NA STYKU
MORZA I LĄDU

WYSTAWA FOTOGRAFII ZE ZBIORÓW
MUZEUM MIASTA GDYNI
05/10/2011-15/01/2012

NA STYKU
MORZA I LĄDU

WYSTAWA FOTOGRAFII
ZE ZBIORÓW
MUZEUM MIASTA GDYNI

Folder wystawy *Na styku morza i lądu*

Wydanie pierwsze

© Copyright by Muzeum Miasta Gdyni, Gdynia 2011

Autorzy koncepcji wystawy:
Dariusz Małszycki, Barbara Mikołajczuk, Weronika Szerle
Aranżacja wystawy i projekt graficzny: Zofia Popławska
Tekst do folderu: Tomasz Rembalski
Obróbka komputerowa zdjęć: Halina Wasielke-Cieślak

Fotografie ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni

Fotografia na okładce:
Bulwar nadmorski pod Kamienną Górą 1931 r.
(Fot. Henryk Poddębski)

ISBN 978-83-925582-6-2

Wydawca:

Muzeum Miasta Gdyni
ul. Zawiszy Czarnego 1
81–374 Gdynia
tel./fax 58 66 20 910
www.muzeumgdynia.pl

Druk:
Trójmiejska Grupa Reklamowa

Patronat:

trojmiasto.pl
Portal Regionalny

GDYNIA kulturalna.pl

Tomasz Rembalski

Na styku morza i lądu

Zanim tragiczne wydarzenia II wojny światowej przyćmiły okropności poprzednich konfliktów zbrojnych, za najstraszniejszą uchodziła I wojna światowa (1914–1918). Do 1939 r. nazywano ją „wielką wojną". Po jej zakończeniu nie było w Europie domu, w którym nie opłakiwano by kogoś bliskiego, jednego z milionów poległych żołnierzy, ofiar bezsensownych walk pozycyjnych. Wojna stała się przyczyną wielu zmian społeczno-gospodarczo-politycznych, których nie sposób w tym miejscu omówić. Natomiast jednym z donioślejszych jej skutków politycznych był rozkład państw zaborczych Polski: Niemiec, Austro-Węgier oraz Rosji. Na ten moment czekało pięć pokoleń Polaków, by odzyskać upragnioną niepodległość podzielonej na trzy części Ojczyzny. Symboliczną datą odzyskania niepodległości stał się 11 listopada 1918 r. – na Zachodzie dzień zawieszenia broni, a w Warszawie moment przekazania przez Radę Regencyjną władzy wojskowej Józefowi Piłsudskiemu. W rzeczywistości odzyskiwanie niepodległości i budowa nowej polskiej państwowości była długim i stopniowym procesem, na który złożyła się również walka zbrojna. Poza powstaniami, wielkopolskim i trzema śląskimi, w latach 1919–1920 toczyła się wojna z bolszewicką Rosją, dążącą do podboju państw europejskich i przekształcenia ich w republiki radzieckie. W wyniku sukcesów militarnych Wojska Polskiego udało się obronić wschodnie granice Rzeczpospolitej, które ostatecznie ustalono w traktacie ryskim 18 marca 1921 r. Znacznie wcześniej, 28 czerwca 1919 w Wersalu pod Paryżem, podpisano główny układ pokojowy kończący I wojnę światową, który m.in. przyznawał Polsce Pomorze z niewielkim pasem wybrzeża, niestety bez najważniejszego portu, jakim był Gdańsk. Temu najstarszemu i najważniejszemu ośrodkowi miejsko-portowemu nadano status wolnego miasta. Polska miała prawo do korzystania z gdańskiego portu, ale w atmosferze niechęci, dominującej w mieście niemieckiej społeczności częstokroć było to utrudniane. Szczególnie niekorzystnie było to odczuwane podczas wojny z bolszewikami, kiedy powodzenie na froncie zależało w dużej mierze od dostaw francuskich.

Ratyfikacja traktatu pokojowego (wersalskiego) miała miejsce 10 stycznia 1920 r. Osiem dni później oddziały wojskowe Frontu Pomorskiego, dowodzone przez gen. Józefa Hallera rozpoczęły przejmowanie ziem Pomorza Nadwiślańskiego. Wojskowe przejmowanie Pomorza trwało do 11 lutego 1920 r., czyli do momentu, kiedy ostatnie oddziały niemieckie opuściły Gdańsk. Dzień wcześniej gen. Haller, w towarzystwie ministra spraw wewnętrznych Stanisława Wojciechowskiego (późniejszego Prezydenta RP) oraz członkami nowej administracji Województwa Pomorskiego, przybył do Pucka, gdzie dokonał symbolicznych zaślubin Polski z Bałtykiem. Głównym punktem zorganizowanych wtedy uroczystości była dziękczynna msza święta, podczas której kazanie wygłosił legendarny ks. Józef Wrycza. Zaślubiny odbyły się poprzez wrzucenie do morza pierścienia, jednego z dwóch, które tego dnia gen. Haller otrzymał od Polonii gdańskiej. W imieniu dotychczasowych „strażników Wybrzeża", kaszubski rybak szyper Jakub Myślisz, przekazał symbolicznie straż w ręce polskiego marynarza. Tego dnia gen. Józef Haller i jego otoczenie zostali podjęci uroczystym obiadem w dworze Witolda Kukowskiego w Kolibkach. Dwa dni później szwadron polskich szwoleżerów wkroczył również do Gdyni.

Wiosną 1920 r., a więc zaledwie kilka tygodni po zaślubinach, na brzegu Zatoki Gdańskiej pojawił się inż. Tadeusz Wenda – kierownik Sekcji Technicznej Wydziału Budowy Portów w Departamencie Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych. Jego zadaniem było zbadanie możliwości wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego i jego ewentualnej rozbudowy oraz wyboru miejsca budowy nowego portu polskiego. Owocem tego pobytu był obszerny memoriał, omawiający szczegółowo warunki hydrograficzne polskiego wybrzeża i uzasadniający wybór jego skrawka między wioskami Oksywiem a Gdynią, jako miejsca potencjalnej lokalizacji portu.

Plac budowy pod przyszły port w Gdyni, 1921 r.
(Fot. nieznany)

Dnia 6 maja 1920 r. utworzono Kierownictwo Budowy Portu w Gdyni, na czele którego stanął inż. Tadeusz Wenda. Pierwsze założenia projektowe nowoczesnego, wielofunkcyjnego portu morskiego w Gdyni powstały pod koniec tego roku. Projekt ów zakładał trzyetapowy, dziewięcioletni, rozwój portu handlowego i wojennego oraz dwuetapowy rybackiego. Również ustawa sejmowa o budowie portu z 23 września 1922 r. zakładała etapowy rozwój tej inwestycji. Otwarty uroczyście 29 kwietnia 1923 r., z udziałem najwyższych władz państwowych i kościelnych, Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków stanowił jedynie wstępną część przyszłego portu. Cztery miesiące później zacumował tu pierwszy statek handlowy, francuski parowiec „Kentucky".

Uroczystość poświęcenia Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków, 29.04.1923 r.
(Fot. Roman Morawski)

Widok na Molo Węglowe z urządzeniami przeładunkowymi i Basen Południowy w budowie, 1929 r.
(Fot. Roman Morawski)

Generalny projekt budowy portu przygotował inż. Tadeusz Wenda. Przewidywał on wybudowanie portu zewnętrznego i przylegającego do niego portu wewnętrznego. Port miał być otoczony przez molo północne i południowe oraz odcinek północny falochronu, natomiast od strony południowej przez drugi odcinek falochronu, połączony z molem południowym. 29 kwietnia 1924 r. zaakceptowano wniosek ministra przemysłu i handlu o powierzeniu budowy portu konsorcjum francusko-polskiemu, składającego się z kilku firm. Kontrolę techniczną nad budową portu sprawował naczelnik budowy portu, a od 1931r. naczelnik Wydziału III Urzędu Morskiego, którym do 1937 r. był inż. Tadeusz Wenda. Gotowe budowle hydrotechniczne Ministerstwo Przemysłu i Handlu przekazywało do eksploatacji Urzędowi Morskiemu. W pierwszym etapie budowy (1926–1930) powstał awanport z dwoma pirsami i pierwszy basen wewnętrzny (nabrzeża: Śląskie, Szwedzkie, Pilotowe, Polskie, Rotterdamskie i część Indyjskiego), w którym wybudowano ponad 5,5 km nabrzeży, około 800 m mola i 1,5 km falochronów. Drugi etap budowy trwał w latach 1930–1934, podczas którego oddano do użytku 1 km nabrzeży i 500 m falochronu (nabrzeża: Norweskie, Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie, Rumuńskie, Jugosłowiańskie, Helskie, Angielskie, Wilsonowskie, Prezydenta i część Pomorskiego). Do 1936 r. trwał trzeci etap budowy, podczas którego ukończono drugi basen wewnętrzny i port drzewny, uzyskując dodatkowo ponad 1 km nabrzeży i ponad 450 m falochronu. Powstały wówczas nabrzeże Pomorskie, pomosty „Pagedu", pochylnie stoczni gdyńskiej i Basen Żeglarski.

W 1938 r. Gdynia była w pełni wyposażonym, nowoczesnym portem o głębokości od 4 do 12 m, o powierzchni 897 ha, w tym akwenu 224 ha. Portowa sieć kolejowa miała 240 km długości. Rok później liczba urządzeń przeładunkowych wynosiła 93, a magazynów 57. Rozwój portu gdyńskiego przebiegał od portu przystani (1920–1925), poprzez port przelotowy (1926–1930), port dyspozycyjno-rozdzielczy (1931–1934), do roli portu tranzytowego.

Budowa nowoczesnego portu spowodowała napływ, w stosunkowo krótkim czasie, dużej liczby ludności do wsi Gdynia. W 1920 r. na jej terenie doliczono się około 1000 mieszkańców, co jak na warunki wiejskie było całkiem pokaźną liczbą, poczym w następnych latach zaczęła ona gwałtownie rosnąć. Powodowało to stopniowe narastanie sporych problemów mieszkaniowych, socjalnych i administracyjnych dla nieprzygotowanej do tego lokalnej władzy gminnej. Należy podkreślić, iż wbrew powszechnym i niestety trudnym do obalenia mitom, Gdynia nie była „małą i ubogą wsią rybacką", lecz typową wioską zamieszkaną głównie przez rolników (kaszubskich gburów), ich robotników, kilku rzemieślników, 2 lub 3 karczmarzy oraz kilkunastu rybaków. Gdyńscy rybacy i ich sąsiedzi z Oksywskich Piasków swoje domostwa posiadali na skraju wsi, tuż przy plaży, a więc w miejscu gdzie powstawał port, i gdzie najchętniej zatrzymywali się ówcześni fotoreporterzy, dziennikarze, podróżnicy, letnicy itp., zaciekawieni przekształcaniem się dziewiczego brzegu w nowoczesny port. Z tej przyczyny Gdynia w powszechnej świadomości zachowała swój „rybacki" obraz, a w zapomnienie poszedł jej wygląd rolniczy, z łanami zbóż i kartofliskami oraz z główną zabudową skupioną wzdłuż dzisiejszej ulicy Starowiejskiej, między dworcem kolejowym a placem Kaszubskim.

Zmiany, jakie nastąpiły w dwudziestoleciu międzywojennym jeszcze kilka lat wcześniej były nie do przewidzenia. Na początku XX w. wydawało się, iż Gdynia w ciągu najbliższych dziesięcioleci przekształci się w urokliwe letnisko morskie. W 1913 r. Zwią-

zek Upiększania Gdyni opracował plan zabudowy brzegu morskiego z promenadą, molem i łazienkami. Jego realizacji przeszkodził wybuch I wojny światowej, a po jej zakończeniu Gdynia całkowicie zmieniła swój charakter. W związku z tym uległy też zmianie plany na przyszłość.

Ulica 10 Lutego, przemianowana w czasie okupacji niemieckiej na Hermann-Göring-Strasse, 1940-1944 (Fot. Hans Sönnke)

W pierwszej połowie lat 20. XX w. było już wiadomo, że przekształcenie wsi w miasto portowe to kwestia najbliższych lat, ale w tym też czasie Gdynia nie straciła swych funkcji letniskowych. Do 1925 r. w dużej mierze budowano wille i pensjonaty na Kamiennej Górze i przy ówczesnej ulicy Kuracyjnej (obecnie 10 Lutego). Wówczas też powstały pierwsze kamienice przy ul. Starowiejskiej, Świętojańskiej i Szosie Gdańskiej (obecnie ulice Morska i Śląska). W 1924 r. Julian Rummel opublikował pracę „Przyczynek do opracowania planu miasta", pomyślany jako wskazówka dla planistów podejmujących pracę nad Gdynią – „fasadą Rzeczypospolitej". Rozporządzeniem Rady Ministrów z 30 grudnia 1925 r. do gminy Gdynia przyłączono Oksywie, tworząc zaczątek przyszłego miasta, które prawa miejskie otrzymało 10 lutego 1926 r. Ze względu na ukształtowanie terenu i budujący się port przyszłe miasto musiało się rozrastać w centrum i na Kamiennej Górze, następnie na północy na skraju Kępy Oksywskiej oraz na południowym-wschodzie na Kępie Redłowskiej.

Druga połowa lat 20. XX w. w literaturze naukowej została nazwana „pionierskim okresem budowy miasta". W 1926 r. powstał „Szkic orientacyjny rozbudowy Gdyni" autorstwa ar-

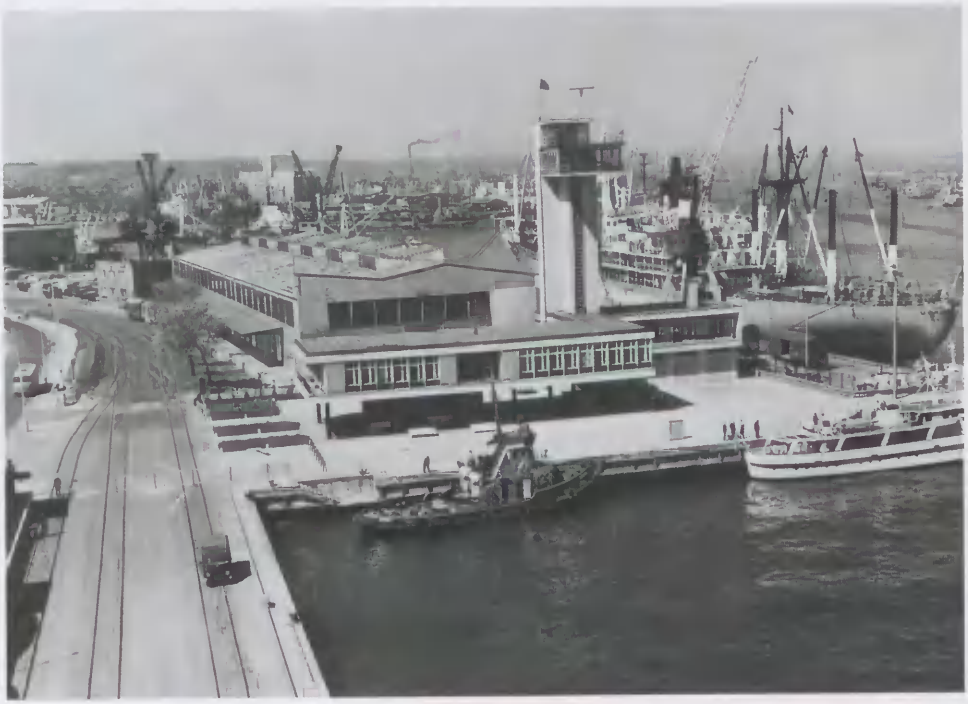
chitektów Romana Felińskiego i Adama Kuncewicza. Według ich koncepcji nowe miasto miało zajmować obszar w kształcie wachlarza o promieniu 3,5 km leżący wokół portu z docelową liczbą ludności 100 tys. W wyniku rozbudowy portu w głąb lądu projekt ten w następnych latach został nieznacznie zmieniony. Najistotniejszą zmianą była zmiana głównej osi miasta z ulicy Mościckich (obecnie ul. Wójta Radtkego) na 10 Lutego. Dzięki przyznaniu kredytów państwowych i ulg podatkowych od połowy 1928 r. nastąpiło znaczne przyspieszenie prac budowlanych. Do końca 1930 r. wytyczono i wyposażono w sieć wodociągową i kanalizację większość ważniejszych ciągów Śródmieścia, część z nich otrzymała nawierzchnię brukową. W tym czasie wybudowano około 300 domów i wiele budynków użyteczności publicznej o charakterze typowo miejskim, jak szkoła powszechna, poczta, szpital, kościół, banki, instytucje i urzędy związane z gospodarką morską oraz marynarką wojenną. Wciąż jednak brakowało mieszkań, przez co rozwijało się nielegalne, tzw. „dzikie" budownictwo o standardzie slumsów.

We wrześniu 1930 r. Rada Miasta zatwierdziła „Plan zabudowania miasta Gdyni" opracowany pod kierunkiem A. Kuncewicza, który otworzył dla działań inwestycyjnych kierunek południowy i południowo-zachodni. W latach 1930–1935 do Gdyni przyłączono kolejne miejscowości: Chylonię, Grabówek, Działki Leśne, Cisową, większą część Obłuża, Witomino, Redłowo, Kolibki, Orłowo i Mały Kack. Ten czas w historii Gdyni był okresem ekspansji terytorialnej miasta. Pod względem zajmowanej powierzchni Gdynia stała się szóstym miastem w Polsce. W planach przyjęto wówczas zasadę satelitarnego rozwoju miasta. Zabudowa miała następować „koloniami rozrzuconymi na całym obszarze tzw. sfery mieszkaniowej".

Po 1935 r. w świadomości narodowej Gdynia przestała być jedynie miastem portowym, stała się „symbolem osiągnięć odrodzonej Rzeczpospolitej, dumą i nadzieją jej obywateli". W stworzonym wówczas z wielkim rozmachem pod przewodnictwem arch. Stanisława Filipkowskiego „planie ogólnym" założono, że Gdynia będzie miastem 250-tysięcznym. W centrum zespołu miejskiego miało się znajdować Śródmieście a na kierunkach promieniście od niego odchodzących dzielnice mieszkaniowe. Pomiędzy dzielnicami miały się znaleźć tereny zielone. Każda samodzielna jednostka przestrzenna (dzielnica, osiedle) miała posiadać swoje centrum, ale wszystkie z nich miały być połączone z jednostką centralną – Śródmieściem. Ostatnie lata przed wybuchem II wojny światowej, to czas głównych inwestycji w mieście. Od 1932 r. trwały prace nad stworzeniem projektu „Dzielnicy Reprezentacyjnej". Ostatecznie w 1938 r. przyjęto do realizacji projekt zespołu kierowanego przez Filipkowskiego, który przewidywał przedłużenie i zagospodarowanie kilkoma prestiżowymi obiektami Mola Południowego. Miał powstać obszerny plac („forum") z otwartą przestrzenią na Basen Żeglarski, obudowany z trzech stron reprezentacyjnymi obiektami. Tu miały się znaleźć Bazylika Morska i ratusz. Wybuch wojny zniweczył te plany na wiele dziesięcioleci.

Niemal od pierwszych dni okupacji mieszkańcy Gdyni narażeni byli na hitlerowski terror. Aresztowani zostali najwybitniejsi mieszkańcy miasta, z których część została rozstrzelana w Lasach Piaśnickich, a część skierowana do obozu koncentracyjnego Stutthof. Po przymusowym wysiedleniu większej części mieszkańców Gdyni z końcem 1939 r., miasto zostało zasiedlone przez niemieckich osadników, pochodzących głównie z krajów nadbałtyckich (tzw. Baltendeutsch'ów). Tuż po zdobyciu miasta, przywódca III Rzeszy Adolf Hitler nadał mu nową germańską nazwę „Gotenhafen" (port Go-

tów). Swój charakter zmienił również gdyński port, odtąd stał się bazą Kriegsmarine (niemiecka marynarka wojenna) oraz silnym ośrodkiem niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. To było przyczyną kilku poważnych nalotów alianckich, w wyniku których ucierpiał zarówno port, jak i miasto. Jednak prawdziwą katastrofą okazały się działania militarne z marca 1945 r. Początkowo port był okupowany przez Armię Czerwoną, jako zdobycz wojenna i dopiero w drugiej połowie maja 1945 r. uruchomiono Biuro Odbudowy Portów. Roboty postępowały błyskawicznie, gdyż już po dwóch miesiącach, 18 lipca wyszedł z Gdyni pierwszy statek z węglem – „Suomen Neito". Równocześnie z odbudową szła rozbudowa potu w Gdyni oraz wyposażanie w urządzenia przyspieszające prace przeładunkowe. Do dużych zmian w porcie doszło po 1989 r. W listopadzie 1991 r. rozpoczął się proces prywatyzacji portu, a we wrześniu 1996 r. utworzona została nowa struktura gospodarcza Port Gdynia Holding SA, w skład której weszło kilka spółek.



Wybudowany w 1963 r. Kapitanat Portu na nabrzeżu Portowym, 1971 r.
(Fot. Janusz Uklejewski)

W powojennej rzeczywistości polityczno-gospodarczej Gdynia przestała być polskim „oknem na świat". Stała się częścią składową tzw. Trójmiasta. Odtąd plany zagospodarowania przestrzennego opracowywane były dla całego zespołu urbanistycznego i podporządkowane założeniom wojewódzkim. Gdynia, mając piętno „sanacyjnych korzeni", nie miała w nich uprzywilejowanej pozycji.

W 1953 r. do Gdyni przyłączono Wielki Kack, a na początku lat 70. XX w. Pogórze Górne i Dolne, Babie Doły, Chwarzno, Wiczlino i Dąbrowę (Kolonię). Ostatniej korekty granic miasta dokonano w 1987 r. włączając do niego Pustki Cisowskie, Demptowo oraz dalsze części Pogórza i Obłuża. Obecnie obszar miasta wynosi ok. 136 km^2, który zamieszkuje ponad 247 tys. ludzi.

Dom Handlowo-Usługowy „Batory" przy skrzyżowaniu ul. Władysława IV z ul. 10 Lutego, 2005 r.
(Fot. Halina Wasielke-Cieślak)

W bieżącym, 2011 roku przypada 85. rocznica nadania Gdyni praw miejskich, w przyszłym będziemy obchodzić jubileusz 90-lecia gdyńskiego portu. W związku z tymi okolicznościowymi wydarzeniami Muzeum Miasta Gdyni przygotowało rocznicową wystawę, mającą upamiętnić te niezwykle ważne wydarzenia w dziejach Polski. Wystawa „Na styku morza i lądu", poprzez obrazy, a dokładnie archiwalne fotografie, ukazuje niezwykłość miejsca, owe *genius loci* jednego z najpiękniejszych miast Polski, położonego na styku morza i lądu.

MUZEUM MIASTA GDYNI
ul. Zawiszy Czarnego 1, 81-374 Gdynia
tel./fax 58 66 20 910
www.muzeumgdynia.pl