

Na początku było marzenie...

Historia Gdyni w pigułce

Odzyskanie przez Polskę w 1918 roku niepodległości, upragnionej po blisko 150 latach zaborów, nie przyniosło jej od razu długo wyczekiwanego dostępu do morza. Zaślubiny Polski z morzem odbyły się dopiero 10 lutego 1920 roku, po ratyfikacji Traktatu Wersalskiego. Na jego mocy przyznano Polsce skrawek wybrzeża. Bez portu.

Niecałe 3 miesiące po uroczystościach zaślubinach Polski z morzem w Pucku, rozpoczęły się poszukiwania najdogodniejszego miejsca pod budowę portu



wojennego. W tym celu wiceadmirał **Kazimierz Porębski** – ówczesny dyrektor Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, oddelegował na Pomorze inż. **Tadeusza Wende**. Okazał się on jedną z kluczowych postaci w historii Gdyni. Już w czerwcu 1920 roku **Tadeusz Wenda** złożył sprawozdanie z przeprowadzonej lustracji Wybrzeża. Pisał w nim tak: „(...) najdogodniejszym miejscem do budowy portu wojennego (jak również w razie potrzeby handlowego) jest Gdynia, a właściwie nizina między Gdynią a Oksywą, położoną w odległości 16 km od Nowego Portu w Gdańsku”.

Zanim jednak Sejm uchwalił ustawę o budowie portu, nad zatoczk

ę u podnóża Kamiennej Góry i klifu w Orłowie przybywali na



wczasny letnicy. Był wśród nich jeden z największych ówczesnych pisarzy polskich – **Stefan Żeromski**. W 1921 roku bacznie przyglądał się trwającym już robotom przy budowie tymczasowego portu wojennego i schroniska dla rybaków. W pracach tych które zainspirowały go do napisania książki „Wiatr od morza” dostrzegł początek nowej epoki, wielką szansę tego miejsca. W książce przedstawił jeszcze nieistniejący, ale, jak się niebawem okazało, zaskakująco wierny rzeczywistemu obraz portu i miasta.

W 1921 roku polskie władze przeprowadziły w Gdyni pierwszy spis powszechny. Wynikało z

niego, że Gdynię zamieszkuje 1268 mieszkańców. Pięć lat później, kiedy miejscowość uzyskała prawa miejskie, było ich już 12 tys. Krótko przed wybuchem II wojny światowej Gdynię zamieszkiwało 127 tys. osób.

23 września 1922 roku Sejm



uchwalił ustawę „o budowie portu

przy Gdyni na Pomorzu jako portu użyteczności publicznej”. Narodowa inwestycja, jaką była ostatecznie budowa portu w Gdyni, spłaciła się już przed II wojną światową, spełniając zarazem rolę katalizatora społecznej energii i patriotyzmu. Dzięki Gdyni Polacy uwierzyli, że stać ich na realizację najambitniejszych marzeń i wyzwań XX wieku.

10 lutego 1926 roku Gdynia uzyskała prawa miejskie, rozporządzeniem Rady Ministrów: „(...) o zezwoleniu gminie wiejskiej Gdynia w powiecie wejherowskim w województwie pomorskim na przyjęcie ustroju według pruskiej ordynacji miejskiej dla sześciu wschodnich prowincyj z dnia 30 maja 1853 r.”.

Człowiekiem, który inżynierskiej myśli **Tadeusza Wendy** i literackiej wizji **Stefana**



Żeromskiego nadał polityczny wymiar i rangę narodowej inwestycji, był **Eugeniusz Kwiatkowski**. Z zawodu inżynier chemik, z pasji – polityk. Od chwili objęcia przez niego stanowiska Ministra Przemysłu i Handlu w 1926 roku (a także wówczas, gdy pełnił funkcje wicepremiera w ostatnim rządzie II Rzeczypospolitej, przed wybuchem II wojny światowej) sprawa budowy portu w Gdyni nabrała tempa. Był on bowiem wielkim propagatorem morskiej polityki państwa w oparciu o nowoczesny port. To dzięki jego orędownictwu Sejm przyznawał stosowne fundusze na rozwój portu i miasta, które dla przedwojennego pokolenia Polaków było prawdziwą

Ziemią Obiecaną. W okresie, kiedy **Kwiatkowski** był Ministrem Przemysłu i Handlu, wartość robót inwestycyjnych w porcie gdyńskim wynosiła 88 mln złotych.

Eugeniusz Kwiatkowski był politykiem obdarzonym talentem publicystycznym, który wykorzystywał m.in. do popularyzowania spraw Gdyni. Zarażał swoją pasją i żarliwością. Wzruszał i poruszał bezinteresownością, patriotyzmem. Obok **Tadeusza Wendy** i wiceadmirała **Porębskiego** uważany jest za ojca Gdyni, jej twórcę i budowniczego. Gdynianie nadali mu w 1928 roku honorowe obywatelstwo swego miasta.

Z kolei firma braci **Roberta i Franciszka Wilke**, założona w 1931 roku, to esencja gdyńskiej przedsiębiorczości i dynamizmu. Zaczęli od rybackiego kutra, którym w sezonie letnim – zamiast łowić ryby – zabierali na przejażdżki turystów. To, co stanowiło margines ich zajęć, z czasem przerodziło się w specjalność firmy o nazwie „Robert Wilke – Motorówki Pasażerskie”. Bracia szybko wyczuli potencjał, sprzedali kuter, zaciągnęli pożyczki i zlecili w gdyńskiej stoczni budowę drewnianej motorówki, która otrzymała nazwę „Delfin”. A potem przybył jeszcze „Rekin”, „Bajka” i „Gryf” oraz siostrzane „Jaś” i „Małgosia”.



W ciągu jednego sezonu, trwającego od połowy czerwca do połowy września, bracia **Wilke** przewieźli ponad 200 tysięcy spragnionych morskich wrażeń turystów. Wycieczki po porcie, przejażdżki do Orłowa, Sopotu, Gdańska, Jastarni i Helu stanowiły główną atrakcję przybywających do Gdyni letników. Firma prosperowała do wybuchu II wojny światowej, kiedy to bujny rozwój Gdyni został dramatycznie zahamowany.

Wojna i powojenny rozkwit

Miasto nie ucierpiało w wyniku bombardowań, zwłaszcza w porównaniu z Warszawą czy Gdańskiem, ale kompletnemu zniszczeniu uległ port i stocznia. Największą stratą Gdyni byli jednak ludzie. Większość polskich mieszkańców została przez Niemców wysiedlona lub trafiła do obozów koncentracyjnych. Wielu poległo na frontach.

Do wyzwolonego w marcu 1945 roku miasta szybko zaczęły wracać niedobitki rodowitych gdynian. Przybywali, szukając miejsca na swoje nowe domy, warszawiacy, lwowiacy, wilnianie, którzy w wyniku wojny stracili wszystko. Jak przed laty, Gdynia znowu była ziemią obiecaną, a czas powojenny – czasem pionierskim.

Zanim stocznia stała się znowu stocznia, świadczyła najrozmaitsze usługi. W ówczesnym portfelu zleceń znalazło się na przykład wykonanie trybika do patefonu, rury do piecyka – kozy czy naprawy samochodów. W miarę jak postępowały prace przy uruchamianiu dźwigów i doków, stocznia podejmowała się ambitniejszych zadań. A gdy we wrześniu 1945 roku zaczęły wracać z wojennej tułaczki polskie statki handlowe i okręty wojenne, także otrzymane przez Polskę w ramach reparacji wojennych statki niemieckie oraz angielskie i amerykańskie z demobilu – Gdynia stała się największą bazą remontową polskiej floty. W 1951 roku miało miejsce pierwsze wodowanie wybudowanego w stoczni statku o nazwie „Melitopol”.



Ponowny rozkwit przemysłu oraz fakt, że Gdynia stała się magnesem dla tysięcy pracowników klasy robotniczej sprawił, że miasta nie omijały historyczne zawieruchy. Część z nich swój początek miała bowiem w środowiskach robotniczych. Udziałem powojennego pokolenia był dramat krwawych wydarzeń Grudnia 1970 roku, kiedy to gdyńscy stoczniowcy, tak jak stoczniowcy Gdańska, zbuntowali się w imieniu całego narodu przeciw władzy ludowej. Było to najtragiczniejsze wydarzenie w czasie pacyfikacji robotniczych protestów na Wybrzeżu

dokonanej przez władze komunistyczne. W jej wyniku zginęło 45 osób, a 1165 odniosło rany. Gdynia ich pamięta. Są w Gdyni dwa poświęcone ofiarom Grudnia '70 monumenty. Były też radosne dni buntu i nadziei w sierpniu 1980 roku, kiedy rodziła się Solidarność.

Gdynia nowoczesnym oknem na świat

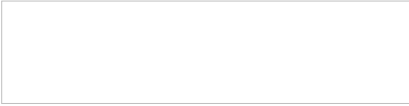
27 maja 1990 roku odbyły się w mieście pierwsze wolne wybory do samorządu terytorialnego w Polsce. Gdynianie postawili na **Franciszkę Cegielską**. Dwukrotnie – w maju



1990 r. i w czerwcu 1994 r. – została radną i prezydentem Gdyni. Gdynianie darzyli ją szacunkiem za mądrość, uczciwość, pracowitość, odwagę i szczerość, ale też – co już nie takie oczywiste wobec polityka – serdecznymi uczuciami i zaufaniem, którymi zwykle otacza się przyjaciół czy rodzinę. Bo też i Franciszka kochała Gdynię i gdynian – z pasją, żarliwie, ponad wszystko... Pokochała nasze miasto i ono odwzajemniło się jej miłością: pod jej rządami rozkwitło. My byliśmy dumni, że Gdynia ma takiego Prezydenta, a ona, że jest Prezydentem Gdyni. W lutym 2000 r. Rada Miasta Gdyni przyznała jej najwyższe odznaczenie „Medal imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego” – za wybitne zasługi dla miasta.

W 1998 na urząd prezydenta Gdyni radni miasta powołali **Wojciecha Szczurka**. W pierwszych bezpośrednich wyborach samorządowych na to stanowisko w 2002 roku zdobył on 62 208 głosów (77,26%), wygrywając w pierwszej turze. W kolejnych wyborach w 2006, 2010 i 2014 roku reelekcję również uzyskiwał w pierwszej turze.

Od lat 90. XX w. w Gdyni rozwija się sektor finansowy i oddawane są do użytku biurowce firm

działających w różnych branżach.  Od 2001 funkcjonuje Pomorski Park Naukowo-Technologiczny. Po rozbudowie zakończonej w 2013 roku stał się największym pod względem powierzchni kompleksem laboratoryjno-badawczym w Polsce. Obecnie powierzchnia całkowita PPNT wynosi 76 000 mkw., i jest sześciokrotnie większa niż przed rozbudową. Z kolei 18 listopada 2015 roku został otwarty Park Konstruktorów. Ten nowy obiekt na terenie byłej Stoczni Gdynia oferuje przestrzeń dla kreatorów, projektantów i inżynierów, w której mogą rozwijać zaawansowane projekty technologiczne „od koncepcji do produktu”. Park Konstruktorów powstał dzięki współpracy dwóch pomorskich instytucji – Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego Gdynia oraz Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

W Gdyni znajduje się drugi pod względem przeładunków port morski w Polsce. Jego specjalizacją są przeładunki kontenerów. Mimo tego uchodzi on za najbardziej wszechstronny z portów na polskim wybrzeżu. Jest również głównym portem pasażerskim Trójmiasta. W 2016

roku do gdyńskiego portu najczęściej zawijały statki z drobnicą – stanowiły one ok. 58,7% wszystkich przeładunków. Pozostałe to: zboże (20,9%), węgiel i koks (7,6%), ropa i przetwory naftowe (6,8%) oraz drewno (0,4%).

Kulturalna mapa Gdyni

Ale miasto, choć wyrosło na gruncie gospodarki morskiej, przemysłu i przedsiębiorczości, nie kończy się na tym. Gdynia to również tętniące życiem centrum kulturalne. Oferta wydarzeń artystycznych jest tu bardzo szeroka.



Zapraszają teatry: Miejski im. W. Gombrowicza i Muzyczny im. D. Baduszkowej, a także mniej znane Teatr Gdynia Główna i Centrum Kultury. Latem grę aktorów można podziwiać w pięknych okolicznościach przyrody – na Scenie Letniej w Orłowie, gdzie prezentują się artyści Teatru Miejskiego i Centrum Kultury.

Muzeum Miasta Gdyni, które działa w mieście od 1 stycznia 1983 roku, prawie ćwierć wieku później wprowadziło się do swojej nowej siedziby. Jej otwarcie nastąpiło 16 listopada 2007 roku, a adres Zawiszy Czarnego 1 zna każdy gdynianin. Bliski sąsiad – Muzeum Marynarki Wojennej, do swojej siedziby przy ul. Zawiszy Czarnego 1B wprowadziło się 28 listopada 2012 roku. Warto wspomnieć, że placówka ma bardzo bogate zbiory, gromadzone od chwili powołania do życia, czyli 28 czerwca 1953 roku. Najmłodsze w tej wystawienniczej rodzinie jest Muzeum Emigracji Gdynia, mieszczące się w zaadaptowanym i odrestaurowanym na ten cel modernistycznym budynku dawnego Dworca Morskiego. Pierwsi goście odwiedzili muzeum 16 maja 2015 roku. Adres Polska 1 słynny jest w odległych zakątkach świata, bo przecież z tego właśnie miejsca – nie tylko Polacy – wyruszali w świat w poszukiwaniu lepszego życia na emigracji.

Nie można też zapomnieć o ogromnym znaczeniu, jakie w Gdyni odgrywa kino. W końcu, jak głosi znane powiedzenie: „Gdynia kocha film, film kocha Gdynię”. Na kulturalnej mapie miasta



bardzo ważną rolę odgrywa Gdynińskie Centrum Filmowe. Niemal od dnia jego otwarcia – 13 września 2015 roku – stało się dla gdynian i przyjezdnych miejscem chętnie odwiedzanym, umożliwiającym dostęp do edukacji, kultury i rozrywki związanej z wartościowym kinem. Oprócz pełnienia swojej podstawowej funkcji, czyli siedziby Gdyńskiej Szkoły Filmowej, można w nim oglądać najlepsze filmy z Polski i świata, brać udział w dyskusjach z twórcami czy warsztatach filmowych. To również tam odbywa się jedno z ważniejszych w mieście wydarzeń kulturalnych – Festiwal Filmowy w Gdyni. Miasto jest jego gospodarzem od 1987 roku. Inne istotne wydarzenia na miejskiej mapie kulturalnej to: festiwal muzyczny Open'er, Festiwal Polskich Sztuk Współczesnych R@port, Festiwal Gdynia Classica Nova czy Nagroda Literacka Gdynia i towarzyszące jej Literaturomanie.



Obecnie Gdynia liczy ponad 250 tys. mieszkańców, jest nowoczesnym ośrodkiem gospodarki morskiej, handlu międzynarodowego, nauki i szkolnictwa wyższego, kultury i turystyki. Jest chętnie przytaczanym przykładem miasta sukcesu, miasta ludzi przedsiębiorczych, aktywnych i odważnych. Dzięki swemu położeniu geopolitycznemu aspiruje do roli ośrodka międzynarodowych spotkań i wymiany handlowej. To ambitna kontynuacja niegdyśjszych marzeń Eugeniusza Kwiatkowskiego. Za swój dynamiczny rozwój, nowatorskie rozwiązania i odwagę w realizowaniu ambitnych celów Gdynia otrzymała wiele prestiżowych nagród.

Gdynia jest miastem niezwykłym, zbudowanym z marzenia – o morzu, o wolnym dostępie do świata, o dobrobycie.

Autorzy: Barbara Betlejewska, Joanna Grajter, Małgorzata Omachel Kwidzińska

Opublikowano:	27.08.2006 00:00
Autor:	Małgorzata Aleksiak
Zaktualizowano:	22.03.2017 09:06
Zmodyfikował:	Dorota Nelke

Źródło: <http://gdynia.pl/o-gdyni/historia,3572/na-poczatku-bylo-marzenie-br-historia-gdyni-w-pigulce,365280>