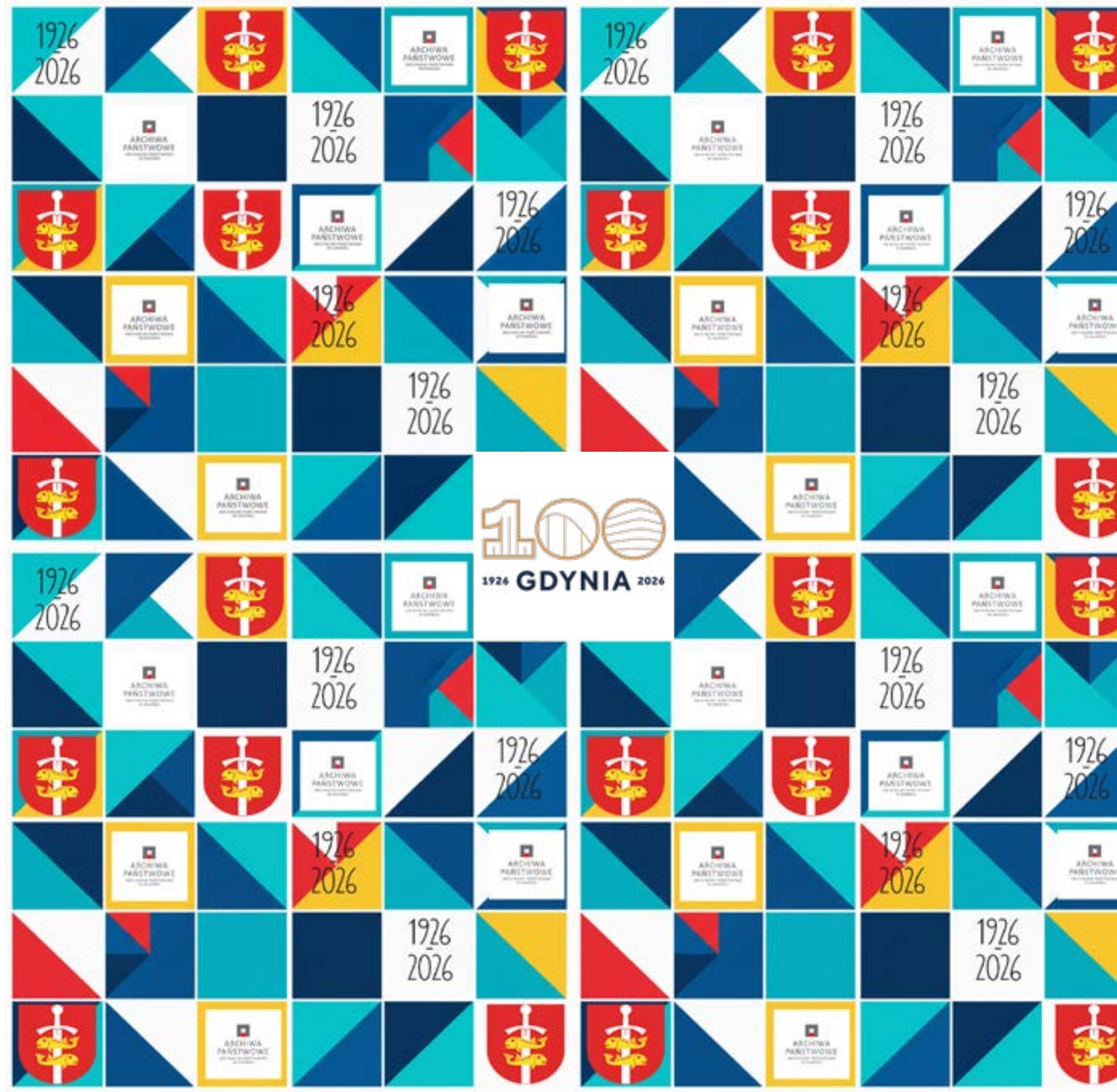
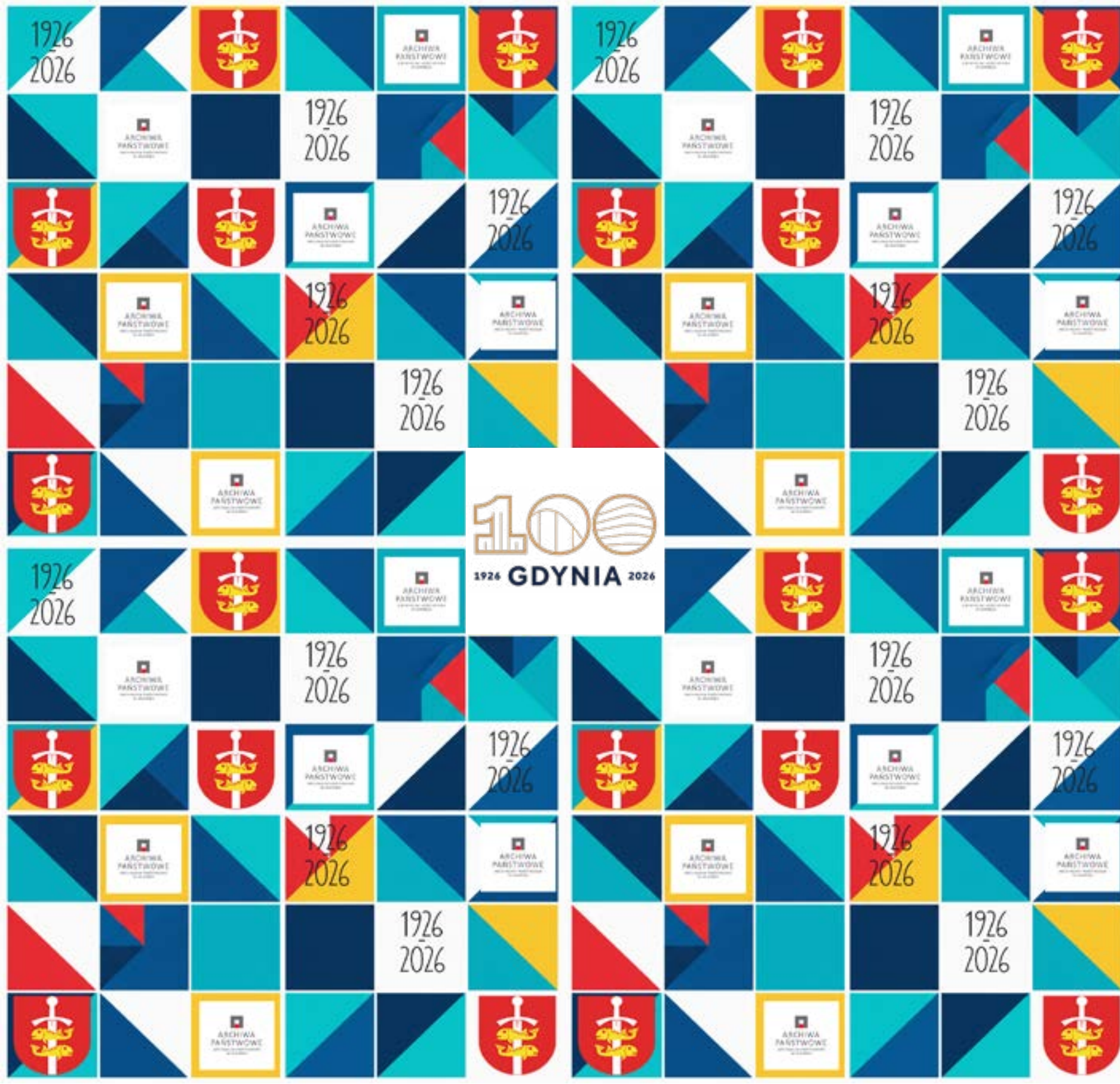




**STULECIE GDYNI W ZASOBIE  
ARCHIWUM PAŃSTWOWEGO  
W GDAŃSKU**





**STULECIE  
GDYNI W ZASOBIE  
ARCHIWUM PAŃSTWOWEGO  
W GDAŃSKU**

*Redakcja: Andrzej Regliński*

*Wybór materiałów, wstęp i opisy: Jarosław Drozd, Andrzej Regliński*

*Skład: Paweł Tarełko*

*Skany fotografii: Bogna Garczewska, Paweł Tarełko*

*Okładka:  
Skrzyżowanie alei Marszałka Piłsudskiego (wcześniej aleja Kasyna) z ulicą Świętojańską  
w latach 30-tych XX wieku.  
Widok na nabrzeże i Kapitanat Portu w latach 30-tych XX wieku (sygn. 93/3/860\_47).*

*Archiwum Państwowe w Gdańsku  
ul. Wałowa 5  
80-858 Gdańsk  
www.gdansk.ap.gov.pl*

*Druk:*

*Wydawnictwo  
bernardinum*

*Copyright by Archiwum Państwowe w Gdańsku  
ISBN: 978-83-950600-7-6*



*Spis treści*

*Wstęp*

- 1. Zanim Gdynia stała się miastem*
- 2. Modernizm z widokiem na morze*
- 3. Gdynia w czasach Gotenhafen*
- 4. Miasto portowe w PRL*
- 5. Odzyskane marzenia. Gdynia w III RP*



---

W 2026 roku Gdynia obchodzi swoje wyjątkowe, setne urodziny. To niezwykła okazja, by spojrzeć wstecz na historię miasta, które z niewielkiej wioski rybackiej w ciągu kilku dekad stało się symbolem nowoczesności, odwagi i morskich aspiracji Polski. Publikacja poświęcona 100-leciu Gdyni to nie tylko opowieść o przeszłości, ale także refleksja nad jej współczesnością i przyszłością.

Historia Gdyni zaczynała się od marzenia – marzenia o własnym porcie, o dostępie do morza i o niezależności gospodarczej młodej II Rzeczypospolitej. W 1926 roku Gdynia otrzymała prawa miejskie, a już wkrótce zaczęła się dynamicznie rozwijać. Powstawały nowoczesne nabrzeża, biurowce, osiedla, szkoły i instytucje kultury. Gdynia stała się „miastem z morza i marzeń” – miejscem, gdzie rodził się nowy polski modernizm i gdzie każdy mógł znaleźć przestrzeń dla swoich ambicji.

Z okazji 100-lecia uzyskania praw miejskich w Państwa ręce przekazujemy kolejne, po publikacji albumu „Gdynia z żelaza, z betonu – 100 fotografii Gdyni na 100-lecie niepodległości”, wydawnictwo Archiwum Państwowego poświęcone Gdyni. Publikacja ma na celu przypomnienie najważniejszych momentów z historii Gdyni, ukazanie bogactwa przechowywanych w Archiwum Państwowym źródeł archiwalnych oraz zwrócenie uwagi na znaczenie pamięci i dziedzictwa w budowaniu tożsamości lokalnej. To również zaproszenie do refleksji nad przemianami, jakie przyniosło sto lat miejskich dziejów – od pierwszych dni budowy portu po współczesność, w której Gdynia pozostaje symbolem nowoczesności, odwagi i otwartości na świat.

Jubileusz stulecia to czas świętowania, dumy i wdzięczności wobec tych, którzy budowali to miasto przez pokolenia. Niniejszą publikacją Archiwum Państwowe w Gdańsku pragnie się przyłączyć do wspólnego świętowania tej wyjątkowej rocznicy, oddając hołd twórcom miasta oraz wszystkim mieszkańcom, którzy przez lata współtworzyli jego niepowtarzalny charakter.

Małgorzata Janusz

Dyrektor  
Archiwum Państwowego w Gdańsku

---

## Wstęp

Stulecie miasta Gdyni to nie tylko jubileuszowa data w kalendarzu, lecz przede wszystkim opowieść o bezprecedensowej woli tworzenia, marzeniu o Polsce otwartej na szeroki świat. To historia fenomenu, który w ciągu zaledwie dekady przekształcił nadmorską wieś w tętniącą życiem metropolię, symbolizującą dynamiczny oddech odrodzonego państwa polskiego.

A gdzie należałoby szukać najwierniejszego świadectwa tej epopei, jeśli nie w murach Archiwum Państwowego w Gdańsku i jego gdyńskiego Oddziału, które strzegą archiwalnego serca Gdyni? To właśnie tutaj, w tysiącach jednostek archiwalnych: akt, map, afiszy i fotografii, zapisana została autentyczna kronika narodzin i rozkwitu miasta. Zasób archiwalny przypomina nam port, w którym już na zawsze cumować będą statki i okręty pamięci. Przeglądając tysiące dokumentów, dotykamy samych fundamentów Gdyni. Każda fotografia, czy kartka w poszycie to cegła wznosząca gmach tej niezwyklej historii. Nasze dokumenty nie tylko uwierztelniają budowę morskiej potęgę Polski, ale obrazują rozwój miasta i portu w Gdyni.

Jednak archiwum państwowe to nie tylko oficjalna narracja o wielkich inwestycjach. To także skarbnica opowieści o ludziach – inżynierach, robotnikach, urzędnikach i przedsiębiorcach, którzy przybywali z całej Polski do Gdyni, aby budować w niej swoje nowe życie. W kartach meldunkowych, aktach notarialnych, urzędowych i sądowych odnajdujemy ich nadzieje, zmagania i dumę z tworzenia czegoś wyjątkowego. Te dokumenty pozwalają nam usłyszeć gwar budowy miasta i portu, poczuć zapach mokrego betonu i słonej nadmorskiej bryzy, a przede wszystkim zrozumieć ludzki wymiar tego wielkiego fascynującego projektu.

Fotografie z epoki utrwaliły modernistyczną architekturę Gdyni w jej pierwotnym blasku, pokazując miasto jako żywy organizm, pełen energii i optymizmu. Niniejszy album jest zaproszeniem do podróży w czasie, możliwej dzięki starannie przechowanym skarbowi Archiwum Państwowego w Gdańsku i jego Oddziału w Gdyni. To hołd złożony wizjonerom, takim jak: Antoni Abraham, Eugeniusz Kwiatkowski, Tadeusz Wenda, Franciszek Sokół, czy Franciszka Cegielska, ale i tysiącom bezimiennych budowniczych i mieszkańców Gdyni, których praca i pasja na zawsze wpisały się w historię miasta-jubilata.

---

Nie jest to nasza pierwsza przygoda z dziejami Gdyni, w 2018 r. wydaliśmy album „Gdynia z żelaza, z betonu – 100 fotografii Gdyni na 100-lecie niepodległości”, w którym przedstawiliśmy najciekawsze zdjęcia z naszego zasobu. Z tego powodu nie chcieliśmy teraz powtarzać żadnej z publikowanej już wtedy fotografii, ale z drugiej strony naszą intencją było pokazanie najciekawszych archiwaliów z zasobu APG. A ponieważ żyjemy w czasach kultury obrazkowej, znajdziemy tutaj, oprócz zdjęć, także mapy i plany oraz plakaty i afisze, ale bardzo mało dokumentów pisanych. Wykorzystaliśmy materiały przechowywane zarówno w Oddziale w Gdyni - akta Urzędu Morskiego (sygn. 3), Prezydium MRN w Gdyni (sygn. 22), ze zbioru fotografii miasta i portu w Gdyni (sygn. 90), Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni (sygn. 130), Nadburmistrza Miasta Gdyni (sygn. 650), Komisariatu Rządu (sygn. 682), zbioru map i planów (sygn. 683), jak i w APG – z kolekcji fotografii Mariana Dobrzykowskiego (sygn. 1579), Janusza Uklejewskiego (sygn. 3385), Marka Zarzeckiego (sygn. 3127) czy Wydawnictwa Morskiego (sygn. 2417), skorzystaliśmy też z trzech fotografii ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego. Chcieliśmy pokazać najważniejsze i najciekawsze obiekty, miejsca, wydarzenia czy ludzi, związanych z Gdynią, musimy jednak zaznaczyć, że byliśmy trochę ograniczeni naszymi zbiorami, archiwa państwowe przejmują bowiem akta pod 25 latami, a często ten okres jest dłuższy, stąd też stosunkowo mało tutaj materiałów odzwierciedlających ostatnie lata (po 1990 r.).

Otwierając tę książkę, poznamy nie tylko przeszłość, ale także odkryjemy kod genetyczny Gdyni – jej odwagę, nowoczesność i niezłomną wiarę w siłę ludzkich marzeń. Bo historia Gdyni, zapisana w archiwalnych dokumentach, jest dowodem na to, że najtrwalsze budowle wznosi się z idei.

1

# ***Zanim Gdynia stała się miastem***

## 1. Dokument Jana Kazimierza

1650, sygn. 93/681/151

Potwierdzenie przez króla Jana Kazimierza w 1650 r. przywileju na młyn w Kolibkach to doskonały przykład ciągłości prawa w burzliwych czasach. Wszystko zaczęło się w 1633 r., gdy Jan Hein, dziedzic dóbr i jednocześnie dzierżawca królewskiej młyny, ustanowił to prawo, działając jako lokalny pan. Już dwa lata później król Władysław IV nadał temu lokalnemu aktowi rangę prawa państwowego, co znacznie wzmocniło pozycję właściciela młyna i chroniło jego inwestycję. Gdy jego następca, Jan Kazimierz, ponownie zatwierdził ten sam dokument w dobie Powstania Chmielnickiego, wysłał jasny sygnał: władza królewska dba o stabilność gospodarczą i szanuje ustanowione wcześniej porządki. Ten wieloetapowy proces pokazuje, jak strategicznym i cennym obiektem był młyn, którego status prawny musiał być zabezpieczony przez trzy różne instancje. Każdy kolejny królewski podpis był jak dodatkowa tarcza chroniąca to gospodarcze serce regionu przed chaosem wojny i bezprawiem.

Władysław IV był monarchą, który jak mało który polski władca rozumiał znaczenie morza, marząc o uczynieniu z Rzeczypospolitej bałtyckiej potęgą. Z jego inicjatywy powstała pierwsza stała polska flota wojenna, a dla jej obrony wzniesiono nowoczesne forty u ujścia Wisły.



## 2. Gdynia, mapa katastralna

1824, sygn. 93/683/1

Pruskie mapy terenów rolnych z początku XIX wieku stanowiły podstawę pierwszego nowoczesnego katastru, czyli szczegółowego spisu gruntów, który klasyfikował każdą działkę pod względem jej wartości i rodzaju upraw. W ten sposób państwo zyskiwało nie tylko efektywne narzędzie do sprawiedliwego poboru podatków, ale również fundament do przeprowadzenia uwłaszczenia chłopów i ścisłej kontroli nad najważniejszym zasobem kraju – ziemią.

Miasto Gdynia, które otrzymało prawa miejskie 10 lutego 1926 roku, nie powstało na pustym terenie, lecz narodziło się z połączenia kilku historycznych osad kaszubskich o wielowiekowej metryce. Rdzeniem tego nowego organizmu miejskiego była oczywiście sama wieś Gdynia, osada rybacka, której nazwa po raz pierwszy pojawiła się w źródłach pisanych już w XIII wieku.



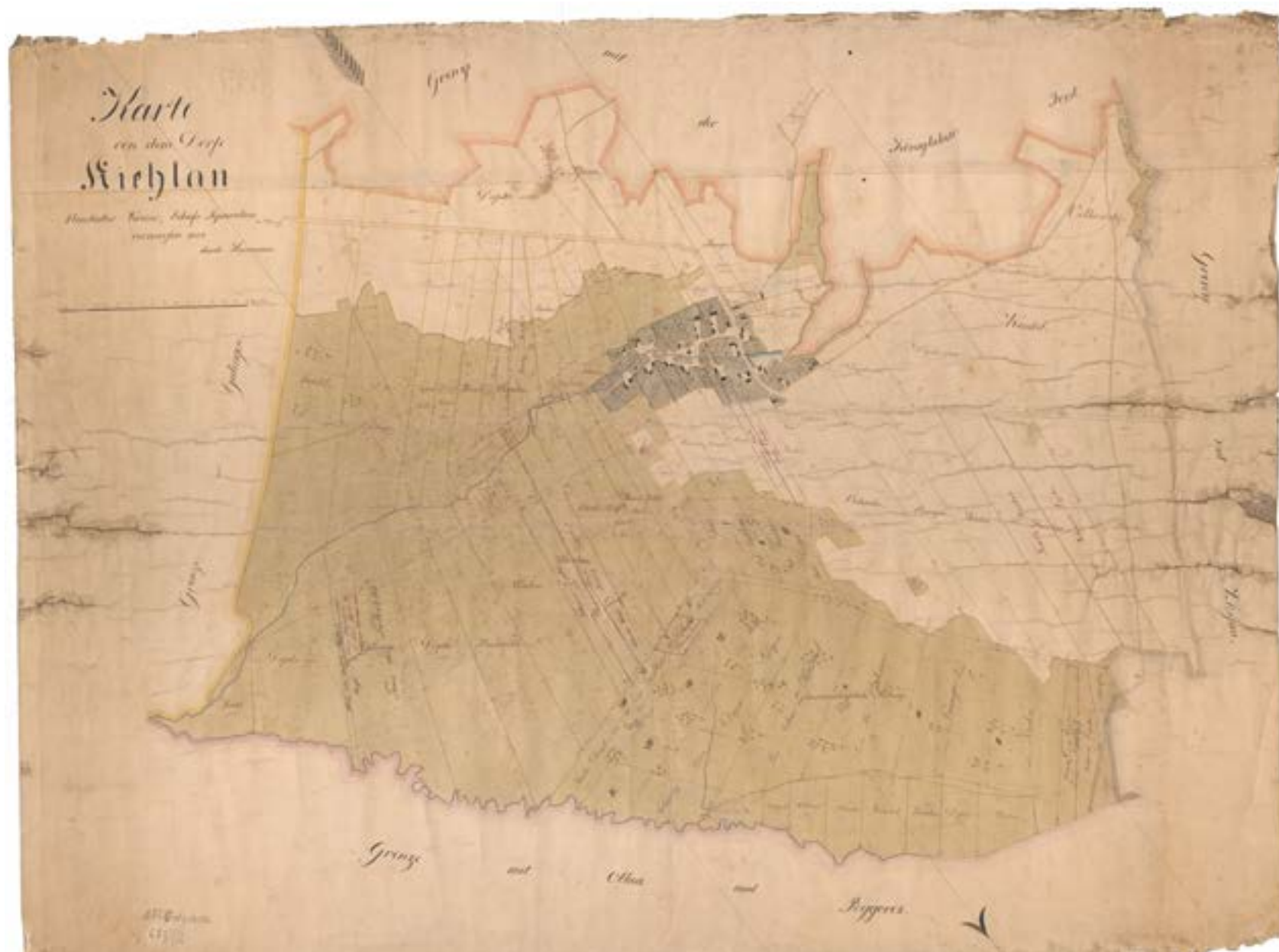
## 3. Obłuże (Oblusch), mapa katastralna

1836, sygn. 93/683/5

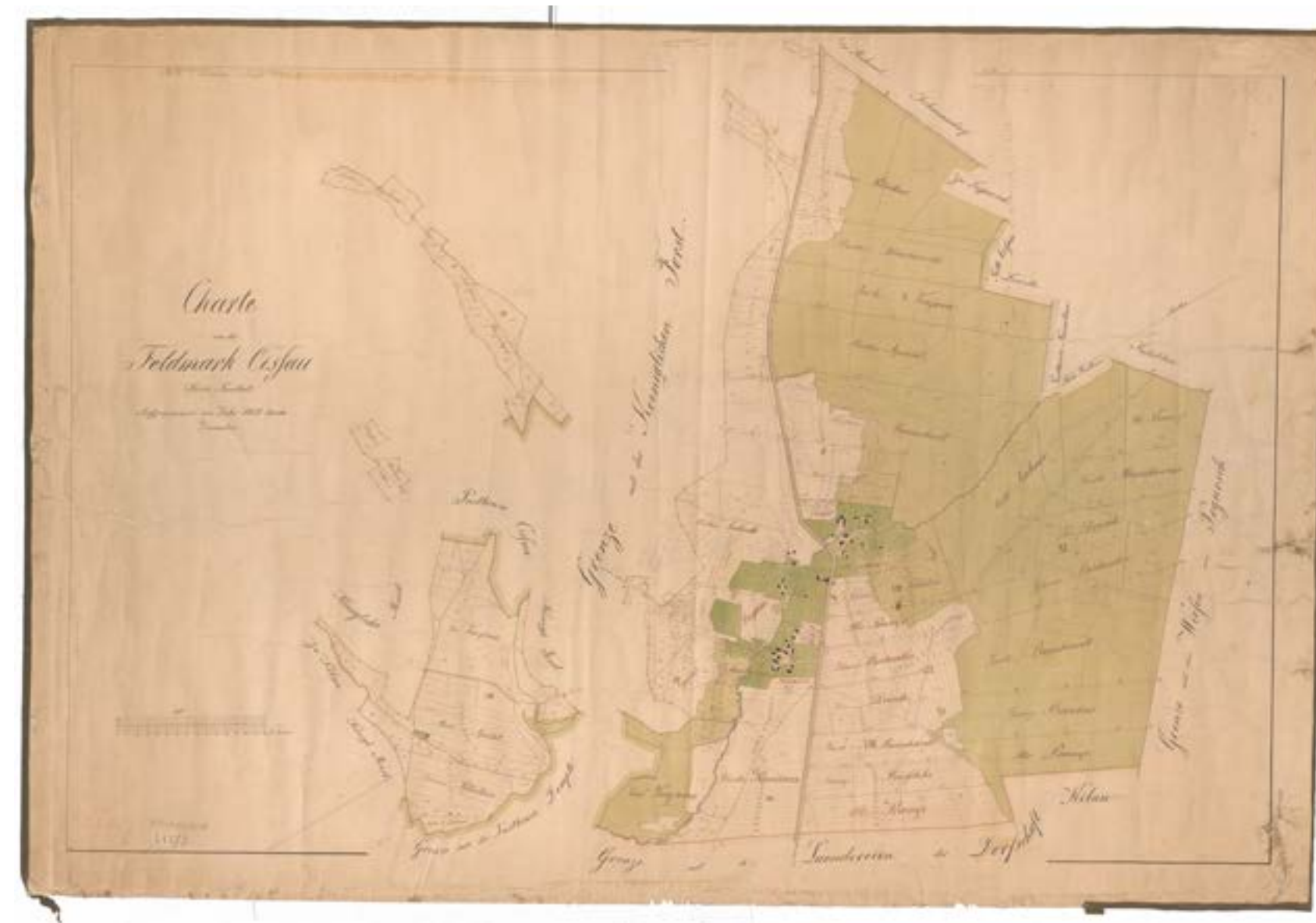
Do kluczowych komponentów, które włączono w granice nowo powstającego miasta, należały dwie duże i samodzielne gminy wiejskie: Oksywie oraz Chylonia. Oksywie, osada o korzeniach sięgających nawet XII wieku, przez stulecia pełniło funkcję centrum lokalnego życia religijnego jako siedziba najstarszej parafii w regionie. Z kolei Chylonia, rozległa wieś o typowo rolniczym charakterze, wniosła do tworzącej się aglomeracji cenne zaplecze lądowe, niezbędne dla przyszłej rozbudowy portu i dzielnic mieszkaniowych. Wraz z tymi głównymi ośrodkami w skład Gdyni weszły także mniejsze, przynależące do nich wcześniej wsie i osady, takie jak Obłuże, Pogórze oraz Cisowa. Decyzja o budowie portu wojennego i handlowego w latach 20. XX wieku stała się historycznym impulsem, który zapoczątkował ich niezwykle dynamiczną transformację. Wraz z gwałtownym rozwojem miasta i napływem ludności, te historyczne wsie były sukcesywnie włączane w granice administracyjne Gdyni, tracąc swój pierwotny, wiejski charakter. W ten sposób z mozaiki starych, rolniczo-rybackich wspólnot, na mocy jednej decyzji administracyjnej, powstał fundament pod budowę jednego z najnowocześniejszych miast II Rzeczypospolitej.



4. Chylonia (Kiehlau), mapa katastralna  
1824, sygn. 93/683/2



5. Cisowa (Cissau), mapa katastralna  
1834, sygn. 93/683/3



## 6. Wieś Gdynia

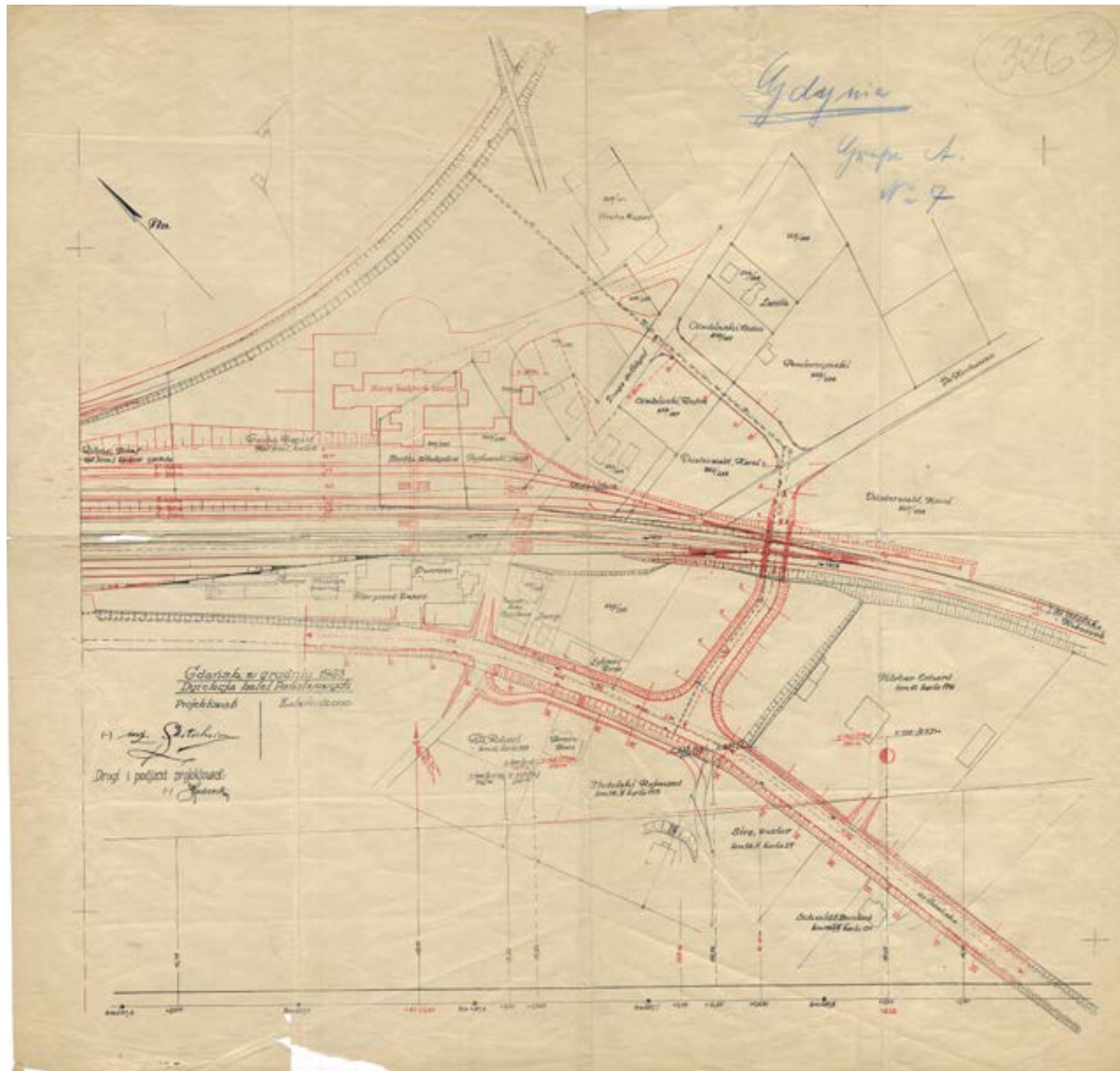
1925, NAC, sygn. 3/1/1061\_228775

U progu XX wieku Gdynia była skromną, kaszubską osadą rybacką, której rytm życia od stuleci niezmiennie wyznaczało morze. Krajobraz wioski tworzyły parterowe, kryte strzechą chaty, rozrzucone wzdłuż piaszczystych dróg wiodących ku plaży. Gospodarka osady opierała się na dwóch filarach: rybołówstwie oraz uprawie mało urodzajnej, nadmorskiej ziemi. Pierwsze symptomy zmian pojawiły się na przełomie XIX i XX wieku, gdy Gdynia zaczęła zyskiwać na popularności jako letnisko. Zaowocowało to powstaniem m.in. domu kuracyjnego oraz kilku pensjonatów, goszczących głównie polskich letników. Mimo tych nowości, osada wciąż pozostawała peryferyjnym, sennym zakątkiem, którego kameralny charakter w żaden sposób nie zapowiadał nadchodzących zmian. Historyczny przełom nastąpił wraz z odzyskaniem przez Polskę niepodległości. Strategiczna konieczność posiadania własnego „okna na świat” – niezależnego portu morskiego – doprowadziła do podjęcia jednej z najśmielszych decyzji w dziejach II Rzeczypospolitej. Wybór lokalizacji padł właśnie na Gdynię. Prace, które ruszyły w 1921 r. i w ciągu zaledwie kilkunastu lat, w bezprecedensowym tempie, przeobraziły jałowe, piaszczyste wybrzeże w jeden z najnowocześniejszych portów bałtyckich. Ta monumentalna inwestycja, zrealizowana z ogromnym narodowym entuzjazmem, stała się fundamentem gospodarki morskiej kraju oraz symbolem modernizacji, dynamizmu i suwerenności odrodzonego państwa.



## 7. Budowa przyszłego portu

1926, sygn. 10/1155/296



## 8. Plan linii kolejowej w Gdyni

1923, sygn. 10/1081/5689



## 9. Dworzec kolejowy w Gdyni

1923, NAC, sygn. 3/1/3622\_209071

Budowę nowego dworca kolejowego, konieczną w związku z rozwojem portu, rozpoczęto uroczystie w 1923 r. wmurowaniem kamienia węgielnego przez prezydenta Stanisława Wojciechowskiego. Zaprojektowany przez Romualda Millera budynek, wzniesiony w narodowym stylu nawiązującym do polskiego dworku, miał symbolizować aspiracje odrodzonego państwa. Gmach, wybudowany w ciągu trzech lat wyłącznie przez polskie firmy z krajowych materiałów, został uroczystie otwarty w lipcu 1926 r. Mimo początkowo mieszanych recenzji w prasie, pełnił funkcję reprezentacyjnej bramy do miasta, oferując podróżnym kasy, poczekalnie oraz restaurację. Stanowiący ważny symbol dynamicznego rozwoju Gdyni dworzec został zniszczony podczas walk w 1945 r., a w latach 50. XX wieku na jego miejscu wzniesiono obecny budynek.

**2**

***Modernizm z widokiem  
na morze***



### 10. Przystań rybacka

*sygn. 93/3/863\_185*

Budowa portu w Gdyni była jedną z największych i najbardziej dynamicznych inwestycji odrodzonej Polski. W miejscu wioski rybackiej w zaledwie kilka lat powstał gigantyczny plac budowy, gdzie przy użyciu najnowocześniejszych technik hydrotechnicznych morze dosłownie ustępowało lądowi. Dzięki wizjonerskiej determinacji inż. Tadeusza Wendy i ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego prace postępowały w bezprecedensowym tempie, stając się symbolem narodowej mobilizacji. Z morza i piasku wyłaniały się kolejne baseny portowe, mola i falochrony, a równolegle wokół nich rośło nowoczesne, modernistyczne miasto. Ta niezwykła dynamika sprawiła, że Gdynia w ciągu dekady przeobraziła się w jeden z najnowocześniejszych portów na Bałtyku, będąc dowodem nżynieryjnego geniuszu i gospodarczej siły II RP.



### 11. Port w budowie

*sygn. 93/3/863\_197*

### 12. Prace przy budowie portu

*sygn. 93/3/862\_898*

Za budową portu w Gdyni stał ogromny, zbiorowy wysiłek, łączący elitę inżynierską z tytaniczną pracą tysięcy robotników przybyłych z całej Polski w poszukiwaniu pracy. Obok siły ludzkich mięśni, kluczową, choć często pomijaną, rolę odgrywały setki koni, stanowiące główną siłę pociągową na gigantycznym placu budowy. W ten sposób unikalny sojusz myśli technicznej inżynierów, determinacji robotników i zwierzęcej siły, wsparty siłą polityczną Eugeniusza Kwiatkowskiego, pozwolił w rekordowym tempie wznieść symbol polskiej nowoczesności.





### 13. Józef Piłsudski z wizytą w Helu

1928, sygn. 93/3/860\_602

Józef Piłsudski był niekwestionowanym architektem i ojcem założycielem II Rzeczypospolitej, którego działania nadały kształt odrodzonemu państwu. Jego kluczowa rola jako Naczelnego Wodza w zwycięskiej wojnie polsko-bolszewickiej obroniła suwerenność Polski, a także zdefiniowała jej wschodnie granice. W pierwszych, burzliwych latach, jako Naczelnik Państwa, był spoiwem scalającym naród i nadzorował tworzenie instytucji państwowych. Rozczarowany niestabilnością demokracji parlamentarnej, w 1926 r. wprowadził autorytarne rządy sanacji. Od tego momentu aż do śmierci osobiście kształtował strategiczne kierunki polityki zagranicznej i obronnej, stawiając ją jako fundament siły militarnej i suwerenności państwa. Wprowadzona przez niego polityka etatyzmu, czyli silnej interwencji państwowej, umożliwiła realizację strategicznych inwestycji, takich jak budowa portu w Gdyni czy Centralnego Okręgu Przemysłowego. Projekty te, inspirowane jego wizją mocarstwowej Polski, miały na celu uniezależnienie gospodarki i wzmocnienie potencjału obronnego kraju. W dniach 1-2 lipca 1928 r. po raz pierwszy gościł w Gdyni, będąc uczestnikiem uroczystości poświęcenia trzech statków pasażerskich Żegluga Polskiej („Wanda”, „Jadwiga” i „Hanka”). W towarzystwie ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego odbył też wycieczkę po budującym się porcie oraz zwiedził Hel.



### 14. Pamiątkowe zdjęcie na statku

1928, sygn. 93/3/860\_603

Budowa portu w Gdyni, będąca największą inwestycją II Rzeczypospolitej, od samego początku przyciągała liczne grupy odwiedzających. Oprócz oficjalnych delegacji rządowych i zagranicznych, na dynamicznie rozwijający się plac budowy przybywali dziennikarze, artyści, a także zorganizowane wycieczki. Wizyty te pełniły zarówno funkcję inspekcyjną, jak i promocyjną, dokumentując postępy prac i budując wizerunek Gdyni jako symbolu nowoczesności. Odwiedzający mogli na własne oczy obserwować imponującą skalę przedsięwzięcia, od wznoszenia falochronów po montaż nowoczesnych urządzeń przetadunkowych.



### 15. Józef Piłsudski

sygn. 93/3/860\_604

**16. Widok na Dworzec Morski**

*sygn. 93/3/863\_707*

Wzniesiony w latach 30. XX wieku Dworzec Morski w Gdyni stanowił symboliczne i funkcjonalne serce polskiego ruchu pasażerskiego, będąc architektoniczną wizytówką morskich ambicji II Rzeczypospolitej. To właśnie tutaj koncentrowała się obsługa polskiego ruchu emigracyjnego, a dla dziesiątek tysięcy ludzi budynek ten był ostatnim przystankiem na ojczystej ziemi przed wyruszeniem w podróż za ocean, głównie do Stanów Zjednoczonych i Ameryki Południowej. Ten nowoczesny obiekt, zaprojektowany z myślą o sprawnym przepływie ludzi, mieścił w sobie nie tylko reprezentacyjne hale pasażerskie, ale również urzędy celne, biura linii żeglugowych oraz pomieszczenia sanitarne, gdzie przechodzono obowiązkowe kontrole. Jednocześnie dworzec był miejscem odpraw luksusowych transatlantyków, takich jak MS „Batory” i MS „Piłsudski”, stając się polską bramą do świata nie tylko dla emigrantów, ale również dla podróżujących w celach turystycznych i biznesowych. W ten sposób Dworzec Morski pełnił podwójną rolę: był zarówno pragmatycznym centrum logistycznym masowej emigracji, jak i prestiżowym oknem wystawowym, demonstrującym światu sukces i nowoczesność odrodzonego państwa polskiego.



**17. Budowa latarni u wejścia do portu**

*sygn. 93/3/860\_66*



**19. Prace przeładunkowe**

*sygn. 10/2417/11213*



1930, sygn. 93/682/30 s. 1

| Nr<br>listu                                                                                                                                                                      | Nazwisko<br>(z kolumny w osobnej kolumnie) | Imię | Zawód | Data<br>urodzenia | Dokładny adres<br>zamieszkania | Data<br>zameldowa-<br>nia<br>w Gdyni | Ochota<br>kierunku<br>głosowa-<br>nia | Uwagi |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------|-------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|-------|
| <p style="text-align: center;">Lista</p> <p style="text-align: center;">Kandydatów obywateli miasta Gdyni<br/>uprawnionych do głosowania przy<br/>wyborach do Rady Miejskiej</p> |                                            |      |       |                   |                                |                                      |                                       |       |

1929, sygn. 93/682/31 s. 1-2.

W II Rzeczypospolitej honorowe obywatelstwo stanowiło najwyższą formę wyróżnienia przyznaną przez samorządy, będąc symbolicznym aktem włączenia zasłużonej postaci do panteonu chwały miasta i narodu. Wyróżnienie to najczęściej trafiało do kluczowych mężów stanu, jak np. Józef Piłsudski, Ignacy Mościcki, czy Eugeniusz Kwiatkowski, dowódców wojskowych oraz twórców kultury, a sam akt nadania stał się manifestacją politycznych sympatii i patriotycznych wartości danej rady miejskiej. W ten sposób kształtowano kanon bohaterów, utrwalając w społecznej świadomości wzorce osobowe kluczowe dla tożsamości państwa polskiego.

| №.<br>listy | Nazwisko<br>(z pełnym nazwiskiem i nazwiskiem matki) | Imię     | Zawód      | Data<br>urodzenia | Dotychczasowa<br>miejscowość | Data<br>zamieszkania<br>w Gdyni | Ostatni<br>karty<br>główny |
|-------------|------------------------------------------------------|----------|------------|-------------------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| 1           | Prof. Rodziński                                      | Ignacy   | Prof. P.P. |                   |                              |                                 |                            |
| 2           | Polakowski                                           | Józef    | Handlowiec |                   |                              |                                 |                            |
| 3           | Wiśniewski                                           | Engelmar | Prof. P.P. |                   |                              |                                 |                            |

Niniejsze listy wyborów - pobrałem  
 z urzędu, p. Główny zarząd 3-ty  
 marzec.

Gdynia, dnia 14. 3. 1934

PRZEDSIĘDZĄCY

24.

J. J. J.

Karol J. J. J.

## 22. Karta meldunkowa Tadeusza Wendy

sygn. 93/682/2410 k. 1124

Inżynier Tadeusz Wenda jest powszechnie uznawany za ojca gdyńskiego portu. To on wskazał optymalną lokalizację i stworzył pierwszy, wizjonerski projekt przyszłego portu. Jako główny projektant i naczelnny inżynier, przez niemal dwie dekady nadzorował realizację tej strategicznej inwestycji. Dzięki jego wizji i konsekwencji powstał od podstaw jeden z najnowocześniejszych portów Europy, który zapewnił II Rzeczypospolitej suwerenność gospodarczą i dostęp do morskich szlaków handlowych.

[illegible]

## 24. Ignacy Mościcki w Gdyni

sygn. 93/3/862\_63

Wizyty prezydenta RP Ignacego Mościckiego w Gdyni były starannie zaplanowanymi wydarzeniami o znaczeniu propagandowym, podkreślającymi strategiczną rolę miasta i portu jako morskiej bramy odrodzonej Polski. Jego obecność uświetniała najważniejsze uroczystości państwowe, od otwarcia Dworca Morskiego po obchody Święta Morza, które przyciągały do miasta tłumy i były szeroko relacjonowane w prasie. Każdy jego pobyt przekształcał miasto w centrum życia politycznego i towarzyskiego, co symbolizowało nierozzerwalny związek władz państwowych z ich największym gospodarczym i cywilizacyjnym sukcesem. Częsta obecność głowy państwa budowała prestiż Gdyni w oczach Polaków i świata oraz utrzymywała jej mit jako żywego pomnika nowoczesności i potęgi II Rzeczypospolitej.



## 25. Eugeniusz Kwiatkowski w Gdyni

sygn. 93/3/862\_19

Eugeniusz Kwiatkowski, jako minister przemysłu i handlu, był główną siłą napędową, która przekształciła budowę portu w Gdyni z lokalnej inwestycji w priorytetowy projekt państwowy o ogromnym rozmachu. Zapewnił inwestycji stabilne finansowanie z budżetu państwa oraz stworzył sprzyjające ramy prawne. Jego determinacja i menadżerski talent sprawiły, że Gdynia w ciągu dekady stała się jednym z najnowocześniejszych portów na Bałtyku, a dynamiczny rozwój miasta i portu stał się namacalnym symbolem sukcesu gospodarczego II RP.

## 23. Z akt Komisarza Generalnego RP w Gdańsku

sygn. 10/259/1521, s. 1



## 26. Urząd Morski

1928, sygn. 10/1155/301

W okresie międzywojennym Urząd Morski w Gdyni stanowił kluczowy ośrodek państwowej administracji morskiej, będąc instytucjonalnym kręgosłupem dla całego polskiego wybrzeża. Nadzorował strategiczną budowę portu gdyńskiego, a jednocześnie odpowiadał za całokształt spraw technicznych, od prac hydrograficznych i wytyczania torów wodnych po utrzymanie oznakowania nawigacyjnego na Bałtyku. Jego monumentalny gmach był symbolem obecności i autorytetu państwa polskiego na morzu. Gmach Urzędu Morskiego w Gdyni, zaprojektowany przez Adama Ballenstedta, stanowi jeden z najbardziej reprezentacyjnych i ikonicznych przykładów modernizmu okresu II RP. Jego architektura doskonale wpisuje się w nurt tzw. modernizmu monumentalnego, który łączył nowoczesną prostotę formy z dążeniem do klasycznego porządku i symetrii, co miało podkreślać powagę państwowej instytucji. Potężną bryłę budynku wyróżnia rytmiczny, wertykalny podział fasady oraz okładzina ze szlachetnego piaskowca, nadająca całości elegancki i prestiżowy charakter. Koncepcja architektoniczna miała na celu wizualne wyrażenie siły, stabilności i znaczenia odrodzonego państwa polskiego na morzu. W rezultacie gmach stał się nie tylko funkcjonalną siedzibą administracji, ale również potężnym symbolem cywilizacyjnego sukcesu Gdyni jako polskiego „okna na świat”.



## 27. ORP „Burza” w doku, Stocznia Gdyńska

sygn. 93/3/863\_186

## 28. ORP „Wicher”

sygn. 10/2417/12134

Odrodzona po odzyskaniu niepodległości Marynarka Wojenna II Rzeczypospolitej była formacją budowaną niemal od podstaw, a jej sercem i główną bazą stała się Gdynia. Choć nieliczna w porównaniu z potęgami morskimi, polska flota składała się z nowoczesnych i starannie dobranych jednostek, w tym budzących podziw niszczycieli, takich jak ORP „Wicher”, oraz zaawansowanych technologicznie okrętów podwodnych, z legendarnym ORP „Orzeł” na czele. Jej strategicznym zadaniem była nie tyle otwarta konfrontacja z potencjalnym wrogiem, co realizacja doktryny „floty w pogotowiu” – czyli obrona wybrzeża, zabezpieczenie kluczowych szlaków handlowych i sama demonstracja suwerenności na Bałtyku. To właśnie w Gdyni, głównie w porcie wojennym na Oksywiu, koncentrowało się zaplecze logistyczne, stoczniove i szkoleniowe, kształtując elitarne kadry oficerów i marynarzy. Marynarka Wojenna była nierozdzielnie zrośnięta z tożsamością miasta, a jej biało-czerwona bandera, widoczna na redzie portu, stała się wszechobecnym symbolem narodowej dumy i sukcesu projektu Gdynia. Ta nowoczesna siła, mimo swej skali, odegrała w obronie Wybrzeża w 1939 roku symboliczną i heroiczną rolę, udowadniając sens inwestycji w polską obecność na morzu.



## 29. Widok na dok pływający

sygn. 93/3/863\_491

Stocznia w Gdyni była logicznym i niezbędnym dopełnieniem morskiej strategii II RP. Początkowo jej działalność koncentrowała się na remontach i budowie mniejszych jednostek, zapewniając kluczowe zaplecze techniczne dla rosnącej polskiej floty handlowej i rybackiej. Prawdziwym przełomem i dowodem osiągnięcia technologicznej dojrzałości stało się w 1938 r. zwodowanie SS „Olza” – pierwszego pełnomorskiego statku zbudowanego od podstaw w Polsce. Inwestycja ta uniezależniała kraj od zagranicznych stoczní, tworzyła miejsca pracy i budowała krajowy potencjał w strategicznej gałęzi przemysłu ciężkiego

## 30. Magazyny „Pantarei”

sygn. 93/3/860\_308

Dynamiczny rozwój gdyńskiego portu w II RP stworzył idealne warunki dla powstania przedsiębiorstw. Na czoło wysuwały się takie potęgi jak „Żegluga Polska”, realizująca misję narodowego armatora, czy „Polskarob”, dominujący w kluczowym sektorze przeładunków. Obok tych gigantów prężnie działały dziesiątki wyspecjalizowanych firm spedycyjnych, jak np. spółka „Pantarei”, odgrywająca istotną rolę w organizacji międzynarodowego transportu i obsłudze celnej.





### 33. Budowa ulicy Jana z Kolna

*sygn. 93/681/123*

Dynamika i tempo budowy Gdyni były zjawiskami bezprecedensowymi w skali Europy, stanowiąc podręcznikowy przykład kreacji miasta od podstaw. W rytm wznoszenia kolejnych nabrzeży portowych następowała prawdziwa eksplozja demograficzna, napędzana przez tysiące ludzi z całej Polski, którzy przybywali do Gdyni w poszukiwaniu pracy i lepszego życia.

Ten gwałtowny rozwój nie był jednak chaotyczny – miasto rosło jako spójny, nowoczesny organizm urbanistyczny. W zdumiewającym tempie puste dotąd tereny wypełniały się funkcjonalnymi kamienicami, willami i gmachami publicznymi, co przyniosło Gdyni sławę „polskiej Ameryki”. W rezultacie, w ciągu zaledwie kilkunastu lat na nadmorskich piaskach wyrosła ponad stutysięczna, tętniąca życiem metropolia, będąca żywym pomnikiem dynamizmu i cywilizacyjnego sukcesu II RP.



### 31. Budowa miasta

*sygn. 93/3/863\_333*

### 32. Widok ulicy Chrzanowskiego

*sygn. 93/3/862\_169*

### 34. Widok z Urzędu Morskiego

*sygn. 3/860/247*

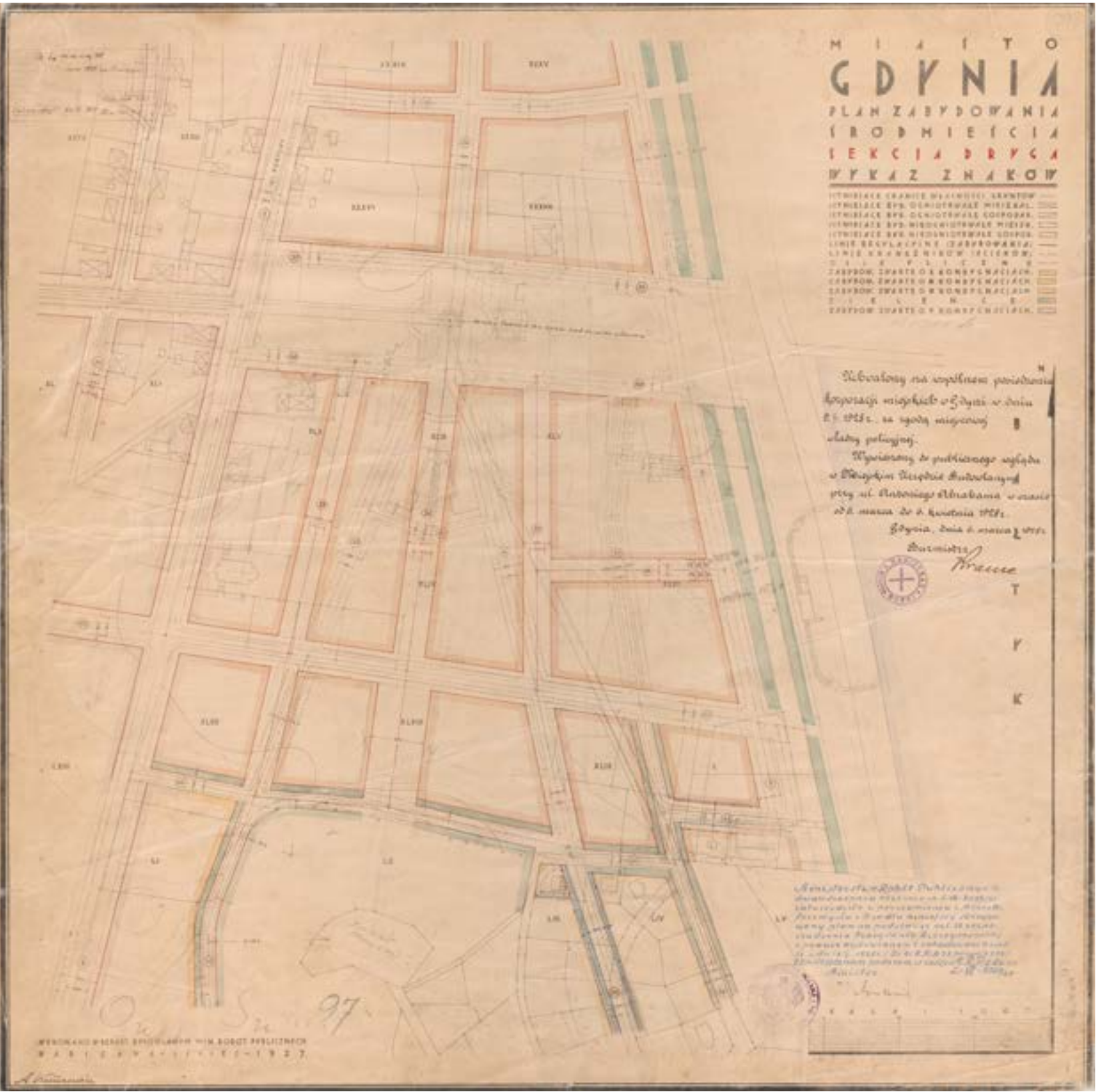


**35. Gdynia Śródmieście, miejscowy plan zabudowania przestrzennego, wyk. Adam Kuncewicz**

1927, sygn. 93/683/1992

Gdynia została zaprojektowana od podstaw jako spójny i ultranowoczesny organizm miejski, którego układ miał być racjonalny i funkcjonalny. Kluczowym założeniem było stworzenie czytelnego połączenia między dynamicznie rozwijającym się portem a nowym centrum. Całość oparto na ideach modernizmu, gdzie priorytetem stały się dostęp do słońca i przestrzeni, co znajdowało odzwierciedlenie w szerokich arteriach i rezygnacji z ciasnej zabudowy. W ten sposób urbanistyka Gdyni stała się nie tylko pragmatyczną odpowiedzią na potrzeby rosnącej metropolii, ale również świadomym aktem kreowania wizerunku patrzącego w przyszłość państwa. Istotą gdyńskiego modernizmu jest unikalny na skalę światową zespół urbanistyczny, który stał się architektonicznym ucieleśnieniem marzeń o „Polsce morskiej” oraz symbolem nowoczesności państwa. Styl ten cechują: funkcjonalizm, proste, geometryczne bryły oraz rezygnacja z ornamentu na rzecz gry światła i wysokiej jakości materiałów. Fenomen Gdyni polega na twórczym włączeniu do modernistycznej estetyki motywów marynistycznych – zaokrąglonych narożników, okrągłych okien (bulajów) czy balkonów stylizowanych na pokłady statków. To właśnie ta spójność stylistyczna całych kwartałów oraz dominacja jasnych elewacji sprawiły, że miasto zyskało miano „białego miasta z morza i marzeń”.

Niepowtarzalność planów urbanistycznych Gdyni w czasach II RP polegała na tym, że było to jedno z nielicznych w Europie miast tej skali budowane niemal od zera według jednej, spójnej koncepcji. Kluczową rolę w tym procesie odegrał inżynier Adam Kuncewicz, współautor planu z 1926 roku i późniejszy kierownik miejskiego urzędu budowlanego. Jego wizja zakładała racjonalny podział na strefy funkcjonalne – portową, przemysłową, reprezentacyjne śródmieście oraz nowocześnie zaprojektowane dzielnice mieszkalne – co stanowiło wzorcowe zastosowanie najnowszych idei urbanistycznych epoki. Centralnym elementem kompozycji stała się reprezentacyjna oś, łącząca dworzec kolejowy z morzem poprzez ulicę 10 Lutego i Skwer Kościuszki, symbolicznie spinając Polskę z Bałtykiem. Koncepcja Kuncewicza z niezwykłą starannością integrowała tkankę miejską z naturalnym otoczeniem – morzem i zalesionymi wzgórzami – tworząc modelowy przykład kompleksowego, modernistycznego projektu, gdzie funkcja, estetyka i symbolika narodowa tworzyły nierozdzielalną całość.



# Konkurs.

Magistrat miasta Gdyni ogłasza niniejszem konkurs na sporządzenie projektu **herbu miasta Gdyni**. Osoby, które zamierzają przystąpić do konkursu, zechcą swe projekty podwójnie okopertowane nadesłać do Magistratu w Gdyni w terminie do dnia 28. lutego 1927 r. Na zewnętrznej kopercie należy podać motto i adres autora, zaś na wewnętrznej tylko motto. Za trzy najlepsze projekty wyznacza się następujące nagrody:

|      |                     |       |
|------|---------------------|-------|
| I.   | nagroda 300 złotych |       |
| II.  | " 200 "             |       |
| III. | " 100 "             | d4210 |

(—) Krause.  
Burmistrz.



## 36. Herb Gdyni

sygn. 93/681/123

Specyfika herbów miast polskich polega na ich różnorodności symbolicznej, czerpiącej z wielu źródeł. Często przedstawiają one postacie świętych patronów, elementy architektury obronnej lub nawiązują do lokalnych legend. W 1927 roku ogłoszono oficjalny konkurs na herb Gdyni, który nie przyniósł rozstrzygnięcia, gdyż żadna z nadesłanych prac nie została uznana za w pełni satysfakcjonującą. Obecny herb miasta zatwierdzono dopiero w 1979 r. Przedstawia on na czerwonej tarczy dwie złote ryby, przebite mieczem (po prawej). Ryby symbolizują morski i rybacki charakter Gdyni, nawiązując do jej korzeni, zaś miecz podkreśla bohaterską historię miasta.

**Powyżej projekty herbu Gdyni przesłane na konkurs w 1927 r.**





### 37. Kamienica Leona Mazalona

sygn. 93/681/123

Wzniesiona w latach 1936-1937 kamienica Leona Mazalona (który był także współprojektantem wraz ze Stefanem Kosińskim) i Antoniego Ogończyka-Blocha jest jedną z najbardziej oryginalnych kompozycji architektonicznych polskiego okresu międzywojennego. Jej twórcy, czerpiąc z ekspresjonistycznych wzorców szkoły amsterdamskiej, dokonali śmiałej reinterpretacji, zastępując charakterystyczną dla tego nurtu cegłę gładką, jasną fasadą odbijającą światło. Architektoniczną dynamikę budowli podkreślają pełne światłocienia „falujące” balkony południowej elewacji, wyrazista linia zwieńczona stylową „eską” oraz nowoczesny, przeszklony narożnik przeznaczony na ogrody zimowe.

### 38. Kamienica Orłowskich

sygn. 93/3/862/O\_775

Kamienica Orłowskich przy ul. Świętojańskiej 68 stanowi ikoniczny przykład gdyńskiego modernizmu z lat 30. XX wieku. Wyznaczyła nowe trendy w architekturze miasta, wprowadzając jako pierwsza charakterystyczny, zaokrąglony narożnik i przekraczając dopuszczalną wysokość zabudowy. Wzniesiona w 1936 r. od początku łączyła funkcję mieszkaldną z handlem, mieszcząc na parterze i piętrze luksusowy dom towarowy „Bon Marche”. Dzięki nowoczesnej konstrukcji żelbetowej i harmonijnemu połączeniu funkcji, budynek ten do dziś pozostaje trwałym symbolem innowacyjności i wielkomiejskich aspiracji Gdyni okresu międzywojennego.





### 39. Pensjonat „Albatros”

*sygn. 93/681/123*

Pensjonat „Albatros”, zaprojektowany w 1930 roku przez Stanisława Odyniec-Dobrowolskiego, reprezentuje nurt funkcjonalizmu i od strony ulicy Sienkiewicza 33 wyróżnia się charakterystyczną, uskokowo poprowadzoną fasadą o ostrych narożnikach. Jego unikalność polega jednak na zastosowaniu zupełnie odmiennej geometrii od strony ogrodu, gdzie ostre kąty zastąpiono symetrycznie ułożonymi, opływowymi fragmentami elewacji. Ta architektoniczna dwoistość sprawia, że geometryczna surowość frontu kontrastuje z tylną częścią budynku, której nietypowy układ nasuwa skojarzenia z bryłą małego, modernistycznego zameczku.



### 40. Kamienica Józefy Wieczorkowskiej przy ul. Świętojańskiej 78A

*1940, sygn. 93/90/36.*



#### 41. Skwer Kościuszki 16

sygn. 93/90/348

Monumentalne kamienice otaczające Skwer Kościuszki stanowią jeden z najbardziej reprezentacyjnych zespołów architektonicznych międzywojennej Gdyni, tworząc prestiżową bramę łączącą śródmieście z morzem. Projektowane głównie pod koniec lat 30. XX wieku, reprezentują dojrzałą formę polskiego modernizmu, w której skala i użycie szlachetnych materiałów, jak piaskowiec, miało manifestować siłę gospodarczą i morskie ambicje II Rzeczypospolitej. Budynki te, mieszczące siedziby armatorów, firm, banków i luksusowe apartamenty, uczyniły ze Skweru nie tylko urbanistyczne, ale także finansowe i symboliczne serce polskiego „okna na świat”.

#### 42. Kamienica Pręczkowskich

sygn. 93/90/345\_2

Kamienica Pręczkowskich, wznoszona etapami w latach 1930-1937 przy Skwerze Kościuszki 10-12, stanowi charakterystyczny element urbanistyczny Gdyni. Po II wojnie światowej budynek rozpoczął nowy rozdział w swojej historii, stając się najpierw Domem Marynarza Marynarki Wojennej z własnym teatrem, a następnie w 1952 roku został przejęty przez Skarb Państwa. Jego tożsamość kulturową na trwałe ukształtowało funkcjonujące w nim przez ponad 60 lat popularne kino – przedwojenna „Polonia”, przemianowana po wojnie na „Goplanę”.



#### 43. Kamienica Hundsdorffów

sygn. 93/90/408\_002

Zaprojektowana przez Mariana Maślińskiego i wzniesiona w latach 1932-1936 kamienica Heleny i Juliusza Hundsdorffów przy ul. Starowiejskiej 7 (róg Abrahama) jest modelowym przykładem wkomponowania nowoczesnej, funkcjonalistycznej architektury w historyczną tkankę najstarszej ulicy Gdyni. Jej dynamiczna, asymetryczna bryła z charakterystycznymi zaokrągleniami i rytmicznym układem balkonów doskonale oddaje ducha morskiego modernizmu, który definiował miasto w okresie międzywojennym.

#### 44. Willa „Szczęść Boże”, ul. Żołnierzy I Armii Wojska Polskiego 6

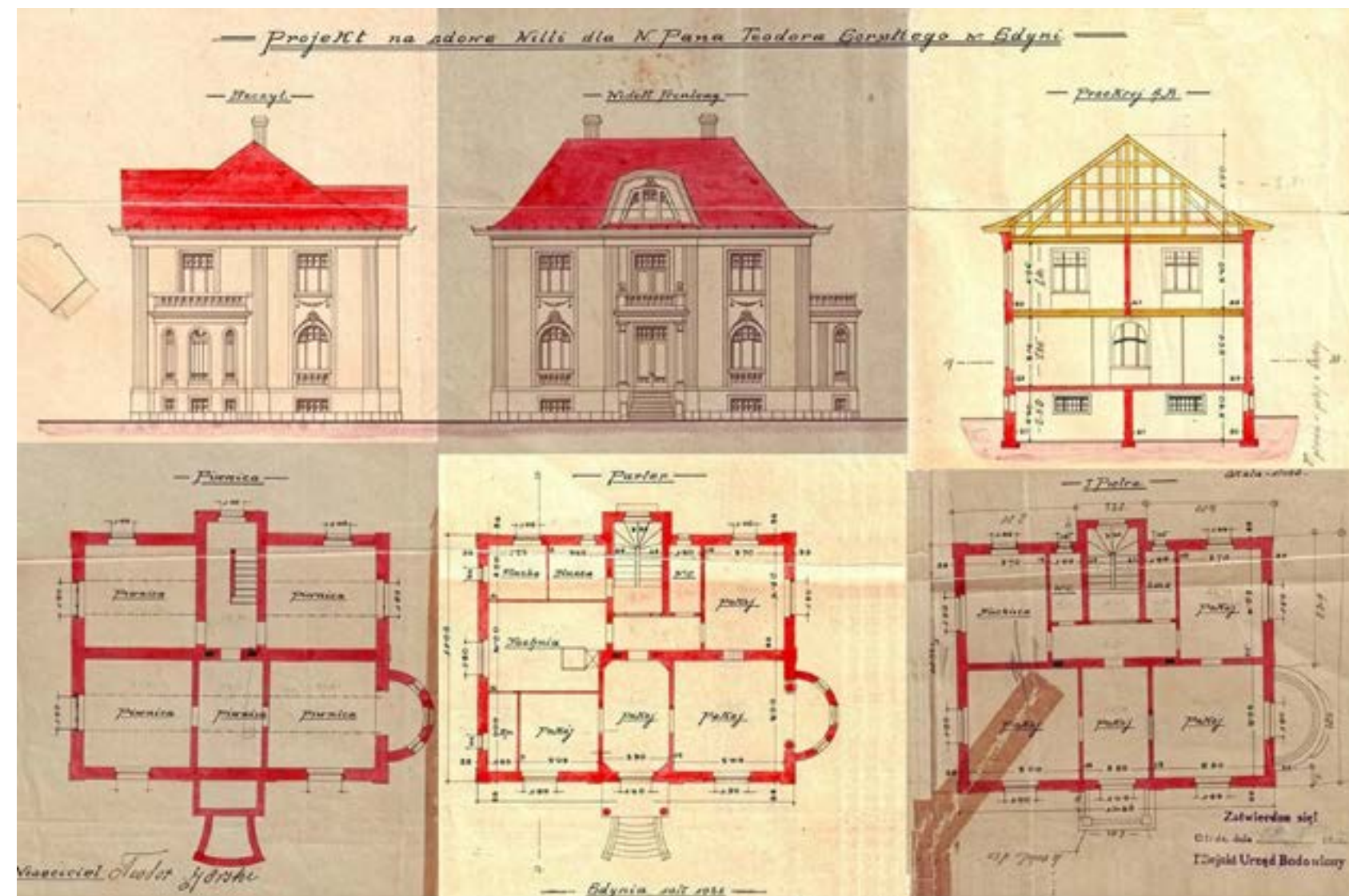
sygn. 93/90/159

W krajobrazie architektonicznym Gdyni, zdominowanym przez awangardowy modernizm, styl dworski stanowił nurt niszowy, ale wymowny ideowo. Był wyrazem patriotycznych dążeń do odnalezienia „stylu narodowego”, pozostając w kontrze do kosmopolitycznych trendów funkcjonalizmu. Miał odwoływać się do tradycji ziemiańskiej i dziedzictwa I RP. Realizacje w tym duchu charakteryzowały się klasyczną symetrią, zastosowaniem portyków kolumnowych oraz wysokich, łamanych dachów, które miały przywoływać na myśl szlacheckie siedziby. Najbardziej znanym przykładem tej tendencji jest willa „Szczęść Boże”, której konserwatywna forma i nazwa świadomie odcinały się od dynamicznej, morskiej estetyki miasta. Architektura ta prowadziła swoistą polemikę z dominującym nurtem „okrętowym” – podczas gdy modernizm spoglądał ku przyszłości i morzu, styl dworski odwoływał się do historycznej tożsamości i zakorzenienia w polskiej ziemi. Willa „Szczęść Boże”, wzniesiona w latach 1928-29 dla Teodora Górskiego, jest przykładem wczesnej architektury rezydencjonalnej miasta.



#### 45. Willa „Szczęść Boże” - dla Teodora Górskiego (architekt Wiktor Lorenz) – plany

1928, sygn. 93/682/2309





#### 46. Widok z Kamiennej Góry

sygn. 93/3/863\_355

Krajobraz Gdyni w okresie II RP był zjawiskiem unikatowym, zdominowanym przez kontrast między surowością nowo budowanego portu, modernistyczną tkanką miejską, polodowcowymi wzgórzami i wybrzeżem. Industrialny pejzaż nabrzeży i magazynów stanowił dynamiczne serce, od którego młode miasto czerpało swoją energię. Tuż obok jaśniały geometryczne bryły modernistycznych kamienic i willi, tworząc wizerunek „białego miasta” – symbolu porządku i nowoczesności. Miejski organizm nie niwelował natury, lecz harmonijnie wpisywał się w jej rzeźbę, wykorzystując malownicze położenie na wzgórzach morenowych i wzdłuż piaszczystej plaży. W rezultacie, krajobraz Gdyni był nieustannie w ruchu, stanowił żywy plac budowy, gdzie surowy beton portu spotykał się z elegancją modernizmu i dzikością przyrody.



#### 47. Przystań żeglugi przybrzeżnej

sygn. 10/2417/1120

#### 48. Nabrzeże - moło południowe

sygn. 93/3/863\_455

W II Rzeczypospolitej Gdynia, obok roli gospodarczego „okna na świat”, błyskawicznie ugruntowała swoją pozycję żeglarskiej stolicy Polski. To tutaj powstał nowoczesny basen żeglarski, swoje siedziby miały najważniejsze kluby, z Yacht Klubem Polski na czele. Prestiż nowoczesnego portu i prężnego środowiska żeglarskiego regularnie przyciągał do Gdyni krajowe i zagraniczne jachty oraz słynne żaglowce, które zawijały tu podczas międzynarodowych rejsów i regat. Te wizyty stanowiły nie tylko sportową atrakcję, ale przede wszystkim były symbolicznym potwierdzeniem międzynarodowego statusu miasta i obecności Polski w globalnej rodzinie państw morskich.

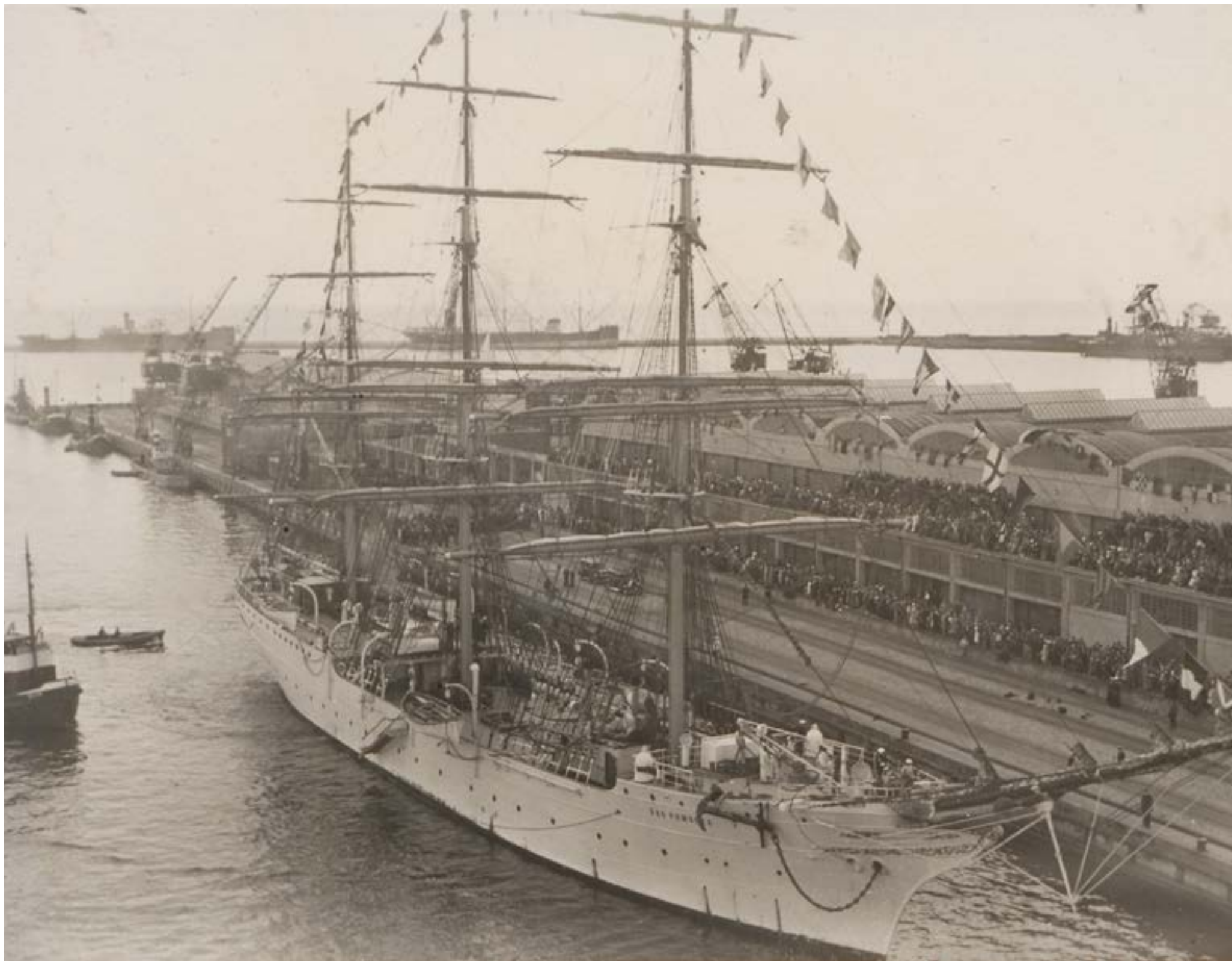


#### 49. W tle gmach „Żegluga Polskiej”

sygn. 93/3/863\_75

Żegluga Polska”, jako pierwsze państwowe przedsiębiorstwo armatorskie, stanowiła fundament morskiej suwerenności gospodarczej II RP, realizując kluczowe zadania w handlu zagranicznym. Jej siedziba mieściła się w funkcjonalnym gmachu przy Alei Waszyngtona 44, którego architektura, choć nie tak awangardowa jak w przypadku gdyńskich ikon modernizmu, podkreślała stabilność i państwowy charakter firmy. Budynek ten, usytuowany w strategicznym punkcie blisko portu, był centrum operacyjnym, z którego zarządzano polską flotą handlową. Jego rola i znaczenie wykraczały jednak daleko poza funkcje czysto biurowe, reprezentując siłę i niezależność odrodzonego państwa.





## 50. Żaglowiec szkolny „Dar Pomorza”

*sygn. 93/3/863\_104*

Rozwój szkolnictwa morskiego w Gdyni stanowił jeden z fundamentalnych filarów budowy morskiej potęgi II Rzeczypospolitej, będąc procesem równie kluczowym, co sama budowa portu. Jego sercem była Państwowa Szkoła Morska, która w 1930 roku została przeniesiona z Tczewa do nowoczesnego gmachu w Gdyni, co symbolicznie potwierdziło status miasta jako morskiej stolicy Polski. Ta elitarna uczelnia, podzielona na wydziały Nawigacyjny i Mechaniczny, kształciła profesjonalne kadry oficerów dla dynamicznie rozwijającej się polskiej marynarki handlowej. Jej pływającym symbolem i praktycznym laboratorium był legendarny żaglowiec szkolny „Dar Pomorza”, na którym kolejne roczniki przyszłych kapitanów i mechaników zdobywały niezbędne doświadczenie. Równolegle, w porcie wojennym na Oksywiu, funkcjonowała Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej, co czyniło Gdynię kompleksowym centrum edukacji zarówno dla floty cywilnej, jak i wojskowej. W ten sposób w Gdyni stworzono spójny system, który zapewnił II Rzeczypospolitej bezcenny kapitał ludzki – wykwalifikowaną i patriotyczną kadrę, zdolną do realizacji narodowego marzenia o oknie na świat.



## 51. Skrzyżowanie ulic Derdowskiego i Żeromskiego

*sygn. 93/3/863\_736*



## 52. Rejon alei Lipowej

*sygn. 93/3/863\_608*

W okresie II Rzeczypospolitej Skwer Kościuszki pełnił rolę symbolicznej i urbanistycznej kulminacji głównej osi miasta, łączącej śródmieście z Morzem Bałtyckim. Był głównym salonem Gdyni i sceną dla najważniejszych państwowych uroczystości, a także ulubionym miejscem spacerów, skąd podziwiano zacumowane przy moło transatlantyki, na czele z „Dar-em Pomorza”. Jego monumentalna zabudowa, mieszcząca siedziby firm i luksusowe apartamenty, podkreślała prestiż tego miejsca, czyniąc ze Skweru nie tylko funkcjonalne, ale przede wszystkim ideowe serce Gdyni – żywy symbol sukcesu i morskich aspiracji odrodzonej Polski.



## 53. Fontanna na Skwerze Kościuszki, po lewej „Morskie Oko”

*sygn. 93/3/862\_795*



**54. Świąteczna defilada wojskowa**

*sygn. 93/3/863\_64*

**55. Pokazy portowej straży pożarnej**

*sygn. 93/3/861\_472*

W Gdyni, flagowej inwestycji II RP, rola wojska – z Marynarką Wojenną na czele – koncentrowała się na obronie strategicznego portu i wybrzeża, stanowiąc gwarancję militarnego bezpieczeństwa państwa od strony morza. Dynamicznie rozwijająca się straż pożarna odpowiadała za bezpieczeństwo wewnętrzne, mierząc się z ogromnym ryzykiem pożarowym w mieście oraz na terenie portu, gdzie składowano łatwopalne towary.



**56. Drużyna piłkarska Robotniczego Klubu Sportowego BAŁTYK (lata 30-te XX w.)**

*sygn. 93/130/17230*

W międzywojennej Gdyni, mieście budowanym od podstaw przez przybyszów z całej Polski, sport stał się fundamentalnym narzędziem integracji społecznej, pozwalając na budowanie lokalnej tożsamości w dynamicznie rosnącej metropolii. Kluby piłkarskie jednoczyły na trybunach środowiska robotnicze i urzędnicze, podczas gdy prężnie rozwijały się także sporty wodne, wspierane przez Marynarkę Wojenną. Aktywność sportowa, postrzegana jako synonim nowoczesności i witalności, doskonale wpisywała się w wizerunek przedwojennej Gdyni.



**57. Marina w Gdyni**

*sygn. 93/3/863\_428*

**58. Baraki w Dzielnicy Chińskiej przeniesione na Witomino**

sygn. 93/90/5040



Obraz Gdyni jako lśniącego „miasta z morza i marzeń” często przestania jej drugie, bardziej złożone oblicze, naznaczone głębokimi kontrastami społecznymi. Błyskawiczny rozwój portu i miasta przyciągał z całej Polski dziesiątki tysięcy ludzi w poszukiwaniu pracy, dla których zabrakło jednak mieszkań w nowoczesnym śródmieściu. W rezultacie, na obrzeżach – szczególnie na Grabówku, Witominie czy Chyloni – spontanicznie powstawały tzw. dzielnice biedy, jak legendarny „Pekin” czy „Meksyk”, składające się z prowizorycznych baraków i lepianek. Zamieszkiwali je niewykwalifikowani robotnicy, bezrobotni i ich rodziny, stanowiąc ludzkie zaplecze wielkiej budowy, lecz żyjąc w skrajnie trudnych warunkach sanitarnych i bytowych. Tworzyło to uderzający kontrast pomiędzy eleganckim, modernistycznym centrum, zamieszkiwanym przez elitę i klasę średnią, a chaotyczną, ubogą zabudową peryferii. W ten sposób, już od swoich narodzin, Gdynia była miastem nie tylko wielkich szans i spektakularnego sukcesu, ale także głębokich nierówności.



**59. Plan terenów portowych na tle mapy Europy**

sygn. 93/3/860\_498

Nazwy nabrzeży i przyległych do gdyńskiego portu ulic, stanowią unikatowy zapis jego międzynarodowych aspiracji i historycznych powiązań. Spacerując napotkamy Nabrzeże Francuskie, Szwedzkie, Holenderskie czy nawet Indyjskie, a także ulice takie jak np. Waszyngtona. Nazwy te nie są przypadkowe – odzwierciedlały główne kierunki handlowe oraz kraje, z którymi międzywojenna Polska nawiązywała kluczowe relacje gospodarcze, budując swoją morską niezależność. Toponimia portowa Gdyni jest symboliczną mapą globalnych koneksji miasta, utrwalając jego rolę jako polskiego „okna na świat”. W okresie międzywojennym port w Gdyni stał się kluczowym narzędziem budowy suwerenności gospodarczej Polski, zapewniając jej niezależny dostęp do światowych rynków i uwalniając od zależności od portu w Gdańsku. Jego dynamiczny rozwój sprawił, że w krótkim czasie awansował do czołówki największych portów bałtyckich, stając się ważnym węzłem tranzytowym także dla innych państw regionu, m.in. Czechosłowacji i Rumunii. Tym samym Gdynia urosła do rangi międzynarodowego symbolu polskiego sukcesu gospodarczego, nowoczesności i skutecznej realizacji strategicznych celów państwa na arenie globalnej.

3

## *Gdynia w czasach Gotenhafen*



**60. Siedziba NSDAP (wcześniej kamienica PAGED), ul. Świętojańska 44, róg Armii Krajowej**

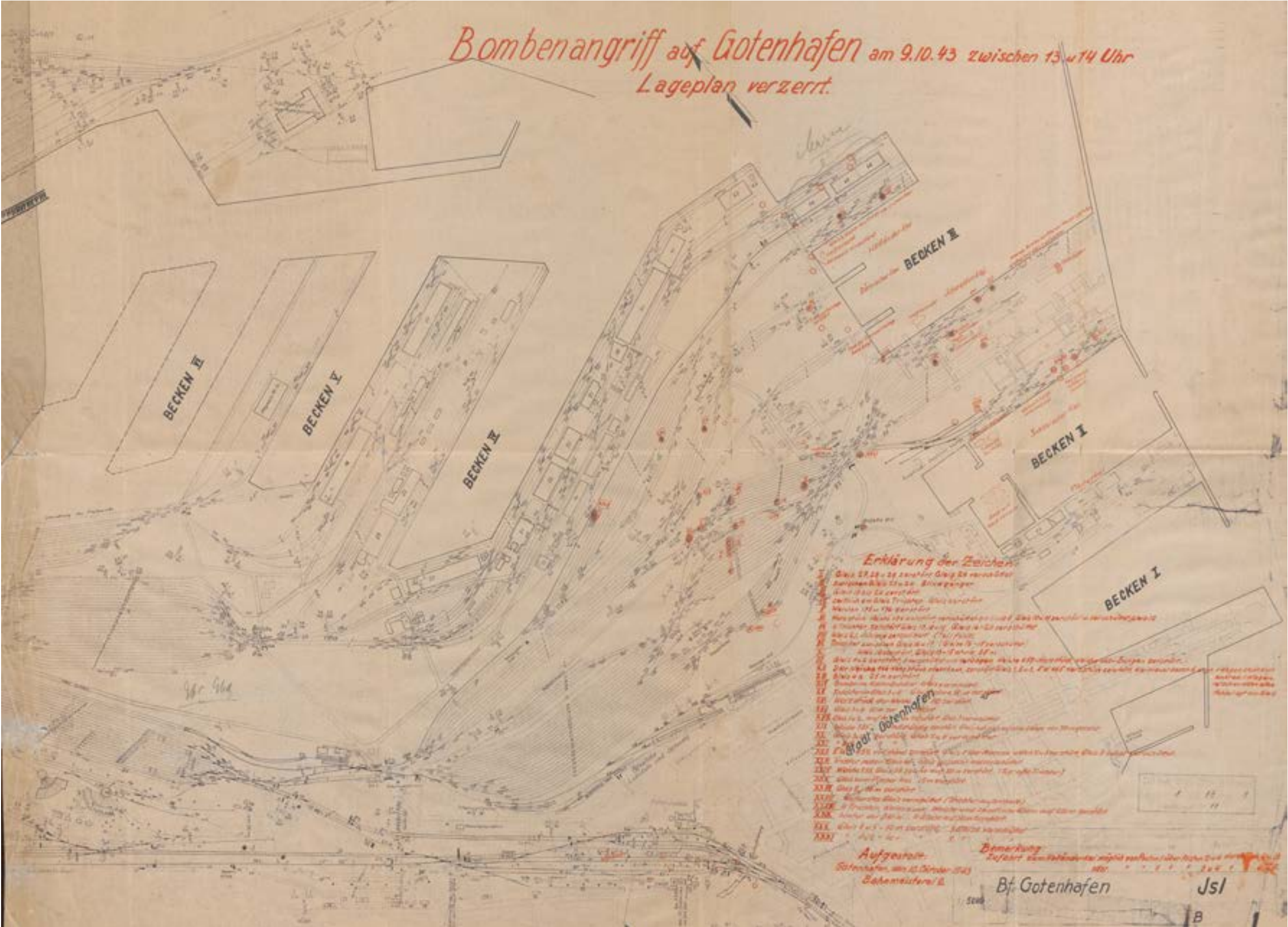
1940, sygn. 93/90/20

Po zajęciu Gdyni we wrześniu 1939 r. i wcieleniu jej do III Rzeszy pod nową nazwą Gotenhafen, swastyka stała się wszechobecnym i narzuconym symbolem na ulicach, flagach i budynkach publicznych. Jej masowe eksponowanie było kluczowym elementem polityki niemieckiego okupanta, mającym na celu wizualne wymazanie polskiej tożsamości miasta oraz zastraszenie i podporządkowanie jego mieszkańców.

**61. Mapa nalotu bombowego na Gdynię z 9 października 1943 r.**

sygn. 93/683/3350

Po zajęciu przez Niemców, Gdynia, stała się jedną z najważniejszych baz niemieckiej marynarki wojennej (Kriegsmarine) na Bałtyku. Z tego powodu port stał się strategicznym celem dla alianckiego lotnictwa bombowego, głównie brytyjskiego RAF-u i amerykańskiego USAAF, które przeprowadziły serię niszczycielskich nalotów. Jedną z najśrośniejszych operacji miała miejsce 9 października 1943 r., kiedy 163 amerykańskie bombowce rzuciły swoje ładunki na port, zatapiając siedem statków handlowych oraz uszkodzając stocznice, strefę handlową i Dworzec Morski. Podczas nalotu zniszczono również bazę U-Bootów, holownik, ścigacz i pływający dok. Operacja ta, zakończona taktycznym sukcesem aliantów, udowodniła, że nawet tak odległe i silnie broniące bazy morskie III Rzeszy znajdują się w zasięgu alianckiego lotnictwa strategicznego.





## 62. Bulwar nadmorski

1942, sygn. 93/650/1688

Wyzwolenie Gdyni w marcu 1945 roku było finałem krwawej, kilkutygodniowej bitwy o strategicznie kluczową twierdzę, którą Niemcy nazwali „Festung Gotenhafen”. Zacięte walki toczone przez oddziały 2. Frontu Białoruskiego o każdą dzielnicę miasta zbiegły się z chaotyczną ewakuacją ludności cywilnej i wojska, a wycofujący się okupant z premedytacją dokonał gigantycznych zniszczeń. Poprzez zatopienie licznych statków zablokowano wejścia do portu, a kluczowe nabrzeża i urządzenia przeładunkowe zostały wysadzone w powietrze. Zdobycie miasta 28 marca 1945 r. oznaczało więc nie tylko koniec brutalnej okupacji, ale także początek tytanicznego wysiłku związanego z rozminowaniem i odbudową zrujnowanego „okna na świat”.

## 63. Basen Żeglarski

sygn. 93/3/858\_5



## 64. Basen Węglowy

sygn. 93/3/858\_80a

Wrak niemieckiego pancernika „Gneisenau”, celowo zatopiony przez wycofujących się Niemców w marcu 1945 r., stał się monumentalną blokadą zamykającą główne wejście do gdyńskiego portu. Ta gigantyczna, stalowa konstrukcja sparaliżowała jakąkolwiek działalność portową. Jego trwające kilka lat podnoszenie i złomowanie było jedną z największych operacji hydrotechnicznych powojennej Polski, stanowiąc kluczowy krok w procesie przywracania Gdyni jej morskiej funkcji.



## 65. „Gneisenau”, fot. M. Dobrzykowski

sygn. 10/1579/2274





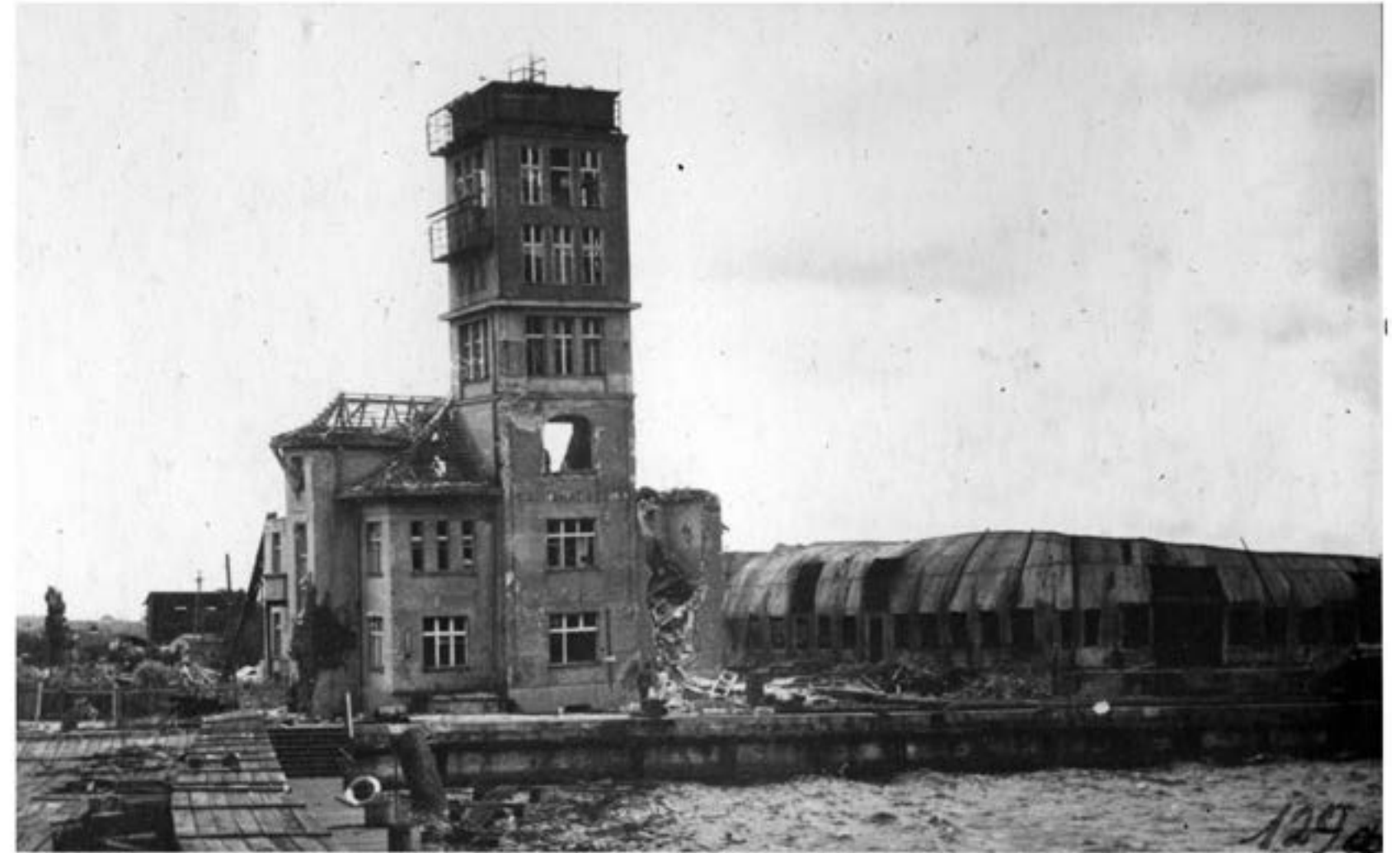
# 66. Basen Żeglarski

1945, sygn. 93/3/858\_1



# 67. Nabrzeże Wilsonowskie

1945 sygn. 93/681/123



# 68. Zniszczony Kapitanat

1945, sygn. 93/3/858\_129a

Skala zniszczeń portu w Gdyni w 1945 r. była wynikiem celowej akcji wycofujących się wojsk niemieckich, które realizowały strategię „spalonej ziemi”. Kulminacyjnym punktem tej destrukcji było zablokowanie głównego wejścia do portu poprzez zatopienie wraku pancernika „Gneisenau”, co na długi czas uniemożliwiło jakąkolwiek żeglugę. Niemcy systematycznie wysadzali w powietrze nabrzeża, falochrony, magazyny oraz dźwigi portowe, zamieniając nowoczesną infrastrukturę w morze ruin. Zniszczeniu uległa również sieć kolejowa, a baseny portowe i tory wodne zostały zaminowane i zaśmiecone wrakami kilkudziesięciu mniejszych jednostek. W rezultacie, duma II RP, jeden z najnowocześniejszych portów na Bałtyku, została zniszczona niemal w całości, a jej odbudowa stała się jednym z największych wyzwań inżynieryjnych i symboli powojennej Polski.



**69. Po pracy w porcie, fot. J. Uklejewski**

*sygn. 10/2417/1120*

Po powojennej odbudowie ze zniszczeń wojennych, port w Gdyni stał się kluczowym oknem na świat Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Jego rola w centralnie planowanej gospodarce koncentrowała się na obsłudze handlu zagranicznego, głównie z krajami bloku wschodniego, stając się strategicznym centrum przeładunku masowych towarów, takich jak węgiel i siarka. Mimo ideologicznych ograniczeń, port systematycznie modernizowano, budując nowe, wyspecjalizowane terminale, w tym jeden z pierwszych w tej części Europy terminali kontenerowych, co utrzymywało jego status ważnego węzła na Bałtyku.

**4**

# ***Miasto portowe w PRL***



### 70-71. Port rybacki, fot. M. Dobrzykowski

1946, sygn. 10/1579/1963

1946, sygn. 10/1579/2136

W okresie PRL port rybacki w Gdyni, zdominowany przez państwowe przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich takie jak „Dalmor” i „Arka”, przekształcił się w największy tego typu kompleks w Polsce. Funkcjonował jako ogromny, niemal samowystarczalny kombinat przemysłowy, będąc bazą dla potężnej floty trawlerów-przetwórní, które prowadziły połowy na odległych łowiskach. Działalność ta miała fundamentalne znaczenie dla centralnie sterowanej gospodarki żywnościowej kraju, zapewniając zaopatrzenie rynku, stanowiąc cenne źródło dewiz oraz jedno z największych skupisk miejsc pracy na Wybrzeżu.

### 72. Eugeniusz Kwiatkowski na pokładzie „Daru Pomorza”, fot. M. Dobrzykowski

1947, sygn. 10/1579/2345

Po zakończeniu II wojny światowej Eugeniusz Kwiatkowski powrócił na Wybrzeże, obejmując na krótko stanowisko Delegata Rządu do Spraw Odbudowy Wybrzeża z siedzibą w ukochanej Gdyni. Jego ogromny autorytet i wizja szybkiej rekonstrukcji portów okazały się jednak niewygodne dla nowych, komunistycznych władz, które nieufnie traktowały go jako symbol sanacyjnej przeszłości II Rzeczypospolitej. W rezultacie, już w 1948 roku Kwiatkowski został odsunięty od wszelkich wpływów i zmuszony do przejścia na wcześniejszą emeryturę.



### 73. Kuter rybacki Gdy-70

1947, sygn. 10/1579/10\_81

Po 1945 roku Gdynia odrodziła się jako niekwestionowana stolica polskiego rybołówstwa, tym razem zdominowanego przez wielkie, państwowe przedsiębiorstwa. Państwowe potęgi, takie jak „Dalmor”, wysyłały stąd swoje nowoczesne trawlery-przetwórní na odległe łowiska Atlantyku, zmieniając lokalne rybołówstwo w globalną gałąź przemysłu. Równolegle na lądzie rozbudowano potężne zaplecze w postaci chłodni, zakładów przetwórczych i stoczni remontowych, tworząc zintegrowany kompleks przemysłowy, który przez dekady definiował gospodarczy i społeczny krajobraz miasta. Ten system, oparty na dalekomorskich połowach, na trwałe ukształtował tożsamość Gdyni jako miasta ludzi morza.



**74. Widok na budowę nabrzeży wyposażeniowych stoczni i suchego doku**

1961, sygn. 93/130/9006-9007

Po zniszczeniach wojennych rozbudowa portu w Gdyni w okresie PRL rozpoczęła się od jego intensywnej odbudowy, która przywróciła mu podstawową funkcjonalność. Kluczowym etapem modernizacji było wdrożenie rewolucji kontenerowej, czego zwieńczeniem stało się uruchomienie w latach 70. XX wieku Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego – pierwszego tego typu obiektu w Polsce i jednego z najnowocześniejszych na Bałtyku. Równolegle inwestowano w budowę innych wyspecjalizowanych terminali, takich jak baza promowa do Szwecji czy nowoczesne elewatory zbożowe, które miały zaspokajać potrzeby handlu międzynarodowego. Wszystkie te działania, ściśle podporządkowane potrzebom centralnie planowanej gospodarki, miały na celu zarówno obsługę wymiany handlowej w ramach bloku wschodniego, jak i zdobywanie bezcennych dewiz w relacjach z Zachodem.

**75. Teren, gdzie powstanie suchy dok, na dalszym planie elektrownia „Gródek”, fot. Z. Błazewicz**

1959, sygn. 93/130/17087



**76. Widok na teren stoczni i budowę nabrzeża wyposażeniowego stoczni w rejonie elektrowni „Gródek”, fot. Z. Błazewicz**

1959, sygn. 93/130/12221



**77. Widok na barak biurowy kierownictwa kadłubowni i plac montażowy sekcji okrętowych, a za nim murowany magazyn cementu i budowane fundamenty pod dźwig bramowy, fot. Z. Błazewicz**

1961, sygn. 93/130/12277





**78. Trawler GDY218  
w doku pływającym,  
fot. Z. Błażewicz**

1957, sygn. 93/130/17124

W okresie PRL gdyński przemysł stoczniowy, uosabiany przez Stocznnię im. Komuny Paryskiej, stał się jednym z filarów gospodarki i symbolem potęgi przemysłowej państwa. Ten potężny kombinat, zatrudniający w szczytowym okresie dziesiątki tysięcy ludzi, specjalizował się w budowie zaawansowanych technicznie jednostek, w tym masowców i drobnicowców, które w dużej mierze trafiały na eksport, stanowiąc kluczowe źródło deficytowych dewiz.

**80. Wykonywanie prac przy pogłębianiu  
basenu portowego stoczni,  
fot. Z. Błażewicz**

1959, sygn. 93/130/12219

Praca w porcie była i jest nieustanną konfrontacją siły ludzkich mięśni i maszyn z wielką masą towarów, której rytm wyznacza nie zegar, lecz harmonogram zawinięć statków. Wymaga to nie tylko ogromnej siły, ale przede wszystkim zaufania i precyzyjnej koordynacji w zespole – od operatora dźwigu po dokera w ładowni – gdyż bezpieczeństwo operacji zależy od współpracy wszystkich. Dlatego, mimo postępującej mechanizacji, praca w porcie była zawsze domeną ludzi o wyjątkowej odporności fizycznej i psychicznej, tworzących zwartą, solidarną społeczność.



**79. Wodowanie z pochylni bocznej trawlera  
rybackiego B-423/1 OTTER BANK dla  
armatora francuskiego,  
fot. W. Stefanowicz**

1971, sygn. 93/130/12508

Wodowanie statków było starannie wyreżyserowanym spektaklem propagandowym, który daleko wykraczał poza techniczny akt spuszczenia jednostki na wodę. Taka ceremonia, z udziałem najwyższych władz partyjnych, tłumów mieszkańców i mediów, miała na celu manifestację potęgi polskiego przemysłu stoczniowego i dowód na sukces gospodarki socjalistycznej. Sam rytuał, z kulminacyjnym momentem rozbicia butelki szampana o burtę przez specjalnie wybraną matkę chrzestną – często przodowniczkę pracy lub zasłużoną działaczkę – był naszpikowany symboliką i celebrowany jako wspólne święto stoczniowców i całego miasta. Moment, w którym gigantyczny kadłub z potężnym pluskiem zsuwał się z pochylni do kanału portowego, stanowił widowiskowy i emocjonujący finał wielomiesięcznej pracy tysięcy ludzi. Celebracja wodowania miała integrować społeczność lokalną, maskując jednocześnie problemy i niedostatki centralnie planowanej gospodarki.

**81. Droga do stoczni,  
charakterystyczny wiadukt  
przy stacji kolejki,  
fot. M. Dobrzykowski**

1947, sygn. 10/1579/2404



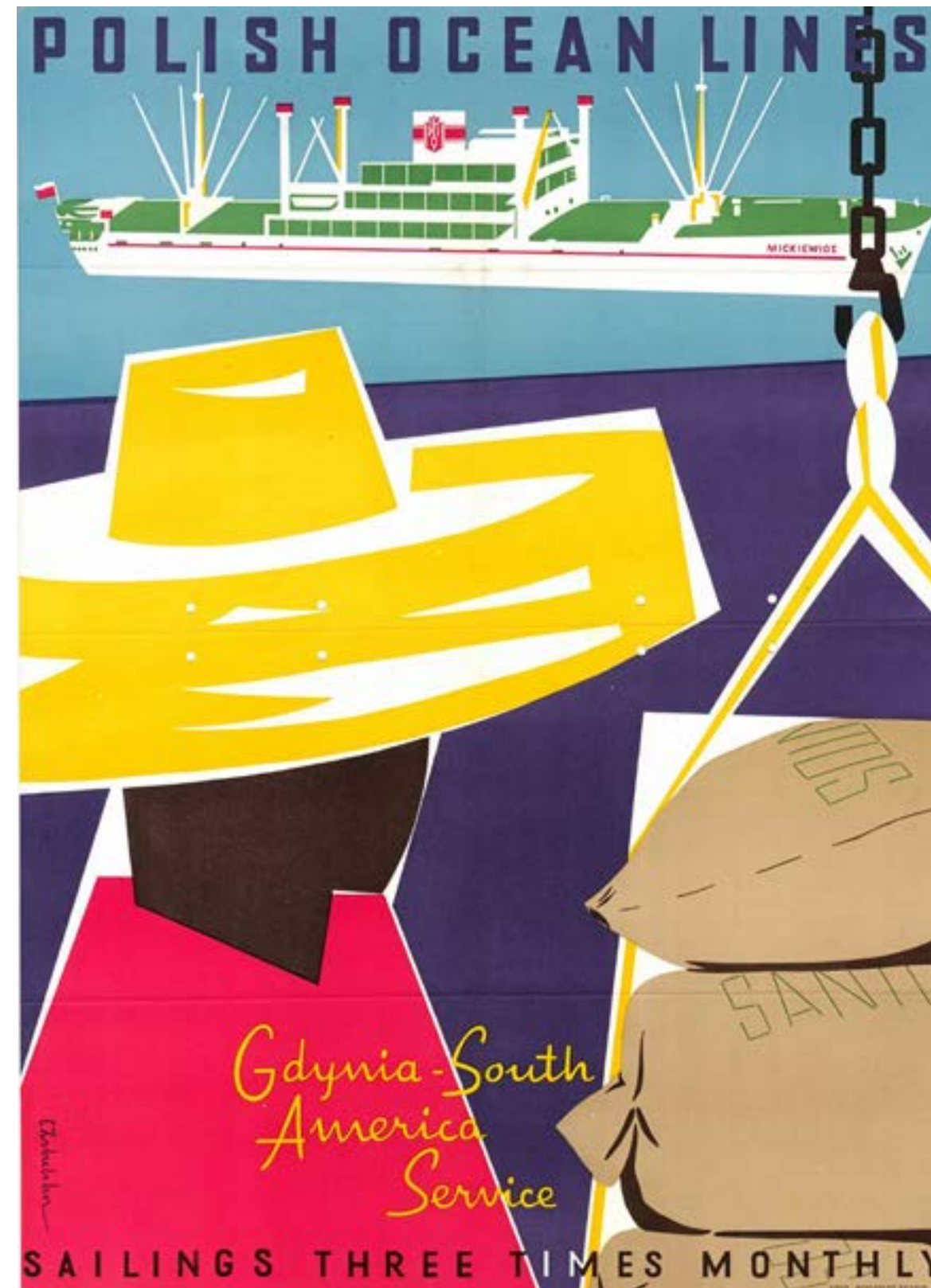


**82. Ulica 10 Lutego i budynek ZUS (od 1952 r. siedziba PLO),**  
fot. M. Dobrzykowski  
1946, sygn. 10/1579/1974

### 83. Plakat PLO

1961, sygn. 93/22.1/435

Polskie Linie Oceaniczne (PLO), z siedzibą w Gdyni, jako narodowy armator, stworzyły po 1945 roku gęstą siatkę regularnych połączeń, która czyniła z Polski państwo o prawdziwie globalnym zasięgu morskim. Centrala firmy mieściła się w monumentalnym, modernistycznym gmachu przy ulicy 10 Lutego 24, którego imponująca bryła symbolizowała potęgę i globalne aspiracje przedsiębiorstwa.



### 84. Plakat PLO

1961, sygn. 93/22.1/449

Statki z charakterystycznym logo PLO, wyruszając z Gdyni, regularnie docierały do portów obu Ameryk, Dalekiego Wschodu, Australii, Lewantu oraz Afryki, tworząc gospodarcze i kulturowe mosty łączące Polskę z niemal wszystkimi kontynentami. Dysponując w szczytowym okresie flotą niemal dwustu statków pasażerskich i towarowych, PLO utrzymywało regularne połączenia z portami na wszystkich kontynentach, od Ameryki Północnej po Daleki Wschód. W realiach zimnej wojny przedsiębiorstwo stanowiło nie tylko kluczowe narzędzie handlu zagranicznego, ale również źródło bezcennych dla gospodarki dewiz oraz instrument polskiej obecności na światowych morzach. Dla Gdyni firma była największym pracodawcą i symbolem nierozwalnego związku miasta z morzem, a widok statków z charakterystycznym logo w porcie stanowił nieodłączny element lokalnej tożsamości przez dziesięciolecia.



## 85. Widok na Dworzec Morski, fot. M. Dobrzykowski

1948, sygn. 10/1579/2057

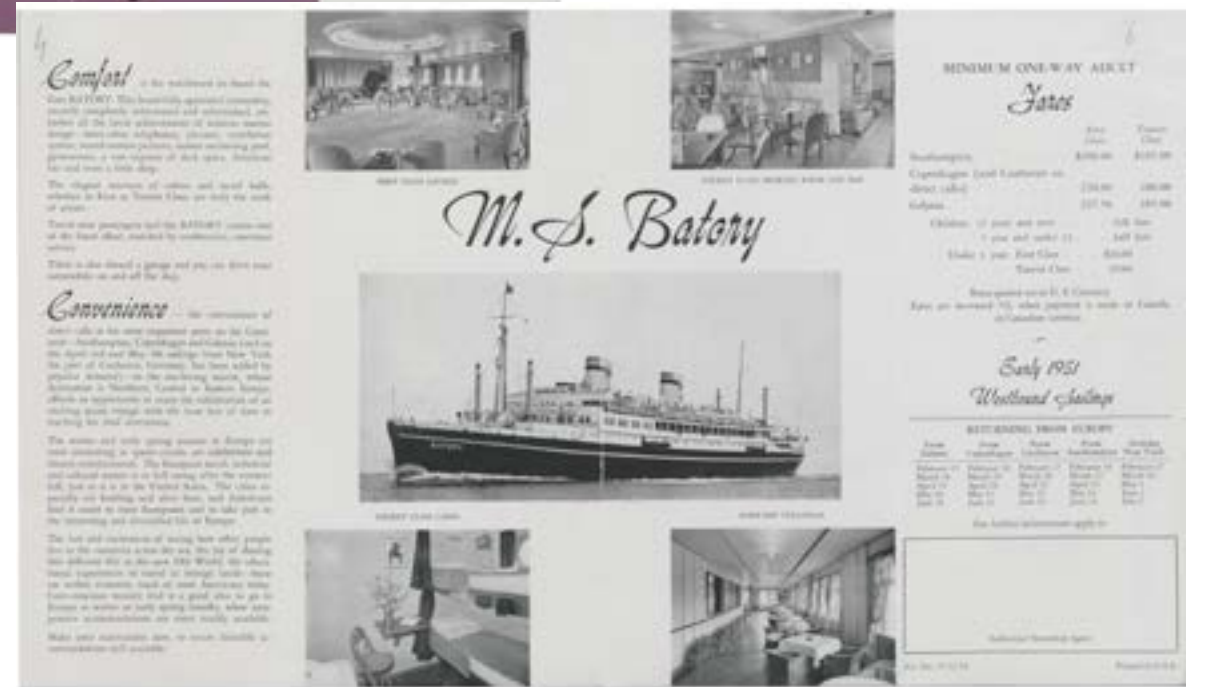
Odbudowany po zniszczeniach wojennych, Dworzec Morski w okresie PRL odzyskał swoją rolę prestiżowej, morskiej bramy Polski na świat. Stąd wyruszały w regularne rejsy transatlantyckie legendarne polskie statki pasażerskie, z MS „Batory” na czele, łącząc kraj z portami Ameryki Północnej i umożliwiając podróże oraz kontakty z Polonią. W epoce zimnej wojny i ograniczonej swobody przemieszczania się, gmach ten, tętniący życiem podczas powitań i pożegnań, stał się dla wielu Polaków symbolem kontaktu z Zachodem. Stanowił unikalne okno na inny, niedostępny świat.



## 86. MS „Batory” przy Dworcu Morskim

1963, sygn. 93/90/4774

Polskie transatlantyki, z ikonicznymi MS „Batory” i TSS „Stefan Batory” na czele, były pływającymi ambasadorami Polski i swoistym „oknem na świat” dla obywateli bloku wschodniego, stanowiąc paradoksalny symbol luksusu i swobody w realiach socjalistycznego państwa. Na ich pokładach tworzyła się unikalna atmosfera kulturowa, gdzie zachodnie towary, muzyka jazzowa i swobodny styl bycia mieszały się ze światem przybyszów zza „żelaznej kurtyny”. Choć epoka transatlantyków zakończyła się wraz z rozwojem transportu lotniczego, to w pamięci zbiorowej zapisały się one jako fenomen kulturowy i symbol kontaktu z niedostępnym Zachodem.



## 87. Druk reklamowy MS „Batory”

1951, sygn. 93/795/2041

MS „Batory” był czymś znacznie więcej niż tylko legendarnym polskim transatlantykiem – stanowił pływający symbol narodowych aspiracji i prestiżu II Rzeczypospolitej. W okresie PRL, gdy Polska znalazła się za żelazną kurtyną, jego regularne rejsy do Ameryki Północnej były unikalnym „oknem na świat”, umożliwiając podtrzymywanie więzi z Polonią i dając namiastkę kontaktu z Zachodem. Jako luksusowa wizytówka kraju, „pływająca ambasada” polskiej kultury i techniki, a także „szczęśliwy statek” z czasów wojny, na trwałe zapisał się w zbiorowej świadomości Polaków, stając się ikoną o niemal mitycznym statusie.

**88. Plakat - Dni Morza,  
S. Skuszkiewicz**

1956, sygn. 93/22.1/1017

W kalendarzu Gdyni okresu PRL, Dzień Stocznio-wca i Święto Morza były dwoma kluczowy-mi, choć różniącymi się charakterem, świętami, które łączyły autentyczną radość z oficjalną propagandą państwową. Święto Morza, nawią-zujące do tradycji II Rzeczypospolitej, miało charakter masowego, publicznego festiwalu, którego kulminacją były parady okrętów, po-kazy Marynarki Wojennej i tradycyjne wianki puszczane na wodę. Było to widowisko skie-rowane do całego społeczeństwa, mające na celu manifestację potęgi Polski jako państwa morskiego oraz budowanie dumy narodowej w ramach socjalistycznej narracji.



**89. Plakat – Dzień Stocznio-wca**

1961, sygn. 93/22.1/474

Dzień Stocznio-wca miał bardziej wewnętrzny, branżowy charakter, koncentrując się na do-wartościowaniu kluczowej dla gospodarki gru-py zawodowej – stocznio-wców. Obchodzono go poprzez uroczyste akademie, wręczanie odznaczeń dla przodowników pracy oraz orga-nizowane przez zakłady festyny, co stanowiło formę ideologicznego uznania i nagrody za ciężką pracę. Obydwa święta, mimo odmien-nej formy, pełniły zatem komplementarną rolę w systemie PRL: jedno kreowało obraz potęgi państwa dla szerokiej publiczności, a drugie budowało tożsamość i lojalność najważniej-szej grupy robotniczej.



## 90. Gdynia w latach 60-tych

*sygn. 10/2384/21943\_10*

Na pierwszym planie fragment dworca głównego, po lewej gmach sądu, z tyłu miejska hala targowa. W okresie PRL była on kluczowym ośrodkiem handlu, zapewniającym mieszkańcom podstawowe artykuły spożywcze (szczególnie ryby i świeże produkty). Dzięki bliskości portu i marynarzom, stała się nieoficjalną „oazą” deficytowych i luksusowych towarów z Zachodu (jak cytrusy, kawa, czy dżinsy). Hala ta symbolizowała kontrast między szarą socjalistyczną gospodarką a aspiracjami do lepszego życia, pełniąc funkcję żywego centrum towarzysko - handlowego o ogólnopolskim znaczeniu.



**91. Skwer Kościuszki,**  
**fot. M. Dobrzykowski**

*1946, sygn. 10/1579/1978*

Urbanistyka Gdyni od okresu międzywojennego opiera się na klarownej i monumentalnej osi kompozycyjnej, łączącej dworzec kolejowy – symboliczny wjazd do miasta od strony lądu – z morzem. Skwer Kościuszki stanowił zwieńczenie i najważniejszy punkt tej osi, pełniąc funkcję symbolicznego i przestrzennego łącznika między nowo powstałym centrum a portem i otwartym Bałtykiem. Zaprojektowano go jako reprezentacyjny salon miasta, miejsce spacerów, spotkań i manifestacji narodowej dumy z dostępu do morza. To właśnie tutaj koncentrowały się najważniejsze uroczystości państwowe, przekształcając skwer w tętniące życiem serce morskiej Polski.



**92. Widok na ulicę 10 Lutego**

*1964, sygn. 93/90/3437*



**93. Widok z Kamiennej Góry**

*1964, sygn. 93/90/3576*

**94. Baraki, róg Waszyngtona i Alei Zjednoczenia (obecnie Jana Pawła II), dalej okręt-muzeum ORP „Burza”**

*1962, sygn. 93/90/2593*





**95. Ulica Chrzanowskiego, fot. M. Dobrzykowski**  
1948, sygn. 10/1579/2201



**96. Ulica Dworcowa**  
1964, sygn. 93/90/3336



**97. Ulica Władysława IV, róg Żwirki i Wigury**  
1964, sygn. 93/90/3325



**98. Widok ulicy Władysława IV**  
1964, sygn. 93/90/3328

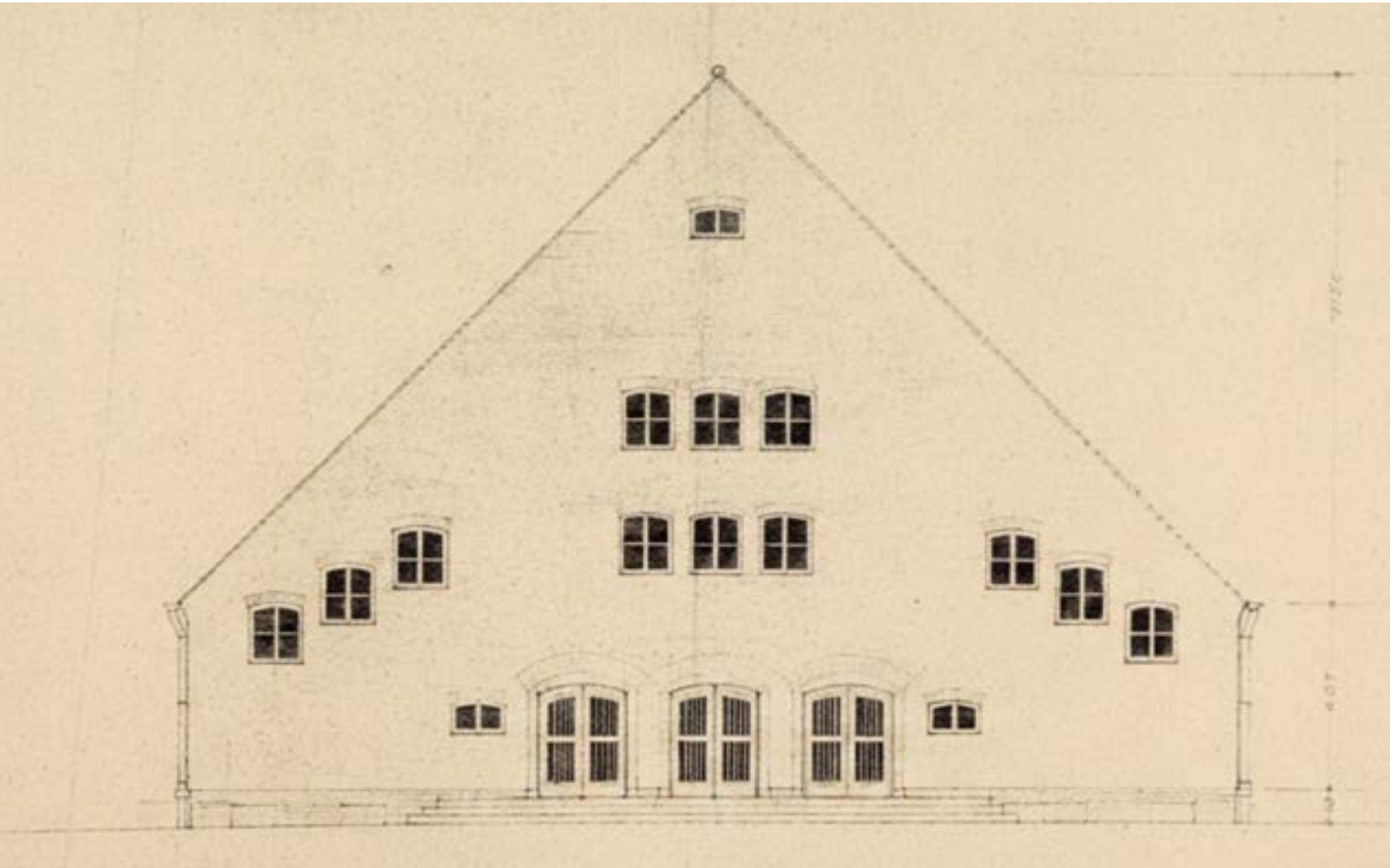


**99. Róg Alei Piłsudskiego i ulicy Świętojańskiej**  
1964, sygn. 93/90/3456

**100. Projekt hali miejskiej (Stadthalle) od strona północnej. To w tej hali, zbudowanej przez Niemców w 1943 r., odbywały się pierwsze przedstawienia gdyńskich teatrów. W listopadzie 1960 r. hala spłonęła, a w tym miejscu powstał dzisiejszy Teatr Muzyczny w Gdyni**

1942, sygn. 93/766/101.

**Życie kulturalne.** W okresie PRL, Gdynia, postrzegana głównie jako miasto portu i stoczni, rozwijała bogate i zróżnicowane życie kulturalne. Fundamentem tej sceny stały się dwa teatry: Teatr Miejski, oferujący ambitny repertuar, oraz Teatr Muzyczny, który po przeniesieniu do gmachu u stóp Kamiennej Góry zyskał rangę jednej z najważniejszych scen muzycznych w kraju. To właśnie w Teatrze Muzycznym swoje stałe miejsce znalazł, przeniesiony z Gdańska, Festiwal Polskich Filmów Fabularnych, przekształcając Gdynię w letnią stolicę polskiego kina, do której zjeżdżały największe gwiazdy. Równolegle rozwijała się scena muzyczna, z legendarnymi koncertami w hali widowiskowej oraz klubami, w których rozbrzmiewał jazz i bigbit, stanowiąc wentyl bezpieczeństwa dla młodzieżowej kontrkultury. Wiele dzieł plastycznych i literackich tego okresu czerpało inspirację z morskiego charakteru miasta, jego portowego krajobrazu i etosu pracy stoczniovców.



**101. Afisz z otwarcia Teatru Dramatycznego – przedstawienie „Zbrodnia i kara”**

1959, sygn. 93/22.1/1329



**102-103. Plakaty z przedstawień w Teatrze Muzycznym i Teatrze Dramatycznym,**

1959, sygn. 93/22.1/1415

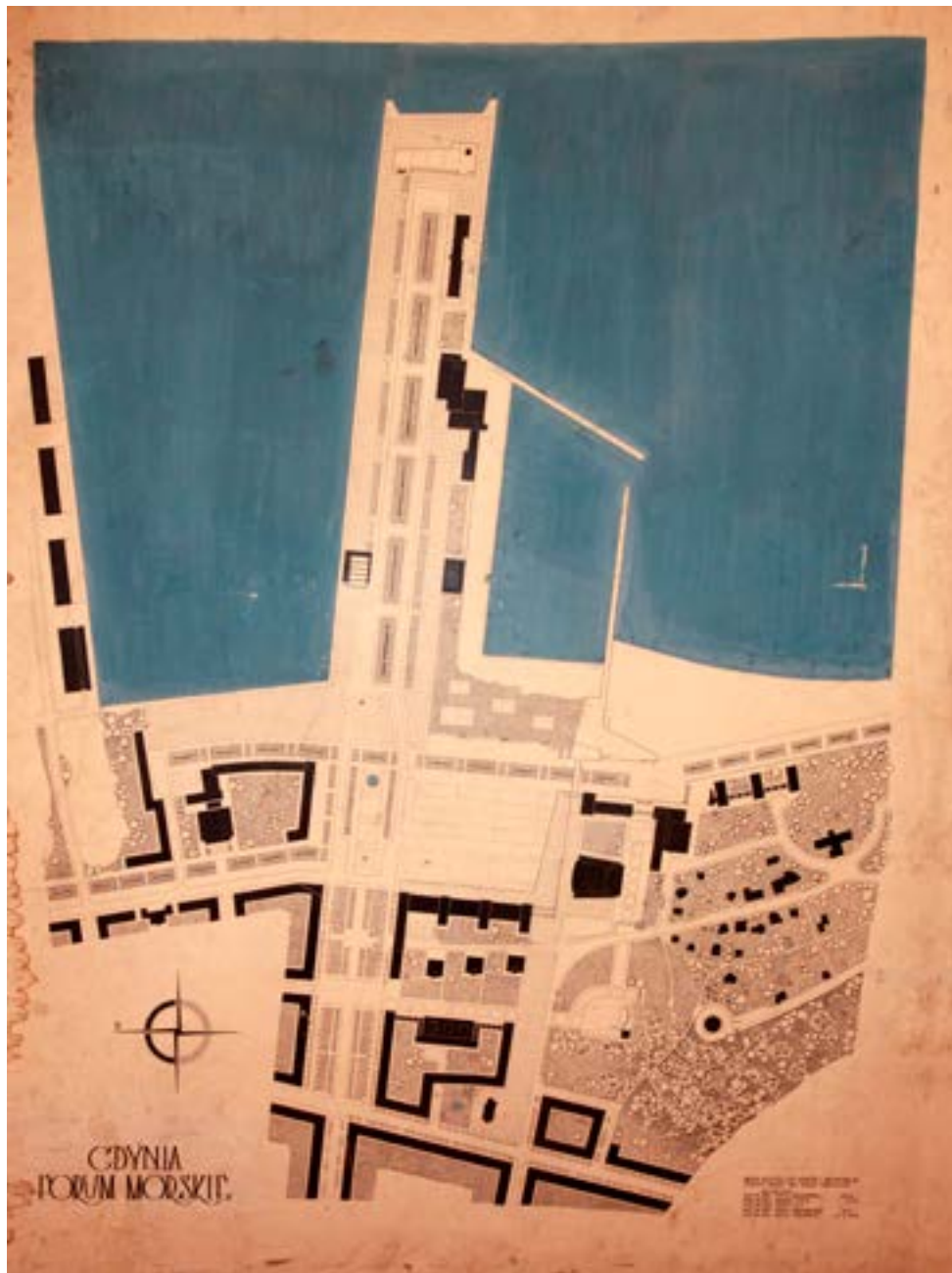
1961, sygn. 93/22.1/481





**104. Gdynia-Centrum. Szczegółowy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego**

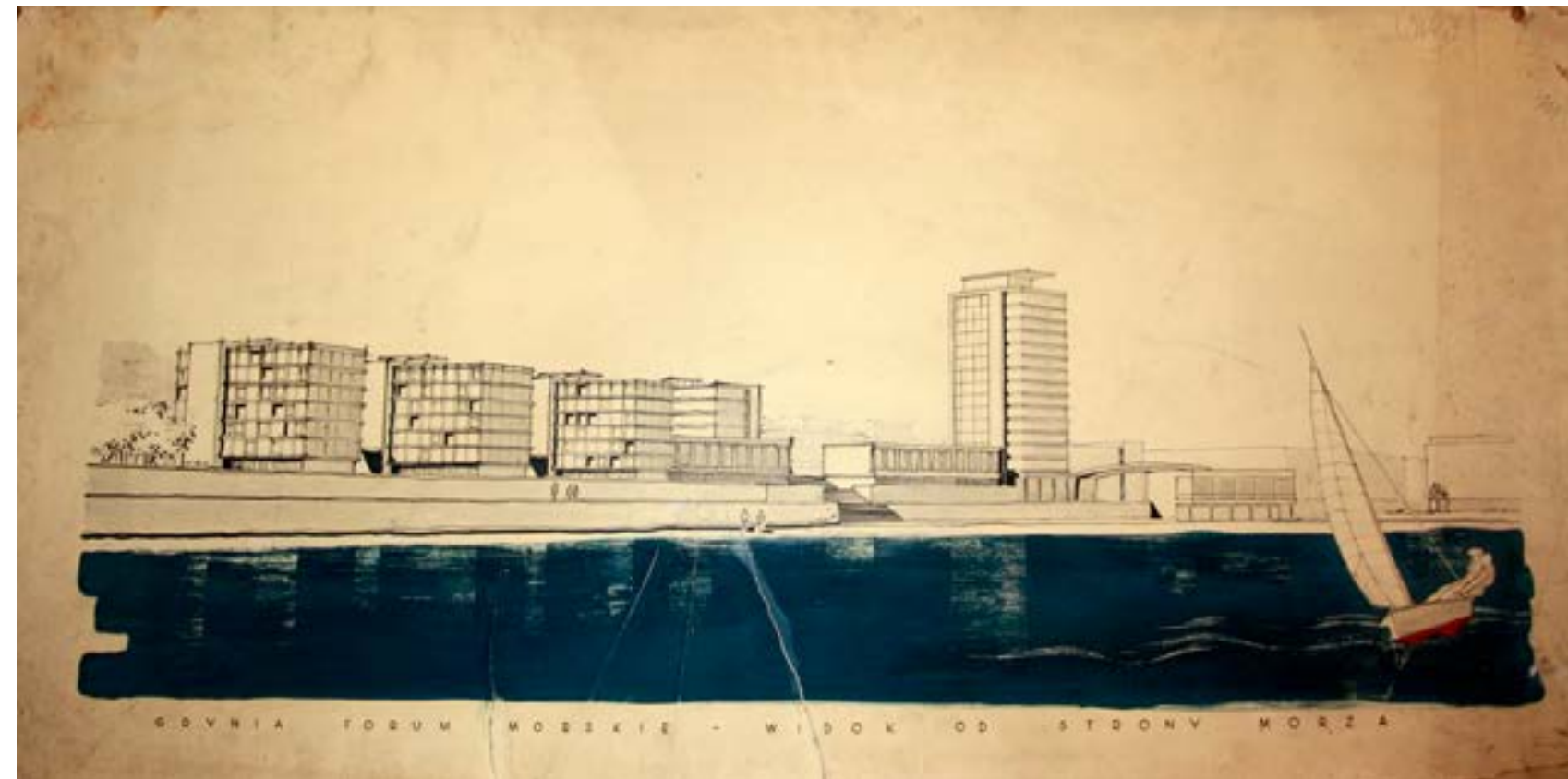
1959, sygn. 93/683/15



**105. Projekt Forum Morskiego**

1956, sygn. 93/683/3141

Niezrealizowana do dziś koncepcja Forum Morskiego w Gdyni to strategiczny i długofalowy projekt urbanistyczny, którego celem była całkowita rewitalizacja i przekształcenie najcenniejszych terenów Mola Południowego. Jego nadrzędna idea to stworzenie nowoczesnego, wielofunkcyjnego i reprezentacyjnego centrum miasta bezpośrednio nad wodą, w pełni realizującego hasło „zwrotu miasta ku morzu”. Plan zakładał powstanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych, w tym nowych placów i promenad, a także wprowadzenie architektury o funkcjach kulturalnych, komercyjnych i mieszkaniowych. Ta ambitna wizja stała się możliwa po upadku przedsięwzięcia połowowego „Dalmor”, co uwolniło rozległe tereny przemysłowe w najbardziej prestiżowej części Gdyni.

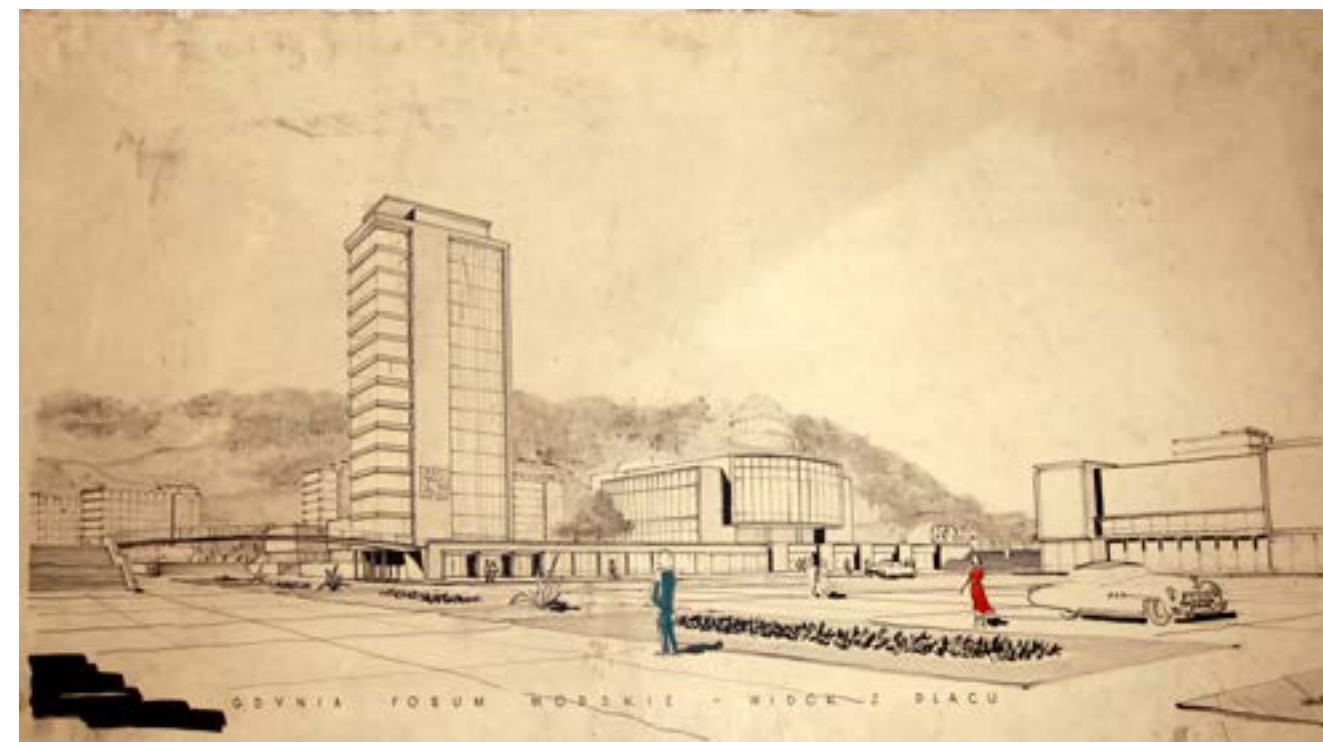


**106-107.**

**Forum Morskie,**  
autorzy: Lech Zaleski,  
Barbara Bielecka,  
Alfred Chrzan

1956, sygn. 93/683/3146

1956, sygn. 93/683/3147





**108. Plakat XII wyścigu kolarskiego dookoła Polski**  
1955, sygn. 93/22.1/113



**109. Mecz piłki nożnej o mistrzostwo III ligi Gwardia Koszalin-Arka Gdynia**  
1955, sygn. 93/22.1/8



**110. Defilada sportowa dla uczczenia 1000-lecia Państwa Polskiego**  
1961, sygn. 93/22.1

**Sport w Gdyni**, podobnie jak całe życie miasta, był zdominowany przez państwowy przemysł morski, a największe kluby sportowe funkcjonowały pod patronatem kluczowych zakładów pracy. Tożsamość sportową miasta kształtowała m.in. zacięta piłkarska rywalizacja pomiędzy Arką, silnie związaną ze środowiskiem portowym i rybackim, a Bałtykiem, reprezentującym Stocznnię im. Komuny Paryskiej. Mecze derbowe stawały się areną nie tylko sportowej walki, ale także manifestacją lokalnego patriotyzmu, oferując mieszkańcom namiastkę autentycznych emocji w realiach szarej codzienności. Równolegle, wykorzystując nadmorskie położenie, prężnie rozwijało się żeglarsstwo, wspierane przez państwowe kluby, które miało promować wizerunek Polski jako kraju morskiego.



**111-112. Mecz I ligi piłkarskiej: Arka Gdynia - Górnik Zabrze, 15 września 1974 r. (niedziela). Na stadion przyszło 18 000 kibiców, fot. M. Zarzecki**  
sygn. 10/3127/313





**113. Teren przy alei Piłsudskiego, budujące się osiedle przy ulicy Partyzantów**  
1964, sygn. 93/90/3245-3246

**114-115. Obchody święta 1 Maja na ulicy Świętojańskiej, fot. M. Zarzecki**

1976, sygn. 10/3127/12\_177

1977, sygn. 10/3127/13\_84

**Święta państwowe w PRL**

W okresie PRL oficjalne obchody świąt państwowych, zwłaszcza Święta Pracy 1 maja oraz Narodowego Święta Odrodzenia Polski 22 lipca, były w Gdyni starannie wyreżyserowanymi spektaklami, mającymi manifestować ideologiczną jedność klasy robotniczej z władzą partyjną. Ich centralnym punktem był masowy, obowiązkowy pochód, który przemierzał główne arterie miasta, na czele z ul. Świętojańską, gromadząc delegacje największych zakładów pracy i portu. Obok robotników maszerowały oddziały wojska, organizacje młodzieżowe i szkolne, niosąc transparenty z propagandowymi hasłami, portrety przywódców oraz czerwone flagi. Gdyńskie uroczystości zyskiwały przy tym specyficzny, morski wymiar dzięki udziałowi kompanii honorowych i orkiestry Marynarki Wojennej. Te coroczne rytuały stanowiły potężne narzędzie indoktrynacji i wizualnej dominacji państwa w przestrzeni publicznej, kreując oficjalny obraz społecznego poparcia dla systemu, który często stał w jaskrawej sprzeczności z rzeczywistymi nastrojami Gdynian.



**116. Grupa robotników i mieszkańców Gdyni przy budynku Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni podczas tragicznych wypadków grudniowych, fot. B. Jurkowska, W. Stefanowicz**

1970, sygn. 93/130/12498

Grudniowa rewolta 1970 roku w Gdyni była tragiczną w skutkach, spontaniczną odpowiedzią stoczniowców i portowców na ogłoszone tuż przed świętami drastyczne podwyżki cen żywności. Kulminacją robotniczych protestów był „czarny czwartek” 17 grudnia, kiedy to idący do pracy stoczniowcy, w odpowiedzi na cyniczne wezwanie władz do powrotu do zakładów, wpadli w zasadzkę wojska i milicji obywatelskiej przy stacji kolejowej Gdynia Stocznia. Ta brutalna pacyfikacja, w wyniku której zginęło i zostało rannych kilkadziesiąt osób, zrodziła jeden z najpotężniejszych symboli w historii PRL – pochód niosący na drzwiach ciało młodego Zbyszka Godlewskiego, uwiecznionego w „Balladzie o Janku Wiśniewskim”. Znaczenie Grudnia ,70 wykraczało daleko poza samą tragedię; był to moment fundamentalnego zerwania „umowy społecznej”, w którym państwo, mieniające się „państwem robotników”, otworzyło do nich ogień. Doświadczenie tej masakry stało się traumą założycielską dla Gdyni i całego Wybrzeża, a pamięć o ofiarach była jednym z kluczowych czynników napędzających determinację strajkujących w sierpniu 1980 roku. Tym samym gdyńska tragedia na trwałe podważyła legitymizację systemu komunistycznego w Polsce, stając się kamieniem węgielnym pod budowę opozycji demokratycznej i ostateczny upadek PRL.

Wizyta Jana Pawła II w Gdyni 11 czerwca 1987 roku była jednym z najbardziej doniosłych wydarzeń w schyłkowym okresie PRL, nabierając szczególnego znaczenia w mieście nierozdzielnie związanym z etosem „Solidarności”. Centralnym punktem pielgrzymki była monumentalna msza święta odprawiona na Skwerze Kościuszki, gdzie specjalnie zaprojektowany ołtarz w formie okrętu symbolicznie łączył sacrum z morskim charakterem miasta i pracą jego mieszkańców. W słynnym kazaniu, skierowanym do „ludzi morza”, papież podjął temat godności ludzkiej pracy i solidarności, co w kontekście niedawnych strajków i delegalizacji związku zawodowego było odczytywane jako jednoznaczne wsparcie dla dążeń wolnościowych. Wydarzenie to zgromadziło setki tysięcy wiernych, stając się potężną, pokojową manifestacją wiary i jedności narodowej wbrew oficjalnej ideologii państwowej. W ten sposób gdyńska pielgrzymka nie tylko podniosła na duchu społeczeństwo, ale również odegrała kluczową rolę w procesie erozji systemu komunistycznego, dodając sił opozycji i stanowiąc symboliczny krok na drodze do odzyskania pełnej suwerenności.

**117-120. Jan Paweł II w Gdyni podczas trzeciej pielgrzymki do Polski,**  
**fot. J. Uklejewski**  
*sygn. 10/3385/417*



### Urbanistyka Gdyni w PRL

W okresie PRL rozwój Gdyni, już jako w pełni ukształtowanego miasta, był nierozzerwalnie związany z centralnie planowaną gospodarką morską, a jego głównym motorem napędowym stała się Stocznia im. Komuny Paryskiej oraz rozbudowany port. Wielkie przedsiębiorstwa państwowe funkcjonowały jako magnes przyciągający tysiące migrantów z całej Polski, poszukujących pracy i lepszego bytu, co zapoczątkowało drugą w historii, po latach międzywojennych, eksplozję demograficzną Gdyni. Ta masowa migracja wymusiła gwałtowną ekspansję urbanistyczną, realizowaną zgodnie z doktryną socjalistycznego budownictwa mieszkaniowego.



Chylonia - największa pod względem liczby mieszkańców dzielnica Gdyni, stała się integralną częścią miasta w 1930 r. U dołu po lewej Szkoła Podstawaowa nr 10 im. inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego utworzona w 1920 r. w miejscu dawnej szkoły pruskiej.

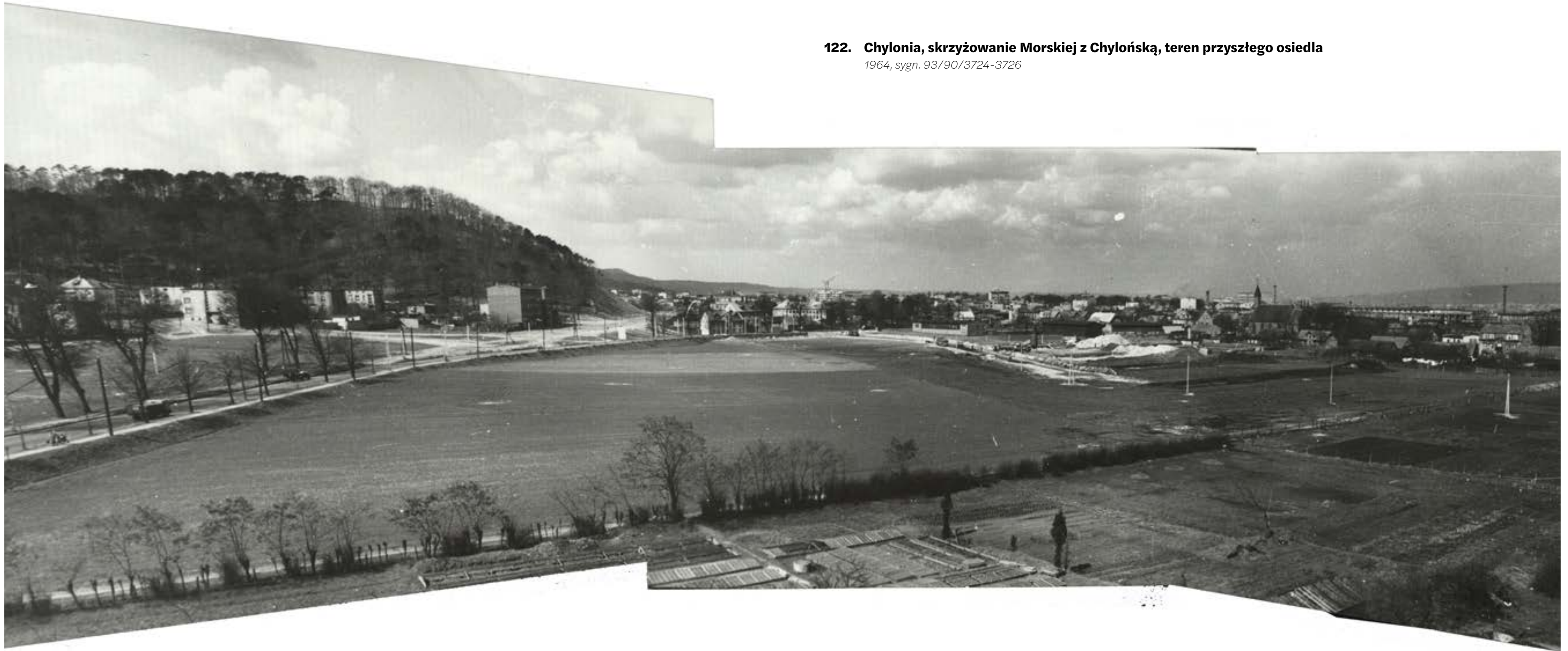
W odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie, na peryferiach i w dolinach otaczających centrum powstały wielkie osiedla z prefabrykowanych płyt, takie jak Witomino, Chylonia czy Karwiny, które miały zapewnić dach nad głową nowym mieszkańcom. W ten sposób elegancki, modernistyczny charakter przedwojennego miasta został przytłoczony przez monotonną, choć funkcjonalną, architekturę wielkopłytową. W rezultacie, Gdynia z symbolu wolnorynkowego sukcesu II RP przekształciła się w duży ośrodek robotniczy, którego struktura społeczna została zdefiniowana przez potrzeby przemysłu stocznioowego i portowego.

### 121. Gdynia Chylonia, skrzyżowanie ulic Morskiej z Lubawską

1963, sygn. 93/90/4169-4170

**122. Chylonia, skrzyżowanie Morskiej z Chylońską, teren przyszłego osiedla**

*1964, sygn. 93/90/3724-3726*





**123. Redłowo, bloki przy Alei Zwycięstwa, na dalszym planie ulica Redłowska, na prawo Kaczewska**  
*1964, sygn. 93/90/3739-3740*



**124. Płyta Redłowska**  
*1965, sygn. 93/90/4589-4590*

Szybki rozwój Gdyni oraz fakt, że infrastruktura kolejowa i portowa powstawała jako priorytet dla rozwoju miasta, spowodował, że główny ciąg kolejowy (od Gdańska Głównego, przez Gdynię Główną do Gdyni Port i dalej na północ/zachód) biegnie wzdłuż wybrzeża, w osi równoległej do głównej, rozciągniętej zabudowy miasta. Wiele torów na węzłach i stacjach (szczególnie w rejonie Gdyni Główniej i Gdyni Port) zajmuje znaczną przestrzeń, tworząc barierę dla komunikacji pomiędzy poszczególnymi dzielnicami miasta. Stąd też kluczowe znaczenie mają tunele czy wiaduktowe łączące obie części.

#### 125. Podjazd - tunel pod torami kolejowymi od ulicy Morskiej, w tle budynek prokuratury

sygn. 93/3/863\_138



#### 128. Budowa węzła przy ulicy Śląskiej i Morskiej, fot M. Zarzecki ➔

1973, sygn. 10/3127/312\_161



#### 126. Skrzyżowanie z ulicą Śląską

1965, sygn. 93/90/4355



#### 127. Tunel przy alei Piłsudskiego (wtedy Czołgistów), w tle nieistniejąca już szkoła specjalna nr 32 przy Kieleckiej

1963, sygn. 93/90/3247





**Giełda samochodowa w Gdyni Orłowie** miała w okresie PRL fundamentalne znaczenie i była prawdziwym sercem regionalnej motoryzacji. W czasach, gdy nie istniały portale ogłoszeniowe, giełda była dla większości ludzi jedynym oknem na rynek pojazdów używanych. Tutaj, w jednym miejscu, można było fizycznie zobaczyć, dotknąć i porównać dziesiątki, a nawet setki samochodów, co dawało realny obraz dostępnych ofert i cen rynkowych. Giełda była czymś więcej niż tylko targowiskiem – stanowiła cotygodniowe wydarzenie społeczne i swoisty rytuał. Całe rodziny przyjeżdżały w niedzielę nie tylko z zamiarem kupna czy sprzedaży auta, ale także by spotkać znajomych, wymienić się doświadczeniami na temat napraw, czy po prostu poczuć tę wyjątkową atmosferę. W okresie transformacji ustrojowej, gdy na rynek masowo trafiały samochody z Zachodu, giełda stała się bramą do motoryzacyjnych marzeń, symbolem aspiracji i nowej, lepszej rzeczywistości. Na giełdzie odbywały się prawdziwe negocjacje, rodziły się motoryzacyjne legendy, a wiedza przekazywana z ust do ust była cenniejsza niż każda ekspertyza. Była to instytucja, która kształtowała lokalny rynek, a dla wielu osób stanowiła najważniejsze źródło informacji i miejsce realizacji marzeń o własnych „czterech kółkach”.

**129-131. Giełda samochodowa w Orłowie, fot. M. Zarzecki**

1974, sygn. 10/3127/314\_78, 80, 82



**5**

***Odzyskane marzenia.  
Gdynia w III RP***



**132. Widok na Skwer Kościuszki, Nabrzeże Pomorskie, pomnik Żagle i Józefa Conrada Korzeniowskiego, Akwarium Gdynskie,**  
**fot. T. Lademann**  
 1992, sygn. 93/130/13104



Po 1989 r. Gdynia weszła w okres głębokiej transformacji ustrojowej, której najbardziej bolesnym stał się upadek Stoczni im. Komuny Paryskiej. Ta ekonomiczna zapaść wymusiła na mieście radykalną redefinicję swojej tożsamości, odchodząc od monokultury przemysłowej na rzecz gospodarki opartej na usługach, handlu i nowoczesnych technologiach. Port zmodernizował się w oparciu o sprywatyzowane terminale, a miasto stało się kluczowym centrum logistycznym i transportowym. Symbolem tej zmiany stał się Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, który stał się inkubatorem dla innowacyjnych firm. Równolegle rozpoczął się proces urbanistycznego „zwrotu ku morzu”, mający na celu odzyskanie dla mieszkańców atrakcyjnych terenów nadmorskich, uwolnionych po upadku przedsiębiorstwa poławowego „Dalmor”. Zapoczątkowało to rewitalizację Mola Południowego i powrót do koncepcji Forum Morskiego, które zakłada stworzenie nowoczesnego centrum nad samą wodą. W krajobrazie miasta pojawiły się nowe ikony architektoniczne, takie jak wieżowiec Sea Towers, który stał się widocznym znakiem nowej epoki. Jednocześnie miasto wzmocniło swoją pozycję jako ważny ośrodek kultury, goszcząc międzynarodowe wydarzenia, takie jak Open'er Festival czy pielęgnując rangę Festiwalu Polskich Filmów Fabularnych, a gdyński modernizm stał się jednym z kluczowych elementów budujących markę miasta.

**133. Widok na hotel „Gdynia” i Skwer Kościuszki ,**  
**fot. T. Lademann**  
 1992, sygn. 93/130/13102

**134. Widok na hotel „Gdynia” i Teatr Muzyczny,**  
**fot. T. Lademann**  
 1992, sygn. 93/130/13102

Gdyński Teatr Muzyczny to jedna z najważniejszych i największych scen muzycznych w Polsce, która od dekad kształtuje gusty publiczności i wyznacza najwyższe standardy dla gatunku. Przełomowym momentem w jego historii była polska prapremiera rock-opery „Jesus Christ Superstar” w 1987 roku, która w realiach schyłkowego PRL stała się potężnym manifestem wolności twórczej i kulturowym oknem na Zachód. Realizując z rozmachem kolejne światowe hity musicalowe oraz tworząc własne, oryginalne produkcje, teatr niezmiennie utrwała swoją pozycję, przyciągającego do Gdyni widzów z całego kraju.



**135. Widok na skrzyżowanie ulic Wendy, Portowej i Węglowej, kościół Ludzi Morza Stella Maris, fot. T. Lademann**  
 1992, sygn. 93/130/13101





**136. Widok bramy głównej Stoczni Gdynia S.A.,**  
fot. B. Jurkowska,  
T. Lademann  
1994, sygn. 93/130/13181



**137. Zdjęcie lotnicze obiektów biurowo-produkcyjnych w rejonie bramy głównej Stoczni im. Komuny Paryskiej,**  
fot. B. Jurkowska,  
T. Lademann,  
1992, sygn. 93/130/13211



**138. Widok z góry na statek przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni i widok na ośrodek kadłubowy z suchymi dokami, suwnicę bramową oraz dźwigi,**  
fot. T. Lademann,  
1994, sygn. 93/130/13290

Po transformacji ustrojowej kluczową postacią, która nadała miastu kierunek rozwoju, była pierwsza prezydent Gdyni, Franciszka Cegielska, późniejsza minister zdrowia. Jej następcą, Wojciech Szczurek, objął urząd w 1998 r., rozpoczynając najdłuższą prezydenturę w powojennej historii miasta. Przez ponad ćwierć wieku jego rządy, oparte na lokalnym ugrupowaniu „Samorządność”, charakteryzowały się polityczną stabilnością i kontynuacją strategii rozwoju. Okres ten przyniósł Gdyni liczne inwestycje infrastrukturalne i projekty urbanistyczne, które ugruntowały jej wizerunek jako nowoczesnego ośrodka. Prezydentura ta zakończyła się w 2024 r., kiedy w wyborach samorządowych zwyciężyła Aleksandra Kosiorek, otwierając nowy rozdział w najnowszej historii Gdyni.



**139. Prezydent Gdyni Franciszka Cegielska na uroczystości otwarcia Targów Morskich BALTEXPO-94 w Gdańsku z udziałem ministra transportu i gospodarki morskiej Bogusława Liberadzkiego, wojewody gdańskiego Macieja Plażyńskiego, władz samorządowych Gdańska i Gdyni oraz posłów i senatorów,** fot. T. Lademann  
1994, sygn. 93/130/13369



**140. Plakat 12. Festiwalu Filmów Fabularnych w Gdyni z 1987 r.**  
*Galeria Plakatu Filmowego, <https://gapla.fn.org.pl/>*

Edycja z 1987 roku przeszła do historii jako pierwszy Festiwal Polskich Filmów Fabularnych zorganizowany w Gdyni. Wcześniej, przez wiele lat, festiwal odbywał się w Gdańsku (z pokazami m.in. w Sopocie). Przeniesienie do Gdyni (do Teatru Muzycznego) na stałe scementowało to miasto jako gospodarza najważniejszego polskiego wydarzenia filmowego. Główną nagrodę, którą wciąż były Złote Lwy Gdańskie, zdobył film „Matka Królów” w reżyserii Janusza Zaorskiego.

**141. Zdjęcia z festiwalu w 1987 r., fot. J. Uklejeski**  
*NAC, sygn. 3/4/452546\_01*



**142. Pierwszy Open'er w Gdyni w 2003 r., Skwer Kościuszki, fot. P. Tarełko**



**143. Open'er Festiwal, Gdynia, 2003 r., plakat**  
*<https://opener.pl/historia-10>*

**144. Widok na miasto od strony morza, 2025 r.**  
 fot. P. Tarełko *(na następnych stronach)*





Archiwum Państwowe w Gdańsku rozpoczęło swoją działalność 1 kwietnia 1901 r. jako Königliche Staatsarchiv für Westpreussen. Początkową siedzibą archiwum był ratusz Głównego Miasta. Przeniesienie do własnego gmachu przy Hansaplatz 5 (obecnie Wałowa 5) nastąpiło w grudniu 1902 r. Do wybuchu I wojny światowej zasadniczą część zgromadzonego w Gdańsku zasobu stanowiły zbiory archiwum miejskiego oraz przejęte z Archiwum Państwowego w Królewcu materiały władz administracji państwowej, kościelnej, gospodarczej i sądów. Dużą grupę akt zgromadzili archiwiści, którzy penetrując archiwa miast, cechów, bractw, stowarzyszeń, klasztorów, kościołów przejęli jako depozyt do zasobu archiwum wiele starych dokumentów, rękopisów, ksiąg. Kolejne źródła dopływu archiwaliów stanowiły współcześnie działające instytucje państwowe.

Po objęciu okupacją Pomorza Gdańskiego przez hitlerowców we wrześniu 1939 r. i wcieleniu Wolnego Miasta Gdańska do Trzeciej Rzeszy, akta najważniejszych urzędów i instytucji oraz instytucji międzynarodowych, wytworzone tutaj w okresie 20-lecia międzywojennego, wywieziono do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Rzeszy w Berlinie. W marcu 1945 r., w toku prowadzonych działań wojennych, spłonął budynek Archiwum wraz z pozostałymi w nim aktami. Z zasobu ocalały akta wywiezione poza Gdańsk do majątków na Pomorzu Zachodnim oraz na teren Niemiec i pozostawione w piwnicach budynku administracyjnego archiwum. Zbiory ukryte na terenie samego Gdańska spłonęły.

Po zakończeniu II wojny światowej w dniu 17 grudnia 1946 r. utworzone zostało polskie Archiwum Państwowe w Gdańsku. Stanęły przed nim trudne zadania, w tym: odbudowa spalonego gmachu, odbudowa historycznego zasobu, który zgromadzono w Archiwum do 1945 r. oraz zabezpieczenie i zgromadzenie akt pozostałych w archiwach i registraturach niemieckich urzędów. W ciągu kilku lat zrealizowano większość z nich. W 1950 r. oddano do użytku odbudowane magazyny, zdołano także odzyskać zasób Staatsarchiv w około 50 %. Przystąpiono do uporządkowania i zewidencjonowania zgromadzonych materiałów archiwalnych, a następnie do ich udostępniania do badań naukowych i w celach wystawienniczych. Równolegle archiwum zaczęło również nadzorować i kształtować materiały archiwalne powstające w urzędach, instytucjach i zakładach. Funkcje kontrolne nad nimi wykonywały przede wszystkim utworzone w latach 50. archiwa powiatowe podległe na terenie województwa gdańskiego Wojewódzkiemu Archiwum Państwowemu w Gdańsku (pod tą nazwą funkcjonowało od 1952 r.). W dalszych latach, w wyniku zmian administracyjnych kraju, zniesienia powiatów, archiwa te uległy likwidacji, a ich zasób przejęło Archiwum Państwowe w Gdańsku (od 1983 r.). W związku z dalszym przyrostem zasobu, Ekspozytura w Gdyni po otrzymaniu dużego lokalu uległa rozbudowie i w 1997 r. otrzymała status oddziału zamiejscowego.

W latach 2012-2016 przeprowadzane zostały prace związane z rozbudową i przebudową APG. Z dniem 1 marca 2024 roku, na podstawie Rozporządzenie Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 10 listopada 2023 r. nastąpiło połączenie APG i Archiwum Państwowego w Malborku. Na chwilę obecną zasób archiwalny stanowi 13 136 mb. akt.

Początkiem archiwum w Gdyni było utworzenie w 1950 r. Oddziału Powiatowego Archiwum Państwowego w Gdańsku. Formalnie Oddział Powiatowy w Gdyni zaczął pracę 1 stycznia 1951 r. w pomieszczeniach wynajmowanych w budynku Prezydium MRN przy al. Piłsudskiego (wówczas Czołgistów) – dzisiejszego Urzędu Miasta Gdyni. Swoim zasięgiem działania Oddział obejmował wówczas miasta: Gdynię i Sopot, a w początkowym okresie (do 1955 r.) również powiaty: kościerski, starogardzki i tczewski. Jednocześnie w 1951 r. rozpoczęto działalność w drugim lokalu Oddziału w Sopocie, w dwóch pomieszczeniach ulokowanych w gmachu ówczesnego Prezydium MRN w Sopocie (ul. Kościuszki 23/25).

W 1951 r. na podstawie dekretu o archiwach państwowych z 23 marca 1951 r. utworzono Powiatowe Archiwum Państwowe (PAP) w Gdyni. Do głównych zadań archiwów powiatowych należało: gromadzenie i opracowanie zasobu przejmowanego z państwowych jednostek organizacyjnych, inspekcje i lustracje w ramach opieki nad narastającym zasobem archiwalnym oraz tzw. prace kulturalno-oświatowe (np. rejestrowanie i gromadzenie wiadomości o materiałach archiwalnych). Ze względu na brak stałej siedziby zasób archiwalny był kilkakrotnie przenoszony - w gmachu Prezydium MRN archiwum mieściło się do 1957 r., następnie korzystało z różnych lokalizacji w Gdyni (Szenwalda 14, Świętojańska 9 i 139) oraz jednej w Sopocie (Kościuszki 23/25).

Przeprowadzona w 1975 r. reforma administracyjna i likwidacja powiatów spowodowała przekształcenie w 1976 r. PAP w Gdyni w Ekspozyturę Wojewódzkiego Archiwum Państwowego w Gdańsku. Ranga ekspozytury, jako archiwum terenowego była znacznie mniejsza niż powiatowego archiwum państwowego sprzed 1975 r. W praktyce ekspozytura, niezależnie od wielkości zasobu, pełniła rolę magazynu archiwalnego, czasami bez stałej obsady personalnej. Problemy lokalowe Ekspozytury spowodowały zmniejszenie się ilości przejmowanych akt. W 1976 r. cofnięto WAP w Gdańsku decyzję o przydziale dotychczas zajmowanych lokali, jednocześnie przyznano Archiwum lokal zamienny przy ul. Starowiejskiej 37 (dokład przeniesiono się w 1979 r.). W 1991 r. nastąpiła kolejna przeprowadzka. Archiwum musiało opuścić zajmowany lokal przy Starowiejskiej 37 i przenieść się do budynku Zespołu Szkół Przemysłu Spożywczego w Gdyni (ul. Grabowo 2). W 1993 r. przejęto w bezpłatne użytkowanie budynek magazynowy w Gdyni przy ul. Hutniczej 42 (obecnie Handlowa 11), stanowiący majątek po likwidowanym Przedsiębiorstwie „Energoblok”. W końcu 1993 r. opuszczono dotychczas zajmowane pomieszczenia w Gdyni i Sopocie, a całość akt przewieziono do zajętego w prowizoryczny sposób budynku na przy ul. Hutniczej. Tutaj również przeniesiono akta z Archiwum KW PZPR w Gdańsku. Po gruntownym remoncie w latach 1997-1998 gdyński Oddział Archiwum Państwowego w Gdańsku (utworzony 1 października 1997 r.) zaczął przejmowanie akt, których do tej pory APG nie mogło przejąć ze względu na brak powierzchni magazynowej (stąd też dużą część zasobu stanowi depozyt AP w Gdańsku). W 1999 r. zorganizowano pracownię konserwacji, a w 2007 r. pracownię odkwaszania papieru. W 2025 r. zasób własny Oddziału przekroczył 3 000 mb. akt.



## Nasze publikacje

