



GDYNIA

80 WIDOKÓW

GDYNI, PORTU i WYBRZEŻA

PUBLICZNA
BIBLIOTEKA
URBANISTYKI
I ARCHITEKTURY
INSTYTUTU



16417

GDYNIA

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

Urzędu Marynarki Wojennej

Z. Marcinkowskiego

H. Poddębskiego

Photo-Platu

Foto-Elite

Foto-Ave

I 6417

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.

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

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

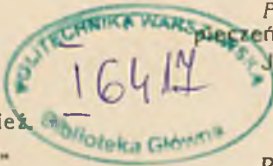
Głębokość morza w zatoce Gdyniskiej sięga do 14 metrów, co umożliwia dojazd wielkim okrętom, a piaszczyste dno jest dogodnie do zakotwiczenia. Tereny nadbrzeżne w Gdyni — to torfowiska i piaski łatwe do usunięcia i przerzucenia na inne miejsca.

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

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

Stan robót w 1932 r. był następujący:

Cały obszar portowy zajmował	950 ha
Obszar wodny	320 „
Ogólna długość falochronu	4.255 mtr. bież.
Długość nadbrzeży	11.355 „



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

Do roku 1932 r. wybudowano 122 tysiące, a obecnie jest już ponad 190 tysięcy metrów sześciennych magazynów portowych 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 łuszczarnię ryżu, która przerabia ryż dostarczany wprost z Indyj. Łuszczarnia ta może przerobić do 100.000 ton rocznie.

908
72 (084.1) (438-2) „Bolsz

Gdynia utrzymuje handel bezpośrednio z wieloma krajami i posiada kilkadziesiąt regularnych linii okrętowych, 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 Gdyniskiego ilustruje następujące zestawienie:

Rok	Przybyło statków	Obrót portu w tonnach
1924	29	10 167 tonn
1925	85	55 571 „
1926	312	404 561 „
1928	1 108	1 957 770 „
1930	2 238	3 625 748 „
1932	3 610	5 194 288 „
1933	—	6 207 736 „
1938	—	9 311 331 „

Obecnie posiadamy flotę handlową ponad 100 tys. tonn.

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 r. „ „	35.000	„
„ 1938 r. „ „	120.000	„

Powstały wielkie bloki domów mieszkalnych, banki, gmach 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.

K. 260/73



FALA BAŁTYKU.



KASZUBI — STRAŻNICY POLSKOŚCI MORZA.



FRAGMENT MIASTA GDYNI Z WIDOKIEM NA MORZE.



PIERWSZA LINJA KOLEJOWA NA TERENIE PRZYSZŁEGO PORTU. WIDOK NA KĘPĘ OKSYWSKĄ.



KRZYŻ WYSTAWIONY NA PAMIĄTKĘ ROZPOCZĘCIA BUDOWY PORTU. WIDOK NA KĘPĘ RADŁOWSKĄ.



BULWARY, PLAŻA I WIDOK NA PORT.

REGULACJA OSYPUJĄCEGO SIĘ BRZEGU.



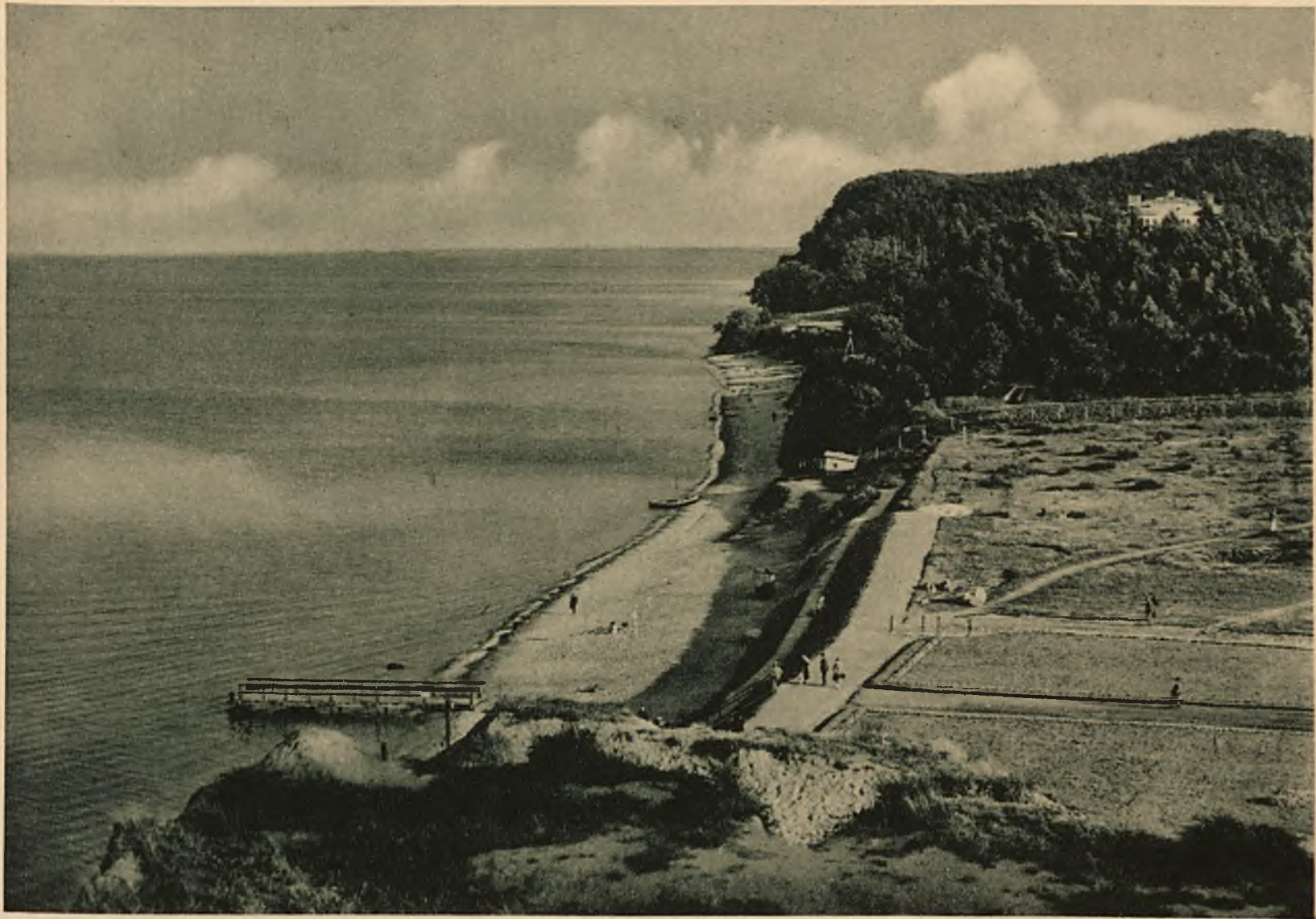
UREGULOWANE
WYBRZEŻE.



WIDOK NA STOCZNIĘ I MIASTO.



ODJAZD Z PORTU TRANSATLANTYCKIEGO OKRĘTU „KOSCIUSZKO”.



PLAŻA W KAMIENNEJ GÓRZE.



MORZE I ŁAMACZE FAL O ZACHODZIE SŁONCA.



WJAZD DO PORTU.



OLEJARNIA NA
NABRZEŻU INDYJSKIEM.





WIDOK NA PORT W NOCY.



OBMARZNIĘTA BOJA WJAZDOWA PORTU GDYNSKIEGO.

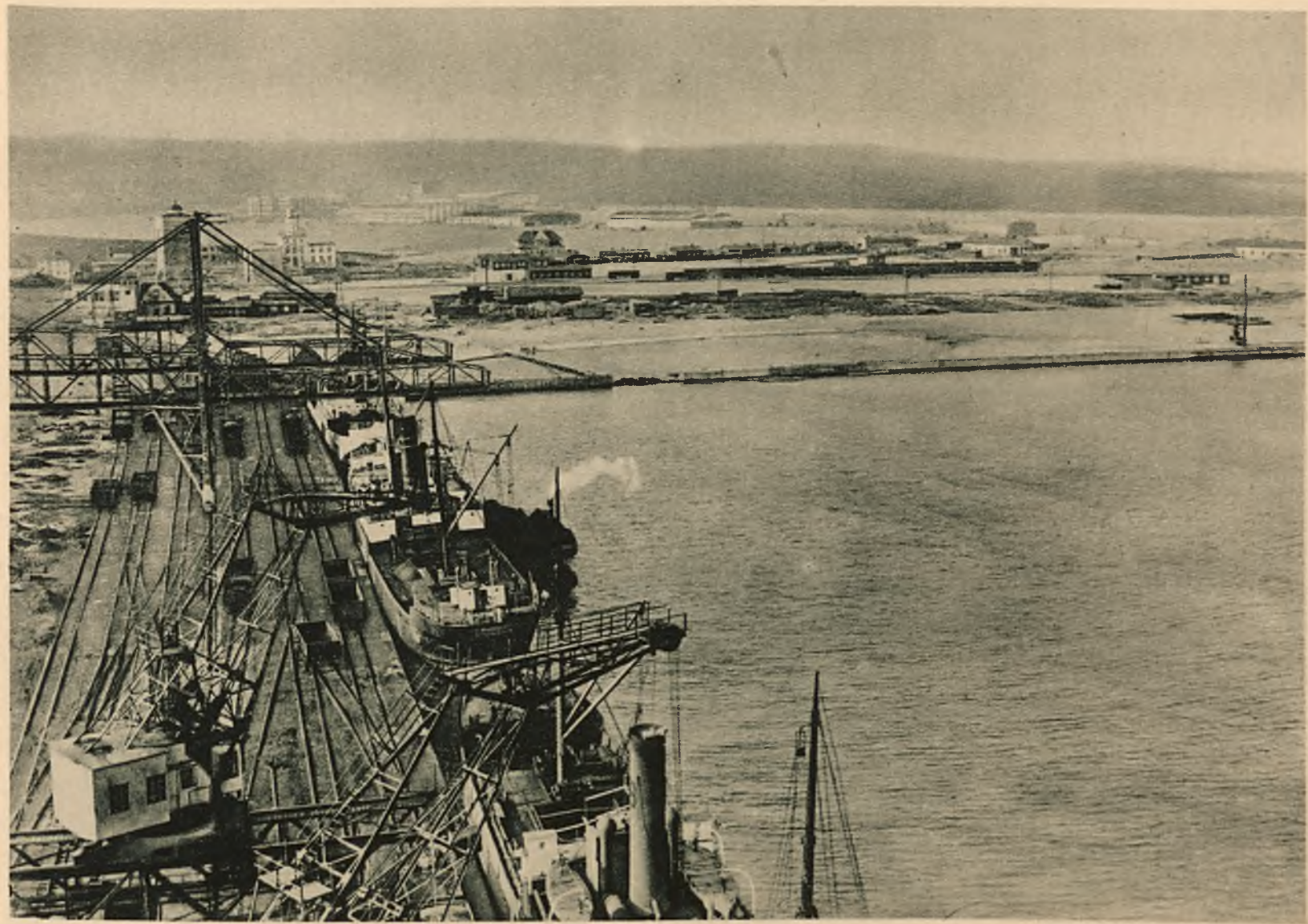


DWORZEC MORSKI.

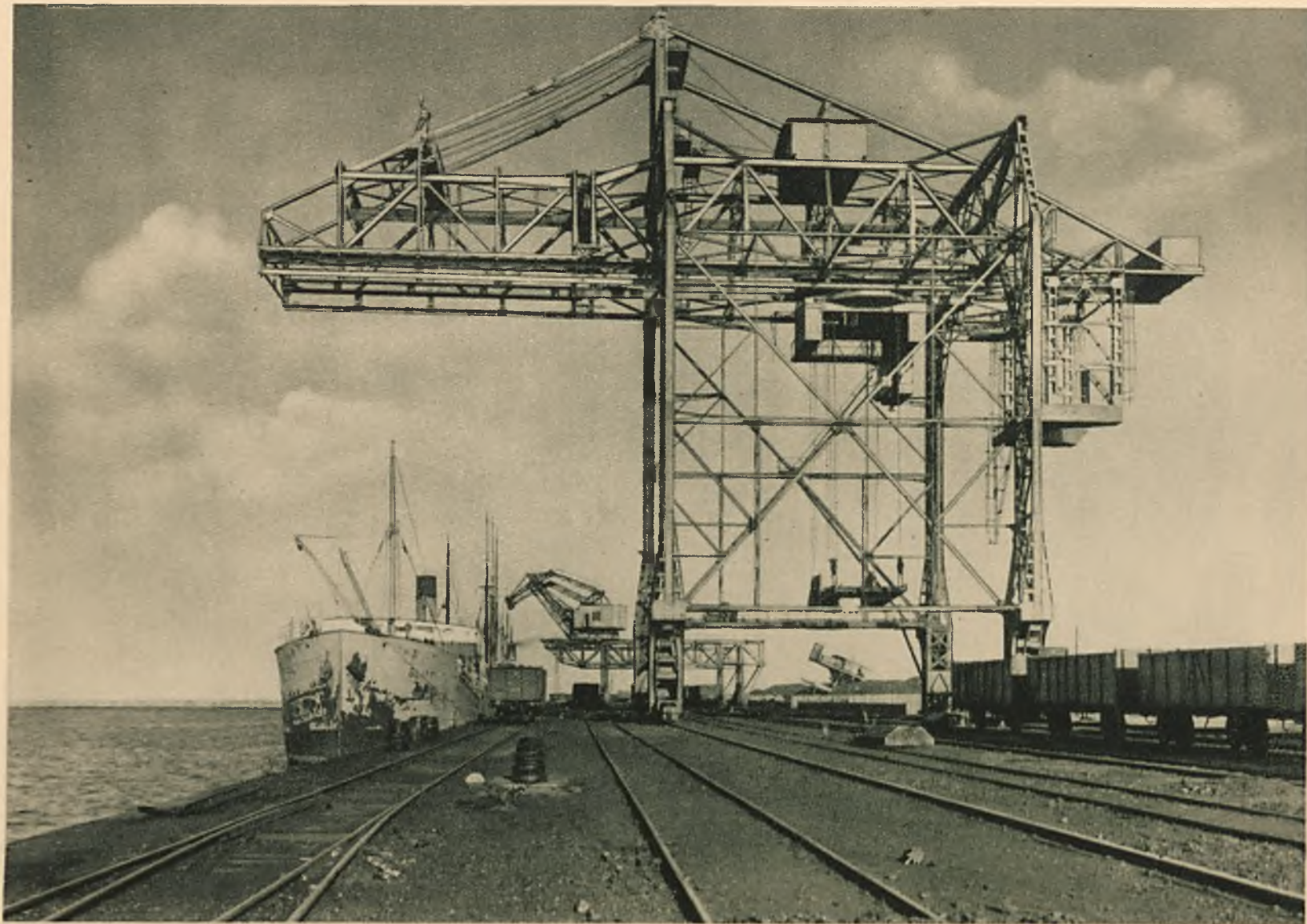
INSTYTUT HANDLU MORSKIEGO
I TECHNIKI PORTOWEJ.



URZĄD MORSKI.



WIDOK NA PORT Z MOLA WĘGLOWEGO.



DŹWIG - WYWROTNICA, PRZESYPUJĄCY CAŁE WAGONY WĘGLA NA OKRĘT.

ULICA 10-GO LUTEGO.

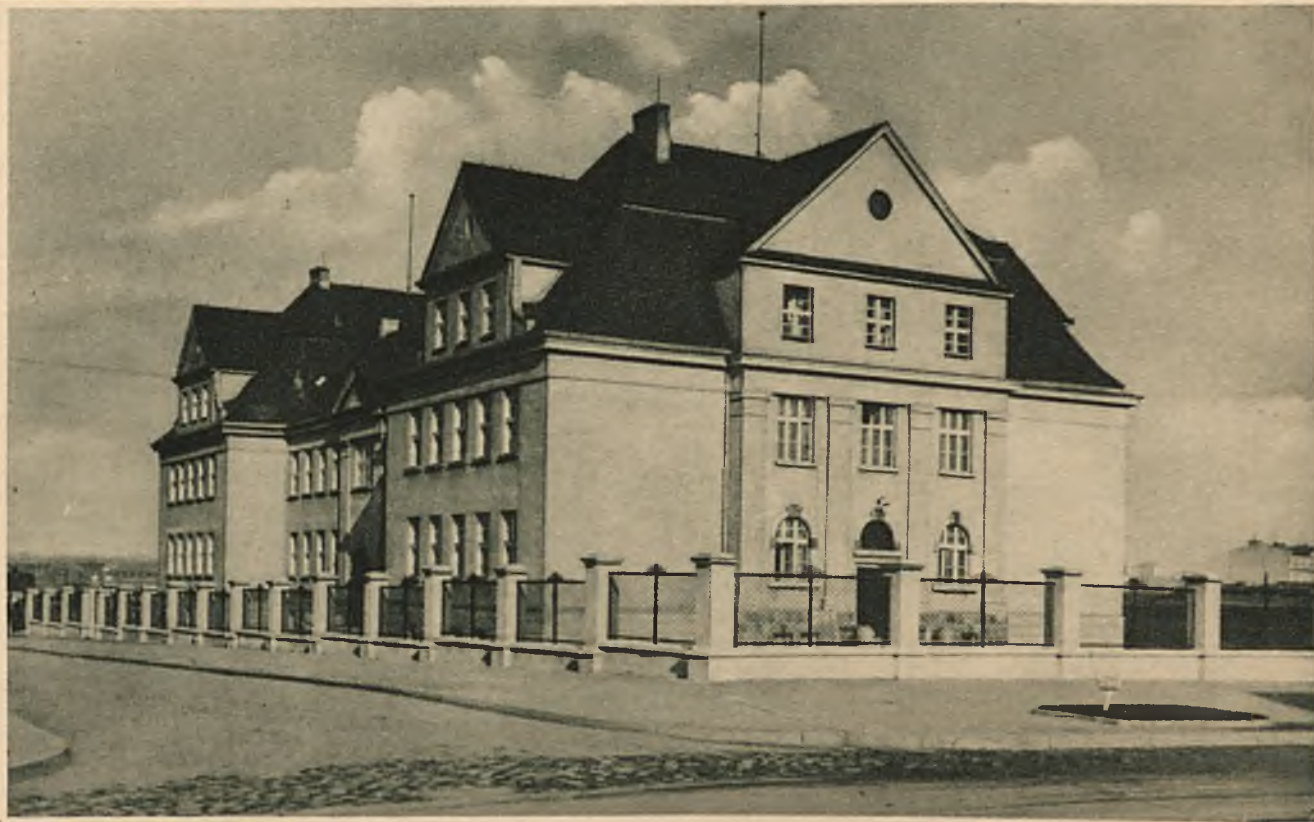


FRAGMENT STAREJ I NOWEJ GDYNI.



BLOKI DOMÓW MIESZKALNYCH.

SZKOŁA Powszechna i Urząd pocztowy za czasów
niemieckich.



OBEcNA
SZKOŁA Powszechna.



GMACH URZĘDU POCZTOWO-TELEGRAFICZNEGO.

KAPITANAT PORTU.



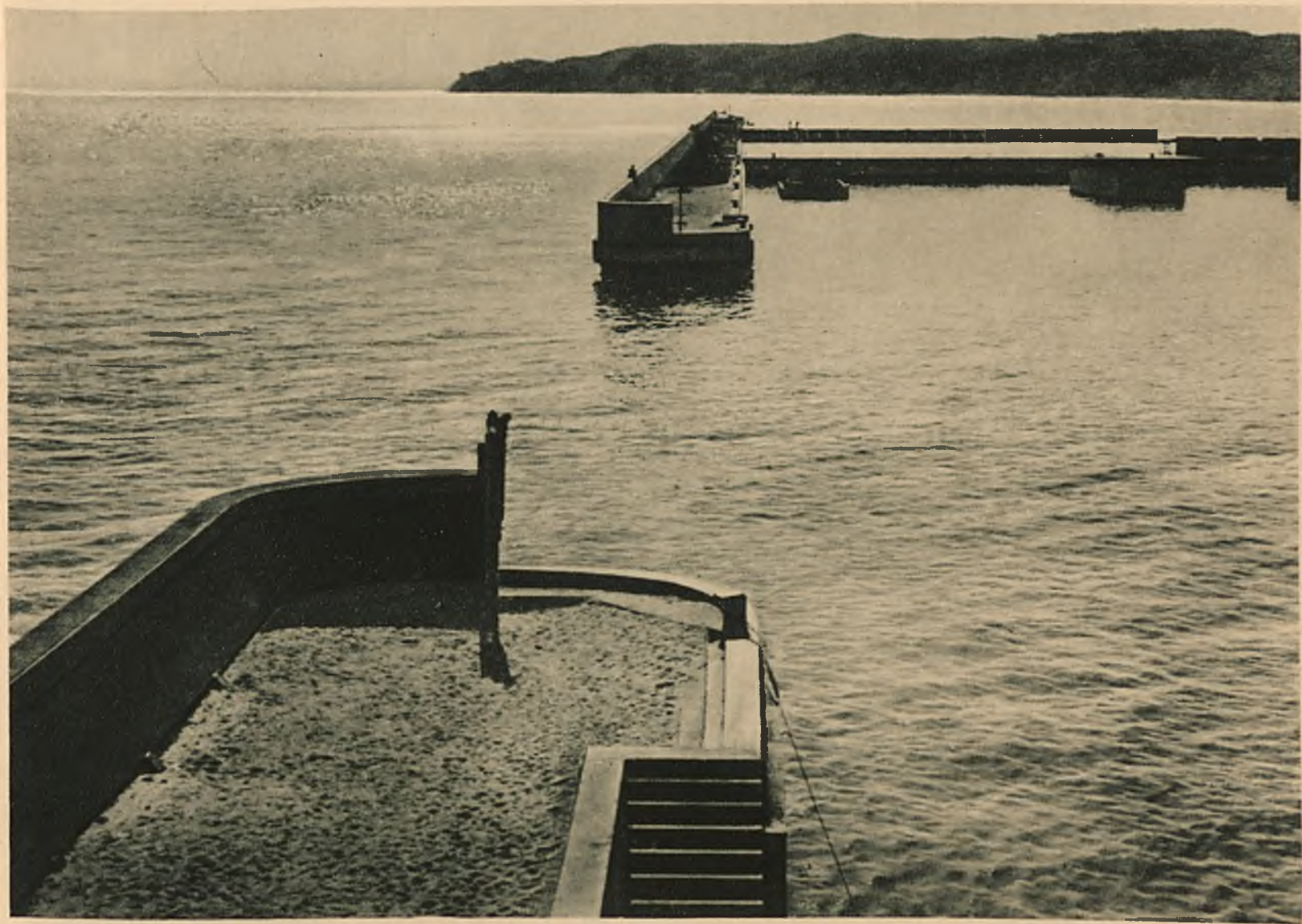
WIDOK NA BULWARY.

OLINOWANIE STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA”.



MARYNARZE NA POKŁADZIE STATKU „DAR POMORZA”.





FALOCHRONY PRZY WJEZDZIE DO PORTU.



WIDOK NA PORT Z KAMIENNEJ GÓRY



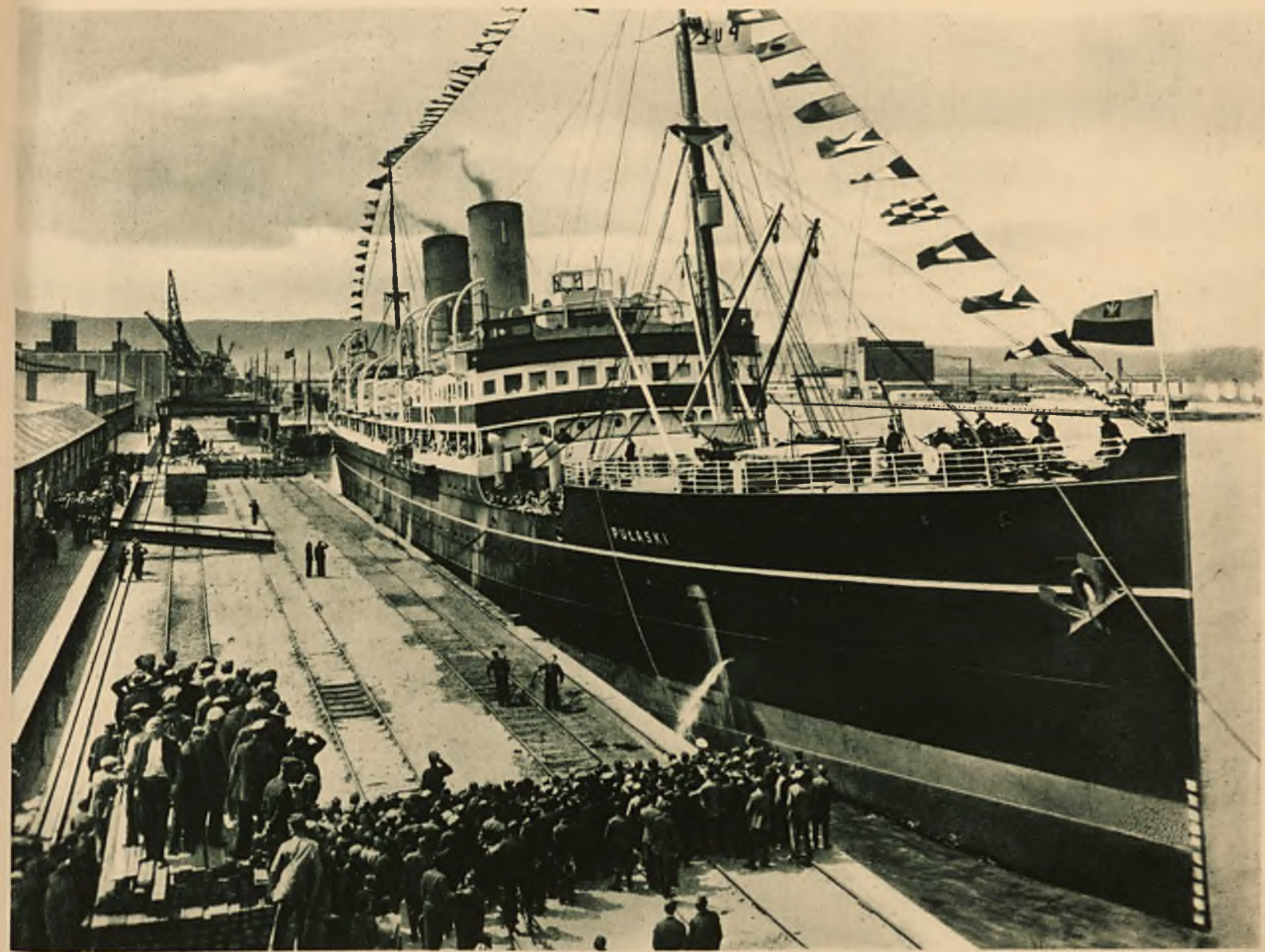
STATKI W PORCIE.



OKRĘT TRANSATLANTYCKI „POLONJA”.



OKRĘTY WOJENNE W PORCIE.

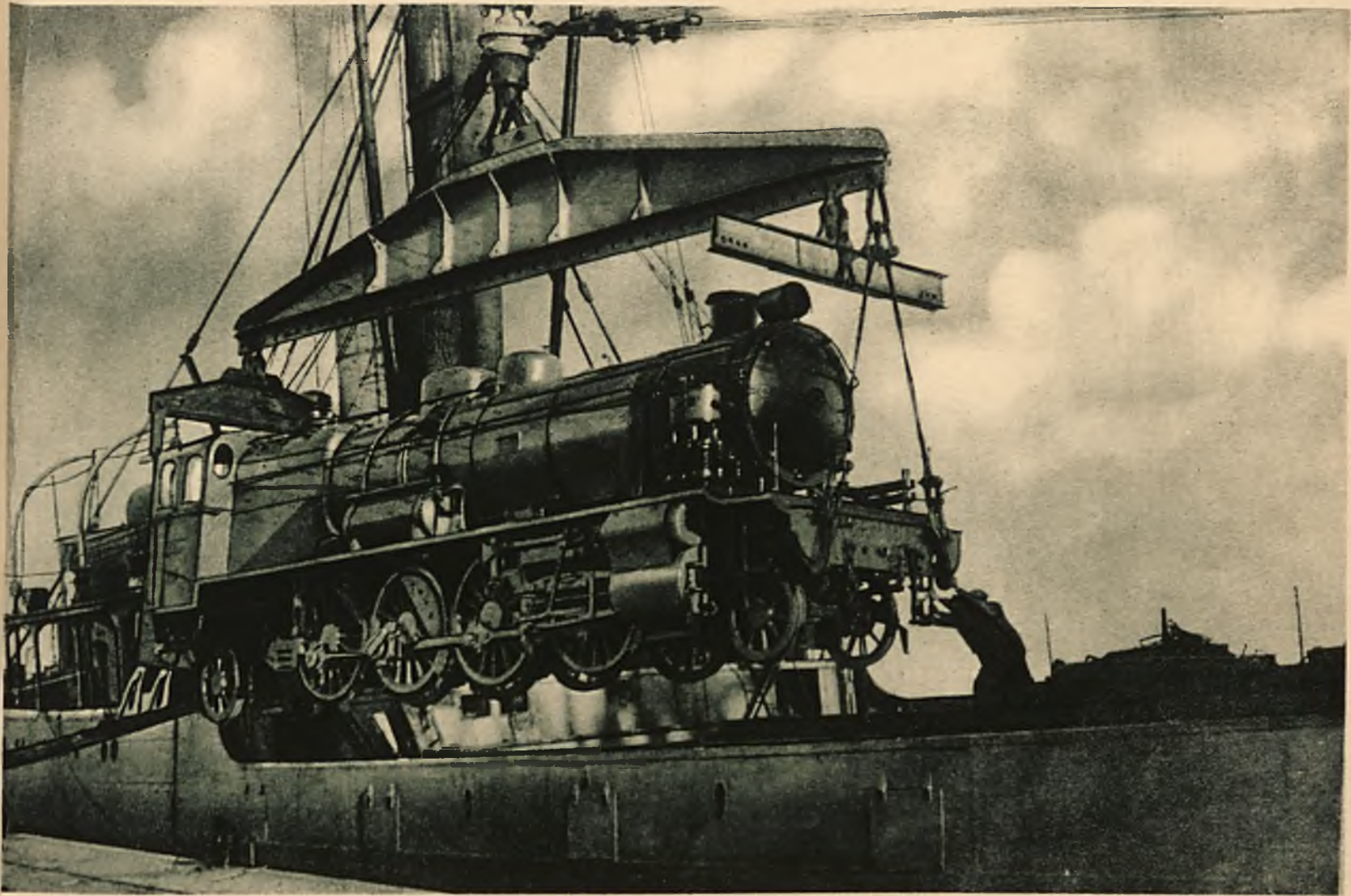


PRZYJAZD DO PORTU OKRĘTU TRANSATLANTYCKIEGO „PUŁASKI”.

JAPONSKI OKRĘT HANDLOWY.



POLSKIE OKRĘTY HANDLOWE.



ŁADOWANIE NA OKRĘT POLSKICH PAROWOZÓW DLA MAROKKA.



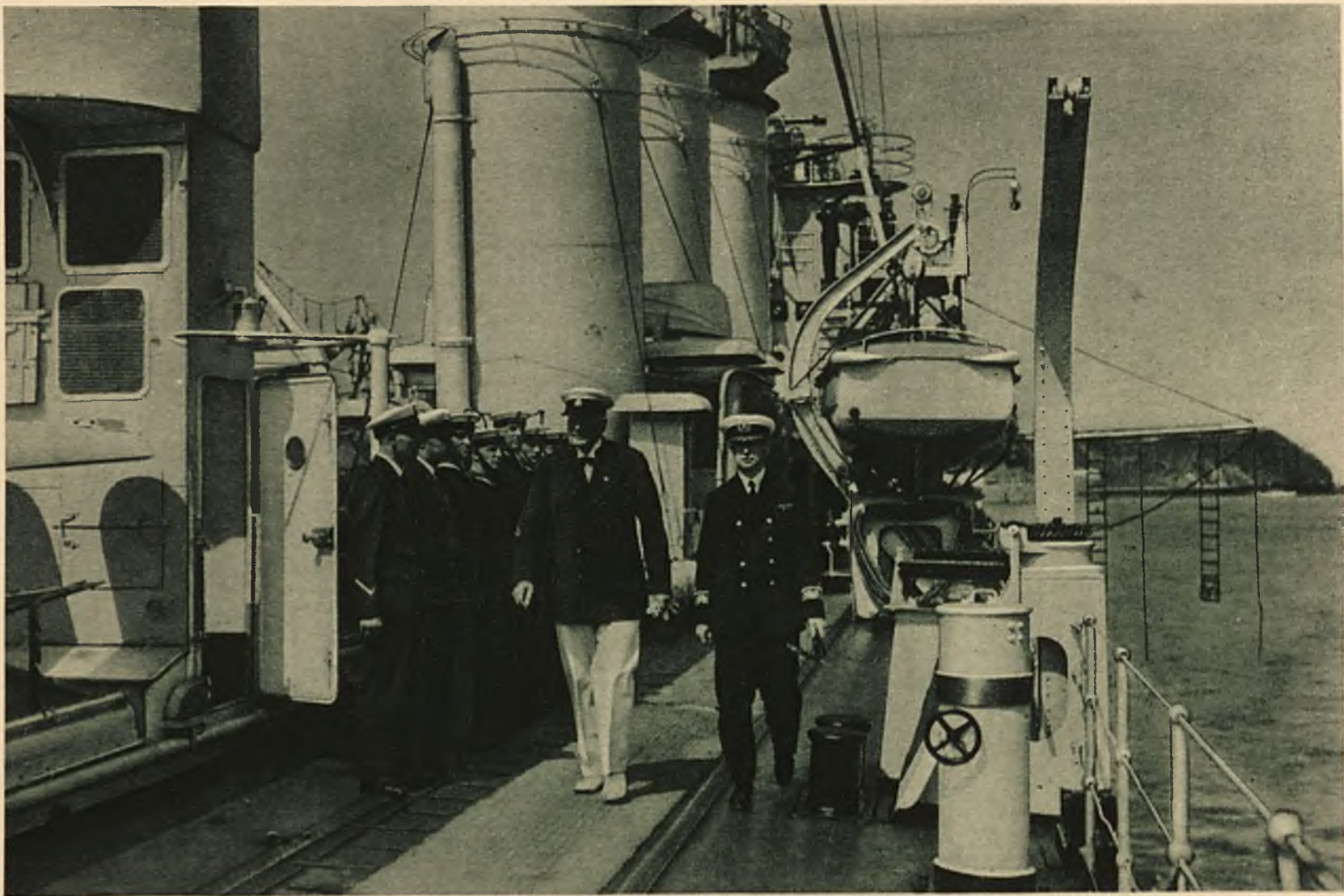
W MAGAZYNIE ŁUSZCZARNI RYZU.

SKŁADY TOWARÓW DROBNICOWYCH.





KONTRTORPEDOWIEC „WICHER”



PAN PREZYDENT NA POKŁADZIE OKRĘTU WOJENNEGO „WICHER”.



MARSZAŁEK PIŁSUDSKI NA OKRĘCIE WOJENNYM „WICHER”.



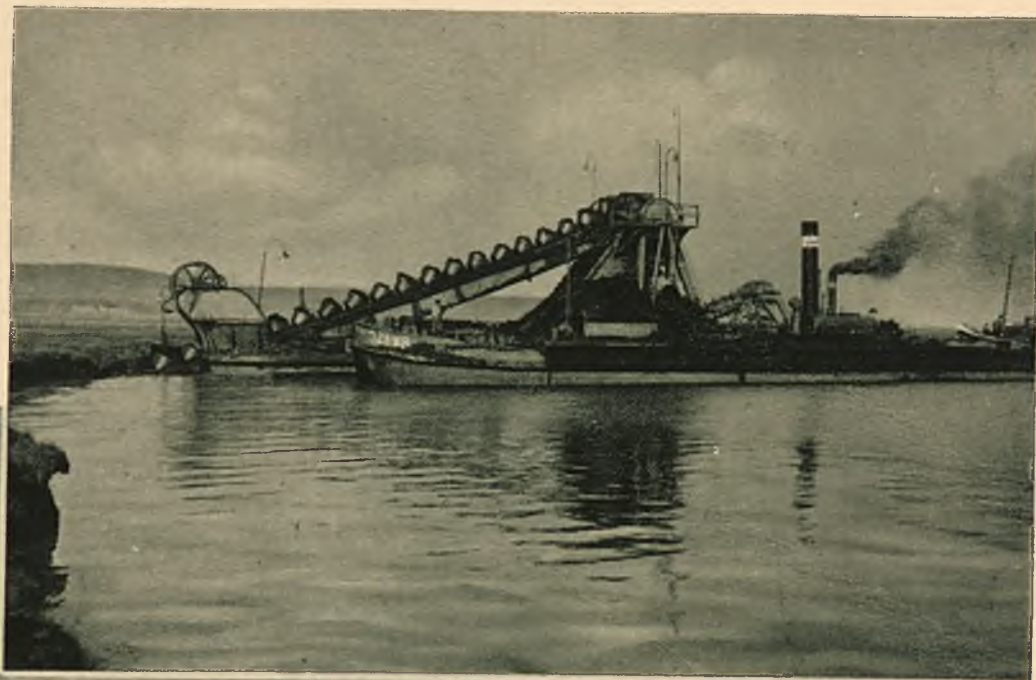
GMACH DOWÓDZTWA FLOTY W OKSYWII.

PORT RYBACKI W 1933 R.



PRZYSTAŃ RYBACKA W 1920 R.

DRAGA CZERPAKOWA DO POGŁĘBIANIA DNA.



WYBIERANIE
TORFOWISKA DRAGĄ.



WNĘTRZE CHATY RYBACKIEJ.



SUSZENIE SIECI.



Z RYBAMI NA TARG.



KUTER RYBACKI NA PEŁNEM MORZU.



GMACH BANKU POLSKIEGO.



FRAGMENT WNĘTRZA BANKU.

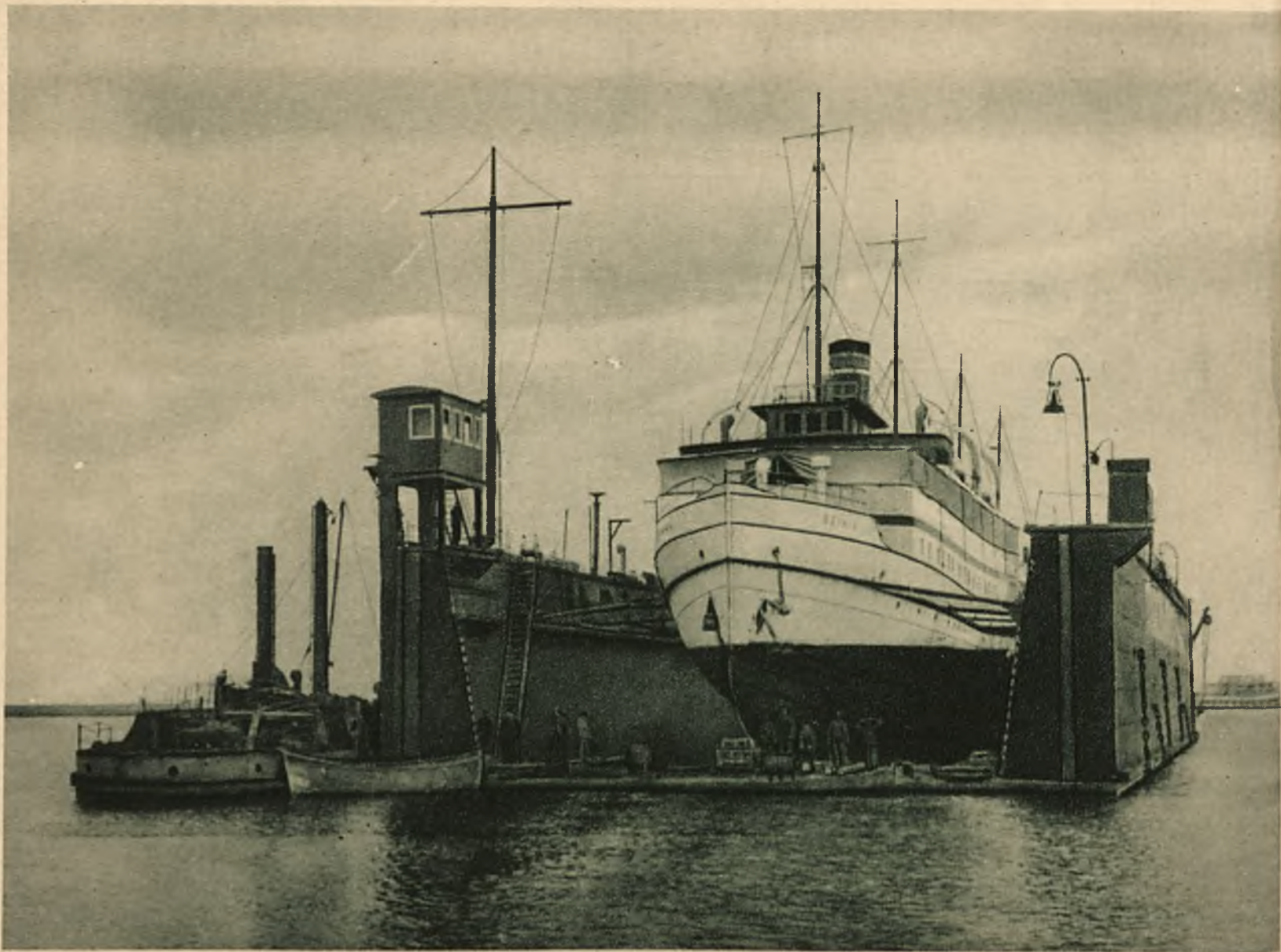
ZAKŁADANIE KANALIZACJI NA UL. PORTOWEJ.



ULICA PORTOWA.



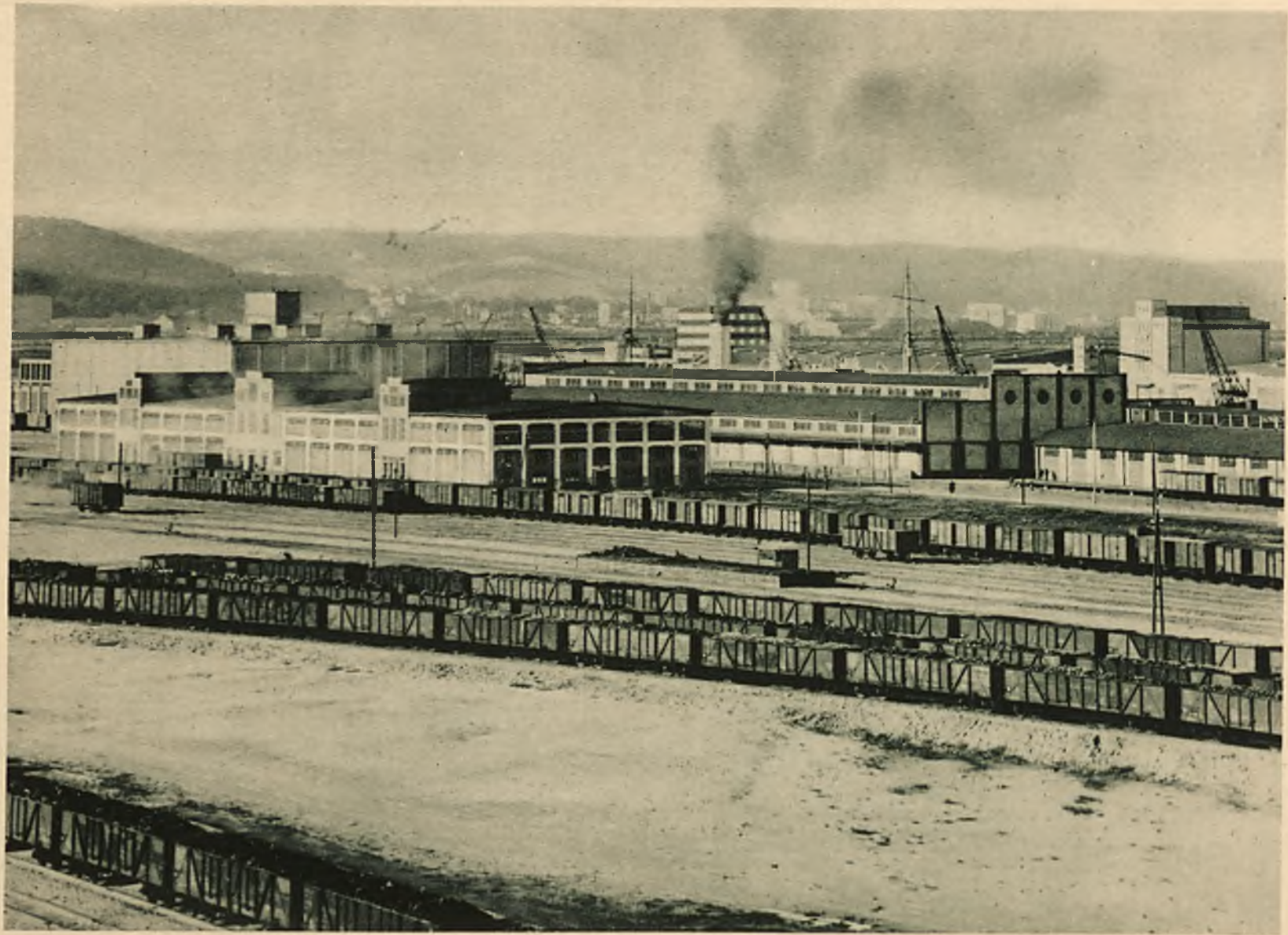
STATEK SZKOLNY „DAR POMORZA”.



NAPRAWIANIE OKRĘTU W STOCZNI GDYŃSKIEJ.



SKŁAD WOLNOCIŁOWY BAWELNY.



OGÓLNY WIDOK MAGAZYNÓW PORTOWYCH.



ŁÓDŹ RYBACKA POD POLSKĄ BANDERĄ.



ZATOKA GDYŃSKA PRZED ROZPOCZĘCIEM BUDOWY PORTU.



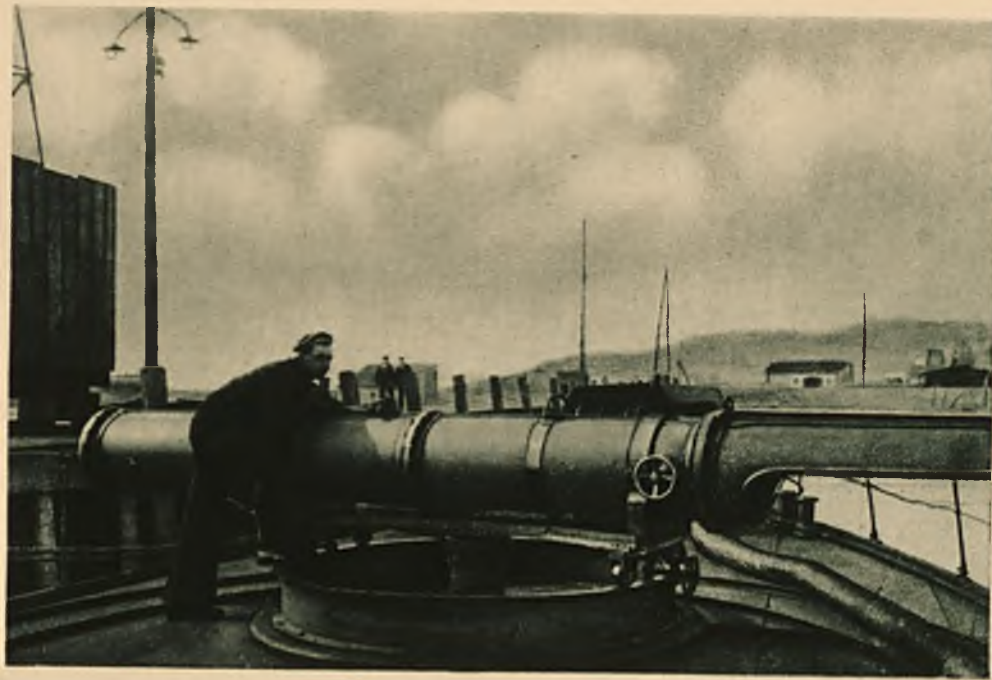
PORT-GDYNIA W 1933 R.

ŁÓDŹ PODWODNA
„RYS”.



TORPEDOWIEC
„KUJAWIAK”.

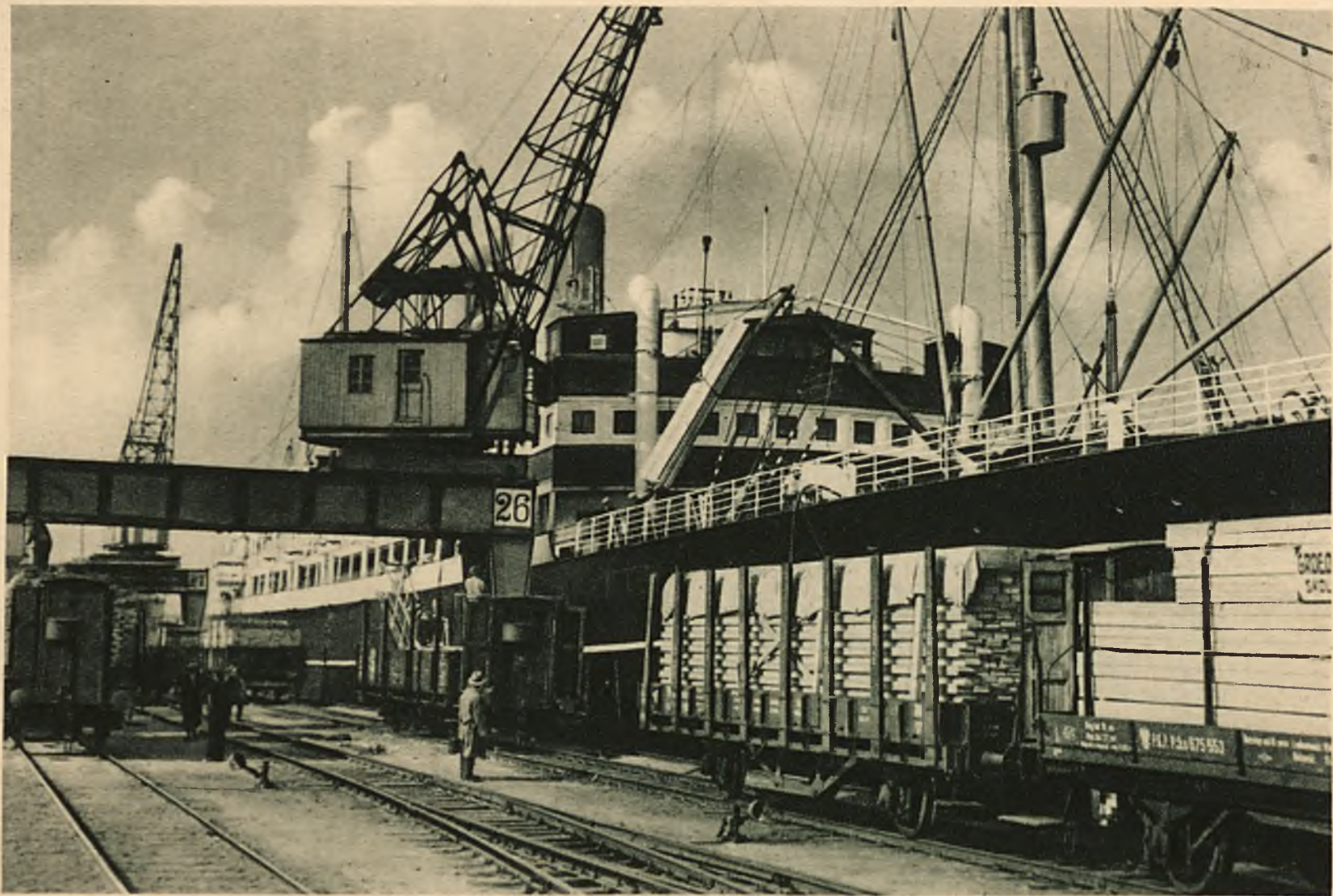
APARAT TORPEDOWY NA OKRĘCIE.



SYGNALIZACJA Z OKRĘTU WOJENNEGO.



PRZEŁADUNEK SKRZYŃ Z JAJAMI Z CHŁODNI NA STATEK.



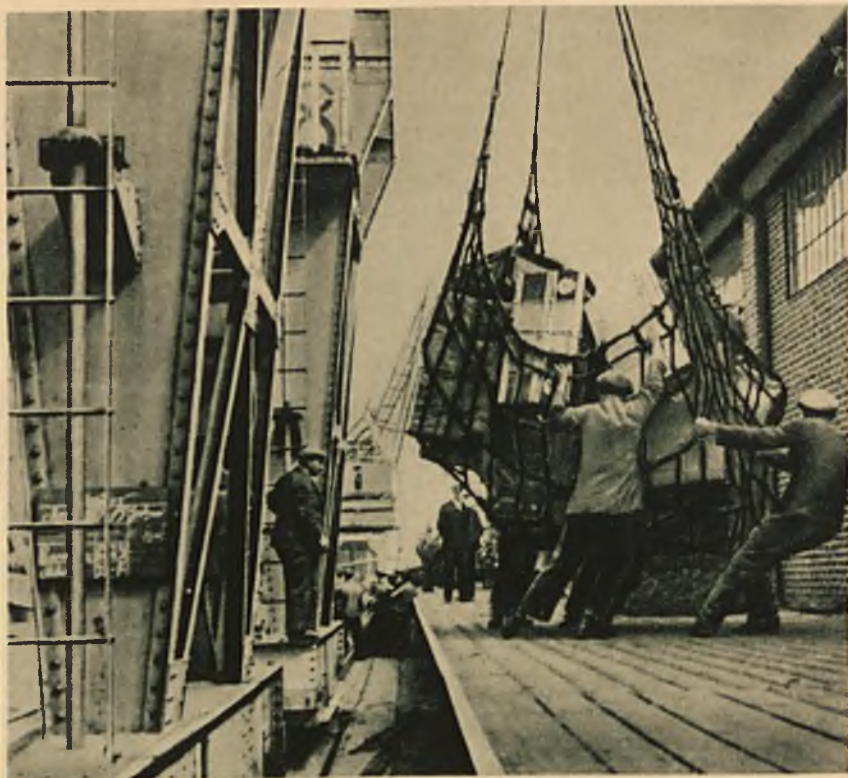
PRZEŁADOWYWANIE DRZEWA Z WAGONÓW NA OKRĘT.



DŹWIG TAŚMOWY DO ŁĄDOWANIA WĘGLA.

ŁADOWANIE TOWARU DROBNICOWEGO.

30 -
583276 / 10573



PRZELADUNEK CUKRU Z WAGONU NA OKRĘT.