

Idea urbanistyczna Juliana Rummla i jej wpływ na międzywojenne plany Gdyni

The Urban Idea of Julian Rummel and Its Influence on the Interwar Plans of Gdynia

Maria Jolanta Sołtysik

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury

Gdańsk University of Technology, Faculty of Architecture

Wprowadzenie

Gdynia – z uwagi na swą specyficzną historię – rozwijała się inaczej niż stare ośrodki miejskie Europy. Zbudowana została od podstaw w latach 20. i 30. XX wieku, kiedy to z niewielkiej nadmorskiej wsi i letniska powstało od podstaw 120 tysięczne w 1938 r. miasto oraz nowoczesny port, jeden z największych na Bałtyku. Kształt przestrzenny zespołu nosi więc wyraźne znaki szczególne epoki międzywojennej, czego wymownym świadectwem są zapisane w jego układzie idee przestrzenne gdyńskich pionierów. Jedną z takich idei, która miała istotny wpływ na ukształtowanie nowego miasta, była wizja urbanistyczna Gdyni autorstwa Juliana Rummla. Mimo że sformułowana przez nie-urbanistę i jedynie w formie opisowej, prezentowała ona bardzo nowoczesne podejście do problematyki przestrzennej. Była przy tym pierwszą koncepcją ujmującą całościowo przyszłe kierunki rozwojowe zespołu, nawiązując jednocześnie do ważnych europejskich teorii urbanistycznych początków XX wieku. Powstała w 1924 roku, a więc ponad rok przed sporządzeniem samych planów miasta. Stała się później wielokrotnie inspiracją dla architektów projektujących Gdynię w całym okresie międzywojennym, a zwłaszcza dla architektów projektujących ją w latach 1926 i 1938.

1. Julian Rummel – urbanista amator

Julian Rummel nie był architektem ani urbanistą – był inżynierem budowy okrętów i działaczem gospodarczym, publicystą, jednym z twórców polskiej polityki morskiej okresu międzywojennego (il. 1). Urodził się w 1878 roku jako syn projektanta portów, inżyniera Władysława Rummla. Julian Rummel był wielkim orędownikiem budowy portu w Gdyni i sprawie tej poświęcił szereg książek, artykułów, memoriałów i spotkań dyskusyjnych z udziałem czynników państwowych. Trzy jego najważniejsze publikacje lat 1923-1926 to: *Port w Gdyni* (1923), *Państwo a morze* (1925) i *Gdynia port polski* (1926). Propagowaniem rozwoju gospodarki morskiej zajął się też energicznie w kierowanym przez siebie od 1921 roku stowarzyszeniu „Liga Żegluga Polskiej”, przemianowanym na-

stępnie na „Ligę Morską i Rzeczną”, a potem też jako twórca i dyrektor polskiego przedsiębiorstwa armatorskiego „Żegluga Polska” w Gdyni.

Decyzja o budowie portu w Gdyni podjęta została ustawą sejmową we wrześniu 1922 roku. Koncepcja projektowa portu w ogólnych zarysach powstała już jednak rok wcześniej, a jej autorem był inż. Tadeusz Wenda. Konsultował ten projekt ojciec Juliana – inż. Władysław Rummel, pod którego kierunkiem inż. Wenda pracował wcześniej przy budowie portu w Tallinie (dawnym Rewlu)¹. Być może to właśnie od Rummla seniora pochodził pomysł urządzenia basenu w zewnętrznej części portu wojennego, basenu którego nie ma na pochodzącym z 1921 roku szkicu projektowym Wendy. Pojawia się on natomiast po raz pierwszy w opublikowanej dwa lata później broszurce Juliana Rummla *Port w Gdyni*. Koncepcja przestrzenna portu gdyńskiego była więc Julianowi Rummlowi bardzo bliska – stanowiła bowiem od początku lat dwudziestych przedmiot gorących dyskusji w gronie działaczy gospodarczych i polityków, w których brał udział między innymi zarówno on, jak i jego ojciec, jak też Tadeusz Wenda².

W chwili gdy w kwietniu 1923 roku otwarto już w Gdyni niewielką przystań pod nazwą „Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków”, o budowie mia-

1. Wspomina o tym Julian Rummel w swej książce: Rummel Julian, *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980, s. 58.

2. Ibidem, s. 56.



1. Julian Rummel (1878-1954), orędownik budowy Gdyni, jeden z twórców morskiej polityki II Rzeczypospolitej (zbiory prywatne autorki)

1. Julian Rummel (1878-1954), a great advocate of building a port and a city of Gdynia and one of the creators of maritime policy of the II Republic of Poland (a private archive of the author)



2. Okładka książki Juliana Rummla pt. *Państwo a morze*, w której autor zamieścił swą wizję urbanistyczną Gdyni pt. *Miasto Gdynia. Przyczynek do opracowania planu miasta* (Muzeum Miasta Gdyni)

2. The cover of the Julian Rummel's book *Państwo a morze*, in which the author published his urban vision of Gdynia, entitled *Miasto Gdynia. Przyczynek do opracowania planu miasta* (Muzeum of the City of Gdynia)

sta mówiło się jeszcze niewiele. Kiedy wkrótce potem Konsorcjum Francusko-Polskie rozpoczęło przebudowę portu tymczasowego na port stały, sprawa sporządzenia planów urbanistycznych dla miasta okazała się niezwykle pilna. Wagę tej kwestii rozumiał bardzo dobrze Julian Rummel. W swych wspomnieniach pisał „Interesowałem się tymi zagadnieniami i nie przepuszczałem żadnej sposobności poinformowania się o zagadnieniach miejskich w czasie swych podróży zagranicznych. Tak na przykład rozmawiałem o tym z burmistrzem Kopenhagi, merem Lionu, (...) z burmistrzem Brukseli, (...) z prefektem Casablanki i z wieloma innymi działaczami miejskimi (...)”³ Rummel postanowił więc zainicjować dyskusję publiczną nad kształtem przestrzennym nowego zespołu. W książeczce *Państwo a morze* (il. 2), wydanej nakładem Ligi Morskiej i Rzecznej, obok szeroko potraktowanej problematyki portowej, zamieścił też napisany w grudniu 1924 roku, bardzo ciekawy choć krótki esej przedstawiający wizję urbanistyczną Gdyni zatytułowaną *Miasto Gdynia. Przyczynek do opracowania planu miasta*⁴.

3. Ibidem, s. 218.

4. Rummel Julian, *Miasto Gdynia. Przyczynek do opracowania planu miasta*. [w:] Rummel Julian, *Państwo a morze*, Poznań 1925, s. 63-65. Esey ten został już wcześniej, w 1924 roku opublikowany w jednej z gazet warszawskich, a potem w 1925 roku w tygodniku „Morze”.

To że Julian Rummel, jako nieprofesjonalista, wypowiadał się na tematy urbanistyczne nie było wówczas niczym budzącym zdziwienie. W latach 20. XX wieku, problematyka ta cieszyła się bowiem zainteresowaniem szerokiej publiczności. W całej Europie toczyła się żywa dyskusja nad kwestią poprawy warunków życia i mieszkania w mieście. Debatę na ten temat prowadzono już od przełomu XIX i XX stulecia, poszukując nowych pomysłów na uzdrowienie osadnictwa. Głos w dyskusji zabierali nie tylko profesjonalni architekci i urbaniści, lecz także społecznicy i urbaniści-amatorzy, wierząc że znajdą rozwiązanie na bolączki wielkich miast. Autorem jednego z najbardziej głośnych pomysłów w tym względzie był właśnie urbanista-amator, stenograf z zawodu, a wynalazca z zamiłowania – Anglik, Ebenezer Howard. „Wynalazł” on ideę miasta-ogrodu i w 1898 roku ogłosił drukiem książkę *To-morrow. A Peaceful Path to Real Reform*⁵, wydaną ponownie cztery lata później pod nowym tytułem *Garden Cities of To-morrow*⁶. Koncepcja ta okazała się pomysłem bardzo inspirującym, a nawet rewolucyjnym dla późniejszych dziejów planowania urbanistycznego i w pewnym stopniu jest aktualna do dzisiaj. Proponowała ona decentralizację miasta przez sieć ośrodków satelitarnych, oddzielonych od centrum dużymi przestrzeniami zieleni (il. 3). Kładła też między innymi nacisk na wprowadzenie parków i ogrodów do każdego z tych zespołów.

Idea miasta-ogrodu, podchwycona przez środowisko architektów i społeczników, obiegła bez mała cały świat. Popularna była także w Polsce, a miarą tej popularności stały się liczne realizacje przedmieść-ogrodowych na terenie kraju – takich jak np. podwarszawskie Żąbki, Włochy czy Podkowa Leśna. Zwolennikiem jej okazał się także Julian Rummel. Jak dowiadujemy się z jego wspomnień, jeszcze podczas pobytu w Petersburgu, przed I wojną światową, zamierzał zbudować dla siebie dom w powstającym tam mieście-ogrodzie. Osiedle miało być położone w północnej części Petersburga i połączone z centrum linią tramwajową, a jego inicjatorem był książę Oldenburski, który założył w tym celu towarzystwo w formie kooperatywy⁷. Kilkanaście lat później Rummel jako pierwszy wskazał potrzebę zastosowania howardowskiej idei miasta-ogrodu w kształtowaniu ogólnego układu przestrzennego Gdyni⁸. Zaproponował również całościowe rozwiązanie funkcjonalno-przestrzenne dla nowego miasta, zwracając przy tym szczególną uwagę na konieczność ukształtowania jego części reprezentacyjnej otwartej na morze i port.

2. Wizja Rummla a ogólna koncepcja rozplanowania Gdyni z 1926 roku

Napisany przez Juliana Rummla w grudniu 1924 roku *Przyczynek do opracowania planu miasta* nie

5. Howard Ebenezer, *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, London 1898. Howard zaraz po ogłoszeniu drukiem koncepcji „miasta-ogrodu” rozpoczął pracę nad kolejnym wynalazkiem – maszyny do stenografowania – tym razem bezskutecznie (por. Ostrowski Wacław, *Urbanistyka*, Warszawa 1975, s. 24).

6. Howard Ebenezer, *Garden Cities of To-morrow*, London 1902.

7. Przytaczam za: Rdesiński Maciej, *Wstęp* [w:] Rummel Julian, *Narodziny...*, op. cit., s. 13

8. W tym miejscu trzeba wspomnieć, że dopiero w gdyńskim „mieście-ogrodzie”, na Kamiennej Górze, Rummel zbudował swój dom – willę „Astrea”.

przypadkowo zbiegł się z podjętą przez niego inicjatywą ogłoszenia konkursu na plan zabudowania Gdyni. Uzyskał na to wówczas z funduszy „Ligi Morskiej i Rzecznej”⁹ kwotę 5000 zł, co po reformie walutowej było kwotą nie małą. Wspomniany *Przyczynek...* jego autor traktował jako wskazówkę dla urbanistów z całej Polski, chcących przystąpić do konkursu – swoiste przestrzenne założenia programowe dla projektu miasta. Jak pisał później Adam Kuncewicz: „Do wniosku Ligi Morskiej i Rzecznej w sprawie konkursu na plan Gdyni przychyliły się niektóre władze centralne. Jednakże ogłoszenie konkursu zostało zaniechane, bez istotnych ku temu powodów.” Tak więc wprawdzie konkurs się nie odbył, jednakże wizja opisana przez Rummela pozostała. Nic też dziwnego, że skorzystano z niej już przy najbliższej nadarzającej się sposobności. A było nią przystąpienie do prac projektowych nad miastem we wrześniu 1925 roku.

Tak ówczesną sytuację Gdyni opisuje Rummel: „Gdynia obecna leży w nizinie, z południa dochodzącej do Kamiennej Góry, z północy do Oksywii. Oksywska Kępa stanowi jakby wyspę okrażoną torfowiskami (...) na których ma powstać początkowo jeden z basenów portowych, później zaś następne. (...) Północną część stanowią tereny na których powstaną urządzenia portu wojennego, a zatem przy projektowaniu miasta w rachubę wzięte być nie mogą.”¹⁰ W ten sposób Rummel zaproponował rozstrzygnięcie jednej z zasadniczych kwestii, jaka pojawiła się przy projektowaniu Gdyni. Dał mianowicie odpowiedź na pytanie jaka powinna być lokalizacja miasta względem portu, stwierdzając, że główny trzon miasta rozwijać się musi nie na północ, lecz na południe od przyszłych basenów portowych. Jak się już wkrótce okazało, podobnego zdania byli również autorzy planu urbanistycznego Gdyni. Jednakże kwestia ta budziła później wiele kontrowersji. Twierdzono bowiem, że przyjęcie głównego kierunku rozwoju miasta na południe od portu było błędem i że powinno się ono budować na Kępie Oksywskiej, oferującej wystarczająco duże zaplecze terenowe. Faktycznie jednak – z uwagi na względy wojskowe – była to propozycja utopijna. Rację miał Rummel i idący za jego myślą projektanci miasta z połowy lat 20. XX wieku.

Na wniosek Rady Miasta Gdyni sporządzenie planów Gdyni powierzono w 1925 roku Wydziałowi Regulacji Departamentu Budowlanego Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie. Pracami miał kierować naczelnik tego Wydziału, znany architekt i urbanista – Roman Feliński. Bezpośrednim zaś wykonawcą planu był wspomniany już wyżej Adam Kuncewicz – zatrudniony w Ministerstwie Robót Publicznych, a jednocześnie w Katedrze Architektury Polskiej Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej. Był wówczas bliskim współpracownikiem innej wybitnej postaci ze środowiska architektonicznego owego czasu – profesora Oskara Sosnowskiego, twórcy Towarzystwa Urbanistów Polskich. Roman Feliński i Adam Kuncewicz przedstawili swą koncepcję w dwóch częściach

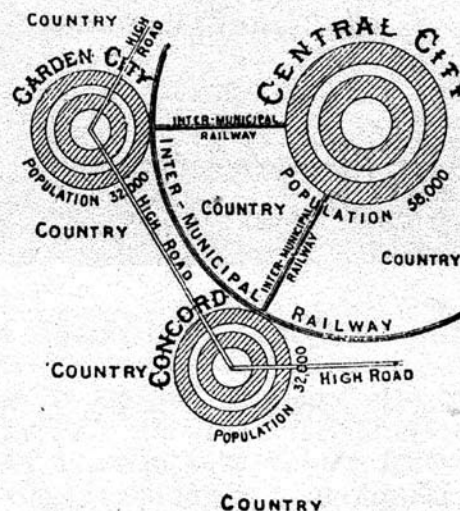
9. Towarzystwo „Liga Morska i Rzeczna” powstało z przekształcenia towarzystwa „Liga Żegluga Polskiej” w kwietniu 1924 roku.

10. Rummel Julian, *Miasto Gdynia. Przyczynek...*, op. cit.

Nº 5.

DIAGRAM

ILLUSTRATING CORRECT PRINCIPLE
OF A CITY'S GROWTH - OPEN COUNTRY
EVER NEAR AT HAND, AND RAPID
COMMUNICATION BETWEEN OFF-SHOOTS.



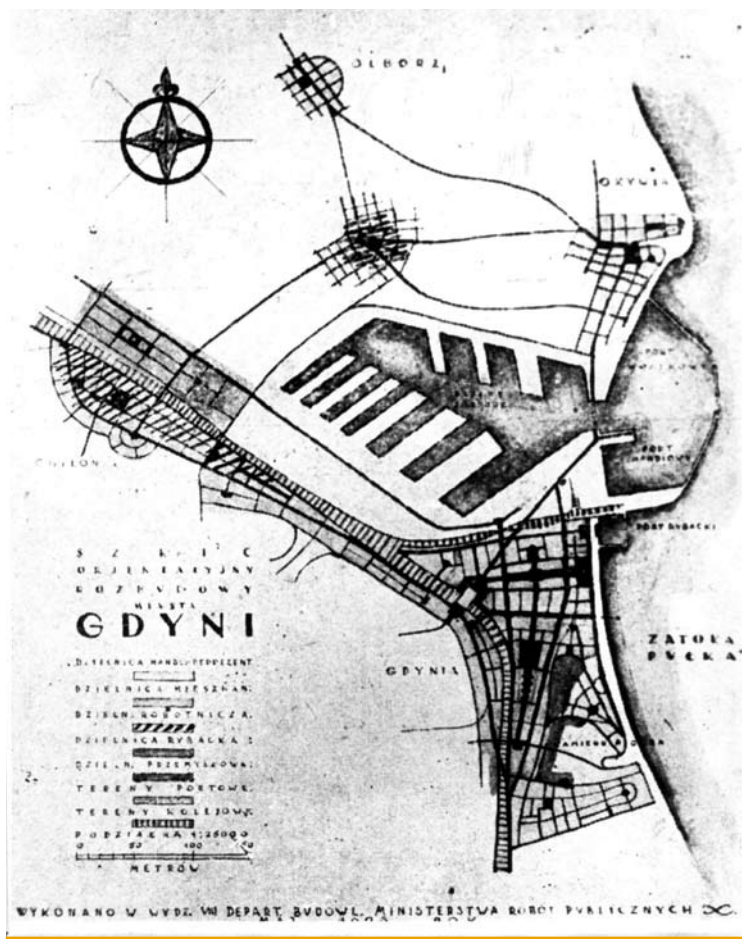
3. Zasada decentralizacji miasta przez sieć połączonych z nim ośrodków satelitarnych, oddzielonych od ośrodka centralnego dużymi przestrzeniami zielonego, otwartego krajobrazu (Howard E., *Garden Cities...*, op. cit.)

3. The principles of decentralization of the city by the connected satellites, separated from the centre by the green open country (Howard E., *Garden Cities...*, op. cit.)

- pierwszej, o nazwie „Szkic orientacyjny miasta Gdyni”, ukazującej ogólne rozplanowanie całego zespołu, oraz drugiej, zatytułowanej „Plan zabudowania miasta Gdyni”, ukazującej głównie projekt centralnej jego części i zilustrowanej dwiema aksonometriami¹¹.

Porównując ukończone w 1926 r. pierwsze projekty miasta z wcześniejszym o ponad rok rummlowskim *Przyczynek...* zauważymy uderzające analogie. Zbieżność ta jest wyraźna, zwłaszcza w odniesieniu do ogólnej koncepcji rozwojowej, ukazanej w „Szkicu orientacyjnym miasta Gdyni” (il. 4) – tak, że dzisiaj ów *Przyczynek...* odbierać można niemal jak opis przyjętego w „Szkicu...” rozwiązania projektowego. Świadczy też dobitnie, że autorzy projektów dla Gdyni ze słowami Rummela się zgadzali i zostali nimi zainspirowani. Rummel bowiem pisał: „Cała dzielnica pomiędzy portem, pasem nadmorskim a koleją stałaby się centrum życia handlowego, tzw. City. (...) Rozwijając się pomiędzy Kamienną Górą w kierunku południowo-zachodnim, ta dzielnica przechodziłaby stopniowo w dzielnicę mieszkaniową. Dalsze dzielnice mieszkaniowe, stworzone na zasadzie miast-ogrodów mogłyby się rozwijać na zachód w stronę lesistych wzgórz za Szosą Gdańską w głąb lądu (...). Za najbardziej dogodnym miejscem dla dzielnicy przemysłowej mogą być uważane dalsze tereny wzdłuż toru kolejowego w stronę Pucka i Wejherowa (blisko od linii kolejowej

11. Plany te zostały już w literaturze przedmiotu przedstawione i opisane, w tym po raz pierwszy a zarazem najbardziej wyczerpująco w książce: Sołtysik Maria, *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN 1993, s. 100-105.



4. Roman Feliński, Adam Kuncewicz, „Szkic orientacyjny miasta Gdyni”, maj 1926 r. (Sołtysik M., *Gdynia miasto...*, op. cit.)

4. Roman Feliński, Adam Kuncewicz, „Szkic orientacyjny miasta Gdyni” („A tentative situational sketch of the city of Gdynia”, maj 1926 r. (Sołtysik M., *Gdynia miasto...*, op. cit.)

i od portu). Te tereny graniczyły by z torfowiskami, które jak było powiedziane wyżej, opasowują Kępę Oksywską. Nie byłoby niemożliwym wybudowanie na tych torfowiskach kanału do portu, co stworzyłoby nader dogodne warunki dla rozwoju zakładów przemysłowych. Za nimi w głąb kontynentu mogłyby powstać kolonie robotnicze, również zbudowane na zasadach miast-ogrodów. Kamienna Góra będzie zapewne miejscem zamieszkania najbardziej zamożnych ludzi. Ta dzielnica eleganckich willi zapewne rozwinie się aż do Orłowa¹².

Słowa te całkowicie przystają do ogólnej koncepcji rozwojowej miasta przedstawionej przez Kuncewicza i Felińskiego. Zgadza się właściwie wszystko. Mamy w nim City na południe od portu, za portem wzdłuż torów kolejowych dzielnicę przemysłową, a na północ od kompleksu portowo-przemysłowego trzy satelitarne rozmieszczone dzielnice robotnicze: Oksywie, Obłuże i Dolne Obłuże. Na zachód od portu usytuowano dzielnicę mieszkaniową Chylonię i Grabówek, dalej na południe zaś dzielnicę Wzgórze Focha (dziś Wzgórze Maksymiliana) i Redłowo, sięgające aż do Orłowa. Dzielnica willowa Kamienna Góra położona była na wschód od centrum, wzdłuż plaży i wybrzeża.

12. Ibidem.

Rozplanowanie Gdyni na zasadzie przedmieść ogrodowych czytelne jest do dziś w układzie miasta. Takie dzielnice jak Oksywie, Obłuże, Witomino, Redłowo, Orłowo i Mały Kack praktycznie egzystują „satelitarne” i oddzielone są od śródmieścia klinami zieleni. Niestety obecnie coraz bardziej się to zmienia, zieleń znika - co szczególnie widać na Kępie Oksywskiej - a zabudowa zaczyna mieć charakter ciągły.

3. „Fasada Rzeczypospolitej” w planie śródmieścia z 1926 roku

Inspiracja wizją urbanistyczną Rummla widoczna jest jednak nie tylko w „Szkicu orientacyjnym miasta Gdyni”, ale również w zintegrowanym z nim projekcie centralnej części miasta, zatytułowanym „Plan zabudowania miasta Gdyni”. Rummel bowiem już w 1924 roku zauważył słusznie szczególną, reprezentacyjną rolę nowopowstającego miasta. W swym *Przyczynku...* pisał: „Gdynia stanie się najważniejszym punktem handlowym Polski - i główną fasadą Rzeczypospolitej, promieniującą na wszystkie strony świata. (...) Będąc fasadą Rzeczypospolitej miasto winno więc odpowiadać określonym wymaganiom estetyki. (...). Byłoby wskazaniem obrać miejsce dla centralnego placu miejskiego blisko portu i morza.” Słowa te miały w całym okresie międzywojennym inspirować architektów, choć mimo wielu wysiłków w tym względzie w sensie realizacyjnym pozostało niespełnione.

Ową „fasadę Rzeczypospolitej”, z placem blisko portu i morza, ukazali po raz pierwszy na szkicach aksonometrycznych do swych planów Roman Feliński i Adam Kuncewicz. Jej główny element - ów rummowski „centralny plac miejski blisko portu i morza” - stanowił zakończenie monumentalnej osi urbanistycznej, założonej w linii obecnej ulicy Wójta Jana Radtkego¹³.

W ustaleniach planu śródmieścia uwzględniono też dalsze propozycje Rummla z 1924 roku, który sugerował że: „Egzystujący brzeg morski winien być zostawiony dla (...), szerokiego pasa zieleności pomiędzy portem a Kamienną Górą. Ten punkt będzie właściwie jedynym punktem przechadzek mieszkańców przyszłego miasta.”¹⁴ Postulat zielonego bulwaru biegnącego wzdłuż brzegu w kierunku Kamiennej Góry obecny był zarówno w pierwszym planie Felińskiego i Kuncewicza, jak i praktycznie we wszystkich kolejnych projektach urbanistycznych miasta. Częściowo istnieje również współcześnie w formie nadmorskiego skweru i Alei Topolowej (il. 5).

Opisana przez Juliana Rummla, a ujęta w koncepcji urbanistycznej Felińskiego i Kuncewicza wizja śródmieścia nie została jednak w tym kształcie zrealizowana. Zmieniająca się sytuacja gospodarcza i nagła koniunktura na wywóz polskiego węgla drogą morską spowodowała w 1928 roku zmianę projektu rozbudowy portu. Pojawiły się w nim dwa dodatkowe baseny zewnętrzne, a granicę portu przesunięto znacznie na południe, umożliwiając rozwój dużego portowego węzła kolejowego. W wyniku tych zmian projektowana

13. Por. przypis 11.

14. Rummel Julian, *Miasto Gdynia. Przyczynki...*, op. cit.



5. Istniejąca dziś tzw. Aleja Topolowa prowadząca od Skweru Kościuszki wzdłuż morza w kierunku Kamiennej Góry jest po części realizacją słów Rummla, że „Egzystujący brzeg morski winien być zostawiony dla (...) szerokiego pasa zieleności pomiędzy portem a Kamienną Górą. Ten punkt będzie właściwie jedynym punktem przechadzek mieszkańców przyszłego miasta.” (Rummel J., *Miasto Gdynia. Przyczynek do opracowania...*, op. cit.)

5. The so called Aleja Topolowa (Poplar Alley) leading from the Kościuszki Square along the sea to the Kamienna Góra Hill is in a way a realisation of the Rummel's words: „The existing sea shore should be reserved for the broad strip of greenery between a harbour and Kamienna Góra Hill. The place will be in fact the only walking place for the inhabitants of the future city.” (Rummel J., *Miasto Gdynia. Przyczynek do opracowania...*, op. cit.)

pierwotnie oś reprezentacyjna wraz z placem nadmorskim utraciła swój sens przestrzenny, oddzielona od morza przez nowo projektowane zewnętrzne baseny portowe. Trzeba było dość istotnie skorygować plany miasta.

Korektę planu Gdyni wykonał w latach 1928-30 Adam Kuncewicz. Była ona efektem nowej, trudnej dla miasta sytuacji, w której cała siatka ulic musiała zostać zagęszczona, kontakt przestrzenny z morzem znacznie ograniczony, a plac nadmorski zaniechany. Główną oś urbanistyczną Śródmieścia Kuncewicz przeniósł teraz na ciąg ulicy 10 Lutego i Skweru Kościuszki, na przedłużeniu których znalazło się w projekcie portu wąskie, trapezoidalne molo, przeznaczone na cele żeglugi przybrzeżnej i jachtowej (il. 6). Teraz właśnie ten układ miał stanowić główny nadmorski element przestrzenny centrum Gdyni. W sensie kompozycyjnym nowy plan był jednak dość mało atrakcyjny i niewątpliwie w porównaniu do monumentalnej koncepcji z 1926 roku prezentował się skromnie.

Trzeba też powiedzieć, że zasiadający od grudnia 1928 roku w gdyńskim magistracie Julian Rummel miał do tego projektu Kuncewicza dość krytyczny stosunek – zwłaszcza ze względów komunikacyjnych. W swych wspomnieniach pisał: „Na posiedzeniu ma-

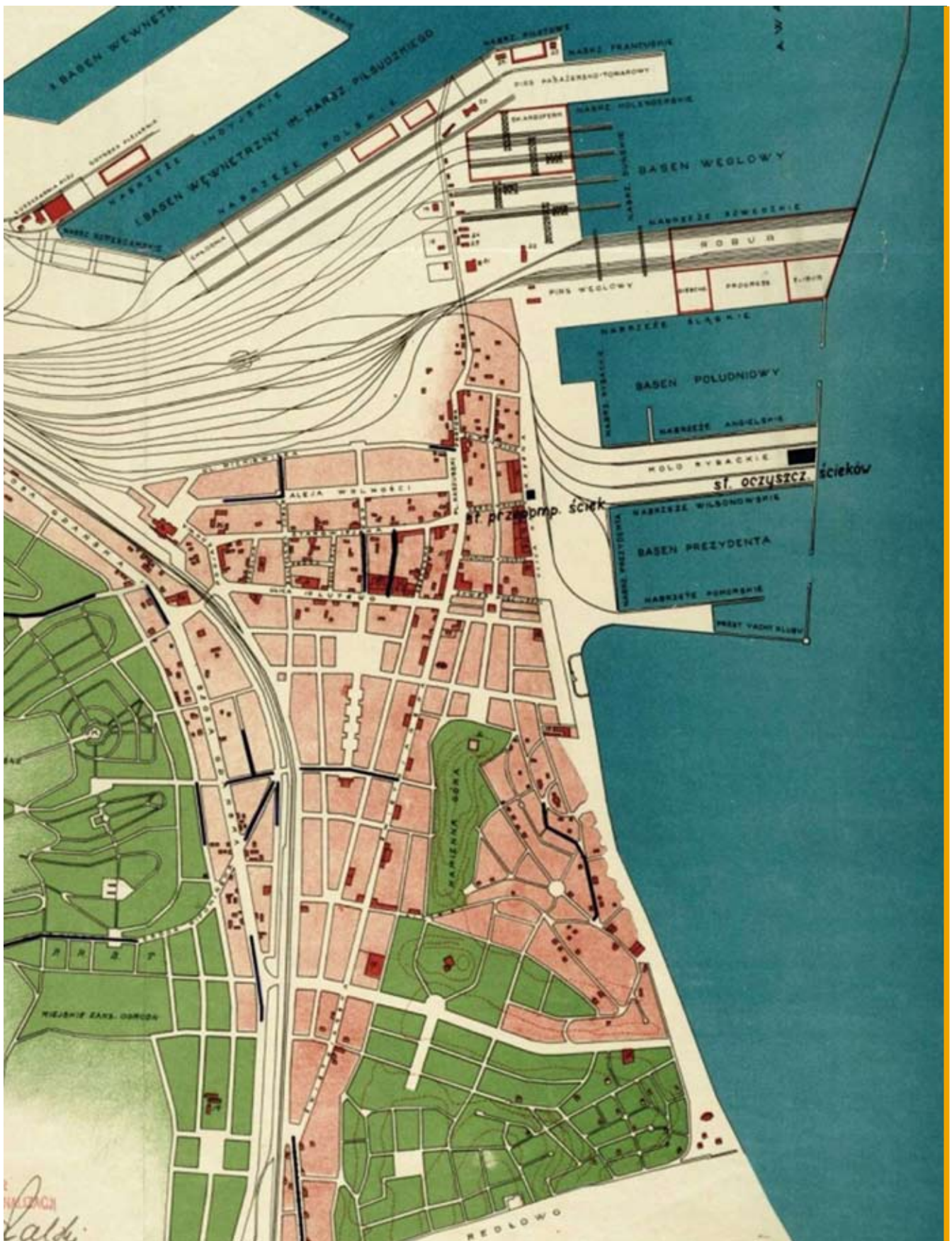
gistatu krytykowałem przedstawiony projekt. Miedzy innymi zwróciłem uwagę na niedostatecznie szerokie ulice i brak placów. Ze wszystkich rozmów z działaczami miejskimi zachodniej Europy i Anglii wiedziałem, że jedną z największych trosk miejskich jest rozwój ruchu samochodowego, który stawia przed projektantami zupełnie nowe wymagania.”¹⁵ Rummel krytykował również niekompetencję czynników administracyjnych Gdyni. Z pracy w radzie miasta nie był zadowolony i uważał, że w jej działaniach wówczas „wiele rzeczy robiło się nie tak, jak trzeba”¹⁶. W rezultacie w 1929 roku zrzekł się godności członka magistratu. Natomiast sam projekt śródmieścia – głównie w jego części nadmorskiej – miał ulec zmianie już po kilku latach.

4. Idea Rummla a ostateczny projekt Dzielnicy Reprezentacyjnej Gdyni z czerwca 1938 roku

Od początku lat trzydziestych projektanci gdyńscy podjęli dalsze starania by śródmieściu Gdyni nadać odpowiednią rangę przestrzenną. Chodziło im zwłaszcza o styk miasta z morzem i jego wyjątko-

15. Rummel Julian, *Narodziny...*, op. cit., s. 219.

16. Ibidem, s. 222.



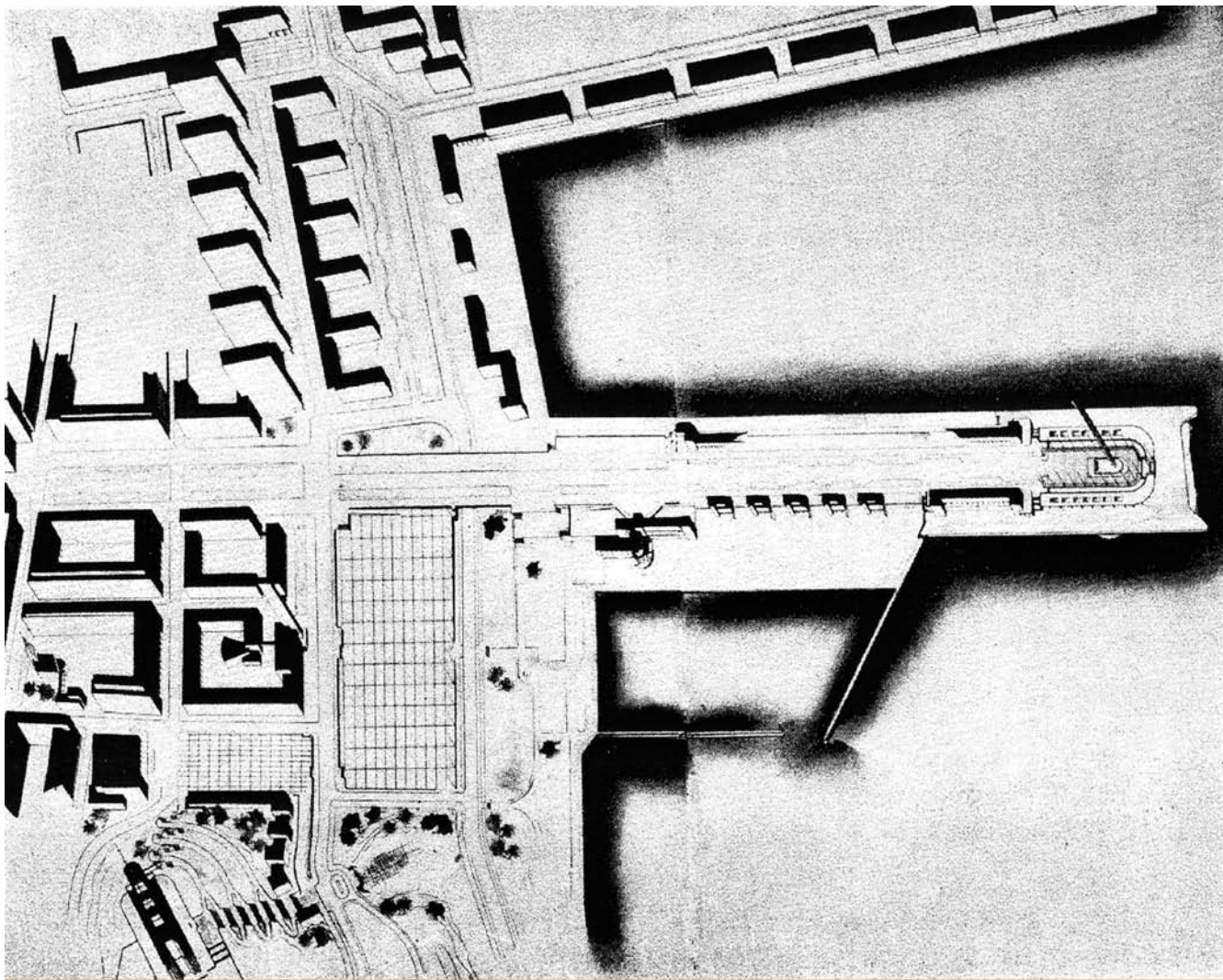
6. Plan Gdyni oparty na koncepcji projektowej Adama Kuncewicza z lat 1928-1930 (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

6. The plan of Gdynia based on the urban project of the city from the years 1928-1930 by Adam Kuncewicz (Muzeum of the City of Gdynia)

we, reprezentacyjne znaczenie dla miasta. Pierwsze pomysły na projekt dzielnicy reprezentacyjnej Gdyni zaczęły się rodzić już w 1931 roku, w Oddziale Zbudowy Komisarjatu Rządu w Gdyni, kierowanym przez znanego architekta-urbanistę inż. Jerzego Müllera.

Dotyczyły one pomysłu poszerzenia Mola Południowego i włączenia go w strukturę śródmieścia, jako przedłużenia układu Skweru Kościuszki i osi ulicy 10 Lutego¹⁷. Zapewne w porozumieniu z władzami miasta

17. Szerzej o tym pisze autorka w: Sołtyś Maria, *Gdynia – miasto dwudziestolecia...*, op. cit., s. 294-296.



7. Projekt wyróżniony I nagrodą w konkursie na „Rozplanowanie Mola Południowego i terenów przyległych” z 1936 r. (Sołtysik M., Gdynia miasto..., op. cit.)

7. The project awarded with the first prize in the urban competition „Rozplanowanie Mola Południowego i terenów przyległych” (The layout of the South Pier and its outskirts) from the year 1936 (Sołtysik M., Gdynia miasto..., op. cit.)

oraz urbanistami z Oddziału Zabudowy, inżynier Tadeusz Wenda zmienił jeszcze raz kształt południowej części portu i Basenu Żeglarskiego. W latach 1931-1932 roku nadał Molu Południowemu inny niż dotąd układ - znacznie szerszy, prostokątny i podporządkowany ciągowi 10 Lutego oraz Skweru Kościuszki jako głównej osi ulicznej miasta. W ten sposób po raz pierwszy kształt portu dostosowany został do potrzeb urbanistycznych miasta - a nie odwrotnie, co było dotąd powszechną praktyką - otwierając przed miastem nową, unikalną szansę ekspozycji przestrzennej na morze. Jeszcze w tymże 1932 roku powstał w Oddziale Zabudowy Wydziału Technicznego Komisarjatu Rządu pierwszy projekt dzielnicy reprezentacyjnej, autorstwa inż. Jerzego Müllera. W nowym projekcie zagospodarowanie poszerzonego Mola Południowego stało się kontynuacją zabudowy miejskiej, obejmując duży plac i skwer biegnący środkiem układu¹⁸. Projekt ten nie został wprawdzie w tej formie zrealizowany, ale niektóre jego propozycje w późniejszych pracach wykorzystano.

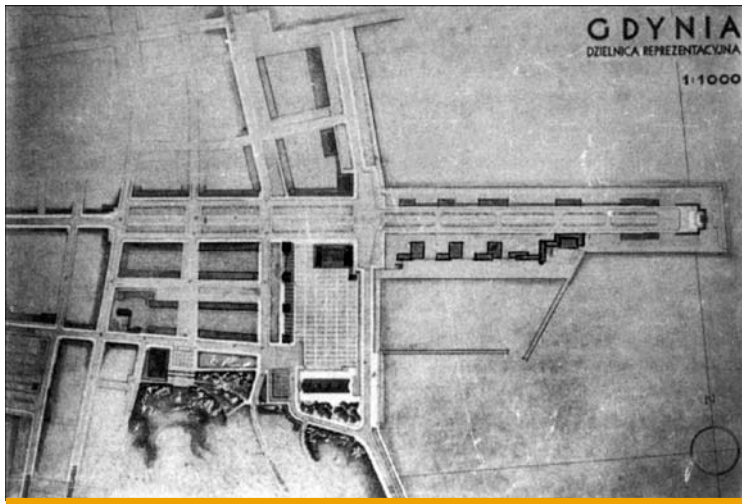
Budowa Mola Południowego została ukończona w 1935 roku. Od południa towarzyszył mu Basen Żeglarski, nieco większy niż to pierwotnie przewidywano, a całe założenie miało łączyć funkcje miejsko-spa-

cerowe oraz żeglugowe. Przed architektami stanął teraz pilnie problem zagospodarowania i nadania formy przestrzennej temu terenowi tak, by morska „fasada Rzeczypospolitej” mogła stać się rzeczywistością.

W 1936 roku ogłoszony został ogólnopolski konkurs architektoniczny na „Rozplanowanie Mola Południowego i terenów przyległych oraz na projekt szkicowy 'Żeglarskiego Ośrodka Morskiego' w porcie i mieście Gdynia”. Jako główny obiekt architektoniczny układu przewidziano kompleks ośrodka żeglarskiego, a prócz tego w programie przestrzennym zespołu było usytuowanie Pomnika Zjednoczenia Ziemi Polskich na końcu Mola oraz rozplanowanie placu miejskiego - jak to wówczas pisano - „z niezastłoniętym widokiem na morze”. Tak więc ponownie miał się szansę częściowo zmaterializować ów opisany przez Rummla „centralny plac miejski blisko portu i morza”. Jednak jeszcze wówczas w warunkach konkursu usytuowanie Bazyliki Morskiej przewidywano nie na samym placu, lecz w jego pobliżu, na szczycie Kamiennej Góry. Kościół ten¹⁹, traktowany symbolicznie jako pomnik odzyskania przez Polskę niepodległości i zjednoczenia ziem polskich, stanowić miał bowiem wybitny akcent wysokościowy w panoramie całego miasta. Na Kamiennej

18. Ibidem, s. 296.

19. Prace nad projektem Bazyliki Morskiej trwały od 1929 r., a jej ostateczny projekt wykonał w 1934 r. Bohdan Pniewski.



8. Główny nadmorski plac śródmieścia Gdyni według ostatecznej koncepcji Dzielnicy Reprezentacyjnej Stanisława Filipkowskiego z czerwca 1938 r., w którego układzie ziścić się miała przedstawiona przez Juliana Rummela wizja „fasady Rzeczypospolitej”, z placem, Bazyliką Morską i ratuszem (Sołtysik M., *Gdynia miasto....*, op. cit.)

8. The main maritime square of the downtown of Gdynia according to the concept of Representational District by Stanisław Filipkowski from June 1938, in which was to be realised Julian Rummel's vision of the „fasade of the Polish Republic”, with a square, Maritime Basilica and a town hall (Sołtysik M., *Gdynia miasto....*, op. cit.)

Górze wmurowano też w 1934 r. kamień węgielny pod jego budowę i ustawiono krzyż.

W wyniku przeprowadzonego w 1936 roku konkursu koncepcja Dzielnicy Reprezentacyjnej i placu nadmorskiego zaczęła się wyraźniej krystalizować²⁰. Na konkurs wpłynęło 25 prac, spośród których wyłoniono aż pięć najlepszych, przyznając nagrodę pierwszą, drugą i trzecią oraz dwie czwarte. W projekcie uhonorowanym pierwszą nagrodą²¹ (il. 7) na zachodnim końcu Mola Południowego usytuowano siedzibę maryny – Żeglarski Ośrodek Morski (późniejszy Dom Żeglarza) wraz z klubami jachtowymi, a na końcu wschodnim Pomnik Zjednoczenia Ziemi Polskich. Budynki miały mieć układ luźny, otwierający szerokie prześwity widokowe na morze, a jedyny akcent kubatury zespołu stanowił Dom Żeglarza. U nasady Mola znalazł się obszerny plac, otwarty szeroko na nadmorski krajobraz i praktycznie pozbawiony zabudowy. Bazylika Morska utrzymała swą lokalizację na szczycie Kamiennej Góry. Ponieważ w ocenie jury wszystkie nagrodzone prace konkursowe wносиły pewne istotne elementy wartościowe do całego rozwiązania, wyniki konkursu uzupełnione wnioskami sądu konkursowego miały stanowić podstawę dla dalszych studiów urbanistycznych nad tym tematem.

Prace nad ostatecznym kształtem Dzielnicy Reprezentacyjnej – zarówno części związanej z placem nadmorskim jak i samym Molem Południowym – powierzono zespołowi architektów z gdyńskiego Biura Projektów przy Komisariacie Rządu, pracującemu pod kierunkiem świętego architekta-urbanisty – in-

żyniera architekta Stanisława Filipkowskiego. I wówczas okazało się, że w wyobraźni Filipkowskiego ożyła w sposób bardzo interesujący i wyrazisty wizja centralnego placu nadmorskiego stworzona w 1924 roku przez Juliana Rummela. Pisał on już wówczas w swoim *Przyczynku...*, że „Na tym dużym placu byłoby dobre miejsce dla bazyliki, widocznej z daleka od strony morza. Załazłoby się tam miejsce dla ratusza, głównych urzędów, największych hoteli, banków...”²². Tak też się stało w ostatecznej koncepcji Dzielnicy Reprezentacyjnej autorstwa Stanisława Filipkowskiego z czerwca 1938 roku (il. 8). Zaprojektowany przez niego plac nadmorski nie miał być jedynie pustą, otwartą na Basen Żeglarski przestrzenią, ale nabrał teraz charakteru reprezentacyjnego Forum Morskiego, na którym lokalizowano najważniejsze dla miasta budynki. Jako główna dominanta pojawia się na tym Forum Bazylika Morska w swej nowej lokalizacji – już nie na szczycie, lecz u podnóża Kamiennej Góry. Naprzeciw Bazyliki usytuowano ratusz z wolnostojącą wieżą, która swą wysokością nawiązuje dialog przestrzenny z trzema wieżami Bazyliki. Od zachodniej strony zamykał Forum Morskie ciąg budynków administracyjnych. W sumie projekt całego tego placu bardzo przystawał do koncepcji Rummela i stanowił praktycznie pełną realizację opisaną przez niego w 1924 roku „fasady Rzeczypospolitej”, z centralnym placem, ratuszem i bazyliką widoczną od strony morza.

Sam Julian Rummel bardzo pozytywnie oceniał Filipkowskiego pisząc „...gdy do Gdyni przyszedł profesor Filipkowski – często u niego bywałem i dyskutowaliśmy o planach Gdyni i związanych z tym zagadnieniach. Przed wojną profesor Filipkowski otrzymał katedrę urbanistyki na Politechnice Lwowskiej i tam wyjechał, żalowany przez gdynian.”²³ Zapewne Rummel poruszał w tych rozmowach również problem kształtu przestrzennego Dzielnicy Reprezentacyjnej. Przypuszczalnie to właśnie również w rezultacie tych dyskusji Filipkowski zmienił lokalizację Bazyliki Morskiej i usytuował ją na swym Forum Morskim²⁴ obok ratusza i innych budynków użyteczności publicznej. W koncepcji Filipkowskiego z czerwca 1938 roku nadal głównym akcentem kubatury Mola Południowego był Dom Żeglarza – umiejscowiony jednak nie na zachodnim lecz na wschodnim krańcu Basenu Żeglarskiego. Wszystkie towarzyszące mu obiekty projektowano niezmiennie w układzie luźnym, z prześwitami widokowymi na morze, nadając im niewielką kubaturę i wysokość do dwóch kondygnacji. Widać to wyraźnie na szkicach aksonometrycznych załączonych do projektu.

Niestety z uwagi na wybuch wojny w 1939 roku realizację tego założenia trzeba było przerwać i powstało ono jedynie w części związanej z Molem Południowym (czyli dawną Aleją Zjednoczenia Ziemi Polskich, a dziś Aleją Jana Pawła II) oraz w części związanej z dawnym Domem Żeglarza (czyli obecnym

20. Sołtysik Maria, *Gdynia – miasto dwudziestolecia...*, op. cit., s. 297-305. Zob. także artykuł tejże autorki: Sołtysik Maria Jolanta, *Modernistyczne centrum miasta – ewolucja idei Dzielnicy Reprezentacyjnej Gdyni 1926-2007* [w:] *Modernizm w Europie – modernizm w Gdyni. Architektura pierwszej połowy XX wieku i jej ochrona w Gdyni i w Europie*, red. Sołtysik Maria Jolanta, Hirsch Robert, Gdynia: Urząd Miasta Gdyni 2011, s. 51-62.

21. Była nią praca Bohdana Damięckiego i Tadeusza Sieczkowskiego, którym w następstwie tej wygranej powierzono opracowanie projektu realizacyjnego Żeglarskiego Ośrodka Morskiego, a więc późniejszego Domu Żeglarza Polskiego (dziś Wydział Nawigacyjny Uniwersytetu Morskiego w Gdyni).

22. Rummel Julian, *Miasto Gdynia. Przyczynki...*, op. cit.

23. Rummel Julian, *Narodziny...*, op. cit., s. 223.

24. Kwestia lokalizacji Bazyliki Morskiej była też przedmiotem ożywionej dyskusji w gronie architektów i urbanistów. Por. Sołtysik Maria, *Gdynia – miasto dwudziestolecia...*, op. cit., s. 302.



9. Molo Południowe w Gdyni, widok współczesny. Układ ten jest dziś jednym z kluczowych elementów przestrzennych zespołu gdyńskiego Pomnika Historii (fot. M. Sołtysik, 2019)

7. The South Pier in Gdynia today. The complex is now one of the key elements of the Monument of History in Gdynia (photo by M. Sołtysik, 2019)

Wydziałem Nawigacyjnym Uniwersytetu Morskiego) i dawną Stacją Morską (dziś Morskim Instytutem Rybackim)²⁵.

5. Zakończenie: układ Mola Południowego jako część gdyńskiego Pomnika Historii

Zachowana na Molo Południowym oś architektoniczno-urbanistyczna Alei Jana Pawła II jest dziś nadal wymownym świadectwem międzywojennej koncepcji integracji śródmieścia Gdyni z morzem i portem oraz głównym elementem morskiej tożsamości miasta. Stanowi realizację zainicjowanej przez Juliana Rummla idei morskiej fasady Rzeczypospolitej, która uzyskała swą konkretyzację projektową w pracach architektów i urbanistów lat trzydziestych XX wieku. Przez cały okres powojenny ideę tę podtrzymywano, zachowując na Molo zasadę luźnej, niewysokiej zabudowy, z szerokimi prześwitami widokowymi na morski krajobraz – zabudowy, której głównym kubaturowo-wysokościowym akcentem był dawny Dom Żeglarza.

W tym też kształcie układ Mola Południowego jako część kompleksu śródmieścia został najpierw wpisany do rejestru zabytków, a w 2015 roku stał

się elementem Pomnika Historii w Gdyni. W Rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 23 lutego 2015 roku ustanawiającym gdyński Pomnik Historii zawarto znamienne stwierdzenie - celem ochrony jest zachowanie w Gdyni (...), „unikatowego układu urbanistycznego powstałego na styku miasta z morzem (...)"²⁶. Nie ulega wątpliwości, że w granicach historycznego śródmieścia tym obszarem, który w sposób najbardziej namacalny tworzy układ urbanistyczny na styku miasta z morzem jest właśnie założenie przestrzenne Mola Południowego wraz Basenem Jachtowym i ciągiem alei Jana Pawła II (dawnej alei Zjednoczenia Ziemi Polskich). Można więc powiedzieć, że to właśnie układ Mola Południowego jest jednym z kluczowych elementów przestrzennych Pomnika Historii w Gdyni (il. 9). Naszym wielkim obowiązkiem jest więc dziś zachowanie unikatowych walorów kom-

26. Zasadniczy tekst brzmienia Rozporządzenia Prezydenta brzmi: „§ 1. Uznaje się za pomnik historii 'Gdynia – historyczny układ urbanistyczny śródmieścia', położony w Gdyni, w województwie pomorskim. § 2. Celem ochrony pomnika historii wymienionego w § 1 jest zachowanie ze względu na wartości historyczne, artystyczne i naukowe, unikatowego układu urbanistycznego powstałego na styku miasta z morzem, który jest wybitnym osiągnięciem polskiego modernizmu, a ze względu na jego szczególną rolę w rozwoju kraju i budowie polskiej tożsamości po odzyskaniu niepodległości, uchodzi za symbol II Rzeczypospolitej. § 3.1. Obszar pomnika historii (...) obejmuje ukształtowaną w okresie dwudziestolecia międzywojennego część centrum Gdyni. Granica pomnika historii przebiega wzdłuż granic ewidencyjnych (...)", Dz. U. z 2015 r., poz. 356.

25. Do 1939 r. nie zdążono rozpocząć w szczególności realizacji kompleksu placowego Forum Morskiego, a więc reprezentacyjnego placu u nasady Mola Południowego, który miał również stanowić część Dzielnicy Reprezentacyjnej.

pozycyjnych tego założenia i kontynuacja jego idei urbanistycznej we wszelkich działaniach planistycznych i inwestycyjnych. Postulat ten powinien zostać ponownie szczegółowo rozważony w kontekście obecnie obowiązujących zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu

(z 2009 r. i z 2015 r.), które budzą w tym względzie istotne wątpliwości²⁷.

27. Problem tych zagrożeń omawia autorka w: Sołtysik Maria Jolanta, Pomnik Historii w Gdyni - problemy ochrony głównej osi reprezentacyjnej miasta / Monument of History in Gdynia - problems with protection of the main representative axis of the city, „Ochrona Dziedzictwa kulturowego / Preservation of Cultural Heritage”, nr 7 (2019), s. 181-192 (wersja on-line czasopisma).

Bibliografia

- Howard Ebenezer, *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, London 1898.
- Howard Ebenezer, *Garden Cities of To-morrow*, London 1902
- Ostrowski Waław, *Urbanistyka*, Warszawa 1975.
- Rdesiński Maciej, *Wstęp* [w:] Rummel Julian, *Narodziny żeglugi*, s. 1-15.
- Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 23 lutego 2015, Dz. U. z 2015 r., poz. 356.
- Rummel Julian, *Miasto Gdynia. Przyczynek do opracowania planu miasta* [w:] Rummel Julian, *Państwo a morze*, Poznań 1925.
- Rummel Julian, *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980.
- Sołtysik Maria, Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN 1993.
- Sołtysik Maria Jolanta, *Modernistyczne centrum miasta – ewolucja idei Dzielnicy Reprezentacyjnej Gdyni 1926-2007* [w:] *Modernizm w Europie – modernizm w Gdyni. Architektura pierwszej połowy XX wieku i jej ochrona w Gdyni i w Europie*, red. Sołtysik Maria Jolanta, Hirsch Robert, Gdynia: Urząd Miasta Gdyni 2011, s. 51-62.
- Sołtysik Maria Jolanta, *Pomnik Historii w Gdyni - problemy ochrony głównej osi reprezentacyjnej miasta / Monument of History in Gdynia – problems with protection of the main representative axis of the city*, „Ochrona Dziedzictwa kulturowego / Preservation of Cultural Heritage”, nr 7 (2019), s. 181-192 (wersja on-line czasopisma).

The Urban Idea of Julian Rummel and Its Influence on the Interwar Plans of Gdynia

Summary

Julian Rummel was neither an architect nor an urban planner. He was a shipbuilding engineer and economic activist, one of the great advocates of building the new port and city of Gdynia and the influential creator of Polish maritime policy of the twenties and thirties of the twentieth century. In the half of 1924, when Polish authorities begun rebuilding the small, temporary port in Gdynia and changing it into a big universal harbour, Julian Rummel was the first who pointed out the urgent necessity of preparing the plans for a city to be build near the port. In the article published in December 1924 he presented his urban vision of the new city, and despite the fact that the concept was presented only in a descriptive form, it showed a very modern attitude to spatial problems. The article was entitled *Miasto Gdynia. Przyczynek do opracowania planu miasta* (The city of Gdynia. A con-

tribution to the elaboration of the plan of the city). The author referred in it to one of the most important European urban theories of the beginning of the XXth century – to the idea of a garden city, suggesting to apply it in drawing up the general plan of the whole urban complex. Besides, Rummel in a very persuasive way proposed a spatial shape of the Representative District of the new city, with a big square on the sea, a Maritime Basilica and a town hall. It is important, that this vision was published one and a half year before the first urban plans of Gdynia were prepared. As a result, it appeared to be an inspiration for all architects designing Gdynia in the interwar period, and in particular the ones who were making plans in the years 1926 and 1938. In their plans we can find a spatial embodiment of the Rummel's first urban concept of the city.

Keywords: Gdynia, Urban Planning, 1918-1939, Julian Rummel