

niepodległa

Gdynia

Perła II Rzeczypospolitej



Tekst plansz: dr Marcin Kłodziński (Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni)
Redakcja merytoryczna: Wirginia Węglińska (Muzeum Marynarki Wojennej)
Redaktorki prowadzące: Magdalena Bagińska, Anna Bińkowska
(Biuro Programu „Niepodległa”)
Koncepcja serii wystaw historycznych: Biuro Programu „Niepodległa”

koncepcja:

niepodległa

Biuro Programu „Niepodległa”
www.niepodlegla.gov.pl



Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni
www.muzeummw.pl

Gdynia – miasto z morza

Określenie „miasto z morza” od dawna kojarzone jest z Gdynią. Staże się ono jasne, gdy spojrzysz na zdjęcia z początku XX wieku – widać na nich niepozorną wieś, bez brukowanych dróg, z usytuowanymi gdzieniegdzie willami oczekującymi na letników. Prawdopodobnie Gdynia z czasem stałaby się popularną miejscowością wypoczynkową, jednak wynik I wojny światowej i aspiracje odradzającej się niepodległej Polski nakreśliły jej inną drogę. Decyzja o budowie portu wojennego i handlowego na tym terenie okazała się potężnym impulsem do rozwoju.

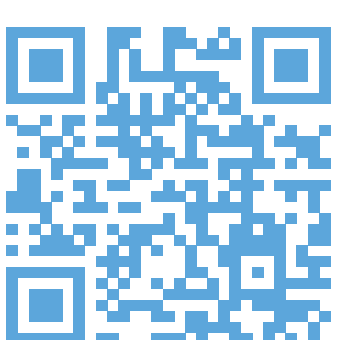
Gdynia stała się jednym z najważniejszych projektów społecznych i ekonomicznych II Rzeczypospolitej. W niespełna dwadzieścia lat z niewielkiej wsi rozrosła się w jedno z największych miast odradzającego się państwa. Aglomeracja była nie tylko nowoczesna, ale również stała się podstawą gospodarki morskiej. Narodziło się „miasto z morza”.



Dzisiejsza ulica 10 Lutego (dawniej Kuracyjna) w 1916 roku. Po lewej stronie znajduje się willa „Lucia”. W głębi widać zarys pensjonatów oraz restaurację Jana Plichty.
Fot. autor nieznany, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.



Skrzyżowanie ulicy 10 Lutego ze Świętojańską w 1935 roku. Po lewej stronie widoczna jest dawna restauracja Jana Plichty.
Fot. Zakład fotograficzny „Mare Nostrum”, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.



(Nie)Zwyczajna wieś

Chociaż dość powszechnie uznaje się, że w przededniu rozpoczęcia budowy portów Gdynia była małą i biedną wsią, w rzeczywistości była miejscowością wypoczynkową. Mimo że nie mogła konkurować z Gdańskiem i Sopotem, letnicy coraz chętniej wybierali ją jako cel swoich wakacji. Spragnionych wypoczynku witały m.in. wille „Lucia” i „Luiza”, pensjonat i restauracja Jana Plichty, łazienki kąpielowe oraz pomost kuracyjny. Tylko w 1910 roku Gdynię odwiedziło ponad 500 turystów – to imponująca liczba, biorąc pod uwagę, że wieś zamieszkiwało wówczas około 1200 osób.

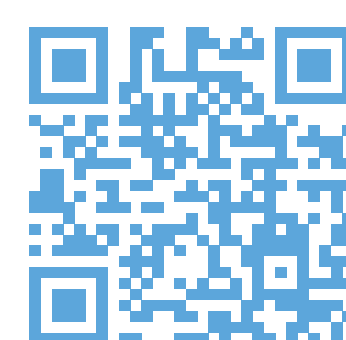
Oprócz zabudowań kurortu krajobraz gdyńskiej wsi stanowiły przede wszystkim domy chłopów i rybaków. W 1911 roku Marcelina Kulikowska pisała: „Domy są przeważnie parterowe, murowane i lepienne, dachówką lub strzechą kryte. Na ulicy widać rybaczeki dźwigające na plecach wielkie, z łoża plecione kosze. [...] Kilka kobiet niesie powiązane pęki flaków w rękach”. Obraz ten wkrótce zaczął się diametralnie zmieniać.



Restauracja Jana Plichty w 1912 roku w jednym z pierwszych domów wypoczynkowych dla letników. Fot. autor nieznany, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.



Teren przyszłego portu w Gdyni w 1922 roku, w oddali Kępa Oksywska. Fot. Roman Morawski, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.



Budujemy port

Na początku 1920 roku, na mocy ustaleń traktatu wersalskiego, Polska odzyskała utracony w wyniku zaborów dostęp od morza, jednak Gdańsk znalazł się poza granicami II Rzeczypospolitej. Polski fragment wybrzeża liczył około 140 km i pozbawiony był dużych miast portowych z rozbudowaną infrastrukturą morską.

Wiosną 1920 r. polskie władze wojskowe delegowały na wybrzeże inżyniera Tadeusza Wendę, któremu powierzono misję wyznaczenia miejsca na budowę portu wojennego. Jego wybór padł na Gdynię. Rok później ruszyły prace nad Tymczasowym Portem Wojennym i Schroniskiem dla Rybaków (tak brzmiała pierwsza nazwa gdyńskiego portu). Trwały one kilkanaście lat. Równocześnie powstawała infrastruktura wojskowa i handlowa.



Rozbudowa portu morskiego w Gdyni w 1929 roku (widok w kierunku Kamiennej Góry).
Fot. autor nieznany, zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego.



Dzieci na huśtawce na plaży nad Morzem Bałtyckim. W tle fragment portu.
Fot. autor nieznany, zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego.



Francuski statek „Kentucky” - pierwsza jednostka zagraniczna odwiedzająca port gdyński, 13 sierpnia 1923 roku.
Fot. Roman Morawski, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.

We wrześniu 1922 roku Sejm uchwalił ustawę o budowie portu w Gdyni. Niespełna rok później, 29 kwietnia 1923 roku, w obecności prezydenta Stanisława Wojciechowskiego, oficjalnie otwarto port, choć w zasadzie gotowa była tylko przystań dla okrętów wojennych i łodzi rybackich.

13 sierpnia 1923 roku do Gdyni wpłynął pierwszy statek handlowy – francuski „Kentucky”. Przez kolejne lata rozrastała się infrastruktura portowa. W 1926 roku eksport dóbr przez port gdyński wynosił 404 tys. ton, ale już w 1938 roku wskaźnik ten wynosił 7414 tys. ton i było to 48% całego polskiego handlu zagranicznego.



Uroczystości poświęcenia Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków, z udziałem prezydenta Stanisława Wojciechowskiego, 29 kwietnia 1923 roku.
Fot. Roman Morawski, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.



Miasto od początku

Rozwój portu był zależny od rozbudowy infrastruktury samej Gdyni. Jednocześnie zmienił on kształt miejscowości. Coraz częstszym widokiem stawały się prowizoryczne budynki, które powstawały przede wszystkim na potrzeby budujących port robotników. Jakby w kontraście do tych skromnych budowli wyrastały wille przygotowywane dla letników. Tylko w latach 1922–1924 na gdyńskiej Kamiennej Górze powstały 72 takie budynki.

Gdynia coraz mniej przypominała atrakcyjną dla letników wioskę rybacką. W 1920 roku wybudowano połączenie kolejowe, które pozwalało na dojazd do różnych miast Polski i omijało terytorium Wolnego Miasta Gdańska. W tym samym roku powstały księgarnia i czytelnia. Dwa lata później utworzono ambulatorium oraz stocznice morską. W 1924 roku do Gdyni przeniesiono Dowództwo Floty Marynarki Wojennej, które z czasem objęło specjalnie wybudowany w latach 1924–1926 kompleks budynków. Rok później rozpoczęto proces elektryfikacji – do roku 1936 już 46% budynków mieszkalnych posiadało prąd.



Plaźowicze wypoczywający na plaży gdyńskiej w 1926 roku na wysokości zbudowanych w 1925 roku Łazienek Kąpielowych. W tle widoczne drewniane przebieralnie.
Fot. Roman Morawski, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.

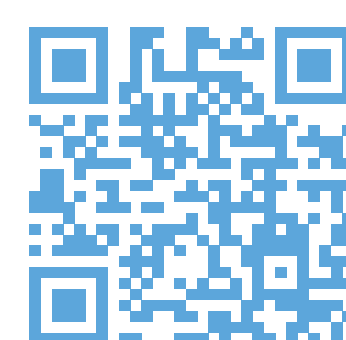


Panorama Gdyni od strony portu w 1924 roku. Widoczna drewniana i murowana zabudowa jeszcze wówczas wsi.
Fot. Roman Morawski, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.

Gdyński krajobraz z każdym rokiem wzbogacał się o nowe budowle, zdecydowanie różniące się od nadal obecnych chaterek. Choć początkowo Gdynia miała tylko cztery ulice, szybko dochodziły do nich kolejne, jeszcze bezimienne. Dynamika rozwoju miejscowości była tak duża, że wyprzedzała wszelkie założenia programowe. Początkowo władze państwowe skupiały się przede wszystkim na kwestiach budowy portu. Dopiero w 1925 roku powstał Międzyministerialny Komitet do spraw Rozbudowy Miasta Gdyni. Jego plany zakładały, że nadmorska miejscowość miała mieć 60 tys. mieszkańców, ale już niedaleka przyszłość pokazała, jak bardzo były niedoszacowane. 4 marca 1926 roku nadano Gdyni prawa miejskie.



Gdynia w 1925 roku, widok z Kamiennej Góry. W oddali widać port tymczasowy oraz Kępę Oksywską.
Fot. Roman Morawski, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.



„Ojciec Gdyni”

Chociaż jeszcze za swojego życia Eugeniusz Kwiatkowski był nazywany „budowniczym” i „twórcą” Gdyni, sam wielokrotnie protestował wobec takich określeń. Wskazywał na znaczną rolę innych osób zaangażowanych w projekt, na przykład inż. Tadeusza Wendy. Jednak to okres sprawowania przez Kwiatkowskiego stanowisk ministra przemysłu i handlu (1926–1930) oraz wicepremiera i ministra skarbu (1935–1939) był dla Gdyni czasem szybkiego i kompleksowego rozwoju.



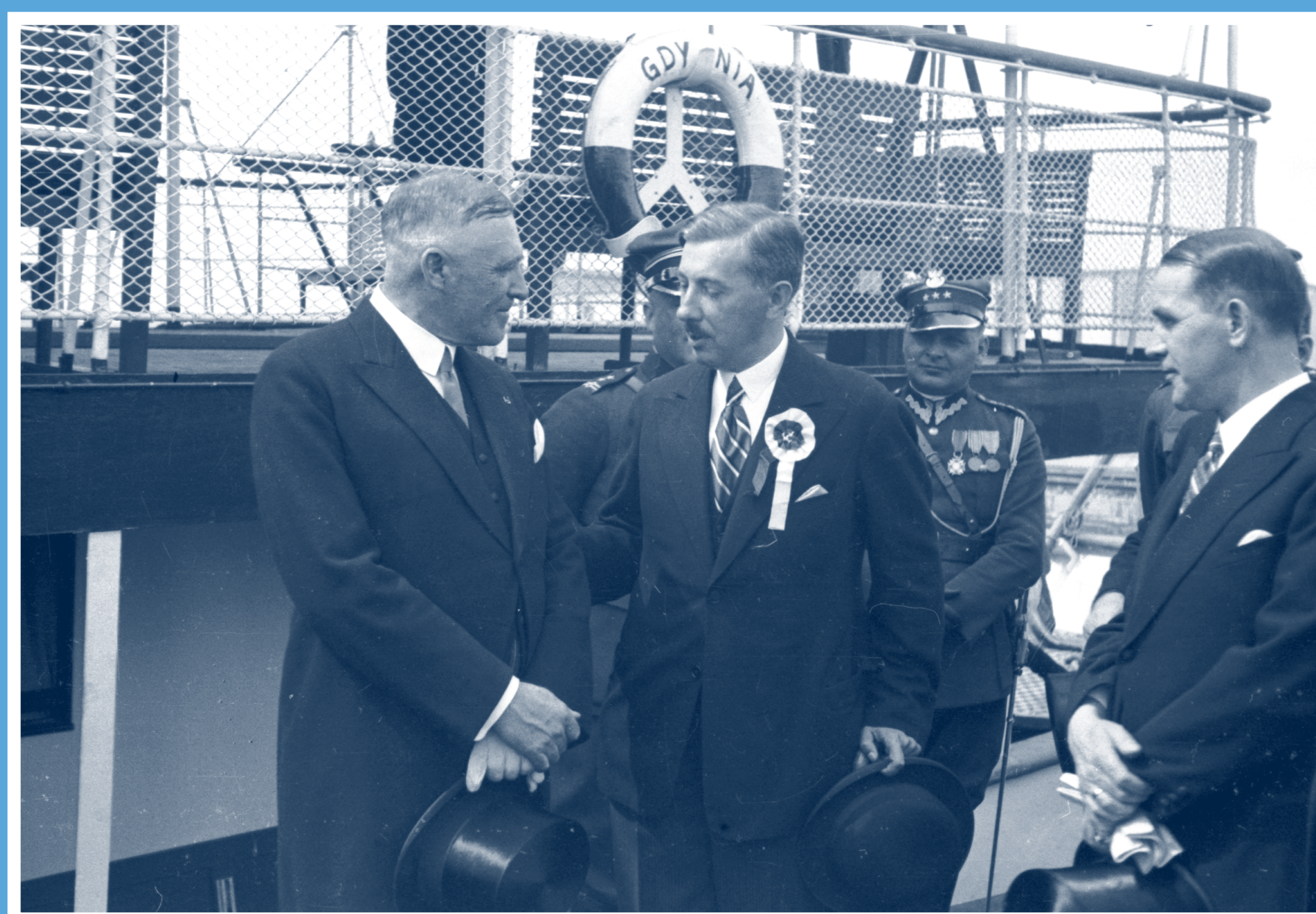
Eugeniusz Kwiatkowski, minister przemysłu i handlu. Fotografia portretowa.
Fot. Berman Mariam, zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego.

Eugeniusz Kwiatkowski doskonale rozumiał rolę rozwoju gospodarki morskiej i jej znaczenia dla odradzającego się państwa. Kiedy piastował stanowiska w kolejnych rządach II RP zagwarantował środki finansowe na rozwój portu i miasta. To z jego inicjatywy zrealizowano magistralę kolejową łączącą Śląsk z polską częścią Wybrzeża. Wspierał również rozwój floty handlowej. Za swoje zasługi dla Gdyni już w 1928 roku został jej honorowym obywatelem.

Pracę nad odbudową i rozwojem miasta kontynuował również w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej, jednak w 1948 roku władze komunistyczne odsunęły go od tej misji i zakazały mu osiedlania się na Wybrzeżu.



Rejs statku pasażerskiego „Gdańsk” z Tczewa do Gdyni w 1927 roku. Drugi od prawej (w meloniku) ówczesny minister przemysłu i handlu – Eugeniusz Kwiatkowski. Trzeci od prawej Stanisław Łęgowski – późniejszy dyrektor Urzędu Morskiego. U góry, lekko pochylony ówczesny kierownik żeglugi przybrzeżnej w Żegludzie Polskiej kpt. Mamert Stankiewicz.
Fot. autor nieznany, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.



Eugeniusz Kwiatkowski w otoczeniu przedstawicieli władz w Oksywii przed udaniem się na uroczystości Święta Morza w Gdyni w 1932 roku.
Fot. autor nieznany, zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego.



Miasto modernizmu

Od drugiej połowy lat dwudziestych XX wieku rozbudowa Gdyni nabrała bardzo szybkiego tempa. Tylko pomiędzy 1925 a 1937 rokiem teren przeznaczony na inwestycje wzrósł aż dziesięciokrotnie (z 638 do 6582 ha). W całej Gdyni powstawały zabudowania portowe, gmachy przemysłowe, handlowe, prywatne oraz użyteczności publicznej. Te ostatnie w szczególny sposób świadczyły o rozbudowie miasta. Przykładem tego są szkoły, jeszcze w 1926 roku Gdynia posiadała tylko 2 szkoły publiczne, do których uczęszczało 273 dzieci, a 11 lat później placówek tych było 18 i kształciły około 11 tys. uczniów. W gąszczu nowych budowli ginęły nieliczne wiejskie budynki. Miasto tętniło życiem – dostępne były restauracje, kawiarnie, hotele, kina oraz inne przybytki oferujące swoim gościom rozrywkę. Mieszkańcy chętnie korzystali z różnych form spędzania wolnego czasu, np. w 1938 roku w mieście sprzedano aż 815 tys. biletów kinowych.



Barak bezrobotnych mieszkańców Gdyni, między 1923 a 1939 rokiem.
Fot. autor nieznan, ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego.

Gdynia z każdym kolejnym miesiącem coraz bardziej stawała się stolicą polskiego wybrzeża. W 1927 roku przeniesiono tu Urząd Marynarki Handlowej (od 1928 roku Urząd Morski). Swoje siedziby miały prawie wszystkie najważniejsze placówki i instytucje kierujące wojskową i cywilną polityką morską. Jednocześnie miejscowość stała się „ziemią obiecaną” dla ludzi z całego kraju, a jej prężny rozwój dawał możliwość znalezienia zatrudnienia i swojego miejsca na ziemi. W 1938 roku liczba mieszkańców Gdyni przekroczyła 120 tys. osób. Należy jednak zaznaczyć, że nie wszystkim z nich „miasto z morza” ofiarowało oczekiwaną stabilizację – w 1935 roku w barakach na terenie miasta mieszkało około 20 tys. ludzi, wśród których znajdowały się rzesze osób bezrobotnych oraz robotników, których płace nie starczały na zapewnienie wszystkich potrzeb.

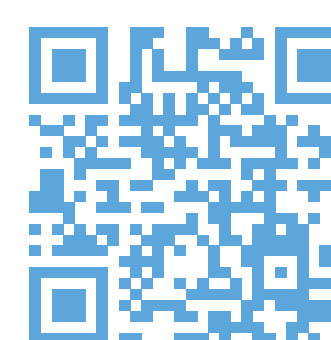


Kapitanat Portu w Gdyni. Zdjęcie od strony nabrzeża Pilotowego, 1931 rok.
Fot. H. Poddębski, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.

Śródmieście Gdyni w opinii wielu stawało się również perłą architektury modernistycznej. Możliwości dawane przez budujące się miasto, ściągały architektów, urbanistów i projektantów za sprawą których nowo powstające budowle nabierały charakterystycznych, nowoczesnych kształtów. Ich dzieło, które w większości przetrwa II wojnę światową, ze względu na szczególne znaczenie dla polskiej kultury, zostanie uznane za Pomnik Historii w 2015 roku.



Gdynia w 1938 roku.
Fot. Zakład Fotograficzny „Mare Nostrum”, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.



Epilog

W środę 30 sierpnia 1939 roku „Dziennik Gdyni” przedrukował na pierwszej stronie obwieszczenie o mobilizacji powszechnej. Chociaż od kilku dni trwały przygotowania do konfliktu zbrojnego, jakby dla kontrastu tego samego dnia odbyły się w mieście zawody zręczności pracowników gastronomicznych.

Mieszkańcy gremialnie uczestniczyli w akcji kopania rowów przeciwlotniczych. Atak na miasto rozpoczął się 8 września 1939 roku. Gdyni broniło ponad 14 tys. żołnierzy i ochotników. Polacy walczyli bohatersko, jednakże wobec przewagi nieprzyjaciela musieli się wycofać. Niemcy wkroczyli do miasta 14 września 1939 roku i rozpoczęli się okres terroru. Lista aresztowanych w pierwszych dniach sięgnęła kilku tysięcy osób. Wśród tych, którzy stracili wolność, znalazł się m.in. Lucjan Skupień, wojenny prezydent miasta. 11 listopada 1939 roku Niemcy zamordowali 314 gdynian w egzekucji w lasach piaszniczkich. W latach 1939–1941 około 4800 mieszkańców uwięziono w obozie Stutthof. Miastu zmieniono nazwę na Gotenhafen.

Rozpoczęła się również akcja wysiedlenia ludności polskiej. Tylko jesienią 1939 roku, w wyniku nakazów oraz innych form represji, z miasta wyjechało około 50 tys. Polaków. Szacuję się, że w czasie wojny Niemcy wysiedlili z Gdyni ponad 70 tys. Polaków. Część z nich powróciła po wojnie.



Rybakcy na gdyńskiej plaży w 1939 roku – jeden z ostatnich śladów starej Gdyni.
Fot. H. Kabat, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.

Zabudowa miejska Gdyni w większości przetrwała II wojnę światową. Mniej szczęścia miał port, niemal całkowicie zniszczony w wyniku działań wojennych. Jego odbudowa i powrót mieszkańców otworzyły nowy rozdział historii miasta.



Członkinie Przysposobienia Wojskowego Kobiet w pierwszej połowie lat 30. XX wieku.
Fot. autor nieznany, zbiory Muzeum Miasta Gdyni.

