

7065 III CZASOP.

1 (1936)
OKŁ. VIII

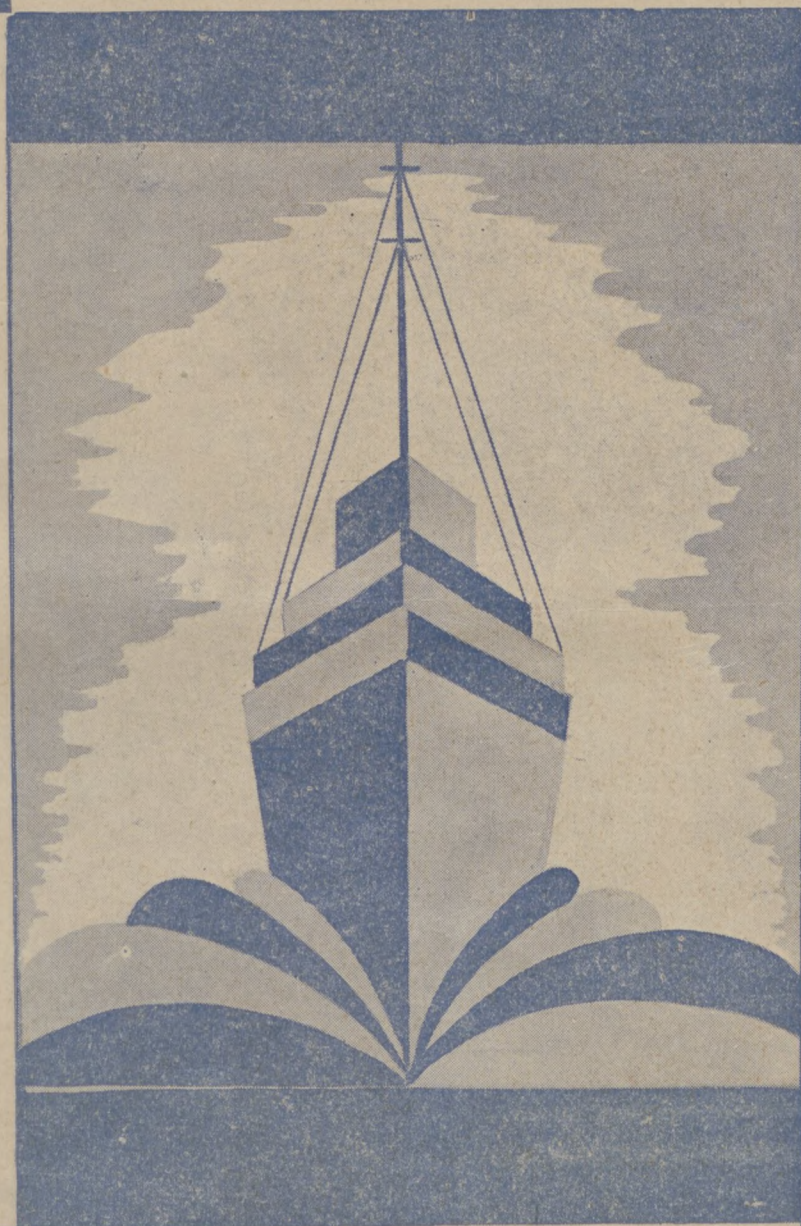
MF 1076

Rok I.

18 czerwiec 1936 r.

Nr. 1.

WIBALTYK



ORGAN POSWIECONY ZA
GADNIENIOM HANDLU MOR-
SKIEGO, POLSKIEGO WY-
BRZEŻA I WIELKIEJ GDYNI

§ CENA.

ZŁ 0,50.

OPŁATA UISZCZONA RYCZAŁTEM

BAŁTYK

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM HANDLU MORSKIEGO,
POLSKIEGO WYBRZEŻA I WIELKIEJ GDYNI.

Przystępując do wydawnictwa naszego pisma, które niewątpliwie zajmie należne mu miejsce wśród prasy wybrzeża, pragniemy wyjaśnić pewne fakty niezrozumiałe dla ogółu czytelników.

Nagonka, przeprowadzona przez pewien odłam prasy na „Bałtyk“, zyskała mu rozgłos.

Niema dziś chyba w Gdyni osoby, któraby nie słyszała o „Bałtyku“. Nie będziemy z tymi panami polemizować, bo sprawę skierowaliśmy już na inną drogę. Pragniemy im wyrazić tylko podziękowanie. Wdzięczność nasza, za zrobienie nam reklamy, jest wielka.

Zrobili tę rzecz po amerykańsku. Widać odrazu, że ma się do czynienia z ludźmi znającymi się na przodującej w tym dziale Ameryce. Dotąd słyszeliśmy o reklamowaniu w ten sposób gwiazdorów filmowych. Puszcza się np. wiadomość, że p. X. jest bigamistą a pani Y. zamordowała trzech kochanków i gangsterzy porwali jej dziecko.

Prasa gdyńska stosuje widać te same metody. Trzeba przyznać, że robi to, z rozmachem i udaje się jej swe cele osiągnąć.

Różnica między Ameryką a Gdynią jest niewielka. W New-Yorku pracuje dla gwiazdora całe biuro, z szefem propagandy na czele. Dobrze płatni publicyści układają wywiady i piszą artykuły, za umieszczenie których płaci się redakcjom według cennika inseratowego.

W Gdyni robi się to samo po koleżeńsku — bezpłatnie. Skutek jest ten sam. A zatem różnica jest na korzyść Gdyni.

Pismo nasze starać się będzie uzupełnić lukę istniejącą w prasie wybrzeża. Handel morski oraz żegluga to dwa działy, którym w pierwszym rzędzie Wydawnictwo udzieli swych łamów. „Bałtyk“ w stolicy morskiej Polski — Gdyni — służyć będzie sprawom morza i marynarki handlowej.

Spółeczeństwo polskie posiada kilkaset prawdziwych ludzi morza — marynarzy.

Podróżują oni stale i bywają w Gdyni rzadko i na krótko. Nic dziwnego, że mało interesują się prasą. Zwracamy się więc do nich, a w szczególności do oficerów nawigacyjnych i maszynowych, z prośbą o nadsyłanie nam artykułów, fotografii i wzmianek. Łamy nasze stoją zawsze otworem dla prawdziwych fachowców morskich.

Redakcja.



7065
111 a

WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO

POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

W czasie uroczystości podniesienia bandery na motorowcu Batory p. vice premier E. Kwiatkowski w swym świętnym przemówieniu przypomniał zebranym fakt, że przed dziesięciu laty, przy objęciu przez niego teki ministra przemysłu i handlu, rozważano w ministerstwie sprawę zlikwidowania departamentu morskiego, spowodu całkowitego niepowodzenia osób, zmierzających do stworzenia marynarki handlowej.

I oto dziś, po dziesięciu latach, dzięki niezłomnej woli całego narodu i wielkim wysiłkom rządu, marynarka nasza istnieje i stale się rozwija, a polska bandera jest znana we wszystkich niemal ważniejszych portach kuli ziemskiej.

Statek szkolny „Dar Pomorza”, w swej zeszłorocznej podróży naokoło świata, dotarł tam, gdzie dotąd jeszcze nie widziano polskich statków; wymienimy tylko Japonię i Australję.



Pochylnia stoczni Sandvikens Skeppsdocka w Helsinkach. Budowa statku „Ovion” dla T-wa Finska Angfartygs

Polskie linje żeglugowe łączą Gdynię z Ameryką północną i południową, portami Lewantu oraz z większymi portami Europy. Polskie statki utrzymują komunikację między Konstanżą a Alexandrją i Haifa.

Polski towar na polskich statkach jest przewożony przez polskiego marynarza wszędzie tam, gdzie są dla niego rynki zbytu. Sprowadzamy surowce do kraju pod własną banderą. Polski turysta i reemigrant podróżuje na okrętach, gdzie panuje mowa ojczysta.

A więc w dziesięciolecie ubiegłym rozwój marynarki handlowej poczynił wielkie postępy, zrobimy więc krótki przegląd tego cośmy na tym polu zdziałali.

Wkrótce po odzyskaniu przez Polskę niepodległości i dostępu do morza rozpoczęły się próby stworzenia marynarki handlowej. Utrudniał je fakt nieposiadania przez Polskę portu, oraz brak wykwalifikowanych sił, tak w organizacji handlu morskiego i przedsiębiorstw okrętowych, jak i personelu okrętowego. Towarzystwo żeglugowe „Sarmacja” posiada kilka małych statków. Nazwy ich brzmią ss. Wisła, ss. Wawel i ss. Bug. Przedsiębiorstwo „Orzeł Biały” nabyło i eksploatowało motorowiec m.s. Józef English. Statki te nosiły polską banderę i uprawiały tramping czyli żeglugę nieregularną.

Żywot ich nie był jednak długi. Brak oparcia o poważniejsze kapitały oraz niewystarczająca ilość odpowiednio wyszkolonych fachowców zemściły się na wyżej wymienionych towarzystwach. Uległy one likwidacji, pozostawiając po sobie rozgoryczenie sfer interesujących się morzem i niewiarę w możliwość istnienia marynarki ojczystej.

Rok 1926 był rokiem przełomowym. Wybuch strajku węglowego w Angli stworzył dla Polski widoki zdobycia nowych rynków zbytu dla węgla. Wyzyskanie sytuacji utrudniał znacznie brak własnych statków, eksport zaś węgla na obcym tonażu pociągał za sobą płacone słonego haracz z zagranicznym a matorom.

Wówczas powstało towarzystwo żeglugowe „Wisła-Bałtyk”, które nabyło kilka holowników morskich. Oto ich nazwy: Orkan, Rybak, Tyran, Krakus. Kupiono również kilkanaście lichtug i rozpoczęto eksport węgla z portu w Tczewie do krajów bałtyckich.

Jednocześnie w końcu 1926 roku powstaje z inicjatywy ministra Kwiatkowskiego państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”. Było to już pociągnięcie bardzo ważne, od którego datuje się powstanie polskiej marynarki handlowej. Dzięki niemu p. minister Kwiatkowski zdobył sobie zaszczytny tytuł twórcy marynarki handlowej i zapisał się złotem w historii naszych posunięć na morzu.

„Żegluga polska” zakupiła we Francji 5 statków jednego typu. Były to parowce o pojemności 3.000 tonn, dostosowane do przewozu ładunków masowych a przedszystkiem węgla. Nazwano je: ss. Wilno ss.

Kraków ss. Toruń, ss. Katowice i ss. Poznań. Statki te rozpoczęły żeglugę nieregularną na szlakach Bałtyku i morza Północnego.

W roku 1927 na stoczni Craig & Taylor w Sunderlandze wybudowano dla „Żegluga Polskiej” dwa statki ss. Wisła i ss. Niemen. Utrzymywały one wraz z parowcem ss. Warta komunikację między Gdynią a portami Afryki północnej i Włoch. Polski węgiel przewożono do portów włoskich, a w drodze powrotnej zabierano fosfaty, trawę morską i tytoń z portów Tunisu, Algierji i Marokka.

Następnie Stocznia Gdańska wybudowała na zamówienie „Żegluga Polskiej” dwa statki turystyczne dla żeglugi przybrzeżnej-ss. Gdańsk i ss. Gdynia.

W tym samym czasie powstało towarzystwo żeglugowe „Polskarob”. Nabyło ono kilka statków, które otrzymały nazwy ss. Robur I, ss. Robur II i ss. Robur III. Po zatonięciu Robura II i sprzedaniu Robura I przedsiębiorstwo zamówiło na stoczni w Göteborgu dwa statki które otrzymały nazwy ss. Robur IV i ss. Robur V. Kupiono także statek ss. Robur VI. Statki te uprawiają żeglugę po Bałtyku i morzu Północnym, obsługując przeważnie skandynawskie rynki węglowe.

W roku 1928 „Żegluga Polska” zakupiła statek, który nazwano ss. Tczew i zainaugurowano linię regularną do Antwerpii. Jest ona obecnie obsługiwana przez specjalnie w tym celu wybudowane statki: ss. Śląsk i ss. Hel.

Rok 1929 przyniósł powstanie Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, w którym zostały zaangażowane również kapitały angielskie. Kupiono w Anglii statki ss. Premier, ss. Warszawa, ss. Łódź i ss. Rewa. Przedsiębiorstwo utrzymuje stałą komunikację między Gdynią-Gdańskiem a Londynem i Hull. Statki przewożą przeważnie bekony, masło, jaja i t. p. W trzy lata później Towarzystwo zdecydowało zmodernizować swe statki i wybudowało w Danii ss. Lwów i ss. Lublin, które są ekonomiczne w eksploatacji, gdyż posiadają nowoczesne maszyny zaworowe Lenza. Nieco później wybudowano ss. Lech.

W roku 1930 polską marynarkę handlową wprowadzono z ciasnych mórz zamkniętych na szerokie wody oceanu. Zbudowano pomost łączący 30-tu milionową Macierz z 4 milionami Polaków zamieszkanych w Stanach Zjednoczonych. Nabyto okręty s. s. Polonja, s. s. Pułaski i s. s. Kościuszko, zakładając Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe.” Tworzy się linja regularna na trasie Gdynia — Halifax — New - York. Statki przewożą pasażerów, pocztę i drobnicę. „Żegluga Polska” kupiła w tym czasie od duńskiego armatora Lauritsena parowiec s.s. Chorzów, przy pomocy którego otwiera linię bałtycką do Estonji i Finlandji.

W roku 1932 Towarzystwo odbiera od stoczni w Nakskow dwa statki s. s. Śląsk i s. s. Cieszyn zbudowane na zamówienie Żegluga Polskiej. Są to starego typu pasażersko-towarowego, specjalnie nadające się

do ładunków drobnicowych. Posiadają one wzmocnienia przeciwlodowe, stewę przednią przystosowaną do żeglugi w lodach. Statki te stają na linię Gdynia - Tallin - Helsinki - Gdynia - Antwerpja - Rotterdam.

W następnych 2 latach powstają linie regularne do Hamburga i Sztokholmu.

Rok 1935 powiększa flotę „Żegluga Polskiej” o dwa statki ss Puck i ss Hel, które wybudowano na stoczni Newcastle. Statki te stają na linii do Antwerpii i Rotterdamu, przez co uzyskuje się regularne tygodniowe połączenie z temi portami.

„Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe” uruchamia w roku 1933 linię między portem Konstanza (Rumunia) a Alexandrią i Haifa. Obsługuje ona ruch emigracyjny i towarowy między Polską a Palestyną. Na linii tej pracuje ss. Polonja a następnie także ss. Kościuszko.

W roku 1935 Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe uruchamia linię między Gdynią a Le Havre.



Ss. Cieszyn obsługuje linię do Tallina i Helsingforsu. Statek jest specjalnie przystosowany do żeglugi w lodach.

Lata 1935-1936 przyniosły Towarzystwu „Gdynia Ameryka Linje Żeglugowe” zwiększenie floty o dwa nowoczesne, luksusowo urządzone linjowce ms. Piłsudski i ms. Batory, które stanęły na linię New-Yorku Statek ss. Pułaski przeszedł wówczas na linię do portu w Ameryki południowej.

„Żegluga Polska” również uruchamia linię południowo-amerykańską, przy pomocy statku towarowego s s Wisła.

Obecnie tonaż polskiej marynarki handlowej przekroczył 100.000 ton.

Jest jednak jeszcze za mały aby mógł obsłużyć taki organizm gospodarczy jakim jest Polska. Udział naszej marynarki handlowej w przewozie towarów w handlu zamorskim Polski wyraża się cyfrą 8^oo. Pozostaje 92^oo obsługują statki pod obcą banderą.

Najpilniejszym nakazem chwili jest podnieść udział naszych statków kilkakrotnie, celem zmniejszenia strat jakie ponosi gospodarstwo narodowe płacąc należność za frachty zagranicznym armatorom, co powoduje również znaczny odpływ dewiz z kraju.

Musimy doprowadzić do tego, aby polskie linie żeglugowe były obsługiwane wyłącznie przez statki pod polską banderą, a charterowanie (wynajmowanie) obcych statków należy uznać za zło konieczne tylko w okresie przejściowym, z którego winno się jaknajprędzej wyjść, budując odpowiednią ilość statków polskich.

Hasło rzucone niedawno przez Ligę Morską i Kolonjalną „Budujemy polskie okręty na polskiej stoczni!” musi być jaknajprędzej wprowadzone w życie.

Należy natychmiast założyć stocznię wyposażoną w kilka pochylni, któraby budowała kadłuby statków i montowała w nich maszyny, sprowadzone narazie z zagranicy.

Sprawa ta może jednak w najlepszym razie urzeczywistnić się za kilka lat. Musimy zatem narazie uzupełnić tonaż naszej floty handlowej, budując statki na stocznich zagranicznych.

Oczywiście pierwszeństwo muszą mieć stocznie tych krajów, gdzie zapłata za budowę może być uskutecznioma w drodze kompensacji polskimi towarami eksportowymi.

Już w roku bieżącym należy przystąpić do budowy małych statków towarowych, przeznaczonych na linię do Göteborga i Sztokholmu oraz Rygi i Kłajpedy.

Linja na bliski wschód i do Hiszpanji również wymaga nowych statków o większym tonażu. Dzięki ciągłej i mądrej polityce morskiej rządu zostały stworzone podstawy do powstania potężnej nowoczesnej marynarki handlowej.

Aparat organizacyjny towarzystw żeglugowych rozwinął swą działalność i nawiązał stosunki z firmami zagranicznymi. Najważniejsze linie żeglugowe zostały dzięki inicjatywie rządu założone i rentowność ich wypróbowana.

Najwyższy czas, aby sfery finansowe społeczeństwa zainteresowały się żeglugą morską i nabrały przekonania, że lokata kapitału w marynarce hadlowej jest pewna i korzystna.

Jak dotąd inicjatywa prywatna na tym polu z wyjątkiem towarzystwa „Robur” znajduje się w powijkach.

Należy zdać sobie sprawę z tego, że rozwój floty handlowej to uniezależnienie się gospodarcze państwa od czynników obcych. Wzrost tonażu marynarki to aktywizacja bilansu płatniczego państwa, a co zatem idzie wzbogacenie gospodarstwa narodowego i dobrobyt wszystkich obywateli.

WP.

UWŁASZCZENIA PRACOWNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI

Sprawę pracownika portowego traktowano dotąd po macoszemu, ponieważ chętnych do pracy zawsze był nadmiar. a inne sprawy, jak budowa portu i miasta, była ważniejsza i nie cierpiały zwłoki. Jest jednakowoż na czasie, nad sprawą się głębiej zastanowić, ponieważ pracownik portowy należy, jak wszelkie urządzenia techniczne, do czynników tak samo ważnych, zapewniających racjonalne funkcjonowanie portu. Sprawność portu wymaga, żeby prace związane z portem nietylko zostały wykonane, lecz żeby to wykonanie nastąpiło z chęcią, ze zrozumieniem i z całą duszą i żeby na tym pracowniku polegać można i w chwilach ciężkich. Pracownik winien się uznać współodpowiedzialnym za najsprawniejsze funkcjonowanie i zrozumieć, że wynik taki leży i w jego osobistych interesach.

Do kategorii pracowników należy zaliczyć:

a) stałych fizycznych robotników, zajętych przy

przeładunkach. Nie wystarczy statku załadować lecz trzeba to uczynić fachowo żeby ładunek na kołyszących się falach nie zniszczył się albo nie stał się niebezpieczeństwem dla statku i załogi. Braki te w pierwszych latach odczuwano bardzo dokuczliwie, a opanowano je dopiero z czasem, przy pomocy sprowadzonych z Gdańska robotników kwalifikowanych

b) Wykwalifikowanych robotników do różnych zajęć specjalnych w przedsiębiorstwach już obecnych i przyszłych.

c) Pracowników technicznych, rzemieślników, maszynistów i t.p. zajętych przy obsłudze urządzeń technicznych portu.

d) Ostatecznie cały zastęp funkcjonariuszów kupieckich, biurowych kontrolnych i t.p.

Żeby element ten, tak ważny dla portu, z nim związać, należy go uwłaszczyć, t. j. osiedlić go na

własnym kawałku ziemi z własnym dachem nad głową. W ten sposób nie zagrozi mu widmo eksmisji, gdy przy zastoju lub przy dłuższej przerwie w pracy nie będzie w stanie zapłacić dzierżawy, ani widmo głodu, ponieważ własny ogródek i możliwość utrzymania drobiu pozwoli mu i bez pracy przeżyć czas bezrobocia. Zapewnienie takiej chociaż minimalnej egzystencji zrównoważy pracownika duchowo i podniesie równocześnie jego godność obywatelską a chęć zdobycia i utrzymania takiej ostoji, będzie dla niego bodźcem do pracy najwydatniejszej w porcie. Uwłaszczenie odpowiada też najzupełniej wrodzonemu zamiłowaniu do roli, skąd poważna część robotników pochodzi.

Obszar działki wzgl. ogrodu nie powinien stać się ciężarem dla posiadacza i rodziny. Urządzenie i utrzymanie ogródka z warzywnikiem winno stać się raczej wytchnieniem po pracy zawodowej. Współpraca taka złączy go bliżej z rodziną, zabierze mu czas spędzany przy kieliszku i przyczyni się w formie plonu do polepszenia odżywiania rodziny. Poza tym pobyt i praca na świeżym powietrzu przyczyni się do odrodzenia fizycznego i moralnego pracownika i jego rodziny. Przez wysadzenie większej ilości drzewek owocowych i ozdobnych, stworzy się tyle upragnionej zieleni, a w ten sposób powstające osiedla ułatwią zadania urbanistyki nowoczesnej opasania Gdyni zielenią.

Świadomych zabiegów w tym kierunku nie zabrakło na terenie Gdyni. Służyć może za przykład kolonia robotnicza urządzona w Rumji pod Gdynią, przez autora. Obszar działek tamtejszych wynosi ca. 2500 m². Grunt jest piaszczysty, tak iż urządzenie i utrzymanie ogródków nie przedstawiało trudności. Ogródki zasadzone drzewkami owocowymi, między którymi uprawia się kartofle i warzywa. Zabudowano się o własnych siłach przeważnie masywnie, i dla swego tylko użytku. Część budowała równocześnie II. a częściowo i III. mieszkania. Niestety nie doceniono rad autora do usytuowania budynku do słońca, co obecnie poniewczasie dotkliwie się odczuwa. Osadnicy utrzymują drób, kozy, świnie a nawet krowy. Kwestja wody nie sprawiała trudności, ponieważ studnie na głębokości 7—8 mtr. dostarczają potrzebną ilość wody dobrej do własnego użytku i nawadniania ogródka. Studnie urządzone w części na wspólnej granicy, więc dla 2 sąsiadów, wzgl. na zetknięciu 4 parcel, dla czterech właścicieli. Braku kanalizacji się nie odczuwa, ponieważ wszelkie odchody ludzkie i zwierzęce używa się z korzyścią dla produkcji warzywnej i owocowej w ogródku. Cena tych działek wynosiła w r. 1920. 40 — 60 groszy za m². Do zabiegów tego rodzaju należy też zaliczyć kolonję robotniczą na Witominie Towarzystwa Budowy Osiedli.

Obszar działki wynosi 600-1000 m². Cena działki wraz z domkiem drewnianym o jednym i dwóch pokojach z kuchnią wynosi 4.000- do 5.500 zł. Przy

wpłacie 20% ceny kupna, a spłacie reszty ratami w 10 latach. Trzy pokojowe domki murowane z działką kosztują 12.000,—zł. przy pow. podanych warunkach. Ceny te przy obecnych zarobkach nie są niskie, a przyjęty obowiązek wypłaty łatwo się może stać ciężarem, a nawet powodem straty kwot wpłaconych. Dochodzą do tego koszty urządzenia i używania ulic, które przy tamtejszej glebie gliniastej są niezbędne.

Polska Agencja Eksportu Drewna—Paged buduje dla swych pracowników mieszkania w domach blokowych pod Oksywiem. Jednopokojowe mieszkanie z kuchnią kosztuje ca. 20.—zł. mies. dzierżawy. System ten mija się z ideją propagowaną.

Zapoczątkowania te winny być kontynuowane i dostosowane do przyszłych ilości pracowników portowych. Wytyczne tej akcji są poniżej:

- a) Pożądana jest bliskość Gdyni, żeby zmniejszyć koszty i stratę czasu na przejazd z miejsca za mieszkania do miejsca pracy.
- b) Teren powinien być, o ile możliwości, równy o glebie piaszczystej z przepuszczalnym spodem żeby ułatwić zabudowanie ulic i ogródków.
- c) Obszar działki winien wynosić ca. 1 250 m² z frontem ca. 25 mtr. a głębokość ca 50 mtr. Dla specjalnych miłośników roli obszar ten można by powiększyć, przydzielając działkę sąsiadnią
- d) Koszty urządzenia dróg wzgl. ulic należy ograniczyć najdalej. Wystarczy najzupełniej droga zaokrąglona przez wykop obustronnych rowów, w których opady deszczowe i roztopy znajdą pomieszczenie i ujście w podnózu piaszczystem. Drogi te same porosną trawą, umocnią się i wystarczą najzupełniej dla komunikacji. Przytem zwiększą zieleni i stworzą pożądane miejsce zabaw dla dzieci.
- e) Kanalizacja jest zbędna, gdyż jak to powyżej już wyjaśnione wszelkie odchody bez obawy dla wymogów higienicznych z korzyścią w ogródku zostaną zużytkowane. Należy jednakowoż przewidzieć urządzenie tych śmietników na skrzyżowaniu czterech działek sąsiednich, żeby je równomiernie odsunąć od mieszkań własnych i sąsiednich.
- f) O ile wody dogodnie nie możnaby czerpać z wodociągów miejskich, należałoby dla większego osiedla urządzić wspólną studnię wzgl. pompę z rozerwoarem, skąd doprowadzonoby wodę do poszczególnych domów. Koszty urządzenia i utrzymania takiego wspólnego wodociągu nie przewyższałyby napewno kosztów urządzenia i utrzymania potrzebnej ilości pomp dla pojedynczych działek.
- g) Podział działki i zabudowanie jej przez dalszą rodzinę jest niedopuszczalne. Dalsze rozdrobienie minęłoby się bowiem z celem ideji, a stworzonoby niepożądane „Budapeszty”

- h) Cena działek winna być najniższa. Potrzebne tereny na takie osiedla należy zapewnić sobie na czasie i po cenach dostosowanych do obecnego jeszcze użytku rolnego.
- i) Zabudowanie samo należy uprościć i ułatwić, żeby interesanci nie tracili czasu i pieniędzy na zabiegach po urzędach. Pożądane byłoby stworzyć kilka typów budowlanych, które interesanci po cenie 5,— do 10,— złotych mogliby nabyć i według których choć z drobnymi zmianami budowaliby się. Zależy też na tem, żeby interesant jaknajwięcej własnej pracy w wykonanie budowy włożył.
- j) Kredyty w obecnych ramach wystarczyłyby najzupełniej. Zainteresować możnaby też Towarzystwo Osiedli Robotniczych w Warszawie, które wprawdzie dotąd zasadniczo popiera budowę blokową.

Dr. Górski
rzecznik dla spraw agrarnych.

Wybitny ten społecznik rozpoczął już parcelację za czasów pruskich. Współzawodniczył z parcelacją pruską już na pewien okres przed wojną, a działalność jego sięgała od Berlina aż po Prusy Wschod. Praca dra Górskiego nosiła charakter wybitnie patryjotyczny, to też po otrzymaniu przez niego doktoratu, wysiedlili go Niemcy na zachód i zażądali pisemnego

zobowiązania, że nie poświęci się on adwokaturze ni sądownictwu, gdyż wówczas już zdawali sobie sprawę, że tak wybitna jednostka może im poważnie zaszkodzić. Wówczas dr. Górski zajął się parcelowaniem ziemi wśród Polaków. Od r. 1889 do 1904 był prezesem filomatów Chelmińskich. W okresie wojny był dyrektorem „Kriegsgesellschaft”. Ofiarowanie mu takiego stanowiska miało tem większe znaczenie, że dr. Górski nie chciał nigdy należeć do żadnych związków niemieckich. Będąc w Kolonii badał specjalnie kwestję wyżywienia, a po powrocie do Berlina założył spółdzielnię „Wildfruchtgenossenschaft”, którą Niemcy zarwierzili. Placówka ta miała bardzo szeroki zasięg, a Niemcy finansowali ją w każdej wysokości.

Dr. Górski, pochodząc ze wsi, znał wiele ziół leczniczych i począł produkować leki. We wszystkich swoich placówkach starał się zatrudniać wyłącznie Polaków.

W roku 1920 osiadł w Gdyni i on jako jeden z pierwszych przewidział jej szybki rozwój. Zajął się tu prowadzeniem parcelacji, propagandą budowy osiedli robotniczych i wielu sprawami społecznymi. Jakkolwiek jest on człowiekiem niemłodym, to jednak sądy jego w dziedzinie życia gospodarczego są tak jasne i logiczne, że wzbudzają podziw.

W chwili obecnej dr. Górski zajmuje się podgdyńską parcelacją budowlaną Rumja-Zagórze.

STOCZNIA GDYŃSKA

Jeszcze w roku 1929 Stocznia Gdyniska stanowiła bardzo skromną placówkę, a jakkolwiek wówczas zatrudniała 18 pracowników i 8 uczniów, to nawet dla tej znikomej liczby osób brakowało zajęcia. Na stanowisko dyrektora stoczni przybył w 1929 r. p. Włodzimierz Błażejowski i dopiero wówczas począł się zaznaczać rozwój tej placówki. Nawiązano kontakt z Marynarką Wojenną i Marynarką Handlową, uzyskano poważne zamówienia i w ten sposób postawiono stocznia Gdyniską na należytych poziomach. Uzyskuje ona zamówienie na budowę trawlera dla

Marynarki Woj., który jest uznany za jeden z najlepszych, budowanych w kraju. Doniedawna stocznia zatrudniała 450 robotników. Przed dwoma zgorą laty przeniesiono stocznia do warsztatów, budowanych według projektu inż. Błażejowskiego, uwzględniającego wszelkie nowoczesne wymagania i zastosowania warunków racjonalnej i wydajnej pracy stoczni.

Przez okres urzędowania p. dyr. Błażejowskiego stocznia wyszkoliła fachowo przeszło 400 uczniów którzy obecnie częściowo służą w marynarce woj.

OSTATNIA SZALUPA. NOWELA.

— Władek wstawaj!

Mocne szarpnięcie za ramię i dygotanie statku obudziło go natychmiast. Co się stało? Wleźliśmy na skałę; toniemy!—

Władysław Rolski, drugi mechanik statku Rzeszów był już zupełnie rozbudzony. Szybko wyskoczył z koji, wciągnął ubranie i zapinając po drodze guziki wybiegł z kabiny. Kolega jego Florjan Rydzewski ubrany w skurzaną kurtkę, minął go na korytarzu. — Idę sondować zenzy; zdaje się że jest przeciek w drugiej ładowni! — Rolski zbiegł szybko do maszynowni. Zegar nad tokarnią wskazywał godzinę 21-szą. Telegraf maszynowy zadzwonił przesuwając

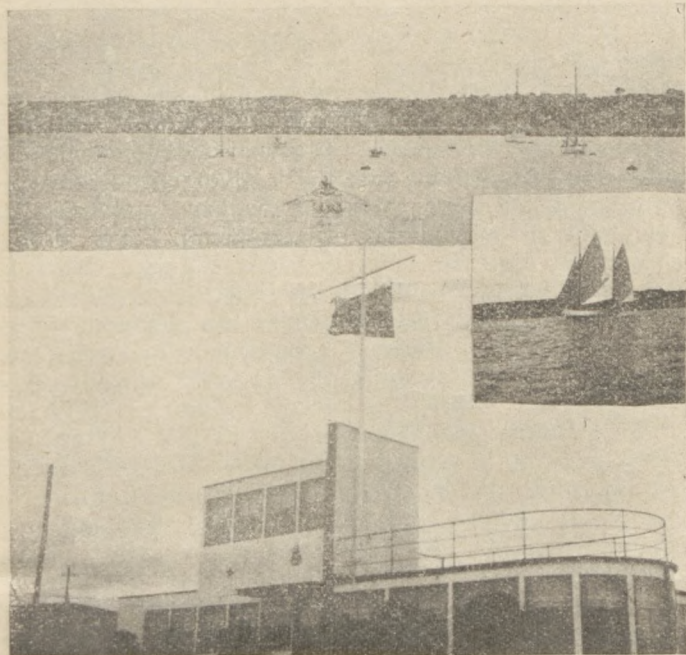
wskazówkę na „całą wstecz”. Asystent szybko i zgrabnie wykonał manewr. Kierownik maszyn widząc Władka uśmiechnął się błado.

— Dobrze, że pan wstał panie Rolski. Niepokoiłem się, że w pośpiechu zapomną o panu! Gwizd tuby akustycznej. — Mostek kapitański mówi: — Druga ładownia zalana wodą na półtora metra. Odpowiedz maszynowni: — Uruchamiamy pompę w drugiej ładowni. Rolski szybko ogrzewa pompę i otwiera zawory. Pompa robi kilka powolnych suwów i zaczyna wyrzucać wodę z zalewanej ładowni. Pochylając się nad zaworami oficer słyszy jakiś niezwykły szum w zenzie. Skierowuje w dół snop światła ręcznej latarki. Z burty bije strumień wody, strumień cienki z początku, który się gwałtownie powiększa, tak że

Oficerski Yacht Klub w Gdyni.

W roku 1933, kiedy powstał w Gdyni oddział morski Oficerskiego Yacht Klubu, zwrócono się do komendanta portu, p. Włodzimierza Steyera z prośbą o objęcie Komandorstwa w Oficerskim Yacht Klubie w Gdyni.

Oddział Morski powstał z inicjatywy Rady Naczelnej Oficerskiego Yacht Klubu, zaś Urząd Morski w Gdyni przyszedł z pomocą, wynajmując tereny przybrzeżne, konieczne dla rozmieszczenia Oddziału Morskiego.



U góry basen Oficerskiego Yacht Klubu, u dołu budynek Oficerskiego Yacht Klubu z boku Yacht „Mohort”

Pierwsze yachty morskie uzyskano dzięki pomocy i poparciu Rady Naczelnej O. Y. K. i b. premiera Sławka. Rozwojem tej placówki interesował się również p. minister P. i H. Floyar-Rajchman. Pierwszymi yachtami Klubu były: „Mohort”, „Śmigły” i „Orlik”, „Wodnia” i „Chochlik”.

Kwestją rozwoju Oddziału Morskiego zajął się

pan gen. Kasprzycki minister Spraw Wojskowych i p. płk. Spalek-komandor warszawskiego Yacht Klubu i wówczas sport morski został uznany jako letni równoważnik sportu narciarskiego. propagowanego wśród młodzieży wojskowej.

Zadaniem Oddziału Morskiego Oficerskiego Yacht Klubu jest wszczęcie w młodzież miłości do naszego morza i gruntowne jej oswajanie z podróżami i sportami morskimi. Młodzież wojskowa wyjeżdża zimą w góry na narty — latem na morze. Yacht Klub przyjął na siebie wielkie zadanie, i przy udziale Marynarki Wojennej, dostarcza młodzieży P. W. konieczny sprzęt morski oraz wyznacza instruktorów, idąc po linii wytycznej Min. Spr. Wojsk.

W ciągu stosunkowo krótkiego swego istnienia Oddział M. O. Y. K. posiada już 16 yachtów rasowych i turystycznych.

Miejscowy Yacht Klub liczy 250 członków, przeważnie oficerów marynarki i oficerów rezerwy, mieszkających w Gdyni.

W bieżącym sezonie przyjadą do Oddziału Morskiego młodzi oficerowie, którzy uzyskali w Oddziale Augustowskim stopnie żeglarzy śródlądowych, oraz młodzież A. Z. M., pragnąca uzyskać dyplomy morskich sterników yachtowych. Po dyplomy te przyjedzie również młodzież Zw. Harc. i Zw. Strzel.

Wszystkie dyplomy zostają kontrasygnowane przez Polski Zw. Żeglarski, posiadający stałego delegata w Radzie Naczelnej yachtingu morskiego.

Prezesem Rady Naczelnej jest p. admirał Józef Unrug. Przewodniczącym Komitetu Wykonawczego jest Komandor Steyer.

Młodzież przeszkalana pod kierownictwem instruktorów z Marynarki Wojennej i O.Y.K. odbywają również kilka podróży do państw bałtyckich, Szwecji, Danii i Niemiec. W sezonie bieżącym yachty O.Y.K. i O.S.Y.M. otrzymały zaproszenia na regaty międzyklubowe w Sopotach, Wiśle i Kolonji, w których weźmie udział ich połączona flotylla.

woda zalewa spód maszynowni, uderzając złowrogo o płyty podłogi. Krótki meldunek: — Panie inżynierze przeciek w maszynie po bakburcie! — W odpowiedzi rozkaz: — Przełączyć pompę cyrkulacyjną na wentyl awaryjny!—

Pompa zwalnia na chwilę i zaczyna gwałtownie pompować już nie z morza, a z hali maszyn. Już wszystkie pompy wyrzucają wodę z wnętrza okrętu. Ale cóż znaczą te 400 ton wody na godzinę usuwanych przez nie, kiedy przez rozprute dno wlewa się jej znacznie więcej.

Padają rozkazy: — Zamknąć drzwi komór wodoszczelnych! Zamknąć węglarki! Spuszczać szalupy ratunkowe! Toniemy!—

Zabrzączała przetwornica w radiostacji statku.

Zamigotał niebieskimi błyskami iskiernik. Poszło w eter rozpaczliwe S. O. S.

Amerykański statek wycieczkowy, którego telegrafista odebrał właśnie przepowiednię pogody na jutro, usłyszał pierwszy fatalną depezę.

S. O. S., S. O. S., statek Rzeszów na skałach 2 mile West od Mac Elliot 50 pasażerów na burcie S. O. S., S. O. S. —

Ucichło w eterze. Wszystkie stacje, które odebrały depezę powtarzały ją dalej. Statki ratownicze w odległych o 50 mil Helsinkach podnosiły parę i wyruszały na pomoc. Czy tylko zdążą na czas? A tymczasem na Rzeszowie załoga hotelowa budziła pasażerów. Wychodzących z kabin witał uśmiechem starszy oficer i salutując prawą ręką mówił: — Nic



Komandor por. Włodzimierz Steyer Komandor O. Y. K.
w Gdyni

W dniu 21 maja r. b. nastąpiło uroczyste otwarcie sezonu, a na masztach Klubu i Ośrodków została podniesiona bandera O.Y.K.

Przy poważnych dźwiękach hymnu narodowego i marszu I brygady, zaciągnięto proporczyki i bandery na masztach i od tej chwili rozpoczął się sezon żeglarski. Z okazji tej uroczystości nadesłano z ca-

poważnego proszę państwa, proszę udać się na pokład szalupowy. — Lewa ręka odruchowo ścisnęła rewolwer. Myśl pracowała gorączkowo. — Tylko nie dopuścić do paniki! Jaknajwiększy spokój! — Po pół godzinie światło elektryczne zaczęło przygasać. Dynamo-maszynę zalewa woda. W maszynowni cała obsada w komplecie. Wszyscy pracują gorączkowo, brodząc po kolana w wodzie. Zabezpieczono już kotły przed wybuchem. Puszczono pompy najszybszym biegiem. Wody przybywa z minuty na minutę coraz to więcej. Kierownik maszyn, trzymając dziennik maszynowy pod pachą stoi, na podwyższeniu i wydaje rozkazy. — Panie Rolski czy już wszystko zrobiono? — Tak jest panie inżynierze, właśnie zapalają karbido-we lampy; dynamo za chwilę stanie! —

tego kraju wiele serdecznych życzeń. Depeszował Generalny Inspektor Sił Zbrojnych Gen. Śmigły-Rydz, Gen. Kasprzyski Min. Spraw Wojsk. Admirał Świrski Oddział Augustowski Ofic. Y. K. i inni.

Oficerowie Yacht Klubu, wraz z p. Komandorem Steyerem, który objął również Ośrodek Szkolny Y. M. podejmowali serdecznie swych gości, przybyłych na tę uroczystość. W tym samym dniu wyszedł na morze yacht Temida 1 z 18 żeglarzami do Windawy, Rygi i Rewla (Tallina).

B. L.

Przybrzeżna Żegluga Bałtycka w Gdyni.

Nad brzegiem kanału przemysłowego „Gdynia-Oksywie” znajduje się poczekalnia pasażerska Przybrzeżnej Żeglugi Bałtyckiej, pobudowana dla pasażerów przejeżdżających przez kanał na drugą stronę Gdyni t. j. Obłęż-Oksywie i port Marynarki Wojennej. Na przystani stoi statek „Merkur”. Korzystam ze sposobności i jadę. s/s „Merkur” nieduży stateczek ze wszystkimi wygodami pasażerskimi. Po drodze dowiaduję się, że Przybrzeżna Żegluga Bałtycka egzystuje od 1. VI. 1934 r. i posiada na brzegu własną poczekalnię oraz dwa holowniki s/s „Merkur” i s/s „Minerwa”. s/s „Merkur” utrzymuje stałą i regularną komunikację według rozkładu jazdy od godziny 6-tej do godziny 24-tej pomiędzy Gdynią (Nabrzeże Polskie obok Cukroportu), a portem Wojennym (Basen Nr. 2) i Obłężem-Oksywiem (obok Pagedu) i odwrotnie. Przejazd kosztuje zaledwie 20 groszy od osoby. Wojskowi i wycieczki mają specjalne ulgi. Komunikacja ta jest najtańszym i najdogodniejszym środkiem lokomocji dla wszystkich, a w szczególności dla pracowników portowych i Marynarki Wojennej. Wyłączność komunikacji pasażerskiej z portem Marynarki Wojennej posiada jedynie Przybrzeżna Żegluga Bałtycka.

Drugi holownik s/s „Minerwa”, przeznaczony jest dla obwożenia wycieczek po porcie, oraz chodzi na szlaku Gdynia, Puck, Jastarnia, Hel i Gdańsk.

Właściciele tej ważnej placówki w naszym porcie p.p. Wróblewski i Ziemnicki, pracują, nie szczędząc sił ani wysiłków aby zapewnić publiczności jak najdogodniejszą komunikację, połączwszy z pracą przyjemność ciągłego przebywania na ukochanym przez siebie Polskim Morzu.

Rolski po pas w wodzie brnie po rozrzuconych płytach podłogi do tuby łączącej maszynownię z mostkiem kapitańskim. Wytrawny oficer wie doskonale, że już obecność jego i reszty ludzi w maszynie jest zbędna, nie chce jednak opuścić postcrunku bez zlecenia kapitana. Gwiżdże więc na mostek. Nikt mu nie odpowiada. Czekaj. Gwiżdże jeszcze raz i znów czeka.

Cóż do diabła, czy już nikogo niema na statku? Nie jeszcze ktoś jest. Jest starszy oficer spuszcający z marynarzami ostatnią szalupę. Jest kapitan, który coś robi w swojej kabinie i jest telegrafista bzykający S. O. S. Tylko nikt nie pamięta o tem, że tam na spodzie statku są ludzie. Ci sami, którzy swoją pracą ponad siły utrzymali okręt godzinę dłużej na powierz-

Życie kulturalne Gdyni.

Genowefa M.

Brak teatrów, koncertów i odczytów naukowych dawał się długi czas przykro odczuwać sferom inteligencji miejscowej, której nie wystarcza bezinnyśne siedzenie w kawiarniach i słuchanie krzykliwych jazzów, lub podziwianie atrakcyj artystycznych, nie mających rzeczywistej artystycznej ni literackiej wartości.

Sprawę zaspokojenia głodu kulturalno-artystycznego rozwiązał szczęśliwie p. prof. Zygmunt Cywiński inicjator i kierownik t. zw. Wieczorów Czwartkowych, odbywających się w „Riwierze“.

Początkowo wstęp na te wieczory był zupełnie bezpłatny, lecz ze względu na częściowy brak prelegentów z dziedziny pewnych zagadnień, wprowadzono płatne karty wstępu, co w rezultacie umożliwia zapraszanie prelegentów z innych miast i pokrywanie kosztów z tem związanych.

Wieczory czwartkowe wzięły swój początek w domku Żeromskiego. Od pierwszej chwili wzbudziły jednak tak wielkie zainteresowanie wśród szerokich warstw społeczeństwa gdyńskiego, że lokal ten okazał się za szczupły i wówczas musiano je przenieść do Polskiej Riwiery.

Dwadzieścia pięć odczytów obejmuje 12 cykli.

Prelegentami odczytów czwartkowych są ludzie tej miary co prof. Szyszko-Bohusz, który wygłosił już 4 odczyty, obejmujące plastykę i malarstwo. Były to niezwykle interesujące tematy „Franza Plastyczna“, „Największy ekspresjonista Polski“, „Kryterjum rządów w malarstwie“ i „Krzesło van Goch’a“.

„O kształtowaniu się architektury w Gdyni“ i „Architektura XIX i XX wieku“ zostały wygłoszone w dwóch odczytach przez p. inż. Jerzego Müllera. O wpływie urbanistyki na architekturę doby dzisiejszej mówił już Bolesław Malisz. P. Marjan Sigmunt dyrektor znanej w kraju i zaprawionej, artystycznej placówki „Łód“ poruszał ciekawe „Zagadnienie wnętrza“.

Z cyklu odczytów muzycznych i monografii ar-

chnei, co umożliwiło pasażerom i załodze pokładowej opuszczenie go w szalupach.

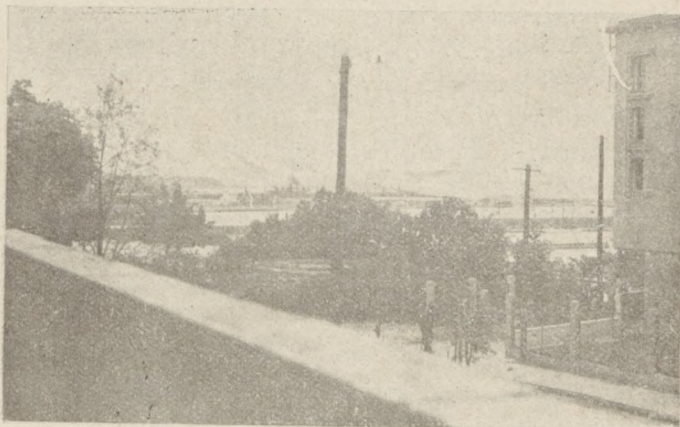
Gwizdek z tuby akustycznej z maszyny usłyszał wreszcie radiotelegrafista i zgłosił się do słuchawki. — Co panie Rolski? Pan chce mówić z kapitanem? Niema go tu. Nie wiem gdzie jest. Zaraz poproszę tu starszego oficera. —

Ostatnia szalupa spadła na wodę. Zastępca kapitana podchodzi do tuby.

— Naturalnie! Opuścić maszynę natychmiast. Już prawie wszyscy są w szalupach. Za parę minut odbije ostatnia z kapitanem.

Przemoczeni i zziębnięci wychodzą oficerowie maszynowi i palacze na pokład. Na podwiefrznej stronie przechylonego statku kołysze się na fali szalupa. Ostatnia,

tystycznych wygłosiła odczyt p. Eugenja Pecl p. t. „Polska pieśń ludowa“ i prof. Kazimierz Wilkomirski „Chopin“, oraz p. Marja Wilkomirska utwory fortepianowe Chopina, wieczór muzyki rosyjskiej i pieśni w wyk. p. Julji Gorzechowskiej. Dwa wieczory znanego poety J. Łobodowskiego poświęcone były jego poezji i poezji rosyjskiej od Puszkina do Mańkowskiego. P. prof. Cywiński wygłosił odczyt p. t. „Żeromski jako liryk i malarz przyrody“ i „Indywidualne stanowisko Reymonta w historii i powieści polskiej“. Ciekawy odczyt wygłosił p. Witold Chwalewik „Conrad, a Polska i Anglia“.



Wspaniały widok portu z tarasu pensjonatu „Hanka“

W odczycie z dziedziny teatralnej zabierał głos p. Wł. Zawistowski „Repertuar, jako wyraz potrzeb widowni i sceny“.

Prelegentem odczytu prasowego „Zadania prasy w Gdyni“ — był p. Witold Nowicki.

„O rzemiośle pisarskim“ — mówił obszernie i ciekawie p. Tadeusz Nowacki.

Znany literat i publicysta Watra Przewłocki — zreferował „Prądy ideowe współczesnej literatury polskiej“. Młody uczony egiptolog — p. Teofil Naroński — roztoczył przed oczami słuchaczy wspaniały

Znajdujący się w niej ludzie krzykiem przynaglają do pośpiechu.

Mechanicy i palacze po sztormowym trapię schodzą do łodzi.

Rzeszów podrzucony falą ryje dziobem i przechyla się gwałtownie. Wiosła włożone do dulki. Pada rozkaz „Odbij“. Ostatnia szalupa odrywa się od burty, kilka uderzeń wiosłami i zarysy statku mętnieją w mrokach nocy. Widać jeszcze światło naftowej lampy na maszcie, które pochyła coraz to więcej w prawo aż wreszcie zapada się w odmęt wodny. Nazajutrz na podstawie telegraficznego zawiadomienia konsulatu, Urząd Morski skreślił statek parowy Rzeszów z rejestru jednostek pływających polskiej marynarki.

Wimpel.

kalejdoskop, wygłaszając odczyt ilustrowany przeźrocami „Z Tajemnic Starożytnego Egiptu“

Jan Renbielinski — „Powrót do Staropolszczyzny“. Bardzo interesujący wieczór spędzili słuchacze na odczycie p. Stan. Mioduszeńskiego — „Problemy plastyki w poezji współczesnej“. P. Witold Pusłowski mówił o „Obliczu duchowym współczesnego czytelnika“.

Ze względu na okres letni, ku szczeremu żalowi stałych bywalców „Wieczorów Czwartkowych“, ta sjsęta duchowo przerwana została aż do jesieni bieżącego roku.

Niez mordowany krzewiciel życia kulturalnego p. Z. Cywiński zainicjonował również kilka bardzo wartościowych wystaw w Gdyni, zaprosiwszy do współpracy, znanych i głośnych przedstawicieli poszczególnych towarzyszy sztuki plastycznej. Wystawy: rysunku i akwareli — prof. Z. Cywińskiego, techniki olejnej — prof. Szyszko-Bohusza, gwasz i tempera — art. dek. Kazimierza Pręczkowskiego — odbyły się w kawiarence „Patria“ i z tego względu nie były dostępne dla młodzieży.

Wystawa wycinanek i techniki szmatkowej, oraz druga wystawa „Rytu“ urządzone zostały w Klubie Obywatelskim i były zwiedzane przez szerokie rzesze publiczności.

Wystawa „Rytu“ w Gdyni, ma tem większe znaczenie, że wystawcami swych prac są tu ludzie o bar-

dzo znanych i sławnych nazwiskach w kraju i zagranicą. Z braku miejsca wymieniamy tylko Manteuffla Gardowskiego małżonkę jego z Krasnodębskich Ludwikę Gardowską, Cieślewskiego juniora, a takich potężnych nazwisk widzimy 15 bowiem z braku odpowiedniego lokalu, musiano pomieścić wystawę w skromnych ramach.

O wartości wystawy „Rytu“ mówi fakt, że czasowo przenosi się ona do Gdańska a następnie jedzie w szeroki świat, by głosić sławę polskiej malarzy i grafików.

PRYWATNE KURSY GIMNAZJALNE DLA DOROSŁYCH ZW. PRACY OBYW. KOBIET W GDYNI.

Powstały jesienią roku szkolnego 1934/35 z inicjatywy ZW. PRACY OBYW. KOBIET w Gdyni.

Związek w pracy tej kontynuuje prowadzoną kiedyś przez Komisarjat Rządu w Gdyni tę formę pracy nad dorosłymi. Gdynia mianowicie jako miasto portowe ściąga wielką ilość pracowników wszelkiego typu: są to przeważnie ludzie z inicjatywą i perspektywą zdobycia w Gdyni lepszych warunków bytu. Młody ten robotnik lub pracownik umysłowy narażony jest w Gdyni przeważnie na okresowe bezrobocie, albo też pracuje w rozmaitych sezonach z rozmaitym stopniem zatrudnienia. Ten właśnie okres, opadającego tempa pracy u ludzi młodych i inteligentnych, stwarza szczególnie sprzyjające warunki dla prowadzenia wśród nich pracy kulturalno-oświatowej.

Na podstawie koncesji uzyskanej od Kuratorium Okręgu Szkolnego w Poznaniu i za poparciem Inspektoratu Szkolnego w Wejherowie, 19 listopada 1934 r. uruchomił Związek Kursy Gimnazjalne dla dorosłych wraz z jednorocznym kursem szkoły powszechnej. Komisarjat Rządu, który w Gdyni szczególnie popiera oświatę dla dorosłych, udzielił lokalu w szkole powszechnej przy ul. Leśnej, gdzie kursy pracują codziennie od godziny 18.30, do 22.10.

Po niezwykle obywatelskim potraktowaniu tej placówki przez Z. P. O. K., którego moralnej i wydatnej materialnej pomocy, Kursy zawdzięczają swe istnienie, na szczególne uznanie i podziw zasługuje niezwykła ofiarność nauczycielstwa, która jest tym drugim filarem, na którym opiera się byt szkoły. (Szkoła ma niższe od jakiegokolwiek innej szkoły średniej opłaty i te jeszcze przystosowuje do materialnej możliwości uczniów. N. p. w roku zeszłym Z. P. O. K. prowadził 8-mą klasę dla 4-ch tylko uczniów z których jeden za ledwie opłacał czesne i to tylko częściowo).

Winno się jednak w miejscowym społeczeństwie znaleźć trochę uwagi, uznania i pomocy dla tej jedynej w swoim rodzaju placówki.

KURSY JĘZYKÓW OBCYCH

BRONISŁAWY SŁOMNICKIEJ. NAUKA PISANIA NA
MASZYNACH. TŁUMACZENIA I PRZEPISYWANIE.

GDYNIA, Świętojańska 14, m. 6. Tel. 32-30.

Jest to placówka wysoce pożyteczna tak dla mieszkańców Gdyni, jakoteż dla przyjezdnych obcokrajowców. Polacy uczą się tu języków: angielskiego, niemieckiego, francuskiego, rosyjskiego i hiszpańskiego. Obcokrajowcy pobierają naukę języka polskiego. Kursy prowadzi się w kompletach po cztery osoby, z przestrzeganiem podziału według poziomu umysłowego współsłuchaczy.

Nauka pisania na maszynie systemem 10-cio palcowym (ślepy) oraz stenograf systemem Korbla na wszystkie języki jest przystępna dla wszystkich, gdyż opłaty są stosunkowo niskie. Za naukę pisania pobiera się 20.- zł. miesięcznie przy 6 godz. tygodniowo, przy 4 godz. tylko 15.- zł. Ćwiczenia na maszynach (za 1 g. dziennie) 15.- zł. miesięcznie.

Opłata za kurs języków obcych wynosi 12.- zł. miesięcznie od każdej osoby. Słuchacze uczą się tu również przepisywania i tłumaczeń.

Właścicielka i kierowniczka kursów przygotowuje się do stworzenia szkoły korespondentek, na wzór podobnej szkoły w Lipsku. Byłaby to pierwsza nasza placówka szkolna tego typu.

Poczynaniom i Pracy p. Słomnickiej życzyć należy pomyślnego rozwoju.

Spółdzielnia Budowy Mieszkań Ekonomicznych w Gdyni.

Powstała z inicjatywy grona wybitnych architektów, dążących do znalezienia najwłaściwszych form zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych warstw pracowniczych.

W skład architektów spółdzielni wchodzi ludzie tej miary co: arch: Prochaska, Garliński, Stefanowicz, Müller, Jędrzejewski, Maciejewski i inni.

W okresie od 1923 do 1931 r. Spółdzielnia walczyła z dużymi trudnościami finansowymi, ze względu na obowiązujące wówczas normy finansowania budownictwa w granicach 90% kosztu budowy. W pierwszych 3-ach latach Spółdzielnia otrzymała 300,000 zł kredytu i przy tak słabej pomocy materialnej powstało osiedle robotnicze zew Chylonji i osiedle urzędnicze na Wzgórzu Focha. Wstrzymanie wszelkich kredytów w latach następnych zahamowało dalszy

rozwój Spółdzielni, narażając ją równocześnie na znaczne straty. W r. 1933 Spółdzielnia wznowia akcję budowlaną i dziś już posiada w swoim dorobku ro-
ganizacyjnym 84 mieszkania o 312 izbach mieszkalnych.

Dzięki ciągłości pracy organizacyjnej Spółdzielnia ma możliwość wyrobienia zespołu pracowników i stałego podnoszenia poziomu organizacyjno-technicznego budowy. W roku bież. Spółdzielnia urochomiła dział urządzeń wewnątrz tak, że obejmuje ona całokształt czynności od parcelacji terenów, aż do umeblowania mieszkań włącznie.

W dobie nasilenia ruchu budowlanego w Gdyni. takie organizacje winny korzystać w dużej mierze z kredytów budowlanych, by mieć możliwość rozwiązania kwestji mieszkań dla pracowników umysłowych, tworzących niejako kadry pionierów kultury polskiej w jednym naszym mieście portowym.

Typem domu o mieszkaniach umeblowanych będzie blok przy ul. Reja, który jest już na wykończeniu. Takie mieszkania stanowią rewelację w dziedzinie budownictwa, to też na tegorocznych Targach Gdynskich zostanie wystawiony model mieszkania nowoczesnego.

Spółdzielnia prowadzi również budowy w okolicach podgdyńskich i buduje obecnie osiedle letniskowe, połączone z miastem komunikacją wodną i autobusową.

Prezesem spółdzielni jest prokurent B. G. K. - p. mgr. praw Z. Morsztynkiewicz, który od 1933 r. położył wiele zasług w dziedzinie rozwoju tej pożytecznej i bardzo społecznej placówki. B. L.



Willa pensjonat — „Zgoda” w Gdyni.

Działalność zawodowa inż. Maciejewskiego

Po prawie dziesięcioletnich studiach na Wydz. Architektury Politechniki Warszawskiej przyjeżdża w 1929 r. do Gdyni i tu poświęca się pracy zawodowej w dziedzinie zabudowy miasta. Buduje na Grabówku Gdynską Spółdzielnię Mieszkaniową, składającą się z dwóch bloków 26.000 m³, o 105 mieszkaniach robotniczych. Są to pierwsze mieszkania spółdzielcze. Prowadzi również budowę miejskiej kolonii robotniczej na Grabówku (45.000 mtr. sześć.) oraz tworzy szereg projektów will i domów czynszowych. Według własnego projektu buduje on dom p. Elsnerowej, rozwiązując w związku z tą budową, bardzo trudne zagadnienie architek. załamania ulicy, oraz konstrukcyjne ze wzgl. na torfiasty grunt. Front domu p. Elsnerowej tworzy strukturę w formie zębów. Pozatem buduje inż. Maciejew-



Dom na Wzgórzu Marszałka Focha (projekt inż. Maciejewskiego)

ski wiele will i domów konstrukcji żelbetonowej w Gdyni i Orłowie.

Obecnie prowadzi z ramienia Funduszu Kwater. Budowę gmachu Sądu Okr. i Grodzkiego w Gdyni 36 000 m³). Inżynier Maciejewski pracami swymi wykazuje, że wiele zasług położył w dziedzinie rozbudowy Gdyni. Jest on również rzeczoznawcą B.G.K. Jako student brał udział w konkursach architektonicznych, pracował wiele w spółdzielniach oraz współprojektował gmach Banku Polskiego w Ostrowie Wkp. Z ramienia Spółdzielni

Architektonicznej prowadził budowę koszar w Pińsku, kol. urząd w Sarnach i Kamieniu Koszyrskim, pracując zaś u prof. O. Sosnowskiego prowadził przebudowę kościoła garnizonowego w Warszawie.

Od grudnia 1932 r. prowadzi całokształt spraw technicznych w Spółdzielni Budowy Mieskań Ekonomicznych, projektując i kierując budową 18 domów szeregowych na Wzgórzu Focha, zaś od sierpnia 1933 r. do listopada 1934 r. obejmuje stanowisko Kier. Wydz. Technicznego w Towarzystwie Budowy Osiedli w Gdyni.

Na marginesie prac inż. J. Müllera

Niewiele zapewne jest w Gdyni architektów którzy mogą poszczycić się i wykazać takim ogromem prac, wykonanych na terenie całej Polski.

Jako wybitny znawca budownictwa, człowiek o wielkiej pomysłowości w dziedzinie projektów - inżynier - architekt Jerzy Müller położył niemałe zasługi dla rozbudowy Gdyni i jej okolic. Według jego projektów np. budowano kościół na Grabówku, M. Z. Gazowe, wiele wspaniałych gmachów czynszowych i will w Gdyni i okolicy,

Inż. arch. Müller prowadzi dużą pracownię architektoniczną i nowoczesnych wnętrz wraz z młodym, utalentowanym inż. Rajchmanem.

Przed osiedleniem się w Gdyni pracował w Radomiu, w charakterze arch. powiatowego, zaś do 1917 r. jest radcą w Min. Robót Publ. a następnie dyrektorem w Bydgoszczy. Przez ten okres pracy zawodowej daje poznać swe wybitne zdolności i o-

trzymuje zlecenie na wzięcie udziału w budowie P. W. K. w Poznaniu gdzie znajduje się moc jego prac i gdzie zdobywa rekord światowy w szybkości budowy wystawy. Inż. Müller był projektodawcą połowy planów wystawowych, i naczelnym kierownikiem całej budowy. Za tę pracę został odznaczony krzyżem oficerskim orderu „Polonia Restituta”. W r. 1903 buduje polski pawilon na wystawie w LIEGE, za co otrzymuje Grand Prix.

Nie zasklepia się jednak w swoich pracach zawodowych, lecz wiele swych zdolności poświęca w dziedzinie szerzenia życia kulturalnego na terenie Gdyni.

Odczyty jego bardzo żywe i ciekawie ujęte, usłyszeć można na tak zw. „Wieczorach Czwartkowych” w „Riwierze”. Są to bardzo interesujące zagadnienia nowoczesnego budownictwa wiejskiego i miejskiego oraz wnętrz.

Inż. St. Miecznikowski, a rozbudowa Gdyni

Po ukończeniu Polit. w Rydze w r. 1915 i odpowiednich studjach w warszawskiej Szkole Sztuk Pięknych - zostaje inżynierem wojskowym na Dalekim Wschodzie. W r. 1918 wstępuje jako ochotnik do 5 Dyw. Syberyjskiej W. P. w randze kapitana W r. 1920 wraca z resztką 5 Dywizji do kraju i pracuje w M. S. Wojsk. jako inżynier wojskowy w VIII randze. W r. 1923 zostaje szefem Wydz. Budow. D. O. K. III w Grodnie, a po wystąpieniu z armii polskiej wyjeżdża do Wilna i tu na zlecenie M. S. W. buduje szereg gmachów wojskowych. Po powrocie do Warszawy projektuje i kieruje przebudową gmachu Senatu Rzplitej. Następnie zostaje dyrektorem naczelnym Spółdzielni Budowlanej Zdobyw Robotnicza. Stąd przechodzi na stanowisko generalnego inspektora „Budozusu”. Od r. 1932 przenosi się do Gdyni i przechodzi do wolnej praktyki. W latach 1933/34 zajmuje stanowisko Naczelnika Wydz. Techn. w Komisarjacie Rządu m. Gdyni. Po opuszczeniu wyżej wspomnianego stanowiska, zostaje

kierownikiem budowy gmachów Z. U. Su. W międzyczasie buduje i projektuje kilka budynków czynszowych, oraz nowoczesny pawilon Bata w Orłowie. Przeprojektowuje i przebudowuje gmach żeńskiej szkoły gospodarczej w Gdyni przy ul. Morskiej 77.

Studując skrupulatnie rozwój i charakter zabudowy Gdyni, p. inż. Miecznikowski doszedł do bardzo ciekawych wniosków. Zaznacza on mianowicie, że czynniki miarodajne przy zagadnieniu rozbudowy miasta zastosowały ustawy budowlane, odnoszące się do miast starych, podczas gdy Gdynia - miasto powstające na zupełnie pustej przestrzeni, wymagała specjalnej ustawy budowlanej, która pozwoliłaby zastosować nowoczesne prądy i rozwiązania urbanistyczne. Nie doceniano również szybkiej rozbudowy samego miasta, kładąc wiele inicjatywy i energii w budowę portu. W tym ostatnim wypadku wysiłki zostały uwiecznione wspaniałymi rezultatami, bowiem port nasz nie ma równego sobie na całym Bałtyku.

Z teki arch. Wł. Madely

Urodzony na ziemi poznańskiej i pracujący tu od lat przeszło 25 daje się poznać niemal całemu pomorskiemu społeczeństwu.

Do Gdyni przybywa w r. 1926, w okresie kiedy stanowiła ona małe miasteczko. Pierwsze prawie domy budowane na terenie Gdyni, są jego projektem. Są to 3 czteropiętrowe gmachy, stojące obok siebie przy ul. Portowej, tuż przy Starym Dębnie. Właścicielami tych domów byli kaszubi.

W tym okresie poczęli do Gdyni napływać polacy reemigranci i ludność polska ze wszystkich stron kraju. Wszyscy zamożniejsi ludzie poczęli fundusze swe lokować w budowie domów. W ten sposób Gdynia rozwija się dość szybko. Architekt Madela ma wiele pracy i poświęca dużo sił i pomysłowości w dziedzinie projektów. Według jego projektów

buduje się wiele domów w mieście i na peryferiach. Kilka dużych domów przy Pl. Wolności i ul. Śląskiej oraz gmachy przy ul. Świętojańskiej — to wszystko praca arch. Madely. Ogółem arch. Madela ma poza sobą projekty i budowę kilkudziesięciu domów i szereg will. Jeżeli wziąć pod uwagę, że człowiek ten pracuje sam, jedynie przy pomocy swego młodego pomocnika, p. Kleczewskiego, wyobrazić sobie można ogrom energii i pracy, włożony przez arch. Madelę, w kierunku zabudowy Gdyni.

Poza pracą zawodową, pracuje p. Madela społecznie w Zw. Strzeleckim. Jako dobry syn Ojczyzny i gorący wyznawca idei Marszałka, kształci jedynego syna na dzielnego żołnierza, oddawszy go na studia do Oficerskiej Szkoły Zawodowej w Toruniu.

Współpraca P. I. M. z Polską Marynarką i Lotnictwem

Oddział morski P. I. M. znajdował się w Gdańsku do r. 1927, skąd został przeniesiony do Gdyni a w r. 1930 zainstalowany we własnym gmachu. Oddział Morski składa się z Obserwatorium Morskiego P. I. M. w Gdyni, Obserwatorium Magnetyczno-Meteorologicznego w Helu i 7 stacji obserwacyjnych na wybrzeżu. Obsługuje port, marynarkę handl. i lotnictwo.

Prace tej instytucji idą w kierunku naukowym i praktycznym. Dział służby synoptyczno-ostrzegawczej jest bezpośrednio związany ze stroną praktyczną pracy marynarki i obsługiwany bez przerw w ciągu 24 godzin, nie wyłączając świąt.

Dział klimatologiczny obserwatorium prowadzi badania klimatu wybrzeża.

Dział hydrologiczny prowadzi badania fizyczne morza na trzech stacjach brzeżnych oraz na statkach linowych na obszarze całego Bałtyku. „Dar Pomorza” podczas swej podróży naokoło świata przeprowadził również badania dla P.I.M.a. Oddział

morski P.I.M.a. pracuje z Międzynarodową Komisją w Kopenhadze.

Dział magnetyczny ma zadanie naukowe i praktyczne. Przeprowadza się tu badania magnetyzmu ziemi na wybrzeżu, a ponadto instrumenty morskie badane są przez ten dział, z ustaleniem poprawek tych instrumentów, na co Oddział wystawia specjalne świadectwa.

Dział zaopatrywania statków w mapy morskie i wydawnictwa prowadzony jest również bardzo dokładnie.

Całokształt prac i doświadczeń Oddziału Morskiego spoczywa w rękach kap. wielkiej żeglugi, Stanisława Dłuskiego, byłego dyrektora szkoły morskiej w Baku. Po powrocie do Polski p. Dłuski objął stanowisko profesora szkoły morskiej w Tczewie, a obecnie pracuje już od 1928 r. w Oddziale Morskim P.I.M.a. zajmując od 1931 r. odpowiedzialne stanowisko kierownika tej ciekawej placówki polskiej.

B. L.

Niesiemy ulgę zwierzętom

Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami powstało w Gdyni przed kilku laty z inicjatywy grona osób, które doceniły ważność kwestii opieki nad zwierzętami, tak z punktu widzenia humanitarnego, jak i społecznego. Dopiero od dwóch lat Tow. poczęło przejawiać większą żywotność. Rozwój Towarzystwa widać bodajże ze stałego wzrostu ilości członków, gdyż początkowo liczyło zaledwie 20 osób - obecnie zaś przeszło 100 osób.

Członkowie Towarzystwa otaczają szczególną

opieką konie gdyńskie. Ze względu na rozbudowę miasta, zwierzęta te są używane w dużej ilości jako siła pociągowa i w związku z tem bywają często eksploatowane i katowane. Warunki pracy i bytowania koni poprawiły się ostatnio znacznie i pracowite te zwierzęta, otoczone opieką przez specjalnego stałego inspektora Towarzystwa, unikają często kar i bolesnych razów swych dręczycieli, którzy obawiają się odpowiedzialności. Wybitną pomoc okazują Towarzystwu w tej pracy organy Policji Państwowej. Spo-

leczeństwo gdyńskie mało naogół interesuje się sprawami opieki nad zwierzętami, a jednak opieka ta, to kwestja kultury. Nic też dziwnego, że Zarząd Towarzystwa dociera do młodzieży, u której znajduje bodaj najwięcej zrozumienia i prowadzi szeroką propagandę w szkołach, głównie za pomocą odczytów i pogadanek. Odczytów młodzież słucha chętnie i zakłada własne kółka opieki nad zwierzętami. Prezesem Zarządu Towarzystwa jest p. Wice-Komisarz Rządu Szaniawski, wice-przewodniczącą p. Konsulowa Kasprończowa, mgr. Pikusiński skarbnik, Wiesława Bułhakowa sekretarką. Członkami Zarządu są pp. Komisarz Pol. Państw. Głuchowski, lek. wet. K. Maciejowski, Dr. praw Mojseowicz, red. Mistat.

Tow. Opieki Nad Zwierzętami dąży do założenia lecznicy. Wielu robotników przybywa z kresów wschodnich wraz ze swymi końmi, w celu znalezienia pracy przy robotach ziemnych. Koń dla takiego człowieka, to niemal kwestja życia. Często naskutek jakiegoś nieznacznego niedomagania, którego nie można wyleczyć doraźnie z braku lecznicy, zwierzę pada, a człowiek zostaje pozbawiony swego żywiciela. Na budowę lecznicy zwierzęcej potrzebna jest stosunkowo niewielka suma 6,000 zł, a ponieważ pan Komisarz Rządu na sprawę tę zapatruje się bardzo przychylnie, należy sądzić, że wysiłki Towarzystwa zostaną uwieńczone pomyślnym rezultatem.

J. Grał.

Obozy Campingowe nad Polskim Morzem

Nadmorski obóz dla młodzieży polskiej powstał z inicjatywy Legjonu Młodych. Obóz ten został następnie przejęty przez Towarzystwo Nadmorskie Obozów Letnich dla Młodzieży, które podjęło się całkowitego wykończenia budowy i urządzenia obozu.

Budowa obozu wykonana była według planów i pod osobistym kierownictwem p. Niemira Bidzińskiego - obecnego dyrektora Towarzystwa.

W szeregu domów campingowych umieszcza się niezamożną młodzież z całej Polski. Z dobrujejszego obozu w Legjonowie-Morskim (k. Jastarni) korzystają akademicy i organizacje młodzieży robotniczej jak O.M.P.

Obozy, wyżej wspomnianego Towarzystwa, prowadzone są rygorystycznie. Niezależnie od zasadniczych zajęć obozowych i wykładów, propaguje się wszelkie sporty, ze specjalnem uwzględnieniem sportów morskich.

Na sezon obecny przewidziany jest zjazd szeregu obozów Organizacji Młodzieży Pracującej i akademickiej.

Dzięki staraniom Towarzystwa Nadmorskich Obozów Letnich dla Młodzieży, szerokie masy polskich akademików i młodzieży pracującej mogą korzystać z wypoczynku nad Polskim Morzem, poznać je i pokochać.

(r)

Ostoja katolicyzmu i polskości w Gdańsku.

Kościół Chrystusa Króla wybudowany został staraniem księdza proboszcza Franciszka Rogaczewskiego. Osoba tego kapłana jest tak znana i ceniona przez gdańskie społeczeństwo polskie, że niesposób

nie usłyszeć o działalności tego kapłana, będąc w Gdańsku.

W r. 1928 zainicjował ks. proboszcz budowę kościoła w Gdańsku, pragnąc zjednoczyć całe polskie społeczeństwo pod znakiem Krzyża. Myślą przewodnią kapłana jest opieka nad wiernymi od urodzenia, aż po grób. Polskie Towarzystwo Budowy kościoła Chrystusa Króla uzyskuje wpływy ze składek członkowskich, zabaw i went. Dzięki niezmordowanej pracy ks. Rogaczewskiego wzniesiono kościół, pod którego powierzchnią urządzono świetlice i miejsce zebrań dla młodzieży katolickiej. Młodzież parafjalna posiada już własną orkiestrę i czytelną w stadjum organizacji.

Kościół mieści się na dawnych terenach fortyfikacyjnych i uważany jest przez ks. Rogaczewskiego raczej za tymczasowy Dom Boży. Proboszcz pragnie w przyszłości wybudować kościół znacznie okazałszy, obecny zaś zamienić na dom ludowy. Parafia Chrystusa Króla skupia polaków ze 7 parafii niemieckich (ok. 9.000 osób). Ks. Rogaczewski znany jest na terenie Gdańska jako dzielny bojowiec pol-



Kościół Chrystusa Króla w Gdańsku. W owalu ks. Rogaczewski proboszcz parafji. W rogach fragmenty procesji w dniu Bożego Ciała.

skości, walczący już od lat 16 o każdą duszę polskiego dziecka.

Poświęcenie kościoła odbyło się w r. 1932. Od chwili poświęcenia kościoła, prace parafji rozwinęły się tak znacznie i zatoczyły takie kręgi, że sprowadzono wikariusza.

W kierunku wychowawczym i społecznym wielka pomoc przynosi polskiej kolonji w Gdańsku pracą S. S. Dominikanek, które mimo ciężkich warunków materialnych pracują ofiarnie nad wychowaniem polskiej młodzieży na dzielnych obywateli kraju.

B. Libr

Ważne dla turystów i kuracjuszy

Pensjonat „Henryka” w Gdyni ul. Sędzickiego 8.



Położony nad morzem, czyni zewnątrz wrażenie dworku polskiego. Właścicielka pensjonatu, p. Katarzyna Cziczerynowa, prowadzi go osobiście już od 1926 r. Jako kresowianka wzoruje się na kuchni rosyjskiej i goście spragnieni pewnych zmian w dziedzinie smakołyków, mają możliwość podziwiać sztukę kulinarną p. Cziczerynowej. Gośćmi pensjonatu są przeważnie ludzie wolnych zawodów i inteligencja pracująca. Pokój z utrzymaniem w pełni sezonu kosztuje 8—10 zł dziennie (wraz z trzykrotnym posiłkiem). Wycieczki szkolne uzyskują specjalne ulgi. Śniadanie dla wycieczek 10 gr, bułka z masłem 10 gr, jajko got. 10 gr, obiad 80 i 70 gr, dania mięsne 50 gr. Noclegi dla wycieczek 55 gr. i 1 zł. Ulgi te są słosowane dla celów propagandy wybrzeża, chcąc przekonać społeczeństwo iż Gdynia nie jest już miastem i uzdrowiskiem droższem od innych miejscowości.

Pensjonat „Zgoda” w Gdyni.



Fragment salonu,

Nad samym morzem w otoczeniu iglastego lasu, przy ul. Paderewskiego 17 znajduje się pensjonat p. Michałiny Tyszkiewiczowej. „Zgoda” otwarta jest cały rok, a skupia w

swoich murach całą inteligencję miejscową i wielu przyjezdnych. Spotkać tu można brat artystyczną, malarską i przedstawicieli wolnych zawodów. Pokoje duże i słoneczne z wodą bieżącą, centralnem ogrzewaniem, łazienką elektryczną i t. p. Ceny pokoiów wraz z całodziennem utrzymaniem już od 8 zł w sezenie. Kuchnia warszawska pod osobistym nadzorem właścicielki pensjonatu, która otrzymała w r 1914 złoty medal za sztukę kulinarną. Na żądanie prowadzi się kuchnię djetetyczną. Pani Tyszkowiczowa prowadziła w roku 1934/35 dział gospodarczy obozów letnich im. Żeromskiego i potrafiła wyżywić około 6.000 ludzi. Właścicielka pensjonatu przyjmuje wycieczki zbiorowe osób dorosłych i młodzieży. Koszt dzienny od osoby dorosłej od 1 zł i 2 zł — młodzież szkolna tylko 50 gr.

Prawdziwemi walorami pensjonatu jest bliskość morza, plaży, lasu i boiska sportowego.

Pensjonat „Hanka” w Gdyni ul. Sienkiewicza 32



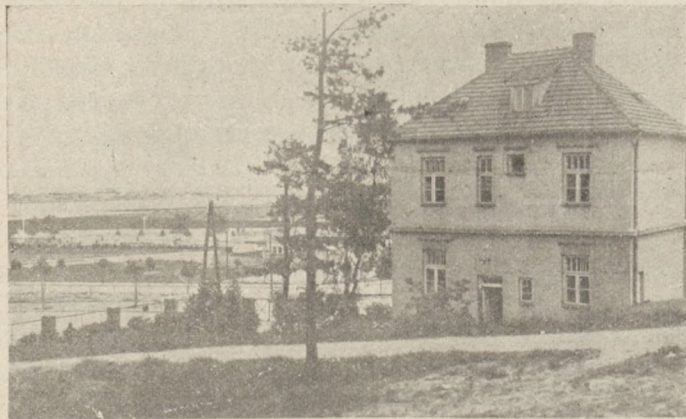
Położenie tego pensjonatu jest wymarzone. W pobliżu morza i plaży tuż przy samym mieście, z szerokim widokiem z tarasu na morze i okolicę.

Pokoje na sezon w dużej ilości i różnej wielkości. Kuchnia warszawska i jarska pod osobistym nadzorem właścicielki p. Jadwigi Pankowskiej. Ceny pokoju z utrzymaniem (3—4 dziennie posiłki) od 8 zł wzwyż. Pensjonat czynny jest cały rok. W pokojach woda bież. - w zimie centralne ogrzewanie. Pensjonat przyjmuje również wycieczki zbiorowe za opłatą od 80 gr. od osoby.

Willa pensjonat „Wiesinek” Gdynia ul. Sienkiewicza 2, tel. 20-51

Miły, jak cacko pensjonat, własność p. Adwentowiczowej żony znanego polskiego artysty, jest prawdziwą przystanią dla kulturalnego świata. Pokoje urządzone efektownie i ze smakiem, czyste jasne i przytulne, ceny od 7 do 9 zł wraz z utrzymaniem. Kuchnia prowadzona pod okiem p. Adwentowiczowej, stosuje również dania djetetyczne, posiłki 4 razy dziennie.

Położenie pensjonatu piękne, z widokiem na morze,



część miasta i basen Prezydenta. Goście posiadają do swego użytku radjo, pokój brydżowy, łącznie z jadalnią i t. d.

Przewidywać należy, że „Wiesinek” prowadzony przez p. Adwentowiczową już od 6 lat, będzie i w tym roku przepełniony jak zwykle.

Pracownia krawiecka Wacława Kowalskiego w Gdyni.

Po trzydziestoletnim swoim pobycie w stolicy naszej Warszawie przyjechał p. Wacław Kowalski do Gdyni i tu założył swą pracownię. O zasłużonej dobrej opinii świadczy fakt, że wszyscy niemal miejscowi i przyjezdni panowie ubierają się w pracowni Kowalskiego.

Poza pracą zawodową mistrz Kowalski poświęca wiele czasu pracy społecznej. Jest jednym z najstarszych legjonistów pułaskich. Posiada Krzyż Niepodległości i wiele odznaczeń za pracę niepodległościową w Rosji, gdzie również prowadził swój zakład. Pierwszy sztandar Legj. Pułaskich robił sam p. Kowalski, a obecnie ufundował własnym kosztem sztandar dla Legjonu Pułaskiego. Wśród kolegów swoich znany jest jako człowiek wielkiego serca, gdyż w miarę sił swoich pomaga zawsze czynem lub radą. W niepodległościowych pracach pomagała dzielnie swemu małżonkowi śp. żona jego, która przed kilku miesiącami opuściła go bezpowrotnie.

KRONIKA GDYNI

Rada Miejska w Gdyni Zapoczątkowała Zbiórkę na fundusz Obrony Narodowej

Rada miejska w Gdyni uchwaliła jednogłośnie przeznaczyć sumę 50,000 zł. na Fundusz Obrony Narodowej. Należy przypuszczać, że wysoce obywatelski ten przykład zapoczątkował zbiórkę społeczeństwa Gdynińskiego, które nie poskąpi ofiar.

Kredyty Budowlane dla Gdyni

Z ogólnej sumy 3,000,000 zł. przeznaczonych przez B. G. K. dla Gdyni na rok bieżący, wpłynęła ostatnio do Oddziału Gdynińskiego B. G. K. suma zł. 700,000. Na bieżący rok budowlany wpłynęło dotychczas zł. 1,200,000 a pozostała reszta przesłana zapewne zostanie w niedalekiej przyszłości, co umożliwi Gdyni wykończenie rozpoczętych już gmachów.

Doniosłe znaczenia Targów Gdynińskich

Wobec ograniczeń dewizowych i importowych polska produkcja, a szczególnie produkcja morska ma szerokie możliwości rozwoju.

Zbliżające się Targi Gdynińskie (od 28 czerwca, do 12 lipca) umożliwiają zainteresowanym producentom, wprowadzenie na morski rynek krajowy i rynki zagraniczne szczeliwa, płótna żaglowego, sieci, lin, ubrań i obuwia rybackiego, silników dla kutrów i wielu innych artykułów, które w dużej części są do nas importowane z zagranicy.

W trosce o przyszłe pokolenie.

Pragnąc podtrzymać ciągłość opieki nad ubogą dźwiatwą szkolną, która w ciągu roku szkolnego korzystała z akcji dożywiania zorganizowanej przez Komitet Pomocy dla dźwiatwy szkolnej. P. Komisarz Rządu mgr. Sokół postanowił zorganizować dla tejże dźwiatwy co najmniej czterotygodniowe kolonie wakacyjne.

Kierownictwo tej akcji powierzone zostało radnemu p. Mistałowi, który wspólnie z naczelnikiem Wydziału Opieki Społecznej p. dr. Stankiewiczem i komisarzem Przewodniczącym Rady Szkolnej p. Skóbińskim powołali do szerszej współpracy obszerniejszy Komitet, składający się z przedstawicieli Komitetów rodzicielskich, kierowników Szkół powszechnych, oraz osób znanych ze swej ołiarnej działalności.

Z kolonij tych ma korzystać ok. 1500 dźwiatwy szkolnej obojga płci, która rozlokowaną zostanie w kilkunastu ośrodkach na Pomorzu, posiadających najlepsze warunki klimatyczne, aprowizacyjne i sanitarne.

Przed kilku dniami Patronat kolonij, za pomocą całej prasy pomorskiej zaapelował do ziemiaństwa powiatów morskiego, kartuskiego, kościerskiego, tucholskiego i chojnickiego, jak również do nadleśnictw tychże powiatów, aby zechcieli zgłaszać swoje oferty na pomieszczenie dźwiatwy w partiach od 50 do 100.

Niestety dotychczas apel ten nie odniósł należytego skutku, co jest tym więcej zadziwiającem, że przecież pobyt takiej kolonij, przyniosłby pewne korzyści i miejscowej ludności dając jej możność zbycia swoich produktów gospodarczych.

Ponieważ koszt urządzenia tych kolonij obliczony jest na ok.: 45,000 zł. a Komitet ma dotychczas zapewnione załedwie 20,000 do 25,000 zł. przeto apelujemy do zawsze ołiarnego naszego społeczeństwa, zwłaszcza na tak szlachetny cel jak troska o zdrowie najbiedniejszej dźwiatwy, aby i w tym wypadku nie zechciało odmówić Komitetowi swego poparcia materialnego.

Wydawca i redaktor odpowiedzialny — Bronisława Librachowa. Redakcja i administracja: Gdynia, ul. Marsz Focha 23. Redakcja czynna w poniedziałki, czwartki i soboty — od godz. 10-tej do 12-tej.

Administracja czynna codziennie od godz. 9-tej do 15-tej.

Ceny ogłoszeń: 2 strona okładki — 150 zł, 1/2 str. 85 zł, 1/4 str. 50 zł; 3 str. okładki — 130 zł, 1/2 str. — 75 zł, 1/4 str. — 40 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. — 15 zł. W rubryce firm poleconych — 10 zł. 4 str. okładki ceny jak w 2-giej str. Opisy: — za 1 wiersz przez 1 szpalte w tekście — 1,50 gr, za tekstem 1,25 gr. Prenumerata roczna z przesyłką — 14,20 gr. półroczna z przesyłką — 7,10 gr. Rękopisów niezamówionych redakcja nie zwraca.

Odbito czcionkami Drukarni Przemysłowej w Wejherowie.

Znalazł wyjście.

Dwaj kupcy żydowscy wygrali na loterii znaczną sumę. Doszli do przekonania, że wygrawszy razem pieniądze, muszą wspólnie prowadzić interesy handlowe. Złożyli czasowo swe kapitały u miejscowego rabina, z zastrzeżeniem, że żaden z nich nie ma prawa podjąć całości, ani części gotówki, jeżeli drugi nie będzie przy tem obecny.

Po upływie pewnego czasu dwaj wspólnicy przeprowadzili bardzo korzystną transakcję kupna koni, która odbywała się w miasteczku na rynku. Na kupno koni potrzebna była cała suma wygranych pieniędzy. Obaj kupcy nie mogli odejść jednocześnie, bojąc się by w czasie ich nieobecności nie podwyższył ktoś inny ceny i nie nabył koni. Rabin mieszkał na rynku. Wspólnicy zdecydowali, że jeden z nich pójdzie do rabina po pieniądze, a gdy rabin stanie w oknie, to drugi da mu znak, że pieniądze można wydać. Tak się też stało. Rabin pieniądze wydał, lecz nieuczciwy wspólnik, mający poważny kapitał w ręku nie wrócił do kolegi, lecz uciekł w niewiadomym kierunku. Kiedy wszelkie poszukiwania były bezskuteczne, pokrzywdzony, powołując się na umowę przy pozostawieniu u rabina wygranej, zażądał zwrotu swej części. Nie mogąc nic wskórać dobrowolnie zaskarżył rabina do sądu motywując swą skargę tem, że rabin przywłaszczył sobie jego gotówkę.

Rabin sprawę wygrał - a w jaki sposób i jak się tłumaczył? Może nam odpowiedzą czytelnicy. Odpowiedź nasza ukaże się w następnym numerze.

Kącik Dla Pań

W poszczególnych numerach naszego pisma podawać będziemy wiadomości z dziedziny racjonalnej kosmetyki, pierwszej pomocy domowej w wypadkach nagłych zaszklębnięć, wiadomości z dziedziny mody, kobiecych robót ręcznych, gospodarstwa domowego, sztuki kulinarnej i t.d.

Dziś, zapoczątkowując ten dział podajemy kilka ogólnych przepisów. W numerze następnym podamy kilka drobnych kosmetycznych. Wszystkie wiadomości, podawane przez nasze pismo pochodzą od ludzi dokładnie znających poszczególne dziedziny i posiadających pełne prawo udzielenia fachowych informacji.

Smaczna Baba „Piaskowa”

60 dekagramów masła utrzeć wałkiem na rzadką masę (trzeć pół godz.) następnie wsypać 60 dekagramów cukru-pudru, proszek waniliowy, kieliszek araku i dokładnie wymieszać. Pół kgr. mąki przennej i takąż ilość mąki kartoflane, sypać na zmianę łyżkę stołową, dodając po każdej łyżce jedno całe jajko, mieszając ciągle (łyżka mąki kart. łyżka mąki pszennej, jedno jajko i t.d.). Do całej porcji ciasta zużywa 12 jaj. Kiedy ciasto gotowe, wsypać 1/3 część proszku do pieczenia, wymieszać dokładnie, włożyć do formy wysmarowanej masłem i wysypanej bułeczką tartą i wstawić do niezbyt gorącego pieca. Ciasto winno się piec godzinę t. j. do chwili, aż dostanie wypukły czub, popękany i zrumieniony dokładnie. Można sprawdzić patykiem, który po wyjęciu z ciasta winien być zupełnie suchy.

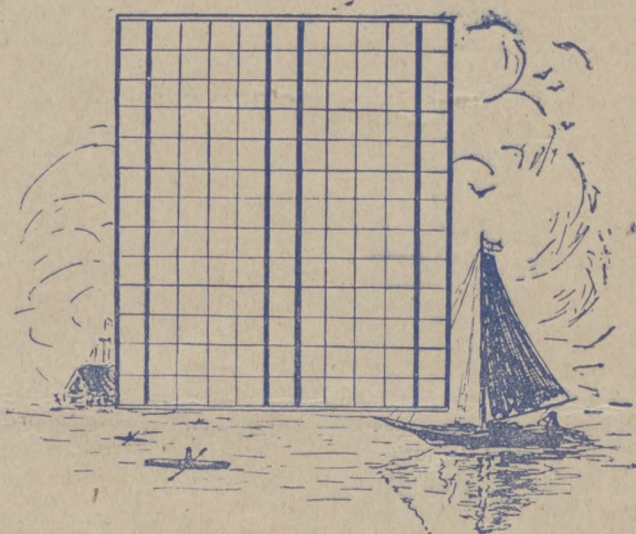
Pranie swetrów i bluzek wełnianych.

Rozgotować kawałek (15 kgr.) mydła najpszerego, wystudzić, aby było lekko ciepłe, zamoczyć wełnę i wyciskać w mydle, nie trąc i nie wykręcając. Po wypraniu dwu lub trzykrotnie, wycisnąć dokładnie jednak nie wyżywać, wypłukać dwa razy w letniej wodzie z dodatkiem odrobiny sody (dla odciążenia mydła), a następnie wypłukać jeszcze w letniej czystej wodzie, wycisnąć dokładnie w suche płótno i rozłożyć, nadając należyłą formę. Kiedy wełna wyschnie można ją lekko sparować żelazkiem przez mokre płótno. Do parowania rzeczy wełnianych żelazko nie powinno być bardzo gorące. Wełen, posiadających mieszane kolory nie należy prać domowym sposobem

REBUS UŁOŻYŁ „J”



LOGOGRYF



W każdy rząd poziomy należy wpisać po dwa wyrazy sześcioliterowe. Ostatnia litera pierwszego wyrazu jest początkową drugiego.

Rzędy pionowe: pierwszy, szósty i jedenasty czytane zgóry na dół, dadzą rozwiązanie.

Rząd pierwszy poziomo - cyklista - Instytucja, Instytut 2. - Rada Krajowa Litwy, - uchwyt kotwica zegarowa 3 - Inaczej otaczaj - owoc drzewa z rodziny jabłkowatych 4 - razem, wspólnie - zastaw, kaucja (wspak). 5 - powolnie, posłusznie (wspak) - krople płynu, spadającego na podstawkę. 6 - baranek młody (wspak), naśladować (wspak) 7 - szczupły, wiotki - prorok izraelski. 8 - podstawka do nut - błazeński. pocieszny, szyderski. 9 - składowa część krwi - wybryk, wyskok. 10 - inaczej rozpędzenie, rozproszenie - specjalny rodzaj małej maczugi. 11 - gwałtowna burza wirowa - inaczej nacja (w 2) przypadku liczb. pojed. 12 - mała kłosa piór - skóra młodego bydła (wspak). 13 człowiek mocny, władca - niejasno, niewyraźnie.

Termin nadsyłania rozwiązań do dnia 25 czerwca. Nagrody: książka beletrystyczna, elektryczna latarka, komplet mydeł toaletowych.

Fasola po grecku

Dla czterech osób ugotować mięko 1/4 kg. fasoli. Usmarzyć w maśle, nie rumieniąc bardzo, dwie duże cebule zmieszać z przetartymi pomidorami, zadusić pod pokrywą ok. 10 minut. Zaprawę pomidorową wlać do nieodcedzonej fasoli, zaprawić wszystko mąką, wkroić 1/4 kg. kiełbasy, zagotować i wydać na stół.

PRZEDSIĘBIORSTWO

robót budowlano -- remontowych i malarskich

A. PSTRUSIŃSKI I SYN

WARSZAWA, ul. NOWY ŚWIAT 8-10 Tel. 904-41 KONTO P. K. O. 10.484
ODDZIAŁ W GDYNI - MARSZAŁKA FOCHA NR. 23.

Wykonywa roboty:



malarskie proste i ozdobne, wszelkie remonty wewnątrz i fasad frontowych po własnych rusztowaniach oraz roboty budowlane. Firma istnieje **od 1904 r.** i ostatnio wykonała następujące roboty: konserwacja budynków Politechniki Warszawskiej **od 1916 r.** fasadę Teatru Wielkiego i wewnątrz **w 1926 r.** roboty malarskie w nowym budynku Spółdz. Mieszk. Urzędn. Min. Sprawiedliwości „Temida”, Korp. Ochrony Pogranicza, w domach ks. Czertwertyńskich, ks. Massalskich, kościoły: Św. Krzyża i O.O. Jezuitów w Warszawie i wiele innych:

Teraz i w Sopotach
masz dobrą kawę i ciastka
i to u Polaka!

Popularny w Gdyni **„FANGRAT“**

otworzył filję w Sopotach
Seestrasse 31

Dokąd wszystkich zaprasza!

Będąc w Sopocie
stołujcie się
w restauracji

WESTLERA

Südstrasse 12.

„OPTYNAUT“

Gdynia, ul. Świętojańska 34. Tel. 13-74.

Magazyn instrumentów nautycznych i optycznych, :—: :—:
zaopatrywanie okrętów, yachtów i szkunerów. ————