



LATARNIA MORSKA

„PRZEZ MORZE DO MOCARSTWA”

TYGODNIK MISTROWY POSWIĘCONY
POLSKIM MOCARSTWOM



9-11-1934 9-11-1934



Są ludzie, którzy nie podlegają politycznym normom wartości i aby ich „zmięrczyć”, nie można do nich przykładać łokcia krawieckiego. Droga żywota człowieka jest zawsze zagadką. Najwyższy nasz lot jest wtedy, gdy nie wiemy, dokąd nas skrzydła niosą i to jest najwznioślejsza mądrość ducha, albowiem lot obliczony naprzód będzie chromaniem kaleki.

Lecz, aby się zerwać do takiego lotu, trzeba mieć odwagę czynu i umieć prawdy życia dobywać z wewnątrz siebie, których człowiekowi nikt nie powie, ani napisze, ani nie podaruje. Muszą się one rodzić w laboratorium duchowym człowieka.

Takie prawdy, pochodzące z wewnątrz, powołują do życia geniusze.

Aby umieć mówić z siebie, z wewnątrz, i owe słowa przekuć w czyn, trzeba miłować naród swój i ludzkość całą — nie ową zdawkową, karmelkową miłością, chorą na błednicę, lecz całą pełnią mocy żywio-

łowej, zdolnej dźwignąć naród. A kto miłuje naród i wie dlaczego go miłuje, ten zna prawdę wewnętrzną życia.

Nad takimi ludźmi czynu świat nie może przejść do porządku — cześci ich, lub nienawidzi. Ci są ożywczymi prądami świata i nie można ich ani obrazić, ani pochwalić. Takim człowiekiem w dzisiejszej Polsce jest Józef Piłsudski.

Ludzie tacy śnią swój własny sen i wykonują swój lot w zwyż, bez oglądania się na drugich. Wypełniają to, co im Opatrzność przeznaczyła w tym życiu wykonać. Takie pełnienie jest ofiarą z siebie samego, aby się wykonało wyższe przeznaczenie, które on wyczuł i którego dosięgnął swoim lotem w zwyż.

Wielkie rzeczy dokonują się zawsze tym, co są zdolni do uczynienia ofiary ze siebie. On takim był w omych wielkich i brzemiennej przyszłości chwilach, przeto ludzie umiejący patrzeć i odczuwać, w nim,

uznali tego, przez którego naród powstał do nowego żywota — w słońcu wolności.

W tem tkwi cała tajemnica jego wielkiego wpływu na bieg wypadków w Polsce dzisiejszej — jego fascynującej wielkości i wiary, jaką żywią do niego miliony współobywateli — bo Józef Piłsudski przerósł ofiarnością ducha wszystkich sobie współczesnych — niczego nie pragnąc dla siebie — prócz tego, co mu było potrzebne do wypełnienia Przeznaczenia Narodu Polskiego.

I tu jest jego niezaprzeczone wielkość. Tu płonie nigdy niegasnący znicz nieśmiertelności, którego nie zdławi żadna siła ludzka — albowiem tacy ludzie nigdy się nie kończą, a gdy odchodzą, to pozostaje po nich „ta siła fatalna”, która „żywemu na nic — tylko czoło zdobi” — lecz ona trwa i działa w całym szeregu pokoleń przyszłych. Są bowiem ludzie, którzy „wyłatają przodem” zawsze — nazwiska ich są słupami i słupami granicznymi dla narodów i epok.

— wolność zupełna zarówno w czasie pokoju, jak i wojny; wolność dla wszelkich flag i wszelkiej kategorii okrętów.

Wolność dróg morskich związana jest nierozłącznie z wolnością zamieszkałych nad morzem narodów. Dowodzi tego cały przebieg dziejów stosunków politycznych na Bałtyku. Powstanie nowych państw, jak Estonia i Łotwa jest gwarancją niepowodzenia jakichkolwiek hegemonistycznych planów na Bałtyku, Łotwa i Estonia, podobnie jak Belgja i Holandia neutralizują przedmiot ewentualnej rywalizacji wielkich państw.

Poza Rosją, która zresztą etnograficznie nie dochodzi do Bałtyku, wszystkie skupione nad Bałtykiem narody należą do wielkiej zachodnio-europejskiej rodziny kulturalnej, jakkolwiek każdy z tych narodów utrzymał i rozwinął swe odwieczne odrębności. Samodzielne ambicje kulturalne narodów bałtyckich budzić muszą pełny szacunek i nie pozwalają myśleć o utworzeniu jednej panującej kultury bałtyckiej. Wszelka próba narzucenia hegemonii w dziedzinie kulturalnej musi być odparta równie bezwzględnie jak próba hegemonii politycznej.

Polska — geograficznie najbliższej położona, związana z narodami bałtyckimi siecią sympatii i pokrewieństw historycznych, jest jakby stacją adaptacyjną, przystosowującą kulturę zachodnio-europejską do potrzeb i warunków nadbałtyckich. To też stojąc mocno na stanowisku samodzielnego rozwoju i doskonalenia kultur narodowych, możemy i powinniśmy zorganizować współdziałanie choćby ściślejszej grupy trzech republik bałtyckich z Polską. Wzmacniając dawne tradycyjne węzły historyczne i nawiązując nowe, współpraca kulturalna ukoronuje cały zarysowany system solidarności bałtyckiej. Gościniec bałtycki służyć będzie wówczas nie tylko dla wymiany handlowej, ale i dla wymiany myśli, wiążących wolne narody, osiadłe nad wolnym morzem.

Władcy Bałtyku

Morze Bałtyckie jest wielkim jeziorem czy kanałem wewnętrznym, zależnym od swoich wybrzeży, łatwym do opanowania przez człowieka. Dlatego też jak czerwona nić przewija się przez dzieje północno-wschodniej Europy dążenie poszczególnych państw i narodów do hegemonii politycznej i gospodarczej na Bałtyku. Zaczęli normańscy wikingowie w zaraniu czasów historycznych. Po nich nadszedł około 1200 r. okres Duńczyków, ale rychło po nich przychodzi kolej na Niemców, reprezentowanych przez Hanzę i Krzyżaków. Bitwa pod Grunwaldem położyła kres polityczno-gospodarczej hegemonii Zakonu Krzyżackiego. Trochę dłużej przetrwała potęga handlowa Hanzy. W XII wieku wyciąga rękę po bałtyckie porty daleka i nieznana dotąd Moskwa. XVII wiek jest wiekiem przewagi Szwecji na Bałtyku, aż z początkiem wieku XVIII znowu pojawia się na horyzoncie potężna Rosja, opanowując Inflanty, a z początkiem XIX wieku Finlandję. Wprawdzie po przegranej wojnie krymskiej kongres paryski w r. 1856 zmusił Rosję do przyjęcia neutralności wysp Alandzkich. Był to jednak tylko epizod, nie zmieniający zasadniczego układu sił z przewagą Rosji.

Dopiero powstanie bismarkowskich Niemiec wprowadziło w życie Bałtyku nowe elementy. Zbudowany w latach 1883—1895 kanał kiloński uniezależnił Niemcy od cieśnin duńskich. Realizacja zaś wielkiego programu rozbudowy floty niemieckiej doprowadziła do równowagi sił na Bałtyku między Niemcami a Rosją.

Kondominjum niemiecko-rosyjskie było więc ostatnią fazą w przedwojennych dziejach morza Bałtyckiego. W czasie wielkiej wojny, Niemcy przez zamknięcie minami cieśnin duńskich panowały niepodzielnie nad Bałtykiem.

Wynik wojny wprawdzie unicestwił obie dotychczasowe potęgi bałtyckie, ale zaraz po wojnie spotykamy się z nowymi tendencjami tych dwóch państw do wyłączonego podziału między siebie wpływów na Bałtyku. Wyrazem tego jest traktat w Rapallo i stanowisko Sowietów, które na morskiej konferencji rozbrojeniowej w Rzymie w r. 1924 domagają się zamknięcia Bałtyku dla flot zachodnich państw, oraz protestują wkrótce potem przeciw pogłębieniu Sundu. Przewaga połączonych flot niemieckiej i sowieckiej jest dziś niewątpliwa. Stąd płynie tendencja tych dwóch państw do zamknięcia Bałtyku przed światem, a przede wszystkim przed Anglią.

Tej tendencji niemiecko-sowieckiej przeciwstawia się obecnie po wojnie dążność szeregu starych i nowych państw nadbałtyckich do wolnej żeglugi, wolnego handlu, wolnych portów i wolnego wylotu na świat. Układ stosunków politycznych na Bałtyku po wojnie uległ wielkiej zmianie. Dziewięć państw i wolne miasto Gdańsk dzieli dziś pomiędzy siebie brzegi Bałtyku — państw najrozmaitszej wielkości, znaczenia i dojrzałości. Ale każde z nich uważa własny bezpośredni dostęp do morza za prawdziwą kwestję bytu. Cztery pomiędzy nich (Niemcy, Rosja, Szwecja i Danja) rozporządzają dostępem do morza i poza Bałtykiem. Dla innych państw, wśród których znajduje się także Polska, Bałtyk jest jedynym wylotem na świat.

Stosunek do Bałtyku jest podstawą solidarności państw wyłącznie nadbałtyckich i otwiera przed nimi szerokie możliwości zgodnej pożytecznej współpracy, w której mogą brać udział i inne państwa nadbrzeżne, byle tylko nie żywiły one zamiarów zaborezych. Podstawą tej współpracy i współżycia w rodzinie narodów nadbałtyckich musi być wolność Bałtyku,

Dr. Andrzej Wojtkowski

Polska i Niemcy na morzu

Na krótko przed międzynarodowym kongresem historyków w Warszawie, w sierpniu r. 1933, ukazało się niemieckie dzieło zbiorowe p. t. „Deutschland und Polen”. Jedną z 19 rozpraw, składających się na książkę, zajmuje się potęgą Polski na morzu i jej handlem zamorskim w przeszłości. Napisał ją Walter Vogel, profesor uniwersytetu berlińskiego. Rezultaty swych rozważań autor ujął w następujących trzech twierdzeniach: 1) w dążeniu Polski do podbicia plemion nadbałtyckich, w wiekach średnich nie było żadnego parcia do morza, gdyż po dotarciu do wybrzeża Polacy nie podejmowali żadnych zamorskich wypraw; 2) aż do najnowszych czasów Polska nie posiadała nigdy marynarki handlowej; 3) polska flota wojenna wieku XVI i XVII, złożona raczej z okrętów kaperskich, niż z właściwych okrętów wojennych, miała zarówno pod względem załogi, jak i komendy charakter niemiecki.

Powody tych niepowodzeń naszych na morzu za czasów dawnej Rzeczypospolitej autor upatruje w nieprzyjawnym stanowisku Gdańska, oraz w braku zrozumienia spraw morskich u szlachty polskiej.

Nie potrzeba rozwodzić się obszernie na temat szkodliwości takich twierdzeń. Wszak pogadanka niemiecka w całym świecie rozgłasza, że Polska nigdy nie wiedziała, co począć z swoim dostępem do morza, że zatem doskonale bez niego obywać się może.

Rzecz charakterystyczna, że Niemcy, wytykając nam przy lada sposobności nasze niedołęstwo w sprawach morskich, okazane w przeszłości, nigdy nie próbują przeciwstawić mu tego, co oni sami równocześnie dla swojej potęgi na morzu działali. Byliby oni niewątpliwie już dawno przeprowadzili paralelę dziejową rozwoju potęgi polskiej i niemieckiej na morzu, gdyby istotnie mieli się czem pochwalić. Wolą jednakże milczeć na ten temat. Milczenie to jest z punktu widzenia niemieckiego bardzo mądre, gdyż trudno o drugi epizod, w historii niemieckiej równie humorystyczny i niesławny, jak dzieje pruskich wysiłków morskich.

W chwili, kiedy Polska w zaraniu swoich dziejów dotarła do morza, już na niem panowały narody skandynawskie. W wieku XIII potężna Hanza wydarła im to panowanie na lat 300. Dopiero w wieku XVI Danja i Szwecja odzyskały swą dawną przewagę na Bałtyku. W roku 1309 Polska straciła resztki wybrzeża morskiego. Wybrzeżem jej podzieliły się dwa państwa niemieckie: Brandenburgja i Zakon krzyżacki.

Zapytajmy więc, jakie to zamorskie wyprawy podejmowały oba te państwa, o władnawszy tak rozległym wybrzeżem morskiem? Oczywiście żadnych. Historycy niemieccy wiedzą o tem dobrze. Ale zarzut nieporadności w sprawach morskich czynią tylko Polsce.

Pruskie okręty wojenne zjawiają się na Bałtyku dopiero po roku 1525. A jest to zasługą Polski, która w traktacie krakowskim z owego roku nałożyła była na swojego lennika pruskiego obowiązek utrzymania czterech okrętów wojennych dla obrony wybrzeża. Brandenburgja natomiast obywała się nadal bez floty wojennej na Bałtyku, gdy tymczasem Polska za

mądrych rządów króla Zygmunta Augusta (1548 — 1572), za Stefana Batorego (1576 — 1586), za Zygmunta III (1587 — 1632), i za następcy jego, Władysława IV (1632 — 1648) zdobywała się na wysiłki nadzwyczajne, by przełamać zwarty krąg mocarstw, panujących na Bałtyku i zdobyć równouprawnienie dla siebie na tem morzu. Nasze floty wojenne, wystawiane przez owych królów, ginęły w boju z owymi największymi na Bałtyku potęgami morskimi, odnosząc niekiedy nad nimi zwycięstwa, z których największe było zwycięstwo pod Oliwą r. 1627.

Cóż w tym samym czasie działała Brandenburgja na morzu? Nie. Nie zdobyła się nawet na flotę kaperską. Owe cztery okręty wojenne Prus Książęcych, połączonych od roku 1618 z Brandenburgją, nie miały na Bałtyku żadnego znaczenia. A czy Rzesza Niemiecka miała wówczas jaką flotę wojenną? Nie miała żadnej. Flota polska, wystawiona przez Władysława IV. a więc ostatni wysiłek morski dawnej naszej Rzeczypospolitej, zginęła w służbie cesarza niemieckiego, zatopiona przez Szwedów.

otrzymali od Szwedów, razem z Pomorzem nadodrzańskim, 6 kanonierek, które przez lat kilkadziesiąt stanowiły całą pruską flotę wojenną. Około roku 1840 ks. Adalbert pruski wystąpił z wielkim programem morskim. Lecz po zbudowaniu jednej fregaty w r. 1843 zaniechano dalszej budowy dla braku pieniędzy.

Gdy więc w roku 1848 wybuchła wojna z Danją o Szlezwig i Holsztyn słaby na lądzie przeciwnik zablokował swą flotą wszystkie porty pruskie i niemieckie, zmuszając w ten sposób Prusy do zawarcia pokoju. Upokorzony naród niemiecki zaczął się wobec tego domagać floty wojennej. Parlament frankfurcki uchwalił na ten cel ten podatek. Rozpoczęto agitację, w której brał udział także Polak, Eugenjusz Breza, autor niemieckiej broszurki o konieczności zbudowania niemieckiej floty wojennej. Istotnie, za zebrane pieniądze zbudowano 12 okrętów, które jednakże Anglja skazała na bezczynne stanie w portach kategorycznym oświadczeniem, że je będzie traktowała jako statki piratów.

Nie wiedząc co z nimi począć, Związek Niemiecki sprzedał je na licytacji.



Stara i Nowa Gdynia. Powyższe zdjęcie charakteryzuje kontrasty gdyńskie, gdzie obok starych domków, pozostałości po dawnej wiosce, powstają obecnie nowe, wyniosłe i nowoczesne gmachy.

Ta sama Szwecja, która nie dopuściła do powstania polskiej potęgi morskiej na Bałtyku, tłumiła także słabsze o wiele wysiłki morskie Hohenzollernów. W traktacie królewieckim z dnia 17 stycznia 1656 r. Karol X Gustaw zabronił wielkiemu elektorowi utrzymywania okrętów wojennych na Bałtyku.

Zakazy te były wielkim upokorzeniem dla elektora. Lecz aż do r. 1675 wykonanie jego planów morskich rozbiło się o opór Szwecji i Holandii. Dopiero w czasie wojny z Szwecją w r. 1675 elektor rozpoczął od tego samego, od czego sto lat wcześniej od niego zaczęła Polska: od floty kaperskiej, przeznaczonej do chwytania nieprzyjacielskich okrętów handlowych.

Fryderyk II nie umiał stworzyć floty. Prawnik jego, wielki Fryderyk, tak potężny na lądzie, na morzu był „quantite negligible”. A przecież o roku 1720 Prusy posiadały Szczecin, od roku zaś 1744 port na morzu Północnym, Emden. Dopiero w r. 1759, w czasie wojny siedmio-letniej; zagrożony połączeniem flotami: rosyjską, szwedzką i duńską, Fryderyk II zdobył się na flotylę, złożoną z 8 okrętów, które jednakże mimo swej przewagi artyleryjskiej, próbując bezskutecznie ucieczki, zostały zajęte przez Szwedów.

Po uzyskaniu Gdańska w r. 1793 Prusacy nie zdobyli się na flotę wojenną. Przez długi czas nie mieli ani jednego okrętu wojennego i dopiero w r. 1845

Wówczas to, po tylu klęskach i upokorzeniach, naród niemiecki pogryzł się w skrajnym pesymizmie.

Wyrwał ich z tego marazmu — Bismark. Za jego rządów, co kilka lat, od r. 1865 począwszy, stwarzano nowe programy morskie, nigdy w zupełności nie wykonywane. W wojnie z Francją jedynie 3 pancerniki, które Niemcy rozporządzały, nie odegrały żadnej roli, gdyż się popsuly akurat w chwili wybuchu wojny. Dopiero od r. 1900 Wilhelm II i admirał Tirpitz rozpoczęli budować naprawdę potężną i groźną flotę wojenną, która jednakże znalazła smutny i niesławny koniec na dnie morza, wydana Anglji.

Jest więc faktem, że dawna Rzeczpospolita nasza działała dla swojej potęgi morskiej stosunkowo o wiele więcej, niż współczesne jej Prusy — Brandenburgja dla swojej, — więcej nawet, niż Prusy — Niemcy w pierwszej połowie XIX w. Wysiłki nasze morskie przed czterema i trzema wiekami kończyły się smutnie, ale przecież nie humorystycznie, jak króla Fryderyka II i próba niemiecka w r. 1848. Nie mieliśmy w prawdzie dostatecznych sił na zmuszenie Danji i Szwecji do przyznania równouprawnienia naszej flocie wojennej na Bałtyku, ale i Prusom się to nie udało. Nie udało się to także potężnemu cesarstwu niemieckiemu w stosunku do Anglji w wieku XX.

**Plaszcze,
ubrania,
kapelusze,
wszelka bielizna męska,
krawaty, czapki
oraz wszelkie artykuły
męskie**

Specjalny dział: **KAPELUSZE „Goeperta”
i „Hückla”.**

K. TURZYŃSKI, GDYNIA
Świętojańska 9. Tel. 1593.



Kępa Oksywska

Piękny widok na wybrzeże Kępy Oksywskiej, sławnej już i wielokrotnie opisaney w literaturze polskiej, jako miejsce związane z historją wybrzeża polskiego.

Zdjęcie dr. P. Jeża.

This beautiful view represents a famous historical part of Polish shore called „Kępa Oksywska”.

Gdyniński

Zdjęcie wykonane z samolotu, przedstawia główne wejście do handlowej części portu gdyńskiego przez które wpływają wszystkie okręty, aby się dostać do poszczególnych nabrzeży i basenów.



of Gdynia

The picture taken from an aeroplane. Main entrance to the commercial part of the Port, through which all the vessels pass in order to get to their appointed place

Kępa Oksywska

Tak zwany „żłób” na Kępie Oksywskiej, lekko opadający ku morzu i zarosły po obu stronach lasem i krzewami.

Zdjęcie dr. P. Jeża.

The so called „manger” on „Kępa Oksywska”.

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

Ogłoszenia: ½ strona 400.— zł; ¼ str. 200.—; ⅓ str. 135.—; ¼ str. 100.—; ⅕ str. 50.—; ⅙ str. 25 zł; drobne 30 gr. za każde słowo. Przy ogłoszeniach kilkurazowych rabaty. Szczegóły cennik ogłoszeń przesyłamy na żądanie.