



ŁADARNA MORSKA

„PRZEZ MORZE DO MOCARSTWA”

TYGODNIK ILUSTROWANY POŚWIĘCONY
POLSCE NAD MORZEM



Janusz Kozłowski



Piękno Gdyni. Widok na plażę Domu Zdrojowego i część Kamiennej Góry.



Jezioro Żarnowieckie. Jedno z najpiękniejszych i największych jezior na Pomorzu. Malownicze jego hrzegi ściągają corocznie liczne rzesze turystów. Stanowi ono w pewnej części granicę pomiędzy Polską a Niemcami.

Zagranica a port gdyński

Zainteresowanie się fachowej prasy zagranicznej portem gdyńskim, oraz jego rozbudową, jakoteż naszą flotą handlową, wzrasta w miarę powiększania się naszej działalności na morzu. Aczkolwiek początkowo zagranica odnosiła się do naszych poczynań w tej dziedzinie z pewną dozą sceptycyzmu, to jednak obecnie, po bliższym zaznajomieniu się z rezultatami naszych wysiłków, zdanie zmieniła.

Z chwilą, gdy port gdyński wybił się na pierwsze miejsce z pośród wszystkich portów morza Bałtyckiego i ugruntował niejako swoją pozycję handlową, zainteresowanie zagranicy wzrosło. W czechosłowackich kołach handlowych mówi się dziś zupełnie otwarcie, iż w Gdyni należy uczynić morską bazę dla zagranicznego handlu czechosłowackiego i współpracę gospodarczą z Polską rozwinąć właśnie przez wykorzystanie tego portu.

Owo zainteresowanie się Czechosłowacji naszym portem należy odpowiednio wzmocnić i dla dobra gospodarczego obu krajów należyte wyzyskać. Obecnie Czechosłowacja wysyła sporo towarów przez Gdańsk, jednakże z całego szeregu przyczyn, o których mówić w tym artykule nie jest rzeczą wskazaną, a które Czechosłowacy na pewno znają tak dobrze jak i my, należałoby bazę zamorskiego handlu czechosłowackiego rozbudowywać właściwie w Gdyni.

Wzrost polskiej floty handlowej i powiększanie się ilości transportów morskich, wychodzących lub przychodzących przez Gdynię nie jest iluzją, ani też słowną szermierką propagandową. Wiedzą o tem zagraniczne koła, interesujące się zagadnieniami żegludowymi. Oto „Journal of Commerce and Shipping” w specjalnym artykule p. t. „Rozwój Gdyni” stwierdza, iż port ten rozrasta się do rozmiarów centrum handlowego wśród portów bałtyckich, z którego towary płyną nie tylko do portów morza Północnego i portów Bałtyku, lecz do wielu innych. Pismo to zwraca więc uwagę na szybki rozrost tego nowego czynnika w dziedzinie handlu morskiego.

Omawiając sprawy żegludowe, pismo „Lloyd's List and Shipping Gazette” podkreśla, iż Polska pomimo ogólnego kryzysu żegludowego utrzymała swój tonaż z lat 1932 i 1933, a obecnie przystępuje do zmodernizowania go i przystosowania do warunków konkurencyjnych w ten sposób, iż Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe dało wybudować dla siebie nowoczesny okręt o tonażu „martwym” dwa tysiące ton — zaś Linja Gdynia—Ameryka zamówiła we Włoszech dwa wielkie motorowce transoceaniczne, każdy o szesnastu tysiącach ton.

Powyższe artykuły świadczą, że zagranica z punktu fachowego należyte ocenia nasze zdrowe wysiłki w dziedzinie żegludowej, przeto wracając do problemu

współpracy gospodarczej w dziedzinie morskiej z pobratymcami naszymi Czechosłowakami, wierzymy, iż nawiązanie przez nich bliższego kontaktu z Gdynią, wyszłoby

Andrzej Wachowiak

F. O. M.

Idą w świat trzy litery początkowe tytułu wielkiej, doniosłej akcji polskiej. W tysiącach miast, miasteczek, gmin, wiosek i osiedli tworzą się komitety i komórki tej akcji. Rzecznikami, poręczycielami tej akcji są najwybitniejsi Polacy, wykonawcami najofiarniejsi ideowcy, najbardziej zapaleni słudzy polskiego morza. Polski światopogląd morski zwycięża na całej linii, bierze we władanie serca i umysły Polaków a zewnętrznym tego światopoglądu efektem jest organizacja Funduszu Obrony Morskiej.

Fundusz Obrony Morskiej, jak to wynika z jego nazwy, ma umożliwić narodowi polskiemu obronę odwiecznych i suwerennych jego praw na Bałtyku. Błędy polskiej polityki przedrozbiorowej, osłabiające polski stan posiadania nad polskim morzem, odsłaniające bezbronny kraj napaściom wroga i umożliwiające wypieranie polskości od morza, w głąb lądu, już się więcej nie powtórzą. Mocną stanęliśmy nogą, na mierzeji bałtyckiej i odwieczne dziedzictwo Polski dzierżyć będziemy uparcie i bronić do ostatniej kropli krwi.

Idzie jednak o sam Bałtyk, o zabezpieczenie kraju przeciw napaści od strony morza, idzie o bezpieczeństwo naszych wodnych dróg komunikacyjnych.

na dobre w przyszłości przemysłowi czechosłowackiemu i zamorskiemu handlowi tego kraju, jakoteż i portowi gdyńskiemu.

To bezpieczeństwo da nam Fundusz Obrony Morskiej. Fundusz ten ma Polsce umożliwić obronę jej interesów na morzu przez wyposażenie naszej marynarki wojennej w odpowiednią ilość nowoczesnych, zdolnych do obrony jednostek bojowych.

Gotowość Polski do obrony kraju i morza jest najlepszą gwarancją pokoju a równocześnie gwarancją dla obywatela, że byt jego, jego majątek, jego dorobek są strzeżone od niebezpieczeństwa, od napaści i grabieży.

Niema obywatela w Polsce, któryby sobie nie życzył pokoju i bezpieczeństwa. A ponieważ trzeba na to dobrej armii, silnej floty wojennej, więc nie może być Polaka, któryby swego grosza na Fundusz Obrony Morskiej (F. O. M.) nie złożył.

Czyż pokolenie współczesne może potomnym zostawić lepszy testament nad światopogląd morski? Zaś światopogląd morski w Polsce tak długo będzie naszym frazesem, jak długo nie będzie silnej floty wojennej jako gwarantki tego światopoglądu.

Kto to zrozumie, stanie w pierwszych szeregach bojowników o wielką silną flotę i nie poskąpi swej ofiary na Fundusz Obrony Morskiej.

Projekt niemiecki układu handlowego z Polską

Rokowania handlowe polsko-niemieckie wkraczają znowu na tory, które do pomyślnego zakończenia trwającej od szeregu lat wojny celnej w żadnym wypadku doprowadzić nie mogą. Stanowisko Niemiec, dotychczas nieustępliwe, obecnie wybiega daleko poza ramy rzeczowości.

Prasa codzienna donosi, że celem Niemiec w dalszych pertraktacjach z Polską jest zawarcie prowizorium na zasadzie cel autonomicznych, które umożliwiłoby natychmiastowe dopuszczenie na rynek polski wyrobów przemysłu niemieckiego. Jak dotychczas, w żądaniach Niemiec niema nic zdrożnego. Lecz co nam Niemcy ofiarują wzamian?

Otóż, nie chcąc dopuścić do zachwiania swego, zmierzającego do samowystarczalności, programu agrarnego, Niemcy gotowe są przyznać nam szereg ulg... dla tranzytu polskiego przez porty niemieckie, zwłaszcza Hamburg. Według tych projektów przez Hamburg byłaby kierowana większa część eksportu polskiego, jak węgiel, trzoda i t. p. z tem jeszcze zastrzeżeniem, że transporty te winny być natychmiast kierowane dalej, aby nie pozostawały na rynku niemieckim.

Oferowana nam przez Niemcy „rekompensata” za dopuszczenie na rynek polski niemieckich wyrobów przemysłowych, zakrawa na kpiny. Czyżby Niemcy uważały nas za takich naiwnych, że sprzedając towar, nie tylko nie żądamy zań zapłaty, lecz nawet wypłacamy kupującemu premję?

Bowiem, gdybyśmy skorzystali z niemieckich „ulg” tranzytowych, osiągnęlibyśmy następujący efekt: Po pierwsze, pozbawilibyśmy porty polskie Gdynię i Gdańsk większej części ładunków a zatrudnione przy przeładunkach firmy, oraz rzesze robotnicze, zarobków. Powtóre — płacilibyśmy Niemcom wielomilionowy hacracz za wszelkie czynności, związane z manipulacją towarową, jak transport kolejowy, składowe, przeładunek w porcie i t. p. Ujmując całokształt polsko-niemieckich zagadnień gospodarczych z niemieckiego punktu widzenia, rząd polski mógłby złożyć pod adresem Niemiec podobną do powyższej ofertę.

Mianowicie, Polska zawrze prowizorium z Niemcami, umożliwiając natychmiastowy wwóz do Niemiec naszych płodów rolnych, surowców i półfabrykatów. Nie chcąc jednakże narażać na szwank naszej polityki przemysłowej, zmierzającej do samowystarczalności, Polska gotowa przyznać Niemcom ulgę dla tranzytu ich towarów przez port polski w Gdyni, przewyższającą ulgę, przewidzianą przez Niemcy dla naszych towarów w tranzycie przez Hamburg, o całych sto procent!

Rzeczywista wartość humorystycznych projektów niemieckich otrzymuje właściwe zabarwienie dopiero w świetle naszej nie mniej humorystycznej kontrproponycji.

W. Sk.

Andrzej Wachowiak

O polski światopogląd morski



(Ciąg dalszy)

Oczywista nie będzie to statek duży — ale to obojętne.

W każdym razie zrobiono próbę pierwszego statku wojennego w Polsce i to samo jest już ewenementem... od rzemyczka — do koniczka w dodatnim tego przysłowia znaczeniu. Próba ta wypadnie niewątpliwie jaknajpochlebniej a wtedy zginie też i przesąd, jakoby w Polsce poważnej konstrukcji wykonać nie było można. Poza to jednak rząd polski, gdziekolwiek zamawia nowe statki zagranicą powinien wymagać dopuszczenia do ich budowy inżynierów Polaków, którzy zdobywają w ten sposób praktykę zagranicą będą mogli użytkować na pożytek Ojczyzny.

Tu warto także zastanowić się nad dziedziną bezpośrednio z naszym i jego eksploatacją związaną. Mam na myśli Państwową Szkołę Morską w Gdyni. Otóż zdaniem moim byłoby w porcie pożyteczne, aby szkoła ta mogła uzyskać dla swych absolwentów — choćby w drodze wymiany, rok rocznie kilka praktyk zagranicznych. W żegludze polskiej, bowiem jako młodej i małej i zamkniętej na pewnych utartych już szlakach, nie ma przyszły nawigator dostatecznego rozmachu i co ważniejsze, nie zdoła rozszerzyć tak swego horyzontu jak np. w żegludze angielskiej, szwedzkiej, czy holenderskiej. Że zaś interesa robią tylko żywi ludzie, więc trzeba naszą fachową młodzież trochę po świecie rozpuścić, aby z bogaciwszy swą wiedzę wróciła z nią do kraju.

Poza Szkołą Morską istniał w Gdyni tzw. Instytut Handlu Morskiego, który niestety, wyposażony niedostatecznie w fundusze i fachowych nauczycieli sam wpadł, nie nie dawszy garnącej się do niego młodzieży. Niepodobna wszakże zostawić Gdyni bez szkoły Handlu Morskiego. Może w tej chwili nie czas o tem myśleć — ale pomyśleć o tem trzeba będzie koniecznie jeśli nie chcemy stale chodzić po naukę i pomoc do obcych.

Wszystko to są zagadnienia nad którymi myśli w Polsce niestety za mało ludzi i to przeważnie takich, którzy już są nadmiernie obciążeni innymi zadaniami.

Dlatego wołamy o światopogląd morski, bo wtedy sprawie polskiego morza przybędzie przyjaciół i głów które będą myśleć nad rozważaniem tych zagadnień pilnych, życiowych i niezmiernie ważnych. Dlatego chcemy, aby cały naród zainteresował się morzem.

Weźmy następne z kolei, zagadnienia rybołówstwa morskiego.

Inne narody wydobywają z głębi morza setki milionów rocznie w postaci ryb, śledzi i innych stworzeń morskich. A my Polacy za same tylko śledzie wydajemy mimo zorganizowania w ostatnim czasie połowów dalekomorskich jeszcze dziesiątki milionów za granicę. Natomiast do-

brej ryby morskiej nie widzimy — gorzej — bo często wogóle nie znamy. Anglicy, Francuzi i inni obcokrajowcy konsumują ryb tyle co my mięsa a na odwrót daleko mniej mięsa niż my. Ale oczywista jest jedna zasadnicza różnica. Tam ryba jest pokarmem ludowym bo jest tania, jest wszystkim dostępna. Tania ona jednak może być tylko łowiona masowo, na to znów potrzeba większych kapitałów i sprzętu, większych statków mogących wyjechać na dalsze morze.

Niepodobna, abyśmy Polacy nie mieli czerpać z morza tych bogactw jakie czerpią inne narody, przecież to grzech nie korzystać z darów Bożych które należą tak dobrze do nas jak do innych narodów. Znaczenie polskiego rybołówstwa morskiego jest pozatem wielkie także ze względów politycznych, gdyż praca rybaka najbardziej go zespaja z morzem. Dzięki naszym rybakom Kaszubom Pomorze zostało polskie, im więcej ich tu będzie tych rybaków nadmorskich, tym silniej stać będziemy nad morzem.

Przez propagandę polskiego rybołówstwa morskiego dla miłośników polskiego morza otwiera się piękne pole pracy o tyle wdzięczniejsze, że propaganda ta natychmiast wydać może skutki tak moralne jak materialne.

Na jedno jeszcze pragniemy szczególnie zwrócić uwagę czytelnika. My Polacy naogół dużo znamy krajów i wiele podróżujemy. Jeździmy wszędzie, tylko nie do naszych klientów. Mam na myśli państwa skandynawskie będące głównymi odbiorcami polskiego węgla. Państwa te także mogą się stać odbiorcami innych polskich towarów. Do tej grupy państw zaliczyć jeszcze można Finlandję i Lotwę. Przecież kraje te są wymarzonem miejscem letniego odpoczynku, są malownicze, wysoce kulturalne i niezmiernie sympatyczne. Pobyt Polaków w tych krajach może istotnie służyć do nawiązania stosunków handlowych a w każdym razie będzie świetną propagandą Polski. Nie oto tu idzie aby propagować niepotrzebne wyjazdy zagraniczne w tych ciężkich czasach, ale idzie o wzgląd praktyczny, że do Skandynawji jedzie się morzem.

Z wyjazdów letnich na morzu mogą być rozmaite korzyści — przedewszystkiem letnik, czy wycieczkowiec, pozna i pokocha morze, polskie linje okrętowe zarobią na transporcie podróżnych a głównie o to idzie, że bliskie zetknięcie się człowieka lądowego z morzem przeorze psychikę w kierunku dodatnim dla polskiego morza. Bo choć jak wyżej stwierdzamy, Polak jeździ dużo — to jednak unika morza, nie zna tego żywiołu i stąd tak mało ma dla morza zrozumienia.

W interesie polskiego światopoglądu morskiego leży, aby polskie linje okrętowe przez okres letni uruchomiły tanie a inte-

resujące rejsy zagranicę na tyle przystępne, aby szeroki ogół mógł z nich korzystać. Zaroi się potem w gazetach i czasopismach opisami podróży morskich co wywoła efekt pożądanym w społeczeństwie. Wycieczkowiczom zaś i letnikom nadmorskim powinno się umożliwić zwiedzanie statków co zresztą jest rzadko praktykowane zagranicą.

Większe ożywienie polskiego wybrzeża nie jest również bez znaczenia dla polskiej idei morskiej. U nas zwykliśmy z powodu ciężkich czasów wszystko odkładać, tak jakbyśmy czasów lepszych byli pewni. Tymczasem nawet gdy się czasy nie poprawią my tu jesteśmy i tu trwać musimy. Dlatego, aby sprawę ożywienia wybrzeża pełną na tory realne wydaje się nam wskazane zwrócić uwagę na pewien moment ze względów państwowych zasadniczy. Wzorem innych narodów, Prezydent Rzeczypospolitej powinien posiadać nad morzem swoją rezydencję letnią. Mała Belgja aby stworzyć z Ostendy naprawdę kąpielisko światowe pobudowała swemu królowi nad morzem wspaniałą rezydencję co miało ten skutek, że hotele i wille zaczęły tam rósć jak grzyby po deszczu. W naszych warunkach, obok tego praktycznego znaczenia, widziałby naród w znaczeniu rezydencji nadmorskiej dla Pana Prezydenta wybitny akt polityczny oraz symbol wzięcia morza polskiego pod przemożną opiekę przez Głowę Państwa.

Każdy naród morski urządził rok rocznie cały szereg zawodów morskich jak konkursy żaglówek, motorówek i t. p. mających wielkie znaczenie w budzeniu zainteresowania społeczeństwa dla morza. Nawet Kościół katolicki przyczynia się do budzenia światopoglądu morskiego przez ustanowienie święta morza w którym błogosławi się morzu i żeglarzom. Sprawa ta na skutek inicjatywy członka Ligi Morskiej i kolonjalnej w Gdyni doczekała się przychylnego rozpatrzenia przez X. Biskupa chełmińskiego i w roku 1932 w dniu 29 czerwca odbył się pierwszy obchód święta morza w Polsce.

W konsekwencji tych wywodów pragniemy stwierdzić, że wszystko co ktokolwiek robi i co ma choć luźny tylko związek z morzem idzie na pożytek światopoglądu morskiego.

Dlatego:

Spędzaj wakacje nad morzem,
Buduj (kogo na to stać) willę nad morzem,
Wyjazdy zagraniczne rób morzem,
Żądaj i kupuj ryby morskie,
Zwiedzaj kraje które w Polsce kupują,
Towar wysyłaj morzem,
Wołaj o polską flotę wojenną i handlową,
Żądaj dogodnej i taniej komunikacji z mo-

[rzem,
Zjazdy, zloty, obchody i przyjęcia orga-

[nizuj nad morzem,
Ucz się języka morskiego (angielskiego),
Czytaj książki o morzu i czasopisma mor-

(skie,
Twórz placówki gospodarcze w porcie,
Inwestuj w Gdyni, w morskiej stolicy Pol-

[ski,
Zapisz się do Ligi morskiej i kolonjalnej,
krótko:

Przekształcaj się w „człowieka morskiego“.
Cele ostateczne polskiego światopog-

lądu morskiego.
Każdy czytelnik po przeczytaniu poprzedzających tą część wywodów zapyta — co dalej? Powie sobie: „no dobrze, niech się tworzy ten światopogląd morski, ale jaki jest cel ostateczny tej propagandy, jaki skutek ma ona wywołać w swym rezultacie koniecznym?”

Takie pytanie, zupełnie zresztą logiczne, stanęło także przed nami.

A odpowiedź na to pytanie jest równie prosta jak logiczna, bo wypływa jasno z faktu istnienia naszej niepodległości, (Ciąg dalszy w następnym numerze).

Bolesław Leitgeber

Duńskie cieśniny Bałtyku

Ich wolność w praktyce życia międzynarodowego

Rola Danji w cieśninach w przyszłości. Szczególnym terenem rozgrywek politycznych na świecie są cieśniny morskie. Wynika to z ich ogromnego znaczenia jako drogi kontaktu międzynarodowego, tak politycznego, jak gospodarczego. W Europie jest kilka takich punktów, gdzie, jak uczy historia, dokonywały się rozgrywki między rasami, państwami, czy interesami gospodarczymi: Gibraltar, Dardanele oraz cieśniny bałtyckie.

Droga z Bałtyku ku oceanowi, idąca przez cieśniny duńskie, była z dawien dawna wyzyskiwana przez Danję pod względem politycznym. Dawała najprzód Danji możliwość kontrolowania handlu bałtyckiego z portami zamorskimi, a w danym razie nawet podcinania kontaktu państw bałtyckich z resztą świata. Cieśniny były więc dla Danji znakomitym instrumentem do umocnienia swej władzy na północy. Przez ich posiadanie Danja też osiągnęła hegemonję na Bałtyku u progu dziejów nowożytnych, która trwała po zgnieceniu konkurencyjnej potęgi Hansy jeszcze przeszło stulecie. W okresie tym zależała od jej dobrej woli swoboda żeglugi międzynarodowej w razie wojny, a duńskim komorom celnym podlegał tranzyt obcych statków handlowych.

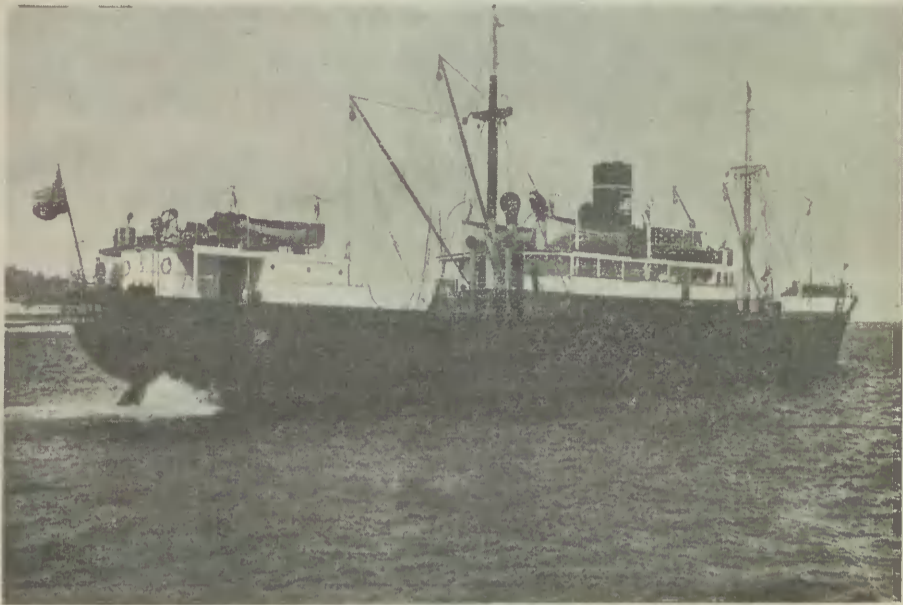
Przewagę Danji na Bałtyku podrywać zaczęła w wieku 17. Szwecja. Rozszerzając swe zabory terytorjalne na wschodnim i południowym brzegu Bałtyku, dążyła Szwecja do wpływów również w cieśninach bałtyckich, co musiało doprowadzić do konfliktu z Danją. Walkę tą Szwecja wygrała, odzyskując Skanję czyli południową część półwyspu Skandynawskiego, stawiając przez to nogę na wschodnim brzegu Sundu. Odtąd, t. j. od r. 1660 Sund przestał być pod wyłącznym panowaniem Danji, a hegemonja duńska na północy się skończyła.

Pomimo że Danja przestała być pierwsza na Bałtyku, posiadanie w jej ręku głównych dróg morskich (obu Bełtów i częściowo Sundu) dawało jej ciągle jeszcze w życiu międzynarodowym prerogatywy. Jako widomy ich znak pozostała opłata cła, które uiszczane musiały wedle tradycji wszystkie okręty handlowe, przepływające koło komor celnych duńskich w Sundzie i Bełtach.

Zniesienie ograniczeń dla żeglugi handlowej w cieśninach w 1857 r. W miarę rozwoju nowoczesnej żeglugi morskiej w 19. stuleciu cło w cieśninach duńskich zaczęło być hamulcem dla handlu i komunikacji międzynarodowej. Stąd powstało pragnienie międzynarodowego uregulowania kwestji tych opłat i uzyskania od Danji zupełnej swobody żeglugi wzajemian za ryczałtowe odszkodowanie pieniężne. Układ w tej mierze podpisany w Kopenhadze i Waszyngtonie w roku 1857 przez główne państwa żeglarskie Europy i Ameryki oraz przez Danję ustanawia po wieczne czasy wolność żeglugi handlowej i znosi komory duńskie w Sundzie i obu Bełtach.

Niezależnie od kwestji przepływu statków wojennych. Choć układ z r. 1857 dotyczył wyłącznie tylko statków handlowych, to jednak sam fakt zaktualizowania w polityce europejskiej kwestji cieśnin bałtyckich zmusił Danję do pewnych względów i liczenia się z zagraniczną opinią w stosunku do kwestji okrętów wojennych.

Już podczas wojny krymskiej nie czyniła Danja przeszkód, gdy floty Francji i Anglii zmierzały przez cieśniny duńskie na wody Bałtyku. W Rosji patrzono oczywiście nieprzyjawnym okiem na ten liberalizm duński.



Polskie okręty. Statek Żeglugi Polskiej s/s Cieszyn. — Steamer of the Żegluga Polska s/s Cieszyn.

W pół wieku później, w wojnie rosyjsko-japońskiej 1904—5, zajęła Danja ponowne stanowisko liberalne zresztą tym razem korzystne dla Rosji. Okręty wojenne, rosyjskie udające się z portów bałtyckich na Daleki Wschód, miały wolny przejazd przez Duży Bełt, a nawet korzystały z pomocy duńskich pilotów. Nawiasem mówiąc, stanowisko Danji spowodowało tym razem protest Japonji.

A zatem, jak widać, przyjął się zwyczaj wolności tranzytu w cieśninach duńskich również dla statków wojennych.

Konferencja Haska a cieśniny duńskie. Konferencja pokojowa w Hadze (1907), obradująca m. i. nad sprawą wojny morskiej, nie ustaliła ścisłych norm w zakresie korzystania z cieśnin morskich przez strony wojujące. Tylko pośrednio można zastosować do cieśnin bałtyckich XIII. Konwencję Haską z 18 października 1907, „dotyczącą praw i obowiązków państw neutralnych w razie wojny morskiej”, a podpisaną przez Danję. Artykuł 10 Konwencji tej powiada: „Neutralność danego mocarstwa nie jest jeszcze naruszona przez fakt pobytu na jego wodach terytorjalnych okrętów wojennych”. Takie ujęcie artykułu, którego głównym przedmiotem jest sprawa „neutralności”, nie znaczy więc, aby tranzyt musiał być udzielony w każdym wypadku.

pozytywną deklarację swobody żeglugi w razie wojny zawiera dopiero dekret króla duńskiego z r. 1912, będący dopełnieniem XIII. Konwencji Haskiej. Mówi on w artykule I: „Statki wojenne stron walczących mają wolny tranzyt przez neutralne drogi wodne między Morzem Północnym i Bałtykiem”. Artykuł zawiera dalej postanowienie, że stronom walczącym nie wolno korzystać z usług duńskich pilotów państwowych.

Dekret ten, jako jednostronna deklaracja Danji, nie miał mocy obowiązującej nazewnątrz, pozostał więc tylko etapem na drodze do międzynarodowego ustalenia wolności cieśnin w razie wojny. To też w chwili wybuchu wojny światowej istniały

tylko niekorzystnie sformułowane zasady Konwencji Haskiej, pozostawiając w rezultacie sprawę cieśnin otwartą.

Zamknięcie cieśnin podczas wojny światowej. Fakt że wojna w r. 1914 ogarniała całą niemal Europę a w tem główne mocarstwa morskie, spowodował w Danji wielką troskę i dyskusję co do wykonalności niedawnych tez o wolności cieśnin, zawartych w dekrete królewskim z r. 1912. W dyskusji wysuwano, że mobilizacja marynarki wojennej trzech głównych mocarstw Północnych Anglii, Niemiec i Rosji, stwarza obawę akcji zbrojnej na Bałtyku. Z łatwością mogłaby akcja taka przenieść się na wody terytorjalne duńskie, komplikując jeszcze bardziej i tak już delikatną rolę państwa neutralnego. W dodatku znalazła się Danja w pierwszych dniach sierpnia 1914 w obliczu wyraźnej presji dyplomatycznej Niemiec, domagających się od Danji zamknięcia cieśnin, aby rzekomo nie dopuścić floty angielskiej do ataku na niemieckie porty na Bałtyku. Wyłoniła się też obawa, że Niemcy samodzielnie mogłyby założyć miny w cieśninach duńskich, co stanowiłoby pogwałcenie neutralności o nieprzewidzianych dla Danji skutkach.

W tym stanie rzeczy gabinet duński postanowił zamknąć cieśniny na czas wojny i rozesłał notyfikację tej treści wszystkim państwom. Wkrótce potem utworzona zastała zapora z min duńskich w Sundzie i Bełtach.

Wnioski na przyszłość. Jak widać, Danja w ciągu ostatniego półwiecza stosowała rozmaite zapatrywania na kwestję wolności dróg bałtyckich. Uzależniała je od koniunktur danej chwili, raz godząc się na wolny tranzyt (1904—5), to znów zamykając przejazd (1914—18). Także postanowienia haskie nie ustaliły ścisłych norm w tym względzie.

Dlatego w czasie ewentualnych zawińkań zbrojnych na Bałtyku w przyszłości spodziewać się można, że Danja pozostawi sobie swobodną rękę i dopiero w danej chwili zdecyduje o wolności tranzytu na swoich wodach. Dla Polski, jak i większości tych państw bałtyckich, którym zależy na swobodzie żeglugi między Bałtykiem a resztą świata, przyszłe stanowisko Danji będzie miało żywotne znaczenie. To też rozwój zapatrywań duńskich na rolę cieśnin w życiu międzynarodowym winien być u nas bacznie śledzony.

Stale na składzie
bogaty wybór czcionek,
linij mosiężnych, justunków,
sztabików i t. p. **posiada**

Odlewnia Czcionek
Fabryka Linij Mosiężnych

ST. JEŻYŃSKIEGO

Warszawa, ul. Ogrodowa 50
Tel. 605-50, 605-70

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

13

„Latarnia Morska” drukuje się wyłącznie czcionkami naszej produkcji.

1869
ROK ZAŁ.

Abv

„LATARNIĘ MORSKĄ”

otrzymywać

regularnie,

każdego tygodnia, trzeba ją

zamówić u listowego

lub wprost

w Administracji.

Katastrofa okrętu „Tempo”



Dzielny i przytomny kierownik latarni morskiej im. St. Żeromskiego w Rozewiu, p. Leon Wzorek, który zaalarmował pierwszy odpowiednie czynniki by spieszyły na pomoc tonącemu okrętowi duńskiemu „Tempo”

Karwia, pow. morski, w lutym

Cała prasa polska, jak również zagraniczna w obszernych telegramach doniosła o tragicznych katastrofach okrętowych, jakie miały miejsce w ub. tygodniu na morzu polskim, na skutek huraganowej burzy, która spowodowała zatonięcie okrętu norweskiego „Hardy” i wyrzucenie na brzeg okrętu duńskiego „Tempo” z Kopenhagi, który płynął próżno z portu macierzystego do Gdańska po ładunek żyta. Okręt — jak wiadomo — wyrzucony został na brzeg pod Karwią w powiecie morskim. Znajduje

się na środku plaży w odległości kilku metrów od wydm; dziobem w kierunku zachodnim. Ze względu na to, że okręt ten ściśle jest związany z dziejami naszych walk z bolszewikami, korespondent Wasz z obowiązku dziennikarskiego udał się specjalnie na pokład tragicznego okrętu, by uzyskać wywiad z kapitanem „Tempa” p. Aleksandrem Mayerem, rodowitym Duńczykiem. Po drabince sznurowej wprost z plaży wchodzimy na pokład. Szczęście nam sprzyja, gdyż wśród załogi spotykamy jedynego marynarza polskiego, obywatela duńskiego p. Kobiela, dzięki któremu mamy znacznie ułatwioną rozmowę z dowódcą okrętu. Nawiązując rozmowę z p. kapitanem, prosimy o podanie przebiegu katastrofy. P. kpt. Mayer z miłym uśmiechem, przede wszystkim mówi o życzliwości władz polskich, jak również ludności rybackiej, która okazała mu wiele serdeczności. Wspomina również o szybkiej pomocy dla „Tempa” dzięki energii p. kierownika latarni morskiej w Rozewiu, Leona Wzorka, który obserwował z galerji latarni cały wypadek i na czas zaalarmował władze portowe w Gdyni. Przyczyną wypadku była niezwykle silna fala, która próżnym statkiem rzucała na wszystkie strony, tak, że o utrzymaniu się na wodzie w pozycji należytej, nie mogło być mowy. P. kapitan dla uratowania życia załodze wziął kurs na brzeg. Był to bardzo ryzykowny moment dla statku, jednak szczęśliwie się udało, gdyż olbrzymia fala, wyprostowała statek i wyrzuciła z impetem na brzeg. „Tempo” przed trzema laty w tych samych okolicznościach był wyrzucony pod Klajpedą, skąd ściągnięty został do wody przez firmę „Polman”. Wówczas okręt należał do Lotwy i nosił nazwę „Laimond”. Z ciekawieniem pytamy o szczegóły, dotyczące roli statku w wojnie polsko — bolszewi-

kiej. P. kapitan informuje nas, że „Laimond” w roku 1920 — jak wykazuje dziennik okrętowy — przewiózł konie i ułanów polskich z Rygi do Rewy w zatoce Puckiej i to, o ile się nie mylę 18 albo 14-go pułku ułanów. Podczas walk ułani odcięci zostali od linii bojowej i dostali się na teren Lotwy, skąd w drodze dyplomatycznej przewiezieni zostali z powrotem do Polski. Załoga obecnie uzyskała już dobre humory, tembardziej, że ukochany ich statek na mocy decyzji czynników kompetentnych zostanie mimo wielkich kosztów ściągnięty z powrotem na wodę. W międzyczasie zjawia się również na pokładzie przybyły z Rezewia p. kierownik latarni L. Wzorek, korzystamy więc z okazji, by zapytać o wrażenia przebiegu katastrofy. „Tempo” zauważony został, mówi nasz sympatyczny interlokutor, jak tylko pojawił się na horyzoncie. Natychmiast personel latarni doszedł do przekonania, że na okręcie źle się dzieje, gdyż świadczyły o tem gwałtowne ruchy statku, który stał się pastwą fal. Rzeczą naszą było zaalarmowanie Gdyni, skąd natychmiast na pomoc wyruszyły holowniki, lecz w połowie drogi zostały zawrócone, gdyż w międzyczasie szczęśliwym zbiegiem okoliczności „Tempo” wyrzucony został na brzeg.

W drodze powrotnej w towarzystwie p. L. Wzorka mamy możność zaobserwować olbrzymie zniszczenie, jakie wyrządziła burza na brzegu. Podziwu godną jest potężna tama pod Karwią, pomysłu inżyniera Łabudzia, która nie tylko przetrwała huraganową burzę bez uszczerbku, ale również wykazała, że pod względem technicznym przewyższa tamy holenderskie, przynosząc tem samem zaszczyt technice polskiej. A. S.

Gabriel de Manstein Henner

Hymn o świętym Franciszku z Assyżu

W swej gonitwie za złotem i krwią obryzganym,
patrzy świat w Twych Stygmatów Przenajświętsze rany,
które Ci otworzył Chrystus Pan Ukrzyżowany,
Najmiłościwsze blaski przez wieki z nich płyną

odkąd z szczytu Alberno, Boży Biedaczyno,
gdy inni poszli górą — Ty szedłeś doliną,
Oblubieniec Twój zstąpił w sześciokrzydłym locie
i znalazł Cię w pokucie, we łzach i tęsknocie

i tchnął na Cię Swej Męki Znaki na Gólgocie,
Miał ogniste dwa skrzydła rozwiane nad głową
i szumiał Mocą wielką i błyskawicową
i przenajśrodszą serca pozdrowił Cię mową:

„A iżesz szedł doliną, gdy inni szli górą,
„Oblekam Cię mej Łaski wieczystą purpurą
„i chcę, abyś mą Mękę dziś ucierpiał wtórą,
„Ty ubogi, pokorny i czysty mój Bracie,

„oto Ran mych pięcioro Cudem spłynię na Cię
„i będziesz po przez wieki trwał w świętym Szkarłacie.
„Przeto, żeś wór przyodział miast jedwabne szaty,
„przeto, żeś zamiast pasa sznur nosił włochaty,

„daję Ci oto Męki mej Tajne Stygmaty,
„I jakom ja z Otchłani wywiódł ongiś duchy,
„Tak Ty będziesz zstępował w dzień śmierci Twej głuchy,
„by grzeszników z czyszcowej wyrwać zawieruchy.

„A jakom ja uczynił to ran moich Mocą
„tak przed Tobą przepaście światłem zamigocą” ...
Tak mówił Pan do Ciebie oną dziwną nocą,
Miał nad głową rozwiane dwa skrzydła ogniste,

a cztery mu wzduż ciała legły uroczyście,
tedyś wargi zbladłemi szeptał: „Chryste... Chryste...”
I poczułeś w tej chwili, że jak latem różę,
u Twych rąk, nóg i boku Rany kwitną duże,

przebolesne, we wiecznie sączącej purpurze.
I poczułeś w tej chwili gwoździe nóg i dłoni,
I zdide, co w serce jak o rubin dzwoni,
uczuleś Mękę Bożą — i śmiałeś się do Niej.

Bo prócz bólu, co targał umartwione ciało,
coś anielską słodyczą wewnątrz Ci zalało
a Seraf sześciokrzydły w mgłę rozwinął się białą,
I tak w niemym zachwycie, w kramieniu Ran oto

trwałeś, trawion Miłością, bezkresną, Tęsknotą,
zasię góra Alberno gorzala, jak złoto.
Przeto, że inni góra, a Tyś szedł doliną
Siostra Twa Klara — różą, a Tyś jest — Kaliną,

której krmawe korale w soplach krwi Twej płyną,
I dziś Ona jest Panią na Niebieskim Dworze,
a Ty, któryś był mnichem w najcichszym klasztorze,
stapasz oto przez złotych gwiazd gościńce Boże.

A senna dusza świata pychą żądzy chora,
niepomna złotych świtów śród swego wieczora,
darmo szuka cierpieniu swojemu znachora,
Więc bezwiednie obraca swe zmęczone lice,

gdzie w Assyżuś Ubóstwa, założył Stolicę
aż się dziwi brat — słońce i bracia — księżycy.
Bowiem uczysz swem życiem przez wieki i lata,
iże mądrość prawdziwa, to pogarda świata:

W Bogu mieć — Przyjaciela, a w człeku zaś — brata.
I że Miłość, Ubóstwo, Czystość i Pokora,
to Anioły, wiodące do Rajskiego Dwora,
i czuje to — choć błądzi — dusza świata chora.

Bowiem ptactwo ma gniazda, a jamy ma liszka,
lecz niczego nie wolno mieć braciom Franciszka
od gwardjana poczawszy aż do braciszka,
Jeno Miłość, Pokorę, Czystość i Ubóstwo.

wór z powrozem na grzbiecie, a w oczach łez mnóstwo,
zasię w sercu Chrystusa Łagodność i Bóstwo.
I na jedną im tylko wolno wspiąć się górę,
tam gdzie Seraf na Ciebie Stygmaty zwinął wtóre

bo zawsze brną doliną przez mroki ponure,
Tedy Bracia — kaliną, a Siostry jak różę
kwitną w dynach kadzielnych w celach i na chórze,
one, wznosząc rąk lilje, oni — mszalne kruże.

Siostry będą Paniąmi na Niebieskim Dworze,
Bracia zasię, co w cichym pobledli klasztorze,
będą Boga oglądać twarzą w twarz, jak zorze...
Bo gdy tłum parł się górą, szli za Nim doliną

i kielichy goryczy spijali, jak wino, —
przeto świat cały minie, oni — nie przemina...



Sposobności handlowe

Przytoczone poniżej firmy zagraniczne poszukują kontaktu z polskimi eksporterami: firma niemiecka poszukuje dostawców rogów, angielska pragnie zakupić sita włosiane, francuska interesuje się importem cebuli małej do suszenia — oferty cif Marsylja; niemiecka prosi o oferty na 300 ton cebuli — wielkość 48—70 mm. — opakowanie nowe jutowe worki a 50 kg. — ceny cif Gdynia lub fob Hamburg., tuniska interesuje się nast. art.: szkła do lamp naftowych, szkło łowel, wyroby z fajansu, zabawki dziecinne, naczynia żelazno emalowane, wiadra z galwanizowanego żelaza, obuwiu gumowe, guziki, wstążki, przędza bawełniana, jedwab sztuczny i prawdziwy, suszone owoce; egipska poszukuje dostawców szkielec do lamp; węgierska pragnie zakupywać wszelkiego rodzaju mater. budowlane; norweska poszukuje dostawców wyrobów fajansowych., turecka obejmie przedstawicielstwo dykty, fornierów i parkietów; angielska interesuje się importem z Polski świec; chilijska poszukuje dykt i fornierów; rumuńska interesuje się importem płótna i papieru do oprawy książek. Wszystkich bliższych informacji w powyższych zapytaniach udziela Izba Przem.-Handlowa w Gdyni.

Zły objaw

Fabryki konserw wewnątrz kraju produkujące szproty w oliwie, zakupują wędzone szproty w wędzarniach na terenie W. M. Gdańska i tylko nieznaczne ilości zamawiają w wędzarniach polskich na wybrzeżu. Roczna produkcja tych fabryk wynosi 5.047.300 puszek po pół kilograma czyli jest to bardzo poważny odbiorca poławianych u nas szprotek. Społeczeństwo polskie oczekuje wyjaśnienia od związku Polskiego Przemysłu Konserwowego, dlaczego fabryki w tym Związku zorganizowane pomijają Gdynię przy pokrywaniu swego zapotrzebowania na surowiec, tembardziej, że jako fabryki krajowe korzystają z szeregu ulg w zakresie importu oliwy, puszek konserwowych i t. p.

Import bawełny

W styczniu rb. ogólny import bawełny wyniósł 8.036 t. netto przez Gdynię. Godne uwagi jest, że obecnie cały import bawełny, jaką sprowadzają nasze fabryki tekstylne idzie drogą morską przez Gdynię. Jeszcze rok temu import, mimo że już kierowany był na Gdynię, szedł z przeładunkiem w Bremie, przyczem płaciliśmy za przeładunek i prowizję obcym za pośrednictwo. Przy końcu r. ub. Tow. eksportowo-maklerskie Bergenske w Gdyni zorganizowało stałą linię okrętową, z pomocą której transporty bawełny idą bezpośrednio z Ameryki do Gdyni bez przeładunku w Bremie i obcego pośrednictwa. Rzecz jasna, że dzięki temu cena bawełny obniżyła się o różnicę kosztów przeładunku i transporty idą o wiele szybciej.

Wywóz ogórków

Eksport ogórków polskich w bieżącym sezonie udowodnił, że znalazły one duże zainteresowanie na rynku angielskim, że wytrzymują konkurencję zagraniczną a zwłaszcza holenderską. Nadchodzące do Londynu z Gdyni transporty okazały się całkowicie zadawalną. Pod koniec sezonu największym popytem cieszyły się ogórki w beczkach, a nie w puszkach. Szereg firm polskich przystosowało się już należycie do wymagań rynku angielskiego.

Podkreślić trzeba, że w handlu z Anglią przyjęte jest podawanie cen cif. Londynport, lub fob. port polski. Za ogórki w beczkach kupcy angielscy płacą zwykle natychmiast po zbadaniu towaru.

Sprawa przeładunkowych frachtów morskich

Referat Komunikacyjny Izby Przem.-Handl. w Gdyni, udziela informacji dotyczących wywozu i przywozu drogą morską przez port w Gdyni a w szczególności w sprawach: 1) Taryf Kolejowych, 2) Kosztów przeładunkowych, 3) Frachtów morskich 4) Połączeń okrętowych. Zwracamy uwagę, iż przy zapytaniach, odnoszących się do kosztów przeładunków w porcie oraz frachtów morskich niezbędne jest podanie następujących danych: a) ilość towaru wyrażone w tonach, kg., m. sz. wzgl. w sztukach, b) rodzaj opakowania oraz waga wzgl. wymiary jednostki ładunku (skrzyń, beli, wiązki, paki etc.), c) port przeznaczenia, (przy eksporcie) wzgl. nadania (przy imporcie).

Również wskazanem jest informowanie Izby, czy chodzi o transport próbny, jednorazowy, czy też o ewentualny transport stały w pewnym okresie czasu. Na skutek bowiem niedostatecznych specjalnych zapytań Izba zmuszona jest dawać informacje bardzo ogólnikowe, które nie mogą być podstawą kalkulacji cen, wzgl. musi przeprowadzać dodatkową korespondencję z zainteresowanymi, co znacznie opóźnia udzielenie żądanych informacji.

Ożywienie

W zeszłym miesiącu panowało na rynku frachtowym gdyńsko-gdańskim dość znaczne ożywienie mimo że zazwyczaj corocznie zaznacza się w tym sezonie pewien zastój. Stawki frachtowe mimo to miały stałe tendencję zniżkową i wydaje się, że swoją dolną granicę osiągnęły w lutym, gdyż nowe ładunki, zarówno zboża jak też i drewna, znajdują się na rynku w bardzo ograniczonej ilości. Już w styczniu poziom stawek frachtowych był znacznie niższy, od stawek, płaconych dotychczas a towarzystwa okrętowe akceptowały oferty frachtujących jedynie poto, aby utrzymać swoje statki w ruchu, w nadziei, że na wiosnę stawki powrócą do normalnej wysokości.

Największa frekwencja zafrachtowań jest z: Anglią, Holandją, Belgją i Danją. Z Francją sytuacja nie uległa zmianie, drobne partje drewna, pojawiające się na rynku, zostały zebrane przez statki linjowe. Dla eksportu polskiego jest więc obecnie najkorzystniejszy czas wysyłki.

Wszelkie prace

w zakresie drukarstwa wchodzące

szybko
gustownie
terminowo

w y k o n u j e

BALTO-POLAK

Zakłady Graficzne i Wydawnicze Sp. z o. o.

W G D Y N I

ul. Starowiejska 35

Telefon 2137

Z Gdańska

Nowa świetlica polska

W niedzielę, 18-go lutego dokonano w obecności generalnej protektorki Świetlic polskich p. ministrowej Pappowej uroczystego otwarcia świetlicy w wiosce Kalbude. Poświęcenia dokonał w obecności licznej publiczności miejscowy wikariusz ks. Majewski, a dyr. gim. pol. w Gdańsku p. Augustyński wygłosił płomienną mowę, wskazując na znaczenie tego nowego ogniska kultury polskiej. Jest to 11 z rzędu świetlica polska na terenie W. M. Gdańska.

Ciekawa statystyka

Liczba gdańszczyzan żyjących i pracujących na terenie Rzplitej Polskiej wynosi według ostatnich obliczeń 1500 i to 1000 narodowości niemieckiej i 500 narodowości polskiej. Niemcy gdańscy prą przede wszystkim coraz intensywniej w kierunku Gdyni i uosą się nawet z wielką energją tak mało do niedawna uznawanego przez siebie języka polskiego.

Hitlerowcy, a sprawy gospodarcze

Senat gdański wydał surowe rozporządzenie, zabraniające nawet komisarzom hitlerowskim i wyższym urzędnikom mieszania się do spraw gospodarczych firm oraz robienia przepisów gospodarczych sferom handlowym. Prawo ingerencji zastrzega sobie sam Senat. Za przekroczenia przewidziane są wysokie kary. W ten sposób chce Gdańsk uspokoić kapitał międzynarodowy i odpowiednio czynnik przemysłowo-handlowy, gdyż mieszanie się hitlerowców do spraw firm i wywierany na nie nacisk odstraszały obco krajowców.

Szkoły polskie

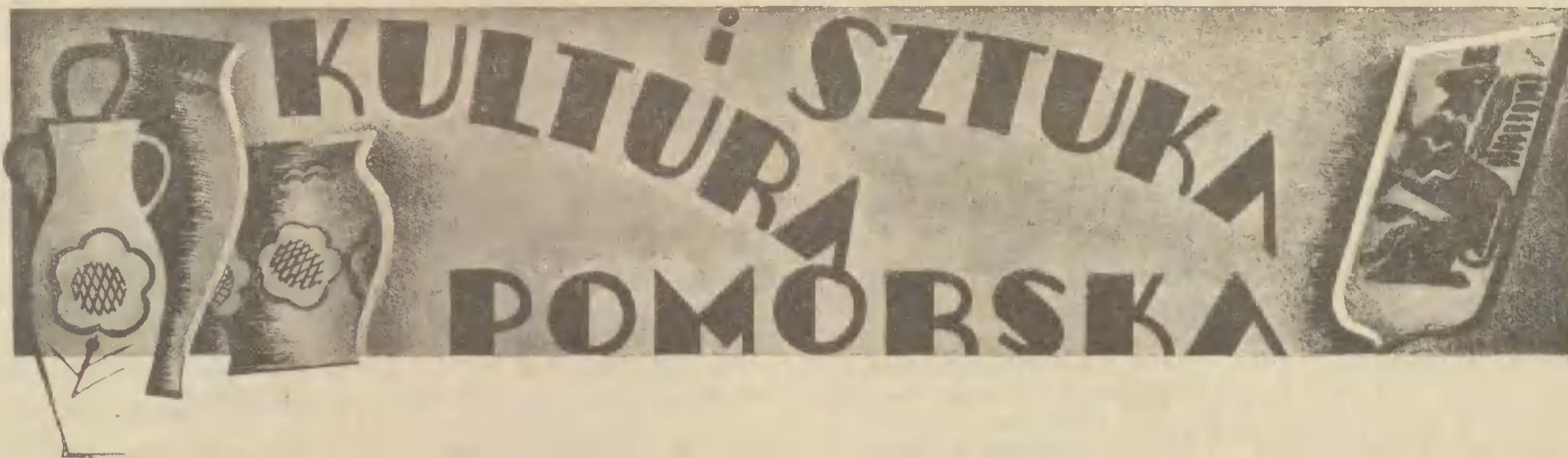
Skutkiem zorganizowanej przez Macierz Szkolną i Związek Polaków akcji szkolnej stawiono w mieście Gdańsku i na wioskach blisko tysiąc wniosków o przyjęcie dziatwy do szkół z wykładowym językiem polskim. Władze gdańskie na podstawie tego rezultatu będą musiały w myśl polsko-gdańskich umów z 18. 9. 1933 r. otworzyć w samych okręgach wiejskich co najmniej 3 szkoły samodzielne i 10 klas z językiem polskim. W wiosce Elganowo stawili rodzice 46, w Wielkich Trąkach 40, a w wiosce Piekło 42 wniosków podczas gdy 40 wystarczy jako podstawa do uruchomienia polskiej szkoły.

Z Polskiego Czerwonego Krzyża

Polski Czerwony Krzyż w Gdańsku cieszący się silnym poparciem i opieką Rządu Rzeczypospolitej liczy 320 członków i rozwija nadzwyczaj żywą i dodatnią działalność. C. K. prowadzi poradnię dla Matki i Dziecka wyposażoną w najnowsze urządzenia lekarskie i higieny, udziela biednym rodzinom polskim, a zwłaszcza dziatwie pomocy i poparcia m. in. P. C. K. w Gdańsku udzielił w roku 1933 blisko 6000 litrów mleka, pomocy lekarskiej, wyżywienia, odzieży, wsparć pieniężnych, obfitych gwiazdek biednym rodzicom polskim w bardzo szerokim zakresie. Na czele P. C. K. stoi p. prof. Browińska, a skarbniczką jest p. radeżyni Ziętkiewiczowa kierująca z wielką umiejętnością finansami Tow.

W dniu 12-go lutego r. b. uruchomił P. C. K. kuchnię dla ubogich, a od dłuższego już czasu prowadzi izbę chorych dla akademików, a niebawem już ma być otworzony polski dom noclegowy, którego brak w Gdańsku daje się oddawna dotkliwie we znaki.

Dnia 16. 2. odbyło się walne zebranie, na którym po sprawozdaniach zarządu i udzieleniu jednogłośnie absolutorjum powzięto jednomyślnie uchwałę zamianowania p. Ministra Dr. Kazimierza Papée, p. Ministrową Papée oraz radeż Ziętkiewicza członkami honorowymi P. C. K. w Gdańsku za położone około tej instytucji polskiej wybitne zasługi.



Jan Patoek

Kaszubskie pieśni ludowe

W roku 1908 zajmowałem się badaniem niemieckiej pieśni ludowej i zbierałem niemieckie pieśni, śpiewane na północnych Kaszubach. Przytem zajęła moja uwagę pieśń ludowa w narzeczu kaszubskim. Zacząłem u starych ludzi rozpytywać się o kaszubskie pieśni. Szczęście sprzyjało mi w mojej pracy. Sam bowiem znałem doskonale narz. kaszubskie; wśród moich najbliższych krewnych znalazłem starsze osoby, biegłe w tych pieśniach, a do tego mieszkałem u moich rodziców w Strzelnie, w powiecie puckim, więc na północnych Kaszubach. Strzelno było zupełnie czysto kaszubską wsią.

Początki istnienia tej wsi sięgają do roku 1376. Strzelno przechodziło różne koleje, miało swoje czasy rozwoju ale i upadku.

W dziejach zawierusze częstych wojen, wielu gospodarzy straciło życie; liczne gospodarstwa zniszczył ogień, a niejednego gospodarza opuścił ojczystą glebę i przyłączył się do wędrujących się hord żołdaków.

nie pieśni polskiej. Ale nie istniało także żadne stowarzyszenie niemieckie, a nieliczni gospodarze lutereckiego wyznania posługiwali się w codziennym życiu narzeczem kaszubskim, byli też Kaszubami. Miałem więc to szczęście, że swoją pracę zbierawczą mogłem rozpocząć w czysto kaszubskim otoczeniu i z tą pewnością, że zdobywam prawdziwy materiał kaszubski. Spisałem 180 pieśni ludowych i 250 przyspiewek do tańca. Pochodziły one przeważnie od trzech starych osób, które całe swe życie spędziły w Strzelnie i już dawno na tamtejszym cmentarzu spoczywają: Jan Dettlaff, urodził się w roku 1797 i dożył przeszło stu lat, Franciszka Dettlaff liczyła naówczas 70 lat i Matilda Gaffke liczyła 50 lat. Te trzy osoby nie pobierały w młodości żadnej nauki szkolnej, mówiły tylko po kaszubsku, a po polsku nie umiały ani mówić, ani czytać, lub pisać. Jedynie Jan Dettlaff

wzdragają się wystąpić ze swą pieśnią, tym bezpośrednim wyrazem ich życia uczuciowego. W swojej naiwności strachają się przed szyderstwem ludzi wyższej kultury, ukrywając swe pieśni z obawy, aby się nie ośmieszyć. Aby ich pieśń posłyszeli, trzeba nasamprzód zdobyć ich zaufanie, mówić ich językiem płynnie i najdłużej w szczęśliwej godzinie. Stare pieśni ludowe są podobne do pogrążonych na dnie jezior dzwonów, legend kaszubskich, które od czasu tylko podnoszą się na powierzchnię wody, a wydobyć je może przypadkowo przechodzący szczęśliwiec.

Tem się tłumaczy, że obcy badacze, zbierający planowo w pewnej okolicy pieśni ludowe, tak mało materiału znaleźli.

„Szętopórkiem“ nazywali moi informatorzy swoje pieśni. Co to jest „szętopórka“? Jest to pieśń świecka rolników i robotników rolnych.

Te stany żyły do mniej więcej r. 1870 w bezpośredniej styczności z naturą, byli to ludzie, żyjący w stanie natury w prawdziwym znaczeniu tego wyrazu, a „szętopórka“ była to pieśń, wytryskająca bezpośrednio z ich uczucia życiowego. „Szętopórka“ była przeznaczona jedynie do śpiewu, tekst i melodia były nierozdzielnie ze sobą związane. „Szętopórka bez melodji, to pies bez wogona“, mawiają Kaszubi. Nieskończenie trudno było im deklamować osobne zwrotki, za to z dużą łatwością prześpiewali mi całą pieśń.

(Ciąg dalszy w następnym numerze)



Z wybrzeża. Tak zwana lwia jama na wybrzeżu. — Lion's cave near the sea shore. M. Grodzicka-Styczyńska pinxit.

darz opuścił ojczystą glebę i przyłączył się do wędrujących się hord żołdaków. Po wojnach szwedzkich Strzelno było spustoszone, tylko dwa gospodarstwa miały mieszkańców; pola leżały puste, a gdzie kiedyś zboże falowało, bujały teraz ciernie i chwasty. Powoli osiedlali się w Strzelnie Kaszubi, a nieliczni Niemcy z żyli się z nimi, przybierając kaszubski język, zwyczaj i obyczaj, i zkaszubczyli swe nazwiska. Zegenhagen przerobiono na Czienchowa i Cenôwa, nazwisko teraz jeszcze napotykanie w Strzelnie.

Księża katolicy, dzięki wiadomej polityce ówczesnych władz zaborezych, byli przeważnie niemieckiego pochodzenia, organista był zarazem nauczycielem, i niedbał również o polską pieśń kościelną, choć w kościele kazano i śpiewano po polsku. Do r. 1910 nie istniało w Strzelnie żadne stowarzyszenie religijne, gospodarze lub polityczni, któreby się mogło być zajęte pielęgnowa-

obok swego kaszubskiego języka ojczystego mówił płynnie niższą - niemiecką (plattdeutsch), umiał czytać niemiecki druk i nieco pisać, do szkoły kościelnej uczęszczał tylko przez trzy dni zimowe. Obie kobiety były analfabetkami. Ale wszyscy troje odznaczyli się inteligencją, posiadali wyborną, wierną pamięć, dobry słuch muzyczny i dobry głos. Pieśni swych nie mogli się nauczyć z jakiegoś śpiewnika, nauczyli się ich od jeszcze starszych ludzi, którzy również czytać nie umieli. Za czasów młodości tych osób, mniej więcej 1870, kaszubska pieśń ludowa kwitła na północnych Kaszubach, było to w tym czasie, gdy Oskar Kolberg w innych stronach Polski zbierał pieśni ludowe.

Także i u innych starszych osób Strzelna dopytywałem się o kaszubskie pieśni ludowe, ale znalazłem mało materiału. Starsi śpiewacy są zwykle bardzo zamknięci,

Przēsniło so Hance...

Szętopórka kaszëbskô.

Przēsniło so Hance
Na łôzku leżaci,
Że jej Jank wutonął
Na morzu plënaci.

Rëbôce, rëbôce,
Przez Boga żëvého
Czësce nje vjidzële
Janeczka mojého!

Vjidzelë, vjidzelë,
Ale njezevého,
Na morzu plënaco,
Mjeczem przebjitého.

Nenko moja, nenko,
Dôce mje czôlenka,
Pojadę na morze |
Do mého Jasenka.

Ë skoczëla Hanka
Z brzegu vësokjého,
Vërvała mjecz wostri
Z boku Jankového.

Kjej Jank moj nje żëje,
Wumrzemie ve dvoje,
Njeczë nas pochôvjã
V jeden grôb woboje.

Jan Patoek.

Zbigniew Morski

Młode pokolenie

P O W I E Ś Ć

ROZDZIAŁ TRZECI.

5

(Ciąg dalszy).

Około godziny drugiej popołudniu zaczęli się zjeżdżać zaproszeni goście. Pierwsi przybyli państwo Lisieccy z Pilzna, jako najbliżej mieszkający, a po nich zjawily się samochody z Kielanowic z Kiedrzyńskimi i z Jabłrzykowskimi z Tuchowa.

W skromnym dworku państwa Niewiarskich panował ruch niezwykle. Honory pana domu pełnił dziś stary i niewidomy inżynier, oparty o ramię pana Sobkowiaka.

Krzyżowały się słowa powitań i gratulacji składanych obu młodym inżynierom, ponieważ wiadomość o ich wynalazku znana była wszystkim i dotarła wszędzie, dzięki gazetom i doniesieniom polskich radjostacji.

Długo i serdecznie witał obu młodych inżynierów pan Jabłrzykowski z Tuchowa, człek podeszły w latach, były kapitan wojsk polskich z czasów wielkiej wojny odbytej w roku 1920 — ale jeszcze krzepko się trzymający.

— Cześć! cześć młodym! Dokonałście panowie odkrycia ogromnego, przyjmijcie więc słowa podziękii od starego żołnierza — mówił pan Jabłrzykowski i ścisnął dłonie inżynierów, którzy się czuli cokolwiek onieśmieleni wobec tej lawiny pochwał, jakich im nieszczęśliwie goście.

— Pokażcie mi z bliska tych sławnych ludzi — rzekła pani starościna Lisiecka, widząc, że panowie prześcigają się w gratulacjach — niech i my, kobiety polskie, coś powiemy...

Starościna podeszła ku obu młodzieńcom.

— Dzielni jesteście, choć tacy jeszcze młodzi — przyjmijcie i od nas, kobiet, szczerze powinszowanie.

Obadwaj inżynierowie dziękowali, coraz bardziej zaambasowani.

— Trzeba stąd umknąć... — szepnął młody Niewiarski Zygmuntovi — bowiem nie dadzą nam tehu w płuca pochwyć...

— Nie wypada — odparł cicho pan Zygmunt.

— Wypada, niewypada, ale poczyna mi to dolegać...

— Wytrwaj...

— Muszę.

— Cóż to panowie tak szepcą do siebie? — zapytała zniechęta pani Kiedrzyńska.

— Maciej powiada, że pogoda w tych stronach jest wyśmienita — odparł, śmiejąc się, młody Sobkowiak.

— Zygmunco... — rzekł z wyrzutem pan Maciej.

W tej samej chwili wszedł służący z doniesieniem, że zajechał samochód państwa Sawickich. Rozmowa urwała się.

Po chwili do sali wszedł z córką poważny, już dobrze posiwiały starzec i począł się witać z paniami, a potem z panem Niewiarskim.

— Serdecznie państwu dziękuję za dzisiejsze zaproszenie — rzekł pan Sawicki — wybieraliśmy się już do państwa od dawna, ale tak jakoś schodziło... Co prawda, żona mi nie domaga do tego stopnia, że i dziś przybyć nie mogła. Zabraliśmy się tedy z Basią.

Młody Niewiarski bacznie się przyglądał nowym gościom. Nie tyle go zainteresował pan Sawicki, ile jego córka, sławna ze swojej niecodziennie spotykanej urody.

W istocie, panna Sawicka była kobietą piękną. Jasno-blond włosy, niezwykle bujne, o złotawym połysku, okalały jej twarz o rysach regularnych, klasycznie pięknych. Na wyniosłym czole rysowały się silnie przepyszne brwi, a duże, błękitne oczy patrzyły na świat jasno i dobrotliwie. Subtelnie wykrojone usta i zlekka zaciśnięte, znamionowały naturę żywą, charakter zdecydowany i silny. Wymukła jej postać rysowała się wyraźnie pod obcisłą suknią, a chód jej miał w sobie tyle iście królewskiej godności i dostojności kobiecego, że mężczyźni spoglądali na tę młodocianą postać z zachwytem, ale i z niekłamany szacunkiem.

Młody Niewiarski patrzył i własnym oczom nie chciał wierzyć. Pannę Sawicką znał, gdy jeszcze była studentką, nierozwiniętą poczwarką, z której miał w przyszłości wylecieć wspinały motyl.

— Nie przesadzali ci, którzy nazywali pannę Sawicką kobietą skończenie piękną — pomyślał i zbliżył się do niej, aby ją powitać.

Z pod długich rzęs spojrzęły na niego duże, piękne oczy, zaciekawione, jakby się pytały:

— Jakim ty jesteś człowiekiem sławny?

Młody inżynier pochylił się w ukłonie i rzekł głosem miękkim i cichym:

— Miło mi panią spotkać znowu... Tak dawno pani nie widziałem.

— Istotnie, prawie pięć lat upłynęło — ale to nic, widzimy się obecnie — odparła z uśmiechem i wstrząsnęła puklami złotych włosów, które jej opadały na skronie — a podając mu rękę, dodała:

— Zmienił się pan bardzo...

— Doprawdy?

— Pamiętałam pana innym, nie tak poważnym i nie tak sławnym...

— Dziękuję. W istocie, życie mnie zmieniło bardzo i praca także. Mnie na gorsze, a panią na...

— Niech pan nie kończy — przerwała mu żywo — nie lubię komunałów towarzyskich. Nie chciałabym ich słyszeć z ust pańskich.

Młody inżynier się stropił.

— Przepraszam bardzo, ale ja nie umiem prowadzić konwersacji z paniami... Proszę o przebaczenie.

— Nie popełnił pan zbrodni, więc też przebaczenie panu zbyteczne — zaśmiała się cicho i spojrzęła panu Maciejowi w oczy.

Nie odpowiedział na to, gdyż rozłączyła ich pani Niewiarska, która właśnie zwoływała panie do damskiego pokoju, aby przed obiadem poprawiły swoje toalety i zabrała pannę Sawicką z sobą.

— Śliczna kobieta, co? — zapytał go Zygmunt, który podszedł ku niemu.

— Rzeczywiście, śliczna...

— Uważaj, abyś się nie zakochał, jak student, Macieju.

— Niema obawy — odparł młody Niewiarski — zresztą, wiesz przecie, że kobiety interesują mnie bardzo mało.

— No... no... Cóż w tem złego? Zaręczyłem się przed rokiem... możesz ty obecnie — żartował Zygmunt Sobkowiak.

— Nie myślę o tem.

— Ale mógłbyś...

— W przyszłości, może — zaśmiał się Niewiarski.

— Ale to śliczny kasek, Macieju...

— Tak, piękna ona jest — odparł młody inżynier jakimś dziwnym głosem i zamyślił się.

— Nad czem tak myślisz?

Niewiarski się zbudził z zadumy.

— Myślę, czy taka kobieta, jak Sawicka czuje i czy ma serce...

— Możesz być pewnym, że je ma — zaśmiał się Sobkowiak.

— Ja mówię poważnie, a ty żartujesz, Zygmunco. Nie o to serce mi chodzi — myślałem o tem innym sercu, które nie u wszystkich dzisiejszych kobiet się znachodzi.

— Pojmuję cię...

— I ty, Zygmunco, u swojej narzeczonej szukałeś tego serca i widocznie znalazłeś.

— Tak, masz rację, szukałem i znalazłem...

— Dziękujcie Opatrzności, bowiem znalazłeś skarb na ziemi. Przyjaciele uścisnęli sobie dłonie.

— Dziękuję ci, Macieju, jesteś dla mnie, jakby brat rodzony.

— I ty dla mnie.

Do młodych inżynierów podszedł pan Sawicki i rozmowa przeszła na inny temat. Tak pan Sawicki, jak i starosta Lisiecki interesowali się bardzo żywo sprawami morskimi. Rozwój wybrzeża polskiego nad Bałtykiem imponował im ogromnie. Rozmach, z jakim powstał cały szereg portów nowych i z jakim rozwinęły się starsze porty w Gdyni i w Pucku, oraz porty rybackie na Półwyspie Hel, wprawiał ich w zdumienie.

— Jak wy to wszystko robicie? — pytał pan Sawicki. — Przecie nie tak dawno, bowiem lat trzydzieści kilka temu, Gdynia była wioską?

— Robimy szybko, łaskawy panie — odparł z uśmiechem Zygmunt Sobkowiak.

— Nie ulega wątpliwości — przyświadczył starosta Lisiecki — ale w rozmachu i w pośpiechu przeganiamy Amerykanów.

— Rzeczywiście, dystansujemy ich — odparł pan Maciej Niewiarski. — Gdynia liczyła przed trzydziestu kilku laty przeszło tysiąc mieszkańców, a dziś? Dziś ludność jej oblicza się na około dwieście tysięcy głów... Z wioski zrobiło się wielkie portowe miasto. Ale to zasługa całego narodu. Musieliśmy opanować i rozbudować nasze wybrzeże bałtyckie, aby mieć potężną bramę wiodącą w świat szeroki.

— Naprawiło społeczeństwo stare błędy — dodał pan Sobkowiak.

Rozmowa o sprawach morskich toczyła się dość długo i z wielkim ożywieniem, ale położyło jej kres chwilowe wezwanie na obiad.

Po obiedzie, całe towarzystwo przeszło do salonu, gdzie podano czarną kawę, a goście podzieleni na grupki, zabawiali się rozmową — panowie o polityce handlowej i przemysłowej — panie zaś o modach i o sporcie.

Pan Maciej Niewiarski był jakiś nieswój. Zamyślał się często; milezał wpatrzony w złotowłosą głowę panny Sawickiej, a na zadawane mu pytania odpowiadał lakonicznie.

Nie uszło to uwagi kobiet, i pani Lisiecka, nachylając się do pani Kiedrzyńskiej, szepnęła z uśmiechem:

— Wydaje mi się, że młody Niewiarski interesuje się panną Basią...

— I mnie to uderzyło — odparła pani Kiedrzyńska i zesznurowała ukarminowane usta w dziwny grymas, który nie wiadomo, co miał oznaczać — przychylność, czy też naganę.

— Prześliczną parę stanowiloby tych dwoje — zagadnęła ponownie starościna.

— Aż nazbyt piękną... — cierpko potwierdziła pani Kiedrzyńska i zmieniając temat rozmowy, wypytywała starościne o jakieś lokalne sprawy.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Kronika gdyńska

Stały dyżur lekarski

Osiągnąć można o każdej porze. Telefon 12-40.

Pogotowie ratunkowe i Straż pożarna
Tel. 17-08.

Lekarz portowy

w Kapitanacie portu od godz. 11—13.

Dyżur Elektrowni

ul. Starowiejska, Tel. 29-67.

Bibl. T. C. L.

ul. Świętojańska 12, otwarta od 10—12 i od 15—19.

Wszelkie druki

zamawiać: „Balto-Polak,” Starowiejska 35, Telefon 21-37.

Nowy bank w Gdyni

Ostatnio Powszechny Bank Związkowy w Polsce S. A., utworzył swój oddział w Gdyni przy Placu Kaszubskim 8, postawiwszy sobie za zadanie załatwianie wszelkich spraw bankowych, zaś specjalnie finansowanie interesów handlu morskiego, tak w dziedzinie importu, jakoteż i eksportu, gdyż interesy te były na tutejszym terenie mocno zaniedbane, pod względem należytej obsługi bankowej, na co w kołach gdyńskich utyskiwano od dość dawna.

Archiwum handlowe

Na terenie Gdyni powstało Towarzystwo Archiwum Handlowego, które postawiło sobie za cel gromadzenie informacji gospodarczych o krajach całego świata dla użytku polskiego kupiectwa, pracującego w handlu morskim.

P. ANFLINKOWA

Magazyn Nowości

BIELIZNA-TRYKOTY
KOŁDRY-FIRANY

Gdynia, Świętojańska
blisko Komunalnej Kasy, dawn. Grand Café

Zjazd kolonjalistów

Pod koniec maja b. r. odbędzie się w Gdyni wielki zjazd kupców kolonialnych z całej Polski, w którym wezmą także udział kupcy kolonialni z Czechosłowacji.

„Trampy” Żegluga Polskiej

Przy dalszych nabrzeżach portu gdyńskiego stoi unieruchomiony tabor statków należących do Żegluga Polskiej. Są to tak zwane „trampy”, czyli statki odbywające nieregularne rejsy. Spoczywają one i rdzewieją już od przeszło roku, albowiem przy niskich frachtach i dość wysokich kosztach operacyjnych, eksploatacja się nie opłacała Żegludze Polskiej.

Charakterystyczną jest rzeczą, iż Tow. „Polskarob” posiada cztery trampy, wszystkie uruchomione i to się w tej firmie opłaca. Byłoby rzeczą wskazaną, aby ów „cementarz okrętów” ożywił, chociażby dla celów nie tylko finansowych.

ADMIRAŁ SZACHY MORSKIE

niezwykle interesująca gra morska
oparta na nowoczesnych
zasadach taktyki.

Wyłączna sprzedaż:

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

KONFEKCJA
GALANTERJA
STROJE DAMSKIE
ARTYKUŁY MĘSKIE
I KAPIELOWE

POLECA

Fr. Szczukowski, Gdynia

ulica Ś-to Jańska 14 — Tel. 12-80

Rozbudowa miasta

Rok ubiegły 1933 można uważać za rok przełomowy w historii m. Gdyni. W pierwszym rządzie budownictwo prywatne ruszyło z martwego punktu, co najlepiej odzwierciedlają niżej przytoczone cyfry: 1931 r. rozpoczęto 80 budowli, wykończono 15, 1932 r. rozpoczęto 170 — wykończono 132 i w 1933 r. rozpoczęto 336 budowli, wykończono 155. Powyższy progres wynika w głównej mierze z akcji budowlanej konsekwentnie prowadzonej przez Tow. Budowy Osiedli Sp. Akc. w Gdyni. Rok 1934 zapowiada się jeszcze lepiej, ożywia się bowiem ruch budowlany również i w śródmieściu. W akcji tej wydatnie pomaga Bank Gosp. Krajowego, udzielając kredytów na budowę domów czynszowych głównie w śródmieściu.

Oprócz powyższego i Komisariat Rządu opracował w roku ub. szereg przepisów i regulaminów, które znacznie upraszczają szereg czynności administracji technicznej, jak również przystąpił do wypracowania planów zabudowy t. zw. „Wielkiej Gdyni”, co tembardziej jest zrozumiałe, że na 1500 ha. objętych sferą mieszkaniowych zainteresowań zaledwie dla około 200 ha. są zatwierdzone plany zabudowy.

Rada szkolna

Do rady szkolnej (powiatowej) w Gdyni weszli nast. pp. Notarjusz Chudziński, radca K. Filar, dr. Szpakowski i kupiec Fr. Grzegowski — jako zastępcy pp. adw. C. Janowski, inż. Jędrzejewski, red. Mistat, dr. Krzyżanowski i J. Jednac.

Obroty rybami

Pierwszy miesiąc w tym roku wykazał ciągle rozwój i aktywność portu rybackiego w Gdyni, gdzie życie handlowo-przemysłowe skupia się przy Hali i Chłodni Rybnej, przy Magazynach Tranzytowych dla śledzi solonych oraz przy nowopowstałych wędzarniach.

W tym miesiącu nasi rybacy tylko dwadzieścia dni łowili szproty, a jedenaście dni odpada na soboty, niedziele i dni burzliwej pogody, kiedy to rybacy nie wyjeżdżali na połowy.

Drogerja-Perfumerja

„SYRENA”

ulica Ś-to Jańska 37

POLECA:

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

W tych 20 dniach dowieziono do portu rybackiego 556,450 kg. szprotów czyli przeciętnie dziennie 28 ton przywoziło 18 kutrów.

Cena na szproty uległa tylko nieznanym wahaniom i wynosiła przeciętnie 12 zł za 100 kilo, czyli była trzykrotnie wyższą od cen w roku poprzednim, co świadczy o podniesieniu się dochodowości połowów naszych rybaków, spowodowane rozwojem przemysłu rybnego (wędzarni) na terenie portu rybackiego.

Pismo od Marszałka Piłsudskiego

Na nadzwyczajnym uroczystym posiedzeniu Rady Miejskiej w dniu 27-go bm. z okazji uchwalenia przez Sejm Rzeczypospolitej nowej Konstytucji Rada Miejska na wniosek p. Komisarza Rządu Mgr. Fr.

Sokoła, przesłała Pierwszemu Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu telegram, w którym wyraziwszy Mu głębokie przywiązanie i hołd oraz dziękując za trudy i poświęcenie dla wielkości Polski — zapewniła, że stale będzie pracować nad urzeczywistnieniem Jego zamierzeń w kierunku stworzenia w Gdyni niewzruszonych podstaw siły gospodarczej Państwa.

Przed dwoma dniami Sekretarjat Osobisty Pana Ministra Spraw Wojskowych przesłał na adres Rady Miejskiej w Gdyni następującej treści podziękowanie:

„Z polecenia Pana Marszałka Piłsudskiego mam zaszczyt złożyć podziękowanie za nadesłane gratulacje”.

Życie portu

Nowa linja

Żegluga Polska zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję regularną między portami Gdynia—Gdańsk—Hamburg. Na linji tej kursować będzie statek „Tezew”.

Specjalne wycieczki morskie

Linja Gdynia—Ameryka zamierza w połowie czerwca rb. uruchomić statek „Warszawa” dla specjalnych wycieczek morskich do portów Bałtyku, jak np. Kopenhaga, Sztokholm, Leningrad itd.

Podobne wycieczki urządzone swego czasu przez „Żeglugę Polską” cieszyły się znaczną frekwencją turystów, musiały być jednak zaniechane z przyczyny braku odpowiedniego okrętu, odpowiadającego celom turystyki morskiej. Projekt otwarcia rejsów turystycznych po Bałtyku w czasie sezonu letniego, b. ruchliwego na polskim wybrzeżu, niewątpliwie powita społeczeństwo polskie z żywym zadowoleniem.

Niezdrowy objaw

Zauważyć się daje stały wzrost ruchu statków w porcie gdańskim ze szkodą dla Gdyni. W ciągu stycznia br. do portu gdańskiego zawinęło 396 statków o łącznej pojemności 277.548 t. r. n. czyli o 52.000 t. r. n. więcej niż w tym samym miesiącu r. ub. Opuściło port również 396 statków o pojemności 390.344 trn. czyli więcej o 77 trn. niż w styczniu r. 32. Wzrost ten ma swe podłoże nietylko w ostatnio zawartej umowie polsko-gdańskiej ale również i w szeregu innych kwestji, które się składają na całokształt polityki portowej w Gdyni.

Obroty portu gdyńskiego

Obroty towarowe portu gdyńskiego w handlu zamorskim osiągnęły w styczniu br. 525.729 t. co wobec grudnia roku ubiegłego stanowi zniżkę o 9.607 t. Spadek obrotów styczniowych w rb. odnosi się głównie do wywozu. Analizując przywóz należy stwierdzić, że utrzymał się on na poziomie z grudnia z. r.

Ruch statków w styczniu rb. uległ pewnemu spadkowi pod względem ilości lecz okazał zwyżkę w tonażu, zawinęło bowiem w tym okresie 336 statków o pojemności 311.381 t. r. n. wobec 370 statków o tonażu 314.682 t. r. n., wyszło z portu 339 statków o tonażu 321.378 t. r. n., wobec 377 statków pojemności 307.746 t. r. n. w grudniu r. ub.

Kolejność bander była następująca: 1) Szwecja, 2) Niemcy, 3) Polska, 4) Norwegja, 5) Anglja a ostatnie W. M. Gdańsk. Ruch pasażerski za wymieniony okres przedstawia się następująco: Przyjechało 98 osób, wyjechało 320. Ruch pasażerski w stosunku do stycznia r. ub. wzrósł o 87 osób.

Skrzynka pocztowa Redakcji

Pan Stan. Kasprzak, Warszawa. Prosimy napisać do jednej z następujących firm: Linja Gdynia — Ameryka, Gdynia, Dworzec morski lub do Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego w Gdyni.

Pan A. S. Za wiadomość i zdjęcia dziękujemy.

Pani Zofja S., Łódź. Damy listowną odpowiedź. Drukujemy.

K. B. Nie dla nas; za słabe.

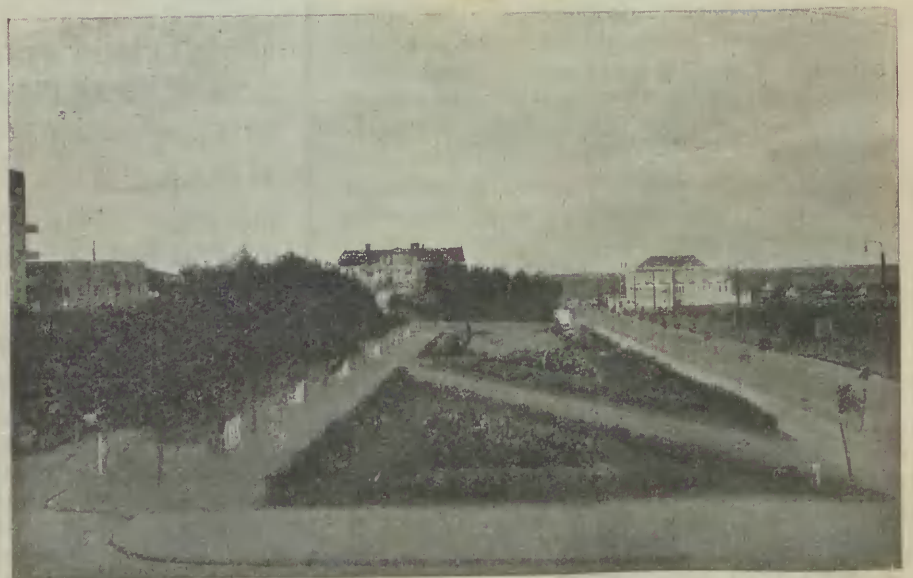


GDYNIA. Widok na plac koncertowy w Gdyni. Na lewo wschodnia część miasta i port.
View of the concert place in Gdynia. To the left eastern part of the City and Port.



GDYNIA: Gdzie poprzednio stała mała wioska, dziś jest wielki port i miasto.
Here where formely was a small village, now stands a large Port and City of Gdynia.

GDYNIA. Plac Kościuszki w lecie z widokiem na nieistniejący już Dom Kuracyjny i Morskie Oko. Jeden z najpiękniejszych placów w mieście.
Kościuszko's Square in summer. One of the most beautiful place's in Gdynia.



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

Ogłoszenia: ¼ strona 400.— zł; ½ str. 200.—; ⅓ str. 135.—; ¼ str. 100.—; ⅛ str. 50.—; 1/16 str. 25 zł; drobne 30 gr. za każde słowo. Przy ogłoszeniach kilkunastowych rabaty. Szczegółowy cennik ogłoszeń przesyłamy na żądanie.