

Building of the Port of Gdynia 1920-1939: “the shape of an open hand directed masterfully to the sea”

Keywords: Gdynia, port, 1920-1939, construction, architecture

Summary

The article is aimed on presenting history of construction and development of the new port of Gdynia in Poland, which was build from scratch in the years 1922-1939 and became in the 1930s the biggest harbour on the Baltic Sea.

After the first World War the reborn independent Poland was confronted with the necessity of building a new port on the small length of coast within its borders. In 1920 the Polish government delegated engineer Tadeusz Wenda to prepare the concept of the port. The plan, presented by him in 1921, consisted of a few inner basins, two outer basins and a big awanport. The construction of the port started in spring 1921 from a small wooden structure, the so-called Temporary Naval Port and Shelter for Fishermen, opened in April 1923. But yet one year later they begun to build in that place a big harbour, with the turnout capacity of 2,5 million tons a year. In July 1924 the Polish government signed a contract for building the harbour with the special Franco-Polish consortium. For the first two years the construction works focused in the outer part of the port. In 1926, due to a lengthy strike of the British miners, Poland gained new markets for its coal and there was an urgent need for exporting coal thorough Gdynia. In October 1926 the second contract with Franco-Polish consortium was signed, in which the stress was put on the quick construction of the Coal Basin and Pier. The construction works were strongly accelerated, and yet between the 1927 and 1930 Gdynia was a very successful port for handling coal. However, as a result of the good economic situation, the Polish authorities took a decision of further development of Gdynia as a big universal harbour for exporting a wide range of products and goods, with a turnout capac-

ity of 10 million tons a year. In February 1930 they signed a third contract with the consortium, in which the harbour was to be extended southwards by the two outer basins and piers. The construction works went very quickly. Already by January of 1935 the merchant port comprised a length of wharfs amounting to 10,5 km, with a turnout capacity of ca 7,5 millions tons. This earned Gdynia a pole position among the Baltic ports, and by the end of 1938 the turnout capacity yet increased to over 9,1 million tons.

The rising basins and piers were accompanied by the harbour infrastructure. Several warehouses and industrial buildings were situated along the wharfs and allowed the harbour to work effectively. All those buildings were top modern in their steel or reinforced concrete structures, and top modern in technology. They presented also a very interesting architecture, ranging stylistically from the pre-Modernistic modes, up the avant-garde Modernism. Among the most interesting buildings in the port were: the Maritime Office (1928), the Rise Husking Plant (1928), the Oil Seed Mill (1931), the Port Refrigerating Plant (1930, 1934), the Polish Tobacco Monopoly Warehouse (1931), the Long Storage Warehouse No 5 (1931-1934), the Cukroport V Warehouse (1933), the Warehouse No 8 (1934), the Maritime Station with the Transition Warehouse (1933), the “Aukcje Owocowe” Warehouse (1933), the Customs Office (1936) and the Grain Elevator (1936).

The impressive overall shape of the Gdynia’s harbour with its complex of basins and piers is up until today regarded as the great achievement of the inter-war period and a masterpiece of engineering. Its shape was poetically described in 1934 by one of the Polish writers, Waław Sieroszewski, as: “the shape of an open hand directed masterfully to the sea”. ■

Maria Jolanta Sołtysik, architect, MSc, DPh, DSc. Prof. Tit, full professor at the Faculty of Architecture at Gdańsk University of Technology in Gdańsk, Department of History and Theory of Architecture and Monument Conservation. A member of Committee of Architecture and Urban Planning of the Polish Academy of Science PAN and Polish section of DOCOMOMO. Specialises in history and preservation of architecture of the XXth century and the architecture and urban planning of Gdynia. ORCID: 0000-0003-0826-1734, email: mjsol@pg.edu.pl

Maria Jolanta Sołtyś

Wydział Architektury, Politechnika Gdańska, Gdańsk, Polska

Budowa portu w Gdyni 1920-1939: „kształt rozwartych palców ręki, władczo wyciągniętej ku morzu”

Słowa kluczowe: Gdynia, port, 1920-1939, budownictwo, architektura

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w listopadzie 1918 r. sprawą niezwykle istotną stało się zagospodarowanie niewielkiego pasa wybrzeża przyznanego II Rzeczypospolitej, którego długość – nie licząc obu brzegów Półwyspu Helskiego – wynosiła zaledwie 74 km. Początkowo rząd Polski wiązał morskie interesy kraju z rozbudową portu w Gdańsku, który miał wówczas status polityczny Wolnego Miasta. Jednakże wskutek zaostrzających się stosunków z gdańską administracją konieczność budowy własnego portu stawała się rzeczą coraz bardziej oczywistą. Stało się więc pytanie o lokalizację tej inwestycji. I tak zrodziła się koncepcja budowy portu w Gdyni.

Lokalizacja i pierwszy projekt portu

Sprawą lokalizacji portu wojennego zajmował się Departament Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych. Szefem tego Departamentu od chwili jego utworzenia, tj. od maja 1919 r. był wiceadmirał Kazimierz Porębski, który już wtedy wskazywał Gdynię jako dogodny miejsce dla budowy portu. W maju 1920 r. Porębski zlecił inżynierowi Tadeuszowi Wendzie przeprowadzenie misji badawczej, z zadaniem wskazania najwłaściwszego miejsca dla tej inwestycji.

Tadeusz Wenda był doświadczonym inżynierem, budowniczym kolei żelaznych w Królestwie Polskim i w Rosji, oraz budowniczym portów bałtyckich w Windaui, Rewlu i Rojen koło Rygi. W maju i czerwcu 1920 r. przeprowadził on badania całego wybrzeża morskiego i stwierdził, że teoretycznie w grę wchodziło 8 alternatywnych lokalizacji portu: na Jeziorze Żarnowieckim, w Wielkiej Wsi (obecnie Władysławowo), w Pucku, w Rewie, w Kuźnicy, w rejonie Helu, w Tczewie i w Gdyni¹. Po rozpoznaniu sytuacji Wenda uznał, że „najodpowiedniejszym miejscem do budowy portu wojennego (jak również w razie potrzeby handlowego) jest Gdynia, a właściwie nizina między Gdynią a Oksywą”.² Oznaczało to podmokły obszar

położony między Gdynią a Kępą Oksywską, przy ujściu rzeki Chylonki. Teren ten w rzeczywistości leżał w granicach terytorialnych Oksywi, ponieważ jednak bliżej stąd było do zabudowań gdyńskich i istniejącej tu stacji kolejowej stąd też utarło się, że port budowany jest właśnie w Gdyni. Była ona wówczas niewielką wsią z letniskiem i 50-metrowym, wąskim pomostem kuracyjnym.

Z geograficznego punktu widzenia miejsce to miało liczne zalety: duża piaszczysta reda osłonięta przez Półwysep Helski, naturalna głębokość morza dochodząca w odległości 1 km do 10 m, niewielka możliwość zamarznięcia zimą i lokalizacja w niewielkiej zatoczce. Pewną niedogodność stanowiły rozległe tereny podmokłe, jednak po badaniach okazało się, że grubość warstwy torfu nie przekracza 7 m, a pod nią znajduje się podłoże piaszczysto-żwirowe.

Wobec takich wyników badań inż. Wenda przystąpił do sporządzania planu budowy portu. Powstał on w końcu 1920 r., a jego ostateczna wersja została przedłożona Ministrowi Spraw Wojskowych 24 stycznia 1921 roku (il. 1). Przewidziano w niej budowę „wielkiego portu morskiego” w Gdyni o docelowej zdolności przeładunkowej wynoszącej ok. 6 mln ton rocznie³, łączącego funkcję wojenną, handlową i rybacką. Północną część układu, położoną przy Oksywiu przeznaczono na port wojenny, a południową, położoną przy Gdyni, na port handlowy i rybacki. Założenie składać się miało głównie z basenów wewnętrznych, sięgających w głąb lądu i chronionych dużym awanportem, z jednym niewielkim basenem zewnętrznym, zlokalizowanym przy południowym falochronie awanportu. W zasadniczej części portu znajdowały się od północy cztery baseny o kształcie zbliżonym do kwadratów, przeznaczone dla floty wojennej, a od południa siedem basenów w formie wydłużonych prostokątów, przeznaczonych na cele handlowe. Basen zewnętrzny składać się miał z portu tymczasowego, ograniczonego drewnianym mołem i falochronem oraz z prostokątnym

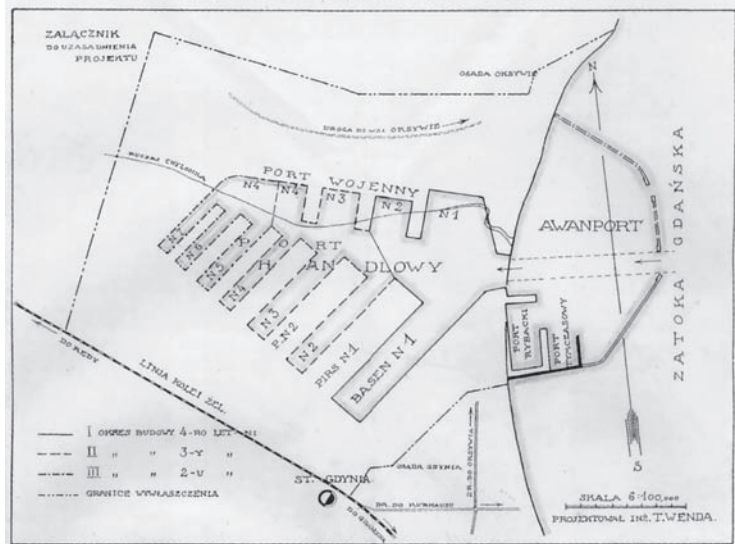
1. J. Lubiszewski, *Początki budowy portu w Gdyni w latach 1920-1925 (okres tzw. „Małego portu”)*, „Studia Historyczne WSN w Bydgoszczy”, Bydgoszcz 1972, z. 2, s. 125-126; Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej 1919-1939*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk, 1975, s. 58-60; R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924-1939*, Gdańsk 2001, s. 23-24.

2. T. Wenda, *Sprawozdanie z czynności wykonanych przez inż. T. Wendę*

z rozkazu Ministra Spraw Wojskowych z dnia 6 maja 1920, „Zapiski Historyczne”, t. XXIX, 1964, s. 51 (do druku podał A. Rzepniewski).

3. K. Porębski, T. Wenda, *Port nacjonalny w Gdyni*, nieopublikowany tekst z grudnia 1921 r., podany do druku przez R. Mielczarkę w „Roczniku Gdyńskim” nr 10 (1991), s. 23-33.

PLAN PORTU W GDYNI.



1. Pierwsza koncepcja budowy wielkiego portu w Gdyni, projekt wykonany przez Tadeusza Wendę w końcu 1920 r. i przedłożony Ministrowi Spraw Wewnętrznych w styczniu 1921 r. (źródło: Centralne Archiwum Wojskowe, zespół Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej)

1. The first concept of the big port in Gdynia, prepared by Tadeusz Wenda in the end of 1920 and accepted by the Ministry of Internal Affairs in January 1921 (source: Centralne Archiwum Wojskowe, zespół Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej)

kątnego portu rybackiego. Awanport założony został z dużym rozmachem na rozpiętości ok. 1800 m licząc wzdłuż linii brzegowej, z centralnym wejściem położonym w osi kanału portowego oraz z drugim wejściem od północy. W trakcie dalszych prac projektowych przy północnym falochronie awanportu pojawił się jeszcze drugi basen zewnętrzny przeznaczony na port wojenny. Całość projektowanego założenia portowego, przedstawiona w szkicu perspektywnym prezentowała się imponująco⁴ (il. 2).

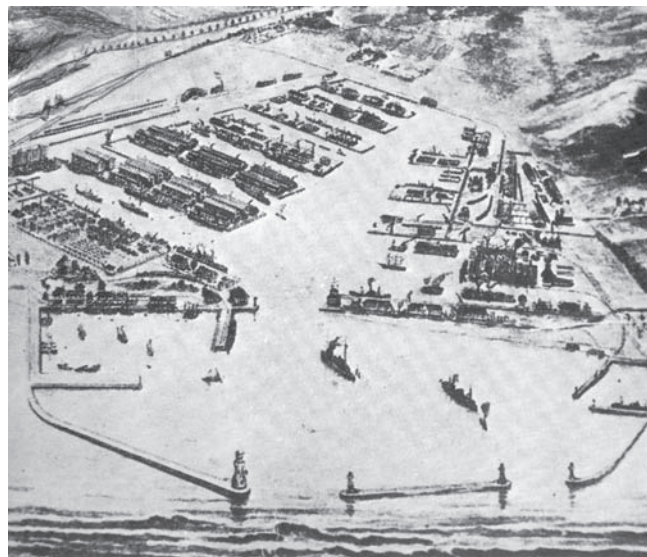
Projektując port gdyński Tadeusz Wenda od samego początku zakładał, że „realizacja tego planu miała być wykonywana stopniowo w ten sposób, aby przez częściowe jego urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów, z tym jednak warunkiem, żeby dalszy rozwój portu był możliwy i planowy.”⁵ Dwie początkowe fazy budowy Wenda zaznaczył już planie z 1921 r., a więc port tymczasowy (pierwsza faza) oraz basen wewnętrzny Nr 1 portu handlowego i dwa baseny wewnętrzne portu wojennego (druga faza). Mimo tego etapowania, od razu jednak zamierzano przeprowadzić wywłaszczenie terenów pod całą realizację docelowej koncepcji⁶.

Niezwykle ważną sprawą dla przyszłej inwestycji było rozwiązanie kwestii połączenia komunikacyjnego z krajem, bowiem wszystkie istniejące tu tradycyjnie linie komunikacyjne – zarówno kolejowe jak i drogowe – prowadziły przez teren Wolnego Miasta Gdańska. Aby choć częściowo zlikwidować tę niedogodność

4. Ibidem, s. 27.

5. T. Wenda, *Port morski w Gdyni*, „Przemysł i Handel”, 1922, z. 13, s. 215.

6. Już pod koniec 1920 r. postanowiono dokonać wykupu 550 ha bagiennych gruntów u ujścia Chylonki, co stanowiło większość obszaru portowego wyznaczonego w koncepcji docelowej wynoszącej 770 ha. W rzeczywistości zamierzenie to realizowano stopniowo (R. Mielczarek, *Początki budowy portu gdyńskiego, 1920-1923*, „Rocznik Gdyński”, 1977, s. 88)



2. Szkic perspektywny do projektu portu w Gdyni z 1921 r. stanowiący załącznik do nieopublikowanego artykułu K. Porębskiego i T. Wenda pt. Port nacjonalny w Gdyni (źródło: Centralne Archiwum Wojskowe, zespół Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej)

2. Perspective drawing of the concept of the port in Gdynia from 1921, attached to the unpublished article by K. Porębski and T. Wenda entitled *Port nacjonalny w Gdyni* (źródło: Centralne Archiwum Wojskowe, zespół Departament Spraw Morskich i Kierownictwo Marynarki Wojennej)

w marcu 1921 r. rząd rozpoczął budowę linii kolejowej z Gdyni przez Wielki Kack do Kokoszek, gdzie łączyła się ona z linią do Bydgoszczy, prowadzącą przez Kartuzy i Kościerzynę. Połączenie to uruchomiono 20 listopada 1921⁷.

Port tymczasowy 1921-1923

Zgodnie z założeniami Tadeusza Wendy, pierwszym etapem budowy był port tymczasowy, tzw. Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków. Jego realizacja rozpoczęła się wiosną 1921 r., pod kierownictwem samego projektanta⁸. Prowadzenie robót wykonawczych powierzono poznańskiej firmie Towarzystwo Robót Inżynierskich (TRI) na czele z szefem jej oddziału gdyńskiego inż. Janem Śmidowiczem. Port Tymczasowy składać się miał z drewnianego mola usytuowanego prostopadle do linii brzegowej oraz wysuniętej prostopadle z końca mola ostrogi falochronu. Konstrukcję mola Wenda zlokalizował około 900 m na południe od ujścia Chylonki, w miejscu w którym według projektu miał się w przyszłości znaleźć pirs portu rybackiego (a później Molo Węglowe) wraz z falochronem awanportu.

W 1921 r. prace postępowały szybko – przed sezonem zimowym gotowa była bocznicza kolejowa do portu oraz drewniane palowanie mola. W następnym roku prace kontynuowano już ze zmiennym natężeniem z uwagi na trudności finansowe. W międzyczasie, 23 września 1922 r., Sejm podjął uchwałę o budowie portu morskiego w Gdyni, co stanowiło dla prowadzonych prac akt ważny, zapewniający ciągłość finansowania. W sumie jednak był to dokument dość ogólnikowy i nieprecyzyjny ani zakresu, ani terminu zakończenia robót. Pomyślano go głównie jako pewną

7. M. Pisarski, *Koleje polskie 1842-1972*, Warszawa 1974, s. 57.

8. Inż. Tadeusz Wenda kierował budową portu gdyńskiego od 1920 r. do 1937 r.



3. Lokalizacja Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni w 1924 r. Fragment mapy topograficznej okolic Gdyni, wydanej przez Wojskowy Instytut Geograficzny w 1926 r.

3. Location of the Temporary Naval Port and Shelter for Fishermen in Gdynia in 1924. The fragment of the topographic map of the vicinity of Gdynia, issued by Wojskowy Instytut Geograficzny in 1926

formę nacisku na władze Wolnego Miasta Gdańska, aby zmieniły swą politykę gospodarczą względem Polski, co zresztą nie nastąpiło.

W pierwszym kwartale 1923 r. budowa Portu Tymczasowego dobiegła końca. Uroczystego jego otwarcia dokonano 29 kwietnia w obecności prezy-

denta Rzeczypospolitej Stanisława Wojciechowskiego. Ostatecznie zrealizowany zespół składał się z mola o długości 550 m, prostokątnego do niego falochronu o długości 170 m i znajdującej się pod osłoną falochronu 150-metrowej przystani o głębokości 7 m (il. 3). Wzdłuż mola biegła linia kolei wąskotorowej obsługującej przystań. W pobliżu powstało też niewielkie zaplecze portowe – mała elektrownia i skromny, drewniany baraczek służący jako Kapitanat Portu (il. 4). Pierwszą większą inwestycją architektoniczną była oddana do użytku w 1923 r. choć całkowicie ukończona dopiero w 1925 r. Wieża Ciśnień, sięgająca 30 m wysokości i stanowiąca do 1945 r. charakterystyczny element przestrzenny portu.

Początki budowy wielkiego portu „stałego”, 1924-1925

Zbudowanie portu tymczasowego zapewniało Polsce minimum niezależnego dostępu do morza, ale nie był to oczywiście jeszcze port we właściwym tego słowa znaczeniu. Brak mu było niemal wszystkiego co normalnie tworzy taką inwestycję, a więc urządzeń przeładunkowych, zaplecza magazynowego, zaplecza kolejowego i obiektów administracji morskiej. Wszystko to trzeba było w Gdyni dopiero zbudować, zmieniając port tymczasowy na port stały. W latach 1923-1924 dalsze prace budowlane posuwały się jednak powoli i z dużymi trudnościami organizacyjnymi⁹. W marcu 1924 r. odbyła się debata sejmowa na temat Gdyni, zakończona uchwałą wzywającą rząd do przyspieszenia robót i zapewnienia zdolności przeładunkowej portu 2,5 mln ton rocznie – już jako portu stałego.

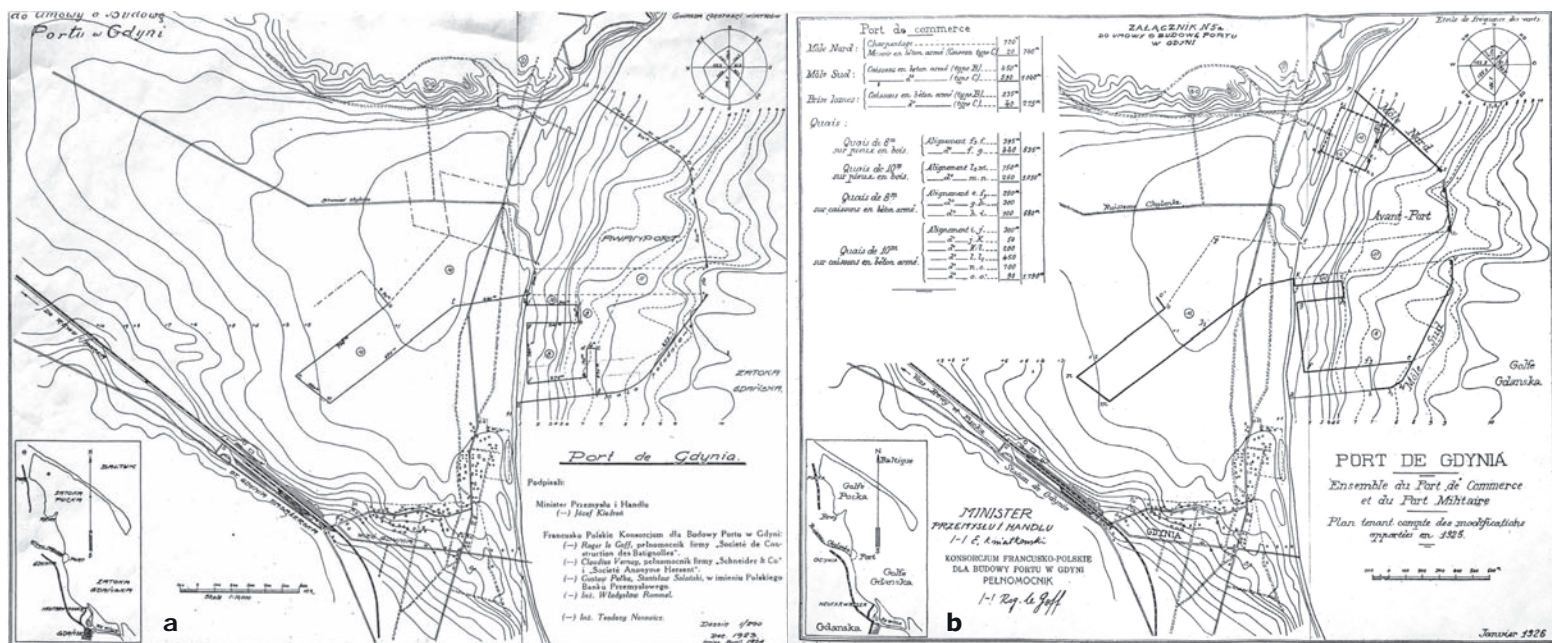
Istotna zmiana tempa budowy nastąpiła w dniu 4 lipca 1924 r., wraz z podpisaniem umowy między

9. J. Czyż, *Koncepcje rozwiązań technicznych oraz organizacja robót w początkowym okresie budowy portu w Gdyni*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1962, nr 10, s. 308.

4. Gdynia, Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków oraz jego zaplecze w 1925 r. Po lewej stronie widać barak prowizoryczny Kapitanatu Portu, obok Elektrownia Portowa, a w głębi port tymczasowy, w którym trwają już prace przygotowawcze do przebudowy na pirs rybacki, późniejsze Molo Węglowe (źródło: archiwum prywatne autorki)

4. Gdynia, the Temporary Naval Port and Shelter for Fishermen with its infrastructure in 1925. On the left one can see the makeshift barrack of the Harbour Master Office, beside the small Electric Plant and in the background the Temporary Port in a phase of transition for the Fishermen Pier, later Coal Pier (source: the private archive of the author)





5. Załączniki rysunkowe do: a. Umowy o budowę portu w Gdyni z dnia 4 lipca 1924 (źródło: Muzeum Miasta Gdyni); b. dodatkowego protokołu z lutego 1925 r. do tej Umowy (źr. archiwum prywatne autorki)

5. The drawing attachments to: a. The Contract for Building the Harbour in Gdynia from 4 July 1924 (source: Muzeum Miasta Gdyni); b. the additional protocol from February 1925 for this Contract (source: the private archive of the author)

rzędem polskim a specjalnie utworzonym przedsiębiorstwem inżynieryjnym o nazwie Konsorcjum Francusko-Polskie dla Budowy Portu w Gdyni¹⁰. W imieniu strony polskiej podpisał ją Minister Przemysłu i Handlu Józef Kiedroń. W skład Konsorcjum weszły firmy: „Société de Construction de Batignolles”, „Schneider & Co”, „Société Anonyme Hersent”, Polski Bank Przemysłowy we Lwowie oraz inżynierowie Władysław Rummel i Teodozy Nosowicz¹¹. Konsorcjum zobowiązało się wybudować do 31 grudnia 1930 r. kanał wejściowy, awanport z falochronami i dwoma wejściami, basen zewnętrzny wraz z pirsami południowym oraz pierwszy basen wewnętrzny – całość za kwotę prawie 29 mln złotych w złocie¹². Funkcję naczelnika budowy portu minister Kiedroń powierzył inż. Tadeuszowi Wendzie. Do wykonania robót czerpalnych Konsorcjum zaangażowało holendersko-belgijską firmę „Ackermans & Van Haaren” z Antwerpii, a do budowy falochronów i nabrzeży firmę duńską „Højgaard & Schultz” z Kopenhagi.

Budowa miała w sensie generalnym postępować według pierwotnej koncepcji Wendy, różniąc się od niej tylko proporcją poszczególnych elementów. Zlokalizowany w miejscu portu tymczasowego niewielki basen zewnętrzny otrzymał w przybliżeniu kształt kwadratu, wyznaczony przez dwa 100-metrowej szerokości pirsy o długości 300 m (od północy) i 375 m (od południa). Znacznie większy basen wewnętrzny Nr 1 sięgać miał w głąb lądu ramieniem o wymiarach 970 x 250 m (il. 5a). Jednak jeszcze przed rozpoczęciem zasadniczych prac budowlanych, w lutym 1925 r. podpisano dodatkowy protokół¹³, w którym poczynione zostały istotne zmiany w wielkości basenów portowych. Nowy

projekt przewidywał powiększenie południowego pirsu zewnętrznego do szerokości 150 m i długości 675 m oraz wydłużenie głównego nabrzeża basenu wewnętrznego (przyszłego nabrzeża Polskiego) do 1200 metrów¹⁴ (il. 5b). Powzięte wówczas ustalenia dotyczące całego założenia portowego stały się podstawą dla pierwszych planów urbanistycznych miasta¹⁵.

W 1925 roku prace portowe ruszyły z dużym tempem. Wykonywano przede wszystkim roboty czerpalne wzdłuż zaplanowanego kanału portowego; rozpoczęło się także konstruowanie żelbetowych skrzyń-kesonów¹⁶, nazwanych skrzyniami „typu Kopenhaga”¹⁷, w których specjalizowała się duńska firma Knuda Højgaard i Svena Schultza. Główne prace budowlane koncentrowały się wówczas przy stawianiu falochronu wyznaczającego awanport od strony północnej – tzw. Mola Północnego. Cała długość Mola wynosić miała 740 m¹⁸, z czego zasadnicza część licząca 710 m miała mieć konstrukcję drewnianą wypełnioną kamieniami (il. 6a) i tylko 30-metrowej długości głowica była żelbetowa. Falochron południowy awanportu miał mieć konstrukcję ze skrzyń żelbetowych (il. 6b).

Dobrze zapowiadające się wyniki robót zostały jednak na przełomie 1925 i 1926 r. przyhamowane na skutek strajku robotników i pechowego zatonięcia czterech pogłębiarek portowych. Na tym tle powstały trudności rozliczeniowe między rządem polskim a Konsorcjum, co na początku 1926 r. doprowadziło do wypowiedzenia umowy przez tą spółkę i do wstrzymania robót¹⁹.

14. E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza Polski*, Warszawa 1928 („Projekt portu w Gdyni z lutego 1925”); por. także M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 23.

15. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, s. 94-105.

16. J. Czyż, *Koncepcje rozwiązań...*, op. cit., s. 308.

17. T. Wenda, *Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni*, „Technika Morza i Wybrzeża”, 1947, nr 9/10, s. 16.

18. E. Bohdan, *Morska polityka...*, op. cit.

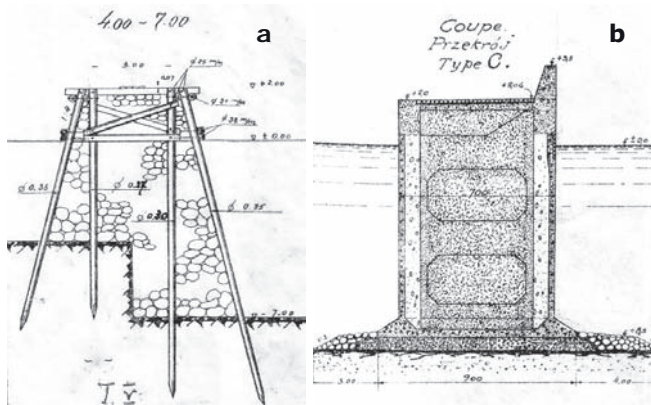
19. M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991, s. 42.

10. *Umowa o budowę portu w Gdyni z dnia 4 lipca 1924 r.*, Muzeum Miasta Gdyni.

11. *Ibidem*, par. 1.

12. *Ibidem*, par. 21 i *Załącznik Nr 1 do umowy o budowę portu Gdyni*.

13. P. Bomas, *Budowa portu w Gdyni*, „Przemysł i Handel”, z. 28 (1926), s. 849.



6. Konstrukcja falochronów awanportu w Gdyni: a. drewniane palowanie wypełnione kamieniami części północnej falochronu awanportu, tzw. Mola Północnego; b. żelbetowa struktura skrzyń-kesonów falochronu południowego (źródło: Umowa o budowę portu w Gdyni z dnia 4 lipca 1924, Muzeum Miasta Gdyni)

6. The constructions of the breakwaters of the awanport in Gdynia: a. a wooden structure filed with stones of the North Mole; b. the structure of reinforced concrete cases of the south breakwater (source: The Contract for Building the Harbour in Gdynia from 4 July 1924, Muzeum Miasta Gdyni)

Pierwsza faza budowy portu wojennego, 1924-1926

Równoległe z budową portu handlowego rozpoczęto budowę portu wojennego. W pierwszej, zatwierdzonej w styczniu 1921 r. koncepcji Tadeusz Wenda przewidział dla niego w całości system basenów wewnętrznych. Od początku rozważał także budowę na ten cel niewielkiego, kwadratowego basenu zewnętrznego w awanporcie, o czym świadczy pochodzący z tegoż 1921 r. szkic perspektywiczny portu jego autorstwa, a także fakt, że już w pierwszej umowie o budowę portu z 1924 r. przewidziano odrębne, drugie wejście do awanportu dla floty wojennej (por. il. 2 i 5)²⁰. Zwolennikiem takiego rozwiązania był również Julian Rummel – wówczas dyrektor warszawskiego biura Ligi Morskiej, wpływowy działacz gospodarczy i wielki orędownik budowy Gdyni – który przedstawił je w wydanej w 1923 r. broszurce zatytułowanej „Port w Gdyni”²¹.

Realizacja basenu zewnętrznego w wojennej części portu została rozpoczęta w 1925 r. W dniu 28 sierpnia 1925 r. zawarta została między Ministrem Przemysłu i Handlu a Konsorcjum Francusko-Polskim umowa o wykonanie basenu dla floty wojennej w północnej części awanportu, zwanego odtąd Basenem Północnym²². Jego kształt w wersji realizacyjnej miał formę kwadratowego założenia o boku 310 m²³ (por. il. 5b). Zdecydowano, że wyznaczające go od strony wschodniej mola zbudowane zostaną ze skrzyń żelbetowych (kesonów), a ich wykonawcą będzie spółka „Højgaard & Schultz”. Pozostałe konstrukcje tworzące Basen, jak również odrębny, osłaniający go od północy i ukośnie biegnący falochron zwany Molem Pół-

nocnym miały składać się z pali drewnianych, przykrytych w części nadwodnej platformami żelbetowymi i miały być wykonywane przez Towarzystwo Robót Inżynierskich. Budowę Basenu Północnego ukończono jesienią 1926 r. i odtąd dawał on schronienie flocie wojennej, stacjonującej przedtem w Pucku. Jednocześnie w bezpośrednim sąsiedztwie Basenu Północnego trwała od 1924 r. budowa monumentalnego kompleksu Dowództwa Floty i Koszar Marynarki Wojennej – dzieła słynnego warszawskiego architekta Mariana Lalewicza²⁴.

Port węglowy jako część wielkiego portu w Gdyni, 1926-1930

Zapoczątkowana przez Niemców w maju 1925 r. wojna celna, a następnie zerwanie stosunków handlowych z Polską, zmusiło rząd do poszukiwania nowych rynków zbytu dla krajowych towarów, a zwłaszcza dla śląskiego węgla. Na skutek strajku angielskich górników, rozpoczętego w maju 1926 r. i trwającego 6 miesięcy, otwarto się dla polskiego węgla rynki europejskie²⁵, w tym głównie brytyjskie i skandynawskie, tworząc sytuację niezwykle sprzyjającą rozwojowi Gdyni. Potrzebą chwili było wykorzystanie tej koniunktury i jak najszybsze stworzenie możliwości dla eksportu tego surowca.

Przerwane na początku 1926 r. prace portowe zostały po kilku miesiącach wznowione, jednakże prawdziwy przełom w postępie robót miał miejsce jesienią tegoż roku, po ustaleniu nowych zasad ich finansowania. W dniu 30 października 1926 r. zawarta została nowa umowa z Konsorcjum Francusko-Polskim²⁶, którą w imieniu rządu polskiego podpisał Minister Przemysłu i Handlu Eugeniusz Kwiatkowski, a w imieniu Konsorcjum jego pełnomocnik Roger le Goff. W jej wyniku tempo prac radykalnie wzrosło. Umowa precyzowała szeroki program robót portowych na kolejne 4 lata, przedstawiając tzw. „Program robót pierwszej serii budowy portu w Gdyni”. Przede wszystkim powzięto w niej bardzo ważne ustalenia dotyczące lokalizacji masowych przeładunków węgla obrębie portu, przeznaczając na to cały basen zewnętrzny, zwany odtąd Basenem Węglowym (il. 7). Pirs południowy tego basenu stanowić miał teraz Molo Węglowe, o projektowanej szerokości nie 150 m lecz 240 m, a długości nie 675 m, lecz 785 m. Po południowej stronie Mola Węglowego usytuowany został niewielki (250 x 300 m) Basen Rybacki oraz osłonięty krótkim falochronem, półotwarty basen nazwany Basenem Południowym. Wprowadzono też zmianę kształtu krótszych nabrzeży we wszystkich basenach wewnętrznych, które otrzymały formy ukośnie ścięte, pozwalające na bardziej efektywne wykorzystanie kanału portowego.

W „Programie robót pierwszej serii...” określono również głębokość, rodzaj konstrukcji i termin wyko-

20. Z drugiego, północnego wejścia do awanportu zrezygnowano w latach 1933-1934, proponując jego w „Ogólnym planie robót budowlanych III-go okresu w porcie Gdynia” z lat 1933-1934 jego zamknięcie (por. il. 22a).

21. J. Rummel, *Port w Gdyni*, Warszawa 1923

22. Umowa o wykonanie budowy basenu w północnej części portu w Gdyni. Została ona podpisana z Konsorcjum Francusko-Polskim przez Ministra Przemysłu i Handlu Czesława Klarnera

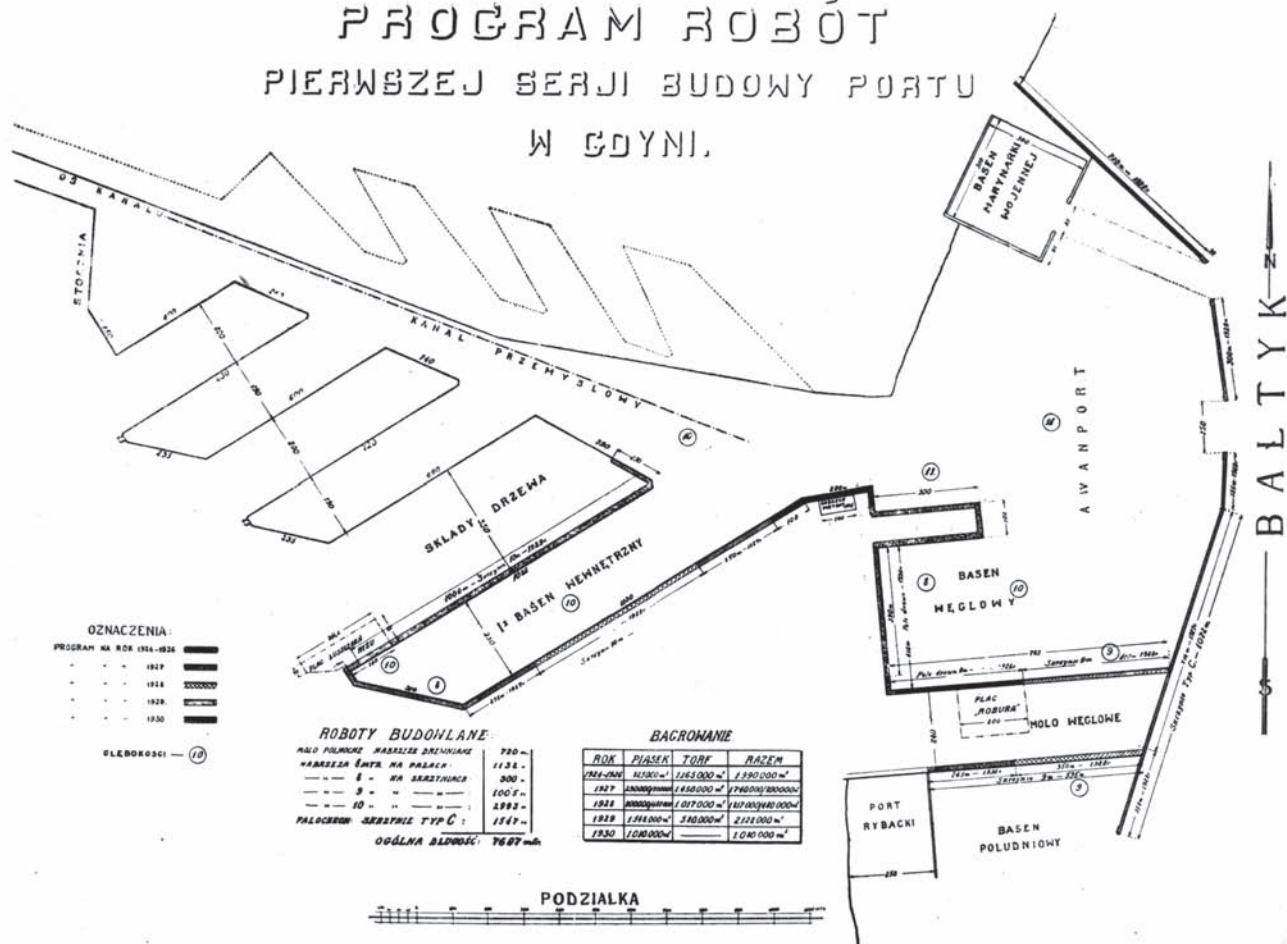
23. Kształt i wymiary Basenu Północnego znamy z Załącznika Nr 1 do kosztorysu umowy o budowę basenu w północnej części portu w Gdyni

24. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit., s. 66-68.

25. W. Czerwińska, *Narodziny portu*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk, 1980, s. 27.

26. Umowa o budowę portu w Gdyni z dnia 30 października 1926 r., Muzeum Miasta Gdyni.

PROGRAM ROBÓT PIERWSZEJ SERII BUDOWY PORTU W GDYNI.



7. „Program robót pierwszej serii budowy portu w Gdyni” (źródło: E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza Polski*, Warszawa 1928)

7. "Program of works of the first series of building the port of Gdynia" (source: E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza Polski*, Warszawa 1928)

niania poszczególnych nabrzeży. Skala planowanych prac była bardzo duża. Zamierzano do końca 1930 r. wykonać 5430 metrów bieżących nabrzeży portowych – w tym 1132 m nabrzeży na palach drewnianych, a pozostałe 4298 m na skrzyniach żelbetowych (kesonach). Prócz tego program obejmował budowę 2267 m falochronów, w tym 720 m falochronu na palach drewnianych osłaniającego awanport od północy, oraz 1547 m falochronów na skrzyniach żelbetowych (kesonach typu C) osłaniających awanport od południa – w sumie 7697 m konstrukcji hydrotechnicznych. Przyjęto zasadę, że projektowane w przylądowej części Basenu Węglowego nabrzeża miały mieć głębokość 8 m i być posadowione na palach drewnianych, a wszystkie pozostałe nabrzeża głębokość od 9 do 11 m i konstrukcję w całości żelbetową.

Prace przy realizacji umowy postępowały szybko. Już 18 grudnia 1926 r. przekazano do użytku zachodnią część nabrzeża Szwedzkiego w Basenie Węglowym (415 m), stanowiącą razem z istniejącym już Basenem Północnym portu wojennego zaczątek wielkiego portu w Gdyni (il. 8a). Ukończona część nabrzeża Szwedzkiego umożliwiła pierwsze przeładunki węgla o wielkości 0,5 mln ton rocznie. W grudniu 1927 r. gotowe było ponad 1000 m kolejnych nabrzeży, a w tym: wschodni fragment (244 m) nabrzeża Polskiego w basenie wewnętrznym Nr I (późniejszym Basenie im. Marszałka Piłsudskiego), połączone z nim nabrzeże Pilotowe u wejścia do Kanału Portowego

(199 m)²⁷, skręcający na południe niewielki fragment (34 m) nabrzeża Portowego²⁸, przeznaczone do przeładunków węgla nabrzeże Duńskie (390 m) w Basenie Węglowym²⁹, Ostroga powstającej w Basenie Południowym Stoczni Gdyńskiej (130 m) oraz niewielki (15 m) zachodni kraniec nabrzeża Indyjskiego w basenie Nr I³⁰ (il. 8b).

Najkorzystniejsze dla całej inwestycji były lata 1928 - 1930. Do sierpnia 1928 r. zrealizowano całą pozostałą część falochronów awanportu (ok. 1550 m) oraz zachodni fragment (186 m) nabrzeża Śląskiego wyznaczającego od południa linię Mola Węglowego. W maju 1929 r. oddano do użytku nabrzeże Rotterdamskie w basenie wewnętrznym Nr I (345 m), a także dookończono budowę nabrzeża Polskiego w tymże basenie (877 m), nabrzeża Szwedzkiego w Basenie Węglowym (370 m) oraz nabrzeża Portowego (45 m); zaś do grudnia 1929 r. wykonano całe nabrzeże Indyjskie (1024 m) basenu wewnętrznego Nr I (il. 8c). Ostatnim etapem „pierwszej serii robót” było oddanie w dniu 28 kwietnia 1930 r. pozostałej, tj. środkowej i wschodniej partii nabrzeża Śląskiego (573 m)³¹, kończąc w ten sposób pierwszy etap budowy wielkiego portu w Gdyni (il. 8d). W rezultacie w części handlowej portu gotowy był już

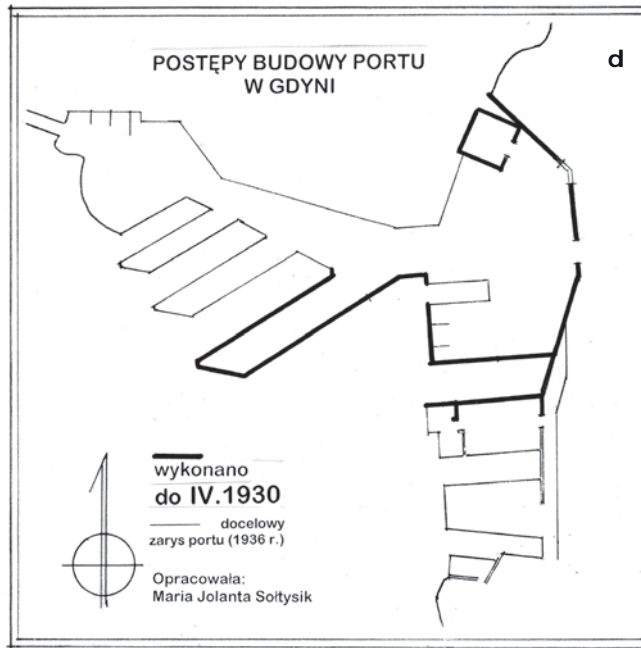
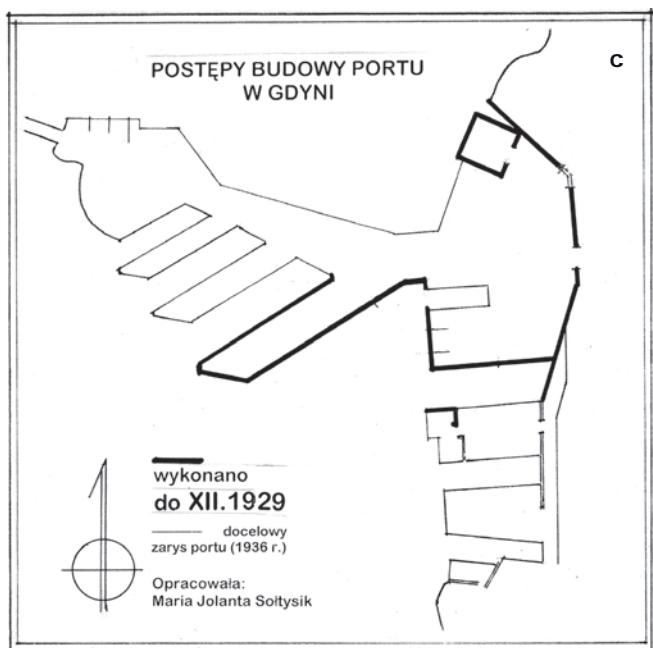
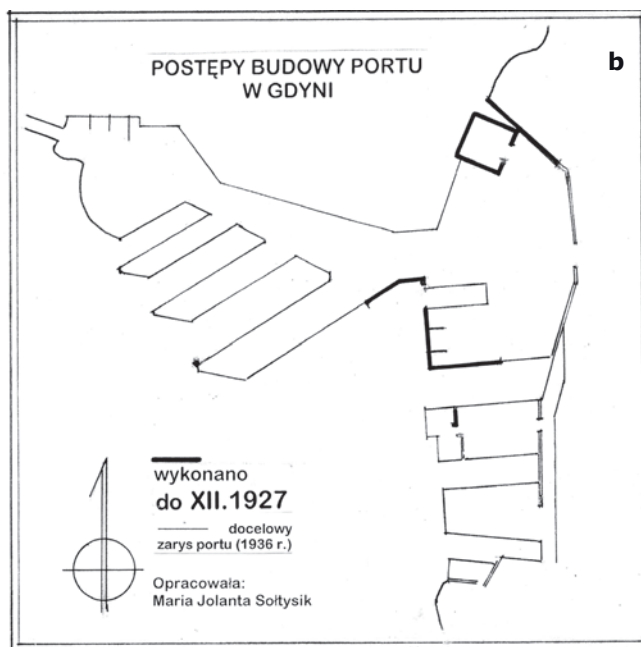
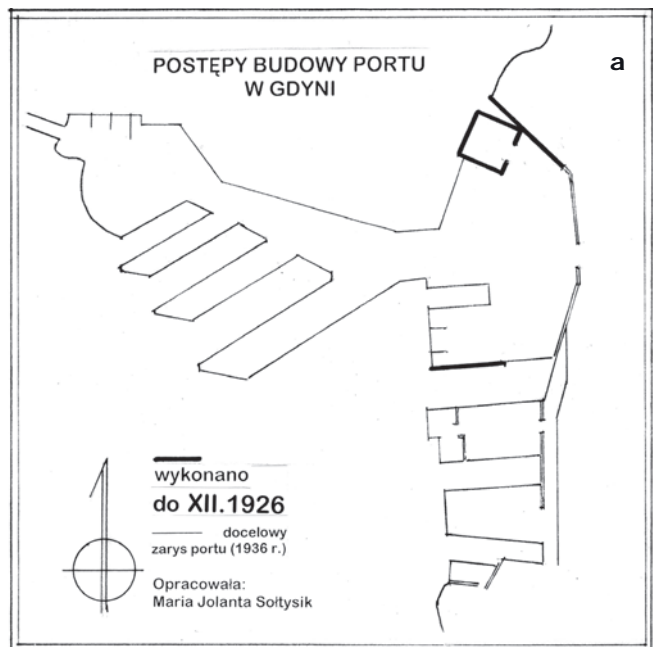
27. Nabrzeże Pilotowe po II wojnie światowej nazwano nabrzeżem Fińskim.

28. Tj. fragment nabrzeża Portowego przy powstającym Kapitanacie Portu.

29. B. Kasprowicz, *Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920-1939*, „Zapiski Historyczne TNT”, tom XXII (1956), z. 1-3, Toruń 1957, s. 138-139.

30. Tj. fragment nabrzeża Indyjskiego przy budującej się Łuszczarni Ryżu.

31. B. Kasprowicz, *Problemy ekonomiczne...*, op. cit., s. 138-139.



8. Postępy budowy portu gdyńskiego: a. do 18 grudnia 1926 r.; b. do 13 grudnia 1927 r.; c. do 21 grudnia 1929 r.; d. do 28 kwietnia 1930 r. Opracowała Maria Jolanta Sołtysik

8. The progress of construction works in the port of Gdynia: a. until 18th December 1926; b. until 13rd December 1927; c. until 21st December 1929; d. until 28th April 1930. Worked out by Maria Jolanta Sołtysik

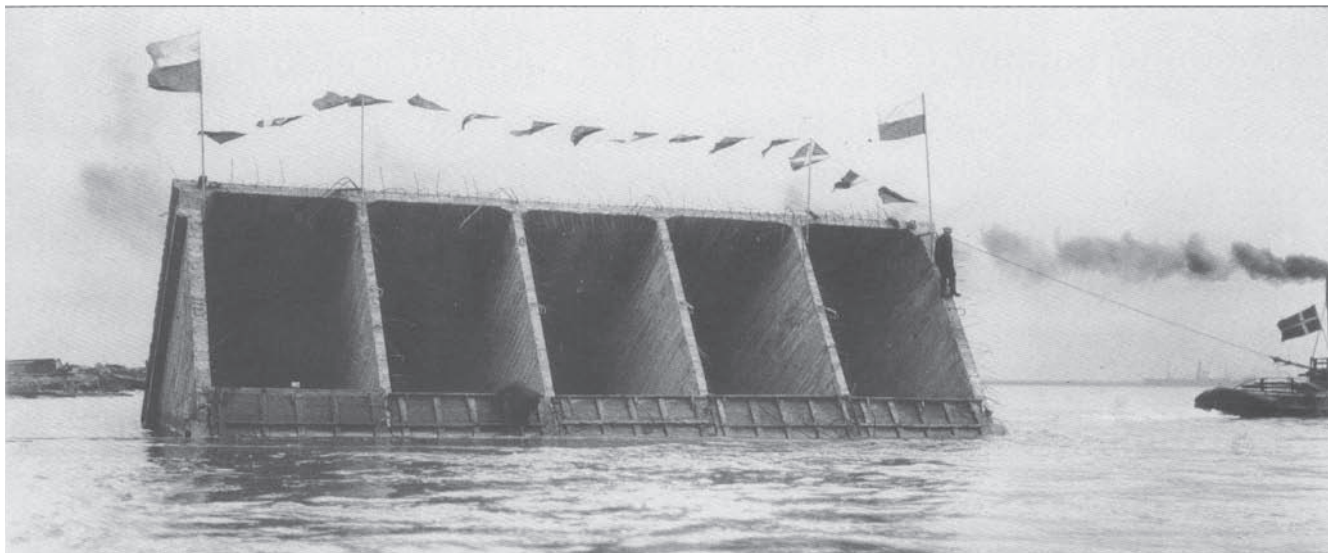
Basen Węglowy wraz z Molem Węglowym (jednakże bez Pirsu Pasażerskiego) oraz basen wewnętrzny Nr 1, któremu nadano imię Marszałka Józefa Piłsudskiego³².

Tak intensywne tempo budowy możliwe było dzięki opracowaniu przez inżynierów Knuda Højgaardta i Svena Schultza niezwykle szybkiej i efektywnej metody budowy nabrzeży portowych. Oryginalny ten projekt dotyczył nowatorskiej, bardzo nowoczesnej i pomysłowej technologii budowy, transportu i osadzenia na dnie morskim żelbetowych skrzyń-kesonów tworzących portowe nabrzeża. Został on zastosowany po raz pierwszy w Gdyni i nazywany „sposobem gdyńskim” budowy portu³³. Skrzynie budowano na brzegu,

bezpośrednio w miejscu wodowania, z dnem zwróconym w kierunku morza, a następnie, po zwodowaniu holowano na przygotowane miejsce (il. 9) i ustawiano na dnie, wypełniając piaskiem i zatapiając. Pozostawione ponad poziomem wody górne części skrzyń łączone były z kolei żelbetową nadbudówką i wykończane nawierzchnią³⁴. Same skrzynie składały się z kilku dużych, połączonych ze sobą pustych i otwartych górą komór żelbetowych, budowanych na drewnianych, wykorzystywanych wielokrotnie szalunkach. Początkowo budowano skrzynie 9-komorowe o długości 32 m, ale bywało że te się łamały, więc zapadła decyzja o ich skróceniu do 5 komór³⁵. Otrzymane w ten

32. W sumie oddano wówczas do użytku 4847 m nabrzeży portowych oraz falochrony o długości ok. 2200 m. Pierwotnie miał być jeszcze w tej serii wykonany fragment nabrzeża norweskiego (151 m), który ukończony został już w ramach drugiej serii robót, w marcu 1931 r. (ibidem).
33. S. Hueckel, *Zarys hydrotechniki morskiej*, Gdańsk 1976, s. 277.

34. T. Wenda, *Rzut oka na warunki...*, op. cit., s. 16.
35. A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*, rozprawa doktorska wykonana pod kierunkiem dr hab. inż. arch. Marii Jolanty Sołtysik, Wydział Architektury Politechnika Gdańska, Gdańsk 2013 (na prawach maszynopisu), s. 48.



9. Budowa portu gdyńskiego - holowanie kesonów z miejsca budowy do miejsca przeznaczenia (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

9. The process of building the port of Gdynia: towing of the reinforced concrete cases from the place of building to the place of destination (source: Muzeum Miasta Gdyni)

sposób kesony miały długość 18,38 m i były stosowane już do końca budowy portu w Gdyni. Tak o całym procesie budowy pisał w 1934 r. Bolesław Koselnik: „Skrzynie żelbetowe (kesony) buduje się na lądzie w postawie leżącej i po wykonaniu, przy pomocy drąg ssących opuszcza się na wodę i holuje do miejsca. Tam zatapia się je, wypełniając piaskiem i żwirem wewnątrz. Skrzynie te spaja się przy pomocy żelaznych ogniw tworząc w ten sposób linie nabrzeży”.³⁶

Równoległe z oddawaniem do użytku poszczególnych nabrzeży szybko rosło zaplecze portowe.

36. B. Koselnik, *Port w Gdyni i jego urządzenia*, Gdynia 1934, s. 5.

W 1926 r., na dopiero co ukończonym nabrzeżu Pilotowym powstał na pół jeszcze prowizoryczny państwowy Magazyn Nr 1 (tzw. Blaszak). Rok później wzniesiono obok, w narożniku nabrzeża Pilotowego i Portowego nowy Kapitanat Portu, zaprojektowany przez inż. Jana Brodę z Torunia i prezentujący już staranną, lekko historyzującą architekturę (il. 10a). Przy ul. Centralnej (obecnie Chrzanowskiego) usytuowany został kompleks administracji morskiej, zapoczątkowany budową w 1926 r. pierwszego „prowizorycznego” Urzędu Celnego według projektu arch. Kazimierza Milewskiego w uproszczonej konwencji dworkowej. W pobliżu w 1927 r. powstał okazały Urząd Marynarki

10. Wczesno modernistyczna architektura portowa w Gdyni z drugiej połowy lat dwudziestych: a. Kapitanat Portu, zbudowany w 1927 r. przy nabrzeżu Portowym według projektu Jana Brody (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe); b. Urząd Morski, ul. Chrzanowskiego 10, zbudowany w 1927 r. według projektu Adama Ballenstedta (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

10. Early Modernistic architecture of the port of Gdynia: a. the Harbour Master Office, built in 1927 at the Portowe Wharf according to the project by Jan Broda (source: Narodowe Archiwum Cyfrowe); b. the Maritime Office, 10 Chrzanowskiego Str., built in 1928 according to the project by Adam Ballenstedt (source: Narodowe Archiwum Cyfrowe)



a



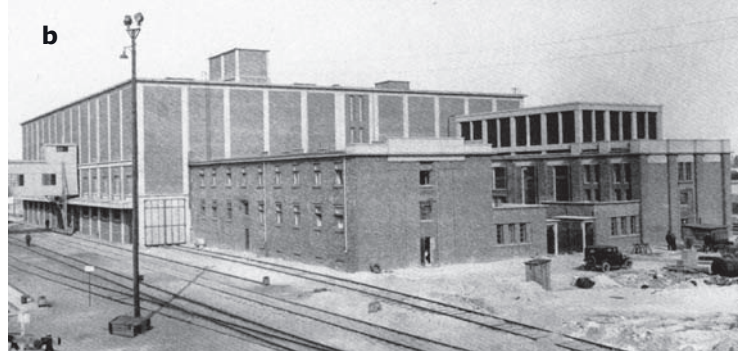
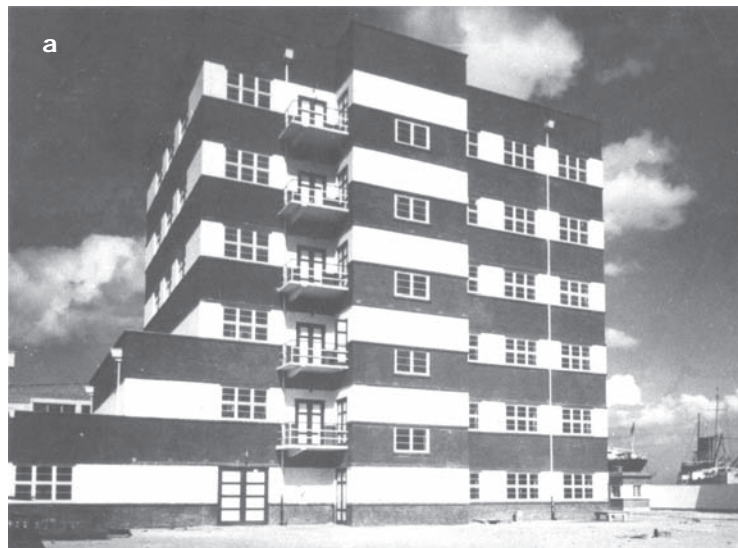
b

Handlowej (przemianowany w 1928 r. na Urząd Morski) – dzieło arch. Adama Ballenstedta³⁷, który nadał mu ekspresyjne formy Art Déco (il. 10 b). Następnie przy Urzędzie rozpoczęto budowę niewielkiego zespołu mieszkaniowego. W 1928 r. u nasady nabrzeża Indyjskiego stanął czerwono-biały, funkcjonalistyczny budynek Łuszczarni Ryżu, zaprojektowany i wykonany przez przedsiębiorstwo robót budowlanych i inżynierskich „Inż. K. Krzyżanowski i Ska”³⁸ – pierwszy budynek przemysłowy gdyńskiego portu. W pobliżu, przy nabrzeżu Polskim rozpoczęto budowę wielkiej Chłodni Portowej, zgodnie z projektem belgijskiej firmy „Ateliers B. Lebrun, Société Anonyme, Nimy” (1928-1930, 1932-1934), a oba budynki stanowiły najwcześniejsze awangardowo-modernistyczne realizacje w gdyńskim porcie³⁹ (il. 11 a,b).

W drugiej połowie lat dwudziestych obroty ładunkowe Gdyni dynamicznie rosły: w 1928 r. wynosiły 2 mln ton rocznie, a w 1930 r. już ponad 3,6 mln ton rocznie. Tendencja ta wymagała zapewnienia dogodnego połączenia kolejowego z krajem, a w tym głównie ze Śląskiem, gdyż ukończona w 1921 r. linia kolejowa przez Kokoszki i Kartuzy nie spełniała już wymaganych kryteriów przepustowości. W tej sytuacji w 1927 r. rozpoczęto budowę tzw. magistrali węglowej, tj. nowej linii kolejowej, łączącej śląskie zagłębie węglowe z Gdynią⁴⁰. Charakterystyczna w tym okresie funkcjonowania była struktura gdyńskich ładunków portowych: z wielkość 3626 tys. ton w 1930 r. aż 2963 tys. ton stanowił węgiel, tylko 439 tys. ton inne ładunki masowe (ruda, zboże, drewno itp.), a 224 tys. ton drobnica⁴¹. Jak z zestawienia tego wynika, węgiel stanowił wówczas ponad 82% przeładunków – port gdyński był więc do 1930 r. głównie portem węglowym.

Budowa portu uniwersalnego 1930-1935

Wobec pomyślnego rozwoju portu i trwającej od 1926 r. dobrej koniunktury gospodarczej, już wówczas zaczęto myśleć o dalszej jego rozbudowie. Nie było w tym nic dziwnego, jako że dotychczas wykonane prace stanowiły zaledwie niewielką część dalekosiężnie zakreślonych planów. Zamierzano zwiększyć zdolność przeładunkową portu do ok. 10 mln ton rocznie⁴², przy jednoczesnym przystosowaniu go do przyjmowania i ekspedycji jak najszerzej gamy towarów. Celem stała się teraz budowa wielkiego portu uniwersalnego, jako nie tylko centrum przeładunkowego,



11. Pierwsze przykłady awangardowej architektury modernistycznej w gdyńskim porcie: a. Łuszczarnia Ryżu przy nabrzeżu Indyjskim (ob. ul. Indyjska 7), zbudowana w 1928 r. przez firmę „Inż. K. Krzyżanowski i Ska” zapewne według projektu Kazimierza Krzyżanowskiego (źródło: Muzeum Miasta Gdyni); b. pierwsza faza budowy Chłodni Portowej przy nabrzeżu Polskim (ob. ul. Polska 20) w latach 1928-1930, proj. belgijskiej firmy „Ateliers B. Lebrun, Société Anonyme, Nimy” (źródło: archiwum prywatne autorki)

11. First examples of avant-garde Modernist architecture in the port of Gdynia: a. the Rise Husking Plant at the Indian Wharf, built in 1928 by the firm „Inż. K. Krzyżanowski i Ska”, most probably according to the project by Kazimierz Krzyżanowski (source: Muzeum Miasta Gdyni); b. the first stage of building the Port Refrigerating Plant at the Polskie Wharf in 1928-1930, project by the Belgian firm „Ateliers B. Lebrun, Société Anonyme, Nimy” (source: the private archive of the author)

ale również ośrodka przemysłowego i przetwórczego. Jednakże konieczność szybkiej reakcji na sprzyjającą sytuację ekonomiczną spowodowała, że pojawiła się nowa koncepcja tej rozbudowy, w której czynnik czasu odgrywał rolę decydującą. Tym nowym pomysłem była nieplanowana wcześniej rozbudowa portu zewnętrznego – znacznie szybsza i tańsza niż budowa nabrzeży w głębi lądu. Nowe baseny i pirsy zewnętrzne pojawić się miały na południe od istniejącego już Mola Węglowego.

Wprawdzie realizację tego przedsięwzięcia zamierzano rozpocząć dopiero po zakończeniu „pierwszej serii robót”, to w sensie koncepcyjnym była ona przygotowywane już w latach 1926-1928. Autorem nowej koncepcji projektowej był – podobnie jak wszystkich poprzednich - inż. Tadeusz Wenda. Na południe od Mola Węglowego zaprojektował on jeszcze dwa duże zewnętrzne baseny portowe: Basen Południowy zamknięty od południa Molem Rybackim oraz

37. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit., s. 117-118. Informację o autorze projektu Urzędu Morskiego podaje Stanisław Łoza w książce: *Architekci i budowniczy w Polsce*, Warszawa 1954, s. 18. Szerszy komentarz na temat tej informacji znajdzie Czytelnik we wstępnym artykule niniejszego tomu: Maria Jolanta Sołtysik, *Ikony architektury portu w Gdyni – styl i struktura*, przypis 8.

38. Wykonawcą i prawdopodobnie również projektanta Łuszczarni Ryżu ustaliła A. Orchowska-Smolińska (zob.: A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ...*, op. cit., s. 75).

39. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit., s. 112-115.

40. Do końca 1930 r. oddano dwa odcinki tej magistrali: południowy, łączący Herby Nowe ze Zduńską Wolą, i północny, z Bydgoszczy przez Kościerzynę krótką drogą do Gdyni z ominięciem Kartuz (M. Pisarski, *Koleje polskie...*, op. cit., s. 57).

41. B. Polkowski, *50 lat portu Gdynia*, s. 10.

42. W. Czerwińska, *Narodziny portu...*, op. cit., s. 29; a także J. Łokuciejewski, *Dalsza rozbudowa i rozwój eksploatacji portu gdyńskiego*, „Przemysł i Handel”, 1929, z. 48, s. 2080.



12. Tadeusz Wenda, projekt rozbudowy portu w Gdyni z początku 1928 r. (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

12. Tadeusz Wenda, the concept of developing the port of Gdynia from the beginning of 1928 (source: Muzeum Miasta Gdyni)

Basen Żeglugi Przybrzeżnej, nazwany wkrótce Basenem Prezydenta i ograniczony od południa Mołem Żeglugi Przybrzeżnej. Zachowały się dwie koncepcje tej rozbudowy. W pierwszej z nich, pochodzącej prawdopodobnie z przełomu 1926 i 1927 r., falochron zewnętrzny poprowadzono ukośnie, jako przedłużenie falochronu awanportu, a Basen Południowy miał kształt pięcioboczny. Druga koncepcja, sporządzona zapewne na początku 1928 r., zakładała linię falochronu poprowadzoną równoległą do linii brzegowej, co istotnie wpłynęło na formę projektowanych basenów. Wprowadzała ona na zakończeniu Moła Żeglugi Przybrzeżnej odrębnego, niewielkiego basenu jachtowego, stąd Moło to miało zarys trapezowy, rozszerzający się ku wschodowi (il. 12). To właśnie ta druga koncepcja rozbudowy została przyjęta do realizacji, stając się jednocześnie wytyczną dla prac urbanistycznych nad rozplanowaniem centrum miasta⁴³.

43. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit. s. 119-151.

Powstające w latach 1926-1928 projekty rozbudowy portu stanowiły również podstawę dla opracowania projektu portowego węzła kolejowego. Ponieważ podstawowym środkiem transportu miała tu być kolej, sieć bocznic oraz torów przeładunkowych i postojowych musiała być bardzo rozbudowana. Generalną koncepcją gdyńskiego węzła kolejowego przedstawiło już w tymże 1928 r. Biuro Projektów i Studiów Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, sytuując główną stację rozrządową na południe od basenów wewnętrznych portu, w bezpośrednim zapleczu Moła Węglowego⁴⁴. Z punktu widzenia potrzeb przeładunkowych było to logiczne i konsekwentne, jednak dla samego centrum miasta stanowiło element bardzo ograniczający jego możliwości rozwojowe.

Jeszcze przed zakończeniem „pierwszej serii robót” została w dniu 15 lutego 1930 r. podpisana umowa o wykonanie „drugiej serii robót”⁴⁵, obejmująca program do wykonania do 1934 r. Wykonawcą miało być nadal Konsorcjum Francusko-Polskie, a ze strony rządowej umowę podpisał Minister Przemysłu i Handlu Eugeniusz Kwiatkowski. Początkowo tempo prac było bardzo wysokie. Od końca kwietnia do 10 grudnia 1930 r. oddano do użytku cały nowo projektowany układ Basenu Południowego, a więc wyznaczające go od południa nabrzeże Angielskie (505 m) i Kaszubskie (152 m) na Moło Rybackim oraz od zachodu nabrzeże Rybne (170 m), Helskie (70 m) i Reparatcyjne (180 m), wraz z wewnętrzną Ostrogą Rybacką (210 m); założono wówczas także dwa niewielkie pirsy pomocnicze w Basenie Węglowym – „Bunkrowy” (222 m) i „Skarboferm” (224 m), co dawało w sumie aż 1733 m nabrzeży⁴⁶. W grudniu 1930 r. ukończona została również budowa Pirsu Pasażerskiego⁴⁷, dopę-

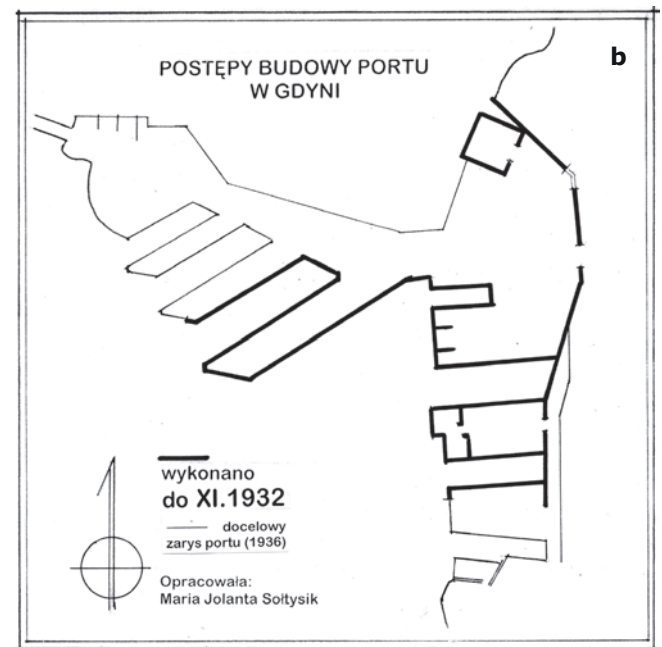
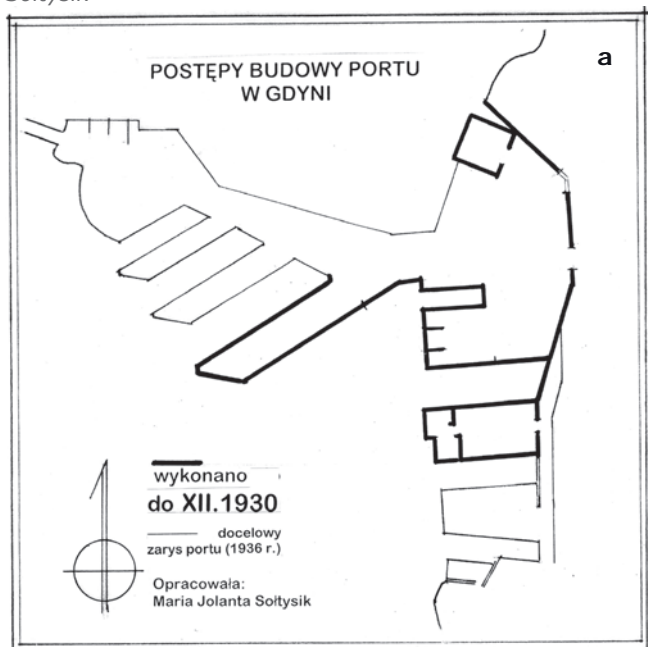
44. Prace nad szczegółową koncepcją węzła kolejowego trwały do 1930 r.

45. C. Kleban, *Port Gdynia 1922-1972*, Gdańsk 1973, s. 20.

46. B. Kasproicz, *Problemy ekonomiczne...*, op. cit. W tej liczbie Autor z niewiadomych względów nie uwzględnił nabrzeży Pirsu Pasażerskiego, należącego również do „Drugiej serii robót”.

47. S. Kitowski, *Port Gdynia*, Gdynia 2002, s. 38-39.

13. Postępy budowy portu gdyńskiego: a. do 10 grudnia 1930 r.; b. do 30 listopada 1932 r.. Opracowała Maria Jolanta Sołtysik
13. The progress of construction works in the port of Gdynia: a. until XII.1930; b. until XI.1932. Worked out by Maria Jolanta Sołtysik



niając w ten sposób zarys głównej części portu handlowego (il. 13a).

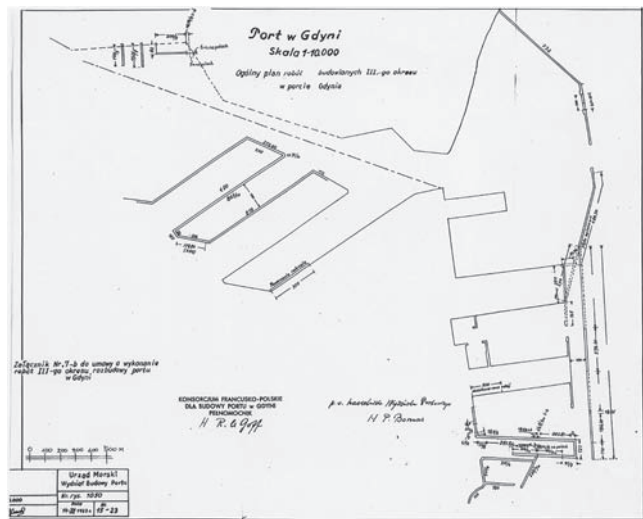
W latach 1931 i 1932 tempo prac jednak zmalało, gdyż skutki ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego widoczne być zaczęły również w Gdyni. Wszakże do listopada 1932 r. zdołano wykonać dalsze 1814 m nabrzeży, a w tym całe nabrzeże Wilsonowskie Mola Rybackiego wyznaczające od północy Basen Prezydenta (642 m), całe nabrzeże Norweskie w Kanale Portowym (263 m) i całe nabrzeże Stanów Zjednoczonych (819 m) ograniczające od południa basen wewnętrzny Nr 2, nazwany wówczas Basenem Ministra Kwiatkowskiego; rozpoczęto też prace przy nabrzeżu Czechosłowackim tegoż Basenu (35 m) i przy zachodnim nabrzeżu Basenu Prezydenta (55 m)⁴⁸ (il. 13b). Prawdziwy zastój miał miejsce dopiero w 1933 r., kiedy wykonano jedynie dalsze 110 m nabrzeża Prezydenta.

Korzystny zwrot w tempie budowy dał się jednak odczuć już w połowie 1934 r. Data ta stanowi cezurę nie tylko końca kryzysu gospodarczego, ale też wyznacza nową, bardzo pomyślną koniunkturę dla gdyńskiego portu. W dniu 20 lipca 1934 r. została zawarta umowa na wykonanie kolejnego etapu prac inwestycyjnych, podpisana z Konsorcjum Francusko-Polskim przez ówczesnego Ministra Przemysłu i Handlu, Henryka Floyar-Rajchmana⁴⁹. Realizację zamierzano prowadzić według sporządzonej w grudniu 1933 r. koncepcji zatytułowanej „Ogólny plan robót budowlanych III-go okresu w porcie Gdynia”⁵⁰ (il. 14). Wykonawca zobowiązał się do 1 września 1935 r. ukończyć budowę Basenu Ministra Kwiatkowskiego, zbudować basen dla składowania i przeładunku drewna (późniejszy Basen Nr V), prowadzić roboty czerpalne w trzecim basenie wewnętrznym oraz ukończyć budowę Basenu Prezyden-

48. B. Kasprowicz, *Problemy ekonomiczne...*, op. cit.

49. Umowa z Konsorcjum Francusko-Polskim dla Budowy Portu w Gdyni o wykonanie robót 3-go okresu przy rozbudowie portu w Gdyni, z dnia 20 lipca 1934 r., Muzeum Miasta Gdyni.

50. Ibidem.



14. Sporządzony 14 grudnia 1933 r. „Ogólny plan robót budowlanych III-okresu w porcie Gdynia”, stanowiący załącznik graficzny do Umowy z Konsorcjum Francusko-Polskim dla Budowy Portu w Gdyni z dnia 20 lipca 1934 r. na wykonanie trzeciego etapu prac budowlanych w porcie (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

14. "The general plan of construction works of the 3rd period of building the port of Gdynia" sketched in 14th December 1933 and attached to the Contract with Franco-Polish Consortium for Building the Port of Gdynia for realization of the 3rd period of development the port of Gdynia (source: Muzeum Miasta Gdyni)

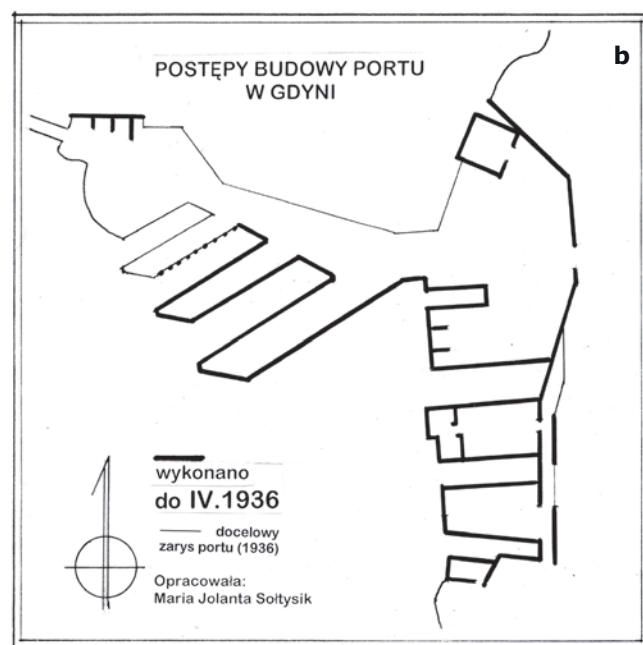
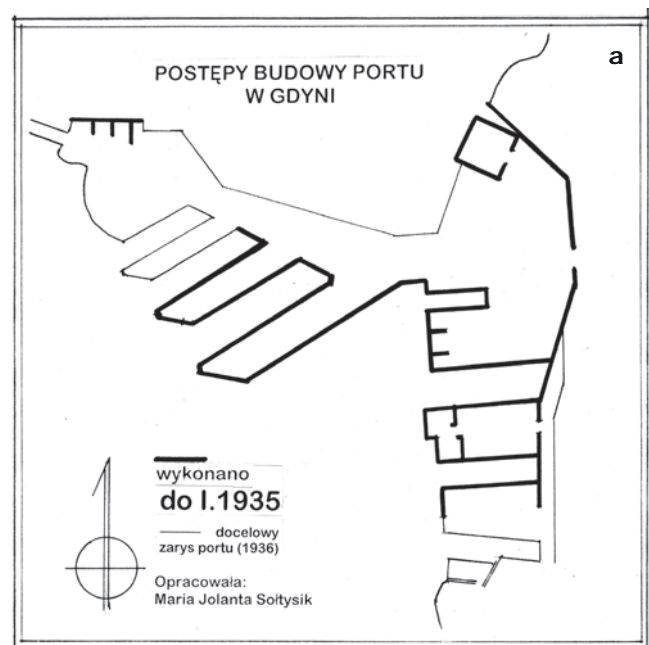
ta wraz z Basenem Żaglowym (Żeglarskim)⁵¹. Wówczas też zdecydowano ze względów bezpieczeństwa wznieść dodatkowy falochron wzdłuż basenów portu zewnętrznego, a także „ściąć” od wschodu ukos Pirsu Węglowego, łącząc nowy falochron z awanportem⁵².

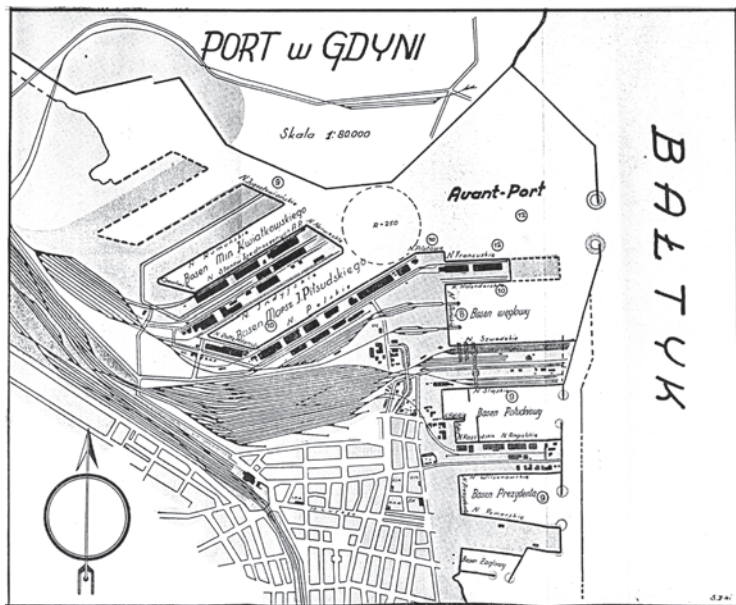
Prace postępowały zgodnie z zawartą umową. W 1934 r. dokończono nabrzeże Czechosłowackie (210 m) oraz nabrzeże Rumuńskie (866 m) w północnej części Basenu Ministra Kwiatkowskiego, a także nabrzeże Jugosłowiańskie (268 m) w Kanale Portowym.

51. W zakresie prac 3-go okresu budowy było również zamknięcie drugiego, północnego wejścia do awanportu (por. il. 22a).

52. Kształt tego połączenia w projektach z 1936 r. rozszerzono, jednakże nie zdołano go przed 1939 r. zrealizować, podobnie zresztą jak projektowanego „ścięcia” ukośnej linii Pirsu Węglowego. Częściowo natomiast zrealizowany został sam dodatkowy falochron portu zewnętrznego (por. il. 13d).

15. Postępy budowy portu gdyńskiego: a. do 15 stycznia 1935 r.; b. do 20 kwietnia 1936 r. Opracowała Maria Jolanta Sołtysik
15. The progress of construction works in the port of Gdynia: a. until 15th January 1935; b. until 20th April 1936. Worked out by Maria Jolanta Sołtysik





16. Plan portu w Gdyni z 1937 r., przedstawiający kształt i nazwy poszczególnych basenów i nabrzeży (źródło: „Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni” 1937)

16. Plan of the port of Gdynia in 1937 (source: „Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni” 1937)

W północno zachodniej części portu i urządzono poza tym Basen Nr V wraz z pomostami i nabrzeżem dla eksportującej drewno firmy „Paged” (360 m i 211 m). W ten sposób już do 15 stycznia 1935 r.⁵³ zrealizowany został główny trzon handlowej części wielkiego uniwersalnego portu w Gdyni (il. 15a), który dysponował teraz nabrzeżami o długości ponad 10,5 km i basenami o głębokości od 8 do 11 m⁵⁴.

53. B. Kasprowicz, *Problemy ekonomiczne...*, op. cit., s 138-139.

54. Jedyńm niezrealizowanym fragmentem portu handlowego była zachodnia część portu wewnętrznego, w której zaledwie rozpoczęto bagrowanie Basenu Nr 3.

17. Widok portu w Gdyni w 1931 r. W pierwszej linii nabrzeża Polskiego widzimy (od lewej): Chłodnię Portową, Magazyn Nr 3, magazyn Pantarei 1, magazyn firmy „American Scanic Line”, magazyn Cukroport I i II oraz magazyn Cukroport III. Dalej przy nabrzeżu Pilotowym stoi tzw. „Błaszak” i Kapitanat Portu. W drugiej linii nabrzeża Polskiego widać Magazyn Polskiego Monopoli Tytoniowego (źródło: archiwum prywatne autorki)

17. View of the port in Gdynia in 1931. In the first line of the Polish Wharf one can see (from the left): the Port Refrigerating Plant, the Warehouse No3, the warehouse Pantarei I, the warehouse of the firm "American Scanic Line", warehouse Cukroport I-II and warehouse Cukroport III. Further by the Pilotowe Wharf we can see the warehouse "Błaszak" and the Harbour Master Office. In the second line of the Polish Wharf we can see the Polish Tobacco Monopoly Warehouse (source: the private archive of the author)



Przedmiotem umowy z 1934 r. było także dokończenie budowy części przybrzeżno-turystycznej portu, a więc południowej części Basenu Prezydenta wraz z Molem Południowym i Basenem Żeglarskim. W połowie grudnia 1935 r. zakończono prace przy nabrzeżu Prezydenta (98 m) i zbudowano całe nabrzeże Pomorskie wyznaczające północną linię Mola Południowego. Ostatnia przed 1939 r. faza realizacji gdyńskiego portu – a więc południowe nabrzeża Mola Południowego i Basen Żeglarski (Żeglarski) została w większości zrealizowana do kwietnia 1936 r.⁵⁵(il. 15b). Jednakże przed tą datą kształt Mola Południowego i Basenu Żeglarskiego ulegał kilkakrotnie przemianom na tyle ciekawym i znamionym, że poświęcimy im dalej oddzielny podrozdział. Pod koniec 1936 r. wszystkie części portu – tj. wszystkie baseny i nabrzeża miały już swe ustalone nazwy, które przedstawiono na odrębnej ilustracji (il. 16).

Zaplecze magazynowe i przemysłowe portu uniwersalnego (1930-1936)

Jednocześnie z budową basenów i nabrzeży w całym okresie 1930-1936 trwały intensywne prace przy budowie portowego zaplecza przemysłowo-przetwórczego i magazynowego. Obok istniejącej już Łuszczarni Ryżu powstała przy nabrzeżu Indyjskim w latach 1930-1931 Gdyńska Olejarnia, zbudowana przez gdańską firmę „Wayss & Freytag, A.-H.” w prostych, kubicznych formach funkcjonalizmu⁵⁶, a nieco

55. B. Kasprowicz, *Problemy ekonomiczne...*, op. cit. Wraz z falochronami realizowano ją do kwietnia 1936 r. Dla osłony zewnętrznej części portu powstać wówczas miał także nowoprojektowany dodatkowy falochron, osłaniający ją od strony wschodniej, jednak jego budowy nie zdołano przed wybuchem wojny ukończyć.

56. M. (J.) Sołtyśnik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit., s. 114-115.



18. Dwa magazyny zbudowane na początku lat trzydziestych w drugiej linii nabrzeża Polskiego w Gdyni: **a.** Magazyn Polskiego Monopolu Tytoniowego, ul. Polska 7, 1931 r., proj. Stefan Szyller (źródło: Muzeum Miasta Gdyni; **b.** Magazyn Długoterminowy Nr 5, ul. Polska 17, 1931-1934, proj. „Biuro Inżynierskie K. Jaskulski i K. Brygiewicz” (fot. Maria J. Sołtysik, 2009)

18. Two warehouses built in the beginning of the thirties in the second line of the Polish Wharf in Gdynia: **a.** the Polish Tobacco Monopoly Warehouse, 7 Polska Str., 1931, arch. Stefan Szyller (source: Muzeum Miasta Gdyni; **b.** the Long Storage Warehouse No 5, 17 Polska Str., 1931-1934, proj. „Biuro Inżynierskie K. Jaskulski i K. Brygiewicz” (photo Maria J. Sołtysik, 2009)

później przy tym nabrzeżu pojawiły się zabudowania firmy „Polski Melas”.

Najliczniej jednak wznoszono wówczas magazyny portowe. W pierwszej połowie lat trzydziestych ponad 20 wielkich tego typu obiektów wypełniło sukcesywnie wszystkie oddawane do użytku nabrzeża. Każdy z nich dedykowany był określonemu rodzajowi towarów drobnicowych – od cukru i bawełny do samochodów i parowozów. Magazyny lokalizowano albo w pierwszej albo w drugiej linii nabrzeży, z przeznaczeniem do składowania odpowiednio krótko- lub długoterminowego. Ich architektura była bardzo ciekawa, reprezentująca w większości szerokie spektrum stylowe modernizmu – od form historyzujących i umiarkowanych z podkreślonymi elementami wer-

tykalnymi, aż po awangardowe formy funkcjonalizmu i konstruktywizmu.

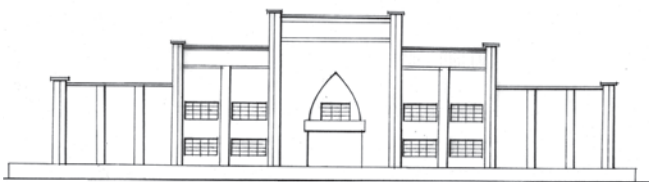
Pierwszy wielki kompleks magazynowy urządzony został przy nabrzeżu Polskim (il. 17). I tak, w pierwszej linii nabrzeża Polskiego w 1930 r. powstał magazyn jednej z największych światowych linii okrętowych „American Scanic Line” oraz państwowy Magazyn Nr 3 dla ładunków drobnicowych, a dalej okazały magazyn Cukroport I, rozbudowany w 1931 r. o Cukroport II i stojący obok Cukroport III autorstwa architekta Kazimierza Krzyżanowskiego z firmy „Inż. K. Krzyżanowski i Ska”⁵⁷. W 1931 r. bezpośrednio przy nabrzeżu Polskim zbudowano także

57. Zespół akt Urzędu Morskiego w Gdyni, sygn. 1044/117, Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni.

19. Dwa charakterystyczne, licowane czerwoną cegłą magazyny drugiej linii nabrzeża Polskiego w Gdyni: **a.** późnofunkcjonalistyczny, zbudowany w latach 1935-1936 budynek biurowo-magazynowy firmy „Społem”, ul. Polska 13, proj. Eliza Unger i Edward Furschmied (fot. Maria J. Sołtysik); **b.** zbudowany w latach 1938-1939 magazyn i dojrzewalnia firmy „Bananas”, ul. Polska 21, proj. Eliza Unger i Bronisław Wondrausch, łączący w ukształtowaniu formy późnego funkcjonalizmu i wertykalizmu (fot. Maria J. Sołtysik, 2009)

19. Two characteristic, red brick warehouses of the second line of the Polish Wharf in Gdynia: **a.** late-Functionalist, built in 1935-1936 warehouse of the firm „Społem”, 13 Polska Str., arch. Eliza Unger and Edward Furschmied (photo Maria J. Sołtysik, 2009); **b.** built in 1938-1939 warehouse of the firm „Bananas”, 21 Polska Str., arch. Eliza Unger and Bronisław Wondrausch, joining in facades forms of late-Functionalism and Verticalism (photo Maria J. Sołtysik, 2009) of the author





20. Projekt elewacji szczytowej Magazynu Nr 6, zbudowany w latach 1931-1932 w pierwszej linii nabrzeża Stanów Zjednoczonych w Gdyni i przeznaczonego do przeładunku bawełny. Projekt wykonany został najpewniej przez „Biuro Inżynierskie K. Jaskulski i K. Brygiewicz” z Gdyni (źródło: zbiory Muzeum Miasta Gdyni)

20. Project of the facade of the Warehouse No 6, built in 1931-1932 in the first Line of the American Wharf in Gdynia and dedicated to reloading baumwool. Project probably by „Biuro Inżynierskie K. Jaskulski i K. Brygiewicz” in Gdynia (source: Muzeum Miasta Gdyni)

pierwszy magazyn firmy „Pantarei”, a w drugiej linii nabrzeża, przy ul. Polskiej 7 ukończono wielki, klasycyzujący Magazyn Polskiego Monopolu Tytoniowego (il. 18a), zaprojektowany przez wybitnego warszawskiego architekta Stefana Szyllera⁵⁸. W latach 1931-1934 powstał w pobliżu przy ul. Polskiej 17 wspaniały, łączący formy umiarkowanie-modernistyczne z konstruktywizmem Magazyn Długoterminowy Nr 5 – dzieło „Biura Inżynierskiego K. Jaskulski i K. Brygiewicz”⁵⁹ (il. 18b), a obok w 1933 r. drugi magazyn firmy „Pantarei”. W następnej kolejności w tejże drugiej linii nabrzeża Polskiego przy ul. Polskiej pojawiły się też dwa licowane czerwoną cegłą, późno funkcjonalistyczne magazyny: firmy „Spółem” w 1936 r. (ul. Polska 13, architekci Eliza Unger i Edward Furschmied) i firmy „Bananas” w 1939 r. (ul. Polska 21, architekci Eliza Unger i Bronisław Wondrausch)⁶⁰, przy czym w fasadzie tego ostatniego autorzy w sposób ciekawy podkreślili elementy wertykalne kompozycji (il. 19a, b).

Obiekty magazynowo-przetwórcze budowano także w innych rejonach portu i na innych nabrzeżach. W 1931 r. przy nabrzeżu Helskim i Rybnym Basenu Południowego powstały wędzarnie szprotów; w pobliżu na Moło Rybackim, na styku nabrzeża Angielskiego i ówczesnego Kaszubskiego w latach 1930-1932 wzniesiono Chłodnię i Halę Rybną wraz z zamrażalnią ryb i fabryką lodu⁶¹, a w 1936 r. przy nabrzeżu Angielskim okazała Chłodnię Śledziową, zaprojektowaną w 1935 r. przez inż. T. Fafiusa z Towarzystwa Robót Kolejowych i Budowlanych „TOR”⁶². Wszystkie te obiekty reprezentowały awangardowe konwencje modernistyczne – funkcjonalizm lub konstruktywizm.

W latach 1933-1934 utworzono w porcie, wokół

58. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit., s. 115-116.

59. Ibidem, s. 194-195.

60. Zespół akt Urzędu Morskiego w Gdyni, sygn. 1044/121, Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni

61. B. Sotkowski, J. Dadlez, *Chłodnia i Hala Rybna w Gdyni*, Gdynia 1933; W. Jastrzębski, *Kolebka polskiego chłodnictwa*, „Rocznik Gdyniński”, nr 7, 1986, s. 181; A. Orchowska Smolińska, *Gdynskie chłodnie portowe – studium przypadku przemysłowej architektury portowej okresu modernizmu*, [w:] *Modernizm w Europie, Modernizm w Gdyni. Architektura XX wieku, jej ochrona i konserwacja w Gdyni i w Europie*, Maria Jolanta Sołtysik i Robert Hirsch (red.), Gdynia 2018, s. 91-93

62. Zespół akt Urzędu Morskiego w Gdyni, sygn. 1044/158,159, Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni

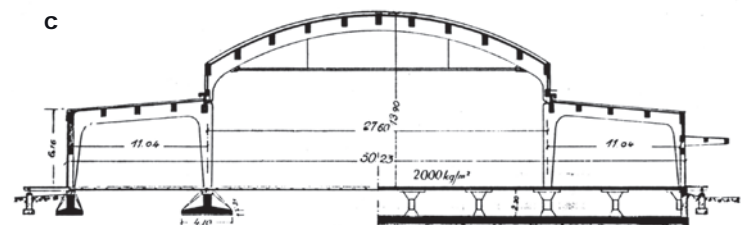
Basenu Ministra Kwiatkowskiego nowy, bardzo ważny element jego struktury funkcjonalnej, strefę wolnocłową. Pierwszy magazyn tej strefy – duży, trójnawowy Magazyn Nr 6 – rozpoczęto budować już w 1931 r., we wschodniej części pierwszej linii nabrzeża Stanów Zjednoczonych, najpewniej według projektu „Biura Inżynierskiego K. Jaskulski i K. Brygiewicz”. Był on przeznaczony do przeładunków bawełny i miał nowoczesną strukturę żelbetowych ram, a w nawie głównej dach na łukowych, drewnianych wiązarach⁶³. Jego kurtynowo założoną, uskokową elewację frontową projektanci oryginalnie ozdobili nieco historyzującą formą lizen, fryzu i ostrego łuku wejściowego (il. 20). Obok przy tymże nabrzeżu stanął w 1933 r.⁶⁴ konstruktywistyczny magazyn Cukroport V (il. 21 a), a w głębi, w drugiej linii nabrzeża Magazyn Nr 7 do składowania bawełny. Rok później (1934) na zachodnim końcu pierwszej linii nabrzeża Stanów Zjednoczonych zbudowano przeznaczony na drobnicę i oparty na ultranowoczesnej, ramowo-łukowej konstrukcji żelbetowej Magazyn Nr 8, autorstwa inż. Michała Paszkowskiego – również przykład czystej formy konstruktywistycznej (il. 21 b, c). Ostatnim z wielkich magazynów gdyńskich był zlokalizowany na nabrzeżu Rumuńskim Magazyn Nr 10 ukończony w 1938 r.

63. W. Tubielewicz, *Magazyny portowe w Gdyni ich konstrukcje i przeznaczenie*, Gdynia 1938. Referat wygłoszony na Zjeździe Inżynierów Portowych Państw Bałtyckich i Skandynawskich, Gdynia 3-6 maj 1938, s. 14

64. „Morze” 1933, nr 8-9, s. 30.

21. Dwa magazyny Strefy Wolnocłowej przy nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w Gdyni: a. magazyn Cukroport V, zbudowany w 1933 r. (fot. Maria J. Sołtysik, 2009); b. i c. Magazyn Nr 8, zbudowany w 1934 r. według projektu Michała Paszkowskiego (źródło: „Życie Techniczne” 1938)

21. Two warehouses of the Duty-free Zone in Gdynia at the American Wharf: a. the Cukroport V Warehouse, 1933 (photo Maria J. Sołtysik, 2009); b. and c. the Warehouse No 8, 1934, arch. Michał Paszkowski (source: „Życie Techniczne” 1938)





22. Dwie prestiżowe budowle Mola Pasażerskiego w Gdyni: a. Dworzec Morski wraz z Magazynem Tranzytowym, ul. Polska 1, 1932-1933, proj. firma „Dyckerhoff & Widmann”, (źródło: zbiory prywatne autorki); b. magazyn firmy „Aukcje Owocowe” i firmy „Warta”, 1933 r., proj. Waclaw Tomaszewski (źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

22. Two prestigious buildings of the Passenger Mole in Gdynia: a. the Maritime Station with the Transition Warehouse, 1 Polska Str., 1933, proj. „Dyckerhoff & Widmann” (source: the private archive of the author); b. the "Aukcje Owocowe" Warehouse, 1933, arch. Waclaw Tomaszewski (source: Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Szczególnie prestiżowe znaczenie – zarówno dla portu jak i dla miasta – miał wzniesiony na Molo Pasażerskim w latach 1932-33 Dworzec Morski wraz z Magazynem Tranzytowym, zaprojektowany przez katowicki oddział firmy „Dyckerhoff & Widmann”⁶⁵ (il. 22a). Jego reprezentacyjna architektura łączyła elegancką, wertykalną stylistykę umiarkowanie modernistyczną z konstruktywizmem. W tej samej linii Mola Pasażerskiego powstał w 1933 r. okazały magazyn dwóch firm - „Aukcje Owocowe” i „Warta” (il. 22b) – o równie ciekawych formach wertykalnego modernizmu, którego autorem był znany gdyński architekt Waclaw Tomaszewski⁶⁶. Wspomnieć trzeba także o ekspresyjnie ukształtowanej, funkcjonalistyczno-wertykalnej bryle Urzędu Celnego i Straży Granicznej przy ul. Rotterdamskiej 9, ukończonej w 1936 r. według projektu Stanisława Odyńca-Dobrowolskiego⁶⁷ (obecnie siedziba Zarządu Morskiego Portu Handlowego). Jednakże najwspanialszym zwieńczeniem rozwoju architektury portowej jest zbudowany w tymże 1936 r. przy nabrzeżu Indyjskim Elewator Zbożowy, stanowiący jeden ze sztandarowych dzieł modernistycznych w Gdyni, a będący owocem współpracy konstruktora inż. Michała Paszkowskiego i architekta Bolesława Szmidta⁶⁸ (il. 23).

Gdyńskie magazyny portowe wznoszone były z wielkim rozmachem i bardzo nowocześnie, w oparciu głównie o szkieletową konstrukcję żelbetową (il. 24). Były zwykle trójnawowe, z częścią środkową wyższą, doświetlającą wnętrze. Dla obsługi magazynów na nabrzeżach portowych instalowano dziesiątki stanowisk dźwigowych, zarówno portalowych jak i półportalowych – istny „las dźwigów”⁶⁹ jak to wówczas pisano, tworzący z masztami oraz kominami statków i okrętów pełen dynamiki krajobraz. Wielkość oraz różnorodność tego zaplecza przesądziły o tym, że już w połowie lat trzydziestych port był bardzo dobrze wyposażony i z powodzeniem mógł pełnić funkcję portu uniwersalnego. Świadczy o tym również struktura przeładunków, pośród których stale wzrastał udział przeładunków drobnicowych, osiągając w 1935 r.

ok. 14% całości obrotów. W sumie w połowie lat trzydziestych w porcie gdyńskim przeładowywano już ok. 7,5 mln t ładunków rocznie, **co plasowało go na pierwszym miejscu pośród portów bałtyckich**⁷⁰.

Molo Południowe – koncepcje budowy i realizacja w latach 1927-1936

Zanim w kwietniu 1936 r. doszło do realizacji Mola Południowego i Basenu Żeglarskiego w znanym nam dziś kształcie, sama forma tych elementów przeszła w projektach Tadeusza Wency ciekawą ewolucję. Pierwsza koncepcja przeznaczonego na funkcje spacerowo-turystyczne Mola Południowego była bardzo skromne. W 1927 r. inż. Wenda przewidywał w tym miejscu jedynie rozszerzenie i przedłużenie istniejącego tu od początków XX w. niewielkiego drewnianego pomostu kuracyjnego (il. 25a). Jednakże nasilający się ruch turystyczny w mieście i związany z tym rozwój żeglugi przybrzeżnej oraz jachtowej miały wkrótce zweryfikować te plany. Pierwszą odpowiedzią na rosnące potrzeby żeglugowe była podjęta przez Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” w 1928 r. budowa w tym miejscu nowego drewnianego pomostu, znacznie szerszego i dłuższego, liczącego najpierw 130 m, a w początku lat trzydziestych przedłużonego do 270 m. Cumowały tu niezmiennie oblegane przez publiczność statki kursujące do Helu, Jastarni, Sopot i Orłowa.

Sytuacja ta spowodowała, że Tadeusz Wenda

70. Rocznik statystyczny Gdyni 1937-1938, s. 117. W 1938 r. przeładowywano w Gdyni już ponad 9,1 mln ton.

23. Elewator Zbożowy przy nabrzeżu Indyjskim w Gdyni, 1935-1936, proj. Michał Paszkowski i Bolesław Szmidt (źródło: archiwum prywatne autorki)

23. The Grain Elevator at the Indian Wharf in Gdynia, 1935-1936, arch. Michał Paszkowski and Bolesław Szmidt (source: the private archive of the author)



65. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit. s. 192-194.
66. „Wykaz ważniejszych prac projektowych” sporządzony osobiście i podpisany przez Waclawa Tomaszewskiego 1 października 1945 r., Archiwum Politechniki Gdańskiej.

67. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit. s. 333-334.
68. Ibidem, s. 293-294.

69. W. Sieroszewski, *Brama na świat*, Warszawa 1934, Wydawnictwo Rój. Cyt za: W. Sieroszewski, *Brama na świat*, [w:] *Brama na świat*, Maciej Rdeński (red.), Gdańsk 1976, s. 58.



24. Wnętrze magazynu Cukroport V zbudowanego w 1933 r. przy nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w Gdyni (fot. Maria J. Sołtysik, 2009)

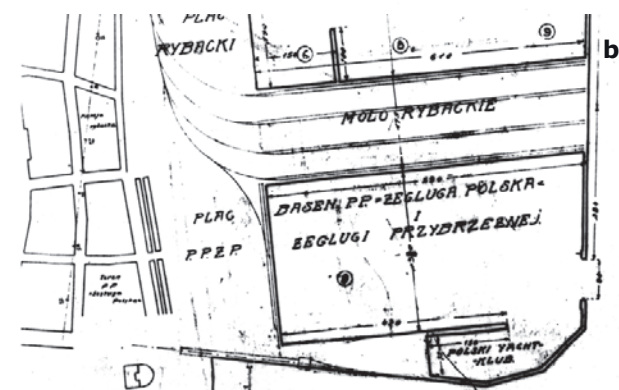
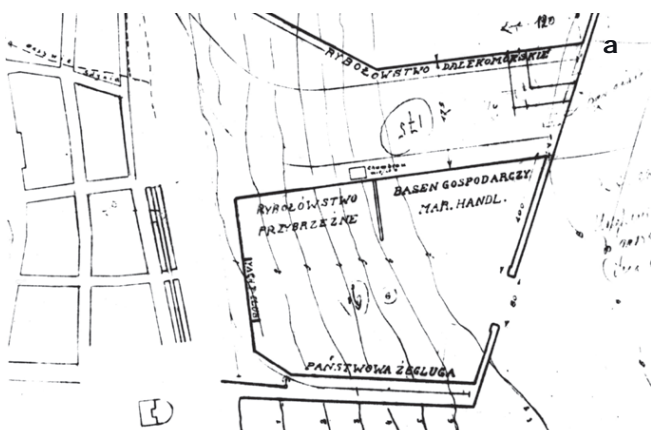
24. The interior of the Cukroport V Warehouse built in 1933 at the American Wharf in Gdynia (photo Maria J. Sołtysik, 2009)

skorygował i znacznie powiększył układ Mola Południowego. W początkach 1928 r. przedstawił nową jego koncepcję, proponując założenie w kształcie rozszerzającego się ku wschodowi trapezu, którego południowa krawędź opierała się u nasady o pomost „Żegluga Polskiej” (il. 25b). Na wschodnim końcu projektowanej struktury Wenda przewidział dodatkowo basen Polskiego Yacht Klubu, obwiedziony od południa wielobocznym zarysem falochronów. Taki kształt Mola przyjęty został w przygotowywanym równolegle planie ogólnym miasta, choć jego autor, urbanista-architekt Adam Kuncewicz uprościł nieco geometrię tego układu. Wyraźnie i konsekwentnie kontynuował jednak w jego formie kierunek stanowiący przedłużenie głównej osi urbanistycznej miasta – ul. 10 Lutego i Skweru Kościuszki.

Idea ta była szczególnie bliska również Jerzemu Müllerowi, który po Kuncewiczu przejął odpowiedzialność za plany rozbudowy miasta. Kierował on od listo-

pada 1930 r. Oddziałem Zabudowy Wydziału Technicznego Komisarjatu Rządu i zapewne pod jego wpływem koncepcja Mola Południowego uległa w projektach portu kolejnej przemianie. Nowa idea była dość rewolucyjna i polegała na znacznym poszerzeniu mola na całej jego szerokości do 150 m oraz jego przedłużeniu do 600 m – tak, by można było na ten układ wprowadzić zabudowę śródmiejską. Dbano przy tym szczególnie by oś mola pokrywała się z osią Skweru Kościuszki – co specjalnie, kątowno zaznaczone zostało na pierwszym szkicu tego układu, wykonanym przez Tadeusza Wendę 9 marca 1931 r. (il. 25c). Szerokiemu Molu towarzyszył od południa kwadratowy „Basen Yachtowy”, zwany później Basenem Żeglarskim. Koncepcja ta stała się podstawą dla przedstawienia przez Jerzego Müllera w 1932 r. niezwykle ciekawej koncepcji zabudowy Mola Południowego, realizującej bezprecedensową ideę ekspozycji głównej osi urbanistycznej śródmieścia na morze. Stanowiła ona w istocie pierwszą koncepcję Dzielnicy Reprezentacyjnej miasta, rozwiniętą następnie niezwykle owocnie w drugiej połowie lat trzydziestych⁷¹.

Idea szerokiego i długiego Mola Południowego z towarzyszącym mu od południa Basenem Żeglarskim została utrzymana w planach realizacyjnych, chociaż we wspomnianym już wyżej „Ogólnym planie robót budowlanych III-okresu” (por. il. 14) sama geometria tego układu uległa pewnemu przekształceniu. Basen Żeglarski został powiększony, a jego wschodni falochron poprowadzono ukośnie względem innych nabrzeży. Realizacja Mola Południowego i Basenu Żeglarskiego, zwanego wówczas również Basenem Ministra Becka została ukończona w kwietniu 1936⁷² (il. 26). Stanowiła ona świetne zwieńczenie całej wielkiej inwestycji jaką była budowa portu w Gdyni, a jed-



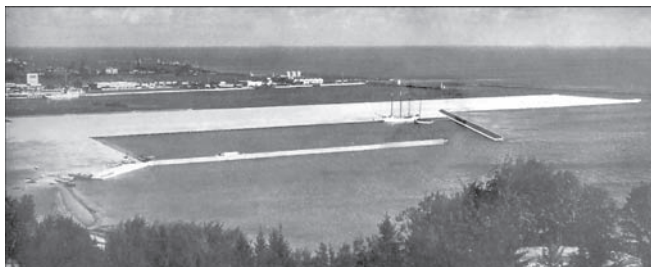
71. M. J. Sołtysik, *Modernistyczne centrum miasta - ewolucja idei Dzielnicy Reprezentacyjnej Gdyni 1926-2007*, [w:] *Modernizm w Europie, Modernizm w Gdyni: Architektura pierwszej połowy XX wieku i jej ochrona w Gdyni i w Europie*, Maria Jolanta Sołtysik i Robert Hirsch (red.), Gdynia 2011, s. 51-62.

72. B. Kasprzowicz, *Problemy techniczne...*, op. cit., . Prace przy wykańczaniu nabrzeży południowego i wschodniego Basenu Żeglarskiego trwały jeszcze do listopada 1937 r.

25. Ewolucja koncepcji układu Mola Południowego w projektach Tadeusza Weny: a. z 1927 r.; b. z początku 1928 r.; c. z 9 marca 1931 r. (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

25. Evolution of the concept of the South Mole in the designs of Tadeusz Wenda: a. from 1927; b. from the beginning of 1928; c. from the 9th March 1931 (source: Muzeum Miasta Gdyni)





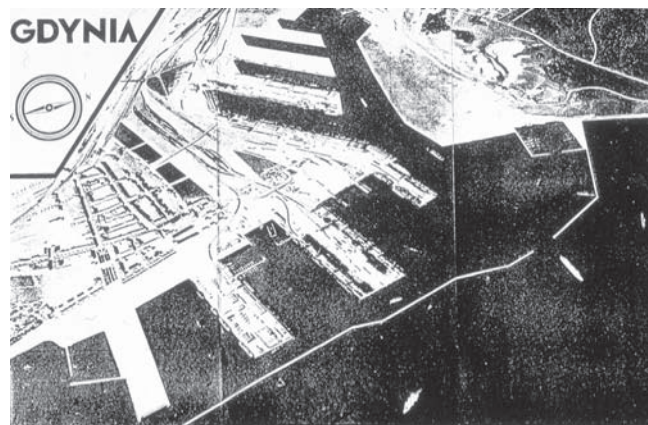
26. Widok na właśnie ukończone Molo Południowe wiosną 1936 r. (źródło: archiwum prywatne autorki)

26. View on the just finished South Mole in the spring of 1936 (source: the private archive of the author)

nocześnie symboliczne urzeczywistnienie idei symbiozy miasta i portu oraz ekspozycji miasta na morze jako głównej idei urbanistycznej miasta.

Zakończenie

Budowa portu gdyńskiego była wielkim sukcesem polskiej myśli gospodarczej i inżynierii. Miała ogromne znaczenie praktyczne i symboliczne dla II Rzeczypospolitej i do dziś jest wymownym świadectwem lat międzywojennych. Nadal podziw też budzi niezwykła, inżynierska forma portu gdyńskiego, która znaczącym gestem wpisana została w krajobraz wybrzeża (il. 27) i którą w duchu na wskroś modernistycznym opisy-



27. Przestrzenny model portu w Gdyni z 1938 r.: „kształt rozwartych palców ręki władczo wyciągniętej ku morzu” (źródło: „Życie Techniczne” 1938)

27. A spatial model of the port of Gdynia in 1938: "the shape of an open hand directed masterfully to the sea" (source: „Życie Techniczne” 1938)

wał sugestywnie w 1934 r. Wacław Sieroszewski jako „kształt rozwartych palców ręki, władczo wyciągniętej ku morzu”⁷³.

73. W. Sieroszewski, *Brama na świat*, Warszawa 1934, Wydawnictwo Rój. Cyt za: W. Sieroszewski, *Brama na świat*, [w:] *Brama na świat*, Maciej Rdesiński (red.), Gdańsk 1976, s. 58.

Bibliografia

- E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza Polski*, Warszawa 1928
- P. Bomas, *Budowa portu w Gdyni*, „Przemysł i Handel”, z. 28 (1926)
- W. Czerwińska, *Narodziny portu*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk, 1980
- J. Czyż, *Koncepcje rozwiązań technicznych oraz organizacja robót w początkowym okresie budowy portu w Gdyni*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1962, nr 10
- S. Hueckel, *Zarys hydrotechniki morskiej*, Gdańsk 1976
- B. Kasprovicz, *Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920-1939*, „Zapiski Historyczne TNT”, tom XXII (1956), z. 1-3, Toruń 1957
- S. Kitowski, *Port Gdynia*, Gdynia 2002
- C. Kleban, *Port Gdynia 1922-1972*, Gdańsk 1973
- B. Koselnik, *Port w Gdyni i jego urządzenia*, Gdynia 1934
- J. Lubiszewski, *Początki budowy portu w Gdyni w latach 1920-1925 (okres tzw. „Małego portu”)*, „Studia Historyczne WSN w Bydgoszczy”, Bydgoszcz 1972, z. 2
- J. Łokuciejewski, *Dalsza rozbudowa i rozwój eksploatacji portu gdyńskiego*, „Przemysł i Handel”, 1929
- Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej 1919-1939*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk, 1975
- R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924-1939*, Gdańsk 2001
- A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*, rozprawa doktorska wykonana pod kierunkiem dr hab. inż. arch. M. J. Sołtysik, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2013 (na prawach maszynopisu), s. 48
- A. Orchowska-Smolińska, *Gdyńskie chłodnie portowe – studium przypadku przemysłowej architektury portowej okresu modernizmu*, [w:] *Modernizm w Europie, Modernizm w Gdyni. Architektura XX wieku, jej ochrona i konserwacja w Gdyni i w Europie*, M. J. Sołtysik i R. Hirsch (red.), Gdynia 2018, s. 85-94
- K. Porębski, T. Wenda, *Port nacjonalny w Gdyni, nieopublikowany tekst z grudnia 1921 r.*, podany do druku przez R. Mielczarkę w „Roczniku Gdyńskim” nr 10 (1991), s. 23-33
- J. Rummel, *Port w Gdyni*, Warszawa 1923
- W. Sieroszewski, *Brama na świat*, Warszawa 1934, Wydawnictwo Rój. Cyt za: W. Sieroszewski, *Brama na świat*, [w:] *Brama na świat*, M. Rdesiński (red.), Gdańsk 1976
- M. J. Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993
- M. J. Sołtysik, *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*, M. J. Sołtysik i R. Hirsch (red.), Gdynia 2011, s. 51-62
- B. Sotkowski, J. Dadlez, *Chłodnia i Hala Rybna w Gdyni*, Gdynia 1933
- W. Tubielewicz, *Magazyny portowe w Gdyni ich konstrukcje i przeznaczenie*, Gdynia 1938. Referat wygłoszony na Zjeździe Inżynierów Portowych Państw Bałtyckich i Skandynawskich, Gdynia 3-6 maj 1938
- M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991
- T. Wenda, *Port morski w Gdyni*, „Przemysł i Handel”, 1922, z. 13
- T. Wenda, *Sprawozdanie z czynności wykonanych przez inż. T. Wendę z rozkazu Ministra Spraw Wojskowych z dnia 6 maja 1920*, „Zapiski Historyczne”, t. XXIX, 1964 (do druku podał A. Rzepniewski)



Maria Jolanta Sołtysik, Prof. dr hab. inż. arch., profesor zwyczajny Politechniki Gdańskiej, pracownik Katedry Historii, Teorii Architektury i Konserwacji Zabytków, Wydziału Architektury PG. Członek Komitetu Architektury i Urbanistyki Polskiej Akademii Nauk PAN i polskiej sekcji DOCOMOMO. Główne zainteresowania naukowe to historia i ochrona architektury XX wieku oraz architektura i urbanistyka Gdyni. ORCID: 0000-0003-0826-1734, e-mail: mjsol@pg.edu.pl