

Modernistyczna architektura przemysłowa i jej ochrona - na przykładzie portu gdyńskiego

Anna Orchowska-Smolińska

Gdynia, Polska

Anita Jaśkiewicz-Sojak

Gdańsk, Polska

ARCHITEKTURA PORTU GDYŃSKIEGO

Położony w północno-wschodniej części Gdyni i zajmujący powierzchnię lądową blisko 500 ha zespół portu handlowego, należy do niezwykle interesujących i bogatych architektonicznie kompleksów modernistycznej zabudowy przemysłowej. Został on zaprojektowany i zbudowany na przestrzeni zaledwie kilkunastu lat okresu międzywojennego. Jakość rozwiązań technicznych i estetycznych architektury przemysłowej gdyńskiego portu stały się symbolem postępu i możliwości ekonomicznych tamtych lat. Działo się tak z racji pierwszoplanowej roli tego przedsięwzięcia, będącego budową polskiego „okna na świat” w wymiarze ogólnonarodowym. Jednocześnie dla projektantów, przestrzeń powstającego portu była naturalnym poligonem twórczym, gdzie czerpano intensywnie z nowych prądów w estetyce i w architekturze.

Fenomen budowy gdyńskiego portu

Rząd polski zdecydował o budowie portu na terenie odzyskanym po I wojnie światowej, w celu zapewnienia podnoszącemu się po długoletniej niewoli krajowi swobody w kształtowaniu handlu i współpracy z zagranicą¹. Spośród kilku propozycji wybrano pod budowę okolice wioski rybackiej Gdynia, jako miejsca o korzystnych warunkach nawigacyjnych i du-

żym potencjale rozwojowym². Prace hydrotechniczne powierzono w 1924 r. Konsorcjum Francusko-Polskiemu - firmie, która budowała według planów polskich inżynierów i projektantów, pod nadzorem i przy organizacji władz skupionych w Urzędzie Morskim. Począwszy od 1926 r. budowa portu nabrała dużego tempa, a jego eksploatacja biła z każdym rokiem kolejne rekordy. Na fakt ten wpływ miała niezwykle korzystna dla Polski sytuacja gospodarcza w światowym handlu węglem, która sprzyjała rozwojowi polskiego transportu morskiego.

Ukształtowanie przestrzenne portu

Projekt portu gdyńskiego zakładał stworzenie jego dwóch zasadniczych części: zewnętrznej – obejmującej 4 pirsy „dobudowane” poza linią brzegową oraz wewnętrznej – składającej się początkowo z 2 pirsów i znajdujących się pomiędzy nimi basenów, które zostały wykopane i pogłębione na obszarze stanowiącym pierwotnie ląd³.

Na uwagę zasługuje również nowatorski system budowy samych nabrzeży, które wykonywane były z wykorzystaniem prefabrykowanych na lądzie skrzyń żelbetowych. Były one następnie wodowane, holowane na miejsce ich ustawienia i zatapiane przy użyciu wypełniającego je piasku. Ostatnim etapem było zespolenie poszczególnych kesonów, jak je nazywano,

1. Postanowienia podpisanego 28 czerwca 1919 r. Traktatu Wersalskiego zapewniały Polsce jedynie prawo do korzystania z portu gdańskiego i jego urządzeń, jednak stan ten nie dawał pełnej swobody działania i prowadzenia handlu międzynarodowego. Krótko po tym podjęto decyzję o „samodzielnej organizacji bazy morskiej”, a pod budowę portu wybrano okolice wioski Gdynia. Dnia 23 września 1922 r. Sejm Polski uchwalił ustawę o „budowie portu przy Gdyni na Pomorzu jako portu użyteczności publicznej”, jednocześnie rozpoczęły się prace nad szczegółowym projektem i jego realizacją.

2. Reda portu naturalnie osłonięta przez Półwysep Helski, a sam terenu portu przez pasma wzgórz od południa, zachodu i północy; nieduże falowanie; łatwy dostęp od strony morza oraz korzystne połączenia komunikacyjne przez Gdańsk i później za pośrednictwem rozbudowanej magistrali kolejowej Górny Śląsk-Gdynia – to niektóre z cech przemawiających za lokalizacją portu w Gdyni.

3. Metoda polegająca na zasypaniu piaskiem wydobytym z morza (zarefulowaniu) obszarów przeznaczonych na mola i pogłębieniu (wybagrowaniu) miejsc mających stanowić baseny portowe.

żelaznymi ogniwami. Tak powstawała ciągła linia trwałych nabrzeży, stanowiąca granice pomiędzy basenami i pirsami.

Osią układu portu wewnętrznego był Kanał Portowy, wgłębiający się od awanportu w stronę niziny gdyńskiej i rzeczki Chylonki. Baseny portowe o różnym przeznaczeniu zostały przewidziane po obu stronach kanału. W południowej jego części stworzono uniwersalny port handlowy o charakterze przeładunkowo-przemysłowym, natomiast na północ zlokalizowano port wojenny i bazę operacyjną dla przeładunku drewna.

Program inwestycyjny budowy basenów i nabrzeży – czyli tzw. „kościół portu” - został sfinansowany całkowicie z funduszy rządu polskiego. Natomiast dalsza część prac, związanych z zagospodarowaniem poszczególnych działek pod inwestycje lub pod dzierżawę dla firm i przedsiębiorstw, finansowana była częściowo, lub w całości przez firmy prywatne⁴.

Wyposażenie portu w obiekty budowlane

Praca przy budowie portu oprócz zasadniczego celu, jakim było stworzenie basenów i nabrzeży dla dobijających statków, polegała również na wyposażeniu całego obszaru w urządzenia przeładunkowe, powierzchnie magazynowe, niezbędną infrastrukturę oraz inne specjalne inwestycje związane z obrotem towarowym. W przypadku Gdyni całe zaplecze szybko stawało się sprawnym, przygotowywanym do wszechstronnych usług organizmem portowym, już

4. Gieysztor Władysław, *Budowa Portu w Gdyni - Referat na I Narodowy Kongres Żeglugi*, Warszawa 1932, s. 10.

w 1933 r. przygotowanym do przyjęcia i obsługi „każdego przeładunku”⁵ (il. 1).

Budowa magazynów i innych budowli była odpowiedzią na zróżnicowany charakter towarów, będących przedmiotem przeładunku portowego. To do specyfiki przeładunków dostosowywano rozwiązania przestrzenne i techniczne, wykorzystywane w poszczególnych obiektach. Obok przeładowywanych w porcie produktów spożywczych i zwierzęcych, znajdowały się tam paliwa, materiały i surowce chemiczne, rudy, metale, wyroby drzewne i inne, zarówno w formie towarów masowych (sypkich i płynnych), jak i drobnicowych. Każdy z nich wymagał indywidualnych warunków przeładunku i przechowywania. Jednocześnie w poszczególnych częściach portu ustaliły się charakterystyczne typy działalności i związane z nimi formy zagospodarowania. Na przykład w porcie rybackim stanęły: chłodnia, hala rybna, wędzarnie oraz fabryka konserw i beczek do śledzi; w porcie węglowym natomiast znalazły się specjalistyczne urządzenia taśmowe do bezpośredniego przeładunku rud (tzw. transportery), stacja bunkrowania oraz nowoczesna wyrotnica wagonowa⁶.

Architektura budowli portowych

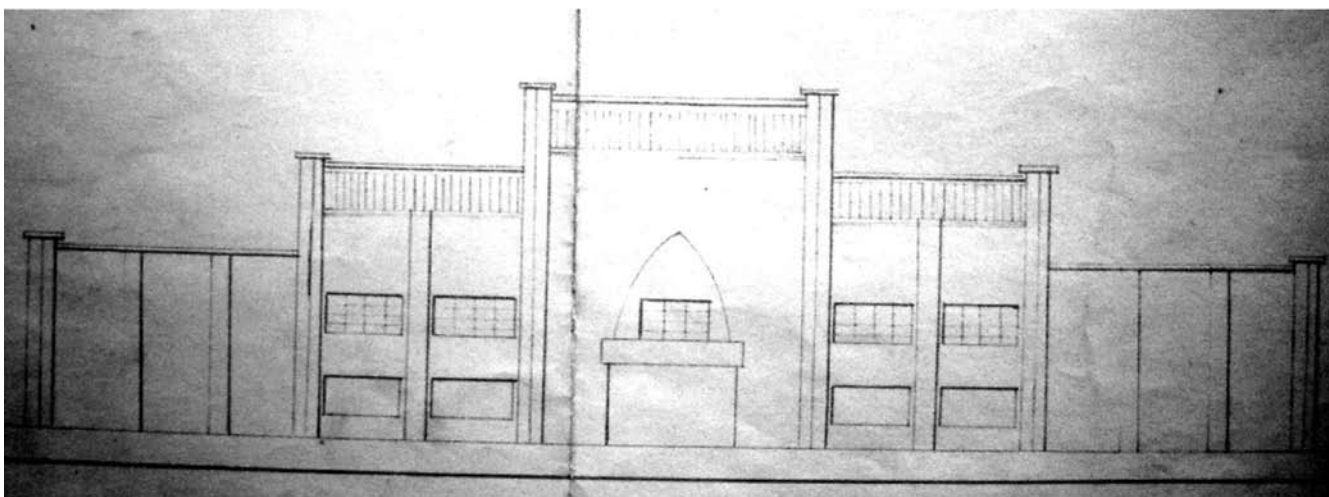
W pierwszym okresie zabudowy dopiero co powstałych nabrzeży nie cechowała jakaś szczególna jakość estetyczna. Forma tych bardzo pro-

5. Dr. G., *Ostatnia faza rozwoju portu gdyńskiego*, „Wiadomości Portu Gdyńskiego”, Gdynia 1931, zesz. 9, s. 18.

6. Urządzenie projektu polskiego inżyniera Wilimka - w tym czasie jedyne na świecie o takiej konstrukcji i zdolności przeładunkowej 600 ton/h. Koselnik Bolesław, *Port w Gdyni i jego urządzenia*, Gdynia 1934, s. 26.

1. Widok zabudowy portu gdyńskiego zlokalizowanej wzdłuż głównej osi komunikacyjnej - ulicy Polskiej (fot. A. Orchowska-Smolińska)





2. Magazyn nr 6, nabrzeże Stanów Zjednoczonych, budowa 1931 r. Ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni

stych baraków i hal przykrytych dwuspadowym dachem, podporządkowana była głównie wypełnianiu określonych, najczęściej krótkotrwałych celów. Jednak z czasem, gdy zaplecze terenowe wraz z budowaną jednocześnie infrastrukturą zaczynało się rozbudowywać i rósł prestiż gdyńskiego portu, do współpracy przy projektowaniu poszczególnych obiektów zatrudniane były duże specjalistyczne przedsiębiorstwa budowlane i biura architektoniczne⁷.

Pod względem stylowym w realizowanych na terenie portu obiektach, w pierwszym okresie (1924-1931 r.) do głosu dochodziły jeszcze wpływy historyzmu⁸, by stosunkowo szybko ustąpić nowym, odwołującym się do prostoty i funkcjonalności tendencjom nowoczesnym. Architekci coraz chętniej korzystali z „naturalnych” w przestrzeni industrialnej portu form modernizmu – zarówno w postaci bardziej umiarkowanej, jak i awangardowej (głównie funkcjonalizmu i konstruktywizmu)⁹.

Typy zabudowy portu gdyńskiego Magazyny

Najbardziej charakterystycznym typem przestrzenno-funkcyjnym zabudowy portowej

był magazyn. Zasadnicze rozróżnienie obiektów magazynowych określone było za pośrednictwem charakteru eksploatacji i umiejscowienia w przestrzeni portu. W pierwszych liniach nabrzeży budowano parterowe **magazyny krótkoterminowe**, tzw. manipulacyjne¹⁰; natomiast w drugiej linii i większym oddaleniu od nabrzeża, wielopiętrowe **magazyny długoterminowe**¹¹. Początkowo jednak każdy, kolejno wznoszony magazyn budowany był według indywidualnych założeń projektowych i dobranej do warunków terenowych konstrukcji. Ta różnorodność podyktowana była również chęcią szybkiego stworzenia wszechstronnego zaplecza i pogodzenia wymogów składowania szeregu towarów jednocześnie¹².

Z czasem - na podstawie wcześniejszych doświadczeń oraz nowych tendencji budownictwa portowego w innych krajach - podjęto próbę wypracowania **projektu standardowego magazynu parterowego**. Jego pierwowzorem miał być Magazyn nr 6 (il. 2), zbudowany w latach 1931-32 do przechowywania bawełny w strefie wolnocłowej, na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. Jego podstawową cechą charakterystyczną był trójnawowy przekrój poprzeczny, z nawą środkową wyższą (12,5 m w wiązaniu

7. Müller Jerzy, *Ujęcie architektoniczne portu gdyńskiego*, „Architektura i Budownictwo”, Warszawa 1936, s. 164.

8. Przykłady budowli z nurtu historyzmu: Wieża Ciśnień – proj. 1922 r., bud. 1925 r. (nie istnieje); Elektrownia Portowa – bud. 1925 r., (nie istnieje); Kapitanat Portu – bud. 1926 r., (nie istnieje); Urząd Celny (ul. Chrzanowskiego 8) – arch. L. Milewski, bud. 1926 r.; Urząd Morski (ul. Chrzanowskiego 10) – arch. A. Ballenstedt, bud. 1927 r. (por. Sołtysik Maria, *Gdynia - miasto dwudziestolecia międzywojennego. Architektura i urbanistyka*, Warszawa 1993, s. 61-62, 115-118).

9. Sołtysik Maria, op. cit., s. 110-116.

10. Przykłady magazynów manipulacyjnych: Magazyn nr 3 (ul. Polska 18) – bud. 1930 r. (rozebrany w 2005 r.); Magazyny „Cukroport” I i II (ul. Polska 8) – bud. 1930-31 r.

11. Przykłady magazynów długoterminowych: Magazyn nr 5 (ul. Polska 17) – bud. 1931 r.; Magazyn „Polskiego Monopoli Tytoniowego” (ul. Polska 7) – budowa 1930-31 r.

12. Pierwsze 18. magazynów, wzniesionych do 1931 r. cechowała tego typu różnorodność przestrzenna i formalna. Zlokalizowane były głównie wzdłuż nabrzeża Polskiego i Rotterdamskiego.

szczytowym) i nawami bocznymi niższymi (7,4 m przy ścianach bocznych)¹³. Tego typu układ pozwalał na zastosowanie dodatkowych pasów okien w ściankach górnych, w celu doświetlenia znacznej szerokości (50 m) magazynu. Całość stanowiła jednoprzestrzenne wnętrze przykryte drewnianym wiązaniem dachowym¹⁴, ze znacznym ograniczeniem ilości żelbetonowych słupów nośnych. Pomimo zaawansowanych rozwiązań technicznych, ściany szczytowe magazynu zostały jednak zaprojektowane architektonicznie w duchu poprzedniej epoki – w konwencji historycznej, z odwołaniem do motywów neogotyku. Schodkowa elewacja zakrywająca dwuspadowy dach niedużą attyką, została podzielona lizenami, a w jej środkowej części zastosowano ostrołukową wnękę.

Model przestrzenny magazynu trójnawowego ostatecznie przyjął się i był wykorzystywany z pewnymi modyfikacjami w prawie wszystkich późniejszych tego typu obiektach.

W drugiej linii nabrzeża nierzadko budowano obiekty o funkcji magazynowej połączonej z funkcją biurową, socjalną lub inną specjalistyczną, związaną z profilem działalności użytkownika. Do grupy tej należy interesujący pod względem architektonicznym obiekt, wznie-

siony (1938-39 r.) na potrzeby firmy „Bananas – Polski Przemysł Owocowy Sp. Akc.” przy ul. Polskiej 21 (il. 3). Został on zaprojektowany i zbudowany przez firmę arch. Elizy i inż. Oswalda Ungerów wraz ze współpracującym z nimi arch. Bronisławem Wondrausch¹⁵.

Zwarta, trzykondygnacyjna, podpiwniczona, symetryczna w układzie zewnętrznym bryła budynku mieściła w sobie dojrzewalnię, pomieszczenia magazynowe, chłodnie i biura. Na najwyższym piętrze znajdowały się pierwotnie sale operacyjne, pokoje dykcji oraz inne pomieszczenia o funkcji administracyjnej. Unikatowym rozwiązaniem było zastosowanie w centralnej części rzutu świetlika dachowego, z pustką atrialną (o wym. 9,0 x 4,15 m) biegnącą przez poddasze do pierwszego piętra.

Na piętro prowadzą dwie bliźniacze pod względem układu i kompozycji klatki schodowe, położone indywidualnie przy szczytowych ścianach budynku. Zostały one poprzedzone prowadzącymi od strony ulicy efektownymi podcieniami kolumnowymi. Oryginalne rozwiązanie wejść, charakterystyczne doświetlenie za pomocą pionów okiennych typu „termometr” i okrągłych okien bulajowych oraz dwukolorowe, lastrykowe posadzki i relingowe balustrady,

13. Wł. G., *Tegoroczny sezon budowlany w porcie*, „Wiadomości Portu Gdynińskiego”, Gdynia 1931, zes. 10, s. 17.

14. System „POL-STEPHANA”.

15. Akta Archiwum Państwowego w Gdańsku, projekt wykonawczy dojrzewalni, magazynu i biur firmy „Bananas”, w Zespole Urzędu Morskiego w Gdyni, sygn. 1044/121.

3. Dojrzewalnia, magazyn i chłodnia firmy „Bananas” (obecnie budynek biurowo-magazynowy), ul. Polska 21, arch. E. Unger, inż. O. Unger i arch. B. Wondrausch, budowa 1939 r.; **a.** widok budynku od strony ulicy Polskiej; **b.** fragment klatki schodowej; **c.** detal ceglany – układ lizen w centralnej części fasady (fot. A. Orchowska-Smolińska)





4. Chłodnia śledziowa, nb. Angielskie, budowa (I etap) 1935-36 r., (II etap) 1960-65 r.
 a. fotografia archiwalna z lat 30. XX w. (ze zbiorów Muzeum Miasta Gdynia); b. widok chłodni od strony nabrzeża; c. siatka żelbetowych ram konstrukcyjnych z ceglany wypełnieniem lica - fragment szczytu budynku chłodni (fotografie współczesne A. Orchowska-Smolińska)

przypominają staranne rozwiązania plastyczne często stosowane na terenie miasta.

Na uwagę zasługują również: szlachetny rysunek bardzo rzadkiej w Gdyni elewacji ceglanej, z dekoracyjnym fryzem podokapowym, układ lizen międzyokiennych rytmicznie rozmieszczonych w centralnej części fasady oraz szereg innych dyskretnych detali, wykonanych przy użyciu cegły klinkierowej o ciemnej barwie. Całość została utrzymana w konwencji umiarkowanego modernizmu.

Obiekty przemysłowe

Poza najliczniejszymi w gdyńskim porcie magazynami, wznoszone były również inne obiekty. Pośród nich bardzo ważną grupę stanowią **zakłady przemysłowe**. Trzy z nich: kuszczarnia Ryżu, Olejarnia „Union” i Elewator Zbożowy zlokalizowane zostały w kompleksie przy nabrzeżu Indyjskim; natomiast dalsze dwa: Chłodnia Portowa i Chłodnia Śledziowa odpowiednio przy nabrzeżu Polskim i przy nabrzeżu Angielskim.

Warto przyjrzeć się bliżej zdecydowanie najmniej w tej grupie znanej Chłodni Śledziowej (il. 4). Zbudowana została w dwóch etapach¹⁶

przez Morski Instytut Rybacki w kompleksie zabudowy Mola Rybackiego. Jest to prostopadłościenna bryła o wymiarach planu 35 x 35 m, o elewacjach prawie bez okien. Elewacje są też całkowicie pozbawione ornamentyki i ukształtowane za pomocą fakturalnego zestawienia siatki żelbetowych ram konstrukcyjnych z ceglany wypełnieniem lica. Układ funkcjonalny wnętrza chłodni podporządkowany został szczególnemu przeznaczeniu obiektu. W centralnej części kondygnacji zlokalizowano komory chłodnicze, dostępne za pośrednictwem skrajnie położonego korytarza komunikacyjnego, do którego z kolei prowadziły cztery usytuowane w narożnikach dźwigi towarowe. Pod względem stylowym gdyńska Chłodnia Śledziowa stanowi przykład propagującego jedność konstrukcji i formy, awangardowego nurtu modernistycznego - konstruktywizmu.

Obiekty użyteczności publicznej

Jednym z ciekawszych przykładów budynków administracji państwowej w gdyńskim porcie jest gmach Urzędu Celnego (il. 5), zbudowany w latach 1935-36 przy zbiegu ulic Rotterdam-

16. I etap (1935-36 r.) – do wysokości 4-tej kondygnacji, II etap

(1960-65 r.) to kolejne 3 kondygnacje.



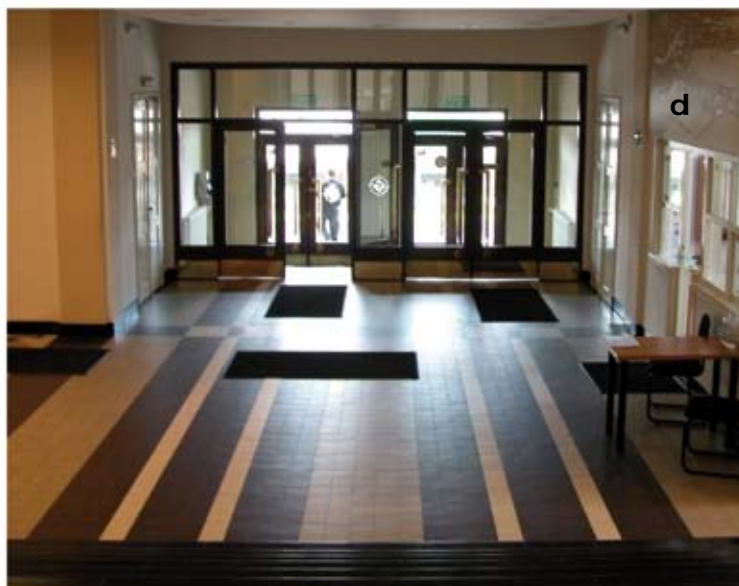
a



b



c



d

5. Gmach Urzędu Celnego (obecnie siedziba Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.), ul. Rotterdamska 9, arch. Stanisław Odyńiec-Dobrowolski, budowa 1935-36 r.

a. widok gmachu w kierunku „części wieżowej” (fotografia archiwalna z lat 40. XX w., ze zbiorów autorki); b. fragment szczytu „części wieżowej”; c. widok gmachu współcześnie; d. wystrój posadzek w westybule (fotografie współczesne A. Orchowska-Smolińska)

skiej i Celnej (ul. Rotterdamska 9)¹⁷. Jego projekt wykonany przez warszawskiego architekta Stanisława Odyńca-Dobrowolskiego, wyłoniony został w drodze ogólnopolskiego konkursu architektonicznego¹⁸. Bryła budynku ukształtowana w formie litery „U” składa się z centralnego, trzypiętrowego bloku biurowego, połączonego z położoną w bocznych skrzydłach salą odpraw celnych i budynkiem mieszkalnym dla urzędników. Asymetryczna kompozycja zróżnicowanych pod względem wysokości i kształtu brył odwołuje się do założeń stylowych funkcjonalizmu. Natomiast wertykalny układ i wystrój plastyczny narożnikowo położonej „części wieżowej”, z pasami smukłych okien przedzielonych wydatnymi filarami, posiada cechy umiarkowanego modernizmu¹⁹. W fazie opracowywania projektu wykonawczego elewacje zostały przez autora nieznacznie zmo-

dyfikowane w stosunku do propozycji konkursowej, tak by nadać całości pełniejszego, reprezentacyjnego charakteru. Jak na administracyjny gmach portowy przystało, wyrazu estetycznego dopełniają również detale, takie jak umieszczona na osi fasady płaskorzeźba z godłem państwowym oraz maszt flagowy ze stylizowanym na element z mostku kapitańskiego „koszem”. O walorach tego obiektu decyduje zachowany w dużej mierze wystrój wnętrza przestrzeni publicznych, pośród których najciekawsze, to trójbarwne posadzki mozaikowe w westybule i klatkach schodowych.

Budynki zalecza socjalnego portu

Pośród obiektów wieloprzestrzennych - magazynów, hal składowania długo- i krótkoterminowego oraz wielkich gmachów i zakładów przemysłowych - budowano też w porcie obiekty skromniejsze kubaturowo. Były to budynki o funkcjach pomocniczych, biurowych, czy też socjalnych. W tej ostatniej grupie na szczególną uwagę zasługuje, położony przy zbiegu nabrzeży Duńskiego i Szwedzkiego, budynek łaźni

17. Akta Archiwum Państwowego w Gdańsku, projekt wykonawczy Urzędu Celnego, w Zespole Urzędu Morskiego w Gdyni, sygn. 1044/73, 77.

18. Konkurs architektoniczny ogłoszony przez Fundusz Kwatery Wojskowego za pośrednictwem Z. S. A. P. w 1934 r.

19. Sołtysik Maria, *op. cit.* s. 333-335.

i szatni o nazwie „Kamienny Róg” (il. 6). Jego specyficzna funkcja związana była z zapewnieniem odpowiednich warunków pracy robotnikom portowym pracującym przy przeładunku węgla. Ten wzniesiony w latach 1931-32 w konwencji umiarkowanie modernistycznej budynek, posiada symetryczną kompozycję bryły na planie litery „T”. Centralna, dwukondygnacyjna część wejściowa ukształtowana została w formie wystającego przed lico skrzydeł bocznych ryzalitu. Wystrój elewacji o horyzontalnym układzie fakturalno-pasmowym, zakomponowany został za pomocą ceglanych wstęg ujmujących otwory okienne, przedzielonych pasami gładkiego tynku. Dopelnieniem kompozycji są gzymsy, zwieńczone gładką, skrywającą spadki dachów, attyką.

Konkluzje części I

Architekturę przemysłową portu gdyńskiego cechuje znaczne zróżnicowanie, zarówno pod względem funkcjonalnym, skali przestrzennej, jak również rozwiązań formalnych. Jednak specyfiką tej zabudowy jest to, że zespół ten składa się z obiektów wzniesionych na przestrzeni niedługiego okresu czasu w większości z użyciem

nowoczesnych form, naturalnie przekładających się na industrialny charakter przestrzeni portu. Jednocześnie nieprzypadkowy dobór architektów, firm projektowych czy wykonawczych oraz planowe dążenie do uzyskania uporządkowanego przestrzennie organizmu portowo-przemysłowego przyczyniły się do odczytywanego również i dzisiaj spójnego obrazu estetycznego tej przestrzeni. Nie można jednak przemilczeć faktu, iż omawiana tu wartościowa pod względem zachowanej architektury modernistycznej przestrzeń kulturowa jest obszarem ciągłej aktywności współczesnego portu gdyńskiego. Zmieniające się potrzeby eksploatacyjne, które znacznie odbiegają od tych obowiązujących w czasach budowy portu, rodzą potrzeby adaptacji zarówno przestrzeni jak również jej zasobów do nowych realiów, co skutkuje szeregiem zagrożeń skierowanych w kierunku zabudowy historycznej.

Anna Orchowska-Smolińska

6. Szatnia i łaźnia dla robotników portowych, ul. Warsztatowa 1/ nb. Duńskie, budowa 1931-32 r.

a. widok budynku od strony nabrzeża Duńskiego, b. centralna część wejściowa, c. widok budynku od frontu (fot. A. Orchowska-Smolińska)



OCHRONA MODERNISTYCZNEJ ARCHITEKTURY PRZEMYSŁOWEJ PORTU GDYŃSKIEGO

Gdyński port jest dla konserwatorów zabytków zespołem wyjątkowym. Pomimo upływu ponad 80 lat od jego powstania i nieprzerwanego przez te lata działania, to wielkie międzywojenne założenie przemysłowe zachowało się w dobrym stanie. W historycznie ukształtowanym, czytelnym układzie przestrzennym przetrwała międzywojenna architektura przemysłowa, świadcząca o ówczesnej technice i trendach estetycznych. W skali województwa pomorskiego, ale i kraju, jest to zespół niezwykle - ze względu na fenomen stosunkowo krótkiego czasu powstania, jakoś wybudowanej na jego terenie architektury, czy zachowanie historycznej tkanki i układu przestrzennego. Ochrona konserwatorska handlowego portu gdyńskiego stanowi jednak poważne wyzwanie, zarówno dla zarządców tak dużego obszaru, jak i dla konserwatorów zabytków. Zespół ten będzie świetną ilustracją dla scharakteryzowania pojawiających się w praktyce problemów ochrony i konserwacji międzywojennej architektury przemysłowej.

Problemy ochrony zabytków przemysłowych z okresu międzywojennego

Problematyka ochrony przemysłowej architektury międzywojennej nie zamyka się tylko na zagadnieniach związanych z projektowaniem prac budowlanych, ich wykonawstwem oraz kwestiach technicznych i technologicznych prac konserwatorskich. Rozstrzygnięcie kwestii zasadniczej - czy zabytek architektury przemysłowej zniknie z krajobrazu, czy też przetrwa i w jakim stanie, dokonuje się poza biurami projektanta i konserwatora. Najczęściej podstawowe znaczenie dla istnienia i kondycji zabytku techniki mają społeczne i ekonomiczne uwarunkowania jego ochrony.

Ogromnym problemem, wpływającym na podejmowane działania, jest często spotykana u użytkowników budynków przemysłowych nieświadomość tego, że to mogą być zabytki. W rozpowszechnionym wśród niespecjalistów rozumieniu tego słowa, zabytkiem określa się kościół, dwór (choć już raczej bez parku), kamienicę. Natomiast budownictwo przemysłowe, jeśli nie nosi cech szczególnych, odczytywanych jako zabytkowe (np. ściany z „muru pruskiego”), raczej do tej kategorii nie jest przez nich zaliczane. W przypadku architektury międzywojennej, relatywnie młodej, jest to problem jeszcze wyraźniejszy. Niedawna, dwudziestowieczna metryka obiektu oczywiście nie deklasuje go jako

zabytku w oczach historyka architektury²⁰. Jednak w społecznym odbiorze stosunkowo krótka historia budynku - krótsza niż historia żyjących jeszcze ludzi, utrudnia zakwalifikowanie go do kategorii zabytku²¹. Konserwator staje przed bardzo trudnym zadaniem przekonania właściciela międzywojennego obiektu przemysłowego, który nie widzi jego wartości zabytkowych, że jego własność należy chronić - i to dla dobra ogólnego...

Następną ważną w przypadku zakładu przemysłowego sprawą jest izolacja obiektu architektury w zamkniętej strefie. Specyfika tego zamknięcia powoduje, że architektura industrialna nie jest dość poznana i popularyzowana. Obiekty te nie znajdują się na uczęszczanych szlakach, trudno jest do nich dotrzeć (np. na terenie portu Gdynia, działającego przedsiębiorstwa, obowiązują przepustki oraz ograniczenia wynikające z pracy portu). W związku z tym zabytki portowe nie funkcjonują w powszechnej świadomości, bo nie są dostatecznie znane, ani utrwalone jako obiekty cenne i warte zwiedzania²². Funkcjonujące w naszym kraju, pręźnie działające, różnego rodzaju stowarzyszenia miłośników zabytków „niszowych”, koncentrują się zazwyczaj na obiektach techniki - kolejowych, militarnych. Rzadkie są natomiast tego typu organizacje społeczne zajmujące się zabytkami stricte przemysłowymi, tym bardziej międzywojennymi. Izolacja architektury przemysłowej, poza wymienionymi już skutkami, powoduje również utrudnienia w konserwatorskiej, urzędniczej kontroli. Właściciele zabytków, które są po prostu widoczne w przestrzeni miejskiej, muszą liczyć się z tym, że ich działania względem obiektu zostaną szybko zauważone.

Kolejnym zjawiskiem, specyficznym dla zabudowy portowej, jest ciągłe zagrożenie radykalną modernizacją lub wręcz fizycznym zniszczeniem w imię tejże modernizacji. Za najbardziej pożądaną dla zabytku funkcję uważa się jego pierwotne przeznaczenie. Jednak w przypadku budowli przemysłowych, kontynuacja pierwotnej funkcji oznacza zazwyczaj konieczność ciągłych zmian parku maszynowego, bryły budynku, czy

20. Wg Michała T. Witwickiego za zabytek możemy uznać każdy obiekt niezależnie od czasu powstania, jeśli posiada on wartości zabytkowe (Witwicki Michał T., *Kryteria oceny wartości zabytkowej obiektów architektury jako podstawa wpisu do rejestru zabytków*, „Ochrona zabytków”, Nr 1, 2007, s. 81). Patrz również: Biegański Piotr, *Potrzeba zachowania obiektów architektury czasów najnowszych*, [w:] *Problemy ochrony architektury najnowszej (1850-1939)*. (Materiały z Konferencji - Poznań 19-20 listopada 1970 r.), Warszawa 1971, s. 9-13.

21. Oczywiście jest to problematyka dużo bardziej skomplikowana (np. zagadnienia związane m.in. z migracjami ludności po II wojnie światowej i stosunkiem do zastanego krajobrazu kulturowego, ale także z obecną edukacją w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego) i chciałabym ją w tym miejscu jedynie zasygnalizować.

22. Można to, rzecz jasna, zmieniać poprzez ich popularyzację, co niniejszym czynimy.

w skrajnym przypadku jego wyburzenie, by zrobić miejsce nowej zabudowie. Oczywiście jest, że gdyński port morski w idei swej powstał jako działające nowoczesne przedsiębiorstwo nastawione na ciągłą modernizację. Przy takim założeniu, podstawą istnienia architektury portowej jest jej funkcjonowanie na ekonomicznych zasadach, jako budowli użytkowych, odpowiadających obecnie stosowanym wciąż unowocześnianym technologiom produkcji, transportu, składowania, itp. Jednak to, co wydaje się być oczywiste w przypadku obiektów budowanych współcześnie, budzi niepokój wśród tych, którzy widzą potrzebę ochrony zabytkowej, cennej architektury portowej.

Innym zagrożeniem dla budynku przemysłowego jest rachunek ekonomiczny remontu przeprowadzony przez jego właściciela. Taniej zburzyć i wybudować od nowa niż remontować, konserwować. Często wymówką dla wyburzenia zabytku jest jego zły stan techniczny. Nawiasem mówiąc, można na taki argument zapytać: gdzie był właściciel, odpowiedzialny za utrzymanie obiektu, podczas gdy zabytek niszczał. Bardzo często receptą na przetrwanie jest wykonany w odpowiednim czasie remont bieżący, sprzątnięcie, odmalowanie, nadanie obiektowi odpowiedniej funkcji. Nie jest przecież tak, że tylko wpis do rejestru może ocalić zabytek. Jeżeli zabraknie chęci opieki nad zabytkiem ze strony jego właściciela, administratora, użytkownika, wówczas nakaz konserwatora nie działa cudów.

Prawna ochrona zabytków na terenie portu Gdynia

Prawna ochrona i decyzje administracyjne urzędu konserwatorskiego nie zastąpią właściciela i jego opieki nad zabytkiem przemysłowym. Ustawowe formy ochrony zabytków²³ dają jednak konserwatorom narzędzia działania, a właścicielom zabytków – m.in. prestiż i różnorodne możliwości pomocy finansowej. Na obszarze gdyńskiego portu poprzez wpis do rejestru zabytków chronionych jest pięć obiektów. W 1990 r. do rejestru zostały wpisane: Dworzec Morski, Elewator Zbożowy, Chłodnia Portowa oraz Magazyn długoterminowy, tzw. H. Natomiast w 2007 r. decyzją administracyjną zakończone zostało postępowanie w sprawie wpisu do rejestru zespołu Łuszczarni Ryżu²⁴.

Rejestr zabytków powinien zawierać tylko obiekty wybrane, najbardziej wartościowe.

23. W świetle art. 7 *Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2003 r., Nr 162 poz. 1568) obecny stan prawny daje do dyspozycji cztery formy ochrony zabytków: wpis do rejestru zabytków, uznanie za pomnik historii, utworzenie parku kulturowego oraz ustalenie ochrony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

24. Na podstawie *Rejestru zabytków województwa pomorskiego* (materiały Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku).

Jednak nie można ochrony konserwatorskiej pozbawić innych obiektów historycznych, ustępujących wprawdzie tym najcenniejszym, lecz zasługujących na uwagę i przetrwanie ze względu na swoją wartość zabytkową. W 2005 r. na zlecenie Urzędu Miasta Gdyni została wykonana ewidencja historycznych obiektów znajdujących się na obszarze gdyńskiego portu²⁵. Znalazło się w niej 140 obiektów. Ewidencja ta nie posiada jednak żadnej mocy prawnej. Będzie jedynie dokumentacją, informacją, wstępnym rozpoznaniem zasobu zabytkowego, dopóki ochrona konserwatorska wskazanych w niej obiektów zabytkowych nie zostanie ujęta w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ogólny plan zagospodarowania dla terenu portu, po wejściu w życie nowej ustawy o planowaniu przestrzennym, przestał obowiązywać z końcem 2003 r. Nowy, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru jeszcze nie powstał²⁶. W związku z tym możemy jedynie wyrazić nadzieję, że do czasu wykonania nowego MPZP wrażliwość administratorów Portu Gdynia nie pozwoli na zniszczenie obiektów ujętych w ewidencji.

Przegląd zabytków rejestrowych w gdyńskim porcie

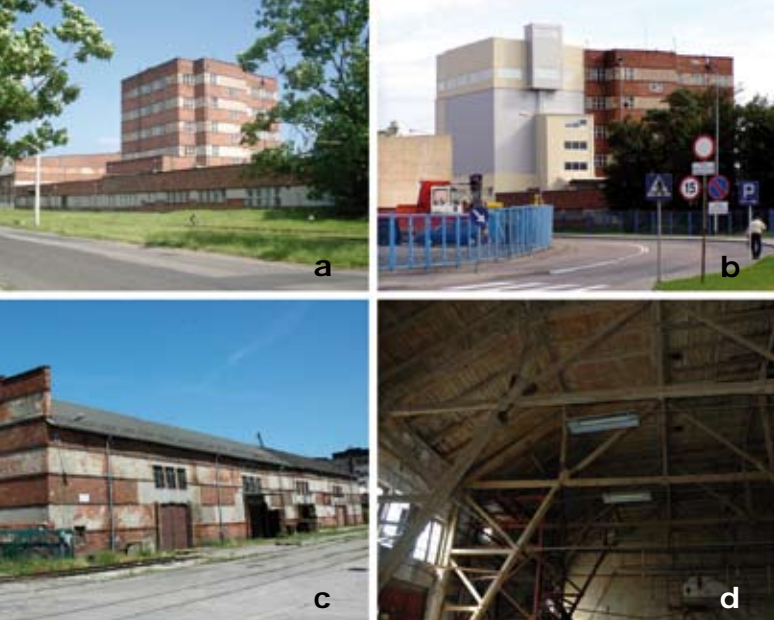
Niestety nie tylko ewidencyjne obiekty przemysłowe narażone są na niekontrolowane, czasami niszczące zmiany. Pomimo prawnej ochrony podlegają im również zabytki rejestrowe. Na ich przykładach zaobserwować można pojawiające się zagrożenia, ale i wskazać warunki dobrego funkcjonowania.

Jednym z najciekawszych w gdyńskim porcie zabytków jest zespół Łuszczarni Ryżu (il. 7). Powstał na nabrzeżu Indyjskim, prawdopodobnie wg projektu krakowskiego architekta w latach 1927-28. Funkcjonalistyczny obiekt Łuszczarni był ówczesnie jedną z pierwszych kubatur wzniesionych w tej części portu, doskonale widoczną z budowanej Gdyni oraz morza²⁷. Wszystkie elementy zespołu (budynek produkcyjny, magazyn, budynek administracyjno-mieszkalny, warsztaty, stajnia, nieistniejąca od roku portiernia oraz murowane ogrodzenie) otrzymały jednolite stylistycznie elewacje, które

25. Powstało wówczas opracowanie Anny Orchowskiej-Smolińskiej, *Ewidencja historycznych budynków na terenie portu w Gdyni*, Gdynia 2005.

26. Wszczęta została procedura sporządzenia MPZP dla terenu Międzytorza (rejon ul. Jana z Kolna i Portowej), obejmującego część obszarów portowych. Jednak na tym terenie znajduje się jedynie mała część obiektów zakwalifikowanych do ewidencji wykonanej dla portu.

27. Sołtysik Maria, *Gdynia. Miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 112-115; Orchowska-Smolińska Anna, *op. cit.*, karta nr 94; Jaśkiewicz-Sojak Anita, *Łuszczarnia ryżu, Gdynia* (karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa), Gdańsk 2005.



7. Zespół Łuszcarni Ryżu, ul. Celna 2 i Indyjska 7 (część magazynu).

a. widok zespołu, stan z 2005 r. przed rozbudową budynku produkcyjnego, b. widok zespołu, stan z 2007 r., c. elewacja frontowa magazynu, widok z nabrzeża Indyjskiego, d. wnętrze magazynu, widoczna drewniana konstrukcja nośna budynku (fot. A. Jaśkiewicz-Sojak)

były swoistą manifestacją narodową²⁸. Zostały bowiem zakomponowane w poziome pasy z białych tynków i czerwonej cegły licowej. Przedwojenne urządzenia młyńskie nie zachowały się, ale w magazynie znajdujemy unikatową drewnianą konstrukcję nośną. Obecnie zespołu Łuszcarni dotyczy problem niszczącej modernizacji. Bryła budynku produkcyjnego została rozbudowana o odróżniającą się stylistycznie, materiałowo i kolorystycznie część, pokrytą blachą i przytłaczającą pierwotny obiekt. Natomiast magazynowi grozi wyburzenie, argumentowane złym stanem technicznym i niedostosowaniem do obecnych wymagań składowania.

Kolejny znaczący obiekt wpisany do rejestru zabytków, Elewator Zbożowy (il. 8), reprezentuje pod względem stylowym funkcjonalizm połączony z monumentalizmem modernistycznym. Został wybudowany na nabrzeżu Indyjskim w latach 1935-37 wg projektu inż. Michała Paszkowskiego i inż. arch. Bolesława Szmidta²⁹. Zarówno w formie, jak i ze względu na przewidzianą technologię pracy oraz wyposażenie w urządzenia i maszyny, był bardzo nowoczesnym budynkiem przemysłowym³⁰. Z powodu

złego stanu okładzin elewacji obiektu, w 2003 r. podjęto ich remont³¹. Pierwotnie ściany Elewatora wykończone były płytkami cementowymi malowanymi farbą: na cokole brązową, powyżej jasnoszarą. W trakcie remontu pojawiły się problemy materiałowe i technologiczne. Zawilgoceń, wysolenia i obecność grzybów pleśniowych pod odpajającymi się płytami okładziny powodowały, że przy pokryciu elewacji nowymi płytkami ryzykowano ponownym pojawieniem się tych zagrożeń. Po próbach elewacyjnych projektanci zaproponowali następujące rozwiązanie: wykończenie tynkami, z wycięciem i podbarwieniem siatki rowków imitujących spoiny pomiędzy płytkami. Zachowano pierwotną kolorystykę elewacji. Utrudniony okazał się również montaż rusztowań. Z powodów ekonomicznych nie przerywano pracy Elewatora, a urządzenia działające na elewacji uniemożliwiały postawienie rusztowań na gruncie. Dlatego skonstruowane zostały wsporniki dla rusztowań, a prace wykonywane były etapami, tak by nie kolidowały z przeładunkiem zboża. (Już w czasie prowadzenia prac tynkarskich producent tynków zmienił jego recepturę, co spowodowało konieczność ponownego szukania odpowiedniej faktury innego tynku...)

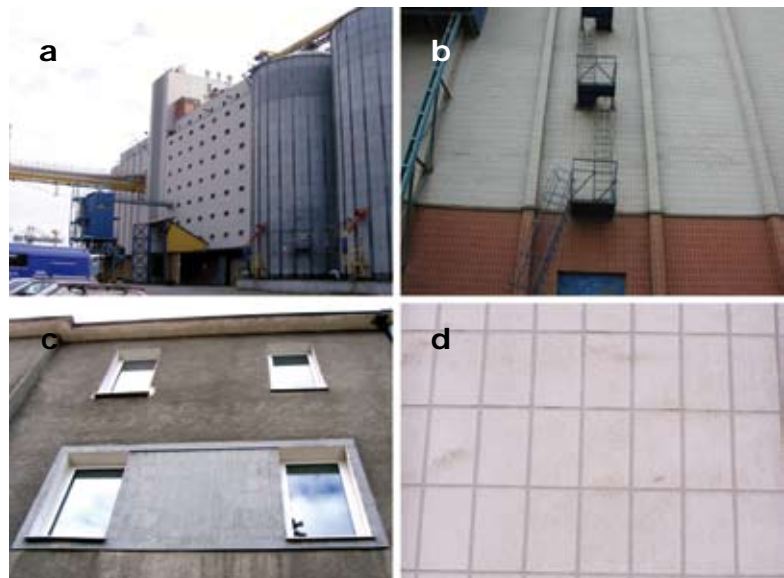
Dworzec Morski (il. 9), w stylu umiarkowanego modernizmu, powstał na obecnym nabrzeżu Francuskim jako terminal pasażerski oceanicznego połączenia z Ameryką. Zaprojektowała go firma „Dyckerhoff & Widmann” z Katowic, a wybudowała „Spółka Techniczno-Budowlana Skąpski, Wolski, Wiśniewski” w latach 1932-34³². W tym bardzo ciekawym obiekcie zastosowano przekrycie wnętrza hali czworokątną cienkościenną kopułą żelbetową ze świetlikiem.

31. Opracowane na podstawie dokumentacji projektowej remontu elewacji elewatora zbożowego, wykonanej przez pracownię architektoniczną Kenton-Arch (Małgorzata i Rafał Ickiewicz).

32. Sołtysik Maria, *op. cit.*, s. 192-194; Orchowska-Smolińska Anna, *op. cit.*, karta nr 70.

8. Elewator Zbożowy, ul. Indyjska 1.

a. elewacja od ul. Indyjskiej, b. elewacja boczna, c. pierwotna okładzina z płytek betonowych na elewacji budynku łaźni i szatni, sąsiadującego z elewátorem, d. elewacja po pracach remontowych (fot. A. Jaśkiewicz-Sojak)



28. O specyfice polskiego funkcjonalizmu: Olszewski Andrzej K., *Dzieje sztuki polskiej 1890-1980 w zarysie*, Warszawa 1988, s. 64-65. Patrz też: Sołtysik Maria, *op. cit.*, s. 112 i 115 oraz Störkuhl Beate, *Architektura wystawowa jako metoda narodowej prezentacji. Wystawa Wschodnioniemiecka (1911) i Powszechna Wystawa Krajowa (1929) w Poznaniu*, [w:] *Naród. Styl. Modernizm*, pod red. Jacka Purchli, Wolfa Tegethoffa, przy współpracy Christiana Fuhrmeistera oraz Łukasza Galuska, Kraków – Monachium 2006, s. 249 i 256.

29. Sołtysik Maria, *op. cit.*, s. 293-294; Orchowska-Smolińska Anna, *op. cit.*, karta nr 98.

30. W powojennej literaturze fachowej gdyński elewator, w 20 lat po wybudowaniu, przedstawiany jest wciąż jako bardzo nowoczesny i odpowiadający najnowszym technologiom (Nowacki Witold i Dąbrowski Ryszard, *Siłosy. Metody obliczeń i konstrukcja*, Warszawa 1955, s. 333-339).



9. Dworzec Morski, ul. Polska 1.

a. elewacja frontowa, **b.** elewacja boczna, w przyziemiu magazyn, powyżej - dawna hala odpraw, **c.** wnętrze, hall dworca, **d.** wnętrze, adaptacja dawnej hali odpraw na sklep meblowy (fot. A. Jaśkiewicz-Sojak)



10. Chłodnia Portowa, ul. Polska 20.

a. widok z nabrzeża Indyjskiego, **b.** elewacja frontowa, **c.** widok z ul. Polskiej (fot. A. Jaśkiewicz-Sojak); **d.** detal ceglany (fot. A. Orchowska-Smolińska)

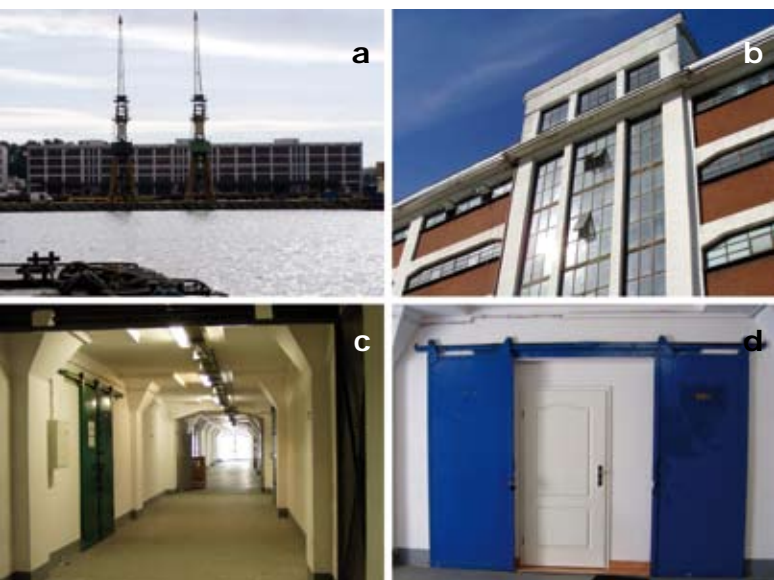
Obecnie głównym problemem tego obiektu jest brak odpowiedniej funkcji. Likwidacja regularnej pasażerskiej linii oceanicznej spowodowała, że wielki Dworzec stał się niepotrzebny. Reprezentacyjny hall świeci pustkami, pomieszczenia biurowe podnajmują rozmaite firmy, a przestronna hala odpraw, wtórnie podzielona, mieści sklep meblowy...

Obiektem o zachowanej do dziś funkcji jest funkcjonalistyczna Chłodnia Portowa dla przechowywania towarów spożywczych na nabrzeżu Polskim (il. 10), którą zbudowano w latach 1928-30. Projekt firmy „Atelier B. Lebrun, Société Anonyme, Nimy (Belgique)” przewidywał zastosowanie nowatorskiego systemu chłodniczego. Po rozbudowie w latach 1932-1934 budowla ta stała się najnowocześniejszą i jedną z największych chłodni na świecie³³. Obecnie budynek niestety nie posiada już oryginalnego par-

33. Sołtysik Maria, *op. cit.*, s. 113-115; Orchowska-Smolińska Anna, *op. cit.*, karta nr 82.

11. Magazyn Długoterminowy, tzw. H, ul. Polska 17.

a. widok z nabrzeża Indyjskiego, **b.** fragment elewacji, **c.** wnętrze, korytarz powtarzalnej kondygnacji piętra, **d.** wejście do jednego z pomieszczeń magazynowych, stan po adaptacji do obecnych potrzeb z zachowaniem pierwotnej stalowej bramy (Fot. A. Jaśkiewicz-Sojak)



ku maszynowego, ani instalacji chłodniczej, ale znajduje się w dobrej kondycji technicznej.

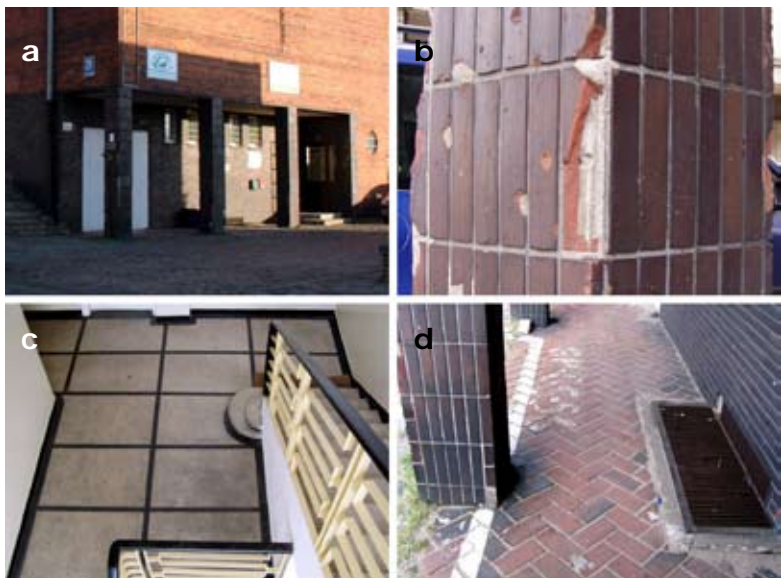
Ostatnim z prezentowanych budynków wpisanym do rejestru zabytków na terenie portu gdyńskiego jest Magazyn Długoterminowy Nr 5, tzw. H (Ryc. 11). Jest on przykładem połączenia umiarkowanego nurtu modernizmu z konstruktywizmem. „Biuro Inżynierskie K. Jaskulski i K. Brygiewicz” rozpoczęło jego budowę w 1931 r. od dwóch pierwszych kondygnacji, następnie w 1934 r. nadbudowało magazyn o trzy kolejne piętra³⁴. Obecnie w całym budynku znajdują się magazyny na wynajem, zgodnie z pierwotnym jego przeznaczeniem. Obiekt jest użytkowany, wnętrza odświeżone, elementy wystroju zachowane (klatki schodowe, windy towarowe, rozsuwane bramy stalowe). Zastrzeżenie budzi jedynie stan elewacji, wskazujący na konieczność przeprowadzenia ich remontu.

W pracach konserwatorskich i remonto-

34. Sołtysik Maria, *op. cit.*, s. 192 i 194; Orchowska-Smolińska Anna, *op. cit.*, karta nr 80.

12. Budynek biurowy, ul. Polska 21.

a. fragment elewacji bocznej, **b.** klinkierowa okładzina słupa w podcieniu elewacji bocznej, **c.** wnętrze, klatka schodowa, **d.** posadzka podcienia w elewacji bocznej (fot. A. Jaśkiewicz-Sojak)



wych prowadzonych na terenie portu dużą rolę odgrywa konserwacja historycznych materiałów wykończeniowych i detalu architektonicznego (il. 12) Kwestia ta została już wspomniana, ale właściwie dotyczy wszystkich zabytków ewidencyjnych, które zdecydujemy się chronić. Przede wszystkim materiały budowlane używane w międzywojennych budowlach różnią się od produkowanych obecnie. Innej jakości, faktury, koloru jest cegła licowa, klinkiery, płytki okładzin wewnętrznych i zewnętrznych, czy lastryko. Problemem jest też dobór odpowiednio wykwalifikowanych wykonawców i brak rzemieślników. Uzupełnianie lica ściany z okresu międzywojennego często przestaje dziś być remontem, a zamienia się w prace konserwatorskie...

Trzeba poruszyć również problem kolorystyk elewacji. Często projektanci nie odtwarzają pierwotnych kolorów tynków, a wymyślają nową kolorystykę. Nie szanują dzieła swoich poprzedników, ale też nie zwracają uwagi na otoczenie budynku. Plagą jest także docieplanie elewacji styropianem, bezpowrotnie niszczące oryginalne elewacje i detal architektoniczny.

Na zakończenie

Ochrona międzywojennej architektury przemysłowej, na tak specyficznym obszarze jak funkcjonujący port morski, jest zadaniem trudnym. Za każdym razem, gdy pojawia się problem konserwatorski, wypracowywać tu trzeba kompromis pomiędzy konserwatorami a użytkownikami. Ciągłe pojawia się pytanie: na jakie unowocześnienia, przebudowy i rozbiórki można pozwolić, a do jakich nie należy dopuścić - by chronić dziedzictwo. Działającego portu nie da się zamienić w skansen, ale przecież nie to jest celem ochrony zabytków. Port gdyński stanowi bardzo ważną część organizmu miejskiego i jest nierozdzielnie związany z historią Gdyni. Poprzez swoją architekturę i urbanistykę jest świadectwem przeszłości, postępu sztuki budowlanej, historii przemysłu. Dlatego podkreślić należy, że w interesie nie tylko konserwatorów, ale przede wszystkim zarządcy i użytkowników Portu Gdynia, jest zachowanie tego unikatowego zabytkowego zespołu portowego.

Anita Jaśkiewicz-Sojak

Anna Orchowska-Smolińska, mgr. inż. architekt,
doktorantka Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej
zainteresowania zawodowe i naukowe: badania i ochrona dziedzictwa kulturowego architektury
i urbanistyki okresu modernizmu, szczególnie zabudowy przemysłowej miast portowych
e-mail: aos@arconcept.pl

Anita Jaśkiewicz-Sojak, mgr inż. architekt
doktorantka Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej;
inspektor w Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Gdańsku
zainteresowania zawodowe i naukowe: ochrona zabytków, dziedzictwo kulturowe obszaru dawnych Prus
e-mail: a.js@wp.pl