

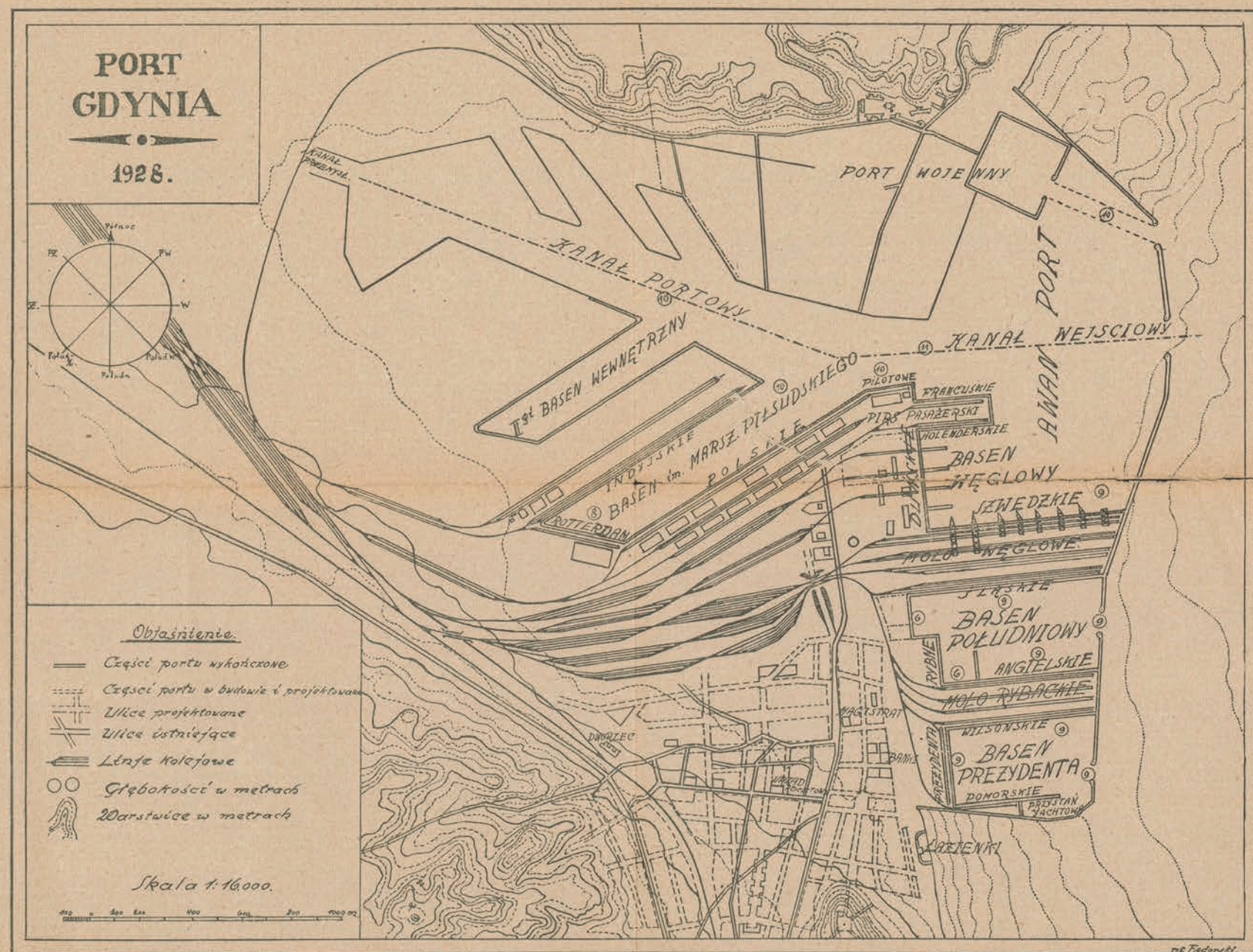


Gdynia wczoraj i dziś

Kadry z historii miasta i portu
z perspektywy 100-lecia

Gdynia yesterday and today

Scenes from the 100-year history of the city and port



1964 D 2012/4 c

A. Kubryński
Wwq, 30.X.64
54.

Gdynia wczoraj i dziś

Kadry z historii miasta i portu
z perspektywy 100-lecia

Gdynia yesterday and today

Scenes from the 100-year
history of the city and port

Słowo wstępne

Foreword



Szanowni Państwo,

odradzająca się po latach zaborów Polska na blisko 150-kilometrowym odcinku Wybrzeża nie dysponowała żadnym dużym portem, a jej prawa do korzystania z infrastruktury portowej w Wolnym Mieście Gdańsku były notorycznie łamane. Sytuacja ta skłoniła Polaków do budowy własnego, niezależnego portu.

Zadanie znalezienia odpowiedniego miejsca zlecono inż. Tadeuszowi Wendzie. Wybór padł na dolinę rzeki Chylonki w sąsiedztwie ówczesnej wsi Gdynia. W ciągu niespełna dwudziestu lat dzięki ogromnemu wysiłkowi i zaangażowaniu całego społeczeństwa zbudowano jeden z największych ośrodków miejskich Polski, a zarazem jeden z najnowocześniejszych portów w całym basenie Morza Bałtyckiego. Gdynia stała się symbolem gospodarczego sukcesu II Rzeczypospolitej i jej chlubą.

Ambitne plany dalszej rozbudowy miasta zostały brutalnie przerwane niemieckim atakiem na Polskę, a w konsekwencji wybuchem II wojny światowej.

W roku 2026 obchodzimy setną rocznicę nadania Gdyni praw miejskich. Z tej okazji oddajemy w Państwa ręce katalog wystawy *Gdynia wczoraj i dziś. Kadry z historii miasta i portu z perspektywy 100-lecia*. Autorka ekspozycji dr Barbara Męczykowska na przykładzie wybranych obiektów Gdyni stara się opowiedzieć historię rozwoju miasta – od niewielkiej wsi nad rzeką Chylonką do jednego z największych miast II Rzeczypospolitej. Zestawienie zdjęć archiwalnych i współczesnych pozwala dostrzec spektakularne zmiany zachodzące w wyglądzie miasta i portu w ciągu ostatniego wieku. Mam nadzieję, że nasz katalog stanie się swego rodzaju przewodnikiem po Gdyni i zachęci Państwa do zgłębiania historii tego „polskiego okna na świat”.

dr Marek Szymaniak
Dyrektor Oddziału

Instytutu Pamięci Narodowej w Gdańsku



Ladies and Gentlemen,

after more than a century of partitions, the reborn Poland possessed nearly 150 kilometres of coastline yet had no major port of its own, and its rights to use the port infrastructure of the Free City of Danzig were repeatedly violated. This situation prompted the Polish authorities to build an independent, sovereign port.

The task of finding a suitable location was entrusted to engineer Tadeusz Wenda. The choice fell on the valley of the Chylonka River, near the then village of Gdynia. In less than twenty years, one of the country's largest urban centres was created thanks to the tremendous effort and commitment of Polish society, along with one of the most modern ports in the entire Baltic Sea basin. Gdynia became a symbol of economic success and a source of pride for the Second Polish Republic.

Ambitious plans for the city's further development were brutally interrupted by the German attack on Poland and, consequently, the outbreak of World War II.

In 2026, we celebrate the centenary of Gdynia being granted city rights. On this occasion, we present to you the catalogue of the exhibition *Gdynia yesterday and today: Scenes from the 100-year history of the city and port*. Its author, Dr Barbara Męczykowska, uses selected sites in Gdynia to tell the story of the city's development – from a small village on the Chylonka River to one of the largest cities of the Second Polish Republic. The juxtaposition of archival and contemporary photographs makes it possible to appreciate the spectacular changes in the appearance of the city and port over the past hundred years. I hope that our catalogue will serve as a kind of guide to Gdynia and encourage you to explore the history of this “Polish window on the world”.

dr Marek Szymaniak
Director of the Gdańsk Branch
of the Institute of National Remembrance

Wprowadzenie

Introduction



Gdy w 1920 r. gen. Józef Haller przyłączył Pomorze do Polski, Gdynia była rolniczo-rybacką wsią zamieszkiwaną przez dwieście rodzin. Nikt wówczas nie myślał, że w tym miejscu już niedługo powstanie pełnomorski port.

Traktat wersalski zakładał, że Polacy będą mogli korzystać z portu w Wolnym Mieście Gdańsku. W praktyce dyskryminowano tam jednak polski obrót towarowy, rząd RP postanowił więc rozpocząć prace nad projektem i budowę nowego portu. Zadanie to powierzono inż. Tadeuszowi Wendzie. Po osobistej inspekcji wybrzeża jako miejsce inwestycji zasugerował on tereny w dolinie rzeki Chylonki w pobliżu Gdyni.

Oficjalnie ustawę o budowie portu ogłoszono 23 września 1922 r., w rzeczywistości jednak prace podjęto już wcześniej. Była to inwestycja finansowana głównie z budżetu państwa. Z kolei miasto, które uzyskało prawa miejskie 10 lutego 1926 r., budowano w dużej mierze przy udziale kapitału prywatnego.

Pomimo trudności Gdynia w niespełna dwadzieścia lat stała się jednym z największych miast II Rzeczypospolitej, liczącym 127 tys. mieszkańców, a port był najnowocześniejszą tego typu inwestycją w basenie Morza Bałtyckiego.

Niniejszy katalog przedstawia obiekty nierozzerwalnie związane z krajobrazem miasta i portu. Opisane budynki reprezentują różne style architektoniczne, m.in. historyzm, funkcjonalizm czy styl okrętowy. W dwudziestoleciu międzywojennym przyciągały one powszechną uwagę swoją nowoczesnością i wystrojem wnętrz. Inne pokazywały, jak Gdynia wyglądała przed 1920 r. Idąc ich śladem, możemy tworzyć własne trasy spacerowe.



When General Józef Haller incorporated Pomerania to Poland in 1920, Gdynia was an agricultural and fishing village inhabited by two hundred families. At the time, no one imagined it would soon boast a seaport.

The Treaty of Versailles stipulated that Poles would be able to use the port in the Free City of Danzig. However, in practice, Polish trade was discriminated against, so the Polish government decided to begin work on the design and construction of a new Polish port. This task was entrusted to engineer Tadeusz Wenda. After personally inspecting the coast, he suggested the Chylonka River valley near Gdynia as the investment site.

Officially, the act on the construction of the port was promulgated on 23 September 1922, but in reality, work had begun earlier. The investment was financed primarily from the state budget. In turn, Gdynia, which received its city charter on 10 February 1926, was being built largely with private capital.

Despite difficulties, in less than twenty years Gdynia, with 127,000 inhabitants, became one of the largest cities of the Second Polish Republic, and its port was the most modern investment of this kind in the Baltic Sea basin.

This catalogue presents structures inextricably linked to the landscape of the city and port. The buildings it depicts represent various architectural styles, including historicism, functionalism, and naval style. During the interwar period, they attracted widespread attention for their modern look and interior design. Others showcased Gdynia's pre-1920 character. Following those architectural gems, we can create our own walking routes.



Dom Skwerczów

The Skwierz family house



Grunt w Gdyni należały do bogatych miejscowych rodzin, m.in. Tutkowskich, Grubbów, Górskich i Skwerczów. Skwerczowie byli właścicielami pól przy ulicach Starowiejskiej, Świętojańskiej i Skwerze Kościuszki. To właśnie przy najstarszej, krętej ulicy Starowiejskiej, będącej główną arterią miejscowości, stał tzw. Domek Abrahama.

Na przełomie wieków XIX i XX budynki wzniesione przy tej ulicy posiadały konstrukcję szkieletową, wypełnioną gliną lub cegłą, i dachy kryte strzechą. Z początkiem XX w. bogatsi gospodarze zaczęli stawiać parterowe budynki z cegły. Nad wejściem budowano facjatę (pomieszczenie na poddaszu), a dachy kryto dachówką. Na fasadach pojawiły się pierwsze ozdobne elementy drewniane.

Przykład takiego obiektu stanowi dom Skwerczów, nazywany Domkiem Abrahama, wybudowany ok. 1900 r. przez Franciszka Skwercza. Parterowy budynek wzniesiono z cegły, dach pokryto dachówką, a elewację ozdobiono drewnianymi elementami. Powierzchnia domu wynosiła 127 m kw. W latach 1920–1923 mieszkał w nim Antoni Abraham zwany „królem Kaszubów”. W 1936 r. na frontowej ścianie umieszczono tablicę pamiątkową poświęconą Abrahamowi. Budynek przetrwał wojenną zawieruchę.

Po wojnie władze komunistyczne chciały odebrać dom Janowi Skwerczowi, zburzyć go i postawić na jego miejscu Muzeum Rewolucji. Po 1989 r. wrócił do prawowitych właścicieli. Przez pewien czas w budynku miało swoją siedzibę Muzeum Miasta Gdyni. Obecnie znajduje się tu restauracja.



Land in Gdynia belonged to wealthy local families, including the Tutkowskis, Grubbs, Górskis, and Skwerczs. The Skwerczs owned fields on Starowiejska and Świętojańska Streets as well as on Kościuszki Square. It was on the oldest, winding Starowiejska Street, the town's main artery, that the so-called Abraham House was built.

At the turn of the 20th century, buildings erected on this street had a frame structure filled with clay or brick, and thatched roofs. At the beginning of the 20th century, wealthier farmers began constructing single-story brick buildings. A mansard was built above the entrance, and the roofs were covered with tiles. The first decorative wooden elements appeared on the facades.

An example of such a structure is the Skwierz family house, known as the Abraham House, built around 1900 by Franciszek Skwierz. The single-story building was constructed of brick, with a tiled roof, wooden elements adorning the facade, and 127 square metres of living space. Antoni Abraham, known as the “King of Kashubia”, lived there from 1920 to 1923. In 1936, a commemorative plaque dedicated to Abraham was placed on the front wall. The building survived the turmoil of war.

After the war, the communist authorities wanted to remove Jan Skwierz from his house, demolish it, and build the Museum of Revolution in its place. After 1989, it was returned to its rightful owners. For a time, the building housed the Gdynia City Museum. Currently, a restaurant operates on the premises.





Hale Targowe w Gdyni

Market Halls in Gdynia



Hale Targowe w Gdyni powstawały w latach 1935–1938. Projekt powierzono Jerzemu Müllerowi i Stefanowi Reychmanowi. Pracę rozłożono na dwa etapy. Pierwszy zakładał wybudowanie hali jarzyn, nabiału i drobiu, hali mięsnej oraz rybnej. W następnej kolejności miało powstać kryte podwórze, lokale handlowe, biura i dom mieszkalny dla personelu. Do wybuchu wojny udało się zrealizować tylko etap pierwszy.

Budynki targowe stanowią przykład konstrukttywizmu w polskiej architekturze międzywojennej. Najbardziej charakterystyczny jest budynek hali głównej (łukowej). Posiada on stalowy paraboliczny szkielet, składający się z dziewięciu łuków o wysokości 16,2 m i rozpiętości 33 m. Dach został pokryty blachą cynkową, w której przebito liczne okna doświetlające wnętrze. Dwa pozostałe budynki (zwane halą płaską i halą rybną) mają płaskie dachy, także przeszklone. W piwnicach ulokowano magazyny, urządzenia chłodnicze oraz windy.

W czasie II wojny światowej Niemcy wykorzystywali hale jako montownię samolotów. Budynki zostały uszkodzone w czasie alianckich nalotów. Handel powrócił tu w 1945 r. Hale targowe są dziś jednym z najbardziej charakterystycznych punktów miasta.



The Gdynia Market Halls were built between 1935 and 1938. The project was entrusted to Jerzy Müller and Stefan Reychman. Work was divided into two phases. The first involved the construction of a vegetable, dairy, and poultry hall, a meat hall, and a fish hall. This was followed by the construction of a covered courtyard, retail premises, offices, and a staff residence. Only the first phase had been completed by the outbreak of war.

The market buildings are an example of constructivism in Polish interwar architecture. The most distinctive building is the main (arched) hall. It has a parabolic steel frame, consisting of nine arches, each 16.2 metres high and with a 33-metre span. The roof is covered with zinc sheeting, pierced with numerous windows that illuminate the interior. The other two buildings (known as the flat hall and the fish hall) have flat roofs, also glazed. The basements house storage, refrigeration units, and elevators.

During World War II, the Germans used the halls as aircraft assembly plants. The buildings were damaged during Allied air raids. Trade returned to the area in 1945. Today, the Market Halls are one of the city's most distinctive landmarks.





Izba Arbitrażowa Bawełny

Cotton Arbitration Chamber



W latach dwudziestych XX w. potrzebna polskiemu przemysłowi bawełna trafiała do kraju za pośrednictwem różnych europejskich portów. Z inicjatywy łódzkich fabrykantów, którzy chcieli uniezależnić się od portów niemieckich i Gdańska, powołano Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną. Już w 1934 r. Gdynia przejęła rolę portu wyładunkowego bawełny, stając się pod tym względem największym graczem w basenie Morza Bałtyckiego. W 1935 r. utworzono tu Izbę Bawełny, a już w 1938 r. dokonano uroczystego otwarcia Domu Bawełny.

Projekt architektoniczny powierzono inż. Wacławowi Tomaszewskiemu. Budynek powstał w stylu umiarkowanego modernizmu, z licznymi przeszkleniami na górnych kondygnacjach. Elewacja została pokryta gładkim tynkiem, a charakteru monumentalnego dodawały jej pionowe i poziome żłobkowania imitujące kamienną okładzinę. Na fasadzie od strony ul. Derdowskiego widniał napis „Dom Bawełny”.

Budynek ma pięć kondygnacji. Trzy pierwsze zostały przeznaczone na lokale biurowe do wynajęcia. Zajmowały je liczne firmy handlujące bawełną. Na czwartym piętrze mieściły się sala arbitrażowa, magazyn prób i pokój klasyfikatorów, a na piątym sekretariat, gabinet dyrektora, pokój głównego klasyfikatora i sale konferencyjne.

Budynek został mocno uszkodzony w czasie alianckich nalotów. Po wojnie odbudowano go i do dziś funkcjonuje w nim Izba Bawełny.



In the 1920s, the cotton needed by Polish industry entered the country via various European ports. At the initiative of Łódź manufacturers, who wanted to become independent from German ports and Gdańsk, the Cotton Trade Interest Group Association was established. By 1934, Gdynia had assumed the role of a cotton unloading port, becoming the largest player in the Baltic Sea region. In 1935, the Cotton Chamber was established there, and already in 1938, the Cotton House officially opened.

The architectural design was entrusted to engineer Wacław Tomaszewski. The building was constructed in a moderate modernist style, with extensive glazing on the upper floors. The facade was covered with smooth plaster, and vertical and horizontal grooves imitating stone cladding added a monumental character. The facade facing Derdowskiego Street bore the inscription “Cotton House”.

The building has five floors. The first three were designated as rentable office space, occupied by numerous cotton trading companies. The fourth floor housed the arbitration room, sample warehouse, and classifiers’ room. The fifth floor housed the secretary’s office, the director’s office, the chief classifier’s office, and conference rooms.

During World War II, the building was severely damaged by Allied air raids. After the war, it was rebuilt and still houses the Cotton Chamber to this day.





Bank Polski

Bank of Poland



Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości główną instytucją bankową państwa stała się utworzona jeszcze w 1916 r. przez niemieckie władze okupacyjne Polska Krajowa Kasa Pożyczkowa, emitująca marki polskie. Funkcjonowała do 1924 r., kiedy przeprowadzono reformę walutową i powołano Bank Polski.

Na Wybrzeżu oddział banku znajdował się m.in. w Wejherowie. Obsługiwał on również Gdynian: mieszkańców i przedsiębiorców. W związku z rozwojem portu i miasta postanowiono przenieść jego siedzibę do Gdyni.

Budynek został zaprojektowany w 1927 r. przez inż. arch. Stanisława Filasiewicza. Jego budowa trwała dwa lata. Gmach, który stanął na narożnej działce u zbiegu ulic 10 Lutego i 3 Maja, nawiązywał do klasycyzmu akademickiego, z pewnymi elementami neorenesansowymi. Za projekt hali głównej w stylu art déco odpowiadał Tadeusz Rytarowski.

W budynku znajdowały się skarbiec, szatnia dla urzędników, sala operacyjna, gabinet dyrektora, sala posiedzeń, archiwum, a także mieszkania dla urzędników oraz woźnego.

Obecnie (2026 r.) budynek przechodzi remont. Ma w nim powstać hotel.



After Poland regained independence, the Polish National Loan Bank, established in 1916 by the German occupation authorities and issuing Polish marks, became the country's main banking institution. It operated until 1924, when a currency reform was implemented and the Bank of Poland was established.

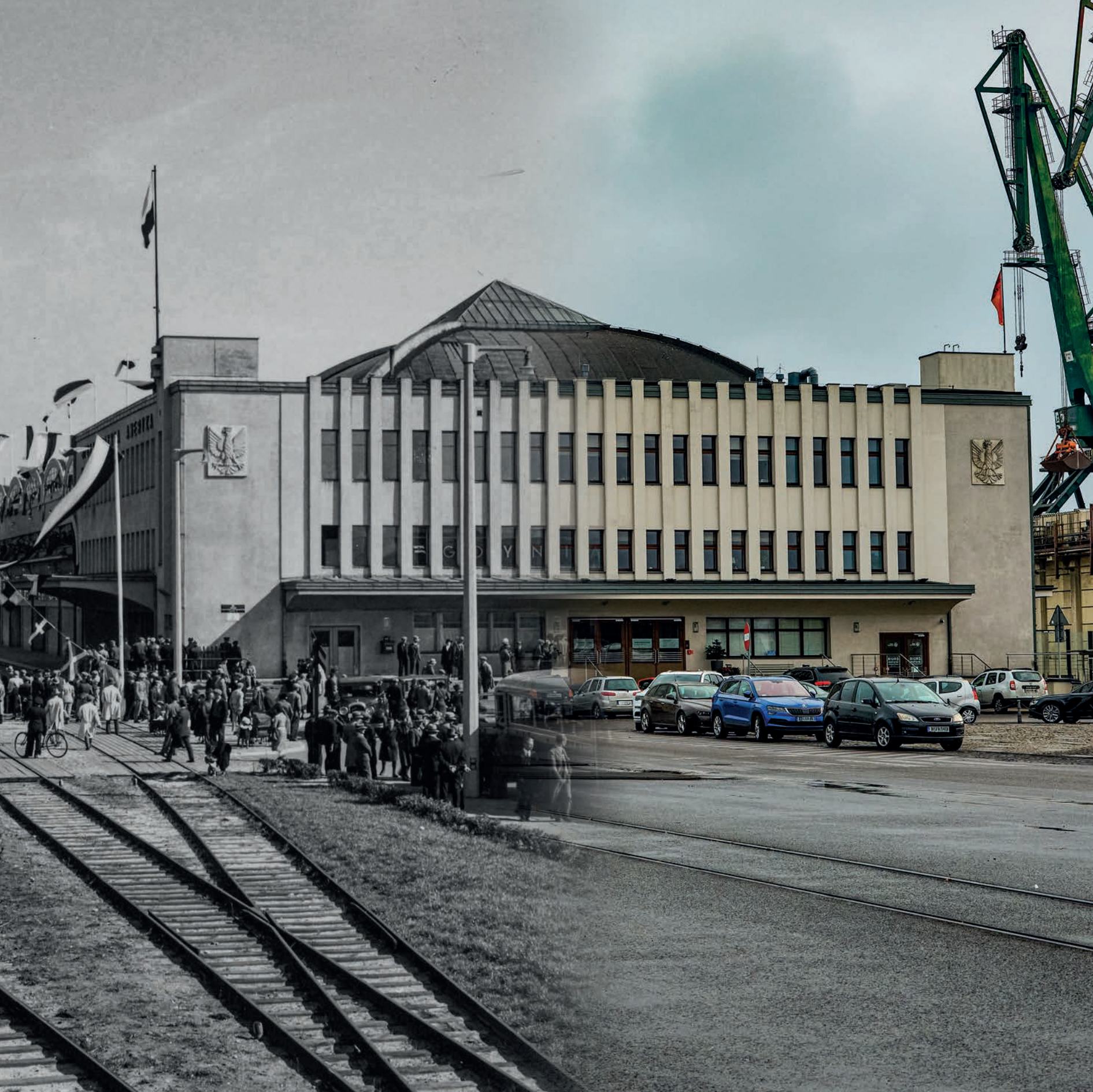
On the Coast, the bank had a branch in Wejherowo, among other locations. It also served Gdynia residents and businesses. Due to the development of the port and the city, its headquarters were moved to Gdynia.

The building was designed in 1927 by engineer-architect Stanisław Filasiewicz. Its construction took two years. Located on a corner plot at the intersection of 10 Lutego and 3 Maja Streets, it evoked academic classicism with neo-Renaissance elements. Tadeusz Rytarowski was responsible for the design of the main Art Deco hall.

The building housed a treasury, a cloakroom for clerks, a back-office, the director's office, a meeting room, an archive, as well as apartments for clerks and a janitor.

Currently, the building is undergoing renovations and is planned to house a hotel.





Dworzec Morski Marine Station



Dworzec został wybudowany przy Nabrzeżu Francuskim do obsługi morskiego i oceanicznego ruchu pasażerskiego. Stał się również siedzibą Biura Portowego armatora Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe, polsko-duńskiej spółki utworzonej w 1930 r., dysponującej statkami pasażerskimi, m.in. M/S „Piłsudski” i M/S „Batory”. Obsługiwała ona trasy do USA, Kanady i Palestyny.

Projekt głównego budynku wykonał w 1932 r. katowicki oddział niemieckiej spółki Dyckerhoff & Widmann. Prace budowlane powierzono firmie Skąpski, Wolski, Wiśniewski. Budowa postępowała bardzo szybko i już 8 grudnia 1933 r. dokonano otwarcia i poświęcenia obiektu.

Budynek łączy w sobie cechy monumentalizmu i funkcjonalizmu. Składa się z dwóch części: hali pasażerskiej i magazynu tranzytowego.

Trzypiętrowa hala pasażerska posiadała otwarty hol pokryty żelbetową kopułą ze szklanymi świetlikami. Mieściła ona kasy biletowe, informację, pocztę, przechowalnię bagażu, gabinet lekarski, restaurację i poczekalnię.

Dwukondygnacyjny magazyn tranzytowy zaprojektował Wacław Tomaszewski. W dolnej części ulokowano pomieszczenia bagażowe, a w górnej hol bagażowy i halę odpraw. Po obu stronach budynku bieżyły tory kolejowe, przeznaczone m.in. dla ruchu emigracyjnego.

Po wejściu Niemców do Gdyni w 1939 r. okupanci usunęli z elewacji budynku płaskorzeźby orłów, a z wnętrza tablice poświęcone marszałkowi Piłsudskiemu i prezydentowi Mościckiemu. Podczas alianckich nalotów zniszczona została część hali pasażerskiej.

W odbudowanym po siedemdziesięciu latach budynku od 2015 r. funkcjonuje Muzeum Emigracji.



The Station was built on the French Quay. It served sea and ocean passenger traffic. It also became the headquarters of the Port Office of the Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe shipping company, a Polish-Danish company established in 1930, which operated passenger ships including the MS *Piłsudski* and MS *Batory*. It served routes to the USA, Canada, and Palestine.

The main building was designed in 1932 by the Katowice branch of the German company Dyckerhoff & Widmann. Construction work was entrusted to the Skąpski, Wolski & Wiśniewski company. Construction progressed rapidly, and the building was opened and consecrated on 8 December 1933.

The building combines features of monumentalism and functionalism. It consists of two parts: a passenger hall and a transit warehouse.

The three-story passenger hall was an open space covered by a reinforced concrete dome with glass skylights. It housed ticket offices, an information desk, a post office, luggage storage, a doctor's office, a restaurant, and a waiting room.

The two-story transit warehouse was designed by Wacław Tomaszewski. The lower section housed baggage storage, while the upper section housed the baggage hall and check-in halls. Railroad tracks ran along both sides of the building, intended, among other things, to serve emigration traffic.

After the Germans entered Gdynia in 1939, they removed the eagle reliefs from the building's facade and the plaques dedicated to Marshal Piłsudski and President Mościcki from the interior. Part of the passenger hall was destroyed during Allied air raids.

The building, rebuilt after seventy years, has housed the Emigration Museum since 2015.





Hotel Polska Riwiera

Polska Riwiera Hotel



W dwudziestoleciu międzywojennym Gdynię odwiedzali liczni turyści pragnący spędzić czas nad polskim morzem. Aby sprostać ich oczekiwaniom, na terenie rozwijającego się miasta pojawiały się nowe pensjonaty i hotele. Do najbardziej luksusowych należał Hotel Polska Riwiera, położony nad Bulwarem Nadmorskim.

Wybudowała go Polsko-Litewska Spółka Akcyjna „Polska Riwiera”. Obiekt wznoszono w latach 1922-1923. Za projekt odpowiadał prawdopodobnie Władysław Granowski, który jednocześnie nadzorował budowę. Fasada stanowi przykład modernistycznej konwencji klasycyzmu. Z powodu skromnego budżetu do budowy wykorzystano drewno oraz cegłę wapienno-piaskową.

Hotel posiadał restaurację, ogródek kawiarniany, taras widokowy na dachu, a także kort tenisowy. Odbываły się w nim liczne przyjęcia i bale.

W czasie wojny budynek mocno ucierpiał. Kilkakrotnie trafiony bombami, miał zarwany dach i został całkowicie pozbawiony wyposażenia. Po wojnie dzierżawiły go Państwowy Urząd Repatriacyjny oraz Szwedzki Komitet Pomocy Polsce. W 1950 r. przejęła go Marynarka Wojenna, urządzając w nim Centralny Dom Marynarza Marynarki Wojennej. Obecnie znajduje się tu Klub Marynarki Wojennej RP „Riwiera”.



During the interwar period, Gdynia was visited by numerous tourists wishing to spend time by the Polish seaside. To meet their expectations, new guesthouses and hotels sprang up throughout the growing city. Among the most luxurious was the Polska Riwiera Hotel, located on the Seaside Boulevard.

It was built by the Polish-Lithuanian Joint-Stock Company “Polska Riwiera”. The building was erected between 1922 and 1923. Władysław Granowski supervised the construction and was likely responsible for the design. The facade exemplifies the modernist look on classicism. Due to the modest budget, wood and sand-lime brick were used in the construction.

The hotel had a restaurant, a garden café, a rooftop terrace, and a tennis court. It held many receptions and balls.

During the war, the building suffered significant damage. As a result of several bombings, its roof had caved in, and it was completely stripped of its furnishings. After the war, it was leased by the State Repatriation Office and the Swedish Committee for Aid to Poland. In 1950, the Navy took over the building, converting it into the Central Navy Sailors’ Home. Currently, it houses the “Riwiera” Navy Club.





Chłodnia Portowa

Port Refrigeration Plant



Jednym z największych i najnowocześniejszych budynków w porcie gdyńskim była Chłodnia Portowa usytuowana przy Nabrzeżu Polskim. Budowano ją w dwóch etapach, w latach 1929-1930 oraz 1932-1934. Projekt wykonała belgijska spółka akcyjna Ateliers B. Lebrune z Nimy. Budowę nadzorował inż. Stanisław Rostkowski.

Główny budynek, zbudowany na planie prostokąta, składa się z sześciu kondygnacji i nie posiada okien. Konstrukcję stanowi szkielet żelbetowy, a ściany wewnętrzne i zewnętrzne wzniesiono z cegły. Czerwień elewacji przełamują otynkowane pilastry. Czwartą kondygnację wieńczy gzyms kordonowy.

Drugi budynek – dobudówka w kształcie litery „C” – pierwotnie pełnił funkcję administracyjno-techniczną. Zdobią go elementy w stylu art déco.

Chłodnia, której powierzchnia wynosiła 15 695 m kw., mogła pomieścić 1100 wagonów. Jej wyposażenie techniczne należało w tym czasie do najnowocześniejszych w Europie. Posiadała 70 komór chłodniczych. Do budynku prowadziły dwie zadaszone bocznice kolejowe. Aby usprawnić przeładunek towarów, wybudowano także krytą suwnicę oraz specjalne platformy zabezpieczające jaja przed stłuczeniem.

Obecnie w budynkach Chłodni Portowej mieści się siedziba firmy Igloport.



One of the largest and most modern buildings in the Port of Gdynia was the Port Refrigeration Plant, located at the Polish Quay. It was built in two stages, in 1929-1930 and 1933-1934. The design was prepared by the Belgian joint-stock company Ateliers B. Lebrune of Nima. Construction was supervised by engineer Stanisław Rostkowski.

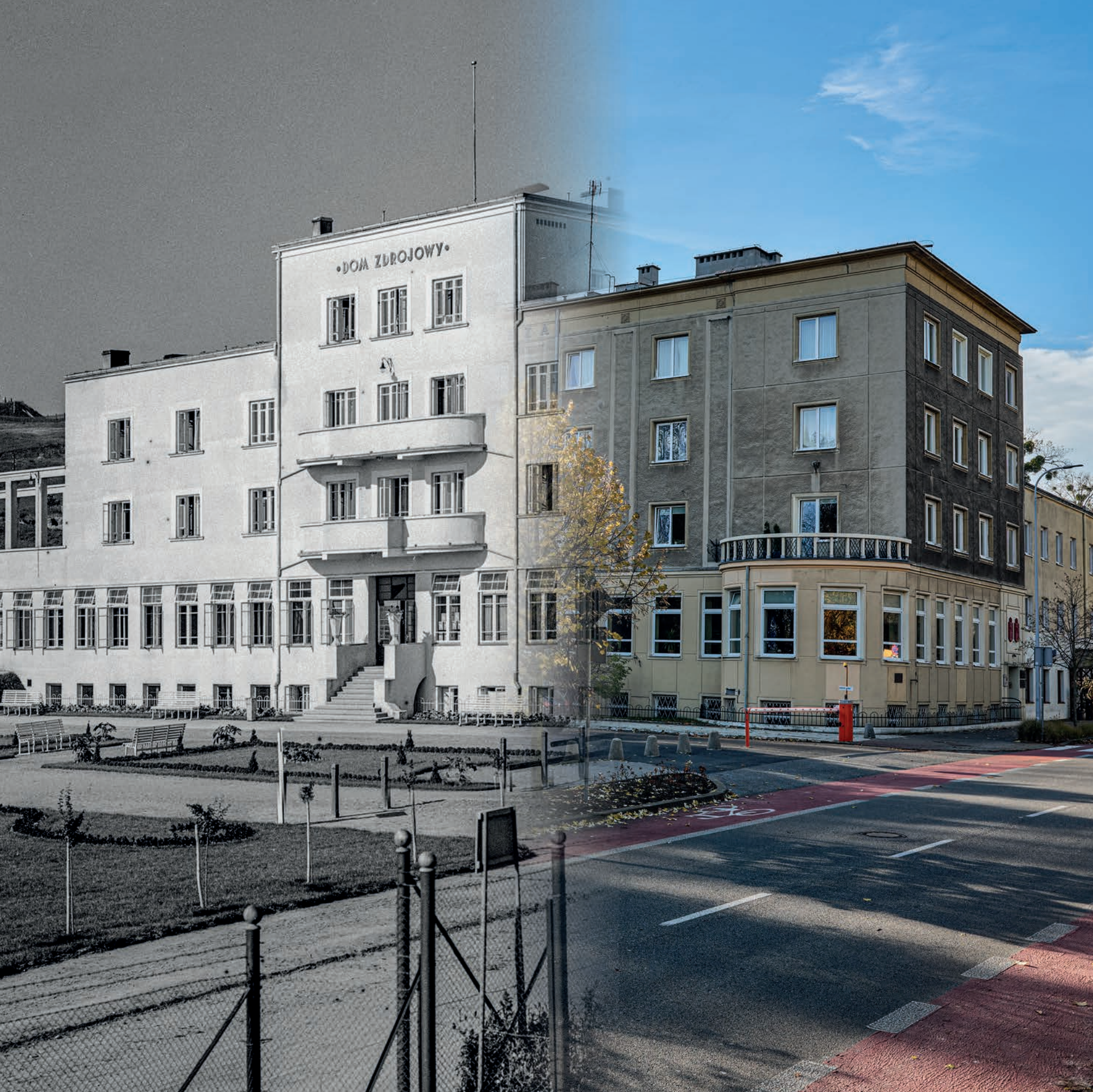
The main building, built on a rectangular plan, consists of six stories and has no windows. It features a reinforced concrete frame, while the interior and exterior walls are constructed of brick. The red facade is broken up by plastered pilasters. The fourth story is adorned with a string course cornice.

The second building is a C-shaped extension, originally used for administrative and technical purposes. It is decorated with Art Deco elements.

The Refrigeration Plant, an area of 15,695 square metres, could accommodate 1,100 wagons. Its technical equipment was among the most modern in Europe at the time, with 70 cold rooms. Two covered railway sidings led to the building. To improve cargo handling, a covered overhead crane and special platforms were also built to protect eggs from breaking.

Currently, the Port Refrigeration Plant houses the headquarters of the Igloport company.





Dom Zdrojowy Spa House



W okresie międzywojennym wyróżniającym się miejscem Gdyni była Kamienna Góra. Zakładano, że ma to być dzielnica willowa, rodzaj miasta-ogrodu. Z inicjatywy I Polskiego Towarzystwa Kąpieli Morskich u podnóża Kamiennej Góry, u wylotu Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, wybudowano Dom Zdrojowy.

Projekt powstał już w 1927 r. Jego autorem był student architektury Adam Knauff. Budowa trwała do 1929 r. Budynek, pierwsza w mieście realizacja w stylu funkcjonalizmu, odróżniał się znacząco od Hotelu Polska Riwiera. Zakładano, że będzie to obiekt całoroczny i konkurencyjny wobec podobnych mieszczących się w Sopocie. Na polskim wybrzeżu był z pewnością najbardziej luksusowy i nowoczesny.

Posiadał komfortowo wyposażone pokoje, centralne ogrzewanie, pomieszczenia do kąpieli leczniczych oraz restaurację z danciem. Na zewnątrz wybudowano otoczony kolumnami taras, utworzono też nową plażę wraz z pomostami kąpielowymi.

Po II wojnie światowej przejęła go Marynarka Wojenna, a następnie Polska Marynarka Handlowa, nadając mu nazwę Dom Marynarza. W 1952 r. przeszedł w ręce Polskich Linii Oceanicznych. Aby powiększyć liczbę pokoi, zlikwidowano taras, dobudowano trzy kondygnacje i wyrównano pozostałe. Obecnie w budynku mieści się Hotel Dom Marynarza oraz biura firmy PLO.



During the interwar period, Kamienna Góra was a prominent part of Gdynia. It was envisioned as a residential district, a sort of garden city. Both private homes and guesthouses were built there. At the initiative of the First Polish Sea Bathing Association, a Spa House was built at the foot of Kamienna Góra, at the mouth of Marszałka Józefa Piłsudskiego Avenue.

The design was conceived in 1927 by architecture student Adam Knauff. Construction lasted until 1929. The building, the city's first functionalist project, differed significantly from the Polska Riviera Hotel. It was intended to be a year-round facility, competing with similar hotels in Sopot. It was undoubtedly the most luxurious and modern one on the Polish coast.

It featured comfortably furnished rooms, central heating, therapeutic bathing facilities, and a restaurant with a dance floor. Outside, there was a terrace surrounded by columns, and a new beach with bathing piers.

After World War II, it was taken over by the Navy, and then by the Polish Merchant Navy, which renamed it the Mariner's House. In 1952, it was transferred to the Polish Ocean Lines. To increase the number of rooms, the terrace was removed, three floors were added, and the remaining floors were leveled. Currently, the building houses the Mariner's House Hotel and the offices of the Polish Ocean Lines.





Łuszczarnia Ryżu

Rice Mill



W okresie od października 1927 do maja 1928 r. na Nabrzeżu Indyjskim wzniesiono kompleks budynków stanowiących filię spółek Łuszczarnia Ryżu i Młyny Krakowskie Wasserberger i S-ka oraz Krajowe Młyny Ryżowe w Łodzi.

Budowę zajęła się firma Kazimierz Krzyżanowski i S-ka. Inżynier Krzyżanowski był też zapewne autorem projektu. Łuszczarnia stanowi pierwszy przykład funkcjonalizmu w porcie. Jej forma wynikała bezpośrednio z funkcji, którą miała ona pełnić. Konstrukcję stanowił szkielet żelbetowy. Kolorystyka elewacji nawiązywała do polskich barw narodowych. Osiągnięto to dzięki wykorzystaniu białego tynku oraz czerwonej cegły. Okna rozmieszczono symetrycznie. W skład kompleksu oprócz łuszczarni wchodziły: młyn, pakownia, magazyny, budynek administracyjny i mieszkalny, warsztat i portiernia.

Głównym zadaniem przedsiębiorstwa było glazurowanie ryżu, fabrykacja grysików jadalnych oraz produkowanie kosmetycznego pudru ryżowego. W ciągu doby można było przerobić 500 ton ryżu, sprowadzanego m.in. z Indii. Cały proces był zmechanizowany, wymagał niewielkiego zespołu pracowników i trwał ok. 30 minut.

W czasie okupacji kompleks znalazł się pod zarządem komisarycznym Kurta Schreibera, a jego nazwę zmieniono na Reismühle Gotenhafen. Po wojnie firma została upaństwowiona. Obecnie mieści się tam siedziba przedsiębiorstwa Rol-Ryż.



From October 1927 to May 1928, a complex of buildings was erected on the Indian Quay to house a branch of the companies Łuszczarnia Ryżu i Młyny Krakowskie Wasserberger i S-ka and Krajowe Młyny Ryżowe in Łódź.

The construction was handled by the Kazimierz Krzyżanowski i S-ka company. Engineer Krzyżanowski also likely designed the complex. The hulling mill was the first example of functionalism in the port. Its form stemmed directly from its intended function. The structure was a reinforced concrete frame. The facade's colors echoed the Polish national colors, which was achieved through the use of white plaster and red brick. The windows were symmetrically arranged. In addition to the hulling mill, the complex included a mill proper, a packing house, warehouses, an administrative and residential building, a workshop, and a porter's lodge.

The company's primary activities included glazing rice, manufacturing edible semolina, and producing cosmetic rice powder. It could process 500 tons of rice per day, imported from India, among other countries. The entire process was mechanized, required a small team of workers, and took about 30 minutes.

During the occupation, the complex was administered by Kurt Schreiber, and its name was changed to Reismühle Gotenhafen. After the war, the company was nationalized. Currently, it houses the headquarters of the Rol-Ryż company.





Chłodnia i Hala Rybna

Cold Store and Fish Market



Po powołaniu Wydziału Rybołówstwa Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu oraz Morskiego Instytutu Rybackiego zaczęto wspierać rozwój polskiego rybołówstwa, a także import ryb. W związku z tym w nowej części gdyńskiego portu miał powstać zespół budynków Chłodni i Hali Rybnej.

Budowę rozpoczęto w 1930 r. Projekt inż. Juliusza Mrozowskiego zakładał wzniesienie trzech budynków o różnym przeznaczeniu. Całość wpisywała się w bardzo popularny w porcie styl funkcjonalistyczny. Elewację pokrywał jasny tynk, a okna zostały ułożone wstęgowo. Pierwszy budynek zajmowały hala licytacyjna, komory chłodnicze, składy i biura, drugi, parterowy – chłodnie, w trzecim mieściły się urządzenia chłodnicze i skład lodu.

W połowie lat trzydziestych XX w. dobudowano trzykondygnacyjny budynek Chłodni Śledziowej.

Okres okupacji chłodnia przetrwała praktycznie bez zniszczeń. W latach 1960–1965, zgodnie z przedwojennymi planami, zniszczoną parterową Halę Rybną przebudowano, dodając cztery kondygnacje. Swoim wyglądem nawiązywały do architektury międzywojennej.

Obecnie teren i budynki znajdują się w rękach prywatnych.



Following the establishment of the Sea Fisheries Department at the Ministry of Industry and Trade and the Sea Fisheries Institute, support for the development of Polish fisheries and fish imports began. Consequently, a complex of Cold Store and Fish Market buildings was to be constructed in the new part of Gdynia's port.

Construction began in 1930. Engineer Juliusz Mrozowski's design called for the construction of three buildings for different purposes. The entire structure was in keeping with the functionalist style, very popular in the port. The facade was covered with light plaster, and the windows were arranged in a ribbon pattern. The first building housed the auction hall, cold rooms, storage rooms, and offices; the second, ground-floor building housed the cold store; and the third housed refrigeration equipment and an ice storage facility.

In the mid-1930s, the three-story Herring Refrigeration Plant was added.

The complex survived the occupation virtually undamaged. Between 1960 and 1965, in accordance with pre-war plans, the dilapidated, single-story Fish Market was rebuilt, adding four stories and giving it an appearance reminiscent of interwar architecture.

Currently, the land and buildings are privately owned.





Budynek mieszkalno-biurowy ZUS

ZUS residential and office building



Jeden z najbardziej charakterystycznych gdyńskich budynków stanął przy ul. 10 Lutego. Stanowi on przykład architektury związanej z nurtem okrętowym (*streamline*). W stylu tym, będącym odmianą modernizmu, wznoszono budowle o gładkich elewacjach, pozbawione widocznych granic między ich poszczególnymi częściami.

Budynek mieszkalno-biurowy ZUS zaprojektował w 1934 r. Roman Piotrowski. Realizacja projektu trwała w latach 1935–1936.

Gmach składa się z dwóch brył o różnej wysokości i formie – od ul. 10 Lutego posiada pięć kondygnacji i kończy się zaokrągleniem, a od ul. 3 Maja stanowi siedmiokondygnacyjny prostopadłościan.

Żelbetowa konstrukcja została wypełniona ceglami. Parter mocno przeszklono, aby wywołać wrażenie, że budynek unosi się w powietrzu. Dopływ światła dziennego uzyskano dzięki poziomym oknom wstęgowym. W części biurowej istniały duże otwarte pomieszczenia. Na parterze funkcjonowała popularna kawiarnia Café Bałtyk.

Jako okładzinę parteru wykorzystano czarny granit, pozostała część budynku została obłożona jasnym piaskowcem. Swoją kolorystyką nawiązywał do położonego naprzeciwko gmachu Banku Gospodarstwa Krajowego.

W czasie walk sowiecko-niemieckich w marcu 1945 r. obiekt podpalono. Pożar spowodował poważne uszkodzenia. Remont trwał do 1949 r. Po wojnie w budynku mieściły się biura Polskich Linii Oceanicznych. Dziś swoją siedzibę mają tu niektóre komórki organizacyjne Urzędu Miasta.



One of Gdynia's most distinctive buildings can be found on 10 Lutego Street. It is an example of streamline moderne architecture. This style, a variation of modernism, featured smooth facades, devoid of visible lines between their individual sections.

The Social Insurance Institution (ZUS) residential and office building was designed in 1934 by Roman Piotrowski and constructed between 1935 and 1936.

The building consists of two volumes of different heights and forms: the one facing 10 Lutego Street is five stories high and rounded, while the one facing 3 Maja Street is a seven-story cuboid.

The reinforced concrete structure was filled with bricks, and the ground floor was heavily glazed to create the impression that the building was floating. Natural light was brought in through horizontal ribbon windows. The office block featured large open-plan spaces. The ground floor housed the popular Bałtyk café.

The ground floor was clad in black granite, while the rest of the building was clad in light sandstone. This color scheme echoed the National Development Bank building opposite.

During the Soviet-German battles in March 1945, the building was set on fire, which caused significant damage. Renovations lasted until 1949. After the war, the building housed the offices of Polish Ocean Lines. Today, it houses some of the organizational units of the City Hall.





Dom Funduszu Emerytalnego Pracowników BGK

Employee Pension Fund House of the National Development Bank



Gmach przy ul. 10 Luteo i 3 Maja był największym obiektem mieszkalnym w przedwojennej Gdyni. Autorem projektu był inż. arch Stanisław Ziółowski. Kompleks powstawał w trzech etapach w latach 1935–1939. Budynki wznoszono oddzielnie, ale ich doskonałe zespolenie wywołuje wrażenie spójnej całości.

W pierwszym etapie wzniesiono ośmiokondygnacyjny budynek (ostatnie piętro stanowiła nadbudówka) na działce narożnej. Tempo prac było ekspresowe – od wydania zezwolenia na budowę po odbiór techniczny upłynął niespełna rok.

Przy budowie wykorzystano konstrukcję żelbetową. Aby dodać budynkowi lekkości, na parterze znajdowały się liczne przeszklenia. Najwyższa kondygnacja została cofnięta, a nadbudówka i maszt nawiązywały formą do mostka kapitańskiego. Na elewacji od ul. 10 Luteo pojawiła się okładzina z płyt wapiennych z kamieniołomu z okolic Pińczowa, pozostała część została pokryta tynkiem przypominającym kamień. Mieszkania były dobrze doświetlone dzięki liczным oknom. Zadbano również o odpowiednie wykończenie klatek schodowych i wejść, używając m.in. mozaiki terakotowej.

Kompleks posiadał schrony przeciwlotnicze i podziemny garaż. Należał on do najnowocześniejszych i najbardziej luksusowych budynków w mieście.



The building at the corner of 10 Luteo and 3 Maja Streets was the largest residential structure in pre-war Gdynia. Designed by engineer-architect Stanisław Ziółowski, the complex was erected in three stages between 1935 and 1939. The buildings were constructed separately, but their seamless integration creates the impression of a cohesive whole.

In the first phase, an eight-story building (the top floor was a superstructure) was constructed on the corner plot. The pace of work was lightning fast – less than a year passed between the issuance of the building permit and technical inspection.

Reinforced concrete was used in the construction. To add lightness to the building, the ground floor featured extensive glazing. The top floor was set back, and the superstructure and mast echoed the form of a captain's bridge. The facade facing 10 Luteo Street was clad with limestone slabs from a quarry near Pińczów, while the remainder of the building was covered with stone-like plaster. The apartments were well-lit thanks to numerous windows. Care was also taken to provide the stairwells and entrances with top quality interior trim, including terracotta mosaics.

The complex included air-raid shelters and an underground garage. It was among the most modern and luxurious buildings in the city.





Bazylika pw. NMP Królowej Polski

Basilica of Our Lady Queen of Poland



Do lat dwudziestych XX w. mieszkańcy Gdyni byli związani z oksywską parafią i Kościołem św. Michała Archanioła. W 1920 r. sołtys Gdyni Jan Radtke wyszedł z inicjatywą budowy kaplicy w samej Gdyni. Z czasem plan uległ modyfikacji i uzyskano zgodę na budowę kościoła. Działkę podarowała Elżbieta Skwierz, która zastrzegła, że nie może być ona przeznaczona na żaden inny cel.

Budowę rozpoczęto w 1922 r. Prawdopodobnie za projekt odpowiadali Roman Wojkiewicz i Marian Baranowski. Firma prowadziła również prace budowlane. Bryła wpisywała się w styl romantyczno-narodowy, z symetrycznie przylegającymi zakrystią i kaplicą oraz wieżą zwieńczoną neobarokowym hełmem. Do budowy fundamentów wykorzystano kamienie balastowe z jednego z pierwszych statków, które przyplłynęły do nowego portu. Sklepienie wykonano z kolei przy użyciu drewnianych beczek ładunkowych.

Centralny punkt świątyni stanowił drewniany połączony ołtarz autorstwa Janusza Bradtkego z Wejherowa. Ołtarze boczne zostały ufundowane przez gdyńskich rybaków oraz wójta Radtkego. Nad wejściem zawieszono model fregaty pod żaglami – dar komandora Tadeusza Bramańskiego.



Until the 1920s, Gdynia residents attended the Church of St. Michael the Archangel in the Oksywie parish. In 1920, the head of the Gdynia village Jan Radtke initiated the construction of a chapel in Gdynia itself. Over time, the plan was modified, and a permit for building a church was issued. The plot was donated by Elżbieta Skwierz, who stipulated that it could not be used for any other purpose.

Construction began in 1922. Roman Wojkiewicz and Marian Baranowski were likely the designers. Their company also handled the construction work. The structure was in keeping with the Romantic-National style, with symmetrically adjoining sacristy and chapel, and a tower topped with a neo-Baroque dome. The foundations were constructed using ballast stones from one of the first ships to arrive at the new port. The vaulting was constructed using wooden cargo barrels.

The church's focal point was a gilded wooden altar by Janusz Bradtke of Wejherowo. The side altars were donated by Gdynia fishermen and Jan Radtke. A model of a sailing frigate, a gift from Commander Tadeusz Bramański, hung above the entrance.





Urząd Pocztowo-Telegraficzny

Post and Telegraph Office



17 lutego 1920 r. polska administracja przejęła agencję pocztową w Gdyni, w 1925 r. przemianowaną na urząd pocztowy. Równocześnie zaczęto rozważać wybudowanie nowego, bardziej odpowiedniego obiektu.

Nowy gmach Urzędu Pocztowo-Telegraficznego przy ul. 10 Lutego został zaprojektowany przez Juliana Putermana-Sadłowskiego i Antoniego Miszewskiego. Budowę realizowano w dwóch etapach w latach 1928–1929 i 1937. Projektanci postawili na konstrukcję szkieletową. Wnętrza były przestronne i nowoczesne. Urząd został wyposażony m.in. w elektryczną rozdzielnię listów i automatyczną centralę telefoniczną.

Pierwsza część budynku była bardzo reprezentacyjna. Na elewacji pojawił się zegar, a nad wejściem relief przedstawiający alegorię przemysłu i handlu, nawiązujący do stylu art déco. W 1938 r. nadbudowano dwa piętra, co całkowicie zmieniło bryłę budynku. Usunięto także zegar.

Poczta Polska funkcjonuje w tym budynku do dziś. W środku można zobaczyć mosiężnego orła, który przed II wojną światową zdobił budynek poczty w Chyloni. Został on uratowany przed zniszczeniem w czasie okupacji.



On 17 February 1920, the Polish administration took over the post agency in Gdynia, renamed the post office in 1925. At the same time, the municipal government started to consider building a new, more suitable facility.

The new Post and Telegraph Office building on 10 Lutego Street was designed by Julian Puterman-Sadłowski and Antoni Mieszkowski. Construction was carried out in two stages, in 1928–1929 and 1937. The designers opted for a frame structure. The interiors were spacious and modern. The office was equipped with, among other things, an electric mail distribution centre and an automatic telephone exchange.

The first part of the building was very representative. There was a clock on the facade, and above the entrance a relief depicting an allegory of industry and commerce, reminiscent of the Art Deco style. In 1938, two floors were added, completely changing the building's form. The clock was also removed.

The Polish Post still operates in the building. Inside, one can see the brass eagle that adorned the Chylonia post office before World War II, saved from destruction during the occupation.





Sąd Rejonowy District Court



Przyłączenie Pomorza do Polski w 1920 r. oznaczało utworzenie na tym terenie m.in. polskich sądów. Rozwój miasta doprowadził w 1927 r. do powołania Sądu Powiatowego, przekształconego następnie w Sąd Okręgowy.

Początkowo sąd nie posiadał własnej siedziby. Po zakupieniu w 1934 r. parceli przy Placu Konstytucji ogłoszono konkurs powszechny SARP na projekt budynku Sądu Okręgowego, Sądu Grodzkiego, Prokuratury oraz mieszkań służbowych. Zwycięzcami zostali inżynierowie architekci Zbigniew Karpiński, Tadeusz Sieczkowski i Roman Sołtyński.

Budynek był gotowy do odbioru w maju 1936 r., po niespełna dziewięciu miesiącach. Stanowi on przykład funkcjonalizmu. Do konstrukcji wykorzystano szkielet żelbetowy i cegłę. Elewację pokryto terazytem, a w części środkowej i na cokołach skrzydeł bocznych użyto piaskowca szydłowieckiego. Nad wejściem umieszczono godło wykonane z antykorodalu.

W czasie okupacji budynek został zajęty przez niemiecki sąd powiatowy. W 1945 r. palił się trzykrotnie, po wojnie został odbudowany. Do dziś stanowi siedzibę sądu.



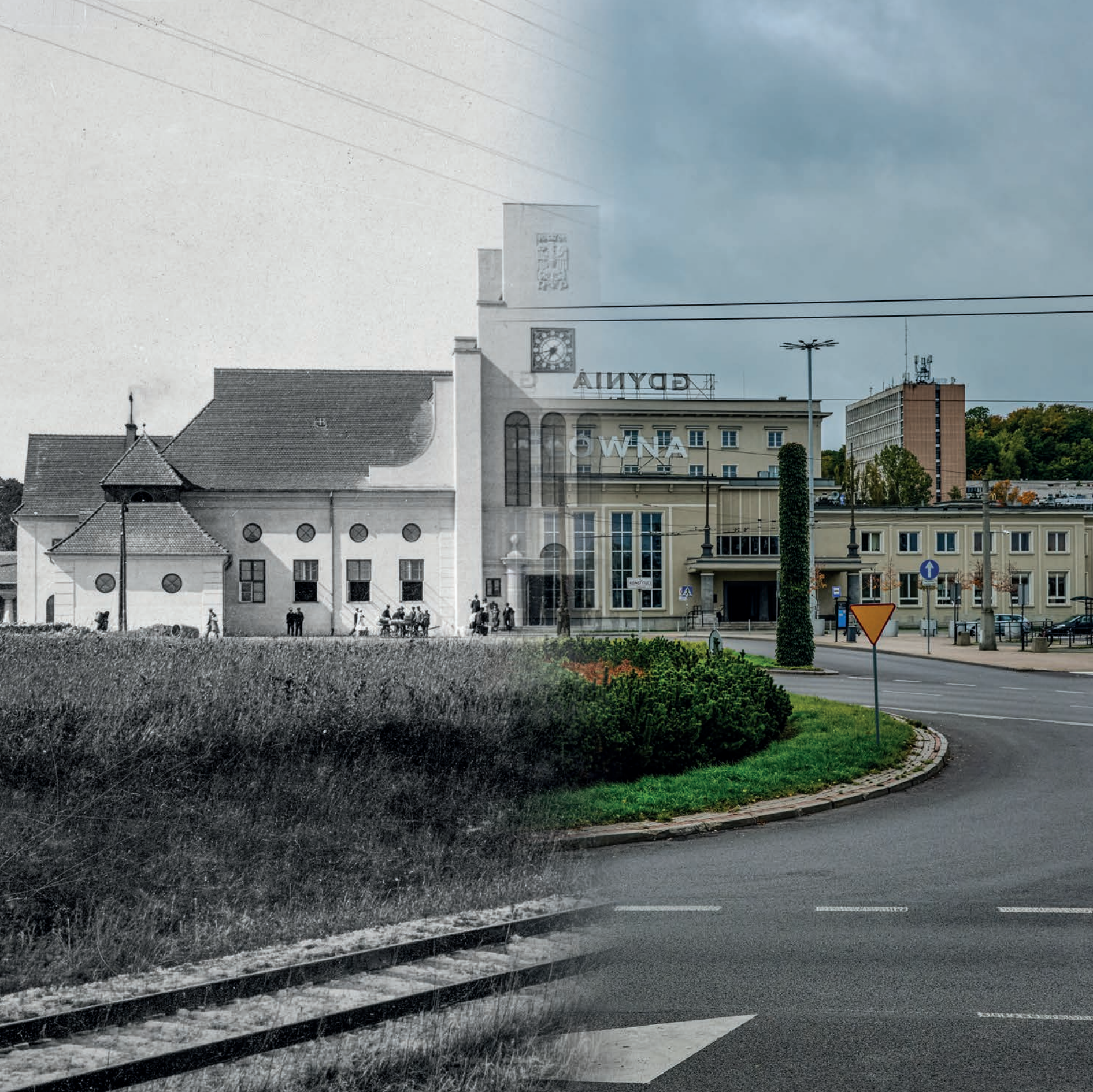
The incorporation of Pomerania to Poland in 1920 meant, among other things, the establishment of Polish courts in the area. The city's development led to the establishment of a District Court in 1927, later transformed into a Regional Court.

Initially, the court did not have its own premises. After purchasing a plot of land at Konstytucji Square in 1934, a general competition was announced by the Association of Polish Architects for the design of the building of the District Court, the Municipal Court, the Prosecutor's Office, and staff apartments. The winners were architects Zbigniew Karpiński, Tadeusz Sieczkowski, and Roman Sołtyński.

The building was finished in May 1936, less than nine months after the construction had begun. The structure, functionalist in style, is composed of a reinforced concrete frame and brick. Mineral plaster covers the facade, while Szydłowiec sandstone is used in the central section and on the plinths of the side wings. An anticorodal coat of arms was placed above the entrance.

During the occupation, the building housed the German district court. In 1945, it caught fire on three occasions and was rebuilt after the war. It still serves as a court today.





Dworzec PKP Railway Station



Pod koniec XIX w. przez Gdynię została poprowadzona linia kolejowa łącząca Gdańsk ze Szczecinem. Pierwszy drewniany przystanek kolejowy stanął w 1894 r.

Po rozpoczęciu budowy portu podjęto prace nad nowym dworcem, który byłby w stanie obsłużyć coraz większy ruch pasażerski i stałby się wizytówką miasta. Projekt powierzono architektowi Romualdowi Millerowi. Szkic był gotowy w 1923 r., a uroczystego otwarcia dokonano w 1926 r.

Budynek zyskał ciekawą bryłę, która jednak nie wszystkim się podobała. Miller postanowił nawiązać do stylu romantyczno-narodowego, łączącego elementy renesansowe, cerkiewne i art déco. Wnętrza, wykańczane nieco później, otrzymały wystrój modernistyczny.

Dworzec posiadał hale ogólną i kasową, bagażownię oraz restaurację letnią, z której wychodziło się na taras osłonięty kolumnami.

W 1945 r. budynek został spalony. Na jego miejscu w latach 1950–1959 wybudowano zupełnie nowy dworzec, zaprojektowany przez Wacława Tomaszewskiego, autora m.in. Domu Bawełny.



At the end of the 19th century, a railway line connecting Gdańsk with Szczecin was built through Gdynia. The first, temporary, wooden railway station was erected in 1894.

After the construction of the port began, work started on a new station, one that would be able to handle the growing passenger traffic and become a landmark for the city. The project was entrusted to architect Romuald Miller. The drawing was completed in 1923, and the official opening took place in 1926.

The building had an interesting shape, which, however, not everyone appreciated. Miller chose a Romantic-National style, combining Renaissance, Orthodox, and Art Deco elements. The interiors, completed a little later, were modernist in design.

The station had a general hall, a ticket hall, a baggage storage room, and a summer restaurant, which opened onto a terrace sheltered by columns.

In 1945, the building burned down. A completely new station was built in its place between 1950 and 1959, designed by Wacław Tomaszewski, the author of, among other things, the Cotton House.





Komisariat Rządu Government Commissariat



Przez kilka lat władze Gdyni kilkakrotnie się przeprowadzały, m.in. w związku z rozwojem kadrowym. Aby zapewnić urzędnikom jak najbardziej komfortowe warunki pracy, postanowiono wybudować zupełnie nowy gmach.

W 1930 r. oddano do użytku Komisariat Rządu przy ul. Świętojańskiej. Autorem projektu był znany z innych realizacji w Gdyni Jerzy Müller. Bryła nawiązywała do kubizmu. Kilka lat później dobudowano skrzydło, zachowując spójność stylistyczną. Nowa część posiadała pięć kondygnacji. Obok biur w budynku znajdowało się mieszkanie komisarza rządu.

W czasie okupacji budynek przejęły niemieckie władze miasta. W marcu 1945 r. został zniszczony. Po wojnie wyremontowano go i przekazano Prezydium Rady Miasta. Obecnie znów stanowi siedzibę Urzędu Miasta.



Over the years, Gdynia's authorities have moved several times, partly in order to accommodate the growing staff. To ensure the most comfortable working conditions, a completely new building was constructed.

In 1930, the Government Commissariat on Świętojańska Street was opened. It was designed by Jerzy Müller, known for his other projects in Gdynia. The structure, Cubist in design, was expanded a few years later by adding another wing in the same style. The new section had five stories. Alongside the offices, the building housed the government commissioner's apartment.

During the occupation, the building was taken over by the German city authorities. In March 1945, it was destroyed. After the war, it was renovated and handed over to the Presidium of the City Council. Now, it once again houses the City Hall.





Państwowa Szkoła Morska

State Maritime School



W drugiej połowie lat dwudziestych XX w. postanowiono, że na terenie Gdyni przy Szosie Gdynńskiej powstanie kompleks szkół zawodowych, m.in. Szkoła Handlu Morskiego, Szkoła Budowlano-Drogowa, Szkoła Rzemieślniczo-Przemysłowa, Szkoła Jungów i Szkoła Morska, a także bursy i budynki mieszkalne dla profesorów.

Szkoła Morska została utworzona już w 1920 r., a jej pierwsza siedziba mieściła się w Tczewie. W 1930 r. przeniesiono ją do Gdyni. Budynek został zaprojektowany przez arch. inż. Wacława Tomaszewskiego. Przed wojną udało się wybudować gmach główny, mieszkania dla profesorów i laboratorium. Elewacja budynku głównego została wyłożona niespotykaną wcześniej w Gdyni szarą cegłą cementową oraz ozdobiona elementami w stylu art déco. Bardzo mocno zaakcentowano wejście, dodając trzy łuki wsparte na konsolach. Część nad wejściem cofnięto w głąb, a na górze umieszczono herb szkoły.

W okresie okupacji mieściły się tam koszary dla żołnierzy Kriegsmarine i Steuermannschule. W 1945 r. reaktywowała działalność Państwowa Szkoła Morska (obecnie Uniwersytet Morski).

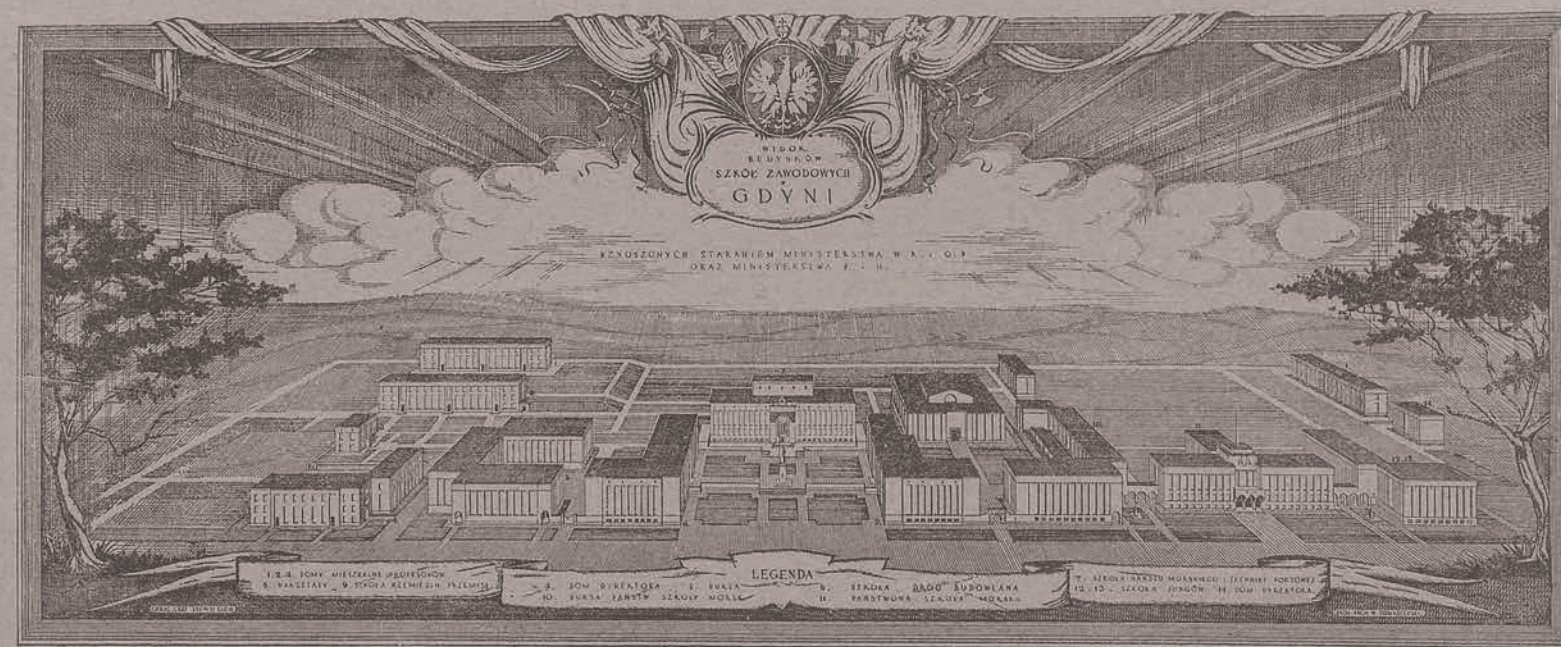


In the second half of the 1920s, it was decided that a complex of vocational schools would be built in Gdynia, along Gdynia Road, including a Maritime Trade School, a Construction and Road School, a Craft and Industry School, a Maritime Preparatory School, and a Maritime School, as well as dormitories and residential buildings for professors.

The Maritime School was established in 1920 in Tczew. In 1930, it was moved to Gdynia. The building was designed by engineer-architect Wacław Tomaszewski. The main building, along with apartments for professors and a laboratory, were completed before the war. The main building's facade was clad with grey cement brick, previously unheard-of in Gdynia, and adorned with Art Deco elements. The entrance was significantly accentuated with the addition of three arches supported by corbels. The section above the entrance was recessed, and the school's coat of arms was placed at the top.

During the occupation, the building housed barracks for Kriegsmarine soldiers and the Steuermannschule. In 1945, the State Maritime School (now the Maritime University) was reactivated.

TOWARZYSTWO SZKOŁY HANDLU MORSKIEGO I TECHNIKI PORTOWEJ W GDYNI POD WYSOKIM PROTEKTORATEM PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.



Wykonano w Gdyni w 1920 r. przez Arch. Inż. Wacława Tomaszewskiego. Wzrost i rozwój szkoły morskiej w Gdyni.

Autor / Author: **Barbara Męczykowska**

Współpraca / Cooperation: **Krzysztof Drazba**

Fotografie współczesne / Contemporary photographs: **Dominik Kulaszewicz**

Recenzja / Review: **Małgorzata Sokołowska**

Recenzja projektu graficznego / Graphic design review: **Karolina Maślowska**

Korekta językowa / Proofreading: **Anna Świtalska-Jopek**

Tłumaczenie na język angielski / English translation: **Katarzyna Jopek**

Projekt graficzny i wydruk / Graphic design and printing: **EuroDesign Gdańsk, www.eurodesign.com.pl**

Materiały archiwalne ze zbiorów / Archival materials from:

Archiwum Akt Nowych / Archives of Modern Records, Biblioteki Narodowej / National Library,
Muzeum Miasta Gdyni / Gdynia City Museum, Narodowego Archiwum Cyfrowego / National Digital Archives



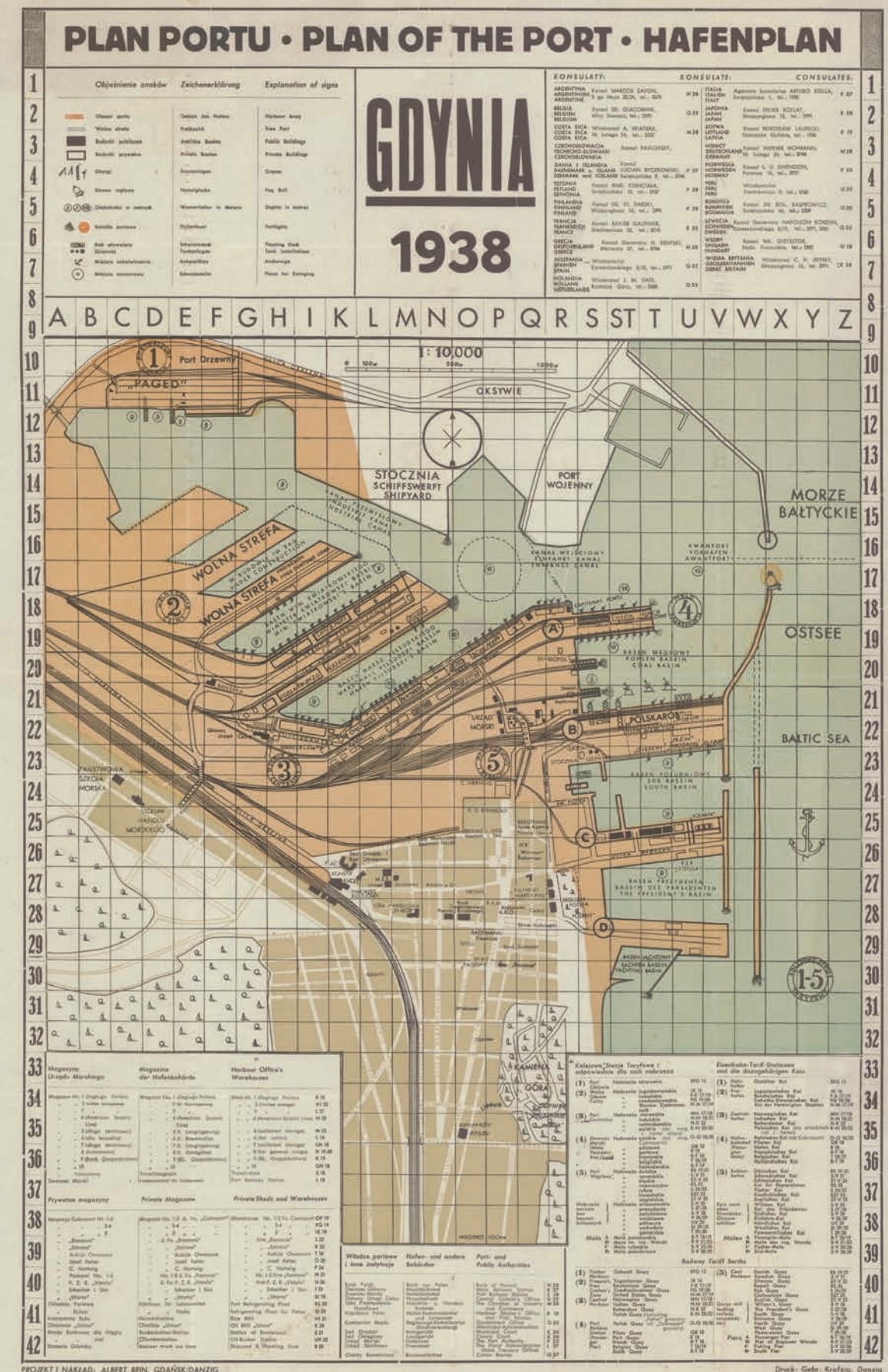
INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

© Copyright by Instytut Pamięci Narodowej –
Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, 2026
Publikacja przygotowana przez Oddział IPN – KŚZpNP w Gdańsku

ISBN 978-83-8376-759-8

www.ipn.gov.pl, www.ksiegarniaipn.pl





INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku