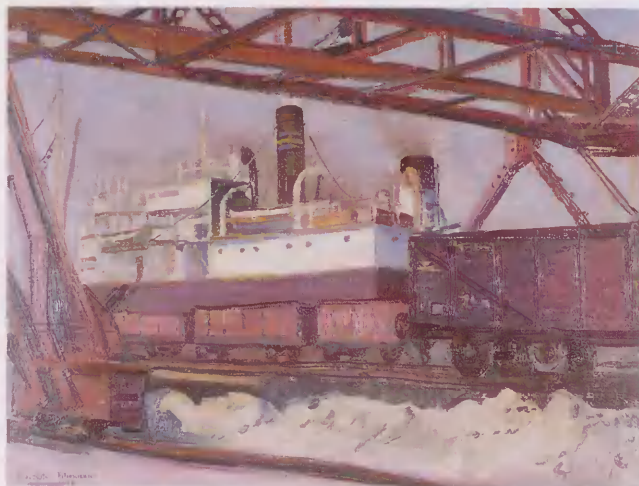




MORSKI RODOWÓD GDYNI

WYSTAWA

LUTY 1994

MUZEUM MIASTA GDYNI - PAWILON WYSTAWOWY - WASZYNGTONA 21

MUZEUM MIASTA GDYNI

Dyrektor - Stefania Lemańska

Wystawa ze zbiorów: Muzeum Miasta Gdyni
Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku
Państw. Muzeum Archeologicznego w Warszawie
Muzeum Archeologicznego w Gdańsku
Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni
Muzeum Historii Miasta Gdańska
Izby Tradycji Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni

Scenariusz wystawy: Barbara Mikołajczuk
Mirosław Pietrzyk
Dagmara Płaza-Opacka

Tekst katalogu: Barbara Mikołajczuk
Dagmara Płaza-Opacka

Opracowanie plastyczne wystawy,
katalogu i plakatu: Mieczysław Miscewy

Współpraca
przy realizacji wystawy: Aleksander Widyński

Zdjęcia: Alfons Klejna
Halina Wasielke

Współpraca: Alicja Koziarz
Maria Wolańska

Wystawa czynna od 11 lutego do 31 grudnia 1994 r.

Na okładce: Mapa Zatoki Puckiej pochodzenia szwedzkiego, 1655 r.

Obraz - M. Filipkiewicz, Port węglowy w Gdyni, 1928 r.

Nadmorska Gdynia to miasto otwarte w szerokim rozumieniu tego pojęcia. Biznesmeni znajdują w nim możliwość współpracy i kontaktów z partnerami handlowymi. Turyści - bogatą propozycję spędzenia czasu. Artyści i wszyscy inni wrażliwi ludzie mogą szukać inspiracji morzem. Ci, którzy przyjadą tu po raz pierwszy mają okazję skonfrontowania swoich wyobrażeń o „polskim oknie na świat” z jego rzeczywistością.

Wystawa „Morski rodowód Gdyni” przenosi w odległą i niedawną historię ujawnia „genius loci” Gdyni.

Wybór Gdyni jako miejsca budowy portu nie był przypadkowy. Bogactwo źródeł świadczących o tamtym czasie jest ogromne i daje możliwość rzetelnego przedstawienia tego najważniejszego dla dziejów miasta wydarzenia. Znacznie trudniej jest pokazać odległą przeszłość. Prowadzone w Gdyni w różnym czasie badania archeologiczne i przypadkowe odkrycia, dostarczyły dowodów istnienia w obecnych granicach administracyjnych miasta - osadnictwa od około połowy III tysiąclecia p.n.e. Mieszkający tu ludzie zajmowali się hodowlą zwierząt, uprawą roli, ale także połowem ryb morskich, o czym świadczą szczątki rybnych ości. Mnożą się ślady działalności człowieka na przełomie epoki brązu i żelaza. Z tego okresu przetrwały w grodzisku oksywskim fragmenty ceramiki, należącej do tzw. kultury wschodnio-pomorskiej. Innym przykładem tej kultury są groby skrzynkowe odkryte na Obłuzu, w Redłowie i na Oksywiu. Grupa kultury oksywskiej z I wieku p.n.e. wyróżniała się wysokim poziomem metalurgii i zdobnictwa ceramiki. Na wystawie prezentowane są dwa obiekty tej kultury: garnek ceramiczny i miecz jednosieczny. Udało się naukowcom zrekonstruować, pokazywany na wystawie, typowy dla pierwszych wieków naszej ery pochówek szkieletowy wraz z wyposażeniem.

Główne problemy dziejów Gdyni wsi w okresie od XIII do XX w. prezentujemy poprzez wybrane kopie najważniejszych dokumentów i map oraz przedmioty materialne, obrazujące życie codzienne i pracę mieszkańców.

Pierwszą znaną wzmiankę o Gdyni (Gdina) znajdujemy w dokumencie biskupa kujawskiego Wolimira z 1253 r. Wymieniona jest ona tam jako wioska należąca do parafii oksywskiej, podobnie jak Witomino i Obłuże. Oksywie w tym czasie podzielone było między klasztor norbertanek żukowskich oraz cystersów w Oliwie.

Rybołówstwo stawało się coraz ważniejszą dziedziną gospodarki, stąd też władcy pomorscy podejmowali próby prawnego uregulowania połowu ryb morskich. Prawo do



Obraz Kazimierza Pochwalskiego, Gdynia, 1902 r.

niego Oksywie otrzymało w przywileju lokacyjnym z 1346 roku, a Gdynia - w dokumencie komtura krzyżackiego w Gdańsku w 1379 r. (od 1308 r. Pomorzem Gdańskim władał Zakon Krzyżacki). W świetle tego przywileju uprawnienia Gdyni były dość szerokie, umożliwiały bowiem swobodne dysponowanie złowioną rybą. Przy połowie śledzi wolno było korzystać gdynianom z czterech łodzi. Za prawo połowu mieszkańcy wiosek płacili podatek w różnej wysokości, lub zobowiązywali się, jak w Oksywiu, do odstawiania czwartej części złowionych ryb klasztorowi w Żukowie.

W 1380 lub 1382 r. również Gdynia stała się wsią klasztorną. Wtedy bowiem drogą darowizny przekazana została przez Jana z Różęcina we władanie klasztoru kartuskiego. Była jego własnością do czasu I rozbioru Polski w 1772 r. Jako jedna z osad klasztornych położona była nad Zatoką Gdańską i dostarczała zakonnikom świeżych ryb.

Można przypuszczać, że spośród mieszkańców Oksywia, Gdyni i innych nadbrzeżnych wsi, rekrutowali się marynarze pływający na skutach i statkach pod gdańską banderą. Wart odnotowania jest również fakt budowy statku na strądzie (brzegu) w Gdyni na zamówienie gdańskiego kupca w 1488 r.

Wydarzenia wielkiej polityki i wojny nie miały większego wpływu na losy wsi. Życie mieszkańców toczyło się własnym torem. Pod opieką zapobiegliwych mnichów, aż do I rozbioru Polski Gdynia mogła rozwijać się spokojnie i bez zakłóceń.

Okolo 1634 r. zrodziła się koncepcja budowy portu w Gdyni; wysunęli ją hetman Stanisław Koniecpolski i inż. Jan Pleitner. Miało to uniezależnić króla Władysława IV od kaprysów buntującego się Gdańska. Wzięto wówczas pod uwagę, że głębokość wód pozwalała na przybijanie tutaj wielkich statków. Projekt ten nie został jednak zrealizowany.

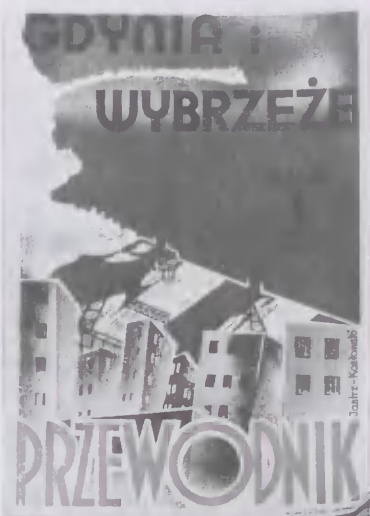
Z tej epoki pochodzi, prezentowany na wystawie, miedzioryt z 1655 roku przedstawiający wybrzeże Zatoki Puckiej oraz fotokopia dokumentu roty przysięgi dyńskich strażników brzegowych. Ikonograficznym potwierdzeniem faktu, że Gdynia miała dobre warunki brzegowe dla zawijania statków jest rysunek przeora Klasztoru Kartuzów Jerzego Schwengla, na którym został uwieczniony statek na gdyńskim strądzie.

Po I rozbiorze Gdynia, wraz z przyłączonym Grabówkiem, poddana została zwierzchnictwu urzędnika pruskiego w Mostach. Językiem urzędowym stał się wówczas język



Pocztówka, Pensjonat „Villa Lucia”
przy obecnej ul. 10 Lutego, 1910 r.

Przewodnik turystyczny, Gdynia i Wybrzeże, Warszawa, 1933 r.



Księga adresowa Gdyni, 1933 r.



niemiecki. Zmiany społeczne zachodzące w państwie pruskim dotyczyły również mieszkańców Gdyni. Reformy agrarne objęły gdyńskich gospodarzy. Zaczęły obowiązywać nowe, zaostrzone przepisy o korzystaniu z bogactw morza, wprowadzono pobór do wojska pruskiego, zwiększono podatki. Jednocześnie nastąpiło ożywienia gospodarcze wsi. W latach 1820-1823 wybudowano trakt bity z Gdańska przez Gdynię na północ i zachód. W tych latach w Gdynia i Grabówku mieszkało ponad 200 osób. Liczba ta wzrosła do 965 w 1885 r. Z tego okresu pokazujemy na wystawie ciekawy zespół dokumentów ze znakami wodnymi papierni w Kolibkach i Małym Kacku. Równie interesującym zespołem są listy i pisma ze stemplami pocztowymi Kacka oraz Chyloni.

Wielkim wydarzeniem dla gdynian było uruchomienie w 1870 r. linii kolejowej prowadzącej z Gdańska przez Gdynię i Wejherowo na zachód. Spowodowało to napływ do Gdyni kuracjuszy i częściową zmianę funkcji wsi, która z rolniczo-rybackiej zaczęła nabierać charakteru miejscowości letniskowej. Dzięki propagandzie „Gazety Gdańskiej” napływ letników wzrósł do około 500 osób w 1910 r. Zwracamy uwagę na prezentowany na wystawie obraz Kazimierza Pochwalskiego z 1902 r., z charakterystycznymi łodziami rybackimi, tzw. pomerankami oraz na pochodzące z początku wieku przewodniki turystyczne. „Cichszej miejscowości chyba nie było wówczas na całej kuli ziemskiej. Po zoppockiej Sodomie odkryta Arkadia pasterska i patriarchalna. Wieś miała porozrzucanych w szerokim kręgu (...) kilkadziesiąt „checz”, gdzieniegdzie małych domków...” - tak pisał o Gdyni w 1911 r. Adolf Nowaczyński w swoim „Odkryciu Gdyni”.

Upłynęło jeszcze kilka lat, zanim Gdingen nazwano Gdynią. W 1920 r. Pomorze, a wraz z nim Gdynia, powróciło do Polski. Z tego roku pochodzą, eksponowane na wystawie, dwie odznaki i legitymacja Frontu Pomorskiego, przyznawane uczestnikom walki o Pomorze.

Dla Gdyni nadszedł czas wielkich przemian. Doszło wreszcie do planów budowy polskiego portu nad Bałtykiem.

W 1921 r. rozpoczęły się, pod kierunkiem inż. Tadeusza Wendy, prace przy budowie tymczasowego portu w Gdyni, niezbędnego dla okrętów Marynarki Wojenne, tymczasowo stacjonujących w niedostosowanych do tego portach w Modlinie i Pucku.



Order Legii Honorowej przyznany przez prezydenta Francji
inż. T. Wendzie, 28.VI. 1928 r.

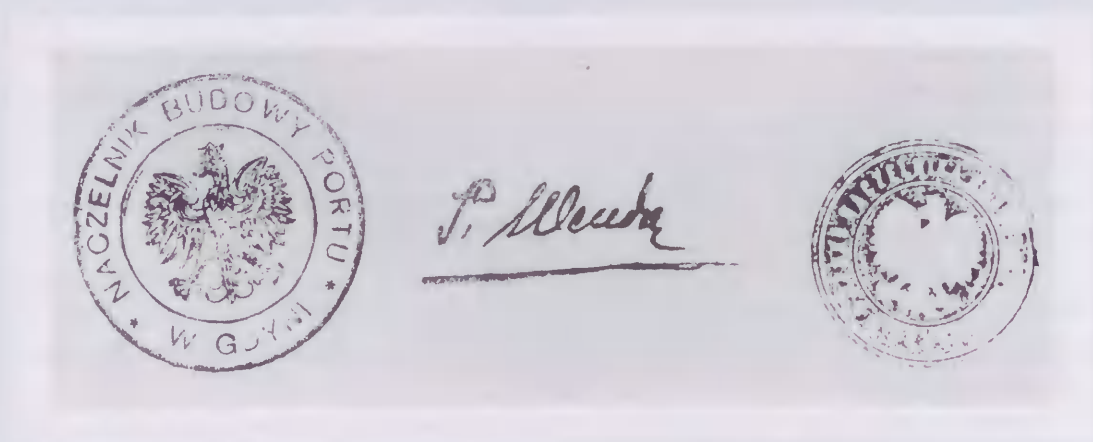
Na wystawie prezentujemy część korespondencji, szkiców i planów związanych z dyskusją nad budową tymczasowego portu. Jak skromne były początki, obrazuje makieta ukończonego w 1923 r. Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków.

Strajk górników angielskich oraz wojna celna z Niemcami w 1925 r. miały dla portu gdyńskiego doniosłe znaczenie. Otworzyły się szanse dla eksportu polskiego węgla na rynek skandynawski. Osobą, która rozumiejąc potrzebę chwili stała się motorem działań - był inż. Eugeniusz Kwiatkowski, minister przemysłu i handlu. Dla Gdyni rozpoczął się etap wielkiej budowy. Zastosowano nowoczesną technologię konstrukcji nabrzeży i falochronów, opartą na zatapianiu skrzyń betonowych, tzw. kesonów. Na wystawie obrazują to liczne fotografie. W tym czasie Gdynia stała się centrum zainteresowania nie tylko polityków, ale i całego społeczeństwa.

Port gdyński budowany był w kilku etapach i w różnym tempie, z powodu trudności gospodarczych. Mimo to wciąż rosła liczba przeładunków i zawijających statków. W trakcie budowy zmieniły się funkcje portu - z przelotowego w etapie początkowym, stał się uniwersalnym w połowie lat trzydziestych. W końcu 1935 r. port posiadał w zasadzie podstawowe „składniki”, jakimi były baseny i nabrzeża. Lata 1936-1939 to okres wyposażania go w urządzenia przeładunkowe i magazyny. Zdolność przeładunkowa wynosiła około 10 mln. ton, co czterokrotnie przewyższało pierwotne założenia. W tym czasie Gdynia stała się faktyczną morską stolicą Polski. Znalazły tu swoje siedziby stocznie, różnego rodzaju instytucje, agencje oraz firmy maklerskie, armatorskie czy przeładunkowe. Na wystawie pokazane są dokumenty, fotografie, tablice, szyldy i inne przedmioty dotyczące działalności firm użytkowników portu. Ciekawostką są w tym zespole platerowane naczynia używane na transatlantykach armatora „Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe”.

Część północna portu i tereny Oksywie przeznaczone były na potrzeby Marynarki Wojennej. Zagadnienia związane z siłą zbrojną Polski na morzu zobrazowane zostały na wystawie m.in. przez model okrętu, fotografie, mundur galowy oficera Marynarki Wojennej.

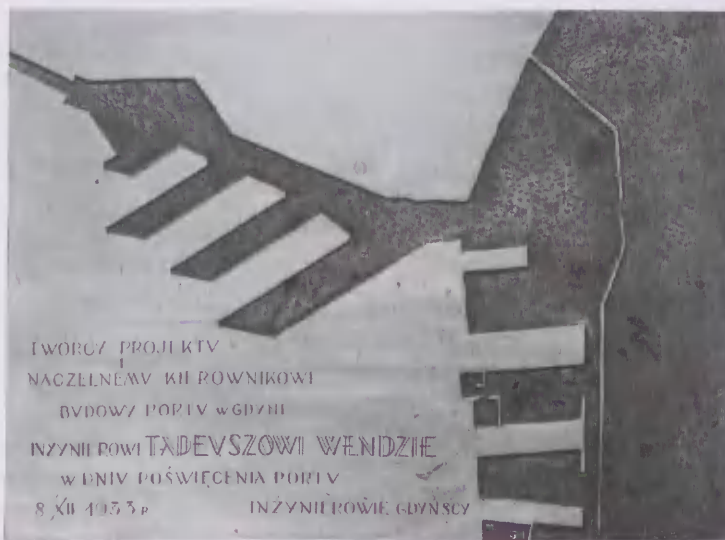
Nadal rozwijało się w Gdyni rybołówstwo, stanowiąc podstawę egzystencji wielu mieszkańców również w latach trzydziestych. Działała na terenie portu stocznia rybacka,



Tłoki pieczętne używane przez budowniczego portu w Gdyni,
inż. T. Wendę w latach dwudziestych i ich odbitki



Fotografia pracowników Wydziału Techniczno-Budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni, pośrodku inż. T. Wenda - naczelnik Wydziału, lata trzydzieste



Tabliczka pamiątkowa ofiarowana inż. T. Wendzie 8.XII.1933 r. przez inżynierów gdyńskich, awers

obok wędzarni powstały chłodnie i przetwórnice ryb, zaczęło rozwijać się rybołówstwo dalekomorskie.

Dla potrzeb gospodarki morskiej przygotowywano kadry w specjalistycznych szkołach. Początkowo Szkoła Morska działała w Tczewie, a od 1930 r. - w Gdyni. Pokazywane na wystawie modele „Lwowa” i „Daru Pomorza”, prezentują żaglowce tej właśnie szkoły.

Budowa portu, napływ ludzi do pracy w nim, konieczność obsługi portu, spowodowały dynamiczne zmiany w samej Gdyni. Kilkakrotnie zwiększyła ona swój obszar wchłaniając okoliczne wsie. Planowana w 1926 r. na 40 tys. mieszkańców miejscowość rozrosła się w 1938 r. do 122 tysięcznego miasta. Wraz z rozwojem różnych funkcji Gdynia traciła charakter letniskowy (na rzecz dzielnicy Orłowo), stając się stopniowo zapleczem gospodarczym portu.

Szybko zwiększająca się liczba ludności miasta powodowała wiele problemów w budownictwie, komunikacji, opiece lekarskiej i społecznej, na rynku pracy. Dla



Sztandar gdyńskiej filii Klubu Szoferów na Pomorze, 1934 r., awers



Plakietka pamiątkowa Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, 1933 r., awers



Plakietka pamiątkowa Polskiego Towarzystwa
Krajoznawczego, 1937 r., awers



Plakietka pamiątkowa Polskiego Towarzystwa
Krajoznawczego, 1939 r., awers

Warszawa, dnia 23..... 1938 r.

LIGA MORSKA I KOLONIALNA
ZARZĄD GŁÓWNY

LEGITYMACJA NR 7457

Pan(i) Wacław Niewiarowicz
zamieszkały(a) w Gdyni..... został(a) odznaczony(a) Medalem XV-lecia Odzyskania Dostępu do Morza i jest uprawniony(a) do noszenia jego miniaturki na wstążce. (Rozp. Min. Spraw Wewnętrznych z dnia 24.V. 1937 r. Dz. Urzęd. Nr 14 poz. 109).

DYREKTOR:

Jan Dębski

(Jan Dębski)



PREZES:

Stanisław Kwaśniewski

(Stanisław Kwaśniewski Gen. Bryg.)

Legitymacja Ligi Morskiej i Kolonialnej, 1938 r.



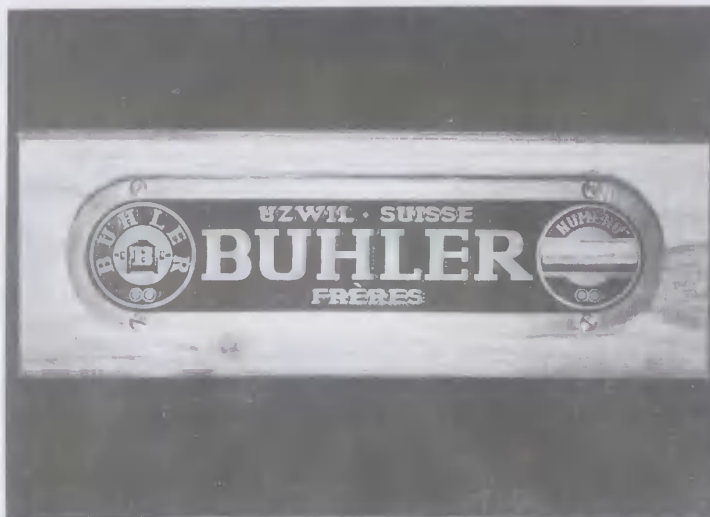
Medal pamiątkowy XV-lecia odzyskania morza,
wydany przez Ligę Morską i Kolonialną, 1935 r., rewers

DOM SPEDYCYJNY „RAWA”

wł. Władysław i Teodor Szmańda
MIĘDZYNARODOWA EKSPEDYCJA

III. p. m. 8.

Tablica informacyjna: Dom Spedycyjny „Rawa”, lata trzydzieste



Tabliczka znamionowa z elewatora zbożowego w porcie gdyńskim, 1937 r.



Fragment zastawy stołowej używanej na transatlantykach firmy
Gdynia-Ameryka-Linie Żeglugowe, koniec lat trzydziestych

ogarnięcia tych skomplikowanych zagadnień niezbędne stało się powołanie w 1930 r. zarządu komisarycznego. Zakończył się tym samym okres funkcjonowania odrębnych i niezależnych od siebie organów administracji: rządowej w postaci starostwa grodzkiego oraz samorządu miejskiego - magistratu i Rady Miejskiej. Odtąd skupione zostały w jednym ręku kompetencje tych organów wraz z uprawnieniami przewodniczącego Rady Miejskiej. Proces zmian ustrojowych w Gdyni zasygnalizowany jest w ekspozycji przez rozporządzenia oraz dokumenty, m.in. dowody osobiste, poświadczenia zameldowania. Pokazane liczne fotografie, dokumenty oraz pamiątki organizacji, stowarzyszeń i klubów świadczą o bogactwie form życia miasta.

Gdynia zajmowała w gospodarce polskiej okresu międzywojennego miejsce szczególne. W krótkim czasie zdołano zbudować nowoczesny port morski i przekształcić istniejącą przy nim wioskę w dynamicznie rozwijające się miasto. Powstał w ten sposób zespół miejsko-portowy, ściśle współpracujący z gospodarką kraju. Osiągnięcia tego nie umniejszały problemy i trudności związane z budową.

Koniec lat trzydziestych był okresem, w którym praktycznie zakończono budowę portu. Gdynia stała się ośrodkiem o cechach wielkomiejskich, z nowoczesnym centrum, rozległym obszarem administracyjnym, który stopniowo w sposób planowy zaczęto zabudowywać.

Ten wyraźnie ukierunkowany rozwój został gwałtownie przerwany przez wybuch II wojny światowej.

Ekspozycja stara się przedstawić główne problemy budowy Gdyni-portu i miasta, zobrazować jego rozwój w szczytowych latach trzydziestych. Cofając się w przeszłość, sygnalnie zaznajamia z wcześniejszą historią wsi i osad wchodzących obecnie w skład miasta. Zwracamy uwagę osób zwiedzających naszą wystawę na charakterystyczne, wynikające z nadmorskiego położenia, cechy tych miejscowości. Pokazujemy zajęcia ludności, która żyła z uprawy ziemi, ale też i z rybołówstwa; akcentujemy, że i w tych odległych czasach poczucie związku z morzem i jego uprawa nie były obce mieszkańcom i władcom tej ziemi.

Być może w przyszłej, obszerniejszej już swej siedzibie Muzeum będzie miało możliwość szerszego potraktowania tematu i rozbudowania go o dalsze ważne wątki, przedstawienia losów portu i miasta w okresie II wojny światowej, ich odbudowy w zmienionej rzeczywistości powojennej.



Zegar kominkowy ofiarowany M. Bergerowi, dyrektorowi Banku Gospodarstwa Krajowego przez Związek Oficerów Rezerwy RP, 1935 r.

Druk i oprawa:
INTERGRAF Sopot



Sopot,
Al. Niepodległości 649 C
tel. (058) 51 10 75

