



NAŹE
MORZE i
WYBRZEŻE

NASZE MORZE I WYBRZEŻE

ILUSTROWANY ALMANACH
MORZA I WYBRZEŻA POLSKIEGO
DOCHÓD ZE SPRZEDAŻY PRZEZNACZONY
NA BUDOWĘ BAZYLIKI MORSKIEJ W GDYNI

GDYNIA 1934

DRUKIEM ZAKŁADÓW GRAFICZNYCH BOLESŁAWA SZCZUKI W WĄBRZEŃNIE — POMORZE

WYBIEŻE
MORZE



Biblioteka Główna

Uniwersytetu Gdańskiego



1100184639



II 80119

XV 10

607

Józef Waltra-Przewłocki

POLSKIE WYBRZEŻE MORSKIE

CHARAKTERYSTYKA NASZEGO WYBRZEŻA.

Na przestrzeni wynoszącej 140 kilometrów, stykają się ze sobą na naszym wybrzeżu dwa żywioły: ziemia i morze. Wiecznie ruchliwe morze walczy uporeczywie z powolnym w swoich życiowych przejawach lądem, szarpie go i podrywa — lub dla odmiany samo buduje lądy nowe. Wyraźne ślady owej pracy i walki żywiołu, spotykamy na każdym skrawku naszego wybrzeża. Dość rzadką w geografji świata mierzęję, jaką jest półwysep Helski, usypały piaski morza, formując ten skrawek lądu w łańcuch pięknych wydmy, dochodzących miejscami do 22 mtr. wysokości. I owe wydmy piętrzą się na przestrzeni trzydziestu kilku kilometrów, jak fale morza zakrzepłego w bezruchu. W niektórych miejscach pokrywa je roślinność i trzyma w miejscu, a gdzie zaś owej roślinności brak, piaski wędrują, gnane wiatrami od morza i zasypują wszystko, co napotkają na swojej drodze.

Bezpośrednio do wielkiego Bałtyku dochodzą ziemie polskie (poza *Zatoką Pucką*) na niewielkiej przestrzeni, to jest od cypla *Helu* do rzeki *Piaśnicy*. Na tymże odcinku lądu, w okolicy *Jastrzębiej Góry*, napotykamy na piękne wybrzeże, pełne stromych i wyniosłych ścian, spadających prosto ku morzu, nieraz w wysokości dochodzącej do 60 mtr.

Wielowiekowa praca opadów deszczowych, spływających z tych wzgórz ku morzu, poprzecinała je parowami, tak zwanymi „żłobami“, które obecnie porastają lasy.

Jeżeli się przyjrzymy *Zatoce Gdyniśko-Puckiej*, na tak zwanem *Malem Morzu*, to zauważymy, iż dzieli się ona na dwie części — a rozdziału dokonuje „rafa mewa“. *Zatoka Pucka* pomiędzy *Kępą Smarzewską*, a *Pucką*, zamula się systematycznie i, powoli przechodzi w torfowate łąki, co się rozciągają po obu brzegach rzeki *Plutnicy*, zarośniętej u swojego ujścia lasem sitowia.

Zupełnie podobnie wygląda wybrzeże *Zatoki Puckiej*, na wschód od *Kępy Puckiej*, gdzie są tak zwane *Blota Mostowe*, bujne roślinnością, zagarniające w swoje posiadanie dolinę *Redy*. A gdzie *Blota Mostowe* dotykają *Kępy Oksywskiej*, wysuwa się niespodziewanie ławica piaskowa, aż w morze. Jest to tak zwany „szpyrk“, prawie tysiąc metrów długi.

Piękne i pełne różnorości jest urwiste pobrzeże *Kępy Oksywskiej*, pocięte miejscami przez parowy, a dalej, poza nią, wrzynają się w dolinę *Chyłońskiego* potoku, głębokie, wyłożone betonem baseny portu gdyńskiego.

Na wzgórzach, otaczających dolinę *potoku Chyłońskiego*, rozsiadło się miasto *Gdynia*, szeregiem pięknych gmachów i małych domków, w dzielnicach robotniczych.

Najpiękniejszą partję wybrzeża w pobliżu samej *Gdyni*, mamy pomiędzy *Kamienną Górą* — poprzez wzgórze more-

Nad polskiem morzem.



nowe Redłoma — aż do Orłowa - Morskiego włącznie, gdzie strome stoki wzgórz, ulegają stale przeobrażeniom, pod wpływem wód, szczególnie w okresie zimowym i wiosennym. Wzgórza te pokryte są pięknymi lasami, — pełno tam parowów i dolin uroczych, z których najpiękniejszą jest dolina Redłowska.

Niewielkie jest nasze wybrzeże morskie, lecz tak rozmaite, piękne i pełne tajemniczego uroku, który płynie na poszumach wiatru, na popluskach fal i skrzy się na zalanych promieniami słońca białych piachach wybrzeży, że warto je zobaczyć, poznać i pokochać na całe życie.

Tajemniczą mową bez słów, opowie ono każdemu Polakowi językiem uczucia, który wszyscy mogą zrozumieć — pradawne dzieje tej ziemi.

JAK ZWIEDZAĆ POLSKIE WYBRZEŻE BAŁTYCKIE.

Wybrzeże polskiego morza jest prawdziwą perłą na naszych szlakach turystycznych — perłą, mieniącą się wszystkimi kolorami tęczy, od bladej zieleni na wiosnę, poprzez poważną, głęboką zielenią, latem i srebro piachów gorących, aż do złota i purpury jesienią, oraz bladych fioletów i śnieżnej bieli w okresie zimowym. Przez cały rok jest na tym skrawku drogocennym, wiele do zobaczenia, albowiem dla

Plaża w Orłowie.



rasowego turysty nie tylko samo wybrzeże nad morzem posiada urok, lecz całe pojezierze nadmorskie, sięgające w głąb kraju, poprzez *Szmajcarję Kaszubską z Żukowem, Żarnowcem, Kartuzami* aż do *Kościerzyny*. Punktem centralnym dla turystyki po wybrzeżu, pojętej szeroko i głęboko, jest *Gdynia*. Po zwiedzeniu najbliższej okolicy t. j. *Redłowa* i *Orłowa - Morskiego* oraz *Wielkiego Kacka*, wracamy do *Gdyni*, aby stąd ruszyć piękną drogą asfaltową do *Mrzeżyna, Swarzewa* i *Pucka*. Stąd dalej do *Wielkiej Wsi-Hallerowa*, a następnie na *Półmysep Helski*, gdzie koniecznie trzeba zwiedzić wszystkie miejscowości kolejno, a następnie *Celniewo, Lisi Jar, Jastrzębią Górę, Karwie* i *Dembki*.

Po zwiedzeniu tych miejscowości, puszcza się teraz w głąb wybrzeża i odwiedzamy *Krokowo* i *Żarnowiec*, oraz tuż położone przepiękne jezioro *Żarnowieckie*, największe na wybrzeżu. I dalej jedziemy do *Wejherowa* i *Kartuz*, poprzez teren pagórkowaty, gdzie nas witają błękitne oczy jezior, ukrytych w parowach leśnych, tajemniczych i pięknych, jak cała ziemia pomorska, od końca do końca.

Lecz nie kres wędrówki turystycznej. Teraz ruszamy do *Wieżycy, Kościerzyny, Garczyna* i do *Wdzydz*, aby nasyć nasze oczy pięknem tych miejscowości i ich okolic, albowiem warte są trudu turysty. A jeżeli jeszcze w drodze powrotnej do *Gdyni* odwiedzimy prastare i śliczne dla każdego turysty *Żukowo*, to będziemy mogli powiedzieć, żeśmy czasu nie zmarnowali.

Taki „rejs“ turystyczny na lądzie — mówiąc terminologią morską — potrwa, jeżeli pójdziemy pieszo — około czterech tygodni — rowerem, dwa tygodnie — samochodem kilka dni, pozostawiając u nas niezatarte wrażenie.

Pojezierze pomorskie jest bodaj, czy nie najmniej znany zakątek Polski — ustępuje mu może okolica błot pińskich, lecz istotnie ten drogocenny płacheć ziemi polskiej, wart jest poznania.

WALORY KLIMATYCZNE POLSKIEGO MORZA.

Gdy się mówi o wybrzeżu Bałtyckim, nie należy zapominać o jego wartościach klimatyczno-leczniczych. Ogól-

nie sprawę traktując, klimat nadmorski odznacza się u nas nieznaczniemi, dobowemi wahaniami ciepłoty, perjodycznemi prądami wiatrów i nadzwyczajną czystością powietrza, po-

Wybrzeże Wielkiego Morza.



zbawionego przymieszek organicznych, jak pył lub dym — a natomiast, zawierającego pewien procent soli, bromu i jodu, aczkolwiek w stopniu niewielkim.

Jak orzekli lekarze, utrata ciepłota przez ciało, jest nad morzem większa, przeto przemiana materji odbywa się tu szybciej. Liczba oddechów, w przeciwieństwie do powietrza górskiego, jest mniejsza, co uspokajająco działa na układ nérwowy człowieka.

Na wybrzeżu naszym posiadamy kąpieliska morskie, które się dzielą na trzy grupy:

Wybrzeże t. zw. „Małego Morza“ (Zatoka Pucka i Gdyńska), Wybrzeże „Wielkiego“ i „Małego Morza“ i wybrzeże „Wielkiego Morza“.

Do miejscowości leżących nad zatoką Pucką i Gdyńską („Małe Morze“) należy *Gdynia z Kamienną Górą, Oksyriem i Oblużem, Orłowo, Kolibki, Redłowo i Puck*. Nad „Morzem Wielkim“ oraz „Małym“ leży *Wielka Wieś-Hallerowo, Chalupy, Kuźnica, Jastarnia, Bór, Hel*.

Wreszcie nad „Wielkim Morzem“ mamy *Chłapowo, Karwie, Jastrzębią Górę, Tupadły, Rozerwie, Ostrowo, Holendry, Dembki*.

Sezon kąpielowy trwa od połowy czerwca do połowy sierpnia.

Nastrojowy widok wybrzeża polskiego morza.



Kąpieliska tych grup różnią się nasileniem wiatrów, wysokością, częstością oraz siłą fal, różnicą w temperaturze wody i powietrza w jednej i tejże porze roku i porze dnia.

Całe polskie wybrzeże z Gdynią na czele posiada bardzo dobre warunki letniskowo-kąpielowe i dlatego kipi tu całym latem życie sezonowe.

Okolica obfituje w przepiękne widoki i udostępnia urządzenie bliższych i dalszych spacerów oraz wycieczek. Zatoką Gdyńska i Pucka jest spokojna i daje świetną kąpiel dla osób nie lubiących silnej fali.

Te wszystkie powyżej przytoczone walory klimatyczne i kąpieliskowe naszego morza, mają *wielkie znaczenie tak dla turystów*, jak i dla szukających nad morzem *zdrowia*, lub wypoczynku, przeto w przedstawieniu całokształtu wartości i zalet wybrzeża, nie można ich było pominąć milczeniem.

Jeżeli jeszcze zważymy, że wybrzeże Bałtyku, należące do Polski, jest za ciasne dla narodu, liczącego 34 miliony i owa „szyja butelki“ nie pomieści w niedalekiej przyszłości owego pędu żywiołowego, który się streszcza w hasło:

— Polacy, na morze!

Tembardziej trzeba nam obecnie korzystać w całej pełni z klimatycznych i leczniczych dobrodziejstw morza.

Nastrojowy widok wybrzeża polskiego morza.



GDYNIA.

Z przeszłości Gdyni i jej okolicy.

Pierwotnie zwała się „*Gdina*“, gdy poraz pierwszy wystąpiła na widownię dziejów w roku 1233. Właścicielem jej był „*pan na Rusocinie*“ pod Gdańskiem. Była wtedy Gdynia małą wioską, prosto folwarkiem panów z Rusocina. To pierwszy ślad historyczny Gdyni w czasach dawnych.

Pod koniec wieku czternastego, spotykamy dalsze ślady istnienia Gdyni w dokumentach *O. O. Kartuzów*, zakonu dopiero co powstałego w dzisiejszych Kartuzach, który otrzymał w roku 1380 Gdynię, jako darowiznę od pana Rusocińskiego, syna Piotra. W aktach klasztoru, Gdynia figuruje pod nazwą niemiecką: „*Gdingen*“ w czem nie ma nic nadzwyczajnego, gdyż *O. O. Kartuzi* byli Niemcami. Na początku czternastego wieku Gdynia była osadą, a wsią ustanowioną na prawie niemieckim, stała się dopiero w roku 1362. W owych czasach istniał już przysiółek *Grabówka* (dzisiejszy Grabówek), był już *Wilomin* i cały szereg okolicznych wiosek i osad.

Pierwszym sołtysem Gdyni był Polak, imieniem *Matjasz*, a potem jego siostrzeniec *Piotr*. Sołtys obowiązany był płacić 5-ci grosz z wpływów sądowych, występować na wyprawy wojenne zbrojno i na koniu. Już w owych czasach, a było to w roku Pańskim 1362, mieszkali w Gdyni kmiecie „*łowiący w morzu wędką*“ i *sieciami*, za który do przywilej opłacali daninę w postaci ryb złowionych.

Późniejsi właściciele Gdyni, *O. O. Kartuzi*, pobierali od sołtysów dziesięcinę z połowów, dając im prawo łowienia w morzu, lecz sołtysi darmo musieli sprawować swój urząd.

Jak pisze *Alfred Świerkosz*, w roku 1772 Gdynia prócz sołectwa obejmowała 7 zabudowań gospodarskich i osadę karczemną, ogółem włók 20. Do wsi należał jeszcze wspomniany przysiółek *Grabówka*, obszaru 6 włók, przeważnie lasów i nieużytków. Mieszkańcy korzystali z prawa bezpłatnych połowów, obowiązani jednak byli oddawać do klasztoru w Kartuzach $\frac{1}{10}$ część połowu. Po ostatecznym rozbiore Polski, Gdynia przechodzi na rzecz skarbu pruskiego.



Oksywie — widok na port.

skiego i staje się „wsią królewską o 21 domach“, zarazem włączoną zostaje do ekonomji *Mosty*. W początkach 19-go wieku na terenie, zwanym „*Gdyńskie grądy*“, powstał przysiółek *Kamiennej Góry*.

Za dawnych czasów Gdynia nigdy nie była terenem żadnych bitew, ani potyczek, mimo, że tędy przechodziły na wyprawy wojska książąt pomorskich: *Bogusława*, *Sambora*, *Świętopelka*, *Mestwina* i t. p., że *Krzyżacy* podchodzili tędy na zdobycie zamku puckiego w roku 1460, następnie Gdańszczanie w r. 1462 i 1464, poczem ponownie w 1520 r., *Krzyżacy*, którzy w dniu 10 grudnia wioskę splundrowali. W latach 1626 do 1627, oraz w 1650, 1655 i od 1703 do 1704 nie ominęła Gdyni nawała szwedzka, dając się dotkliwie we znaki niezlicznym mieszkańcom, szukającym schronienia, aż w Gdańsku.

W bitwie pod *Oliną*, dnia 26 listopada, 1627 roku, Gdynia była częściowo bazą operacyjną *floty polskiej*, pozosta-

jącej pod dowództwem *Arendta Dickmana*. Flota polska odniosła wówczas nad flotą szwedzką, blokującą port gdański, wielkie zwycięstwo, zatapiając 11 okrętów.

W czasie *wojen napoleońskich*, przechodziły przez Gdynię niektóre oddziały, a następnie tędy się cofały niektóre niedobitki wojsk francuskich i polskich, na co wskazują dokumenty kościelne w *Oksywiu* (dziś dzielnica Gdyni i siedziba portu wojennego). W *Oksywiu* wspomina się, że *Napoleon* przejeżdżał przez ówczesną wioskę i odpoczywał pod starożytnym dębem, jaki się znajduje obecnie na środku jezdnii, między portem a miastem, starannie chroniony, jako zabytek przyrody.

Ongiś nawet drzewo to nazywano „Dębem Napoleona“, lecz nazwa ta z czasem poszła w zapomnienie. Wspaniały ten zabytek przyrodniczy był przez długie lata uważany jako znak graniczny, między istniejącym powiatem puckim a wejherowskim. Dziś, kiedy powiaty te zlane są w jedną całość i tworzą powiat morski, tradycyjna nazwa drzewa powinna na nowo odżyć wśród mieszkańców obecnej *Wielkiej Gdyni*. W źródłach historycznych jednak niema żadnych wzmianek, o pobycie Napoleona w Oksywiu, podanie więc jest wytworem fantazji ludowej.

Gdynia, Oksywie i Kolibki.

W starych kronikach kościoła w *Olinie* czytamy, że w r. 1390 przejeżdżał z *Pucka* przez *Gdynię* z okazałym orszakiem, znakomity rycerz angielski *Derby*, późniejszy Henryk IV. Rycerz ów, ciągnął na wezwanie Krzyżaków do walki z „Saracenami Wschodu“, t. j. z pogańską Litwą. Przebywał tu raz w latach między 1457 a 1460 wygnaniec — król szwedzki, *Karol Knutson*, który trzy lata zamieszkiwał w *Pucku*, trzymając gród ten w zastawie. W roku 1627 przejeżdżał przez Oksywie kasztelan krakowski, hetman wielki, koronny, *Stanisław Koniecpolski*, ciągnąc na zdobycie *Pucka* z rąk Szwedów.

Z królów polskich bawił w *Oksywiu* raz przejazdem *Zygmunt III* i w drodze ze *Szwecji*, w roku 1598, wylądował na przylądku *Rozemskim*. Kilkakrotnie zaglądał tu *Wła-*

dysław IV, oraz *Jan III Sobieski* i małżonka jego, *Marysieńka*, która w pobliskich *Kolibkach* niejednokrotnie spędzała swe wywczaszy nad morzem.

Oksywie, inaczej zwane za dawnych czasów *Kępą Oksywską*, jest starsze od Gdyni i daleko większą rolę odgrywało w przeszłości.

Jeszcze za czasów pogańskich, stała tu na wzgórzu cerkwa i grodziszcze obronne, aczkolwiek dowodów ściśle historycznych na to niema, lecz zaraz po zaprowadzeniu chrześcijaństwa na wybrzeżu, powstała tu parafja, do której należała Gdynia. Kościół parafjalny na Oksywiu ufundowali książęta pomorscy i należy on do rzędu najstarszych świątyń wybrzeża polskiego.

W roku 1253, biskup kujawski *Wolimir*, osobiście ustalił granice parafji oksywskiej i włączył w nią *Gdynię*, *Wito-min* i *Redłowo*. Ten stan przetrwał aż do naszych czasów.

Nazwa Oksywia jest pierwotną. Dowodzą tego odmianny pisowni, zachodzące od roku 1209 przez cały wiek trzy-

Orłowo Morskie — Chrystus, błogosławiący morze.



nasty, aż do szesnastego wieku, mianowicie: *Oxsiua*, *Oxime*, *Okciua*, *Oxiva*, *Oxivia* i *Oxiuia*, w 16-tym wieku spotykamy *Oxima*, *Oxiem*, *Oxivieja*, od 17 stulecia pisze się po polsku *Oxivie*, względnie *Oksymie*, po niemiecku natomiast pisano *Oxhoeft*.

Z poważniejszych zdarzeń historycznych tej miejscowości zaznaczamy to, że *Kępa Oksymska* z osadą Oksywiem, była oddzielona niegdyś wodą od lądu i była już w czasach przedhistorycznych gęsto zaludnioną, o czym świadczą liczne wykopaliska cmentarzy pogańskich. Kępę tą, przy której obecnie się znajduje siedziba portu wojennego, podarowała *Zwinislawa*, żona *Mestwina*, księcia pomorskiego, w 1209 roku *SS. Norbertankom* w Żukowie, w obecnym powiecie kartuskim, natomiast książę *Świętopelk* przekazał większą jej część, klasztorowi oliwskiemu aktem z dnia 23 kwietnia 1224 roku. Spór, jaki stał pomiędzy klasztorami powstał, zakończył się ugodą w roku 1281 i następną w roku 1316. *Norbertanki* zatrzymały *Oksymie* wraz z patronatem kościoła, reszta Kępy przypadło *OO. Cystersom w Olinie*. Ten stan posiadania utrzymał się, aż do sekularyzacji.

Chylonja, będąca obecnie jedną z dzielnic Gdyni, występuje na widownię już w roku 1351, pod nazwą niemiecką *Heinzichsdorf*, gdyż parafję założyli tu Krzyżacy, lecz już w roku 1508 nazwa się zmienia na *Chylonję*, a w roku 1583 na *Chiloni*, zaś w roku 1599 na *Chylony*. Potem Niemcy po swojemu zmienili nazwę na *Kylau* i *Kilau*. Obecna nazwa pochodzi od nazwy z 16 wieku.

Uliczka w Helu.



Pierwszy kościół w Gdyni wybudowany został w latach 1924—1927. Świątynia ta, jednak okazała się niewystarczająca dla mieszkańców, w niezwykle tempie rozrastającego się miasta i portu, to też powstanie w najbliższej przyszłości na Kamiennej Górze, Bazylika Morska.

Gdynia dzisiejsza.

Gdynia doby obecnej w niczem nie przypomina owej lichej wioski z przed roku 1920, bowiem od czasu, gdy Polska postawiła swoje silne stopy na wybrzeżu i w Gdyni postanowiła wybudować wielki port i potężne miasto, przeobraziło się wszystko na całym wybrzeżu, jak za dotknięciem laski czarodziejskiej. Przedewszystkiem, Gdynia z wsi niewielkiej stała się nie tylko największym portem nad Bałtykiem, lecz równocześnie wyrosła na nowoczesne miasto.

Sprawy portu gdyńskiego są osobnym etapem w rozwoju wybrzeża i Gdyni, przeto pozostawiamy je specjalistom w tej dziedzinie; nas interesuje rozrost miasta.

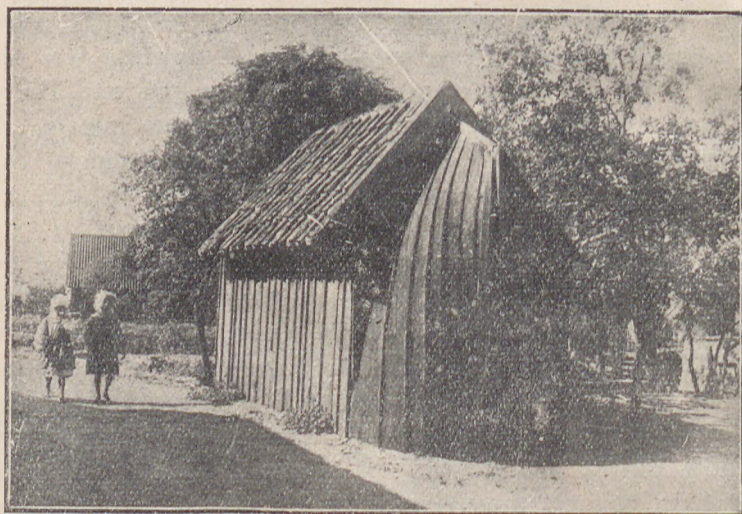
Do roku 1926 rozbudowa Gdyni postępowała żółwim krokiem naprzód. Składały się na to przyczyny różnorakie, a przedewszystkiem, sama budowa portu, która dopiero od roku 1926 rażno ruszyła z miejsca. W miarę zwiększania się pracy w porcie, przybywało ludności, wzrastała liczba przedsiębiorstw handlowych, rosła liczba domów i potężnych gmachów reprezentacyjnych. W ten sposób, od roku 1926 do 1934, to znaczy, niespełna w ośmiu latach, na wydymach brzegowych nad morzem, oraz na wzgórzach okalających Zatokę gdyńską, powstało miasto, liczące z przedmieściami przeszło czterdzieści tysięcy ludności.

I powstało miasto najbardziej nowoczesne, posiadające znakomity system kanalizacyjny — świetne oświetlenie elektryczne — asfaltowane, lub brukowane ulice — dobrze utrzymane chodniki i nowoczesną komunikację autobusową w granicach swoich.

Silą faktów bieżących, miasto, które narasta w tak szybkim tempie, musi mieć pewne usterki i niedopatrzienia, będące raczej wynikiem pośpiechu i coraz to nowych potrzeb, aniżeli błędów, albo złej woli. Ma je więc i Gdynia.

lecz ponieważ zdaje sobie z nich sprawę, niewątpliwie potrafi je usunąć przy najbliższej sposobności.

Poza szeregiem szkół powszechnych, które w miarę potrzeby powiększa się i zakłada nowe w różnych dzielnicach, posiada Gdynia jedno Gimnazjum Koedukacyjne, pod wytrawnym kierownictwem, utrzymywane przez społeczeństwo z pomocą gminy gdyńskiej — zakład gimnazjalny Sióstr Urszulanek, oraz w Orłowie, tuż pod Gdynią, Gimnazjum Koedukacyjne, z którego korzysta spora liczba młodzieży gdyńskiej.



Ludność rybacka zużywa stare, niezdadne na morzu, kutry, jako przybudówki gospodarcze.

Następnie istnieje w Gdyni Szkoła Handlu Morskiego o typie licealnym, utrzymywana przez Izbę Przemysłowo-Handlową, Państwową Szkoła Morska, oraz Szkoła Handlowa.

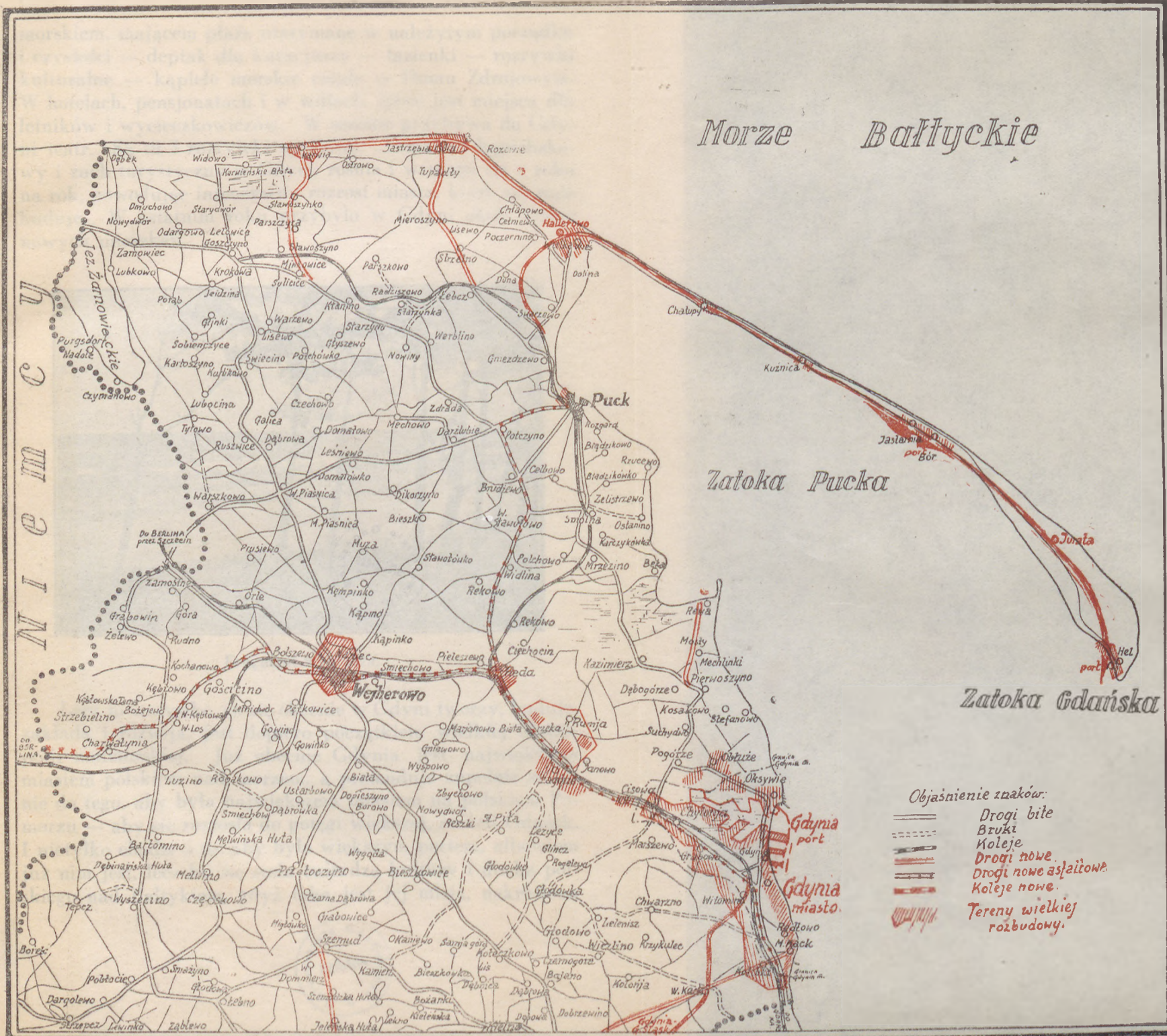
Gdynia jako kąpielisko.








Trzeba koniecznie podkreślić, że Gdynia jest nie tylko miastem portowym i ośrodkiem polskiego handlu morskiego, lecz także najlepiej wyposażonym, polskim kąpieliskiem

WYBRZEŻE POLSKIE stycje wykonane przez Polskę

Morze Bałtyckie

M I E M C Y



- Objaśnienie znaków:
-  Drogi bite
 -  Bruki
 -  Koleje
 -  Drogi nowe.
 -  Drogi nowe asfaltowe.
 -  Koleje nowe.
 -  Tereny wielkiej rozbudowy.

morskiem, mającym plaże utrzymane w należyтым porządku i czystości — deptak dla kuracjuszy — łaźienki — rozrywki kulturalne — kąpiele morskie ciepłe w Domu Zdrojowym. W hotelach, pensjonatach i w willach, sporo jest miejsca dla letników i wycieczkowiczów. W sezonie przybywa do Gdyni teatr. Są tu i rozrywki sportowe. Przemysł kąpieliskowy i ruch turystyczny w Gdyni, rośnie i wzmagają się z roku na rok, powodując intensywny rozrost miasta, które się stale buduje. W ostatnim roku przybyło w Gdyni około tysiąc nowych mieszkań.



Fragment wybrzeża.

Lecz to wszystko, co się obecnie w Gdyni tworzy, buduje, zakłada i rozwija, jest dopiero początkiem wielkiej Metropolji nadmorskiej. Już obecnie Gdynia jest największym miastem polskim nad morzem, a pretenduje zupełnie słusznie do tego, aby była największym miastem na polskim Pomorzu — aby się rozrosła do potęgi większej, aniżeli Gdańsk. I nie tylko chodzi o to, aby była większym portem, albowiem już nim jest, lecz by się stała twierdzą kultury i ducha polskiego nad Bałtykiem, gdyż taka jest jej misja, nakreślona



jej przez bieg wypadków dziejowych i potrzeby narodu polskiego.

Reasumując to, cośmy poprzednio powiedzieli o polskim wybrzeżu morskim, jako całości, okazuje się, iż Gdynia jest realnym ośrodkiem, z którego płyną fale sił rozwojowych na całe wybrzeże. Matkuje ona niejako całemu wybrzeżu i zasila je sokami żywotnymi, które sama czerpie z całego kraju. A te jej właściwości i siły, mają wpływ dobry, albowiem wybrzeże nasze, na którym Niemcy pozostawili po sobie rzetelną biedę, braki dróg i połączeń kolejowych — dziś rośnie duchowo i gospodarczo — a owego pędu, zmierzającego do ugruntowania Polski nad Bałtykiem, nie zatrzyma żadna moc człowieka.

Słup graniczny nad polskim morzem.



W. Skup.

GDYNIA — PORT

Ze starych swoich ziem nadbałtyckich odrodzone Państwo Polskie otrzymało tylko wąski skrawek, obejmujący zaledwo 140 km. brzegu morskiego. Odzyskane na mocy Traktatu Wersalskiego wybrzeże, na którym wojska młodej Rzeczypospolitej zatknęły nanowo biało-czerwoną banderę w dniu 10 lutego 1920 r., objęliśmy w posiadanie w stanie niemal dziewiczym.

Błota, torfowiska, wydmy piaszczyste, z pośród których gdzieniedzie sterczały smutnie odymione kominy biednych wiosek kaszubskich, jak gdyby żaląc się na los swój okrutny, biedę i celowe zaniedbanie przez rządy zaborcze tej rdzennie polskiej połaci kraju... Ruiny portu rybackiego w Helu, którego molo drewniane świeciło wyrwami po deskach, połamanych i uniesionych przez burze i minjaturowy basen w Pucku, dający schronienie przed wichrem nielicznym łodziom rybackim, uzupełniały tę mało zachęcającą całość.

W tym stanie rzeczy mogliśmy korzystać z naszego „dostępu do morza“ chyba tylko w tym celu, aby się w niem wykapać lub, w najlepszym razie, wyjechać łodzią na spacer.

Położony przy ujściu polskiej rzeki Wisły, polski niegdyś port Gdańsk, nie został nam przyznany. Aby osłodzić tę gorzką dla Polski pigułkę i umożliwić jej przełknięcie, powołano do życia wolne miasto Gdańsk, włączając do jego obszaru szereg okolicznych, rdzennie polskich wsi kaszubskich. Państwu Polskiemu przyznano szerokie prerogatywy

co do wolnego i nieograniczonego korzystania z portu gdańskiego.

Niestety, rzeczywistość wykazała, jak dalece rozstrzygnięcie powyższe było błędne. Wrogi Polsce czynnik, wykorzystując niedociągnięcia traktatowe, od samego początku piętrzyły przed nami niezliczone trudności, nie tylko na drodze do normalnego współżycia Polski z Gdańskiem, lecz również jeśli chodzi o wykorzystanie przez Polskę samego portu i to w okresie, gdy nad krajem naszym wisiała groźba inwazji bolszewickiej.

Strajki, sabotaże, napady, prowokacje, sprawiały, że korzystanie z portu gdańskiego było dla Polski prawie niemożliwe.

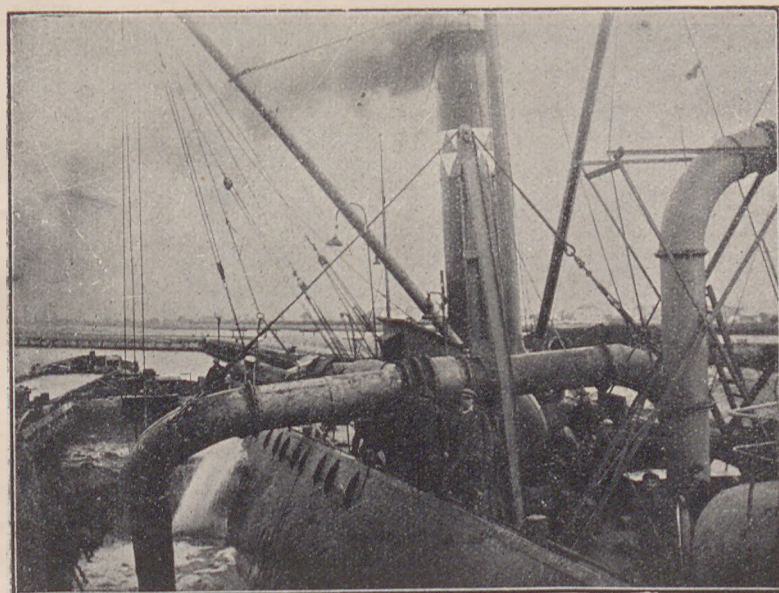
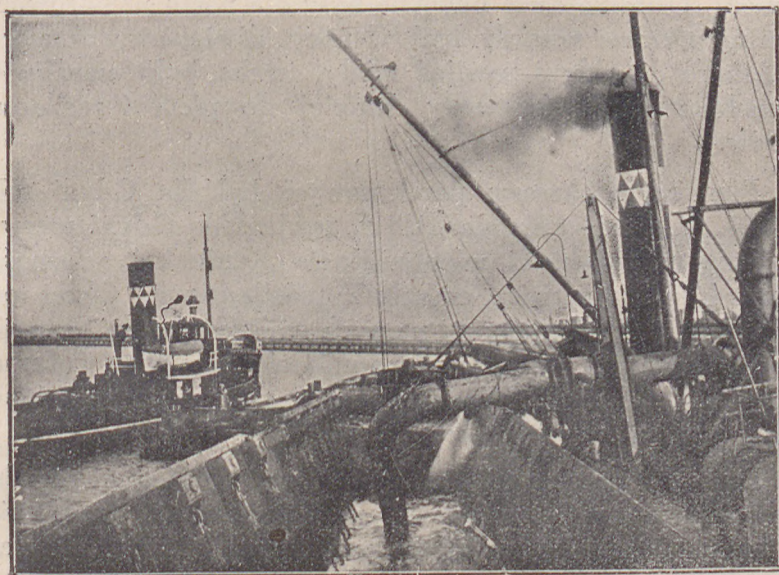
Z tego też względu już w r. 1920, na mocy rozkazu Naczelnego Wodza, przystąpiono do budowy własnego portu w Gdyni, bijąc pierwsze pale pod prowizoryczne molo drewniane.

Początkowo roboty były wykonywane z funduszy Ministerstwa Spraw Wojskowych. Pierwsza dotacja na cele budowy portu w Gdyni została wyasygnowana przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w listopadzie 1920 r. Wynosiła ona 40 milionów marek polskich.

Ze względu na katastrofalny spadek marki, nieustanne zmiany rządów oraz panujący w kraju chaos powojenny, rozbudowa portu posuwała się bardzo nieznacznie naprzód.

W r. 1921 wybudowano 460 m. molo i część falochronu oraz połączono ów prowizoryczny port boczną koleją ze stacją w Gdyni. Molo i falochron zbudowane były z pali drewnianych, wbitych w dno morskie za pomocą kafarów. Przestrzeń wewnętrzna pomiędzy palami wypełniona była kamieniami. W trakcie dalszej planowej rozbudowy portu, na miejscu pierwszego molo prowizorycznego, zbudowano szerokie, nowoczesne molo, mianowicie molo południowe, na którym koncentruje się przeważna część przeładunku węgla. Prowizoryczny falochron drewniany uległ rozbiórze.

W r. 1922 i 23 doprowadzono prawie do końca prace nad wykończeniem prowizorycznego molo i falochronu, zbudowano warsztaty, tartak, prowizoryczną elektrownię i wieżę

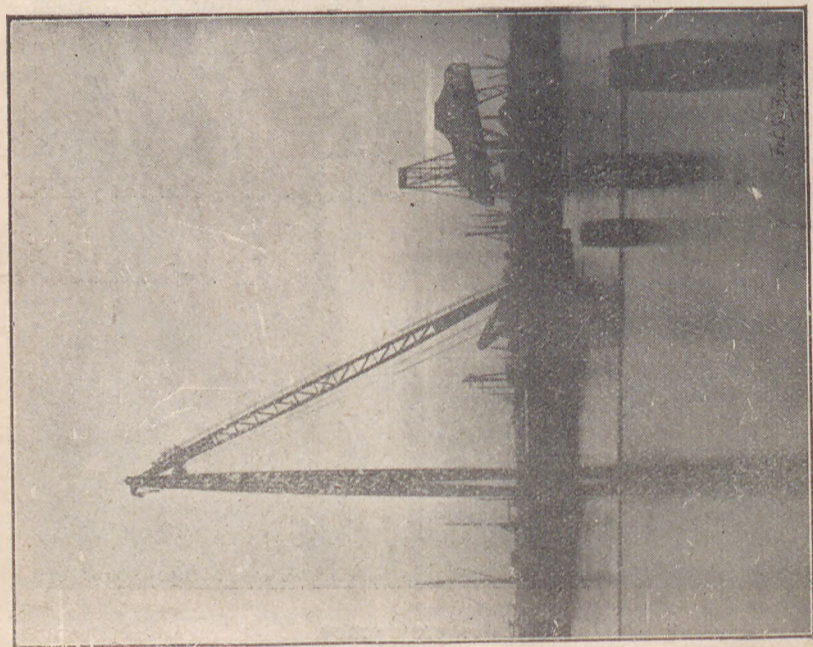


Ryfuler przy pracy

ciśnień. Ostatnie dwie budowle były dla portu nieodzowne. Tereny portowe musiały być w nocy oświetlane, okrętom zaś, które do Gdyni zawijać miały, trzeba było umożliwić uzupełnianie zapasów wody słodkiej do picia i zasilania kotłów.

Pierwszym okresem przełomowym był dla Gdyni rok 1923/24. Dnia 13 sierpnia 1923 r. zawinął do Gdyni pierwszy okręt cudzoziemski, mianowicie s/s „Kentucky“, własność francuskiej Compagnie Generale Transatlantique. Okręt ten przyjął na pokład transport naszych emigrantów do Francji, zapoczątkowując regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portem Le Havre, którą później utrzymywały dwa inne statki tego towarzystwa: s/s „Pologne“ i „Virginie“.

Dnia 25 września 1923 r. budowa portu w Gdyni została uchwalona przez Sejm. Dnia 3 października 1923 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów upoważnił Ministra Prze-



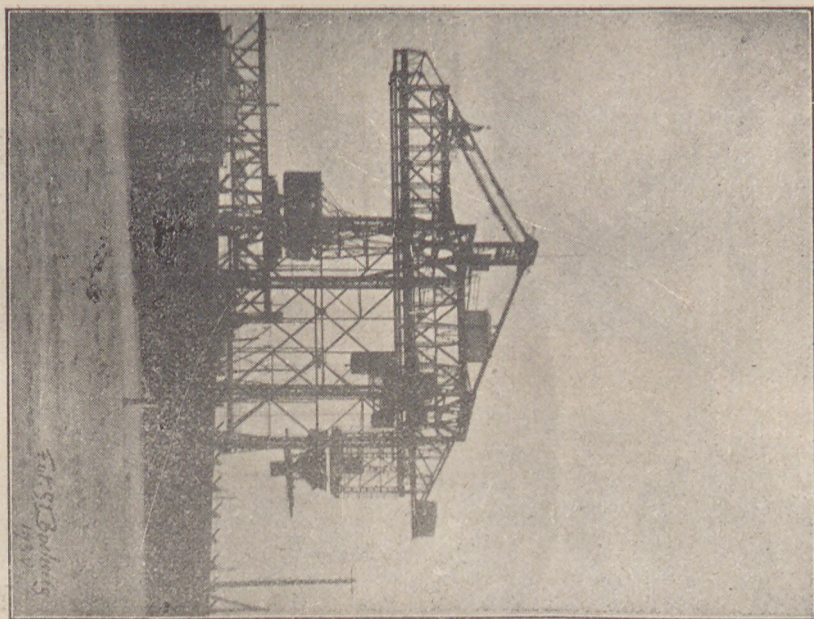
Dźwig pływający Stoczni Gdynińskiej.

myślu i Handlu do pertraktowania z zagranicznymi firmami fachowymi w sprawie powierzenia im dalszej budowy portu w Gdyni.

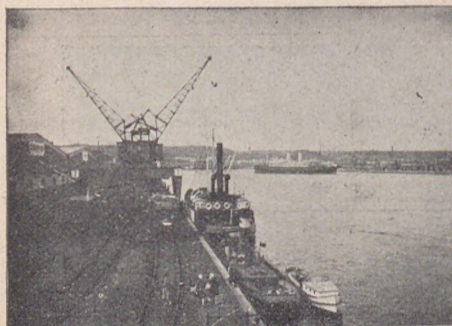
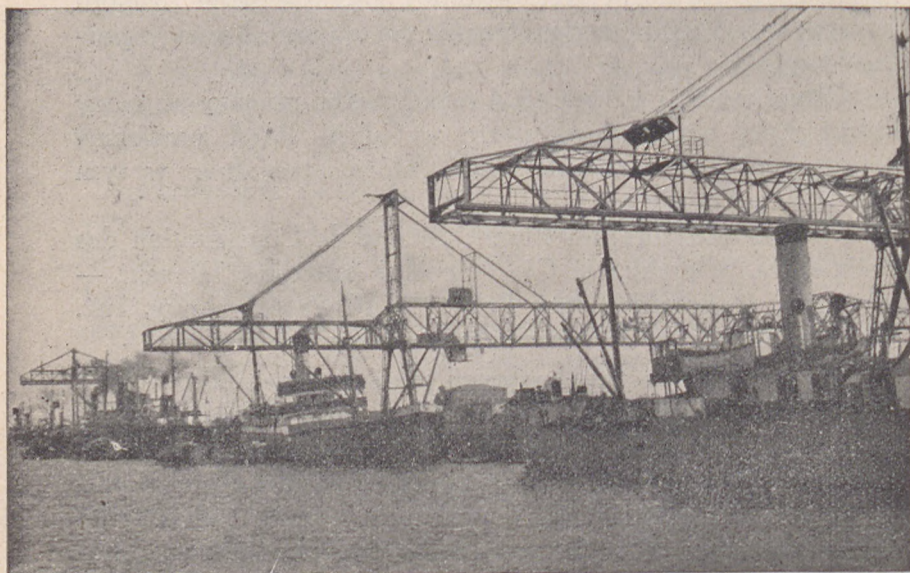
Wreszcie dnia 4 lipca 1924 r. podpisano umowę, na mocy której pracę nad budową portu w Gdyni Rząd powierzył konsorcjum francusko-polskiemu, które specjalnie w tym celu zostało założone.

W skład konsorcjum weszli: Société de Construction des Batignolles, Schneider & Cie i Société Anonyme Hersent — ze strony francuskiej oraz Polski Bank Przemysłowy, Inż. Wł. Rummel i inż. T. Nosowicz ze strony polskiej.

Wykonanie robót czerpalnych przejęła firma holenderska Ackermann & van Harren, wszelkich zaś innych robót — firma duńska Hojgaard & Schultz. Przejęcie robót przez konsorcjum prywatne oraz stabilizacja naszej waluty przyczyniły się do wzmożenia tempa rozbudowy portu. Pierwotna umowa opiewała na wykonanie z końcem roku 1930 prac bu-



Wyrzutnica wagonowa firmy „Polskarol”



Fragmenty portu w Gdyni.

dowlanych w porcie, umożliwiających przeładunek roczny dwa i pół miliona ton. Prace wykonywano według zatwierdzonego przez Min. P. i H. planu, opracowanego przez inż. T. Wendę. W r. 1925, na skutek strajku w Gdańsku, odeszły przez Gdynię pierwsze transporty węgla. Wobec absolutnego braku urządzeń przeładunkowych, ładowano sposobem zupełnie pierwotnym. Z podstawionych pod statek węglarek sypało węgiel do wielkich kubłów żelaznych, które, za pomocą wind okrętowych, transportowano do ładowni okrętu.

Dziś podobny sposób ładowania jest w Gdyni nie do pomyslenia. Zwinne dźwigi, zaopatrzone w specjalne chwytaki, potężna wywrotnica wagonowa lub niemniej sprawne urządzenia taśmowe, w ciągu sześciu godzin załadują pod pokład taki okręt, jaki poprzednio ładowanoby z tydzień!

Parowiec łotewski „Mary“ był pierwszym okrętem, który w Gdyni ładował, stolica Łotwy Ryga — pierwszym portem, do którego na statku „Mary“ odpłynął z Gdyni ładunek węgla polskiego.

Następnym okresem przełomowym, o szerszem dla Gdyni znaczeniu, był rok 1926. Strajk węglowy w Anglii przyczynił się w wielkiej mierze do aktywizacji eksportu naszego węgla, otwierając tem samem drogę do szybkiego rozwoju młodego portu naszego. Poza tem, zmiana systemu rządzenia krajem, wpłynęła na szybkie ustabilizowanie się stosunków wewnętrznych w Polsce, dzięki czemu, kwestja rozbudowy Gdyni oraz zaniedbane dotąd sprawy morskie wysunęły się na czoło zagadnień naszej polityki państwowo-twórczej. To też, znane nie tylko w całej Polsce, lecz również daleko poza jej granicami, amerykańskie tempo rozbudowy Gdyni, zaczęło się dopiero w drugiej połowie r. 1926-go.

Nastąpił złoty okres Gdyni. Zagrzmiały kafary, zaturkotały betoniarki, zaskrzypiały dragi. Liczne rzesze robotników ruszyły do pracy, pulsującej w dzień i w nocy. Z dnia na dzień zmieniała Gdynia swe oblicze. Gdzie do niedawna jeszcze było morze, wyrastał ład. Gdzie był ład, rozbrzysły błękitne wstęgi wody. Znikały torfowiska, pochłaniane przez dragi żarłoczne. Na ich miejscu migotały w słońcu głębokie baseny portowe, ujęte w mocne karby żel-betowych nabrzeży.

A obok, na sztucznie usypanem za pomocą ryfulerów podłożu, wyrastały potężne mury budowli portowych. Magazyny, gmachy urzędowe, chłodnia, łuszczarnia ryżu, olejarnia... Równocześnie rozbudowuje się portowy węzeł kolejowy i wyposaża się port w dźwigi i środki przeładunkowe.

I wieś kaszubska Gdynia zbudziła się z letargu. Strzeliły ku niebu wielopiętrowe budynki, coraz liczniejsze, okazalsze, coraz bardziej zwarte. Stare chatki rybackie, pochylone pod brzemieniem lat, o strzechach słomianych, szerniałych, mchem zielonym porośniętych — tuliły się nieśmiało do stóp młodych olbrzymów, smutne, zadumane.

Czy marzyły o latach minionych, pełnych ciszy. Czy przeraził je ustawiczny jazgot pogłębiarek, przeraźliwy gwizd syren okrętowych, łoskot kafarów i, podobny do grzmotu odległego, huk pierwszych, spadających do czarnej czeluści ładowni okrętu, węgla brył?

A może przeczuły bliski swój koniec i dlatego są smutne?

A tymczasem życie idzie dalej. Nie idzie — pędzi w tempie zawrotnem, mknie jak wichur — jak nawałnica, burząc piętrzące się po drodze przeszkody. Znikają sławne „ulice“ gdyńskie, osypujące przechodnia tumanem pyłu podczas suszy, wciągające go w zdradzieckie, wypełnione grząskiem błotem wyboje, po każdym bardziej obfitym deszczu. Na ich miejscu prężą się dumnie ulice nowoczesne, wyłożone kostką lub polyskujące gładką nawierzchnią asfaltową.

Rośnie port, rośnie miasto, rośnie ludność nadmorskiej stolicy Rzeczypospolitej.

Rośnie w nigdzie dotychczas nie notowany sposób ruch okrętowy i obroty towarowe młodego portu. Szybki wzrost przeładunków powoduje przyspieszenie o jeden rok terminu zakończenia pierwszego okresu budowy portu. Równocześnie zachodzi nieodzowna potrzeba rozbudowy systemu połączeń kolejowych Gdyni z ośrodkiem przemysłowym kraju, bowiem jedyne połączenie przez Gdańsk nie wystarcza.

Aby usunąć i tę przeszkodę, hamującą rozwój Gdyni, Rząd przystępuje do budowy magistrali kolejowej Górny Śląsk — Gdynia, po której już w roku 1933 pędzą ku Gdyni obciążone węglem pociągi.

W obecnym stadium rozbudowy port w Gdyni przedstawia się, jak następuje:*)

Powierzchnia portu wynosi — 950 ha; w tem obszar wodny 320 ha; głębokość portu — od 6 do 12 m, długość falochronu — 2.573 m., długość nabrzeży, oddanych do eksploatacji 8.591 m; długość portowych torów kolejowych 150 km.

Wypożyczenie techniczne: Ilość ogólna dźwigów 51. W tem dźwigów portalowych 35, dźwigów półportalowych 9, dźwigów mostowych 3, dźwigów pływających 1, urządzeń taśmowych 2, wywrotnica wagonowa 1. Ponadto w ciągu r. 1934 przybędzie dźwigów 8.

Magazyny portowe: Gdynia posiada 33 magazyny portowe do składowania rozmaitych towarów. Powierzchnia składowa tych magazynów obejmuje 152.369 m kwadr.

Ruch portowy i obrót towarowy: Jak już wspominaliśmy poprzednio, ruch portowy i obrót towarowy Gdyni kształtował się bardzo pomyślnie. Wzrastał z roku na rok, w krótkim czasie stawiając Gdynię na czele portów bałtyckich. W r. 1932 obrót towarowy Gdyni, w stosunku do roku poprzedniego, uległ nieznacznej obniżce, co tłumaczy się największym nasileniem kryzysu gospodarczego. Lecz już w r. 1933 znowu wzrasta, bijąc rekord z r. 1931 o blisko milion ton. W ro-

*) Patrz na załączony plan portu.

Gdynia, gmachy „Żegluga Polskiej” i Obserwatorium Morskiego.



ku 1933 Gdynia zajmuje pierwsze na Bałtyku miejsce pod względem ruchu portowego i przeładunku towarów, dystansując port Gdańsk, który od szeregu lat trzymał prymat wśród portów bałtyckich tylko dzięki ładunkom polskim i ulgom, stosowanym przez Rząd Polski względem tego portu.

Jak się rozwijał ruch portowy oraz obroty towarowe w Gdyni, wykazują przytoczone poniżej dane cyfrowe:

Ruch okrętowy w Gdyni:

Rok	Weszło statków:		Wyszło statków:	
	Ilość	Pojemność tys. t. r. n.	Ilość	Pojemność tys. t. r. n.
1925	85	74,9	79	71,5
1926	312	209,9	316	213,1
1927	542	426,7	532	421,2
1928	1.108	984,9	1.093	972,9
1929	1.567	1.442,5	1.575	1.445,4
1930	2.238	2.029,8	2.219	2.014,3
1931	3.144	2.649,6	3.148	2.665,4
1932	3.610	2.831,6	3.604	2.838,6
1933	4.355	3.425,7	4.337	3.401,1

Obrót towarowy w tysiącach ton:

Rok	Import	Eksport	Ogółem
1925	1,6	53,9	55,6
1926	0,3	404,3	404,6
1927	6,4	891,7	898,1
1928	192,7	1.765,1	1.957,8
1929	329,6	2.492,9	2.822,6
1930	504,1	3.121,6	3.625,7
1931	558,5	4.741,6	5.300,1
1932	432,9	4.761,4	5.194,3
1933	935,4	5.272,3	6.207,7

Podstawowymi artykułami w wywozie przez Gdynię są: węgiel, drzewo, bekony, jaja, nawozy sztuczne, cynk, ryż łuszczone i przetwory ryżowe, makuchy i, ostatnio, szyny

kolejowe. W przywozie: złom żelazny, piryty, tomasyna, ryż surowy, śledzie, orzechy i nasiona oleiste, owoce południowe, tytoń, kawa, herbata oraz ostatnio bawełna.

Do r. 1935 bawełnę importowano do Polski przez Bremę. Dzięki inicjatywie Rządu, sprowadza się obecnie ten, niezbędny dla naszego przemysłu włókienniczego, surowiec przez Gdynię.

W strefie wolnocłowej, zbudowano olbrzymi magazyn do składowania bawełny. Magazyn ten znajduje się w zarządzie Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni.

Połączenia Gdyni z innymi portami.

Gdynia posiada regularne połączenia okrętowe z następującymi portami: Aalesund, Accra, Adelaide, Alexandria, Alexandrette, Alger, Alicante, Amsterdam, Antwerpja, Bahia, Barcelona, Beira, Bergen, Beirut, Bilbao, Bona, Bordeaux, Bremen, Brisbane, Buenos Aires, Burgas, Burutu, Cadiz, Candia, Cape Town, Cartagena, Casablanca, Catania, Constanta, Cottonou, Drammen, Dunkierka, Durban, East London, Freemantle, Galveston, Genua, Gibraltar, Göteborg, Grand Popo, Haifa, Halifax, Hamburg, Haugesund, Helsinki, Houston, Hul, Jaffa, Kalmar, Kambo, Karlskrona, Kłajpeda, Kopenhaga, Konstantynopol, Kotka, Kristiansand, Lagos, La Pallice, La Rochelle, Las Palmas, Le Havre, Leningrad, Liepaja, Livorno, Lisboa, Lome, London, Lorencu, Marquez, Malaga, Malmö, Marseille, Melbourne, Malilla, Messina, Montevideo, Moss, Neapol, New Castle, New Orleans, New-York, Norrköping, Odensee, Oporto, Oran, Oskarshamn, Oslo, Palermo, Passajes, Philadelphia, Pireus, Port Harcourt, Rio de Janeiro, Rotterdam, Ryga, Saloniki, Santander, Santos, Savannah, Sevilla, Stavanger, Stockholm, Sydney, Siracusa, Tallin, Tanger, Tarragona, Teneriffa, Tripolis, Trondheim, Tunis, Uddevalla, Valencia, Victoria, Viipuri, Warna.

Wykaz regularnych linii okrętowych oraz tabelę odległości z Gdyni do portów obcych podajemy oddzielnie.

Z GDYNI DO:

Accra	4.540	Mm	Kalmar	170	Mm
Adelaide	11.410	"	Karlskrona	155	"
Alexandria	3.780	"	Klajpeda	110	"
Alexandrette	3.000	"	Konstantynopol	3.785	"
Alger	2.400	"	Kopenhaga	250	"
Alicante	2.270	"	Kotka	510	"
Amsterdam	634	"	Kristiansand	506	"
Antwerpja	730	"	Las Palmas	2.375	"
Bahia	5.230	"	Le Havre	859	"
Barcelona	2.420	"	Leningrand	574	"
Bergen	725	"	Liepaja	159	"
Beirut	3.984	"	Lisboa	1.710	"
Bilbao	1.440	"	Lome	4.840	"
Bordeaux	1.300	"	London	783	"
Bremen	507	"	Malaga	2.040	"
Brisbane	12.590	"	Malmö	249	"
Buenos Aires	7.020	"	Marseille	2.675	"
Cadiz	1.930	"	Melbourne	11.760	"
Cape Town	6.780	"	Messina	3.000	"
Cartagena	2.170	"	Montevideo	6.900	"
Catania	3.030	"	Neapol	3.000	"
Constanta	3.990	"	New Orleans	5.410	"
Drammen	508	"	New York	3.940	"
Dunkierka	727	"	Oporto	1.450	"
Durban	7.690	"	Oskarshamn	209	"
East London	7.458	"	Oslo	518	"
Freemantle	10.080	"	Palermo	2.895	"
Galveston	5.720	"	Pireus	3.470	"
Genua	2.845	"	Rio de Janeiro	5.905	"
Gibraltar	1.980	"	Rotterdam	670	"
Göteborg	578	"	Ryga	320	"
Haifa	3.985	"	Saloniki	3.880	"
Halifax	3.360	"	Santos	6.050	"
Hamburg	533	"	Savannah	4.580	"
Helsinki	420	"	Smyrna	3.605	"
Jaffa	3.985	"	Stavanger	610	"

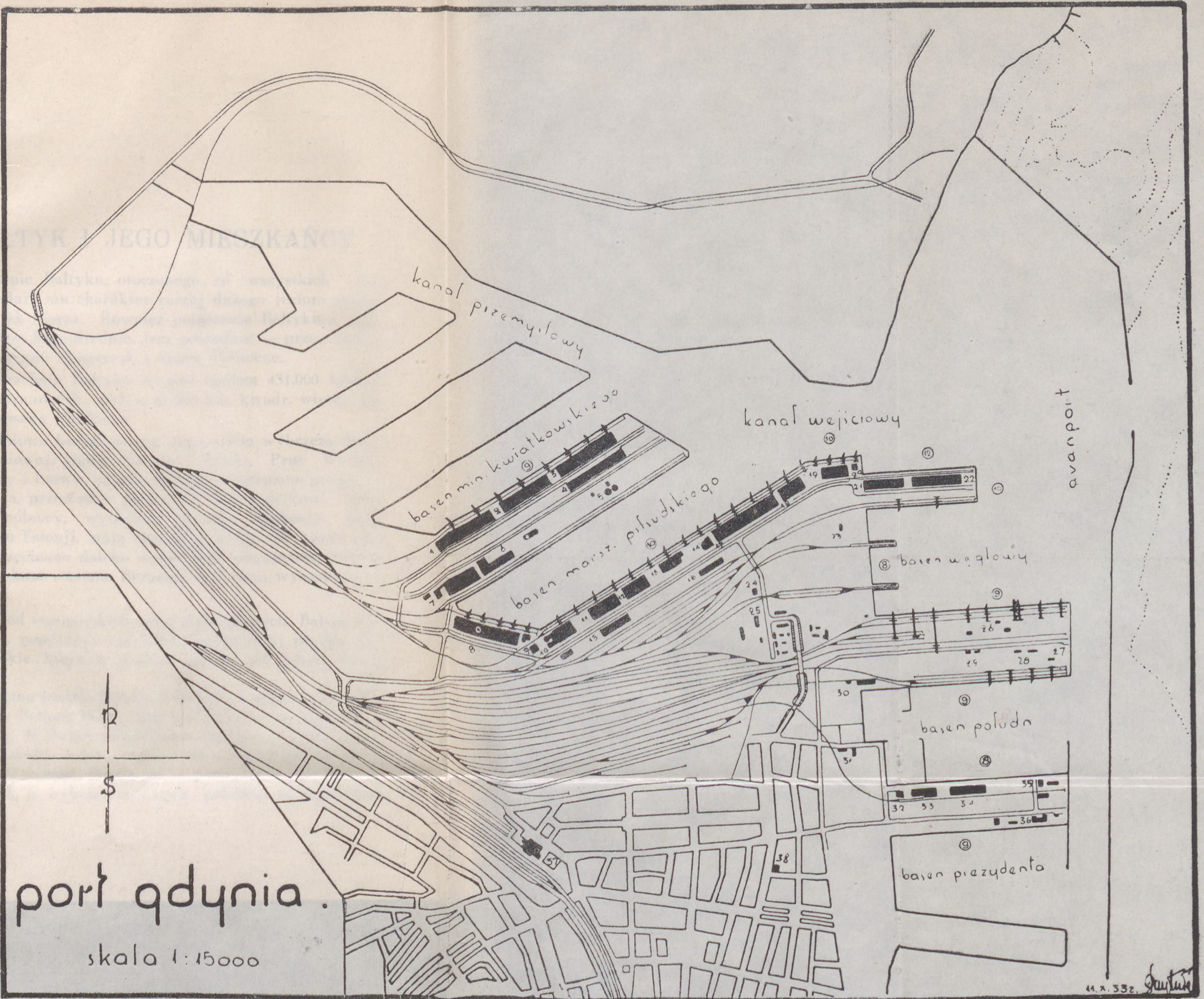
Stockholm	336	„	Trondheim	987	„
Sydney	12.190	„	Tunis	2.765	„
Siracusa	3.000	„	Valencia	2.370	„
Tallin	395	„	Viipuri	530	„
Tanger	2.017	„	Warna	3.950	„
Teneriffa	2.375	„			

Uwaga: Mm = mil morskich. Jedna mila morska = 1852 m.

Linje regularne w porcie gdyńskim

Stała linja okrętowa	Połączenie co:
Gdynia — Gdańsk — Tallin — Kotka — Helsinki	tydzień
Gdynia — Ryga — Gdańsk — Brema	tydzień
Gdynia — Gdańsk — Tallin — Ryga — Kopenhaga — Porty francuskie	2 tygodnie
Gdynia — Stockholm	miesiąc
Gdynia — Karlskrona — Kalmar — Kłajpeda	10 dni
Gdynia — Królewiec — Kłajpeda — Libawa — Ryga	miesiąc
Gdynia — Gdańsk — Helsinki — Mal- mö	tydzień
Gdynia — Arhus — Halmstad — Gö- teborg	2 tygodnie
Gdynia — Gdańsk — Stavanger — Bergen	2 tygodnie
Gdynia — Porty Norwegji Południowej (Gdańsk — Oslo — Moss — Kam- bo — Drammen)	7 dni
Gdynia — Gdańsk — Odensee — Ahus	2 tygodnie
Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga	tydzień

Stała linja okrętowa	Połączenie co:
Gdynia — Hamburg	tydzień
Gdynia — Gdańsk — Hamburg	10 dni
Gdynia — Gdańsk — Hamburg	tydzień
Gdynia — Gdańsk — Antwerpja — Rotterdam	tydzień
Gdynia — Gdańsk — Szczecin — Amsterdam — Kopenhaga	tydzień
Gdynia — Gdańsk — Antwerpja — Rotterdam	2 razy w tygodniu
Gdynia — Hull	tydzień
Gdynia — Londyn	2 tygodnie
Gdynia — Gdańsk — Leith	tydzień
Gdynia — Londyn	2 tygodnie
Gdynia — Gdańsk — Porty Północnej i Południowej Hiszpanji, Portugalji, Gibraltar oraz porty franc. i hiszp. Marokka	2 tygodnie
Gdynia — Gdańsk — Porty morza Śródziemnego	miesiąc
Gdynia — Porty morza Śródziemnego	miesiąc
Gdynia — Kopenhaga — Sycylja — Porty włoskie	2 razy w tygodniu
Gdynia — Sycylja	10 dni
Gdynia — Porty Lewantu	12 dni
Gdynia — Gdańsk — Pasajes — Bilbao i Barcelona	tydzień
Gdynia — Porty Zachodniej i Południowej Afryki	miesiąc
Gdynia — Porty Południowej Ameryki	miesiąc
Gdynia — Porty Zatoki Meksykańskiej	10 dni
Gdynia — New York	2 tygodnie
Gdynia — New York — Halifax	3—4 tygodnie
Gdynia — Porty Australji	miesiąc
Gdynia — Daleki Wschód	miesiąc



Objaśnienia:

○ — głębokość

- 1 — Magazyn wolnościowy
- 2 — Magazyn „Cukroportu”
- 3 — Magazyn bawełniany
- 4 — Magazyn bawełniany
- 5 — Zbiorniki melasy
- 6 — Olejarnia „Union”
- 7 — Łuszcarnia ryżu

- 8 — Magazyn nr. 2
- 9 — Magazyn Międz. Tow. Handl.
- 10 — Chłodnia portowa
- 11 — Magazyn nr. 3
- 12 — Magazyn firmy „Pantarei”
- 13 — Magazyn nr. 4 (American Scantje Line)
- 14 — Magazyn firmy J. Fetter
- 15 — Magazyn nr. 5
- 16 — Magazyn tytoniowy
- 17 — Magazyn firmy „Cukroport”

- 18 — Magazyn firmy „Cukroport”
- 19 — Magazyn nr. 1
- 20 — Kapitanat Portu
- 21 — Hala Pasażerska
- 22 — Magazyn
- 23 — „Skarbobol”
- 24 — Urząd Celny
- 25 — Urząd Morski
- 26 — „Polskarob”
- 27 — „Elibor”
- 28 — „Progress”

- 29 — „Giesche”
- 30 — Stocznia Gdynska
- 31 — Wędzarnie Ryb
- 32 — Magazyny firmy „Mopol”
- 33 — Hala i Chłodnia Rybna
- 34 — Magazyn śledziowy
- 35 — „Polmin”
- 36 — Mag. „Żegluga Polskiej” i „Vistuli”
- 37 — Dworzec kolejowy
- 38 — Izba Przemysłowo - Handlowa

BAŁTYK I JEGO MIESZKAŃCY

Położenie Bałtyku, otoczonego ze wszystkich stron lądem, nadaje mu charakter raczej dużego jeziora śródlądowego, jak morza. Również połączenie Bałtyku z oceanem nie jest bezpośrednie, lecz pośrednie — przez Sund—Bełty, Kattegat, Skagerrak i morze Północne.

Powierzchnia Bałtyku wynosi ogółem 431.000 kilometrów kwadratowych, czyli o 43.000 km. kwadr. więcej, jak obszar Państwa Polskiego.

Południowe brzegi morza, mianowicie wybrzeża Szwecji południowej, Danji, Niemiec, Polski, Prus Wschodnich, Litwy i Łotwy, naogół niewiele wzniesione ponad poziom morza, przeważnie piaszczyste lub wapienne. Natomiast na północy, wybrzeża Szwecji, Finlandji, Rosji i częściowo Estonji, mają charakter górski, są więcej skaliste, poprzecinane daleko w głąb lądu sięgającymi zatokami — fjordami i usiane licznymi skalistymi wysepkami — szcherami.

Z pośród europejskich mórz śródlądowych, Bałtyk jest najpłytszy, pomijając oczywiście nadzwyczaj płytkie morze Azowskie, które, w gruncie rzeczy, jest zatoką morza Czarnego.

Przeciętna średnia głębokość Bałtyku wynosi: w Kattegacie 28 m., w Bełtach 16 m., dalej zaś, na morzu łącznie z zatokami, 71 m. W dwóch miejscach o niezbyt rozległym obszarze, z których jedno znajduje się w odległości 30 mil na wschód od Landsort, drugie zaś — pomiędzy wyspą szwedzką Gotland, a wybrzeżem Łotwy, położone są największe

na Bałtyku wgłębienia, gdzie głębokość wody sięga 470 m w pierwszym i 249 w drugim wypadku. Poza tem, pośrodku zatoki Botnickiej oraz w pobliżu Södra Kvarken, znajdują się wgłębienia, przekraczające 200 m. Największa głębokość zatoki Gdańskiej nie sięga nawet stu metrów.

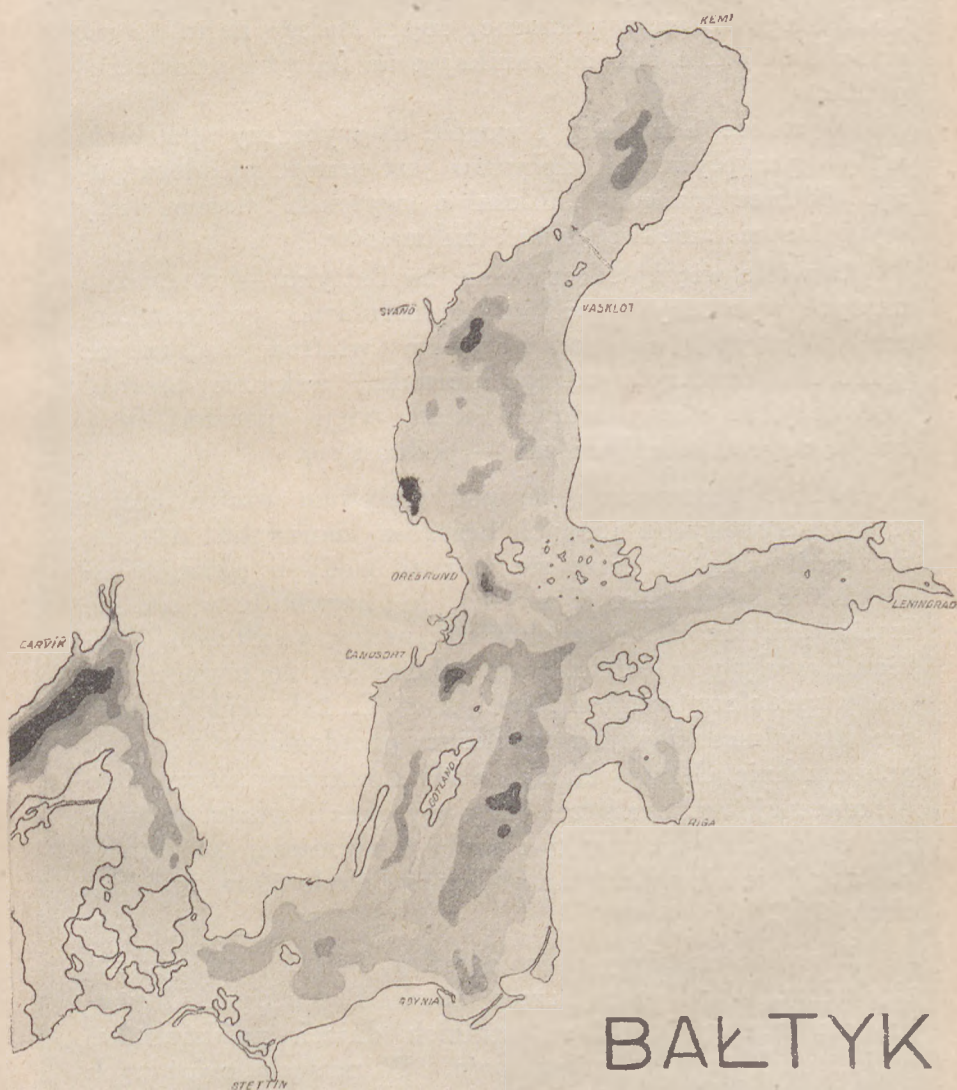
Cechą charakterystyczną Bełt i Kattegatu są wąskie brzozy podłużne o mniejwięcej jednakowej głębokości. Rzucają się one w oczy na mapie izobat tych części morza, sprawiając wrażenie łożysk rzecznych. Fakt ten znajduje potwierdzenie geologiczne, bowiem brzozy te były, w niezbyt od nas dalekim okresie polodowcowym, łożyskami rzek, które łączyły z morzem Północnem Bałtyk — wówczas jeszcze jezioro słodkowodne pochodzenia morenowego.

Dno Bałtyku, w pobliżu lądu oraz na ławicach (Möen, Röne, Ławica Odry, Ławica Słupska, Ławica Środkowa Mała i Wielka) składa się z miążkiego piasku białego lub brązowego z małymi kamyczkami. Na większych głębokościach, przekraczających 50 m., spotyka się przeważnie il szary lub brązowy, albo też twardą glinę.

W wielu miejscach, na znacznej nawet przestrzeni dna morskiego, znajdują się wielkie osypiska kamieni — bądź pochodzenia narzutowego z okresu lodowcowego, bądź też pozostałość po wyspach skalistych, z których fala z biegiem czasu wypłókała piasek lub glinę, stanowiące niegdyś spojenie tych wysepek.

Słoność Bałtyku jest bardzo nieznaczna. Podczas gdy w Morzu Północnem zawartość soli wynosi 35‰, w Skagerraku, już na wysokości Skagen, spada do 30‰, zmniejszając się gwałtownie do 10‰ w Sundzie i Bełtach. W Bałtyku południowo - wschodnim, pomiędzy Sundem a wyspą duńską Bornholm, słoność wody wynosi od 10 do 8‰. W Bałtyku południowym od 8 do 7‰. W Bałtyku środkowym — od 7 do 6‰, zmniejszając się stopniowo w zatokach Botnickiej i Fińskiej od 5‰ do 0. W zatoce Gdańskiej, pod wpływem Wisły, zawartość soli nie zawsze jest jednakowa, wahając się od 7,5 do 5‰.

Zjawisko przyływów i odpływów, znane u wybrzeży oceanów i mórz otwartych, występuje regularnie tylko w cieśninach, łączących Bałtyk z morzem Północnym. Na-



BAŁTYK

GŁĘBOKOŚCI W MTR.

0-50 50-100 100-200 Ponad 200



A. Szczański.

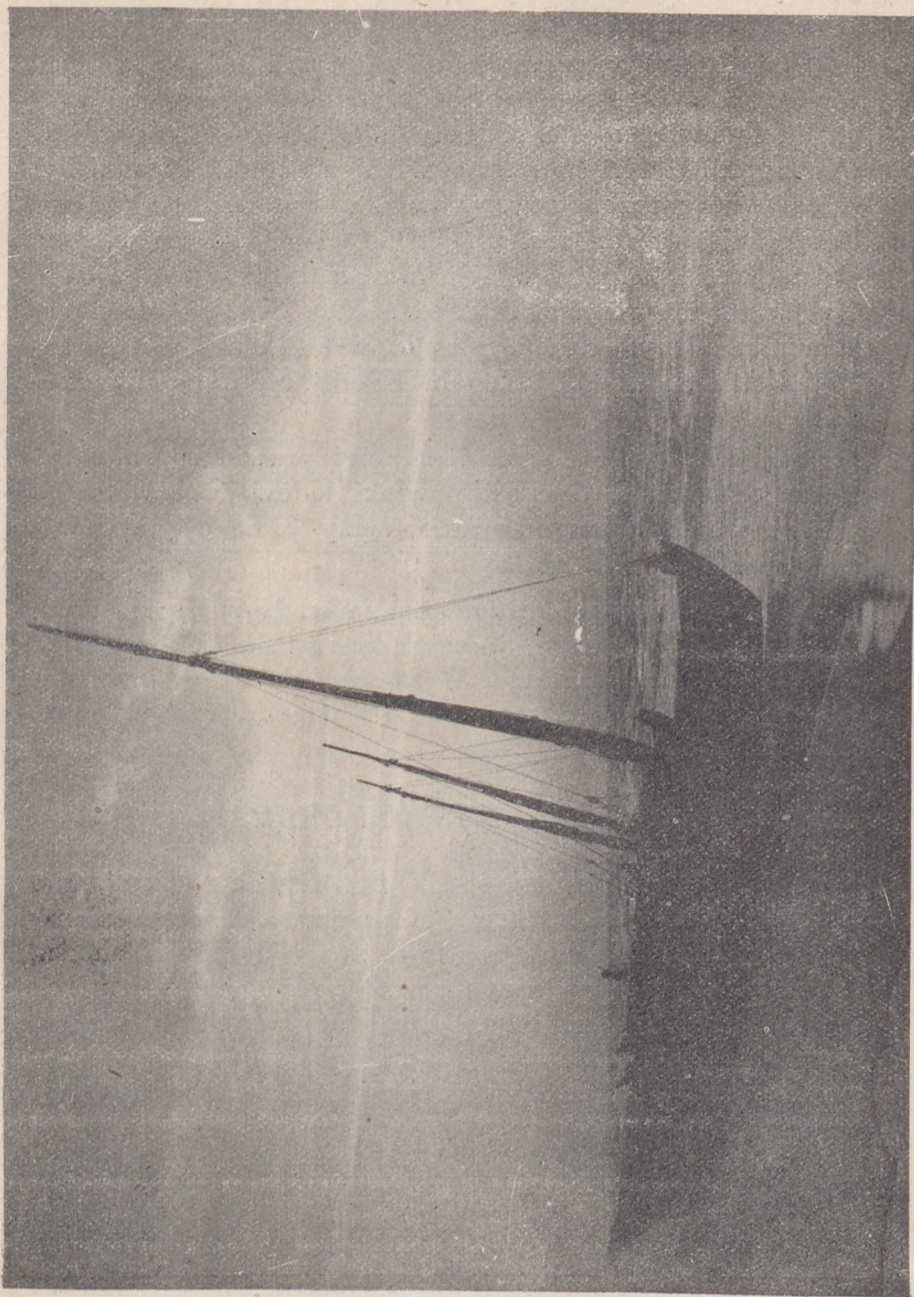
silenie przypływów i odpływów zmniejsza się w miarę oddalenia od morza Północnego. Wahania poziomu morza, związanem z powyższem zjawiskiem, wynoszą: w Skagerraku — u wybrzeży północno - zachodnich półwyspu Jutlandzkiego 0,3 m., w północnej części Małego Beltu 0,2 m., w Sundzie około 0,12 m., zanikając na Bałtyku prawie zupełnie.

W zatoce Gdańskiej i wogóle u wybrzeży polskich, wpływ przypływów i odpływów jest prawie nieodczuwalny. Różnica pomiędzy „niskim“ a „wysokim“ stanem wody wynosi u nas zaledwo około 7 milimetrów.

O wiele więcej odczuwa się na Bałtyku — również u naszych wybrzeży — wahania nieregularne poziomu morza. Występują one pod wpływem wiatrów, wiejących przez czas dłuższy z jednego kierunku, wskutek czego u wybrzeży, ze strony których wiatr wieje, poziom wody opada, u przeciwległych zaś — podnosi się.

Wobec przesuwania się pod wpływem wiatru znacznych mas wody od jednych brzegów morza ku drugim, następuje przemieszanie się warstw wody o różnej ciężkości i temperaturze. Zjawisko to wywołuje w sezonie letnim przykre dla naszych kuracjuszów, gwałtowne oziębienie wody powierzchniowej. Zdarza się, że temperatura wody spada raptownie z 20° C. do 8° C. Tak nagłe oziębienie wody morskiej jest wynikiem przedostawania się na powierzchnię chłodnych mas wody z warstw niższych, o nieznacznej temperaturze. Przy tej okazji warto nadmienić, że na Bałtyku warstwa wody o najniższej temperaturze znajduje się w lecie na głębokości około 50 m. i mierzy około 2° C.

Z nastaniem zimy duże obszary Bałtyku pokrywają się lodem. W północnej części zatoki Botnickiej lód tworzy się przeciętnie już w ostatnich dniach października, ginie zaś dopiero w końcu maja. W portach, położonych u wybrzeży południowych Bałtyku, zwłaszcza w portach niemieckich, zjawisko zamarzania występuje przeciętnie w połowie grudnia, i dopiero w połowie marca, względnie,



Kutry rybackie na brzegu.

jak np. w Królewcu, w początku kwietnia, morze jest całkowicie wolne od lodów.

Najbardziej korzystnie przedstawia się pod tym względem wybrzeże polskie. Gdynia jest przeważnie wolna od lodów. Jedynie podczas niebywale ostrej zimy, w początku r. 1929, port nasz w ciągu około 2 tygodni był zablokowany przez lody. Powłoka lodowa na zatoce Gdańskiej była tak gruba, że z Gdyni na Hel można było iść po lodzie. Zresztą, w tym okresie Bałtyk był wogóle odcięty od innych mórz kuli ziemskiej, będąc pozbawiony komunikacji z morzem Północnym, wskutek całkowitego zablokowania przez lody Kanału Kilońskiego i cieśnin duńskich.

Północna część zatoki Botnickiej prawie co roku zamarza całkowicie. Grubość powłoki lodowej pozwala na utrzymywanie komunikacji pomiędzy Finlandją a Szwecją naprzelaj przez zatokę.

Jak wiadomo, punkt zamarzania wody słodkiej stanowi 0° C. Woda morska, wskutek zawartości soli, zamarza przy niższej temperaturze. W zatoce Gdańskiej, przy słoności około 7‰ , woda zamarza, gdy temperatura jej spadnie poniżej $0,5^{\circ}$ C.

MIESZKAŃCY NASZEGO MORZA*).

Dno morza, podobnie jak i powierzchnia ziemi, nie jest równiną, lecz terenem, urozmaiconym wgłębieniami, wzniesieniami, rowami itp. Największe głębiny dochodzą do dziewięciu kilometrów. Łącznie ze zmianą głębokości, zmieniają się i warunki życia dla istot żywych, zamieszkujących te obszary. Należy bowiem wziąć pod uwagę, że ze zmianą głębokości zmienia się również słoność wody, temperatura i ciśnienie.

Zwierzęta żyjące w głębinach muszą mieć inne przystosowanie do życia, jak mieszkańcy wód płytkich. Stąd ta różnorodność form, spotykanych w morzach różnych

*) Według T. Szeli, Kalendarz Morski 1930.

stref geograficznych i różnych głębokości. W wodach, omywających nasze wybrzeże, niema wielkiej różnorodności form. Nieznaczne głębokości, do stu metrów, mała słoność — około 6^{0/00}, nie stanowią dobrych warunków życiowych dla gatunków, zamieszkujących oceany.

Na dnie morza wre bujne życie. Mijają się całe masy drobnych raczków. Miejscami, na wodach płytkich, do pięćdziesięciu metrów, zaścielają dno olbrzymie ilości drobnych mięczaków o białej, często różowej skorupie. Jest to tak zwany małż rogowiec.

Gdzieniedzie na omszałych kamieniach, szerniałych pniach drzewnych, starych żelaziwach okrętowych, przy czepia się dość duży, dochodzący do czterech centymetrów długości, mięczak o czarnej skorupce t. zw. omiołek jadalny. Na ławicach piaszczystych, na nieznacznych głębokościach, żyją drobne sercówki w skorupkach pięknie żeberkowanych. Silniejsza fala wyrzuca ich całe masy na piaszczyste wybrzeże, zaścielając je białymi skorupkami.

Pośród mułu i torfu, na większych głębokościach, w poszukiwaniu resztek roślinnych i zwierzęcych, służących mu za pokarm, wędruje największy skorupiak — szagwar (podwój).

Wśród drobnych i bezbronnych mieszkańców dna morskiego uwijają się ich wrogowie. Na różnych głębokościach, mniejwięcej do osiemdziesięciu metrów, na dnie mulastem lub piaszczystem, polując na drobne raczki, mięczaki, szagwara, a nawet na drobniejsze ryby, żyją nasze płastugi (flondry). Każdy z nas zna przecież te ryby: płaskie, z jednej strony białe, z drugiej podobne do podłoża, z oboma oczyma na jednej stronie. Żyją one na dnie białą stroną. Kładąc się na podłożu, często przysypują się piaskiem, wystawiając jedynie głowę. Z chwilą, kiedy zbliża się zdobycz, chwytają ją niespodzianie i pożerają.

Za młodu płastugi, po wylęgnięciu z jajka, mają kształt podobny do innych ryb. Pływają grzbietem do góry, brzuchem w dół. Oczy mają symetrycznie rozmieszczone po obu stronach. Z wiekiem oczy zaczynają wędrować na jedną stronę — prawą lub lewą. Również pysk staje się

niesymetryczny. Rybka, żyjąc dawniej na powierzchni wody, zbliża się do dna i ostatecznie kładzie się na jeden bok. Po tej stronie, na której leży ryba, barwik zanika.

Czasem spotyka się ryby, które mają barwik na stronie spodniej, to znaczy na tej, na której leżą na dnie. Są to jednak anomalje, których powstanie nie jest dotychczas wystarczająco wytłumaczone.

W warunkach podobnych jak płastugi żyje kwap żyworodny, zwany też węgorzycą. Jest to rybka, dochodząca do czterdziestu centymetrów, ciekawa z tego względu, że rodzi żywe młode. Jeżeli jesienią rozetniemy brzuch beczułkowaty samiczce tego rodzaju, zobaczymy w jajniku całą masę małych rybek, zwiniętych razem w jeden kłęb. Rybek tych bywa u jednej samiczki do sześćdziesięciu sztuk, każda o wymiarach do czterech centymetrów.

W wodach zimnych, przy dnie, w dużych ilościach żyje dorsz, o pięknej wrzecionowatej budowie, dochodzący do jednego metra długości.

Tuż przy brzegu, w piasku zagrzebuje się cienki, długi do siedemnastu centymetrów, tobias. Połują na niego płastugi.

Z tej przyczyny rybacy używają go jako przynętę do połowu haczykami.

Stałym mieszkańcem stawów, jezior, a także zatoki Puckiej jest węgorz. Należy on do ryb wędrownych, a biologja jego stanowi jedno z najbardziej ciekawych zagadnień naukowych. Jeszcze przed niewiele stosunkowo laty wiedziano o węgorzu, że odbywa jesienią wędrówki z jezior rzekami do morza, lecz nigdy nie udało się uczonym zdobyć jego stadja larwalne. Znano wówczas też małą rybkę żyjącą na powierzchni morza, oznaczoną jako odrębny gatunek, zwany po łacinie *leptocephalus*. Dopiero późniejsze ekspedycje naukowe przekonały się, że „*leptocephalus*“, podobny kształtem do listka wierzby, nie jest osobnym gatunkiem, tylko młodocianą postacią węgorza. Przy dalszych badaniach okazało się, że węgorz z jezior, do których dostał się jako drobny narybek, po kilku latach pobytu

w nich wędruje rzekami do morza, na znaczne głębie około tysiąca metrów i tam odbywa swoje tarło.

Wylęgnięty narybek, w niczem nie podobny do dorosłego węgorza, podobny kształtem do listka wierzby, żyje na powierzchni morza. Po pewnym czasie forma jego zakręgała się, wyglądem zewnętrznym staje się podobna do formy dorosłej jednostki, jednak jeszcze nie ma barwika. Formę tą nazywamy węgorzem szklistym.

W tym stanie zbliża się do brzegów kontynentu i wędruje w olbrzymich ilościach do rzek. Długość jego wynosi wtedy od siedmiu do dziewięciu centymetrów. Narybek ten jest dobrze znany naszym rybakom. Do zarybiania jezior sprowadza się go w wielkich ilościach z Anglii.

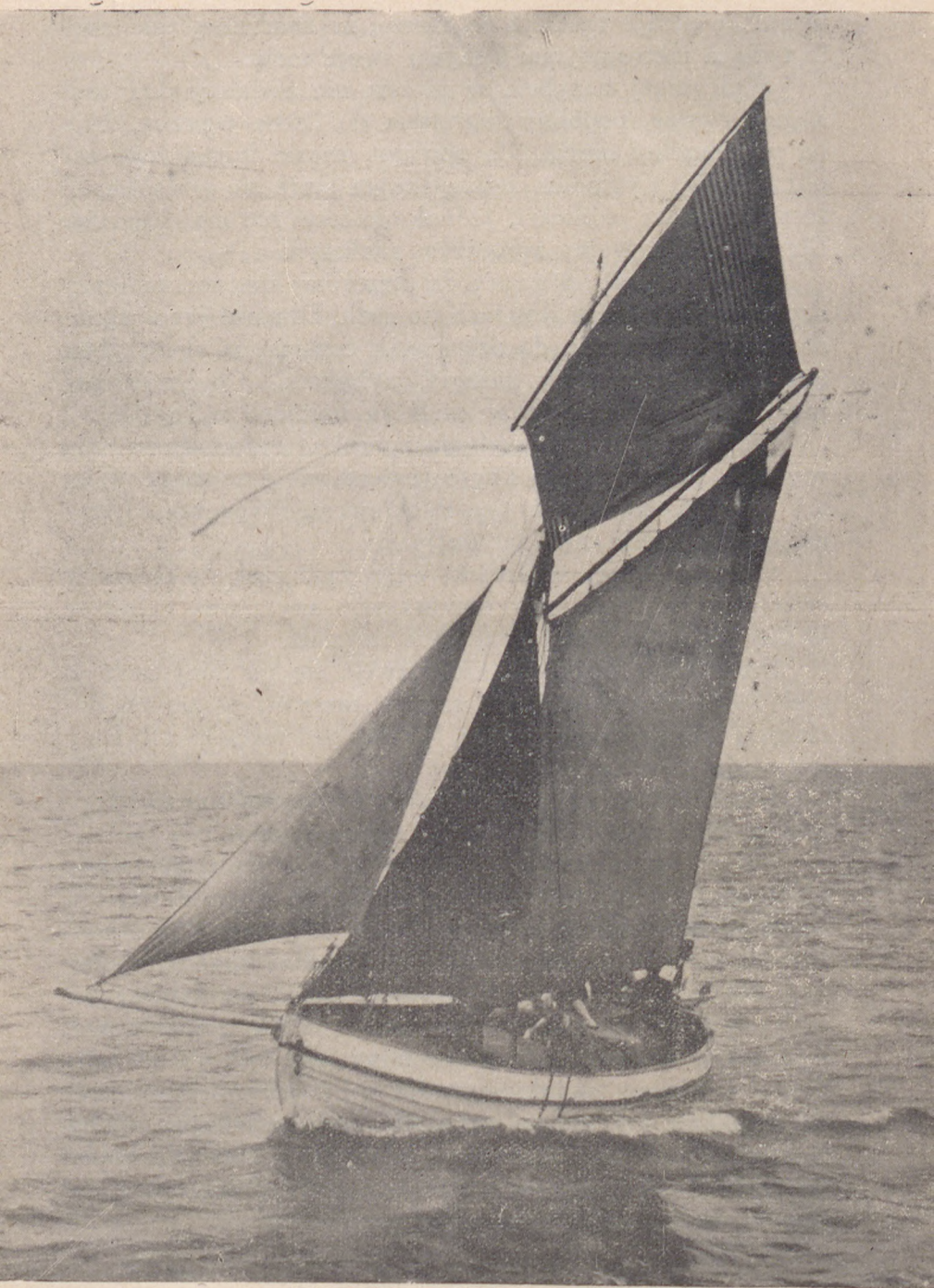
Mimo częściowego podania sposobu rozmnażania się węgorza, biologja jego kryje jeszcze wiele zagadek. Wiemy na przykład, że w zatoce Puckiej część węgorzy zatrzymuje się i żeruje, nie idąc do jezior.

Okres jesienny wędrówki węgorzy z rzek do morza w celach rozrodczych, jest wykorzystywany przez rybaków którzy łowią je wtedy w dużych ilościach.

Szczególnie bujne życie rozwija się na miejscach o głębokości nieznacznej, do sześciu metrów, w zatoce Puckiej, porosłej tak zwanymi łakami podwodnymi. Rybacy nazywają te miejsca „kolkami“.

Charakteryzują się one bardzo bujną roślinnością podwodną, składającą się z glonów i trawy morskiej.

Całe masy małych raczków mijają się w gęstwinie roślinności. Tutaj też mają bardzo dobre miejsce rozwoju młode rybki. Mają bowiem dużo pokarmu i możność ukrycia się przed nieprzyjacielem. Bardzo charakterystyczne dla łak podwodnych są garnele (są to raczki długości do 5 cm. z bardzo długimi różkami) i rybka t. z. iglicznia. Wyglądem zewnętrznym przypomina ona liść trawy morskiej. Cienkimi ogonkami owija się między listkami trawy morskiej i glonów i zupełnie nie wyróżniając się od otoczenia czeka na zbliżenie się zdobyczy. Z chwilą kiedy zbliża się do niej nie przeczuwający niebezpieczeństwa raczek — nagłym ruchem łapie go i pożera.



Kolki wśród morza stanowią jakby wyspy, na których wre bujne życie, a za ich granicą ilość istot żywych znacznie się zmniejsza. Ale i inne części zatoki Puckiej, szczególnie przy brzegach, obok ujść drobnych rzeczek, są zarośnięte wodną roślinnością, wśród której roi się od niezliczonej ilości drobnych żyjątek. Wyższe warstwy wody, ponad dnem, nie są uboższe. Jednak mieszkańcy ich zjawiają się tylko w pewnych okresach — w innych nikną.

W niniejszym szkicu omówione zostaną tylko te formy, które można dostrzedz gołym okiem, które każdy przebywający nad morzem może zaobserwować.

Ryby, które tutaj zostaną omówione, odbywają zwykle wędrówki w łączności z tarłem lub odżywieniem. Do wielkich wędrówców należy łosoś. Podobnie jak węgorz, spędza łosoś część życia w morzu, a część w rzekach, jest jednak między nimi zasadnicza różnica.

Węgorz na tarło węduje z jezior do morza, łosoś zaś odwrotnie. W jesieni, kiedy zbliża się okres jego tarła węduje łosoś w górę rzek i w źródłiskach składa ikrę. Wylęgły narybek przez pewien czas pozostaje w rzekach potem węduje na żerowanie do morza, by z nadejściem okresu dojrzałości wrócić znowu do swojej kolebki — źródłisk rzek. Przy naszych wybrzeżach łowią łososi w jesieni, w zimie i na wiosnę. Badania nad życiem łososi trwają nadal. Szereg interesujących zagadnień odnośnie do gatunków spotykanych u nas łososi, czeka na swoje wyjaśnienie.

W tym samym okresie jesienno — wiosennym przywędrowują do nas w dużych ilościach szprot i śledź.

Wędrówkę tę odbywają prawdopodobnie w celach rozrodczych. Oba te gatunki w pojedynczych egzemplarzach można u nas spotkać właściwie przez cały rok. Jednakże w okresie jesienno — zimowym podsuwają się pod wybrzeże całymi ławicami i stanowią bardzo ważny produkt przemysłowy. W lecie zjawia się u nas makrela. Piękna ta i cenna ryba nie zbliża się nigdy do dna. Dochodzi do długości 50 cm. — kształt ciała wrzecionowaty ułatwia jej

odbywanie olbrzymich wędrówek. Przy naszych wybrzeżach przebywa w czasie 2—3 miesięcy letnich i potem znowu znika na cały rok.

Jak zaznaczono wyżej w naszym morzu niema rozgiazd jeżowców — potwornych głowonogów, tak charakterystycznych dla innych mórz.

Z nielicznych jamochłonów, żyjących w naszych wodach, znana jest wszystkim, którzy byli nad Bałtykiem, meduza — chelbia modra. W lecie, nieco pod powierzchnią wody, możemy łatwo spostrzec masę tych galaretowatych, okrągłych zwierzątek, prostymi ruchami obniżających się w głębinę za każdym silniejszym ruchem wody.

Takie to mniejwięcej gatunki żyją w naszym morzu. Niektóre z nich ze względu na masowe występowanie przyczyniają się do dobrobytu miejscowej ludności.

Chaty rybackie w Helu.



O GDAŃSKU I JEGO PRZESZŁOŚCI

Najstarsze wiadomości o Gdańsku pochodzą z r. 997, kiedy to miasto było punktem oparcia dla misji, kierowanej przez arcybiskupa praskiego św. Adalberta, która miała na celu nawracanie pogańskich Prusaków na wiarę św. Od r. 1139 miasto należało do Polski. Rządzone następnie przez książąt kaszubsko - pomorskich, których dynastia wygasła w r. 1294, po śmierci księcia Mestwina II, wraca do Polski na mocy zapisu ks. Mestwina na rzecz króla polskiego Przemysława II.

Po śmierci Mestwina II rozgorzała walka pomiędzy prawowitymi władcami Gdańska, królami polskimi, a pretendującymi do Gdańska Brandenburczykami. W walce tej „wspierali“ Polskę Krzyżacy, którzy w r. 1308 weszli do warownego zamku gdańskiego jako sprzymierzeńcy, podstępnie wymordowali nieliczną załogę polską, a następnie, w dzień św. Dominika, wycięli 10.000 ludności polskiej, nie oszczędzając nawet kobiet i dzieci. Woda w Raduni od krwi przelanej zabarwiła się na czerwono... Minęły wieki. Z maskujących się znakiem krzyża zbirów teutońskich nie zostało, lecz czyn ich potworny przetrwał do dziś w pieśniach ludności kaszubskiej:

„A w Raduni krwawa woda,
Szkoda ojców, dzieci szkoda!..

Aż do r. 1454 jęczał Gdańsk, dławiony twardym butem krzyżackim. Wreszcie zrozpaczona ludność gdańska połączyła się z innymi miastami pomorskimi w t. zw. Związku Jaszczurczym i, po zwycięskim powstaniu, wy-

pędziła najeźdźców. Wzburzenie gdańszczyzan było tak wielkie, że będący dla nich piętnem niewoli, warowny zamek krzyżacki zniszczyli doszczętnie, nie zostawiając nawet śladu po twierdzy, w której do niedawna rozpierali się butni komturowie krzyżaccy.

Zrzuciwszy pęta niewoli krzyżackiej, Gdańszczanie i ludność Pomorza prosiły króla polskiego Kazimierza Jagiellończyka o przyjęcie ich pod swe panowanie.

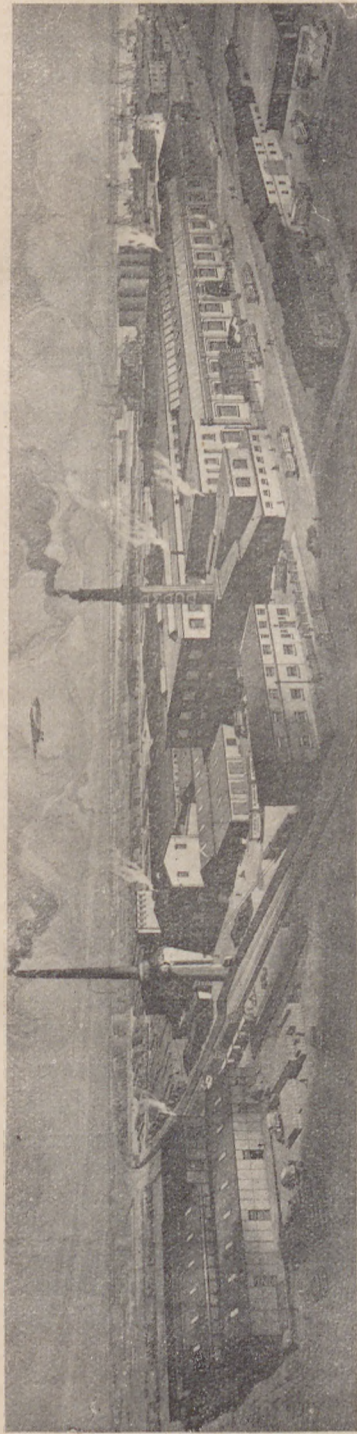
Król przychylił się do tej prośby wskutek czego doszło do wojny z Krzyżakami. Podczas wojny trzynastoletniej Gdańsk wspierał króla polskiego moralnie i finansowo, wzamian za co, po zwycięskim zakończeniu wojny i zawarciu w Toruniu traktatu pokojowego, w którym Krzyżacy wyrzekli się na rzecz Polski Pomorza i Gdańska, król nadał Gdańskowi autonomję Wolnego Miasta, liczne przywileje i dobra, a ponadto ozdobił flagę Gdańską — dwa białe krzyże na czerwonym polu — szlachecką koroną polską.

Po pokoju toruńskim, tj. od r. 1454 Gdańsk był pod panowaniem polskim do r. 1793, przeżywając złoty okres rozkwitu i bogactwa.

Położony przy ujściu Wisły, rzeki, przepływającej przez całą Polskę, jedyny port morski wielkiego państwa, skoncentrował cały polski handel zamorski. Do dnia dzisiejszego wznoszą się nad Motławą wielkie śpichlerze zbożowe z wieku XVI, XVII i XVIII, będąc dowodem namacalnym rozkwitu i potężnej ekspansji Gdańska. Również w tym okresie powstały najpiękniejsze budowle miasta.

Pod drugim rozbiorem Polski, w r. 1793, wkroczyły do Gdańska wojska Fryderyka II (również „sojusznik“ Polski), zdobywając miasto po kilkudniowych rozpaczliwych walkach ulicznych, które Prusacy z broniącą swej wolności dzielną ludnością gdańską stoczyć musieli.

Dławiony przez Prusy, Gdańsk stracił swą pozycję portu światowego, stając się portem drugorzędnym. Hamburg, Brema, Lubeka, Szczecin, Królewiec nawet, zdystansowali świetne niegdyś miasto portowe.



ZAKŁADY AMADA



FABRYKI TŁUSZCZÓW JADALNYCH

GDAŃSK

Broschkischerweg 18 — Telefon 21251

MARGARYNA

TŁUSZCZE JADALNE

Na krótki przeciąg czasu, w latach 1807—1814, obsadziły Gdańsk wojska napoleońskie pod wodzą generała Lefèvre, który tytułował się księciem gdańskim.

Gdańsk był portem Księstwa Warszawskiego, tworząc wraz z okolicą Wolne Miasto. Po upadku Napoleona, w r. 1815 Gdańsk znowu wcielono do Prus.

W r. 1919, na mocy traktatu Wersalskiego, z Gdańska i okolicy utworzono wolne miasto, by w ten sposób zapewnić Polsce wolny dostęp do morza.

Wcielenie Gdańska do obszaru celnego polskiego i powiązanie wolnego miasta z Polską, dało w krótkim czasie nadzwyczajne wyniki. Ruch portowy i obrót towarowy portu, w stosunku do lat przedwojennych, wzrosły kilkakrotnie.

Miasto Gdańsk leży przy dopływach Wisły, Raduni i Motławy, oddalone od morza o 5 mil morskich. Głębokość Motławy wnosi 7,5 m., dzięki czemu nawet większe okręty zawijają do samego śródmieścia.

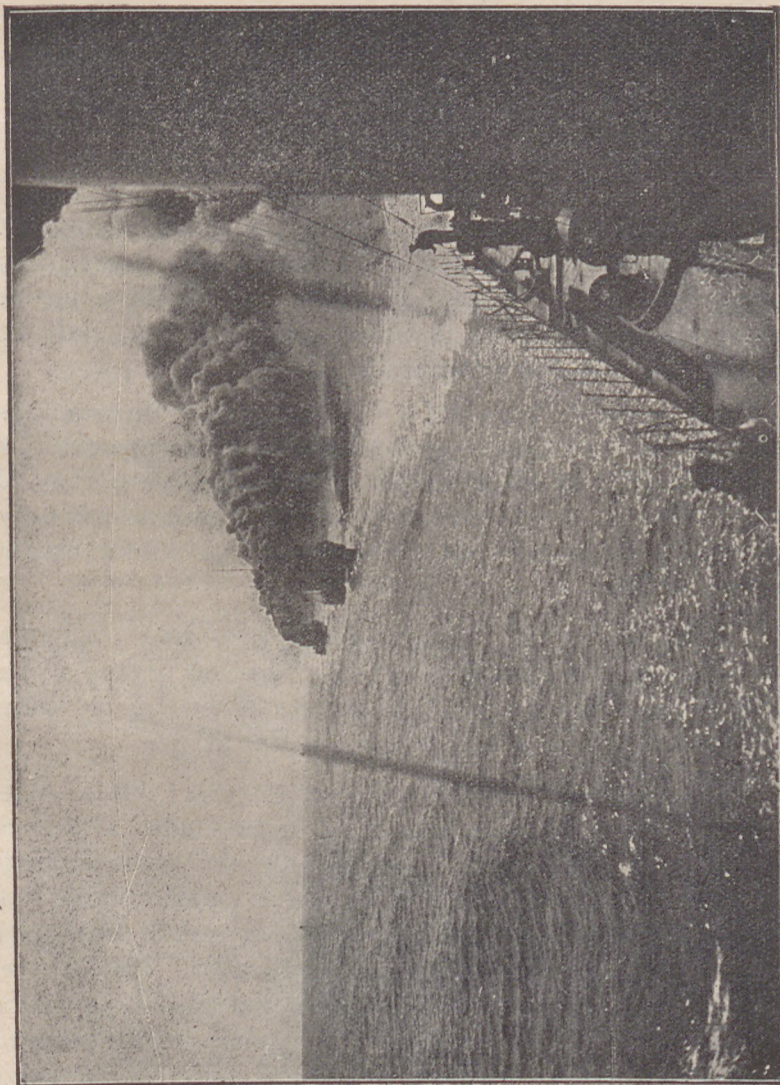
Chlubą Gdańska są malownicze uliczki starego miasta, oraz liczne budowle stylowe, ozdobione licznymi kolorowymi ornamentami. Idąc wzdłuż wąskich uliczek starego Gdańska, odnosi się wrażenie, że jakaś siła czarodziejska wyrwała nas ze zgiełku dwudziestego wieku i przeniosła w średniowiecze.

W Gdańsku zobaczyć możemy liczne pamiątki polskie. Znajdziemy je w ratuszu, ozdobionym orłami polskimi, herbami królów polskich i kutym z miedzi pozłacanym posągami króla Zygmunta Augusta, umieszczonym na szczycie wieży ratuszowej w r. 1561. Na fontannie Neptuna wznoszącej się na Długim Rynku, ozdobionej orłami polskimi i herbami gdańskimi. Na bramie Zielonej, zbudowanej w r. 1564 i ozdobionej herbami Polski, prowincji polskiej Prus i W. M. Gdańska.

W Artushofie, w licznych kościołach, w muzeach, czy na wąskich średniowiecznych uliczkach starego Gdańska przemawia do nas historia. Mówi nam o świetności Gdańska, złączonego z Rzeczpospolitą i o niedoli, gdy był

od Niej oderwany. O łagodnych dobroczynnych rządach królów polskich, brutalnym uścisku krzyżackim i przewrotnych knowaniach pruskich.

I cicho, lecz stanowczo szepce słowa otuchy:
„Gdańsk, miasto niegdyś nasze, znowu będzie nasze“..



Polskie okręty wojenne na morzu.

POLSKĄ RZEKĄ WISŁĄ DO POLSKIEGO MORZA

Polska Żegluga Rieczna „Vistula“ w ciągu paru ostatnich lat pracy swej na Wiśle utworzyła cały szereg linii żeglugowych, łącząc miasta i osiedla nad Wisłą położone, pomiędzy Sandomierzem, a Gdańskiem i Gdynią stałą regularną komunikacją pasażerską.

Na tym rozległym szlaku, posiadającym dużo miejsc ciekawych dla zwiedzających, na przestrzeni przeszło 700 km., parostatki „Spółki Vistula“ przebiegają parę razy na dobę w dół i w górę Wisły, dając możność poznania olbrzymiej połaci środkowej części Polski z jej historycznymi miejscowościami.

Malownicze brzegi Wisły dają przebogaty materiał obserwacyjny dla każdego, kto chce poznać piękno i charakter poszczególnych dzielnic naszego kraju, przez które Wisła przepływa w swoim biegu ku Bałtykowi.

W zrozumieniu walorów turystycznych, jakie daje podróż statkiem po dużej rzece, w porównaniu z wszystkimi innymi środkami lokomocji „Vistula“ poza licznym szeregiem zwykłych jednopokładowych parostatków na różnych liniach, wprowadziła nowe połączenie linią pośpieszną z Warszawy przez Tczew do Gdyni. Na linii tej kursują komfortowe, dwupokładowe parostatki, posiadające salony na pokładzie, kabiny sypialne, radjo, pianina, dobrze zaopatrzone, względnie tanie restauracje, wyszkoloną załogę i należytą obsługę.

Dla stworzenia możności bezpośredniego dojazdu morzem z Wisły do Gdyni, co wymaga statku o specjalnej budowie, typu morskiego, został wprowadzony na tę linię statek salonowy „Carmen“, którego komfortowe urządzenie i szybkość, dochodząca do 14 węzłów (około 26 klm.) na godzinę zapewnia wygodny przejazd z Tczewa do Gdyni. W ten sposób, jadąc statkiem z Warszawy, ma się możność dotarcia do Gdyni, przy jednym tylko przesiadaniu się w Tczewie, nie nastroczającem żadnych trudności, ponieważ przechodzi się ze statku na obok stojący statek.

Wspaniałe widoki ujścia Wisły, portu gdańskiego, przez który się przejeżdża, wyjścia na morze i wreszcie wylaniającej się z morza Gdyni, z jej nowoczesnym portem, dostarczają podróżnym dużo wrażeń i zadowolenia.

Połączenie drogą wodną Warszawa — Gdynia, które kosztem dużych nakładów i wysiłków zostało przez Spółkę „Vistula“ zorganizowane, otworzyło zupełnie nową drogę dla naszej turystyki. Nowy szlak wodny, mało zresztą znany szerokim masom publiczności, ponieważ na odcinku Wisły od Torunia do Gdańska połączenia pasażerskiego za czasów okupacji niemieckiej nie było, może zainteresować każdego, kto chce odetchnąć czystym, świeżym powietrzem, zdobyć nowe wrażenia i poznać duży szmat kraju.

Wygodnie i ładnie urządzone parostatki, kursujące na tej linii nie ustępują zupełnie statkom, kursującym na Renie i mogą zadowolić nawet najwybredniejszą publiczność która, przy stosunkowo niewielkich kosztach, chce odbywać podróż w wygodnych warunkach.



POLSKA MARYNARKA WOJENNA

Sądząc z opisu Miklaszewskiego o zdobyciu przez Bolesława Krzywoustego wyspy Rugji*) wnioskować można, że wówczas właśnie po raz pierwszy w dziejach Państwa Polskiego udział brała w akcji flota wojenna, bez której zdobycie Rugji nie byłoby możliwe. Niestety, wiarygodnych wzmianek o istnieniu floty wojennej w tym właśnie okresie dotychczas jeszcze nie spotkano. Mówię nie spotkano, gdyż nie jest wykluczone, że wzmianki takie w przyszłości znaleźć się mogą, jeśli nie w Polsce, to w innych państwach słowiańskich, zwłaszcza Jugosławji, gdzie znajduje się dużo jeszcze niezbadanego materiału historycznego, traktującego o dziejach Polski.

Pierwsza zupełnie pewna wzmianka o flocie polskiej dotyczy wojny z Krzyżakami w okresie 1462—3, kiedy, po odniesionem zwycięstwie na lądzie, pod Puckiem, Polacy przysposobili do wojny okręty, zarekwirowane Gdańszczanom. Na tych to okrętach w roku 1463 Polacy stoczyli zwycięską bitwę z flotą krzyżacką w odległości mili od Elbląga. — W bitwie tej Krzyżacy stracili około 1000 zabitych. Poza tem w ręce zwycięskiej floty polskiej dostało się kilka okrętów krzyżackich i 600 ludzi z ich załóg.

Po przegranej bitwie Krzyżacy zwrócili się o pomoc do Kawalerów Mieczowych, którzy przysłali im na odsiecz swoją flotę. Flota ta podzieliła wkrótce losy floty krzyżackiej: została zupełnie zniszczona przez flotę polską, wzmocnioną przez okręty mieszczań elbląskich.

*) Według pracy A. Bieńkowskiego, wydanej w New-Yorku w r. 1919.

Na pamiątkę zwycięstw morskich, Król Kazimierz Jagiellończyk nadał miastu Gdańsk, w uznaniu jego zasług, tytuł „Admirała Polskiego“. W czasach późniejszych tytuł admirała nosili hetmani polscy, dowodzący morską siłą zbrojną Rzeczypospolitej.

Po zakończeniu zwycięskiej wojny z Krzyżakami, Polska zawarła umowę w Toruniu (w r. 1466), na mocy której Prusy Królewskie zostały Polsce zwrócone, natomiast Prusy Wschodnie oddane były w lenno Krzyżakom. Wielki Mistrz Zakonu, jako lennik Korony Polskiej, był zobowiązany składać hołd Królowi Polskiemu, padając przed nim na kolana i winien być obecny na posiedzeniach Rady Najwyższej Rzeczypospolitej. Wszyscy Krzyżacy byli uważani, jako naród, pozostający pod opieką Polski.

Podczas panowania Zygmunta Starego, obrano Wielkim Mistrzem Zakonu Albrechta Brandenburskiego, który, nie stosując się do traktatu Toruńskiego, nie chciał złożyć hołdu Królowi Polskiemu. Wówczas, z rozkazu Króla, flota polska wyruszyła z Gdańska do Kłajpedy i rozpoczęła akcję zaczepną. Po zniszczeniu Kłajpedy, flota pośpieszyła przeciw okrętom niemieckim, dążącym na pomoc Krzyżakom i zniszczyła je doszczętnie. Krzyżacy upokorzyli się przed Polską i w dniu 10 kwietnia 1525 r. Albrecht Brandenburski złożył jako lenny książę pruski hołd Królowi Polskiemu na rynku krakowskim. Ten moment dziejów Polski został uwieczniony przez wielkiego malarza polskiego Jana Matejkę na obrazie, przedstawiającym hołd pruski.

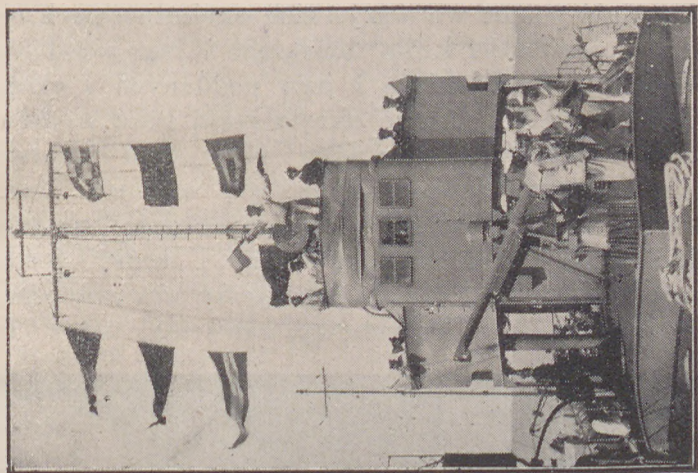
Wielki Mistrz Kawalerów Mieczowych, Fürstenberg, po przejściu na luteranizm, wtrącił do więzienia Arcybiskupa ryskiego, siostrzeńca Króla Polskiego Zygmunta Augusta i skonfiskował wszystkie dobra Arcybiskupie. Król Zygmunt August wysłał do Fürstenberga poselstwo z żądaniem uwolnienia Arcybiskupa, lecz Fürstenberg kazał ścigać posłów królewskich.

Wobec takiego bezprzykładnego postępowania butnych Niemców, Polska była zmuszona wypowiedzieć wojnę Liwonji. Wojna ta mogła być zwycięską dla Polski tyl-

ko w tym wypadku, gdyby Polska posiadała silną flotę. To też na rozkaz królewski przystąpiono do szybkiej budowy okrętów wojennych. Zbudowano ogółem osiemnaście okrętów, z których trzy za pieniądze, stawione do dyspozycji przez księcia królewieckiego, lennika Polski. Okręty te mierzyły od 300 do 360 ton pojemności. Większe z nich posiadały uzbrojenie, złożone z 30 dział. Jak na owe czasy, była to flota potężna. Dowództwo powierzono admirałowi Tomaszowi Sierpinkowi, zaś kasztelana gdańskiego i podskarbiego pruskiego Jana Kostkę mianowano prezydentem marynarki. Załoga rekrutowała się zarówno z mieszkańców województw śródlądowych, jak też z nadbrzeżnej polskiej ludności kaszubskiej.

Potężna flota polska zablokowała wybrzeża nieprzyjacielskie, nie przepuszczając transportów broni, przeznaczonych dla Liwonji lub cara Iwana IV. Że flota nasza nie próżnowała, dowodzą tego skargi królowej angielskiej Elżbiety, króla duńskiego i książąt niemieckich, którzy zarzucali naszej flocie, że napada na okręty handlowe tych krajów. Jak wiadomo okręty handlowe w czasach ówczesnych były uzbrojone narówni z wojennymi. Na skargi obcych panujących Król Zygmunt odpowiadał: „Mam prawo wstrzymać swoich wrogów od powiększenia ich sił.“

Również Gdańszczanie nie byli zadowoleni z naszej marynarki, gdyż admirał Sierpinek wcielał okręty gdańskie do służby wojennej, motywując te kroki podejrzeniem Gdańszczan o zdradę. Pomimo to, że Król rozkazywał zwracać okręty gdańskie, pewnego razu Gdańszczanie schwycili 11 marynarzy polskich i skazali ich na śmierć. Przedstawiciele Gdańska udali się później do Króla (w r. 1571) i na kolanach błagali o przebaczenie, które niestety otrzymali. Potęga morska Polski zasłynęła w całej Europie, a miasta hanzeatyckie, Hamburg, Brema i Lubeka, obrały króla Zygmunta Augusta swoim opiekunem. Po zwycięskim zakończeniu wojny z Liwonją, król rozpuścił flotę, popełniając błąd, który po upływie paru lat przyniósł Rzeczypospolitej niepowetowane szkody.



Ćwiczenia naszych marynarzy.

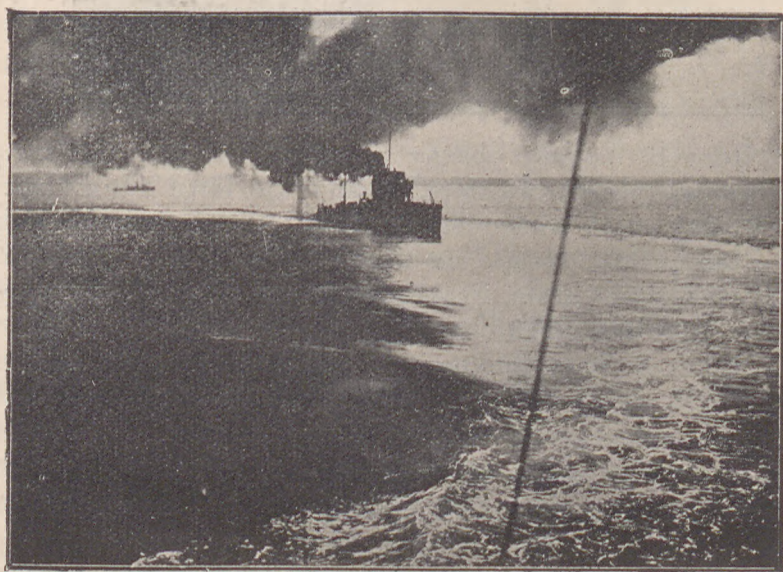
Henryk Walezy, obrany po śmierci Zygmunta Augusta królem pod warunkiem, że zbuduje flotę i przyłączy do Korony port i miasto Narwę, po pięciu miesiącach uciekł do Francji, aby zasiąść na tronie francuskim, opróżnionym po śmierci brata. Przrzeczeń względem Polski, oczywiście, nie dotrzymał.

Stefan Batory, znakomity wódz i dobry organizator, prowadził wojny tylko na lądzie, wskutek czego nie miał czasu na zorganizowanie marynarki. Doceniał jednak znaczenie floty morskiej dla Państwa, dowodem czego może być następujący dokument historyczny z r. 1577, podpisany przez króla podczas buntów Gdańska:

„Dajemy wszem wobec do wiadomości, tak naszym poddanym, jako obcokrajowcom, że do osiągnięcia poważnych rezultatów w naszych zamiarach przeciw Gdańszczanom, flota morska jest niezbędnie potrzebna. Wobec tego rozkazujemy urządzić nasze wojsko morskie Piotrowi Kluzczewskiemu, staroście małogorzańskiemu i naszemu sekretarzowi, jako również burmistrzowi i radcom naszego miasta Elbląga i tak im przykazujemy:

Nie chcąc, aby nasi marynarze otrzymywali miano rabusiów, rozkazujemy, aby oni nie mieli prawa brać w niewolę inne okręta, jak tylko gdańskie. Przeciwnie, rozkazu-

jemy im nieść pomoc we wszystkich okolicznościach okrętom i dobru jegomości króla duńskiego i jego poddanych, jegomości króla szwedzkiego i jego poddanych i okrętom miast hanzeatyckich. Nasze okręta mają brać w niewolę tylko okręta gdańskie, które wam niniejszem darowuję. Oprócz tego zysku, zobowiązujemy się wypłacić naszym marynarzom żołd, wysokość którego będzie oznaczona przez Imci pana starostę małopolskiego i który zostanie wam regularnie wypłacany. Obiecujemy również odszkodowanie wypłacić, według umowy, zawartej przez Imci



Okręty wojenne podczas ćwiczeń na morzu.

Kluczewskiego, tym właścicielom, których okręty będą używane w bitwach morskich. Oprócz tego obiecujemy tymże właścicielom uwolnienie od wszelkiego cła.

Dan w obozie pod Gdańskiem, dnia 28 lipca roku pańskiego 1577. Stefan Batory“.

Tego samego dnia Stefan Batory rozkazał Kluczewskiemu uzbroić i uporządkować okręty.

Król Zygmunt III dbał nie tylko o rozbudowę floty, lecz również o jaknajlepsze wyszkolenie marynarzy. Pro-

fesorowie artylerji otrzymali rozkaz, aby uczyli nietylko sztuki artylerji polowej, lecz także morskiej.

Jan Chodkiewicz, który podczas wojen z Liwonją otrzymał stopień admirała, odniósł wiele zwycięstw na morzu i lądzie. W r. 1609 zdobył Dźwinoujście i Parnawę, oraz 2 okręty szwedzkie. Po uzupełnieniu floty kilkoma okrętami, zakupionemi u Anglików i Holendrów, Chodkiewicz wydał Szwedom bitwę i odniósł zwycięstwo.

Następcą Chodkiewicza był generał Zypelman, który miał pod swojemi rozkazami dziewięć okrętów, zbudowanych kosztem Zygmunta III. Dnia 28 listopada 1627 r. flota polska stoczyła bitwę z flotą szwedzką w pobliżu Oliwy. Po stronie polskiej walczyło dziewięć okrętów, po stronie szwedzkiej jedenaście. Bitwa zakończyła się zwycięstwem floty polskiej. Dowódca floty szwedzkiej Mikołaj Hogen-skjold zginął w walce. Kilka swych okrętów Szwedzi wysadzili w powietrze, dwa okręty szwedzkie zostały zdobyte przez zwycięską flotę polską, reszta zaś ratowała się ucieczką do portu Piławy. Po upływie dwu lat znowu doszło do bitwy pomiędzy flotą polską a szwedzką, również zwycięskiej dla naszej floty. Zdobyto wówczas jeden okręt nieprzyjacielski.

Powodzenie naszej floty wywarło wielkie wrażenie na mężach stanu ówczesnej Europy. Dyplomacji hiszpańskiej udało się skłonić króla, by wysłał naszą flotę do Wismaru na pomoc cesarzowi Ferdynandowi II przeciw Danji, wzamian za co Hiszpanja obiecała dopomóc Zygmuntowi do otrzymania korony szwedzkiej. Umowa ta została jednak odkryta przez nieprzyjaciół, Danja połączyła swą flotę ze szwedzką i napadła na flotę polską. Pomimo bohaterskiej obrony Krzysztofa Arciszewskiego, admirała cenionego nietylko w Polsce, lecz i zagranicą, zwłaszcza w Holandji i Ameryce, flota nasza została rozbita, a w ręce zwycięzców dostało się kilka naszych okrętów i 120 armat.

Król Władysław IV postanowił powiększyć morskie siły zbrojne Rzeczypospolitej. Przy budowie okrętów czynne były nietylko stocznie w Gdańsku, lecz również i w Pucku, gdzie prócz okrętów budowano specjalne po-

mosty na pontonach. Stocznie były pod dyрекcją Jansena Zwana, który, w uznaniu zasług, otrzymał od króla puhar srebrny.

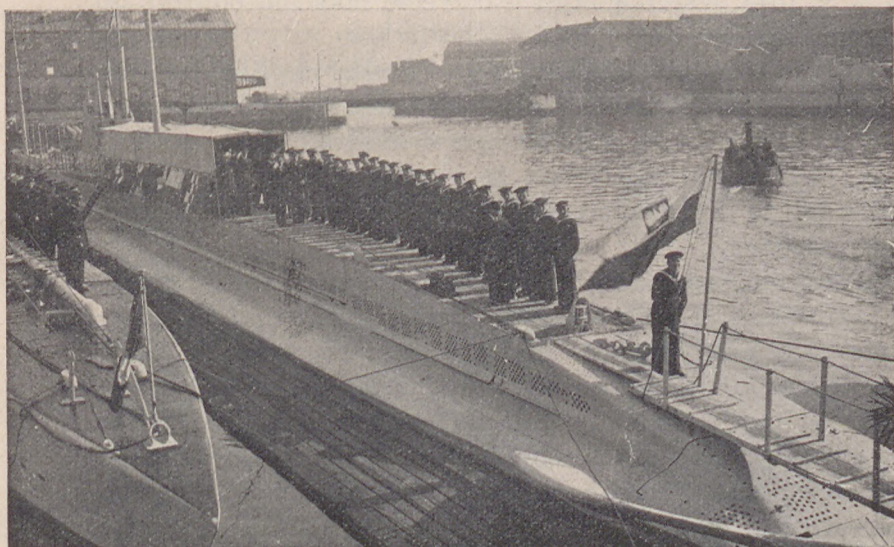
Król Władysław IV osobiście oglądał wybrzeże i rozkazał wybudować dwa forty na półwyspie Helskim: Władysławów i Kazimierz.

Starostowie nadbrzeżni otrzymali rozkaz, aby czuwali nad wszelkiem ułatwieniem w zaopatrywaniu w żywność okrętów floty wojennej. W r. 1637 Król nakazał pobór podatków na utrzymanie floty na morzu Bałtyckiem. Admirałami floty królewskiej zostali mianowani Guldenstern i Władysław Denhof. Orędzie królewskie, wydane do oficerów artylerji w r. 1634, kończyło się słowami: „Nieprzyjacielowi powinniście okazać należytą wżgardę, tak na lądzie jak i na morzu”. Było to więc pierwsze rozporządzenie królewskie, wydane łącznie do armji i floty.

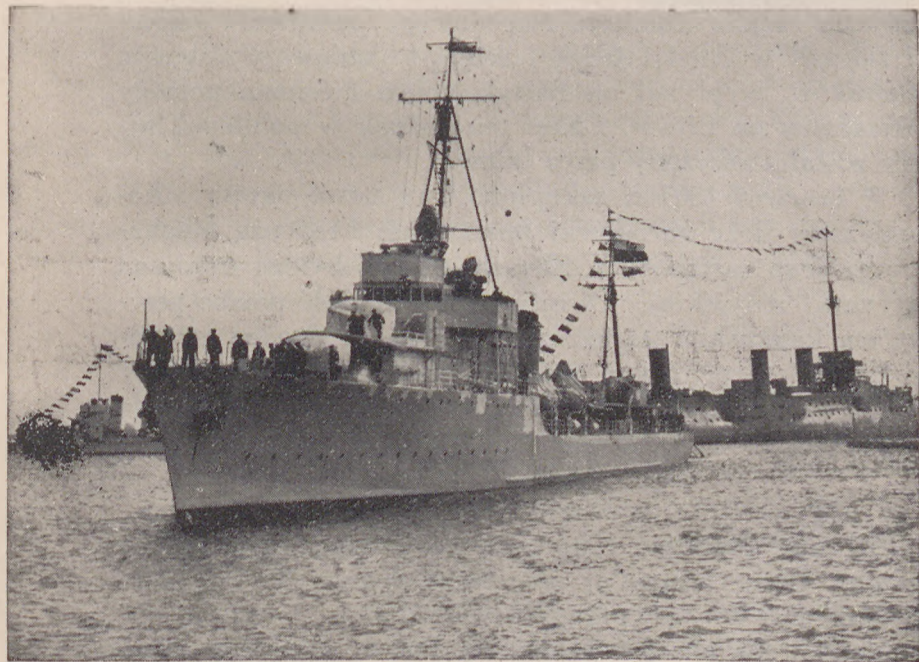
Wysoce charakterystycznym przykładem oceny siły zbrojnej polskiej na morzu jest następujące zdarzenie:

W r. 1638 brat królewski Jan przedsięwziął podróż morską do Hiszpanji, udając się w odwiedziny do hiszpańskiej rodziny królewskiej, spokrewnionej z dynastją polską. Zatrzymywał się w Marsylji i Tulonie, gdzie z wielką pilnością przyglądał się fortyfikacjom. Z rozkazu kardynała Richeliéu Francuzi wtrącili księcia Jana do więzienia i uwolnili dopiero na interwencję Króla Władysława, pod warunkiem, że nie będzie nigdy prowadził wojny z Francją.

W r. 1639 fortyfikacje w Pucku i Tczewie zostały wzmocnione, a port w Piławie naprawiony i doprowadzony do porządku. Gdańszczanie, obawiając się rozrostu naszej potęgi morskiej, połączyli się z Danją i napadli na flotę polską. Zdrada w szeregach polskich ułatwiła zadanie zjednoczonych sił wrogów. Po kilku utarczkach wpadło w ich ręce wiele okrętów polskich. Z powodu zaburzeń w Polsce, zwłaszcza po śmierci dzielnego Króla Władysława



Podniesienie bandery na łodzi podwodnej „Wilk“.



Gdynia widok na port i okręty wojenne

wa w r. 1648, wszelką myśl o odwecie musiano odłożyć do lepszych czasów.

Od tego czasu morską potęgą Polski chyliła się ku upadkowi. Gdańszczanie zrabowali arsenał pucki, co się zaś tyczy okrętów — nikt nie wie dokładnie, co się z nimi stało. O. Gołębiowski pisze, że okręty „znikły“ w sposób niewiadomy, bowiem nie w bitwie, lecz wskutek bezładu w administracji.

Państwo, ongiś potężne, staczało się w przepaść upadku. Zmuszone ustąpić znaczne obszary wrogom, wycieńczone częstymi wojnami, głodem i morem, wskutek czego straciło około trzech milionów ludności, pokryte zgliszczami kwitnących niegdyś miast i wsi, nie było już groźne dla nikogo. Król Jan Kazimierz starał się wprawdzie odbudować potęgę morską Rzeczypospolitej, lecz niestety, bezskutecznie.

Przez dwieście przeszło lat bandera polska znikła z powierzchni mórz, aż do czasu powstania w r. 1863—64, kiedy na rozkaz Komitetu Narodowego pułkownik Łapiński zakupił w Anglii jeden okręt i wzięwszy dwustu ochotników, wypłynął na Bałtyk, celem niesienia pomocy powstańcom na Litwie. Okręt ten jednak w pobliżu Kłajpedy został zniszczony przez burzę.

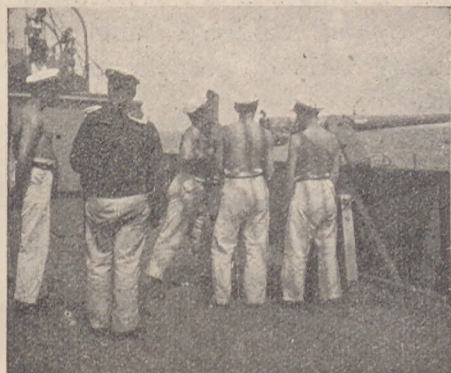
W czerwcu 1865 r. zakupiono dwa nowe okręty. Komendantem floty narodowej mianowano Francuza Magnana oraz jego zastępcą W. Zbyszewskiego, byłego kapitana marynarki rosyjskiej. Okręty te miały nieść pomoc powstańcom kaukaskim na morzu Czarnem. W drodze na morze Czarne okręty nasze zostały zdradziecko napadnięte przez Hiszpanów, którzy zatopili okręt „Kiliński“, a całą załogę wtrącili do więzienia.

* * *

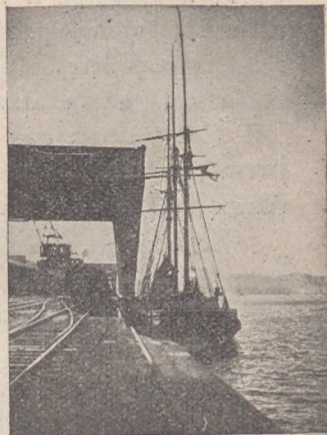
Historja polskiej floty wojennej, obejmująca okres rozkwitu Rzeczypospolitej oraz największego Jej upadku, prowadzi nas do następujących wniosków:

Morska siła zbrojna w dawnej Polsce nigdy nie miała charakteru stałego. Przeciwnie, traktowana była dość lek-

ko, tworzona dorywczo, w miarę niezbędnej potrzeby. Zależała od wielu okoliczności i kaprysów panujących... sejmów, a gdy spełniła swe zaszczytne zadanie i nie była narazie potrzebna — przestawała istnieć, gdyż nie było fundusów na utrzymanie okrętów.



U góry: ćwiczenia podchorążych.
Obok: fragment portu.



Iluż nieprzyjemnych powikłań zdołałoby uniknąć Państwo Polskie, gdyby o rozwój swych sił morskich dbało należycie? Rozumieli to doskonale wielcy Królowie Polscy, lecz krępowani przez rozwielnione sejmowładztwo, niewiele w tym kierunku działać mogli, zwłaszcza, jeśli w walce z wrogiem i sejmami sterali już swe siły.

Nie bylibyśmy stracili naszych ziem nadmorskich, a wraz z nimi i niepodległości, gdyby od strony Bałtyku powiewały polskie bandery z polskich okrętów wojennych, nie stracilibyśmy naszych zdobyczy w krajach nadbałtyckich, gdyby armję naszą na lądzie wspierały od strony morza armaty okrętów naszych.

Rozwinęlibyśmy nasz handel, stając się najbogatszym narodem Europy, do czego mieliśmy wszelkie dane, z wyjątkiem — okrętów! A okręty mogliśmy posiadać stosunkowo niewielkim wysiłkiem.

Zmartwychwstałe Państwo Polskie wskrzesiło tradycje Władysławowskie. Rozkazem Naczelnego Wodza i ówczesnego Naczelnika Państwa, Marszałka Józefa Piłsud-

skiego, została powołana do życia Marynarka Wojenna. Inny rozkaz dał początek pracom nad stworzeniem portu Gdyńskiego, których dalszy ciąg zapewniła ustawa Sejmowa. Rozpoczął się wyścig pracy nad morzem. Na wydmach i moczarach powstał port nowoczesny, budzący podziw u obcych, wściekłość u wrogów. Z zadziwiającą szybkością buduje się miasto portowe Gdynia, chluba i duma młodej Rzeczypospolitej. Wspaniały rozwój gospodarczy portu rokuje najlepsze nadzieje...

Jest jednak coś, co mimo wszystko, napawa nas smutkiem: nasza Marynarka Wojenna. Narazie bowiem posiadamy tylko pięć nowoczesnych jednostek morskich.

Z taką flotą możemy skutecznie obronić nasze wybrzeże przed atakiem floty... litewskiej, podczas gdy musimy pamiętać o tem, że w rachubę wchodzi znacznie groźniejszy przeciwnik.

Przyszłość nasza, bezpieczeństwo naszego wybrzeża i byt niepodległy pokoleń następnych wymaga od nas wielkiego wysiłku. Musimy stworzyć taką flotę, któraby nam zapewnić mogła gwarancję bezpieczeństwa. Zbudowaliśmy Gdynię, drzwi na świat szeroki, lecz zapomnieliśmy o zabezpieczeniu tych drzwi trwałym, mocnym zamkiem. Nie doceniamy wartości floty, nie wyzbyliśmy się jeszcze starej przywary. Traktujemy Marynarkę z punktu widzenia sentymentu, podczas gdy winniśmy ją traktować, jako konieczność, podobnie, jak traktujemy nasze siły zbrojne na lądzie.

Czasy, kiedy można było budować okręty w chwili wybuchu wojny, niemal w bezpośrednim sąsiedztwie wroga, dawno minęły. Dziś nikt nie wybuduje floty napoczekaniu. Przestańmy więc nasze sprawy morskie traktować dorywczo, skoro wymagają one wysiłku stałego — wysiłku, w który winniśmy włożyć maximum energii naszej.

Uczmy się od Niemców, którzy pod tym względem mogą być dla nas dobrym przykładem. Wszak jeszcze stosunkowo niedawno połączone floty duńska i austriacka roz-

biły flotę pruską na morzu Północnem. Porażka była dla Niemiec lekcją, której się dobrze nauczyły, skoro podczas wojny światowej mieli jedną z najpotężniejszych flot, dzięki której mogły przez cały szereg lat stawiać czoło największym potęgom świata.

Prawda, że czasy są ciężkie — ogólny kryzys, bezrobocie, brak gotówki... Było jednak i lepiej, a co zrobiliśmy wówczas dla rozwoju naszej floty?

Odrobinę dobrej woli i trochę poświęcenia dla dobrej sprawy, a wszystkiemu można zaradzić. Polak, jeśli chce, wszystko zrobić może. Jest nas trzydzieści trzy miliony. Gdyby dziesięć milionów Polaków w budżetach swych uwzględniło na potrzeby Marynarki niewielką oszczędność, jeden złoty miesięcznie, po roku mielibyśmy sto dwadzieścia milionów na budowę okrętów! Niemcy zbudowali swą flotę wojenną przeważnie z ofiar publicznych, mamyż być gorszymi od nich synami Ojczyzny?

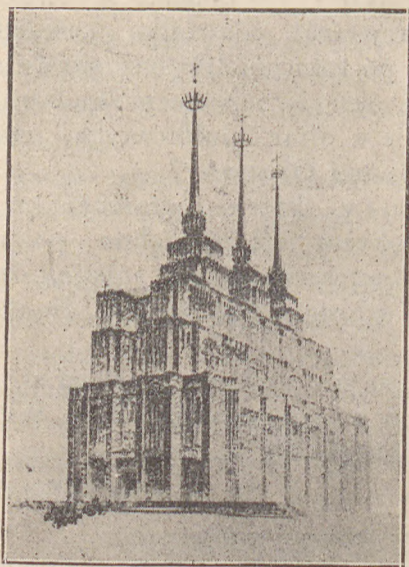
Posiadamy w kraju huty, które dostarczyć mogą wszystko, co do budowy okrętu jest potrzebne — włącznie do maszyn. Posiadamy, wreszcie, rzesze robotników, które znalazłyby zatrudnienie w hutach i na stoczni. Na cóż więc czekamy?

Nie łudźmy się nadzieją, że nic nam nie grozi od strony morza dlatego tylko, że na morzu jesteśmy słabi. Właśnie słabych biją, gdyż silny bić się nie pozwoli.

W. Skup.



BAZYLIKA MORSKA W GDYNI



Od początków istnienia ludzkości najsilniej związany jest z kultem wiary marynarz. Człowiek walczący z potężnym żywiołem—morzem, najbardziej odczuwa konieczność uciekania się w swoich potrzebach w opiekę do Boga przy pomocy modlitwy, to też widzimy na włoskich wodach specjalną pieczę otoczone malownicze kapliczki nad morzem, lub stojące w morzu na palach.

Żony i córki marynarzy i rybaków codziennie łódkami dowożą świeże kwiaty upiększając kapliczki. Protestancy marynarze budują wspaniałe kościoły. Najpiękniejszym tego rodzaju przykładem kultu religijnego to w Marsylii znajdująca się Bazylika Morska (Notre Dame de la Mere). Zdawałoby się, że nie ma na świecie dla marynarza bliższej jego duszy świątyni niż ta stara Bazylika, która każdego marynarza bez względu na wyznanie przytuli, cierpienia jego ukoi i duszę do Boga wzniesie.

Na wysokiej Kamiennej Górze tuż nad morzem, wznosi się stara świątynia gotycka — otoczona rowami i wałami obronnymi. Tak jak w Gdyni, z Kamiennej Góry, na której stanie Bazylika Morska, otwiera się widok wspaniały na morze, port i miasto. Już u wejścia do świątyni marsylskiej czytamy jej historję: był to kościół obronny, gdzie ratowała się ludność okoliczna przed wrogiem, uciekając się pod opiekę Boga.

Każdy kącik — każda ściana jest historją walki człowieka z morzem. Człowiek, oddając się w opiekę Boga, wie, że nie tylko sobie zwycięstwo zawdzięcza.

Widzimy wielką ilość okrętów zaginionych lub uratowanych z napisami w najrozmaitszych językach świata. Są to wota rodzin marynarzy lub uratowanych żołąg.

Tysiące wypadków lub tragedji na morzu — ma swój wybitny wyraz w tej Bazylice.

Również Bazylika Morska w Gdyni zespoli wszystkich marynarzy, rybaków, turystów — ludzi morza, którzy znajdują w jej murach ukojenie i pocieszenie w obliczu Boga.

Myśl zbudowania w Gdyni Bazyliki Morskiej, rzucona przez P. Prezydenta Rzeczypospolitej, znalazła gorliwych realizatorów w osobach ks. Biskupa Morskiego Stanisława Okoniewskiego, oraz Towarzystwa Budowy Bazyliki, na czele którego stanęli: ks. Dziekan Teodor Turzyński, jako prezes, p. Ryszard Gałczyński — wiceprezes, p. Andrzej Wachowiak, sekretarz i p. Władysław Grabowski, Dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni, jako skarbnik.

Mamy nadzieję, że już w najbliższym czasie strzelą ku niebu imponujące mury bazyliki, a liczne rzesze wiernych czerpać będą otuchę w nadmorskiej świątyni Rzeczypospolitej.

Stefan Chleboroski.

MARYNARKA HANDLOWA W POLSCE

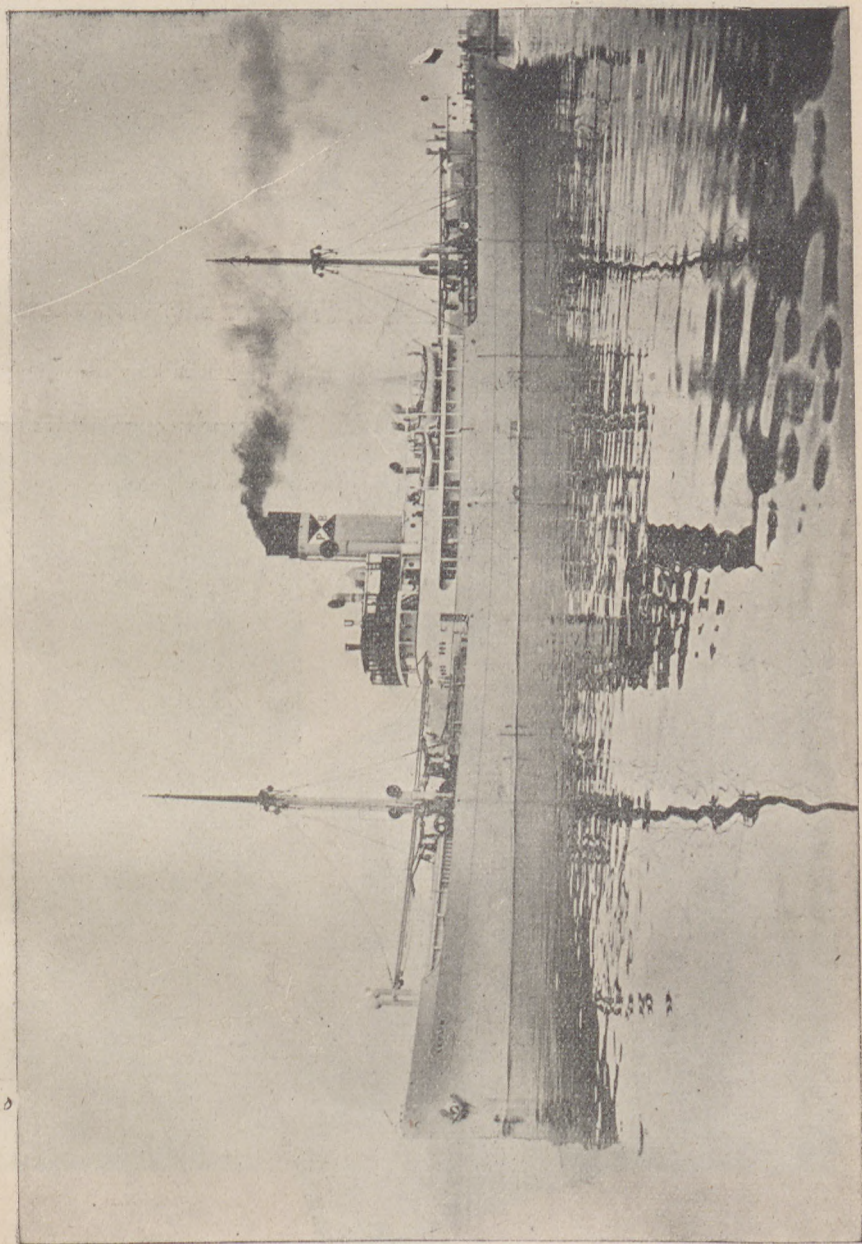
Zanim wojska nasze dotarły do polskich brzegów Bałtyku, bandera morska Rzeczypospolitej pojawiła się już na odległych od kraju morzach i Oceanach. Już w r. 1919 pływały pod banderą polską parowce frachtowe „Polonja“ i „Mazowsze“ na morzu Czarnem i Śródziemnym, a duży okręt — chłodnia „Hanamet“ prósł fale Oceanu Spokojnego kursując pomiędzy San Francisco a portami Dalekiego Wschodu.

Poza tem, w tym samym okresie, i do r. 1923, czyniono niefortunne zresztą próby założenia dużego polsko-amerykańskiego towarzystwa okrętowego.

Wszystkie te przedsięwzięcia nie miały żadnego istotnego znaczenia dla rozwoju naszej floty handlowej, ze względu na brak luźnej nawet łączności z krajem, jak również z innych jeszcze przyczyn, których nie warto poruszać.

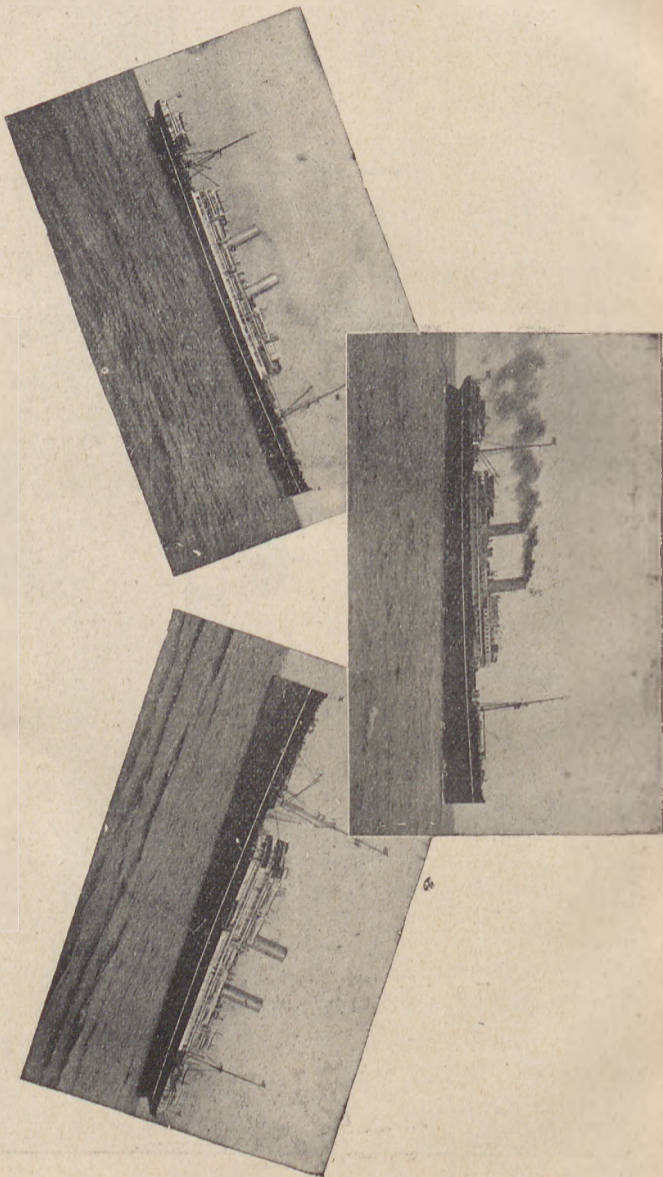
Właściwa praca nad tworzeniem floty polskiej mogła się rozpocząć dopiero z chwilą odzyskania przez Polskę wybrzeża morskiego. Praca ta, bazowana w Polsce, mogła dać bardzo dobre wyniki.

W r. 1920 zostaje założone pierwsze w Polsce towarzystwo okrętowe „Sarmacja“, o kapitale mieszanym polsko-norweskim. Towarzystwo to nabywa parowiec drewniany pojemności brutto 750 ton rej., który otrzymuje nazwę „Kraków“ i kursuje z Gdańska do portów Bałtyku i morza Północnego. Właściwie był to pierwszy polski okręt handlowy. Dowództwo statku objął kpt. A. Münzel, obowiązki oficerów pełnił kpt. Z. Tuleja i Potten.

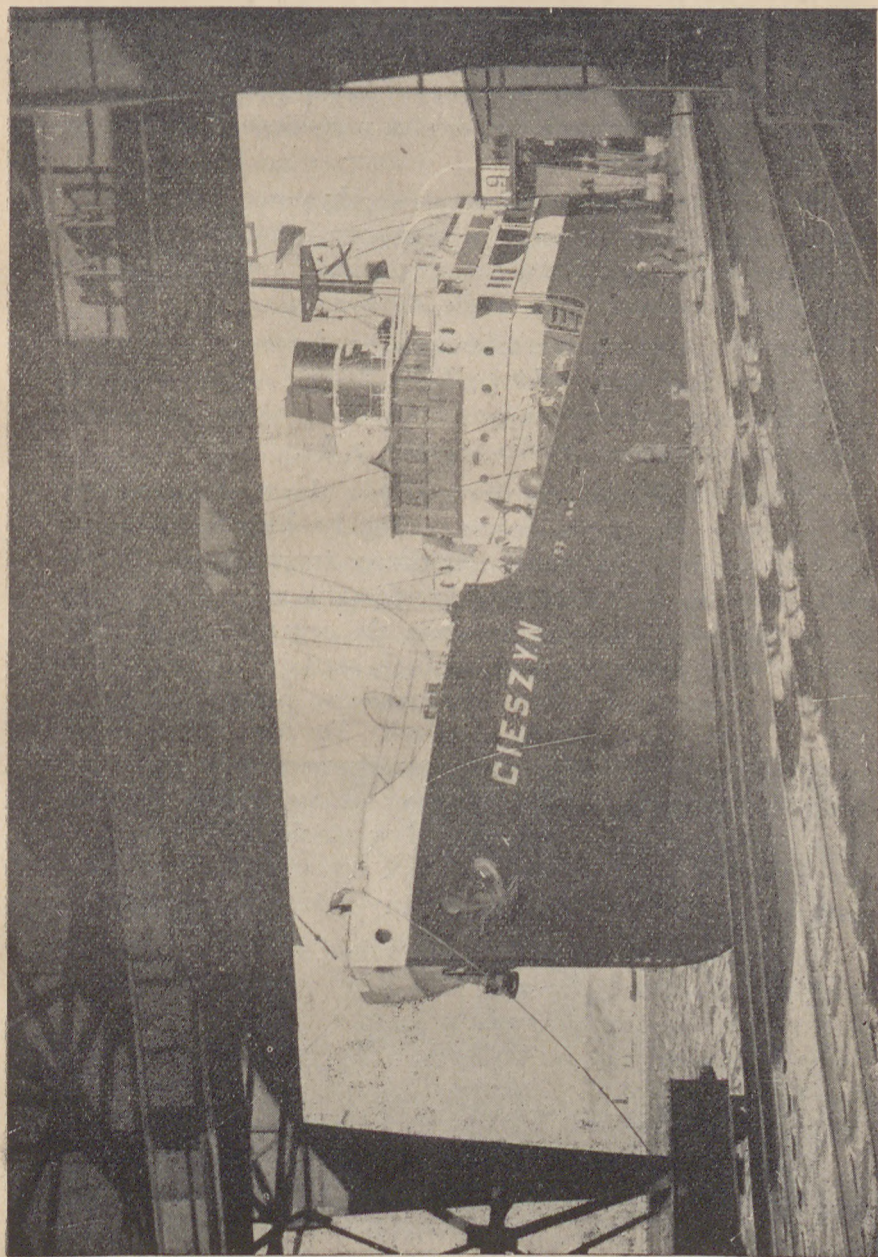


S/s „Lublin“, Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego

Dnia 6 lutego 1922 r. „Kraków“ ginie w lodach u wybrzeży Jutlandji. Wkrótce potem „Sarmacja“ nabywa cztery parowce stalowe, które otrzymują nazwy: „Wawel“, „Wisła“,



S/s „Polonia“, „Pulaski“ i „Kościuszko“, Polskiego Transatlantycznego Towarzystwa Okrętowego.
P. T. T. O. buduje obecnie na stoczni włoskiej Montalcone dwa luksusowe motorowce dla linii amerykańskiej, z których jeden zawinie do Gdyni w drugiej połowie r. 1935.



S/s „Cieszyn

„Bug“ i „Warta“. Ostatnie dwa były już stare i zdeklasowane, wskutek czego po niedługim czasie sprzedano je na złom.

W r. 1922, na krótki okres, przechodzi pod banderę polską pewien duński parowiec frachtowy, który pod polską nazwą „Gdynia“ został wpisany do rejestru morskiego, z portem macierzystym w Gdyni.

W r. 1924 tworzy się towarzystwo okrętowe „Orzeł Biały“, które zakupuje w Norwegji motorowiec frachtowy pojemności 440 t. r. br., nadając mu nazwę „Józef English“. Motory tego statku pozostawiały wiele do życzenia.

Wreszcie w grudniu r. 1926 zostaje założone w Tczewie towarzystwo żeglugi morskiej „Wisła-Baltyk“, które zakupuje w Niemczech 6 holowników morskich i około 20 lichtug o łącznej pojemności blisko 18.000 t. r. br.

Wspomniane powyżej towarzystwa okrętowe nie cieszyły się niestety długowiecznością. Ulegały likwidacji jeszcze prędzej, jak były założone. Najdłużej trzymała się „Sarmacja“, założona w r. 1920, a zlikwidowana w r. 1926. Przyczyną likwidacji była przeważnie zła organizacja przedsiębiorstw. Na jeden lub parę małych statków przypadało po kilku a nawet kilkunastu pracowników biurowych na lądzie — przeważnie dobrze płatnych. Do tego dodać należy kosztowne a dyletanckie dyrekcje, rady nadzorcze i t. d. Jeśli wskutek tego powstawały deficyty, nie ma w tem nic dziwnego. Armator prywatny nie był w stanie pokrywać strat, powstałych z winy dyrekcji. I tak wybujały aparat administracyjny składał kolejno do trumny nasze firmy żeglugowe.

Aby sprawę naszej żeglugi morskiej ruszyć z martwego punktu, w drugiej połowie r. 1926 Rząd nabywa we Francji pięć parowców frachtowych pojemności po 2.018 ton rej. brutto każdy, powołując do życia „Państwowe Przedsiębiorstwo Żegluga Polska“. Zakupione okręty otrzymują nazwy: „Katowice“, „Kraków“, „Poznań“, „Toruń“ i „Wilno“.

Jednocześnie Rząd wywiera presję na wielkie firmy prywatne, ubiegające się o przydział nabrzeży przeładunkowych w porcie Gdyńskim, stawiając im jako jeden z warunków uzyskania nabrzeża — nabycie na własność okrętów.

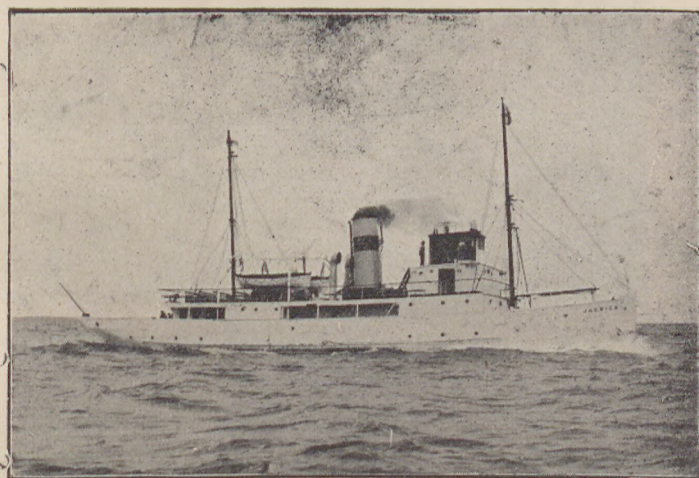
W r. 1927 firma „Polskarob“ kupuje i uruchamia pierwszy swój statek, który otrzymuje nazwę „Robur I“. W ciągu lat następnych „Polskarob“ nabywa statki „Robur II“, „Robur III“, „Robur IV“, „Robur V“ i „Robur VI“.

W roku bieżącym towarzystwo posiada cztery okręty; „Robur II“ przed paru laty zatonał koło Bjureklub, a „Robur I“ sprzedano zagranicę.

W r. 1928 założono Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe o kapitale mieszanym polsko-angielskim. Udziałowcami tego towarzystwa są: Rząd Polski i angielska Ellerman & Wilson Line. Towarzystwo nabywa od Ellerman & Wilson Line cztery okręty pasażersko-towarowe, nadając im nazwy: „Premjer“, „Warszawa“, „Rewa“ i „Łódź“.

Wreszcie, w r. 1930, powstaje Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, znane w całym kraju pod nazwą „Gdynia—Ameryka“. Udziałowcami są: Rząd Polski i duńska Ost Asiatic Line.

Na innem miejscu podajemy wykazy polskich statków handlowych morskich według stanu z dnia 1 czerwca 1934 r., porównanie stanu polskiej floty handlowej za ostatnie cztery lata, wykaz okrętów zatopionych oraz wykaz okrętów sprzedanych zagranicę w r. 1933/34.



POLSKIE OKRĘTY WOJENNE

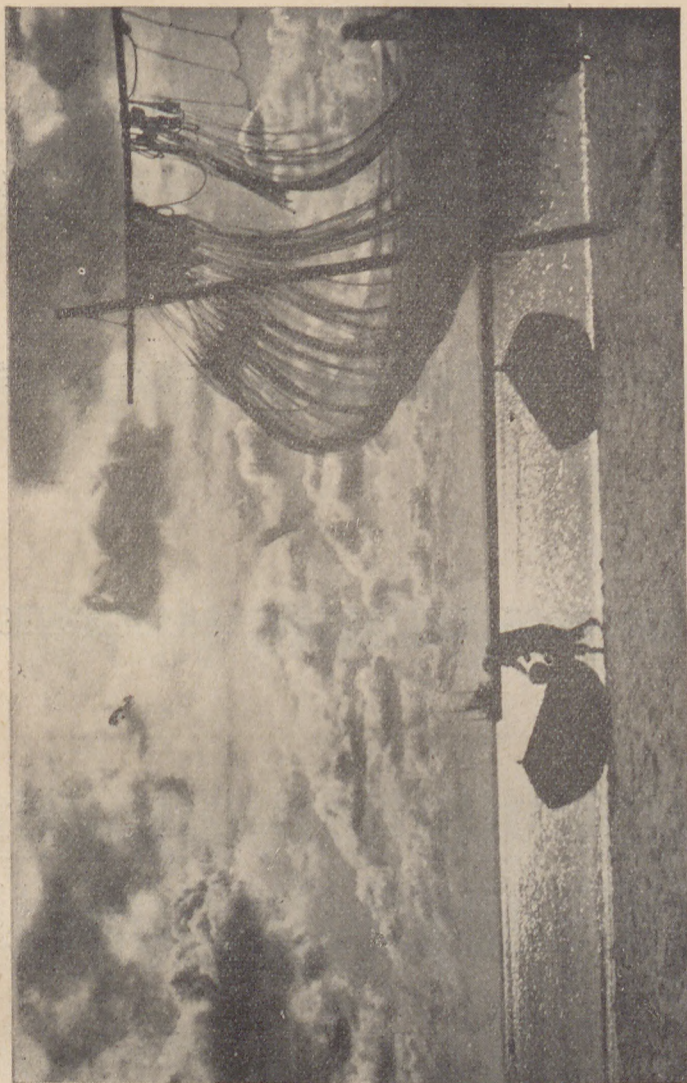
a) *Bojowe:*

Nazwa	Rodzaj	Wyporność ton
Wicher	kontrtorpedowiec	1540
Burza	kontrtorpedowiec	1540
Mazur	torpedowiec	375
Kujawiak	torpedowiec	375
Krakowiak	torpedowiec	385
Podhalanin	torpedowiec	385
Ślązak	torpedowiec	585
General Haller	kanonierka	342
Komendant Pilsudski	kanonierka	342
Ryś		
Wilk	łódzie podwodne	<u>960*)</u>
Żbik		1450

b) *pomocnicze:*

Iskra	okręt szkolny
Mewa	okręt pomiarowy
Wilja	transportowiec
Ślawomir Czerwiński	baza łodzi podwodnych
Bałtyk	hulk, szkoła specjalistów morskich
Smok	statek ratowniczy
Lech	holownik
Sokół	holownik

*) 960 t. nad wodą, 1450 t. pod wodą.



Nastrojowy widok z nad morza. Rybak kaszubski przygotowuje łódź swą do wyjazdu na połów. W oddali widać większy parowiec.

BUDUJMY BAZYLIKĘ MORSKĄ
W GDYNI

POLSKIE OKRETY HANDLOWE PONAD 100 TON REJ. BR.

Nazwa statku	Rodzaj statku	Pojemność t. r. br.	rok budowy	Armator
"Basia Gdy. 160"	Motor. 1-śrub.	103	1905	Morze Północne S. A.
"Chorzów"	Parow. 1-śrub.	845	1921	Żegluga Polska S. A.
"Cieszyn"	Parow. 1-śrub.	1402	1932	Żegluga Polska S. A.
"Czajka"	Parow. 2-śrub.	179	1919	M. Kurecki
"Dar Pomorza"	Żagl. m. 1-śrub.	1561	1909	Ministerstwo
"Gdańsk"	Parow. 1-śrub.	547	1927	Żegluga Polska S. A.
"Gdynia"	Parow. 1-śrub.	586	1927	Żegluga Polska S. A.
"Halina Gdynia 200"	Parow. 1-śrub.	174	1902	Morze Północne S. A.
"Irena Gdy. 61"	Motor. 1-śrub.	114	1915	Morze Północne S. A.
"Jadwiga"	Parow. 2-śrub.	270	1928	Żegluga Polska S. A.
"Kasia Gdy. 71"	Motor. 1-śrub.	113	1915	Morze Północne S. A.
"Katowice"	Parow. 1-śrub.	1995	1926	Żegluga Polska S. A.
"Kornelja Gdy. 85"	Parow. 1-śrub.	193	1905	Morze Północne S. A.
"Kościszko"	Parow. 2-śrub.	6522	1915	P. T. T. O.
"Kraków"	Parow. 1-śrub.	2018	1926	Żegluga Polska S. A.
"Lech"	Parow. 1-śrub.	1568	1915	Polsko-Brytyjskie
"Lublin"	Parow. 1-śrub.	1409	1926	"
"Lwów"	Parow. 1-śrub.	1409	1916	"
"Marija Gdy. 211"	Parow. 1-śrub.	201	1919	Mewa S. A.
"Mewa I. Gdy. 7"	Parow. 1-śrub.	115	1914	Mewa S. A.
"Mewa II. Gdy. 8"	Motor. 1-śrub.	107	1916	Mewa S. A.
"Mewa III. Gdy. 52"	Motor. 1-śrub.	110	1914	Mewa S. A.
"Mewa IV. Gdy. 48"	Motor. 1-śrub.	108	1918	Mewa S. A.
"Mewa V. Gdy. 49"	Motor. 1-śrub.	111	1910	Mewa S. A.
"Mewa VI. Gdy. 51"	Motor. 1-śrub.	105	1911	Mewa S. A.
"Mewa VIII. Gdy. 99"	Motor. 1-śrub.	105	1916	Mewa S. A.
"Mewa VIII. Gdy. 126"	Motor. 1-śrub.	112	1914	Mewa S. A.
"Mewa IX. Gdy. 130"	Motor. 1-śrub.	112	1915	Mewa S. A.
"Mewa X. Gdy. 132"	Motor. 1-śrub.	113	1912	Mewa S. A.
"Mewa XI. Gdy. 189."	Motor. 1-śrub.	112	1916	Mewa S. A.
"Mewa XII. Gdy. 255"	Motor. 1-śrub.	113	1916	Mewa S. A.

„Mewa XIII. Gdy. 262”	Motor. 1-šrub.	115	1916	Mewa S. A.
„Mewa XIV. Gdy. 268”	Motor. 1-šrub.	118		
„Mewa XV. Gdy. 379”	Motor. 1-šrub.	105		
„Polonja”	Parow. 2-šrub.	75000	1911	P. T. T. O.
„Pomian”	Parow. 2-šrub.	186	1910	W. Górnicka
„Poznań”	Parow. 1-šrub.	2017	1895	Żegluga Polska S. A.
„Premjer”	Parow. 1-šrub.	3540	1926	Polsko-Brytyjskie
„Pulaski”	Parow. 2-šrub.	6345	1922	P. T. T. O.
„Rewa”	Parow. 1-šrub.	2279	1912	Polsko-Brytyjskie
„Robur III”	Parow. 1-šrub.	1894	1906	„Polskarob”
„Robur IV”	Parow. 1-šrub.	1971	1923	„Polskarob”
„Robur V”	Parow. 1-šrub.	1975	1950	„Polskarob”
„Robur VI”	Parow. 1-šrub.	2088	1950	„Polskarob”
„Słusk”	Parow. 1-šrub.	1402	1922	Żegluga Polska S. A.
„Tczew”	Parow. 1-šrub.	760	1925	Żegluga Polska S. A.
„Toruń”	Parow. 1-šrub.	2018	1926	Żegluga Polska S. A.
„Ursus”	Parow. 1-šrub.	167	1924	Żegluga Polska S. A.
„Ville de Toulon”	Parow. 2-šrub.	672	1905	Inż. A. Dunin
„Wanda”	Parow. 2-šrub.	270	1928	Żegluga Polska S. A.
„Wanda Gdy. 55”	Parow. 1-šrub.	188	1916	Morze Północne S. A.
„Warszawa”	Parow. 1-šrub.	2486	1916	Polsko-Brytyjskie
„Wilno”	Parow. 1-šrub.	2018	1926	Żegluga Polska S. A.
„Wisła”	Parow. 1-šrub.	3108	1928	Żegluga Polska S. A.
„Zofja Gdy. 166”	Motor. 1-šrub.	107	1911	Morze Północne S. A.

Jednostki portowe

„Basia”	Bez własnego nap.	149		Polskarob
„Buba”	Bez własnego nap.	163	1875	Polskarob
„Gedanja”	Parow. 2-šrub.	291	1926	Dyr. Kolei Państw.
„Giesche III”	Bez własnego nap.	126	1902	Giesche S. A.
„Ira”	Bez własnego nap.	164	1919	Polskarob
„Jofa”	Bez własnego nap.	155	1898	Polskarob
„Trizki”	Bez własnego nap.	158		Polskarob
„Nowa Draga”	Parow. 2-šrub.	367	1908	Urząd Morski

Statki poniżej 100 T. R. BR. pojemności

„Bizon“	Parow. 1-śrub.	96	1928	Żegluga Polska S. A.
„Castor“	Parow. 1-śrub.	63	1919	Urząd Morski
„Elibor III“	Parow. 2-śrub.	33	1905	Elibor.
„Eugenja“	żaglowiec	29		Franc. Bigot Rewa
„Ewa“	Motor.-żaglow.	22	1929	Morski Instytut
„Gdy. 55“	Motor.-żagłow.	18	1951	E. i A. Krüger
„Giesche I“	Bez własnego nap	93		Giesche S. A.
„Hel 111“	Motor.-żaglow.	29	1952	Fr. Piechocki Hel
„Helena“	Żaglowiec	27	1872	Józef Długi Rewa
„Kurjer“	Parow. 1-śrub.	29	1907	J. Minta
„Nida“	Parow. 1-śrub.	25	1906	Polskarob
„Orkan Gdy. 26“	Motor.-żagłow.	22	1952	J. Nadolski
„Starnia“	Motor.-żaglow.	29	1929	Morski Instytut
„Syrokomla“	Motor.-żagłow.	33	1919	Polskie Zjednoczenie
„Tur“	Parow. 1-śrub.	86	2761	Żegluga Polska S. A.
„Vega“	Parow. 1-śrub.	26	1901	Polskarob
„Vesta“	Żagl.- motorow.	57	1904	B. Wardega
„Wilk (*“)	Parow. 1-śrub.	27	1895	J. Minta
„Zorza“	Motor. 1-śrub.	9	1921	Stanisław Waltosz
„Żubr“	Parow. 1-śrub.	50	1890	Żegluga Polska S. A.

Polskie okręty handlowe, skreślone z rejestru morskiego w roku 1930-34

Robur I — sprzedany zagranicę w r. 1930.

Robur II — zatonał w r. 1931.

Łódź — przejęta przez Marynarkę Wojenną 1932.

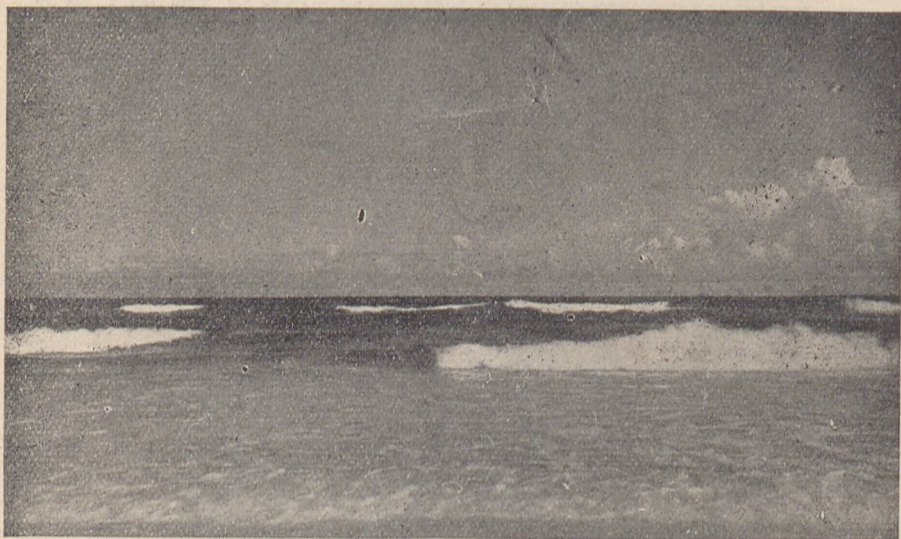
Niemen — zatonał w r. 1932.

Kopernik — sprzedany zagranicę w r. 1933.

Warta — sprzedany zagranicę w r. 1933.

Rewa — sprzedany zagranicę w r. 1934.





U brzegów polskiego morza.



Odwieczną szmerzącą pieśń, strojne białymi grzywami piany, suną ku piaszczystemu brzegom kaszubskim mądre fale Bałtyku.

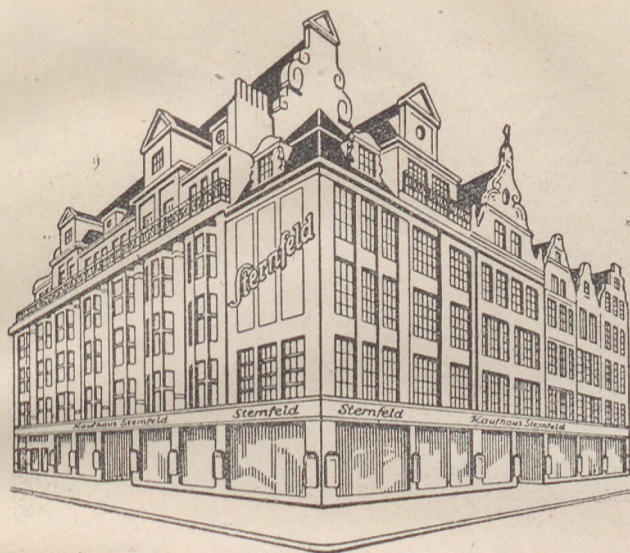
NIEMA POLSKI
BEZ MORZA!!!

T R E Ś Ć :

	str.
POLSKIE WYBRZEŻE MORSKIE — Józef Watra-Przewłocki	3
GDYNIA — PORT — W. Skup	19
Z GDYNI DO INNYCH PORTÓW, — odległości w milach morskich	50
LINJE REGULARNE W PORCIE GDYŃSKIM	51
BAŁTYK I JEGO MIESZKAŃCY	53
O GDAŃSKU I JEGO PRZESZŁOŚCI	45
POLSKĄ RZEKĄ WISŁĄ DO POLSKIEGO MORZA	50
POLSKA MARYNARKA WOJENNA	52
BAZYLIKA MORSKA W GDYNI — Stefan Chlebowski	64
MARYNARKA HANDLOWA W POLSCE — W. Skup	66
POLSKIE OKRĘTY WOJENNE	72
POLSKIE OKRĘTY HANDLOWE ponad 100 t. r. br.	74
JEDNOSTKI PORTOWE	75
STATKI PONIŻEJ 100 t. r. br.	76
POLSKIE OKRĘTY HANDLOWE, SKREŚLONE Z REJESTRU w roku 1950—54	77
REKLAMY	81

KONIEC TREŚCI REDAKCYJNEJ

Co się w Gdańsku ceni!



Turysta:

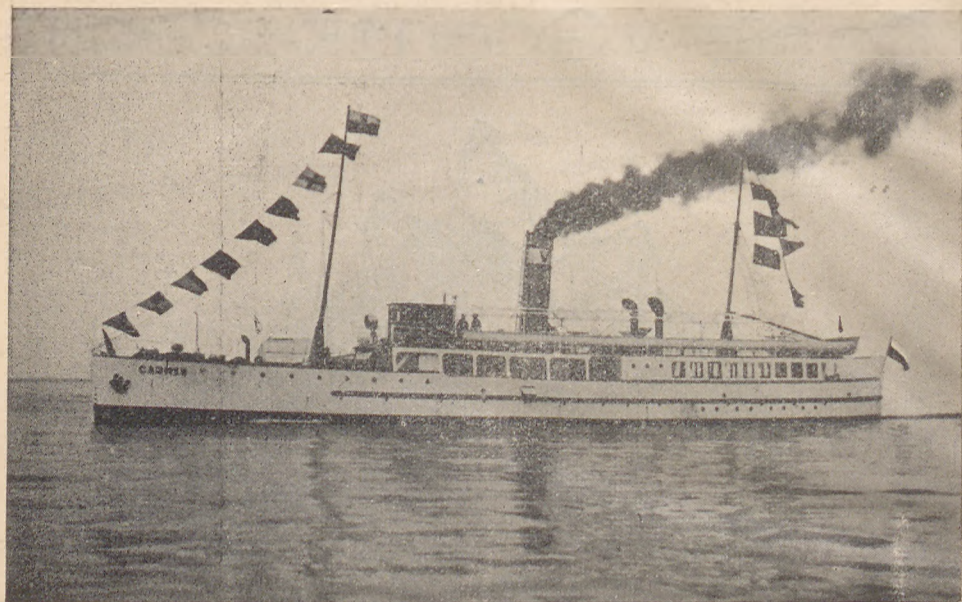
Piękne, stare ulice z gmachami historycznymi

Kupujący:

Nowoczesny Dom Handlowy w centrum miasta, słynny z wielkiego wyboru we wszystkich działach towarowych i nienawywalnie niskich cen!

N. STERNFELD

Jawna Spółka Handlowa — Założona w r. 1848
Obsługa mówi po polsku.



POLSKA ŻEGLUGA RZECZNA

„VISTULA”

ODDZIAŁ W GDYNI — UL. RYBACKA — TEL. 10-84 i 10-85
 KOMUNIKACJA TOWAROWO — PASAŻERSKA
 GDYNIA — WARSZAWA

ODJAZD s/s „CARMEN” Z GDYNI
 CODZIENNIE O GODZ. 18-TEJ

CENY BILETÓW PASAŻERSKICH:

Na trasie:	Ceny normalne, złotych:			Bilety powrotne, złotych:		
	K l a s a			K l a s a		
	I	II	III	I	II	III
Gdynia — Warszawa	24.—	18.—	12.—	32.—	24.—	16.—
Gdynia — Tczew	3.60	2.40	—	5.40	3.60	—

DLA WYCIECZEK ZBIOROWYCH ZNIŻKI

GDYŃSKA

SPÓŁKA

DRZEWNA



SP. Z O. POR.

GDYNIA ULICA MORSKA 80

TELEFON 1400

TELEFON 1400

TARTAK PAROWY

MECHANICZNA OBRÓBKA DRZEWA

SKŁADY MATERJAŁÓW TARTYCH

DRZEWA LIŚCIASTE

DYKTA

«BAR OKOCIM»

wł. H. JAKUBOWSKI, Gdynia ul. 10 Lutego. Tel. 1712
Pierwszorzędna i tania kuchnia, czynna przez cały rok.

WĘDLINIARNIA I SPRZEDAŻ MIĘSA

PIOTR WOJTASIK - MISTRZ RZEŹNICKI

Najtańsze źródło zakupu dla pensjonatów i hoteli.

GDYNIA ul. Portowa 5. Tel. 12-04.

CHYLONJA. Tel. 96-25

● HURTOWNIA KOLONJALNA I SUROWCÓW CUKIERNICZYCH ●

TADEUSZ MICHALSKI — GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA 98. TELEFON 14-53

HURT

DETAL

NAJKORZYSTNIEJSZE ŹRÓDŁO ZAKUPU
WIĘKSZYCH IŁOŚCI TOWARÓW

„POLONIA”^G GDYNIA Świętojańska 21 — tel. 18-64.
Dla przyjezdnych i zwiedzających
GDYNIE polecamy znany lokal

RESTAURACJA I WINIARNIA

„POLONIE”.

NAJTAŃSZE ŹRÓDŁO ZAKUPU WYROBÓW Z PRAWDZIWEGO BURSZTYNU
MUSZLI I WSZELKICH PAMIĄTEK MORSKICH ORAZ DUŻY WYBÓR ZABAWEK

POLECA FIRMA — ADELA MAJEWSKA, GDYNA

UL. STAROWIEJSKA, ROG PLACU KASZUBSKIEGO

(NAPRZECIWKO PRZYST. AUTOBUSÓW),

FILJE W HELU WIEJSKA 14 i 39.

PENSJONAT — „HENRYKA”

GDYNIA — Kamienna Góra, obok „Riviery”. Telefon 22-46.

POŁOŻONY NAD MORZEM, BLISKO PLAŻY, POLECA ŁADNE
SŁONECZNE POKOJE Z WIDOKIEM NA MORZE. KUCHNIA
ZDROWA I OBFITA, NA ŻĄDANIE DJETETYCZNA. CENY PRZYSTĘPNE.
Z A R Z Ą D.

SKŁAD TOWARÓW KOLONJALNO-SPÓŻYWCZYCH I DELIKATESÓW
PIWA I WINA W BUTELKACH — GDYNIA, Kamienna Góra obok lotniska „Boboli”.

wł. W. Zawiasa

Dla kuracjuszy i pensjonatów ceny niższe.

Specjalność zsiadłe mleko.

„LUKULLUS”

NAJWIĘKSZA FABRYKA CUKRÓW I CZEKOLADY NA POMORZU
BYDGOSZCZ

Filje: Gdynia, Tezew, Starogard, Chojnice, Chełmno, Grudziądz, Toruń,
Inowrocław, Gniezno i Poznań. Reprezentanci w Gdańsku i Katowicach

OPTYNAUT Gdynia, ul. Świętojańska 34, vis a vis kościoła

Poleca: okulary, binokle, lornetki, termometry, barometry, i t. p. Repara-
cje okularów wykonuje na poczekaniu.

K. K. O. MIASTA GDYNI

jest najlepszą lokatą kapitału. Przyjmuje wkłady oszczędnościowe od 50 gr. począwszy.

Tajemnica wkładów prawnie zastrzeżona. Kasa czynna od 9 do 13 i 18,30 do 19,30

Wielkopolski Skład Kawy Sp. z o. o. Centrala w Gdyni

56 oddziałów w Poznańskiem i na Pomorzu. Magazyny w Gdyni i w Bydgoszczy
Własny import kawy, herbaty i towarów kolonialnych. Sprzedaż kawy, herbaty, kakao, artykułów czekoladowych, cukrowych, mącznych i kolonialnych oraz owoców suszonych

Pantarei Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe S. A.

W GDYNI Składy Tranzyt. i Wolnocłowe oraz Składy konsygnacyjne w Warszawie

Adres telegraficzny „Pantarei“ Gdynia. Telefony: Zarząd i Dyrekcja-Centrala 2977 Ekspedycja: Dział importowy 1689, Dział eksportowy 1679, Magazyny 1638

Międzynarodowa ekspedycja lądowa i morska — Frachtowanie statków — Transporty masowe — Ładunki zbiorowe do głównych miast w kraju i zagranicą — Cienie, ubezpieczenie, inkaso — Własne składy w Porcie o powierzchni 12.000 m² Oddziały z ogrzewaniem centralnym dla owoców i l. p. oraz win i spirytualji

Materiały budowlane — Żelazo — Dźwigi — Cement — Wapno — Gwoździe — Węgiel i koks — Produkty naftowe - poleca korzystnie

„ELIBOR“ Sp. Akc. Handl. Przem. Ł. J. Borkowski
G D Y N I A, ul. Polska, obok wiaduktu. Nr. telef. 2921

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.

Sp. z o. o. GDYNIA

Plac Kaszubski 1 — Telefon nr. 2911

Warszawa

WPan Roman Dobronki, Monluszki 3. Tel. 635-20

A. G. GDAŃSK

Langemarkt 3 — Telefon 22541

Katowice

WPan W. Rymarkiewicz, Andrzeja 14, III. Tel. 301-75

MAKLERSTWO

SPEDYCJA

ASEKURACJA

Regularne linje okrętowe z Gdyni i Gdańska do:

portów bałtyckich: Szwecji, Norwegji, Holandji, Belgji, Portugalji, Francji, Hiszpanji, Italji

portów Lewantu, portów Morza Czarnego, Maroka, portów Golfu Meksykańskiego, Ameryki Południowej, Australji, Afryki Południowej

GDYŃSKI IMPORT ŚLEDZI Sp. z o. p.

G D Y N I A, HALA RYBNA



ŁUSZCZARNIA RYŻU Sp. Kom.

G D Y N I A — P O R T Telefon 1905

POWSZECHNY BANK ZWIĄZKOWY W POLSCE SPÓŁKA AKCYJNA

Tel. 28-00 28-01

ODDZIAŁ W GDYNI PLAC KASZUBSKI

Adr. teleg. Bankdion

ZALĄTWIA WSZELKIE OPERACJE W ZAKRES BANKOWOŚCI WCHODZĄCE

BĘDĄC W GDYNI

nie zapomnijcie zakupić

Pamiątki z bursztynu naturalnego

w sklepie fabryki bursztynów

PIOTRA TRZEŚNIAKA

Przy ulicy Podjazdowej w GDYNI obok Dworca

GDYŃSKA SZKLARNIA właśc. Karol Klein

GDYNIA — ul. Abrahama, tel. 16-26

w y k o n y w a: wszelkie roboty z zakresu szklarstwa. witraże artystyczne, szlifowanie szkła i lusterek, zakładanie żaluzji do wentylacji. Gablotki szklane w oprawach metalowych i niklowych, do urządzeń sklepów. własny skład szkła i obrazów. Wielki wybór ram najnowszych profilów. Ramy stylowe i złożone. Oprawa obrazów stawianie i ubezpieczenie szyb wystawowych

Pierwsza w Polsce Wytwórnia Pamiątek Morskich «FOTOBROM»

Wł. ELZNER — Skład GDYNIA, ul. Świętojańska 22 Tel. 1319

Duży wybór pamiątek morskich z bursztynów i muszli oraz własne wydawnictwo — widoków i albumów Gdyni i wybrzeża. —

WYTWORNE OBUWIE

POLECA FIRMA

A. Ziółkowski — Gdynia

ul. Świętojańska 15 — Telefon 17-69.

PERFUMERJA «HYGIENA»

Tadeusz Kaz. Suwaliński — Gdynia, ul. Świętojańska
Wielki wybór towarów. ○ ○ Ceny umiarkowane

HOTEL MORSKI

60 POKOI — OBOK PLAŻY

GDYNIA — KAMIENNA GÓRA

TELEFON 1440 — TELEFON 1440

PIERWSZORZĘDNA

RESTAURACJA

DANCING

KABARET

TELEFON

NR. 24-41

!! DLA WYCIECZEK CENY ZNIŻONE !!

RESTAURACJA „BAR SETKA”

Gdynia Starowiejska 47 Tel. 23-51 (tuż przy dworcu kolejowym)

Poleca: Smaczne śniadania, obiady, kolacje i dania barowe. Kuchnia warszawska, Trunki i napoje wszelkiego rodzaju. Dla wycieczek i turystów ceny niższe.

HOTEL RESTAURACJA „WYGODA”

Gdynia — Chylonja Tel 96-07 Właściciel **A. TROKA**

Poleca pokoje gościnne — Lokata dla wycieczek i turystów oraz niżkowe ceny wyżywienia. Uwaga! Zajazd dla samochodów - Stacja benzynowa - Oleje - Stała komunikacja autobusowa z Gdynią.

ROLNICZA SPÓŁDZIELNIA PIEKARSKA

z ogr. odp.

dawniej „KUKIEŁKA”

Pierwsza piekarnia mechaniczna i wyrobów cukierniczych
[w Gdyni ul. Świętojańska 28, Telef. 13 — 18]

POLECA 2 razy dziennie wyborowe, świeże pieczywo — babki, strucle, chleb żytni, nałęczowski zakopiański, siłkowy, razowy i Grahama.

FILJE: 1 — Ul. Śląska, dom Kasy Emerytalnej tel. 22. — 82.
2 — Kiosk przy dworcu kolejowym, tel. 12 — 23.

„POLCARBON“ Sp. z o. o. Eksport węgla polskiego i węgiel bunkrowy
Tel. 27420 Gdańsk Hansaplatz 7.

JÓZEF FETTER

SP. AKC. GDYNIA-PORT UL. POLSKA.

IMPORT :: TEL. 1775 I 1797 :: EKSPORT
TOWARY KOLONJALNE, OWOCE SUSZONE I POŁUDNIOWE

BAŁTYCKIE AUKCJE OWOCOWE

Sp. z o. o. W GDYNI

UL. POLSKA PORT

ADRES TELGR. BAO TEL. 2787

DROGERJA POD KORONĄ Z. KOCIURSKIEJ

Gdynia, ul. 10 Lutego Nr. 19.

POLECA wielki wybór artykułów drogeryjnych, mydła, perfumy, kosmetyki, farby, pokosty,
lakiery, i zioła lecznicze. Ceny umiarkowane.

SPÓŁKA AKCYJNA DLA MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU

Schenker i S-ka

 w Warszawie
Oddział w Gdyni

ul. Świętojańska 17.

Telefon 29-24

MECHANICZNA WYTWÓRNIA WĘDLIN

 wł. Z. Marsz **»ROMA»**

GDYNIA, UL. ŚWIĘTOJAŃSKA 72.

TELEFON 22-82

FILJA - UL. ŚLĄSKA, RÓG WITOMIŃSKIEJ.

TELEFON 22-42

WYBORNE ŚWIEŻE WĘDLINY WYROBU ŁÓDZKIEGO MISTRZA

W. MACHWITZ Sp. z o. o.

PALARNIA KAWY

GDYNIA, UL. LIPOWA 3,

TELEFON 28-15

Będąc w Gdyni nie zapominajcie zakupić
pamiątki z bursztynu naturalnego
w sklepie fabryki bursztynów

Piotr Trześniak

przy ul. Podjazdowej w GDYNI — obok dworca.

POLSKIE BIURO

EKSPORTU ZBOŻA

GDAŃSK

LANGER MARKT 19.

FEINMECHANIK G. M. B. H.

GDAŃSK, WEIDENGASSE 35/38.

Niklowanie i wyrób artykułów sztancowanych w metalu.

RESTAURACJA DWORCOWA

W GDAŃSKU

OBSŁUGA POLSKA **OBSŁUGA POLSKA**

LONDEXPOCO

Import und Export-Handel

G. M. B. H.

DUNLOP

Opony, dętki samochodowe i rowerowe

Gdańsk, Hansaplatz 18 - Telefon 22831.

GRUNERT & FINKELSTEIN G. M. B. H.

Telefon Nr. 23267

Gdańsk, Weidengasse 35/36.

Adres telegraficzny „Grufi“ Gdańsk.

Im- & Eksport wszelkich futer.

Specjalność: „Grufi - Królik“.

Rauchwaren - Veredlungs - Gesellschaft m. b. H.

Telefon Nr. 24785

Gdańsk

Weidengasse 35/38.

Przyrządzanie i barwienie wszelkich futer specjalnym lipskim systemem.

B-cia HEYKING

Gdańsk, Schuitensteg 3

Telefon 25757-58

Konstrukcje żelazne:

dźwigary, konstrukcje hal, mechaniczne urządzenia transportowe (ślizaki i pasy), elewatory, żelazne drzwi i bramy, konstrukcje do dachów szklanych i płoty, rezerwuary z blachy żelaznej, kotły i t. p.

Danziger Speditions - Gesellschaft m. b. H.

Danzig — Gdańsk

**Przeładowywanie oraz
magazynowanie zboża.**

ANKERLAGER A.-G. Gdańsk

TELEFON 26897/98

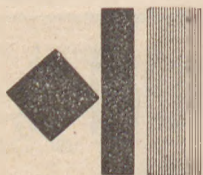
Ekspedycja towarów

Przeładunek węgla własnymi dźwigami

Ekspedycja zboża.

Piękne, tanie druki
tylko u B. Szczuki

DRUKI U NAS WYKONANE NIE SĄ DROGIE!



a pozatem wykonujemy je starannie, gustownie i według wszelkich najnowszych wymagań techniki drukarskiej

Dlatego prosimy zwracać się do nas z całym zaufaniem w razie zapotrzebowania na druki i zlecić nam ich wykonanie.

Specjalność: dzieła i masowe nakłady

**ZAKŁADY GRAFICZNE
BOLESŁAWA SZCZUKI**

WĄBRZEŹNO-POMORZE
MICKIEWICZA 1 - TEL. 80

ADAM TOMASZEWSKI

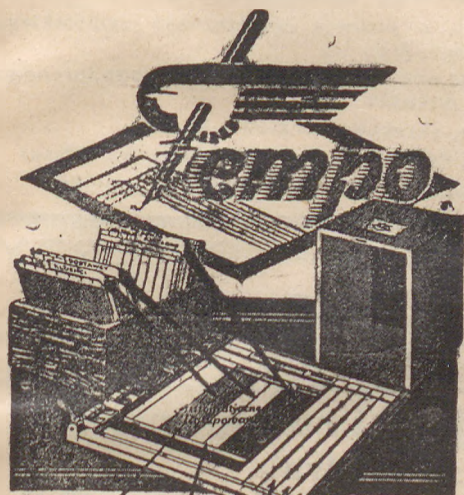
NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH

GDYNIA

ulica Świętojańska
(w domu gdzie Izba Przem.-Handl.)

KONTO BANKOWE: KOMUN. KASA
OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA
P. K. O. POZNAŃ Nr. 212.758.

Telefon nr. 1055.



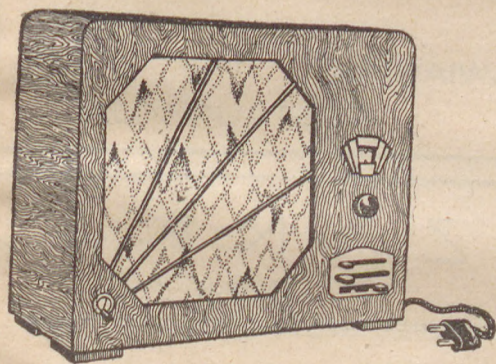
ZAWSZE
UWIDOCZNIONE
WIERZYTELNOŚCI
ZOBOWIĄZANIA

PODATKI
OBROTOWE

Hurtowy i detaliczny skład
papieru, materiałów piśmiennych
i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa.
Powiększywszy zakres działania,
zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.
Dostawy do urzędów i biur
po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla
odsprzedawców.



„BINOFON”

2-lampowy odbiornik sieciowy
z wbudowanym głośnikiem

DOBRY ODBIÓR KILKUNASTU
STACJI KRAJOWYCH
I ZAGRANICZNYCH

zł 165,—

Państwowe Zakłady
Warszawa



Tele- i Radiotechniczne
Grochowska 30

Telefon 10-11-36

Żądać we wszystkich większych firmach radiowych.

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego
«UNION» S. A. GDYNIA

Wyrób tłuszczów i olejów roślinnych z surowca egzotycznego zamorskiego i krajowego, jako to:

palmowego, kokosowego, sezamowego, arachodowego, rzepakowego, lnianego oraz pokostu

Adres dla listów: Gdynia, skrzynka pocztowa Nr. 125

Adres dla przesyłek wagonowych: Gdynia-Port Centralny, bocznicą własną

Adres dla depeesz: Olejarnia Gdynia

Telefon 29-41 Centrala

POLSKA FABRYKA GAZOMIERZY

BILLEWICZ I Ska.

BYDGOSZCZ, UL. JAGIELLOŃSKA 29

Dom Ekspedycyjno-Transportowy

B-cia Welz — Gdynia

Telefon nr. 20-10

Telefon nr. 20-10

„COLLOMBINA“ Gdynia - Plac Kaszubski

DANCING

KABARET

KAWIARNIA

RESTAURACJA

„POMORZANKA“

RESTAURACJA

DANCING

MORSKA 53 TELEFON 16-55

Najstarszy lokal rozrywkowy w GDYNI

Występy pierwszorzędnych sił artystycznych

OTWARTY DO RANA

Ceny kryzysowe.

Rzetelna obsługa.

Właściciel J. STRÓŻYŃSKI

Nie pożyczaj się do domu

BIBLIOTEKA
UNIwersytecka
GDANSK

II 80419

B HUM