

## A post-war chapter in the history of architecture and development of the port of Gdynia

**Keywords:** architecture, modernism, Port of Gdynia, 1945-1989, rebuilt after war damage

### Summary

The port of Gdynia, considered one of the largest civil construction projects of the 20th century in Europe, was built at an express pace for only a dozen or so years from the mid-1920s to the end of the 1930s. Unusual solutions from the construction period in the port engineering category, as well as outstanding architectural works. The industrial area quickly became architectural symbols of economic growth and the general rebirth of Poland after 1918. In April 1945, the Poles took over the property of the port after the war found a picture of the ruins and destruction of the port, mainly the result of deliberate plantings carried out on the orders of Adolf Hitler in the last 10 days

before the capitulation of the Germans. The devastation of individual elements of the port infrastructure and buildings was assessed at the level from 25% to 100%. Post-war reconstruction of the port from damage, in the years 1945-1947 not only the losses were inventoried, but also significant decisions were made as to whether the building was to be rebuilt or a new investment was planned in its place. Studies on this subject show that the investment reconstruction of the port did not continue the boldly outlined pre-war development plans, but from the point of view of its architecture, a new page in its history definitely opened up for this team. ■

**Anna Orchowska-Smolińska**, Dr. Eng. Arch., employee of the Faculty of Architecture of the Gdańsk University of Technology; professional and scientific interests: research and protection of the cultural heritage of architecture and urban planning of the period modernism, especially the industrial buildings of port cities. Contact: [anna.smolinska@pg.edu.pl](mailto:anna.smolinska@pg.edu.pl), <https://mostwiedzy.pl/anna-orchowska-smolinska,408620-1>; ORCID: 0000-0002-9930-3655

Anna Orchowska-Smolińska

Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, Polska

## Powojenny rozdział w historii architektury i zagospodarowania portu gdyńskiego

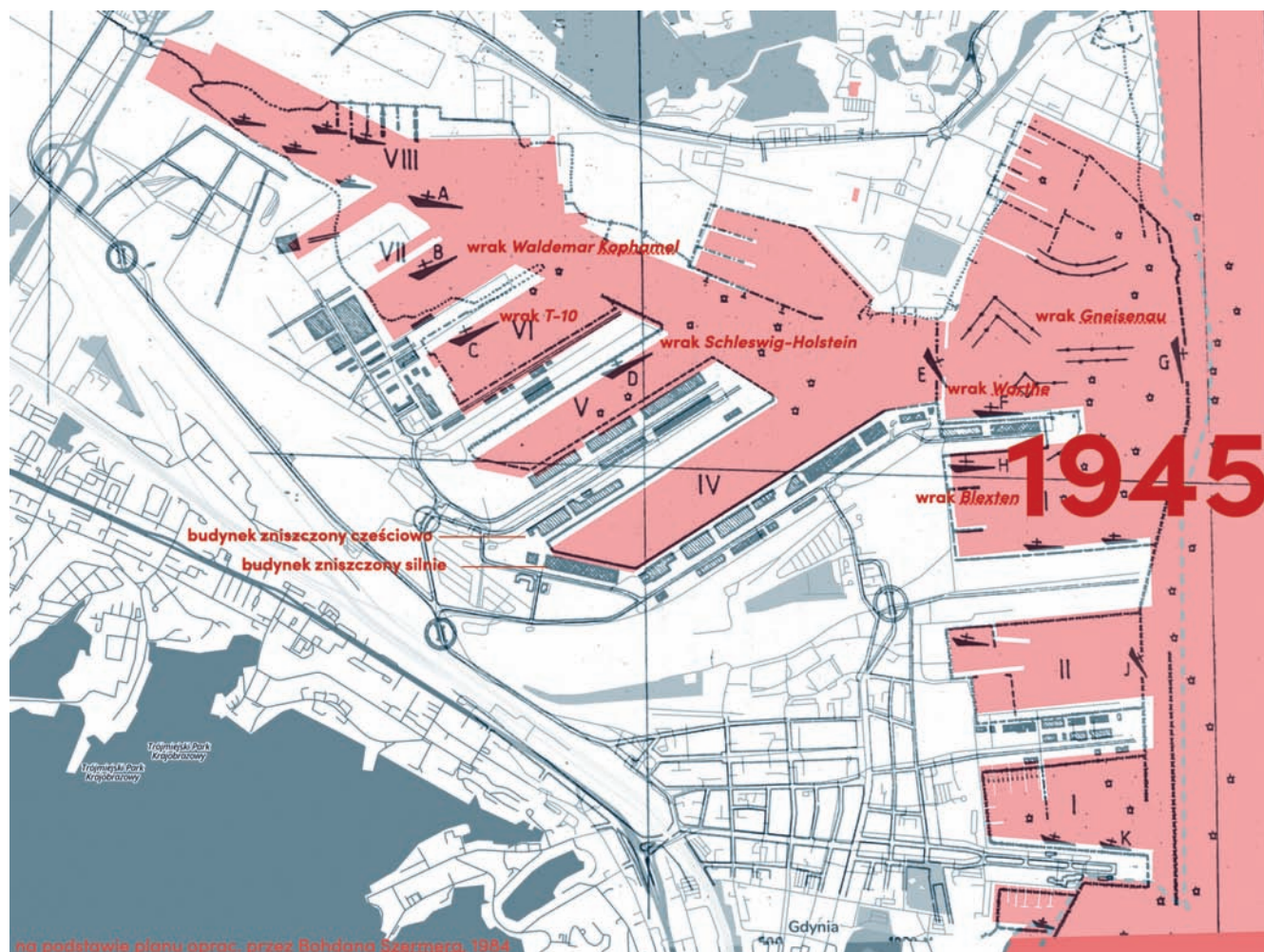
**Słowa kluczowe:** historia portu w Gdyni, zniszczenia wojenne, odbudowa powojenna, 1945-1989, architektura modernizmu

Budowa portu w Gdyni uznawana jest za jedno z największych przedsięwzięć budownictwa cywilnego XX stulecia w Europie. W całości zbudowano go według jednolitego planu charakteryzującego się jasnym układem basenów i rejonów przeładunkowych. Jego realizacja przebiegała w ekspresowym tempie i zajęła zaledwie kilkanaście lat 1924-1939. Pochozące z okresu budowy oryginalne rozwiązania inżynierii portowej, jak również wybitne dzieła architektury przemysłowej stały się szybko symbolami archi-

tektonicznymi rozwoju gospodarczego i generalnie odrodzenia Polski po 1918 roku. W kwietniu 1945 r. przejmujący mienie po wojnie Polacy zastali obraz ruin i zniszczeń portu będących głównie wynikiem celowych wysadzeń przeprowadzanych na rozkaz Adolfa Hitlera w ostatnich 10 dniach przed kapitulacją Niemiec. Dewastacja poszczególnych elementów infrastruktury i zabudowy portu oceniono na poziomie od 25% do 100%. Celem artykułu jest zaprezentowanie wyników badań nad powojenną historią odbudowy

1. Plan portu w Gdyni według stanu z 1945 r., opracowanie autorki z wykorzystaniem współczesnej mapy Gdyni i materiałów skompilowanych przez Bohdana Szermera w 1984 r.

1. Plan of the port in Gdynia according to the state of 1945, author's study using a contemporary map of Gdynia and materials compiled by Bohdan Szermer in 1984





2. Gdynia, rozbiórka zniszczonego magazynu firmy „Cukroport III/IV” przy nabrzeżu Polskim w 1946 r. Przez widoczną dużej wielkości wyrwę w murze magazynu widać elewację magazynu „Cukroport I/II”. Prace przebiegają przy wykorzystaniu tymczasowo położonych szyn (źródło: Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni)

2. Gdynia, demolition of the damaged warehouse of the company "Cukroport III/IV" at the Polish Quay in 1946. Through the visible large-size breach in the wall of the warehouse, you can see the facade of the warehouse "Cukroport I/II". The works are carried out with the use of temporarily located rails (source: State Archives in Gdańsk, Gdynia Branch)

portu gdyńskiego ze zniszczeń, kiedy to w wyniku prac Biura Obudowy Portów w latach 1945-1947 nie tylko zinwentaryzowano straty, ale również podjęto znaczące decyzje odnośnie tego czy dany budynek przewidziany był do odbudowy czy na jego miejscu planowana była nowa inwestycja.

#### Port gdyński - stan do 1939 r.

Port w Gdyni był w 1939 r. nowoczesnym portem sztucznym na otwartym wybrzeżu Zatoki Gdańskiej, którego główne budowle wodne i lądowe realizowano na przestrzeni krótkiego okresu czasu w latach 1924-1935. Projekt i realizacja przebiegały w ramach klarownie nakreślonych planów dzięki czemu powstał przejrzysty i funkcjonalny układ portowy. Na-

brzeża portowe wykonano w 85% z wykorzystaniem nowoczesnych konstrukcji prefabrykowanych skrzyń żelbetowych, które doskonale nadawały się do obsługi pełnomorskich statków o dużym na tamten czas zanurzeniu 8-12 m. Odpowiednio szerokie baseny i kanał portowy dawały dogodne warunki do manewrowania na nich przez największe zawijające do basenu Morza Bałtyckiego jednostki. Także zagospodarowanie części lądowej w tym komunikacja port - odbiorcy, umożliwiały efektywne przygotowanie i obrót towarów. Gdynia posiadała też duże i dobrze wyposażone magazyny, rozplanowane zgodnie z założeniami portowych stref funkcjonalnych.

Czas budowy portu (1924-1937), to również okres wznoszenia najbardziej interesujących pod

Wyszczególnienie elementów składowych zainwestowania portu w Gdyni przed II wojną światową	Gdynia
Falochrony /długość/	3,7 km
Akwatorium portu /powierzchnia wodna/	224 ha
Obszaru portu /powierzchnia całkowita/	897 ha
Nowoczesne nabrzeża mogące obsłużyć statki pełnomorskie /długość/	11 km
Magazyny składowe /powierzchnia/	273.000 m <sup>2</sup>
Chłodnie portowe /powierzchnia/	23.000 m <sup>2</sup>
Elewatory /powierzchnia/	10.000 m <sup>2</sup>
Dźwigi - mechaniczne urządzenia przeładunkowe /ilość/	87 szt.
<i>Opracowanie własne na podstawie referatu wygłoszonego na Kongresie Techników Polskich, S. Hückel, W. Staniszkis, Wytyczne odbudowy polskich portów morskich, Gdańsk 1946</i>	





3. Gdynia, ul. Polska 1, Dworzec Morski w 1946 r. Widoczny w północno-zachodnim narożniku budynku ubytek powstał w wyniku alianckiego nalotu z 1943 r. i został odbudowany dopiero w latach 2013-2015 w trakcie kompleksowej adaptacji obiektu na Muzeum Emigracji. Po wojnie do 1963 r. w Dworcu Morskim mieścił się Kapitanat Portu (źródło: Muzeum Miasta Gdyni, fot. Jan Bulhak)

3. Gdynia, 1 Polska Street, Marine Station in 1946 The defect visible in the northwest corner of the building was created as a result of the Allied air raid in 1943 and was rebuilt only in 2013-2015 during the comprehensive conversion of the building into the Emigration Museum. After the war, until 1963, the Harbor Master's Office was located in the Marine Station (source: Gdynia City Museum, photo: Jan Bulhak)

względem architektonicznym budowli na jego terenie<sup>1</sup>. Projekty charakteryzowały się śmiałymi formami, nowoczesnym podejściem do konstrukcji i przede wszystkim niezwykle funkcjonalnymi rozwiązaniami przestrzennymi, dzięki czemu nierzadko już w trakcie wznoszenia zyskiwały status "wyczekiwanych" symboli, dziś powiedzielibyśmy obiektów ikonicznych. O aprobacie ówczesnego środowiska architektonicznego dla monumentalnych budynków portu świadczyć mogą słowa Jerzego Müllera, iż "każdy z nich posiada charakter i wymowę architektoniczną, jest dobrze wykonany, jest rzeczowy i decyduje o ogólnym wyglądzie i wyrazie danej części portu"<sup>2</sup>. Pośród tego typu realizacji z okresu międzywojennego wymienić należy takie budynki i zespoły, jak: Łuszczarnia Ryżu (1927), Chłodnia Portowa (1928-30, 1933-34), Magazyn nr 3 (1930), Olejarnia Gdyńska (1930-31), Hala i Chłodnia Rybna (1930-31), Magazyn nr 5 (1931, 1934), Dworzec Morski (1933), Magazyn "Aukcji Owocowych" i "Warty" (1933), Gmach Urzędu Celnego (1936), Elewator Zbożowy (1935-37), Magazyn nr 10 (1937-38) i wiele innych. Powodem spójnego odbioru obiektów różnorodnego przeznaczenia, pod względem ich wyrazu estetycznego, czy charakteru, jest ich pochodzenie z okresu zaledwie 10 lat, jak podkreśla Müller, i to właśnie spowodowało jednorodny wyraz architektoniczny międzywojennego zespołu zabudowy portu w Gdyni.

1. Tematykę szeroko ujęto w: A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*, praca doktorska pod kierunkiem prof. Marii Jolanty Sołtysik, Gdańsk 2013. Także w: M. Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Architektura i urbanistyka*, Warszawa 1993, s. 56-65, 110-118, 192-195, 293-294.

2. Cyt za: J. Müller, *Ujęcie architektoniczne portu gdyńskiego*, "Architektura i Budownictwo" 1936, nr 5, s. 166.

### Port podczas drugiej wojny światowej – zniszczenia i ich przyczyny

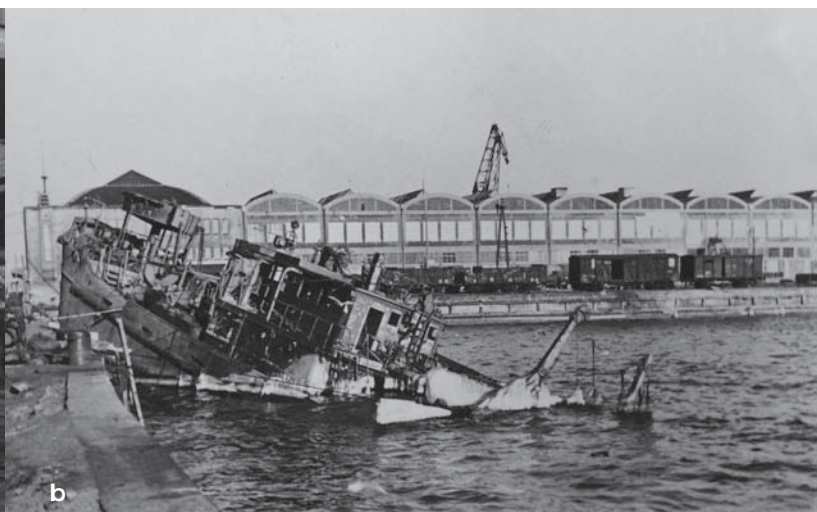
Wybuch II wojny światowej i dalsze lata niemieckiej okupacji wojennej odcisnęły poważne piętno na międzywojennej chlubie Polski - porcie w Gdyni. Źródłem najpoważniejszych zniszczeń infrastruktury i zabudowy portu w stosunku do stanu sprzed II wojny światowej były: (1) przekształcenia związane z dostosowaniem budynków portu handlowego do funkcji bazy okrętów marynarki wojennej III Rzeszy (Kriegsmarine) w trakcie trwania wojny, (2) bombardowania w 1943 r. i 1944 r. oraz (3) celowe zniszczenia przez wycofujące się wojska niemieckie w marcu 1945 r.<sup>3</sup>

Niemcy bardzo krótko po przejęciu portu we wrześniu 1939 r. rozpoczęli przebudowy poszczególnych obiektów, przystosowywanie ich do nowych funkcji i przygotowania do przeniesienia do Gdyni (nazwanej przez okupanta Gotenhafen) arsenału niemieckiej marynarki wojennej z Kilonii<sup>4</sup>. Większość budynków użytkowanych wcześniej jako magazynowe, przemysłowe, czy publicznej administracji morskiej przystosowywano do pełnienia funkcji wojskowych<sup>5</sup>. Przykładami takich zmian mogą być: Hala

3. Por. K. Małkowski, Zniszczenia Gdyni w wyniku bombardowań, ostrzału artyleryjskiego i walk od pierwszego do ostatniego dnia II wojny światowej. [w:] Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni, Gdynia w warunkach współczesnej unifikacji i dywersyfikacji kulturowo-cywilizacyjnej, red. Gawron Mirosława i Głogowska Helena, Zeszyty Gdyńskie nr 5, Gdynia 2010, s. 77-84.

4. H. Wagner, *Gdynia wczoraj*, „Technika Morza i Wyrzeża” 1947, nr 11/12, s. 61.

5. Wykorzystanie na cele wojskowe wcześniejszych budynków portu handlowego było przeważające w stosunku do fragmentów portu gdzie operowali niemieccy przedsiębiorcy. Kupcy działający głównie w sektorze handlu zamorskiego węglem i rybołówstwa ulokowali się na wcześniejszym Molo Rybackim i Molo Węglowym. Pozostałe tereny portu gdyńskiego zajęło niemieckie wojsko.



4. Gdynia, ul. Polska 1, elewacja Południowa Dworca Morskiego w 1945 r.: **a.** widoczne przekształcenia oryginalnego układu w formie wykonanych przez Niemców podczas okupacji otworów okiennych; **b.** widoczny ciąg zamurowanych w trakcie remontu okien i pozostawionych w ich miejscu blend, które zostały zlikwidowane w 2015 r. podczas adaptacji obiektu na Muzeum Emigracji (źródło: Archiwum Pań-stwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni, fot. W. Glasko)

4. Gdynia, 1 Polska Street, the southern façade of the Maritime Station in 1945: **a.** visible transformations of the original layout in the form of window openings made by the Germans during the occupation; **b.** a visible row of windows bricked up during renovation and blinds left in their place, which were removed in 2015 during the conversion of the facility into the Emigration Museum (source: State Archives in Gdańsk, Gdynia Branch, photo: W. Glasko)

Pasażerska wraz z Magazynem Tranzytowym Dworca Morskiego zaadaptowana do do funkcji biur arsenału Kriegsmarine<sup>6</sup>, gmach Urzędu Celnego<sup>7</sup> przystosowany do funkcji szpitala wojennego. Na wielkie składowisko broni i amunicji zamieniono całą strefę wolnocłową portu, obejmującą II Basen Wewnętrzny im. Ministra Kwiatkowskiego oraz przylegające do niego nabrzeża: Stanów Zjednoczonych, Czecho-słowackie, Rumuńskie i Jugosłowiańskie<sup>8</sup>. Położony w północnej części nabrzeża Stanów Zjednoczonych i przeznaczony do składowania importowanej ba-

wełny Magazyn nr 6<sup>9</sup> podzielono siatką żelbetowych ścianek na komory do przechowywania torped<sup>10</sup>, a usytuowany w południowej linii tegoż nabrzeża, wolnocłowy Magazyn nr 8<sup>11</sup> przystosowano do pełnienia funkcji warsztatu artyleryjskiego<sup>12</sup>.

Przebudową portu dla potrzeb bazy Kriegsmarine kierowała powołana w 1941 r. Marinehafenbau-direktion Gotenhafen (Dyrekcja Budowy Portu w Gdyni), a podległy mu urząd Marinehafenbauamt Gotenhafen (Urząd Budowy Portu) projektował i obsługiwał te realizacje. Poza tym w latach 1941-1944 na terenie portu i stoczni gdyńskich (Starej i Nowej

6. M. J. Sołtysik, A. Orchowska-Smolińska, *Wstępne wytyczne konserwatorskie dotyczące układu funkcjonalno-przestrzennego Dworca Morskiego i Magazynu Tranzytowego w Gdyni w celu adaptacji na Muzeum Emigracji*, (mps), Gdynia 2010; M. J. Sołtysik, A. Orchowska-Smolińska, A. Kriegseisen, I. Huk-Malinowska, *Dokumentacja konserwatorska Dworca Morskiego oraz piętra Magazynu Tranzytowego w Gdyni*, (mps) Gdynia 2011.

7. M. J. Sołtysik, A. Orchowska-Smolińska, *Koncepcja rewaloryzacji konserwatorskiej wystroju wewnątrz budynku Zarządu Morskiego Portu w Gdyni przy ulicy Rotterdamskiej 9 wraz z e wskazaniem ogólnymi rewaloryzacji całego zespołu*, Gdynia 2005; A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ przestrzenny portu...*, op. cit., s. 153-154.

8. Międzywojenny wolny obszar celny na terenie portu posiadał wydzielenie granicy wodnej, a od strony lądu oddzielony był od pozostałych terenów specjalnym ogrodzeniem.

9. A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ przestrzenny portu...*, op. cit., s. 130-131.

10. Wybudowanie wewnątrz przestronnego magazynu wysokich na 2,5 m i odpowiednio gruby ścian w technologii żelbetowych służyć miało zminimalizowaniu skutków ewentualnego wybuchu. Wewnątrz magazynu

11. A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ przestrzenny portu...*, op. cit., s. 139-141.

12. Wybudowano wewnątrz magazynu konstrukcję dźwigu portalowego, w 1/3 jego powierzchni wybudowano wewnętrzny trzykondygnacyjny trakt pomieszczeń pomocniczych, t.j.: biura, łaźnie, umywalnie i sanitariaty, reszta zajmowana była przez warsztaty wyposażone w różnorodne urządzenia np. obrabiarki.

Zniszczenia wojenne portu w stosunku do stanu jego zainwestowania w 1939 r.	Gdynia
Falochrony /zniszczenia/	90%
Nabrzeża /zniszczenia/	45%
Magazyny portowe posiadające powierzchnie składowe	
a) wymagające remontów częściowych	50%
b) wymagających remontów zupełnych	25%
c) zniszczonych zupełnie	25%
Dźwigi - mechaniczne urządzenia przeładunkowe	
(a) wymagające remontów częściowych	40%
(b) wymagających remontów kapitalnych	10%
(c) zniszczone zupełnie	50%
Opracowanie własne na podstawie referatu wygłoszonego na Kongresie Techników Polskich, S. Hückel, W. Staniszkis, Wytyczne odbudowy polskich portów morskich, Gdańsk 1946 i opublikowanego w "TMIW" 1946, nr 1 i 1947, nr 1	





5. Gdynia, Nabrzeże Angielskie, Chłodnia nr 1 w 1949 r., wzniesiona w latach 1948-1950 na miejscu międzywojennej Hali i ocalałego ze zniszczeń fragmentu Chłodni Rybnej, widocznego w tylnej części obiektu. Na zdjęciu budynek przed otynkowaniem (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

5. Gdynia, English Quay, Cold Store No. 1 in 1949, erected in 1948-1950 on the site of the interwar Hall and a fragment of the Fish Cold Store that survived the damage, visible in the rear part of the facility. The photo shows the building before plastering (source: Gdynia City Museum)

Stoczni) zbudowano szereg nowych obiektów – w tym magazynów, hal produkcyjnych, warsztatów, schronów przeciwlotniczych oraz baraków dla robotników przymusowych i jeńców wojennych<sup>13</sup>.

Pomimo, że pierwsze bombardowania rejonu Gdyni przez lotnictwo alianckie rozpoczęły się w 1942 r., dopiero w drugiej połowie 1943 r. port dotknęły duże naloty<sup>14</sup>. Największe zniszczenia w mieście, a w jeszcze bardziej w porcie miały miejsce podczas nalotu 9 października 1943 r., określanego z tej przyczyny mianem "wielkiego". Wówczas to uległa uszkodzeniu Hala Pasażerska Dworca Morskiego, co należy zaliczyć do najdotkliwszych strat wojennych w portowej substancji architektonicznej. Pozostałe uszkodzenia na terenie portu i stoczni były znaczące, lecz nie tak duże by uniemożliwić dalszą pracę bazy Kriegsmarine oraz zakładów remontowych i produkcyjnych działających na ich terenie. Już w marcu 1944 r. w uszkodzonych budynkach zakończono prace polegające na tymczasowej odbudowie ze zniszczeń po bombardowaniu i wznowiono pracę. Jednak jeszcze tego samego roku, z 18 na 19 grudnia 1944 r. miał miejsce kolejny nalot, który dokonał równie wielkich szkód, zatapiając przy tym wiele zacumowanych w gdyńskiej bazie jednostek pływających<sup>15</sup> (il. 1).

Najistotniejsze straty wojenne na terenie portu w Gdyni miały miejsce jednak pod sam koniec wojny, w wyniku planowej akcji niszczenia mienia portowego przez wycofujących się Niemców. Miało to na celu uniemożliwienie militar-

nego wykorzystania infrastruktury portowej przez wkraczające wojska radzieckie<sup>16</sup>. Jak dowiadujemy się z ówczesnych relacji, Niemcy stworzyli w porcie oddziały niszczycielskie i zaporowe ze sztabem w dawnym Magazynie „American Scantic Line” przy nabrzeżu Polskim oraz w centralnym punkcie portu<sup>17</sup>. Akcją niszczenia objęto poszczególne budowle i urządzenia portu (wiadukty, dźwigi), jednak przede wszystkim jego nabrzeża i falochrony. Technika uszkodzania żelbetowych skrzyń, polegała na ich wysadzaniu z wykorzystaniem ładunków wybuchowych umieszczanych w otworach wykonanych wzdłuż linii nabrzeża. Pomimo, że same budynki nie były celem tej destrukcji, to wysadzanie nabrzeży spowodowało ich uszkodzenie, czego przykładem były zniszczenia Kapitanatu Portu przy nabrzeżu Portowym czy Hali i Chłodni Rybnej przy nabrzeżu Angielskim, kwalifikujące je do rozbiórki. W innych, mniej dotkliwych dla ustroju budynków przypadkach, z powodu poważnego nadwyżężenia konstrukcji i tak zdecydowano o ich wyburzeniu, co na przykład spotkało Magazyn „Aukcji Owocowych” i „Warty” przy nabrzeżu Francuskim. Podsumowując szkody wojenne portu Stanisław Hückel i Witold Staniszkis stwierdzili, że ucierpiały tu wszystkie obiekty i „nie było takiego, który nie wymagałby remontu”, a aż „50% budowli naziemnych (...) uległo wypaleniu względnie, zbombardowaniu”<sup>18</sup>.

13. *Dyrekcja Budownictwa Portowego w Gdyni (1939-1945)*, Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni, 1038/1010, 1043-1052.

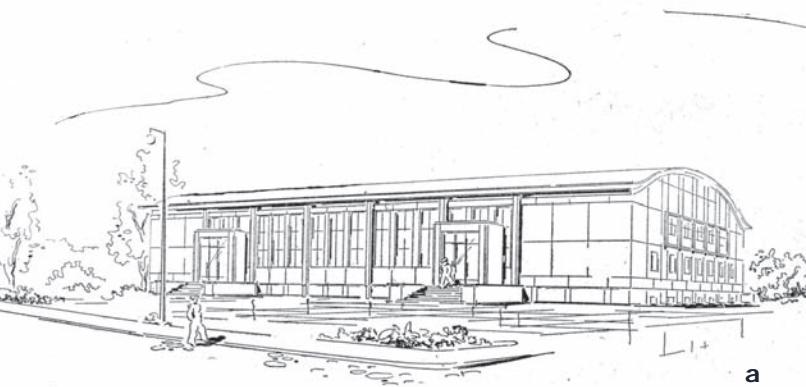
14. *Obiekty podwodne i militaria Zatoki Gdańskiej*, red. A. Komorowski-go, Gdynia 2001, s. 65.

15. Tamże, *Zniszczenia w wyniku nalotów*, 1038/1053-1059.

16. Przekazane do dowódców wojskowych 19 marca 1945 r. rozporządzenie Adolfa Hitlera zwane Rozkazem Nerona (niem. Nerobefehl) nakazywało wojskowym organom dowodzenia zniszczenie wszystkiego, „co przeciwnik mógłby wykorzystać do kontynuowania walki”.

17. H. Wagner, *Gdynia wczoraj*, „Technika Morza i Wybrzeża 1947”, nr 11/12, s. 64.

18. S. Hückel, W. Staniszkis, *Wytoczne odbudowy polskich portów morskich*, „Technika Morza i Wybrzeża” 1946, nr 1, s. 6; S. Hückel, W. Staniszkis



6. Gdynia, ul. Polska 32, punkt rozdzielczy pracowników portowych „Portorob”, arch. Kazimierz Biszewski, arch. Romuald Połujan (Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku), 1951 r.: a. perspektywa koncepcji prezentowana w Biuletynie Państwowego Biura Projektów Budownictwa Morskiego (źródło: „Technika Morza i Wybrzeża” 1949, nr 3/4, s. 46); b. budynek w latach 50. XX w. (źródło: Facebook, Gdynia - plan miasta, miejsca..., dostęp 22.09.2021)

6. Gdynia, 32 Polska Street, Portorob port workers' distribution point, arch. Kazimierz Biszewski, arch. Romuald Połujan (Biuro Projektów Budownictwa Morskiego in Gdańsk), 1951: a. concept perspective presented in the Bulletin of the State Office of Maritime Construction Designs (source: "The Technique of the Sea and the Coast" 1949, No. 3/4, p. 46); b. building in the 1950s (source: Facebook, Gdynia - city plan, places ..., accessed on 22/09/2021)

### Powojenna odbudowa ze zniszczeń

Spśród trzech dużych portów które po II wojnie światowej znalazły się w granicach Polski – portu w Gdańsku, w Gdyni i w Szczecinie – to właśnie port gdyński doznał najbardziej dotkliwych zniszczeń. Z uwagi na jego położenie wyposażony był bowiem w rozległy system nabrzeży i falochronów, które wraz z obsługującą go infrastrukturą były szczególnie narażone na zniszczenia wojenne. Działania inwestycyjne na terenie portu w Gdyni w pierwszych latach po wojnie (1945-1950) skoncentrowały się zatem na usuwaniu zniszczeń wojennych i tworzeniu odpowiednich warunków obsługi portowej dla przybywających do Gdyni statków. Należy też mieć na uwadze, iż bezpośrednio po zakończeniu wojny wiedza dotycząca przeprowadzonych przez Niemców podczas II wojny światowej rozbudów i przekształceń poszczególnych zakładów przemysłu morskiego na potrzeby militarne była w Gdyni dalece niekompletna, podobnie zresztą jak oszacowanie zniszczeń wojennych obiektów i ich infrastruktury<sup>19</sup>.

Dla zobrazowania działań związanych z odbudową portu w Gdyni warto w skrócie nakreślić te podjęte w pierwszych latach po zakończeniu wojny. Najwcześniej do prac terenowych w poszczególnych częściach wybrzeża przystąpiła Morska Grupa Operacyjna<sup>20</sup>, której celem było zebranie i przygotowanie informacji o stanie portu oraz przejęcie jego mienia. Grupę zawiązano już w marcu 1945 r., a pośród jej pierwszoplanowych zadań znajdowała się wstępna ocena zniszczeń, zabezpieczenie obiektów i urządzeń oraz przygotowanie niektórych z nich do pilnego uruchomienia. Jednym z takich obiektów była zlokalizowana przy nabrzeżu Indyjskim wytwórnia olejów, której zabudowania należały do kompleksu założonej w 1929 r. Olejarni Gdyńskiej, a od 1932 r. Zakładów Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union” S.A. Do innych pilnych działań należało ponowne uruchomienie miejskich wodociągów i częściowo uszkodzonej elektrowni, a także zakładów drzewnych „Paged” wraz ze stolarnią, spółdziel-

kis, Wytyczne odbudowy polskich portów morskich (Dokończenie), „Technika Morza i Wybrzeża” 1947, nr 1, s. 6-8.

19. Z. Misztal, Odbudowa i rozwój gospodarki morskiej w Polsce w latach 1945-1973, Część I, red. B. Gębski, Gdynia 1974, s. 33-35.

20. Morską Grupę Operacyjną zawiązano 13 marca 1945 r. w Bydgoszczy, jednak przygotowania do jej pracy rozpoczęły się już w lutym kiedy to w Warszawie rozpoczęło się werbowanie posiadających doświadczenie osób. Początkowo grupa liczyła kilkadziesiąt osób, ostatecznie liczyła ponad 600 wolontariuszy.

Zniszczenia wojenne portu w stosunku do stanu jego zainwestowania w 1939 r.	Gdynia
Falochrony /zniszczenia/	90%
Nabrzeża /zniszczenia/	45%
Magazyny portowe posiadające powierzchnie składowe	
a) wymagające remontów częściowych	50%
b) wymagających remontów zupełnych	25%
c) zniszczonych zupełnie	25%
Dźwigi - mechaniczne urządzenia przeładunkowe	
(a) wymagające remontów częściowych	40%
(b) wymagających remontów kapitalnych	10%
(c) zniszczone zupełnie	50%
Opracowanie własne na podstawie referatu wygłoszonego na Kongresie Techników Polskich, S. Hückel, W. Staniszkis, Wytyczne odbudowy polskich portów morskich, Gdańsk 1946 i opublikowanego w „TMIW” 1946, nr 1 i 1947, nr 1	



nią mleczarską i drukarnią. Działania kierowanej przez inż. Władysława Szedrowicza Morskiej Grupy Operacyjnej zakończyły się w 30 kwietnia 1945 r. (il. 2).

Pod kierownictwem tego samego eksperta miesiąc później, w drugiej połowie maja<sup>21</sup> rozpoczęło prace Biuro Odbudowy Portów w Gdańsku (BOP)<sup>22</sup>. Kierownictwo techniczne BOP oddano w ręce posiadającego wieloletnie doświadczenie w kierowaniu pracami budowy portu w Gdyni inż. Witoldowi Tubielewiczowi<sup>23</sup>. W przeciwieństwie do Morskiej Grupy Operacyjnej doraźnie zabezpieczającej mienie i wznowiającej działanie najbardziej potrzebnych funkcji portu, BOP posiadało szersze zakresowe zadania<sup>24</sup>, które ująć można następująco: (a) odbudowa zniszczeń wojennych w morskich portach handlowych i na wybrzeżu; (b) oczyszczanie wód portowych i dróg żeglugowych z wraków i innych przeszkód w nawigacji; (c) inne roboty w portach i na wybrzeżu, zlecone przez Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

Plan odbudowy obejmował oprócz remontów również wykonanie szeregu nowych obiektów magazynowych i administracyjnych<sup>25</sup>. Łatwość odbudowy magazynów w przypadku Gdyni oceniana była wysoko, głównie z racji zastosowania tam nowoczesnych konstrukcji szkieletowych, w przeciwieństwie do np. Gdańska, gdzie duża część magazynów posiadała przestarzałe w tym czasie konstrukcje drewniane. W Gdyni na pierwszy plan weszła odbudowa budynków zlokalizowanych na pirsach portu zewnętrznego, w rejonach: Mola Rybackiego, Mola Węglowego) i Mola Pasażerskiego, a także w zachodniej części nabrzeża Polskiego, nabrzeża Indyjskiego i nabrzeża Stanów Zjednoczonych. Zmiany w zabudowie

21. Oficjalnym aktem prawnym powołującym BOP było Rozporządzenie Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dnia 28 maja 1946 r. *O utworzeniu Biura Odbudowy Portów z siedzibą w Gdańsku* (Dz.U. nr 26 poz. 171). Faktycznie prace rozpoczęły się już niespełna dwa miesiące po odejściu okupantów. (*Dwa lata działalności Biura Odbudowy Portów*, "Technika Morza i Wybrzeża" 1947, nr 6, s. 14-15).

22. Równoległe do prac terenowych BOP w latach 1945-1946 działała przy Departamencie Morskim powołana przez ministra przemysłu Komisja Odszkodowań Morskich. Jej celem było oszacowanie strat i określenie szkód wojennych poniesionych przez państwo oraz prywatnych właścicieli w portach (na wybrzeżu, w żegludze i rybołówstwie morskim w granicach ówczesnej RP) w latach 1939-1945, co nastąpiło w formie protokołu strat przedstawionego na koniec prac.

23. Ministerstwo Przemysłu i Handlu obsadziło inż. Witolda Tubielewicza na stanowisku kierownika budowy w Urzędzie Morskim w Gdyni już w 1930 r. Piastował tam stanowisko Kierownika Oddziału Budowli Naziemnych, a następnie naczelnika Wydziału Techniczno-Budowlanego.

24. Władza polskiej administracji morskiej opracowała tzw. "Mały plan odbudowy", którego nadrzędnym celem było zaspokojenie pilnych potrzeb zapewnienia transportu morskiego, potrzebnego na przykład do umożliwienia odbioru dostaw od Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw Pomocy i Odbudowy (z ang. UNRRA). Szczególnie ważnym zadaniem było usunięcie wraków okrętów niemieckich tarasujących dostęp do portu. Wraki ciężo i podnoszono sukcesywnie, zwiększając coraz bardziej użytkowany fragment portu. Największymi przeszkodami w Gdyni były wraki krawoźnika Gneisenau i pancernika Schleswig-Holstein. Równoległe z porządkowaniem basenów portowych trwały prace nad odbudową urządzeń przeładunkowych i magazynów. Te składy przeznaczone są na przyjęcie pierwszych ładunków UNRRA. 3 września 1945 r. zawinął do portu w Gdyni pierwszy statek amerykański wiozący transport pomocy UNRRA. Plan objął również rozminowanie portu w wodzie i lądzie, wykonanie wszelkich robót porządkowych polegających u usunięciu gruzu tam gdzie uszkodzenia nie wykluczały normalnej pracy portu. "Mały plan" wykonano do końca 1946 r.

25. Drugą fazą odbudowy, po zaspokojeniu najpilniejszych potrzeb, były zadania realizowane w ramach "Trzyletniego planu odbudowy portów". Generalnym założeniem planu trzyletniego było dostosowanie portów do nowych stosunków gospodarczych. Inwestycje tej drugiej fazy odbudowy rozłożona na lata 1947-49. Wymagające większych nakładów pracy czynności związane z odbudową nabrzeży i falochronów w Gdyni, z uwagi na skalę przedsięwzięcia przesunięto do realizacji w ramach "planu trzyletniego".



7. Gdynia, ul. Polska 43, zespół magazynowo-biurowy „Baltona” w latach 60. XX w. (źródło: Facebook, Gdynia - plan miasta, miejsca..., dostęp 22.09.2021)

7. Gdynia, 43 Polska Street, "Baltona" warehouse and office complex in the 1960s (source: Facebook, Gdynia - city plan, places ..., accessed on 22/09/2021)

portu Gdyni związane ze zmianą jego roli w gospodarce morskiej po II wojnie światowej dobrze obrazują liczby. W 1938 r. port w gdyński dysponował magazynami o łącznej powierzchni 316 tys. m<sup>2</sup>, podczas gdy w latach 1946-1947 zaledwie 71 tys. m<sup>2</sup>. W kolejnych latach powierzchnia magazynowa rosła (1950 - 105 tys. m<sup>2</sup>, 1960 - 151 tys. m<sup>2</sup>, 1970 - 169 tys. m<sup>2</sup>)<sup>26</sup>, jednak już nigdy nie zrównała się z tą z końca lat 30. XX w. (il. 3, 4a, 4b).

Biorąc pod uwagę tylko straty w zakresie wartościowych architektonicznie obiektów portu gdyńskiego należy uznać, że ubytki te w okresie powojennym nie były znaczące. Pośród obiektów, których nie odbudowano po wojnie wymienić można zaledwie dwa warte uwagi pod kątem ich architektury: Magazyn „Aukcji Owocowych” i „Warty” przy nabrzeżu Francuskim (1933, proj. Wacław Tomaszewski) i Magazyn „Pantarei II” w drugiej linii nabrzeża Polskiego. Oba magazyny charakteryzowały się wyrazistymi formami utrzymanymi w nowoczesnej, modernistycznej stylistyce, w pierwszym przypadku z cechami wertykalizmu i elementami Art déco, a w drugim funkcjonalizmu.

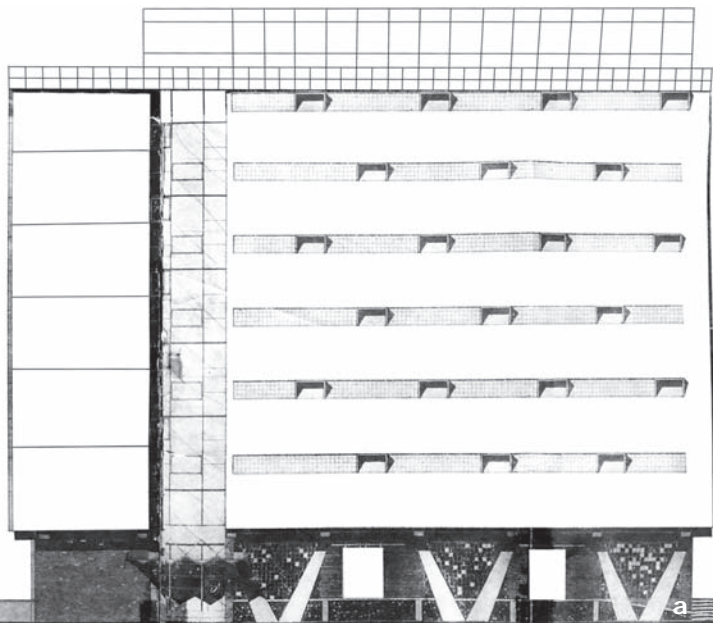
## Powojenna architektura portu – najciekawsze przykłady

### Chłodnia Nr 1

Krótko po zakończeniu działań wojennych, w lipcu 1945 r., nastąpiła praktycznie całkowita rozbiórka pozostałości zniszczonej Chłodni i Hali Rybnej przy

26. Dane na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej w: Z. Misztal, *Odbudowa i rozwój gospodarki morskiej w Polsce w latach 1945-1973*, Część II, red. B. Gębski, Gdynia 1974, s. 315-316.





8. Gdynia, ul. Polska, Magazyn Przetworów Eksportowych Przemysłu Owocowo-Warzywnego (Magazyn „W”), arch. Janusz Pukaczewski (Biuro Projektów Przemysłu Fermentacyjnego), 1961-62: a. elewacja wschodnia według dokumentacji projektowej (źródło: zbiór archiwalny Zarządu Morskiego Portu Gdynia); b. widok Magazynu „W” w 2015 r. (fot. Anna Orchowska-Smolińska)

8. Gdynia, Polska Street, Fruit and Vegetable Industry Export Products Store (Magazine “W”), arch. Janusz Pukaczewski (Biuro Projektów Przemysłu Fermentacyjnego), 1961-62: a. eastern elevation according to design documentation (source: archival collection of the Port of Gdynia Authority); b. the view of the “W” Magazine in 2015 (photo: Anna Orchowska-Smolińska)

nabrzeżu Angielskim (określanej także jako Licytacyjna)<sup>27</sup>. Funkcja chłodni pomimo, iż wymieniana w nazwie jako pierwsza, stanowiła przed wojną uzupełnienie dla wiodącej funkcji zaprojektowanego w 1930 r. przez inżyniera Juliusza Mrozowskiego kompleksu Hali Rybnej. Dominującym elementem jej bryły była posiadająca ponad 18 m wysokości część wieżowa, a koncepcję rozwiązania całej formy oparto na wyrazistym zestawieniu opracowanych w jasnym, gładkim tynku elewacji z pasmowym układem okien kondygnacji mieszkalnej i pionowymi otworami w części górnej<sup>28</sup>. Ten najbardziej rozpoznawalny i śmiały projektowo element przedwojennej Hali Rybnej, pozostaje do dziś najstarszym zachowanym budynkiem dawnego założenia architektonicznego przedwojennego Mola Rybackiego. Podczas powojennej odbudowy wspomniana część wieżowa uzupełniła nową chłodnię (Chłodnia Nr 1) wzniesioną w latach 1948-1950 na miejscu rozzebranej Hali Rybnej. Autorstwo projektu Chłodni Nr 1 wybudowanej przy nabrzeżu Angielskim i uruchomionej w 1952 r. nie jest znane<sup>29</sup>. Jej wyniosła bryła doskonale wpisuje się w architektoniczne pryncypia sąsiadujących z nią antenatów – stojącej od wschodu Chłodni Śledziowej (budowa 1935-1936, rozbudowa 1960-1965), jak i wspomnianego już jedyne go zachowanego fragmentu dawnej Hali Rybnej.

27. Szerzej na ten temat: A. Orchowska-Smolińska, *Gdyńskie chłodnie portowe - studium przypadku przemysłowej architektury portowej okresu międzywojennego*. [w:] *Modernizm w Europie. Modernizm w Gdyni. Architektura XX wieku jej ochrona i konserwacja w Gdyni i w Europie*, red. M. J. Sołtyś, R. Hirsch, Gdynia 2018, s. 92-93, a także w: Orchowska-Smolińska Anna, *Architektura i układ przestrzenny portu...*, op. cit., s. 123-125.

28. Podłużne otwory przysłonięte systemem żaluzjowym służyły do wentylowania znajdującego się na najwyższej kondygnacji budynku urządzenia skraplacza ociekowego. Zob. B. Stokowski, J. Dadlez, *Chłodnia i Hala Rybna w Gdyni*, Gdynia 1933.

29. Nowa chłodnia rybna w porcie gdyńskim pojawiła się jako jedyny przykład powojennej architektury Gdyni w publikacji prezentującej rozwój urbanistyczny i architektoniczny zespołu Gdańsk - Sopot - Gdynia. Zob. J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk - Sopot - Gdynia*, Gdańsk 1959, s. 267.

W przypadku powojennej realizacji - Chłodni Nr 1 (il. 5), możemy mówić o mistrzowskim operowaniu językiem strukturalnych form architektury, którą w tym wypadku zdominował monumentalny w wyrazie wertykalny rytm lizen. Centralnie w elewacji frontowej zaprojektowano ryzalit głównej klatki schodowej. Posiada on nie tylko zaokrąglone narożniki lecz również zwieńczenie w formie półkopuły. Zastosowano tam rzadkie dla obiektów przemysłowych pokrycie dachowe wykonane z blachy metalowej imitujące rybie łuski. Zważywszy na rybne przeznaczenie omawianej chłodni, rozwiązanie to wydaje się być dalece oryginalne. Nie mniej interesującą interpretacją historycznej architektury w tym obiekcie jest jej zwieńczenie w formie zmodernizowanej attyki lub krenelażu. Wzdłuż bocznych elewacji pojawiły się wysunięte przed lico, wsparte dekoracyjnymi wspornikami nadwieszania. Całość przywodzi na myśl rodzaj średnowiecznej machikuły z gankiem i otworami w podłodze. Wspomniane elementy architektoniczne niebanalnie uzupełniają bryłę chłodni czerpiąc z polskiego gotyku oraz renesansu. Można podsumować, iż śmiała realizacja powojennej chłodni rybnej doskonale wpisuje się w czas swojego powstania - „okres przejściowy” – już nie modernizm przedwojenny choć wyrastający z jego tradycji, jak i wciąż jeszcze nie pod wpływem doktryny socrealizmu.

#### Budynek punktu rozdzielczego pracowników portowych „Portorob”

Po II wojnie światowej zmienił się udział architektów działających w ramach samodzielnych pracowni i prywatnych biur projektowych w realizacjach na terenie portu, gdyż nie umożliwiano – jak wcześniej – prywatnym firmom dzierżawienia działek przemysłowych na jego terenie i podejmowania na nich in-



9. Gdynia, ul. Polska, Nowy Kapitanat Portu w połowie lat 60. XX w., arch. Lech Zaleski, arch. Janina Roszak: **a.** widok elewacji wschodniej od strony nabrzeża Francuskiego (źródło: „Morze” 1967, nr 4); **b.** widok fragmentu Kapitanatu od strony południowej (źródło: pocztówka zatytułowana Gdynia. „Pomnik Ludziom Morza”, wyd. RUCH, 1965-66, fot. A. Stelmach). Uwagę zwraca nadwieszenie bryły wsparte na delikatnych słupkach

9. Gdynia, Polska Street, The New Harbor Master's Office in the mid-1960s, arch. Lech Zaleski, arch. Janina Roszak: **a.** view of the eastern façade from the French Quay (source: "Sea" 1967, No. 4); **b.** view of a fragment of the Captain's Office from the south (source: postcard entitled Gdynia. "Monument to the People of the Sea", published by RUCH, 1965-66, photo by A. Stelmach)

westyjii. Prace projektowe na terenach portu, podległych teraz Ministerstwu Żeglugi, powierzano odąd powołanemu w 1948 r. na polecenie tegoż Ministerstwa państwowemu Biuru Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku (później w skrócie „Projmors”). Do jego zadań należało całościowe opracowanie dokumentacji technicznych w dziedzinach: hydrotechnicznej, architektoniczno-budowlanej, konstrukcyjnej, instalatorskiej, elektrotechnicznej, kosztorysowania, a także zagospodarowywania portów (funkcjonalnie i przestrzennie).

Wielofunkcyjny budynek pomocniczy dla pracowników portu „Portorob” (il. 6a, 6b) wzniesiono w 1951 r. przy ulicy Polskiej 32, na rozległej działce otoczonej ulicami Czechosłowacką i Celną. Projekt w ramach pracowni Biura Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku opracowało dwóch przedwojennych absolwentów Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, po wojnie związanych z Politechniką Gdańską, architekci: Kazimierz Biszewski i Romuald Połujan. Obiekt położony blisko dużego węzła komunikacyjnego miał w zamyśle obsługiwać prace przeładunkowe portu pod względem delegowania pracowników portowych do poszczególnych zadań w różnych jego częściach. W tym celu w budynku zaplanowano salę zbiorczo-rozdzielczą na 600-700 osób, obsługiwaną przez zespół pomieszczeń biurowych z okienkami manipulacyjnymi oraz salę bufetową, świetlicę i pomieszczenia sanitarne. Zastosowano tam interesującą konstrukcję, łączącą ceglane ściany z zadaniem w formie żelbetowej skorupy ze ściągami. Jej opływowy kształt wraz z wykończeniem elewacji za pomocą siatki pionowych i poziomych profilowań

w tynku imitujących płyty kamienne wyróżniły tę realizację spośród innych z tego czasu. W późniejszych latach w budynku mieściła się m.in. biblioteka i sala widowiskowa przeznaczona na okolicznościowe imprezy Zakładowego Domu Kultury Zarządu Morskiego Portu Handlowego Gdynia, a także wielkopowierzchniowy sklep. Budynek rozebrano około 2010 r.

#### Zespół magazynowo-biurowy „Baltona”

Zaprojektowany w 1958 r. kompleks zabudowy spółki „Baltona”<sup>30</sup> (il. 7) powstał w zachodniej części portu handlowego, przy ul. Polskiej 43 pomiędzy tą ulicą a portową stacją kolejową. Zespół składa się z sześciokondygnacyjnej części magazynowej i trzykondygnacyjnej części administracyjnej, połączonych niewysokim łącznikiem. Forma architektoniczna całości stanowi przykład zdecydowanego zwrotu „ku nowoczesności”, jaki dokonał się w drugiej połowie lat 50. W realizacji na pierwszy plan wysuwa się prostopadłościenna, niezwykle powściągliwie rozwiązana bryła części magazynowej. Wyróżnia ją przede wszystkim pozioma artykulacja wszystkich czterech elewacji, podkreślona za pomocą płynnie przepływających po obrysie bryły poziomych pasów okiennych. Funkcjonalnie rozwiązane, przykryte strukturalnym zadaniem rampy załadunkowe, usytuowano zarówno od strony torów kolejowych, jak i od wjazdu samochodowego. Skierowany ku ul. Polskiej front budynku podkreśla połączona z głównym korpusem bryła części administracyjnej, zaakcentowana pionowym rysun-

30. Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością „Baltona”, której główną działalnością miało być zaopatrywanie statków założono w 1946 r. (od 1949 także „Baltona Zaopatrzenie Statków”).



kiem międzyokiennych filarków, ze wspartym na słupie podcieniem. Sprawiające wrażenie wolnostojących elementy wiąże wysoki na jedną kondygnację łącznik. Kształt działki wytyczonej przez tory po jednej i ulicę po drugiej stronie, podyktował układ i wzajemną relację brył kompleksu. Wewnątrz zaprojektowanego na planie litery „C” układu znajduje się niewielki dziedziniec o narysie trapezu. Uwagę zwracają elementy bryły wystające ponad dach budynku - maszynownia windowa o półokrągłych narożnikach i efektowne wyniesienie w formie jachtowej pokładówki<sup>31</sup>. Za projekt tego silnie czerpiącego z nauk Bauhausu gdyńskiego kompleksu „Baltony” odpowiadali byli architekci: Józef Kopeć, Czesław Maciuszewski i konstruktor Jerzy Jamroz. Projekt powstał w Gdańskim Biurze Projektów Budownictwa Przemysłowego.

#### Magazyn „W”

Ukształtowany w latach 30. XX w. kompleks magazynów drobnicowych II linii nabrzeża Polskiego uzupełniły, a w części zastąpiły w latach 50. i 60. XX w. śmiałe realizacje architektoniczne kontynuujące osiągnięcia projektantów międzywojennych. Do interesujących realizacji z lat odbudowy portu po zniszczeniach II wojny światowej należy niezachowany, zbudowany w latach 1962-63 przy ulicy Polskiej 19a budynek Przedsiębiorstwa Eksportowego Przetworów Owocowo-Warzywnych w Gdyni zwany Magazynem „W” (il. 8a, 8b). Za projekt wykonany przez Biuro Projektów Przemysłu Fermentacyjnego w Warszawie kierowanego przez inż. A. Urbankowskiego, odpowiedzialny był architekt Janusz Pukaczewski, a za konstrukcję inż. Józef Stępkowski. Wysoki aż na 8 kondygnacji budynek magazynowy posiadał stosunkowo kompaktowe wymiary rzutu 40 m na 20 m. Elewacje (południowa, wschodnia i zachodnia) zaznaczone były charakterystycznymi poziomymi pasami doświetlenia z kształtek szklanych. Pasy szklenia przedzielono okienkami nawiewnymi osłoniętymi daszkami, o układzie naprzemiennym. Wychodząca na ulicę Polską elewacja północna była gładko tynkowana, podkreślona w centralnej części pionowym pasem szklenia z lukserferów i znajdującymi się obok niewielkimi loggiami. Interesującym elementem architektonicznym w przyziemiu magazynu były trzy słupy typu „V” podpierające nadwieszenie bryły w rejonie ramp. Wejście główne podkreślało pionowe szklenie wzdłuż klatki schodowej i żelbetowy harmonijkowy w kształcie daszek podtrzymywany stalowymi cięgnami. Bryłę w górnej części ozdabiała swoista attyka z ukośnie zestawionych ze sobą płyt.

Budynek eksploatowano zgodnie z jego przeznaczeniem do 1988 r., kiedy to przeszedł pod Zarząd Morskiego Portu Gdynia. Wykonano wówczas roboty dociepleniowe elewacji (1989), a dalsze użytkowanie

31. Pokładówka, to niskie wyniesienie pokładu na jachcie stanowiące lokalne podwyższenie przestrzeni podpokładowej jednostki pływającej. Zazwyczaj posiada w bocznych ścianach wąskie, nieotwierane okienka (iluminatory), a na górnej powierzchni świetliki lub inne otwory. W budynku „Baltony” w ukośną ścianę nadbudówki wkomponowano doświetlenie za pośrednictwem efektownego okna w kształcie wstęgi.

magazynu związane było z przechowywaniem surowca wełnianego. Budynek rozebrano około 2015 r. w celu umożliwienia przeprowadzenia nowych inwestycji na terenie portu.

#### Nowy Kapitanat Portu

Jednym z ważniejszych budynków dla funkcjonowania gdyńskiego portu, który dotkliwie ucierpiał w wyniku działań wojennych był mieszczący się u nasady Kanału Portowego Kapitanat Portu. Zbudowany w 1927 r. według projektu inż. Jana Brody z Torunia budynek Kapitanatu cechował się tradycyjną estetyką formalną i sposobem ukształtowania bryły nakrytej dachami spadzistymi. Posiadał łącznie 6-kondygnacyjną wieżę z tarasem obserwacyjnym od strony północnej. Pełnił swoją funkcję do końca okupacji wojennej<sup>32</sup>. Uszkodzenie przez opuszczających port Niemców dwóch nabrzeży w jego rejonie – Fińskiego<sup>33</sup> i Portowego – spowodowało naruszenie konstrukcji budynku, w konsekwencji której podjęto decyzję o jego wysadzeniu i ostatecznej rozbiórce w lipcu 1945 r.

Przez kolejne osiemnaście lat port gdyński pozbawiony był odpowiednio reprezentacyjnej budowli dla prestiżowej funkcji Kapitanatu Portu. Założenia projektu nowej siedziby kapitanatu określone przez ówczesny Gdański Urząd Morski z siedzibą w Gdyni zatwierdzono już w połowie 1959 r.<sup>34</sup>, a gotowy obiekt oddano do użytkowania w 1962 r. Rozważano dwa alternatywne rozwiązania, budynku z prześwitem w parterze o powierzchni zabudowy 520 m<sup>2</sup> lub zwartego, trzykondygnacyjnego budynku o powierzchni zabudowy 275 m<sup>2</sup>. Obie wersje projektu uwzględniały wieżę obserwacyjną o wysokości 24 m. Wybrana do realizacji docelowego projektu została opcja z efektownym nadwieszeniem bryły, a dzięki takiemu rozwiązaniu otwarciem i widokiem na awanport i falochron z wejściem do portu. Za projekt Kapitanatu Portu odpowiedzialni byli architekt Lech Zaleski wspólnie z architektką Janiną Roszak, oboje pracujący pod kierownictwem szefa pracowni, architekta Alfreda Chrzana, w Biurze Projektów Budownictwa Morskiego „Projmors” w Gdańsku<sup>35</sup>. Realizację prac budowlanych przeprowadziło Gdańskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego.

Projekt Nowego Kapitanatu Portu (il. 9a, 9b) odpowiedzieć musiał na stawiane mu złożone potrzeby funkcjonalne w podziale na trzy zasadnicze strefy: re-

32. Od 1945 r. (momentu powojennego przywrócenia funkcji portu) do 1963 r. Funkcje Kapitanatu Portu sprawowane były z budynku Dworca Morskiego. Jednak intensyfikujący się ruch pasażerski w gdyńskim porcie wymagał już w końcu lat 50. zwolnienia zajmowanych przez Kapitanat pomieszczeń Dworca.

33. Nabrzeże Fińskie do 1939 r. nazywane było nabrzeżem Pilotowym. Od 1945 r. określenie nabrzeże Pilotowe przynależy do zachodniej strony jednej z ostróg dobudowanych podczas II wojny światowej.

34. Dokumentacja z posiedzeń Zespołu Rzeczoznawców dla Oceny Projektów Inwestycyjnych przy MZiGW w sprawie Założenia i projektu wstępnego budynku Kapitanatu Portu w Gdyni; na podstawie kwerendy archiwalnej Bartłomieja Ponikiewskiego do wystawy „Lech Zaleski. Projektowanie od morza”; w zbiorach Archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.

35. Branżyści: projekt konstrukcji - inż. Jerzy Grabowski, instalacje wod.-kan. c.o. - inż. Ryta Chrzczonowicz, instalacje elektryczne: inż. Marian Wittecki, komunikacja: inż. Maria Młynarska, instalacje radio-radarowe: inż. Henryk Redzimski. Zob.: *Kapitanat Portu w Gdyni*, „Architektura” 1964, nr 12, s. 496-497.

prezentacyjno-administracyjną, gospodarczą i obserwacyjno-dyspozycyjną, co odzwierciedliła kompozycja bryłowa na planie litery „Z”. Szczególną uwagę poświęcono opracowaniu projektu wnętrza, który obejmował szczegółowe rozwiązania aranżacyjne i meblarskie wielu pomieszczeń kapitanatu (gabinetu Kapitana, sekretariatu, hallu wejściowego, szatni aneksu klubowego i licznych pokoi: pilotów, bosmanów, dyżurnego i dyspozytora ruchu, oficerów portów, straży portowej i innych)<sup>36</sup>. Elewacje wykończono drobnofornatowymi płytami z odpornego na niekorzystne warunki atmosferyczne piaskowca, a w miejscu niektórych ścian użyto pustaków szklanych. Całość charakteryzowała się bardzo silnym wyrazem estetycznym, grą szlachetnych faktur i barw, wynikających z użytych materiałów wykończeniowych, zarówno na zewnątrz, jak i we wnętrzach. Odważnie zaproponowana przestrzenna w każdym wymiarze bryła Kapitanatu Portu nie przetrwała próby czasu - na początku tego wieku domknięto ją dodatkową kubaturą pozbawiając tego także wymownego efektu unoszenia budynku za po-

36. Projekt techniczno-roboczy wnętrza Kapitanatu Portu w Gdyni - Port, w zbiorach Archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni; *Kapitanat portu w Gdyni*, „Architektura” 1964, nr 12, s. 496-497.

mocą słupów (*pilotis*) nad ziemią. Również szlachetnie wykończone elewacje uległy przekształceniu - pokryto je nowoczesnymi jak na tamten czas materiałami (alumiiniowymi panelami) w dwóch zdecydowanych barwach: żółtej i niebieskiej<sup>37</sup>.

Studia tematyki powojennych realizacji na terenie portu w Gdyni pokazują, że inwestycyjnie odbudowa ze zniszczeń nie kontynuowała odważnie nakreślonych przedwojennych planów rozwojowych. Formalnie okres ten otworzył port w Gdyni na nową myśl architektoniczną harmonijnie wpisującą się w modernistyczne poszukiwania stylowe okresu międzywojennego. Zaprezentowane w artykule obiekty architektoniczne, to zaledwie kilka przykładów ze znacznie liczniejszej grupy budynków portowych powstałych do 1989 r. i mocno osadzonych w modernizmie. Przedstawiona w zarysie problematyka ma na celu przyczynić się do lepszego rozpoznania architektury portu gdyńskiego drugiej połowy XX w. będącej ważną częścią modernistycznego dziedzictwa. ■

37. Projekt budowlany adaptacji części budynku Kapitanatu Portu Gdynia dla potrzeb Centrum „VTS Zatoka Gdańska”, arch. Joanna Przybyszewska, weryfikował arch. Alfred Chrzan, Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Spółka z o.o. Projmors, 07.2000; kwerenda archiwalna Bartłomiej Ponikiewski, w zbiorach Archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.

#### Bibliografia

- A. Chrzan, S. Tomaszek, *Architektura portowa wybrzeża gdańskiego*, „Architektura” 1964, nr 12, s. 487-497
- *Dwa lata działalności Biura Odbudowy Portów*, „Technika Morza i Wybrzeża” 1947, nr 6, s. 14-15
- R. Hirsch, *Ochrona i konserwacja historycznej architektury modernistycznej Gdyni. Zarys problematyki*, Gdańsk 2016
- S. Hückel, W. Staniszkis, *Wytyczne odbudowy polskich portów morskich*, „Technika Morza i Wybrzeża” 1946, nr 1, s. 3-6
- S. Hückel, W. Staniszkis, *Wytyczne odbudowy polskich portów morskich (Dokończenie)*, „Technika Morza i Wybrzeża” 1947, nr 1, s. 6-8
- Z. Szopowski, *Porty morskie. Projektowanie i eksploatacja*, Łódź-Poznań 1959
- E. Kwiatkowski, *Akcja odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża polskiego w latach 1945-1947 (Waszawa, listopad 1968)*, [w:] *Archiwum morskie Eugeniusza Kwiatkowskiego. W 90-lecie powrotu Polski nad Bałtyk*, wybór i opracowanie Drozdowski Marian M., Gdynia 2009, s. 397-409
- K. Małkowski, *Zniszczenia Gdyni w wyniku bombardowań, ostrzału artyleryjskiego i walk od pierwszego do ostatniego dnia II wojny światowej*, [w:] *Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni, Gdynia w warunkach współczesnej unifikacji i dywersyfikacji kulturowo-cywilizacyjnej*, red. Gawron Mirosława i Głogowska Helena, Zeszyty Gdyńskie nr 5, Gdynia 2010, s. 77-84
- Z. Misztal, *Odbudowa i rozwój gospodarki morskiej w Polsce w latach 1945-1973, Część I*, red. Gębski Bronisław, Gdynia 1974
- Z. Misztal, *Odbudowa i rozwój gospodarki morskiej w Polsce w latach 1945-1973, Część II*, red. Gębski Bronisław, Gdynia 1974
- *Obiekty podwodne i militaria Zatoki Gdańskiej*, red. A. Komorowskiego, Gdynia 2001
- A. Orchowska-Smolińska, *Gdyńskie chłodnie portowe - studium przypadku przemysłowej architektury portowej okresu międzywojennego*, [w:] *Modernizm w Europie. Modernizm w Gdyni. Architektura XX wieku jej ochrona i konserwacja w Gdyni i w Europie*, red. M. J. Sołtysik, R. Hirsch, Gdynia 2018, s. 85-94
- J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk - Sopot - Gdynia*, Gdańsk 1959
- B. Szermer, *Koncepcje i struktura przestrzenna portu gdyńskiego - zarys przemian (część 2: 1939-1965)*, „Rocznik Gdyński” 1984, nr 5, s. 91
- B. Stokowski, J. Dadlez, *Chłodnia i Hala Rybna w Gdyni*, Gdynia 1933
- H. Wagner, *Gdynia wczoraj*, „Technika Morza i Wybrzeża” 1947, nr 11/12, s. 62-68



**Anna Orchowska-Smolińska**, dr inż. arch., Politechnika Gdańska Wydział Architektury, zainteresowania zawodowe i naukowe: badania i ochrona dziedzictwa kulturowego architektury i urbanistyki okresu modernizmu, szczególnie zabudowy przemysłowej miast portowych. Kontakt: [anna.smolinska@pg.edu.pl](mailto:anna.smolinska@pg.edu.pl), <https://mostwiedzy.pl/anna-orchowska-smolinska,408620-1>