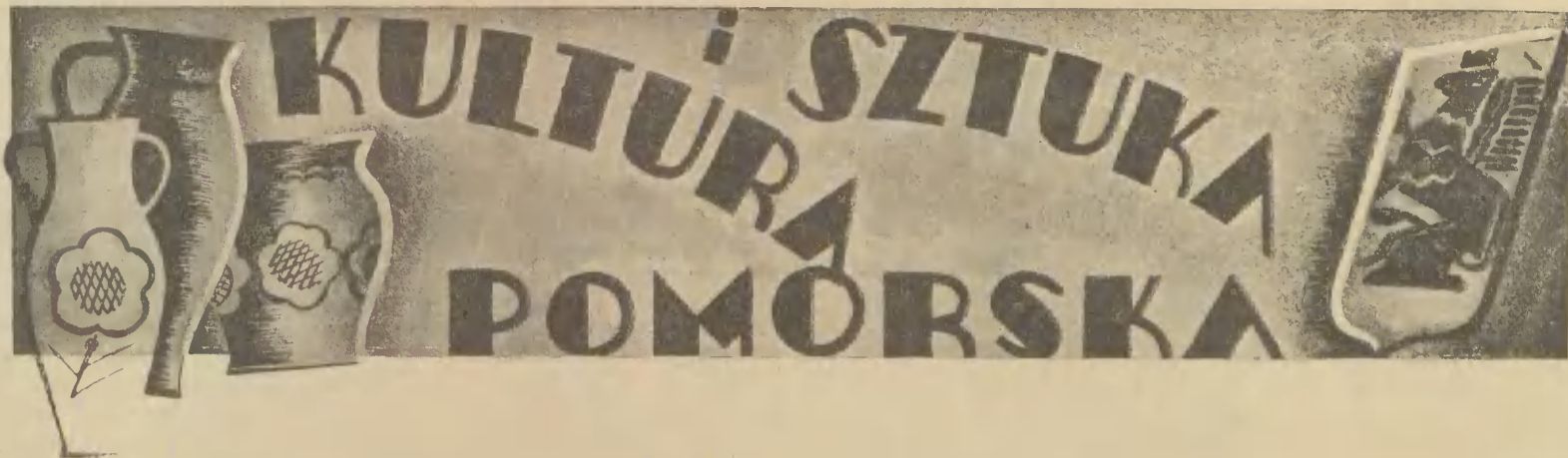
cernika. Czarny hydroplan nie może białego hydroplanu stamtąd wypędzić grożąc atakiem powietrznym z linii WT bo zginąłby od strzału b. pancernika POT

22. . . . KoT
Teraz grozi białym podwójny atak KoS na torpedowce RS i pancernikiem on. Czarne go zniszczą: 23. KTW (K+) PTM Pancernik wykonał obrót na miejscu. Lepiej byłoby zniszczyć biały hydroplan 23. . . . PMW (H+) przez co czarne miałyby przewagę unieszkodzonego pancernika i zapewnione zwycięstwo.

24. TKS = Torpedowiec położył na punkcie RKS minę.
24. . . . PTL (K+) 26. PTn (P₂) HWT
25. TLS (P₁) PTS 27. HWT TEK 28. TLT = Hmn
29. PTW (P₃) PoS 30. TLM Hgf
31. PWT TPI bo czarne zrozumiały, że atak hydroplanu fg i ciężko uszkodzonego pancernika oS na biały port jest niecelowy, gdyż czarny pancernik prędzej lub później musiałby przyjąć walkę z silnym nieprzyjacielskim pancernikiem, w którejby zginął. Czarnemu portowi natomiast zagraża torpedowiec LM i hydroplan Wt, ponieważ i torpedowiec ek. Cały teren przed czarnym portem jest niebroniony, a port zostaje zdobyty ruchami:

32. HNO	TOI
33. HHI	TOH
34. HCD	MzC
35. TFM	TNH
36. TFG	TGH
37. TBG	TGC (T ₁)
38. TBC	dowolny
39. TBz	

Uwaga. W następnym Nr. zamieścimy pravidła tej wielce interesującej gry szachowej, celem zaznajomienia z nią szerszego ogółu naszych P. T. Czytelników i Czytelniczek.



Na 70-lecie kaszubskiego czynu zbrojnego

W miesiącu marcu 1934 roku, minie lat 70 od owych pamiętnych i krwawych czasów, gdy na obszarach byłego zaboru rosyjskiego rozgrywały się od czterech miesięcy walki powstańców polskich z Moskalami. Były to ostatnie potyczki. Powstanie styczniowe z roku 1863 już dogasało, a nadziei na pomoc znikąd już nie było. Wierzył jeno niezłomnie w zwycięstwo słusznej sprawy człowiek mocny, Romuald Traugutt, który się starał walkę przedłużyć przez podsyłanie nowych odruchoń powstańczych.

Jeszcze na wiosnę 1864 roku zalecał on tworzenie nowych oddziałów powstańczych i podejmowanie walki. Formowano też nowe oddziały do końca marca 1864 r.

W owym czasie uwijał się w b. zaborze pruskim Edmund Collier, powstaniec polski, znany z bojów poprzednich, i on to właśnie otrzymał misję zwerbowania nowej partii powstańczej i wkroczenia z nią na Pomorze. Udało mu się zebrać oddział, liczący 1200 ludzi, który rozdzielił na cztery równe partje i stanął z tą siłą nad Drwęcą, na granicy b. Kongresówki. Jedną z tych grup, liczącą 300 powstańców, składała się wyłącznie z Kaszubów i małej liczby drobnej szlachty pomorskiej.

Przybyli oni aż z wybrzeży Bałtyku, do granic Mazowsza, aby bronić wspólnej Ojczyzny i zdobyć dla niej wolność.

Charakterystyczną jest rzeczą, iż drogę całą przebyli pieszo, nie chcąc podwód, ani żołdu za ową służbę dla Ojczyzny. Wystarczyła im broń, którą otrzymali.

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 powyżej 350 mierszy druku.
- II. Treść winna być związana z polskiem morzem.
- III. Nowelę należy przesłać 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 druku 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.

W drodze nad Drwęcę szpiegowali ich Niemcy i donieśli Moskalom o partji powstańczej, idącej z Kaszub ku granicom b. Kongresówki, więc też Rosjanie urządzili na nich zasadzkę, aby oddziału tego nie dopuścić poza kordon graniczny.

Nad Drwęcą wywiązała się bitwa, w której część Kaszubów poległa, lecz oddział się nie rozproszył.

W czasie przeprawy przez Drwęcę, dowódca Collier został przez Prusaków aresztowany, więc nie było komu dowodzić oddziałem, przeto ci, co pozostali przy życiu wrócili do swoich sadyb nadmorskich i rzemiosła rybackiego.

Pamięć o tym oddziale powstańców kaszubskich w roku 1864 prawie że zginęła, ale przez długie lata była ona żywym wspomnieniem, o którym starcy opowiadali młodzieży w długie i wietrzne wieczory, gdy huraganowy sztorm bił o brzegi polskiego morza.

A na oksywskim cmentarzu, tuż pod Gdynią, spoczywają śmiertelne szczątki księdza Muchowskiego, który w owym oddziale kaszubskim był i walczył o wolność Polski, aż się dostał do niewoli rosyjskiej i wiele lat spędził na Sybirze jako wygnaniec, poczem wrócił nad swoje ukochane morze i tu żywota dokonał.

Byłoby rzeczą sprawiedliwą i słuszną, aby w marcu bieżącego roku, jako w 70-lecie owego kaszubskiego czynu zbrojnego, grób ks. Muchowskiego przyozdobić kwiatami i za jego duszę, oraz tych synów ziemi kaszubskiej, co w owej potrzebie polegli, odprawiło się nabożeństwo żałobne i msza święta. Cześć ich pamięci. P.



Polscy rybacy z Wielkiej Wsi-Hallerowa przy wiązaniu sieci, potrzebnych na wiosenne połowy.

Polish Fishermen getting their nets ready for spring catching

Ku czci Derdowskiego

Polonia amerykańska, która doskonale pamięta Hieronima Derdowskiego jeszcze z tych czasów, gdy pracował jako dziennikarz w „Rolniku” i w „Wiarusie” w Winona, Minn., postanowiła uczcić poetę kaszubskiego pięknym pomnikiem. Jak wiadomo, Hieronim Derdowski zmarł na emigracji, w Stanach Zjednoczonych A. P. w mieście Winona, stanie Minnesota, gdzie jest pochowany na polskim cmentarzu. W mieście tym pamięć o Derdowskim jest jeszcze żywa, albowiem spora liczba tych, którzy go znali, jeszcze żyje.

Z okazji odsłonięcia pomnika Derdowskiego, Polonia amerykańska czyni przygotowania do wielkich manifestacji plebiennej wspólnoty polsko-kaszubskiej. W uroczystościach wezmą udział liczne kolonie polsko-kaszubskie, specjalnie ze stanów: Minnesota i Wisconsin, gdzie mieszka sporo Kaszubów.

Przedstawiciele

odpowiedzialnych

we wszystkich miastach Polski

na dogodnych warunkach

przyjmie

Administracja

„LATARNI MORSKIEJ”

Gdynia, ul. Starowiejska 35.

● Pierwszeństwo mają emerytowani urzędnicy państwowi i komunalni. ●

Zbigniew Morski

Młode pokolenie

POWIEŚĆ

ROZDZIAŁ DRUGI.

4

(Ciąg dalszy).

— Odkrycie nasze, ojeze, rozpada się na dwie zasadnicze części. Pierwsza to statek zbudowany podług planów Zygmunta. Kadłub statku posiada taki kształt, że z łatwością pokonywuje opór wody i przecina fale tak swobodnie, jak gdyby się po nich ślizgał. Zygmunt zastosował przy budowie statku najnowsze swoje odkrycia, które pozwalają na takie nachylenia ścian okrętu i taki ich kształt, oraz takie zagłębienie całego kadłuba, że osłabianie pędu okrętu, wynikające do tego czasu z powodu ocierania się ścian kadłuba o wodę, oraz pokonywanie oporu, jaki stawia woda, jest obecnie prawie zupełnie usunięte.

— To wielka zdobycz... — rzekł starzec i pokiwał poważnie siwą głową.

— Kadłub okrętu przypomina kształtem wąską, ale długą rybę. Nachylenia ścian są idealnie rozmieszczone, a konstrukcja jest tak silna, że najsilniejsze nawet burze, nie mogą zachwiać równowagą statku.

— Ażali jest to możliwe? — zapytał starzec.

— Najzupełniej, ojeze. Zygmunt zastosował w konstrukcji sterów oraz śrub nowość, polegającą na tem, że przy nich umieścił dodatkowe stery utrzymujące kadłub okrętu zawsze na jednakowym poziomie. Statek jest zanurzony jednostajnie i nigdy nie skacze po falach. Ponieważ fale są różnorakiej wysokości i czasami okręt się przez nie przebija niejako — pokład jest kryty zupełnie. Stery, które Zygmunt nazwał sterami horyzontalnymi, działają automatycznie i niezawodnie.

— Ależ to świetny pomysł! — zawołał ojciec.

— Istotnie, pomysł jest znakomity i Zygmuntowi udało się rozwiązać dwa ważne zagadnienia.

Od dłuższej już chwili, całe grono zebranej rodziny uważnie słuchało wywodów młodego inżyniera.

— Część druga, ojeze, polega na motorze poruszającym statek. Właściwie, nie jest to motor, w ścisłym tego słowa znaczeniu, ale raczej odbiornik fal radiowych. Wiadomo ci, ojeze, że udało się technice wzmocnić fale radiowe do tego stopnia, iż siła ich przewyższa siłę prądu elektrycznego przesyłanego kablami. Mój odbiornik posiada właściwości takie, że fale radiowe przejmuje, a siłę ich zużywa na poruszanie śrub i sterów okrętu.

— To genialny sposób! — zawołał rozentuzjasmowany starszy pan Sobkowiak.

— W istocie... — potwierdził inżynier.

— Dzięki tedy tak złożonej całości, okręt nasz rozwija szybkość dwustu pięćdziesięciu kilometrów na godzinę...

— Bój się Boga! Przecież to niemożliwe!... — zawołał starzec.

— Najzupełniej możliwe, mój ojeze — mówił młody inżynier z niewzruszonym spokojem. — Obliczenia nasze nie zawiodą, a wstępne próby wykazały ich nieomyślność. Okręt nasz przebędzie drogę z Gdyni do New Yorku w dwudziestu czterech godzinach, bijąc na głowę wszystkie dotychczasowe rekordy szybkości nie tylko okrętów wodnych, ale i niemieckich okrętów powietrznych.

— Dokonałście rzeczy ogromnej, chłopcy — rzekł poważnie ociemniały inżynier — albowiem nie jest rzeczą obojętną dla Polski, jaką jest szybkość jej okrętów.

— Tak, wuju! Nie jest to dla nas rzeczą obojętną — wniósł się do rozmowy Zygmunt Sobkowiak. — Dziś nasze stocznie w Gdyni i w Gdańsku mają pełne ręce roboty. Okręty nasze pływają po wszystkich morzach i oceanach świata. Bałtyk stał się morzem naprawdę polskim, gdyż panuje na niem wszechwładnie bandera nasza. Jeżeli pragniemy zatrzymać naszą pozycję mocarstwa nie tylko lądowego, ale i morskiego, okręty nasze muszą stać na wysokości zadania.

— Jak się też przedstawia obecnie nasza flota? — zapytał pan Stanisław Sobkowiak.

— Flota handlowa liczy przeszło czterysta jednostek. Są to przeważnie okręty średniej wielkości. Wbrew ogólnemu pogładowi, który panował przed trzydziestu laty, budowaliśmy i budujemy parowce średniej pojemności, ale szybkie i sprawne. Nadało to naszej flocie cechę ruchliwości i ma swoje uzasadnienie na wypadek wojny. Jest to metoda bardzo rozumna i znajduje ona ogólne zastosowanie w państwach takich jak nasze.

— A nasza flota wojenna?

— Trzyma się tej samej metody — mamy poważną ilość okrętów, ale nie wielkich, natomiast szybkich i doskonale uzbrojonych. Krażowniki polskie są równie szybkie, jak angielskie. Nasze łodzie podwodne dorównują najlepszym statkom tego typu — zaś nasze przybrzeżne okręty strażnicze, są najszybszymi parowcami tego rodzaju na całym Bałtyku. Obecnie idziemy w kierunku uczynienia z naszych okrętów najszybszych jednostek pływających na morzach globu. To jest naszym celem i naszą ambicją narodową.

— I to nam się udaje, jak widzę! — rzekł dumnie ociemniały inżynier.

— Tak, wuju, to nam się musiało udać. Od tego jesteśmy my, młode pokolenie polskie, którego zadaniem jest stworzenie potęgi państwa naszego. Wyście nam dali ojczyznę wolną, my ją oddamy swoim następcom potężną i dumną. Jesteśmy pierwszym kulturalnie i najpotężniejszym narodem słowiańskim i dziś zdajemy sobie sprawę z naszych obowiązków i z naszej roli wśród całej wielkiej rodziny narodów słowiańskich.

— Zaiste, potężnym jest dziś nasz duch narodowy. Nie pamiętacie niewoli, nie pamiętacie męki, ani krwawych zapasów, które my starzy musieliśmy przetrwać — mówił powoli, ale dobitnie pan Stanisław Sobkowiak, a głos mu zlekka drżał. — Jesteście nowymi ludźmi, nowym typem Polaka.

— Tak, kochany wuju — odparł młody Niewiarski — zdajemy sobie sprawę z różnicy, jaka nas dzieli z pokoleniem, którego przedstawicielami jesteście wy. Nie pamiętamy niewoli i nie chcemy o niej myśleć — ale pamiętamy wszystko, co winni jesteście nam! Nie protestuj, wuju. To się na nic nie przyda. Wyście nam dali wolną ojczyznę, a to jest wiele — najwięcej co mogą dać ojcowie swoim synom... My to cennym i dlatego was czcimy. Wasze pokolenie, wuju, było pokoleniem bohaterów, pokoleniem olbrzymów poświęcenia i umiłowania tej ziemi. Rzuciliście na szalę wszystko, całych siebie, aby synom swoim dać ojczyznę... Nie sądźcie, abyśmy o tem zapomnieli, abyśmy siebie uważali za większych od was. Wodzowie wojny o niepodległość naszej ojczyzny byli tytanami woli i stosami ofiarnymi. Spłonęło ich życie, jak pochodnie. Wydarłiście tę ziemię ze szponów djabła, a wydarłiście ją największym wysiłkiem woli i poświęcenia na jaki się kiedykolwiek zdobył naród, gnijący przeszło sto lat w niewoli. Nasza rola jest inna. Pozostała nam praca — budowanie potęgi tej naszej wspólnej ojczyzny...

— Wielkie słowo powiedziałeś, synu mój — rzekł w zamysleniu starszy pan Niewiarski — wielkie słowa... Nam, schyłkowcom, którzy już schodzimy z pola, radość rozpiera serca, gdy słyszymy takie zdania z ust synów naszych, tembardziej, iż pamiętamy żywo wszystkie wzloty i wszystkie upadki naszego starego pokolenia. Błądziliśmy często i błądziliśmy grubo...

— Nie błądzą, ojeze, tylko ci, którzy nie nie robią i którzy bez celu idą przez życie.

— Tak, tak, synu... tylko ci nie błądzą... Ale odpowiedz mi na jedno pytanie. Jak się wy, młodzi, zapatrujecie na błędy nasze, których można było uniknąć? Na te nasze tarcia wewnętrzne, równające się walkom braterskim? Przecie to wszystko znacie doskonale?

— Wasze pokolenie było pokoleniem żołnierzy... Zszarpaliście nerwy i siły w wojnach prowadzonych niemal na wszystkich frontach. Nie byliście pokoleniem przewidujących polityków, ani wytrwałych, a cichych pracowników. Pozwoliliście się rozpanoszyć obcym w swoim własnym domu. Robiliście wiele rzeczy dla efektu, dla pustego gestu wielkopańskiego, jak zresztą czynią zawsze wszystkie pokolenia ludzi powojennych.

— Tak, ty masz rację, Macieju — poparł go starszy pan Sobkowiak, który uważnie słuchał słów młodego inżyniera.

Jan Niewiarski słuchał słów syna uważnie i już meł w ustach jakieś słowa zapytania, czy też odpowiedzi, gdy ozwała się niespodziewaui pani Niewiarska.

— Dajcie panowie pokój temu tematowi. Chłopcy przyjechali wypozać i zabawić się w domu, a wy ich wciągacie w rozmowy na tak poważne tematy...

— Mamusia ma zupełną słuszność — rzekła pani Zofja Święcicka, a śmiejąc się dodała:

— Przecie i my pragniemy z nimi porozmawiać, zanim przyjadą goście...

— Istotnie, słuszność jest po waszej stronie — zgodził się pan Stanisław Sobkowiak. — Zabierajcie ich tedy na własność i niech się czują dobrze pod waszą opieką.

— Ale wieczorem, pogadamy jeszcze ze sobą — rzekł ociemniały inżynier — a teraz idźcie do ogrodu i bawcie się dobrze.

Kobiety otoczywszy obu młodych inżynierów, wyprowadziły ich do ogrodu, który się mienił w słońcu złotem i czerwienią swojego listowia.

W długiej alei grabowej, zalanej potokami promieni słonecznych, słychać było perlisty śmiech córek pana Niewiarskiego i basowe odpowiedzi pana Zygmunta Sobkowiaka, który się z paniami przekomarzał.

Pani Niewiarska z Sobkowiakową podreptały do kuchni, aby wydać dyspozycje służbie na wieczorny obiad.

— I cóż ty sądzisz o nich, o synach naszych? — zapytał inżynier swego współnika, gdy pozostali sami w pokoju.

Pan Sobkowiak zmierzzył szerokimi krokami salonik i przystanąwszy przed Niewiarskim, odparł:

— Idealni pozytywiści... Tkwi w nich zapał i żyje w nich moc ogromna. Rozpostarli skrzydła do lotu, a skrzydła mają silne...

— Tak i mnie się wydaje. Na tych skrzydłach zalecą dokąd tylko zechcą.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Kronika gdyńska

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 Elekrowni

ul. Starowiejska, Tel. 29-67.

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.

Dwa miliony na inwestycje

W dniu 14-go i 15-go lutego odbyło się pod przewodnictwem Komisarza Rządu p. magistra Franciszka Sokoła, niezmiernie ważne zebranie Rady Miejskiej, na którym przyjęto sprawozdanie rachunkowe za czas od 1926 do 1933 roku, oraz przyjęto sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.

W związku z uwagami Komisji, wygłosił dłuższe ekspozycje pan Komisarz Rządu, zawierające wartościowe uwagi i wskazania na przyszłość. Omawiając sprawę inwestycji miejskich oświadczył, że suma 2 miliony złotych wystarczą na następujące ważne potrzeby: szkolnictwo powszechne, budowa dróg, oraz sprawy zdrowia i opieki społecznej. Pan Komisarz zastrzegł się przeciw dalszemu zadłużaniu miasta, za wyjątkiem pożyczki koniecznej z Funduszu Pracy, albowiem byłoby rzeczą niemożliwą zaprzestać dalszych inwestycji miejskich. Do szczegółowego omówienia inwestycyjnych zagadnień Gdyni powrócimy w jednym z następnych nr. naszego pisma.

Ruch sportowy

Sport żeglarski rozwija się w Gdyni systematycznie, aczkolwiek nie w tempie zbyt pośpiesznym. W roku 1933 spuszczone na morze następujące yachty: Jurand, Irka, Witeź, Junior, Flądra, Orion, Lalka i Junak. Z dawniejszych yachtów dwa sprzedano, a Orion zatonął na Bałtyku. Przybył natomiast yacht Halina. Aby szeregi swoje powiększyć, gdyński Yacht Klub obniżył składkę wpisową ze 100 zł na 25 złotych.

Węzeł gordyjski

Gdynia posiada obecnie około 20 kilometrów niezabudowanych ulic, przy których parcele są rozsprzedane i wielu obywateli chce budować domy jednopiętrowe, lub prowizoryczne na posiadanych placach, co się znów sprzeciwia regulaminowi budowlanemu, przewidującemu, iż przy pewnych ulicach wolno budować domy czteropiętrowe, lub takie, aby nie szpeciły głównych ulic miasta.

Ponieważ nie wszyscy posiadacze placów budowlanych posiadają odpowiednie kapitały na budowę kilkupiętrowych kamienic, ruch budowlany poważnie jest zahamowany. Nadzorcze władze budowlane nie chcą zatrzymywać ruchu budowlanego i z drugiej strony, nie mogą dopuścić do zszpecenia miasta, co jest zrozumiałe dla każdego.

Winę za stan obecny przypisać należy brakowi kredytów budowlanych, bo trudno

P. ANFLINKOWA Magazyn Nowości

BIELIZNA-TRYKOTY
KOŁDRY-FIRANY

Gdynia, Świętojańska
blisko Komunalnej Kasy, dawn. Grand Café

wymagać od obywatela, aby budował czteropiętrową kamienicę, jeżeli mu ledwo starczy na dom parterowy, lub o 2 piętrach. Sprawa ta wymaga pieczołowitego rozpatrzenia i rozcięcia tego węzła gordyjskiego.

Wykłady uniwersyteckie

W sali Gimnazjum Tow. Szkoły Średniej, w gmachu Instytutu Handlu Morskiego i Techniki Portowej, odbywać się będą powszechne wykłady Uniwersytetu Poznańskiego w dniach 1, 8 i 15-go marca b. r., zawsze o godzinie 8-mej wieczorem, na tematy następujące:

W czwartek, dnia 1-go marca br. profesor Uniwersytetu Poznańskiego p. dr. Tadeusz Silnicki wygłosi z przezrociami wykład p. t. „Epopoea Św. Wojciecha”; w czwartek, dnia 8-go marca br. prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego p. dr. Tadeusz Lehr-Spławiński wygłosi wykład p. t. „Od Wisły do Łaby, przegląd dialektów zachodnio-słowiańskich”; w czwartek, dnia 15-go marca br. prof. Uniwersytetu Poznańskiego p. dr. Zygmunt Wojciechowski wygłosi z przezrociami wykład p. t. „Rozwój terytorjalny Prus w stosunku do ziem macierzystych Polski”.

Bilet wstępu dla dorosłych kosztuje 30 groszy, zaś dla młodzieży szkolnej i wojskowych niższych stopni 15 groszy.

Ze względu na znakomitych prelegentów i na tematy, wykłady te zasługują na żywe poparcie.

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

Propaganda Gdyni

Polsko-Czechosłowackie Towarzystwo gromadzi obecnie materiały celem przeprowadzenia na terenie Czechosłowacji szeroko zakreślonej propagandy portu gdyńskiego, miasta Gdyni, oraz Pomorza.

Domki letniskowe

Gdyńskie Tow. Budowy Osiedli, rzetelnie zasłużone na tutejszym terenie przez wybudowanie sporej liczby domów mieszkalnych, przystąpi na wiosnę do budowy domków letniskowych na terenach Redłowa, miejscowości położonej tuż nad morzem,

na wysokim brzegu. Tereny te oddziela od morza i od plaży las, tarasowato opuszczający się ku morzu.

Tow. Budowy Osiedli wychodzi z założenia, iż ci obywatele, którzy pragną mieć kawałek ziemi nad morzem, a nie mogą przystąpić do budowy domu zimowego z jakichkolwiek przyczyn, mogliby jednak korzystać z taniego domku letniskowego. Cena takiego domku wynosi od 1500 do 2500 złotych, zależnie od jego rozmiarów.

Ruch na linii Śląsk-Gdynia

Na ostatnio odbytym zebraniu Tow. Kolejowego Polsko-Francuskiego, które zbudowało magistralę kolejową Śląsk-Gdynia stwierdzono, że ruch na tejże linii stale wzrasta. Dotychczasowe dochody tej linii, ostatnio w zupełności pokrywają wydatki. Eksploatacja tej linii jest w rękach P. K. P.

Z Komitetu Morskiego L. O. P. P.

Nowo założone Koło szybowcowe przy Komitecie Morskim L. O. P. P. rozwija się obecnie coraz pomyślniej. Na czele zarządu Koła stanął p. inż. Kamocki, jako prezes. Dzięki usilnym staraniom gdyńskie Koło otrzyma niebawem jeden szybowiec z Okręgowego Koła Szybowcowego w Toruniu.

Drogerja-Perfumerja „SYRENA”

ulica Ś-to Jańska 37

6

POLECA:

Kosmetykę - Przybory fotograficzne, opatrunkowe i gumowe
Farby, lakiery, pokosty i pendzle.

Gdynia Morze Śródziemne

W miesiącu styczniu, b. r., wypłynęło z Gdyni do portów Śródziemno-morskich osiem parowców, przeważnie greckich i włoskich. Z tych dwa do Pireusu, 5 do Genui i 1 do Neapolu. Wywoziły one 46,000 ton polskiego węgla eksportowego dla Włoch i Grecji.

Nowy magazyn bawełny

W wolno cłowej strefie portu gdyńskiego oddano ostatnio do użytku magazyn nr. 7, drugiej linii nadbrzeża Stanów Zjednoczonych. W magazynie tym założono już transport bawełny.

Wyjazd emigrantów

Dnia 1-go marca, b. r., odpłynęło z Gdyni do Stanów Zjednoczonych transport emigrantów z Polski na statku „Pułaski”, który zawinie do portu w New Jorkku.

ADMIRAŁ SZACHY MORSKIE

niezwykle interesująca gra morska oparta na nowoczesnych zasadach taktyki.

Wyłączna sprzedaż:

Inż. JAN GEMBARSKI
Gdynia, Żegluga Polska
Konto P. K. O. Nr. 204-701

Przy zamawianiu

„Latarni Morskiej”

wprost

w Administracji

należność prosimy przekazywać na

nasze Konto P. K. O. Nr. 205-448.

TANI TYDZIEŃ

od 15. II. do 1. III.

sprzedam:

500 par obuwia damskiego i 100 par obuwia męskiego w najlepszym gatunku od 5 zł. do 16 zł. za parę

na artykuły nie objęte wysprzedażą udzielam 10% rabatu

ADOLF ZIÓŁKOWSKI-GDYŃIA
Świętojańska 13. Tel. 17-69



**Częściowy widok
handlowego portu gdynińskiego**

Part view from the Port of Gdynia

**Czar zachodzącego słońca w porcie
rybackim**

Charm of the sunset at the fishers Port



**Statek Polsko-Brytyjskiego
Tow. Okrętowego s/s Warszawa**

**Steamer of the Polish British
Steamship Co. Ltd. s/s Warszawa**

Abonament: Mies. 1.— zł; Kwart. 3.— zł; Pólr. 6.— zł; Roczny 10.— zł. }
W Stanach Zjednocz. Am. Póln. półr. \$ 1½; Roczny \$ 3.— } włącznie koszt przesyłki.
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.