

ILUSTROWANY KURIER CODZIENNY

Dodatek do Nru 175 „Ilustrowanego Kurjera Codziennego“ z dnia 27 czerwca 1938 r.

DOROBEK INWESTYCYJNY BUDOWNICTWA MIEJSKIEGO W GDYNI W OSTATNICH LATACH



Gmach Komisarjatu Rządu.



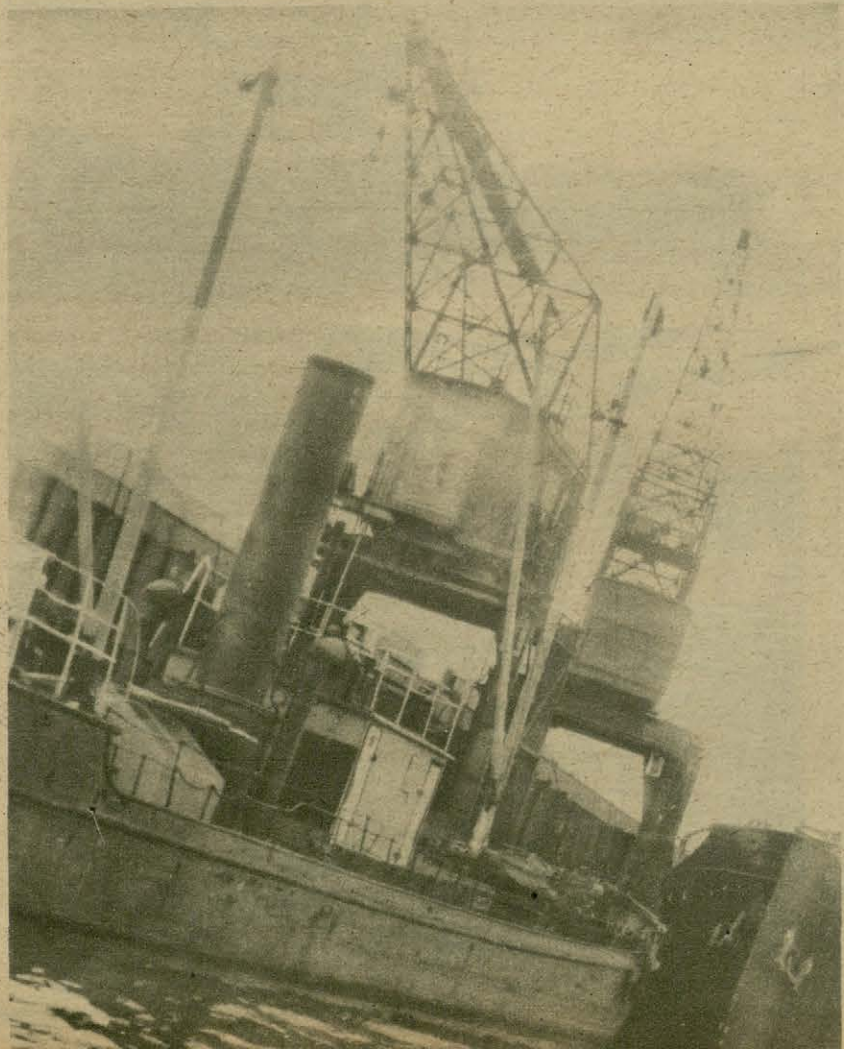
Wzrost Gdyni postępuje w szybkim tempie. Wiele gmachów administracyjnych, zbudowanych swego czasu, zdawałoby się „na wyrost”, już po kilku latach okazały się za małe. Tak samo było i z gmachem komisarjatu rządu. W związku z rozrostem resortów administracji miejskiej, zaszła konieczność gruntownej przebudowy, a raczej rozbudowy istniejącego budynku. Nowy wykańczający się obecnie gmach komisarjatu rządu jest w trójnasób większy od poprzedniego.

Gospodarz Gdyni — komisarz rządu
mgr. pr. Fr. Sokół.



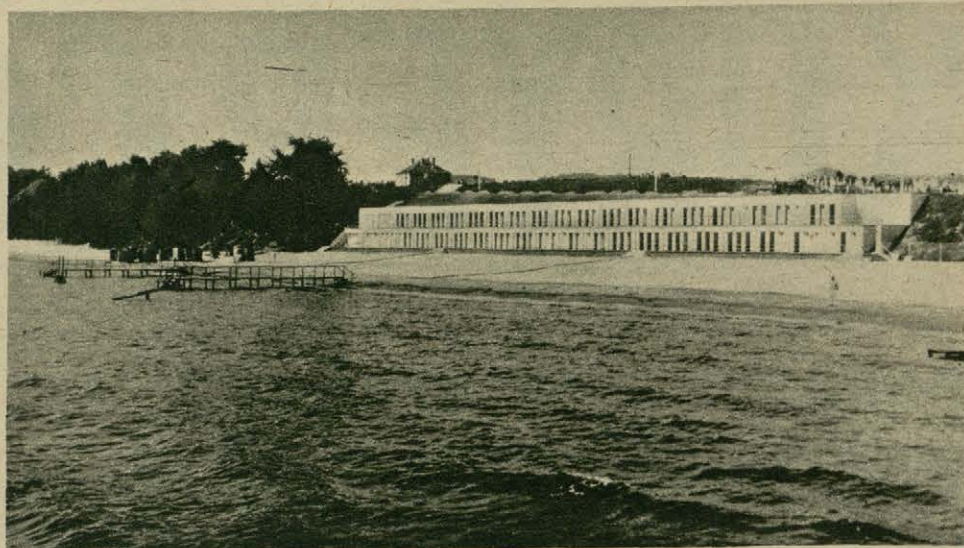
Hale targowe i rzeźnia miejska.

Kapitałne te inwestycje wykonane przed kilku miesiącami kosztem kilku milionów złotych wykazały ogromną użyteczność dla Gdyni. Dzięki nim umożliwiona została aprowizacja Gdyni przez rolnictwo najbliższych powiatów kaszubskich. Wystarczy nadmienić, że przed wybudowaniem hal targowych i rzeźni miejskiej udział rolnictwa najbliższego zaplecza Gdyni w aprowizowaniu Gdyni wynosił zaledwie kilkanaście procent. Dziś nienormalny ten stan zmienił się radykalnie. Północne powiaty Pomorza, które były nastawione na zbyt produktów rolniczych do Gdańska, aprowidują Gdynię w kilkudziesięciu procentach. Zmiana ta nastąpiła dzięki wybudowaniu w Gdyni hal targowych i rzeźni miejskiej.



Ogólny widok ulicy Świętojańskiej w Gdyni.

DOROBK INWESTYCYJNY BUDOWNICTWA MIEJSKIEGO W GDYNI W OSTATNICH LATACH



Powyżej:

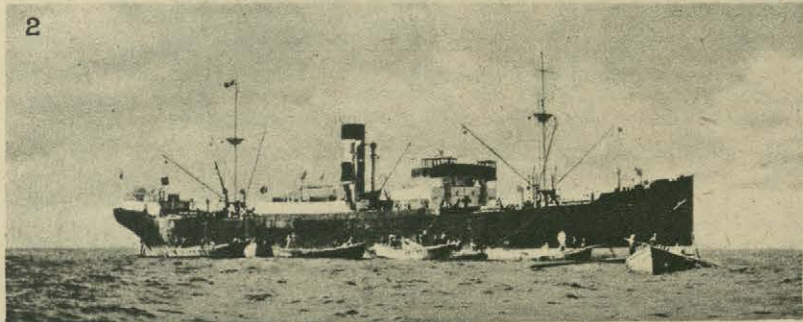
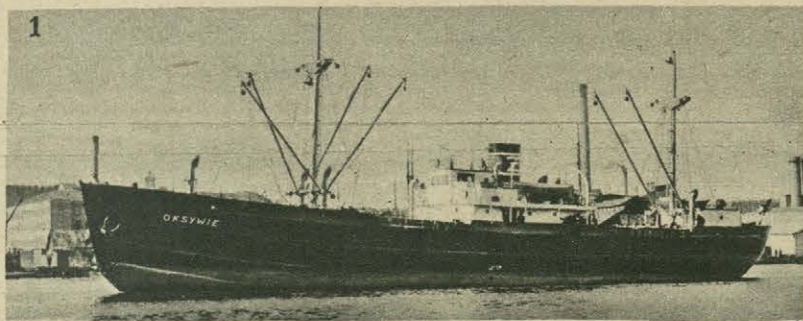
BUDUJĄCE SIĘ BLOKI MIESZKAN ROBOTNICZYCH T. B. O. Jedną z najpilniejszych potrzeb Gdyni, to budownictwo mieszkań robotniczych, gdzie odczuwa się brak około 16.000 takich mieszkań. Wprawdzie Towarzystwo Budowy Osiedli oraz Zakład Ubezpieczeń Społecznych czyni poważne inwestycje w tym względzie i obecnie T. B. O. wykańcza na Grabówku 300 mieszkań robotniczych, a Z. U. S. przy ul. Świętojańskiej 7 dużych bloków, ale jest to niewspółmiernie mało do istotnych potrzeb. Do akcji robotniczego budownictwa mieszkaniowego w Gdyni winny przystąpić kolej, poczta, urzędy skarbowe, większe przedsiębiorstwo portowe itd.

na prawo:

NOWOWYBUDOWANY GMACH SZKOŁY POWSZECHNEJ W GDYNI—CHYLONJI. Największą bolączką Gdyni w ostatnich latach było szkolnictwo. Brak gmachów szkolnych powodował, że w jednej izbie nauka odbywała się na cztery zmiany. Dzięki energicznym zabiegom zarządu miasta stan obecnie zmienił się radykalnie. W okresie ostatnich dwu lat zbudowano dziewięć nowych szkół powszechnych, co łącznie z pięciu poprzednimi umożliwia pobieranie nauki 15.000 dzieciom. Roczne wydatki na szkolnictwo powszechne wynoszą ponad cztery miliony złotych.

u góry na prawo:

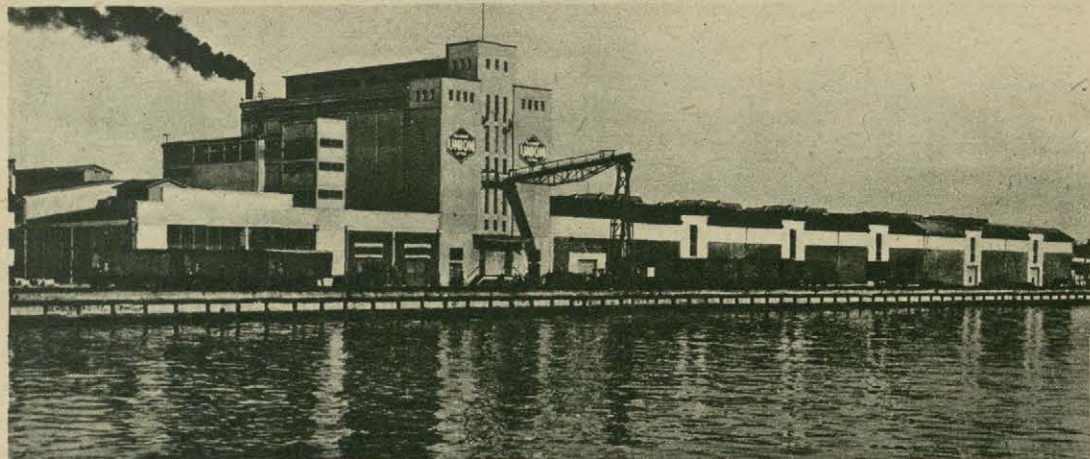
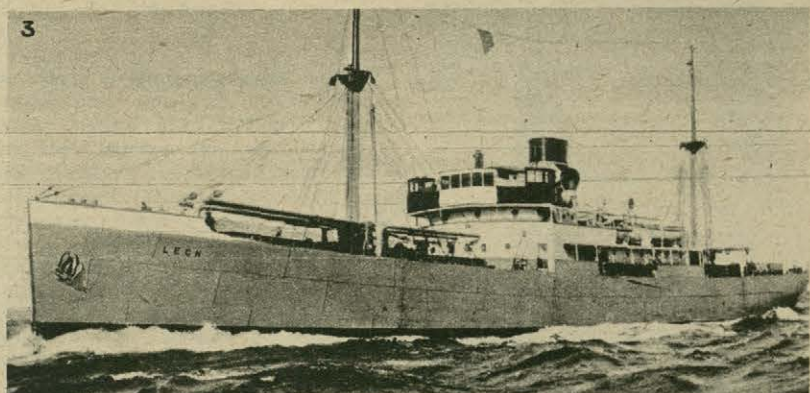
NOWE ŁAZIENKI W KĄPIELISKU GDYŃIA—ORŁOWO. Najbardziej malowniczy kąpek naszego wybrzeża — Orłowo — ma wszelkie dane, stać się reprezentacyjnym kąpieliskiem Polski. Dla doprowadzenia go do europejskiego wyglądu, potrzebuje wiele inwestycji o charakterze kąpieliskowo-wypoczynkowym. Jedną z pierwszych takich inwestycji są wykonane w ubiegłym roku wspaniałe łazienki żelbetonowe. Urządzone najbardziej nowoczesnie, poza kilkudziesięciu kabinami dla rozbierania się, posiadają kilka łazienek z doprowadzoną zimną i gorącą wodą morską o właściwościach jodoleczniczych.



Część floty S. A. Żegluga Polska oraz Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A., które posiadają 20 statków towarowo - pasażerskich i towarowych o łącznej pojemności 32.371 BRT.

Towarzystwa te utrzymują regularną komunikację okrętową z Gdyni—Gdańską do następujących portów: Antwerpja, Gandawa, Rotterdam, Hamburg, Tallinn, Helsinki, Turku, Mäntyluoto, Vaasa, Stockholm, Malmö, Göteborg, Liepaja, Klaipeda, London, Hull, Le Havre oraz do portów południowego i północnego Lewantu.

Powyższy fotomontaż przedstawia statki obu towarzystw żeglugowych: M. S. „Oksywie“ (1); M. S. „Lech“ (2), S. S. „Tytan“ (3), oraz holownik „Tytan“ (4).

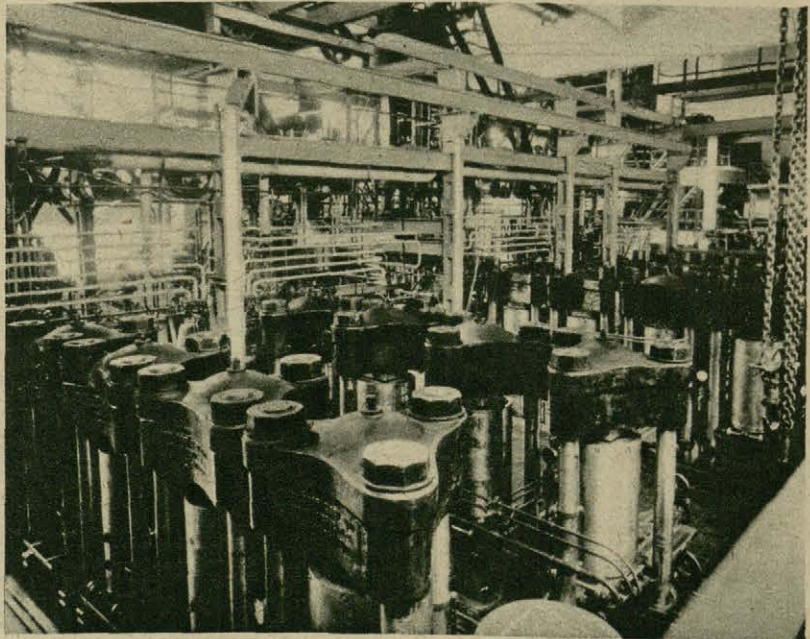


Ogólny widok Zakładów od strony basenu Imienia Marszałka Piłsudskiego.

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „UNION“ S. A., w skróceniu Olejarnia „UNION“, położona w porcie gdynskim przy basenie im. Marszałka Piłsudskiego na Nabrzeżu Indyjskim, jest największym zakładem olejarskim w Polsce o zdolności przetwórczej ca 75.000 ton nasion rocznie. Pobudowana 1/VIII. 1932 roku, przerabia drogą tłoczenia nasiona oleiste pochodzenia egzotycznego i krajowego, a produkty swoje, tj. oleje i makuchy lokuje w znacznej części na rynku krajowym, eksportując za granicę tylko nadwyżki makuchów, głównie do krajów skandynawskich, a także do Belgii i Holandji. Olejarnia stanęła w porcie gdynskim łącznym kosztem około 10 milionów złotych i jest klasycznym przykładem przemysłowego przedsiębiorstwa portowego. Niestety jednak od kilku lat walczy z trudnościami ze względu na ograniczony import surowca egzotycznego z jednej strony

i ustaloną preferencję dla krajowych surowców z drugiej. Akcja ta, skądinąd bardzo celowa i w ramach naszego gospodarstwa krajowego konieczna, nałożyła jednak na to przedsiębiorstwo znaczne ciężary nie uwzględniając dostatecznie pionierskiego charakteru gdynskiej olejarni, która z racji swego powstania i położenia w porcie, nastawiona jest na przerób nasion egzotycznych. Pomimo wszelkich trudności, zarząd olejarni stara się utrzymać produkcję i rentowność zakładu na średnim poziomie.

W zakresie produkcji olejarni „UNION“ wchodzi obecnie następujące nasiona: z egzotycznych: tylko kopra i ziarna palmowe, a z krajowych: len, rzepak, konopie i słonecznik. Ponadto w ramach polityki preferencyjnej, o której wyżej mowa, uruchomiono w końcu 1936 roku specjalny zakład hydratacji wzgl. utwardzalni olejów ciekłych pochodzenia krajowego.



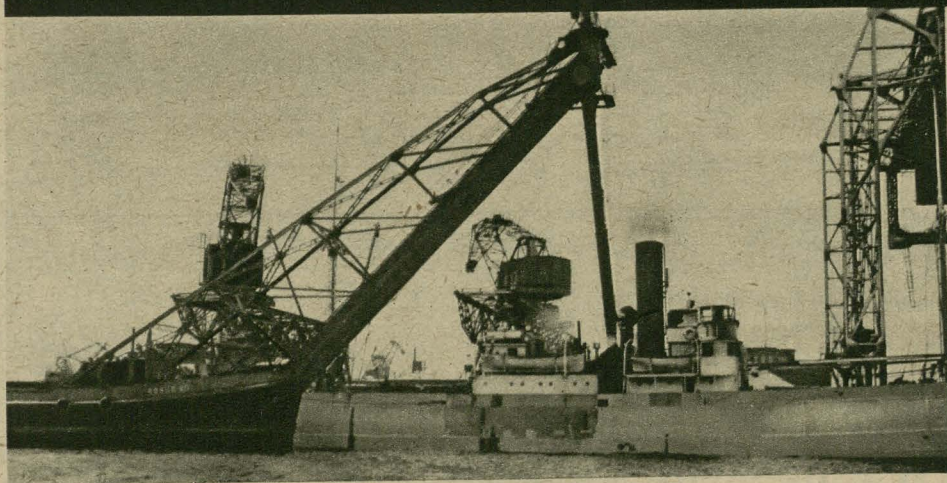
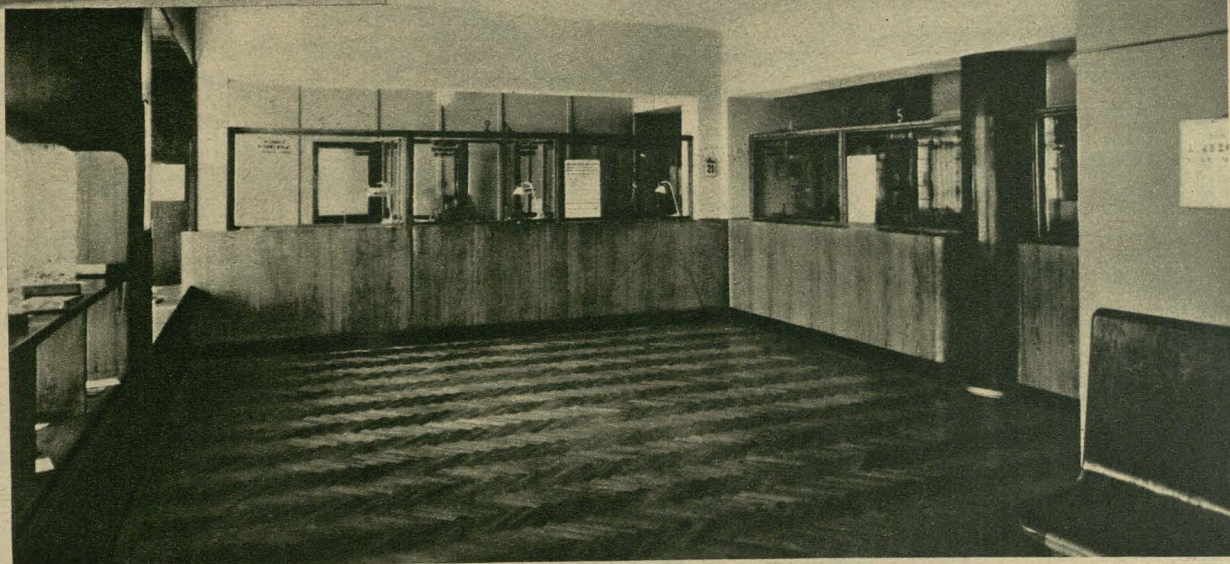
Wnętrze hali pras (tłoczenie).

DOROBK INWESTYCYJNY BUDOWNICTWA MIEJSKIEGO W GDYNI W OSTATNICH LATACH

NOWY ODDZIAŁ
P. K. O.
W GDYNI

Przed kilku dniami otwarty został Oddział Pocztowej Kasy Oszczędności, który przeprowadza kompletne operacje w zakresie oszczędnościowym, czekowym i bankowym. Konta czekowe Oddziału gdyńskiego P. K. O. zaczynają się od nr. 800.000.

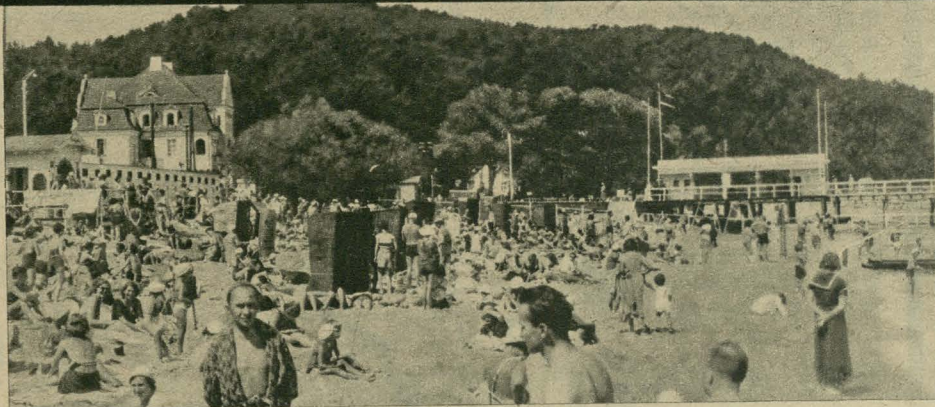
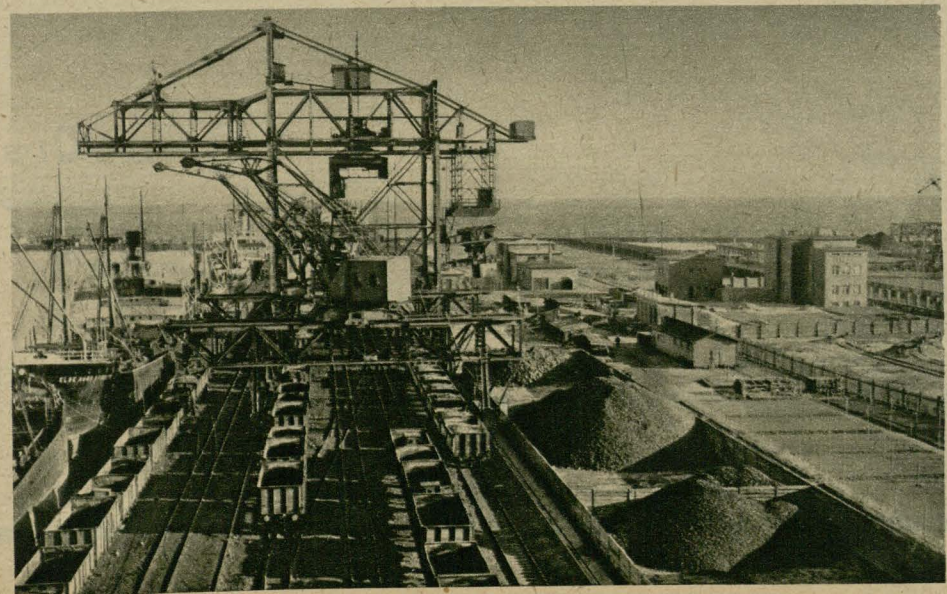
Fotografie przedstawiają widok z zewnątrz biura Oddziału P. K. O. w Gdyni oraz fragment hallu biurowego.



Największe i pierwsze w porcie gdyńskim przedsiębiorstwo armatorskie, ekspedycyjne i eksportowe „POLSKAROB” — Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe w Gdyni, na własnym nabrzeżu moło węglowego zainwestowało w urządzenia portowe i morskie kilkanaście milionów złotych. Towarzystwo posiada 5 własnych statków towarowych: s/s Robur III — 2.850 t. DW; s/s Robur IV — 3.000 t. DW; s/s Robur V — 3.000 t. DW; s/s Robur VIII — 4.000 t. DW, oraz nabyty przed kilku miesiącami s/s Robur VII, służący jako stacja bunkrowa, która może zaopatrywać obce statki w paliwo nie tylko w porcie, lecz nawet na redzie portu gdyńskiego.

Fotografia u góry przedstawia rufę statku bunkrowego „Robur VII” w trakcie ladowania paliwa na obcy statek w porcie gdyńskim. Przy pomocy urządzeń taśmowych węgiel podnoszony jest na widoczną na zdjęciu wieżę, skąd rurą stalową odprowadzany jest do ładowni statku. Szybkość załadunku wynosi ok. 300 tonn węgla na godzinę.

Fotografia dolna przedstawia ogólny widok na plac i urządzenia przeładunkowe f-my „Polskarob” w porcie gdyńskim. Wysoka żelazna konstrukcja, to t. zw. wywrotnica, przy pomocy której całe wagony z węglem przeładunkowe są na statki.



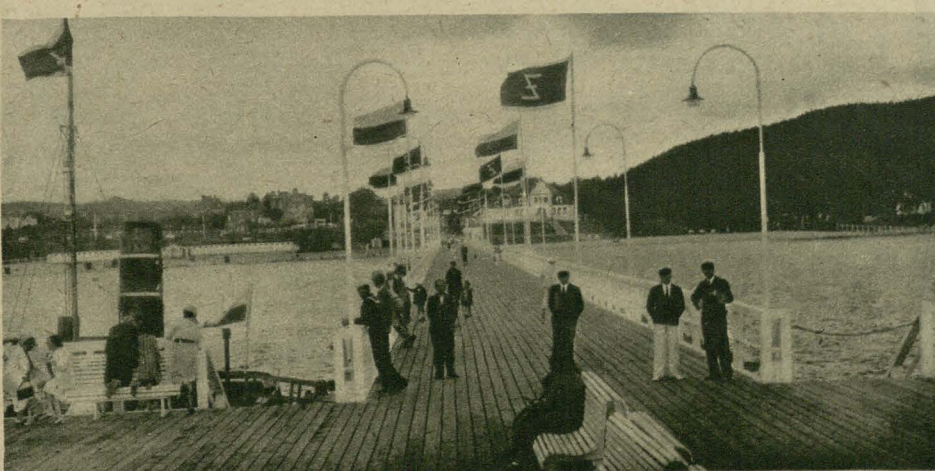
Fragment z plaży w Orłowie.

ORŁOWO

Kąpielisko - Plaża - Gorące kąpiele morskie - Lasy sosnowe - Przecudne położenie.

Związek Właścicieli i Dzierżawców Pensjonatów w Orłowie (Hotel Orłowo tel. 91-48) zaprasza wszystkich bez wyjątku i poleca następujące komfortowe pensjonaty:

- | | | | | |
|------------------|------------------|---------------|----------------------|------------------|
| 1. Agawa | 8. Elżbieta | 15. Iwieniec | 22. Marja | 29. Perla Morska |
| 2. Biały Dwór | 9. Fala | 16. Koral | 23. Mewa | 30. Polonja |
| 3. Czerwony Dwór | 10. Gryl | 17. Lwowianka | 24. Nina | 31. Wiktoria |
| 4. Dania | 11. Hotel-Orłowo | 18. Lidja | 25. Nasz Domek | 32. Wanda |
| 5. Dzinka | 12. Halina | 19. Lalka | 26. Orłowska Riwiera | 33. Wenecja |
| 6. Delfin | 13. Jaskółka | 20. Mimoza | 27. Pod Banderą | 34. Znicz |
| 7. Dom Kuracyjny | 14. Irena | 21. Maciejka | 28. Patria | 35. Zakrzewo |



Widok z mola pasażerskiego na plażę i wybrzeże w Orłowie.



PO ZAJĘCIU CASTELLON. Ilustracja przedstawia wkroczenie wojsk narodowych do miasta Castellon na wybrzeżu Morza Śródziemnego. O miasto to toczyły się zażarte boje.

SYTUACJA W HISPANII.

Ofensywa gen. Franco na froncie katalońskim i aragońskim doprowadziła w szeregu kolejnych uderzeń do zajęcia wielkich obszarów przeciwnika. Pod względem wojskowym najważniejszym sukcesem jest opanowanie wybrzeża morskiego od Tortozy poza Castellon i przepołowienie czerwonej Hiszpanii.

Obecnie wojska narodowe, których lewe skrzydło od strony morza wspiera i zabezpiecza flota, posuwają się przez Sagunt ku Walencji, która jest już bezpośrednio zagrożona.

Równocześnie rozwija się natarcie narodowców, wychodzące z Teruelu, w kierunku południowo-wschodnim. Ufortyfikowane gniazda górskie, znajdujące się w ręku czerwonych, położone na południe od szosy Teruel-Sagunt, tracą swe znaczenie ze względu na flankowy

ruch od strony morza. Po ich sforsowaniu wojska narodowe wychodzą na teren otwarty, gdzie jedyną linię obronną może stanowić rzeka Guadalquivir. Po przejściu jej upadek Walencji jest niemal nieuchronny — a temsamem zostaje poważnie zagrożony Madryt.

Od strony Katalonii powstańcy zajmują silną linię obronną wzdłuż rzek Ebro i Segre z przyczółkami mostowymi, z których najważniejsze są w Leridzie i Balaguer.

Na froncie pirenejskim powstańcy po zlikwidowaniu 43-ciej dywizji czerwonych posuwają się ku granicom Rzpłtej Andorri i ważnej stacji kolejowej Puigcerda. Wypadki te i stały postęp ofensywy powstańców zwiastują nieuchronny koniec oporu czerwonych wojsk hiszpańskich.

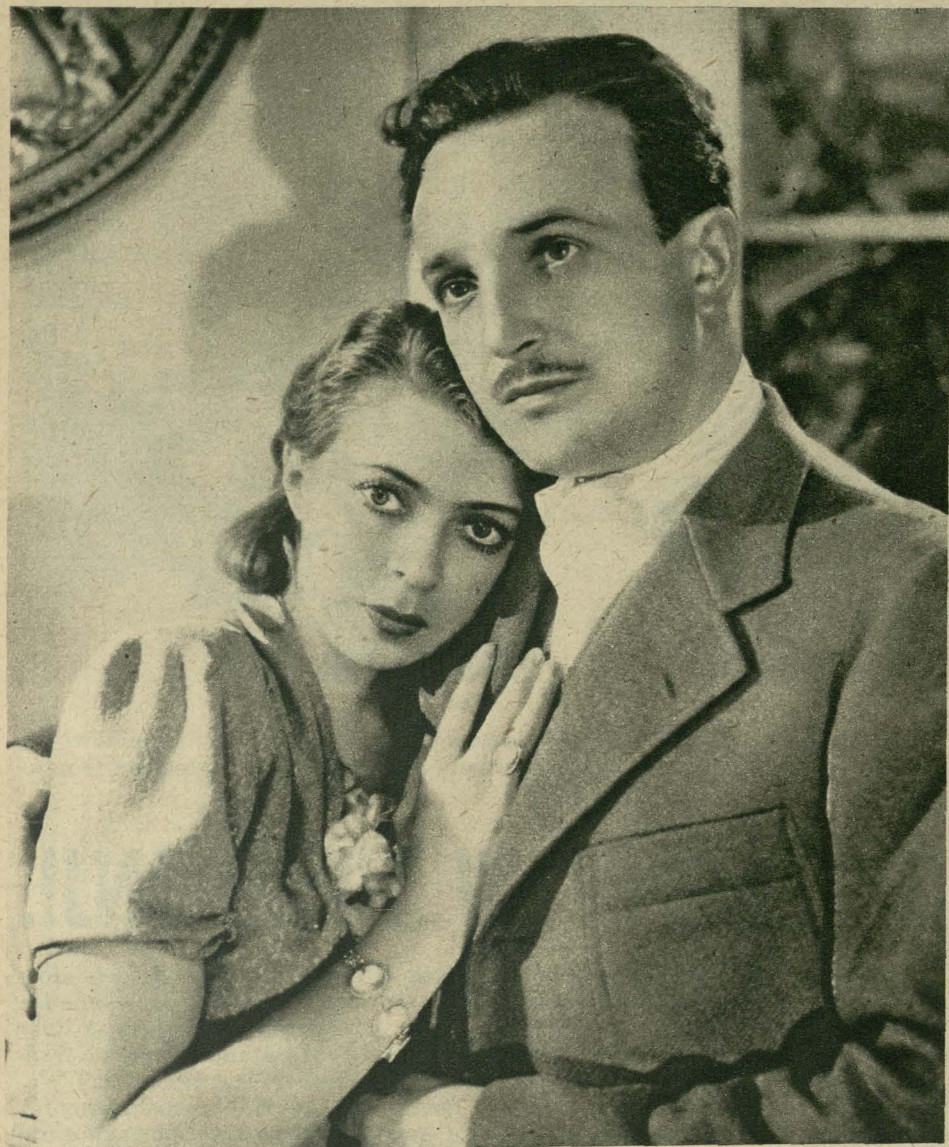
NIEDOBITKI 43 DYWIZJI CZERWONEJ walczącej w Pirenejach — po rozbiciu przez wojska narodowe schroniły się do Francji. Na ilustracji niedobitki tej dywizji na jednym z francuskich punktów granicznych.



Obszary pozostające w rękach wojsk rządowych zaznaczone na mapie ciemnym tonem.

0 50 100 150 Km

Imprezy „Dni Krakowa“



„SKIZA“ ZAPOLSKIEJ W TEATRZE KRAKOWSKIM. Teatr Narodowy z Warszawy dał w teatrze im. J. Słowackiego w Krakowie dwa przedstawienia „Skiza“ Zapolskiej w świetnym wykonaniu pp. Ćwiklińskiej, Świerczewskiej, Różyckiego i Wesółowskiego. Na zdjęciu pp. N. Świerczewska (Muzka) i T. Wesółowski (Wituś).

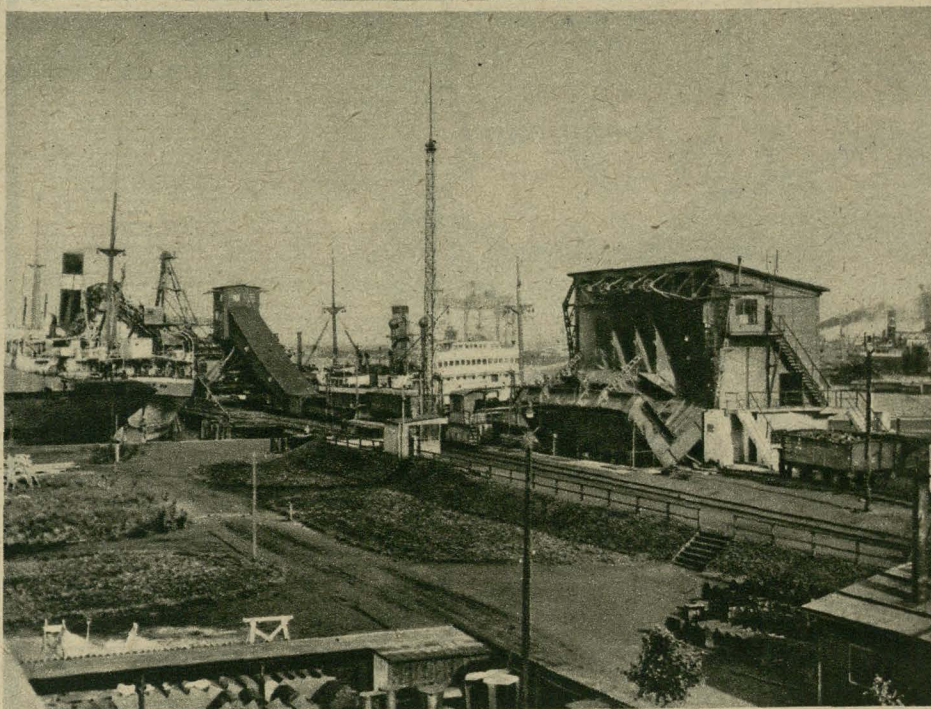


TEATR NARODOWY Z WARSZAWY W KRAKOWIE. W czasie „Dni Krakowa“ teatr im. Juliusza Słowackiego gościł Teatr Narodowy z Warszawy, który dał przedstawienia „Pana Jowialskiego“ Fredry i „Skiza“ Zapolskiej w wykonaniu najznakomitszych artystów. Na zdjęciu scena z „Pana Jowialskiego“ z pp. (od lewej) Z. Czaplińską (Jowialską), L. Solskim (Jowialski) i Z. Linodrfówną (Helena).



„JEJ SYN“ WALENTYNY ALEXANDROWICZ W TEATRZE KRAKOWSKIM. Teatr im. J. Słowackiego w Krakowie gra obecnie z dużym powodzeniem nowość polską — sztukę społeczną — Walentyny Alexandrowicz p. t. „Jej syn“. Na zdjęciu kulminacyjna scena sztuki w wykonaniu (od lewej) pp. Tadeusza Burnatowicza i Stefana Czajkowskiego.

URZĄDZENIE PRZELADUNKOWE SKARBOFERMU W GDYNI.



Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku, w skrócie zwane Skarboferm, posiadają w porcie gdyńskim specjalną instalację do bezpośredniego ładowania węgla z wagonów na statki. Instalacja ta jest najnowocześniejszym urządzeniem nie tylko w Gdyni, ale i na całym Bałtyku. Zaopatrzona jest w wywrotnicę wagonową oraz w transporter taśmowy, który przenosi węgiel bezpośrednio do ładowni statku, zapobiegając jego kruszeniu się. Zdolność przeładunkowa urządzenia wynosi do 600 tonn węgla na godzinę. Skarboferm posiada pozatem statek bunkrowy, pozwalający na zaopatrywanie statków w paliwo na pełnym morzu. Sprawami związanymi z przeładunkiem węgla zajmuje się utworzona specjalnie w tym celu Spółka z ogr. odp. pod firmą Skarboport w Gdyni.



BALLADA O SYNIE BOLESŁAWA ŚMIAŁEGO, F. Płażka, wystawiona w ramach imprez Dni Krakowa na dziedzińcu Collegium Nowodworskiego cieszyła się dużym powodzeniem. Oto dwie sceny z tego widowiska.



NASZA ZIEMIA ŚLĄSKA. Widowisko pod powyższym tytułem odbyło się w Starym Teatrze. — Na zdjęciu taniec śląski „trojak“, w wykonaniu zespołu ucznie Szkoły 25, im. Anny Jagiellonki.



ORKIESTRA NOWO-SĄDECKIEGO PUŁKU STRZELCÓW PODHALAŃSKICH, która w ramach „Dni Krakowa“ występowała przed mikrofonem Polskiego Radja, pod komendą kplm. kpt. Waltera Jana. Orkiestra złożyła hołd ceniom Marszałka Piłsudskiego, składając wieniec w krypcie pod wieżą Srebrnych Dzwonów. Zdjęcia dokonano podczas wizyty w Pałacu Prasy.

DINOL
PŁYN – PRZY POCENIU DŁĄCZ
PROSZEN – PRZY POCENIU NOG
POTU

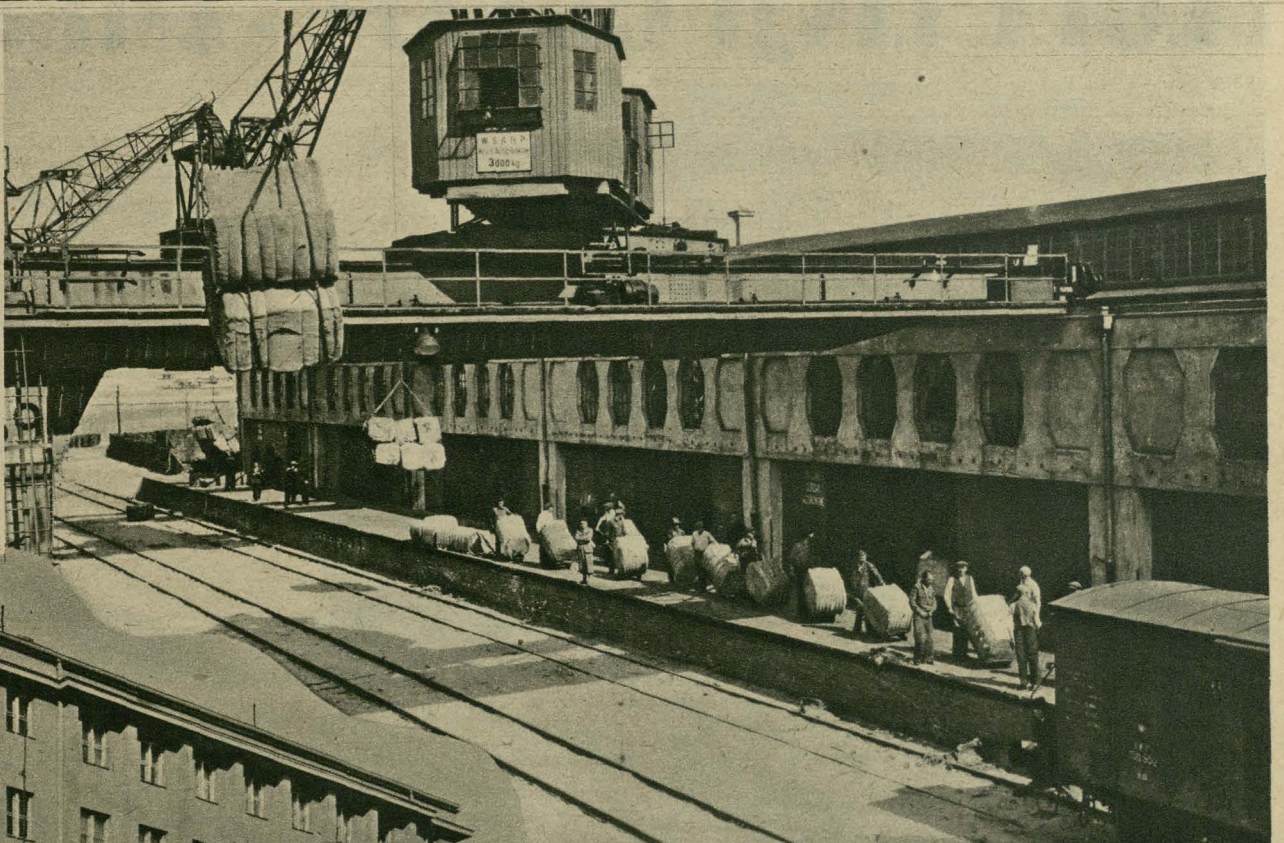
**Musimy dozbroić
Polskę na morzu!**



Z WIELKICH DNI TORUNIA. W ramach uroczystości, jakie się odbyły w Toruniu w obecności Marsz. Śmigłego-Rydza z okazji przekazania Armji sprzętu wojennego — odbyły się popisy dziatwy szkolnej, z których zamieszczamy dwa efektowne zdjęcia.

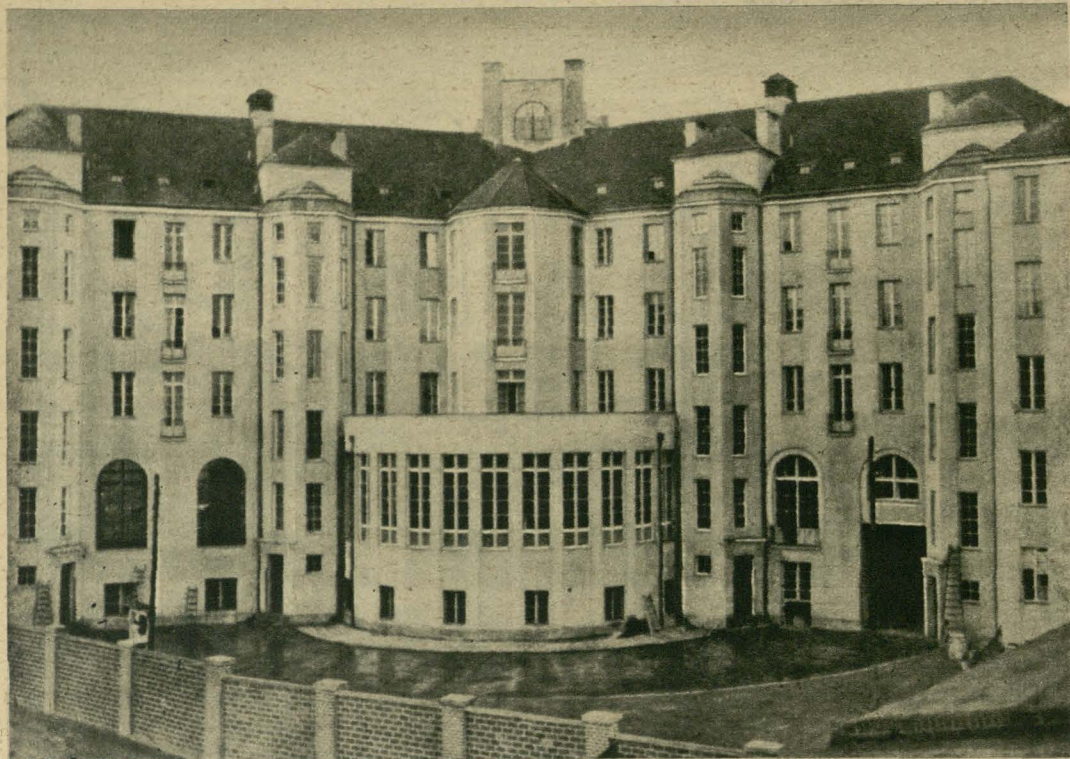


BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO • ODDZIAŁ W GDYNI



Gmach Banku Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Gdyni, przy ul. 10-go Lutego, wybudowany w r. 1929, jest jednym z najokazalszych gmachów gdyńskich. Zaznaczyć należy, że Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni jest niezwykle ważną placówką, ponieważ w Gdyni koncentruje się nasz handel zamorski. W strefie wolnocłowej portu gdyńskiego znajdują się magazyny bawełniane Banku Gospodarstwa Krajowego. Pojemność tych magazynów wynosi 32.000 m³. Służą one do składowania importowanych surowców dla przemysłu włókienniczego jak bawełna, wełna, juta i t. p.

Na fotografii uwidocznił moment wylądowania bel bawełny ze statku do magazynu; druga fotografia przedstawia gmach Banku Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Gdyni.



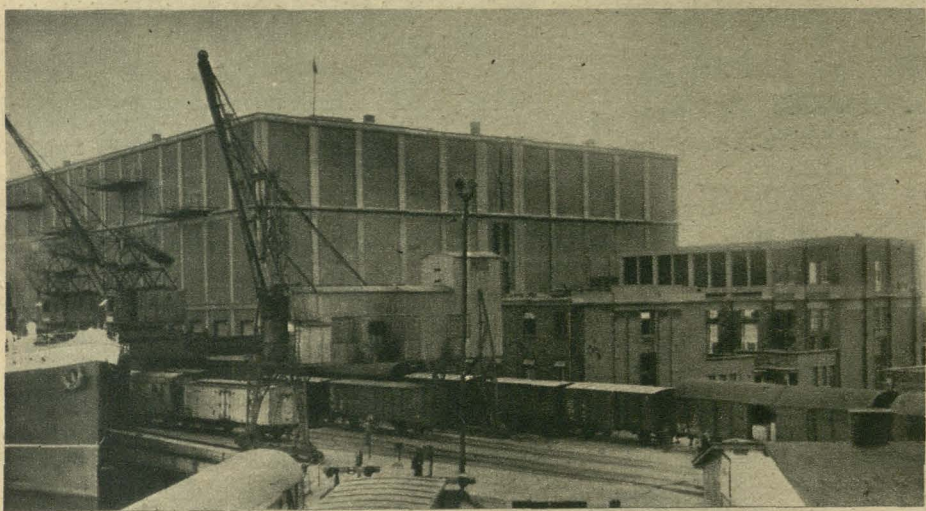
Gmach Państwowego Banku Rolnego, Oddział w Gdyni.

W SŁUŻBIE KRAJOWEGO EKSPORTU ARTYKUŁÓW ROLNICZYCH

PAŃSTWOWY BANK ROLNY

Państwowy Bank Rolny przyczynia się przez finansowanie eksportu artykułów rolnych do rozwoju tej ważnej dziedziny gospodarstwa krajowego, a jednocześnie do podtrzymywania cen płaconych zań producentom rolnym, co polepsza ich warunki bytu i podnosi stopę życia.

Wyrazem tej działalności Banku jest wielomilionowa inwestycja na terenie Gdyni, a mianowicie Chłodnie i Składy Portowe, których większość kapitału zakładowego posiada P. B. R. Zakłady te urządzone najnowocześniej, zgodnie z postęпами w zakresie chłodnictwa, umożliwiają należyty eksport szybko psujących się artykułów spożywczych, pochodzenia rolnego, jak masła, jaja, bekony i t. d., przez co spełniają niezmiernie pożyteczną przy eksporcie rolę. Inwestycja ta stanowi oczywiście tylko mały odcinek szerokiej działalności Banku, znanej całemu krajowi.



Ogólny widok chłodni i składów portowych w Gdyni.

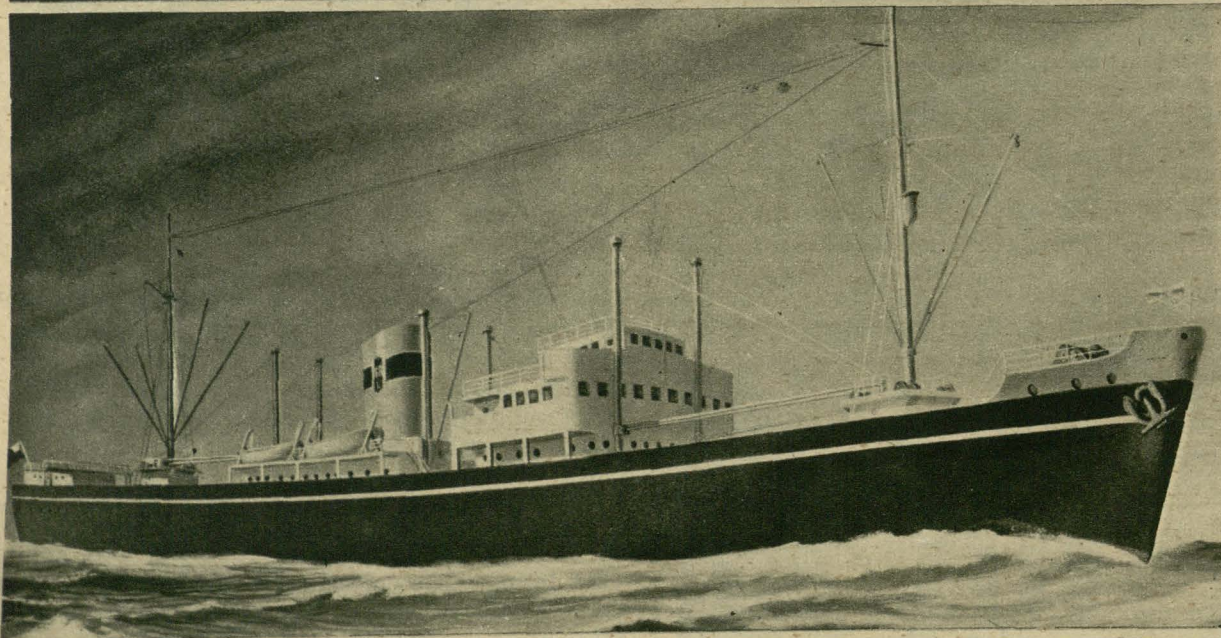
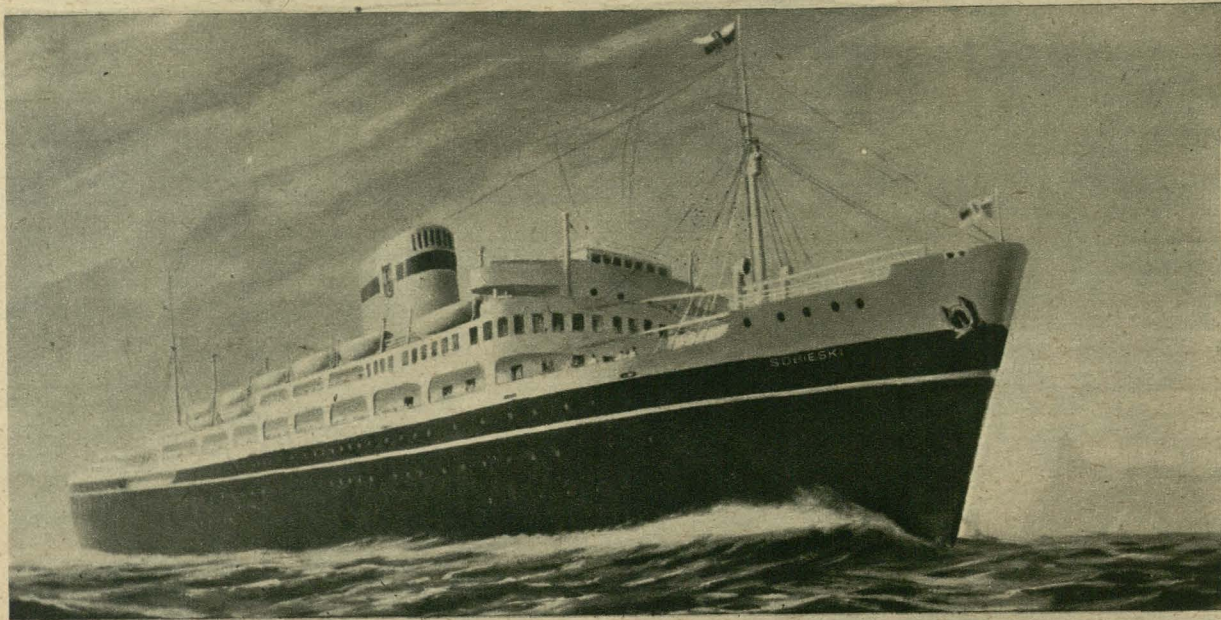
Fot. Elita, Gdynia,

Beczki z masłem w chłodni składów portowych w Gdyni, przygotowane do wysyłki.

Fot. Elita, Gdynia



FLOTA LINJI GDYNIA-AMERYKA ROŚNIE



Linja Gdynia—Ameryka przystąpiła do budowy czterech nowych statków, z których dwa, a mianowicie transatlantyki „Sobieski” i „Chrobry” przeznaczone są do obsługi Linji Południowo-Amerykańskiej. Obydwa statki mają pojemność około 12.000 tonn brutto, a szybkość ich wynosić będzie 17 węzłów. Statki te będą wyekwipowane w instalacje chłodnicze, a urządzenie wnętrza odpowiadać będzie wszelkim wymaganiom nowoczesnego budownictwa okrętowego. Każdy z nich będzie mógł zabrać około 950 pasażerów. Wodowanie motorowca „Sobieski” nastąpi z końcem lipca b. r., a już w grudniu statek wyruszy w inauguracyjną podróż do portów Południowej Ameryki. Motorowiec „Chrobry” uruchomiony będzie w roku 1939.

Dwa nowe statki, a mianowicie „Łódź” i „Bielsko” budowane przez GAL w stoczni gdyńskiej, przeznaczone są do obsługi tak zwanej linii „bawelnianej”. Przewozić one będą bawełnę z portów Zatoki Meksykańskiej do Polski. Z uwagi na poważną pozycję, która zajmuje bawełna w imporcie do Polski i wogóle w życiu gospodarczym kraju, uruchomienie „Bielska” i „Łodzi” równa się zdobyciu przez polski handel zagraniczny możliwości bezpośredniej wymiany gospodarczej z krajami, których porty leżą nad Zatoką Meksykańską. Zarówno „Bielsko”, jak i „Łódź” będą statkami o pojemności po 6.000 tonn każdy i o szybkości 16 węzłów. Do użytku oddane będą one w jesieni 1939 r. Trasa statków „Łódź” i „Bielsko” wieść będzie z Gdyni do New-Yorku, New Orleans, Houston i Galveston.

Nowe cztery statki GAL’u będą więc znakomitą dopełnieniem dotychczasowej floty: „Piłsudski”, „Batory”, „Kościuszko”, „Pułaski” i „Polonia”.

Na fotografiach u góry: m/s. „Sobieski”, u dołu: m/s. „Łódź”.