



# LATARNIA MORSKA

„PRZEZ MORZE DO MOCARSTWA”

TYGODNIK ILUSTROWANY POSWIECONY  
POLSCE NAD MORZEM



Wybrzeże klifowe pomiędzy Gdynią a Orłowem Morskim.  
Fot. dr. P. Jeż.



Uroczysko piękne, tak zwanej Dolinki Redłowskiej, leżącej pomiędzy  
Gdynią a Orłowem Morskim.  
Fot. dr. P. Jeż.

Andrzej Wachowiak

# Bazylika Morska



Mija dzień po dniu, miesiąc po miesiącu, rok za . . . , nie, boję się kontynuować, aby nie skończyć na wieku. Nie wierzę poprostu w „słomiany polski ogień” mimo, że stał on się przysłowiem. Mimo wszystko chcę wierzyć, że Bazylika Morska pod wezwaniem N. M. P. Gwiazdy Morza, stanie się rzeczywistością. Trudno dziś przesądzać, kiedy to się stanie, myślę jednak, że po ukończeniu wpłat pożyczki narodowej nastąpi okres intensywnej zbiórki na budowę Bazyliki.

Niema zakątka na ziemi polskiej, dokądby wieść o zamierzonej budowie Bazyliki nie dotarła. Nietylko wszędzie w Polsce o mającej powstać świątyni wiedzą — ale wszędzie konieczność budowy takiej świątyni uznają i zewsząd do jej wczesnej realizacji zachęcają. Tylko, że gotówki . . . Ale to będzie.

Na razie jest Kamienna Góra w Gdyni a na jej szczycie olbrzymi, reflektorami oświetlony krzyż. Krzyż ten stoi na gruncie „własnym” Bazyliki. W kościele Serca Jezusowego stoi piękna marmurowa statua Matki Boskiej, dar kapitana angielskiego dla Bazyliki. A w olbrzymich tekach leżą u prezesa Tow. Budowy Bazyliki, księdza dziekana Turzyńskiego, plany przyszłej Bazyliki. Autor projektu Bazyliki Morskiej w Gdyni, profesor Bogdan Pniewski z Warszawy, dał Gdyni w tym projekcie dzieło godne polskiego morza. Jest w tym projekcie coś skromnego i coś potężnego zarazem. Ale przede wszystkim jest to projekt nawskroś symboliczny. Trzy wieże są skromne, jak maszty okrętu, całość zaś na wzniesieniu Kamiennej Góry musi robić wrażenie potężne — jakby okrętu na spienionej i nie kładącej się fali.

To jest symbol.

Bazylika Morska będzie dominowała nad całym miastem, wybrzeżem, portem i morzem. Widoczna zdaleka, jak okręt

na grzbiecie tytanicznej fali będzie mówiła: fluctuat, non mergitur”.

To symbol dla naszej floty i naszej przyszłości.

Zarazem ma Bazylika Morska być pomnikiem wdzięczności narodu polskiego

Andrzej Jałowicki.

## Polska ekspansja na rynki skandynawskie

Polska ekspansja na rynki północno-wschodniej Europy, związana ściśle z budową i rozwojem portów polskich, jest dla naszego gospodarstwa narodowego świeżym kierunkiem rozwoju. Eksport węgla w ilościach znacznie większych na rynki skandynawskie datuje się dopiero od 1926 roku, eksport nabiału i produktów mięsnych do W. Brytanji od 1927 roku. Wraz z budową i rozszerzaniem się portu w Gdyni ekspansja ta przybierała na znaczeniu i w ciągu ostatnich trzech lat doprowadziła do tego, że kompleks brytyjsko-skandynawski stał się najistotniejszym terenem zbytu polskiego życia gospodarczego, choć teren ten zamykał się w stosunkowo niewielkiej ilości produktów. Produkty te — to w pierwszej linii węgiel, dalej nabiał, mięso i bekony, drzewo i stosunkowo niewielkie ilości zboża, przede wszystkim jęczmienia do Danji i strączkowizny do Szwecji, która jednak szła do Szwecji nie bezpośrednio, lecz w przeważającej części, niewątpliwie na skutek trudności komunikacyjnych drogą na Królewiec.

Od września 1931 r. ekspansja ta natrafia na coraz poważniejsze, coraz groźniejsze przeszkody w miarę, jak wśród czynników konkurencyjnych w handlu międzynarodowym coraz mniejsza rola przypada na cenę i jakość eksportowanego towaru, coraz większa zaś na wzajemność wymiany.

Niewątpliwie przeszkody te są wyłącznie funkcją tych przemian, przez jakie przechodzi gospodarstwo brytyjskie, niewątpliwie też przeszkody te będą w najbliższej przyszłości stanowiły dla polskiej polityki handlowej jeden z najważniejszych problemów dnia. Pod naszym bokiem, bez naszego udziału, rozwija się na terenie, opartym przez nasz towar, kompleks gospodarczy logiczny i zwarty, którego jedynym możliwym celem jest zam-

za odzyskanie polskiego morza. Jeśli naród polski znaczenie morza dla swego rozwoju należycie docenia, to musi znaleźć nietylko wewnętrzną ale i zewnętrzną formę wdzięczności dla Opatrzności Boskiej.

Naród polski słynie z tego, że smutki i radości swoje wiąże nieodłącznie z ołtarzami Pańskimi. Tylko, że Gdyni — tej wielkiej Gdyni, w dniach wzniosłych, gdy się do niej garnie cała Polska, brak ołtarzy. Potrzebna jest, niezależnie od wyżej poruszonych pobudek wewnętrznych, w Gdyni — wielka świątynia, zdolna pomieścić kilka tysięcy wiernych.

Potrzebna jest ze względu na prestiż Polski w oczach narodów chrześcijańskich. Kto z obcych widzi polski, narodowy port zdaje sobie sprawę, że na każdym kilometrze kwadratowym portu leży po kilkanaście milionów złotych włożonych w budowę pieniędzy. I taki naród, który znalazł setki milionów na budowę portu, nie może się zdobyć na 2 czy 1 procent koniecznych na budowę istotnie potrzebnego kościoła! Tego katolicy zagraniczni nie mogą zrozumieć!

A Katolicy Polacy? Gdzież zapał dla Gdyni, gdzie ofiarność, gdzie wdzięczność dla Opatrzności tak często podkreślana?

knięcie obrotów handlowych wewnątrz kompleksu, stworzenie samowystarczalnego systemu.

Spadek funta w roku 1931 był pierwszym ogniwem łańcucha, który miał się w latach 1932/3 rozwinąć. Przedewszystkiem w całej pełni wystąpiła gospodarcza zależność państw skandynawskich nietylko od finansowych stosunków brytyjskich, ale przede wszystkim od eksportu do W. Brytanji. Szukanie w ścisłej zależności walut skandynawskich od funta, wytłómaczenia oderwania się państw skandynawskich od parytetu złota razem z funtem i późniejszych wahań tych walut równoległe do wahań funta, nie dałoby wystarczających dowodów. Zależność walut skandynawskich od kursu funta jest przede wszystkim funkcją obrotów handlowych państw skandynawskich z W. Brytanją. Rozmiary i istnienie duńskiej i szwedzkiej produkcji nabiału i hodowli, stanowiących w wypadku Danji główną podstawę jej równowagi bilansowej, uzależnione są od importu brytyjskiego; szwedzki eksport drzewa i szwedzki przemysł górniczy jest zależny przede wszystkim od importu brytyjskiego, taksamo norweskie rybactwo i norweski przemysł rybny. Spadek funta przy jednoczesnym utrzymaniu się parytetu walut skandynawskich oznaczał, zważywszy, że gros importu państw skandynawskich jest pozaangielskiego pochodzenia, katastrofalne zmiany w pozejach ich bilansu płatniczego. Spadek funta musiał wyrzucić na waluty skandynawskie wpływ w kierunku oderwania się od parytetu złota.

Wpływ spadku funta na eksport polski. Skutki spadku funta odbiły się jednocześnie w Polsce i na sytuacji polskiego eksportu węgla i eksportu produktów rolnych. Spadła wyrażona w walucie polskiej wartość eksportu. W wy-

(Ciąg dalszy na stronie 4-tej)

Andrzej Wachowiak

# O polski światopogląd morski

(Dokończenie).

wiąże się organicznie z kardynalnym zadaniem naszego samodzielnego bytu państwowego.

Jakiż jest cel naszej niepodległości? Celem naszej niepodległości jest utrzymanie naszej odrębności kulturalnej i duchowej dla pożytku ludzkości, zapewnienie obywatelom maksimum zadowolenia moralnego i dobrobytu materialnego, zabezpieczenie ciągłości i rozwoju naszego państwa chrześcijańskiego na wschodzie Europy, wyniesienie Polski do roli przodniczki wszystkich narodów słowiańskich.

Światopogląd morski nie jest zatem celem sam w sobie, ale środkiem do celu, narzędziem w walce naszej o osiągnięcie celów wyższych, przez zdobycie niepodległości nakreślonych. Państwo dysponuje wieloma innymi środkami prowadzącymi do tego celu, ale praktyka wykazała, że morze jest środkiem potężnym, jest środkiem trwałym, który do tego celu prowadzi najpewniej i najskuteczniej.

Już starożytni Rzymianie mieli przyłowie: „Navigare necesse est, vivere non est necesse”. Wynika z tego przysłowia, że już w starożytności nie wyobrażano sobie życia bez morza, że przeciwnie uważano żeglarstwo i połączone w tych czasach z żeglarstwem odkrywanie lądów niemal za cel życia, za jego treść istotną.

Od tego czasu stosunki się zmieniły, ale morze, jak to widzimy na przykładzie innych narodów, nie straciło w niczem na aktualności, przeciwnie dążenie do niego jest coraz powszechniejsze, wobec niewątpliwego zysku jakie ono narodowi daje. Morze nie przedstawia dziś tej tajemnicy, jaką było w starożytności, nie jest ono legendarnym polem popisów dla żadnych sław i laurów żeglarzy, dziś morze ma całkiem realną wartość, jest uzupełnieniem lądowych szlaków komunikacyjnych, jest czynnikiem niezależności, dobrobytu i potęgi narodowej.

I tu raz jeszcze powołam się na przykład Belgji. Mały ten kraj ma najgęstszą w Europie sieć kolejową i najgęstsze zaludnienie. Niezależnie od kolei kraj ten dysponuje najdoskonalszym systemem kanałów żeglugowych a rzeka Moza (La Meuse) uchodzi za najlepiej skanalizowaną rzekę świata. Belgja jest krajem wybitnie przemysłowym mimo, że pozbawiona jest surowców, które przywozi się z zagranicy a nawet z dalekich kolonij, z Konga. I mimo wszystko przemysł belgijski konkuruje skutecznie z wszystkimi przemysłami świata a kryzys jaki dotknął całą Europę, najmniej odbił się na przemyśle belgijskim.

Otóż to zupełnie wyjątkowe położenie zawdzięcza przemysł belgijski wyłącznie tylko komunikacji wodnej bez której jego rozwój i konkurencyjność byłyby nie do pomyślenia. Mimo wprost idealnych w porównaniu z Polską warunków komunikacyjnych, naród ten bynajmniej nie ustaje w wysiłku nad ulepszeniem tej komunikacji i ostatnio mimo światowego kryzysu przystąpiono tam do budowy nowego kanału łączącego zagłębia przemysłowe wprost z Antwerpią, z pominięciem dawniejszej wodnej komunikacji przez Holandję. (Kanał Alberta z Leodjum do Antwerpji).

Wyobraźmy sobie Polskę z tą komunikacją jaką ma Belgja a nietrudno dojdziemy do wniosku, że wtedy dla towarów naszych przestana istnieć oddaleni, że ceny przewozów będą wpływać na potaniecie produkcji i co z tego wynika, że wtedy obecnie wysokie koszty przewozu zostaną w kieszeni konsumenta. Spotęguje to z jednej strony konsumpcję, a z drugiej tworzy to będzie oszczędność i racjonalizację.



Weźmy dalej Belgję jako państwo kolonialne. Podczas kiedy cała Belgja jest tylko nieco większa od naszego województwa Poznańskiego, kolonia jej, Kongo belgijskie, obszarami swymi pokrywa bezmała siedem razy obszar całej Polski. Na tych rozległych obszarach o ludności blisko 20 milionowej, obfitującej w surowce wszelkiego rodzaju, znajduje Belgja wdzięczne pole pracy misyjnej, humanitarnej i cywilizacyjnej i dzięki tej pracy Belgja, mimo że jest mała, odgrywa wielką rolę w polityce europejskiej. Nie ma ona warunków na mocarstwo, ale z jednym się liczą, bo Belgja jest, w stosunku do Polski, mocarstwem na morzu.

Każdy wielki naród ma swoje wielkie cele. Biała narodowi który w wysięgu ludzkości wyprzedzić się pozwoli albo gdy dla celów samolubnych, materialnych, niskich, wykolei się, gubiąc swój cel ostateczny. Bo i naród sam w sobie nie jest celem, jest również tylko środkiem do celu ostatecznego — szczęścia całej ludzkości.

Polska zahamowana w swym rozwoju dziejowym przez rozbiory, musi teraz tym usilniej dążyć do postępu aby odrobić wielkie zaniechania. A zaniechania te były największe na morzu, bo datują się już od czasów przedrozbiorowych. Kto wie jaką potęgą byłaby Polska dziś na morzu, gdyby nie rozbiory, kto wie jakie byłyby wpływy Polski na losy świata, na życie obecnych narodów. Pewne natomiast jest, że gdyby nie rozbiory Polski, nie byłoby w Europie tego zarzewia wojny i niepokoju, byłyby sprawiedliwy podział wpływów, byłyby równowagę przeciw kulturze germańskiej, o którą tyle płynie troski i obaw. Odbudowa Polski uważana jest powszechnie (za wyjątkiem opinii niemieckiej) za konieczność z punktu widzenia równowagi europejskiej. Z tej konieczności wypłynęła dalsza — to jest dostęp Polski do morza. Politycy tak polscy jak zagraniczni widzący te konieczności nie dlatego żądali dla Polski morza aby Polacy mieli się gdzie latem kąpać, ale dlatego, że jako ludzie doświadczeni wiedzieli, że Polska nie może być czynnikiem równowagi europejskiej bez morza. Liczyli przytem na młode siły narodu polskiego, mieli nadzieję, że Polska do tego czasu pójdzie z całym zapalem, że morzu odda gros swego wysiłku i swej pracy.

Szczególnie narody morskie, jak nasza sojuszniczka Francja oraz Anglja, doceniające znaczenie morza dla swych narodów, widziały w wolnym dostępie Polski do morza gwarancję siły Polski. Kwestja Gdańska, jego przyłączenie do Polski, albo utworzenie z niego wolnego miasta, dla tych narodów była sprawą drugorzędną. Tak czy owak, jeden port Polsce nie wystarczy a rozwój gospodarczy i potęga Polski sama w przyszłości zadecyduje o

losach drugiego portu polskiego. Jeśli znaczenie Polski na morzu ronać będzie normalnie, w tempie odpowiadającym życiowym potrzebom gospodarczym Polski, to nietylko Gdańsk ale i inne porty Bałtyku zmuszone będą szukać ścisłego oparcia o Polskę, albo gospodarczo zostaną do tego zmuszone.

Tak jak wyczerpany długoletnią wojną naród Polski wy dobył z siebie żywiołową siłę dla odparcia najazdu bolszewickiego, jak potem w tempie wprost rekordowym odbudował kraj z ruin i zgliszcz, jak z zaparciem odbudował swoje życie gospodarcze, tak też musi naprawić wiekowe zaniechania na morzu. Musi się zarozić na morzach polskimi statkami, musi zatętnić ruch i życie na polskim wybrzeżu, muszą się ruszyć z gnuśności i bezwładu wszystkie stany aby rozpocząć służbę namiętną dla nowej, wielkiej, polskiej idei morskiej.

Trzeba jednak aby cały naród chciał, aby Polska nad morzem usadowiła się mocno. Trzeba aby cały naród zrozumiał, że przyszłość Polski zależy od tej północnej wody, trzeba aby społeczeństwo to „okno polskie na świat” otoczyło miłością szczerą i serdeczną pieczę.

Pieczą tą musi też być objęta ziemia nadmorska przez którą odbywa się nasza bezpośrednia komunikacja z morzem. Bez tej ziemi morze przestaje dla Polski istnieć. Najskuteczniejszą odpowiedzią polską na rozmaite plany rewizjonistyczne Niemców będzie coraz liczniejsze osiedlanie się na Pomorzu i wzmocnienie nad morzem elementu polskiego tak liczbowo jak jakościowo.

Dając nam morze, dała nam Opatrzność jeden z tych biblijnych talentów. Dbajmy o to, abyśmy kiedyś przez potomność nie zostali pociągnięci do odpowiedzialności za zmarnowanie tego talentu.

Zakończę swoje uwagi tem, od czego rozpocząłem.

Pokolenie obecne, to które wywalczyło niepodległość Polski, usuwa się powoli z widowni zostawiając młodziej generacji testament morski w którym zapisano kilka zaledwie kart. Ale zapisano te karty krwią serdeczną i złotem.

Historja wyda sąd o odchodzącej generacji, ale sędzić będzie zarówno generację która teraz pieczę nad morzem obejmie.

Oby polski testament morski urósł do rozmiarów wielkiej, świętej księgi w której pomieszcza się wszystkie narodu polskiego tęsknoty i nadzieje, oby hasło o morze stało się naczelnym hasłem naszych pokoleń a wtedy i przyszłość Polski będzie pewna, wielka i świetlana.  
Gdynia 1934 r.

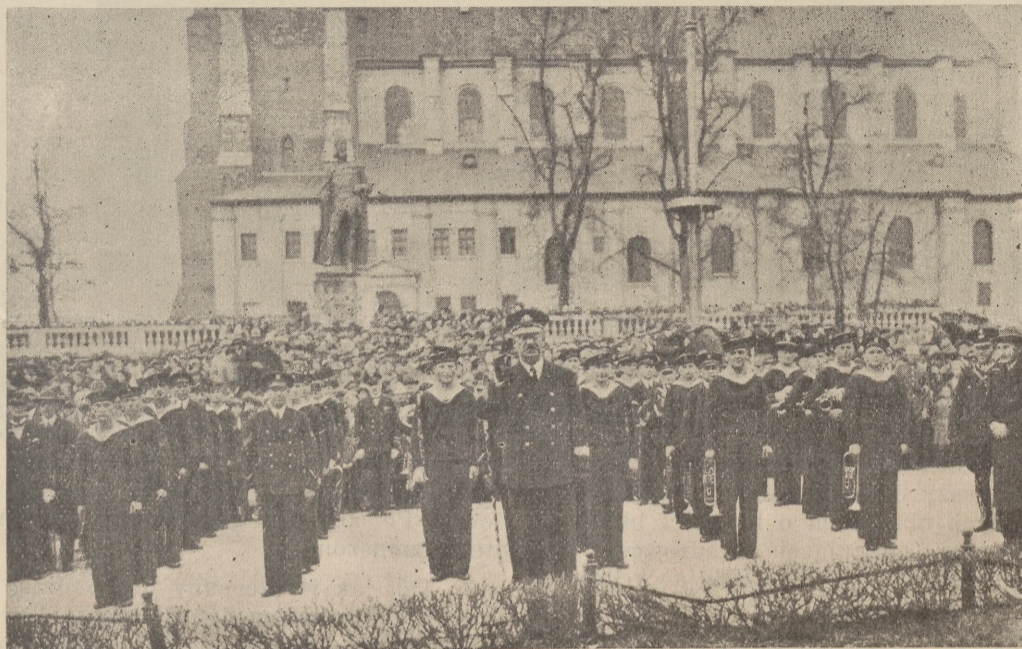
## Orkiestra Marynarki Wojennej w objeździe po Polsce

Dnia 1-go marca b. r., wyjechała z Gdyni znakomita Orkiestra Polskiej Marynarki Wojennej, aby w ciągu dwóch miesięcy odwiedzić około czterdzieści miast Rzeczypospolitej, urządzając w nich publiczne koncerty dla celów propagandowych.

Na czele owego świetnego zespołu 45 muzyków stoi kapitan Aleksander Dulin, kapelmistrz i kompozytor, znany już obecnie całej Polsce, jako znakomitość muzyczna.

Wyjazd owego zespołu muzycznego w tak wielkiej liczbie, stoi w ścisłym związku z szeroko zakreśloną propagandą ideologii morskiej, oraz akcją na rzecz Funduszu Obrony Morskiej prowadzoną przez Ligę Morską i Kolonjalną na terenie całej Rzeczypospolitej.

Kapelmistrz kapitan Aleksander Dulin, który już w zeszłym roku koncertował ze swoim zespołem w kilkunastu miastach,



Orkiestra Polskiej Marynarki Wojennej w czasie pobytu w Gnieźnie

Orchestra of Polish War Navy while in Gniezno

Orkiestra kolejno odwiedzi następujące miasta: Tezew, Toruń, Płock, Kutno, Łowicz, Warszawę, Siedlce, Łomżę, Białystok, Grodno, następnie większe miasta na Wołyniu i w Małopolsce Wschodniej, oraz Lublin, Radom i Kielce, potem Kraków i Katowice, wreszcie koncertować będzie w kilku miastach Wielkopolski, a pomiędzy nimi w Poznaniu i w Bydgoszczy.

w roku bieżącym obchodzi 25-lecie pracy kapelmistrzowskiej. Ukończył on konserwatorium muzyczne Zygmunta Noskowskiego w Warszawie, poczem służył w armji rosyjskiej, jako oficer linjowy. A gdy Polska powstała do nowego życia, stanął w szeregach Jej obrońców; w późniejszych latach powierzono mu prowadzenie orkiestr wojskowych. Od roku 1929 kieruje orkiestrą Polskiej Marynarki Wojennej.

ekspansji na rynki brytyjskie i skandynawskie nowe trudności w sposób pośredni. Z jednej strony zwalnając od cła przywozowego produkty nabiału, osłabiały siłę konkurencyjną polskiego eksportu wobec krajów imperjalnych w dziedzinie nabiału i to bezpośrednio po zagrażającym polskiemu stanowi posiadania spadku funta, z drugiej, wprowadzając dla innych europejskich producentów warunki niepewności i obawy o losy ich własnego eksportu do W. Brytanji, które umożliwiły późniejsze traktaty brytyjsko-skandynawskie. Układy ottawskie, zawierające zupełnie poważną groźbę zamykania się rynku brytyjskiego w obrębie imperjum, stanowiły dla państw skandynawskich realne niebezpieczeństwo utraty brytyjskiego rynku zbytu, wobec której gospodarstwo przede wszystkim duńskie, w dalszym zaś rządzie norweskie i szwedzkie stawało przed sytuacją, w której uzyskanie za wszelką cenę zapewnienia co do wysokości brytyjskiego przywozu z tych państw stawało się postulatem gospodarczym naczelnego znaczenia.

Groźba zamykania się brytyjskiego rynku w obrębie imperjum połączyła się z trwającą od 1931 r. sytuacją, szczególnie w Danji, ciężkich warunków walutowych, w których głównym zadaniem polityki handlowej i dewizowej stawało się wyrównanie sald ujemnych bilansu handlowego z temi państwami, z którymi bilanse te kształtowały się szczególnie niekorzystnie. Odnosiło się to w szczególności do Polski. Przywóz polskiego jęczmienia został w Danji w 1932 roku, a zwłaszcza 1933 roku szczególnie ograniczony przez trudności wydawania pozwoleń na dewizę importerom duńskim. Przywóz węgla był jeszcze uzależniony od wyższych wartości polskiego węgla, od węgla pochodzącego z wschodnich wybrzeży brytyjskich i jego niższej od brytyjskiego ceny.

W tych warunkach przystąpiła W. Brytanja do rewizji swoich traktatów handlowych z państwami skandynawskimi, — rewizji, która na podobnych zasadach prowadzona będzie w odniesieniu do innych państw bałtyckich w ciągu najbliższych miesięcy. Rewizja ta przyjęła za podstawę układy ottawskie i istniejącą możliwość ograniczenia przez W. Brytanję przywozu produktów rolnych poza-imperjalnego pochodzenia.

(Dokończenie w następnym numerze).

## Polska ekspansja na rynki skandynawskie

(Ciąg dalszy ze strony 2-giej)

padku węgla, organizacja eksportu, pokrywająca straty na wywozie wyższymi cenami wewnętrznymi, zdołała przystosować ceny polskiego węgla do cen brytyjskich, które spadły w stosunku odpowiadającym spadkowi funta. Eksport wymagał wprawdzie więcej, niż poprzednio ofiar, teoretycznie jednak nie groziło wywożonemu kwantum poważniejsze niebezpieczeństwo. Inaczej zupełnie z produkcją rolną. Eksport nabiału i bekonów, już poprzednio uzależniony w swoim bycie od premij eksportowych, stał się w warunkach polskich cen nieopłacalnym.

Toteż mimo wzrostu importu we wszystkich, za wyjątkiem jaj, pozycjach, eksport polski spadł w roku 1932 bardzo poważnie. Spadek ten wyniósł dla masła 30%, dla jaj 40%. Utrzymał się tylko na dawnym poziomie, a nawet wzrósł eksport bekonów, szynek i bitego drobiu, jednak w mniejszym stosunku niż wzrost brytyjskiego importu, i prawdopodobnie w ścisłej zależności od ograniczenia dostaw ze strony Irlandji, prowadzącej z W. Brytanją wojnę celną. Wzrósł natomiast w znacznie wyższym stopniu przywóz duński i szwedzki we wszystkich pozycjach. Spadek funta podziałał na kompleks brytyjsko-skandynawski wiążąco i stał się poza układami ottawskimi podstawą w zeszłym roku zawartych traktatów handlowych.

Układy ottawskie. Układy ottawskie z 1932 roku przyniosły polskiej

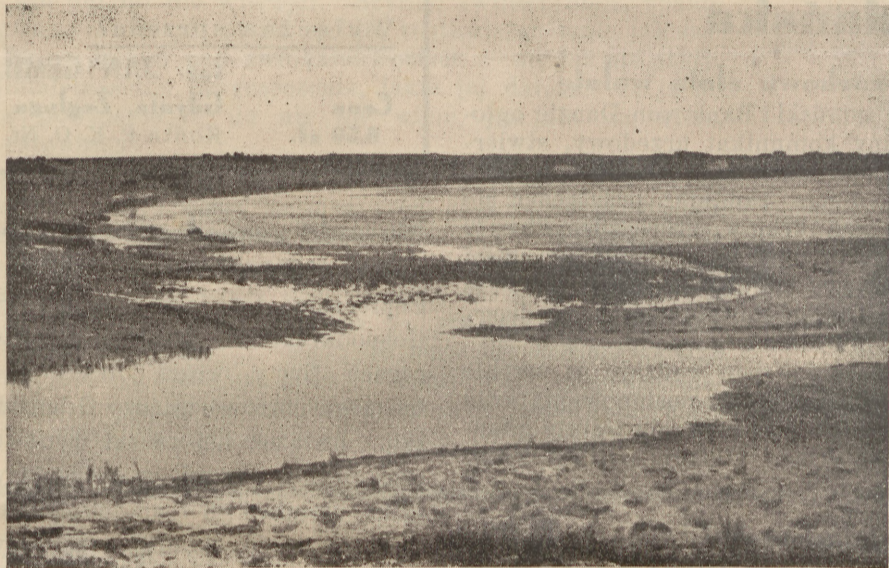
**STOMIL**  
POLSKA OPONA  
przoduje trwałością i  
bezpieczeństwem jazdy  
składy konsygnacyjne wszędzie  
**STOMIL Sp. Akc. Poznań**

Dr. Piotr Jeż

## Piękno naszego wybrzeża morskiego

Wybrzeże morskie jest linią, na której stykają się dwa żywioły, ziemia z wodą. Wiecznie ruchliwe morze walczy z powolniejszym w swoich życiowych przejawach lądem, buduje nowe lądy, albo podmywa wybrzeże, wyrwijając z niego po kawałku. Ślady tej pracy i walki morza z lądem spotykamy na każdym wybrzeżu. Są one najwyraźniejsze tam, gdzie wybrzeże jest wysokie i stromą ścianą wpada do morza.

Skrawek wybrzeża, którym dobijają do morza ziemie polskie, jest bardzo urozmaicony, tembardziej, że jest go tylko około 150 kilometrów wliczając w to półwysep helski. Mamy na naszym wybrzeżu dość rzadką w geografii świata mierzję, stanowiącą właśnie półwysep helski, mamy obszary płaskie, często bagienne i wysokie brzegi klifowe.



Błota Mostowe.

Piaski morza usypały Hel, łańcuch pięknych wydmy, dochodzących miejscami do 22 m. wysokości. Na długości przeszło 30 km. piętrzą się one jakoby fale morza, zastygłego w bezruchu. Pokrywa je cienka powłoka roślinna i trzyma je na miejscu, bo gdzie jej tylko zabraknie, zaczynają piaski wędrować z miejsca na miejsce, grzebiąc po drodze wszystko, co napotkają. Tak np. zasypały osadę Stary Hel, której ruiny zaznaczone są jeszcze na mapach szczegółowych z przed 50 laty, a z której już dziś nie pozostało śladu.

Bezpośrednio do Bałtyku, poza zatoką, Gdynsko — Pucką przybijają ziemie polskie tylko na bardzo małej przestrzeni, od nasady Helu do rzeki Piaśnicy. Na tym odcinku ukazuje się w okolicy Jastrzębiej Góry w pełnej krasie wybrzeże klifowe. Strome ściany, miejscami dochodzące do 60 m. wysokości, zawrotnie spadają do morza. Spadające z nich wody opadów poprzerynały strome stoki żłobami. Są to piękne parowy.

Zatoka Gdynsko — Pucka dzieli się wyraźnie na 2 części, przedzielone „ryfem mew”. Zamulająca się powoli zatoka Pucka między kępą Swarzewską i Pucką bezpośrednio przechodzi w torfiaste łąki po obu stronach Płutnicy. Las sitowia roz-

pościera się przy ujściu Płutnicy i wysuwa się w zatokę. Podobnie ukształtowane jest wybrzeże zatoki Puckiej na wschód od kępy Puckiej. Są tu tak zwane Błota Mostowe, gdzie wody zatoki jakgdyby ustępowały pod naporem bujnej roślinności łąk w dolinie Redy. Tam, gdzie Błota Mostowe graniczą z kępą Oksywską, wybrzeże wysuwa się w głąb zatoki ławicą piaszkową, długości blisko kilometra, t. zw. szpyrkim. Na spotkanie „szpyrka” wybiega od strony Helu „ryf mew”, rysujący się na tafli wody wstęgą zielonej roślinności, gdy wiatr wypędzi wody z zatoki, obniżając ich poziom w zatoce.

Krajobrazowo bardzo urozmaicone jest także klifowe wybrzeże kępy Oksywskiej, poprzecinane również głębokimi parowami. Odcinek kępy, najbardziej narażony na niszczycielskie działanie morza w samym

Bodaj najładniejszą partję wybrzeża polskiego mamy między Gdynią a Orłowem. Strome stoki tego wybrzeża co roku ulegają przeobrażeniom pod wpływem wód, szczególnie w okresie zimowym i wiosennym. Stoki nadbrzeżnych wzgórz pokryte są prześlicznym lasem, poprzęznanym malowniczymi dolinami, jak np. dolinka Redłowska.

Krótkie jest nasze wybrzeże, ale poza okolicą znanych miejsc kąpielowych mało ogółowi znane. Niewielu jest takich, którzy zeszli je pieszo w całości i poznali jego piękno. Niniejszych kilka słów są zapoczątkowaniem cyklu fotografii z omawianych poprzednio części wybrzeża a mają na celu zachęcenie do wycieczek w mało znane okolice naszej morskiej granicy, i to nie tylko w lecie ale i w zimie, kiedy piękno przyrody jest niemięjsze, jak w okresie ciepłym.

## Na krzywo i na prosto

### Wandalizm, aż miło!..

Za ulicą Śląską, leżą tuż obok głównego ośrodka Gdyni, piękne i zalesione wzgórza, stanowiące zieloną ramę naszego miasta. Właściwie, to pisząc o tych wzgórzach, że są „piękne i zalesione”, należałoby pisać w czasie przeszłym, albowiem, nie wiele wody upłynie z Wisły do Bałtyku, a zalesienie tych wzgórz będzie tylko wspomnieniem.

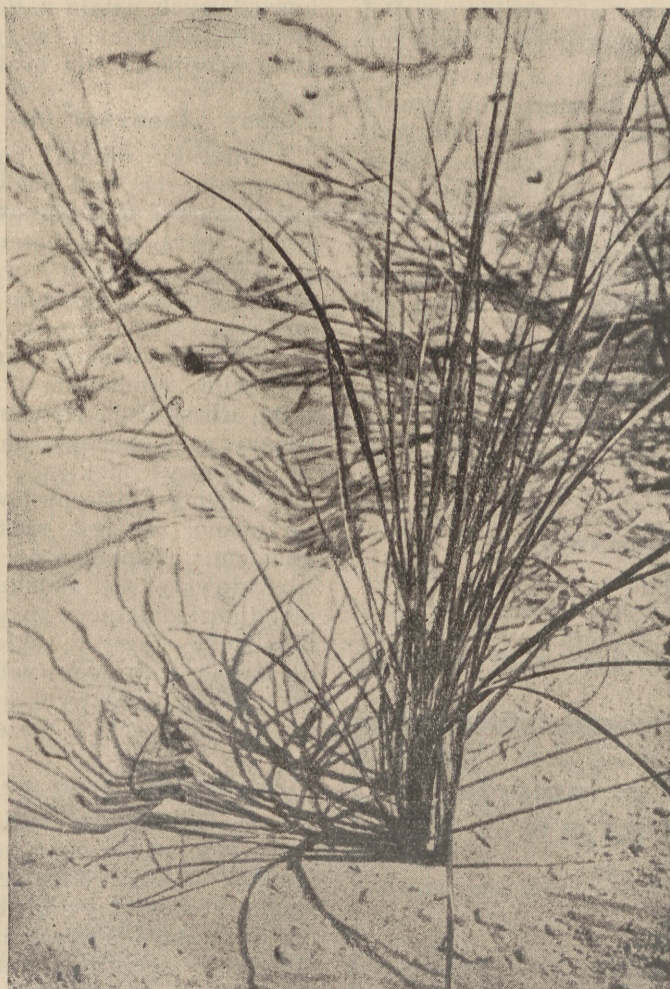
To, co się tam wyrabia obecnie, przechodzi wszelkie granice nawet pospolitego wandalizmu — jakiś szalony niszczycielski opętał ludzi. Pod ciosami siekier padają wspaniałe drzewa — sosny, dęby, graby i buki, wycinane bez sensu, ładu i co najgorsze, bardzo często, bez najmniejszej potrzeby. Całe połacie tych wzgórz stają się ażur i niebawem zaświecą łysinami.

Czy niema jakiego sposobu, aby te karczownicze zapędy gdyńskich „pionierów” osiedleńczych zatrzymać?

Na owych wzgórzach stoi już przecie szereg pięknych will i domów, a tuż obok „karczunek” leśny idzie w całej pełni, jak w dżungli brazylijskiej.

Czas najwyższy, aby władze położyły na tych wandalskich „karczownikach” swoją ciężką rękę, byśmy w przyszłości sami o sobie nie byli zmuszeni powiedzieć:

— Nie było nas, był las...



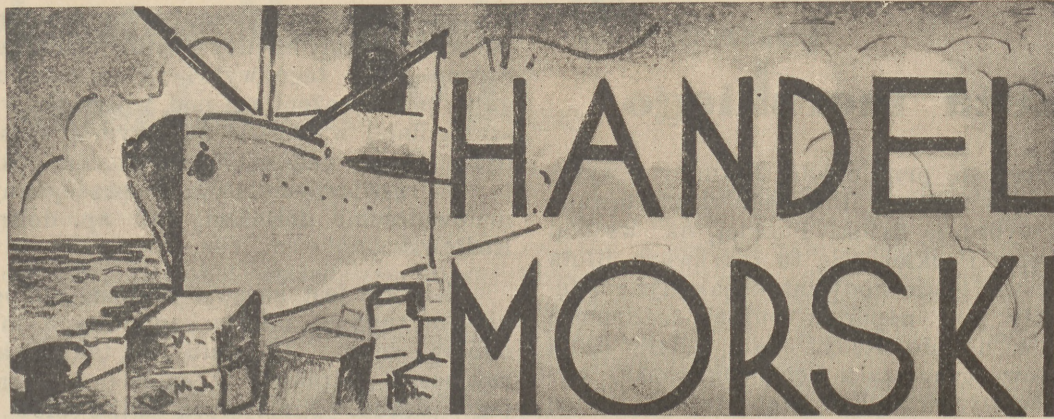
Trawa, która unieruchamia wydmy piaszczyste na wybrzeżu.  
Grass which prevents the sand to be carried by wind.

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

POLECA

8

**Fr. Szczukowski, Gdynia**  
ulica Ś-to Jańska 14 — Tel. 12-80



### Złota trzeba naprawić

Port nasz posiada pewne błędy w organizacji pracy, co jest do pewnego stopnia zrozumiałe, jeżeli się zważy, że w organizacji tej stawiamy pierwsze kroki. Praktyka dopiero i same życie usuwają te błędy, a że dobra wola wszystkich czynników z tym problemem związanych nie wywołuje zastrzeżeń, może zatem można mieć nadzieję, że wkrótce dojdziemy do 100% sprawności. Są jednak kwestje, które dla dobra portu i wszystkich sfer gospodarczych kraju powinny być możliwie szybko uregulowane. Do takich należy nieuormowany stosunek między karterem maklerów a związkiem ekspedytorów. Kwestja ta, jak się dowiadujemy — wchodzi w stadium pertraktacji i życzyć sobie należy, aby osiągnęła pozytywne rezultaty. Wpłynęłoby to bowiem na potaniecie stawek ekspedycyjnych i na wzmożenie naszych atutów przy konkurencji z portami zagranicznymi. Kwestja powyższa omawiana była na ostatnim posiedzeniu Komisji Morskiej przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, a pertraktacje, jakie między zainteresowanymi grupami się prowadzą, idą po linii dezyderatów wypowiedzianych na tem posiedzeniu.

### Co to ma znaczyć?

Jak już jest ogólnie wiadomem — Polska zamówiła dwa transatlantyckie statki w stoczni włoskiej, z których jeden ma być oddany do użytku jeszcze w lecie rb. Za statki te Polska płaci węglem. — Pierwsze statki włoskie po ten węgiel przybyły już do Gdyni. — Zdawałoby się, że o ile przez odpowiednie czynniki polskie sprawa ta nie była wyraźnie postawiona, to chyba prosta uczciwość wymagałaby, aby do clarrowania włoskich statków nadchodzących do Gdyni po polski węgiel eksportowy wzamian za budujące się statki dla Polski, — były pociągnięte polskie firmy maklerskie.

Tymczasem, ku niezmiernemu zdumieniu całego społeczeństwa, statki te przysły z Włoch do Gdyni pod adresem maklerskich firm niemieckich (Behnke Sieg i Lenczat). Zostało przytem stwierdzone, że tak ministerstwo kolei, jak również armatorzy włoscy doskonale wiedzą o istnieniu polskich firm maklerskich tak w Gdyni, jak i w W. M. Gdańsku.

Opinia publiczna domaga się pewnego wyświecenia tej sprawy ze strony miarodajnych czynników, gdyż chodzi tu o wcale poważne ilości węgla — wartości około 30 milj. złotych.

### Praca olejarni portowej

Frekwencja olejarni portowej „Union” Sp. Akc. w Gdyni, jest stale dość silna. Surowiec głównie zagraniczny lecz i krajowy olejarnia przerabia na swój rachunek

i innych klientów, którzy go sprowadzają z zagranicy, płacąc olejarni tylko za przeróbkę. Zawdzięczając temu, fabryka pracuje dzień i noc, zatrudniając pokaźną ilość robotników. W ostatnim czasie olejarnia otrzymała większe partje orzeszków ziemnych bezpośrednio z Afryki i Indji Bryt. do przeróbki dla rafinerji krajowych z kontyngentów przyznanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie.

## Z Gdańska

### Gdańsk zachowa złotą walutę

Senat gdański i Bank von Danzig ogłosiły wspólny komunikat urzędowy, stwierdzający, że Gdańsk zachowa złotą walutę guldenową i nie zamierza przyłączyć się do akcji tych krajów, które zdecydowały się na dewaluację i obniżenie wartości swej monety, ponieważ czynniki gdańskie nie wierzą, aby dewaluacja była drogą wyjścia z przesilenia gospodarczego.

Zaprzeczenia tego rodzaju są zwykle zapowiedzią przeciwnego postępowania, a dla W. M. Gdańska dostosowanie waluty gdańskiej do polskiego złotego byłoby tylko korzyścią.

### Import węgla angielskiego

Import węgla angielskiego do Gdańska za pośrednictwem firm Behnke i Sieg, Sielmann i Szapiro osiągnął w lutym 9000 ton, a w roku 1933 nawet 90000 ton. Węgiel ten wnika z Gdańska do Polski, a zwłaszcza na Pomorze, przedostaje się berlinkami i kolejami aż do Torunia, Bydgoszczy i t. d.

### Kasyno przed likwidacją?

Znawcy stosunków w jaskini gry w Sopotach stwierdzają, że instytucja ta znajduje się przed likwidacją. Dopływ graczy hazardowych ustaje z Polski niemal kompletnie. Zwolniono w tych dniach znowu 5-ciu krupjerów dla braku pracy.

### Polscy „faszyści” w Gdańsku

Gdański odłam polskich faszystów, występujących pod nazwą Narodowo-Socjalistycznej Partji Robotniczej wystąpił na swem zebraniu, odbytem onegdaj w Nowym Porcie, w sali Tow. śpiewu „Cecylja” ostro przeciw polskiemu rządowi zarzucając mu, że rzekomo w 70% ma skład żydowski. Młodzieńcy akademicy z p. Olshewskim, studentem Politechniki Gdańskiej, ukazali się na zebraniu w koszulach wiśniowych, operując demagogicznymi frazesami antysemitycznymi, zapożyczonymi od niemieckich hitlerowców. Nawet Gdyni zarzucano, że jest rzekomo żydowskim miastem. Kompetentne czynniki polskie zdecydowały się skończyć i zlikwidować nieodpowiedzialne wybryki grupy polskiej młodzieży faszystowskiej, nadużywającej do swych antyrządowych wystąpień nawet gmachów państwowych polskich w Gdańsku w Nowym Porcie i Wrzeszczu.

### „Oziębienie” tego co nie było ciepłe

W Gdańsku za kulisami dokonują się zmiany w sensie ponownego oziębienia stosunków polsko-gdańskich. Na czele tego ruchu stoi szef partji Forster, dążący do objęcia prezydentury senatu. Równocześnie stopniowo schodzi na drugi plan urzędujący prezydent senatu Rauschning jak i bawiący na wakacjach w Bawarii Wiceprezydent Greiser, znany ogółowi z udziału w polowaniach u Prezydenta Mościckiego.

Bez wiedzy i woli dr. Rauschninga i Greisera utworzono „Gdański front pracy”, organizację rzekomo — zawodową.

### Nowe towarzystwo eksportowe

W Gdańsku zawiązało się nowe towarzystwo eksportowe pod firmą: „Gdańsko-Polska Kompanja Zamorska, Sp. Akc.”. Kapitał zakładowy wynosi 12 milionów guldenów gdańskich, z czego poważną część gdyż 125000 gld. wniosła firma „Polska Centrala Importu Kawy”, Sp. Akc. w Warszawie. Pozatem w nowym towarzystwie reprezentowane są firmy polskie i gdańskie, a do władz weszli przedstawiciele życia gospodarczego Polski i Gdańska, z postem na Sejm Gdański p. Dr. Moczyńskim na czele.

## 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  
Cena 6,50 zł.

### Stosunki gospodarcze polsko-gdańsk.

W Gdańsku istnieje i działa „Związek Popierania Gdańsko-Polskich Stosunków Gospodarczych”, grupujący w swoich szeregach firmy, które utrzymują stosunki im- i eksportowe między Gdańskiem a Polską. Związek ten zaczął wydawać własne czasopismo, ukazujące się w językach polskim, niemieckim i angielskim, na którego ciekawą treść składają się artykuły gospodarcze, sprawozdania z rynków gdańskich, kronika ustawodawcza, zagraniczne wiadomości gospodarcze, źródła zakupu w Polsce i inne.

### Militaryzm gdański

Militaryzacja i skoszarowanie gdańskich hitlerowców poczyniły dalsze postępy. Gdańsk, Sopot i pewne ośrodki wiejskie jak Nowy Dwór i Nytych mają swe garnizony i rozlokowane pułki o różnorodnych mundurach, głównie jednak czarnych i brunatnych. Coraz częściej maszerują oddziały wojskowe ulicami ze śpiewem pieśni żołnierskiej wracając z ćwiczeń wieczornych lub nocnych, wieczorem słysząc trąbkę wzywającą do koszar, a po ulicach krążą patrole kontrolujące przechodniów hitlerowskich czy są w posiadaniu przepustek.

## Przedstawiciele

odpowiedzialnych

we wszystkich miastach Polski

na dogodnych warunkach

przyjmie

### Administracja

„LATARNI MORSKIEJ”

Gdynia, ul. Starowiejska 35.

● Pierwszeństwo mają emerytowani  
urzędnicy państwowi i komunalni. ●

## Drogerja-Perfumerja „SYRENA”

ulica Ś-to Jańska 37

6

### POLECA:

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

John Stevens

# Opowieść słonecznego Południa Nowela

(Dokończenie)

— O, synu mój! Uczisek zmarła na moich rękach.

Tu już gniew mój nie miał granic. Odepchnąłem starą matkę od siebie, aż upadła na ziemię i zawołałem wściekły:

— Oto chodźcie do mojego wigwamu, a obaczycie ją wszyscy!

Ruszyłem naprzód, a za mną szedł cały ród i otoczył mój wigwam. Starsi weszli do środka. Zerwałem zasłonę, aby im pokazać Uczisek i zawołałem na nią głośno:

— O, Uczisek, wstań!

Ale nie poruszyła się z miejsca.

Zawołałem powtórnie i szarpnąłem ją za rękę. Poznałem, że była zimnym trupem...

— O, synu mój! — krzyknęła matka — ta kobieta jest trupem. Grzebaliśmy ją wszyscy... Coś ty uczynił? Wygrzebałeś z ziemi ciało i przywiozłeś je z sobą...

Ale to było kłamstwem! Przysięgam ci, biały człowieku, na Tirawę i na te gwiazdy ci przysięgam, że nie jechał ze mną trup, jeno żywa, ukochana moja, Uczisek!...

— Wierzę ci, Sakoto, wierzę — odparłem przejęty do głębi tą niesamowitą opowieścią.

— Ale oni mi nie wierzyli. Szybko zwinęli obóz, spakowali wigwamy i ruszyli przed siebie, zostawiając mnie jak szaleńca. Długo stałem nad zwłokami Uczisek — ale już nie ożyły. Przypomniałem sobie przysiężenie, jakie jej dałem. To ja zabiłem ją powtórnie... Ja nic nie wiem, już nic nie wiem, o biały człowieku!

Pogrzebałem Uczisek nad potokiem i ruszyłem w świat, przed siebie... Ale wślad za mną szedł cień tej kobiety i idzie do dnia dzisiejszego. A w takie noce, jak dzisiejsza, woła mnie do siebie. W poszumach wiatru słyszę jej głos — w płomieniu ogniskawidzę twarz uśmiechniętą do mnie... I płyną lata za latami — zmieniam miejsca pobytu, ale przed Uczisek nigdzie uciec nie mogę... Mówi do mnie błyskaniem gwiazd — mówi pluskiem fal strumyka — całuje oczy moje promieniami słońca i przyzywa mnie szeptaniem w jasne księżycowe noce, abym szedł ku niej...

Sakoto opuścił głowę na piersi i płakał cicho. Żał mi się zrobiło tego biednego człowieka, który nie mógł rozplątać swojej tragedii wewnętrznej. Położyłem mu rękę na odkrytej głowie i rzekłem:

— Trzeba zapomnieć, Sakoto — koniecznie trzeba zapomnieć...

Nie nie odpowiedział. Poszedł do ogniska, poprawił gasnące główne i zapadł w ciężką zadumę.

\*

O świcie zerwał się Sopoćko, czujny zawsze na błysk pierwszych promieni słonecznych. Zbudził mnie jego silny głos, gdy zawołał:

— Sakoto! Sakoto! Ty psie czerwony, śpisz jak jaszczurka na słońcu się grzejąca, a tu czas wstawać!

Usiadłem na ziemi. Sopoćko stał nad czerwonoskórym i kopał go nogą, wymyślał co się zmieści, ale Sakoto się nie ruszał.

— Wyobraź sobie, że to bydlę śpi, jak nieżywe. Sakoto! Sakoto!

Coś mnie ścisnęło za gardło. Zerwałem się na równe nogi i podbiegłem do ogniska. Sakoto leżał na wznak, z zamkniętymi oczyma!

Dotknęłem jego ręki — była zimna. Nie żył.

— Nie dotykaj tego człowieka — rzekłem do Sopoćki.

— Co się stało?

— Poszedł za Uczisek...

— Nie rozumiem tego.

Opowiedziałem Sopoćce rozmowę z czerwonoskórym.

— To wszystko majaki — odparł — a ja jestem człowiek zdrowy. No, ale nie żyje... Jeżeli ty mówisz, że to był człowiek, a nie bydlę, pogrzebiemy go uczeiwie.

Na stokach Sierra del Ajo śpi Sakoto, mój czerwonoskóry brat, którego na krótko przed jego śmiercią pokochałem.

K O N I E C.

## Wśród mórz i lodów dalekiej Północy

### Wstrząsająca katastrofa wyprawy na sowieckim statku „Czeljuskina”

Wśród rozkołysanych huraganami mórz Arktyki, gdzie potężne zwały gór lodowych biją o siebie, jak młoty piekielne, a burze są strawą codzienną człowieka, który się na tych wodach żeglować poważy, zatonał sowiecki statek „Czeljuskina”, mając na pokładzie trzysta osób, w tem siedem kobiet i dwoje dzieci.

Parowiec ten, jako lodołamacz, specjalnie był przystosowany do żeglugi na wodach mroźnej Północy, lecz mimo to, szalone ciśnienie masy lodów zgmiotło go, jak garnek gliniany, w pobliżu północno-wschodniego cypla Syberji.

Zachodzi teraz pytanie, czego poszukiwał parowiec sowiecki w tak dalekich od cywilizacji, niezamieszkałych okolicach? Oto zadaniem „Czeljuskina” było zbadanie oddawna branego w rachubę północno-wschodniego przejścia na Morzu Lodowatym, planowanego jako połączenie z Oceanem Spokojnym. Chodziło o to, aby przekonać się, czy będzie można przedostać się tamtędy okrętami towarowymi na Ocean Spokojny i jaki typ parowca najlepiej do tego celu się nadaje. Wiedzano, że łamacze lodów przedostają się tamtędy bez trudu, czego dowodem była szczęśliwa podróż „Sibirjakowa” w roku ubiegłym. Należało jednak rozwiązać jeszcze kwestję możliwości regularnej komunikacji żeglugi parowej wzdłuż sybirskich wybrzeży północnych. Misję tę powierzono znanemu badaczowi okolic polarnych prof. Ottonowi Schmidowi.

W Danji, w najlepiej urządzonej dokach okrętowych, narodził się na zamówienie rządu sowieckiego piękny i trwały parowiec „Czeljuskina”. Dnia 16-go lipca wypłynął okręt na Morze Polarne na zwycięską swą wyprawę. Przez szereg miesięcy walczył z przeciwnościami na morzu Berenta, na morzu Karaickim i Laptjewa, kierując

się ciągle na wschód. Wreszcie przypłynął koło wysp Niedźwiedzi i zbliżał się do swojego celu. Sukces ekspedycji zdawał się zapewniony, a zwycięstwo nad niebezpieczeństwami pewne. W odległości 10 km. od Kap Serdze Kamen ujrzął prof. Schmidt z wielką radością otwartą przestrzeń Oceanu Spokojnego. Cieśnina Beringa była osiągnięta!

Lecz jakże złudne są obliczenia człowieka. Na okręt zwałił się wraz z wiatrem południowym tajfun szalejący nad północnymi wyspami Japonji.

Przez cieśninę Beringa poczęły się tłoczyć olbrzymie masy wód na północ i silny prąd zagarnął wielką połać pola lodowego poprzez które przebiegał się „Czeljuskina” i wraz z nim, jak zabawką dziecinną uniósł na północ.

Stało się to w ostatnich dniach listopada i od tego czasu załoga walczyła uparcie, lękając się ciągle, że ciśnienie lodów zgniecie parowiec.

Nastały teraz dni oczekiwania katastrofy. Miał listopad, potem grudzień i styczeń — lecz pola lodowe trzymały okręt w zimnej obręczy. Ludzie odwykli od spania, posiwili ze strachu i jak żywe trupy bezradnie czekali na swój koniec.

Dnia 14-go lutego b. r., gigantyczne przedmurza lodowe zgruchotały „Czeljuskina” i zatopiły w toni morskiej, pod skorupą lodową na wieczne czasy.

Lecz przygotowana na ostateczność dzielna i doświadczona załoga znalazła czas na wyratowanie wszystkich rekwizytów ekspedycji, jak składanych domów, radjowej stacji nadawczej i odbiorczej, namiotów, aparatów fotograficznych i t. p. Zginął jednak człowiek, a mianowicie sterward okrętowy Borys Mogilewicz, rutyno-

wany badacz stref polarnych. Gwałtowna fala zmiotła go z pokładu.

Obecnie wszyscy członkowie tej wyprawy, w liczbie 300 osób, w tem 7 kobiet i dwojga dzieci, znajdują się na wielkiej krze, która oderwana od lądu, jak wielka wyspa lodowa płynie po morzu, na której rozbitkowie wyczekują ratunku.

Kapitan statku „Czeljuskina” zdołał nawiązać komunikację ze stacjami radjowymi w Wellen i na przyładku Północnym, skąd oczekuje ratunku. P.

### 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

# Rozrywki umysłowe

# Humor



(Ciąg dalszy z poprzedniego numeru)

Ustawiamy: Białe **LnW**, **TFL**; Czarne **KMT**, **HWM**, **Tm**. Torpedowiec **FL** idzie na **ML**, przy czym nakłada krążownikowi jeden strzał. Jeżeli zamiast torpedowca atakuje biała łódź **nW** ruchem **LTW**, wtenczas czarny krążownik otrzyma 2 strzały, równocześnie czar. hydroplan schodzi z planu. Gdyby łódź **nW** wykonała obrót **LWn**, nie zniszczyłaby tym ruchem torpedowca **nm**, bo obrót nie upoważnia do strzału. Krążownik **MT** może unikać ataku łodzi **nW**, o ile czarne są przy ruchu, pociągnięciem **KWT**. Wówczas może łódź wykonać jedynie obrót lub iść na **nT**, atakując linie **no** i **oT**, gdzie zresztą nieprzyjaciela nie ma.

- 10) Pancernik wzgl. krążownik atakują z nowozajętej linii równocześnie wszystkie jednostki nieprzyjacielskie, które się znajdują na trzech zewnętrznych liniach obu sześciokątów z prawej i lewej burty okrętu. Każda zaatakowana jednostka otrzyma po jednym strzale. Obrót na miejscu nie upoważnia do strzału.

Ustawiamy: Białe **Khn**. Czarne **Ppo**, **TTo**, **LnW**, **Hoi**. Białe są przy ruchu: **Kon**. Krążownik poszedł na **on**. Stąd dosięga strzałami linie **nW**, **nm**, **ng**, **oS**, **op**, **oi**. Strzały więc otrzymały: Łódź na **nW**, hydroplan **oi** i pancernik **po**. Ponieważ łódź i hydroplan są zniszczone już przy pierwszym zaatakowaniu ich, schodzą natychmiast z planu, a pancernikowi nakłada się pierwszy strzał. Torpedowiec **To** ocalał. Skutki tego ataku są:

- 1) **Kon** (**L+H+P<sub>1</sub>**) Czarne odpowiadają ruchem 1)..... **PSo**. Stąd strzela pancernik na linie **on**, **oh**, **oi**, **SL**, **SK**, **SR**. Trafiony jest krążownik na **on**. Piszę się więc 1)..... **PSo** (**K<sub>1</sub>**).
- 2) **Kno** krążownik odwrócił się, nie oddając strzału z powodu obrotu. 2)..... **Pos**. Pancernik również szkuje się do walki obrotem.
- 3) **Kho** (**T<sub>1</sub>**, **P<sub>2</sub>**); **Tno** (**K<sub>2</sub>**); 4) **Kio** (**T+P<sub>3</sub>**); **Pop** 5) **Kip**; **Poi** 6) **Kix** (**P+**).

- 11) Minowiec nie atakuje.

#### Zanurzenie:

- 12) Łódź podwodna, znajdująca się na którejkolwiek z linii prostopadłych, może być zniszczona tylko przez nieprzyjacielską łódź podwodną. Liniami prostopadłymi są linie **dc**, **bc**, **on**, **rz**, **EF** i wszelkie linie, do nich równoległe. Ustawiamy: Białe **PWt**, **LHG**, **LOH**, **TGF**, **HGM**; czarna **LMN**. Nie zaszkodzą łodzi **MN**, która jest zanurzona, ruchy: **PNt**, **TGM**, **HWM**, **HNW**. Natomiast jest ona zniszczona ruchem **LNG**, t. zn. przez atak białej łodzi **HG**.

#### Zamglenie:

- 13) Okręt znajdujący się wraz z hydroplanem na jednej linii, może być zaatakowany tylko przez nieprzyjacielską łódź podwodną, hydroplan natomiast może być zniszczony tylko wówczas, gdy przez niego przeleci nieprzyjacielski hydroplan. Mówi się wtenczas, że okręt jest przez hydroplan zamglony, a równocześnie odgrywa on dla hydroplanu rolę aeromarki. Ustawiamy: Białe **PMT**, **LtN**, **Hnm**, **Tng**. Czarne: którykolwiek okręt na **Wm** lub **mW**, hydroplan na **Wm**. Czarny okręt jest tamsamem zamglony. Na linie **Wm** nie mają prawa strzelać **PWT**, **PMW**, **Tm**. Natomiast otrzyma okręt 2 strzały przez ruch **LtW**, hydroplan ocalał. Naodwrot ruchem białego hydroplanu **HWT** lub **Htm** niszczy się czarny hydroplan, a okręt strzału nie otrzyma.

#### Miny:

- 14) Minowiec i torpedowce, przechodzące podczas ruchu z jednej linii na następną, mogą równocześnie z tym ruchem stawiać jedną minę na punkcie zetknięcia się tych dwóch linii. Przykład: **Tmf** idzie na **ml** i stawia, o ile chce, minę na punkcie **mlf**, t. zn. na punkcie, gdzie pola **m**, **l** i **f** się schodzą. Znak stawiania miny „=”. Pisze się więc **Tml=**. Inne okręty min nie stawiają.
- 15) Na obwodzie planu nie wolno stawiać min, również nie na dwóch końcach jednej linii Punkty **DzI**, **yzD**, **xyD**, **xDC**, **zxC**, **zCB** (port), **yzB** i t. d. zawsze są wolne od min. Przypuśćmy, że na **mlf** stoi mina. Wówczas nie wolno stawiać nowej miny na tym samym punkcie, ani na **tlm**, **lef**, **mfg**.
- 16) Okręt, przechodzący przez punkt, na którym jest mina, obojętnie czyja, otrzyma tamsamem jeden strzał. Minę równocześnie się zdejmuję z planu na czas trwania partii. Hydroplan i minowiec mogą swobodnie przechodzić przez miny. Minowiec, przechodzący przez minę, może ją nawet tamsamem zdjąć z planu, (X) również bezpowrotnie. Każdy z grających ma po osiem min. Przykład: Białe **P** na **Tn**, czarny **KLT**. mina **TWn**. Białe robią ruch **P, TW** (**K<sub>1</sub>**). Pancernik przeszedł przez minę i sam sobie przytem nakłada strzał, mina schodzi z planu, czarny krążownik z linii **TW** otrzyma strzał. Przykład: Białe **Tmf**, czarna **Ltm**, mina **mlf**.
- a) Czarne mają ruch: **Llm** (**T+**). Widzimy, że łódź, niszcząc torpedowiec nie zginęła, bo jeszcze na minę nie najechała.
- b) Białe mają ruch: **T<sub>1</sub>ml** (**L+**), podobnie jak przykład z pancernikiem **T<sub>1</sub>ml=** (**L+**) oznacza, że torpedowiec, spowodując wybuch miny stawia równocześnie nową minę i niszczy łódź. Przykład: Łódź albo okręt będący tuż przed zatonięciem na **hg**, mina **ngh**. Ruch **Lhg+** oznacza: Łódź utonęła przy „próbie” przejścia przez minę. Nie dojechała już na **ng** lub **hn**, więc nie atakuje stamtąd nieprzyjaciela na **nm**, **gm**, **ho**, **no**. Poprostu poświęca się, żeby uwolnić punkt **ngh** od miny. — Zamiast mina **mlf** można krótko pisać **ml**, co oznacza, że mina jest na punkcie, z którego widzimy po lewej ręce pole **m**, po prawej ręce pole **l**. no oznacza minę na **Tno**, **HO** minę na **HON**, **OH** minę na **HIO**.

#### Obrona portu:

O minowcu wiemy dotychczas, że chodzi naprzód i wstecz bez uprzedniego obrotu na miejscu, że ginie od pierwszego strzału, że nie atakuje, że stawia „=“ i łowi (x) miny. Najważniejszym jednak jest, że

- 17) Minowiec, znajdujący się na jednej z trzech linii, które się schodzą w jego porcie, więc na **cb**, **bz**, **cz** wogóle nie może być zniszczony ani przelatywany przez nieprzyjacielskie jednostki. Ustawiamy: Białe **Mcb**, czarne **Pgh**, **Lfg**, **Hbg**. Nie zaszkodzą minowcowi ruchy **Pch** ani **Lbg**, a wogóle niemożliwe są ruchy **Hbz** i **Hzc**, dopóki minowiec jest na **cb**. Gdyby minowiec był na **cz**, wtenczas zdobywa hydroplan port ruchem **Hbz**. Ta nietykalność minowca przy jego porcie ma ten skutek, że jedną jednostką prawie nigdy portu się nie zdobywa. Należy więc atakować port równocześnie z dwóch stron. Wtenczas minowiec, zamykający jedno przejście, odsłania równocześnie drugie dwie linie.

W następnym numerze podamy przykład walki, podobnie jak w nr. 5. naszego pisma.

Dwóch ludzi gorąco się spierało: jeden twierdził, że ziemia się kręci, drugi, że słońce się kręci. Wtem przyszedł trzeci i rzekł:

— Głupcy, obaj nie macie racji. Głowa się kręci.

— Co to jest miłość platoniczna?

— To jest, jeżeli ktoś kocha kobietę, a nie może się z nią ożenić z powodu braku posagu.

— Mojej żonie śniło się, że wyszła zamaż za milionera.

— Szczęściarz z ciebie! Moja żona śni o tem samem na jawie.

— Patrz, widzisz: za trumną tego biednego Adasia idzie jego lekarz domowy.

— To nadzwyczajne. Pierwszy raz widzę na świecie, żeby przyczyna szła za skutkiem.

— Porzuciłem literaturę, nabawiłem się choroby zawodowej.

— Jakieżże?

— Chronicznego głodu.

— Hm, pan jest krótkowidzem. Jaki jest zawód pański?

— Astronom.

Ona: — Czy kochałbyś mnie, gdybym była bardzo bogata?

On: — Tego nie wiem, ale wówczas ożeniłbym się z tobą napewno.

Dyrektor teatru:

— Kto na miłość boską poradził panu napisać sztukę?

Autor:

— Nikt.

Dyrektor:

— Dlaczego nie poszedł pan za dobrą radą?

## Nasz konkurs na nowelę

Wydawnictwo „Latarni Moskiew” 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 wierszy druku.

II. Treść winna być związana z polskim morzem.

III. Nowele należy przesać na adres redakcji, przepisana 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.





Jan Patoek

## Kaszubskie pieśni ludowe

(Ciąg dalszy)

Ale nie każda „szętopórka“ posiada własną melodię, często do ogólnie znanej melodii należy kilka tekstów. Rozpowszechnienie „szętopórki“ działo się jedynie ustnie, śpiewaniem przyswajano sobie na pamięć tekst i melodię. Pisane lub drukowane śpiewniki nie mogły być używane, bo gospodarze i robotnicy tylko rzadko byli obeznani ze sztuką czytania i pisania. Natomiast posiadali wyśmienitą pamięć. Wytworzyć sobie jasne pojęcie o istocie kaszubskiej pieśni ludowej jest bardzo trudno. Gdy swoją pracę zbieracza rozpocząłem, rozkwit pieśni ludowej już dawno przeminął, i tak zaginęło bardzo dużo tego dobra ludowego. Według tradycji, śpiew ludowy kwitł na Kaszubach północnych, dopóki Kaszubi żyli w stanie natury. Odejści od świata i jego ruchu żyli sobie jako rolnicy i rybacy w ścisłym związku z naturą, pielęgnując starsłowiański zwyczaj i obyczaj. Mówili tylko po kaszubsku z wyjątkiem nielicznych, którzy się nauczyli języka niemieckiego (plattdeutch) od sąsiadujących osadników w Karwi i od mieszczan. Znano tylko słowiańskie tańce i pieśni obrzędowe.

Ten stan rzeczy zmienił się około roku 1870. Z rozkwitem handlu i przemysłu, z budową kolei żelaznych i innych dróg komunikacyjnych, zbliżyły się Kaszuby północne do obcego świata pruskiego. Tanie wyroby silnie rozwijającego się przemysłu wyparły rodzimą pracę domową. Nie uprawiano więcej lnu, bo rosnący dobrobyt gospodarzy pozwalał na zakup gotowego płótna i sukna. Znikły stare przędzalnie wiejskie. Zaprowadzenie maszyny do szycia rozwiązało szwalnie wiejskie, przez to zginęły dwa miejsca intensywnego pielęgnowania pieśni ludowej. Zamożnemu gospodarzowi przypadł do gustu obcy świat i zaczął gardzić tem wszystkim, co było rodzime. Przez surowsze przeprowadzenie przymusu szkolnego i ogólnego obowiązkowi służby wojskowej młodzież męska nauczyła się języka niemieckiego. Rybacy służyli jako marynarze na obcych okrętach, przepływali obce morza i przywozili ze sobą obcy zwyczaj i obyczaj. Dawne rodzime zwyczaje pielęgnowali już tylko starzy, młodzież uznawała je za śmieszne i zarzucała je. Zamilkła także rodzima pieśń ludowa; obce słowa i melodie rozbrzmiewały do tonów harmonijki, tego klawikordu marynarskiego. Tak około roku 1870 Kaszubi północni przestali żyć w stanie natury. Także dawna muzyka ludowa została wyparta przez nową, obcą. Tylko na szczególne życzenie obcych gości wyprowadzano na weselach przez starsze osoby starodawne tańce ludowe, jak Szewc, Owczarek i t. p., młodzież zaś dziwiła się, jak można się „takiemi głupstwami“ zajmować.

W okresie rozkwitu pieśni ludowej śpiewały wszystkie stany. Dwory szlacheckie miały swoje „pieśni dworskie“, z których tylko jedna kolenda na nas przeszła. Gospodarze mieli swoje „pieśni obrzędowe“, śpiewane przy obrzędach świąt i w ciągu roku: Boże Narodzenie, Wielkanoc, Święto Maja, obchód Świętojański, dożynki, wesela, chrzciny i pogrzeby.

Pieśń ludowa, „szętopórka“ rozbrzmiewała przy robocie, przy powrocie z pola, w letnich wieczorach na wygonie, pod lipą, a zimą w przędzalniach i szwalniach.

Pieśni epicznych, bohaterskich i patryjotycznych mało znali Kaszubi.

Rolnika i rybaka nie obchodziło wcale życie polityczne, ponieważ za czasów polskich brała w niem tylko udział szlachta i mieszczaństwo.

trzy lata na wędrownie spędzić musieli, w najróżniejszych, częściach kraju nauczyli się rozmaitych pieśni i przynieśli je ze sobą. Pieśni rozpowszechniali także wędrujący rzemieślnicy, chodzący za robotą. Skoro jaka pieśń choć tylko jednej osobie we wiosce była znana, nauczyła jej się wnet cała młodzież wiejska. Za czasów uprawy lnu schodziły się dziewczyny w obszernej izbie jakiegoś gospodarza i wspól-



Na wybrzeżu. Wierzby na polskim wybrzeżu Bałtyku w Orłowie. — Willow trees near the sea shore in Orłowo. — M. Grodzicka-Styczyńska pinxit.

Z wyjątkiem kilku ballad, śpiewano przeważnie pieśni liryczne, niektóre pieśni stanowe i żartobliwe. Także nieliczne pieśni żołnierskie należą prawie bez wyjątków do pieśni miłosnych i świadczą o niewojackim, spokojnym miłującym duchu Kaszubów.

„Pomerania non cantat“, powiedział jakiś dawny pisarz, ale jednak śpiewano na Kaszubach, co jest niezbitie stwierdzone, chociaż narzecze kaszubskie nie podniosło się do języka literackiego.

Skąd więc pochodzą pieśni, kaszubskie? W życiu kościelnym używa Kaszuba polskiego języka literackiego i śpiewa polskie pieśni kościelne. Także i „szętopórki“ napotyka się w całej Polsce, co jest godne uwagi. Ich pochodzenie kaszubskie, jest, zupełnie wykluczone, zostały więc z Polski przyjęte do kaszubskiego śpiewu ludowego. W jaki sposób przyszły te polskie pieśni do tych od świata oddalonych Kaszub? Od r. 1466 — 1772 należało Pomorze do Polski, a stosunki kulturalne w czasie wojny i pokoju były zapewne bardzo ożywione.

Niejedną pieśń rozpowszechnili żołnierze. Najważniejszym roznosicielem pieśni był jednak „Dziód“, wędrowiec — śpiewak, który włócząc się z miejsca na miejsce, wstępował do gospodarzy i śpiewał im swoje pieśni. Goszczono go chętnie i obdarzano sówicem, ucząc się od niego pieśni. Rozkrzewicielami pieśni ludowych byli też wędrujący czeladnicy, którzy naówczas

nie przędli. Chłopcy też rzeźbili lub więzili. Gdy kołowrotki wesoło huczały, śpiewano lub opowiadano sobie. Po skończonej pracy, przy wtórach skrzypiec, wywodzono starodawne tańce kołowe i śpiewano dawne rymy taneczne. Tak te przędzalnie wiejskie były siedliskiem pielęgnowania podań ludowych i przedewszystkiem pieśni ludowych.

(Ciąg dalszy w następnym numerze)

### Drobną rutkę sa jem...

Szętopórka kaszëbskô.

Drobną rutkę sa jem,  
Zelono mje veszłõ;  
Nje vjë woje ë matka  
Za czim mje je teszno!

Woj teszno, mje teszno  
Do Jónka mejého,  
Bëm drożkę vjedzała  
Potzłam bë do njého.

Ale drogji nje znam,  
Lëdzi pëtac vstëdzę,  
Njeszczësłëvi ten dzëń  
Czë Jónka nje vjidę.

Vëndę na góreczkę,  
Spozdrzę na wobłokji,  
Ach, Boże, ach Boże!  
Jak svjat je szërokji...

Jan Patoek.

Zbigniew Morski

# Młode pokolenie

POWIEŚĆ

## ROZDZIAŁ TRZECI.

6

(Ciąg dalszy).

W tej samej właśnie chwili, młody Niewiarski przysiadł się do panny Sawickiej i począł jej coś żywo przedkładać. Widać było, że mówił z przejęciem.

Młoda kobietka słuchała uważnie z oczyma utkwionymi w twarz Niewiarskiego.

— Ależ, to porywające! — zawołała nagle i klasnęła w dłonie, jak dziecko.

— Istotnie, jazda tak szybka, ma w sobie coś kolosalnie upojnego — mówił z przejęciem młody Niewiarski. — Jeżeli nam pani uczyni ten zaszczyt i odbędzie na naszym nowym okręcie podróż próbną, przekona się pani naocznie.

— Z największą chęcią, panie inżynierze, skorzystam z pańskiego zaproszenia — odparła panna Sawicka, a zwracając się do ojca, który siedział obok i zajęty był rozmową z panem Zygmuntem Sobkowiakiem, zawołała radośnie:

— Słyszysz, ojcze? Oto pan inżynier Niewiarski zaprosił mnie do odbycia pierwszej podróży na nowym okręcie — cóż ty na to?

Pan Sawicki się zamyślił, a po chwili zwracając się do pana Macieja, zapytał:

— Czy taka pierwsza, próbna podróż nie grozi niebezpieczeństwem?

— Niema najmniejszej obawy. Na statku pojedziemy obadwaj z Zygmuntem przecie... Jakiegokolwiek niespodzianki, stanowczo są wykluczone — rzekł młody Niewiarski.

— A ty, chcesz jechać? — zapytał pan Sawicki córkę.

— Tak, ojcze! To będzie wspaniałe... za dwadzieścia cztery godziny lądować na drugiej półkuli globu.

Całe towarzystwo zwróciło się teraz w stronę Macieja Niewiarskiego, wypytując go o różne szczegóły odnoszące się do nowo wybudowanego okrętu i do pierwszej zamierzonej podróży przez Atlantyk.

— Za dwa tygodnie odbędziemy pierwszą podróż do Ameryki — mówił młody inżynier — która wykaże w całej pełni, że obliczenia mojego przyjaciela Zygmunta i mój motor, nie są fantazją, ale zupełnie realną rzeczywistością. Ktoby sobie z państwa życzył wziąć udział w tej podróży, prosimy z Zygmuntem bardzo...

Nikt, prócz panny Sawickiej nie miał ochoty, tylko ociemniały inżynier Niewiarski rzekł poważnie do syna:

— Gdyby nie moje kalectwo, pojechałbym z wami, kochani chłopcy, ale niestety, nie mogę — byłbym wam zbyt wielkim ciężarem.

Późno wieczorem, goście poczęli żegnać gospodarzy i zabierać się do odjazdu. W czasie pożegnania, rzekł Maciej Niewiarski do panny Sawickiej:

— Pozwoli pani, że jej złożę moje uszanowanie w Tarnowie, gdy będę wracał do Gdyni?

— Całym sercem pana powitamy — odparła młoda kobieta i uścisnęła szczerze rękę pana Macieja.

— Dziękuję pani bardzo — szeptem odpowiedział Niewiarski.

A gdy już wszyscy odjechali, pan Maciej wyszedł z panem Zygmuntem do ogrodu, gdyż wieczór był piękny, ciepły i jasny, bowiem księżyc świecił w całej pełni.

— Zauważyłem, Macieju, że cię panna Barbara zainteresowała cokolwiek — rzekł inżynier Sobkowiak, ujmując przyjaciela pod ramię, gdy wstąpili na ścieżkę przed gankiem.

— Owszem, zainteresowała mnie — odparł Niewiarski. — Wydaje mi się, że jest to kobieta, którą można nazwać człowiekiem. Przecie wiesz, czego szukam na tym świecie?

— Tak, wiem...

## ROZDZIAŁ CZWARTY.

Mile płynął czas obu młodym inżynierom w wiosce rodzinnej, przy boku najbliższych, ale trzeba już było wracać do swoich obowiązków i do zakończenia poczynionych przygotowań wstępnych przed wielką, próbną jazdą przez Atlantyk, która wykazać miała pozytywnie, że ich dzieło nie jest tylko fantazją opartą na zręcznych, ale niepewnych przypuszczeniach naukowych, lecz rzeczą zgoła realną, mającą podstawy niewzruszone.

W ostatnich dwóch dniach przed wyjazdem z Jodłowej, inżynier Sobkowiak często się zamykał w swoim pokoju i długo w noc robił ponowne obliczenia, odnoszące się do okrętu i sprawdzał je wielokrotnie, aczkolwiek setki już razy, tak cyfry, jak i zasadnicze dane, na których oparł całą konstrukcję statku, wykazywały mu jedno i to samo.

Wiedza mówiła, że się nie myli — ale gdzieś, na dnie duszy, odzywał się głos ostrzegawczy, który mu szeptał:

— Sprawdź jeszcze swoje obliczenia... myśl ludzka zawodzi aż nazbyt często. Pamiętaj, że od obliczeń twoich zależy szybkość i bezpieczeństwo okrętu...

W takich chwilach zwątpienia, unikał młody inżynier ludzi, zamykał się w pokoju i pracował.

Po sprawdzeniu swoich obliczeń był spokojniejszy i pewniejszy siebie.

To dziwne zachowanie się Zygmunta nie uszło uwagi jego matki.

— Co ci to, Zychu? — zapytała pani Sobkowiakowa. — Jesteś jakiś niespokojny, unikasz nas...

— Nic mi nie jest, matko — sprawdzam tylko moje obliczenia.

— Czy ich nie jesteś pewny, synu? — zapytała zaniepokojona, patrząc troskliwie w oczy jedynaka.

— Człowiek, matko, nigdy nie może być absolutnie pewnym, że to, czego dokonał, jest skończenie doskonałe. Pewnym jest tylko Ten, co puścił w wieczny ruch słońca i światy.

— Słusznie powiedziałeś, mój drogi.

— Nauka moja mówi, że się nie mylę, ale ja to wszystko sprawdzam, co ona mi mówi i pytam o radę ducha mojego, który jest ojcem nauki; z niego przecie ona pochodzi.

— Tak, Zychu, tak... Z ducha pochodzi wszystko.

— Ja też ufam, matko, że duch zwycięży, a przedsięwzięcie nasze się uda.

— Niechże wam Bóg najwyższy błogosławi — rzekła Sobkowiakowa i ucałowała syna serdecznie. — Ja będę duchem przy tobie, Zychu... Ufaj własnym siłom i ufaj Opatrzności.

Młody Niewiarski całe dni spędzał na rozmowach z ociemniałym ojcem, którego wtajemniczał we wszystkie szczegóły wynalazku i snuł przed nim wspaniałe plany przyszłości.

— Opanujemy, ojcze, morza północne szybkością naszych statków... Nie chcemy wojen, ani krwi rozlewu. Pokojowo, siłą naszego rozumu i naszego ducha będziemy zdobywać dla ojczyzny należne jej miejsce przy słońcu, które przyświeca całej ludzkości. Naród polski dał światu teorię o obrotach ziemi dokoła słońca — dał jej radjum — dał wiekuiste prawa, że wolność nasza jest wolnością także dla innych — niechże jej da rozwiązanie problemu szybkości na morzach...

— Słucham cię, synu i serce we mnie skacze z radości, że to my właśnie — my, damy światu zdobycz tak wspaniałą... Nie mówię, jako twój ojciec, ale jako syn tej ziemi, jako obywatel.

— Wierzę, ojcze, że próby nasze nie zawiodą i zwycięstwo będzie z nami — ale...

— Co, synu?

— Ty wiesz, ojcze, że przy podobnych próbach ludzie już ginęli...

Maciej Niewiarski wypowiedział ostatnie słowa głosem cichym, w którym brzmiała nuta powagi.

— Pojmuję cię... dobrze cię pojmuję...

Starzec zwiesił głowę na piersi i zamyślił się przez chwilę, ale wnet wstrząsnął kosmykami siwych włosów i puste oczodoły skierował w stronę syna, jakby mu chciał zajrzeć w głąb duszy samą myślą tylko. Kościste ręce nerwowo szukały dłoni syna i zamknęły się na nich, jak kleszcze stalowe. Twarz starca była poważna, jakby wykuta z marmuru, a zaciśnięte usta świadczyły, że ociemniały inżynier stoczył przed chwilą jakąś walkę wewnętrzną.

— Ja wiem, Maćku, że próba taka, to albo śmierć, albo zwycięstwo... — rzekł drżącym, ale silnym głosem — ale wierzę, że zwyciężysz.

— Dzięki ci, ojcze... Wiedziałem, że mnie zrozumiesz i dlatego uważałem za obowiązek powiedzieć ci wszystko. Matce, proszę cię, nie mów ani słowa...

— Słusznie...

— Gdybym zginał, ojcze, to ty znasz teraz moją tajemnicę... Ogłosisz ją i niech próbują inni...

Starzec przycisnął syna do piersi i rzekł jakimś nieswoim, gardlanym głosem:

— Nie giń!...

Następnego dnia rano, pożegnali młodzi inżynierowie dom rodzinny i odjechali, obiecując swoim matkom, iż zaraz po odbytej próbie odwiedzą ich w Jodłowej.

W drodze powrotnej do Gdyni, Maciej Niewiarski zatrzymał się na dzień jeden w Tarnowie, aby złożyć wizytę Sawickim, zaś Sobkowiak całą siłą motoru samochodowego popędził do portu, aby tam dopatrzeć ostatnich robót, jakie miały być wykonane na nowym statku. Gdynia drzemała już w mgłach nocnych spowita cała, gdy do miasta dojeżdżał samochód Sobkowiaka.

Już zdala widoczne były olbrzymie latarnie, płonące u wjazdu do portu, zaś na wzgórzu Oksywia błyszczała największa — co jak gwiazda ukazywała drogę okrętom znajdującym się na pełnym morzu.

Cały port roił się od parowców, stojących przy molach, oraz wielkich olbrzymów transatlantycznych, kotwicami umocowanych do dna w awanporcie. Tysiące światel zawieszonych na masztach okrętów, lypało oczyma barwnych latarń, a drobne okienka parowców świeciły w oddali, jak robaczki świętojańskie.

Dzielnica portowa tonęła w powodzi światła, a od olbrzymich magazynów i przeładowni dolatywał gwar pracy.

Port nie spoczywał nigdy. Olbrzymie dźwigary, żorawie i windy pracowały dniem i nocą, ładując na okręty towary, które tu przywoziły koleje ze wszystkich ziem polskich, oraz z krajów sąsiednich — lub wyładowały surowce przywożone z krain odległych całego globu. (C. d. n.)

## 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 Elektrowni

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.

### Gdynia na fundusz obrony morskiej

W ubiegłym tygodniu odbyło się zebranie organizacyjne, celem omówienia sprawy zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, który jest gromadzony w całej Polsce. Gdyńscy obywatele uchwalili, że w roku 1934 zbiorą na cel tego funduszu sto tysięcy złotych. Do szczegółowego omówienia tej akcji na terenie Gdyni i wybrzeża powrócimy w jednym z następnych nr. „Latarni Morskiej”.

### Miejsce wypoczynkowe dla nauczycieli

Towarzystwo Nauczycieli Szkół Wyższych i Średnich zakupiło w Małym Kacku — Orłowie Morskim pałac z przylegającym 20 morgowym parkiem. Wspaniała ta posiadłość służyć będzie jako miejsce wypoczynkowe dla sfer nauczycielskich, wspomnianych zakładów naukowych. Z powyższego wynika, iż Orłowo Morskie coraz bardziej zdobywa sobie uznanie wśród społeczeństwa polskiego, jako pierwszorzędne uzdrowisko i nadmorskie miejsce wypoczynkowe.

### Poświęcenie „Domu Bankowego”

Dnia 28. lutego br. odbyło się poświęcenie „Domu Bankowego Dr. Józef Kugel i Ska” Spółka Komandytowa w Gdyni, przy udziale zaproszonych przedstawicieli władz i banków. Nowa instytucja finansowa jest spółką komandytową, w której udziały posiadają „British and Polish Trade Bank” oraz Dr. Józef Kugel. Uroczystość powyższą zaszczycili swą obecnością: były ambasador angielski w Warszawie Max Müller, komisarz generalny R. P. z Gdańska minister Papée, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego dr. R. Górecki, minister Stef. Starzyński, komisarz rządu mgr. Fr. Sokół, dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski.

P. ANFLINKOWA

## Magazyn Nowości

BIELIZNA-TRYKOTY  
KOŁDRY-FIRANY

Gdynia, Świętojańska 13  
nowy dom.

### Reorganizacja Zw. Kupców Podróżujących

W Gdyni utworzony został po gruntownej reorganizacji Związek Kupców Podróżujących oparty o centralę w Poznaniu. Związek ten posiada duże znaczenie dla życia organizacyjnego w Gdyni, jako zrzeszający przedstawicieli szeregu firm trudniących się handlem morskim, co dla rozwoju gospodarczych stosunków naszego miasta i portu posiadać będzie znaczenie nie tylko czysto zawodowe, lecz również i wychowawcze dla młodego jeszcze życia handlowego w Gdyni.

### Stale na składzie

bogaty wybór czcionek,  
linij mosiężnych, justunków,  
sztabików i t. p. posiada

1869  
ROK ZAŁ.

**Odlewnia Czcionek**  
Fabryka Linij Mosiężnych

**ST. JEŻYŃSKIEGO**

Warszawa, ul. Ogrodowa 50

Tel. 605-50, 605-70

Uwaga: Posiadamy wyłączne  
przedstawicielstwo na Polskę  
światowej sławy fabryki maszyn  
drukarskich „Rockstroh-Werke”,  
Heidenau.

13

„Latarnia Morska” drukuje się wyłącznie czcionkami naszej produkcji.

### Mała śmiertelność w Gdyni

W roku 1933 zmarły w Gdyni 504 osoby, w liczbie tej 274 mężczyźni i 230 kobiet. Największą śmiertelnością odznacza się lipiec, pozatem m. luty, marzec i kwiecień. W Gdyni umiera znacznie mniej ludzi aniżeli w innych miastach, co tłumaczyć należy nie tylko zamieszkałym tu młodym elementem, ale również zdrowym nadmorskim klimatem.

### Z przemysłu rybnego

W ubiegłym tygodniu przemysł przetwórczy ryb morskich wykazuje ożywienie pod względem gatunków wędzonych ryb. Dotychczas wędzarnie gdyńskie pracowały prawie wyłącznie szprotami. Za ostatni tydzień przewędzono oprócz 2.400 centnarów szprot, 155 cent. śledzi wędzonych, a również w mniejszych ilościach węgorze (10 centn.) i dorsze (30 centn.).

Ceny na ryby wędzone przedstawiają się następująco: Szproty wędz. 48—50 gr. za kg. Śledzie wędzone (skrzynka 3 kg.) 2,00—2,50 zł za skrzynkę. Dorsze wędzone á 1,70 — 1,80 gr za kg.

Wędzarnie gdyńskie naogół przetwarzają ryby z połowów polskich. Pewna część śledzi norweskich i węgorzy pochodzi z mórz północnego Bałtyku.

Wędzarnia Konkela w Gdyni rozpoczęła wytwórczość konserw rybnych i obecnie wytwarza moskaliki i rolmopsy w puszkach i beczułkach. W najbliższym czasie nastąpi zupełne skompletowanie działów konserw rybnych.

### Stowarzyszenie Przyjaciół Orłowa Morskiego

W dniu 2-go marca, br., zawiązało się na zebraniu w gimnazjum Dr. Zegarskiego Stowarzyszenie Przyjaciół Orłowa Morskiego. Do zarządu wybrano pp. aptekarza Szkodowskiego, mec. Ewert-Krzemieniewskiego, mgr. Brzeskiego, naczelnika Sądu dr. Potońca i inż. Zaorskiego; na zastępców panią Zakrzewską i pp. Badziąga i Furmańskiego, do komisji rewizyjnej pp. dyr. Gim. Dr. Zegarskiego, inż. Bohomolca i nacz. Czaplickiego. Na zebraniu uchwalono przedewszystkiem starać się aby Orłowo Morskie zostało przyłączone do Gdyni. Ponieważ do zarządu weszli obywatele energiczni i prawdziwi miłośnicy Orłowa przeto jest nadzieją, że upiększenie i upo-

rządkowanie tej przez naturę bogato uposażonej miejscowości posunie się rychło naprzód.

## Życie portu

### Jak uratowano statek „Tempo”

W dniach ostatnich duński statek „Tempo” został ściągnięty z brzegu na głęboką wodę. Pracę powyższą wykonał Wydział Ratowniczo — Holowniczy Żegluga Polskiej pod kierownictwem p. Z. Zabokrzeckiego w sposób następujący: Dnia 26 lutego br. około godz. 5-tej rano przyseł do wybrzeża w Karwiańskich Błotach hol. „Ursus” z Gdyni oraz płaskodenny 2-śrubowy statek motorowy „Nogat” z Gdańska. Niezwłocznie po przybyciu rozpoczęto pracę w ten sposób, że „Nogat” ustawił się rufą do brzegu, torując swoimi śrubami kanał do prawej burty statku „Tempo”, stającego w piachu na samym brzegu morza. Po przekopaniu kanału, statek „Nogat” wybagrował śrubami odpowiednią ilość piachu przy wyrzuceniu statku na brzegu, aby go obrócić dziobem w kierunku morza, co też zostało uskutecznione zapomocą holu i holownika „Ursus”, a stojącego znacznie dalej od brzegu na kotwicy. Następnie statek „Nogat” pogłębił śrubami kanał wejściowy, a holownik „Ursus” w miarę pogłębiania ściągał statek „Tempo” za pomocą swoich lin na głębszą wodę.

Po całkowitem ściągnięciu statku, dnia 27 lutego br., holownik „Ursus” zabezpieczył statek „Tempo” od ewentualnego zatonięcia do luk węży od pomp ratowniczych i holował go w kierunku Gdańska. Po 2-godzinnem holowaniu przekonano się, iż wyratowany statek nie przecieka, wobec czego statek „Tempo” poszedł dalej o własnych siłach przy asyście statku mot. „Nogat” do Gdańska, celem szczegółowych oględzin w doku na zlecenie Duńskiego Towarzystwa Asekuracyjnego.

### „Pułaski” odpłynął do Ameryki

W dniu 1. III. po remoncie zimowym w doku w Gdańsku odpłynął na pierwszy rejs do Stanów Zjednoczonych okręt linii Gdynia — Ameryka „Pułaski”. Dowództwo statku objął kpt. Knoetgem, który obecnie dokonuje szczegółowej inspekcji przed wprowadzeniem statku na normalne rejsy letnie.

Okręt „Pułaski” zastąpi w podróżach do Stanów Zjednoczonych S. S. „Kościuszko”, który pójdzie do naprawy w dokach.

### Zniesienie mola pasażerskiego

Jak się dowiadujemy z początkiem wiosny rb. zniesione zostanie molo pasażerskie przy którym przybijały statki komunikacyjne przybrzeżnej Żegluga Polskiej. W sezonie tegorocznym, w tej dziedzinie panować będzie stan prowizoryczny i statki Żegluga Polskiej przybijać będą do nabrzeża Wilsonowskiego.

**KAROL JANKOWSKI i SYN**  
fabryka sukna w Bielsku

**Skład fabryczny**  
w Gdyni, ul. Śto-Jańska 34.  
rok zał. 1826. Tel. 18.29.

Poleca swoje znane od przeszło 100lat pierwszorzędne materiały wełniane męskie, damskie i wojskowe.

Nowości na sezon wiosenny  
w wielkim wyborze

**CENY ŚCIŚLE FABRYCZNE**



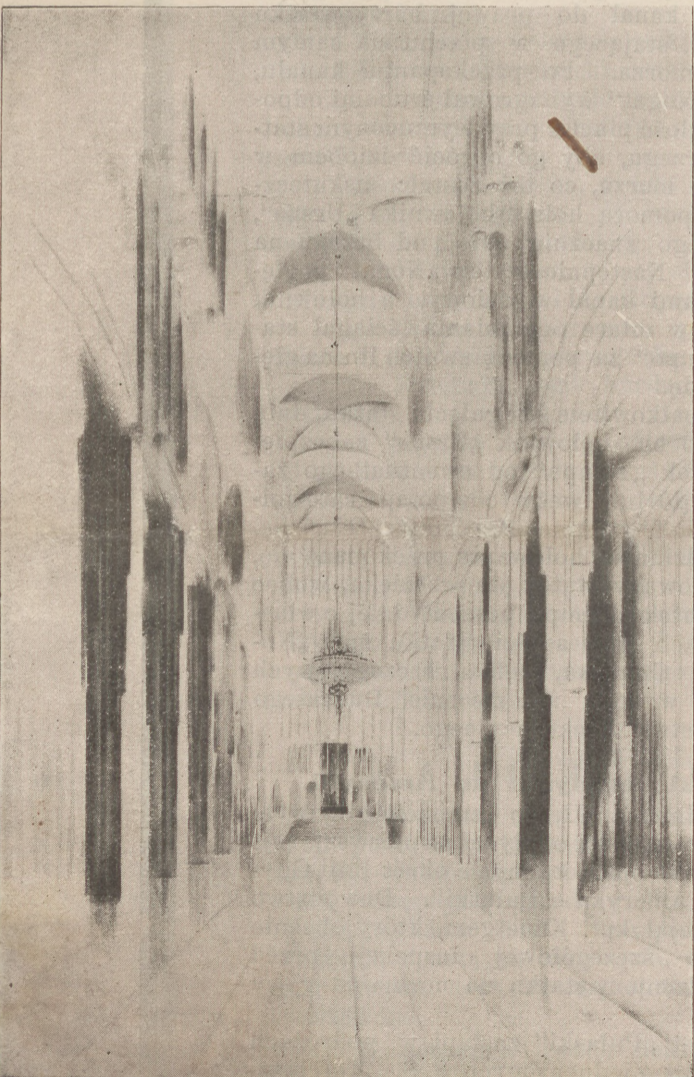
## Projektowana Bazylika Morska w Gdyni

Zamieszczone obok i poniżej zdjęcia, przedstawiają projektowaną Bazylikę Morską pod wezwaniem N. M. P. Gwiazdy Morza, podług rysunków profesora Bohdana Pniewskiego z Warszawy, która ma stać na Kamiennej Górze w Gdyni, jako pomnik wdzięczności całego narodu polskiego za odzyskanie dostępu do morza.

Pierwsze zdjęcie u góry, przedstawia widok Bazyliki z boku.

Drugie zdjęcie, środkowe, przedstawia wnętrze nawy głównej, z jej wspaniałą kolumnadą.

Trzecie zdjęcie, u dołu, daje nam widok wspaniałego frontonu Bazyliki.



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

**Ogłoszenia:** 1/1 strona 400.— zł; 1/2 str. 200.—; 1/3 str. 135.—; 1/4 str. 100.—; 1/8 str. 50.—; 1/16 str. 25 zł; drobne 30 gr. za każde słowo. Przy ogłoszeniach kilkunastu słów rabaty. Szczegółowy cennik ogłoszeń przesyłamy na żądanie.