

Szymon Jocek

(Muzeum Emigracji w Gdyni)

<https://orcid.org/0000-0002-2351-6718>

## Dworzec Morski w Gdyni – historia i architektura na tle wybranych budynków morskich terminali pasażerskich w Europie

DOI: <https://doi.org/10.26881/porta.2019.18.07>

Dworzec Morski w Gdyni to obiekt niezwykle ciekawy nie tylko ze względu na swoją architekturę, lecz także historię i kilkakrotnie zmienianą funkcję. Mimo że jest jednym z najbardziej okazałych modernistycznych gmachów Gdyni, do dzisiaj nie został w pełni zbadany, a jego historia ma wiele luk, których zapewne nigdy nie uda się uzupełnić<sup>1</sup>.

Podjęta na początku lat dwudziestych XX w. decyzja o budowie portu w Gdyni zakładała skupienie w jednym miejscu różnorodnych funkcji związanych z gospodarką morską: portu handlowego, wojennego, rybackiego, stoczni i portu pasażerskiego. Już w 1923 r. z Gdyni wypłynął pierwszy statek, który na swój pokład zabrał polskich emigrantów – francuski s/s Kentucky. Zaokrętownie odbywało się z tymczasowego drewnianego mola<sup>2</sup>, a warunki podróży dalekie były od luksusów. Jednak niewątpliwie był to symboliczny moment dla Gdyni, która wkrótce miała się stać portem przesiadkowym dla setek tysięcy polskich emigrantów. Do roku 1927 do obsługi pasażerów w porcie służyła drewniana stacja emigracyjna – niewielki barak stojący u nasady mola. W związku z budową portu wewnętrznego przystań żeglugi transoceanicznej przeniesiono na Nabrzeże Pilotowe (w pobliżu Kapitanatu Portu), a do odprawy pasażerów wzniesiono Magazyn nr 1, czyli tzw. blaszak<sup>3</sup>. Był on znacznie bardziej przestronny. Doprowadzono do niego bocznice kolejową, która łączyła go z nabrzeżem. Jednak nadal nie oferował on warunków godnych nowoczesnego miasta – a takie aspiracje miała Gdynia. Skromny był nie tylko budynek,

<sup>1</sup> Trudności w badaniu historii Dworca Morskiego wynikają nie tylko z zawirowań historycznych i braku kompletnie zachowanej dokumentacji projektowej. Ze względu na pełnione przez budynek funkcje i ograniczenia z nimi związane (szczególnie w okresie powojennym) wiele pomieszczeń było objętych zakazem fotografowania. Dostęp do nich mieli tylko pasażerowie, którzy pomyślnie przeszli kontrolę celną i paszportową. Dlatego zachowało się bardzo mało materiałów ikonograficznych ukazujących wnętrza dworca. Pewnym uzupełnieniem stanu badań będzie na pewno publikacja poświęcona budynkowi, przygotowywana obecnie przez Muzeum Emigracji w Gdyni.

<sup>2</sup> Marcin Szerle, *Rozwój infrastruktury emigracyjnej w Gdyni w okresie II Rzeczypospolitej* [w:] *Morze nasze i nie nasze. Zbiór studiów*, red. Piotr Kurpiewski, Tadeusz Stegner, Gdańsk 2011, s. 151–163, tu s. 153.

<sup>3</sup> *Ibidem*, s. 155.

Szymon  
Jocek



Il. 1. Zaokrętowanie na Nabrzeżu Pilotowym w Gdyni – po prawej stronie fragment Magazynu nr 1, początek lat trzydziestych XX w., Narodowe Archiwum Cyfrowe

lecz także oferta usług zapewnianych podróżnym. Przede wszystkim sam proces zaokrętowania przebiegał w dosyć przestarzały sposób – wprost z nabrzeża (il. 1).

Organizacja ruchu emigracyjnego w dwudziestoleciu międzywojennym stanowiła wyzwanie nie tylko dla Gdyni, lecz także dla całego państwa. Władze dostrzegając pozytywne aspekty wychodźstwa, starały się otaczać opieką osoby decydujące się na opuszczenie kraju „za chlebem”<sup>4</sup>. Oprócz powołania instytucji i organizacji, takich jak Urząd Emigracyjny czy późniejszy Syndykat Emigracyjny, które miały ułatwiać emigrantom przechodzenie poszczególnych etapów i procedur związanych z podróżą, zaplanowano stworzenie infrastruktury, która pozwalałaby sprawnie obsługiwać pasażerów i zapewnić im godne i higieniczne (na co zwracano szczególną uwagę) warunki w trakcie całego procesu. Z racji roli, jaką Gdynia zajmowała na szlaku emigracyjnym, w mieście powstała cała sieć obiektów do obsługi emigrantów: dworzec kolejowy (projekt Romualda Millera, 1923–1926), Miejski Szpital Zakaźny z budynkiem kwarantanny (projekt Adama Kuncewicza, 1929)<sup>5</sup> oraz kompleks Etapu Emigracyjnego na Grabówku (projekt Adama Kuncewicza i Adama Paprockiego, 1929–1935)<sup>6</sup>. Ostatnim wybudowanym obiektem był reprezentacyjny gmach Dworca Morskiego.

<sup>4</sup> Por. Anna Kicingier, *Polityka emigracyjna II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2005; tekst dostępny w internecie: [http://www.cefmr.pan.pl/docs/cefmr\\_wp\\_2005-04.pdf](http://www.cefmr.pan.pl/docs/cefmr_wp_2005-04.pdf) [dostęp: 26.06.2018].

<sup>5</sup> Anna Posłuszna, *Funkcjonalny kompleks obsługi emigrantów. Architektura Etapu Emigracyjnego w Gdyni*, „Porta Aurea” 2015, t. 14, s. 178–202, tu s. 190–191.

<sup>6</sup> *Ibidem*, s. 182 i nn.

Zanim jednak przejdziemy do omówienia samego budynku, warto przyjrzeć się podobnym obiektom powstającym ówczesnie w zachodniej Europie i rozwiązaniom funkcjonalnym, jakie w nich wykorzystywano<sup>7</sup>. Pod koniec lat dwudziestych XX w. w Europie nastąpiła zmiana w myśleniu o portowej infrastrukturze pasażerskiej. Wpływ na to miało przede wszystkim pojawienie się większych i nowocześniejszych transatlantyków przygotowanych pod potrzeby nowego i jednocześnie bardziej wymagającego użytkownika – turysty. Emigranci wciąż stanowili ważną grupę pasażerów, jednak wraz z wprowadzeniem przez Stany Zjednoczone w pierwszej połowie lat dwudziestych restrykcyjnej polityki imigracyjnej oraz późniejszym kryzysem gospodarczym ich liczba malała. We wcześniejszych dekadach w portach Europy Zachodniej funkcjonowały usytuowane na nabrzeżach magazyny tranzytowe z wydzielonymi przestrzeniami do obsługi podróży. Na ich tle nietypowo jawiły się rozwiązania stosowane w portach obsługujących przeprawę przez kanał La Manche, które były zarządzane przez przedsiębiorstwa kolejowe. Zwracano w nich więc uwagę na zapewnienie sprawniej przesiadki z pociągu na prom, co niewątpliwie ułatwiał fakt, że poszczególne elementy infrastruktury (kolej, dworce, promy) należały do jednej firmy. Podobna sytuacja własnościowa występowała we Francji i we Włoszech, gdzie znaczna część transportu należała do władz publicznych i to właśnie w tych krajach mogły się ukształtować sprawniejsze węzły komunikacyjne<sup>8</sup>.

Jeden z najważniejszych dworców morskich tego okresu powstał we francuskim Cherbourgu do obsługi statków Compagnie Générale Transatlantique (CGT) oraz Cunard i White Star Line. Projekt kompleksu przygotował w 1924 r. lokalny architekt, René Levavasseur, we współpracy z inżynierem Marcellem Chalosem. Pierwotna koncepcja musiała jednak ulec zmianie z powodu oszczędności, przez co uproszczono m.in. dekoracje na elewacjach. Otwarcie obiektu nastąpiło w 1933 r. Monumentalny kompleks zajmował powierzchnię 2,5 ha i składał się z hali kolejowej skomunikowanej łącznikiem z tzw. Halą Transatlantyczną. Mieściła ona okazały hol pasażerski, poczekalnie (w tym art déco'wski *grand salon*), pomieszczenia linii żeglugowych, a także ulokowaną na piętrze halę odpraw celnych, która mogła obsłużyć do 1000 osób na godzinę. Na parterze, poniżej hali odpraw, usytuowano magazyn oraz bagażownię<sup>9</sup>. Łączność między budynkiem a statkami zapewniały trapy. Układ całego kompleksu oraz zastosowane w nim udogodnienia stanowiły na tyle przemyślaną strukturę,

<sup>7</sup> W tekście przywołano przykłady wykazujące różnego rodzaju podobieństwa do obiektu gdyńskiego. Ze względu na brak materiałów pozwalających na wystarczający opis pominięto m.in. rozwiązania amerykańskie i skandynawskie, ale też holenderskie, m.in. Aankomsthal Holland-Amerika Lijn (obecnie Cruise Terminal) w Rotterdamie z lat 1946–1949, zaprojektowany przez znakomitą pracownię Brinkman, Van den Broek & Bakema. Wątki te wymagają niewątpliwie dalszego uzupełnienia.

<sup>8</sup> Bruce Peter, *The Architecture of Promotion [w:] Ocean Liners. Speed and Style*, ed. Daniel Finamore, Ghislaine Wood, London 2018, s. 52–65, tu s. 58.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 58.

Szymon  
Jocek że pasażerowie podróżujący np. z Paryża do Nowego Jorku przechodzili wszystkie etapy podróży „pod dachem”<sup>10</sup>.

Opisany powyżej schemat funkcjonalny powtórzono w projekcie dworca morskiego w Hawrze, który przygotował Urbain Cassan (projektujący wcześniej głównie stacje kolejowe). Oficjalne otwarcie obiektu nastąpiło w 1935 r. W przeciwieństwie do historyzującej i artdécowskiej stylistyki stacji z Cherbourga dworzec w Hawrze stanowił przykład typowo modernistycznej architektury w duchu *streamline moderne*. Zachwycał efektownym żelbetowym, przeszklonym dachem hali kolejowej, z której można było się udać ruchomymi schodami do budynku głównego. Nowoczesna architektura dworca miała odpowiadać nowoczesnemu wystrojowi wnętrz i wyposażeniu transatlantyku s/s Normandie, który był głównym statkiem obsługiwany przez stację. A zatem terminal zapowiadał to, czego pasażerowie mogli doświadczyć na pokładzie statku. CGT stosowało zresztą tę samą zasadę przy projektowaniu też innych swoich biur i punktów sprzedaży, utrzymanych w stylistyce *streamline moderne*<sup>11</sup>.

Okazałe gmachy terminali pasażerskich budowano na początku lat trzydziestych również we Włoszech. Włoskie dworce morskie – w przeciwieństwie do obiektów francuskich, które składały się ze stojących obok siebie stacji kolejowej i terminalu – wznoszono zazwyczaj na odrębnych pirsach. Rozwiązanie to pozwalało na cumowanie i obsługę statków po obu stronach budynku. Formy funkcjonalistyczne zastosowano podczas rozbudowy terminalu w Genui (wybudowanego pod koniec XIX w. i powiększonego w okresie pierwszej wojny światowej) w latach 1931–1933 według projektu Luigiego Viettiego<sup>12</sup>.

Najważniejszym dworcem morskim we Włoszech był niewątpliwie monumentalny gmach projektu Cesarego Bazzaniego, wzniesiony w Neapolu w latach 1933–1936<sup>13</sup>. Został on zaprojektowany symetrycznie – osią założenia była stacja kolejowa (obecnie jest to wewnętrzny zespół ulic), poprowadzona pomiędzy dwoma modułami budynku i częściowo zadaszona przestronnymi łącznikami<sup>14</sup>. W każdym z symetrycznych modułów znalazły się kasy, poczekalnie, bagażownie i pomieszczenia do kontroli celnej. Transport i magazynowanie towarów – podobnie jak w omówionych wcześniej przykładach francuskich – odbywały się na parterze, podczas gdy kontrola pasażerów – na piętrze<sup>15</sup>. Pod względem formalnym budynek operuje stylistyką uproszczonego neoklasycyzmu, ale z licznymi nowoczesnymi akcentami. Partia od strony basenu portowego (oglądana jako pierwsza przez przybywających) ma nowocześniejszy

<sup>10</sup> <http://cherbourg-titanic.com> [dostęp: 26.06.2018].

<sup>11</sup> Peter, *The architecture...*, s. 58.

<sup>12</sup> *Ibidem*, s. 60.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> M. Rasulo, *The construction and the reconstruction of the Maritime Station of Naples in the chronicles of the time from the Neapolitan newspaper libraries* [w:] *Maritime Heritage and Modern Ports*, ed. Roger Marcet i Barbé, Carlos A. Brebbia, Joan Olivella, Southampton 2005, s. 49.

<sup>15</sup> Peter, *The architecture...*, s. 60.

charakter w porównaniu z elewacją od strony miasta. Jak można się domyślać, miała prezentować przyplływającym do Włoch nowoczesność kraju. Poza tym cały kompleks jest bardzo monumentalny. W jego formach czytelne są odwołania do architektury starożytnego Rzymu (oczywiście nowoczesnie przetworzonej), co bardzo dobrze wpisywało się w retorykę ówczesnej władzy, a jednocześnie pokazywało stabilność i siłę włoskiego państwa pod rządami faszystów<sup>16</sup>. Podobną stylistyką, choć w znacznie mniejszej skali, operuje budynek dworca morskiego w Trieście (projekt Umberto Nordio i Giacomo Zammattio, 1926–1930)<sup>17</sup>. Został on również ulokowany na pirsie, dzięki czemu mógł obsługiwać kilka statków jednocześnie.

W wielu innych portach Europy Zachodniej w latach trzydziestych nadal korzystano z infrastruktury powstałej na początku XX w. Na tle nowych gmachów realizowanych we Francji i Włoszech dosyć skromnie prezentuje się infrastruktura, która powstała w tamtym czasie w miastach niemieckich. W Hamburgu pasażerowie wciąż korzystali z budynków wzniesionych na początku XX w. – przede wszystkim z kompleksu St. Pauli Landungsbrücken, który stanowił ważny dla miasta węzeł komunikacyjny. Pełnił on jednocześnie dwie funkcje – dworca kolejowego i terminalu morskiego, co zostało rozwiązane architektonicznie poprzez skomunikowanie pontonowych nabrzeży na Łabie z gmachem głównym za pomocą zadaszonych pomostów.

Inna sytuacja miała miejsce w drugim pod względem wielkości niemieckim porcie obsługującym rejsy transoceaniczne – Bremerhaven. W latach dwudziestych XX w. zrealizowano tam dwie inwestycje przeznaczone do obsługi nowych transatlantyków firmy Norddeutscher Lloyd – przede wszystkim s/s Columbus. Obejmowały one stworzenie nowego, długiego na 900 m nabrzeża – Columbuskaje (budowa w latach 1924–1928), oraz otwartego w 1928 r. terminalu. Dworzec składał się z przystanku kolejowego, parterowej hali odpraw oraz wyższej części administracyjnej. Przy dość oszczędnym programie funkcjonalnym sięgnięto tutaj po formy funkcjonalizmu. Prostą, białą bryłę budynku ożywiały pionowe i podłużne pasy okien, podkreślone ciemną stolarką. Zabrakło natomiast akcentów podkreślających znaczenie obiektu dla miasta<sup>18</sup>.

Warto jeszcze wspomnieć o kilku innych projektach zrealizowanych, co prawda, tuż po drugiej wojnie światowej, jednak swoją stylistyką kontynuujących tradycję przedwojennego funkcjonalizmu, w szczególności nurtu *streamline moderne*. Mowa tu o dwóch niedużych dworcach w Lizbonie, zaprojektowanych jeszcze w latach trzydziestych przez Porfirio Pardal Monteiro (oba otwarto w latach czterdziestych), oraz o okazałym Ocean Terminal w Southampton, wybudowanym według projektu C.B. Dromgoolé'a, ukończonym w 1950 r.

<sup>16</sup> Rasulo, *The construction...*, s. 46.

<sup>17</sup> *Trieste, Stazione marittima, Umberto Nordio con Giacomo Zammattio, 1926–1930* – nota dostępna w bazie Sistema Archivistico Nazionale, <http://www.san.beniculturali.it/web/san/dettaglio-oggetto-digitale?pid=san.dl.SAN:IMG-00006330> [dostęp: 10.09.2018].

<sup>18</sup> *Columbus-Terminal – construction and history*, [www.bremerhaven.de](http://www.bremerhaven.de) [dostęp: 25.09.2018].

Szymon  
Jocek

Powtarzały one układ znany z opisanych już obiektów. Magazyny i bagażownie znajdowały się na parterze, a pomieszczenia celne i poczekalnie wyższych klas – na piętrze. Wszystkie obiekty operowały prostymi formami, kojarzącymi się z architekturą industrialną, wzbogaconą o efektowne zaokrąglenia i przeszklenia, a także kryjącą wysmakowane i luksusowe wnętrza<sup>19</sup>.

Plany dotyczące utworzenia w Gdyni profesjonalnego dworca do obsługi rejsów transoceanicznych pojawiły się najprawdopodobniej na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych<sup>20</sup>. Miał on stać na terenie położonym najbliżej wejścia do portu, przy najgłębszym (sięgającym 12 m) kanale, co stwarzało dogodne warunki dla dużych statków transoceanicznych, które jednocześnie krótko cumowały w porcie<sup>21</sup>. Do obsługi podróżnych planowano pierwotnie przeznaczyć całą przestrzeń nowo wybudowanego mola pasażerskiego o długości 400 m i szerokości 120 m. Ambitne plany przewidywały wzniesienie kompleksu składającego się z magazynu tranzytowego i hali pasażerskiej. Miał on obsługiwać zarówno turystów, jak i emigrantów. Program funkcjonalny obejmował odrębne sale dla wychodźców udających się do Ameryki Północnej i Południowej (wynikało to z odmiennego charakteru obu emigracji – ta druga była zdecydowanie bardziej rolnicza i osadnicza), sale noclegowe, pomieszczenia dla różnego rodzaju służb i instytucji: policyjnych, emigracyjnych, sanitarnych, kolejowych, dla organizacji opieki społecznej, oraz centralę poczty zamorskiej. Jak donosił „Przegląd Budowlany”, powstał już nawet projekt całego założenia, ale z powodu kryzysu gospodarczego i jednoczesnego spadku ruchu emigracyjnego musiał zostać zweryfikowany<sup>22</sup>. Ostatecznie zdecydowano się na ograniczenie powierzchni budynku do przestrzeni znajdującej się w północnej części pirsu, przy Nabrzeżu Francuskim. Tak jak w wypadku pierwotnej koncepcji, terminal miał łączyć funkcje obsługi emigrantów i rejsy turystyczne. Teren przy Nabrzeżu Holenderskim (w południowej części pirsu) przeznaczono na przeładunek złomu, a w dalszej części mola wzniesiono Magazyn Aukcji Owocowych. Po obu stronach budynku poprowadzono tory kolejowe będące częścią tzw. „toru do Ameryki”, czyli linii łączącej Dworzec Morski z dworcem kolejowym i Etapem Emigracyjnym na Grabówku. Rozwiązanie to pozwalało na szybki i sprawny transport emigrantów<sup>23</sup>. Komunikację samochodową zapewniała ulica (z czasem nazwaną Polską), a samo założenie poprzedzono reprezentacyjnym skwerem.

<sup>19</sup> Peter, *The architecture...*, s. 61–62.

<sup>20</sup> Roman Fafius, *Budowa Magazynu Tranzytowego wraz z halą pasażerską w Gdyni*, „Przegląd Budowlany” 1933, z. 3, s. 88–90, tu s. 88.

<sup>21</sup> Tadeusz Wenda, *Rzut oka na powstanie portu w Gdyni*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, t. 3, nr 2–3, s. 7.

<sup>22</sup> Fafius, *Budowa Magazynu...*, s. 88–89.

<sup>23</sup> Posłuszna, *Funkcjonalny kompleks...*, s. 190. Co ciekawe, linię zaczęto wykorzystywać do przewozu emigrantów dopiero w 1935 r., zob. Szerle, *Rozwój infrastruktury...*, s. 160.

Projekt realizacyjny Dworca Morskiego przygotowali w 1932 r. architekci katowickiego oddziału berlińskiej spółki Dyckerhoff & Widmann<sup>24</sup>. Niestety, do dziś nie udało się jednoznacznie potwierdzić w źródłach, jaki wkład w ostateczny projekt miał Wacław Tomaszewski. Na pewno był on zaangażowany w prace koncepcyjne. Zachował się plan sytuacyjny kompleksu autorstwa Tomaszewskiego z sierpnia 1931 r., który nieznacznie różni się od ostatecznie zrealizowanego<sup>25</sup>. Prawdopodobnie architektowi zlecono także opracowanie wstępnego projektu budynku<sup>26</sup>, z którego mogła przetrwać dyspozycja wnętrza z centralnie umieszczonym holem otoczonym pomieszczeniami<sup>27</sup>. Nie wiadomo, ile z pierwotnej koncepcji uwzględniono w propozycji firmy Dyckerhoff & Widmann. Nie są też znane nazwiska architektów odpowiedzialnych za projekt z upoważnienia spółki<sup>28</sup>.

Za budowę kompleksu (il. 2) odpowiedzialne były przede wszystkim gdyńskie firmy budowlane – F. Skąpski i S-ka Inż. oraz Wolski, Wiśniewski Inż., tworzące Koncern dla Rozbudowy Portu w Gdyni. W początkowym etapie prac uczestniczyło poznańskie Towarzystwo Robót Inżynierskich „TRI”, a całość nadzorowali pracownicy firmy Dyckerhoff & Widmann. Budowa rozpoczęła się w sierpniu 1932 r. i przebiegała bardzo sprawnie. Zakończenie pierwszego etapu (obejmującego konstrukcję i dach Magazynu Tranzytowego) nastąpiło dwa tygodnie przed planowanym terminem<sup>29</sup>, a oficjalnego otwarcia całego kompleksu dokonano już w grudniu 1933 r.

Dworzec Morski składa się z dwóch części – frontowej, trzypiętrowej Hali Pasażerskiej i piętrowego Magazynu Tranzytowego w głębi. Od początku obie partie zaplanowano jako jeden układ funkcjonalny, ale zostały one odmiennie ukształtowane pod względem architektonicznym. Terminu *dworzec morski* często używa się w odniesieniu jedynie do Hali Pasażerskiej (ma to miejsce także w niektórych źródłach), co wydaje się nie do końca uzasadnione, zważywszy

<sup>24</sup> Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni [dalej: APG, OG], Urząd Morski w Gdyni [dalej: UMG], sygn. 1044/128, nlb., Projekt szkicowy Magazynu Tranzytowego [fragmenty]; por. Maria J. Sołtysik, *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 192–194.

<sup>25</sup> APG, OG, UMG, sygn. 1044/131, Plan sytuacyjny Magazynu Tranzytowego na Molo Pasażerskim, nlb.

<sup>26</sup> Anna Orchowska-Smolińska, *Zakres merytoryczny scenariusza wystawy stałej Muzeum Emigracji. Architektura Dworca Morskiego w Gdyni*, Gdynia 2012, s. 14 (dokument w posiadaniu Muzeum Emigracji w Gdyni). Autorka przywołuje wykonany przez Tomaszewskiego projekt elewacji reprodukowany [w:] Władysław Gieysztor, *Budowa portu w Gdyni. Referat na I Narodowy Kongres Żeglugi*, Warszawa 1932.

<sup>27</sup> Karta ewidencyjna członka SARP Wacława Tomaszewskiego, oddział w Gdańsku za: Magdalena Puchała, *Gdyńska twórczość Wacława Tomaszewskiego*, Gdańsk 2010, s. 60 (maszynopis w dyspozycji Instytutu Historii Sztuki Uniwersytetu Gdańskiego).

<sup>28</sup> Na projektach realizacyjnych powtarzają się podpisy dwóch osób, ale są całkowicie nieczytelne.

<sup>29</sup> Tadeusz Kuhnke, *Szczegóły z organizacji wykonania*, „Przegląd Budowlany” 1933, z. 3, s. 98–100.

Szymon  
Jocek



Il. 2. Budowa Dworca Morskiego w Gdyni, 1933, Narodowe Archiwum Cyfrowe

na fakt, że piętro magazynu stanowiło od początku integralną (a może nawet najważniejszą) część stacji. Kompleks wzniesiono na wspólnym cokole, który był wysunięty poza obrys całego budynku i pełnił funkcję ramp kolejowych i towarowych (il. 3).

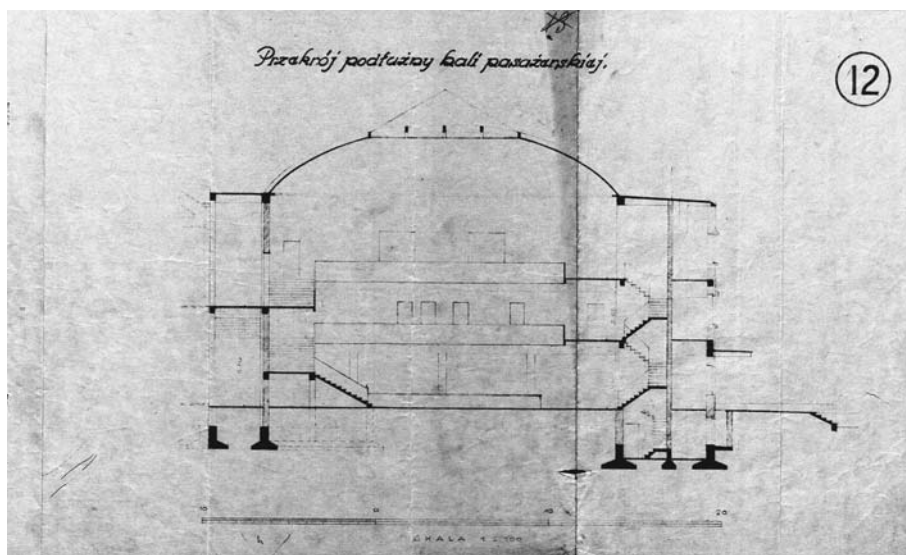
Hala Pasażerska (il. 4) to dwupiętrowa, częściowo podpiwniczona partia, wzniesiona na planie kwadratu. W jej centrum znajduje się przestronny hol, wokół którego rozlokowano pomieszczenia skomunikowane na piętrach wewnętrznymi galeriami. Wschodnią część hali zajmują z kolei szerokie, reprezentacyjne schody wiodące na pierwsze piętro i dalej do Magazynu Tranzytowego. Dodatkowo po obu stronach umieszczono windy towarowo-osobowe obsługujące magazyn. Komunikację między kondygnacjami hali zapewniają dwie klatki schodowe i winda od strony zachodniej. Hol przykryto efektownym czteroszwowym, żelbetowym sklepieniem klasztornym, które dźwiga szklany, piramidalny świetlik. Pasażerowie mogli korzystać z trzech wejść do hali – głównego od zachodu i dwóch bocznych od strony ramp kolejowych. Dodatkowo funkcjonowały także służbowe wejścia z ramp do bagażowni i na pocztę.

Hala Pasażerska mieściła większość pomieszczeń z usługami, z których korzystali pasażerowie, oraz biura służb obsługujących kompleks. Ze względu na liczne zmiany wprowadzane na różnych etapach projektu funkcje niektórych przestrzeni nadal nie są do końca potwierdzone. Na parterze od północy znajdował się urząd pocztowy. W niedużych pomieszczeniach po obu stronach wejścia głównego ulokowano prawdopodobnie kantor oraz punkt informacji i sprzedaży biletów





Il. 3. Dworzec Morski w Gdyni – widok na Halę Pasażerską i fragment Magazynu Tranzytowego, lata trzydzieste XX w., Muzeum Emigracji w Gdyni



Il. 4. Przekrój podłużny Hali Pasażerskiej, 1932, Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni, Urząd Miasta w Gdyni, sygn. 1044/133

Szymon  
Jocek

okrętowych, natomiast w południowej części usytuowano bagażownię. Kompleks bagażowni zajmował także pomieszczenia na pierwszym piętrze (il. 5), a jego układ był jednym z lepiej zaprojektowanych rozwiązań funkcjonalnych obiektu. Połączenie z rampą kolejową i wewnętrzna winda pozwalały na sprawny transport bagażu z pociągu na piętro Magazynu Tranzytowego bez angażowania podróżnych. Dla ułatwienia transportu bagażu wwożonego do kraju zaprojektowano analogicznie zsuwnię i pochylnię, prowadzące z magazynu na parter bagażowni. Stamtąd bagaż mogli odebrać podróżni lub też był on przenoszony bezpośrednio do pociągu. Na pierwszym piętrze rozmieszczono pomieszczenia ekspozytury celnej, biura linii żeglugowej Gdynia America Line oraz gabinet lekarzy: portowego i amerykańskiego. Na ostatniej kondygnacji znalazły się natomiast poczekalnie i bufet – odrębne dla klasy III i turystycznej, obsługujące je zaplecze gastronomiczne, pomieszczenia dla policji i kolejne pomieszczenia celników<sup>30</sup>. Początkowo planowano rozdzielić w całym kompleksie Dworca Morskiego ruch pasażerów wyjeżdżających i przyjeżdżających. Dla tych pierwszych zamierzano przeznaczyć rampę i wejście południowe, natomiast osoby przybywające do kraju miały korzystać z wyjścia północnego<sup>31</sup>. Podział miał także obowiązywać w Magazynie Tranzytowym. Ostatecznie z tego pomysłu zrezygnowano, przeznaczając północną rampę na ładownię do obsługi przesyłek i towarów<sup>32</sup>.

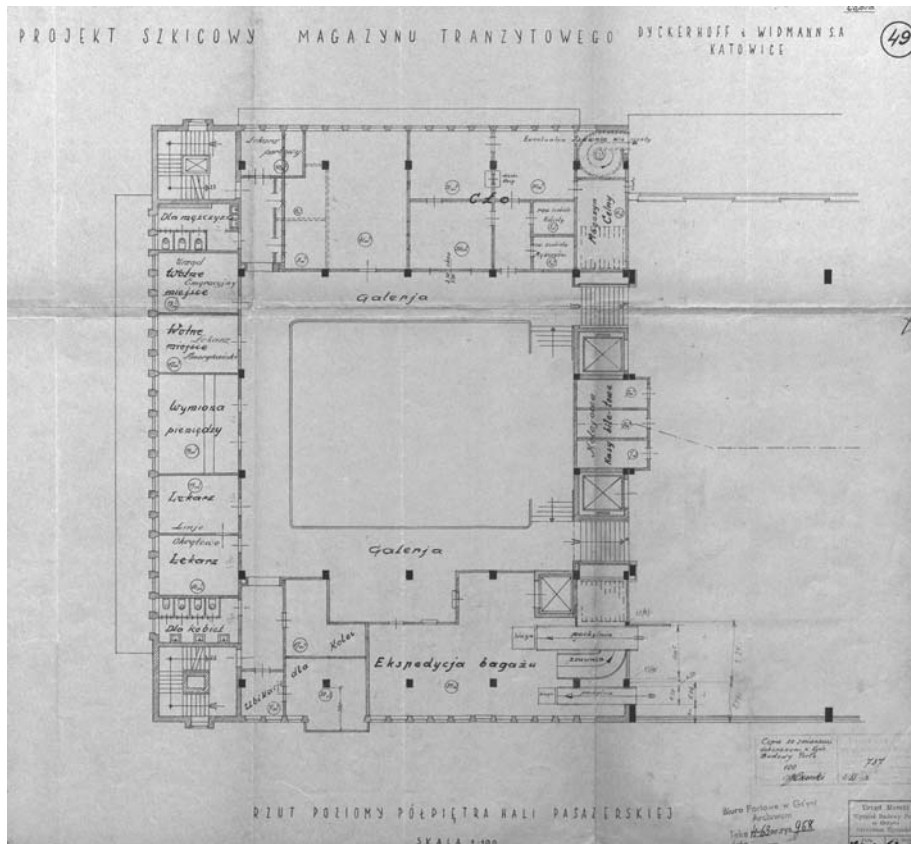
Wnętrze hali zostało opracowane w oparciu przede wszystkim o grę elementów architektonicznych. Największe wrażenie robił niewątpliwie wysoki, przestronny hol (il. 6), zamknięty efektownym sklepieniem i rytmizowanymi balustradami nadwieszonych galerii na piętrach. Te ostatnie stanowiły zresztą bardzo elegancki element dekoracyjny, na pierwszym piętrze przechodząc miękko w balustrady schodów głównych, ozdobionych ciemną wstęgą z lastriko. Nowoczesność tego rozwiązania wzmocniało zastosowanie okrągłej, giętej metalowej poręczy. Lastrikowa posadzka holu (il. 7) została udekorowana ciemnymi przecinającymi się pasami, które jednocześnie wyznaczały główny ciąg komunikacyjny (od wejść do schodów). Zarówno galerie, jak i opracowanie posadzki kierowały wzrok pasażerów w stronę prowadzących do magazynu szerokich, paradnych schodów (na planie litery T) oraz znajdującej się nad nimi dekoracji. Kompozycja wschodniej ściany stanowiła główny element plastyczny wnętrza i jednocześnie silny akcent ideologiczny. Nad spocznikiem schodów umieszczono dwie płaskorzeźby z brązu (il. 8) autorstwa Antoniego Miszewskiego<sup>33</sup>. Były to portrety

<sup>30</sup> APG, OG, UMG, sygn. 1044/128, nlb., Projekt szkicowy Magazynu Tranzytowego z 20 czerwca 1933 r., rzuty poszczególnych kondygnacji, plany parteru i 1-szego piętra Dworca Morskiego w zbiorach Muzeum Miasta Gdyni, sygn. MMG/HM/II/188/12 i MMG/HM/II/188/14; *Gdynia, Wolne M. Gdańsk i Wybrzeże*, t. 1, Warszawa 1939, s. 49.

<sup>31</sup> APG, OG, UMG, sygn. 1044/129, s. 15.

<sup>32</sup> APG, OG, Gdynia-Ameryka Linie żeglugowe SA, sygn. 1036/1589, Umowa między Urzędem Morskim w Gdyni a Polskim Transatlantyckim Towarzystwem Okrętowym w Gdyni w sprawie wynajmu lokali biurowych w Dworcu Morskim, s. 19.

<sup>33</sup> *Historyczny dzień w Gdyni. Symboliczna uroczystość poświęcenia portu*, „Gazeta Gdańska” 1933, nr 283, s. 1.



Il. 5. Projekt szkicowy I piętra Hali Pasażerskiej, 1932, Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni, Urząd Miejski w Gdyni, sygn. 1044/133



Il. 6. Wnętrze Hali Pasażerskiej lata trzydzieste XX w., Muzeum Miasta Gdyni, fot. Henryk Poddębski



Il. 7. Wnętrze Hali Pasażerskiej współcześnie, 2018,  
fot. Szymon Jocek

marszałka Józefa Piłsudskiego i prezydenta Ignacego Mościckiego, których rządy miały symbolizować początek i koniec najważniejszego etapu budowy portu. Obaj politycy zostali przedstawieni z profilu, zwróceniu ku sobie, co mogło przypominać o kontynuacji przez ówczesnego prezydenta polityki marszałka. Poniżej płaskorzeźb zamontowano pamiątkowe tablice podkreślające, że za rządów Piłsudskiego zaprojektowano i rozpoczęto realizację inwestycji, a podczas prezydentury Mościckiego dokonano jej poświęcenia. Płaskorzeźby ujęto w architektoniczne ramy w postaci trzech pionów kanelowanych lizen. Zwraca uwagę bardzo silne wyeksponowanie całej kompozycji we wnętrzu hali, które pokazuje jak ważny ideologicznie był dla władz budynek dworca i sama Gdynia. W Hali Pasażerskiej zawisły jeszcze

dwie inne pamiątkowe tablice wykonane z marmuru – umieszczono je po obu stronach wejścia głównego. Były poświęcone m.in. otwarciu Dworca Morskiego, ale też osobie Eugeniusza Kwiatkowskiego. Wystrój wnętrza uzupełniały trójkątne, narożne lampy, zamontowane przy belkach dźwigających galerie. Swoją formą bardzo dobrze wkomponowały się w strukturę architektoniczną.

Od wschodu Hala Pasażerska łączy się z dwukondygnacyjnym Magazynem Tranzytowym. Wzniesiono go na planie prostokąta o długości 120 m. Jego parter zaprojektowano jako niezależny magazyn portowy do składowania towarów drobnych, wyodrębniając na potrzeby dworca jedynie fragment części wschodniej – miał tam funkcjonować hol bagażowy. Integralną częścią stacji było natomiast piętro magazynu, które miało pełnić jednocześnie dwie funkcje – sali odpraw i kontroli pasażerów oraz miejsca do składowania towarów. Wykorzystywanie tej kondygnacji jednocześnie do dwóch różnych zadań miało ułatwić system przesuwnej siatki, która pełniła rolę ścianki działowej i umożliwiała podział przestrzeni według trzech wariantów w zależności od potrzeb<sup>34</sup>. Hala magazynu miała być uzupełniona o kasy do sprzedaży biletów kolejowych (można tam było również odebrać bilety kupione wcześniej za granicą). Komunikację z rampami towarowymi na parterze zapewniały z kolei dwie windy towarowe z kłatkami schodowymi.

<sup>34</sup> APG, OG, UMG, sygn. 1044/128, Górna kondygnacja Magazynu Tranzytowego, nlb.

Jednym z najciekawszych rozwiązań funkcjonalnych (ale też architektonicznych) Magazynu Tranzytowego było skomunikowanie piętra budynku ze statkami, które cumowały przy Nabrzeżu Francuskim. Wzdłuż całej elewacji północnej biegła rampa, do której dostawiano kładki, po których pasażerowie mogli się przedostać bezpośrednio na pokład transatlantyków. Przeniesienie procedury zaokrętowania z poziomu nabrzeża na trapy, znane z wcześniej omówionych realizacji zachodnioeuropejskich, miało na celu nie tylko zwiększenie komfortu podróżnych. Umożliwiała także odseparowanie pasażerów, którzy przeszli odprawę, od osób postronnych, które mogły znaleźć się na nabrzeżu. Aby usprawnić komunikację między budynkiem a statkami, ale też ułatwić transport towarów, północna elewacja została wyposażona w system przesuwanych metalowych bram na szynach<sup>35</sup>. Pozwalały one na swobodne kierowanie ruchu pasażerskiego w zależności od rodzaju cumującej jednostki. Co więcej, ich szerokość mogła być swobodnie regulowana, gdyż nie było między nimi żadnych słupów. Cały system powstał dzięki przemyślanej konstrukcji magazynu. Jego architekci zdecydowali się oprzeć ciężar struktury dachu na rzędzie wewnętrznych słupów, co pozwoliło z jednej strony na swobodne wykorzystanie przestrzeni magazynowej, a z drugiej – pozbawiło funkcji nośnej elewację od strony Nabrzeża Francuskiego. To właśnie dzięki temu rozwiązaniu pas metalowych bram mógł swobodnie zająć całą długość elewacji północnej. Warto w tym miejscu wspomnieć o jeszcze jednym ciekawym i nowoczesnym elemencie obsługi magazynu – tzw. passarellach, czyli dwóch półportalowych dźwigach, które posiadały wbudowane kryte przejście dla pasażerów. Pełniły one jednocześnie funkcję żurawia portowego oraz trapy między rampą a pokładem statku. Urządzenia te, oddane do użytku w latach 1937–1938, zaprojektowano i wykonano specjalnie dla Dworca Morskiego<sup>36</sup>.

Magazyn Tranzytowy otrzymał proste, pozbawione dekoracji wnętrze, typowe dla architektury przemysłowej. Główną zasadą, która je kształtowała,



Il. 8. Dekoracja wschodniej ściany Hali Pasażerskiej z płaskorzeźbami Antoniego Miszewskiego, 2015, Muzeum Emigracji w Gdyni, fot. Bogna Kociumbas

<sup>35</sup> APG, OG, UMG, sygn. 1044/126, Magazyn Tranzytowy w Gdyni. Magazyn [rysunki projektowe bram], nlb. Podobno elementy mechanizmu przetrwały wojnę, ale ostatecznie nie zostały wyeksponowane w budynku podczas jego adaptacji na potrzeby Muzeum Emigracji w Gdyni.

<sup>36</sup> Orchowska-Smolińska, *Zakres merytoryczny...*, s. 6; Ludwik Budka, *Urządzenia przeladunkowe portu w Gdyni*, „Życie Techniczne” 1938, z. 7–8, s. 300–301.

Szymon  
Jocek

było wyeksponowanie elementów konstrukcyjnych oraz materiału, z którego je wykonano, przez co stawały się one środkami wyrazu estetycznego. Regularnie rozmieszczone żelbetowe słupy, belki stropowe, łupinowe dachy z widocznymi śladami po szalunku miały podkreślać nowoczesne rozwiązanie techniczne wykorzystane przy budowie obiektu. Posadzkę również wyłożono płytami, prawdopodobnie betonowymi<sup>37</sup>. Jednocześnie, poprzez zastosowanie licznych podłużnych świetlików i łukowych okien w górnej partii najdłuższych elewacji, cały magazyn był doskonale doświetlony.

Odmierna stylistyka obu części kompleksu Dworca Morskiego była widoczna nie tylko w opracowaniu wnętrza, lecz także w ukształtowaniu elewacji. Fasadę budynku (od strony ulicy Polskiej) zakomponowano symetrycznie (il. 9). Jej centralną część stanowią dwa pasy wąskich okien regularnie rozdzielone lizenami, a całość dopełniają po bokach dwie płaszczyzny kryjące klatki schodowe. Partia przyziemia, w której znalazło się m.in. poprzedzone szerokimi schodami wejście główne oraz większe, horyzontalne przeszklenia, została wyraźnie oddzielona od reszty elewacji linią lekkiego, długiego żelbetowego daszka.



Il. 9. Fasada Dworca Morskiego współcześnie, 2018, fot. Szymon Jocek

Horyzontalna i dość przysadzista bryła budynku została wysmuklona poprzez zastosowanie lizen, wieżyczek rozmieszczonych po obu bokach oraz elegancko załamującej się linii dachu. Wszystkie te elementy wertykalizują budynek. Fasada została dodatkowo zdynamizowana poprzez wysunięcie lizen przed lico budynku. Ich przestrzenna forma tworzy na głównej elewacji specyficzną

<sup>37</sup> Tak wynika ze zdjęcia autorstwa Henryka Poddębskiego z 1935 r., por. Narodowe Archiwum Cyfrowe, Archiwum fotograficzne Henryka Poddębskiego, sygn. 131-D-1-1, Sala odprawy celnej na Dworcu Morskim.

grę światła i cienia. Lizeny są zresztą poprowadzone nieco powyżej krawędzi ściany, co daje wrażenie, jakby były nałożone na jej lico. Tego typu rozwiązanie można zaobserwować w innych budynkach zaliczanych do wertykalnego nurtu gdyńskiej architektury, m.in. gmachu Urzędu Celnego i Straży Granicznej (projekt Stanisława Odyńca-Dobrowolskiego z 1935 r.)<sup>38</sup>. Szlachetność opracowania fasady została podkreślona także przez zastosowanie dwóch rodzajów tynku o różnej fakturze – gładkiego w części środkowej i o grubszym uziarnieniu w częściach bocznych. Ten ostatni element stanowił dobry sposób na podkreślenie głównego akcentu ideologicznego kompozycji – dwóch, utrzymanych w stylistyce art déco płaskorzeźb orłów, wykonanych z piaskowca, które umieszczono na bocznych częściach fasady. Niestety, autorstwo obu rzeźb nie jest potwierdzone, jednak niewykluczone, że stworzył je również Miszewski, który podobną dekorację zastosował we współprojektowanym z Julianem Putermanem-Sadłowskim gmachu gdyńskiego Urzędu Pocztowego<sup>39</sup>. Godło państwowe było częstym elementem powstających ówczesnie budynków publicznych. W jednej z początkowych koncepcji orły miały pojawić się jako pełnoplastyczne rzeźby usytuowane w narożnikach daszku nad wejściem głównym<sup>40</sup>. Ostatecznie z tego pomysłu zrezygnowano, co niewątpliwie odciążało optycznie fasadę.

Od strony północnej i południowej Hala Pasażerska otrzymała proste elewacje (il. 10), podzielone, podobnie jak fasada, dwoma rzędami wąskich okien i wydzieloną daszkami częścią przyziemia. W obu wypadkach narożniki kryjące klatki schodowe podkreślono blokami wąskich, prostokątnych wieżyczek, niejako wbijających się w bryłę hali. Urozmaicono je oknami termometrowymi i grubymi opaskami masztów, a więc elementami charakterystycznymi dla gdyńskiej architektury lat trzydziestych.

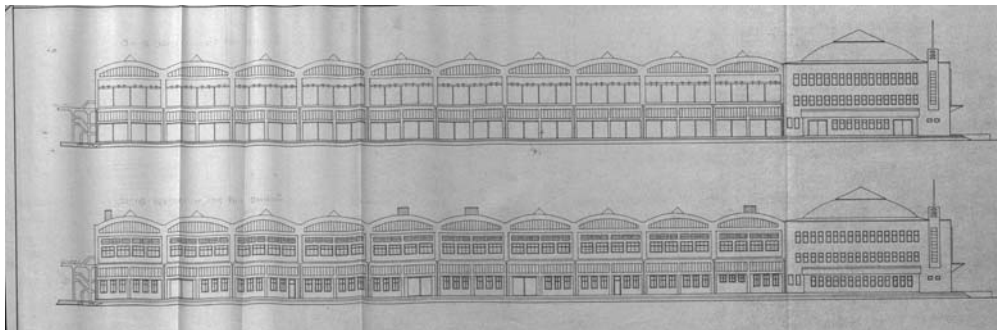
Frontowa część Dworca Morskiego otrzymała monumentalne, symetryczne formy – co nie dziwi w kontekście reprezentacyjnego charakteru obiektu. Dworzec Morski był ostatnim budynkiem, przez który przechodzili podróżni opuszczający ojczyznę, a także miejscem, które odwiedzało wielu turystów i mieszkańców podziwiających transatlantyki. Miał pozostawić w nich wrażenie dumy z osiągnięć polskiego państwa nad morzem.

Zgoła odmiennie potraktowano elewacje Magazynu Tranzytowego, które prezentowały typowo funkcjonalistyczne podejście. Jest to o tyle interesujące, że ściana od strony Nabrzeża Francuskiego była swego rodzaju drugą fasadą, oglądaną przez pasażerów przyplływających do Polski. Mimo wszystko architekci nie zastosowali tu właściwie żadnych dekoracji, poza subtelną grą form, wynikającą z regularnych podziałów architektonicznych. Wygląd elewacji wynikał bezpośrednio z funkcji poszczególnych kondygnacji. Podzielono je pasmem

<sup>38</sup> Sołtysik, *Gdynia – miasto...*, s. 333.

<sup>39</sup> *Ibidem*, s. 133–142.

<sup>40</sup> APG, OG, UMG, sygn. 1044/133, Projekt szkicowy Magazynu Tranzytowego [widok elewacji], nlb.



Il. 10. Rysunek elewacji bocznej Dworca Morskiego, 1942, Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni, Dyrekcja Budowy Portu w Gdyni, sygn. 1038/1051

okien doświetlających parter oraz łukowymi oknami pierwszego piętra. Układ ten po stronie północnej (od nabrzeża) dodatkowo zdynamizowano ciemnym pasem przesuwanych wrót oraz poprzez cofnięcie górnej kondygnacji. Ten ostatni zabieg umożliwił utworzenie rampy dla pasażerów.

Jeszcze jednym elementem architektury Dworca Morskiego, który zasługuje na szczególną uwagę, są niewątpliwie żelbetowe sklepienia, które zastosowano w całym kompleksie. Firma Dyckerhoff & Widmann AG wykorzystała w projekcie nowatorskie, jak na tamte czasy, autorskie rozwiązanie konstrukcyjne, opatentowane jako system Zeiss-Dywidag, znane później jako konstrukcja, łupinowa. Po raz pierwszy tego typu konstrukcję zastosowano w kopule wieńczącej obserwatorium Zeissa w Jenie. Była ona oparta na technologii cienkich powłok z betonu zbrojonego cienką siatką, co pozwalało na swobodne kształtowanie efektywnych i jednocześnie wytrzymałych przekryć. Firma starała się promować swoje rozwiązania technologiczne za granicą, co po pewnym czasie zaczęło przynosić efekt w postaci międzynarodowych zleceń w tak odległych regionach, jak Argentyna. W latach 1929–1933 to właśnie duża liczba realizacji zagranicznych pozwoliła spółce przetrwać czas Wielkiego Kryzysu. Częstym działaniem firmy Dyckerhoff & Widmann było licencjonowanie rozwiązań przy jednoczesnym nadzorze techniczno-budowlanym ze strony spółki. Większość zamówień z tego okresu to przede wszystkim beczkowe sklepienia łupinowe (zastosowane w Magazynie Tranzytowym), choć w niektórych realizacjach pojawiały się też bardziej zindywidualizowane rozwiązania, np. poligonalne przykrycia hali targowej w Bazylei czy właśnie Hali Pasażerskiej w gdyńskim Dworcu Morskim<sup>41</sup>.

Dworzec Morski został oficjalnie otwarty 8 grudnia 1933 r. Uroczystość połączono z poświęceniem portu gdyńskiego i obchodami piętnastolecia odzyskania przez Polskę niepodległości. Wśród przybyłych gości znaleźli się m.in. członkowie

<sup>41</sup> Roland May, *Shell sellers. The international dissemination of the Zeiss-DYWIDAG System, 1923–1939* [w:] *SICCH Proceedings*, ed. Donald Friedman, Brian Bowen, Thomas Leslie, John Ochsendorf, vol. 2, Chicago 2015, nlb.



ówczesnego rządu – Ferdynand Zarzycki, Józef Beck, Władysław Zawadzki, Stanisław Nakoniecznikoff-Klukowski i Emil Kaliński, a także generał Gustaw Orlicz-Dreszer, pełniący wówczas funkcję prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej, oraz konsulowie Francji i krajów nadbałtyckich. Podczas uroczystości wygłoszono przemówienia dotyczące zakończenia najważniejszego etapu budowy portu, sukcesu inwestycji (Zarzycki przywołał m.in. dobre wyniki przeładunkowe), znaczenia polityki morskiej państwa i planów na przyszłość. Następnie dokonano uroczystego przecięcia wstęgi i odsłonięto tablice pamiątkowe poświęcone marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu i prezydentowi Ignacemu Mościckiemu, które ufundowały „sfery gospodarcze Gdyni”. Jednocześnie zobowiązano się do korzystania z portu, co miało przynieść korzyść państwu i polskiemu społeczeństwu. Zarzycki odczytał także tekst dziękczynnych depesz skierowanych do obu uwiecznionych na tablicach polityków. Na koniec odegrano i odśpiewano hymn państwowy. Biskup morski Stanisław Okuniewski dokonał poświęcenia budynku i portu, po czym przedstawiciele rządu rozpoczęli zwiedzanie portowych inwestycji, w tym m.in. magazynów towarzystwa Warta i aukcji owocowych na Molo Pasażerskim<sup>42</sup>.

Dworzec Morski stał się bardzo ważnym obiektem Gdyni nie tylko pod względem komunikacyjnym, lecz także wizerunkowym. Reprezentacyjny gmach był miejscem powitań przybywających do Polski pasażerów oraz pożegnań wielu polskich emigrantów (to właśnie stamtąd w 1938 r. wyjeżdżał z Polski młody Zbigniew Brzeziński). Nieodłącznym elementem historii budynku były cumujące przy nim polskie transatlantyki z m/s Piłsudskim i m/s Batorym na czele, które przyciągały do tego miejsca wielu gdynian, ale też turystów fotografujących się na tle gmachu. Przestronny hol dworca był przed wojną jednym z najbardziej reprezentacyjnych wewnątrz Gdyni, w związku z czym organizowano tu różnego rodzaju imprezy – odczyty, zjazdy organizacji, bale karnawałowe, a także msze, a w okresie powojennym nawet walki bokserskie<sup>43</sup>.

Okres świetności Dworca Morskiego nie trwał jednak długo. W trakcie drugiej wojny światowej budynek przejęła Kriegsmarine, umieszczając w nim arsenał. W tym celu, około 1942 r., dokonano sporej przebudowy piętra Magazynu Tranzytowego. Jego przestrzeń podzielono ściankami działowymi na biura i magazyny, ściany zewnętrzne przebito rzędem dodatkowych kwadratowych okien, a część elewacji północnej zamurowano (zmianom uległa także przestrzeń na parterze magazynu)<sup>44</sup>. Niemcy zniszczyli wszelkie dekoracje patriotyczne – przede wszystkim płaskorzeźby orłów oraz portrety Piłsudskiego

<sup>42</sup> *Poświęcenie portu gdyńskiego*, „Polska Zbrojna” 1933, nr 341, s. 1–2; Barbara Mikołajczuk, *Poświęcenie portu*, „Rocznik Gdyński” 1992–1993, nr 11, s. 53–56.

<sup>43</sup> Orchowska-Smolińska, *Zakres merytoryczny...*, s. 34. W budynku odbywały się nabożeństwa portowej parafii *Stella Maris*, w których brali udział m.in. mieszkańcy bloków przy Urzędzie Morskim, por. Kazimierz Małkowski, *Bedeker gdyński*, Gdańsk 2001, s. 93.

<sup>44</sup> APG, OG, Dyrekcja Budowy Portu w Gdyni, sygn. 1038/1051, Bauentwurf für den Ausbau des Seebahnhofs (Geb. 35) am Hafengebäude IV in Gotenhafen für das Arsenal (kopia), nlb.

Szymon  
Jocek

i Mościckiego. Największe szkody przyniósł jednak 9 października 1943 r., gdy podczas nalotu alianckiego na port jedna z bomb zniszczyła północną elewację Hali Pasażerskiej. Pomimo zawalenia się tej partii, szczęśliwie wytrzymała konstrukcja sklepienia, jednak z powodu uszkodzenia fundamentów możliwe było tylko prowizoryczne odbudowanie budynku, do wysokości pierwszego piętra. Zaburzyło to układ galerii na ostatniej kondygnacji. Jak się później okazało, widok uszkodzonej Hali Pasażerskiej miał być obecny w panoramie portu przez kolejnych siedemdziesiąt lat.

Wraz z powrotem do służby m/s Batorego w 1947 r. gmach wrócił do pełnienia swojej pierwotnej funkcji. Ze względu na restrykcyjne procedury panujące w obiekcie niewiele wiadomo o jego wnętrzach i dokładnym rozmieszczeniu wszystkich funkcji. Zmiana dotyczyła z pewnością funkcji restauracyjnej, która została przeniesiona z poczekalni na drugim piętrze do bufetu na parterze (bufet powstał w miejscu dawnej poczty). Prawdopodobnie pod koniec lat pięćdziesiątych lub też w pierwszej połowie lat sześćdziesiątych XX w. w Magazynie Tranzytowym położono mozaikową, ceramiczną posadzkę, ułożoną w geometryczne czarno-białe wzory, w dużej mierze zachowaną do dziś<sup>45</sup> (il. 11). Niestety, nie wiemy, kto ją zaprojektował. Po wojnie nie odtworzono przesuwanych wrót prowadzących na rampę, jednak z wyposażenia przedwojennego przetrwały m.in. windy towarowe (dwie zachowały się do dzisiaj).



Il. 11. Wnętrze Magazynu Tranzytowego po przystosowaniu go do funkcji muzealnych, widoczna częściowo zrekonstruowana posadzka, 2015, Muzeum Emigracji w Gdyni, fot Bogna Kociumbas

<sup>45</sup> Datowanie na podstawie zachowanych fotografii archiwalnych.

Budynek zaczął tracić na znaczeniu wraz ze spadkiem popularności rejsów transoceanicznych. W 1988 r. służbę zakończył ts/s Stefan Batory i był to symboliczny koniec historii Dworca Morskiego w jego pierwotnej roli. Zbawienna dla obiektu była decyzja o wpisaniu go do rejestru zabytków, która zapadła bardzo szybko, bo już w 1990 r. Pozwoliło to uniknąć poważniejszych zmian w architekturze budynku. Jednak sam wpis nie zmienił wiele w kwestii wykorzystania gmachu. Przez kolejne lata obiekt pełnił funkcje biurowe i magazynowe, jednocześnie popadał w zapomnienie. Na początku XXI w. zaczęto wprowadzać do jego wnętrza funkcje kulturalne – organizowano w nim m.in. I i II Międzynarodowe Biennale Sztuki „Energia wody”, festiwal „Gdynia Design Days” oraz wystawy Muzeum Miasta Gdyni. W 2010 r. podjęto decyzję o przeznaczeniu gmachu na siedzibę Muzeum Emigracji w Gdyni<sup>46</sup>.

Rozpoczęta w 2012 r. renowacja obiektu pozwoliła przede wszystkim na odbudowanie zniszczonej partii północnej. Otrzymała ona formę przeszklonej ściany (il. 12), która z jednej strony przypomina o dawnych zniszczeniach, z drugiej – jest lżejsza. Dzięki odbudowie możliwe było także odtworzenie układu galerii w Hali Pasażerskiej. Rekonstrukcja objęła wszystkie dekoracje patriotyczne, ze szczególnym uwzględnieniem orłów na fasadzie, a także artdecoowskie kinkiety w holu i przy wejściu głównym. Co warto podkreślić, zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi zadbano o zachowanie oryginalnej



Il. 12. Północna elewacja Hali Pasażerskiej po przebudowie, 2015 r., Muzeum Emigracji w Gdyni, fot. Bogna Kociumbas

<sup>46</sup> Marcin Szerle, *Konieczność a przymus. Zagadnienia migracyjne w założeniach ekspozycji stałej Muzeum Emigracji w Gdyni* [w:] *Od exsilii do exile. Przymus w migracjach*, „Studia Historica Gedanensia” 2014, t. 5, s. 395–396.

Szymon  
Jocek

industrialnej architektury Magazynu Tranzytowego, eksponując m.in. ślady po szalunku na sklepieniach i elementach konstrukcyjnych, a także rekonstruując zniszczone fragmenty powojennej posadzki. Wraz z nową funkcją budynek wyposażono w nowe pomieszczenia: na parterze hali ulokowano księgarnię i kawiarnię, a na drugim piętrze – restaurację i salę kinową. Przestrzeń Magazynu Tranzytowego przeznaczono pod stałą ekspozycję, magazyny oraz sale wielofunkcyjne, natomiast dawna rampa służy obecnie jako taras widokowy. W zrekonstruowanej bryle budynku wyraźnie odznacza się długi całkowicie przeszklony wykusz, który swoją formą ma nawiązywać do trapów (a właściwie elementu *passarelli*) i stanowi punkt widokowy. Obecnie budynek pełni – podobnie jak w okresie przedwojennym – różnorodne funkcje. Przestrzeń holu oraz ogólnodostępne części magazynu i tarasu są obecnie miejscem koncertów, wystaw czasowych, warsztatów, bankietów i innych wydarzeń kulturalnych.

Dworzec Morski stanowi bardzo ciekawe połączenie różnych stylistyk obecnych w gdynskiej architekturze dwudziestolecia międzywojennego. Hala Pasażerska to przykład architektury charakterystycznej dla przedwojennych budynków publicznych – połączenie monumentalizmu i symetrycznej kompozycji z oszczędnymi formami oraz detalami w nurcie *art déco*. Była to stylistyka wykorzystująca klasyczne formy w nowoczesnym wydaniu<sup>47</sup>. Hala była reprezentacyjną częścią dworca, tym, co wyjeżdżający z Polski emigranci mieli zapamiętać. Jej architektura miała symbolizować silną pozycję państwa polskiego nad Bałtykiem, pokazywać, że Polska to kraj dumny, gotowy do udźwignięcia imponujących inwestycji, takich jak budowa portu<sup>48</sup>. Swoistym przedłużeniem tej idei były zresztą polskie statki transatlantyckie, które cumowały przy Nabrzeżu Francuskim i stanowiły nieodłączny element fotografii całego kompleksu (il. 13). Frontowa część Dworca była wreszcie nośnikiem treści politycznych – wyeksponowanie we wnętrzu podobizn dwóch głównych polityków obozu rządzącego, wzmocnionych tablicami pamiątkowymi, miało podkreślać sukcesy polityki Józefa Piłsudskiego i jego następców. Zupełnie inny charakter miał budynek Magazynu Tranzytowego. Proste środki wyrazu, opierające się na szczerości materiału i wyeksponowaniu rozwiązań konstrukcyjnych, stanowiły bardzo silny kontrast wobec budynku hali. Funkcjonalizm był oczywiście idealnym stylem dla architektury przemysłowej, a takie właśnie funkcje pełnił Magazyn Tranzytowy. Jednak ranga inwestycji i oszczędność zastosowanej architektury są wyrazem postępowego myślenia, które było w Gdyni obecne.

Architektura budynku jest bardzo ciekawa również ze względu na technologię, którą w niej zastosowano. Imponująca struktura sklepienia Hali Pasażerskiej to bodaj największa przedwojenna konstrukcja tego typu na Pomorzu.

<sup>47</sup> Zob. Andrzej K. Olszewski, *Nowa forma w architekturze polskiej 1900–1925. Teoria i praktyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1967, s. 31.

<sup>48</sup> Zob. Małgorzata Omilanowska, *Propaganda wizualna „Polski morskiej” w II Rzeczypospolitej* [w:] *eadem, Budowanie nad Bałtykiem. Studia z architektury i sztuki Gdańska, Pomorza i Zmudzi*, Gdańsk 2017, s. 164–172.



*Dworzec  
Morski  
w Gdyni...*

Il. 13. Dworzec Morski, widok od strony ulicy Polskiej, lata trzydzieste XX w., Biblioteka Narodowa – Polona

Szczęśliwie przetrwała praktycznie nienaruszona działania wojenne. Firma Dyckerhoff & Widmann była nie tylko jednym z prekursorów konstrukcji żelbetonowych, lecz także bardzo przyczyniła się do ich wypromowania na świecie. Dzięki dużemu doświadczeniu przedsiębiorstwa udało się wprowadzić te rozwiązania do architektury wysokiej i ukształtować jako trend w budownictwie na kolejnych kilka dekad<sup>49</sup>. Jest więc rzeczą cenną, że w Gdyni znajduje się obiekt takiej rangi, zaprojektowany przez niemiecką spółkę przy zastosowaniu najnowszych technologii.

Porównując Dworzec Morski do opisanych we wstępie obiektów z zachodniej i południowej Europy, można zauważyć wiele podobieństw – przede wszystkim w zasadniczym schemacie budynku i rozplanowaniu jego funkcji. Włączenie peronów kolejowych w struktury kompleksu, przeznaczenie frontowej części na funkcje reprezentacyjne i usługowe, usytuowanie odprawy celnej na piętrze magazynu, ulokowanie założenia na przeznaczonym dla niego pirsie (choć nie w pełni zrealizowane) – to pomysły znane z innych tego typu obiektów. Trzeba jednak jednocześnie pamiętać, że gdyński dworzec realizowano w tym samym czasie lub wcześniej niż omówione uprzednio projekty, co dowodzi, że w momencie powstania był on jednym z najnowocześniejszych tego typu kompleksów

<sup>49</sup> Zob. Knut Stegmann, *Das Bauunternehmen Dyckerhoff & Widmann. Zu den Anfängen des Betonbaus in Deutschland. 1865–1918*, Berlin 2014.

Szymon  
Jocek

w Europie, nie tylko pod względem technicznym i funkcjonalnym, lecz także architektonicznym. Podobnie jak w wypadku dworców zachodnich duży wpływ na architekturę miało niewątpliwie przeznaczenie budynku, a więc obsługa nowych transatlantyków. Nowoczesna stylistyka, nieodżegnująca się jednak od tradycji, zapewne doskonale wpasowywała się w gusta odbiorców – turystów podróżujących na Batorym, Piłsudskim i innych polskich transatlantykach. Tym, którzy wyjeżdżali z kraju na zawsze, umożliwiał przebycie trudnego (także pod względem emocjonalnym) procesu odprawy w sposób szybki i komfortowy.

## Bibliografia

- Kicinger Anna, *Polityka emigracyjna II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2005, [http://www.cefmr.pan.pl/docs/cefmr\\_wp\\_2005-04.pdf](http://www.cefmr.pan.pl/docs/cefmr_wp_2005-04.pdf) [dostęp: 26.06.2018].
- Małkowski Kazimierz, *Bedekeer gdyński*, Gdańsk 2001.
- May Roland, *Shell sellers. The international dissemination of the Zeiss-DYWIDAG System, 1923-1939* [w:] *5ICCH Proceedings*, ed. Donald Friedman, Brian Bowen, Thomas Leslie, John Ochsendorf, Chicago 2015, vol. 2, nlb.
- Olszewski Andrzej K., *Nowa forma w architekturze polskiej 1900-1925. Teoria i praktyka*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1967.
- Omilanowska Małgorzata, *Propaganda wizualna „Polski morskiej” w II Rzeczypospolitej* [w:] *eadem, Budowanie nad Bałtykiem. Studia z architektury i sztuki Gdańska, Pomorza i Żmudzi*, Gdańsk 2017, s. 164-172.
- Peter Bruce, *The Architecture of Promotion* [w:] *Ocean Liners. Speed and Style*, ed. Daniel Finamore, Ghislaine Wood, London 2018, s. 52-65.
- Posłuszna Anna, *Funkcjonalny kompleks obsługi emigrantów. Architektura Etapu Emigracyjnego w Gdyni, „Porta Aurea”* 2015, t. 14, s. 178-202.
- Rasulo M., *The construction and the reconstruction of the Maritime Station of Naples in the chronicles of the time from the Neapolitan newspaper libraries* [w:] *Maritime Heritage and Modern Ports*, ed. Roger Marcet i Barbe, Carlos A. Brebbia, Joan Olivella, Southampton 2005, s. 49.
- Stegmann Knut, *Das Bauunternehmen Dyckerhoff & Widmann. Zu den Anfängen des Betonbaus in Deutschland. 1865-1918*, Berlin 2014.
- Szerle Marcin, *Konieczność a przymus. Zagadnienia migracyjne w założeniach ekspozycji stałej Muzeum Emigracji w Gdyni* [w:] *Od exsilii do exile. Przymus w migracjach*, „Studia Historica Gedanensia” 2014, t. 5, s. 395-396.
- Szerle Marcin, *Rozwój infrastruktury emigracyjnej w Gdyni w okresie II Rzeczypospolitej* [w:] *Morze nasze i nie nasze. Zbiór studiów*, red. Piotr Kurpiewski, Tadeusz Stegner, Gdańsk 2011, s. 151-163.

***Marine Station in Gdynia: History and Architecture versus  
Selected Marine Passenger Terminals in Europe***

*Dworzec  
Morski  
w Gdyni...*

In the late 1920s, the architecture of marine terminals in Western European harbours started to change significantly. It was inspired by both the need to serve large numbers of passengers in a short time, but also the expectations regarding the quality of the facilities from tourists travelling on luxurious ocean liners. It was also a period when Gdynia became an important hub for emigrants travelling from Poland to Americas. The increasing number of passengers in the city resulted in the plans to construct a modern complex of a Marine Station. It was designed by the German Dyckerhoff & Widmann Company with the support of the well known Polish architect Waclaw Tomaszewski. The building was opened in December 1933 and provided various facilities for the passengers, as well as a fast and efficient passenger control. The architects used Modernist forms, which were typical of Gdynia of the period, and were seen as a manifestation of Polish modernity and cultural development. The innovative aspect of the Marine Station's building was also the construction, especially shell vaultings of reinforced concrete. The key visual elements of the interior were patriotic decorations, which manifested the power of the new Polish state.