

WENDA²¹



SPACERUJ Z HISTORIA!

ŚLADAMI TADEUSZA WENDY

GDYNIA

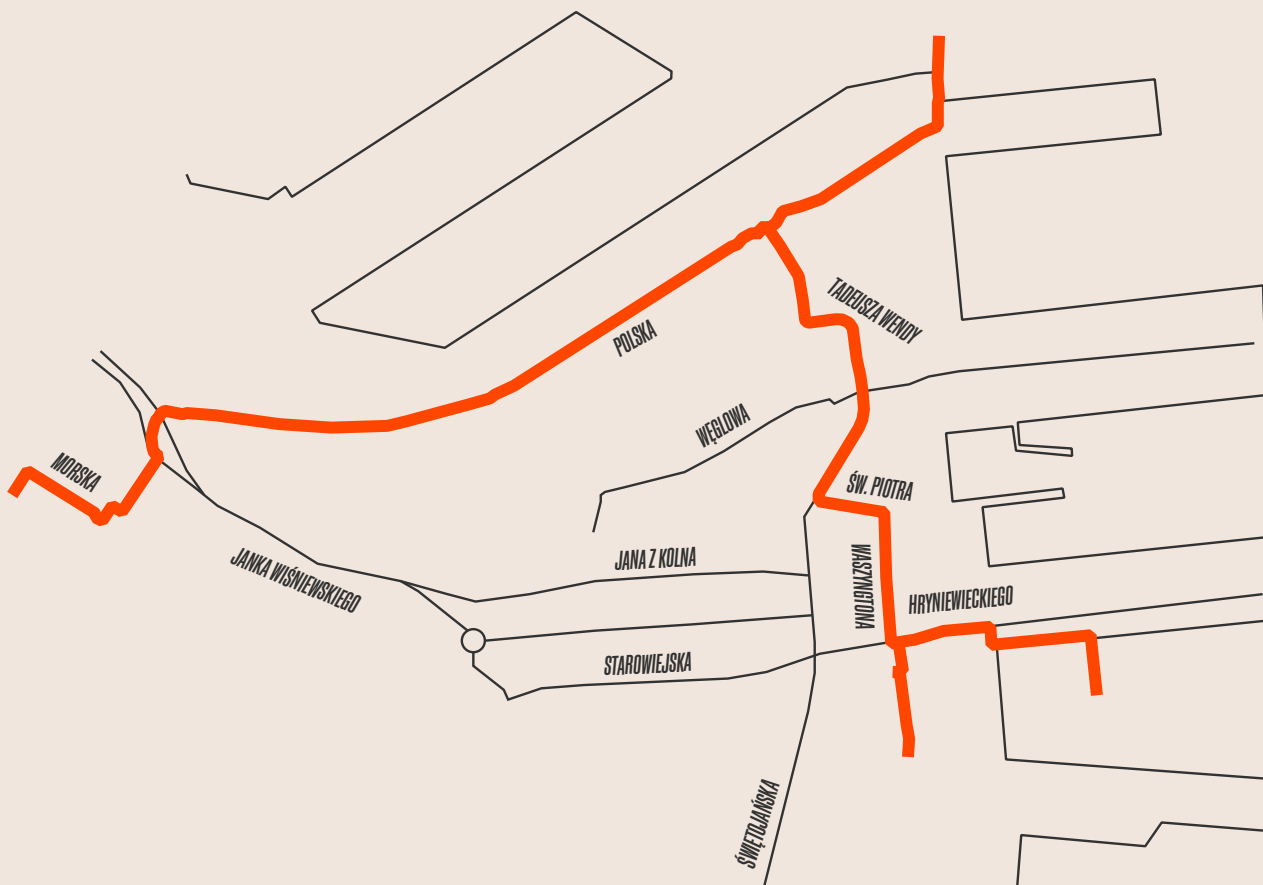
MUZEUM
MIASTA GDYNI

SPACERUJ Z HISTORIĄ!

ŚLADAMI TADEUSZA WENDY

Rada Miasta Gdyni, w 95. rocznicę nadania praw miejskich i 100. rocznicę rozpoczęcia budowy portu, ustanowiła rok 2021 – Rokiem Tadeusza Wendy, budowniczego gdyńskiego portu. To doskonała okazja do popularyzacji opowieści o wybitnym inżynierze, jego dokonaniach, życiorysie oraz o tym, co ukształtowało go jako człowieka i projektanta. Muzeum Miasta Gdyni przez cały rok przybliżyć będzie sylwetkę tej osoby o nieprzeciętnej wiedzy i wyobraźni. Zapraszamy na stronę www.TadeuszWenda.pl, poświęconą jego pamięci, jak również – na spacer szlakiem najważniejszych miejsc w Gdyni związanych z postacią inżyniera. Trasa wędrówki jest łatwa i prowadzi przez ogólnodostępne tereny miejskie i portowe, dlatego warto wybrać się na wycieczkę z dziećmi!

Zapraszamy na spacer!



„Jedno tylko miejsce było odpowiednie do budowy większego portu na polskim wybrzeżu. Tym miejscem była dolina między tzw. Kępą Oksywską i Kamienną Górą, gdzie leżała wówczas mała wioska rybacka Gdynia”.

Tadeusz Wenda, „Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni”, Gdynia 1938 r.

Wędrowkę śladami Tadeusza Wendy rozpoczynamy na ulicy Jerzego Waszyngtona (najbliższe przystanki ZKM – Sea Towers oraz Plac Kaszubski – Świętojańska), tuż obok Skweru Kościuszki (fot. 1). Jeszcze w latach 20. XX wieku to właśnie w tym miejscu znajdował się brzeg morza, na którym z czasem powstał port. Z tego powodu dzisiejsza ulica Waszyngtona ówczesnie nosiła nazwę Nadbrzeżna. Ruszamy w kierunku północnym, po lewej mijamy kolejno gmachy Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej oraz Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Zatrzymujemy się przy kolejnym budynku,



Fot. 1

który znajduje się pod numerem 38. To właśnie tutaj mieściło się Biuro Budowy Portu, w którym od 1930 roku aż do przejścia na emeryturę w 1937 roku mieszkał i pracował Tadeusz Wenda. Mieszkanie inżyniera znajdowało się na piętrze i posiadało narożną, dziś oszkloną loggię, z której mógł obserwować morze i samą budowę. 10 lutego 2002 roku przy wejściu do budynku, odsłonięto w obecności syna – Jerzego Wendy tablicę upamiętniającą budowniczego portu (fot. 2, 3, 4 – budynek Biura Budowy Portu, 1929-1939 – Zbiory MMG).



Fot. 2



Fot. 3



Kiedy wiosną 1920 roku Tadeusz Wenda (fot. 5 – portret Tadeusza Wendy 1918 – Zbiory MMG) po raz pierwszy przyjechał do Gdyni, była ona wsią liczącą około 1000 mieszkańców. Miał wtedy 57 lat – urodził się w 1863 roku w Warszawie, gdzie ukończył Wydział Matematyczno-Fizyczny na Uniwersytecie Warszawskim oraz renomowany Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu.



Fot. 5

Jako inżynier posiadał wieloletnie doświadczenie przy budowie kolei carskich i mostów, a także portów morskich w Windawie, Rewlu (Tallinie) oraz Rojen koło Rygi. Na początku lat 20. jego umiejętności i pracowitość zostały zauważone i docenione przez władze odradzającej się Polski, której Traktat Wersalski kończący I wojnę światową przyznał niewielki, bo zaledwie 147-kilometrowy skrawek wybrzeża. Było ono jednak zupełnie niezagospodarowane – brakowało chociażby jednego dużego portu, mogącego obsługiwać statki floty wojennej czy handlowej. Gdańsk, z którym wiązano największe nadzieje, decyzją Traktatu stał się Wolnym Miastem. Polska uzyskała wprawdzie prawo do korzystania z tamtejszego portu, jednak było ono skutecznie ograniczane przez sprawujących władzę nad miastem Niemców. Utworzenie własnego, niezależnego portu było więc celem strategicznym dla funkcjonowania całego państwa. Wiceadmirał Kazimierz Porębski, kierujący ówczesnie Departamentem Spraw Morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, to właśnie Tadeuszowi Wendzie powierzył trudne zadania wyboru miejsca pod budowę portu, sporządzenie jego projektu, a później kierownictwo nad powstaniem inwestycji.

Dokładnie naprzeciwko budynku znajduje się kolejna pamiątka związana z budową portu i jej naczelnikiem – Krzyż Rybacki im. Tadeusza Wendy. Warto w bezpieczny sposób przejść na drugą stronę ulicy, by uważnie go obejrzeć. Pierwszy krzyż stanął w 1921 roku u nasady drewnianego mola Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków z inicjatywy lokalnej społeczności, w tym wójta Gdyni – Jana Radtke. Wraz z rozwojem portu pojawiła się jednak konieczność przeniesienia go w inną lokalizację. W pierwszych dniach II wojny światowej został zniszczony przez Niemców. Nowy krzyż został postawiony w obecnym miejscu krótko po II wojnie światowej, by upamiętnić budowę portu i jego „ojca” – Tadeusza Wendę (fot. 6, 7 – Krzyż Rybacki 1935 – Zbiory MMG).



Fot. 6



Fot. 7

Już kilka miesięcy po symbolicznych zaślubinach Polski z morzem, 10 lutego 1920 roku inżynier Wenda został oddelegowany na polskie wybrzeże, by dokonać przeglądu kilku lokalizacji, które wytypowano wcześniej jako najlepsze do budowy portu. Odwiedził: okolice Jeziora Żarnowieckiego, Władysławowo, Hel, Puck, Gdynię, Gdańsk, a nawet Tczew, gdzie proponowano budowę portu na Wiśle. Większość z tych miejsc – zdaniem Wendy – nie była jednak odpowiednia ze względu na niesprzyjające warunki i koszty przystosowania terenu do inwestycji, bliskość granicy państwowej lub konieczność korzystania z terytorium gdańskiego, co podważało ideę niezależności portu. To właśnie wieś

Gdynia, a właściwie dolina rzeki Chylonki, leżąca pomiędzy wzniesieniami Kamiennej Góry i Kępy Oksywskiej, posiadała najodpowiedniejsze warunki naturalne do budowy portu wojennego, jak również dużego portu handlowego. Inżynier zwrócił uwagę na dogodny, torfiasty grunt, który nie sprawi trudności przy kopaniu basenów portowych, znaczną głębokość morza i dobre dno do kotwiczenia statków, a także dostępność wody pitnej, osłonięcie terenu od wiatrów przez Półwysep Helski, jak również bliskość stacji kolejowej (fot. 8 – Widok z Kamiennej Góry w stronę Oksywia 1913 – Zbiory MMG).



Fot. 8

Spod krzyża kierujemy się dalej w stronę skrzyżowania z ulicą Antoniego Hryniewieckiego. Skracamy w nią i udajemy się w kierunku najwyższego budynku w Gdyni – wieżowca Sea Towers (fot. 9). Po lewej widzimy w oddali basen portowy nr II imienia inż. Tadeusza Wendy (fot. 10). W tym miejscu warto wspomnieć, że jego imię nosi również niewielki odcinek nabrzeża na szczycie Mola Węglowego. Niestety te tereny nie są dostępne do zwiedzania. Dlatego my kierujemy się bardziej na prawo i tuż przy budynku Sea Towers wchodzimy na nabrzeże Mola Rybackiego od strony nowoczesnej mariny jachtowej (fot. 11). Spacerujemy wzdłuż jej nabrzeża, gdzie pomiędzy współczesnymi apartamentowcami możemy zauważyć budynki zabytkowych chłodni rybnych. Wybudowany w latach 30. XX wieku, a przekształcony w latach 50. kompleks nie pełni dziś pierwotnych funkcji (fot. 12, 13 – chłodnia rybna 1949 – Zbiory MMG).



Fot. 9



Fot. 10



Fot. 11



Fot. 12



Fot. 13

W 1920 roku Tadeusz Wenda przeprowadza się z Warszawy do wsi Gdynia, gdzie – rezygnując z udogodnień, jakie oferowało duże miasto - zamieszkuje w jednej z rybackich chat. W tym roku rozpoczyna pracę nad najważniejszą inwestycją w swoim życiu. Poświęcenie miejsca pod przyszłą budowę portu z udziałem kapelana Marynarki Wojennej ks. Władysława Miegonia, wiceadmirała Kazimierza Porębskiego, dra Juliusza Trzcńskiego oraz podkomisji sejmowej następuje 29 maja 1921 roku. Ten dzień, w którym zostaje również wbity pierwszy pal pod budowę portu tymczasowego, staje się symbolem rodzącej się Polski na morzu.

Mimo początkowego braku potrzebnej infrastruktury Wenda opracowuje projekt, wykupuje tereny pod przyszły port od miejscowych Kaszubów i staje na czele zespołu budującego Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków. Zanim 23 września 1922 roku Sejm przyjmie ustawę o budowie portu w Gdyni, początkowo powstaje skromna, drewniana konstrukcja przystani dla floty wojennej, statków handlowych i łodzi rybackich. Prace nad pierwszym etapem inwestycji portowej, wykonywane przez Towarzystwo Robót Inżynier-

ryjnych z Poznania pod kierownictwem inżyniera Jana Śmidowicza, zostają ukończone w kwietniu 1923 roku. Oficjalne otwarcie pierwszego portu w Gdyni z udziałem Prezydenta Rzeczypospolitej Stanisława Wojciechowskiego, premiera Władysława Sikorskiego oraz przedstawicieli Sejmu i Senatu, z gościnną wizytą okrętów wojennych z Anglii, Francji i Estonii, ma miejsce 23 kwietnia 1923 roku, a już 13 sierpnia 1923 roku do przystani przybija pierwszy zagraniczny, pełnomorski statek handlowo-pasażerski – francuski SS Kentucky (fot. 14 – poświęcenie portu tymczasowego 23.04.1923; 15 – SS Kentucky w porcie tymczasowym 1923 – Zbiory MMG). W tym okresie inżynier Tadeusz Wenda jest już w trakcie projektowania portu właściwego o zakładanej zdolności przeładunkowej 6 milionów ton rocznie, co pozwoli w pełni wykorzystać możliwości gospodarcze państwa, rozwinąć żeglugę, kształtować morską świadomość społeczeństwa i wzmocnić granicę Polski nad Bałtykiem.



Fot. 14



Fot. 15

Po kilkuset metrach dochodzimy do ostrogi nr 1, przy budynku bosmanatu mariny skręcamy w prawo i udajemy się do jej końca, gdzie stoi pomnik Tadeusza Wendy, autorstwa Macieja i Anety Jagodzińskich-Jagenmeer, który odsłonięto 29 maja 2021 roku. Przedstawia on postać inżyniera w rozwianym płaszczu, z twarzą zwróconą w stronę nabrzeża, a prawą ręką wskazującego dzieło swego życia (fot. 16, 17).



Fot. 16



Fot. 17

Kolejny etap w historii portu zapoczątkowała umowa z Konsorcjum Polsko-Francuskim na budowę tzw. „małego portu”, podpisana 4 lipca 1924 roku. Zakres budowy obejmował powstanie awanportu i dwóch basenów przeładunkowych, a kierownikiem prac z ramienia Konsorcjum został duński inżynier Knut Højgaard. W tym samym roku Wenda przestał oficjalnie pełnić funkcję kierownika i został Naczelnikiem Budowy Portu w Gdyni. Prace budowlane zostały jednak przerwane już w drugiej połowie 1924 roku z powodu kryzysu gospodarczego. Ponownie ruszyły dopiero w połowie 1926 roku dzięki funduszom inwestycyjnym z budżetu państwa, pozyskanym przez nowego Ministra Przemysłu i Handlu Eugeniusza Kwiatkowskiego. Najważniejszym etapem prac była budowa Mola Węglowego, które powstało w miejscu drewnianej przystani Portu Tymczasowego i Schroniska dla Rybaków, i pozwoliło na przeładunek surowca, będącego głównym towarem eksportowym Polski. Północna część portu, od strony Oksywiu, była przeznaczona dla celów Marynarki Wojennej. Ten etap budowy został zakończony w pierwszej połowie lat 30. XX wieku (fot. 18 – inspekcja w porcie ok. 1926 – Zbiory MMG).



Fot. 18

Spod pomnika wracamy tą samą drogą wzdłuż nabrzeża i budynku Sea Towers z powrotem do skrzyżowania ulic Waszyngtona i Hryniewieckiego (fot. 19). Kontynuujemy naszą wędrówkę ulicą Waszyngtona w kierunku północnym, dokładnie tym traktem, którym Tadeusz Wenda zmierzał codziennie do pracy przy budowie portu. Kawałek za skrzyżowaniem, po lewej stronie drogi widzimy szereg zabytkowych domów rybackich, tzw. Kolonii Rybackiej budowanej od 1927 roku przez Morski Urząd Rybacki dla miejscowych rodzin kaszubskich, które trudniły się rybołówstwem (fot. 20, 21 – Kolonia Rybacka 16.11.1946 – Zbiory MMG).



Fot. 19



Fot. 20 i 21

W 1930 roku Tadeusz Wenda mieszkał i pracował już w nowo wybudowanym budynku Biura Budowy Portu przy ówczesnej ulicy Nadbrzeżnej. Inżynier – choć był wyjątkowo skromnym człowiekiem – z dumą spoglądał z okien swojego gabinetu na rozbudowujące się dzieło życia. Budowy portu doglądał osobiście – rozmawiał z robotnikami i wprost z niewielkiej łodzi obserwował zatapianie potężnych betonowych skrzyń żelbetowych pod budowę kolejnych kilometrów nabrzeży (fot. 22 – inspekcja przy budowie Mola Węglowego 1925 – Zbiory MMG).



Fot. 22

Spacerujemy dalej ulicą Waszyngtona w kierunku ulicy św. Piotra, w którą skręcamy i podążamy aż do skrzyżowania z Portową i Tadeusza Wendy (fot. 23, 24). Tutaj skręcamy w szeroką ulicę Wendy, która wznosi się wiaduktem nad torami prowadzącymi do portu. Z tego powodu przed wojną nosiła ona nazwę ulicy Mostowej. Dalej kierujemy się wprost do gmachu Urzędu Morskiego (fot. 25, 26 – wiadukt na ulicy Mostowej 1926 – Zbiory MMG). Po lewej stronie wiaduktu warto zwrócić uwagę na kilka starych chat rybackich stanowiących osadę „Na Piaskach”. To właśnie w jednym z takich domów mieszkał Tadeusz Wenda tuż po przyjeździe do Gdyni w 1920 roku, to tam rysował pierwsze szkice przyszłego portu (fot. 27).

Fot. 23



Fot. 24





Fot. 25 i 26



Fot. 27

Po prawej stronie wiaduktu spoglądamy ostatni raz na basen portowy nr II nazwany imieniem inżyniera Tadeusza Wendy i dalej łukiem drogi udajemy się w kierunku Urzędu Morskiego (fot. 28).



Fot. 28

Na początku lat 30. XX wieku, wraz z rosnącymi obrotami portu gdyńskiego, zaczęły się pojawiać pierwsze zarzuty o wadliwość projektu Wendy. Oskarżenia były kierowane najczęściej ze strony Niemców, którzy obawiali się utraty pierwszeństwa portu w Gdańsku. Ich autorzy wróżyli szybkie zamulenie portu, podmycie nabrzeży i niszczenie budowli oraz urządzeń hydrotechnicznych. Rząd polski w Warszawie niezwłocznie zareagował na te zarzuty i wszczął dochodzenie przeciwko projektantowi. Już w kwietniu 1931 roku do Gdyni przyjechała komisja złożona z bezstronnych ekspertów ze Szwecji i Norwegii – inżyniera Petersona i Möena. Po 5 dniach wydali bardzo pozytywną opinię na temat gdyńskiego portu i oczyścili w ten sposób Wendę ze wszystkich zarzutów o zaniedbania projektowe. Niestety echo pomówień nie ucichło, a już w połowie 1931 roku inżyniera zdegradowano ze stanowiska Naczelnika Budowy Portu w Gdyni do funkcji Naczelnika Wydziału Techniczno-Budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni. W ten sposób ze stanowiska odpowiadającego za całą budowę na szczeblu ministerialnym, stał się on jedynie kierownikiem jednego wydziału technicznego. Główny budowniczy nie został nawet zaproszony na uroczyste poświęcenie portu i otwarcie ukończonego w 1933 roku budynku Dworca Morskiego, w którym uczestniczyli Prezydent RP Stanisław Wojciechowski i przedstawiciele rządu. Gdyby nie szacunek i wsparcie ze strony ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego, prawdopodobnie całkowicie straciłby zatrudnienie. Mimo niewątpliwie trudnego okresu, kierował pracami nad budową portu jeszcze przez kilka kolejnych lat.



Fot. 29

Docieramy do monumentalnego gmachu Urzędu Morskiego, który wybudowano w 1927 roku (fot. 29, 30 – Urząd Morski 1933 – Zbiory MMG). Był on również miejscem pracy Tadeusza Wendy, kiedy w 1931 roku został naczelnikiem tamtejszego Wydziału Techniczno-Budowlanego. Na skrzyżowaniu przed budynkiem skręcamy w prawo w ulicę Bernarda Chrzanowskiego, którą przez tereny portowe kierujemy się aż do ronda Karlskrona, znajdującego się tuż za przejazdem kolejowym. Na rondzie skręcamy w prawo i zmierzamy ulicą Pol-



Fot. 30

ską w stronę budynku Dworca Morskiego i nowego terminala Portu Gdynia (fot. 31). Po kilku minutach docieramy do dworca, który oddano do użytku w 1933 roku, wtedy również odbyło się poświęcenie gdyńskiego portu. W środku budynku, jeszcze przed wojną umieszczono tablice pamiątkowe poświęcone historii budowy portu. Po wojnie odstąpiono kolejne – poświęcone Tadeuszowi Wendzie i Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu (fot. 32, 33 – Dworzec Morski 1935-1939 – Zbiory MMG).



Fot. 31



Fot. 32 i 33

Prace nad ostatnią fazą budowy portu właściwego rozpoczęto w połowie lat 30. XX wieku. Już wtedy gdyński port stanowił konkurencję dla innych leżących nad Bałtykiem i Morzem Północnym, a od 1933 roku eksportował corocznie większą masę towarową niż port w Wolnym Mieście Gdańsku, z głównymi surowcami takimi jak węgiel i drewno. Nowoczesne zaplecze, korzystne warunki do inwestowania i wprowadzone przez rząd cła preferencyjne przynosiły kolejne sukcesy. Gdynia pozyskiwała coraz większe ładunki drobnicowe, odebrała Hamburgowi niemal w całości przeladunek skór i owoców południowych, a Bremie – przeladunek bawełny. W porcie rozwijał się również przemysł. Powstały między innymi Zakłady Tłuszczowe Union, zakłady Polskiego Monopolu Tytoniowego i nowoczesna łuszczarnia ryżu.

Najważniejszą pamiątką po Tadeuszu Wendzie jest sam port, który projektował i tworzył w latach 1920-1937. By obejrzeć jego dzieło, udajemy się obok budynku Kapitanatu Portu Gdynia na koniec Nabrzeża Pilotowego, z którego doskonale widać znaczną część portu oraz wejście do niego (fot. 34, 35). To dobra okazja, by zobaczyć z bliska wpływające do portu wielkie statki. Następnie wracamy z powrotem ulicą Polską do ronda Karlskrona, skąd przyszliśmy.



Fot. 34



Fot. 35

W 1937 roku, czyli w momencie przejścia Tadeusza Wędy na emeryturę, port był właściwie ukończony. Projekt oraz organizacja jego budowy zostały wysoko ocenione przez zagranicznych specjalistów w tej dziedzinie, a polskiego inżyniera wyróżniono wieloma odznaczeniami z francuską Legią Honorową i duńskim Orderem Dannebrog na czele. Został on również odznaczony Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski. Duński inżynier Knut Højgaard, jeszcze na początku lat 30. XX wieku, proponował mu pracę przy budowie portów duńskich za ponad dziesięciokrotnie wyższe wynagrodzenie. Węda miał mu wtedy odpowiedzieć jednym zdaniem: „Ja ten port buduję dla Polski” (fot. 36 – Tadeusz Węda z pracownikami Urzędu Morskiego 1930-1937 – Zbiory MMG).



Fot. 36

Powracamy do skrzyżowania ulicy Polskiej i Chrzanowskiego, dalej kierujemy się ulicą Polską, mijamy schron, a po prawej stronie pod adresem Polska 7 napotykamy zabytkowy budynek magazynu Polskiego Monopolu Tytoniowego, wzniesiony w latach 1930-1931 (fot. 37, 38 – magazyn Polskiego Monopolu Tytoniowego 1931 – Zbiory MMG).



Fot. 37



Fot. 38

W 1939 roku przeładunki w gdyńskim porcie, którego niemal 12 kilometrów nabrzeży zajmowało prawie 900 hektarów i obsługiwało ponad 6,5 tysiąca statków rocznie, osiągnęły wartość ponad 9 milionów ton. Był to najlepszy wynik spośród wszystkich portów na Morzu Bałtyckim. W Gdyni znajdowało się wtedy 57 magazynów oraz druga co do wielkości chłodnia na świecie. Budowa portu miała wpływ nie tylko na rozwój gospodarki morskiej, ale również na reorientację całej polskiej ekonomii. W 1939 roku aż 80% polskiego eksportu i 65% importu przechodziło drogą morską. Inwestycja dała również impuls do rozwoju miasta, do którego w krótkim czasie dotarli robotnicy z różnych części kraju. Niecałe 5 lat po rozpoczęciu budowy, w 1926 roku kiedy Gdynia otrzymała prawa miejskie, populacja miasta wyniosła 12 tysięcy osób, natomiast tuż przed II wojną światową – ponad 127 tysięcy mieszkańców i była dwunastym co do wielkości miastem Polski.

Kierujemy się dalej ulicą Polską, gdzie pod numerem 17 możemy zauważyć portowy magazyn długoterminowy „H”, a nieco dalej – tuż przed rozwidleniem ulic Polskiej i Rotterdamskiej – chłodnię portową, niegdyś drugą największą na świecie (fot. 39, 40 – ulica Polska 1935-1939 – Zbiory MMG). My jednak



Fot. 39



dochodzimy do skrzyżowania ulic Polskiej i Janka Wiśniewskiego, minąwszy po drodze budynek Zarządu Morskiego Portu Gdynia (fot. 41, 42). Tutaj przechodzimy przez przejście na drugą stronę ulicy Janka Wiśniewskiego i kierujemy się w stronę kładki pieszej, która prowadzi nad torami. To z niej możemy ostatni raz spojrzeć na tereny portowe (fot. 43).



Fot. 41



Fot. 42



Fot. 43

Tadeusz Wenda II wojnę światową spędził pod Warszawą w gronie rodziny. Po zakończeniu działań wojennych wiek i choroba uniemożliwiły mu powrót do Gdyni i bezpośrednią pracę przy odbudowie portu, który uległ poważnym zniszczeniom. Inżynier pozostawał jednak w ścisłym kontakcie z Biurem Odbudowy Portu i udzielał konsultacji aż do swojej śmierci 8 września 1948 roku. Projektant i budowniczy gdyńskiego portu spoczął na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie, a dzieło które stworzył funkcjonuje do dziś na bazie jego rozwiązań w kształcie tylko nieznacznie zmienionym.

Schodzimy z kładki na ulicę Morską, a następnie kierujemy się na prawo do przejścia podziemnego, którym przechodzimy na drugą stronę drogi (fot. 44). Wychodzimy z przejścia na prawo i udajemy się wzdłuż ulicy Morskiej w stronę znajdującego się pod numerem 79 – Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Gdyni, w którego skład wchodzi ostatni cel naszej dzisiejszej wędrówki – Technikum Mechaniczne nr 1 imienia inżyniera Tadeusza Wendy. Na budynku szkoły, zaraz przy wejściu, od 1977 roku znajduje się również tablica upamiętniająca patrona szkoły (fot. 45, 46). W tym miejscu kończymy nasz spacer śladami Tadeusza Wendy w Gdyni (najbliższe przystanki ZKM: Stocznia SKM Morska oraz Uniwersytet Morski).



Fot. 44



Fot. 45 i 46

MAPA TRASY
W APLIKACJI TRASEO

Opracowanie tekstu

DAWID GAJOS

Zdjęcia współczesne

DAWID GAJOS

Materiały archiwalne

MUZEUM MIASTA GDYNI

