

Gazeta Gdańska

20 stron - rok XLVIII
cena 15 fen.

ORAZ WYDAWNICTWA: DZIEŃ POMORZA — DZIEŃ GRUDZIĄDZKI ILUSTROWANY — DZIEŃ BYDGOSKI ILUSTROWANY
DZIEŃ KOCIEWSKI — GŁOS NIEZAWSKI (DZIEŃ CIECHOCIŃSKI) — GAZETA MORSKA ILUSTROWANA
DZIEŃ TCZEWSKI ILUSTROWANY — DZIEŃ CHEŁMIŃSKI — GAZETA MOSILEŃSKA — — — —

Redakcja i Administracja: Gdańsk, Kaszubski Rynek 21. Telefon 21494. Konto czekowe P. K. O. 192.212

Siła Rzeczypospolitej na morzu

W słońcu polskiej bandery będzie rosła Polska...

Minęło zaledwie lat osiemnaście, gdy na miejscu piasków i kurnych domków rybackich, rozparła się przeszło stutysięczna Gdynia, gdy port-Gdynia o obrocie ponad 9 milionów ton rocznie, wysunął się na pierwsze miejsce na Bałtyku, gdy pięćdziesiąt obcych linii okrętowych łączy polskie wybrzeże z całym światem, gdy polska bandera krąży po wodach czterech części świata, gdy polska marynarka wojenna stoi na straży niepodległości Rzeczypospolitej, świadcząc o Jej sile na morzu i o Jej znaczeniu w mocarstwowym zespole narodów.

Zaledwie 18 lat minęło, a taki przeobrażeni ogrom pracy. Wzrasta w słońcu bandery potęga Rzeczypospolitej — potęga i Jej duma.

Imię Polski rośnie na świecie, wymawiane przez obcych z szacunkiem i z zainteresowaniem.

Praca polskiego rzemieślnika, rolnika, robotnika znajduje coraz lat więcej zbytu. Kupiectwo polskie, dotychczas w zaściankach siedzące, zaczyna wychodzić na świat z towarami. Nie będziemy w przyszłości płacić haraczu za obce pośrednictwo, nie będziemy zależni od obcych. Stara prawda, że handel idzie za banderą — sprawdza się w zupełności. A za handlem, powoli acz nieodwołalnie, następuje dobrobyt i bogactwo...

Jeszcze parę lat usilnej pracy na morzu — a

ODROBIMY WIEKOWE ZANIEDBANIA,

zatrzymamy stare szkody, uczynione przez niezrozumienie korzyści płynących z morza.

Staniemy się narodem nie tylko wolnym i potężnym, ale też bogatym.

Nie wiele zastaliśmy gotowego na tym skrawku wybrzeża, gdy jako Państwo, jako wielki Naród, wracaliśmy na brzegi swego Bałtyku. Gotowe były tam tylko wierne, wytrwałe, mocne i gorące serca kaszubskie, które przechowały w sobie Polskę jak nieomylny pacierz żywota ludzi dzielnych i uczciwych.

W sercach tych przetrwała Polska długie setki lat, podtrzymując swój ścisły związek z morzem.

Te serca kaszubskie wyczerpywały wówczas całą rzeczywistość polską nad brzegami Bałtyku. Razem z nimi trwały i przetrwały jedynie stare polskie kościoły Pucka, Swarzewa, Oksywia i inne, a obok kościołów tych odwieczne cmentarze kaszubskie; z głazów kościelnych i z cmentarnych uroczysk były świadectwem, że ziemia ta zawsze Polsce wierności dochowała.

Ale poza tym był już tylko szum morza, które uderzało falami o puste brzegi i pytało niecierpliwym pogłossem dalekich wiatrów świata: z czym

przychodziecie, kim chcecie być na tym wybrzeżu?

Nie czekało długo wierne polskie morze na odpowiedź.

POLSKA PRZYSZŁA W ŁOSKOCIE KAFARÓW I DŻWIGÓW.

wprzagniętych w wielkie dzieło budowy portu.

Oto odpowiedź Polski na pytanie. Oto dla nas jest i powinno być morze.

Taka jest nasza legitymacja w tej pracy, taki jest nasz egzamin wielkich i ofiarnych wysiłków — taki jest nasz czyn morski.

Naród, który ma wolę mocarstwowego bytu i który świadom jest, że tylko w sile mocarstwowego istnienia może w danych mu przez Opatrzność i dzieje warunkach — musi skrzętnie i czujnie wykorzystać każdy pozytywny element swoich warunków naturalnych, aby los swój zabezpieczyć, ugruntować i w naj-

szerszej skali rozwinąć. Musi więc Polska — obok tych elementów siły, jakie jej daje liczna i ofiarna ludność, wielkie bogactwa naturalne, żyzna gleba, kultura duchowa obywateli, przyjaźń z innymi narodami — musi wykorzystać także ten olbrzymi element siły, jakim w dziejach całej ludzkości, we wszystkich okresach jej cywilizacji i we wszystkich częściach świata, było i jest i będzie morze.

Morze jest czynnikiem zbliżenia międzynarodowego, jest wielkim szlakiem wymiany handlowej, jest elementem

UNIEZALEŻNIENIA SIĘ GOSPODARCZEGO,

jest wielką szkołą charakterów i inicjatywy, jest wielkim warsztatem pracy dla kapitałów, mózgów i rąk. Morze daje wolny i bezpośredni dostęp do całego świata, rozszerza niemal bez kresu, a bez podbojów granice Ojczyzny, ułatwia gospodarkę narodową, dając jej znakomity czynnik penetracji i ekspansji, mnoży bogactwo kraju, wyzwala jego siły

W 18-tą rocznicę odzyskania dostępu do morza

Z okazji 18-tej rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza, Komisarz Generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku p. minister Marian Chodacki skreślił dla naszych wydawnictw kilka słów, które poniżej drukujemy.

Dzień 10 lutego — rocznica odzyskania dostępu do morza, to obok 11 listopada data w powojennych dziejach Narodu Polskiego najważniejsza. Każde on nam rzucić okiem wstecz, zastanowić się nad osiągnięciami Polski Odwrodzonej w pracy na morzu oraz z dumą i słusznym optymizmem stwierdzić, że w ciągu kilkunastu lat władania wąskim skrawkiem Bałtyku zdaliśmy się działać nad nim więcej, niż w ciągu ubiegłych stuleci. Przez lat niewiele sprawa morska, w dawnych okresach dziejowych zaniedbań, doceniana tylko przez jednostki, stała się sprawą całego Narodu Polskiego, w obliczu której nie istnieją dłań waśnie, spory lub rozdziewięki.

Gdańsk, dnia 10 lutego 1938 r.



Generalny Komisarz Rzeczypospolitej w Gdańsku p. min. Chodacki.

Komisarz Rządu w Gdyni



p. mgr. Franciszek Sokół w przeddzień 18-ej rocznicy odzyskania morza ukończył pierwsze pięćlecie wicedarstwa na gdynskiej placówce trudnej pracy.

W nowym okresie wyłączonej działalności nad rozwojem najmłodszego, a jakże dla ogólnego dobra kraju ważnego miasta — Wielkiej Gdyni — składamy p. Komisarzowi Rządu jak najlepsze życzenia.

twórcze i zabezpiecza je przed nieprzewidywanym naciskiem sił obcych.

Polska na morzu słaba, to tylko pokusa dla nieżyczliwie, czy zaborczo usposobionych antagonizmów.

Ale Polska posiadająca flotę — choćby w granicach zadeklarowanych na konferencji rozbrojenia — (Głóg dalszy na stronie 2-oi).

BIEDA-NIEDZA DOBROTY-SZCZĘŚCIE

BAROMETR

Szczęścia
zapowiada odmianę Twego losu
gdy będziesz grał w kolekturze

"ALJOT" J. HORODYSKA i S^{ka}
WARSZAWA, SENATORSKA 37.

Gdzie milion padł 2 razy

„Wiedzą Waszmościowie, jako wiele na tem zależy liberum dominium maris, bez którego słabe są największe państwa, a najmniejsze państwo morskie wolnością i państwem portów ku górze się wynosi!”

(Anna Jagiellonka na sejmiku litewskim w r. 1587, wyliczając korzyści które za panowania Zygmunta na Polskę spłynęły)

Wspólna droga

Gdyby krótki, bo 18-letni zaledwie dorobek gospodarczy Polski odrodzonej na Morzu zmierzyć miarą naszej historii morskiej, to okazałoby się, że dorobek ten już dziś jest bodaj większy od najśmielszych zamierzeń dawnej Rzeczypospolitej. Jedną z najrealniejszych ówczesnych myśli stworzenia równowagi sił i potężenia tym samym kresu możliwej monopolizacji handlu morskiego przez uzyskanie obok Gdańska drugiego portu polskiego, stała się punktem wyjścia naszej młodej polityki morskiej i doczekała się najpomyślniejszej realizacji przez budowę zupełnie niezależnego własnego portu w Gdyni. Mamy rozwijającą się dobrze i już dość dużą flotę handlową, stwarzającą te żywe więzy, za którymi idzie handel morski, która już dziś poważnie koryguje nasz bilans płatniczy i — co równie ważne — kształtowanie się cen przewozu morskiego w naszych relacjach. Mamy pokolenie własnych fachowców morskich i portowych, rozwijający się pomyślnie handel morski i przemysł portowy, rybołówstwo morskie i wogóle aparat, jakim nie powstydziłby się żaden kraj o starych tradycjach morskich.

W rozwoju tym widzimy zdrową i głęboką myśl i wyczuwamy wagę historyczną tych wydarzeń.



Nowy śpichlerz zbożowy przy nabrzeżu orca Nadwiślańskiego.

Jakże niedawny jest czas, w którym stawialiśmy pierwsze praktyczne kroki na tej drodze — w Gdańsku, jedynym podówczas realnym symbolem naszej myśli morskiej. Rozwój stosunków z Gdańskiem nie potoczył się wprawdzie w takim kierunku, w jakim się tego ogólnie spodziewano i już pierwszy okres tej współpracy ukazał wszystkie wady, jakie krył w sobie nowy statut polsko-gdański. A jednak — mimo coraz bardziej nie sprzyjających warunków — nie udało się powstrzymać żywiołowego naporu na port gdański, który wkrótce poważnie zmienił swoje oblicze i pod względem ilości obrotów towarowych wysunął się na czoło portów bałtyckich. Prawa przyrody okazały

Każda kobieta powinna dbać o codzienne regularne i obfite wypróżnienie, które można osiągnąć, stosując stale niewielkie ilości naturalnej wody gorzkiej **Franciszka-Józefa**. Zapytajcie Waszego lekarza.

(Ciąg dalszy ze str. 1-aj).

w Genewie — 150.000 ton, — to Polska niewzruszona w swej potęgce, pokoju i dobrobycie. To Polska zwycięska bez boju. To Bałtyk otwarty raz na zawsze...

Lecz nie wolno spocząć na laurach. Ta wielka praca musi się rozrastać na wszystkich odcinkach wielkiej sprawy morskiej w napięciu woli naszej i naszej wiary w wielkość realizowanych na morzu zadań państwowych.

Stoimy twardą stopą u wybrzeży Bałtyku.

Rytmem stu tysięcy serc polskich tętni biała, radosna, zapracowana Gdynia pod zgodny takt trzydziestokilkumilionowego narodu, który u tych wybrzeży skoncentrował wszystkie swą wole i wielkomocarstwową ambicję.

się mocniejsze od polityki.

Taki to był początek wspólnej drogi w ośnowionym pojęciu Polski z Gdańskiem, drogi, która wbrew szerokiej opinii nie wykazuje jedynie cech ujemnych. Z poza zasłony dymnej nieporozumień „okresu ząbkowania” należy



Stacja pilotów morskich u wejścia do Kanału Portowego.

wydożyć wreszcie wszystkie te konstruktywne strony, które nas wiążą, i wskazać kierunki realnych możliwości pogłębienia tego pojęcia.

Do takich konstruktywnych działań portu gdańskiego należą usługi oddane polskiemu życiu gospodarczemu w chwili pierwszego większego wstrząsu, jaki groził mu z powodu konfliktu celnego z Niemcami. Genialna myśl ówczesnego ministra przemysłu i handlu inż. Kwiatkowskiego przerzucenia polskiego handlu zagranicznego na niezależne od sąsiedzkich koniunktur szlaki wodne, była możliwa tylko dzięki istnieniu statutu gdańskiego i dużym wysiłkom portu gdańskiego.

Wogóle, o ile chodzi o funkcje komunikacyjno-portowe, działalność portu gdańskiego była od samego początku

nowego układu stosunków owocna i szła na rękę potrzebom polskiego handlu zamorskiego. Gestia tych spraw spoczywa — jak wiadomo — w rękach polsko-gdańskiej Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, która nie tylko podjęła śmiało inwestycje dla przystoso-

wania portu do nowych zadań, lecz rozwinęła również żywą działalność dla polepszenia warunków współpracy z żeglugą, osiągając zwolnienie portu od niektórych dopłat do frachtów morskich i pozyskując szereg linii regularnych, a poza tym i przede wszystkim na polu współpracy z kolejami polskimi, która to współpraca stworzyła pod waliny pod dzisiejszą zsynchronizowaną pracę P. K. P. i portów p. o. c. w dziedzinie kierowania naszych przewozów na własne porty, akwizycji tranzytu i popierania ekspansji naszego handlu morskiego.

Działalność ta, w której do pewnego stopnia brały również udział prywatne sfery portowe, nie ograniczała się — jak widzimy — jedynie do reakcji na potrzeby komunikacyjne zaplecza, lecz

INŻ. JULIUSZ WIERCIŃSKI, przewodniczący Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Rola portu gdańskiego w życiu gospodarczym Polski

Gdańsk jest portem polskiego obszaru celnego podobnie jak Gdynia, ściśle ze swym naturalnym zapleczem związany — macierzą rzek polskich — Wisłą, wodozbiór, której obejmuje 197.000 km. kw., a więc dwie trzecie całkowitego obszaru Polski.

Warunki geo-polityczne wyraźnie określa ją zadania Gdańska jako portu morskiego Rzeczypospolitej. Potwierdza je historia samego Gdańska, który — ilekroć zostaje sztucznie odcięty od swego naturalnego zaplecza — spada do roli drugorzędnej portu — na Bałtyku tracąc swój dobrobyt i swoje wpływy.

Właściwy rozwój Gdańska jako portu o znaczeniu europejskim zaczyna się w drugiej połowie XV wieku. W okresie do opanowania miasta przez Krzyżaków (1308 r.) Gdańsk prowadził wprawdzie ożywiony han-

del morski, jednak handel ten miał raczej charakter lokalny i ograniczał się do najbliższych portów bałtyckich. Z chwilą utworzenia Związku Hanzeatyckiego pod koniec XIII stulecia horyzont handlowy Gdańska znacznie się rozszerzył. Jednakże, dzięki gospodarce chciwego i drapieżnego Zakonu zyski wpływały głównie do jego skarbcza. Nie mogło to zachęcić kupców gdańskich do



Inż. Juliusz Wierciński, przewodniczący Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

szerszej zakreszonej aktywności handlowej. Dopiero po nadaniu miastu przez Kazimierza Jagiellończyka znanych przywilejów, aktywność ta wystąpiła z całą energią i przed siębiorczością. Rozkwit Gdańska trwał z górą dwa stulecia, tj. od drugiej połowy XVII stulecia z pewnymi przerwami, które powodowały wojny, toczące się pomiędzy państwami bałtyckimi i Polską.

Otwierając bramę ku morzu tak potężnemu obozarowi gospodarczemu, jakim było wówczas państwo polskie, sięgające miliona km. kilometrów, Gdańsk stał się silną fakturą regulatorem i ceną obrotów morskich, czer-

PRZY BÓLACH

reumatycznych, artretycznych i nerwobólach stosuje się tabletki **Togal**. **Togal** stosuje się w dawkach po 2 tabletki 3 lub 4 razy dziennie. **Togal** jest dobrym środkiem przeciwbólowym - przynosi ulgę w cierpieniach.

wykazała również dużo cech aktywności.

W życiu portowym funkcje komunikacyjno-przeładunkowe nie są jednak jedynym i decydującym czynnikiem. Charakter i siłę obrotów morskich kształtuje w dużej mierze inicjatywa ludzi pracujących w handlu morskim i ich stosunek do interesów zaplecza. Drugim bardzo ważnym czynnikiem jest posiadanie własnej floty, uwzględniającej interesy zaplecza i zdolnej do wywalczenia portowi odpowiedniego poziomu frachtów i stworzenia niezbędnych połączeń morskich. Potem idzie jeszcze olbrzymia aparatura, poczynając od instytucji finansujących handel morski a kończąc na rozmaitych rzeczoznawcach. Jeżeli chodzi o tę stronę życia portowego, to dualizm podejścia do tych spraw w Gdańsku nie potrafił wytworzyć warunków odpowiadających żywotnym interesom polskimi. A już najmniej Gdańsk obecny nawiązał do swych wielkich tradycji, o ile chodzi o własną flotę handlową. Nie ludzieliśmy się nigdy, jaki obrót wzięłyby te sprawy w Gdańsku gdyby nie sukces Gdyni, który przywrócił równowagę sił i rozwijająca się flota polska, obsługująca w coraz to większym stopniu obydwie porty.

Dzisiaj, stając na gruncie tej rzeczywistości, Polska i Gdańsk uzgodniły nową wspólną drogę, w której Gdańsk kroczy obok pierwszego portu na Bałtyku, Gdyni.

J. Ch.

pląc stąd — jako uprzywilejowany i wyłączny pośrednik — ogromne zyski.

W pierwszym okresie swego rozwoju, tj. XV w., najważniejszym artykułem wywozowym było drzewo, wywożone głównie na rynki zachodnie. Eksport ten trwał również w ciągu XVI i w pierwszych dziesięciokach XVII w., osiągając cyfry od 100.000 do pół miliona pni. Prócz tego wywożono masowo przetwory leśne, jak popiół i potaż, których rekordowy eksport wyniósł w roku 1610 — 25.000 ton, smole w granicach kilkunastu tysięcy ton oraz w mniejszych ilościach wosk.

Wywóz zboża rozpoczyna się z końcem XV w. i przewyższa w krótkim czasie wywóz wszystkich wyżej wymienionych artykułów. Najwyższe ilości zanotowano za panowania Zygmunta III i Władysława IV — dochodziły one do zawrotnej na ówczesne czasy ilości 250.000 ton rocznie.

Za czasów Jana Kazimierza wojny i niepokoje musiały siłą rzeczy obniżyć wywóz zboża. Jednak utrzymywał się on i wtenczas na wysokości ponad 100.000 t. rocznie, co — uwzględniając jedynie opłaty za pośrednictwo — pozostawiało w rękach kupców gdańskich od 2,5—3,5 milionów złotych polski — 20 zł wg. opinii historyków ekonomicznych) na dzisiejsze stosunki, wyniosły by ok. 70 milionów złotych; a był to przede wszystkim fragment kwot pozostających w portcie, bo nie zawierał opłat za stoisko okrętowe, skład, przeładunek itp.

Prócz wyżej wymienionych artykułów znaczną rolę w wywozie grają miedź i ołów, poza tym szereg pomniejszych pozycji towarów w ilości 72 gatunków.

Import portu gdańskiego był ilościowo zawsze znacznie mniejszy od eksportu. Poważną rolę grały w nim owoce południowe, korzenie, ryż, chemikalia oraz ziola, osiągające w XVII w. ilościowo ok. 200.000 funtów rocznie. Ważną gałąź importu stanowiły ryby, głównie śledzie solone z Anglii,

(Ciąg dalszy na str. 7-aj).

JAN PŁAŻEWSKI

Gdynia najwyższą dumą Polski Odrodzonej

18-ta rocznica imponującego panowania nad morzem

Zaledwie 18 lat wystarczyło, by dawna i uboga wioska rybacka „Gdingen”, położona na wydmach piaszczystych — na tle pęsnego krajobrazu karłowatej przyrody, tuż nad zatoką Gdańską — przeistoczyć w potężne miasto i najnowocześniejszy port na Bałtyku.

To — co widać w dzisiejszej Gdyni, świadczy najwymowniej o sile polskiego czynu, który budzi podziw i zdumiewa obcokrajowców we wszystkich kontynentach świata. Na froncie gospodarczym wykazaliśmy imponujący dorobek pracy.

W przeciągu tak krótkiego czasu, oblicze Wybrzeża polskiego uległo całkowitemu przeobrażeniu. Miasto Gdynia, położone na 66 niemal kilometrach kwadratowych, ze swą 115.000 ludnością, wybiło się z nędznej wioszczyzny rybackiej na trzynastą z rzędu miasto Polski. Z roku na rok, z miesiąca na miesiąc — i wreszcie z dnia na dzień, wybijają się ono i wybijają będzie wyżej i wyżej już choćby tylko prawem naturalnego rozpadu, którego nie już nie jest w stanie zatrzymać, lub zahamować. Niby rozpędzone koło wznosi się obrót rozwoju miasta — jego handlu, przemysłu i ekspansji morskiej. Tempo życia mknie tu chyżo, tysiącokrotnie szybciej, niż w każdym innym miejscu — bo tu właśnie umiejscowił się puls gospodarczy i obronny kraju i stąd rozciągają się życiodajne arterie nie tylko na całą Polskę — lecz znacznie dalej sięgają swymi korzeniami w głąb wszystkich niemal części świata.

Ile trudu, pieniędzy i wysiłku mózgow kosztowało Polskę zakucie w mury, stal i beton miasto z szeregiem już niemal amerykańskich kamienic, ile złota i sił ludzkich wchłonęły w siebie portowe brzozy morskie, najeżone dzirytami kranów i spowite w pancerne nabrzeża żel-betowe — trudno już zliczyć i ocenić.

Na pustynnych wydmach, gdzie wicher hulał przed laty, niosąc tumany letnich piasków, stoi dziś 7.500 wielopiętrowych kamienic czynszowych, gmachów publicznych, wśród których wiją się serpentynami, poczęte w przeróżne szachownice, około 100 kilometrów uzbrojonych ulic o gładkich nawierzniach i bielejących krawężniach. Pod nimi, niby żyła tajemniczego organizmu, przebiega 32 km przewodów kanalizacyjnych, 16 km przewodów deszczowych, 217 km przewodów elektrycznych niskiego napięcia, 84 km wysokiego napięcia i 122 km rur wodociagowych, a nadto 23 km rur gazowych. Wszystkie one pracują w dzień i w noc — by zaopatrzyć ludność w światło, wodę i gaz — i uruchomić 1400 zakładów przemysłowych i fabrycz-

falochronów i 335 hektarową powierzchnią wodną basenów. Dziś żelazo i beton broni 12 i pół km nabrzeży przed atakiem niszczycielskich fal — a tam znowu wyrasta 48 magazynów portowych o powierzchni 203.625 m kw., które wchłaniają rocznie około 9 milionów ton towarów w obrocie zamorskim, a mianowicie: cukier, szyny kolejowe, żyto, makuchy, bekony, jaja, nawozy sztuczne, melasa, cynk, ziemniaki, wędliny, kopalniaki, papier, celuloza, sole potasowe, mąka, maszyny rolnicze, konserwy, parowozy itp. w wywozie — i bawelna, owoce, fosforyty, ryż, nasiona, skóry, śledzie, wełna, piryty, juta, garbniki, kakao, tytoń kauczuk, kawa itd. — w przywozie.

Czołowe jednak miejsce zajmują dla wywozu węgiel i drzewo — a dla przywozu żelazo.



Potężne ramiona dźwigów portowych w Gdyni.

Potężne — prądem elektrycznym poruszane dźwigi w liczbie około 100 sztuk dzień i noc wyladują i załadują towary na liczne statki polskie i zagranicz-

ELEKTRIT RADIO

ODBIORNIKI NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI!

miejsce spośród portów bałtyckich.

Atoli nie tylko Gdynia może się poszczycić portem i nowoczesnym jego urządzeniem oraz chłodnią owocową, rybną i śledziową, tuszczarnią, ryżnią, olejarnią, elektrownią zbożową, zakładami przetwórczymi owoców południowych, potężnymi zbiornikami na melasę, stacjami bunkro-

skim — i zbudowano olbrzymim nakładem sił oraz kosztów — porty rybackie w Gdyni, Helu, Jastarni — oraz nad otwartym Bałtykiem we Wielkiej Wsi.

Dawne rybołówstwo morskie, uprawiane niemal wyłącznie na potrzeby na zwykłych kutrach żaglowych, może się poszczycić obecnie wspaniałym dorobkiem polskim: 1730 wykwalifikowanych rybaków polskich pływa na 192 kutrach motorowych i 603 żaglowcach już nie tylko na wodach terytorialnych, ale pod Bornholmem, a nawet na wodach holenderskich 15 kutrów dalekomorskich i trzy trawlerzy prują fale morza Północnego — zbierając obfite plony śledziowe już nie tylko na potrzeby kraju, ale nawet na eksport. Potężne fabryki beczek pracują dzień i noc na potrzeby własne i zamówienia zagraniczne. Sam tylko sprzęt rybacki (sieci itp.) w ręku rybaków polskich się znajdujący, przedstawia wartość z górą 2.107.000 zł., wreszcie 339 nowoczesnych pieców wędzarnianych dymi podczas sezonu w różnych punktach polskiego wybrzeża, przetwarzając surowiec na konserwy.

A na wodach Bałtyku uwija się bogata już flota sportowa jachtów harcerekich. Ligi Morskiej i Kolonialnej, Pelekiego Yacht Klubu i Oficerskiego Yacht Klubu. Bandera polska dumna i zwycięska łopocze na wodach całej kuli ziemskiej, chociaż dopiero przed 18 laty triumfalnie wciągnięto ją na maszt, wbity w pustynny piasek nad brzegiem Bałtyku.

Tak oto przedstawia się bilans dorobku polskiego na morzu w 18-tą rocznicę uzyskania dostępu do „okna na świat”. Dorobek ten aczkolwiek imponujący, nie odpowiada cyframi rzeczywistości, które są zbyt ruchome i postępują tak szybko naprzód, że trudno je uchwycić i nie odpowiadają one wielkości i potędze Rzeczypospolitej — dlatego będą rozrastały się stale i konsekwentnie aż do właściwej i koniecznej formy.

Równocześnie z rozwojem Polski gospodarczej — postępuje rozwój marynarki wojennej, która jedynie może dać gwarancję, że zdobycze gospodarcze będą chronione i osłaniane przed obcą zachłannością.

Rozwój floty wojennej powinien być równie intensywny, jak floty handlowej — a wszyscy powinniśmy ku temu dążyć.

Tabletka o światowej sławie!

A więc, rzecz prosta... najczęściej naśladowana. Dlatego przy kupnie

TABLETEK
ASPIRIN
stałe zwracać uwagę na krzyż Bayera



nych. Dalej — 3200 zakładów handlowych pionie nocą wielobarwnymi ne-nami i odbija swe ogni w tajemniczych odmetach morskich — by za dnia stworzyć swe podwoje, a stanąć do wytężonej pracy.

W otoczeniu karłowatych skwerów i wiecznie zielonego żarnowca, pod czerwona dachówką bieleją mury 39 szkół gdynskich, w których uczy się młodzież nad pelskim morzem urodzona, walki z życiem — miłości Ojczyzny i morza. 13.000 najmłodszych obywateli miasta kroczy naprzód do dalszego życia, a w zaraniu lat patrzy na rozwój miasta — które w przyszłości wesprze swoimi siłami. Dzieci te — w przyszłości pochwycają w swe ręce rozpoczęte dzieło ojców — by potroić dorobek narodu całego — i z czystym sumieniem przekazać go ewnym następcom. Niewątpliwie cyfra majątku miejskiego — wynosząca obecnie 64 milionów złotych — wówczas dawno przekroczy miliard — a miasto pokryje się nowymi tysiącami domów — przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych.

Rozrośnie się również port handlowy, zbudowany na 1414 hektarach nadbrzeży — opasany czterokilometrowym murem

ne, których liczba od 1923 roku do końca 1936 roku osiągnęła cyfrę 31.326 jednostek, natomiast już w roku 1937 — ponad 11.000 statków przewinęło się przez port gdynski.

Sam port gdynski opasały stalowe taśmy szyn i bocznie kolejowych, długości 175 kilometrów. Po nich przewijają się corocznie kilkaset tysięcy wagonów ładownych zwożących i wywożących w świat wszystkie bogactwa globu ziemskiego.

Pół miliarda złotych składa się na potężny port i jego urządzenia.

I w dziedzinie amatorskiej zrobiliśmy znaczne i widoczne postępy. 101 polskich statków handlowych i pasażerskich (cyfra z roku ubiegłego) o ogólnym tonażu 96.819 t. r. b. zawija do najdalejzych portów świata w Chinach, Japonii, Brazylii, Argentynie, Ameryki Północnej i Południowej, Azji, Australii i Afryki. Ogólny obrót towarowy polskiego handlu zagranicznego w 73,4 procentach znalazł sobie ujście drogą morską. Tą samą drogą odbyło podróż do Polski lub z Polski wyjechało do końca roku ubiegłego 204.272 pasażerów, turystów i emigrantów. Pod względem obrotów handlowych Gdynia znajduje się

wymi, gigantycznymi dźwigami pływającymi, stocznia okrętowa, warsztatami reperacyjnymi, a ostatnio nowoczesną reżnią na miarę jej potrzeb — itd. — ale i pozostała część wybrzeża nie poszła w zapomnienie. Przede wszystkim przez cały półwysep, aż do Helu, zbudowane linie kolejową oraz sieć elektryczną. Powstały liczne kąpieliska w Karwi, Jastrzębiej Górze, Jastarni, Juracie, Helu i Orłowie Mor-

PIEKNY DOM

WŁASNY SAMOCHÓD

WYGODNE ŻYCIE

DALEKIE PODRÓŻE

Zapewnij sobie
ZE SZCZĘŚLIWEJ KOLEKTURY
„RUDO” RAWICZ I SKA
LWÓW • D. MARIACKI • 4
Zamiejscowe zastawiamy edwoczną pocztą P. K. Q. 10291

JÓZEF KUNERT, Dyrektor Związku Fabrykantów
i Przemysłowców w Gdyni

Gdynia w roli nowego ośrodka przemysłowego

Zagadnienie uprzemysłowienia danego ośrodka jest zagadnieniem o wiele bardziej skomplikowanym i trudniejszym do zrealizowania, niż stworzenie portu o dużej zdolności przeładunkowej



JÓZEF KUNERT
Dyrektor Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni

dunkowej oraz skierowanie nań wymiany towarowej z zagranicą. Zadanie uprzemysłowienia Gdyni może być, z natury rzeczy, rozwiązane jedynie przez inicjatywę i kapitały prywatne, które zdane na wolną grę koniunktur i zmiennych możliwości gospodarczych muszą z dużą ostrożnością podchodzić do poważniejszych inwestycji przemysłowych. Toteż proces uprzemysłowienia Gdyni postępował o wiele wolniej od tempa jej rozwoju, jako portu obsługującego nasz handel zagraniczny i służącego za bazę dla własnej floty handlowej. Nie mniej jednak proces ten od bywa się ciągle i powoduje, że Gdynia wyrasta powoli na jeden z ważniejszych ośrodków przemysłowych w Polsce.

Już w roku 1936 Gdynia zajmowała drugie miejsce na Pomorzu (po Bydgoszczy) co do ilości wykupionych świadectw przemysłowych kategorii przemysłowej. W ostatnich latach liczba robotników zatrudnionych w przemyśle gdyńskim dorównuje, a w niektórych miesiącach przewyższa nawet liczbę robotników zatrudnionych w porcie i to pomimo znacznego osłabienia ruchu handlowego który dawniej dawał zatrudnienie większości robotników pracujących na terenie miasta. Nowe zakłady przemysłowe powstające na tutejszym terenie nie noszą już charakteru doraźnego i sezonowego jak to miało często miejsce dawniej, lecz mają charakter poważnych inwestycji przemysłowych obliczonych na długoletnią amortyzację. Przemysł tutejszy, który dawniej był bardzo niejednorodny w swej strukturze i składał się z przedsiębiorstw prawie z reguły albo drobnych albo bardzo dużych, obecnie obejmuje w coraz większej mierze przedsiębiorstwa o średniej wielkości, reprezentujące najbardziej pożądaną i celową w naszych warunkach gospodarczych typ inwestycji przemysłowych.

Gdynia stanowi obecnie największy ośrodek przemysłu rybnego i przemysłu łuszczenia ryżu w Polsce oraz posiada stosunkowo rozwinięty przemysł drzewny, olejarski, metalowy, konserwowy oraz spożywczy. Zapoczątkowana w roku bieżącym rozbudowa stoczni

Świat pracowników umysł. podejmuje walkę o poprawę swego bytu

WARSZAWA. Prezydium Unii Związków Zawodowych Prac. Umysłowych w Warszawie wydało apel do wszystkich Rad Okręgowych Unii oraz do związków zrzeszonych zorganizowania w najbliższym czasie ogólnych zjazdów pracowników z uchwałami Kongresu Pracowniczego.

okrętowej stanowić będzie niewątpliwie ważny etap w dalszym rozwoju przemysłu na terenie Gdyni. W najbliższej okolicy Gdyni znajdują się również liczne zakłady przemysłu drzewnego, ceramicznego i materiałów budowlanych oraz przemysłu wędzarniczego. Rozwój naszego życia gospodarczego i normalizacja warunków pracy przeprowadzona automatycznie selekcją w tutejszym przemyśle, powoduje z jednej strony zanik warsztatów drobnych, których jakość produkcji przedstawiała wiele do życzenia a z drugiej strony coraz mniej słyszy się o projektach gigantycznych inwestycji przemysłowych,

których poczynienie uzależnione było przeważnie od szeregu preferencji dających przedsiębiorstwu stanowisko quasi — monopolowe w danej branży przemysłowej. Obecnie rozwój przemysłowy Gdyni oparty jest na przedsiębiorstwach średnich rozmiarów zdolnych do egzystencji bez specjalnych prerogatyw gospodarczych, któreby mogły szkodzić interesom danej branży przemysłowej w głębi kraju. Wysoki koszt robocizny, daleka odległość od zaplecza i wewnętrznych rynków zbytu etc., wymagają jednak stosowania szeregu ulg podatkowych i taryfowych, niezbędnych dla wyrównania kosztów

produkcji i warunków pracy w porównaniu z innymi ośrodkami w kraju.

Możliwości dalszego rozwoju przemysłu na terenie Gdyni są niestety w praktyce i pocieszmy się, że tylko chwilowo, zupełnie zahamowane przez brak terenów nadających się pod zabudowę przemysłową. Jeszcze tu i ówdzie udało się w ostatnich latach umieścić jakiś zakład przemysłowy, ale przeznaczano na to ostatnie resztki terenów nadających się do tego celu. Ostatnio decyzja Pana Komisarza Rządu oddania pod zabudowę przemysłową, po przystępnych cenach, części terenów przy Witominie pozwoli na rozbudowę kilku tu tejszych fabryk, które już od dawna oczekują konieczności powiększenia swych warsztatów. Ale terenów pod nowe zakłady przemysłowe, szczególnie takie które muszą dysponować większą przestrzenią nie ma obecnie ani w porcie ani w mieście. Toteż konieczność niezwłocznego przystąpienia do budowy kanału przemysłowego i odtorfienia oraz uzbrojenia terenów sąsiednich jest dzisiaj najpilniejszą i najważniejszą potrzebą gospodarczą Gdyni. Inaczej cały szereg kapitałów prywatnych interesujących się możliwościami przemysłowymi na tutejszym terenie i pragnących niezwłocznie przystąpić do budowy większych obiektów przemysłowych przeznaczonych przeważnie do produkcji na eksport a więc najbardziej wartościowej z punktu widzenia interesów gospodarczych kraju, zniechęcona długim wyczekiwaniem na teren skieruje się gdzie indziej, do dóbr nieprodukcyjnych, ze szkodą dla rozwoju uprzemysłowienia Gdyni.

Wystarczy porównać by przekonać się, że



MAGGIego
kostki bulionowe

są lepsze...

Instytut Bałtycki ostoja myśli polskiej nad Bałtykiem

W okresie największego nasilenia propagandy rewizyjnej — w marcu 1926 r. — zebrało się w Toruniu grono ludzi dobrej woli, żeby założyć stowarzyszenie p. n. „Instytut Bałtycki. Cele nowej instytucji — popieranie każdej inicjatywy naukowo — badawczej na terenie Pomorza oraz propaganda naszego dostępu do morza — znalazły wyraz graficzny w jej godle, z dewizą łacińską: „In mari via tua“ (Na morzu twa droga), która silnie uwidnawiając się na tle promieni rozsiwianych przez latarnię stojącą wśród rozhukanego morza, wyraża myśl wytyczną inicjatorów Instytutu.

Potrzeby chwili były naglące — propaganda tzw. przeciwkorytarzowa wymagała

działał w Toruniu, związanym z morzem jedynie tradycją historyczną i jako stolica województwa pomorskiego, stawiał Instytut sprawy morskie zawsze w pierwszym rzędzie specjalnych swych zainteresowań. Nie było to bynajmniej pójściem po linii najsłabszego oporu: będąc wówczas w defensywie nie mogliśmy bez dłuższych przygotowań przejść do ofensywy, a obrona Pomorza wymagała w pewnym okresie wyteżenia wszystkich sił. Nie zabrakło nam ich, natomiast zupełna była naówczas posucha na siły fachowe w dziedzinie zagadnień morskich.

Nie jestże w tych warunkach znamienity pewien fakt, który wytyczył Instytut niejako

ograczono — ekonomiczny zagadnień pomorsko — bałtyckich, jako podstawę dalszego rozwoju Instytutu w tym właśnie kierunku. Dalszym etapem było stworzenie czasopiisma angielskiego „Baltic Countries“ (później „Baltic and Scandinavian Countries“).

Pierwsze projekty wydania takiego pisma powstały jeszcze w roku 1934-tym, w związku z coraz silniej odczuwaną potrzebą stworzenia organu, który stanowiłby łącznik pomiędzy Instytutem Bałtyckim, a ośrodkami nauki w krajach zainteresowanych, a któreby służyły jednocześnie potrzebom oddziaływania na opinię naukową krajów anglo — saskich. Zawarcie polsko — niemieckiego paktu o nieagresji stworzyło zresztą nową sytuację, w której dotychczas prowadzona przez Instytut obrona Pomorza stała się mniej aktualną. Nastąpiło więc pewne przesunięcie osi zainteresowań Instytutu w kierunku spraw bałtyckich i morskich.

Nowe czasopismo angielskie ukazało się po raz pierwszy w sierpniu 1935 r. i od razu zajęło poczesne miejsce w szeregu czasopism o znaczeniu międzynarodowym. Wrazem znaczenia międzynarodowego nowego pisma jest skład Komitetu Redakcyjnego, do którego należy 3 Szwedów, 2 Duńczyków, 1 Norweg, 2 Finlandczyków, 2 Estończyków, 1 Łotysz, 1 Anglik 5 Polaków. Amerykę reprezentuje w specjalnym Komitecie Redakcyjnym na Stany Zjednoczone 12 uczonych amerykańskich.

„Baltic and Scandinavian Countries“ daje materiał informacyjny i naukowy odnośnie narodów i ziem otaczających Bałtyk oraz warunków rozwoju kulturalnego i gospodarczego tego regionu. Służy zarazem pogłębieniu kontaktów między osobami i instytucjami, prowadzącymi badania naukowe w zakresie zagadnień historycznych, geograficznych i gospodarczych w danych krajach.

Można już dziś, po niespełna trzech latach istnienia pisma stwierdzić, że spełniło ono nadzieje w nim pokładane. Przyczyniło się wydatnie do wzmocnienia i pogłębienia współpracy kulturalnej między narodami żyjącymi nad Bałtykiem. Liczne omówienia poszczególnych zeszytów pisma w periodykach, naukowych, zagranicznych i krajowych, jak i w prasie codziennej są dowodem tywego zainteresowania opinii tą imprezą Instytutu. W ośmiu dotychczasowych zeszytach pisma, nagromadzonego tak dość cennego materiału —

Państwowy Bank Rolny

Oddział w Gdyni

Bank Dewizowy

Plac Konstytucji, tel. 15-82 i 17-73. Adres telegraficzny: „Pebrol“

Instytucja Centralna: Warszawa

Oddziały: Główny w Warszawie, Grudziądz, Katowice, Kielce, Kraków, Lublin, Lwów, Łuck, Pińsk, Poznań, Wilno.

Złatwia wszelkie operacje, wchodzące w zakres bankowości

ze specjalnym uwzględnieniem transakcji eksportowo — importowych oraz zaliczkowanie warrantów, listów przewozowych morskich i lądowych.

szybkiej w decyzjach i skutecznej akcji obronnej ze strony polskiej. Ażby utrzymać się na placówce, nie wystarczy sam fakt jej posiadania — trzeba umieć obronić ją, w razie potrzeby, obronić zwycięsko, a nawet w pewnych razach zrobić udany wypad. Celem Instytutu Bałtyckiego była zatem wówczas głównie obrona Pomorza — obrona, która musiała być tak ujęta, by w walce pokojowej, w walce na argumenty, strona polska zwyciężyła.

Ze tak się stało naprawdę, że argumenty polskie w opinii świata zaważyły na szali — walna w tym zasługa Instytutu Bałtyckiego, jego wydawnictwa obronno — propagandowych, jak np. „Przeciw propagandzie korytarzowej“, „Obrona Pomorza“, prof. W. Sobieskiego „Der Kampf um die Ostsee“ itp.

Aczkożwiak Instytut Bałtycki powstał i

drogę na dalszą przyszłość? Faktem tym jest, że pierwszą jego publikacją był „Handel międzynarodowy na Bałtyku“ W. Stopczyka. W tej prasie konkursowej, stanowiącej epokę w morskim piśmiennictwie polskim, tkwi niejako potencjalnie „Biblioteka morska o najszerzym zasięgu zainteresowań“, jak niedawno nazwał Minister Eugeniusz Kwiatkowski zbiór wydawnictw Instytutu z zakresu polityki morskiej.

Trzeba więc było jedynorzwiąć dział już istniejący, należało w pewnej chwili, stosownej ku temu, położyć nacisk na zagadnienie, będące od początku istnienia Instytutu poważnym ośrodkiem jego zainteresowań, by od razu wpłynąć na szersze wody: na Bałtyk i morza przyległe.

Stworzony w roku 1931 Oddział Instytutu w Gdyni przejął w roku 1935 dział ge-

(Dokończenie ze str. 2-giej)

Szwecji i Norwegii, przy czym znaczną część wywożono przez Gdańsk do portów wschodnio-bałtyckich.

Również przywożono wino w ilości sięgającej 5.000 beczek (1605 r.) i skóry wyprawione w obrocie uszlachetniającym około 1.000.000 sztuk (1565 r.), sukna flandryjskie, holenderskie, angielskie i częściowo towary wschodnie — dywany, kobierce, materiały, broń i inne.

Rozmaici badacze szacują wysokość obrotów morskich portu gdańskiego dość rozbieżnie, w granicach pomiędzy 10 a 30 milionami zł pol. Nie ulega wątpliwości, że Gdańsk był jednym z najbogatszych portów Europy — świadczą o tym nagromadzone w mieście skarby sztuki, architektury i zabytki budownictwa, czyniące z tego miasta jedno z największych interesujących miast zabytkowych Europy.

Dobrobyt osiągnięty przez Gdańsk w oparciu o państwo polskie tłumaczy nam historycznie, począwszy od drugiej połowy XVII w., wierność jego Polsce w okresie wojen szwedzkich, energiczną obronę przeciwko zakusom królów pruskich i Rosji, wreszcie gościnność króla Stanisława Leszczyńskiego i cały szereg innych faktów historycznych, świadczących o dobrym zrozumieniu przez Gdańsk korzyści współpracy jego z Polską.

Rozbiory Polski i powstanie sztucznych

namikę w Gdańsku, która na podstawie danych z ostatnich lat wskazuje szybsze tempo wzrostu niż dynamika portu gdyńskiego. Istnienie dwóch portów tego rodzaju, jak Gdynia i Gdańsk, jest minimalnym warunkiem normalnego rozwoju handlu zamorskiego 33 milionowego państwa. Podział tego handlu pomiędzy oba porty uwarunkowuje się ich naturalnymi właściwościami geograficzno-terenowym i charakterem ich technicznego wyposażenia. Ścisła współpraca zarządów obu portów przy stałym kontakcie Polskiej Delegacji Rady Portu z Departamentem Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest gwarancją najwięcej celowego wyzyskania właściwości technicznych obu portów przy możliwym ujednostajnieniu warunków ich pracy. To też jeżeli w dynamice portu gdańskiego zachodziły sporadyczne wahania, sprzeczne z rozwojem koniunktury jego zaplecza, to winne temu były względy nie mające nic wspólnego z życiem gospodarczym i wprowadzające momenty temu życiu obce i dezorganizujące normalną pracę aparatu portowego. Nie będziemy tu wymieniać faktów, które były wielokrotnie podkreślane zarówno przez prasę polską jak i przez Polską Delegację Rady Portu w jej deklaracjach oficjalnych wobec strony gdańskiej. Należy mieć nadzieję, że dobre zrozumienie korzyści osiągniętych przez społeczeństwo gdańskie z harmonijnej współpracy portu gdańskiego z polskim zapleczem usunie dotychczasowe nieporozumienie i

K O M U N I K A T

Losów pozostało niewiele. Przezorni kupują wcześniej. Ciągnięcie już 17 lutego. Należy przeto niezwłocznie nabyć los w szczęśliwej kolekturze J. Wolanow, Warszawa, Marszałkowska 154. Zamiejscowym wysłać się odwrotną pocztą. Konto P. K. O. 18.814.

11690

granic oddziałających port gdański od jego naturalnego zaplecza odbiły się też na obrotach jego. Za czasów pruskich staje się Gdańsk jednym z wielu portów niemieckich o znaczeniu lokalnym, zamieniając się jednocześnie w jedną ze znaczniejszych baz wojenno-morskich. To też w okresie przed wojennym ruch portowy gdański rozwija się stosunkowo powoli. Radykalna zmiana w dynamice tego ruchu datuje się dopiero od powrotu Gdańska do jego właściwej roli: portu polskiego zaplecza, gdy obroty jego z niespełna dwóch milionów ton rocznie wzrastają do niespełna dziewięciu milionów ton rocznie w dobie najwyższej koniunktury. Głównym zadaniem portu gdańskiego staje się obsługa polskiego handlu zamorskiego. Rozwój tego handlu przy olbrzymim wzroście ruchu portowego stawia portowi gdańskiemu szereg wymagań, którym on w miarę postępów urządzeń portowych uczynia zadość. To też odgrywa on co raz poważniejszą rolę w życiu ekonomicznym Polski, osiągając w handlu zagranicznym Polski udział znacznie większy od udziału Hamburgu w handlu zagranicznym Niemiec. Jednocześnie wzrasta znaczenie Gdańska jako portu tranzytowego do krajów Europy południowej i wschodniej.

Szybki rozwój ruchu portowego, połączony dla wielu towarów ze zmianą charakteru przeładunku i kierunku ruchu, pociągnął za sobą konieczność modernizacji portu, jego urządzeń i przystosowania go do nowych warunków pracy.

Zbudowano parę kilometrów nabrzeży o głębokości do 9 m, stare nabrzeża zostały zmodernizowane. Ilość dźwigów wzrosła z 13 do 87, zbudowano nowe baseny portowe, wielkie stacje przetokowe na terenach, które były przed tym mało użytecznymi pastwiskami, wreszcie wzniesiono nowe hale składowe dla drobnicy. Ogółem biorąc, inwestowano w urządzenia portowe od roku 1921 przeszło 90 milionów złotych, nie biorąc inwestycji poczynionych przez zarząd PKP na własny koszt.

To też, mimo, że w roku 1926 niedostateczna ilość urządzeń przeładunkowych nie pozwoliła wykorzystywać nieoczekiwanej koniunktury stworzonej przez strajk węglowy angielski, już w roku 1928, dzięki budowie nowego basenu dla towarów masowych, warunki eksportowe węgla zmieniły się radykalnie, a w roku 1931 przeładowywano w ostatnich miesiącach do 600.000 ton węgla miesięcznie bez specjalnego wysiłku. W roku 1927 eksport drzewa osiągnął 1.740.000 ton, pomimo to nie dało się odczuwać żadnej trudności ani w porcie ani na kolejach. Obecnie port gdański jest największym portem drzewnym w Europie, rozporządzającym 2 milionami m. kw. doskonale urządzonych placów drzewnych na lądzie i 2,5 miliona placów wodnych. Może on z łatwością podjąć przeładunkowi 2 milionów ton drzewa, licząc się z możliwością wielomiesięcznego trzymania na składach większej części transportów.

Jako port zbożowy posiada Gdańsk około 18 elegatorów i śpiżarni, o łącznej pojemności ponad 100.000 ton i może podjąć przeładunkowi około miliona ton zboża rocznie. Mając na celu modernizację urządzeń zbożowych, przystąpiła Rada Portu w roku 1936 do budowy nowego elegatora zbożowego o pojemności 9.000 ton przy nabrzeżu dworca nadwiślańskiego. Obecnie elegator ten jest na ukończeniu.

Powstanie portu w Gdyni i szybki jego rozwój nie miały ujemnego wpływu na dy-

namikę i stworzyły podstawy do zdrowego rozwoju przeładunku tego portu.

Dziś, w 18 rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza i objęcia Portu Gdańskiego i Dróg Wodnych, stoimy w obliczu nowych rozległych zadań czekających na Port Gdański. Rozwój koniunktury gospodarczej w Polsce wraz z szybkim wzrostem tranzytu znamionują dalszą poprawę przeładunków przez porty polskiego obszaru celnego i wymagają konieczności poważnego przygotowania się do podjęcia temu przeładunkowi. Powyższe względy miały na myśli rząd polski, zgadzając się na cały szereg nowych inwestycji mających na celu powiększenie przepustowości portu gdańskiego. Inwestycje te, na kwotę przeszło 7 milionów zł, będą wykonane w ciągu najbliższych lat. Należy jednak pamiętać, że okazały się one celowe tylko w tym wypadku, gdy w porcie gdańskim zostaną stworzone warunki sprzyjające normalnej pracy jego aparatu gospodarczego.

Gdańsk, dnia 11 lutego 1938 r.

Polskie statki pod szczęśliwą banderą Rzeczypospolitej

Z momentem odzyskania morza dążeniem naszym było szybkie opanowanie szlaków wodnych. Zadanie to było tym trudniejsze, że już sam Bałtyk nie był terenem łatwym, ani specjalnie przystępnym dla powstającej młodej żegluga handlowej. W takich warunkach nie mogliśmy liczyć na szybkie korzyści — już chociażby ze względu na silną konkurencję gęstej sieci żegludowej. Przyswiewać nam w pierwszym rzędzie musiała myśl o przyszłości, o tych zdobyczach, które otwierać będą drogę dla naszej ekspansji nawigacyjnej.

Praca na tym ważnym odcinku rozpoczęła w zorganizowanej S. A. „Żegluga Polska”.

Uruchamiając linie bałtyckie S. A. „Żegluga Polska” musiała pokonywać wiele przeszkód, a pracę podjęła w sposób rzetelnie przemyślanym — mając na uwadze opanowanie komunikacji na tych szlakach, które będą dla nas najkorzystniejsze tak z racji perspektyw handlowych, jak i z uwagi rozwoju reeksportacji ładunków z Gdyni. Po kilkuletniej już działalności S. A. „Żegluga Polska” osiągnęła w dużej mierze zamierzone cele, mimo, że interesy gospodarstwa narodowego — specjalnie gdy chodzi o stan naszego bilansu handlowego — nie zawsze idą w parze z interesem żeglugi.

Wystarczy przytoczyć przykład braku ładunków powrotnych (równocześnie potwierdzających korzyści na rzecz czynnego bilansu handlowego z danymi krajami). Jaskrawie potwierdzają ten moment — w żegludzie bałtyckiej — prze-

wozy statków do Finlandii (eksport) 24 razy większe aniżeli przewozy w kierunku powrotnym (import). Aczkolwiek w odniesieniu do czynności bilansu jest to objaw korzystny — to jednak na rentowności żeglugi odbija się on ujemnie.

Przeładunek tranzytowy towarów w Gdyni do portów bałtyckich zależy jest nie tylko od sprawności naszych linii na Bałtyku, ale przede wszystkim od zgęszczenia się połączeń okrętowych Gdyni z portami całego świata, zwłaszcza w dalekomorskich relacjach. Im Gdynia stanie się bardziej poważniejszą bałtycką bazą przeładunkową — tym większy będzie rozwój polskich linii bałtyckich i pełniejsze wykorzystanie ich możliwości. S. A. „Żegluga Polska” swoją działalnością w dużej mierze przyczynia się do ruchliwości Gdyni w zakresie ładunków tranzytowych.

Patrząc na rozwój żeglugi bałtyckiej w tak trudnych warunkach, nie sposób zauważyć wysiłku, który pokonywał przeszkody i parł do ugruntowania pracy — dzisiaj już naprawdę owocnej.

S. A. „Żegluga Polska” utrzymuje obecnie pięć linii, a mianowicie: Gdynia/Gdańsk — Tallin — Kotka — Viborg — Helsinki (linia południowo-fińska); Gdynia/Gdańsk — Abo — Maentyluoto — Vaasa (linia zachodnio-fińska); Gdynia/Gdańsk — Sztokholm (linia wschod.-szwedzka); Gdynia/Gdańsk — Malmö — Goeteborg (linia zachodnio-szwedzka) i wreszcie Gdynia/Gdańsk — Klajpeda — Ryga z warunkowym zamianiem do Libawy. Ta ostatnia linia

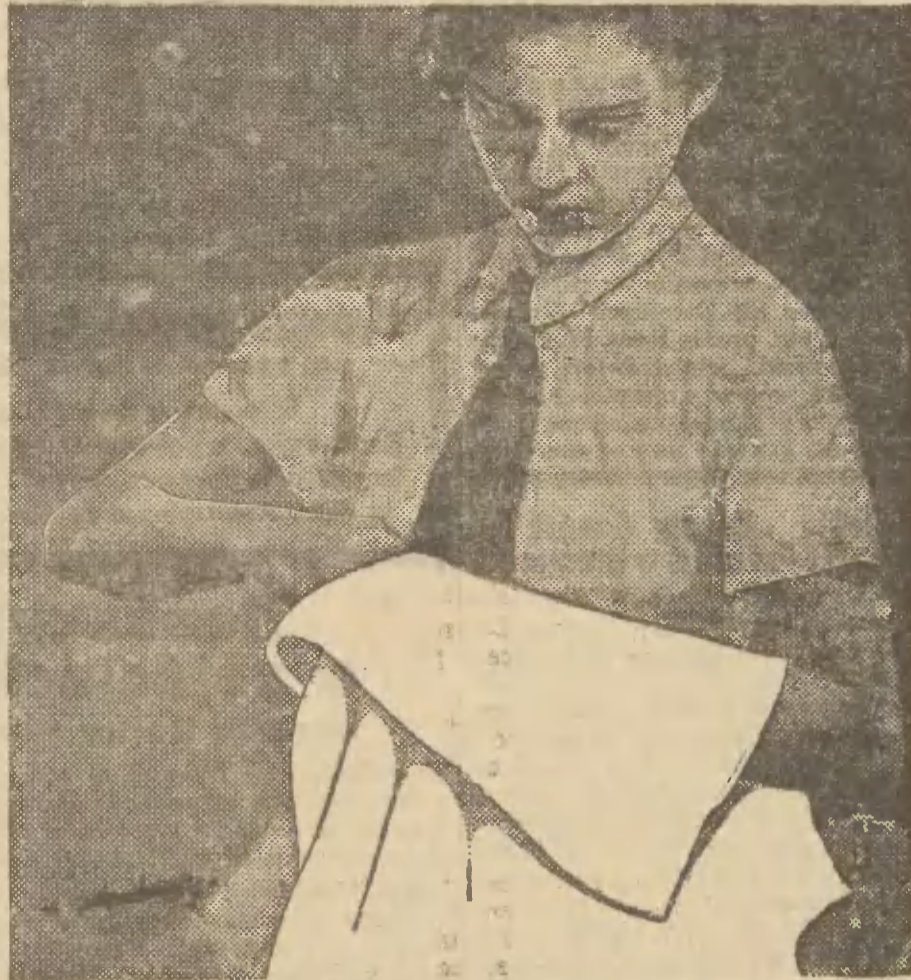
ma wybitny charakter reeksportacyjny, gdyż ca. 80 proc. jej przewozów stanowią ładunki, przywiezione do Gdyni z innych krajów i przeładowane tu do portów Litwy i Łotwy.

Na pięciu tych liniach regularnych „Żegluga Polskiej” w chwili obecnej kursuje tylko jeden polski statek „Cieszyn”, obsługujący na zmianę z fińskim statkiem „Capella” szlak pomiędzy Gdynią — Gdańskiem a portami południowej Finlandii. Pozostałe 4 linie obsługują statki charterowane (wydzierżawione) „Bro”, „Kjoerrefjoerd”, „Blenda” i „Anna Greta” lub ich substytuty.

Obecny rozwój wszystkich pięciu linii pozwolił na powzięcie decyzji budowania 2 statków, mających za zadanie wzmocnienie własnego stanu posiadania w żegludzie regularnej na Bałtyku. Spuszczony na wodę pierwszy z tych statków, budowanych na stoczni fińskiej w Abo, 1000-tonowy motorowiec „Oksywie” będzie ukończony całkowicie i oddany do użytku około 15 lutego przyszłego roku. Siostrzany jego statek, m/s „Różewie” stanie do służby w marcu 1938 roku.

Ustawiczne powiększanie polskiej żeglugi powinno nas napawać dumą, jako że w tym bogactwie zamknięte jest dobro ogólne Polski, zarówno przez charakter gospodarczy jak i prestiżowy — ku czemu dąży S. A. „Żegluga Polska”, wysyłając na wody — polskie statki — pod szczęśliwą banderą Rzeczypospolitej.

Sądziła, że jej bluzka jest biała . .



... dopóki nie porównała jej

z ręcznikiem pranym w Radionie

Bynajmniej nie jest obojętne, czym pierzemy bieliznę. Podczas gdy przy zwykłym praniu usuwamy tylko powierzchowny brud, to pierząc bieliznę Radionem, mamy pewność, że zniknie i ten brud, który osadził się głęboko w tkaninie.

Przy gotowaniu bielizny w Radionie wytwarzają się miliony drobnych piercherzyków tlenu, które na wskroś przenikają tkaninę. Dzięki temu bielizna będzie rzeczywiście czysta i dlatego idealnie biała.

RADION 
 pierze bieliznę „na wskroś” sampierze
 WYROB SCHICHT-LEVER S. A.

ŚWIAT KOBIECY

Co niesie wiosna?

Nie skończyła się jeszcze zima, panująca nad światem północy, a już piękne panie zaczynają myśleć o modzie wiosennej. Zwiastunami jej w r. 1938 są: Worth, Meinbocher, Lelong. Ukazały się już we Francji modele palt wiosennych, przybrane futrem. Co do sukien południowych w przyszłym sezonie wiosennym, przeważają czarne krótkie i dość wąskie u dołu. Rękaw trzy ćwierciowy, albo też długi i obcisły. Zapięcie na ozdobny zamek błyskawiczny lub na rząd drobnych guzików. Z kolorów sukien południowych spotyka się najczęściej czarny, granatowy i cyklamien. Kolorowość kompletów wiosennych w kolekcjach paryskich polega na tym, że kapelusz i bluzka utrzymane są w tym samym tonie. Modne będą do kolorowych kostiumów bluzki jasne. Najmodniejsze ubiory wiosenne mają być kró-

ciutkie luźne zaklecieki futrzane, przeważnie z farbowanych kretów pod kolor sukni, a więc najczęściej: szafirowe, zielone i popielate; kapelusze do tych zaklecieków można przybrać futrzanymi pomponami. Okryciami na wieczór są

luźne płaszcze, podbite białym agneau rase, które brzeży cały materiał płaszcza. Płaszcze zaś na dzień mają baskinki. W tym sezonie wiosennym kłósz nie wychodzą z mody. Wydłużone linie stanika nadają sylwetce swoisty wdzięk.



Do niedoświadczonych mateczek

Moment odstawienia dziecka od piersi stwarza zwykle dużo zamieszania, płaczu "w kąciaku rodzinnym". Należy więc skierować parę słówek pod adresem młodych mateczek, które jeszcze nie nabyły doświadczenia w tych sprawach.

Nie jest to takie łatwe przyzwyczajenie niemowlę do nowego pożywienia i oswojenie go z porzuceniem piersi matczynej. Moment taki nadchodzi, gdy karmiącej konieczny jest odpoczynek, lub wiek dziecka wymaga już bardziej stałego pożywienia. Ukazanie się pierwszego ząbka jest wskazówką samej natury, że dziecko jest już dostatecznie dojrzałe. Następuje to pomiędzy siódmym a ósmym miesiącem życia i wtedy to dziecku zaczyna się podawać papki i mączki.

Dziecko przyzwyczajone do piersi matczynej i do ssania, nie chce zrezygnować ze swych nawyków bez protestu. Wszystkie mamusie asystujące zwykle przy tej ceremonii są świadkami manifestacji "siniwej woli" swych maleństw. Trzeba jednak umieć zwalczyć te kaprysy i umieć znieść ich upór spokojnie, lecz energicznie, inaczej sytuacja stanie się nie do zniesienia, gdyż maleństwa umieją używać najrozmaitszych podstępów. Przypatrzmy się tylko, jak wypływają papki, jak udają zadławienie, jak krzyczą i przelewają łzy, które rozbijają serca mniej nieugiętych matek. Jeżeli ustąpi się po raz pierwszy, wszystkie następne wysiłki będą również bolesne, gdyż dziecko za każdym razem będzie chciało wygrać swą sprawę. Zdarzały się dzieci tak uparte a matki tak słabe, że wprost okazała się konieczna interwencja lekarza.

W takich wypadkach najlepiej zostawić dziecko sam na sam z osobą umiejącą zmusić dziecko do posłuszeństwa, gdyż asystowanie matki przy tej scenie utrudnia sprawę.

Zwykle osoba stan wczera, przyzwyczajona do obcowania z dziećmi, za pierwszym razem otrzyma to, że bez żadnego gniewu i gróźb dziecko zje do ostatniej łyżeczki swą papkę czy purę. Po tym już mamusia sama łatwo zmusi go do posłuszeństwa, gdyż dziecko samo nabrało upodobania do nowego pożywienia i zostało przekonane o bezużyteczności swych łez.

W końcu, żeby dokonać jak najłagodniej przejścia z mleka matki na pożywienie z łyżeczki, dość często praktykuje się odstawianie stopniowe, to znaczy, że matka coraz rzadziej daje dziecku piersi i pomatu zastępuje ją smoczką lub papką przez smoczek podawaną. Dziecko w ten sposób samo odzwyczajają się od piersi, gdyż smoczek z dużym otworkiem sam wlewa mu papkę do ust.

trzymywane jest w celi dla rodziców, co jest podstawą chińskiego życia rodzinnego i całej chińskiej kultury.

Wiosna zbliża się...



Wielkie domy mody już teraz wystawiają wiosenne komplety spacerowe i kostiumy... Oto nowe modele.

Jak należy myć twarz?

Normalny, zdrowy naskórek doskonale znosi mycie wodą i mydłem. Woda do zmywania twarzy nie powinna być twarda. Jeżeli mamy twardą wodę, zmiękczyć ją najpierw przez przegotowanie, następnie przez dodanie łyżeczki boraksu na miednicę wody. Mydło przetłuszczone nie drażni naskórka, na delikatniejszą natomiast cerę wskazane są otrybki migdałowe lub nawet zwykłe pszenne, które doskonale oczyszczają pory, przy dłuższym jednak używaniu wysuszają naskórek. Alkalicznych mydeł mogą używać jedynie te osoby, które mają skórę tłustą ze skłonnością do łojotoku. Po dokładnym wymyciu twarzy ciepłą wodą, należy splukać ją zimną wodą i osuszyć ręcznikiem, przykładając go tylko do twarzy. Następnie wziąć na końce palców nieco tłustego kremu i delikatnie natłuszczać szczególnie miejsca koło oczu, najpodatniejsze do tworzenia się zmarszczek. Po kilkunastu minutach, gdy krem wsiąknie w naskórek, zetrzeć zbytnią resztę kawalkiem waty, mając wciąż na uwadze, żeby nie rozciągnąć skóry. Zbytnie przetłuszczenie naskórka, nawet skłonnego do wysychania, powoduje tworzenie się wągrów.

Nasze przysmaki

KREM CYTRYNOWY.

1½ szklanki wody, cytryna, 5 deka cukru, 2 jajka, 1 szklanka mleka, 3 listki żelatyny czerwonej. Cukier rozpuścić w wodzie, dodać sok z cytryny i żelatynę, jak zacznie ścinać galaretkę, ubić 2 białka i dodać do niej pianę, bijąc. Pozostałe żółtka ubić z cukrem i mieszać z gorącym otrzymany młkiem na wolnym ogniu aż się będzie gęsty. Dodać do niego zapachu wanilii i ostudzony podać do galaretki.

OBWARZANECKI KRUCHE.

1 funt mąki, 23 deka drożdży, 1 jajko, 10 deka masła, sól, mleko, kminek. Mąkę rozczynić szklanką mleka letniego i drożdżami, zostawić do wyrośnięcia, osobno ubić na śmietaną masło. Pozostałą mąkę wysypać na stolnicę, włożyć wyrośnięty rozczyn, dodać łyżeczkę od herbaty soli, 2 łyżeczki kminku i utarte masło. Wygnieść dobrze. Fermować waleczki, lub obwarzanecki, kłaść na blachę wysypaną mąką, smarować jajkiem rozbitym i piec na złoty kolor.

Parę wskazówek praktycznych

Linki do suszenia bielizny czyści się owinięte raz przy razie wokół pralki. Myje się za pomocą szczotki. Nowe linki należy przed użyciem gotować około pół godziny. Jeżeli balia do prania ciecze, to uszczelniamy ją włączając twarde mydło w zewnętrzne szczeliny.

Twarda woda do prania staje się miękka, jeśli do szklanki wody domieszają się 2 łyżeczki gliceryny i tej mieszaniny wleje się nieco do wody przygotowanej do prania. Nawet mydło, które przy twardej wodzie wydaje mało piany, w tym wypadku pieni się doskonale.

Kobieta chińska w życiu rodzinnym

Rodzina stanowi środkowy punkt życia zarówno kobiety chińskiej, jak i Chińczyka; powiększenie jej i utrzymanie jest głównym celem bytu, a ponieważ i małżeństwo uważane jest tylko z tego punktu widzenia, dlatego też ludzie w stanie wolnym spotyka się w Chinach bardzo rzadko. Małżeństwa nie są zawierane z miłości, często przychodzą do skutku bez wiedzy zainteresowanych. Każda kobieta chińska przed wyjściem za mąż wychowywana jest z punktu widzenia praktycznego. Szkoła ma na celu wykształcenie jej na

dobrą gospodynię, poprzestaje więc na za znajamianiu jej z praktycznym gospodarstwem domowym, a więc nauką robót ręcznych, trochę muzyki oraz wyrobienie towarzyskie. Reformy szkolnictwa chińskiego na wzorach europejskich wnoszą dużo nowych prądów na polu szkolnictwa, dużą zaś pomocą są szkoły średnie i wyższe. Znaczenie i powaga kobiety w rodzinie jest bardzo mała. Matka słuchać musi nawet najstarszego syna, gdy ten dorośnie. Ilość potomstwa w małżeństwie jest znaczna. Młode pokolenie zaś wychowywane i u-

Aby zdobyć szczupłą talie



należy wykonywać następujące ćwiczenia: w rozkroku w lewo oprzeć się silnie prawą stopą, a lewą jedynie palcami dotykać podłogi. W skłonie w lewo — wyciągnąć prawą rękę na wysokość ramienia, a lewą zgiąć, jak przy strzale z łuku. Zmieniając postawę nóg i skłon tułowia — wzniesić ręce w górę i przejść do pozycji przerzutowej pierwszej. Powtórzyć to 10 razy.

Warunki działalności Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

Rzucić oka na mapę Polski wskazuje, iż okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni zajmuje osobliwe miejsce. Osobliwość ta polega w znacznej mierze nie tylko na wiodącej przez ten okręg drodze ku morzu dla całego gospodarstwa polskiego,



Prezes Stanisław Tor.

lecz i na rzucającym się w oczy specjalnym położeniu geograficznym, a mianowicie, że prawie 2/3 granic okręgu izbowego są granicami Państwa Polskiego. Okoliczność ta nakłada specjalne obowiązki na Izbę. Z tego też względu praca Izby Gdyni jest bardziej wszechstronna i intensywna, niż jakiegokolwiek innego okręgu izbowego w Polsce. Tak więc dla innych okręgów izbowych zagadnienia parcelacji, budowy dróg kołowych itp. mogą być przedmiotem mniej szego zainteresowania, natomiast dla okręgu Izby w Gdyni jest to sprawa dużej wagi, decydująca o podniesieniu poziomu i intensywności gospodarczej okręgu. Okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni obejmuje cały teren województwa pomorskiego w nowych granicach. W ten sposób zespolone zostaną terytoria gospodarczo ku sobie ciągnące, a poza tym wiążące się niewątpliwie z morzem i portem gdynińskim.

Zdobyło już sobie prawo obywatelstwa określenie Pomorza jako pomostu, łączącego całe nasze Państwo z morzem. W związku z tym Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni poza pracą nad reprezentowaniem interesów przemysłu i handlu, w swoim okręgu stać musi na straży gospodarczych interesów całej Polski, związanych z morzem i służąc za źródło informacji dla sfer zainteresowanych handlem morskim z całego obszaru R. P. Z tych podwójnych zadań, jakie Izba Gdyni spełniać musi, wynika jej odmienna konstrukcja wewnętrzna, a mianowicie istnienie trzech sekcji: Przemysłowej, Handlowej i Żeglugowo - Portowej, przy czym o ile dwie pierwsze reprezentują interesy przez ich nazwę określonych sfer gospodarczych okręgu, o tyle trzecia — Żeglugowo - Portowa — pomimo, że wchodzi do niej przedstawiciele sfer żeglugowo - portowych, ześrodkowanych w Gdyni, swą działalnością sięga daleko poza obręb okręgu w głąb kraju, a z drugiej strony obejmuje dziedzinę interesów polskich za morzem.

Dzięki specyficznym warunkom gospodarczym okręgu Izby, a zwłaszcza dzięki pomyślnemu położeniu, wynikającemu z bliskości do morza, okręg izbowy zajmuje poważne miejsce w ogólnopolskim wywozie za granicę.

Zaznaczyć przy tym należy, iż wywóz ten, zgodnie z przeważnie rolniczym charakterem Okręgu, obejmuje w pierwszym rzędzie produkty rolnicze, względnie produkty przemysłu spożywczego.

Podkreślić należy również udział w wywozie wytwórni wyrobów żeliwnych, maszyn rolniczych, obuwia gumowego, mebli, a taki artykuł jak listwy do ram w 90 proc. wywozu jest wyrabiany na Pomorzu.

Przytoczenie kilku tych uwag jest wymownym świadectwem udziału Pomorza w zagranicznych obrotach handlowych ogólnopolskich.

Stąd jednak natychmiast wysuwają się konsekwencje dla działalności samej Izby. Dla nikogo nie jest tajemnicą, jak wielkie trudności piętrzą się przed nami w dziedzinie utrzymania stosunków handlowych z zagranicą.

Reglamentacja handlu zagranicznego o-

garnęła za nielicznymi wyjątkami niemal wszystkie kraje świata.

Nie ma dnia, aby w tym lub innym państwie nie zostały wydane jakieś nowe zarządzenia, czy to w zakresie kontyngentów przywozowych, czy to obrotu kompensacyjnego, czy obrotu dewizowego, czy stawek celnych itd.

Wszystkie te przemiany stanowią i stanowić muszą przedmiot czujnej uwagi Izby, gdyż w zakres jej bezpośrednich obowiązków wchodzi informowanie sfer gospodarczych okręgu Izby o tych wszystkich przemianach i dopomożenie im w zorientowaniu się w wytwarzającej sytuacji.

Uprzytomnić sobie również należy, że przeobrażenia gospodarcze, jakim uległy ziemie, wchodzące w skład okręgu izbowego, są może najbardziej zasadnicze i skomplikowane niż w innych częściach kraju, gdyż za czasów zaborów cały niemal obrót towarowy Pomorza miał kierunek ze wschodu na zachód i odwrotnie.

Obecnie obrót ten został przestawiony na kierunek północ — południe i vice versa, stosownie do przeobrażeń nie tylko lokalnych, lecz i obrotu gospodarczego pozostałych części kraju.

Zrozumiałym więc jest, jakim komplikacjom ulec musiały warunki produkcji i obrotów towarowych.

Poważnym i wciąż wzrastającym w swym znaczeniu czynnikiem w dokonywujących się przemianach jest nasz port — Gdynia.

Sprawy, dotyczące Gdyni, stanowią specjalną dziedzinę działalności Izby. Kompleks zagadnień z nią związanych wzrasta w miarę wzrostu znaczenia tego portu dla całokształtu życia gospodarczego Polski w ogóle.

Rozwój Gdyni odbywa się na naszych o-

czach. Rezbudowie technicznej portu w ostatnich czasach niedostatecznej i wzrostowi przeładunków towarów nie towarzyszy jednak w tym samym tempie rozwój jej jako ośrodka handlowego.

Zwracano na to poważną uwagę, jest więc palącym zagadnieniem uczynić wszy-



Dyrektor dr. Józef Kulikowski

stko, aby tę dysproporcję stopniowo wyrównać.

Prace Izby zmierzają właśnie w tym kierunku.

Z przytoczonych wyżej krótkich uwag o warunkach działalności Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wynika jasno różno-



Znowu wszędzie do nabycia.

rodność zagadnień, nad którymi Izba stale pracuje. Z całą pewnością stwierdzić można, że zadania, jakie Izba ma do spełnienia, są zadaniami o znaczeniu nie tylko lokalnym, lecz również dotyczą pierwszorzędnych zagadnień ogólnopolskich. Do tych ostatnich oczywiście zaliczyć należy jej prace nad zagadnieniami żeglugowo-portowymi, które w równej mierze dotyczą całego obszaru Rzeczypospolitej, jak i obszaru okręgu izbowego. W odniesieniu do tego ostatniego, dążenia Izby idą w tym kierunku, aby zainteresowania gospodarcze Pomorza jak najściślej związać z morzem w oparciu o port w Gdyni. Rozwój działalności w tym ostatnim kierunku wydał w roku 1937, zwłaszcza jeśli chodzi o handel, poważne rezultaty. Spodziewać się należy, że w miarę podźwignania się ze skutków przesilenia gospodarczego lat ostatnich, więzy gospodarcze pomiędzy Pomorzem a Gdynią stale się będą zacieśniały, co w końcowym rezultacie będzie miało wielkie znaczenie z punktu widzenia interesów gospodarczych ogólnopolskich.

ODRAZU ZDOBYŁY ZAUFANIE PALACZY NOWE PATENTOWANE TUTKI

DWUWATKI

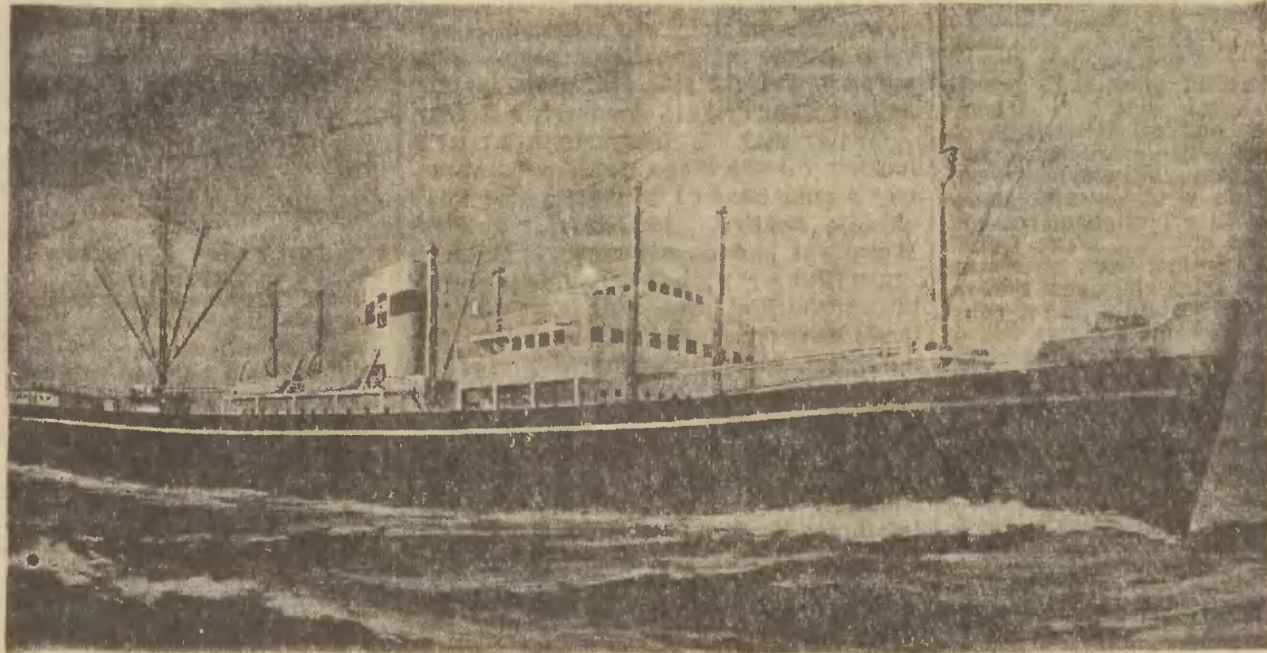
11637 Z BIBUŁKI SAMOSPALNEJ
fabryki tutek „SOKOŁ” W. Kwaśniewski i F. Pacholczyk w Warszawie.

„Łódź” i „Bielsko” - nowe statki polskie

Niebawem Linia Gdynia — Ameryka uzyskała 2 nowe motorowce, zamówione w Stoczni Gdańskiej do obsługi linii na zatokę meksykańską.
Statki te będą o pojemności po-

nie konstrukcyjne 25 stóp.
Nowe motorowce frachtowe G. A. L. przeznaczone będą dla obsługi linii do zatoki meksykańskiej, zwanej linią „bawełnianą”. Statki będą posiadały pomiesz-

gole w naszym życiu gospodarczym, uruchomienie tych dwóch nowych jednostek morskich pod polską banderą, równa się zdobyciu przez polski handel zagraniczny możliwości bezpośredniej wymia-



4.600 ton rejestrowanych brutto i o pojemności po 6.500 ton. Siła maszyn każdego z tych statków wynosić będzie po 6.600 HP., a będą one mogły rozwijać szybkość 16 węzłów tj. 16 mil morskich na godzinę. Długość każdego ze statków wynosi między pionami 400 stóp, szerokość konstrukcyjna 55 stóp, a zanurze-

nia pasażerskie na 12 osób, wykkipowane nowoczesnie.
Jak się dowiadujemy statki te otrzymały już nazwy: „Łódź” i „Bielsko”, od dwóch największych polskich miast przemysłu włókienniczego.
Z uwagi na poważną rolę jaką odgrywa bawełna w imporcie do Polski i wo-

ny gospodarczej z krajami, których porty leżą nad zatoką meksykańską.
Zaznaczyć należy, że otwarta w ubiegłym roku linia GAL na zatokę meksykańską, posługuje się statkami charterowanymi, które już w przyszłości zastąpią polskie motorowce „Łódź” i „Bielsko”.

Bilans wizyty węgierskiej w Polsce

Wizyta węgierska w Polsce pozostawiła w umysłach naszych pozytywną ocenę. Przyjaźń polsko-węgierska przechodziła próbę wieków. Na szlakach historii złączyliśmy ramie przy ramieniu i nigdy najmniejszych wzajemnych uczuć nie dzielił najmniejszej nawet, przelotny bodaj konflikt.

W kręgu swych przyjaciół stawiają Węgry na pierwszym miejscu Polskę i Polska odwzajemnia im to uczucie w pełni. To, że tak powiemy — sprawy serca.

Są jednak obok nich, wyjątkowo tym razem z uczuciami zgodne, przemyślenia polityczne. Świadomość wspólnej przebiegi tej drogi w przeszłości łączy się z poczuciem potrzeby solidarności w obliczu współczesnej rzeczywistości europejskiej. Przyjaźni i solidarności polsko-węgierskiej nie zachwał fakt, że z ostatniej wojny Polska wyszła odrodzona, a Węgry — osłabione. Nie oddalił dwóch państw i na rodów fakt, że zniknęła wspólna pomiędzy nimi granica, że oddaliły się od siebie geograficznie. Pozostały bliskie sobie uczuciowo i politycznie.

Odmienne warunki polityczne i różniczkowana konfiguracja najbliższego sąsiedztwa obu krajów sprawiły, że każdy z nich poszukiwać musiał w okresie powojennym własnych dróg dla swej polityki. Wspólną jednak cechą było równoległe poszukiwanie sposobów zabezpieczenia pokoju, prowadzenie, jeżeli wolno użyć słów, wypowiedzianych przez min. Kanyę w Warszawie: — „polityki pokojowej czynnej, dostosowanej do własnych sił, której celem jest stopniowa realizacja warunków wstępnych, prowadzących do rzeczywistego pokoju“. W słowach tych zamknął min. Kanya program polityki zagranicznej Węgier. A czyż nie określają one równocześnie podstaw polityki polskiej?

„Czynna polityka pokojowa, dostosowana do sił własnych i realizująca wstępne warunki rzeczywistego pokoju“ — to przecież polityka uprawiana od kilku lat przez kierownictwo dyplomacji polskiej. To przecież ustalenia dobrych stosunków z sąsiadami — warunek naczelnym rzeczywistego pokoju, bo jak to już gdzieś ktoś powiedział — „wojny mają zwyczaj wybuchania na granicach“... Realizowanie warunków rzeczywistego pokoju, to oprócz stosunków dobrosąsiedzkich — asekuracja w sojuszach i — wreszcie — rozszerzanie kręgu bliskich przyjaciół, z którymi wspólnie pracować można nad rozwiązaniami następujących się w obec-

nych warunkach stałe, coraz trudniejszych problemów współpracy międzynarodowej.

Z okazji wizyty J. W. Regenta admirała Horthy'ego nie tylko więc dane nam było przeżyć radosne chwile odnalezienia blisko przy sobie, raz jeszcze, serdecz-

nych przyjaciół. Wizyta przyniosła również stwierdzenie równoległości wysiłków pokojowych Węgier i Polski, analogicznych przesłanek ideologicznych, na których oparta jest polityka obu krajów.

Takie są pozytywne rezultaty podsumowań wizyty węgierskiej.

Na wielkim kongresie w Poznaniu technicy ziem zachodnich upomną się o swe prawa

Jutro odbędzie się w Poznaniu kongres budowniczych ziem zachodnich zwołany przez poznańską radę okręgową Naczelnej Organizacji Stowarzyszenia Techników.

Głównym celem zjazdu jest sprawa uregulowania uprawnień techników na terenie województw poznańskiego i pomorskiego. Należy tutaj wyjaśnić, że u-
prawnień tym grozi w najbliższej

uzyskanie uprawnień bez ograniczeń

Dalszym tematem zjazdu będzie również sprawa tytułu inżyniera, o który ostatnio rozgorzała tak namiętna dyskusja.

Z tego też powodu Związek Techników Rzplitej liczy się z niezwykle licznym udziałem w Kongresie swoich członków

przyszłości znaczne ograniczenie przez wprowadzenie w życie na terenie obu zachodnich województw postanowień art. 358—371 ustawy o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli, które to artykuły odbierają technikom budowlanym prawo projektowania i sporządzania planów w większych miastach. Celem poznańskiego zjazdu jest

jak i techników nieprzeznaczonych, którzy będą mogli w ten sposób zaprotestować przeciw zamierzonym, a tak bardzo ich krzywdzącym ograniczeniom zawodowym.

Zwycięstwo Hitlera nad partią wojskową

Unicestwienie planu odrestaurowania monarchii niemieckiej — Polska z wielkim zainteresowaniem śledzi bieg wypadków w Trzeciej Rzeszy

Oczy całego świata są dziś zwrócone na Niemcy, gdzie dokonują się wydarzenia o niesłychanej doniosłości politycznej i międzynarodowej. Jeszcze kilka dni temu zdawało się, że nacjonalistyczna liści wraz z Reichswehrą stanowią front silny i jednolity, gdy tymczasem na cały świat spadła niobowa wieść o **silnym wrzeniu w dowództwie armii i w korpusie oficerskim wobec reżimu hitlerowskiego**. Takiego obrotu sprawy nie spodziewali się nawet najwięksi pesymiści i najzagorzalsi przeciwnicy ustroju totalistycznego w Niemczech.

Kto zna historię Niemiec i psychikę narodu niemieckiego, ten wie, że **przeclętny Niemiec jest bezwzględnie usposobiony monarchistycznie**. I śmiało rzecz można, że gdyby nie haniebna ucieczka Wilhelma II z frontu francuskiego do Holandii i jego zbyt szybki ożenek z księżną Hermią po śmierci cesarowej Augusty Wiktorii, to Hitlerowi napewno nie udało się narzucić Niemcom ustroju nacjonalistycznego, gdyż naród niemiecki całą siłą pary dążyłby do odrestaurowania monarchii Rzeszy.

Hitler stał się faktycznym wodzem narodu niemieckiego dopiero wówczas, gdy stanął hardo i twardo wobec zwycięskiej koalicji zachodniej i **Traktat Wersalski podał w strzępy**. Od tego czasu Führer zdobył bezwzględną popularność. Pod jego sztandary zaciągnęli się wszyscy, nawet najskrajniejsi monarchiści, których jedynym marzeniem i życzeniem był nawrót do dawnej potęgi Rzeszy przez stworzenie warunków, umożliwiających jak najdalej idącą ekspansję polityczną i gospodarczą Niemiec. W tym fantezie spoczywa cała tajemnica, że **Hitler stał się bożyszczem narodu niemieckiego**.

Nie ulega wątpliwości, że jak każdy wódz tak i Hitler miał i ma wielu przeciwników i wrogów, jak dotąd jednak żelazną ręką tłumiał każdą opozycję i zdobył posłuch. I kiedy nikomu nawet się nie śniło, że po tragicznych zajęciach z Röhmem i Schleicherem ktokolwiek odważy się podnieść rękę na Hitlera, wybuchła nagle bomba, która jak błyskawica zelektryzowała Niemcy i świat cały.

Niechaj nikomu się nie zdaje, że b-
statnie wydarzenia w Niemczech wyro-

sły na podłożu małżeństwa 60-letniego marszałka Blomberga ze swą sekretarką, 29-letnią córką stolarza. Ta afera miłosna, o ile małżeństwo Blomberga

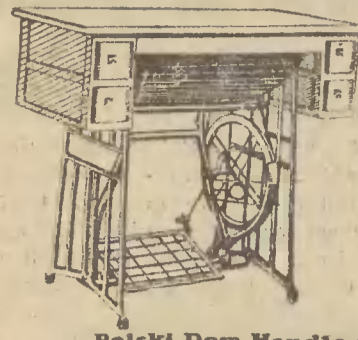


Kancelarz Rzeszy i Naczelny Wódz wszystkich sił zbrojnych Adolf Hitler składa gratulacje nowomianowanemu Marszałkowi polnemu Hermanowi Goeringowi.

wogóle aferą nazwać można, była **zwyczajnym pretekstem do ukrytej i chytrej gry politycznej**. General von Fritsch, znany junkier pruski i cichy zwolennik ustroju monarchistycznego, chciał zostać następcą Blomberga, ażeby przy najbliższej sposobności obalić system totalistyczny i osadzić znowu Hohenzollerna na tronie niemieckim. Plany Fritscha odkrył zreszczeniem szef Gestapo Himmler i zakomunikował je Hitlerowi, który jednym pociągnięciem pióra pokrzyżował wszystkie antyhitlerowskie zamierzenia generalicji i arystokracji niemieckiej.

Okazało się bowiem, że nie tylko generał Fritsch i najbliżsi jego przyjaciele, ale również magnateria i szlachta, ziemiaństwo i wielki przemysł, oraz ci wszyscy, którym nie było w smak, że

Wartościowym przedmiotem



na całe życie jest nowoczesna szycielka maszyna do szycia, haftu, endlu, mierzkania itp. za 150 — złotych — wartości — rąkami z wieloletnią gwarancją.

Polski Dom Handlowy
KRYSZER

Kraków, Zwierzyniecka 6. Wdż. 17.
Zadaje cenówek darmo!

Kara śmierci za przestępstwa wojskowe

BREMA. Sął wojskowy w Wilhelmshafen skazał jednego z marynarzy tamtejszego oddziału piechoty marynarki na karę śmierci przez rozstrzelanie za samowolne przedłużenie urlopu, sprzedaż mas ki gazowej oraz opowiadanie swoim znajomym podczas urlopu o stosunkach, panujących w marynarce niemieckiej. Wyrok został wykonany.

Ostre kary za śpiewanie pieśni niemieckich we Włoszech

WIENIEŃ. Jak donosi wiedeński dziennik „Wiener Neueste Nachrichten“ sądy włoskie w Bolzano, w południowym Tyrolu, skazały Roberta Helma z Bolzano na 5 lat więzienia oraz 7 Niemców z południowego Tyrolu od 3 do 5 lat deportacji do Kolonii karnej za śpiewanie pieśni niemieckich.

Radio-telewizja

Nowe studia telewizyjne

O szybkim rozwoju techniki telewizyjnej w Niemczech świadczy fakt, że przed kilku dniami berlińska telewizyjna stacja nadawcza musiała przenieść swą siedzibę do większych lokali. Już dawno bowiem dotychczasowy lokal okazał się zbyt mały i niewystarczający a zresztą, jak obecnie doszło do wiadomości publicznej, przewidziany był pierwotnie tylko na dokonywanie próbnych audycji telewizyjnych. Tymczasem wobec dalszego rozszerzenia i wzbogacenia programu telewizyjnego musiano przystąpić do wybudowania znacznie większych lokali odpowiadających specjalnym wymaganiom obecnego stanu techniki telewizyjnej. Jednakowoż stworzenie nowych lokali ma tylko charakter tymczasowy, gdyż tylko do kwietnia 1938 r. odbywać się będzie nadawanie audycji telewizyjnych t. j. do czasu wykończenia zleconej firmie Telefunken budowy olbrzymiej stacji telewizyjnej dla obrazów o systemie 4:1 linii, dzięki któremu reprodukcja przed sławia się nadzwyczajnie.

W sąsiedztwie wielkiego „Funkhausu“, w którym mieszczą się olbrzymie studia i centralna administracja niemieckiej radiofonii, rozbudowano ostatnio studio telewizyjne na podstawie doświadczeń poczynionych pod względem optycznym i akustycznym. W pierwszym rzędzie inwacje zamierzają do tego, aby ułatwić aktorom i innym występującym osobom pracę.

W porównaniu z zwykłymi scenami w teatrach scena telewizyjna odznacza się tym, że składa się z podwyższonego podium, którego płaszczyzna jest pochylona dla lepszego wykonania zdjęć.

Transmisje telewizyjne odbywają się już od kilku dni w nowej siedzibie studia berlińskiego, a dzięki tym nowym urządzeniom nastąpiło dalsze wzbogacenie programu telewizyjnego, dającego duże zadowolenie ciągle wzrastającej liczbie widzów.

Zakłady przemysłu tłuszczowego i olejarskiego „Union” Sp. Akc. Gdynia

Wyrób tłuszczów i olejów roślinnych, nasion egzotycznych i krajowych - a mianowicie: palmowego, kokosowego, konopianego, rzepakowego i lnianego. - Pokost, eksport makuchów, utwardzalnia olejów ciepłych. -

Adres dla listów: Gdynia skrz. poczt. 125 — Adres dla przesyłek wagonowych: Gdynia port centralny — Bocznicza kolejowa własna — Adres dla depesz: Gdynia olejarnia.
Telefon centrala 29-41. Telefon Wydz. zakupów 29-44.

Czy Panie już zwiadyły
Białe Tygodnie

w F-mie **K. Jarociński ?**
TORUŃ, RYNEK STAROMIEJSKI 31

Okazja taniego zakupu wszelkiej bielizny dla domu, restauracji i hoteli. 187

„PAGED” Polska Agencja Drzewna

Sprzedaz komisowa materiałów drzewnych produkcji Lasów Państwowych

Spedycja morska i lądowa wszelkich materiałów drzewnych

CENTRALA - Gdynia, ul. Świętojańska 44, telef. 19-16, 19-17, 19-18, 19-19, 10-98.

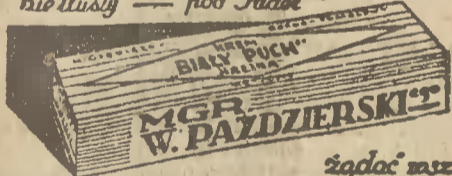
SKŁAD - ul. Morska 50-54 telef. 28-51.

SPRZEDAŻ w Gdańsku - Wrzeszcz Kastanienweg 4, telef. 417-83.

M 6925

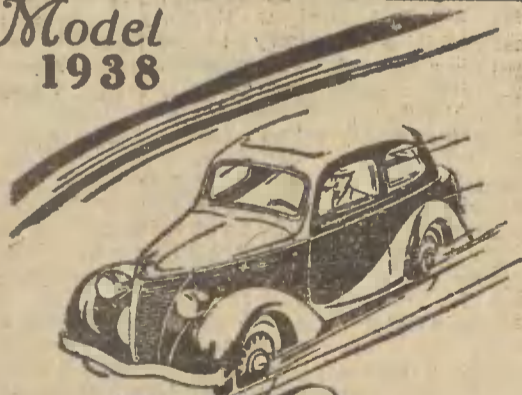
Na składzie pełne asortymenty materiałów budowlanych, stolarskich i dykty.

KREM HIGIENICZNY
„BIAŁY PUCH”
„HALINA”
nie tłusty — pod pudrowo



zadac wszedzie

Model
1938



FORD
cifel

Nowoczesna linia zakończona obszernym bagażnikiem — najnowsze amortyzatory systemu Booge — wygodne siedzenia fotel. — prasowane koła stalowe — ogumienie balonowe 5000 x 16.

Używane samochody części oryginalne i opony „Stomil” oliwy i akcesoria.

St. Marlewski i S-ka

autoryzowani odsprzedawcy

Gdańsk, Dominikswall 10 Telefon 22464

Obszerny skład oryginalnych części zapasowych po cenach niższych.

CACAO
HOLLANDAIS



Świa-
towej
sławy

Wszedzie
do
nabycia

BENS DORP.

PROD. ZACHODNIE TOW. GDAŃSK



ZEGARKI

brylanty, platery,
kryształy, 40
obraczki ślubne

polecam najlepszej jakości
po cenach umiarkowanych
i na dogodnych warunkach

Kazimierz Bibik

Telefon 1292 TORUŃ St. Rynek 39

Mistrz armistrzowski. Zaprzyjętomy Rzeszornawos Sądowy

LISY

surowe do garbowania, fas-
bowania i wykończenia naj-
sumienniejszej zaletwia

Stanisław Rudak

Pracownia Fater
Bydgoszcz, Dworcowa 7A.
Telefon 19-05. 5715

Warsztat obuwi

na miarę i reperacyjny.
Specjalność: Zółwki niedź-
widzie. Dobro wykonanie.
Ceny przystępne.
Fr. Kozalik, Gdańsk
Pfefferstadt 60 w suterynie.
2006

Reklama dźwignią handlu!

„SYRENA” Morski przemysł rybny

Sp. z ogr. odp.

GDYNIA, Port rybacki telef. nr. 26 - 82.

Wzorowo urządzona wędzarnia ryb w porcie rybackim o 20 piecach wędzarniczych i zdolności przerobczej do 300 centnarów świeżych ryb dziennie.

M 6929

Wyroby przedsiębiorstwa znane są na rynkach całego kraju.

Auto-Service

Sp. z o. o.

Gdynia, ul. Starowiejska 13/15. Tel. 18-88

Przedstawicielstwa

Vauxhall, Graham, Bedford, G. M. C.

Przedstawicielstwo rejonowe

„Magnet” - Z. Popławski

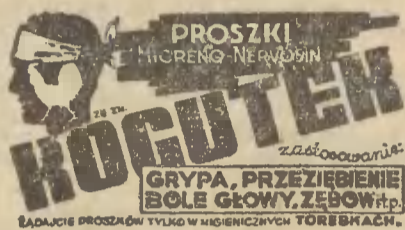
Wyłączne przedstawicielstwo na woj. Pomorskie

Shell - oleje i smary

Opony - Englebert i Goodyear

Stacja benzynowa „Polmin”
czynna
w dzień i w nocy.

GARAZE



Najlepsze okulary

poleca

Oskar Meyer

właśc.: Jasińska i Zeller.

Bydgoszcz, ul. Gdańska nr. 21.
Najstarszy zakład optyczny na miejscu

Hamieniamy stare odbiorniki

NA NOWOCZESNE SUPERHETERODYNY



PHILIPS Super 7-38
ZA DOPLATĄ ROZŁOŻONA NA RATY
SALON DEMONSTRACYJNY
GRIMM i KAMIENSKI Sp. z o. o.
Gdynia, Świętojańska nr. 37, tel. 26-43.

Białe Jugodnie!

Białe Jugodnie!

Okazja taniego zakupu:

PŁOCIEN bieliznianych, pościelowych — **INLETÓW DRELISZKÓ** w gwarantowanych 148

w nowo otwartym **Składzie Bławatów**
Toruń, Królowej Jadwigi 4.

Z. PUCIŃSKI

poprzedni właściciel Oddziału w „BAZARZE TORUNSKIM”
Fachowa i skora obsługa — 4 mies. kredyt na asygnaty.

Rathaus - Lichtspiele - Gdańsk
i Filmplast - Wrzeszcz

Zachwycająca komedia!

Z udziałem: Karl Ludwig Diehl, Karin Harit, Leo Slezak, Charlot Daudert, Eduard v. Winterstein.

Mężczyzna który odmawia

(Der Mann, der nicht nein sagen kann)

Reżyseria: Mario Camerini

Sześć i wodna łusica
oraz dźwiękowy tygodnik Fox

Początek: W dni powszednie o g. 4, 6.15 i 8.30
W niedzielę o g. 2.45, 4.45 i 6.50 i 9.

MEBLE

po cenach reklamowych w wielkim wyborze z własnych pracowni poleca:

T. KASPROWICZ
Toruń, Prosta 5.

Kuchnie

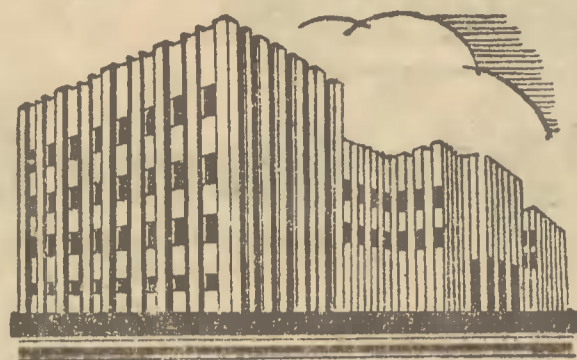
różnokolorowe, bardzo praktyczne i tanie

BRACIA TEWS

Toruń, Mostowa 30.

Czy możliwe?..... a jednak możliwe!
że każdy, kto zwraca się po przepowiednię do wszechświatowej sławy Jasnovidza - Psychografologa, Wielkiego Mistra N. W. T. ABDEL HANIMA (dypl. przez Związek Zawodowych Metapsychików pp. Profesorów i pp. Doktorów Medycyny) otrzymuje darmo najnowszy wynalazek „klucz wibracyjny „Samoodgadywacz”, który jest niezbędny dla każdej osoby. We wszystkich sprawach jak przepowiednie na przyszłość, zdobycia miłości pożądanej osoby, kradzieży, odnalezienia skarbów, osób zaginionych itp. sprawach, zwróć się natychmiast do niego. O ile posiadasz szczęście do gry to ABDEL HANIM wybierze Ci szczęśliwy numer losu, który przyniesie Ci szczęście, a którego numer zostanie wybrany na podstawie obliczeń kabalistycznych oraz wizji medialno - astralnej. Napisz jeszcze dziś do niego i podaj: dzień, miesiąc i rok urodzenia oraz czytelny adres, i jeżeli chcesz to załącz jeden złoty znaczkiem pocztowym (do środka listu) na koszty porta. Na często spotykane zapytania P. T. klientów wyjaśnia się, że ABDEL HANIM jest wyznania katolickiego. Adresować ABDEL HANIM, Lwów, L, ulica Wronowska 28.

MEBLE
DLA KAŻDEJ KIESZENI I DLA KAŻDEGO GUSTU POLECA ZNANA FIRMA
ZENON KOWALEWSKI
Toruń - Rynek Nowomiejski 16. Tel.: 13-32.
Meble stylowe na zamówienie.
Dogodne warunki spłaty.
Stała wystawa mebli. Stała wystawa mebli.



Pozbawiony Wszelkich Kłopotów Kto Oszczędnia
PIRKRO

POM. WOJEW. KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

W TORUNIU

Z dniem 1 lutego 1938 r.

przeniesiona została

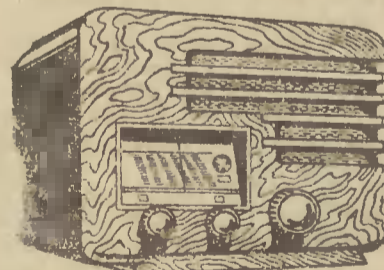
firma
Inż. T. Wierzchiński

Gdynia
na ul. Świętojańska 72, tel. 28-38.
vis a vis poprzedniej siedziby (zawn. lokal Seydla)

Poleca w dużym wyborze na dogodnych warunkach spłat i po cenach konkurencyjnych

zyrandole,
lampy biurowe i nocne,
radioodbiorniki,
żelazka, czajniki, garczki,
kuchenki i piecyki,
sprzęty radiowe,
materiały instalacyjne.

Popieracie przedsiębiorstwa handlowe
wzrastającej inicjatywy.



Radioodbiorniki

„HORNOPHON”

superheterodyny o olbrzymiej wydajności i światowym zasięgu poleca Firma

K. Lewandowski

Telef 20-55 Toruń ul. Szeroka 30

Nie marnujcie okazji

odmian Waszego życia na lepsze. Ratunek Wasz to dobry los loteryjny, który nabyć można w kolekturze

DZIERŻANOWSKIEGO

Centrala: Warszawa, Nowy Świat 64.
Oddział: Gniezno, Chrobrego 2. Obdarowaliśmy już wielu ludzi dużymi wygranymi. Na każdego, kto gra wytrwale, przychodzi jego kolej szczęścia. Bądźcie dobrej myśli! Miejcie nadzieję! — I Wy wygracie! Oczekujemy Waszych zamówień:

DZIERŻANOWSKI, Centrala: Warszawa, Nowy Świat 64
Oddział: Gniezno, Chrobrego 2. 11696

