



GDYNIA

80 WIDOKÓW

GDYNI, PORTU i WYBRZEŻA

GDYNIA

NAKŁADEM „NASZEJ KSIĘGARNI”, SP. AKC.
ZWIĄZKU NAUCZYCIELSTWA POLSKIEGO
WARSZAWA, ROK 1934.

**W albumie niniejszym umieszczone są zdjęcia
następujących urzędów, firm i osób:**

URZĘDU MARYNARKI WOJENNEJ

Z. MARCINKOWSKIEGO

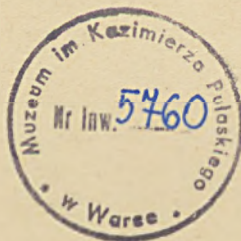
H. PODDĘBSKIEGO

PHOTO-PLATU

FOTO-ELITE

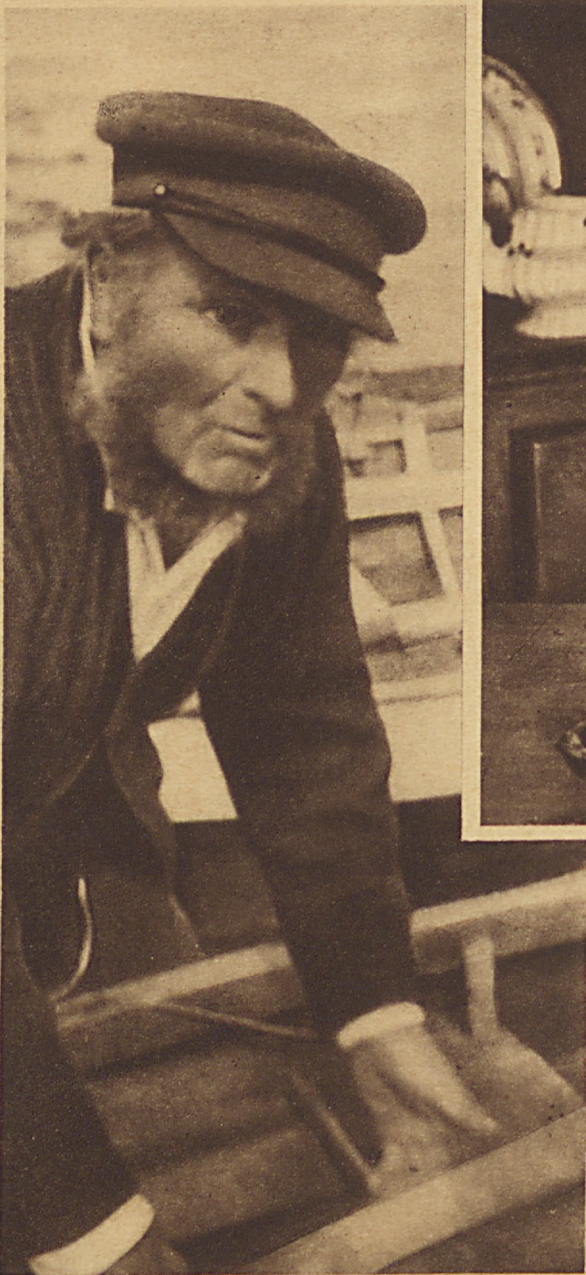
FOTO-AVE

E. RAULIN





FALA BAŁTYKU.



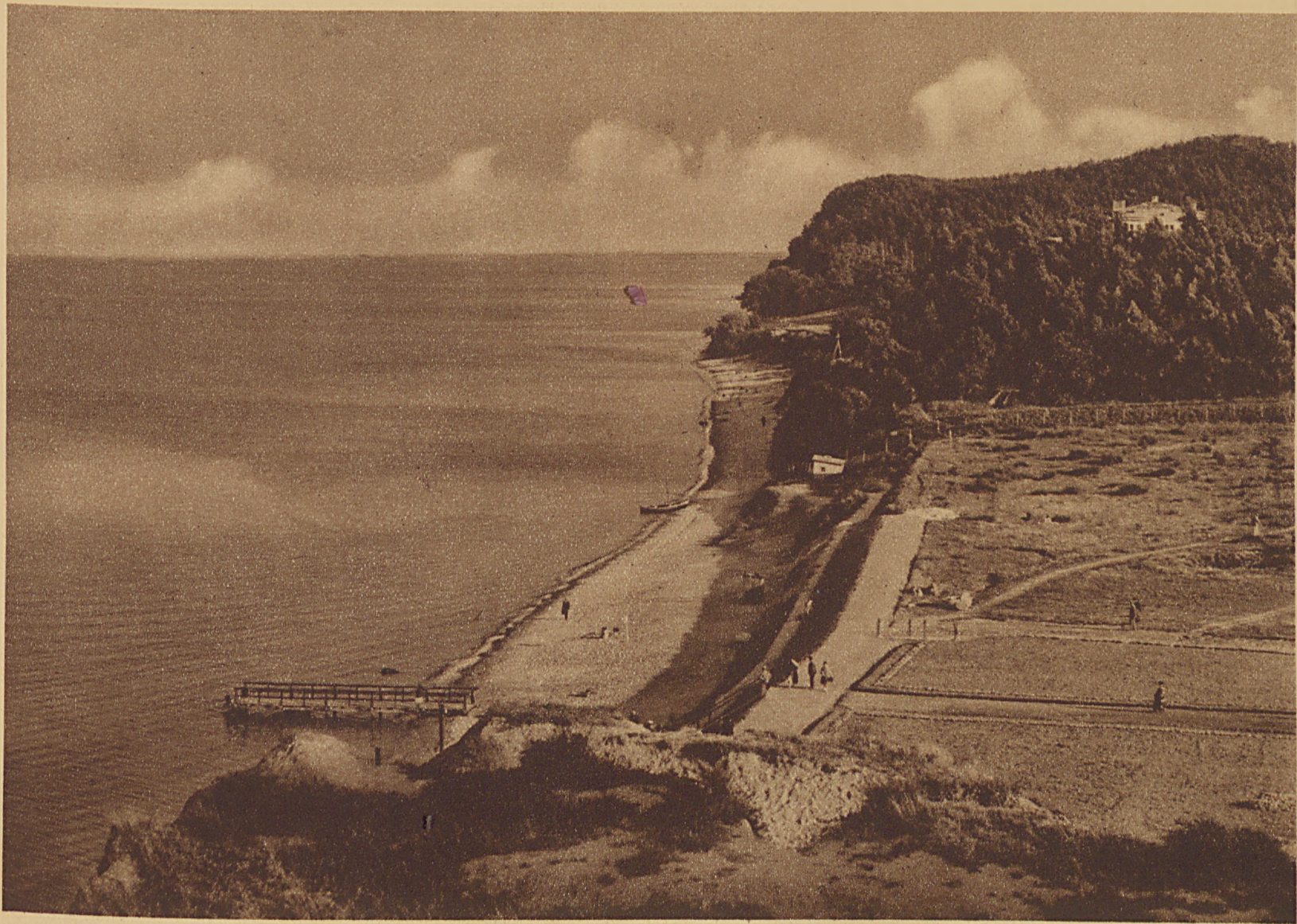


BULWARY, PLAŻA I WIDOK NA PORT.

REGULACJA OSYPUJĄCEGO SIĘ BRZEGU.



UREGULOWANE
WYBRZEŻE.



PLAŻA W KAMIENNEJ GÓRZE.



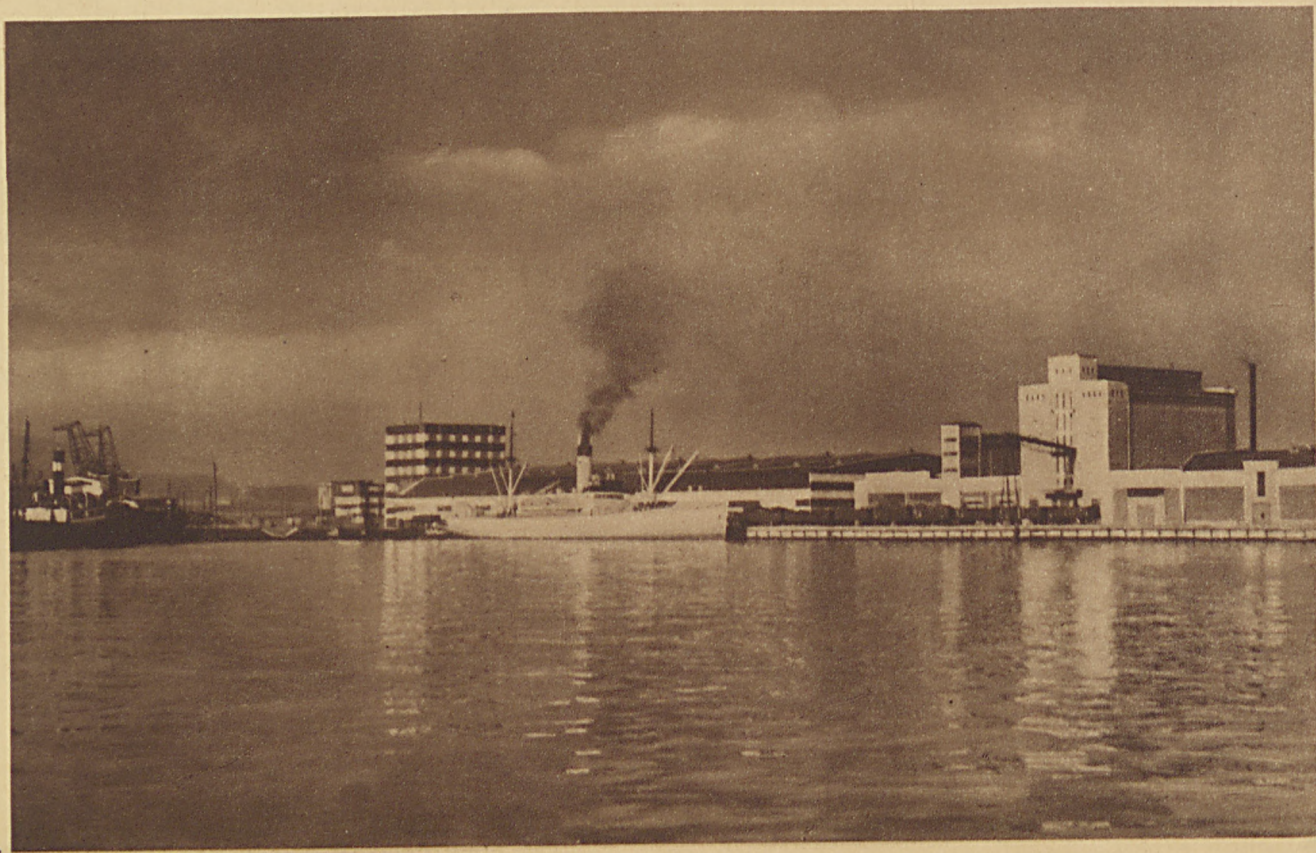
MORZE I ŁAMACZE FAL O ZACHODZIE SŁOŃCA.



MAGAZYN ŁUSZCZARNI RYŻU.

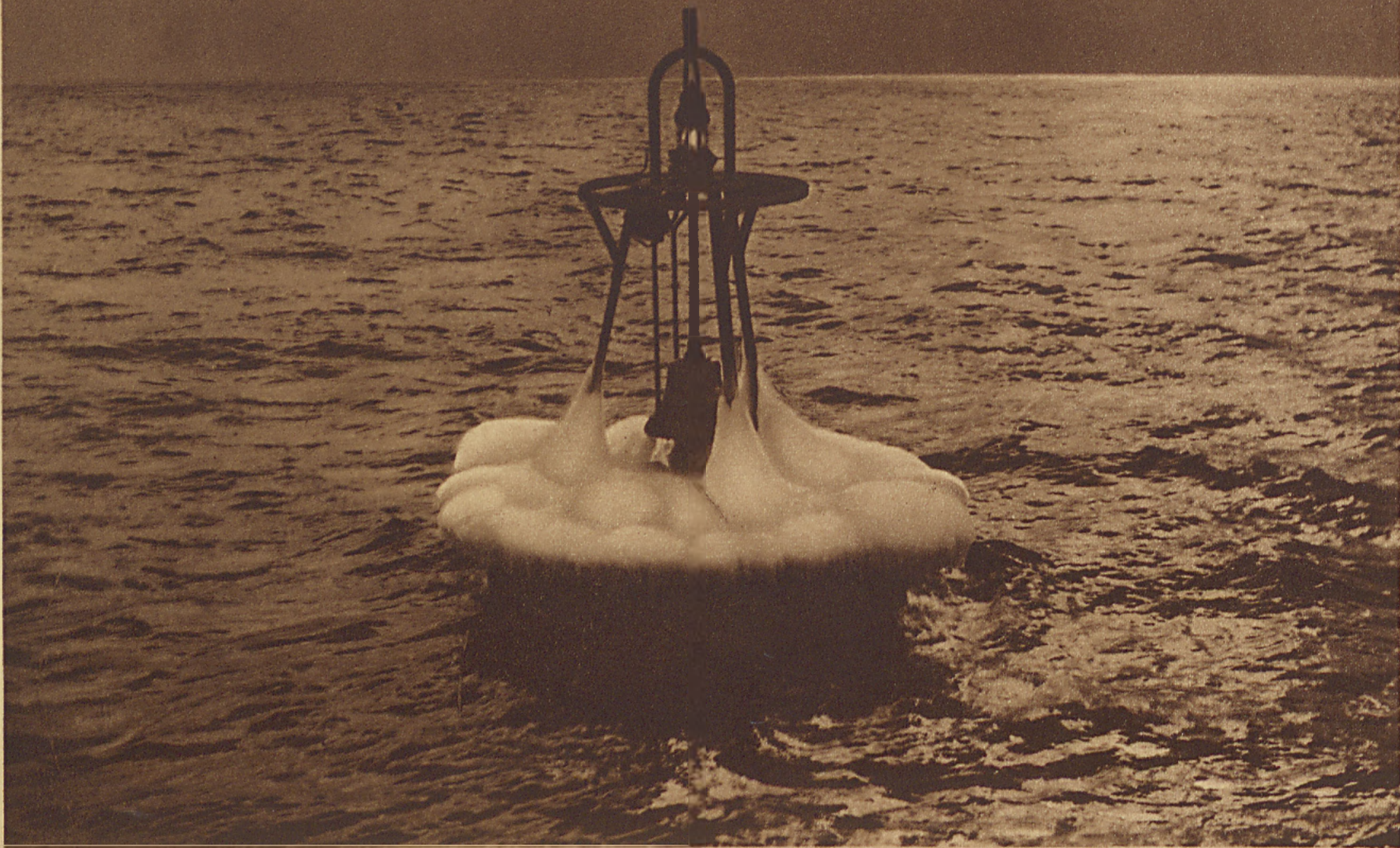


OLEJARNIA NA
NABRZEŻU INDYJSKIM.





WIDOK NA PORT W NOCY.



OBMARZNIĘTA BOJA WJAZDOWA PORTU GDYŃSKIEGO.



DWORZEC MORSKI.

INSTYTUT HANDLU MORSKIEGO
I TECHNIKI PORTOWEJ.



URZĄD MORSKI.



DWORZEC KOLEJOWY ZA CZASÓW NIEMIECKICH.



OBECNY DWORZEC KOLEJOWY.



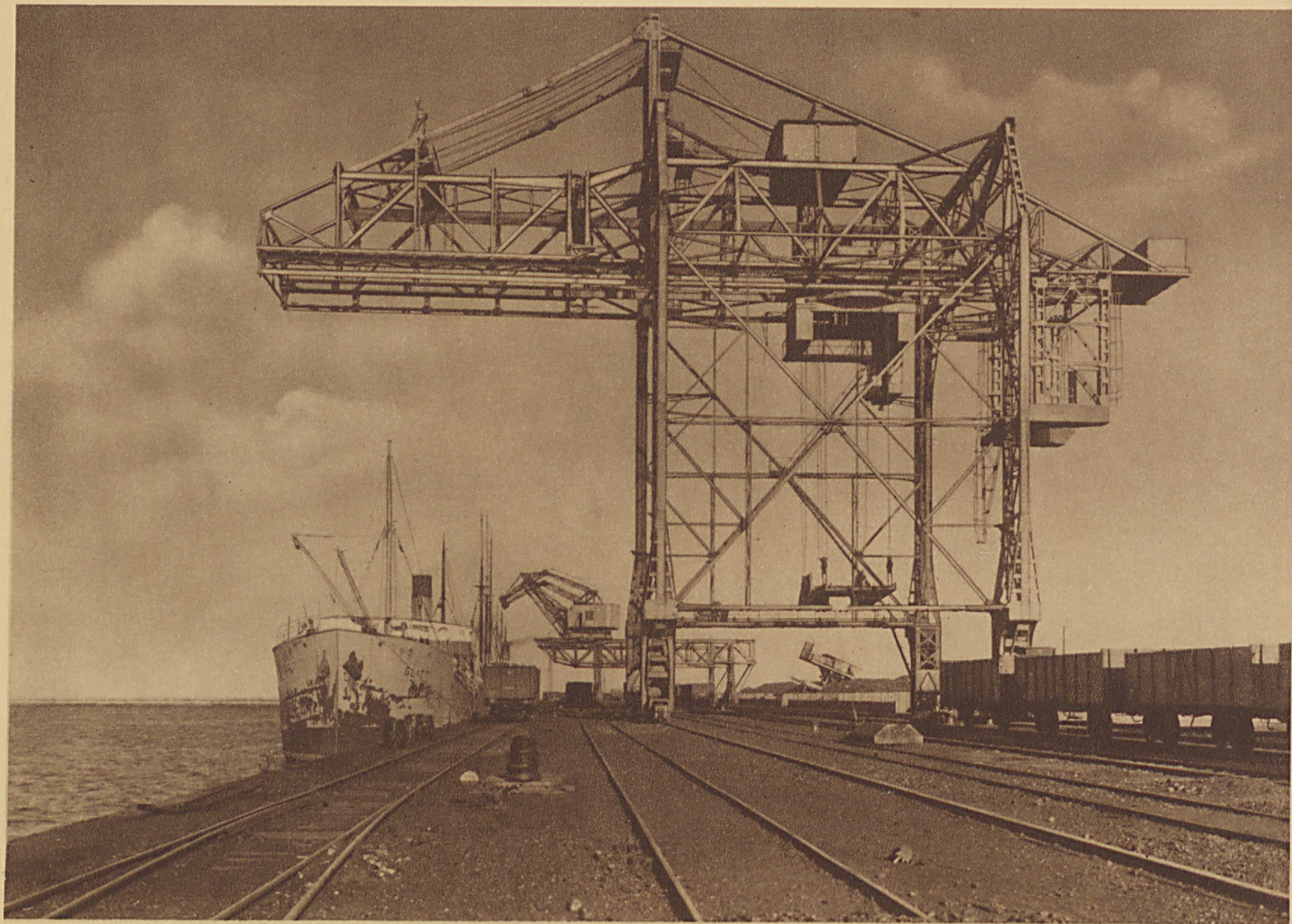
FRAGMENT ULICY Z 1920 R.



FRAGMENT ULICY Z 1933 R.



WIDOK NA PORT Z MOŁA WĘGLOWEGO.



DŹWIG - WYWROTNICA, PRZESYPUJĄCY CAŁE WAGONY WĘGLA NA OKRĘT.

ULICA 10-GO LUTEGO.

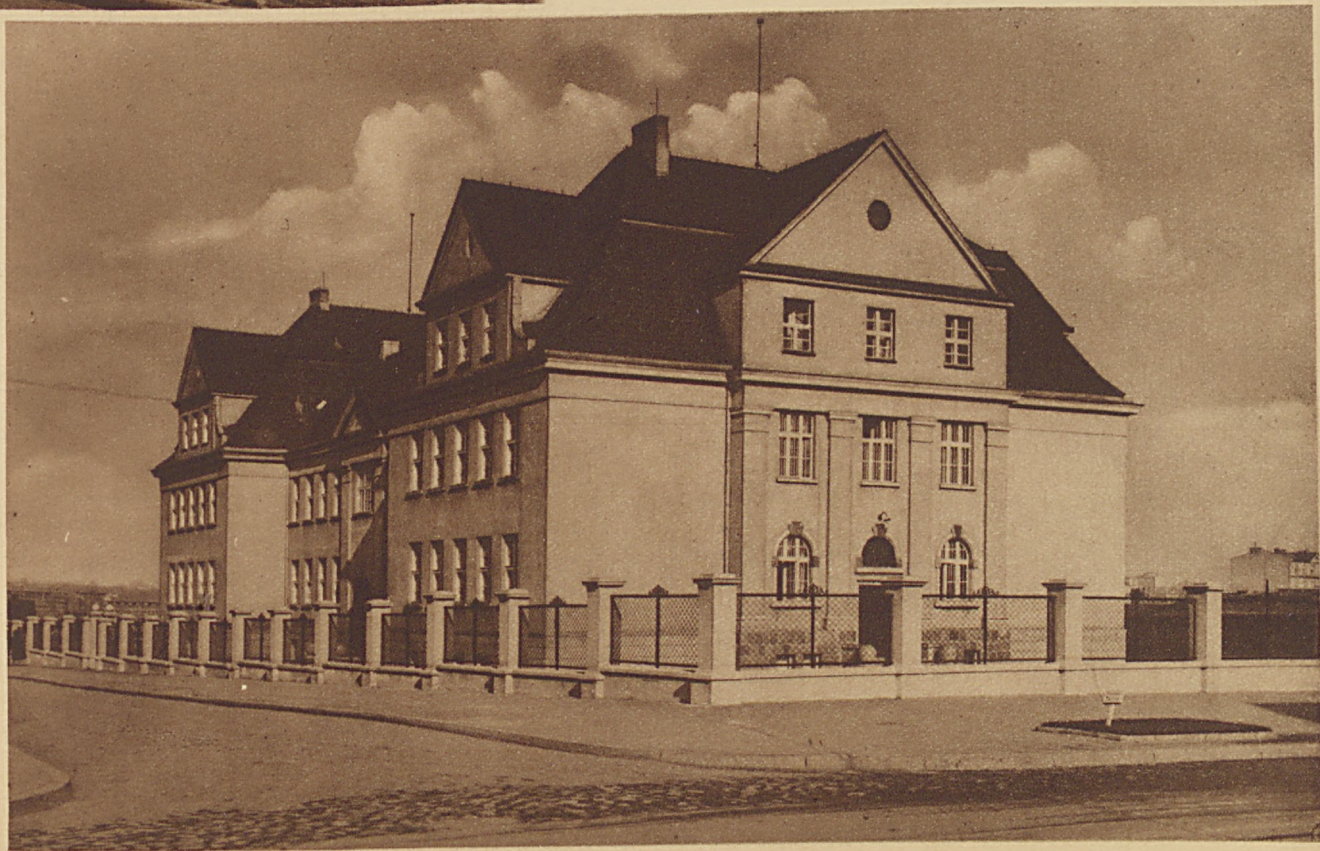


FRAGMENT STAREJ I NOWEJ GDYNI.



BLOKI DOMÓW MIESZKALNYCH.

SZKOŁA POWSZECHNA I URZĄD POCZTOWY ZA CZASÓW
NIEMIECKICH.

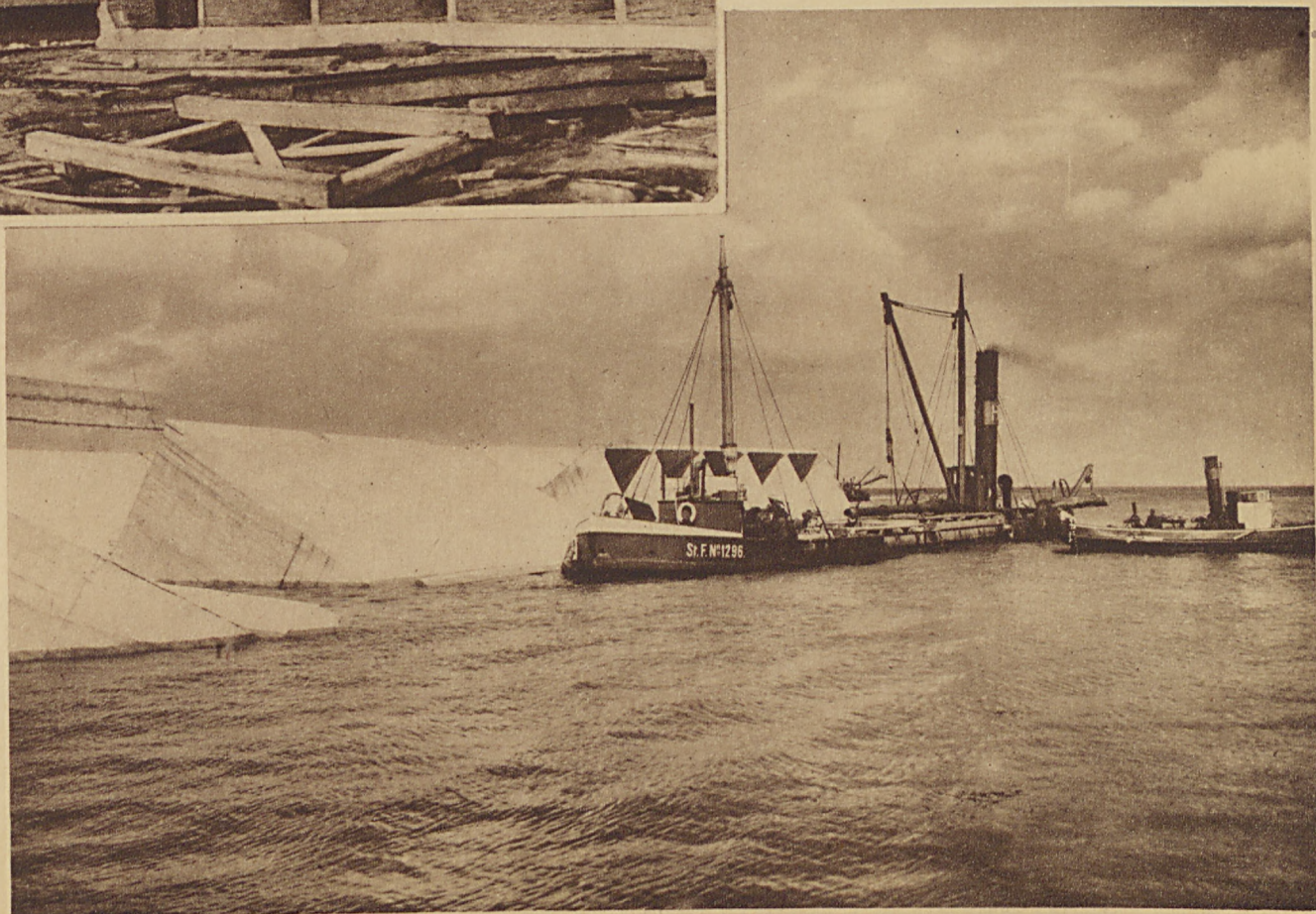
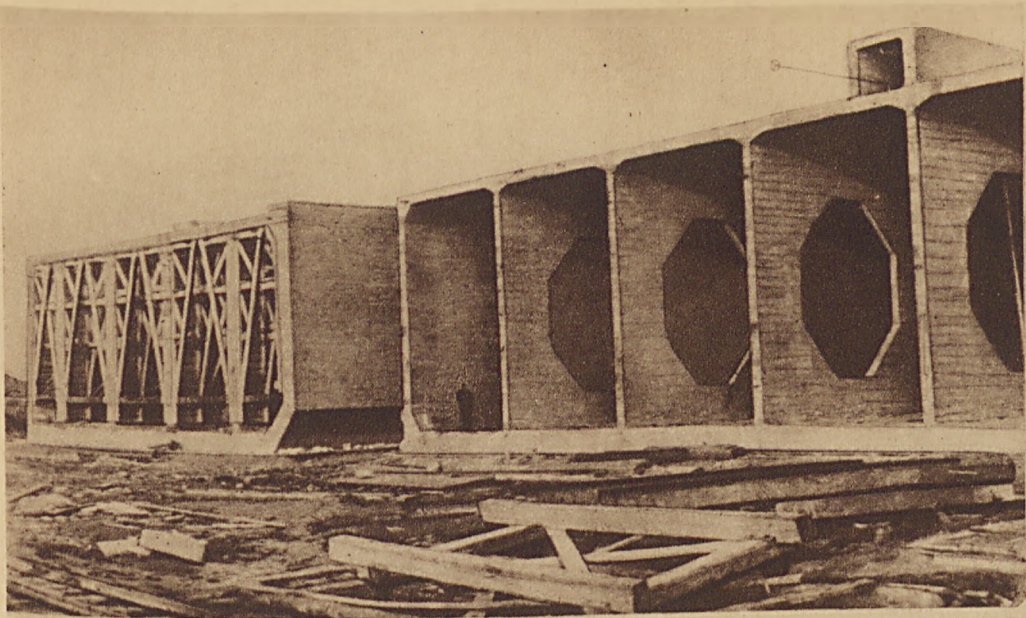


OBECNA
SZKOŁA POWSZECHNA.



GMACH URZĘDU POCZTOWO-TELEGRAFICZNEGO.

KESONY DO UMACNIANIA NABRZEŻY.



ZATAPIANIE KESONÓW.



DRAGA SSĂCA.

KAPITANAT PORTU.



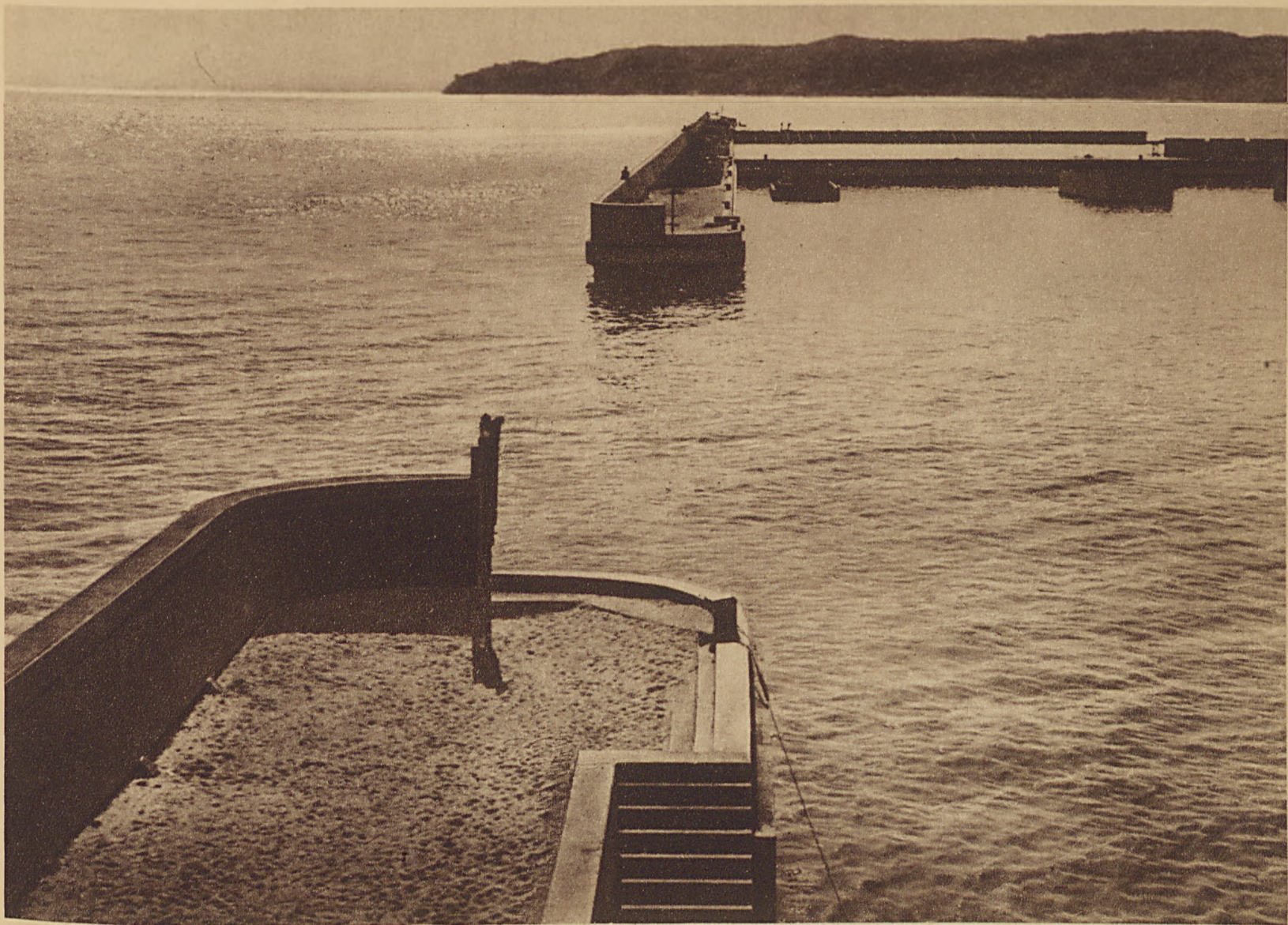
WIDOK NA BULWARY.

OLINOWANIE STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA”.



MARYNARZE NA POKŁADZIE STATKU „DAR POMORZA”.





FALOCHRONY PRZY WJEZDZIE DO PORTU.



WIDOK NA PORT Z KAMIENNEJ GÓRY



STATKI W PORCIE.



OKRĘT TRANSATLANTYCKI „POLONJA”.

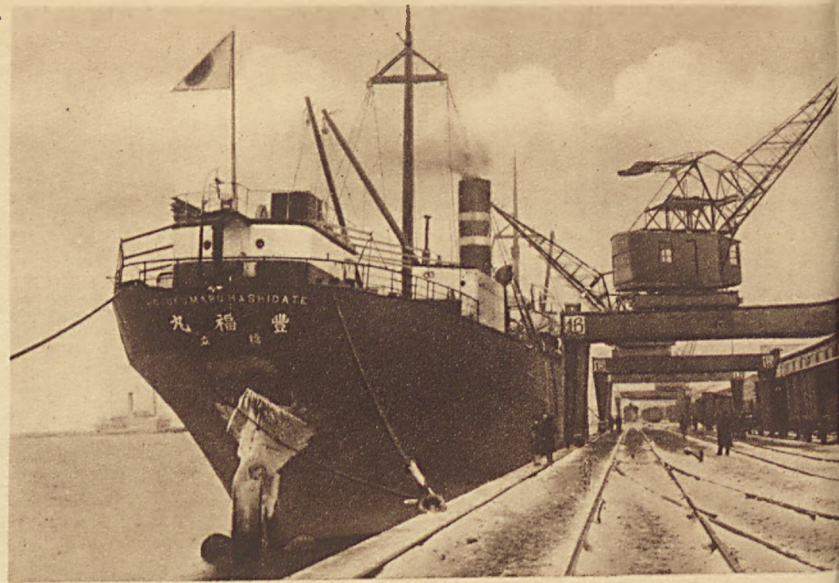


OKRĘTY WOJENNE W PORCIE.

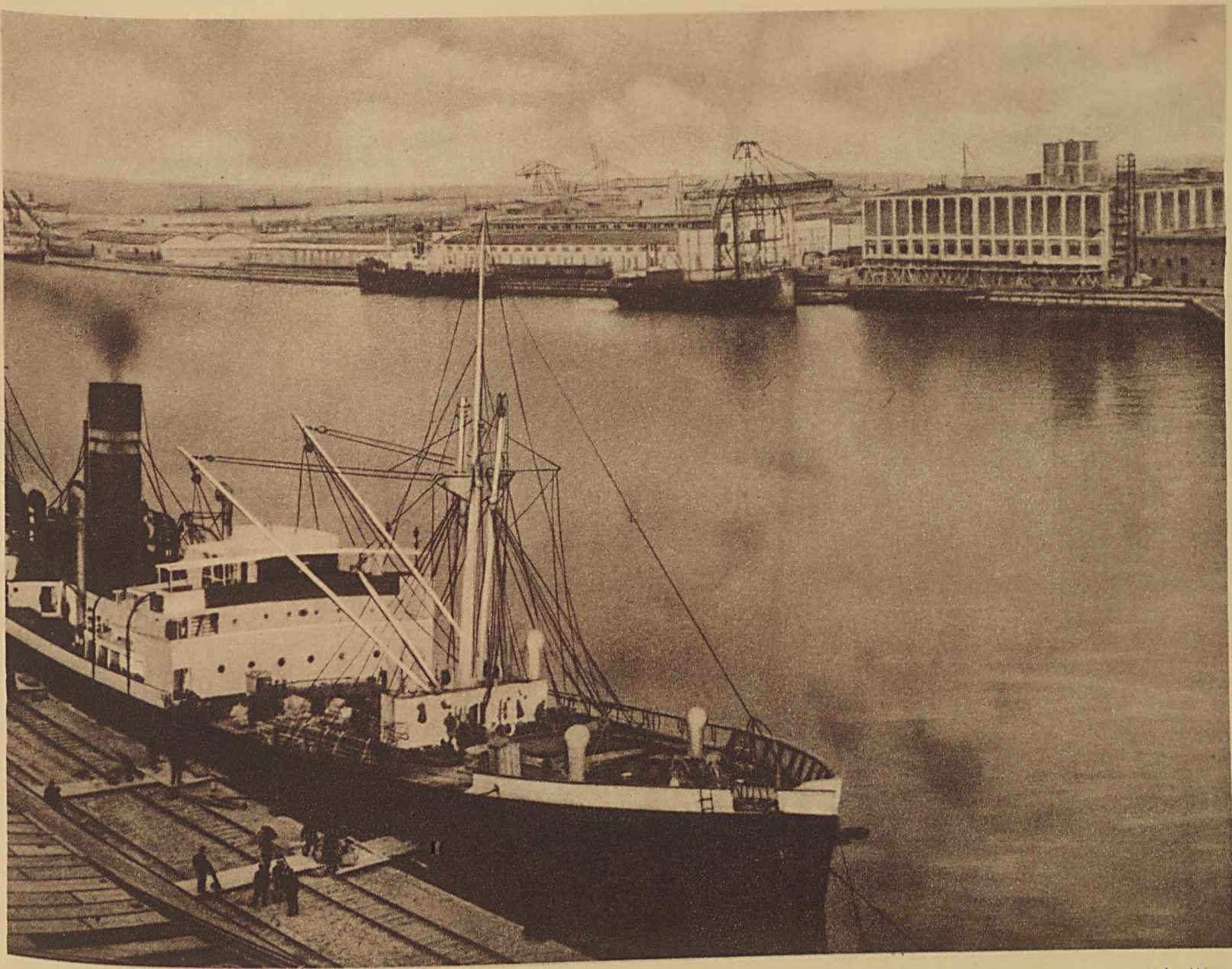


PRZYJAZD DO PORTU OKRĘTU TRANSATLANTYCKIEGO „PUŁASKI”.

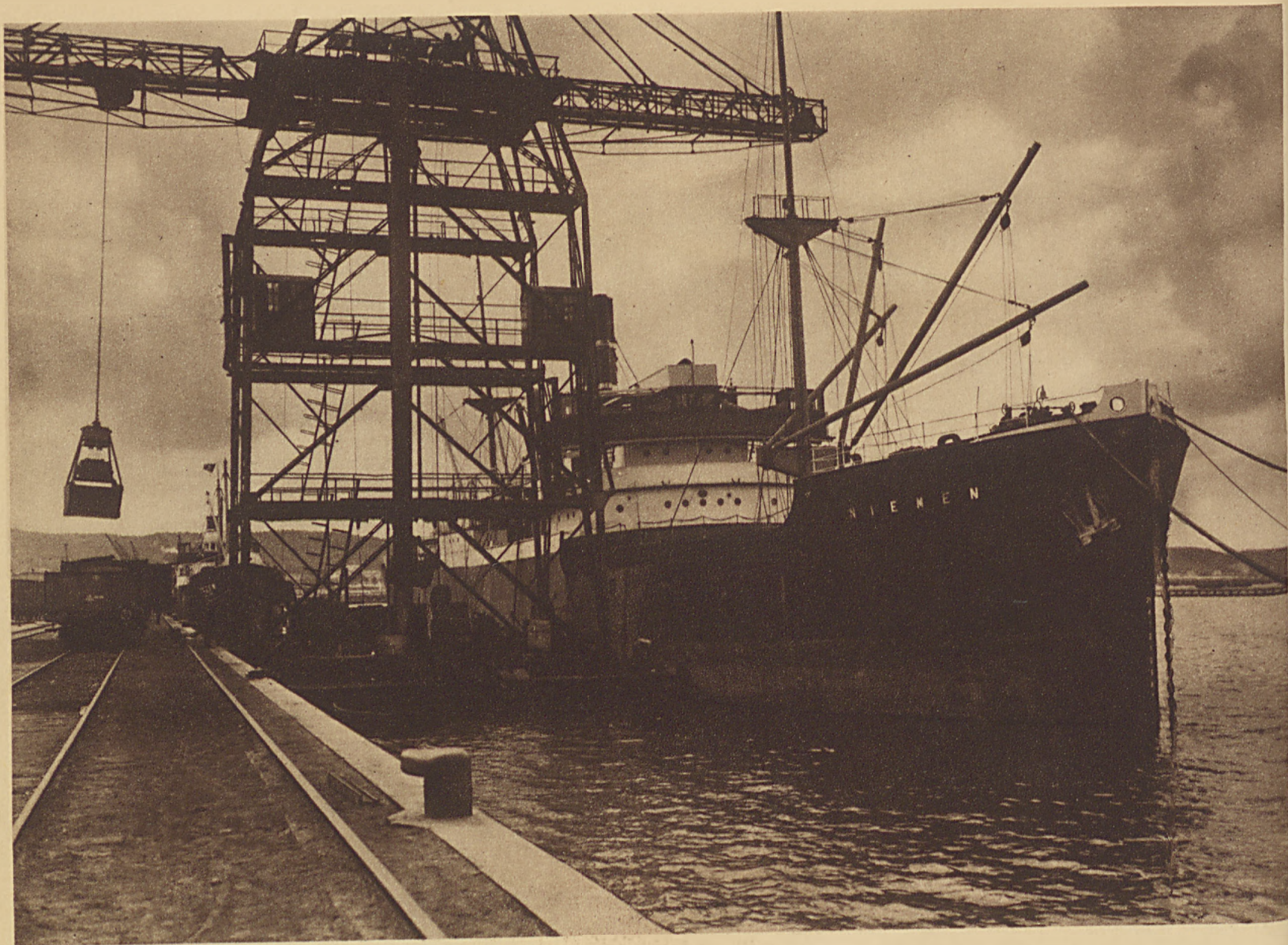
JAPONSKI OKRĘT HANDLOWY.



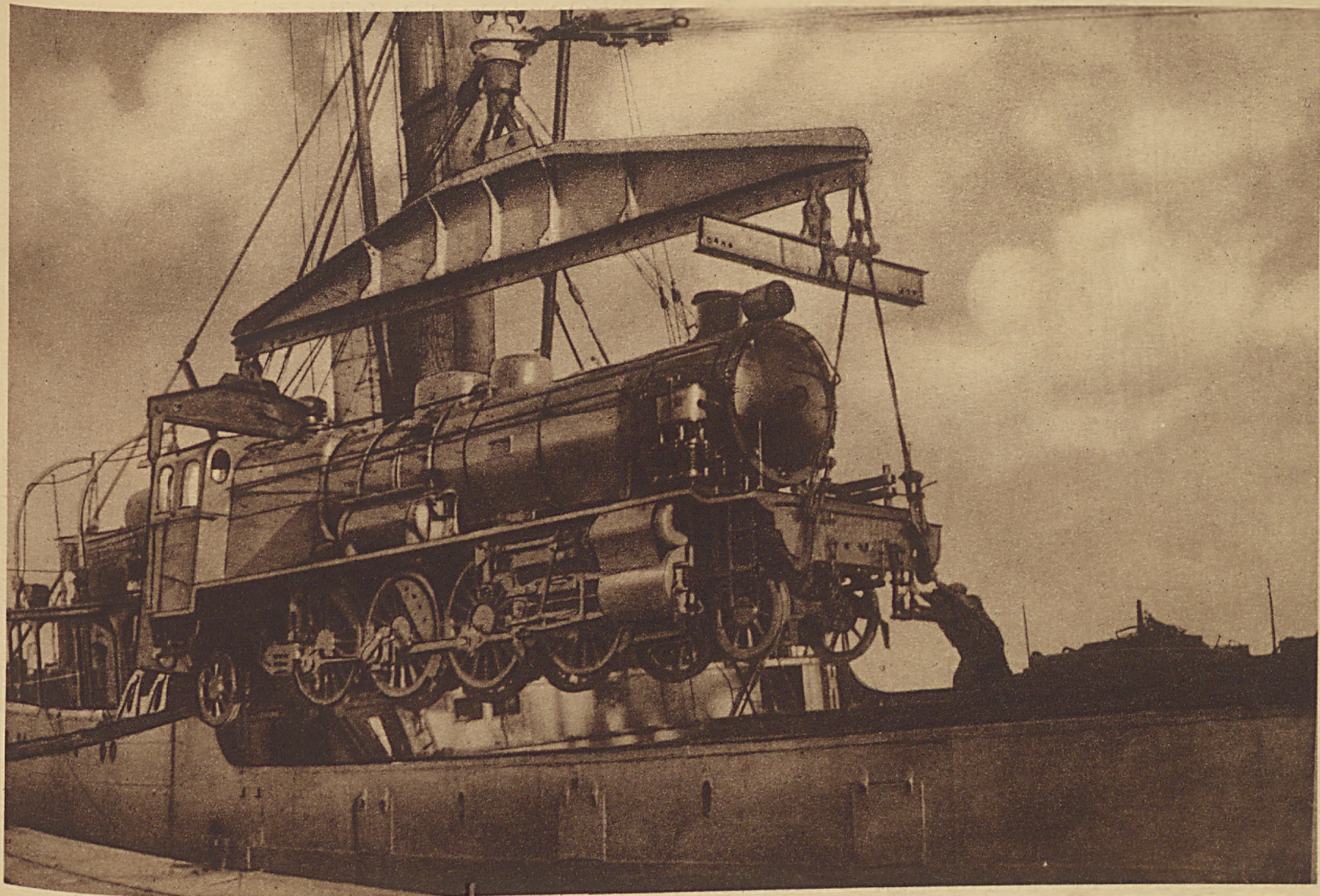
POLSKIE OKRĘTY HANDLOWE.



BASEN IM. MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO.



DZWIG PŁYWAJĄCY.



ŁADOWANIE NA OKRĘT POLSKICH PAROWOZÓW DLA MAROKKA.



W MAGAZYNIE ŁUSZCZARNI RYŻU.
W MAGAZYNIE ŁUSZCZARNI RYŻU.

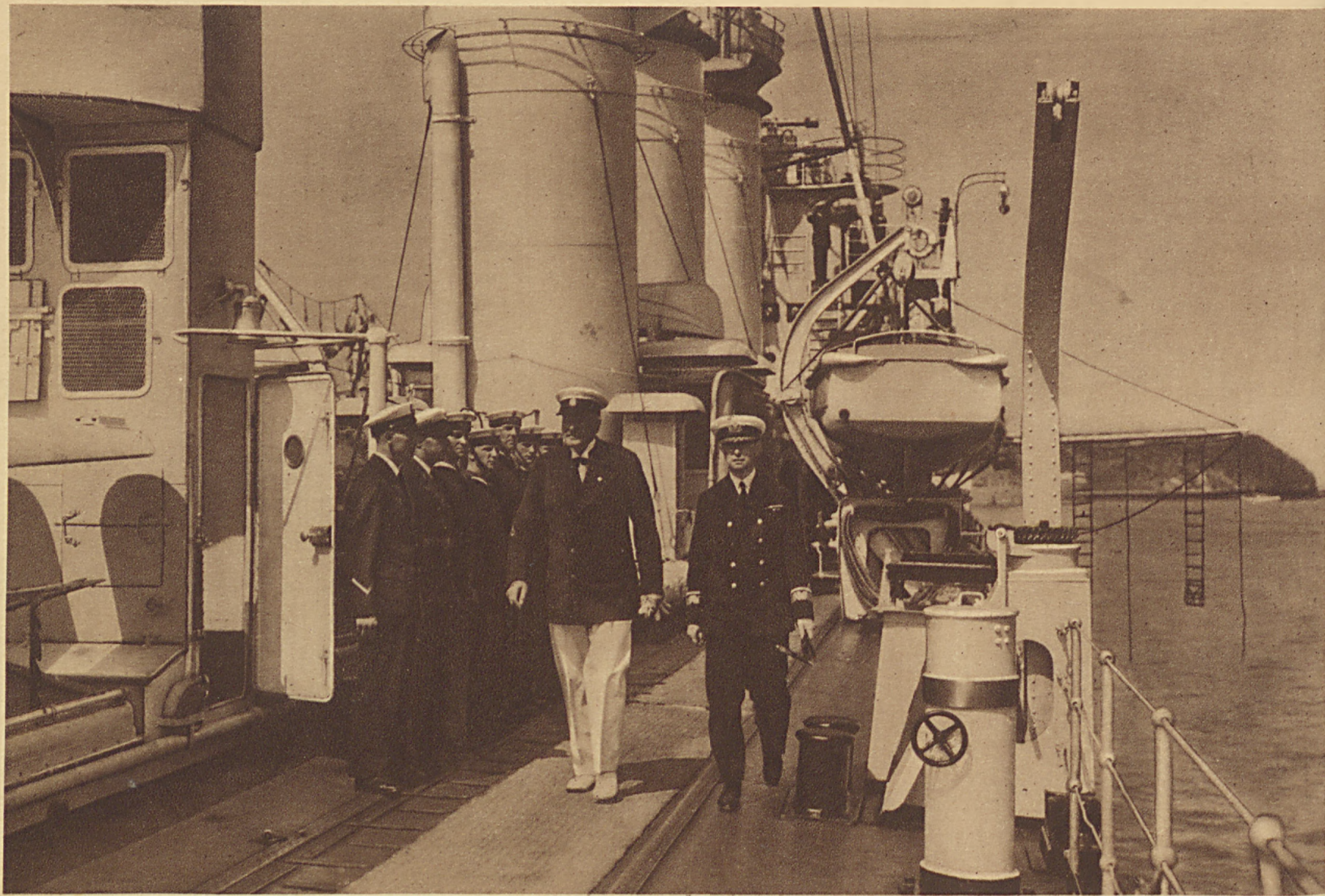
SKŁADY TOWARÓW DROBNICOWYCH



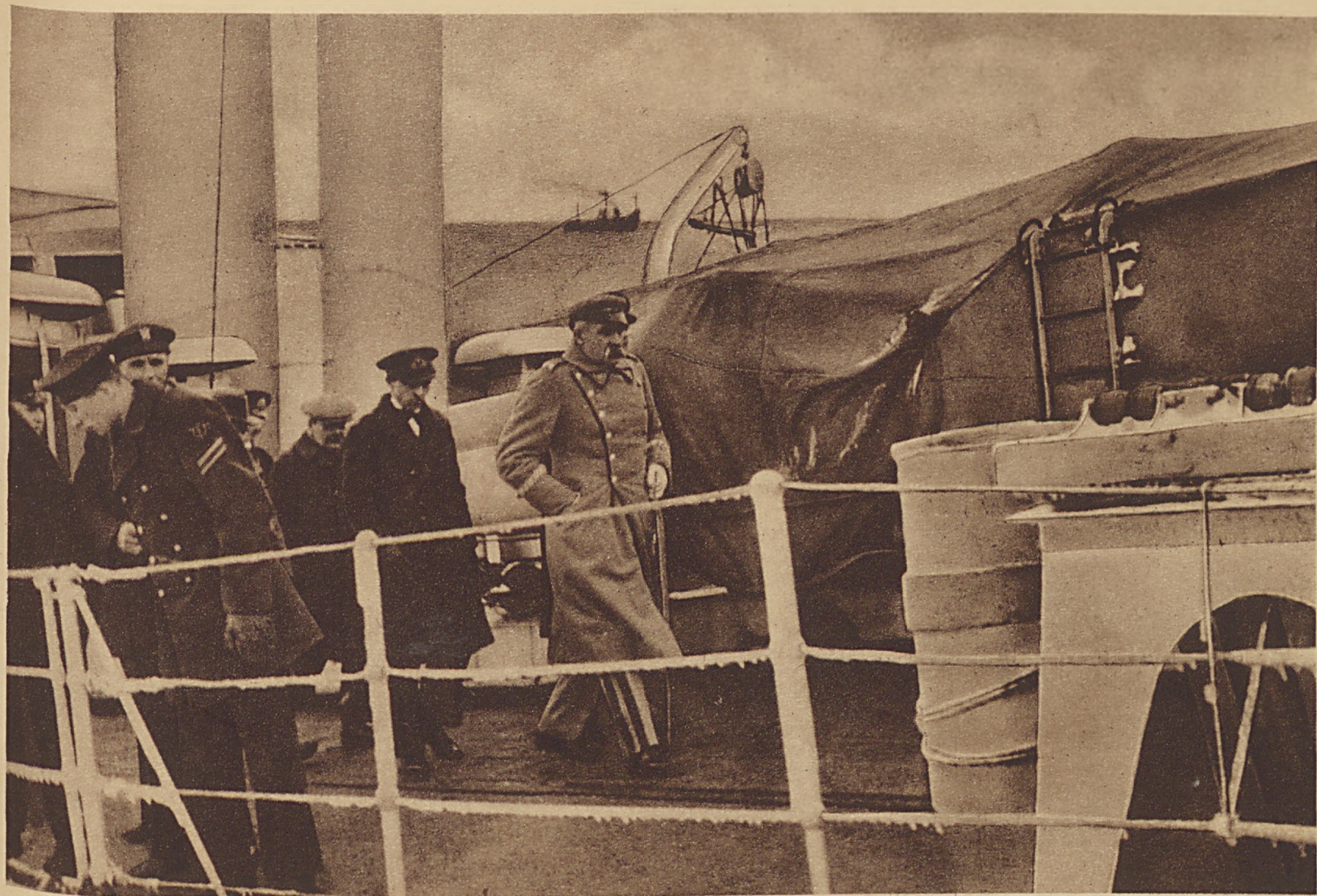


11

KONTRTORPEDOWIEC „WICHER”



PAN PREZYDENT NA POKŁADZIE OKRĘTU WOJENNEGO „WICHER”.



MARSZAŁEK PIŁSUDSKI NA OKRĘCIE WOJENNYM „WICHER”.



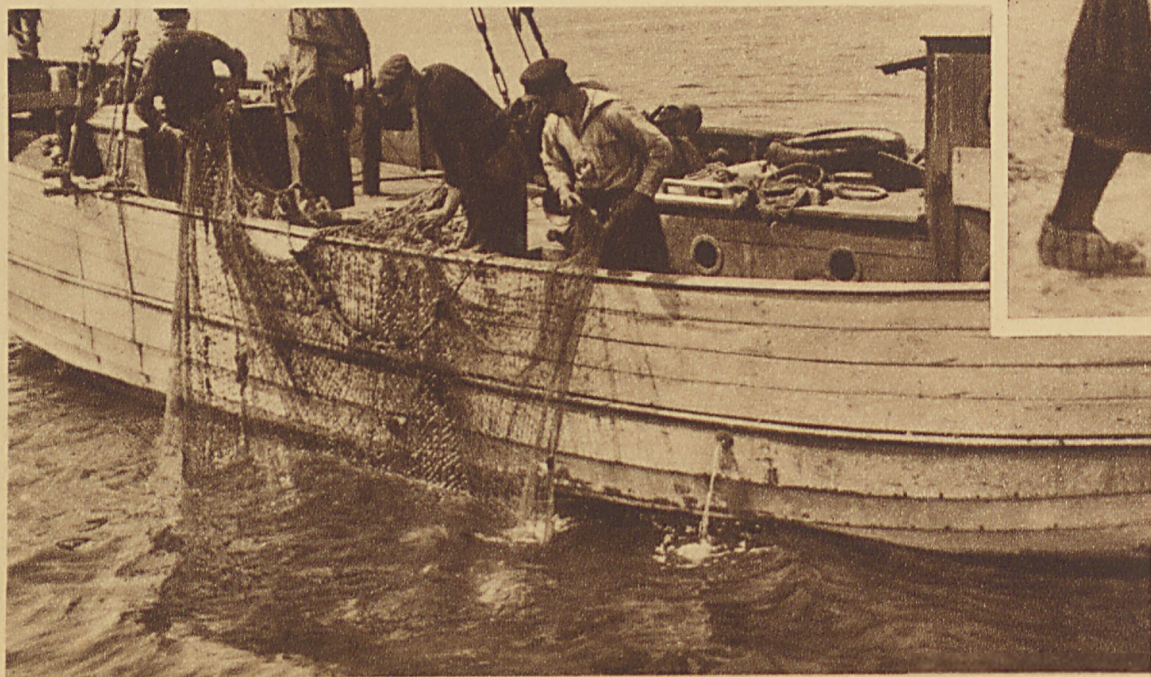
GMACH DOWÓDZTWA FLOTY W OKSYWIU.



WNĘTRZE CHATY RYBACKIEJ.



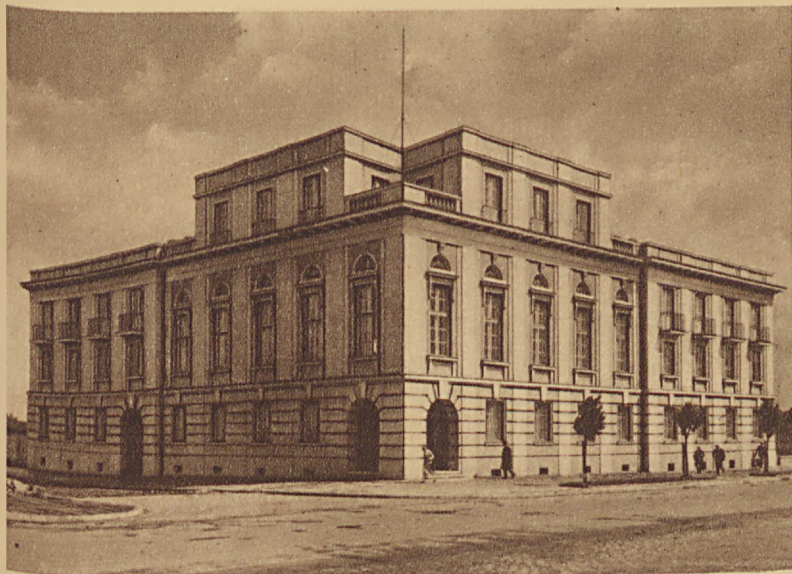
SUSZENIE SIECI.



KUTER RYBACKI NA PEŁNEM MORZU.



Z RYBAMI NA TARG.



GMACH BANKU POLSKIEGO.



FRAGMENT WNĘTRZA BANKU.



ZAKŁADANIE KANALIZACJI NA UL. PORTOWEJ.



ULICA PORTOWA.



STATEK SZKOLNY „DAR POMORZA”



NAPRAWIANIE OKRĘTU W STOCZNI GDYŃSKIEJ.



SKŁAD WOLNOCLÓWY BAWELNY.



OGÓLNY WIDOK MAGAZYNÓW PORTOWYCH.



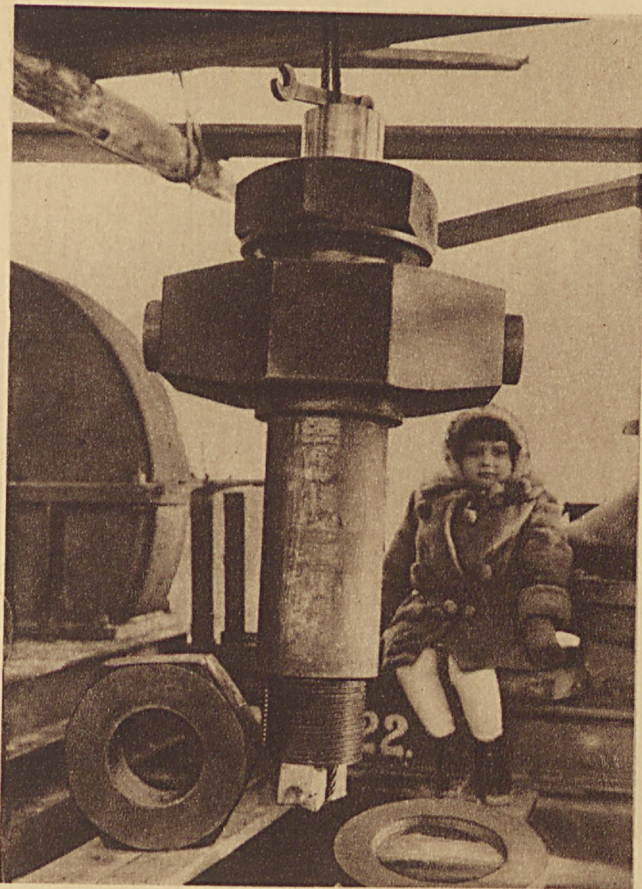
ŁÓDŹ RYBACKA POD POLSKĄ BANDERĄ.



ZATOKA GDYŃSKA PRZED ROZPOCZĘCIEM BUDOWY PORTU.



PORT-GDYNIA W 1933 R.

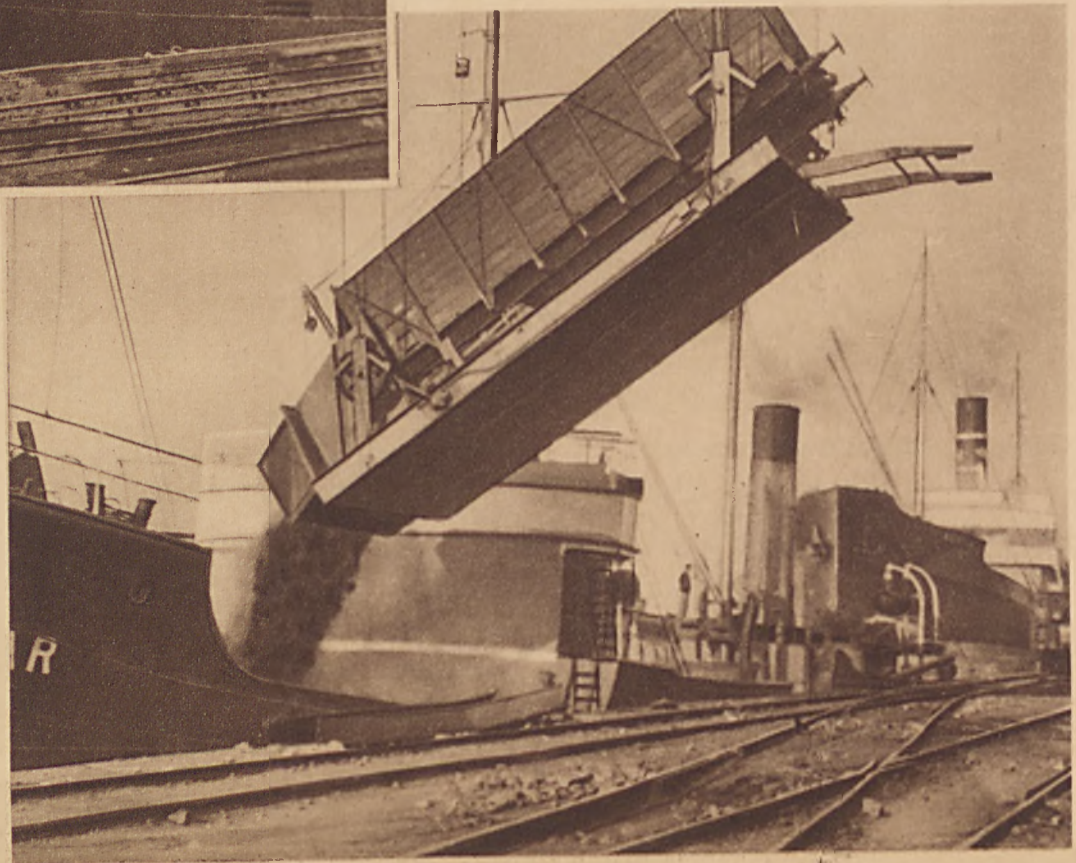
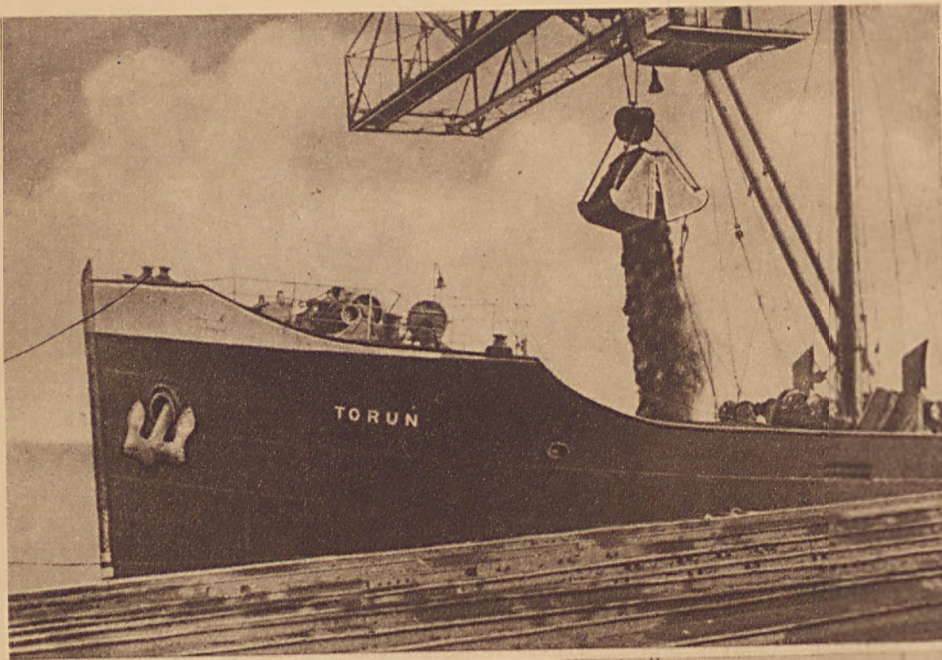


SRUBA DO MONTOWANIA DZWIGU.



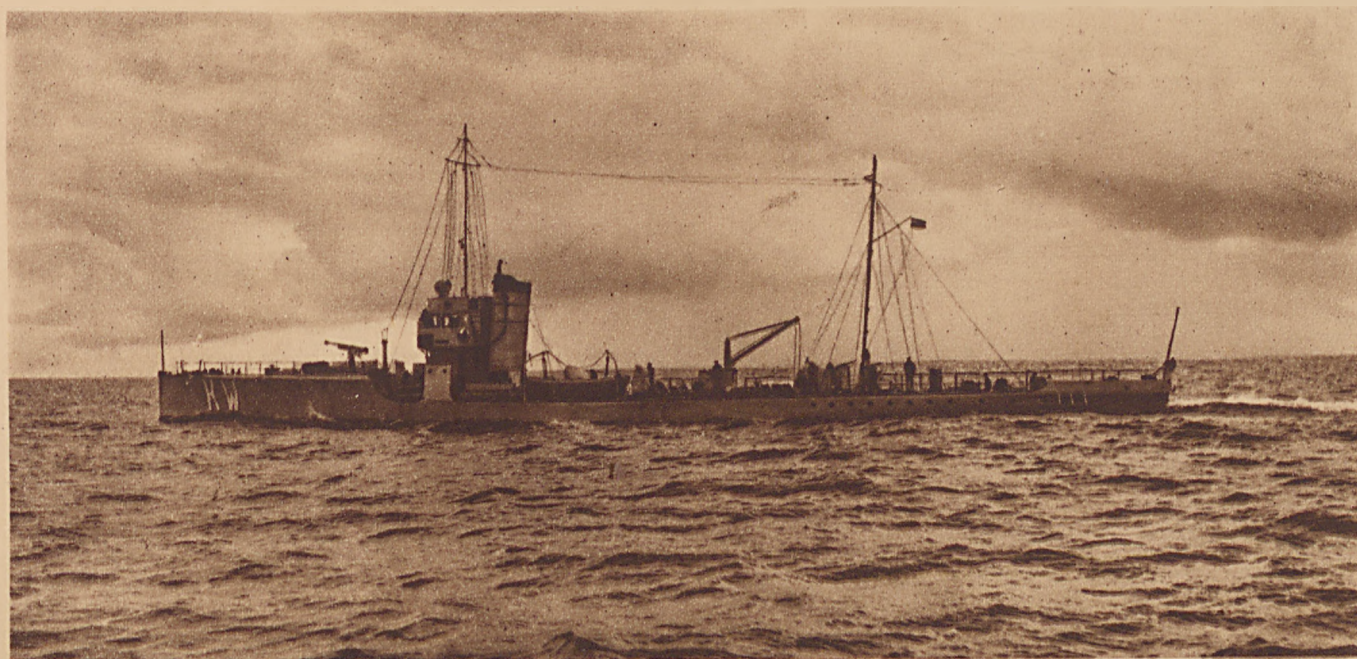
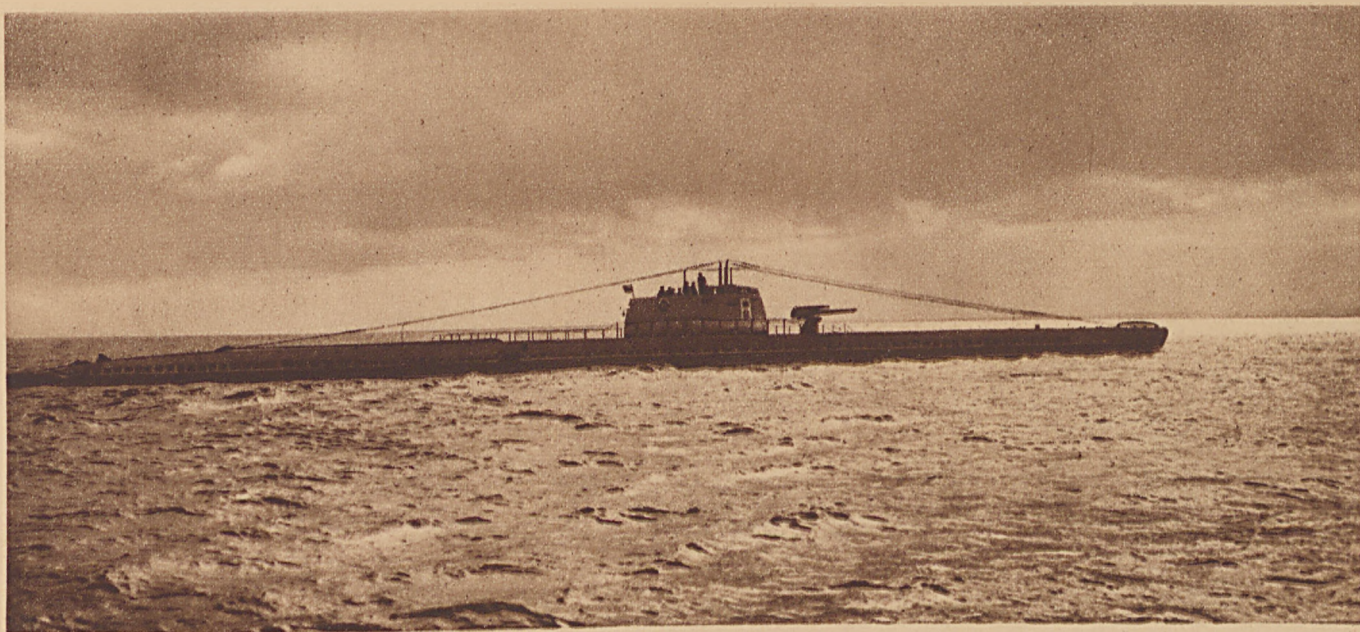
MONTOWANIE DZWIGU.

ŁADOWANIE WĘGLA PRZY POMOCY CHWYTAKA.



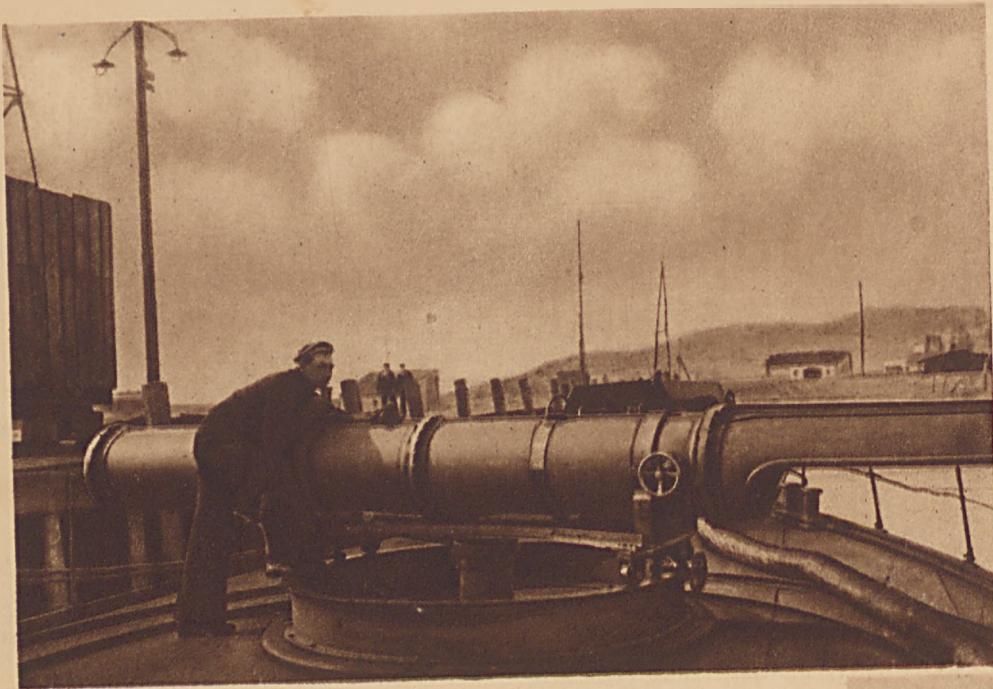
ŁADOWANIE WĘGLA WYWROTNICĄ.

ŁÓDŹ PODWODNA
„RYS”.



TORPEDOWIEC
„KUJAWIAK”.

APARAT TORPEDOWY NA OKRĘCIE.



SYGNALIZACJA Z OKRĘTU WOJENNEGO.

GRUPA MARYNARZY.



MARYNARZE NA KOTWICY OKRĘTU „BAŁTYK”.



PRZYBRZEŻNA FALA.

Na podstawie Traktatu Wersalskiego w 1919 r. Polska uzyskała prawo korzystania z portu Gdańskiego. Port ten nie mógł jednak zaspokoić potrzeb i wymagań handlu morskiego trzydziestomilionowego narodu, zwłaszcza, że nieżyczliwy stosunek Gdańszczan do Polski utrudniał należyte wykorzystanie tego portu.

Palącą sprawą okazało się posiadanie własnego portu morskiego. Zwrócono uwagę na Gdynię.

Zatoka Gdyńska wrzyna się w ląd i jest osłonięta od północy Kępą Oksywską, od południa Kępą Radłowską, a od strony otwartego morza półwyspem Helskim.

Głębokość morza w zatoce Gdyńskiej sięga do 14 metrów, co umożliwia dojazd wielkim okrętom, a piaszczyste dno jest dogodne do zakotwiczenia. Tereny nadbrzeżne w Gdyni — to torfowiska i piaski łatwe do usunięcia i przerzucenia na inne miejsca.

Budowę portu rozpoczęto w 1924 r. Po wybagrowaniu torfu i piasku z terenów przeznaczonych pod baseny portowe ustawiano nabrzeża. Nabrzeża te budowano wyłącznie w postaci skrzyń żelbetowych, zwanych kesonami, które zatapiano.

Do końca 1932 r. wybagrowano 25 milionów metrów sześciennych ziemi i ukończono 9.200 metrów nabrzeży.

Stan robót w 1932 r. był następujący:

Cały obszar portowy zajmował	950 ha
Obszar wodny	320 „
Ogólna długość falochronu	2.500 metr. bież.
Długość nabrzeży	9.200 „ „

Stopniowo ustawiano dźwigi bramowe, mostowe, później pływające, wreszcie wywrotnice wagonowe i dźwigi taśmowe. Te ostatnie pracują z wydajnością przeładunkową 400 tonn na godzinę, co pozwala spory okręt załadować w ciągu 8 — 10 godzin.

Pod koniec 1932 r. wybudowano magazynów portowych 122 tysiące metrów sześciennych na cukier, bawełnę, ryż, tytoń, towar drobnicowy i t. p. Wybudowano również wielką chłodnię portową, drugą co do wielkości w świecie, może ona pomieścić 700 wagonów towaru. Wybudowano łuszcarnię ryżu, która przerabia ryż dostarczany wprost z Indyj. Łuszczarnia ta może przerobić do 100.000 tonn rocznie.

Gdynia utrzymuje handel bezpośrednio z wieloma krajami i posiada kilkadziesiąt regularnych linii okrę-

towych, łączących ponad 100 portów świata. W 1932 r. 67,8% całości handlu zagranicznego Polski przeszło przez Gdynię i Gdańsk.

Wywozimy przez Gdynię głównie węgiel i drzewo, zboże, cukier, bekony, masło, jaja, cynk, wyroby żelazne, włókiennicze, skóry i inne towary. Przywozimy natomiast rudę i złomy żelaza, bawełnę, wełnę, nawozy sztuczne, ryż i owoce południowe.

Stały rozwój portu Gdyńskiego ilustruje następujące zestawienie.

Rok	Przybyło statków	Obrót portu w tonnach
1924	29	10 167 tonn
1925	85	55 571 „
1926	312	404 561 „
1927	542	898 094 „
1928	1 108	1 957 770 „
1929	1 567	2 822 502 „
1930	2 238	3 625 748 „
1931	3 144	5 300 114 „
1932	3 610	5 194 288 „
1933	—	6 207 736 „

W 1933 r. pod względem obrotu towarowego Gdynia stała na pierwszym miejscu wśród wszystkich portów Bałtyku.

Posiadamy 34 okręty handlowe, prócz dwóch nowo-budujących się w stoczniach włoskich.

Ażeby zapewnić swobodny ruch okrętom handlowym i bezpieczeństwo wybrzeży, Polska posiada flotę wojenną.

Jednocześnie z rozwojem portu szybko wzrastało miasto:

w 1924 r. Gdynia miała	1.600	mieszkańców
„ 1932	35.000	„

Powstały wielkie bloki domów mieszkalnych, banki, gmachy poczty i telegrafu, hotele, a także Dom Zdrojowy z ciepłymi morskimi kąpielami w Kamiennej Górze, która staje się coraz piękniejszą dzielnicą willową.

Z wysiłku i dobrej woli całego narodu powstało wielkie dzieło, jakim jest Gdynia.

...„Z Polski całej biegnie ku morzu jedna myśl: w pracy tej jesteśmy wszyscy zjednoczeni, zharmonizowani, zwarci, wytrwali. Jedna jest Polska frontem zwrócona ku własnemu morzu, własnym obowiązkom, własnej pracy, podjętej i dźwigniętej z radością... To są słowa ministra E. Kwiatkowskiego, jednego z najbardziej zasłużonych twórców Gdyni.





