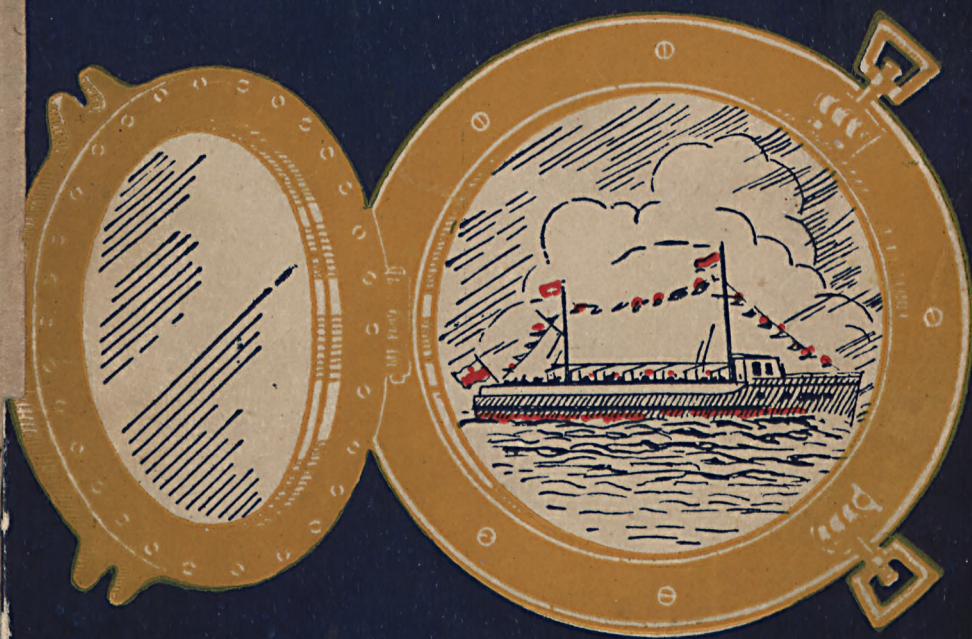
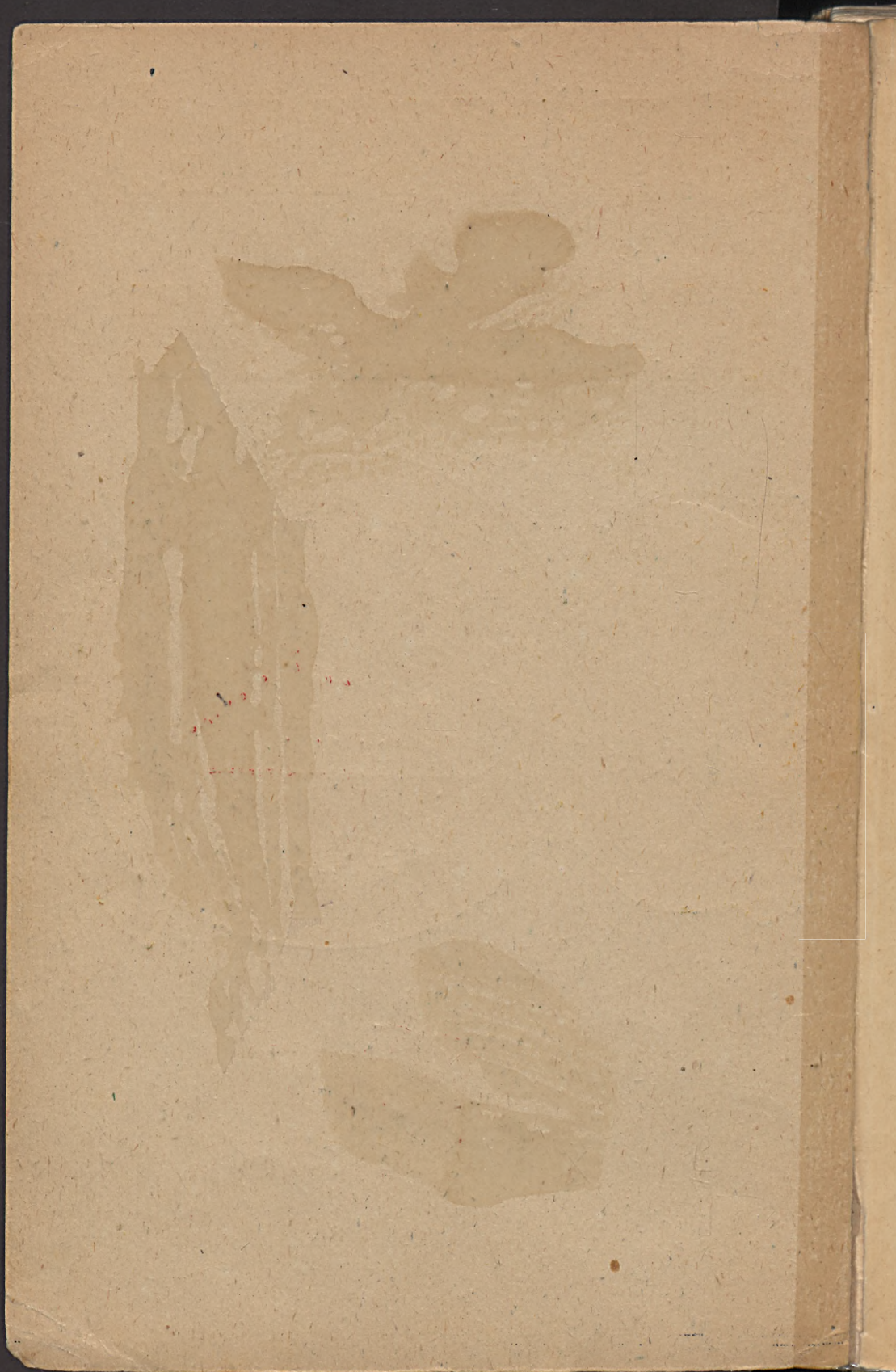


GDYNIA i MORZE



NAKŁAD
PRZEDSIĘBIORSTWA MOTORÓWEK
ROBERT WILKE
w GDYNI



Gdy + 627.23

72(438) + 913(438)] 084.121) A/2

GDYNIA I MORZE

NAKŁAD
PRZEDSIĘBIORSTWA MOTORÓWEK
ROBERT WILKE
W GDYNI

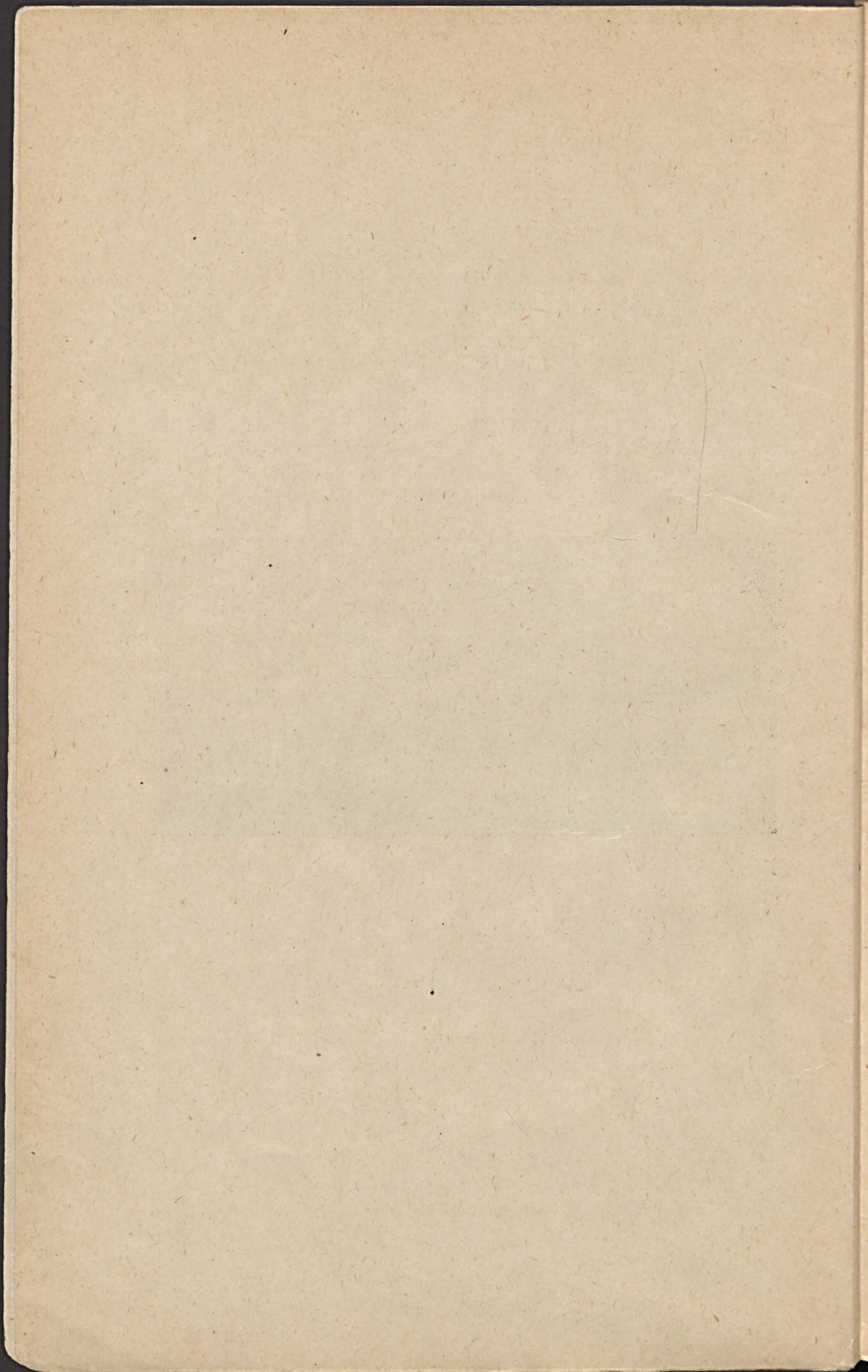
10392



Gdy
54096

K 97 / 84





PORT GDYNIA.

Gdy w dniu 10 lutego 1920 r. wojska Polskie objęły w posiadanie przyznane nam wybrzeże morskie, na miejscu dzisiejszej Gdyni była mała wioska kaszubska, otoczona wydmami piaszczystymi i torfowiskami. Na całym naszym wybrzeżu nie było portu, który mógłby być wyjściem dla ekspansji gospodarczej odrodzonej Rzeczypospolitej. Przyznane nam uprawnienia w porcie gdańskim okazały się w praktyce nie wystarczające. Aby zapewnić Ojczyźnie naszej niczem nie krępowane wyjście na morze, musieliśmy zdecydować się na budowę własnego portu, który uniezależniłby Polskę od czynników ubocznych.

Wybór miejsca, na którym powstać miał port polski nie był łatwy. Linia wybrzeża polskiego mierzy zaledwo 140 km., przyczym większa część tego wybrzeża nie nadaje się na budowę portu. Wybór padł na Gdynię, co do której również istniało orzeczenie komisji fachowców niemieckich, że na budowę portu się nie nadaje.

Budowę portu w Gdyni rozpoczęto w r. 1920, na mocy rozkazu Naczelnego Wodza. Pierwsze prace wykonano z funduszków Ministerstwa Spraw Wojskowych, a pierwszą dotacją na cel budowy portu w Gdyni wyasygnował Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w listopadzie 1920 r.

W r. 1921 wybudowano 460 m. molo i część falochronu oraz połączono ten prowizoryczny port bocznicą kolejową ze stacją w Gdyni. Molo i falochron

zbudowane były z pali drewnianych, wbitych w dno morskie za pomocą kafarów. Przestrzeń wewnętrzną pomiędzy palami wypełniono kamieniami.

W r. 1922/23 prace nad wykończeniem prowizorycznego mola i falochronu doprowadzono prawie do końca oraz zbudowano warsztaty, tartak, prowizoryczną elektrownię i wieżę ciśnień.

Dnia 13 sierpnia 1923 r. zawinął do Gdyni pierwszy okręt cudzoziemski, mianowicie s/s „Kentucky”, należący do francuskiej Compagnie Generale Transatlantique. Okręt ten przyjął na pokład transport emigrantów polskich do Francji, zapoczątkowując regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portem francuskim Le Havre.

Dnia 23 września 1923 r. Sejm uchwalił budowę portu w Gdyni. Dnia 23 października 1923 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów upoważnił Ministra Przemysłu i Handlu do pertraktowania z firmami zagranicznymi w sprawie powierzenia im dalszej budowy portu w Gdyni. W dniu 4 lipca 1924 r. podpisano umowę, na mocy której Rząd powierzył prace nad budową portu w Gdyni specjalnie w tym celu wyłonionemu konsorcjum francusko-polskiemu.

Umowa pierwotna przewidywała wykonanie z końcem r. 1930 serii prac budowlanych w porcie, umożliwiających przeładunek roczny dwu i pół miliona ton. Prace wykonywano według planu, opracowanego przez inż. T. Wendę.

W r. 1925, naskutek strejku w Gdańsku, rozpoczęto w Gdyni przeładunek węgla eksportowego. Pierwszym statkiem, jaki zawinął do Gdyni po ładunek węgla, był parowiec łotewski „Mary”.

Ładowanie odbywało się sposobem prymitywnym. Ładowano przy pomocy wind okrętowych, ponieważ port nie posiadał żadnych urządzeń przeładunkowych.

Poczynając od r. 1926, powolne dotychczas tempo budowy portu nabrało rozmachu, nie spotykanego w dziejach portów kuli ziemskiej. Równoległe do rozbudowy

portu kształtował się przeładunek i ruch okrętowy. Przewidywany na koniec r. 1930 ruch towarowy w granicach do 2,5 milionów ton przekroczone w r. 1929. W roku 1930 przeładowano 3.625,7 tysięcy ton, a więc sumę preliminowaną przekroczone o 1.125,7 tysięcy ton. W roku 1931 przeładunek Gdyni przekroczył cyfrę 5 milionów ton.

Od szeregu lat port polski Gdynia, zarówno pod względem ruchu okrętowego, jak przeładunku towarów, kroczy na czele portów bałtyckich, bijąc najbardziej ruchliwe porty niemieckie na Bałtyku.

Jeśli chodzi o wyposażenie portu w środki techniczne do przeładunku towarów, magazyny i składnice, wreszcie — dostępność portu dla żeglugi, jego głębokość, bezpieczeństwo — Gdynia należy do najbardziej nowoczesnych portów świata. Warunki żeglugi w okresie zimowym są niezwykle w Gdyni korzystne, stawiając port nasz i pod tym względem na czoło portów bałtyckich.

Podstawowymi artykułami w wywozie przez Gdynię są: węgiel, drzewo, bekony, jaja, nawozy sztuczne, cynk, ryż łuszczony i przetwory ryżowe, makuchy, szyny kolejowe i rury żelazne. W przywozie złom żelazny, piryty, tomasyna, ryż surowy, śledzie, orzechy i nasiona oleiste, owoce południowe, tytoń, kawa, herbata, bawełna.

Gdynia posiada połączenia regularne ze wszystkimi nadmorskimi centrami handlowymi świata. Obrót towarowy Gdyni w r. 1937 wyniósł 9,025 milionów ton.

Poza ożywionym ruchem towarowym, Gdynia posiada bardzo znaczny ruch pasażerski, koncentrujący się głównie na statkach polskich. Polskie towarzystwa okrętowe utrzymują regularne połączenia pasażersko-towarowe z portami Ameryki północnej i południowej, państwami bałtyckimi i Europą zachodnią.

Znaczenie Gdyni dla Państwa Polskiego jest olbrzymie. Poza korzyściami gospodarczymi, jakie nam daje nasz własny port, poza oszczędnością walut, które, z braku portu własnego, odpłynęłyby zagranicę z tytułu opłat portowych, przeładunkowych i transportu kolejowego do

granicy Rzeczypospolitej, przez Gdynię daliśmy poznać światu naszą energię, naszą zdolność do wysiłku zbiorowego, naszą zgodność, gdy chodzi o sprawy większej wagi. Gdynia jest nie tylko nowoczesnym portem, nie tylko miastem portowym o około 130,000,— mieszkańców, ale wykładnikiem tężyzny moralnej Narodu Polskiego. Przez budowę Gdyni dowiedliśmy niezbitcie, że dostęp do morza jest nam potrzebny nie tylko po to, aby się w morzu wykąpać, lub pojechać na przejażdżkę łódką. Położyliśmy kres różnym nierozsądnym uwagom wroziej nam propagandy, dając dowód realnego zrozumienia korzyści gospodarczych, jakie daje morze każdemu państwu.

Przez Gdynię, przez rozbudowę własnej floty wojennej i handlowej, Polska odrabia zaniedbane niegdyś odłogi. Stopniowo przestajemy być narodem lądowym, stając się **NARODEM MORSKIM**. Świadczy o tym każda tona towaru, przeladowana w porcie polskim, każdy kamień, wmurowany na wybrzeżu polskim rękami robotnika polskiego, każdy nit, łączący płyty stalowe okrętu polskiego. Im prędzej zdobędziemy należną nam na morzu pozycję, którą Polska z tytułu swego obszaru, ludności i położenia geograficznego zajmować, powinna — tym lepiej dla nas.

Realizacją polskiej idei morskiej winien się zająć cały Naród Polski, dowodząc zrozumienia spraw morskich nie tylko za pomocą sentymentu, ale realną pracą. Wyniki dotychczasowe są piękne, ale musimy dążyć do tego, by były wspaniałe, by dały nam moc większą, jak dotychczas i pewność siebie. Pamiętajmy, że na morzu leży przyszłość Polski, że morze daje narodom siłę i bogactwo.

Z PRZESZŁOŚCI GDYNI.

Pierwotnie zwała się „Gdina”, gdy poraz pierwszy wystąpiła na widownię dziejów w roku 1253. Właścicielem jej był „pan na Rusocinie” pod Gdańskiem. Była wtedy Gdynia maleńką wioszczyną, prosto folwarkiem panów z Rusocina. To pierwszy ślad historyczny Gdyni w czasach dawnych.

Pod koniec wieku czternastego, spotykamy dalsze ślady istnienia Gdyni w dokumentach O. O. Kartuzów, zakonu dopiero co powstałego w dzisiejszych Kartuzach, który otrzymał w roku 1380 Gdynię, jako darowiznę od pana Rusocińskiego, syna Piotra. W aktach klasztoru Gdynia figuruje pod nazwą zmienioną: „Gdingen” w czym niema nic nadzwyczajnego, gdyż O. O. Kartuzi byli Niemcami. Na początku czternastego wieku Gdynia była osadą, a wsią ustanowioną na prawie niemieckim, stała się dopiero w roku 1362. W owych czasach istniał już przysiółek Grabówka (dzisiejszy Grabówek), był już Witomin i cały szereg okolicznych wiosek i osad.

Pierwszym sołtysem Gdyni był Polak, imieniem Matjusz, a potem jego siostrzeniec Piotr. Sołtys obowiązywał płacić 3-ci grosz z wpływów sądowych, występować na wyprawy wojenne zbrojno i na koniu. Już w owych czasach, a było to w roku Pańskim 1362, mieszkali w Gdyni kmiecie „łowący w morzu wędką” i sieciami, za który to przywilej opłacali daninę w postaci ryb złowionych.

Późniejsi właściciele Gdyni, O. O. Kartuzi, pobierali od sołtysów dziesięcinę z połowów, dając im prawo

łowienia w morzu, lecz sołtysi darmo musieli sprawować swój urząd.

Jak pisze Alfred Świerkosz, w roku 1772 Gdynia prócz sołectwa obejmowała 7 zabudowań gospodarskich i osadę karczemną, ogółem włości 20. Do wsi należał jeszcze wspomniany przysiółek Grabówka, obszaru 6 włości, przeważnie lasów i nieużytków. Mieszkańcy korzystali z prawa bezpłatnych połowów, obowiązani jednak byli oddawać do klasztoru w Kartuzach $\frac{1}{10}$ część połowu. Po ostatecznym rozbiórce Polski, Gdynia przechodzi na rzecz skarbu pruskiego i staje się „wsią królewską o 21 domach”, zarazem włączoną zostaje do ekonomii Mosty. W początkach 19-go wieku na terenie, zwanym „Gdyńskie grądy”, powstał przysiółek Kamiennej Góry.

Za dawnych czasów Gdynia nigdy nie była terenem żadnych bitew, ani potyczek, mimo, że tędy przechodziły na wyprawy wojska książąt pomorskich: Bogusława, Sambora, Świętopelka, Mestwina i innych, że Krzyżacy podchodzili tędy na zdobycie zamku puckiego w roku 1460, następnie Gdańszczanie w r. 1462 i 1464, poczym ponownie w 1520 r., Krzyżacy, którzy w dniu 10 grudnia wioskę splondrowali. W latach 1626 do 1627, oraz w 1650, 1655 i od 1703 do 1704 nie omiła Gdyni nawała szwedzka, dając się dotkliwie we znaki nielicznym mieszkańcom, szukającym schronienia, aż w Gdańsku.

W bitwie pod Oliwą, dnia 26 listopada, 1627 r., wielkie zwycięstwo nad blokującą port gdański flotą szwedzką Gdynia była częściowo bazą operacyjną floty polskiej, pozostającej pod dowództwem Arendta Dickmana. Flota polska odniosła wówczas wielkie zwycięstwo nad blokującą port gdański, flotą szwedzką, zatapiając 11 okrętów.

W czasie wojen napoleońskich, przechodziły przez Gdynię niektóre oddziały, a następnie tędy się cofały niektóre niedobitki wojsk francuskich i polskich, na co wskazują dokumenty kościelne w Oksywiu (dziś dzielnica Gdyni i siedziba portu wojennego). W Oksywiu wspomina się, że Napoleon przejeżdżał przez ówczesną wioskę i odpoczywał pod starożytnym dębem, jaki się znajduje

obecnie na środku jezdni, między portem a miastem, starannie chroniony, jako zabytek przyrody.

Ongiś nawet drzewo to nazywano „Dębem Napoleona“, lecz nazwa ta z czasem poszła w zapomnienie. Wspaniały ten zabytek przyrodniczy był przez długie lata uważany jako znak graniczny, między istniejącym powiatem puckim a wejherowskim. Dziś, kiedy powiaty te zlane są w jedną całość i tworzą powiat morski, tradycyjna nazwa drzewa powinna na nowo odżyć wśród mieszkańców obecnej Wielkiej Gdyni. W źródłach historycznych jednak niema żadnych wzmianek, o pobycie Napoleona w Oksywiu, podanie więc jest wytworem fantazji ludowej.

Gdynia, Oksywie i Kolibki.

W starych kronikach kościoła w Oliwie czytamy, że w r. 1390 przejeżdżał z Pucka przez Gdynię z okazałym orszakiem, znakomity rycerz angielski Derby, późniejszy Henryk IV. Rycerz ów, ciągnął na wezwanie Krzyżaków do walki z „Saracenami Wschodu“, t. j. pogańską Litwą. Przebywał tu raz w latach między 1457 a 1469 wygnaniec — król szwedzki, Karol Knutson, który trzy lata zamieszkiwał w Pucku, trzymając gród ten w zastawie. W roku 1627 przejeżdżał przez Oksywie kasztelan krakowski, hetman wielki koronny, Stanisław Koniecpolski, ciągnąc na zdobycie Pucka z rąk Szwedów.

Z królów polskich bawił w Oksywiu raz przejazdem Zygmunt III i w drodze ze Szwecji, w roku 1598, wylądował na przylądku Rozewskim. Kilkakrotnie zaglądał tu Władysław IV, oraz Jan III Sobieski i małżonka jego, Marysieńka, która w pobliskich Kolibkach niejednokrotnie spędzała swe wywczasy nad morzem.

Oksywie, inaczej zwane za dawnych czasów Kępą Oksywką, jest starsze od Gdyni i daleko większą rolę odgrywało w przeszłości.

Jeszcze za czasów pogańskich, stała tu na wzgórzu cerkvia i grodziszcze obronne, aczkolwiek dowodów ściśle historycznych na to niema. Zaraz po zaprowadzeniu chrześcijaństwa na wybrzeżu, powstała tu parafia, do któ-

rej należała Gdynia. Kościół parafialny na Oksywiu ufundowali książęta pomorscy i należy on do rzędu najstarszych świątyń wybrzeża polskiego.

W roku 1253, biskup kujawski Wolimir, osobiście ustalił granice parafii oksywskiej i włączył w nią Gdynię, Witomino i Redłowo. Ten stan przetrwał aż do naszych czasów.

Nazwa Oksywia jest pierwotną. Dowodzą tego odmiany pisowni, zachodzące od roku 1209 przez cały wiek trzynasty, aż do szesnastego wieku, mianowicie: Oxsuia, Oxiwe, Okciua, Oxiva, Oxivia i Oxiuia, w 16-tym wieku spotykamy Oxiwa, Oxiew, Oxiwieja, od 17 stulecia pisze się po polsku Oxiwie, względnie Oksywie, po niemiecku natomiast pisano Oxhoeft.

Chylonia, będąca obecnie jedną z dzielnic Gdyni, występuje na widownię już w roku 1351, pod nazwą niemiecką Heinzichsdorf, gdyż parafię założyli tu Krzyżacy, lecz już w roku 1508 nazwa się zmienia na Chylonie, a w roku 1583 na Chiloni, zaś w roku 1599 na Chylony. Potem Niemcy po swojemu zmienili nazwę na Kylau i Kilau. Obecna nazwa pochodzi od nazwy z 16 wieku.

Gdynia dzisiejsza.

Gdynia doby obecnej w niczym nie przypomina owej lichej wioski z przed roku 1920, bowiem od czasu, gdy Polska postawiła swoje silne stopy na wybrzeżu i w Gdyni postanowiła wybudować wielki port i potężne miasto, przeobraziło się wszystko na całym wybrzeżu, jak za dotknięciem łaski czarodziejskiej. Przedewszystkim, Gdynia z wsi niewielkiej stała się nie tylko największym portem nad Bałtykiem, lecz równocześnie wyrosła na nowoczesne miasto.

Do roku 1926 rozbudowa Gdyni postępowała zółwim krokiem naprzód. Składały się na to przyczyny różnorakie, a przedewszystkim, sama budowa portu, która dopiero od roku 1926 rażno ruszyła z miejsca. W miarę zwiększania się pracy w porcie, przybywało ludności, wzmagala się liczba domów i potężnych gmachów repre-

zentacyjnych. W ten sposób, od roku 1926 do 1938 to znaczy, niespełna w 12 latach, na wydmach brzegowych nad morzem, oraz na wzgórzach, okalających Zatokę gdyńską, powstało miasto, liczące z przedmieściami przeszło 130 tysięcy ludności.

I powstało miasto najbardziej nowoczesne, posiadające znakomity system kanalizacyjny — świetne oświetlenie elektryczne — asfaltowane, lub brukowane ulice — dobrze utrzymane chodniki i nowoczesną komunikację autobusową.

Siłą faktów bieżących, miasto, które narasta w tak szybkim tempie, musi mieć pewne usterki i niedopatrzenia, będące raczej wynikiem pośpiechu i coraz to nowych potrzeb, aniżeli błędów, albo złej woli. Ma je więc i Gdynia, lecz ponieważ zdaje sobie z nich sprawę, niewątpliwie potrafi je usunąć przy najbliższej sposobności.

Gdynia jako kąpielisko.

Trzeba koniecznie podkreślić, że Gdynia jest nie tylko miastem portowym i ośrodkiem polskiego handlu morskiego, lecz także najlepiej wyposażonym polskim kąpieliskiem morskim, mającym plażę, utrzymane w należyтым porządku i czystości — deptak dla kuracjuszy — łazienki — rozrywki kulturalne — kąpiele morskie ciepłe w Domu Zdrojowym. W hotelach, pensjonatach i w willech, sporo jest sporo miejsca dla letników i wycieczkowiczów. Są tu i rozrywki sportowe. Przemysł kąpieliskowy i ruch turystyczny w Gdyni rośnie i wzmaga się z roku na rok, powodując intensywny rozrost miasta, które się stale buduje.

Lecz to wszystko, co się obecnie w Gdyni tworzy, buduje, zakłada i rozwija, jest dopiero początkiem wielkiej Metropolii nadmorskiej. Już obecnie Gdynia jest największym miastem polskim nad morzem, a pretenduje zupełnie słusznie do tego, aby była największym miastem na polskim Pomorzu — aby się rozrosła do potęgi większej, aniżeli Gdańsk. I nie tylko chodzi o to, aby była

większym portem, albowiem już nim jest, lecz by się stała twierdzą kultury i ducha polskiego nad Bałtykiem, gdyż taka jest jej misja, nakreślona przez bieg wypadków dziejowych i potrzeby narodu polskiego.

Gdynia jest realnym ośrodkiem, z którego płyną fale sił rozwojowych na całe wybrzeże. Matkuje ona niejako całemu wybrzeżu i zasila je sokami żywotnymi, które sama czerpie z całego kraju. A te jej właściwości i siły mają wpływ dobry, albowiem wybrzeże nasze, na którym Niemcy pozostawili po sobie rzetelną biedę, braki dróg i połączeń kolejowych – dziś rośnie duchowo i gospodarczo – a owego pędu, zmierzającego do ugruntowania Polski nad Bałtykiem, nie zatrzyma żadna moc człowiecza.

ZA BANDERĄ KROCZY HANDEL.

Po zwycięskim zakończeniu wojny, Państwo Polskie znalazło się w niezwykle trudnej sytuacji gospodarczej. Wyniszczony przez wojnę kraj, brak rezerw skarbowych, konieczność odbudowy celowo zdewastowanego przez najeźdźców przemysłu oraz ogólny chaos powojenny stawiał Naród Polski w sytuacji tak dalece ciężkiej, że wyjście z niej stanowi sukces, wartości którego miarą zwykłą mierzyć nie można.

Nie jest naszym zadaniem, by zająć się całokształtem odbudowy życia gospodarczego Polski. Interesuje nas wyłącznie odcinek morski, najbardziej bodaj klasyczny, bowiem wszystko, co widzimy nad morzem i na morzu, powstało z niczego, wzniesione wysiłkiem potężnej woli Narodu, umiejętnie kierowanej i świadomej swego celu.

Rozbudowa portu w Gdyni oraz rozwój przeładunku w portach polskiego obszaru celnego, t. j. w Gdyni i Gdańsku dowodzą niezbicie, że handel nasz zdołał już nastawić się na drogi własne, do pewnego stopnia uniezależniając się pod względem transportu od pośrednictwa obcego. Dla porównania nadmienimy, że w r. 1924 ogólny przeładunek Gdańska (2.374.553 ton) i Gdyni (10.167 ton) wyniósł zaledwo 2.384.720 ton, podczas gdy w r. 1937 osiągnął pokaźną cyfrę 16.206.955 ton. Jak wynika z powyższego, kwestia wykorzystania wybrzeża morskiego i portów znalazła w Polsce realne rozwiązanie.

Łącznie z powyższym nasuwa się pytanie, w jakim stopniu zdołaliśmy uniezależnić się od obcych na morzu, kto przewozi nasze towary i kto korzysta z portów polskich, jako bazy wyjściowej. Statystyka ruchu portowego Gdyni i Gdańska dowodzi, że pod tym względem dużo jeszcze mamy do zrobienia. W Gdyni bandera polska była w roku ubiegłym na drugim miejscu, w Gdańsku zaś — na szóstym. Procentowo na banderę polską przyadło w tym okresie 14,5% w Gdyni i 6,5% w Gdańsku. Widzimy więc, że płynące przez porty nasze towary tylko w nikłym stopniu przewozimy pod banderą własną,

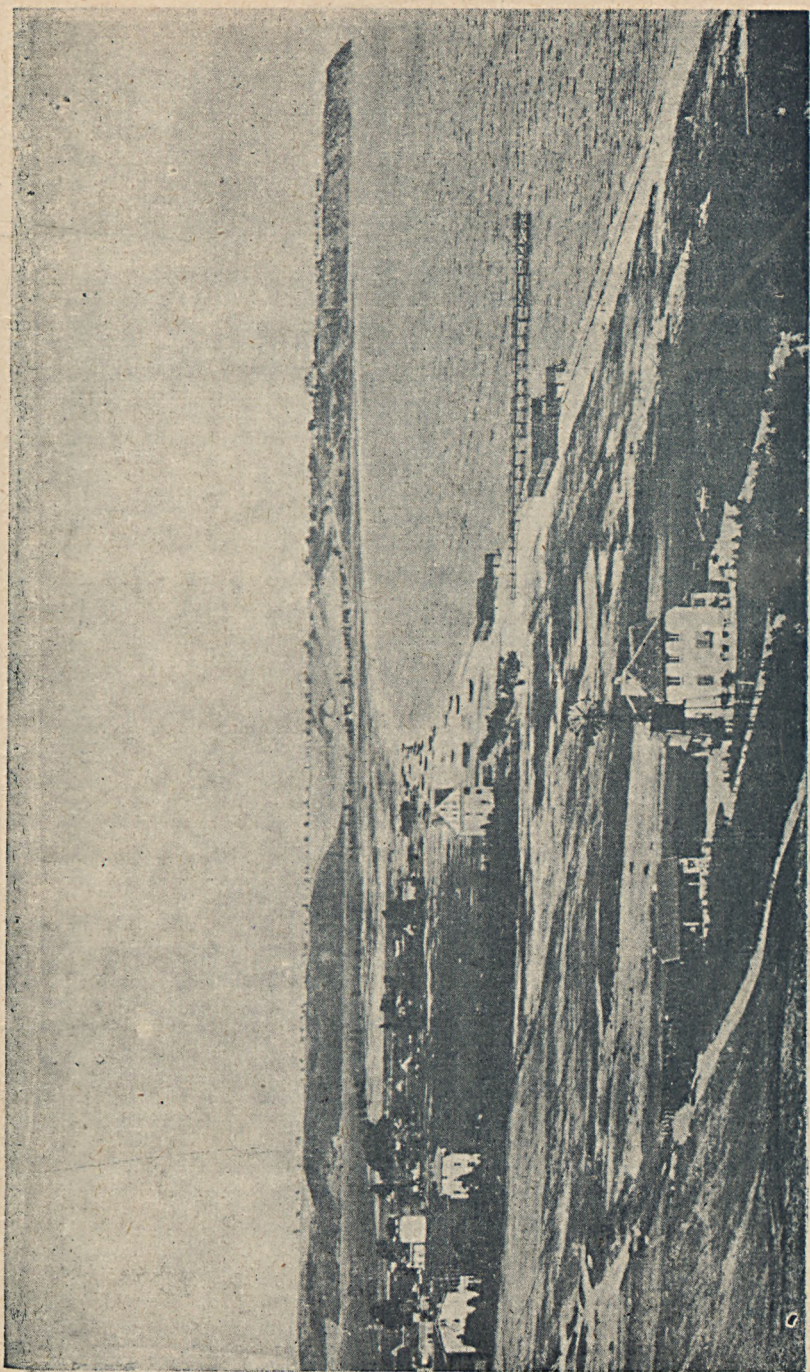
płacąc wielomilionowe sumy za przewóz naszych towarów armatorom obcym.

Tonaż polskiej floty handlowej jest za mały w stosunku do potrzeb naszego handlu. W roku bieżącym przekroczyliśmy dopiero pierwsze 100 tysięcy ton pojemności naszych okrętów. Pod tym względem wyprzedzają nas państwa, mające znacznie mniej od nas ludności i znacznie mniejszą cyfrę globalną handlu zagranicznego jak np. Łotwa, nie mówiąc już o Finlandii.

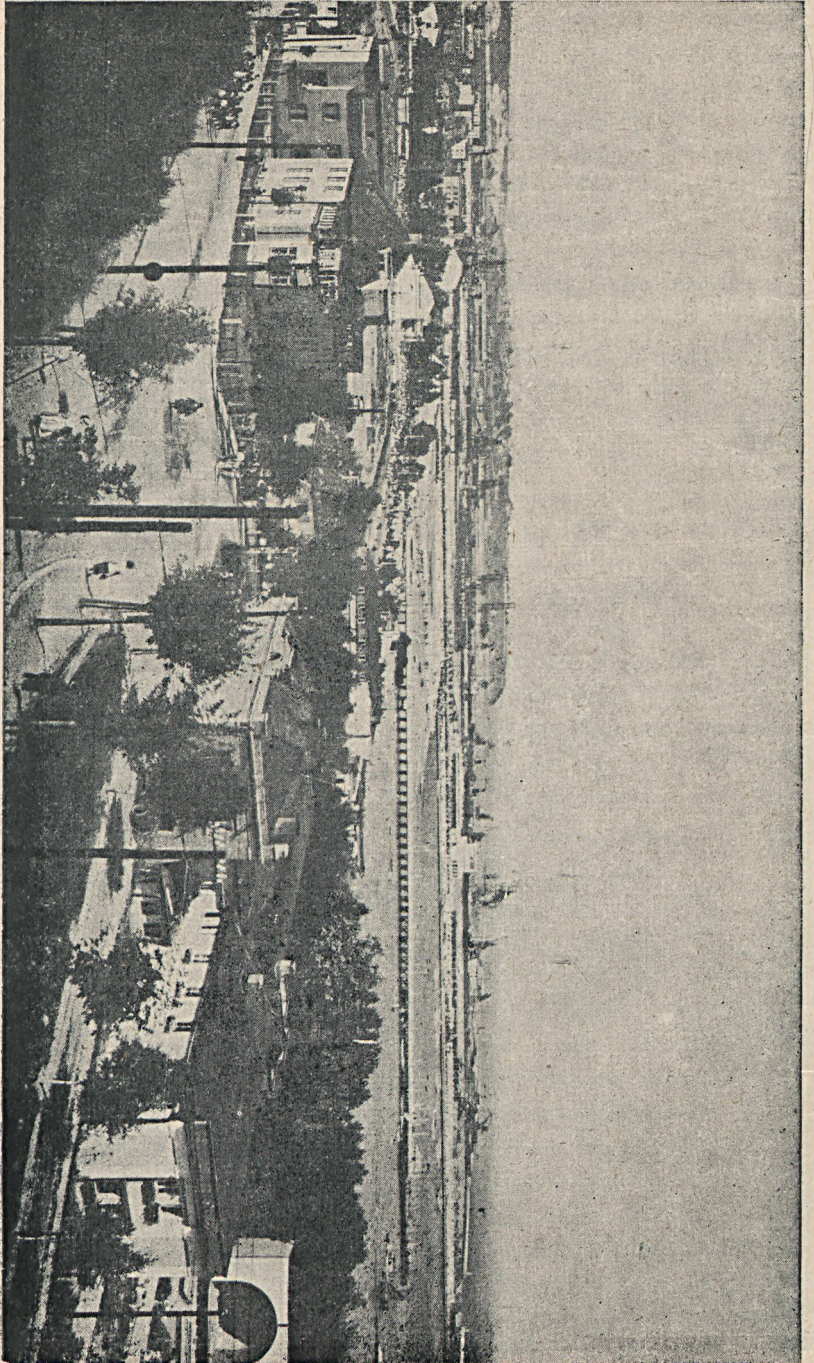
Na czym polegają te braki? Otóż na tym, że podczas gdy w innych państwach kapitał prywatny szuka możliwości zarobkowych na morzu, budując okręty i eksploatując linie okrętowe, u nas, niemal wszystko co dotychczas posiadamy, zawdzięczamy inicjatywie Rządu. Do r. 1926 łudzono się nadzieją, że kapitał prywatny zainteresuje się wreszcie możliwościami pracy na morzu. Wobec tego, że nadzieje te nieziściły się niestety, inicjatywę ujął w swe ręce Rząd, zakupując 5 okrętów, które stanowiły początek rozwijającego się świetnie towarzystwa żeglugowego „Żegluga Polska”. Następnie powstały: Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe oraz jedyne prywatne towarzystwo okrętowe „Polskarob“ ze swą flotą „Roburów“.

Poza tym w ostatnich latach założono towarzystwa połowów dalekomorskich „MEWA“ i „POMORZE“, posiadające własne flotylle statków rybackich; towarzystwa te są oparte o kapitał prywatny, ale ze względu na specjalny zakres działania, nie mogą być brane pod uwagę w rozważaniach na temat zagadnień transportu morskiego.

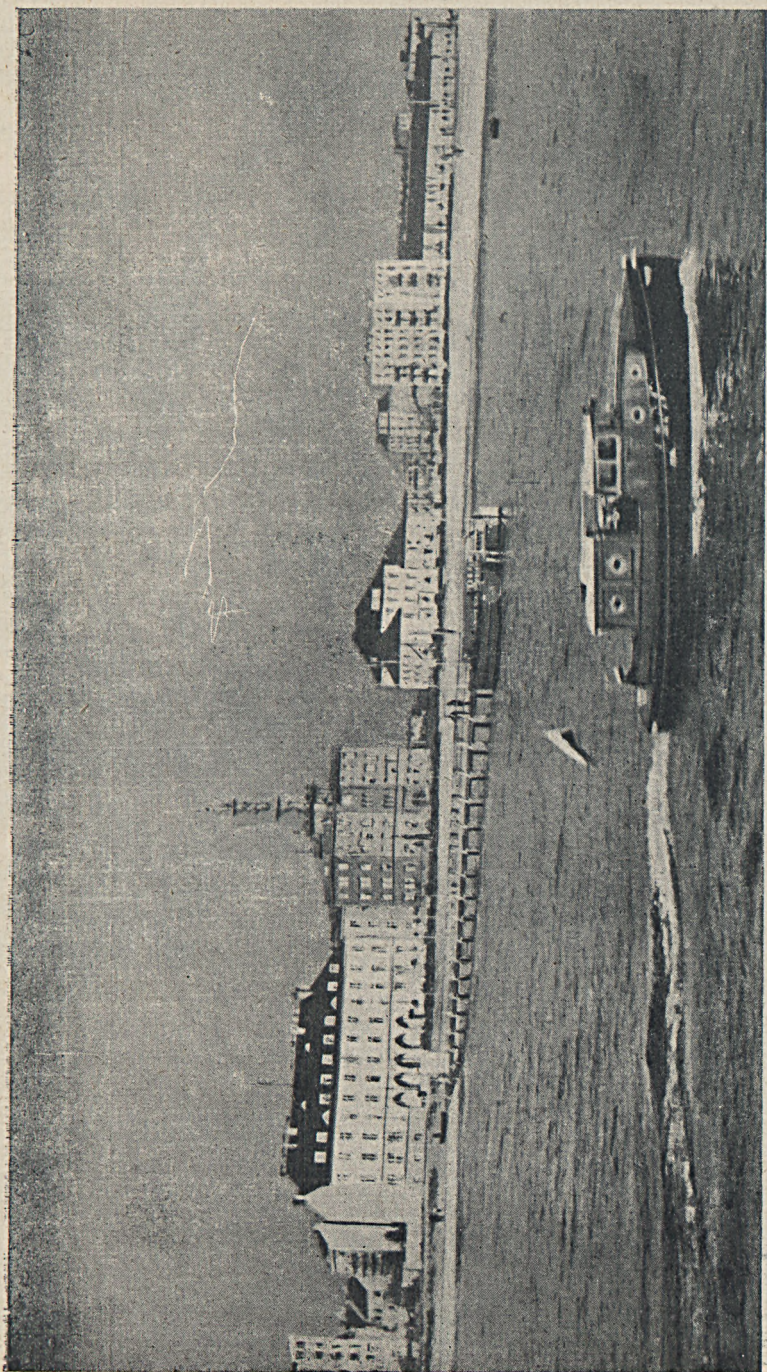
Nasza flota handlowa jest za mała. Około 100 milionów rocznie płacimy obcym za przewóz naszych towarów morzem, uszczuplając nasz bilans płatniczy o tak poważną kwotę. Programem naszym na okres najbliższy, realizowanym z żelazną konsekwencją, winna być rozbudowa naszej marynarki i doprowadzenie jej do stanu, odpowiadającego potrzebom gospodarczym kraju i ambicji wielkiego narodu. Bandera polska winna powiewać nad wszystkimi morzami świata, a za banderą kroczy handel.



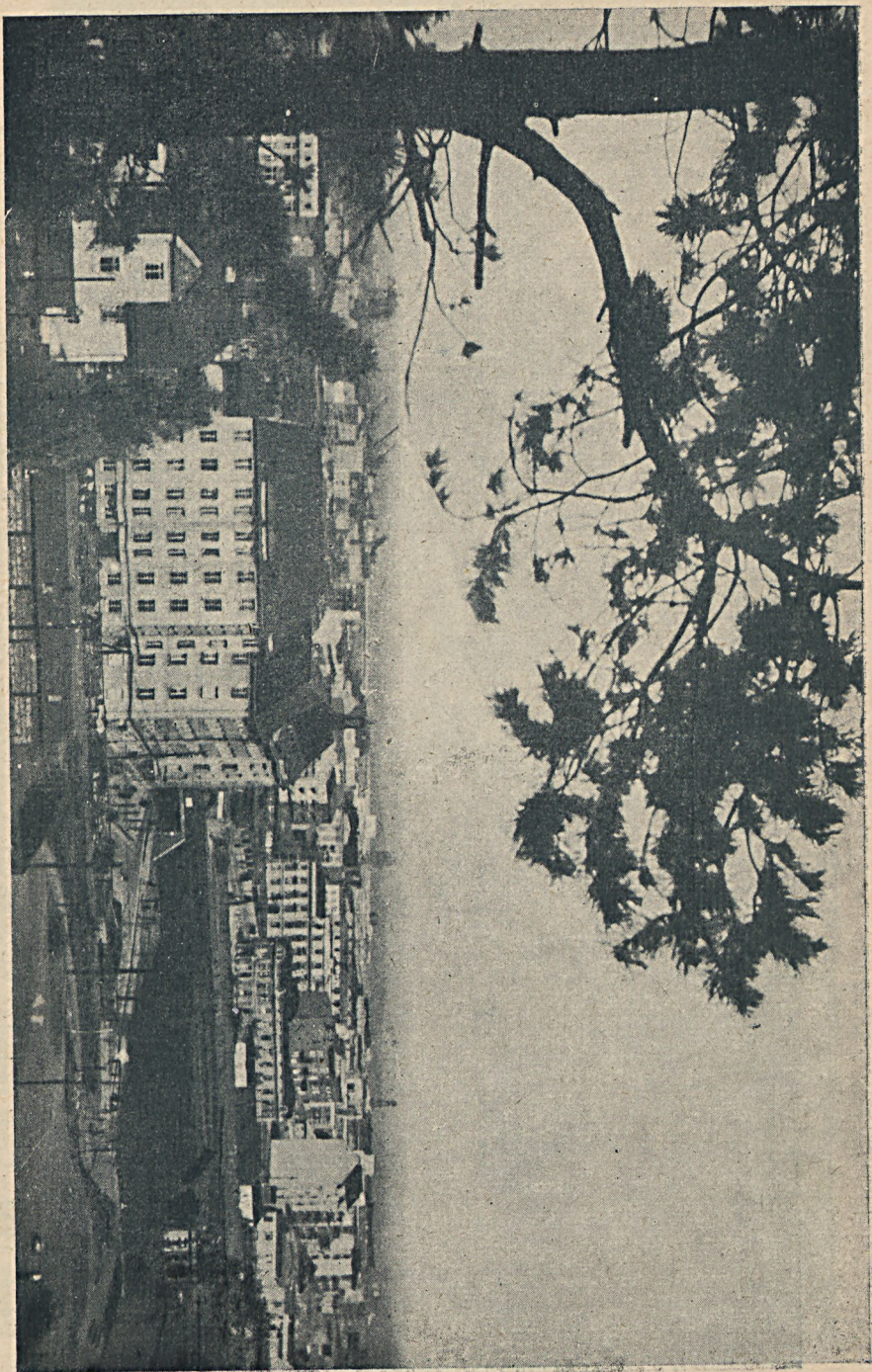
Gdynia — 1921 — Widok ogólny z Kamiennej Góry



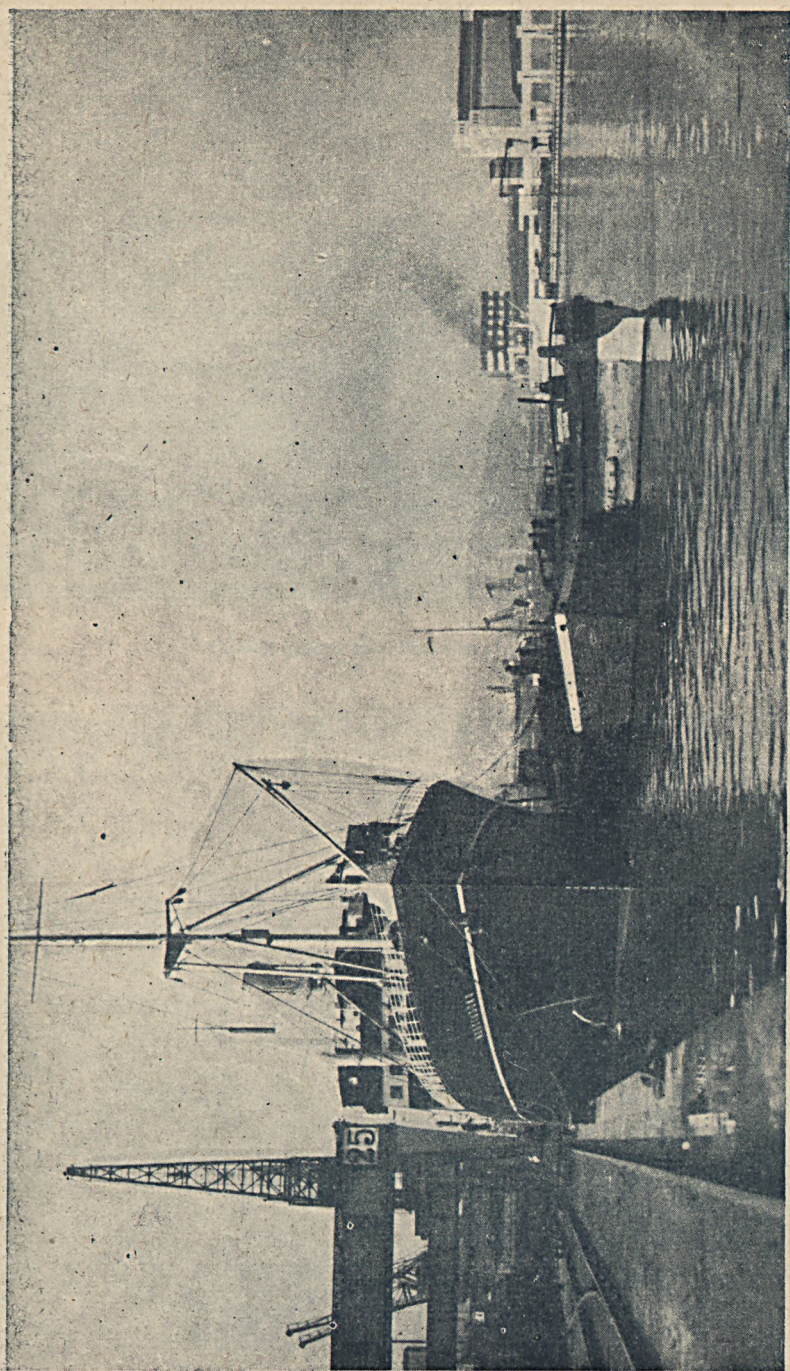
Gdynia - 1932 - Widok ogólny z Kamiennej Góry



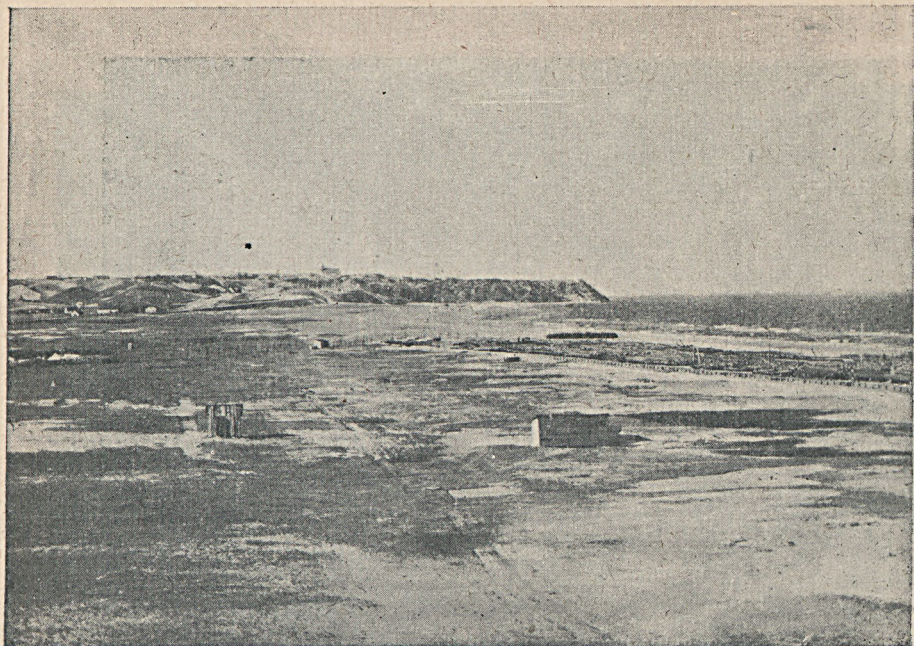
Gdynia 1933 – Część zachodnia basen Prezydenta z widokiem na gmachy Żeglugi Polskiej i Obserwatorium Morskiego



Gdynia — 1938 — Widok ogólny



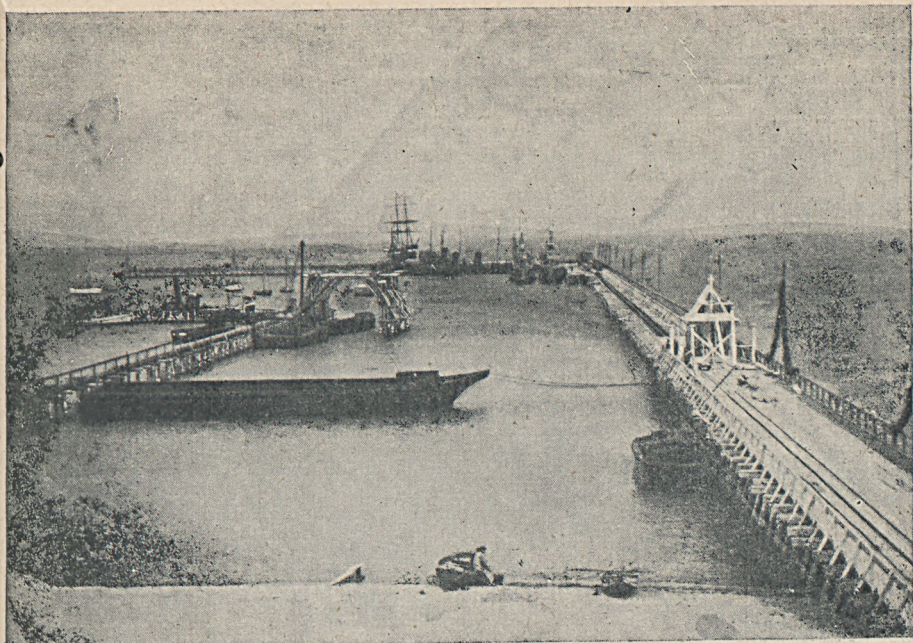
Gdynia 1938 — Fragment basenu im. Marszałka Piłsudskiego



Gdynia 1920 — teren obecnego portu.



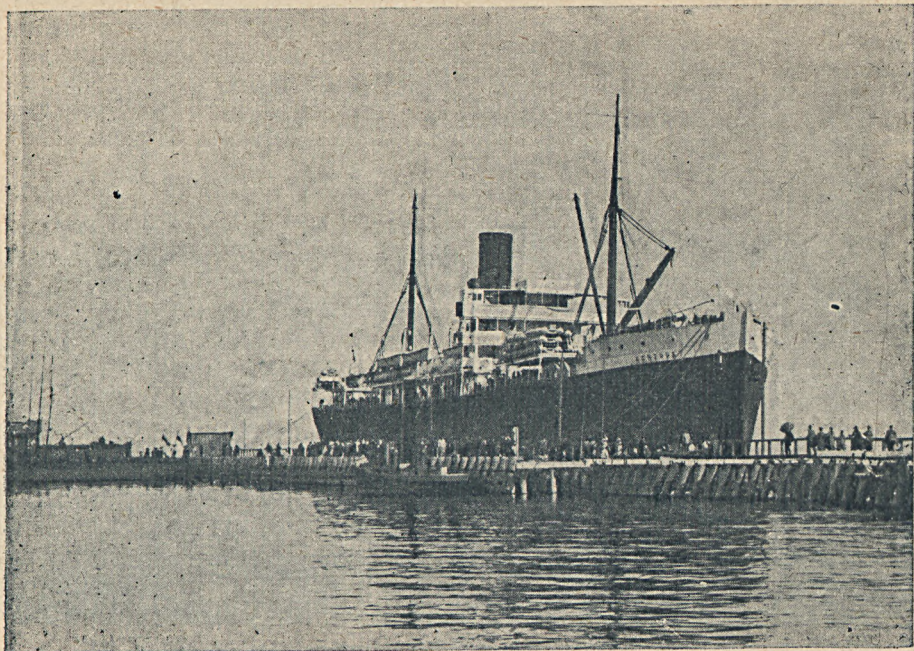
Gdynia — Port w r. 1923.



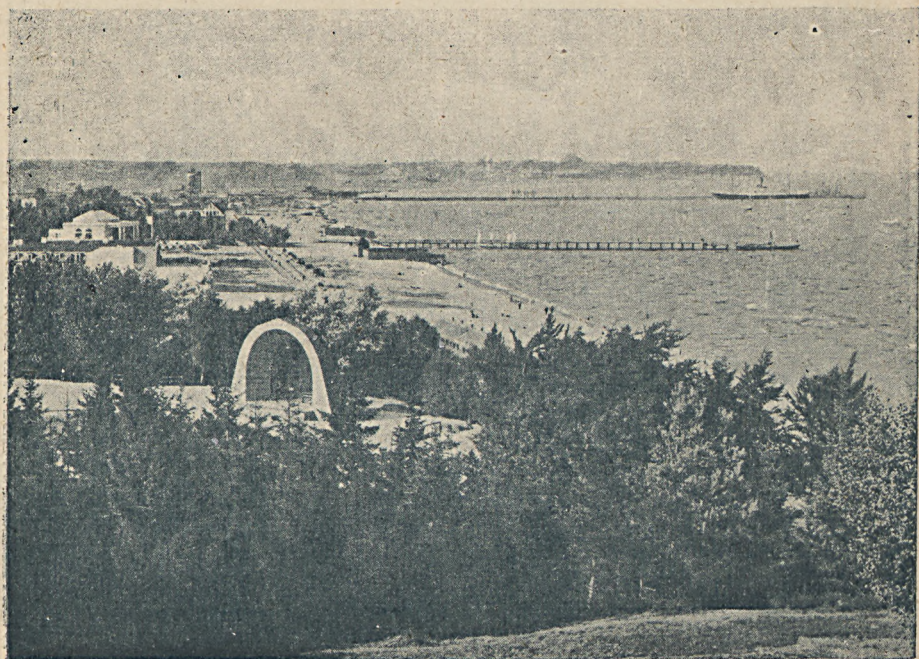
Gdynia — port tymczasowy w r. 1923



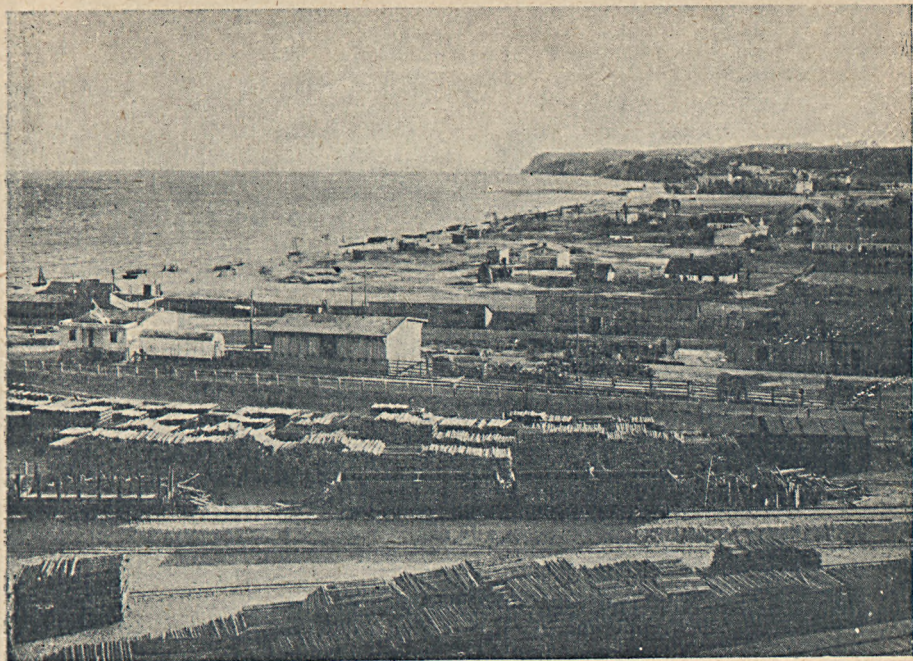
Gdynia w r. 1923 — Okręty Marynarki Wojennej



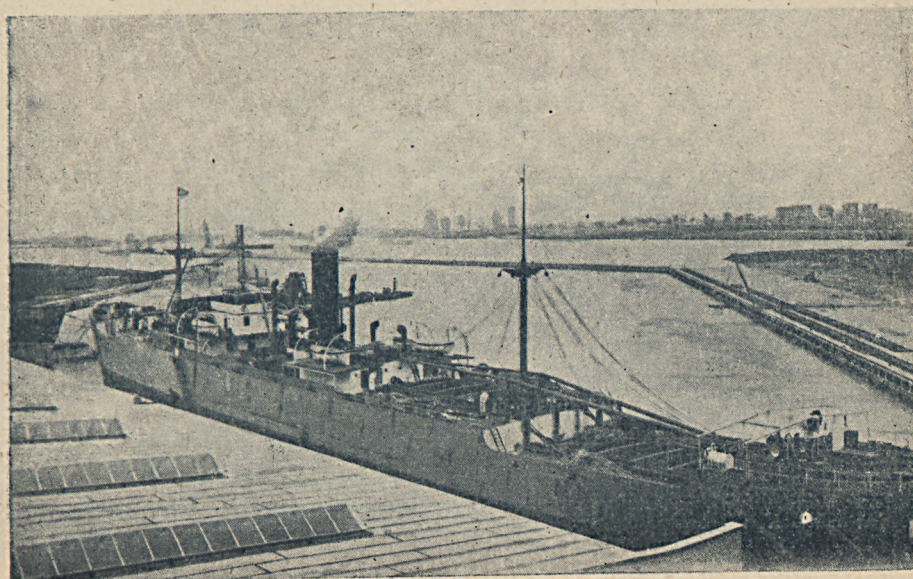
Gdynia — s/s „Kentucky” — sierpień 1923 r.



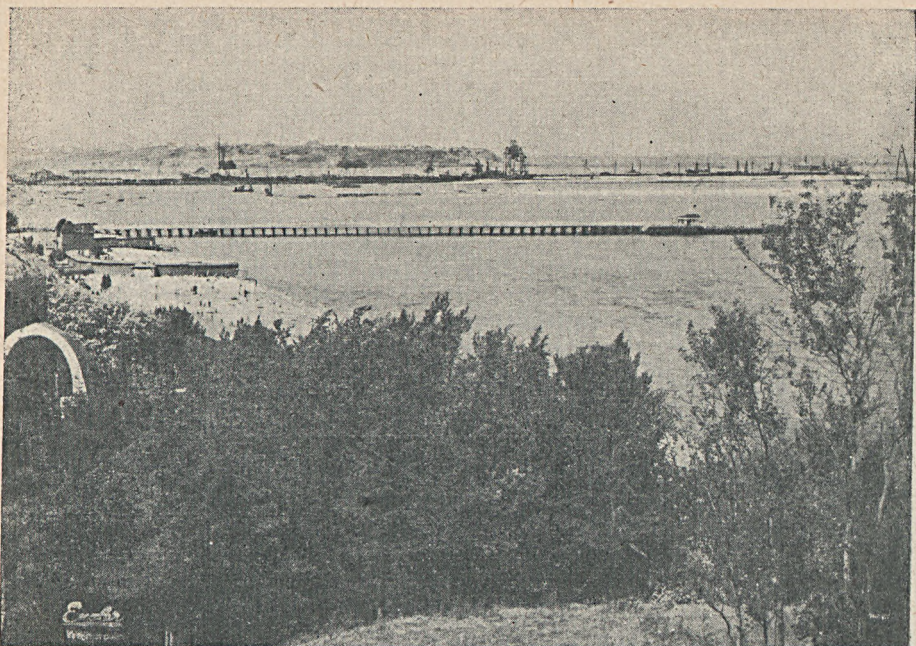
Gdynia — port w r. 1924.



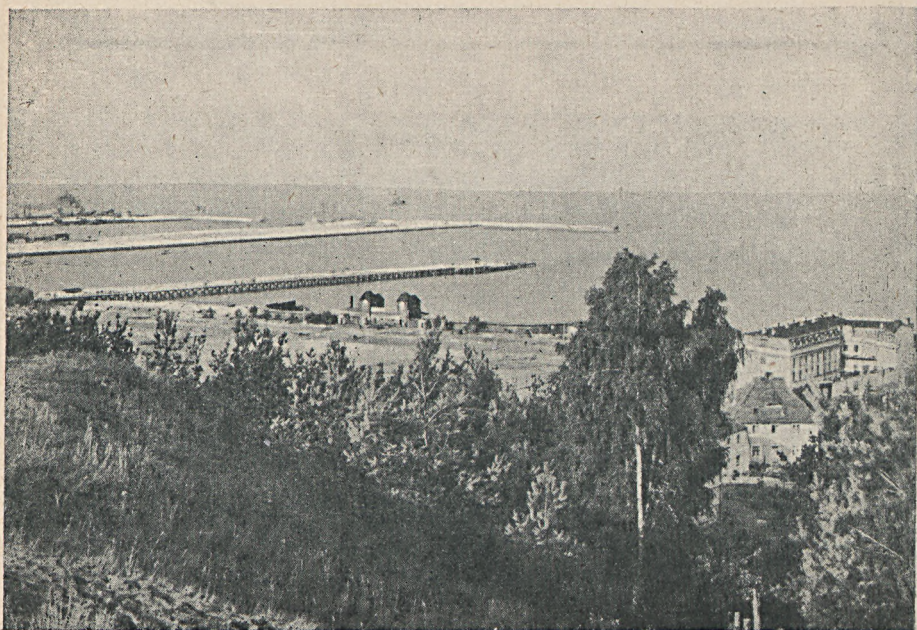
Gdynia – budynki portowe i składy drzewa w r. 1925



Gdynia w r. 1928 – Basen im. Marszałka Piłsudskiego



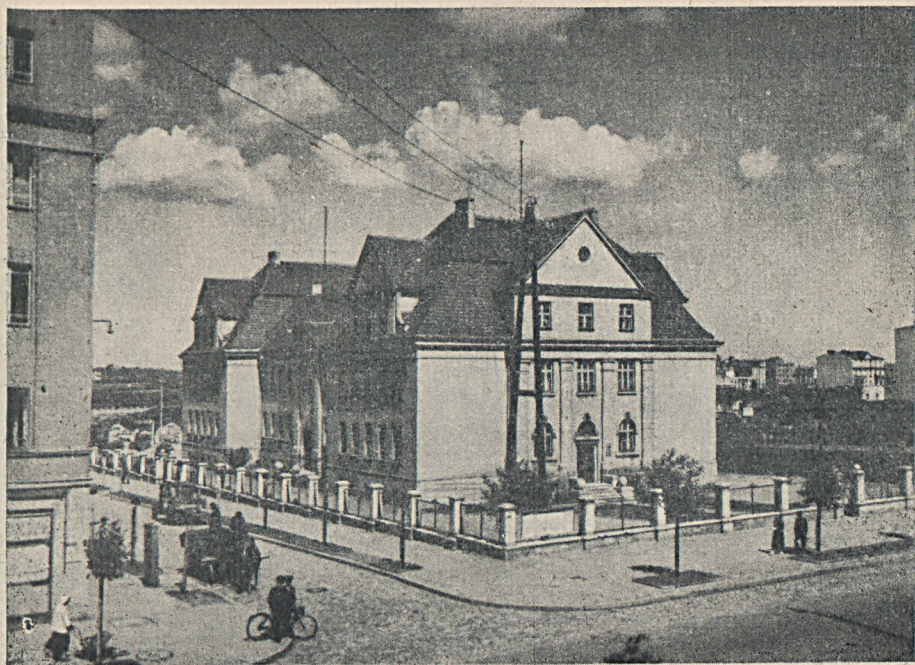
Gdynia — port w r. 1929



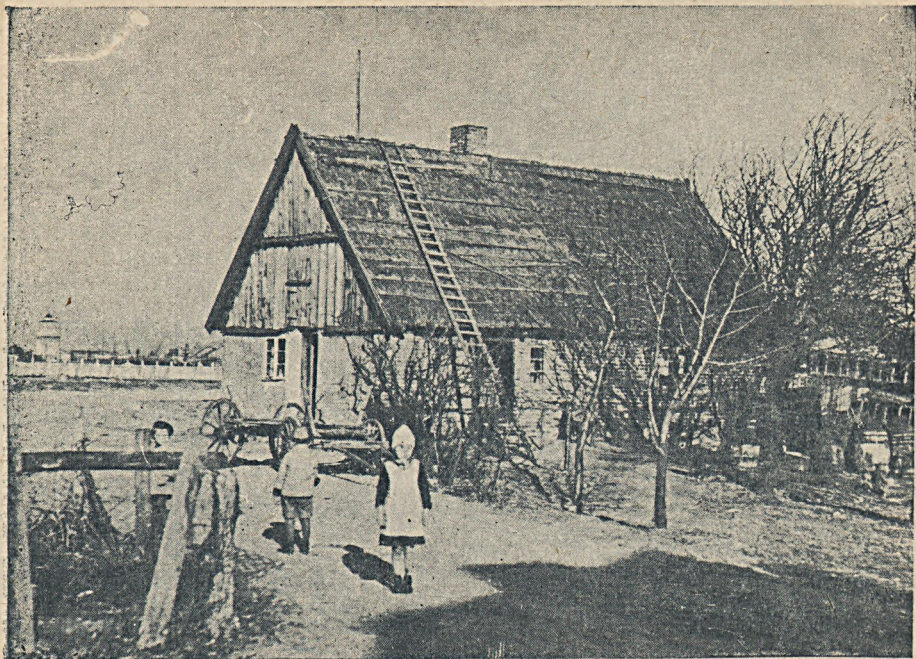
Gdynia — port zewnętrzny w r. 1931



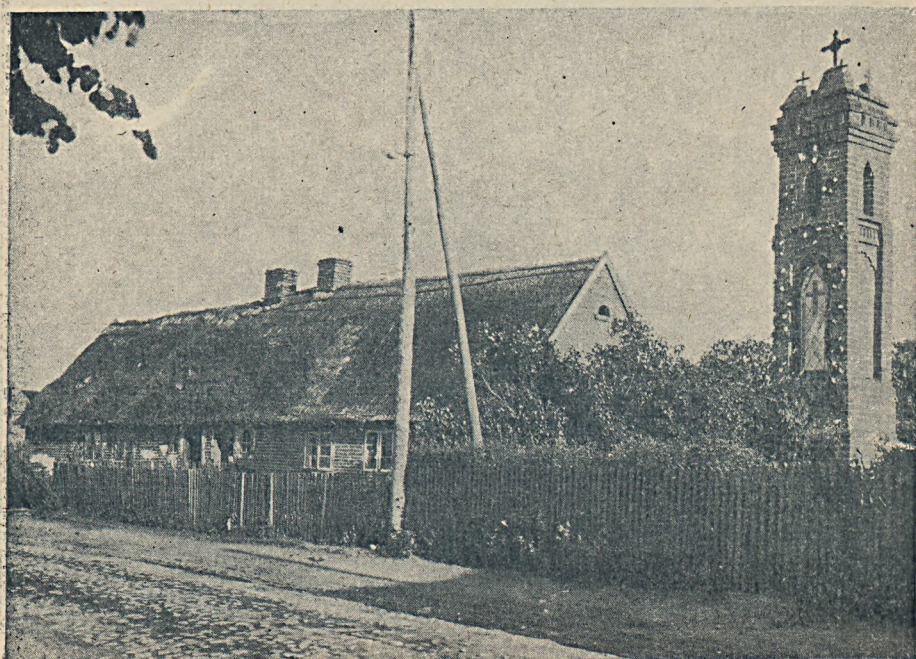
Gdynia – dawna szkoła



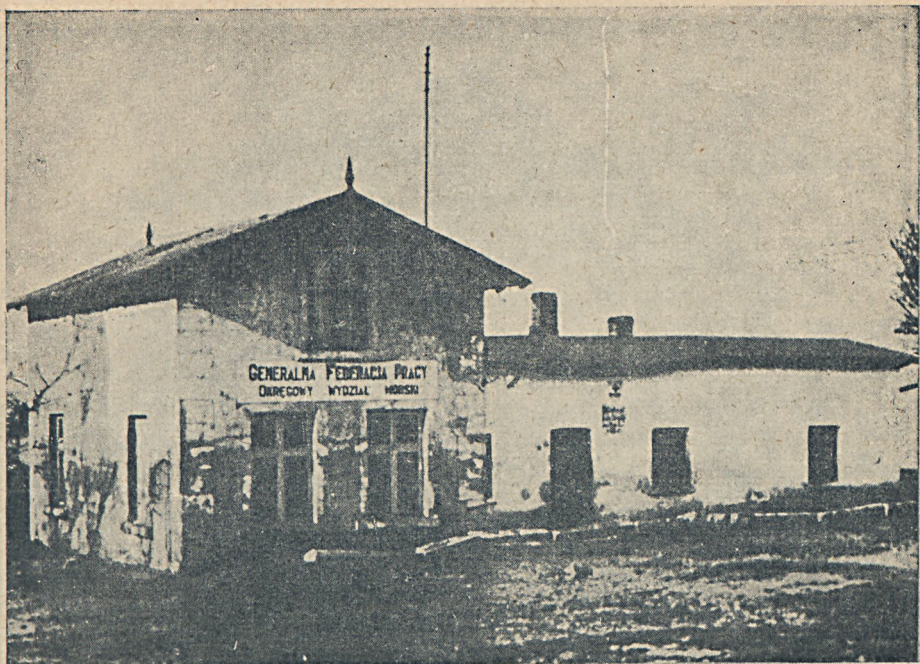
Gdynia dzisiaj – jedna ze szkół powszechnych



Fragment starej Gdyni z widokiem na port



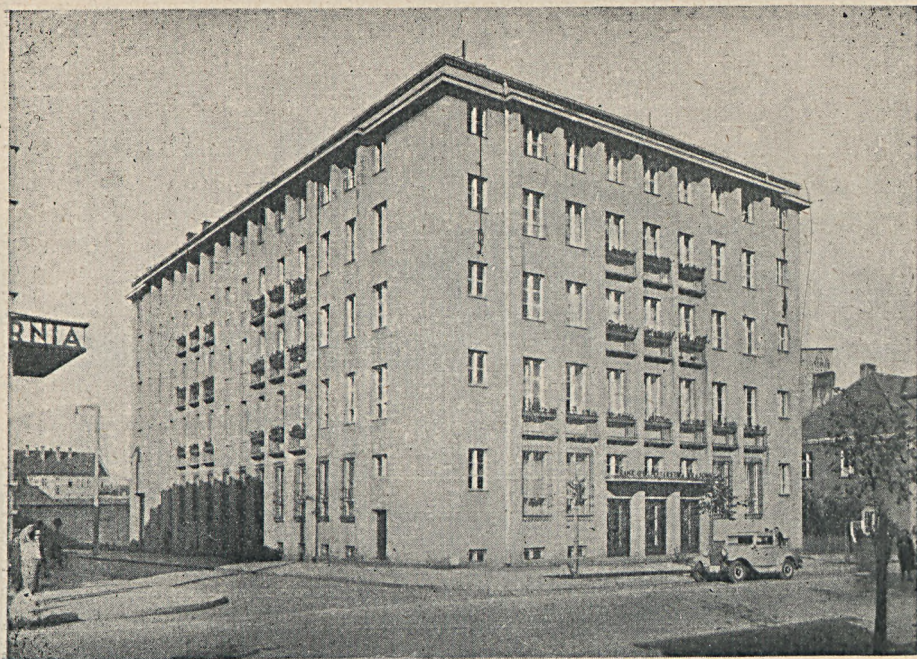
Gdynia — fragment ulicy z r. 1927



Gdynia 1928 — dawny zarząd gminny



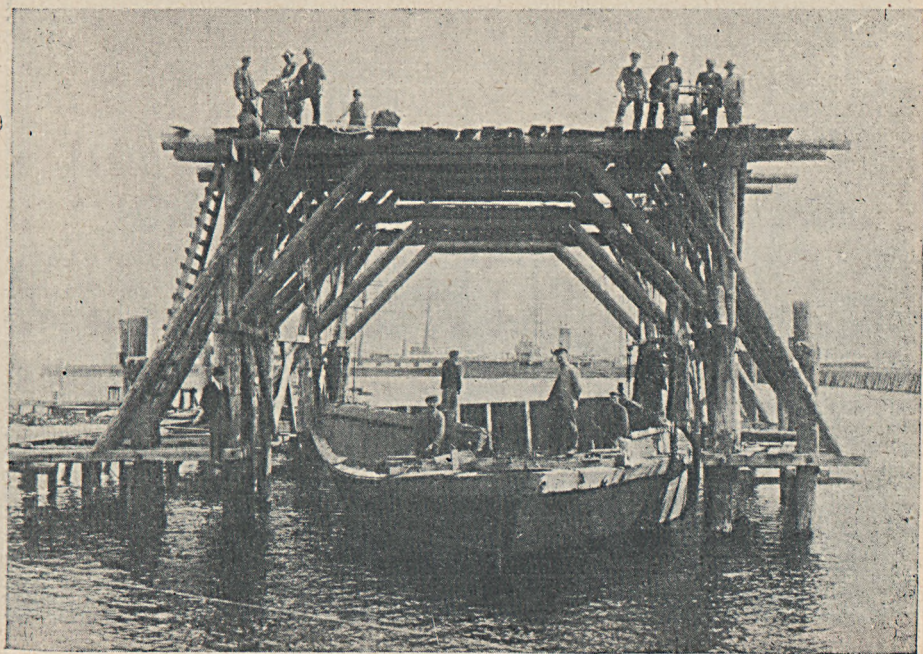
Gdynia ul. Portowa w r. 1927



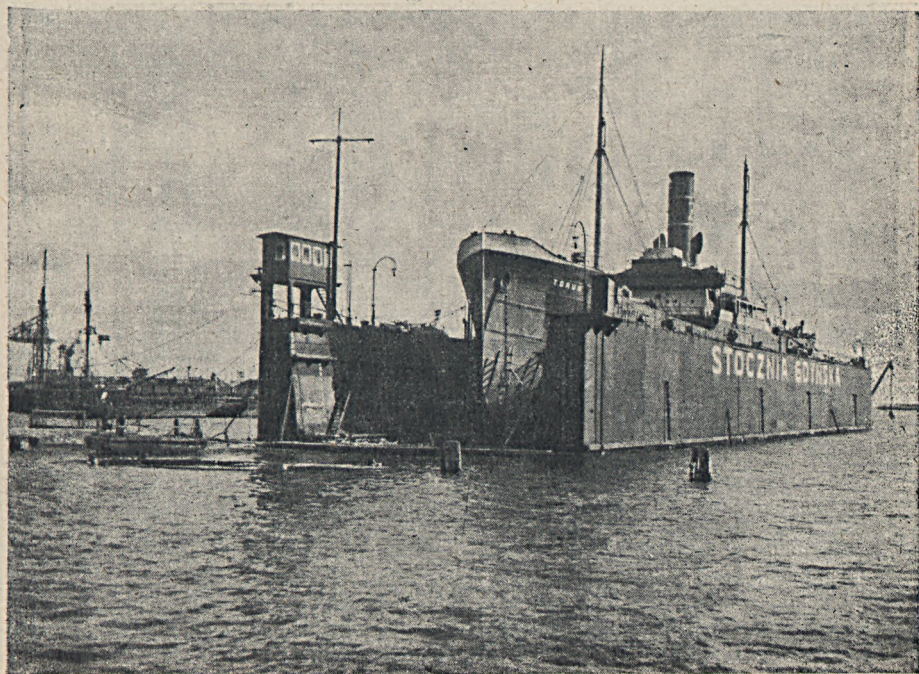
Gdynia dzisiejsza — Bank Gospodarstwa Krajowego



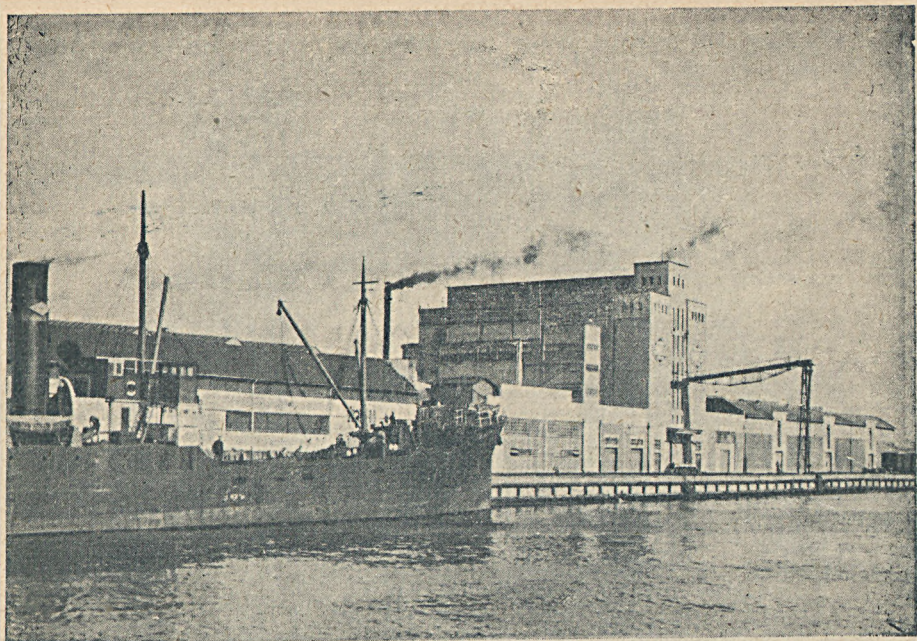
Gdynia dzisiejsza — Bank Polski



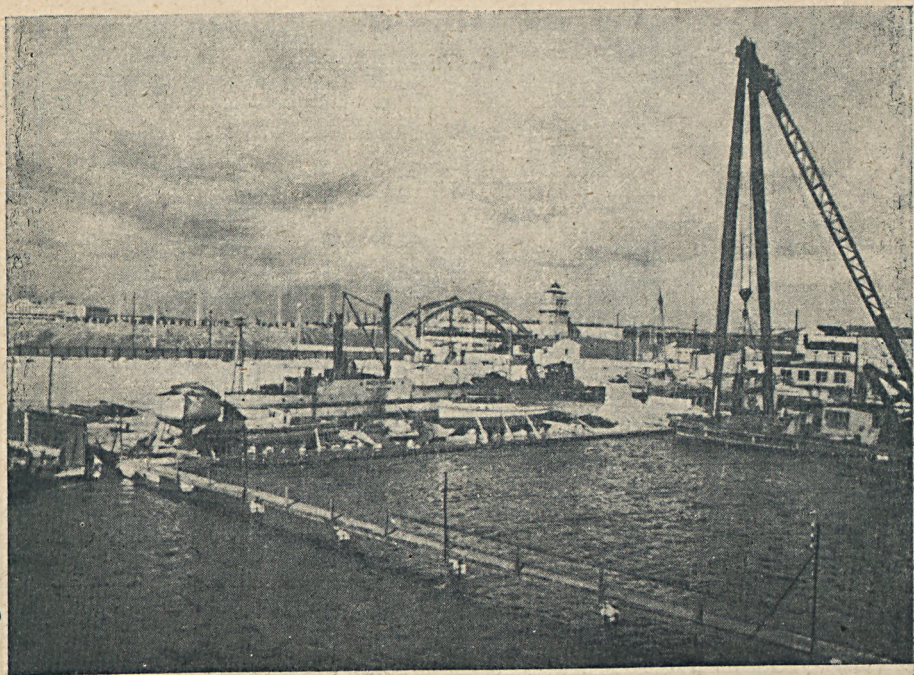
Gdynia w r. 1923 – prowizoryczne urządzenie do podniesienia kutrów



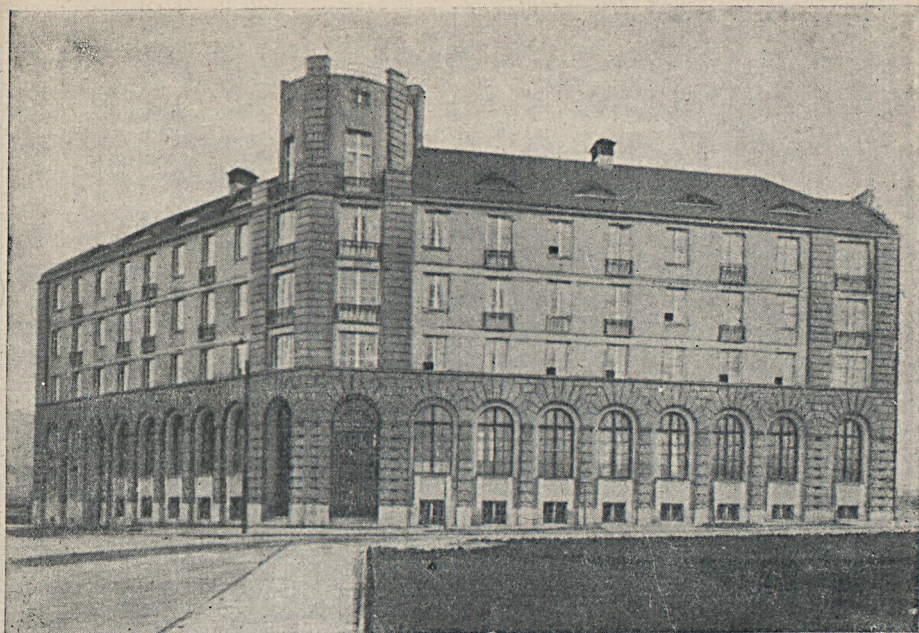
Gdynia w r. 1938 – dok pływający „Stoczni Gdynskiej”



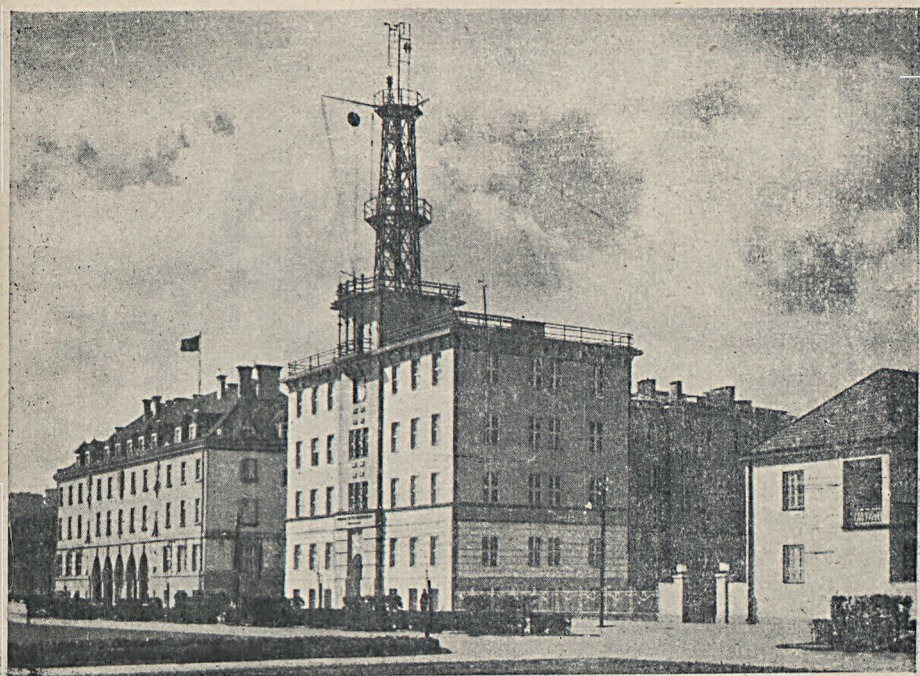
Gdynia dzisiejsza — fragment portu



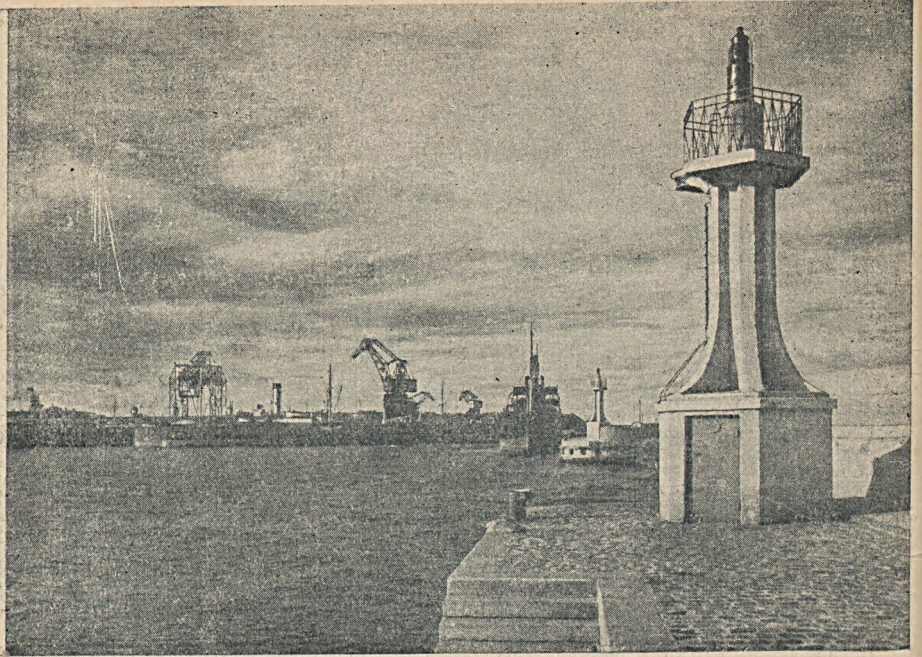
Gdynia dzisiejsza — fragment portu od strony stoczni



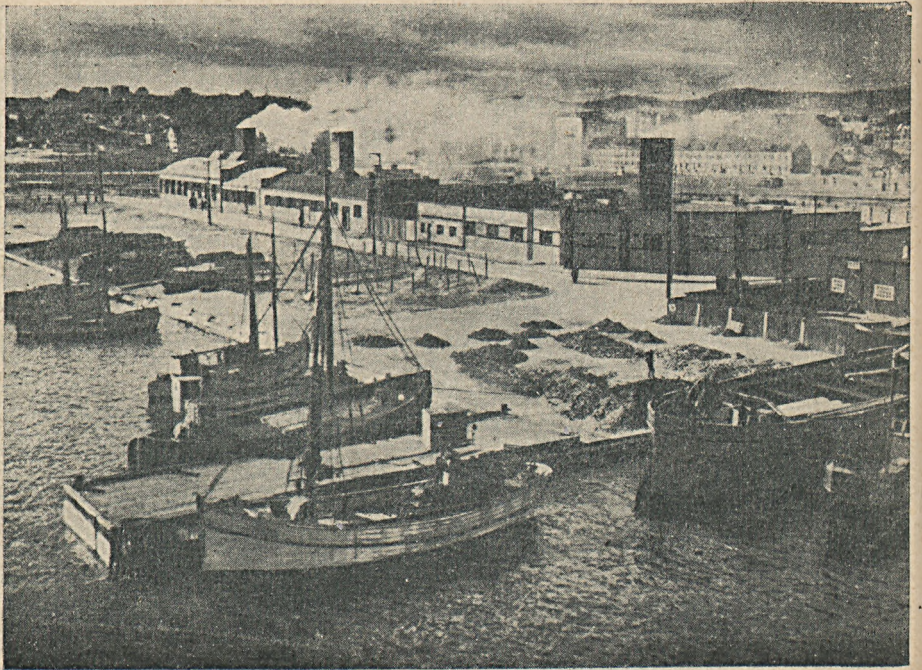
Gdynia — Państwowy Bank Rolny



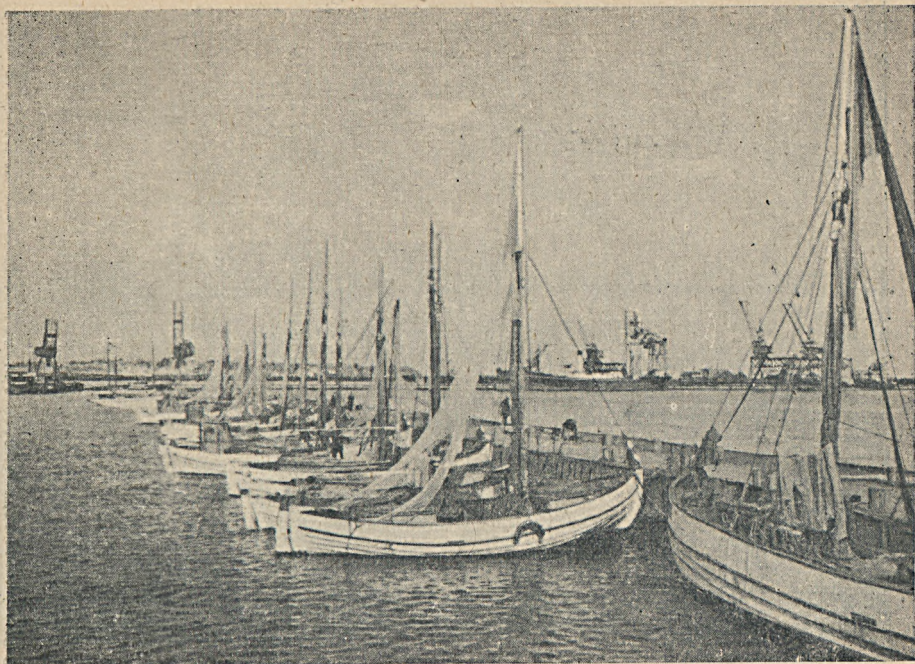
Gdynia — Obserwatorium Morskie i Żegluga Polska



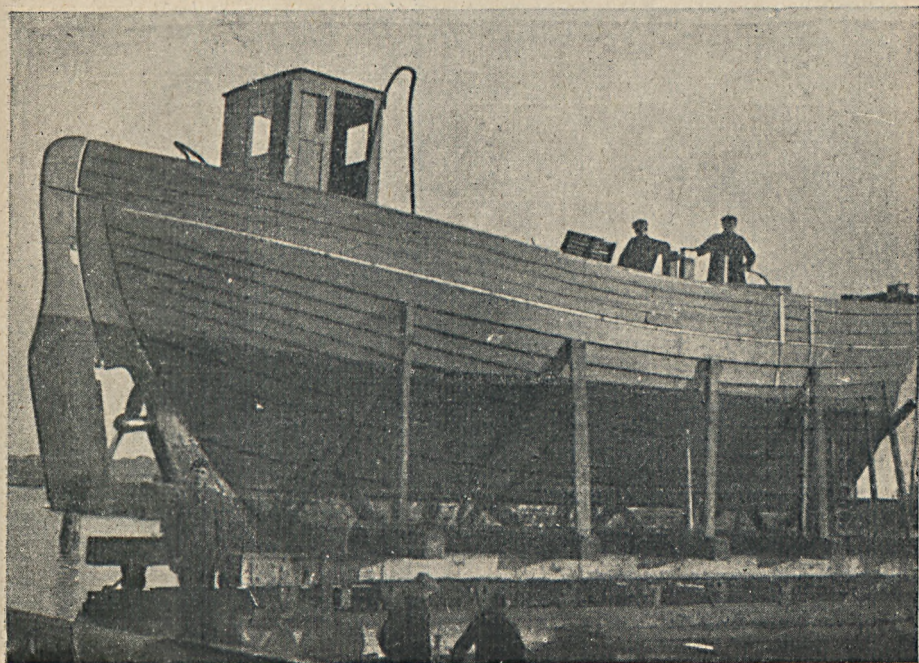
Gdynia — wejście do basenu południowego



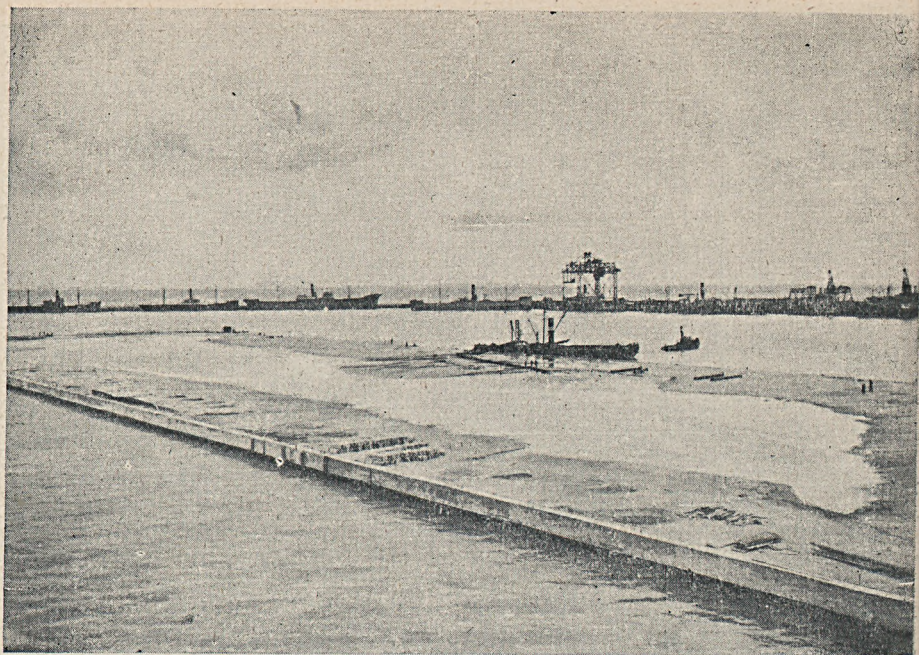
Gdynia — fragment portu rybackiego



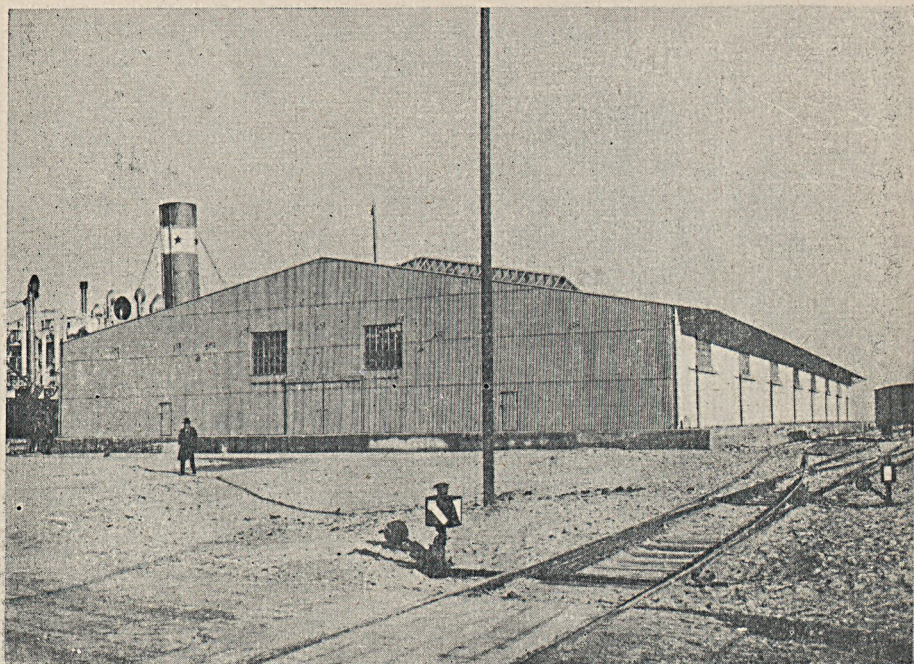
Gdynia — port rybacki



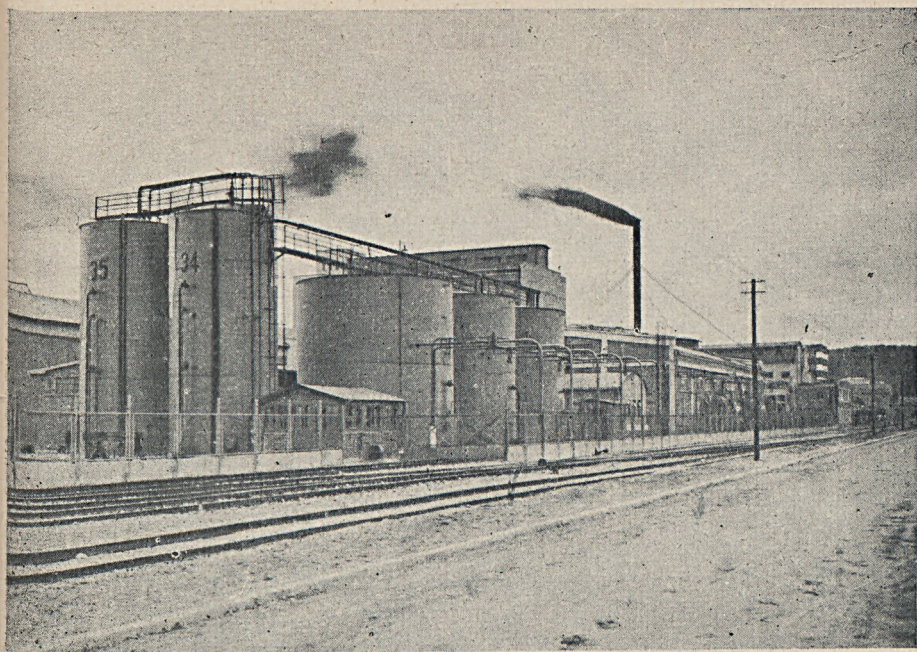
Gdynia — budowa kutra na stoczni rybackiej



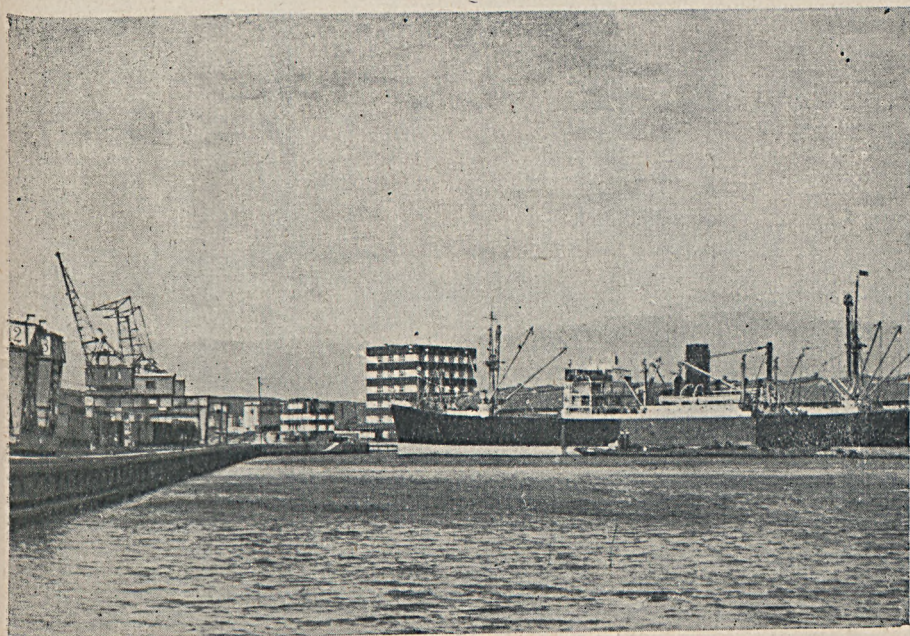
Gdynia w r. 1930 — budowa mola pasażerskiego



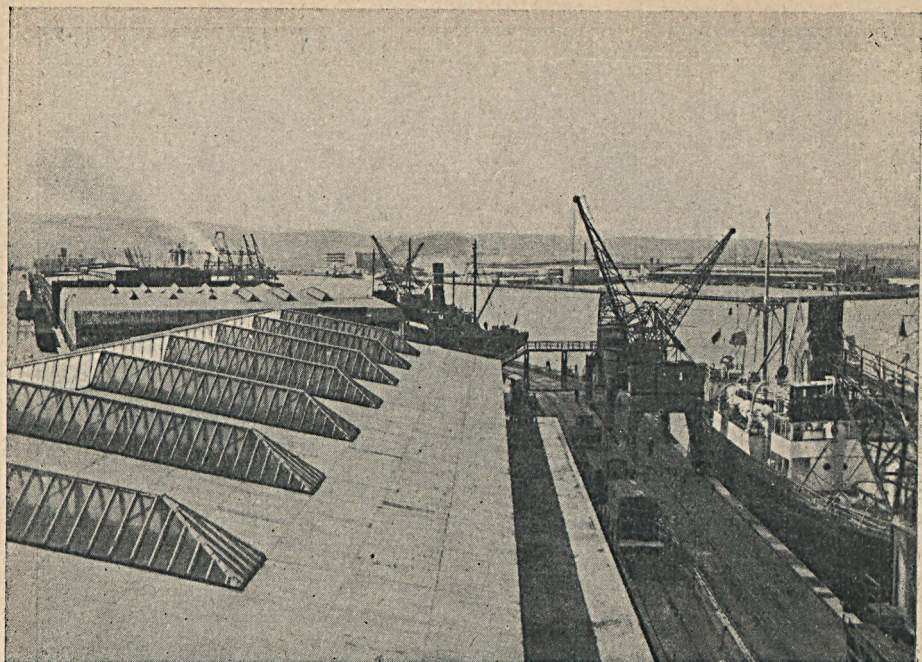
Gdynia — pierwszy magazyn portowy



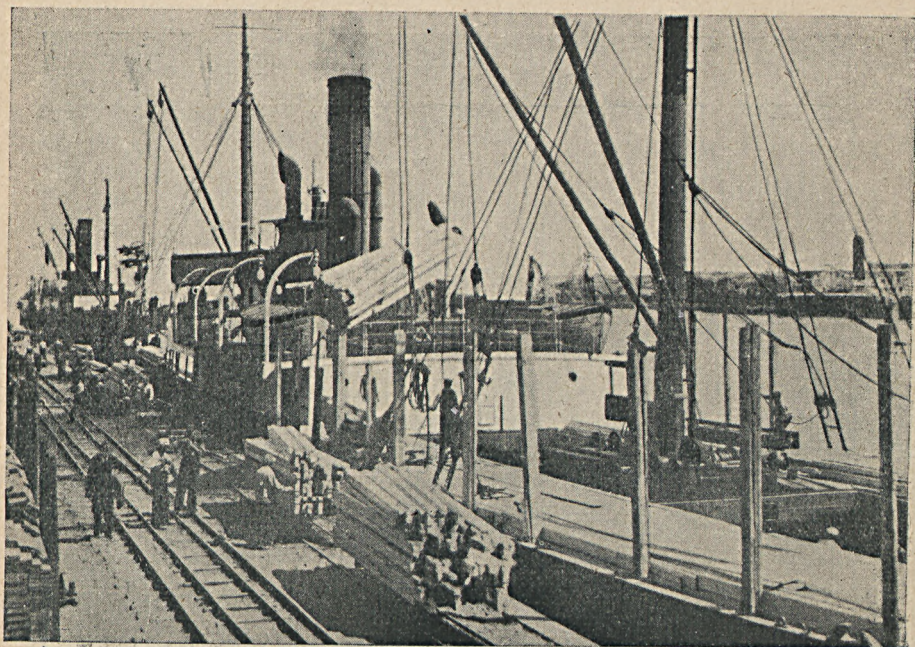
Gdynia — zbiorniki na oleje



Gdynia — nabrzeże Rotterdamskie i Indyjskie



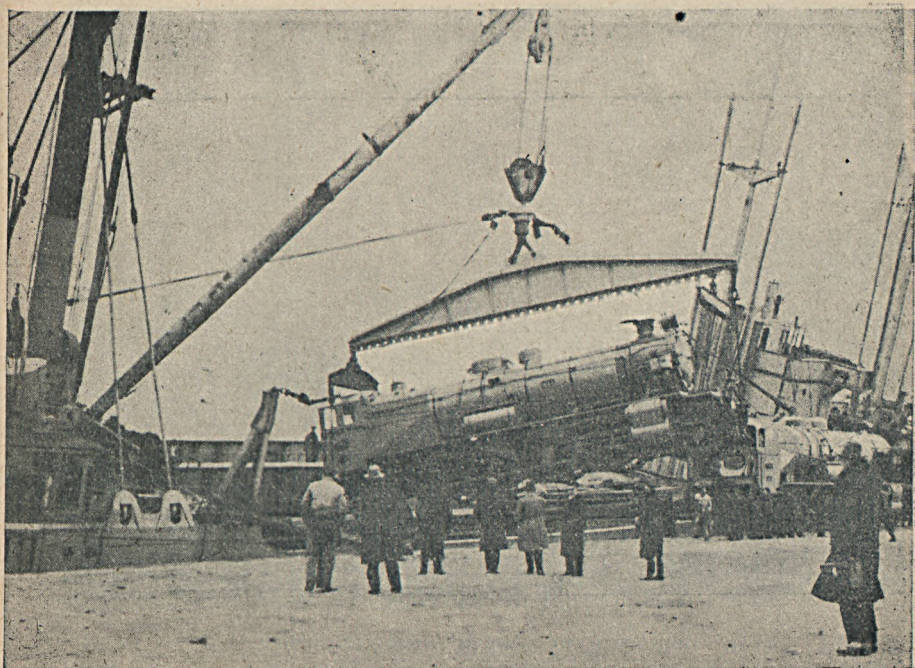
Gdynia — fragment nabrzeża Pilotowego



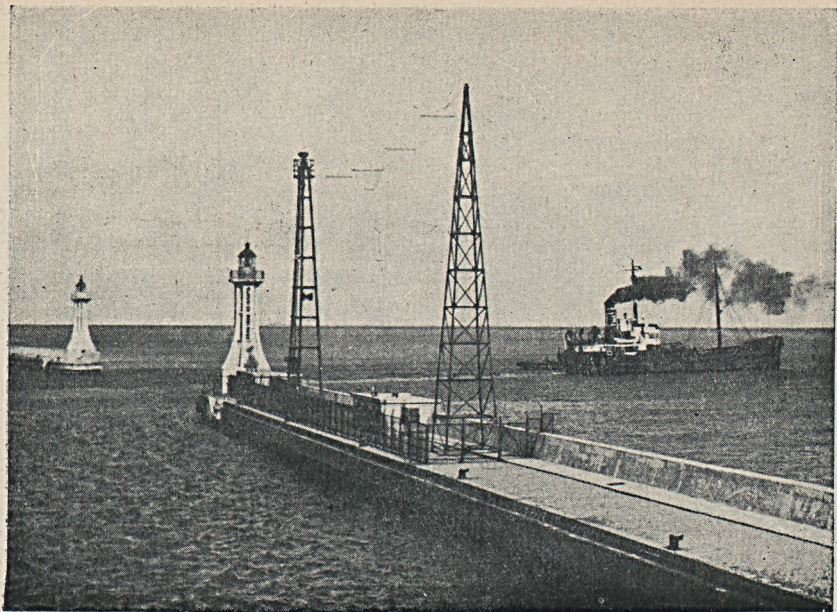
Gdynia — załadunek drzewa



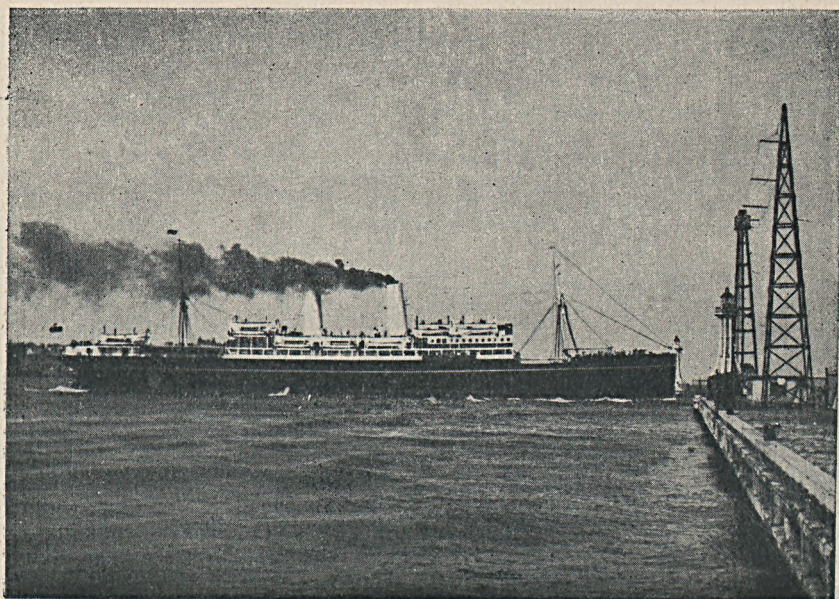
Gdynia — wyładunek ryżu



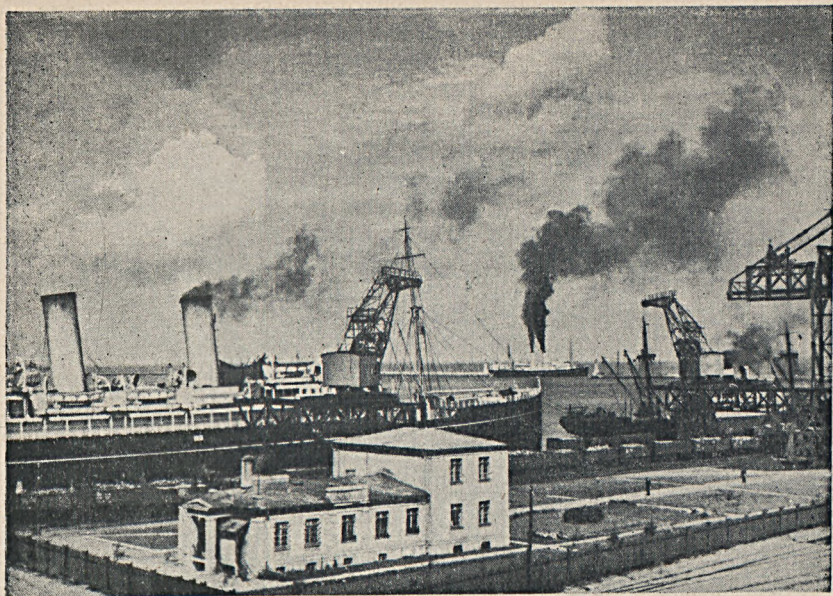
Gdynia -- ładowanie parowozów z lądu na okręt



Gdynia — główne wejście do portu



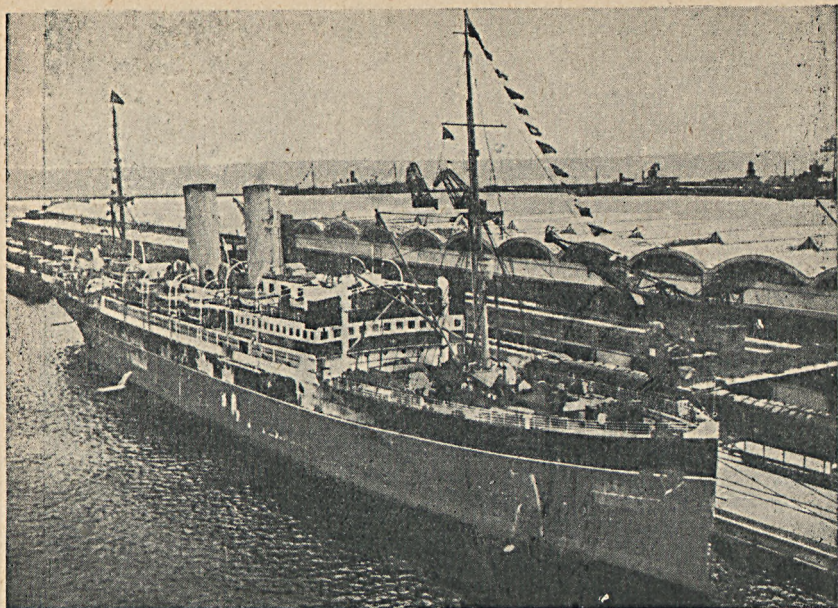
Gdynia — s/s „Pułaski“ opuszcza port



[Gdynia — nabrzeże szwedzkie



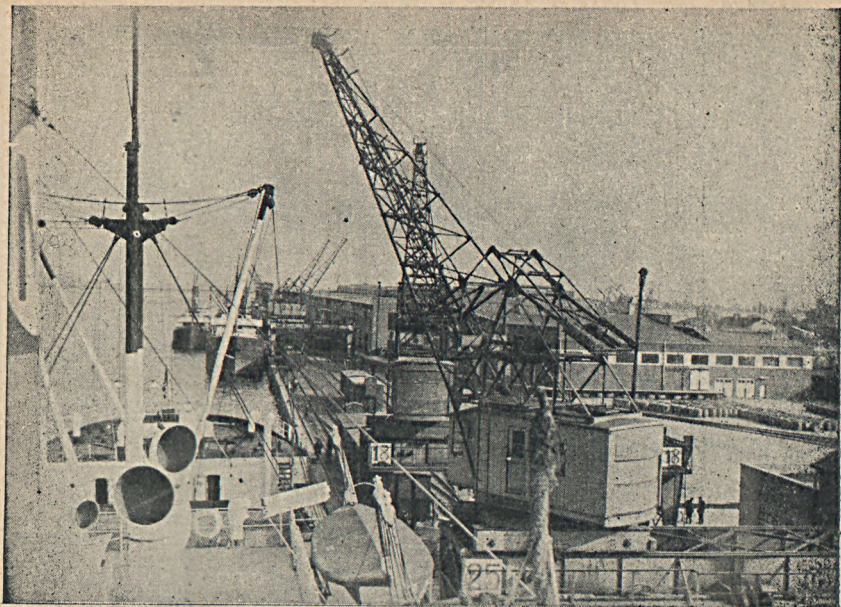
Gdynia — dworzec morski



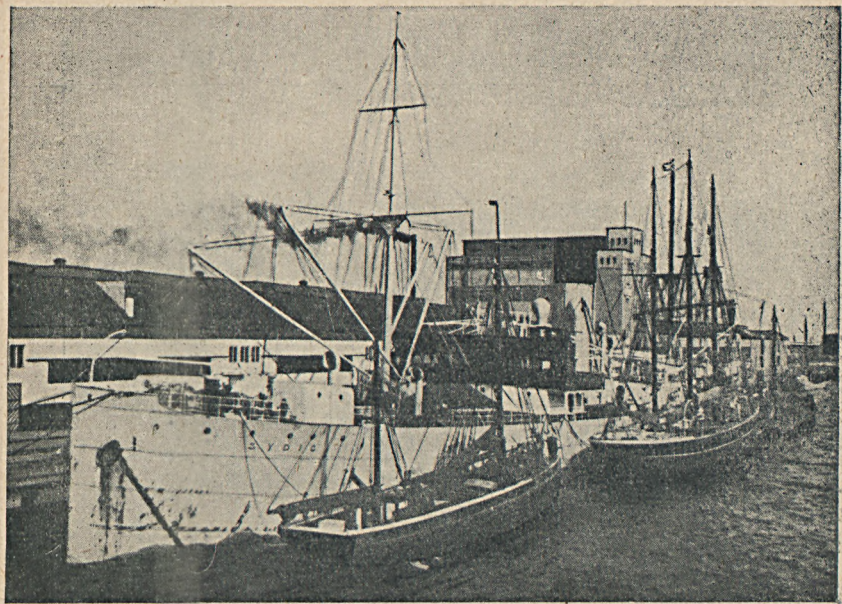
Gdynia — molo pasażerskie



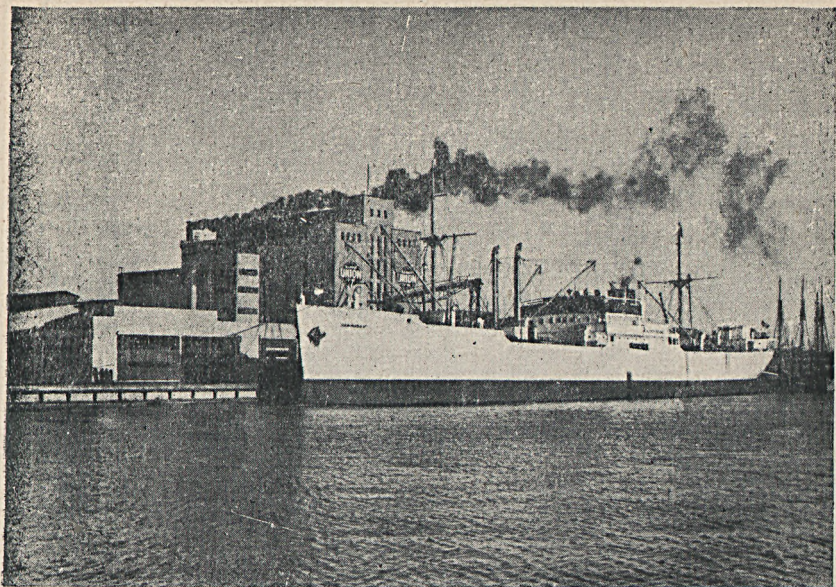
Gdynia — Kapitanat portu



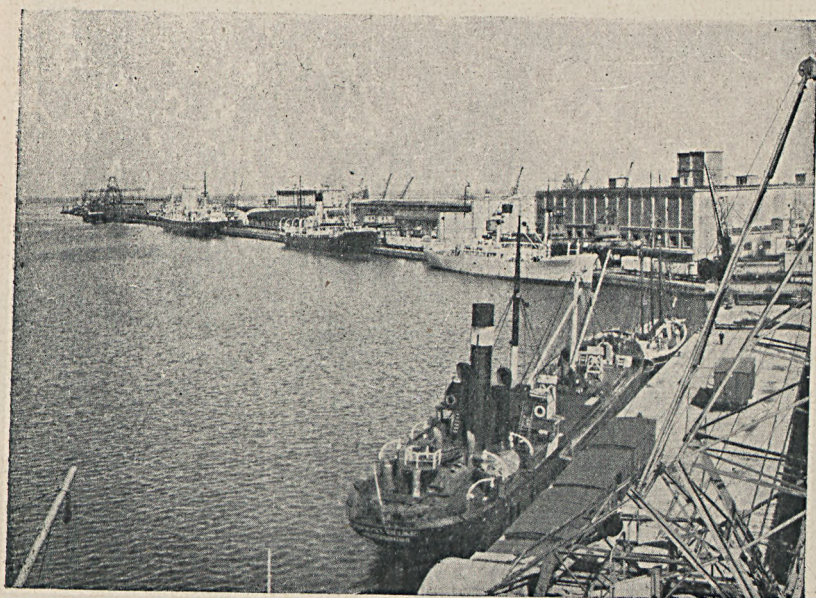
Gdynia — fragment nabrzeża Polskiego



Gdynia — okręty w porcie



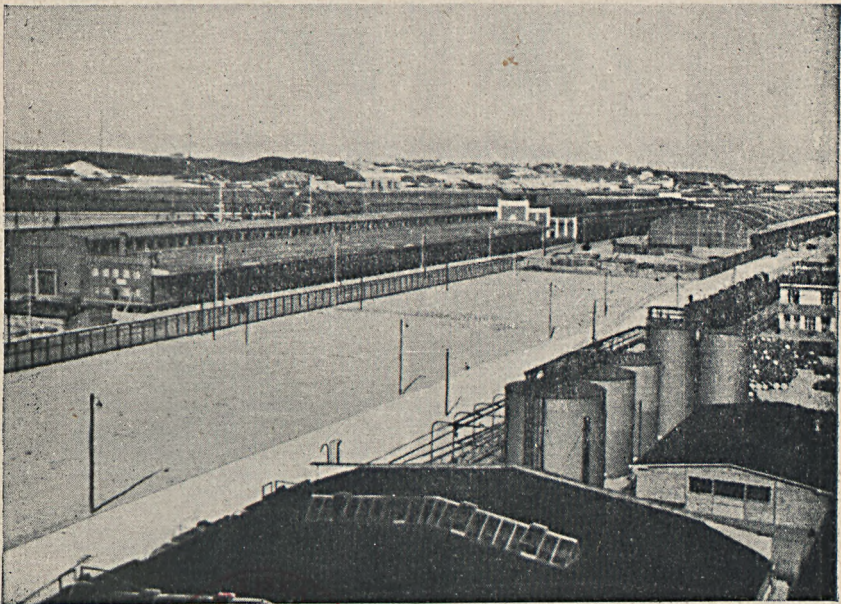
Gdynia — olejarnia



Gdynia — fragment basenu im. Marsz. Piłsudskiego

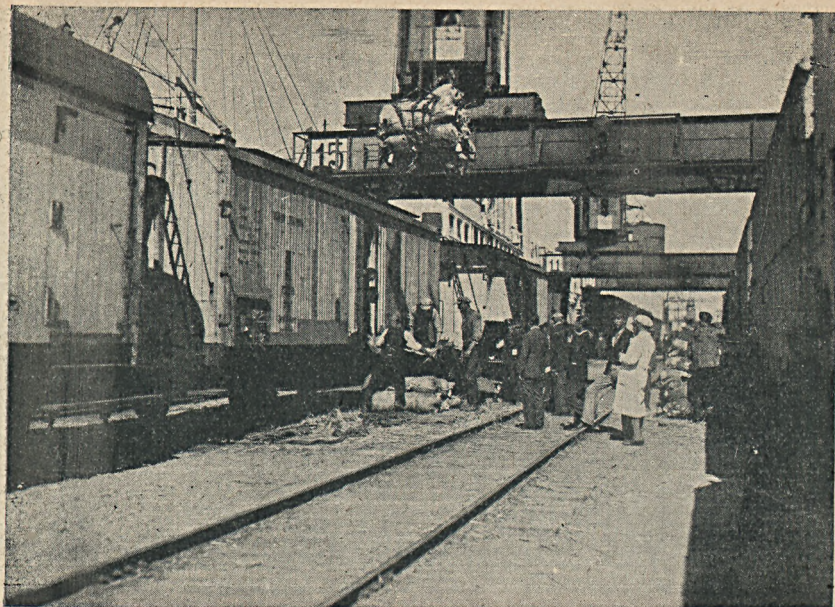


Gdynia — basen im. Marsz. Piłsudskiego

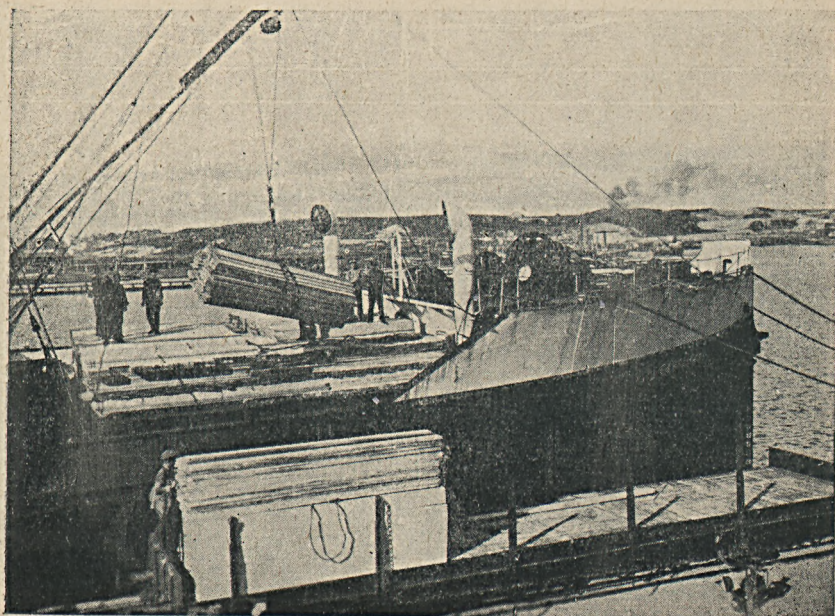


Gdynia — fragment strefy wolnościowej

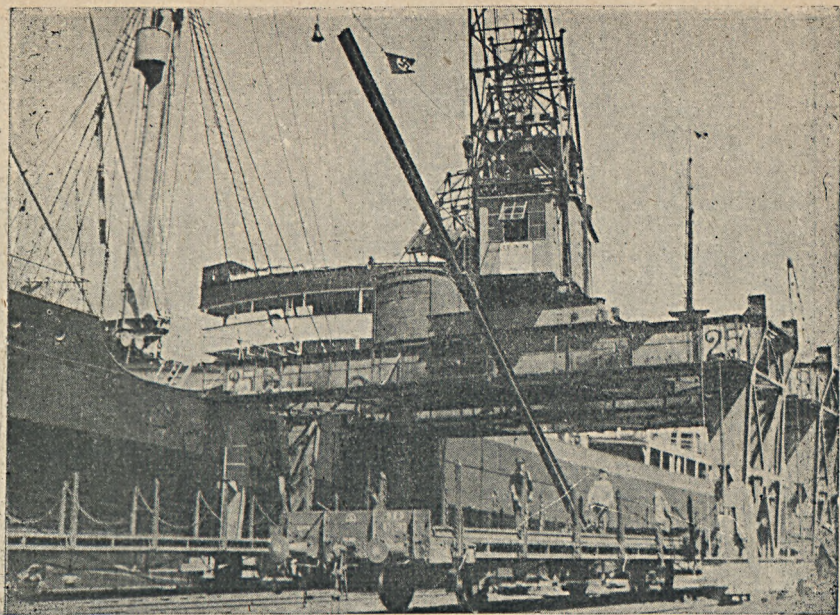




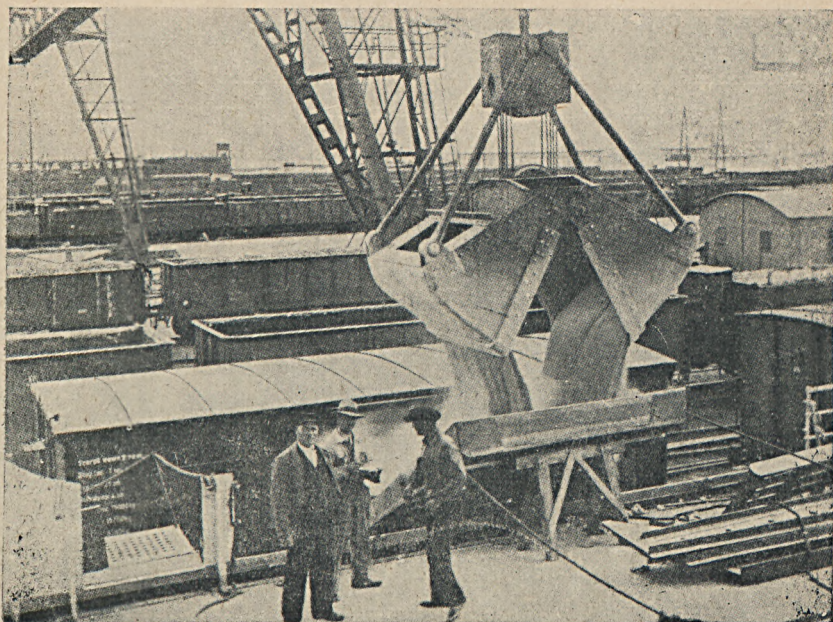
Gdynia — przeładunek bekonów



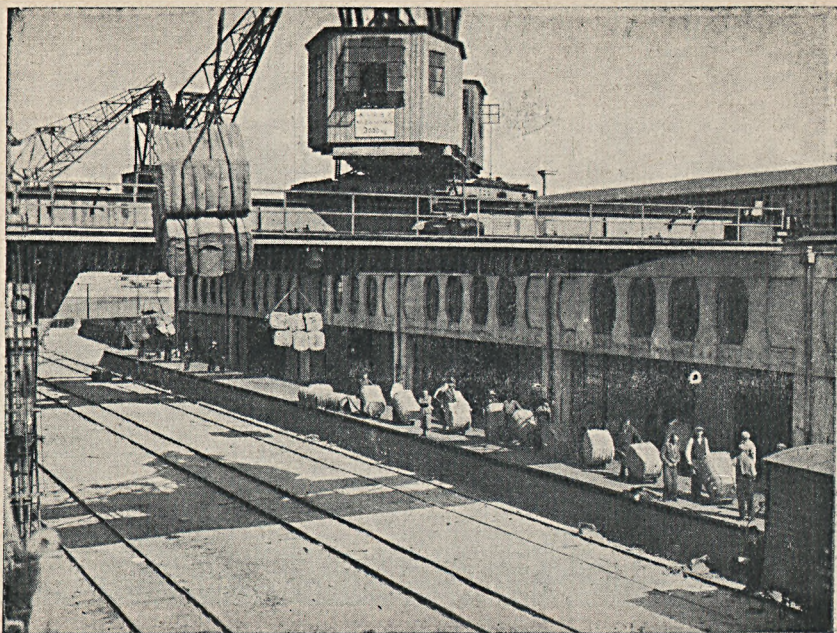
Gdynia — przeładunek drzewa



Gdynia — przeładunek szyn



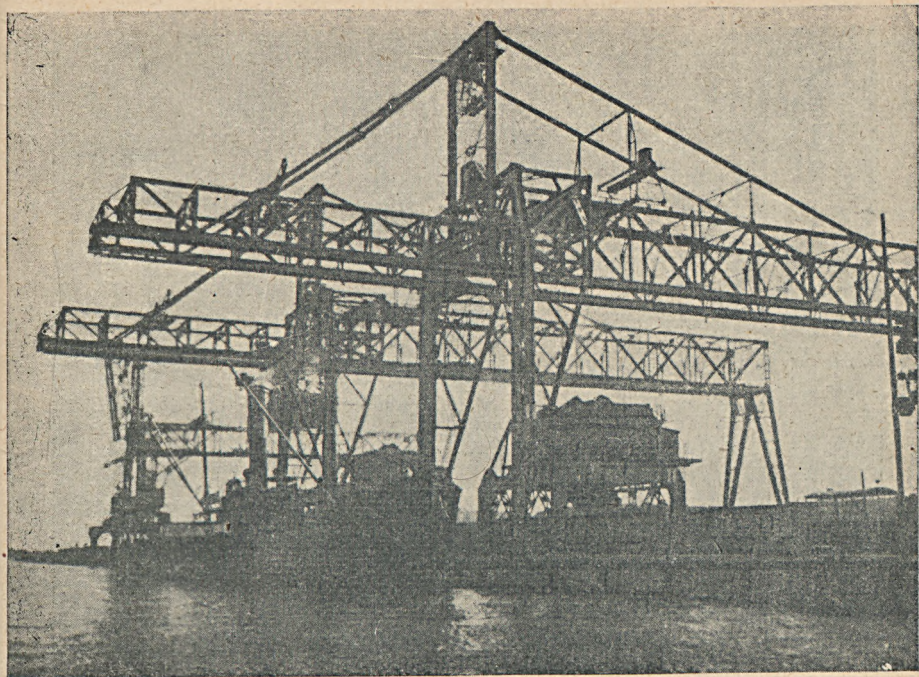
Gdynia — przeładunek fosforytów



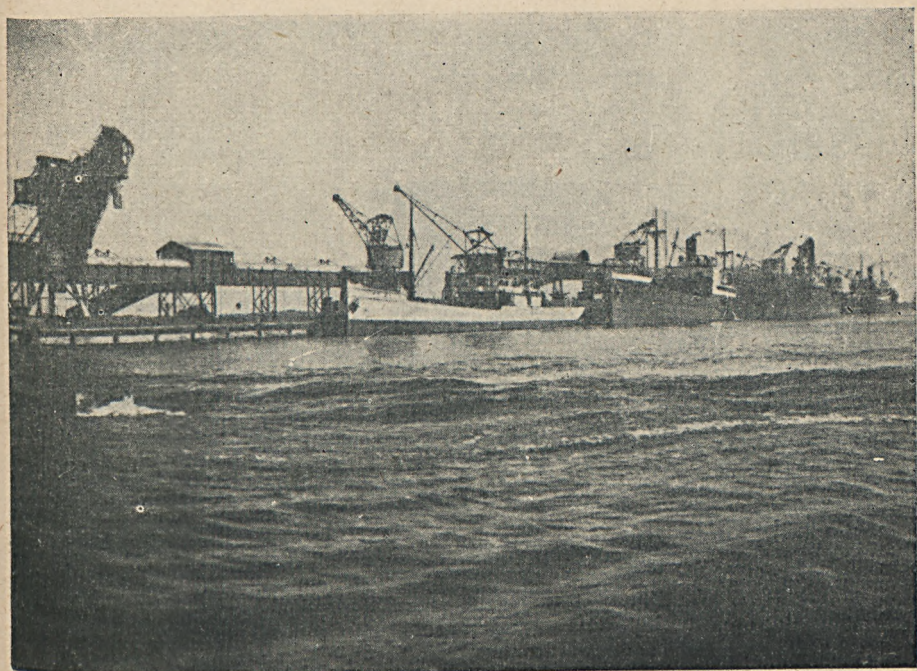
Gdynia — przeladunek bawełny



Gdynia — przeladunek śledzi



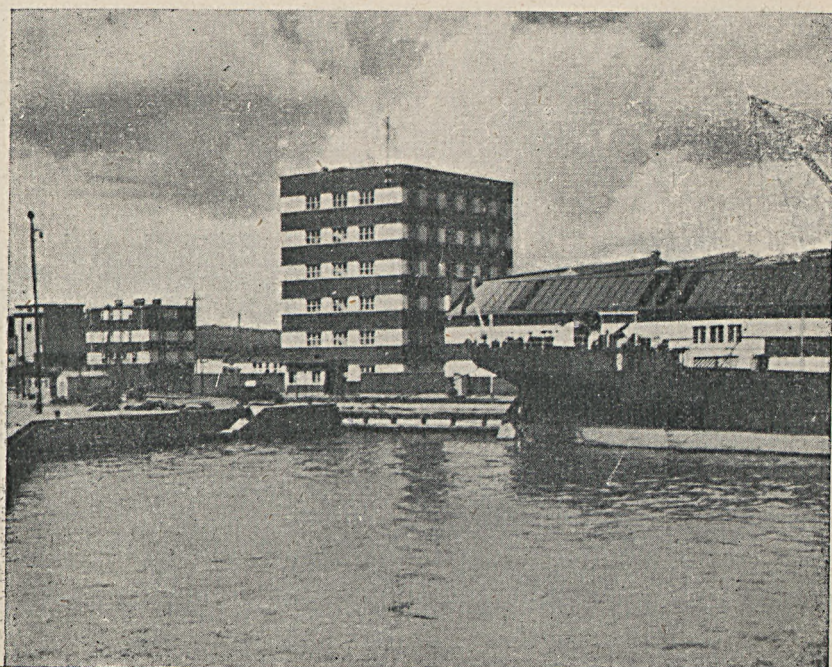
Gdynia — dźwigi mostowe



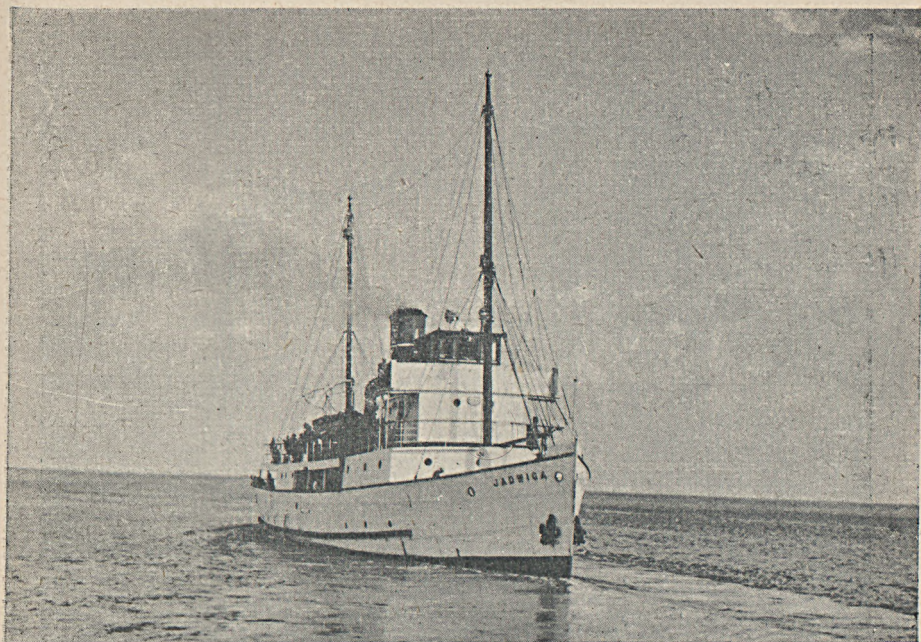
Gdynia — molo węglowe



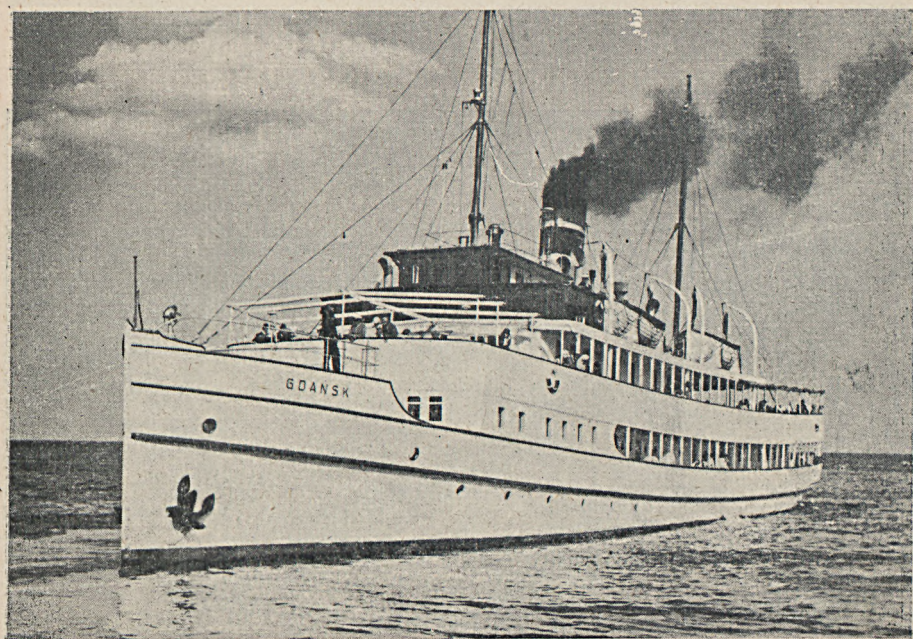
Gdynia – fragment ulicy Portowej



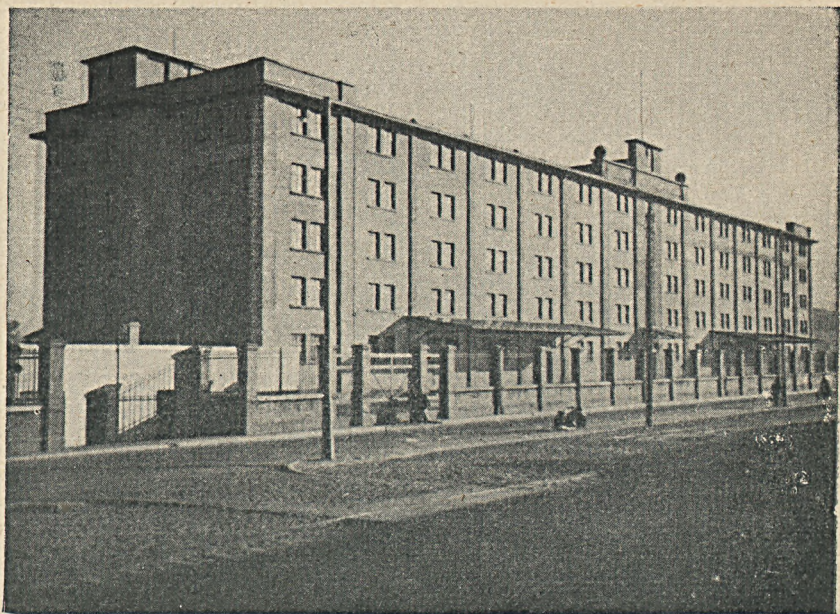
Gdynia – łuszcarnia ryżu



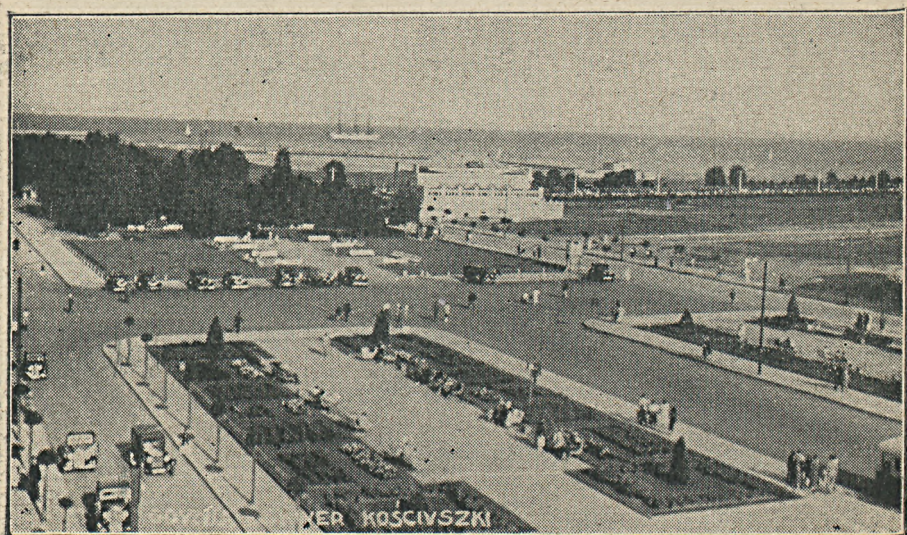
s/s „Jadwiga“



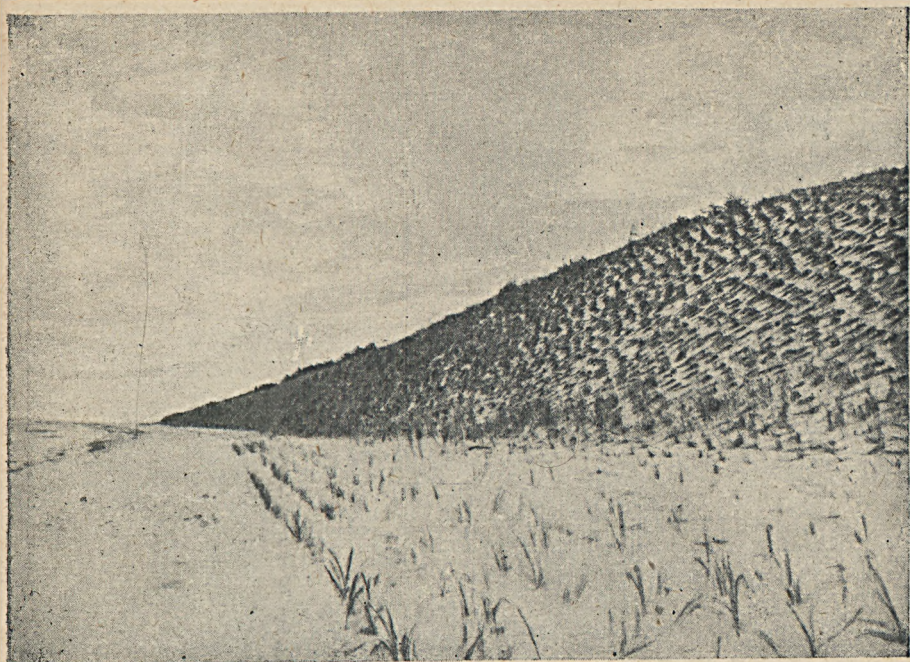
s/s „Gdańsk“



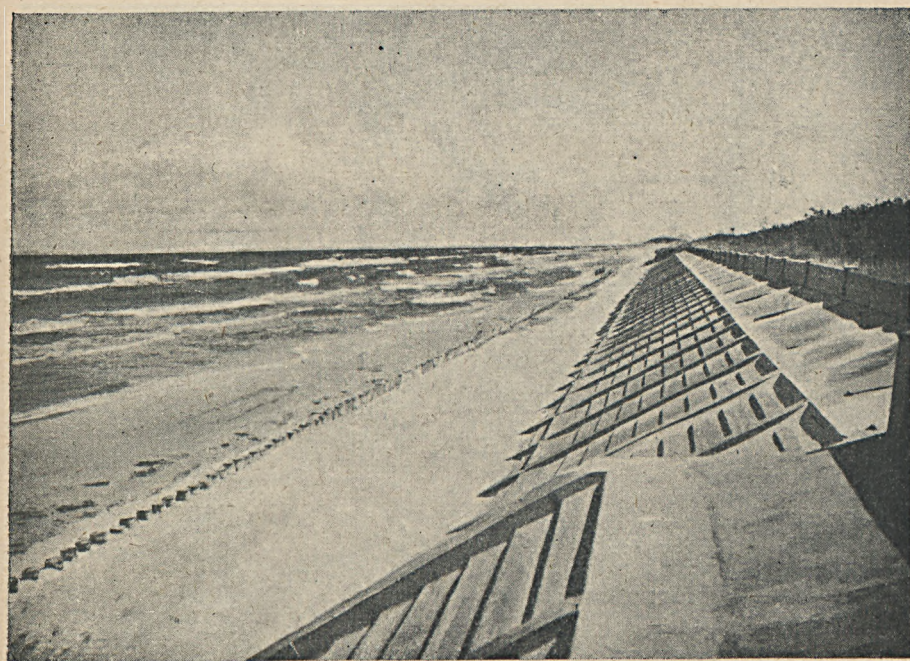
Gdynia — magazyn Państwowego Monopolu Tytoniowego



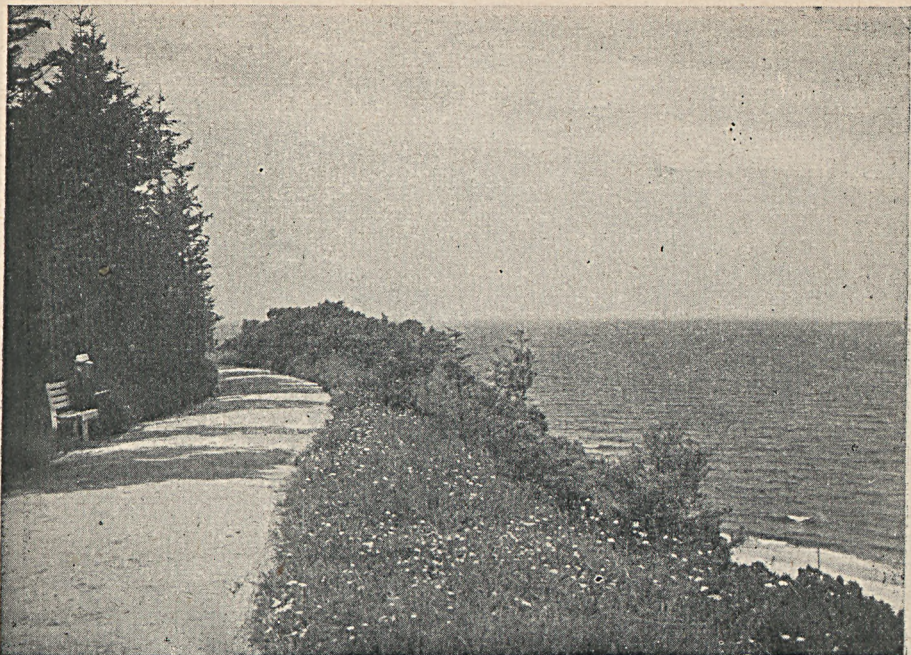
Gdynia — Skwer Kościuszki



Karwia - wydmy, umocnione trawą



Karwia - betonowe umocnienie brzegu



Jastrzębia Góra — park nadmorski



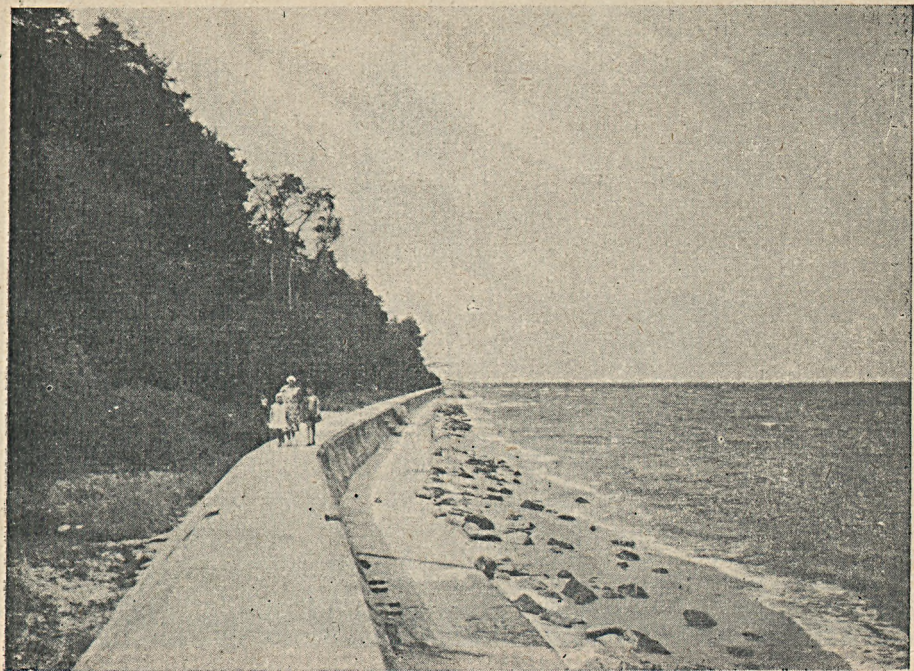
Jastrzębia Góra — wybrzeże



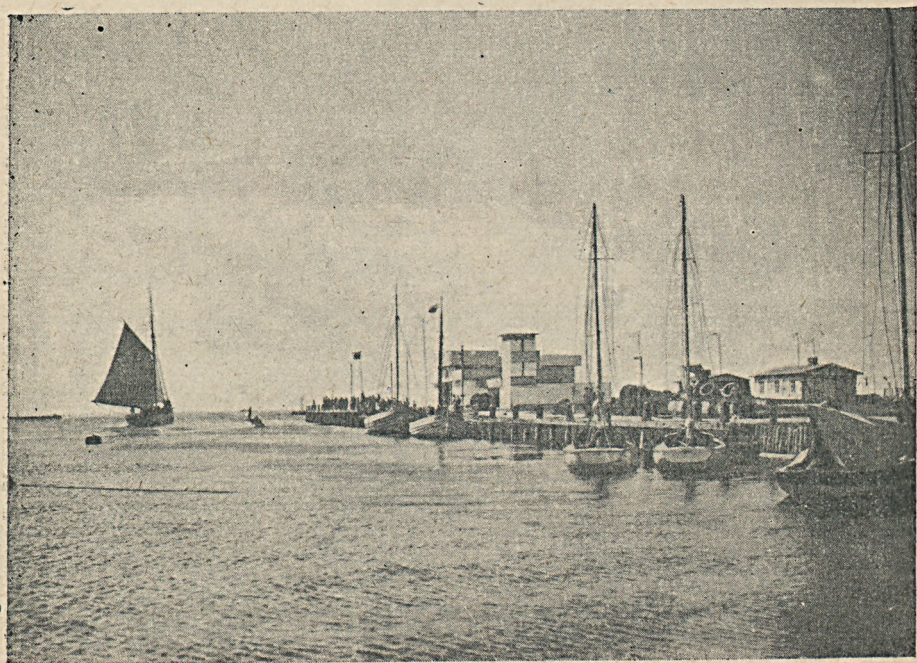
Rozewie — latarnia morska im. Zeromskiego



Przylądek Rozewie



Rozewie — brzeg umocniony



Jastarnia — fragment portu



Jurata — wybrzeże



Hel — fragment portu



Hel — ulica w starej dzielnicy rybackiej



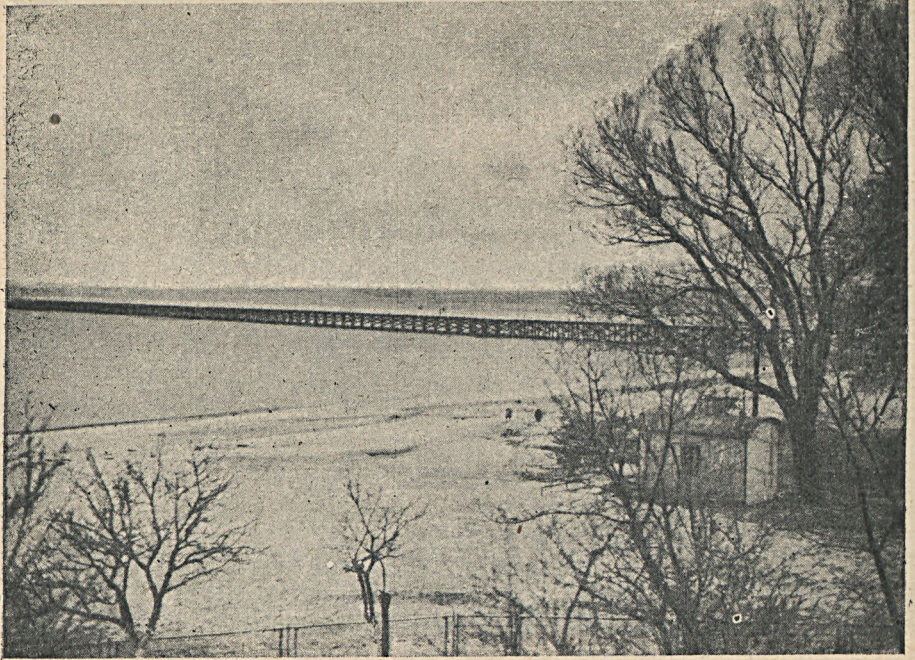
Rzucewo — brzeg zatoki



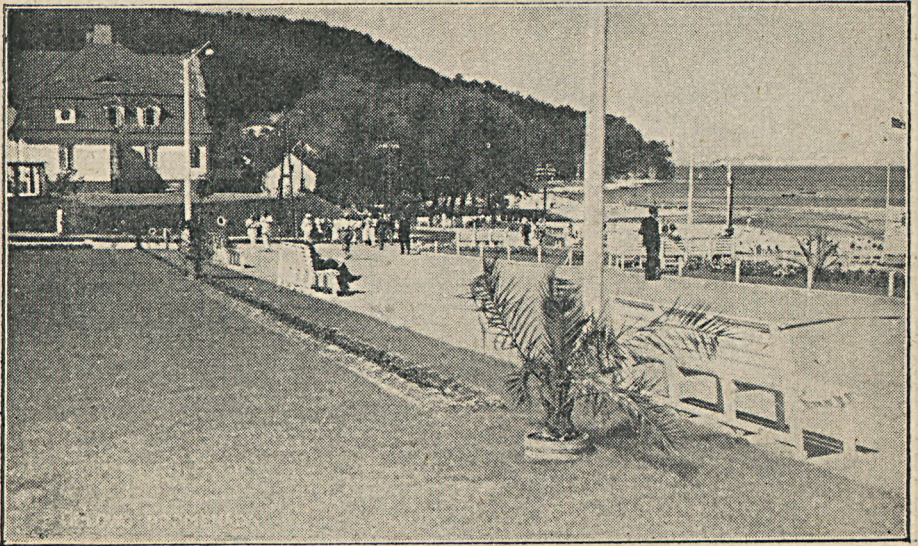
Dolina Smętkowa – widok na zatokę



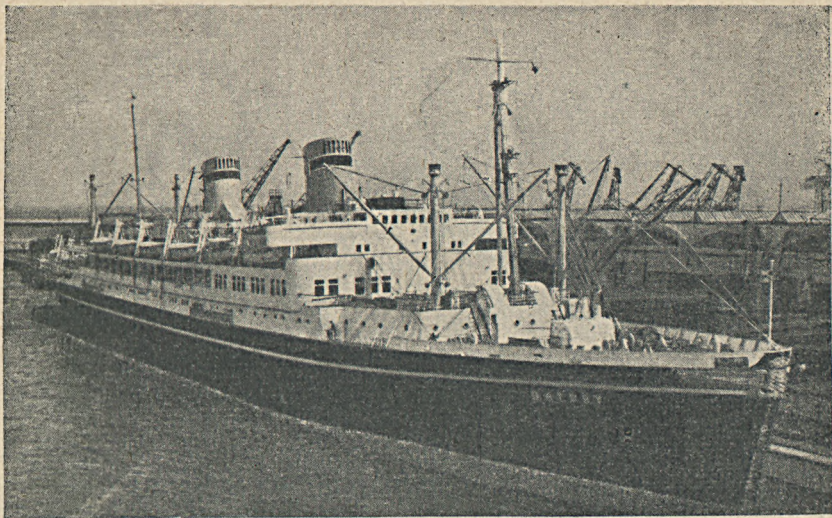
Orłowo Morskie – urwisko nadbrzeżne



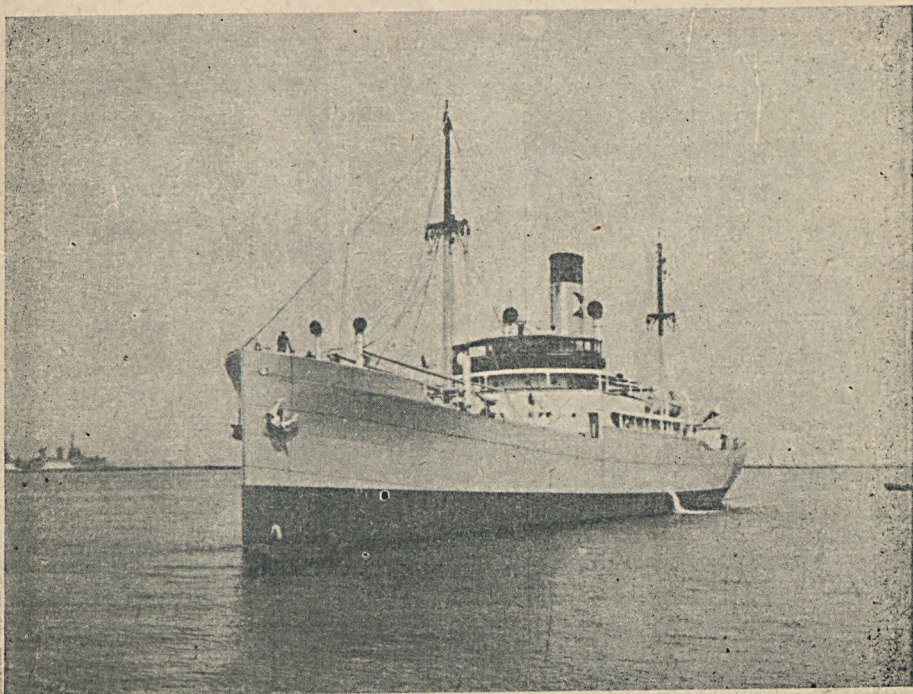
Orłowo Morskie – pomost



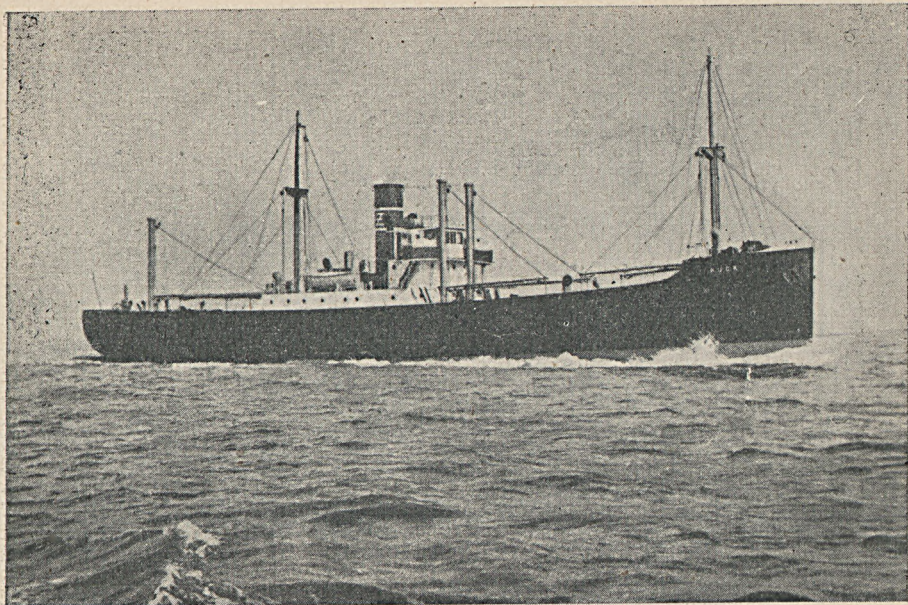
Orłowo Morskie – Promenada



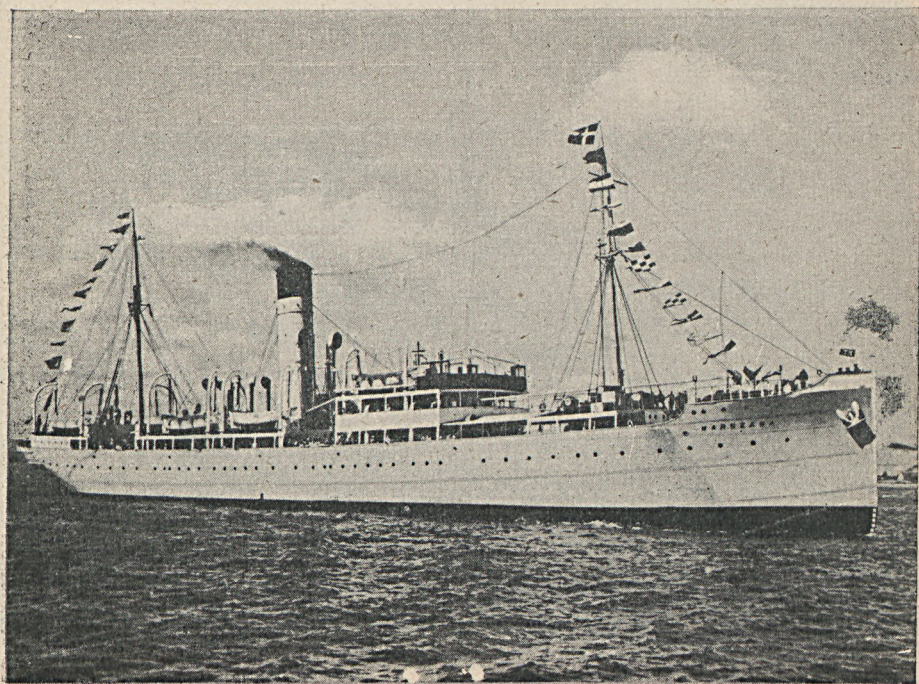
m/s „Batory”



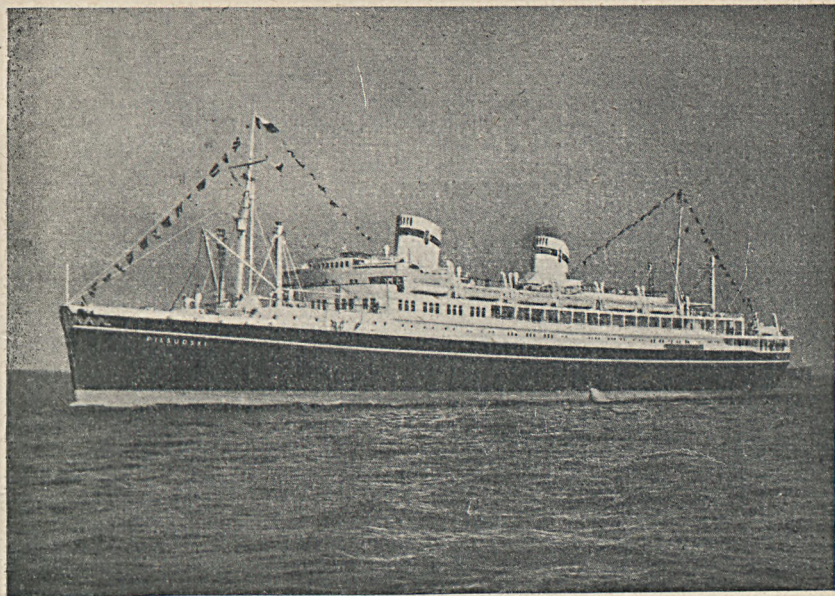
s/s „Lwów”



s/s „Puck”



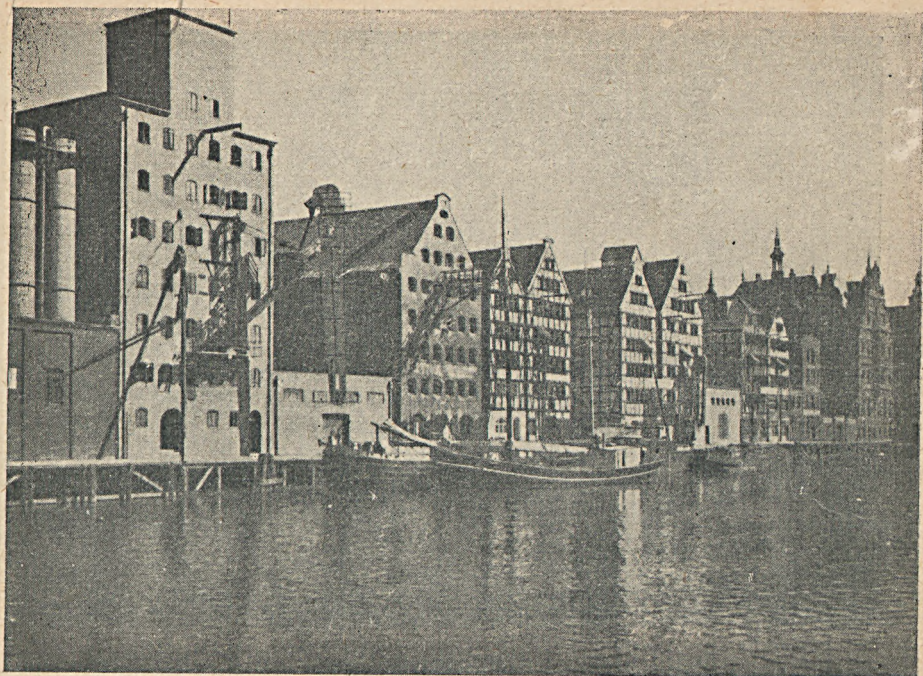
s/s „Warszawa”



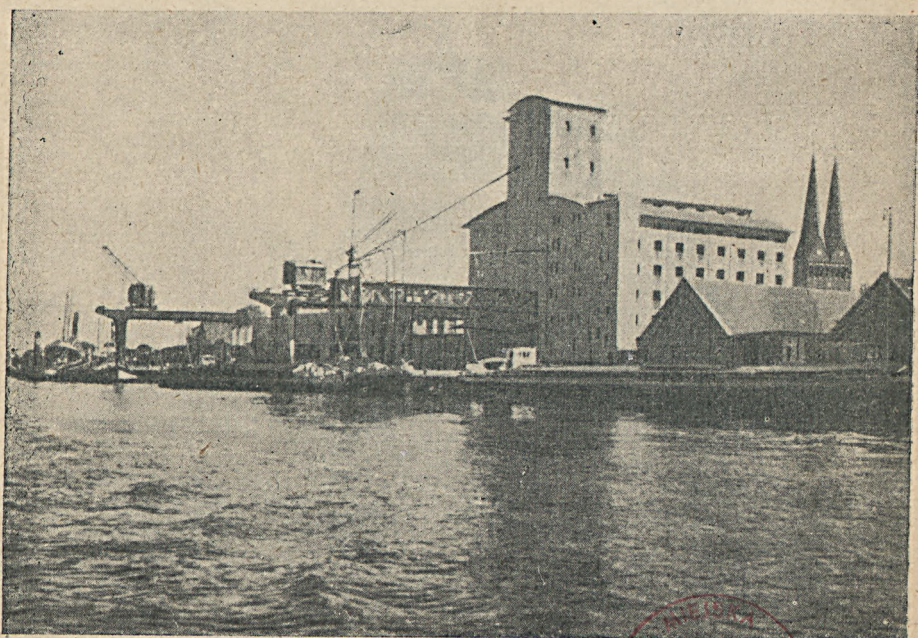
m/s „Piłsudski”



Statek Szkolny „Dar Pomorza”



Gdańsk — śpiczlerze nad Motławą



Gdańsk — Kanał portowy



K 97/84

ANTYKWARIAT

DOM
KSIĄZKI
DOM

800-

E 465291
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Miejska Biblioteka Publiczna w Gdyni
Czytelnia Naukowa



10030499

BIBLIOTEKA
NAUKOWA
M. B. P.
w Gdyni
Czytelnia

Gdy

54 096