



# Czas pionierów

**P**ani Joanna Sowińska, z domu Musielak, mieszka w Gdyni od 81 lat, przybyła tu z rodzicami w roku 1928. Dzisiaj jest starszą panią, czas jednak nie odebrał jej pamięci, wręcz przeciwnie, wyostrzył wspomnienia, które popłynęły wartko w kolorze sepii, jak fotografie z rodzinnego albumu.

– Mój ojciec Kazimierz Musielak, rocznik 1886, był robotnikiem rolnym w Wielkopolsce – wspomina pani Joanna. – Ożenił się z mamą Marianną Jackowiak w roku 1911. Oboje pracowali w majątku ziemskim w Węgorzewie, należącym do Niemca z pobliskiego Charzewa. W 1912 roku przyszła na świat moja najstarsza siostra Rozalia, a w 1914 roku – brat Wacław. W tym samym roku ojciec, jako poddany pruski, wyruszył na wojnę. Dostał się do niewoli angielskiej, pracował na farmie w Szkocji, a gdy powrócił do domu w 1919 roku, był już człowiekiem „światowym”. Szkot bardzo chciał, by ojciec się tam osiedlił i sprowadził rodzinę, jednak mama nie wyobrażała sobie życia na obczyźnie.

Zwycięskie powstanie wielkopolskie z przełomu 1918 i 1919 roku przyniosło Wielkopolsce upragnioną wolność. Ziemię tę znalazły się w granicach Rzeczypospolitej, co potwierdził traktat wersalski. Ten sam traktat przyznawał Polsce także dostęp do morza.

– Gdy „wybuchła” Polska, mama przeznaczyła swoje wiano, a była to pokaźna suma pieniędzy w złocie, na pożyczkę dla odrodzonego kraju. Ksiądz z ambony zaapelował o taką pomoc i mama bez wahania odpowiedziała na tę prośbę. Rodzice jeszcze przez kilka lat pracowali w majątku, ojca jednak ciągnęło gdzieś w świat. Rodziły się kolejne dzieci: Tadeusz w 1920, ja urodziłam się w 1923, dwa lata później, w 1925, brat Stefan. Było ciężko, mieszkaliśmy w folwarcznym domu, ojciec marzył o jakiejś państwowej posiadzie na kolei lub na poczcie, jednak nie było takich możliwości. W 1927 roku wyruszył do Gdyni, wierząc, że uda mu się znaleźć pracę i szansę na lepsze życie dla nas wszystkich. Gdynia to był wtedy raj, z Wielkopolski w tamtym kierunku ciągnęły całe rodziny, nad morzem budował się port, to przecież okno na świat!!

W 1927 roku Gdynia miała już prawa miejskie (ponad 12 tys. mieszkańców, a ich liczba zwiększała się z miesiąca na miesiąc), w porcie działała już baza przeładunku węgla, potrzeba było zatem rąk do pracy przy budowie portu wewnętrznego i całej infrastruktury portowej. Rozrastało się też miasto i to dzięki takim ludziom, jak bohaterowie tego reportażu.

– Ojciec znalazł pracę w stolarni, był człowiekiem przedsiębiorczym i bardzo pracowitym, dlatego też szybko wdzierzał w działkę przy ulicy Pomorskiej i zbudował obszerny, drewniany barak. Jedną część baraku przeznaczył na mieszkanie dla rodziny, a druga – wyposażona w piętrowe prycze – była swego rodzaju „hotelikiem”, gdzie mieszkali przybysze ze wszystkich stron Polski, płacąc po 2 zł za tydzień. W kwietniu 1928 roku przyjechał do domu, by nas zabrać



do Gdyni. Miałam wtedy 5 lat. Pamiętam cukierki, które przywiózł, zawijane w kolorowe papierki, w czekoladzie, pierwszy raz w życiu takie jadłam. To był smak wielkiego świata, bo ojciec opowiadał o morzu, portach, statkach i mieście, które właśnie się buduje. Rodzice wynajęli wagon towarowy i z całym dobytkiem – meblami, pościelą, garnkami – wyjechaliśmy ze stacji kolejowej w Kiszkuwie koło Gniezna. Podróż trwała dość długo, pamiętam, że z okien pociągu ojciec pokazywał mi morze, które było doskonale widoczne z nasypu kolejowego na wysokości Kolibek. Wysiedliśmy na pięknym dworcu kolejowym i w końcu dotarliśmy do celu, czyli na ulicę Pomorską 5, do naszego baraku.

Baraki, o których wspomina pani Joanna, były typowym elementem gdyńskiego krajobrazu lat 20. XX wieku. Szybki przyrost ludności, a co za tym idzie – deficyt mieszkań – spowodował, że żywiłowno zaczęło rozwijać się „dziłkie budownictwo” – budy, baraki, ziemianki, blaszanki, czyli najczęściej dachy nad głowę zbudowane w jedną noc. Powstawały na terenach oddalonych od portu i śródmieścia, zwykle na obrzeżach lub poza granicami miasta. Ważną sprawą była bliskość linii kolejowej Gdańsk–Słupsk i równoległe do niej biegnąca Szosa Gdańska. Były to obszary prywatne, dzielone przez właścicieli na małe działki – nieuzbrojone, bez planów zabudowy, bez wytyczonych ulic, dzierżawione lub odstępowane na ogół za niewielką opłatą.

– Nasz nowy dom był dość obszerny, jednak bez wody, kanalizacji i elektryczności. Po wodę chodziliśmy do źródła w lesie, co było szczególnie uciążliwe zimą. W 1929 roku urodziła się moja naj-



PRZED WYJAZDEM DO GDYNI – PANI MARIANNA MUSIELAK Z CÓRKĄ ROZALIA I SYNEM WACŁAWEM

młodsza siostra Zofia. Ona jedna z całej naszej rodziny jest rodowitą gdynianką. Chrzczenie siostry odbyło się w kościele Najświętszej Marii Panny na Świętojańskiej, to była nasza parafia. Ojciec, siostra Rozalia i brat Wacław dostali pracę w Olejarni, mama prowadziła dom, zajmowała się młodszymi dziećmi, gotowała obiady również dla naszych lokatorów. Latem biegaliśmy na plażę, trwała budowa portu i tyle ciekawego się tam działo. Jeszcze w 1929 roku przybył nam nowy lokator – Wicek Wicher, młody chłopak z Wielkopolski. Przyszedł do Gdyni pieszo!! Była już jesień, a on miał na nogach szmaciane pepegi i ani grosza przy duszy!! Rodzice znali Wicka z młyna w Sroczynie, tam uczył się fachu młynarskiego. Zamieszkał za ścianą i dość szybko zaczął pracować w Łuszczarni Ryżu. Zarabiał, podobał się rodzicom, więc nie mieli nic przeciwko temu, by ożenił się z moją najstarszą siostrą Rozalią. Ślub odbył się w 1932 roku, też w kościele na Świętojańskiej, a wesele w naszym baraku. Do szkoły chodziłam na 10 Lutego, szkoła była nowa, piękna, kierował nią pan kierownik Kamrowski. Mój starszy brat Tadeusz chodził jeszcze do starej szkoły na Starowiejskiej, później

w związku z przepełnieniem „Jedynki” zostaliśmy przeniesieni do Szkoły Podstawowej nr 3 na Witomińskiej.

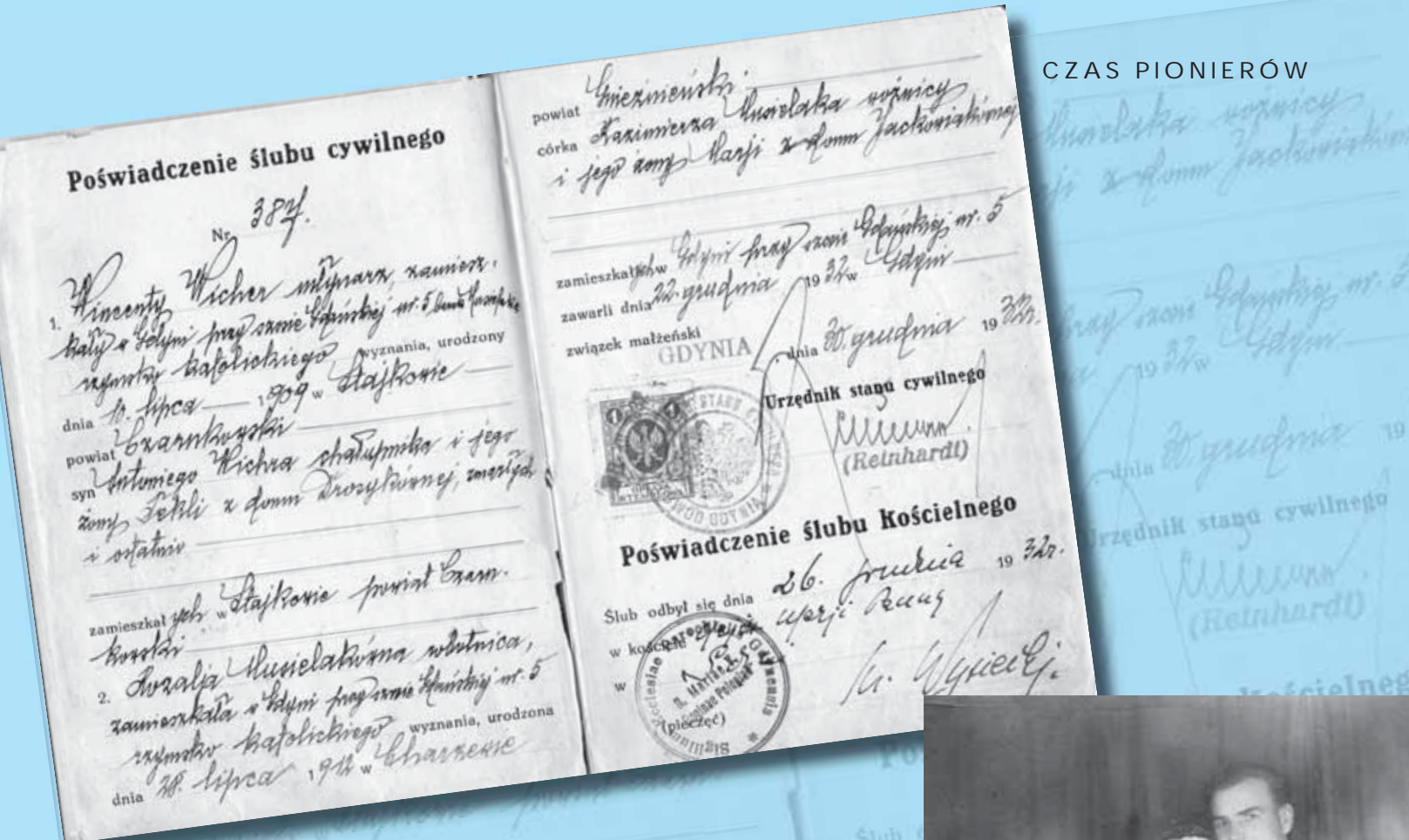
Gdynia na początku lat 30. rozwijała się bardzo dynamicznie. Przy ulicy Świętojańskiej, 10 Lutego i Starowiejskiej wyrastały nowe, piękne kamienice. Pojawiały się eleganckie sklepy, działała już komunikacja miejska, Kamienna Góra z willową zabudową była prawdziwym miastem-ogrodem, latem gdyńska plaża zapełniała się letnikami, którzy odkrywali uroki polskiego morza. Dla bohaterów reportażu nadszedł czas przeprowadzki.

– W 1933 roku rodzice kupili działkę w Małym Kacku przy Lipnowskiej. Musieliśmy opuścić barak przy Pomorskiej, gdyż właśnie w tym miejscu miał stać blok mieszkalny, była nawet możliwość, że mogliśmy w tym bloku zamieszkać. Mama jednak wolała mały domek z ogrodem. Działka została zakupiona za gotówkę od senatora gdańskiego Jewelowskiego, który był właścicielem Małego Kacka. Stała i dobrze płatna praca ojca i brata w gdyńskiej Olejarni pozwoliła na oszczędności, stąd ten zakup. Siostra Różia z mężem i małą córeczką postanowili „pójść na swoje” i za pieniądze zaciągnięte z kredytu wybudowali

na Witominie skromny domek. Na działce w Kacku stanął tymczasowy niewielki barak, w planach była budowa solidnego, murowanego domu. Przeprowadziliśmy się latem 1933 roku. Rodzice od razu zajęli się ogrodem, ojciec sadził drzewa owocowe, każde z dzieci miało swoje drzewko, własnoręcznie posadzone. Były czereśnie, jabłonie, wiśnie, grusze, porzeczki i agrest. Duży ogród warzywny znacznie ułatwił wyżywienie sporej rodziny. Domek był dość prymitywny, bez wody i kanalizacji, ze studnią na podwórku. Ale dość szybko pojawiły się rowery, bo przecież trzeba było dojechać do pracy, radio, żelazko, nowe meble. Życie nabierało blasku. Gromadzony był materiał na budowę domu, sporządzone zostały nawet plany. W związku z przeprowadzką zmieniłam szkołę i koleżanki. Tych szkół było kilka, najpierw nr 8, później nr 11, a od 1936 roku szkoła nr 13 przy Halickiej. Wspominam ją bardzo dobrze, zwłaszcza harcerstwo, prowadzone przez małżeństwo Rogosiów. Wyjeżdżaliśmy na wycieczki i biwaki, chodziliśmy na piesze rajdy, uczyliśmy się patriotycznych i harcerskich piosenek. W Kacku, w kościele Chrystusa Króla, zostałam przyjęta do I Komunii Świętej, probosz-



10-LECIE ŁUSZCZARNI RYŻU W GDYNI, 1938 ROK



**CENNY DOKUMENT Z RODZINNEJ SZUFLADY  
- POŚWIADCZENIE ŚLUBU CYWILNEGO  
ROZALII I WICKA**



**SZCZĘŚCIE PIONIERÓW -  
ROZALIA I WINCENTY WICHER**

czem i katechetą był tam ksiądz Stefan Radtke, brat Jana Radtkego, pierwszego sołtysa Gdyni.

Mały Kack został włączony w administracyjne granice Gdyni w 1933 roku. W latach 20. XX wieku został zakupiony przez senatora gdańskiego Juliusza Jewelowskiego, który przeznaczył 460 ha na zaplecze budowlane dla rozrastającego się miasta. Dokonano parcelacji ziemi i jedną z tych działek nabyli rodzice pani Joanny. W 1936 roku w Małym Kacku było około 240 domów, a w części doliny rzeki Kaczej powstało osiedle biedoty, zwane Drewnianą Warszawą.

- Pamiętam powódź w Kacku, latem 1937 roku. Rzeka Kacza szeroko wylała, woda podchodziła aż pod nasz ogród, tereny leżące poniżej zostały całkowicie zalane. Ojciec, bracia i sąsiedzi angażowali się mocno w akcję ratunkową, pomocy powodziarom udzielała też straż pożarna. Później rzeczka została uregulowana i powódzie się nie powtarzały.

Po ukończeniu podstawówki w 1937 roku uczyłam się krawiectwa, rodzice posyłali mnie do miejscowej krawcowej, oczywiście za naukę płacili. Miałam wtedy 14 lat. Brat Wacek dostał powołanie do wojska i służył w jednostce w Grudziądzu. Rodzina siostry Rózi powiększyła się, moi siostrzeńcy - Genia, Ludwik i Rajmund - często bywali w Kacku, a już na pewno w każdą niedzielę przychodzili z rodzi-

cami na obiad. Z Witomina przez las było niedaleko, często więc z Zosią, moją najmłodszą siostrą, wędrowaliśmy do Rózi. Mama i ojciec pomagali najstarszej córce i zięciowi, cieszyli się też z wnuków. Ostatnie lata przed wojną były dobre, przyniosły naszej rodzinie stabilizację, rodzice byli pracowici i oszczędni, zdołali zebrać pieniądze na budowę domu i na tzw. czarną godzinę. Wrosliśmy w pejzaż Kacka, często bywaliśmy też w Orłowie, zwłaszcza latem, gdy atrakcją była plaża, molo i kolorowy tłum letników. Na pewno byłam też w kościele św. Józefa na Kolibkach, pamiętam także Grotę Marysieńki z pięknym widokiem na morze. Po zakupy chodziliśmy do Gdyni, na halę targową lub do domu towarowego Piotra Ferdynusa na Placu Kaszubskim. Wielkim przeżyciem było dla mnie Święto Morza w 1939 roku, ostatnie przed wojną. Stałam z ojcem na Skwerze Kościuszki. Była defilada oddziałów Marynarki Wojennej, szwadron kawalerii, orkiestra i mnóstwo biało-czerwonych flag. To była wspaniała uroczystość. W ostatnie przedwojenne wakacje, w sierpniu 1939 roku, wyjechałam na obóz harcerski do miejscowości Tupaczy koło Jastrzębiej Góry. Przechodziliśmy tam kurs sanitarny, wędrowaliśmy do Lisiego Jaru i Rozewia, plażowaliśmy i kąpaliśmy się w morzu. Do domu wróciłam w końcu sierpnia, a nazajutrz wybuchła wojna. Nie zdążyliśmy wybu-

dować nowego domu, oszczędności wielu lat ciężkiej pracy przepadły i „czarna godzina” nadeszła.

Opowieść pani Joanny mogłaby z pewnością być historią wielu gdynian. Dwa-dziesiąt lat między wojnami w życiu tej rodziny to prawdziwy czas pionierów. Potomkowie pani Marianny i pana Kazimierza są dzisiaj gdynianami z „krwi i kości”, dumni ze swych pionierskich korzeni, a autorka tego reportażu jest jedną z nich.



## Transatlantyki

Początki polskiej żeglugi pasażerskiej związane są ze zjawiskiem masowej emigracji zarobkowej po I wojnie światowej. Tuż po jej zakończeniu portem emigracyjnym dla Polaków był Gdańsk, a od 1923 roku także Gdynia. Emigranci wyruszali przez oba porty do Europy Zachodniej, a stamtąd do USA i Kanady. Pod koniec lat 20. ruch emigracyjny sięgał 30 tys. osób rocznie. W 1928 roku polski rząd podjął decyzję o skierowaniu krajowej fali emigracji przez jedyny nasz port morski – Gdynię. Powstało wówczas przedsiębiorstwo żeglugowe Polbryt – Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S.A. w Gdyni. Zakupiono 4 statki, w tym dwa zbudowane na początku XX wieku, były to parowce: „Rewa”, „Łódź”, „Warszawa” oraz „Premier”. W ładowniach na międzypo-

kładach urządzono sypialnie, jadalnie i umywalnie. Pozostały jedynie ładownie chłodzone, aby móc transportować polskie masło i mięso do Wielkiej Brytanii. Pasażerowie przesiadali się w Hull i Londynie na brytyjskie transatlantyki, płynące do portów amerykańskich i kanadyjskich. W 1930 roku polski rząd zakupił duńską linię żeglugową wraz ze statkami i infrastrukturą, a nawet prawem do przystani w Nowym Jorku. Nabyto w ten sposób „klejnoty księżniczki Dagmary” – statki opisane w wielu książkach kpt. ż.w. Karola Borchardta: „Polonia”, „Kościuszko” i „Pułaski”.

Wraz ze statkami przejęto też duńskich marynarzy i specjalistów, których z czasem zastępowali Polacy. W ten sposób powstało Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe – PTTO, przekształco-

ne w 1934 roku w Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe – GAL. W 1931 roku rząd USA zatrzymał falę emigracji. Ruch emigracyjny przez Gdynię spadł do kilku tysięcy emigrantów rocznie. Pierwszą ofiarą stały się „pasażery” Polbrytu, kolejno sprzedawane lub złomowane. GAL od 1933 roku sukcesywnie przesuwiał swoje „klejnoty” na nową linię, tzw. Palestyńską, tj.



M/S BATORY PRZY NABRZEŻU FRANCUSKIM, 1937 ROK



DWORZEC MORSKI NA NABRZEŻU FRANCUSKIM (WRAZ Z MAGAZYNEM TRANZYTOWYM), 1935 ROK



M/S PUŁASKI

Konstanca–Hajfa, aby obsłużyć wzmocnioną falę osadników izraelskich. Doświadczenie morskie wzrastało, Państwowa Szkoła Morska w Gdyni wykształciła już swoich pierwszych absolwentów, należało więc zadbać o prestiż państwa morskiego, które powinno posiadać nowoczesną flotę pasażerską. Zamówiono we włoskiej stoczni Monfalcone dwa nowoczesne transatlantyki motorowe – „Piłsudski” oraz „Batory”. Pod banderą GAL zainaugurowały linię do Nowego Jorku. I tak narodziła się legenda polskich transatlantyków, wyróżniających się spośród innych wysokim standardem, znakomitą obsługą, wspaniałą kuchnią i niepowtarzalną atmosferą. W połowie lat trzydziestych (1936 rok) linię południowoamerykańską zaczęły obsługiwać wyżej wspomniane „klejnoty księżniczki” – „Polonia”, „Pułaski” i „Kościuszko”. Jednak ich wiek i stan techniczny, a także rosnąca na tej linii konkurencja, zmusiły GAL do budowy dwóch kolejnych, nowoczesnych transatlantyków o królewskich imionach – „Sobieski” i „Chrobry”, które

rozpoczęły swą pasażerską służbę tuż przed wojną. W 1933 roku dla obsługi ruchu pasażerskiego powstał w Gdyni nowoczesny Dworzec Morski – piękny modernistyczny budynek, ze wspaniałym holem i paradnymi schodami, wielką salą odpraw, z której pasażerowie, za pomocą pomostów-rękawów, przechodzili bezpośrednio na zacumowany przy Nabrzeżu Francuskim statek. Dworzec Morski posiadał również bocznice kolejową z torami znajdującymi się po obu stronach budynku, przeznaczoną dla ruchu emigranckiego, i magazyny tranzytowe. W okresie międzywojennym w gmachu dworca odbywały się niedzielne nabożeństwa dla pracowników portu i Urzędu Morskiego w Gdyni, celebrowane przez kapelana portowego. W przestronnej hali dworca organizowano także bale sylwe-

stowe gdyńskich elit, koncerty muzyczne, a nawet mecze bokserskie. Wielką uroczystością w Gdyni było poświęcenie i podniesienie bandery na „Piłsudskim”, które miało miejsce 14 września 1935 roku. Aktu poświęcenia dokonał biskup Stanisław Okoniewski. Statkiem dowodził kpt. ż.w. Mamert Stankiewicz. Było to wydarzenie niezwykłej wagi, gdyż „Piłsudski” był pierwszym zbudowanym dla Polski nowoczesnym transatlantikiem. Zabierała na pokład 730 pasażerów. Liczył 7 pokładów, na najwyższym, „słonecznym”, znajdował się mostek kapitański, kabiny oficerów nawigatorów i obszerne miejsce dla gier sportowych. Na pokładzie „szalupowym” mieściła się radiostacja, kabiny oficerskie i pasażerskie oraz bar z werandą. Pokład „spacerowy” służył rekreacji pasażerów, w obszernym

Dworzec Morski, ul. Polska 1

Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A., Dworzec Morski, ul. Polska 1

#### AGENTURY TURYSTYCZNE

Behnke & Sieg Sp. z o.o., ul. Jana z Kolna 2

„Bergtrans” Sp. z o.o., ul. Portowa 13/15

Karlsberg, Spiro & Co., ul. Świętojańska 1

„P.A.M.” Polska Agencja Morska Sp. z o.o., ul. Świętojańska 10

#### BIURA PODRÓŻY – KOMUNIKACJA

„Orbis”, ul. Świętojańska 38

Liga Popierania Turystyki, ul. Starowiejska 5

„Wagons Lits – Cook”, ul. Pierackiego 7



*Księga Adresowa Gdyni, 1937/1938*

salonie kwitło życie towarzyskie, a dzieci znajdowały fachową opiekę w tzw. pokoju dziecięcym. Do dyspozycji pasażerów była także pływalnia, czytelnia i kaplica. Kabiny pasażerskie, doskonale wyposażone, znajdowały się na wszystkich pokładach z wyjątkiem pierwszego i ostatniego. W inauguracyjny rejs do Nowego Jorku „Piłsudski” wypłynął 15 września 1935 roku. Tłumy gdynian i gości żegnali statek pełne dumy, że Polska posiada tak piękny i duży transatlantyk. Prawdziwie królewskie powitanie zgotowano mu również w Nowym Jorku. Na rzece Hudson towarzyszyło mu, w charakterze honorowej asysty, kilkadziesiąt mniejszych stateczków pasażerskich, na których płynęli witający go Polonusi. Miało to związek ze specjalną odezwą do mieszkających w Ameryce Polaków, którą z tej okazji wystosował Światowy Związek Polaków. Świadkowie tamtych wydarzeń zapamiętali też samolot ciągnący wstęgę z napisem: „Welcome Piłsudski” oraz nieustające bankiety na statku.

Z okazji tej inauguracyjnej podróży GAL wybił medal pamiątkowy z wizerunkiem statku i trasę jego podróży. „Batory” był statkiem bliźniaczym „Piłsudskiego”. 21 kwietnia 1936 roku rozpoczął swój pierwszy wycieczkowy rejs na trasie: Wenecja–Dubrownik–Barcelona–Casablanca–Funchal–Lizbona–Londyn–Kanał Kiloński–Gdynia, gdzie zawinął 11 maja 1936 roku. 17 maja w Gdyni nastąpiło uroczyste podniesienie bandery. W dziewiczą podróż z Gdyni do Nowego Jorku wyruszył 18 maja 1936 roku pod dowództwem kpt. Eustazego Borkowskiego. W zależności od warunków pogodowych



M/S PIŁSUDSKI

rejsy przez Atlantyk trwały od ośmiu do dziewięciu dni. Do wybuchu wojny pływał na trasie Gdynia–Kopenhaga–Nowy Jork–Halifax, odbywając 39 rejsów oraz 9 rejsów wycieczkowych. Latem były to podróże do fiordów norweskich, a w okresie świąteczno-noworocznym na Karaiby. „Sobieski” i „Chrobry” były ostatnimi polskimi transatlantykami, które weszły do służby morskiej w 1939 roku. Zostały skierowane do obsługi linii południowoamerykańskiej. 29 lipca 1939 roku „Chrobry” wypłynął z Gdyni do Ameryki Południowej w swój pierwszy i jedyny liniowy rejs pod polską banderą. Jednym z pasażerów był Witold Gombrowicz, wyruszający do Argentyny, stąd dzisiaj plac przed Dworcem Morskim w Gdyni

ni nosi jego imię. Polskie transatlantyki spełniały nie tylko funkcje transportowe czy turystyczne. Każdy z nich pełnił rolę pływającego ambasadora, łączącego Polaków w Ameryce Północnej i Południowej z ojczyzną. Gdynia była ich portem macierzystym, stąd wyruszały na atlantyckie szlaki i zawsze był to rodzaj święta – grała orkiestra, były przemówienia i kolorowe serpentyny, łączące odpływających pasażerów i żegnające ich rodziny. Podobnie było z powitaniem, należało świętować, gdy „ambasador na falach” wracał do swojego portu.



M/S BATORY, NABRZEŻE FRANCUSKIE, 1939 ROK





## Plaża

**P**laża gdyńska była wielką atrakcją letniska. Pierwsi plażowicze pojawili się w 1904 roku wraz z powstaniem Ostseebad-Genosenschaft Gdingen, czyli Gdyńskiego Towarzystwa Kąpielni Bałtyckich. Do ich dyspozycji było 50-metrowe drewniane molo i po obu jego stronach osobne męskie i damskie łaźienki kąpielowe z 42 kabinami. Co prawda, narzekali na spartańskie warunki, porównywali z luksusem w pobliskich Zoppotach, ale zachwyceni urodą Bożej Zatoczki wracali tu znowu następnego lata.

*Najprzyjemniej jest leżeć za zrębem diuny, na trawie tak spieczonej, że prawie pachnącej jak siano. Na samym skraju bukowego lasu, w którego głębi szumi echo fal. Na koniec nie chcemy już leżeć – chcemy ruchu, wiatru i wody, więc do kąpieli!!! Do kąpieli!!!* – tak pisała Maria Dąbrowska w roku 1923. W tym czasie działało już w Gdyni Towarzystwo Kąpielni Morskich, a plaża gdyńska przyciągała w sezonie coraz więcej gości z całej Polski. Powstały nowe łaźienki z koedukacyjną plażą, szumnie nazwane Zakładami Kąpielowymi. Trykoty plażowiczów więcej zasłaniały niż odsłaniały, obowiązywały zresztą surowe przepisy dotyczące poruszania się w strojach kąpielowych. Było to możliwe wyłącznie w obrębie łaźienek, spacerowanie w trykotach po molo Domu Kuracyjnego i plaży poza łaźienkami zagrożone było karą 30 zł. Stosowne rozporządzenie gdyńskiego wójta z 12 lipca 1925 roku widniało na plażowej tablicy ogłoszeń. Korzystanie z łaźienek było płatne, dorośli płacili 50 gr, a dzieci do lat 14. – 30 gr. Po plaży krążyli sprzedawcy drożdżówek, czekoladek, lemoniady i oczywiście lodziarze ze słynnymi lodami „Mewa”. Można było kupić także bieżącą prasę i zrobić pamiątkowe zdjęcie u plażowego fotografa. W budynku Zakładów Kąpielowych znajdowała się restauracja oraz bufet, gdzie plażowicze mogli nabyć kanapki i zimne napoje. Wypożyczalnia łódek wiosłowych, kajaków i rowerów wodnych

oferowała sprzęt za jedyne 50 gr za godzinę. Wielkim powodzeniem wśród dorosłych i dzieci cieszyły się zjeżdżalnie, huśtawki i karuzele, ustawione w wodzie kilkanaście metrów od plaży. Wiklinowe kosze plażowe chroniły przed wiatrem i spojrzieniami ciekawskich.

Kolejną atrakcją były organizowane przez Ligę Morską i Rzeczną regaty i zawody pływackie. Budowano wówczas na plaży specjalne trybuny, dwie orkiestry umilały czas, a publiczność była informowana na bieżąco o przebiegu zawodów. Początek każdego regatowego biegu oznajmiał strzał armatni. Uroczystości sportowe kończył wielki bal z iluminacjami.

W końcu lat 20. w związku z rozbudową portu i budową Mola Południowego plaża Zakładów Kąpielowych zmniejszyła swe terytorium. Letnicy i mieszkańcy chętnie korzystali także z nowej plaży – na wprost Domu Zdrojowego, dzisiejszego Domu Marynarza. Była to plaża bezpłatna, dlatego często wypoczywali tam uczestnicy letnich obozów, biwakujący na Polance Redłowskiej. Obie plaże były strzeżone przez wykwalifikowanych ratowników. Przez zainstalowane megafony nadawano muzykę radiową i z płyt, a dwa razy w tygodniu odbywały się koncerty orkiestry reprezentacyjnej Marynarki Wojennej. W sezonie letnim 1931 roku przebojem plażowej mody była... pidżama jako strój „wyściowy” na plażę!! Tłumy letników zdążających w kierunku morza wyglądały niezwykle kolorowo. Niektórzy próbowali nawet spacerować w tych pidżamach po mieście, co spoty-

kało się z ostrym protestem mieszkańców i władz miasta. W następnych sezonach, już na początku lata, Komisariat Rządu przypominał, że obowiązuje surowy zakaz przebywania w kostiumach, płaszczach kąpielowych i pidżamach poza plażą.

Polskie morze, odzyskane po wiekach, zmitologizowało się w krótkim czasie w wyobraźni Polaków do tego stopnia, że już nie wybrzeże Adriatyku czy Atlantyku było wymarzoną riwierą, lecz właśnie Gdynia, do której wypadało przyjeżdżać po słońce, zdrowie i radość życia.



RÓZIA, JANKA I ZOSIA  
MUSIELAKÓWNY, 1930 ROK

GDYŃSKA PLAŻA

# WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

## Prasa

W przedwojennej Gdyni ukazywało się w sumie ponad 80 tytułów czasopism. Niektóre zaistniały tylko na chwilę i wkrótce zniknęły, inne wpisały się na stałe w pejzaż Gdyni i ukazywały się aż do wybuchu wojny. Codzienna prasa była nie tylko źródłem informacji, ale też miała wpływ na poczynania i postawy mieszkańców miasta. Początkowo były to gazety nadsyłane z zewnątrz, gdyż Gdynia nie miała własnej drukarni. W połowie roku 1926 wejherowska „Gazeta Kaszubska” zmieniła nazwę na „Gazeta Gdynska” i wydawana specjalnie dla mieszkańców Gdyni, Oksywi, Chyloni i Małego Kacka dostarczała porcji codziennych wiadomości. Z biegiem czasu zadomowiła się na dobre w Gdyni, tworząc lokalną redakcję z Czesławem Busakowskim jako redaktorem naczelnym. Wychodziła w nakładzie od 700 do 2000 egzemplarzy do wybuchu wojny w 1939 roku. Była przeznaczona dla szerokiego odbiorcy, informowała o wydarzeniach lokalnych, jak i z kraju i ze świata. Zajmowały ją również zagadnienia regionalne, sporo miejsca redaktorzy poświęcali kulturze, a szczególnie życiu teatralnemu Gdyni. Posiadała także swój stały odcinek powieściowy, na przykład w latach 1929-1930 drukowała „Ogniem i mieczem” Henryka Sienkiewicza. Pojawiały się w niej nowele, opowiadania, jak również poezja wybitnych polskich twórców – Jana Kasprówicza, Adama Asnyka czy kaszubskiego poety Franciszka Sędzickiego. W 1928 roku powstały w Gdyni pierwsze drukarnie: Drukarnia „Dziennika Gdynskiego” przy ulicy Świętojańskiej i Drukarnia Bałtycka przy ulicy Starowiejskiej. Pierwszą założył dziennikarz Bolesław Kiełbratowski, który zaczął w niej drukować pismo codzienne wychodzące w Gdyni. „Dziennik Gdynski” miał wyraźnie lokalny charakter, dzisiaj jest wspaniałym źródłem informacji o Gdyni, porcie, Wybrzeżu i Pomorzu z tamtych lat. Redakcja „Dziennika Gdynskiego” na bieżąco informowała gdynian o im-





prezach kulturalnych, naukowych i literackich w mieście. Dziennik przynosił też spory materiał literacki, była to jednak raczej drugorzędna literatura rozrywkowa czy fantastyczna. W dziedzinie poezji lansowano miejscowych rymopisów i poetów kaszubskich. Okresowo, w różnych latach, ukazywały się dodatki „Gwiazda Morza” i „Dodatek Niedzielny”. Kolejnym dziennikiem gdyńskim był „Kurier Bałtycki”, gazeta o zasięgu ogólnopomorskim, wydawana w latach 30. z inicjatywy sfer gospodarczych Gdyni. Redakcja akcentowała tematykę gospodarczą, gdyż dziennik miał służyć *rozwojowi portu gdyńskiego i miasta Gdyni, a przez to i Polsce i najszerzym warstwom ludności polskiej*. „Kurier Bałtycki” wychodził w nakładzie od 5 do 10 tys. egzemplarzy. Redaktorem naczelnym był Henryk Tetzlaff, a sekretarzem Witold Mężnicky – postaci bardzo zasłużone dla gdyńskiego dziennikarstwa. Na łamach „Kurier Bałtyckiego” głos zabierali m.in. Tadeusz Wenda, Julian Rummel, Napoleon Korzon, Bolesław Kasprowicz, a więc ludzie oddani całym sercem budowie miasta i portu. Działem kulturalnym kierował Artur Maria Swinarski, znany dramaturg, satyryk, poeta i tłumacz. Dodatkiem niedzielnym do „Kurier Bałtyckiego” była „Torpeda. Oczy i uszy Gdyni”, której celem było informowanie *gdynian i całego kraju o Gdyni, o tym wszystkim, co się w niej dzieje*.

Ciekawym pismem były „Opowieści Fal Morskich”, dwutygodnik redagowany przez literata Kazimierza Śliwowskiego, później przez Bolesława Justa, księgarza i bibliotekarza. Pismo dedykowane było młodzieży i poświęcone *sprawie polskiego morza i ziemi przymorskiej, kaszubskiej, by ją poznała i pokochała*.

Podobnym pismem, przeznaczonym dla szerokiego odbiorcy, był tygodnik ilustrowany „Latarnia Morska”. W podtytułach znajdowało się znamienne hasło: „Przez morze do mocarstwa”. Tygodnik ukazywał się w połowie lat 30., a jego redaktorem naczelnym był Józef Stanisław Przewłocki. Treść pisma zawierała się w czterech działach: „Życie Polaków za granicą”, „Życie portu”, „Kronika gdyńska”, „Z Gdańska” oraz „Kultura i sztuka”. W „Latarni Morskiej” pojawiały się artykuły o tematyce regionalnej, promujące kulturę kaszubską, przybliżające regionalne pieśni ludowe i zwyczaje ludu pomorskiego, jak również sylwetki wybitnych twórców regionu.

Wraz z rozwojem bazy drukarskiej zaistniało w latach 30. wiele nowych czasopism, w tym dwa nowe dzienniki – „Echo Morskie” i „Gazeta Morska”. Charakterystyczna dla tego okresu jest spora grupa czasopism lewicowych, wydawanych

## PRASA I KORESPONDENCI PISM NA TERENIE MIASTA GDYNI

„Codzienna Gazeta Handlowa” oddział Gdynia, ul. 10 Lutego 39  
 „Dziennik Bydgoski” Gdynia, ul. Morska 13  
 „Dziennik Gdyński” wychodził 6 razy w tygodniu, red. Gdynia, ul. 10 Lutego 24, drukowany w Gdyni  
 „Echo Morskie” oddział Gdynia, ul. Świętojańska 71, drukowane w Łodzi  
 „Express Ilustrowany” oddział Gdynia, ul. Batorego 4, drukowany w Łodzi  
 „Express Poranny” oddział Gdynia, drukowany w Warszawie  
 „Gazeta Gdyńska” wychodziła 6 razy w tygodniu, oddział Gdynia, ul. 10 Lutego 2, drukowana w Wejherowie  
 „Gazeta Morska Ilustrowana” wychodziła 6 razy w tygodniu, oddział Gdynia, ul. Ministra Kwiatkowskiego (gmach Pagedu), drukowana w Toruniu  
 „Gazeta Polska” oddział Gdynia  
 „Gwiazda Morza” tygodnik Akcji Katolickiej Dekanatu Gdyńskiego, drukowana w Gdyni w Zakładach Graficznych Alfonsa Szczuki, Gdynia, ul. św. Piotra 14  
 „Kurier Bałtycki” wychodził 7 razy w tygodniu, Gdynia, ul. Portowa 3/15, drukowany w Gdyni w Zakładach Graficznych Alfonsa Szczuki, w Gdynia, ul. św. Piotra 14

jako nielegalne jednodniówki czy biuletyny informacyjne. Ten typ prasy reprezentowały: „Czerwony Marynarz i Robotnik Portowy”, „Na straży” oraz „Marynarz – Rewolucjonista”.

Na gdyńskim rynku prasowym funkcjonowało także wiele pism związanych z gospodarką morską, rybołówstwem oraz czasopisma resortowe i naukowe. Były to m.in. „Wiadomości Żeglarskie”, „Żegluga”, „Przegląd Bałtycki”, „Wiadomości Portu Gdyńskiego”, „Ryba”, „Almanach Morski”, „Bandera Polska” czy „Wiadomości Portowe”. Były też gazety okrętowe: „Echo 7 Mórz”, „Gazeta Okrętowa” i „Kurier Morski”, które ukazywały się na naszych transatlantykach.

Prasa gdyńska odegrała bardzo ważną rolę w życiu kulturalnym miasta i była istotnym czynnikiem jego rozwoju. Skupiła najbardziej dynamiczną część inteligencji gdyńskiej. W październiku 1929 roku powstało Koło Dziennikarzy w Gdyni, a od 1930 roku miał tu swą siedzibę oddział gdyński Polskiej Agencji Telegraficznej, działający do wybuchu wojny.

„Kurier Poznański” oddział Gdynia, ul. Szkolna 10  
 „Kurier Warszawski” oddział Gdynia, ul. 10 Lutego 24  
 „Orędownik” oddział jak „Kurier Poznański”  
 „Polska Zbrojna” – oddział Gdynia  
 „Torpeda” tygodnik, Gdynia, ul. Świętojańska 32, drukowana w Drukarni Gdańskiej  
 „Wiadomości Portu Gdyńskiego” Wydawnictwo „PAT”, Gdynia, ul. Świętojańska 10, drukowany w Gdyni w Zakładach Graficznych Alfonsa Szczuki, w Gdynia, ul. św. Piotra 14  
 I.K.C. oddział Gdynia, ul. Świętojańska 44 („Światowid”, „Tempo Dnia”, „As”, „Na Szerokim świecie”, „Raz Dwa Trzy”)

## AJENCJE PRASOWE

A.T.E. („Dziennik Poznański”), Gdynia, ul. Lipowa 1  
 Biuletyn Izby Przem.-Handl., Gdynia, ul. 10 Lutego 24, drukowany w Zakładach Graficznych Bolesława Szczuki w Wąbrzeźnie  
 „Iskra” Gdynia, ul. Inżynierska 9, Orłowo  
 P.A.T., Gdynia, ul. Świętojańska 10

*Księga Adresowa Gdyni, 1937/1938*



**KURIER BAŁTYCKI**  
 JEDYNY PORANNY DZIENNIK  
 GDYNI,  
 GDAŃSKA  
 I WYBRZEŻA  
 całkowicie  
 redagowany i drukowany w Gdyni



## Samochody

1 stycznia 1938 roku zarejestrowanych było w Gdyni 618 samochodów, w tym m.in. 397 osobowych i 109 taksówek (pozostałe to ciężarowe). Na 10 tys. mieszkańców przypadało ich 54 i był to wskaźnik wyższy niż w Warszawie. Nie wiadomo, kiedy pojawił się w Gdyni pierwszy samochód. Z pewnością sensację wzbudzały limuzyny polityków i inżynierów przyjeżdżających do Gdyni w związku z decyzją o budowie portu na początku lat 20. Pierwszymi właścicielami samochodów byli: kupiec Juliusz Hundsdorf i Jan Skwiercz, który zafascynowany widokiem fordów, ujrzanego przed dworcem w Gdańsku, pojechał do Berlina i wkrótce na ulicach Gdyni pojawiła się pierwsza taksówka – ośmiocylindrowy dodge. Jan Skwiercz był pierwszym gdyńskim dilerem samochodów. W latach 30. prowadził na rogu ulic 3 Maja i Starowiejskiej przedstawicielstwo mercedesa, opła i buicka na Pomorze oraz fordów na całą Polskę. Firma Auto-Centrala Bracia Skwiercz mieściła na ulicy Starowiejskiej 37, a na narożniku ulicy 3 Maja Skwierczowie wybudowali salon wystawienniczy z serwisem, recepcją i dystrybutorem paliwa dla klientów. W 1936 roku przy ulicy Świętojańskiej 110 otwarto przedstawicielstwo „Polskiego Fiata”. W ówczesnych reklamach polski fiat 500 miał opinię najoszczędniejszego samochodu świata. Spalał poniżej 6 l na 100 km, rozwijał prędkość 85 km/h, był wygodnym, dwuosobowym samochodem z „obszernym pomieszczeniem na bagaż”, kosztował 3800 zł. Czteruosobowego fiata 508 z dwoma kołami zapasowymi, kierunkowskazem, zderzakami i kompletem narzędzi gdyński salon oferował za 5400 zł. Fiaty cieszyły się dużym powodzeniem wśród zamożnych mieszkańców Gdyni.

Przy ulicy 10 Lutego 31, w budynku Funduszu Emerytalnego BGK, funkcjonowały Stałe Targi Samochodowe, gdzie można było kupić samochody i motocykle używane, jak również części zapasowe do fordów.

W 1938 roku rozpoczął działalność Salon Samochodowy Jana Patalasa, mieścił się na rogu ulic Świętojańskiej i Lipowej. Prasa donosiła, że idąc śladem wytycznych naszego rządu w kierunku motoryzacji kraju, salon Jana Patalasa ma na składzie samochody o niedoścignionej jakości pod względem pięknej i modnej linii, jak i trwałości.

Wraz z rozwojem motoryzacji powstawały stacje benzynowe. Jedną z pierwszych była stacja Stanisława Wirpsy, kolejna znajdowała się w Chyloni, koło Lipowego Dworu. Większość warsztatów i salonów prowadziła swoje stacje paliw.

Od 1929 roku można było zdobyć w Gdyni

ni prawo jazdy. Pierwszą szkołę jazdy założył Adolf Sajewicz, w latach późniejszych funkcjonowały także Samochodowe Kursy Mielnika przy ulicy Zygmunta Augusta 9.

Pasją zmotoryzowanych gdyńców były rajdy samochodowe. 31 maja 1936 roku został powołany do życia Automobilklub Morski. Była to wówczas organizacja elitarna, skupiająca inteligencję i arystokrację. Inauguracją działalności był rajd do Juraty, w którym wzięło udział 85 automobilistów. W późniejszych latach rajd ten nazwano „Złotem do Morza” i już tradycyjnie otwierał sezon. W 1939 roku klub liczył 203 członków.



KURS KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH, GRABÓWEK, 1929 ROK

**STALE**  
**TARGI SAMOCHODOWE**  
GDYNIA, 10 LUTEGO 31 (GMACH B. G. K.)



Posiadamy na składzie  
65 wozów osobowych okazjnych  
używanych od 1.000 zł.  
9 wozów ciężarowych używanych  
10 motocykli z przysiępkami i mota

J.W.A.G.A. Sprzedaż części zapasowych do Ford Junior de Luxe i Ford Standard  
masz oliwy, opon i t. d.



Auto-Centrala Bracia Skwiercz, ul. Starowiejska 37  
 Polski Fiat, ul. Świętojańska 110  
 Salon Samochodowy Jana Patalasa,  
 róg ul. Świętojańskiej i Lipowej  
 Stałe Targi Samochodowe, ul. 10 Lutego 31

*Księga Adresowa Gdyni, 1937/1938*



#### STACJE BENZYNOWE

Firmy „Gazolina”, ul. Świętojańska,  
 dom Hebla, sprzedawca – Hebel J.

Firmy „Gazolina”, Szosa Gdańska,  
 dom M.T.K., sprzedawca – M.T.K.

Firmy „Gazolina”, Szosa Gdańska,  
 dom Poznańskiego, sprzedawca  
 – Poznański

Nowacki i Wirpsza, ul. św. Jana, dom  
 Runkla, sprzedawca – Runkel K.

„Standard Nobel”, ul. 10 Lutego, dom  
 Sikorskiej, sprzedawca  
 – Gwozdzewski L.

„Standard Nobel”, ul. Podjazdowa,  
 róg 10 Lutego, sprzedawca  
 – Słupski A.

„Standard Nobel”, Port, ul. Polska,  
 sprzedawca – firma „Pantarei”

„Standard Nobel”, ul. Starowiejska,  
 hotel „Staro – Gdyński”,  
 sprzedawca – Grzegowski Fr.

„Standard Nobel”, Szosa Gdańska,  
 „Małgorzata”, sprzedawca  
 – Łyczkowski Cz.

„Standard Nobel”, Chylonia,  
 „Dwór Lipowy”, sprzedawca – Sikorski

„Standard Nobel”, Chylonia, dom  
 Vossowej, sprzedawca – Vogel

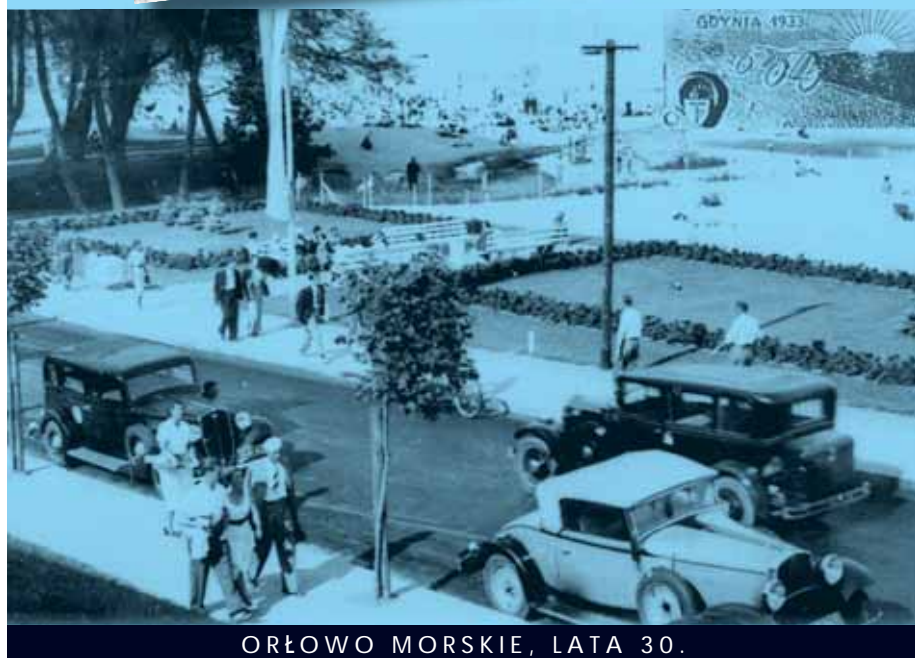
#### KURSY PRAWA JAZDY

Kierowców Samochodowych  
 i Motocyklowych przy Instytucie  
 Handlu Morskiego, Szosa Gdańska,  
 gmach własny

Kierowców, Szemiot W., ul. Abrahama,  
 dom Malewskiej

Samochodowe Kursy Mielnika,  
 ul. Zygmunta Augusta 9

*Księga Adresowa Gdyni, 1933*



ORŁOWO MORSKIE, LATA 30.



## Kino

W połowie lat 20. priorytetowe inwestycje w Gdyni związane były przede wszystkim z budową portu i infrastruktury miasta, która powinna realizować komunalne, socjalne, usługowe i kulturalne potrzeby mieszkańców. Gdynia miała być miastem nie tylko pracy, ale także prężnym ośrodkiem kultury. Otwierało się więc ogromne pole do działania dla ludzi z inicjatywą, którzy widzieli w rozwijającym się dynamicznie mieście swą wielką szansę.

W 1926 roku przybył z Warszawy Brunon Zieliński i na rogu ulicy 10 Lutego i 3 Maja (dawna ulica Bolesława Chrobrego) wybudował pierwsze gdyńskie kino – „Czarodziejka”. Był to skromny budynek z widownią na 400 miejsc i nosił miano kino-teatru. Właściciel reklamował je w niebanalny sposób – za pomocą płyt chodnikowych, m.in. na ulicy 10 Lutego, Placu Kaszubskim i na ulicy Portowej, na których widniała nazwa i adres kina. Władze miasta z burmistrzem Augustynem Krause na czele wyraziły zadowolenie, że powstała w mieście placówka kulturalna, która będzie pełniła funkcje wychowawcze i edukacyjne. Na scenie „Czarodziejki” odbywały się występy aktorów i teatrów zawodowych oraz niedzielne poranki dla dzieci i młodzieży. Na ekranie królowały westerny, ale wielkim powodzeniem cieszyły się także filmy z gatunku płaszczka i szpada. Widzowie zachwycali się przygodami kolejnych Tarzanów z olimpijczykiem Johnny Weissmullerem w roli głównej, zaśmiewali do łez na komediach z Chaplinem, podziwiali dzieła klasyków literatury, wystarczy wspomnieć ekranizację *Quo vadis*, *Wiatru od morza* czy *Pożegnania z bronią*. Do 1931 roku wszystkie filmy wyświetlane w Gdyni były nieme. Na ekranie pojawiały się napisy z kwestiami, których z braku dźwięku nie mogli wypowiedzieć aktorzy, a nieodłącznym elementem kina był pianista. Kino działało do roku 1936, gdy dzierżawa działki wygasła, a miasto miało inne plany związane z tym miejscem. Wkrótce

stanął tam nowoczesny budynek mieszkalny Funduszu Emerytalnego BGK.

W 1928 roku kpt. Stanisław Schmidt otworzył drugie gdyńskie kino pod nazwą „Morskie Oko” na 300 miejsc. Mieściło się w sali budynku „Casina”. 21 lutego 1931 roku wyświetlono w *Morskim Oku* pierwszy w mieście film dźwiękowy – *Paradę młodości* z Mauricem Chevalierem w roli głównej. Aparatura dźwiękowa amerykańskiej firmy Western Electric kosztowa-

ła 150 tys. zł, a przed seansem widzowie wysłuchali arii z opery Verdiego *Rigoletto* w wykonaniu Jana Kiepurę. Pierwszy film dźwiękowy na świecie zaprezentowano w USA zaledwie 4 lata wcześniej, był nim słynny *Śpiewak jazzbandu*. „Morskie Oko”, po generalnym remoncie w 1929 roku, zwiększyło swą widownię do 430 miejsc, z czego 60 miejsc znajdowało się na balkonie. Sala kinowa została oświetlona 48 elektrycznymi lampami, a sufit



„BODEGA”, LETNIA KAWIARNIA,  
A PO SEZONIE – NAJTAŃSZE KINO W GDYNI



KINO „LIDO” W GALERII MORSKIEJ MARIANA MOKWY

zdobiło 2800 złotych gwiazd. Salę wykorzystywano też na występy artystyczne, rauty, bale, koncerty muzyczne i akademie z okazji uroczystości państwowych. Właściciel „Morskiego Oka” kpt. Stefan Schmidt angażował się w różnego rodzaju akcje charytatywne. W 1930 roku zbierano pieniądze na zakup organów do kościoła NMP na ulicy Świętojańskiej. Kino włączyło się w tę akcję pokazami filmu *Deszcz róż*, którego fabuła przybliżała postać św. Teresy. Dwudniowy dochód wyniósł 4 tys. złotych, co pokryło połowę kosztów zakupu organów.

Oba kina cieszyły się ogromną popularnością wśród widzów i w latach 30. powstały kolejne gdyńskie przybytki X Muzy. W 1930 roku w koszarach marynarki wojennej otwarto kino (późniejsze „Mewa”), w którym seanse odbywały się raz w tygodniu. Działalność zainaugurowało filmem *Z dnia na dzień – wojna polsko-rosyjska*. Rok później, przy Skwerze Kościuszki 14, Kazimierz Peszkowski otworzył kino „Bajka”, które mogło pomieścić 200 widzów i to dorosłych, gdyż wyświetlano tam tzw. filmy odważne, czyli frywolne. Niestety, „Bajka” nie speł-

#### KINA

„Bajka”, Skwer Kościuszki 14, kamienica Zygmunta Peszkowskiego  
 „Bodega” (obecnie parking przy ul. Zawiszy Czarnego)  
 „Czarodziejka”, ul. Bolesława Chrobrego (obecnie ul. 3 Maja)  
 „Gwiazda”, ul. Świętojańska 36  
 „Lido”, ul. 3 Maja, Galeria Morska Mariana Mokwy  
 „Morskie Oko”, Bulwar Nadbrzeżny, w budynku lokalu „Casino”  
 „Polonia”, Skwer Kościuszki 10, kamienica Stanisława Pręczkowskiego

niała standardów bezpieczeństwa technicznego, dlatego też wkrótce została zamknięta.

Brunon Zieliński, przedsiębiorczy założyciel „Czarodziejki”, po odrzuceniu w 1936 zezwolenia na dalsze prowadzenie kina, nie dał za wygraną i uruchomił nowe kino w lokalu „Bodega”. Budynek stał nad morzem, na terenie dzisiejszego parkingu przy ulicy Zawiszy Czarnego i był połączeniem kina z letnią kawiarnią.



KINO „MORSKIE OKO” W BUDYNKU RESTAURACJI „CASINO”

#### RAPSODIA BAŁTYKU

Film fabularny  
 Produkcja: Polska  
 Rok produkcji: 1935  
 Premiera: 25 października 1935  
 Dane techniczne: 2660 m, 82 min.

**W** filmie wzięły udział: Morski Dywizjon Lotniczy i Marynarka Wojenna. Trzej przyjaciele – Adam, Zygmunt i Jerzy – służą w eskadrze wodnopłatowców marynarki wojennej w Gdyni. Przed laty Adam Halny zakochał się w młodej dziewczynie, nie wiedząc, że jest ona narzeczoną jego przyjaciela ze szkoły oficerskiej, Zygmunta Zatorskiego. Lojalność kazała mu się wtedy usunąć. Po latach spotykają się znowu. Ewa jest już żoną Zygmunta, ale Adam nie potrafi jej zapomnieć. W czasie lotu nad morzem podczas silnej burzy samolot ulega awarii i lecący nim Adam i Zygmunt znajdują się w śmiertelnym niebezpieczeństwie. Ta dramatyczna sytuacja nie tylko pozwala przetrwać, ale jeszcze umacnia ich przyjaźń i usuwa raz na zawsze wszelkie między nimi nieporozumienia.

#### Ekipa

Reżyseria: Leonard Buczkowski  
 Współpraca reżyserska: Jakub Orłowski, Aleksander Pękalski  
 Scenariusz: Konrad Tom  
 Scenariusz-pomysł: Zbigniew Lasocki  
 Dialogi: Jan Adolf Hertz  
 Zdjęcia: Albert Wywerka  
 Scenografia: Jacek Rotmil, Stefan Norris  
 Muzyka: Tadeusz Górzyński  
 Słowa piosenki (-ek): Jerzy Jurandot  
 Dźwięk: Stanisław Rochowicz  
 Charakteryzacja: Rudolf Ohlschmidt  
 Konsultacja: Jim Poker (marynistyka)  
 Kierownictwo literackie: Jan Adolf Hertz  
 Kierownictwo produkcji: Marian Czauski  
 Produkcja: Imago-Fox-Film  
 Atelier: Falanga  
 Laboratorium: Falanga  
 Obsada aktorska:  
 Maria Bogda (Janka Zatorska), Barbara Orwid (Ewa Zatorska), Adam Brodzisz (Adam Halny), Mieczysław Cybulski (Zygmunt Zatorski, mąż Ewy), Jerzy Marr (Jerzy Jedyński), Lala Górka (Jędrus Zatorski), Stanisław Sielański (Przędza), Paweł Owerło (komandor Zieliński), Maria Kaupe (śpiewaczka), Monika Carlo (Franciszka)



Było to najtańsze kino w Gdyni, bilet kosztował tylko 54 grosze. Brakowało w nim wentylacji, więc w przerwach między seansami pracownicy rozpylali na koszt właściciela różnego rodzaju pachnidła, by „odświeżyć” nieco atmosferę. Kariera „Bodegi” skończyła się po dwóch latach, gdyż jesienią 1938 roku budynek spłonął. Ostatnią projekcją była ekranizacja *Trędowatej* Heleny Mniszkówny.

W 1937 roku w kamienicy wydzierżawionej od Stanisława Pręczkowskiego przy Skwerze Kościuszki powstało nowoczesne kino „Polonia” (powojenna „Goplana”) z 460 miejscami na widowni. Po raz pierwszy pojawiły się w Gdyni numerowane krzesła, ustawione amfiteatralnie względem ekranu i sceny oraz 4 wyjścia na miasto. Nowością była także kurtyna odsłaniająca ekran na czas seansu.

W tym samym roku malarz marynista, Marian Mokwa, w swojej Galerii Morskiej przy ulicy 3 Maja otworzył kino „Lido” (po wojnie „Atlantic”), wierząc, że seanse przyciągną także miłośników malarstwa. Salę kinową po obu stronach zdobiło 40 obrazów o tematyce marynistycznej. Na piętrze była czynna sala wystawowa oraz kabina operatorów.

Poza śródmieściem funkcjonowały od 1937 roku małe kina dzielnicowe: w Chyloni powstało „Lily”, po nim „Miraż” w Orłowie i na Grabówku – „Zorza”.

Tuż przed wojną, w marcu 1939 roku, na ulicy Świętojańskiej 36, naprzeciw kościoła NMP, otwarto najnowocześniejsze i największe kino w mieście – „Gwiazdę” (powojenną „Warszawę”). Nazwa pochodziła od dekoracyjnej gwiazdy umieszczonej na suficie. Klimatyzowana sala kinowa mieściła 1000 widzów, którzy mogli zasiąść w wygodnych, wyściełanych fotelach. Do ich dyspozycji były też prze-

stronne hole, szatnie, toalety i kawiarnia. Działalność kina zainaugurowała projekcja polskiego filmu *Kłamstwo Krystyny* w reżyserii Henryka Szaro, z Elżbietą Barszczewską w roli głównej.

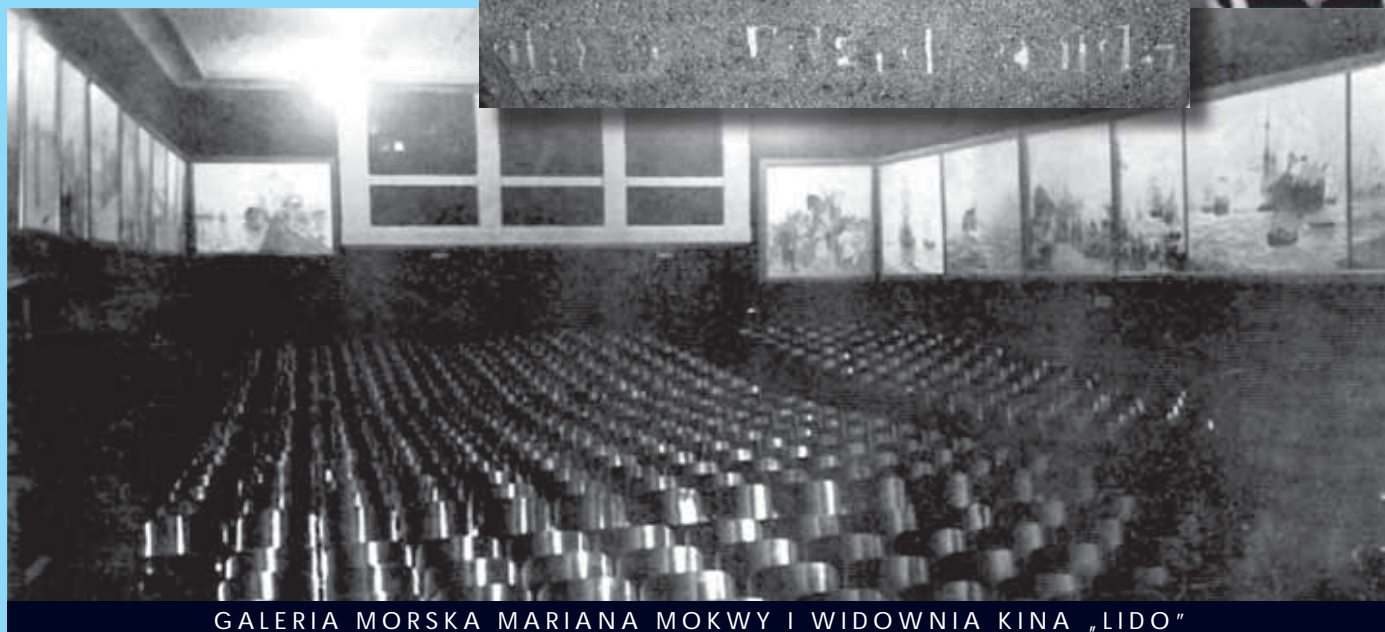
W 1937 roku we wszystkich kinach gdyńskich sprzedano 815 tys. biletów. Miłośnicy kina w Gdyni mieli szansę obejrzenia najgłośniejszych filmów swoich czasów – *Trędowatej*, *Pana Tadeusza*, *Znachora*, *Płomiennych serc*, *Szpiega w masce* i wielu innych polskich produkcji. Kino

światowe reprezentowały komedie Chaplina, westerny z Tomem Mixem czy Kenem Maynardem, widzów czarował także pirat bez skazy Eroll Flynn oraz Douglas Fairbanks jako nieustraszony Zorro.

X Muza w młodym mieście nad morzem znalazła wielu wielbicieli i poczuła się jak u siebie, nic więc dziwnego, że dzisiejsza Gdynia w dniach Festiwalu Polskich Filmów Fabularnych jest niekwestionowaną stolicą polskiego kina.



PŁYTA CHODNIKOWA REKLAMUJĄCA KINO „CZARODZIEJKA”



GALERIA MORSKA MARIANA MOKWY I WIDOWNIA KINA „LIDO”



## Przestępczość

**G**dynia w okresie XX-lecia międzywojennego przekształciła się w krótkim czasie z małej wioski liczącej 1300 mieszkańców (1922 rok) w dynamiczne miasto ze 120 tysiącami mieszkańców w roku 1939. Lawinowy napływ ludności, brak mieszkań, duża liczba bezrobotnych wpływały na pojawianie się różnego rodzaju przestępczości. Osiedla slumsów – „Pekin”, „Drewniana Warszawa”, „Meksyk”, „Wzgórze Bernarda” czy „Budapeszt” były wylęgarnią patologii społecznej, a co za tym idzie, także przestępczości. Funkcjonowały w nich szulernie, meliny złodziejskie, podrzędne burdele, a nawet, podobno, w chińskiej dzielnicy, czyli w „Pekinie” – palarnia opium. Plagą były kradzieże. W nadmorskim mieście, szczególnie w sezonie letnim, pole do popisu mieli kieszonkowcy, zwani w nomenklaturze złodziejskiej „dolinierzami”. Działali pojedynczo bądź w grupach, w środkach komunikacji miejskiej, w kinach, teatrach, na wiecach, a nawet na pogrzebach. Bardzo często do Gdyni na „gościnne występy” przybywali „wykwalifikowani” dolinierze z Warszawy, Łodzi czy innych miast Polski, traktując Gdynię jako swego rodzaju Eldorado. Okradali letników na plaży, w kafejkach czy autobusach, ale także terenem ich działania był Dworzec Morski, zwłaszcza w dniach, gdy do portu przyplływały transatlantyki, przywożący na swym pokładzie reemigrantów z dolarami w portfelu.

Lokalną złodziejską specjalnością były grabieże portowe. Okradano załogi zagranicznych statków, a także kradziono towary składowane w magazynach portowych. Działy tu bandy tzw. kundów portowych, czyli włóczęgów żyjących trochę z cinkciarstwa, trochę z naciągania, a przede wszystkim z kradzieży. Ich łupem padała biżuteria, garderoba, pieniądze, lornetki itp. Wchodzili na pokład statków razem z robotnikami pracującymi przy przeładunku, korzystali z zamieszania i okradali puste, marynarskie kajuty, zabierając wszystko, co przedsta-

wiało jakkolwiek wartość i nadawało się do sprzedaży.

Podczas zimy kradziono przede wszystkim węgiel z wagonów kolejowych. Do portu gdyńskiego docierały magistralą węglową wprost z kopalni na Śląsku pociągi z węglem, który był najważniejszym towarem eksportowanym przez Gdynię. Lepianki, blaszanki, ziemianki i wszelkiego rodzaju budy „dzikich dzielnic” trzeba było czymś ogrzać, stąd istniał ogromny popyt na tani węgiel, sprzedawany w małych ilościach, na wiadra czy kosze. Złodzieje, gdy pociąg zwalniał przed zjazdem na bocznice, wskakiwali do wagonów, ładowali węgiel do worków, zrzucali je i sami zeskakiwali, co często kończyło się tragicznie – łamali nogi lub ginęli pod kołami pociągu. Szacuje się, że podczas każdej zimy „znikało” w ten sposób kilka wagonów węgla, który trafiał nie tylko do najbiedniejszych, policja podejrzewała, że część zamożnych domów również była opalana węglem pochodzącym z kradzieży. Z wagonów kolejowych ginęły także towary kolonialne – cytrusy, kawa, herbata i przyprawy.

Portowy charakter miasta i masowy napływ młodych mężczyzn sprzyjał prostytucji, która nie była w świetle prawa przestępstwem, ale często towarzyszyło jej stręczycielstwo, gwałty czy aborcja, a więc zjawiska o charakterze przestępczym.

Bliskość Wolnego Miasta Gdańska i morskiej granicy państwa przyczyniały się do rozkwitu przemytu oraz szmuglowania ludzi, czyli blindziarstwa. Część blindziarzy to młodzi chłopcy pragnący zasmakować morskiej przygody czy wielkiej włóczęgi. Inni decydowali się na ten ryzykowny krok z powodów ekonomicznych – „za chlebem”. Przestępcami byli jednak najczęściej nie ci, którzy próbowali się „zablińdować” w różnych zakamarkach statków, lecz ci, którzy organizowali takie wyjazdy, zdzierając z biedaków ostatnie pieniądze i nie dając żadnej gwarancji na powodzenie przedsięwzięcia. Często takie „biuro podróży” organizowało fał-

szywe dokumenty i niby legalną pracę za granicą, a wszystko zwykle kończyło się w portowym komisariacie policji.

Zjawiskiem powszechnym był szmugiel. Z gdańskiej strefy wolnocłowej przemycano zwłaszcza alkohol, najczęściej polski spirytus, który był tam o wiele tańszy niż w Polsce, czyli w Gdyni. Dobrze zorganizowane szajki przemysłników dostarczały nielegalny alkohol nie tylko do gdyńskich lokali, ale miały swoich odbiorców w całym kraju. Szmuglowano także papierosy, cytrusy, kawę, jedwab, a więc wszystko to, co w legalnym obrocie było luksusowe i drogie.

Rozwijające się w szybkim tempie miasto nie było wolne od różnego rodzaju afer gospodarczych czy skandali korupcyjnych, które raz po raz wstrząsały gdyńską opinią publiczną. Słynna była afera związana z budową gdyńskiej poczty, podczas której dopuszczono się milionowych nadużyć, czy sensacje dotyczące Towarzystwa Budowy Osiedli, gdy okazało się, że „fachowe kadry” dopuściły się poważnych zaniedbań i niedopatrzeń w budowie tanich domów i zdefraudowały bardzo duże sumy pieniędzy.

