

Ikony architektury portu w Gdyni – styl i struktura

Icons of Gdynia port architecture – their style and structure

The port of Gdynia and its construction, carried out from scratch in the interwar period (1920-1939), creates a very important chapter in the contemporary history of Poland. Together with the town of over one hundred thousand people, which was established at that time, it is still a symbol of the achievements of the Second Polish Republic, measured in many dimensions: from the economic to the cultural aspect. Its spatial layout and architecture are the material testimony to the achievements of great artistic significance. Today, the iconic part is played by those buildings in the port which have a unique, historically and culturally significant character and which have survived to the present day.

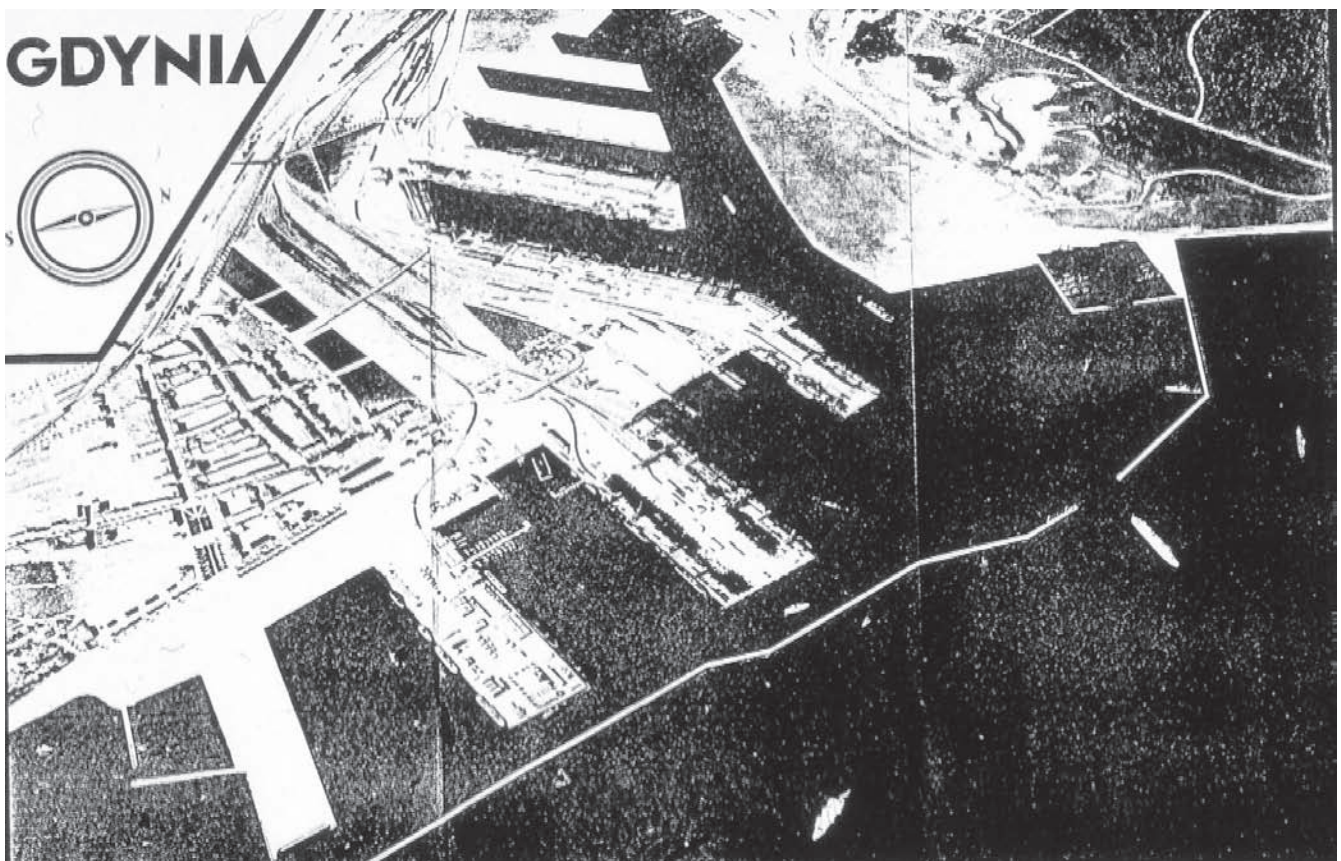
The very outline of the piers and port basins is an icon of great inner power and expression. (Fig. 1). It was suggestively described in 1934 by Waclaw Si-

port gdyński i jego budowa, prowadzona od podstaw w okresie międzywojennym (1920-1939), tworzy bardzo ważny rozdział we współczesnych dziejach Polski. Wraz z powstałym wówczas ponad stutysięcznym miastem jest do dziś symbolem osiągnięć II Rzeczypospolitej, mierzonym w wielu wymiarach – począwszy od gospodarczego po kulturowy. Jego założenie przestrzenne i architektura stanowią materialne świadectwo tych osiągnięć o dużej wymowie artystycznej. Rolę ikoniczną dla portu pełnią dziś te budowle, które mają jednostkowy, znaczący historycznie oraz kulturowo charakter i które przetrwały do chwili obecnej.

Pełną wewnętrzną mocy i ekspresji ikoną jest sam zarys zrealizowanych w okresie międzywojennym pirsów oraz basenów portowych (il. 1), sugestywnie opisywany w 1934 r. przez Waclawa Sieroszewskiego jako „kształt rozwartych palców ręki, władczo wy-

1. Model portu w Gdyni, 1938 r. (źródło: „Życie Techniczne” 1938)

1. Model of the port in Gdynia, 1938 (source: „Życie Techniczne” 1938)





2. Latarnie przy wejściu do portu w Gdyni, 1933 (źródło: „Kalendarz Morski i Kolonialny Na Rok”, 1933)

2. Lanterns at the entrance to the port in Gdynia, 1933 (source: „Calendar Maritime and Colonial Na Rok”, 1933)

eroszewski as having “the shape of stretched fingers of a hand, imperiously extended to the sea.”¹ It is a clear symbol of everything that was achieved in the port during the interwar period. The shape is formed by a system of four external piers (Passenger, Coal, Fisheries and South) with port basins and a breakwater as well as a port channel extending inland with three internal basins and an avanport. The second most popular iconic sign of the complex are beautiful, reinforced concrete lanterns guarding the main entrance to the avanport (Fig. 2). Their photo appeared in one of the first articles describing the „architectural approach to the port of Gdynia”²; they are also visible and in numerous photographs of ships and yachts entering Gdynia.

The inter-war establishment of the Gdynia port has survived to this day despite the enormous destruction brought about by World War II and the transformations that have been going on to this day. Similarly, many architectural works of high quality, both from the inter-war and post-war period, have survived

ciągniętej ku morzu”¹. Stanowi on wyrazisty symbol wszystkiego tego, co w porcie osiągnięto w okresie dwudziestolecia międzywojennego. Kształt ten obejmuje układ czterech pirsów zewnętrznych (Pasażerskiego, Węglowego, Rybackiego i Południowego) wraz z basenami portowymi i falochronem oraz sięgający w głąb lądu kanał portowy z trzema basenami wewnętrznymi i awanportem. Drugim najbardziej popularnym ikonicznym znakiem zespołu są piękne, żelbetowe latarnie strzegące głównego wejścia do awanportu (il. 2). Ich zdjęcie otwierało jeden z pierwszych artykułów opisujących „ujęcie architektoniczne portu gdyńskiego”²; były one też wielokrotnie fotografowane wraz z wpływającymi do Gdyni statkami i jachtami.

Międzywojenne założenie gdyńskiego portu przetrwało do dzisiaj, mimo ogromu zniszczeń II wojny światowej i trwających do dziś przekształceń. Podobnie przetrwało w jego strukturze wiele dzieł architektonicznych wysokiej próby, pochodzących zarówno z okresu międzywojennego, jak i z lat powojennych. Te najważniejsze będą tematem niniejszego artykułu.

1. Cechy szczególne gdyńskiej architektury portowej jako dziedzictwa kulturowego

Architektura portowa Gdyni stanowi specyficzne dziedzictwo kulturowe polskiego i europejskiego modernizmu. Jej szczególne znaczenie polega na połączeniu ukształtowanego w latach 20. i 30. XX wieku modernistycznego języka stylowego z realizacją nowych wyzwań inżyniersko-konstrukcyjnych stawianych przez budujący się port. Znaczenie tego dziedzictwa rozpatrywać więc trzeba w dwóch wymiarach: artystycznym (styl) i inżynierskim (struktura).

Styl. Pierwszą charakterystyczną cechą gdyńskiej architektury portowej – tą która różni ją istotnie od architektury miejskiej Gdyni – był **znaczący wpływ struktury konstrukcyjnej na formę stylową budynków**. Przejawiał się on w dość różnorodny, mniej lub bardziej eksponowany sposób, lecz obecny był w niemal wszystkich budowlach portowych. Aspekt ten łączył się z drugą cechą charakterystyczną gdyńskiej architektury portowej, jaką stanowiła **duża wielowątkowość modernistycznych formacji stylowych**, kształtowanych równoległe do analogicznych zjawisk w Polsce i w Europie. Znajdujemy w Gdyni ciekawe przykłady niemal wszystkich faz rozwojowych modernizmu: od zmodernizowanych form klasycznych i Art Déco, poprzez wczesną i późną odmianę funkcjonalizmu, konstruktywizm, umiarkowany i monumentalizujący modernizm, aż do powojennych odmian tej stylistyki.

Najbardziej awangardowym ze wspomnianych nurtów był funkcjonalizm, stanowiący w największym stopniu odzwierciedlenie ducha epoki. U jego podstaw leżała idea „formy funkcjonalnej” – czyli „formy po-

1. W. Sieroszewski, *Brama na świat*, Warsaw 1934, Publishing House Rój. Quote: W. Sieroszewski, *Brama na świat*, [in:] *Brama na świat*, Maciej Rdesiński (ed.), Gdańsk 1976, p. 58.

2. J. Müller, *Ujęcia architektoniczne portu gdyńskiego*, „Architektura i Budownictwo”, 1936, No. 5.

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

2. J. Müller, *Ujęcia architektoniczne portu gdyńskiego*, „Architektura i Budownictwo”, 1936, nr 5.

within its structure. The most important ones will be the subject of this article.

1. Characteristic features of Gdynia port architecture viewed as a cultural heritage

The architecture of Gdynia port is a specific cultural heritage of both Polish and European modernism. Its significance lies in the combination of the modernist style language developed in the 1920s and 1930s and the implementation of new engineering and construction challenges posed by the port under construction. Therefore, the significance of this heritage should be considered in two dimensions: artistic (style) and engineering (structure).

Style. The first characteristic feature of Gdynia port architecture, greatly different from the architecture of the city, was **the influence of structure on the style of buildings**. It manifested itself in quite diverse, more or less exposed ways, but it was present in almost all port buildings. This aspect was related to the second characteristic of Gdynia port architecture, which was the **large multithreading of modernist style formations**, shaped in parallel to similar phenomena in Poland and Europe. We can find in Gdynia interesting examples of almost all phases of modernism: from modernized classical forms and Art Déco, through the early and late varieties of functionalism, constructivism, moderate and monumental modernism to post-war varieties of the style.

Functionalism, which best reflected the spirit of the epoch, was the most avant-garde of the aforementioned trends. It was based on the idea of "functional form", that is, the "form following function", consisting in simple, asymmetrical blocks with flat roofs and a strongly marked line of horizontal rows of windows. That kind of aesthetics strongly inspired architects designing Gdynia's first industrial and port buildings (Fig. 3). Other style conventions were more eagerly chosen for representative buildings. In the early 1930s it was mainly moderate modernism, emphasizing sublime symmetry and the vertical rhythm of divisions. However, at the end of the interwar period, along with the already widespread tendency to augment the form, a specific, monumental edition of late functionalism gained popularity. It combined the asymmetric segmentation of the body with accents of vertical articulation, varied detail and texture.

However, another style of modernism, namely, constructivism became most typical for the architecture of Gdynia port. Its expression was based on the idea of "form following construction" (Fig. 4) and directly exposed the load-bearing structure of the building, both in its facades and layout of the interior. The glorious parade of this type of structural, "engineering" aesthetics had begun in the mid-nineteenth century but it reached its peak in the twentieth century, with the wide implementation of modern construction systems and materials, primarily steel and reinforced concrete.

Structure. The use of reinforced concrete and modern construction systems was popular when build-



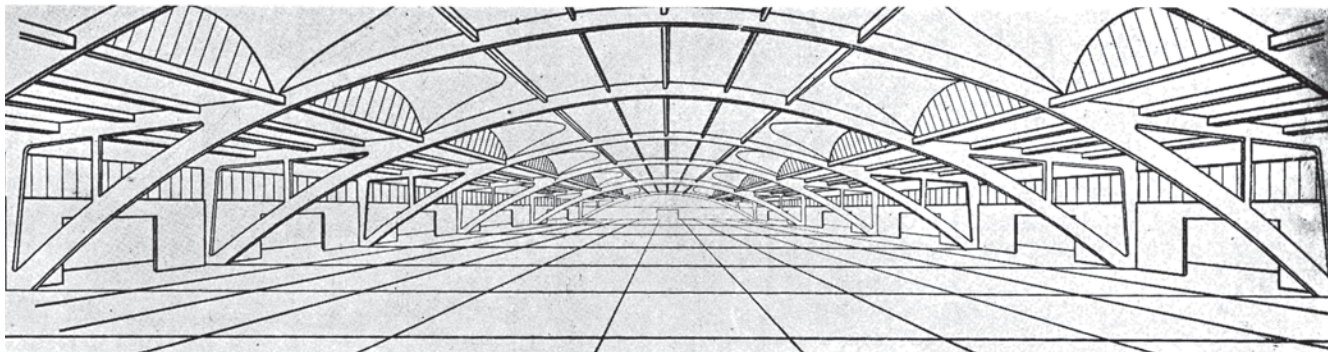
3. Pierwszy zakład przemysłowy gdyńskiego portu – „Łuszczarnia Ryżu”, grafika Janusza Marii Brzeskiego z 1932 r. (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

3. The first industrial plant in Gdynia's port – „The Rice Mill Complex”, a graphic by Janusz Maria Brzeski from 1932 (source: Gdynia City Museum)

rażącej za funkcją”, opartej na ekspresji prostych, asymetrycznych brył z płaskimi dachami i mocno zarysowaną linią poziomych pasów okiennych. Estetyka ta inspirowała szczególnie architektów projektujących pierwsze gdyńskie budowle przemysłowo-portowe (il. 3). Dla obiektów o bardziej reprezentacyjnym charakterze chętniej wybierano inne konwencje stylowe. W pierwszej połowie lat trzydziestych był to głównie umiarkowany modernizm, podkreślający podniosłą symetrię i wertykalny rytm podziałów. Natomiast pod koniec międzywojnia, razem z powszechną już tendencją do monumentalizacji formy popularność zdobyła specyficzna, monumentalizująca edycja późnego funkcjonalizmu, która łączyła asymetryczne rozczłonkowanie bryły z akcentami artykulacji pionowej, zróżnicowanym detalem i fakturą.

Jednakże najbardziej specyficzna dla architektury portowej Gdyni była inna odmiana stylowa modernizmu – konstruktywizm. Była to formacja opierająca swą ekspresję na idei „formy podążającej za konstrukcją” (il. 4) i eksponującej wprost strukturę nośną budynku, zarówno w jego elewacjach, jak i w układzie wnętrza. Zwycięski pochod tego typu strukturalnej, „inżynierskiej” estetyki zaczął się już w połowie XIX stulecia, jednak swoje apogeum osiągnął w wieku XX, wraz z wprowadzeniem do powszechnego użytku nowoczesnych systemów konstrukcyjnych i materiałów, w tym przede wszystkim stali i żelbetu.

Struktura. Powszechne na terenie nowopowstającego portu gdyńskiego było stosowanie żelbetu i nowoczesnych systemów konstrukcyjnych. Żelbetowe kesony i platformy stanowiły główny budulec zdecydowanej większości nabrzeży i falochronów porto-



4. Forma konstruktywistyczna, eksponująca strukturę nośną obiektu: I nagroda w projekcie konkursowym na magazyn drobnicowy dla strefy wolnocłowej w Gdyni, 1934, proj. Jerzy Wierzbicki, obliczenia statyczne Jerzy Jęsky (źródło: „Architektura i Budownictwo” 1934)

4. Constructivist form, exposing the load-bearing structure of the facility: 1st prize in a competition design for a groupage warehouse for a duty-free zone in Gdynia, 1934, designed by Jerzy Wierzbicki, static calculations by Jerzy Jęsky (source: „Architektura i Budownictwo” 1934)

ing the port in Gdynia. Reinforced concrete caissons and platforms were the main building material of the vast majority of quays and port breakwaters³. Reinforced concrete also became the basic load-bearing material of almost all major facilities in the port, often determining the structure and form of their walls, ceilings and roofing. There were world-renowned companies in the port area, specializing in reinforced concrete structures. Apart from the famous Danish company “Hojgaard & Schultz” performing hydraulic structures there were also two world-famous companies implementing reinforced concrete overground structures – „Wayss & Freytag” and „Dyckerhoff & Widmann” (abbrev. „Dywidag”).

Three modern construction types were of particular importance for shaping the constructivist architectural form of the port buildings. The most pop-

wych³. Żelbet stał się także podstawowym materiałem nośnym niemal wszystkich większych obiektów w porcie, przesądając bardzo często o strukturze i formie ich ścian, stropów oraz przekrycia dachowego. Na terenie portu działały światowej renomy firmy, specjalizujące się w konstrukcjach żelbetowych – prócz wykonującej konstrukcje hydrotechniczne słynnej duńskiej firmy „Hojgaard & Schultz”, działały tu jeszcze dwa światowej sławy przedsiębiorstwa realizujące żelbetowe konstrukcje naziemne – „Wayss & Freytag” oraz „Dyckerhoff & Widmann” (w skrócie „Dywidag”).

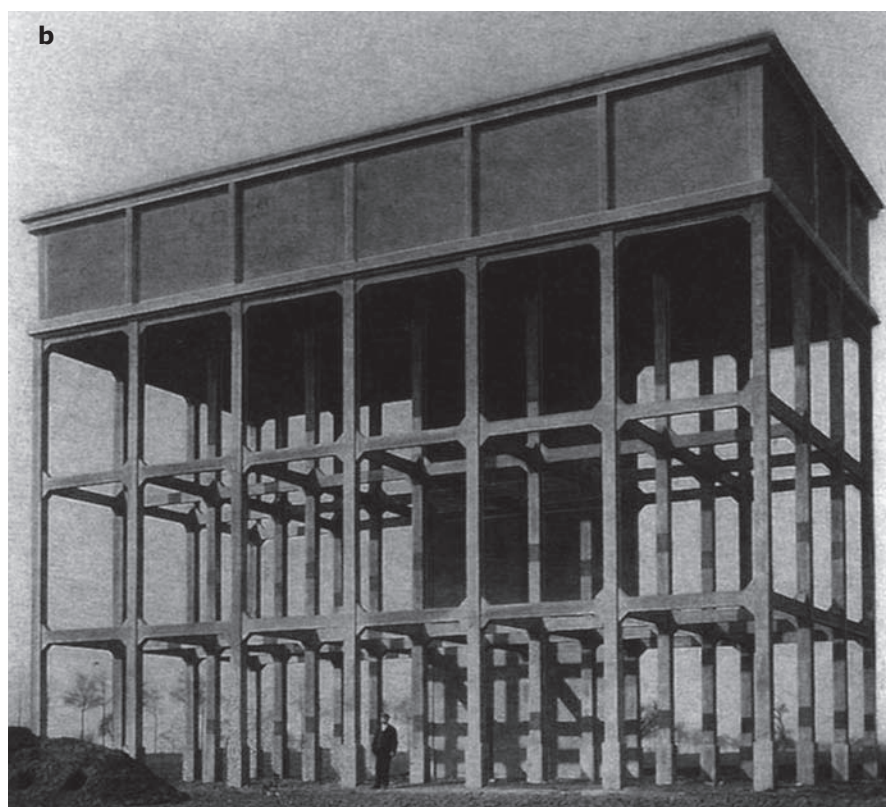
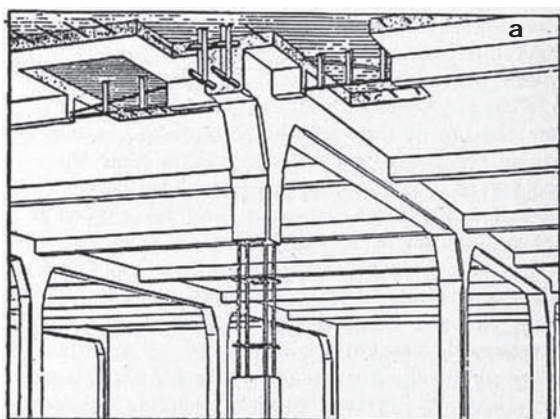
Dla kształtowania konstruktywistycznej formy architektonicznej portowych budowli szczególne znaczenie miały trzy nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne. Najbardziej popularnym i najważniejszym z nich był tzw. **system Hennebique’a** (il. 5a, b). Był to układ

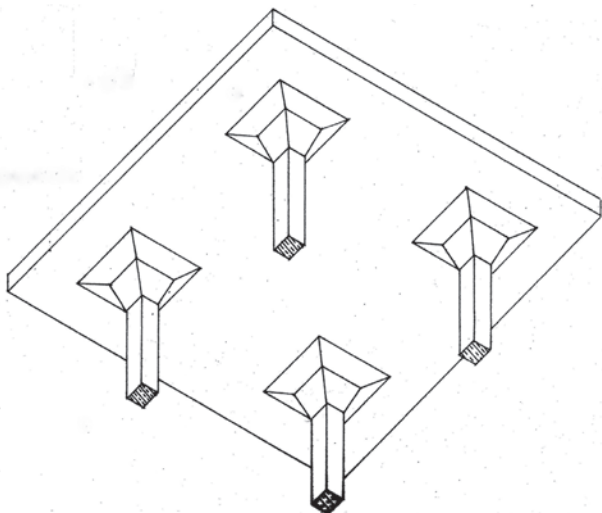
3. In the context of comprehensive history of the construction of the port in Gdynia the Reader will find more on this subject further in this volume in the article: Maria Jolanta Sołtysik, *Budowa portu w Gdyni 1920-1939*: “the shape of open fingers of a hand, imperiously extended to the sea”

3. Więcej na ten temat w kontekście całościowo ukazanej historii budowy portu w Gdyni znajdzie Czytelnik dalej w niniejszym tomie, w artykule: Maria Jolanta Sołtysik, *Budowa portu w Gdyni 1920-1939*: „kształt rozwartych palców ręki, władczo wyciągniętej ku morzu”.

5. Rama żelbetowa systemu Hennebique’a opatentowana w 1892 r.: a. aksonometria ilustrująca elementy systemu (źródło: Wikimedia Commons); b. układ rami w strukturze ścian zewnętrznych i wnętrza obiektu (źródło: François Hennebique, Alchetron.com. Free Social Encyclopedia for the World)

5. Reinforced concrete frame of the Hennebique system, patented in 1892: a) axonometry illustrating the elements of the system (source: Wikimedia Commons); b) the layout of the frame in the structure of the external walls and the interior of the facility (source: François Hennebique, Alchetron.com. Free Social Encyclopedia for the World)



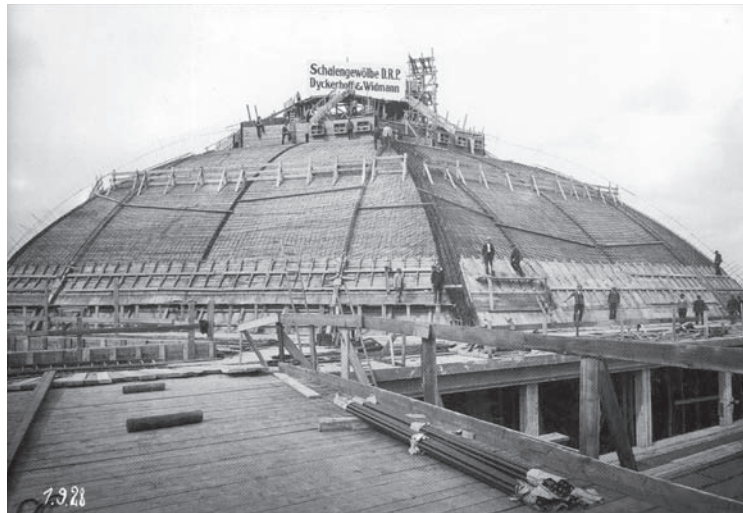


6. Strop grzybkowy – szerokie kielichy pozwalają wyeliminować belki stropowe (źródło: S. Różycki, *Atlas do skryptu Budownictwo Ogólne, cz. II, Gdańsk 1964*)

6. Mushroom ceiling – wide sockets allow to eliminate the ceiling beams (source: S. Różycki, *Atlas for the General Construction script, part II, Gdańsk 1964*)

ular and most important of them was the so-called **Hennebique system** (Fig. 5a, b). It was a structural system of a reinforced concrete frame consisting of columns and beams and a ribbed ceiling supported on it; this monolithic structure was cast in situ. The system was invented by the French François Hennebique and patented in 1892, and its importance for the development of contemporary architecture was already highlighted by historians such as Nicolaus Pevsner and Arnold Whittick in the mid-twentieth century⁴. In many constructivist buildings, the reinforced concrete frame with the ceiling was not only an element of the interior structure and flat roofs that entered architecture at that time and were, in a way, a symbol of its modernity, but also the main motive of shaping the facade (see Fig. 5b). Le Corbusier admired it in the early 1920s, instructing European architects to imitate the engineering structures of American factories⁵. Such a reinforced concrete frame was also the main compositional element of the facade of many warehouses and cold stores in Gdynia.

The second structural solution important for the port architecture used in Gdynia was **flat slab floor construction** (Fig. 6). It was invented in 1908 by the French engineer Robert Maillart, a pupil of Hennebique, and around the same time in the United States by Claude Allen Porter⁶. The construction made it possible



7. Wieloboczna powłoka kopułowa systemu Zeiss-Dywidag w Hali Targowej w Lipsku podczas budowy w 1928 r. (źródło: Wikimedia Commons)

7. Polygonal dome coating of the Zeiss-Dywidag system at the Market Hall in Leipzig during construction in 1928 (source: Wikimedia Commons)

konstrukcyjny ramy żelbetowej, złożonej ze słupów i belek oraz wspartego na niej żebrowego stropu, które jako monolityczną całość wylewano bezpośrednio na budowie. Układ ten wynaleziony został przez Francuza François Hennebique'a i opatentowany w 1892 r., a o jego znaczeniu dla rozwoju architektury współczesnej pisali już w połowie XX stulecia tacy historycy jak Nicolaus Pevsner i Arnold Whittick⁴. W wielu konstruktywistycznych obiektach rama żelbetowa ze stropem stanowiła nie tylko element struktury wnętrza oraz wkraczających wówczas do architektury i będących niejako symbolem jej nowoczesności płaskich dachów, ale również główny motyw kształtowania elewacji (por. il. 5b). Podziwiał to już w początkach lat dwudziestych Le Corbusier, polecając europejskim architektom naśladowanie inżynierskich struktur amerykańskich fabryk⁵. W bardzo wielu gdyńskich magazynach i chłodniach taka właśnie rama żelbetowa stanowiła również główny element kompozycyjny elewacji.

Drugim ważnym dla architektury portowej rozwiązaniem konstrukcyjnym stosowanym w Gdyni był **strop grzybkowy** (il. 6). Wynaleziony został w 1908 r. przez francuskiego inżyniera Roberta Maillarta, ucznia Hennebique'a, a niemal jednocześnie także w Stanach Zjednoczonych przez Claude Allen Portera⁶. Strop grzybkowy pozwalał na rezygnację z belek stropowych przez zastosowanie dużych, kielichowo

4. N. Pevsner, *Pionierzy współczesności*, Warszawa 1978, p. 142 (first English edition 1943 r.) and A. Whittick, *European Architecture In The 20th Century*, Vol. One, London 1950 (first edition); on page 81 Whittick even put a large picture (Plate XXVII) showing reinforced concrete components of the Hennebique system. The importance of this system is also emphasized by A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*, doctoral dissertation conducted under the supervision of Eng. arch. M. J. Sołtysik, PhD, Faculty of Architecture, Gdańsk University of Technology, Gdańsk 2013 (typescript), p. 105.

5. Le Corbusier, *W stronę architektury*, Warszawa 2012 (first French edition 1923 r.), p. 89-93. The author presents photographs of reinforced concrete frame structures displayed in the facades of car factories in the USA as examples.

6. R. Banham, *A Concrete Atlantis*, Cambridge-London 1986, p. 29. The role of Robert Maillart in introducing this type of construction was also previously emphasized by A. Whittick, *European Architecture...*, op. cit., p. 89 and Plate XXIX (giving, among others, an example of the construction of a large warehouse in Zurich in 1908)

4. N. Pevsner, *Pionierzy współczesności*, Warszawa 1978, s. 142 (pierwsze wydanie angielskie w 1943 r.) oraz A. Whittick, *European Architecture In The 20th Century*, Vol. One, London 1950 (pierwsze wydanie); Whittick umieścił nawet na stronie 81 dużą ilustrację (Plate XXVII) ukazującą żelbetowe elementy systemu Hennebique'a. Znaczenie tego systemu podkreśla również A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*, rozprawa doktorska wykonana pod kierunkiem dr hab. inż. arch. Marii Jolanty Sołtysik, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2013 (na prawach maszynopisu), s. 105.

5. Le Corbusier, *W stronę architektury*, Warszawa 2012 (pierwsze francuskie wydanie w 1923 r.), s. 89-93. Autor przedstawił jako przykładowe fotografie ramowych konstrukcji żelbetowych wyeksponowanych w elewacjach fabryk samochodowych w USA.

6. R. Banham, *A Concrete Atlantis*, Cambridge-London 1986, s. 29. Rolę Roberta Maillarta we wprowadzaniu tego rodzaju konstrukcji podkreślał wcześniej również A. Whittick, *European Architecture...*, op. cit., s. 89 i Plate XXIX (podając m. in. przykład konstrukcji wielkiego magazynu w Zurychu w 1908 r.)

to dispense with ceiling joists by using large, socket-expanding heads directly supporting the ceiling⁷.

A very advanced, structurally and spatially effective construction system was the thin-walled shell and reinforced concrete dome of the **Zeiss-Dywidag system**, invented in the 1920s. It was used in only one but a very prestigious port facility in Gdynia - the Marine Station and the large Transit Warehouse connected to it⁸. Experimentally introduced in the construction of the Planetarium at the Carl Zeiss factory in Jena (1924-1926), the system was patented four years later and was widely used by the engineering company „Dyckerhoff & Widmann” („Dywidag” for short) to cover large spans. Its design capabilities were spectacularly presented in two impressive projects from the end of the 1920s – the barrel-shaped Market Hall in Frankfurt (1926-1928) and the domed Market Hall in Leipzig (1927-1929)⁹ (Fig. 7). The Gdynia project was inspired by both solutions.

2. Architectural icons of the port

A large number of buildings of outstanding architecture were built in the Gdynia port in the interwar period. Unfortunately, some of them were destroyed

7. Flat slab floor was a construction quite common in Gdynia port buildings of the interwar period. As one of the most important reinforced concrete ceiling systems, it was also included in textbooks for general construction studies (see S. Różycki, *Atlas do skryptu Budownictwo Ogólne, General script, part II*, Gdańsk 1964, p. 5). A. Orchowska-Smolińska also writes about the flat slab floor in the buildings of the Gdynia port in *Architektura i układ...*, op. cit., p. 106.

8. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warsaw 1993, p. 192-194.

9. G. Figueroa, T. Mbise, M. Owensby, *Evolution of German Shells. Efficiency in Form*, Department of Civil and Environmental Engineering, Princeton University, <http://shells.princeton.edu/Leipzig.htm> (access 07.05.2022); also Roland May, *Shell Sellers. The International Dissemination Of The Zeiss-Dywidag System, 1923-1939*, 5th International Congress on Construction History, <https://bautechnikgeschichte.files.wordpress.com/2015/07/may.pdf> (access 07.05.2022). Comp.also Anna Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ...*, op. cit., p. 107-108.



8. Urząd Morski przy ul. Chrzanowskiego 10 w Gdyni, proj. Adam Ballenstedt, budowa 1927 (fot. B. Ponikiewski)

8. Maritime Office at 10 Chrzanowskiego Street in Gdynia, designed by Adam Ballenstedt, construction in 1927 (photo by B. Ponikiewski)

rozszerzających się głowic, podpierających bezpośrednio pułap⁷.

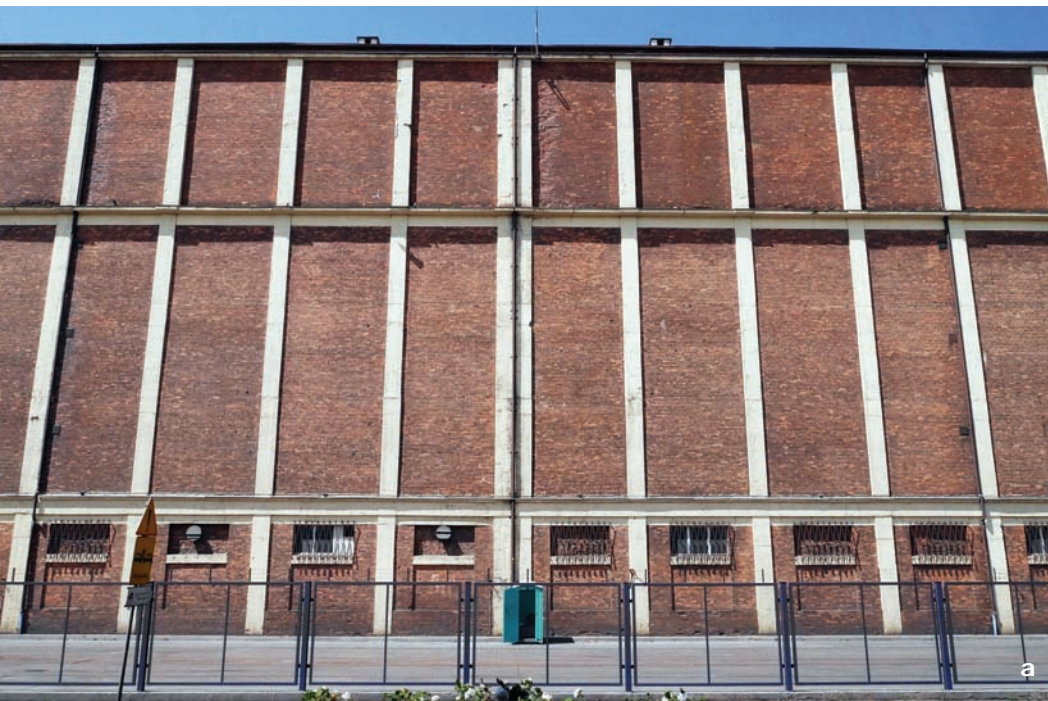
Bardzo zaawansowanym strukturalnie i efektywnym przestrzennie układem konstrukcyjnym była cienkościenna łupina i kopuła żelbetowa **systemu Zeiss-Dywidag**, wynaleziona w latach 20. XX wie-

7. Strop grzybkowy był konstrukcją dość często spotykaną w gdyńskich budowach portowych okresu międzywojennego. Jako jeden z ważniejszych żelbetowych układów stropowych trafił też do podręczników do nauki budownictwa ogólnego (por. S. Różycki, *Atlas do skryptu Budownictwo Ogólne, cz. II*, Gdańsk 1964, s. 5). O stropie grzybkowym w budowach portu gdyńskiego pisze również A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ...*, op. cit., s. 106.

9. Łuszczarnia Ryżu przy nabrzeżu Indyjskim w Gdyni, projekt prawdopodobnie arch. Kazimierz Krzyżanowski, prace budowlane firma „Inż. K. Krzyżanowski i Ska”, 1927: a. budynek produkcyjny (fot. M. J. Sołtysik, 2009); b. detal wejścia do budynku mieszkaniowego (fot. B. Ponikiewski)

9. Rice Mill Complex at the Indian Quay in Gdynia, design probably architect Kazimierz Krzyżanowski, construction works company „Inż. K. Krzyżanowski i Ska”, 1927: a. production building (photo: M. J. Sołtysik, 2009); b. detail of the entrance to the apartment building (photo: B. Ponikiewski)





10. Chłodnia Portowa przy ul. Polskiej 20 w Gdyni, projekt firma „Ateliers B. Lebrun, Société Anonyme, Nimy”, budowa w dwóch etapach w latach 1928-1930 i 1933-1934: a. struktura ściany z wyeksponowaną ramą żelbetową i wypełnieniem cegłą (fot. M. J. Sołtysik); b. detal ściany frontowej (fot. M. J. Sołtysik, 2009)

10. Cold Store Port at 20 Polska Street in Gdynia, project by the company „Ateliers B. Lebrun, Société Anonyme, Nimy”, construction in two stages in 1928-1930 and 1933-1934: a. wall structure with exposed reinforced concrete frame and brick filling (photo M. J. Sołtysik); b. detail of the front wall (photo by M. J. Sołtysik, 2009)

during World War II and some pulled down when the port was subjected to some functional and spatial transformations which the port was subject to in its post-war history. Luckily, however, a dozen or so of them have survived to this day.

The Maritime Office Building (Fig. 8) at 10, Chrzanowskiego Street is the most distinguished port administration facility. It was erected in 1927 according to the design of the famous Poznań architect Adam Ballenstedt¹⁰ in simplified Art Déco style. It emerged from expressionism and did not shy away from decorative motives; its specific geometric ornamentation bore clear features of early modernism. The main accent of the Maritime Office facade is a shapely clock tower flanked on four sides with vases placed on the extenso of the front pilasters. In the axis of the rear façade the architect placed an original triangular projection of the glazed staircase. The overall composition of the building is somewhat similar to the famous early modernist Stoclet Palace in Brussels erected by Joseph Hoffmann in 1905-1914.

The Rice Mill Complex at Nabrzeże Indyjskie (Fig. 9a) was the first industrial port structure in

10. S. Łoza, *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warsaw 1954, p. 18. The information provided here by S. Łoza that Adam Ballenstedt (1880-1942) was the author of the design of the Maritime Office in Gdynia is fully credible, although it has not been confirmed by sources so far, because the Office's design has not been found so far. The first edition of Łoza's work (dated 1930s) entitled *Czy wiesz kto to jest*, Warsaw 1938, did not include several (undated) designs by Adam Ballenstedt, including the Maritime Office project (p. 21). The 1954 edition cited above has been supplemented with this part. There is no doubt that this supplement was consulted with Adam Ballenstedt himself, because in the 1954 edition it also included biographical information about three other members of the architectural Ballenstedt family (Bolesław, Kazimierz and Ludwik), and their source was - as Łoza writes - "Information given by A. Ballenstedt. Hence the conclusion that the post-war edition of Łoza's book was edited with the active consultation of Adam Ballenstedt; it concerned not only the works of his relatives but also his own professional biography and completed projects.

ku. W Gdyni zastosowana została wprawdzie w tylko jednym, ale za to bardzo prestiżowym obiekcie portowym – w Dworcu Morskim i połączonym z nim wielkim Magazynie Tranzytowym⁸. System, wprowadzony eksperymentalnie przy budowie Planetarium w fabryce Carla Zeissa w Jenie (1924-1926) został cztery lata później opatentowany i był stosowany szeroko w działalności firmy inżynierskiej „Dyckerhoff & Widmann” (w skrócie „Dywidag”) dla przekrycia wielkich rozpiętości. Jego możliwości konstrukcyjne zostały w sposób spektakularny przedstawione w dwóch imponujących rozmachem realizacjach z końca lat dwudziestych – kolebkowej Hali Targowej we Frankfurcie (1926-1928) i kopułowej Hali Targowej w Lipsku (1927-1929)⁹ (il. 7). Realizacja gdyńska czerpała inspiracje z obu tych rozwiązań.

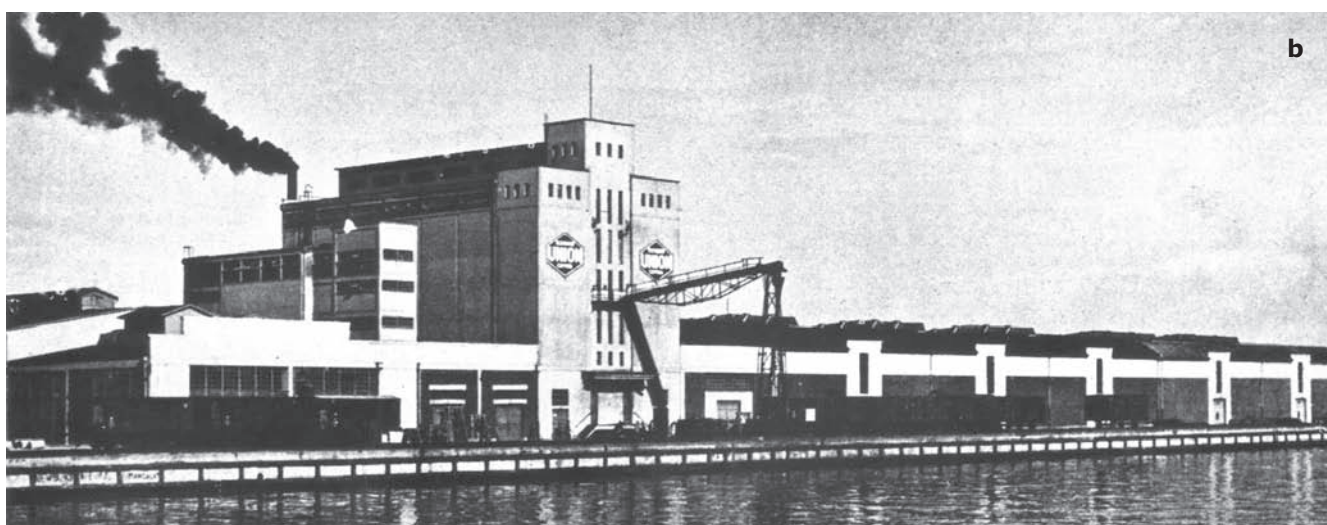
2. Ikony architektoniczne portu

W okresie międzywojennym na terenie gdyńskiego portu powstało wiele obiektów o wybitnej architekturze. Niektóre z nich uległy niestety zniszczeniu podczas II wojny światowej, a niektóre wyburzono w trakcie przeobrażeń funkcjonalno-przestrzennych jakim podlegał port w swej powojennej historii. Szczęśliwie jednak kilkanaście z nich przetrwało do dzisiaj.

Urząd Morski (il. 8) przy ul. Chrzanowskiego 10 jest najbardziej eksponowanym obiektem administracji portowej. Wzniesiony został w 1927 r. według

8. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 192-194.

9. G. Figueroa, T. Mbise, M. Owensby, *Evolution of German Shells. Efficiency in Form*, Department of Civil and Environmental Engineering, Princeton University, <http://shells.princeton.edu/Leipzig.htm> (dostęp 07.05.2022); a także R. May, *Shell Sellers. The International Dissemination Of The Zeiss-Dywidag System, 1923-1939*, 5th International Congress on Construction History, <https://bautechnikgeschichte.files.wordpress.com/2015/07/may.pdf> (dostęp 07.05.2022). Por. również A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ...*, op. cit., s. 107-108.



11a. Zachowana część frontowa głównego trzonu dawnej Gdyńskiej Olejarni (później Olejarni „Union”) przy nabrzeżu Indyjskim w Gdyni, wkomponowana w 2014 r. w elewację południową zakładu przemysłowego „Vistal Offshore” (proj. Piotr Kurpyta, 2013) (fot. M. J. Soltysik, 2016); **b.** Olejarnia Gdyni wzniesiona w 1930 r. według projektu firmy „Wayss & Freytag”, a następnie rozbudowano w latach 1932-1933 - w połowie lat trzydziestych (źródło: „Architektura i Budownictwo” 1936)

11a. The preserved front part of the main shaft of the former Gdynia Oil Mill (later „Union” Oil Mill) at the Indian Quay in Gdynia, integrated in 2014 into the southern elevation of the „Vistal Offshore” industrial plant (designed by Piotr Kurpyta, 2013) (photo M. J. Soltysik, 2016); **b.** Gdynia Oil Mill erected in 1930 according to the design of „Wayss & Freytag”, and then expanded in the years 1932-1933 - in the mid-1930s (source: „Architektura i Budownictwo” 1936)

Gdynia, and at the same time the first to represent the style called functionalism¹¹. Due to its size and characteristic „striped” form, it has become an architectural landmark of the port from the very beginning. The works on the construction of the complex consisting of three buildings contrasting in height (production, storage and residential buildings) were carried out by the company „Inż. K. Krzyżanowski i Ska”, presumably according to the design of Kazimierz Krzyżanowski himself¹². Completed in 1927, the buildings had cubic forms and clearly outlined facades in „national” colours: alternating horizontal stripes of red brick and stripes of light coloured plaster. The details of the façades of the mill and the residential building (Fig. 9b) present the influence of the expressionist Art Déco but the whole complex shows some features of early „brick” functionalism.

Harbour Cooling Tower at 20, Polska Street was built in two stages: in 1928-1930 and 1933-1934;

projektu znanego poznańskiego architekta Adama Ballenstedta¹⁰ w uproszczonych formach stylowych Art Déco. Formacja ta wyrastała z ekspresjonizmu i nie stroniła od dekoracyjności, a jej specyficzna, geometryzująca ornamentyka nosiła wyraźne cechy wczesno modernistyczne. Główny akcent fasady gdyńskiego Urzędu stanowi kształtna wieża zegarowa, flankowana z czterech stron wazonami umieszczonymi na prze-

11. M. (J.) Soltysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit., p. 112-113.
12. A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ...*, op. cit., p. 74.

10. S. Łoza, *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1954, s. 18. Przekazana tu przez S. Łozę informacja, że to Adam Ballenstedt (1880-1942) jest autorem projektu Urzędu Morskiego w Gdyni jest w pełni wiarygodna, mimo że dotychczas nie udało się jej potwierdzić źródłowo, gdyż projekt Urzędu nie został jak dotychczas odnaleziony. W pierwszym, pochodzącym z lat trzydziestych wydaniu dzieła Łoży, zatytułowanym *Czy wiesz kto to jest*, Warszawa 1938 nie znalazły się niektóre (niedatowane) projekty Adama Ballenstedta, a wśród nich właśnie projekt Urzędu Morskiego (s. 21). Przytoczone powyżej wydanie z 1954 r. zostało o tą część uzupełnione. Nie ma przy tym wątpliwości, że to uzupełnienie było konsultowane z samym Adamem Ballenstedtem, gdyż w wydaniu z 1954 r. wprowadzono do niego także informacje biograficzne dotyczące trzech innych członków architektonicznego rodu Ballenstedtów (Bolesława, Kazimierza i Ludwika), a ich źródłem były - jak pisze Łoza - „Wiadomości udzielone przez A. Ballenstedta”. Stąd wniosek, że treść powojennego wydania książki Łoży została zredagowana przy czynnej konsultacji Adama Ballenstedta, która dotyczyła nie tylko twórczości jego krewnych architektów, ale z pewnością również jego własnego życiorysu zawodowego i wykonanych projektów.



12. Magazyn Polskiego Monopolu Tytoniowego przy ul. Polskiej 7 w Gdyni, proj. Stefan Szyller (1929-1930 r.), budowa w 1931 r.: a. elewacja południowa (fot. B. Ponikiewski); b. strop grzybkowy, 1931 (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

12. Polish Tobacco Monopoly Warehouse at 7 Polska Street in Gdynia, designed by Stefan Szyller (1929-1930), construction in 1931: a. southern elevation (photo B. Ponikiewski); b. mushroom ceiling, 1931 (source: Gdynia City Museum)

after completion it was the largest in Europe. It was erected according to the design of the Belgian company "Ateliers B. Lebrun, Société Anonyme, Nimy"¹³. This symmetrical complex functions to this day and consists of a large cubic main hall and two lower technical and administrative wings adjacent to it on the west side separated by an internal courtyard. The façades of the main hall are supported by the reinforced concrete skeleton. The rhythmically placed reinforced concrete frames and pillars dominate against the background of the brick filling (Fig. 10a). This constructivist style is broken by the expressive brick Art Déco detail placed in the axis of the front facade (Fig. 10b). Similar ornamentation also adorns brick walls of the technical and administrative buildings.

The former **Oil Mill ("Union")** at Nabrzeże Indyjskie in Gdynia – only the front part of a large reinforced concrete silo decorated on both sides with the inscription "Union" has survived to this day. It was the main core of the factory, which was incorporated into the façade of the newly created industrial plant "Vistal Offshore" (architect Piotr Kurpyta, Fig. 11a) in 2014. The Oil Mill itself was built in the years 1930-1933 (Fig. 11b), and its functionalist design was created by the German company "Wayss & Freytag"¹⁴, famous for its reinforced concrete projects. The present condition of the monument – unfortunately very unsatisfactory in technical terms – with its modern setting is an interesting, yet controversial example of „rescue” protection of historical heritage.

Polish Tobacco Monopoly Warehouse at 7, Polska Street holds a special position in the heritage of port architecture. Its author is an outstanding figure in the history of Polish architecture – Stefan Szyller, known primarily for the magnificent designs of the main building of the Warsaw University of Technology and the Poniatowski Bridge in Warsaw. Towards the end of his life, Szyller designed several large warehouse facilities commissioned by the Polish Tobacco

dłużeniu frontowych lizen. W osi elewacji tylnej architekt umieścił oryginalny, trójkątny ryzalit przeszklonej klatki schodowej. Ogólny układ kompozycyjny budynku wykazuje pewne podobieństwo do słynnego wczesno modernistycznego pałacu Stoclet w Brukseli, wzniesionego w latach 1905-1914 przez Josepha Hoffmanna.

Łuszczarnia Ryżu przy nabrzeżu Indyjskim (il. 9a) była pierwszą przemysłową budowlą portową w Gdyni, a jednocześnie pierwszą reprezentującą stylistykę funkcjonalizmu¹¹. Z uwagi na swą wielkość oraz charakterystyczną „pasiastą” formę stała się od samego początku architektonicznym znakiem portu. Prace przy wznoszeniu zespołu składającego się z trzech skonstruowanych wysokościami obiektów (produkcyjnego, magazynowego i mieszkalnego) wykonała firma „Inż. K. Krzyżanowski i Ska”, przypuszczalnie według projektu samego Kazimierza Krzyżanowskiego¹². Ukończona w 1927 r. inwestycja miała kubiczne formy i wyraziście zarysowane elewacje w „narodowych” kolorach, łączące na przemian poziome pasy czerwonej cegły z pasami jasnego tynku. Detal fasad Łuszczarni i jej budynku mieszkalnego (il. 9b) pozostawał jeszcze pod wpływem ekspresjonistycznej stylistyki Art Déco, lecz całość wykazuje już cechy wczesnego, „ceglanego” funkcjonalizmu.

Chłodnia Portowa przy ul. Polskiej 20 powstawała w dwóch etapach w latach 1928-1930 i 1933-1934 i po zakończeniu budowy była największą chłodnią w Europie. Wzniesiona została według projektu belgijskiej firmy „Ateliers B. Lebrun, Société Anonyme, Nimy"¹³. Założony symetrycznie zespół funkcjonuje do dzisiaj i składa się z wielkiej, kubicznej hali głównej i przylegających do niej od zachodu dwóch niższych skrzydeł techniczno-administracyjnych, przedzielonych wewnętrznym dziedzińcem. W opartych na żelbetowym szkielecie elewacjach hali głównej dominuje wyeksponowany rytm żelbetowych ram i słupów na tle ceglanego wypełnienia (il. 10a). Tą konstruktywistyczną stylistyką przełamuje umieszczony w osi elewacji frontowej ekspresyjny, ceglany detal Art Déco (il. 10b). Podobna ornamentyka zdobi

13. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, p. 113-115

14. Ibid.

11. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit., s. 112-113.

12. A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ...*, op. cit., s. 74.

13. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, s. 113-115



13. Magazyn Długoterminowy Nr 5 przy ul. Polskiej 17 w Gdyni, projekt Konstanty Jaskulski z „Biura Inżynierskiego K. Jaskulski i K. Brygiewicz”, budowa w dwóch etapach w 1931 r. i 1934 r. (fot. M. J. Sołtysik, 2009)

13. Long-Term Warehouse No. 5 at 17 Polska Street in Gdynia, design by Konstanty Jaskulski from the „Biuro Inżynierskiego K. Jaskulski i K. Brygiewicz”, construction in two stages in 1931 and 1934 (photo by M. J. Sołtysik, 2009)

Monopoly. Three of them - in Radom¹⁵, Grodno¹⁶ and Gdynia¹⁷ (Fig. 12a) – were very similar constructions of modern structure combined with features of modernized classicism. The warehouse in Gdynia, built in 1931, relies on a brick-filled reinforced concrete skeleton and flat slab floor (Fig. 12b). The face of the building with vertical pilaster strips divided by brick in two colours - yellow on both sides of the centre of the elevation and red in the central axis and on both sides - underlines the structural skeleton of the building. The central part of both long façades was brought into focus with a shapely stepped attic in the final, referring to the forms of the Polish Renaissance. In the lower part, the attic was decorated with the inscription POLSKI MONOPOL TYTONIOWY (POLISH TOBACCO MONOPOLY), in the top there was an eagle with a crown, and on both sides it was flanked by two stone balls. Unfortunately, the form of both attics, preserved to this day, is devoid of these emblems (il. 12c) and it would be our great duty to restore them..

From an architectural point of view **Long Term Warehouse No. 5 “H”** at 17, Polska Street (il. 13) is

15. M. Omilanowska, *Architekt Stefan Szyller 1857-1933*, Warsaw 2008, p. 520

16. Ibid, p. 528-529

17. Ibid, p. 535

również ceglane ściany budynków techniczno-administracyjnych.

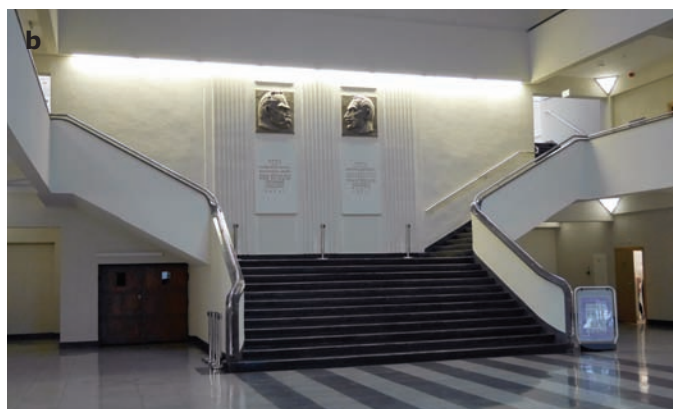
Dawna **Gdyńska Olejarnia („Union”)** nadbrzeżu Indyjskim w Gdyni przetrwała do dziś jedynie w części frontowej głównego trzonu fabryki – wielkiego żelbetowego silosu ozdobionego z dwóch stron napisem „Union”. Część ta została w 2014 r. wkomponowana w elewację nowopowstałego zakładu przemysłowego „Vistal Offshore” (arch. Piotr Kurpyta, il. 11a). Samą Olejarnię wzniesiono w latach 1930-1933 (il. 11b), a jej projekt – reprezentujący stylistykę funkcjonalizmu – powstał w słynnej ze swych realizacji żelbetowych niemieckiej firmie „Wayss & Freytag”¹⁴. Obecny stan zabytku – niestety mocno niesatysfakcjonujący pod względem technicznym – wraz ze swą współczesną oprawą stanowi ciekawy, acz dyskusyjny przykład „ratunkowej” ochrony dziedzictwa historycznego.

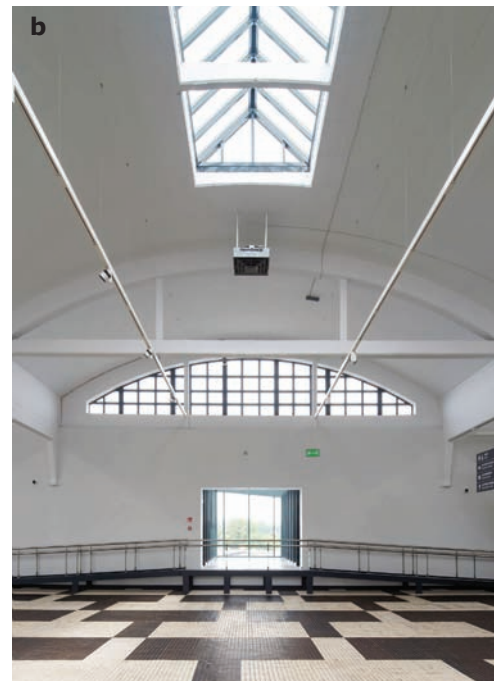
Magazyn Polskiego Monopolu Tytoniowego przy ul. Polskiej 7 zajmuje szczególną pozycję w dziedzictwie architektury portowej. Jego autorem jest wybitna postać w dziejach polskiej architektury – Stefan Szyller, znany przede wszystkim ze wspaniałej realizacji gmachu głównego Politechniki Warszawskiej i Mostu Poniatowskiego w Warszawie. Pod koniec życia Szyller

14. Ibidem.

14. Dawny Dworzec Morski przy ul. Polskiej 1 (dziś Muzeum Emigracji), projekt katowickiego oddziału firmy „Dyckerhoff & Widmann”, ukończenie budowy w grudniu 1933 r.: a. elewacja frontowa (fot. M. J. Sołtysik, 2017); b. wnętrze dawnej Hali Pasażerskiej (fot. B. Ponikiewski)

14. Former Marine Station at 1 Polska Street (today the Emigration Museum), design of the Katowice branch of the „Dyckerhoff & Widmann” company, construction completion in December 1933: a. front elevation (photo by M. J. Sołtysik, 2017); b. the interior of the former Passenger Hall (photo: B. Ponikiewski)





15. Dawny Magazyn Tranzytowy przy Dworcu Morskim (dziś część Muzeum Emigracji), projekt katowickiego oddziału firmy „Dyckerhoff & Widmann”, ukończenie budowy w grudniu 1933 r.: a. fragment elewacji północnej z widocznym ciągiem powłok kolebkowych systemu Zeiss-Dywidag (fot. B. Ponikiewski); b. powłoka kolebkowa wnętrza ze świetlikiem (fot. B. Ponikiewski)

15. Former Transit Warehouse at the Marine Station (today part of the Emigration Museum), project of the Katowice branch of the „Dyckerhoff & Widmann” company, construction completion in December 1933: a. fragment of the northern elevation with a visible series of Zeiss-Dywidag barrel shells (photo B. Ponikiewski); b. barrel lining of the interior with a skylight (photo B. Ponikiewski)

one of the most interesting Gdynia port facilities. It was erected in two stages in 1931 and 1934 according to a design by Konstanty Jaskulski from „Biuro Inżynierskie K. Jaskulski i K. Brygiewicz”¹⁸. Flat slab floors were also used in the reinforced concrete structure of the interior¹⁹. The façades of this five-storey building highlight the visual contrast between the reinforced concrete frame structure (see Hennebique’s system) and the red brick filling of the walls. This structural aesthetics is broken by three quasi-risalites, strongly outlined with reinforced concrete pilaster strips; they run along the entire height of the façade and illuminate the communications route and elevator shaft with strips of vertical windows. On the southern side, the avant-corps were additionally topped with three-window, rectangular gables: the central one was harmoniously widened on both sides by a stepped attic. The designer combined in a very vivid way the axial, moderately modernist expression of these risalits with a purely constructivist frame expression of the remaining parts of the façade.

Marine Station at 1, Polska Street (now the Emigration Museum) has always been the most prestigious port building. It consists of two parts: the former Passenger Hall at the front and the Transit Warehouse connected to it. The first floor of the latter once housed the Check-In Hall and was an integral part of the Station while the ground floor was a separate warehouse. The entire project was completed in December 1933 according to the design of the Katowice branch of the famous German engineering company

zrealizował na zlecenie Polskiego Monopolu Tytoniowego kilka dużych obiektów magazynowych, w tym trzy dość podobne do siebie magazyny w Radomiu¹⁵, Grodnie¹⁶ i Gdyni¹⁷ (il. 12a) – wszystkie o nowoczesnej konstrukcji, połączonej z lekko historyzującymi formami zmodernizowanego klasycyzmu. Zbudowany w 1931 r. magazyn w Gdyni oparty został na wypełnionym cegłą szkielecie żelbetowym i stropach grzybkowych (il. 12b). Szkielet konstrukcyjny zaakcentowano w licu budynku pionami lizen, pomiędzy którymi widnieją pasma ścian z cegły w dwóch kolorach – w częściach wewnętrznych elewacji żółtym, a w osi środkowej i w osiach bocznych czerwonym. Centralną część obu długich fasad architekt podkreślił w zwieńczeniu kształtną attyką uskokową, nawiązującą do form polskiego renesansu. W dolnej części attykę zdobił napis POLSKI MONOPOL TYTONIOWY, w zwieńczeniu orzeł w koronie, a po obu stronach flankowały ją dwie kamienne kule. Niestety zachowana do dziś forma obu attyk pozbawiona jest tych emblematów (il. 12c) i naszą wielką powinnością byłoby ich przywrócenie.

Magazyn Długoterminowy Nr 5 przy ul. Polskiej 17 (il. 13) jest jednym z najciekawszych architektonicznie obiektów portowych w Gdyni. Wzniesiony został w dwóch etapach w 1931 i 1934 r. według projektu Konstantego Jaskulskiego z „Biura Inżynierskiego K. Jaskulski i K. Brygiewicz”¹⁸, a w żelbetowej strukturze wewnątrz wykorzystano również stropy grzybkowe¹⁹. Fasady tego pięciokondygnacyjnego budynku ekspozycyjnego

18. M. Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit. p. 194; A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ...*, op. cit., p. 134.
19. Confirmed by W. Tubielewicz, in *Magazyny portowe w Gdyni ich konstrukcje i przeznaczenie*, Gdynia 1938. Paper presented at the Congress of Port Engineers of the Baltic and Scandinavian States, Gdynia May 3-6, 1938, p. 18.

15. M. Omilanowska, *Architekt Stefan Szyller 1857-1933*, Warszawa 2008, s. 520.
16. Ibidem, s. 528-529.
17. Ibidem, s. 535.
18. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, op. cit. s. 194; A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ...*, op. cit., s. 134.
19. Pot. W. Tubielewicz, *Magazyny portowe w Gdyni ich konstrukcje i przeznaczenie*, Gdynia 1938. Referat wygłoszony na Zjeździe Inżynierów Portowych Państw Bałtyckich i Skandynawskich, Gdynia 3-6 maj 1938, s. 18.



16. Magazyn Cukroport V przy nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w Gdyni (obecnie magazyn Nr 15), zbudowany w 1933 r. - ostatni zachowany w porcie obiekt reprezentujący „gdyński” typ magazynu: **a.** elewacja zachodnia (fot. Maria J. Soltysik, 2009; **b.** konstrukcja ramowa trójnawowego wnętrza (fot. Maria J. Soltysik, 2009)

16. Cukroport V warehouse at the Nadbrzeże Stanów Zjednoczonych in Gdynia (now warehouse No. 15), built in 1933 - the last facility preserved in the port, representing the „Gdynia” type of warehouse: **a.** west elevation (photo: Maria J. Soltysik, 2009; **b.** frame structure of a three-nave interior (photo: Maria J. Soltysik, 2009)

„Dyckerhoff & Widmann” (abbreviated as Dywidag)²⁰; the general layout concept was made in co-operation with Waław Tomaszewski²¹, a well-known architect from Gdynia. The façade, outlined with strong vertical pillars between the windows, decorated with the national emblem on both sides and accentuated on the sides with two flag bay windows, is the hallmark of the former Railway Station (Fig. 14a). The symmetry, vertical rhythm and representative qualities of this composition show glamorous features of moderate modernism. The spacious Passenger Hall is the main element of the interior; it has a quadrilateral, thin-walled reinforced concrete dome of the Zeiss-Dywidag system with a span of 20 m and is illuminated by a large conical skylight. A majestic staircase with an elegant lesene frame of commemorative plaques is the dominant feature in the interior (Fig. 14b). The former **Transit Warehouse** erected on the extension of the Passenger Hall (now the exhibition part of the Emigration Museum) is a large, 120 metre-long and over 32 metre-wide structure, covered with the second most popular type of thin-walled Zeiss-Dywidag system - a series of barrel vaults supported on reinforced concrete frames (Fig. 15a). There are as many as 10 of them in Gdynia; elliptical in shape and illuminated from above with elongated triangular skylights (Fig. 15b). The warehouse facades are purely constructivist, emphasizing the outline of reinforced concrete frames and shells.

Cukroport Warehouse V at Nabrzeże Stanów Zjednoczonych (Fig. 16a, currently Warehouse no. 15) is the last facility preserved in the port that represents the type of warehouse developed in Gdynia in

nują kontrast plastyczny między ramową konstrukcją żelbetową (por. system Hennebique’a) oraz czerwono ceglany wypełnieniem ścian. Tą strukturalną estetykę przełamują trzy mocno zarysowane żelbetowymi lizenami quasi-ryzality, biegnące przez całą wysokość fasady i oświetlające zgrupowanymi pasami pionowych okien części komunikacyjno-windowe obiektu. Od strony południowej ryzality były zwieńczone dodatkowo trójokiennymi, prostokątnymi szczytami, z których centralny poszerzała harmonijnie z obu stron uskokowa attyka. Osioła, umiarkowanie modernistyczną artykulację tych ryzalitów projektant w sposób bardzo plastyczny połączył z czysto konstruktywistyczną, ramową ekspresją pozostałych części elewacji.

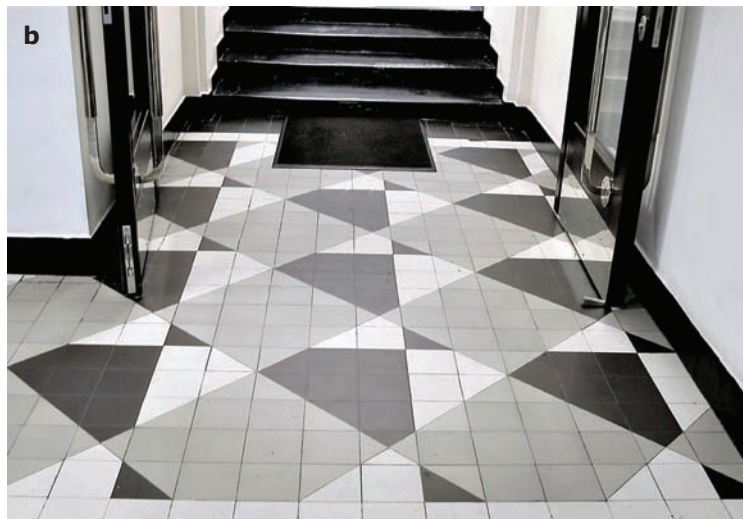
Dworzec Morski przy ul. Polskiej 1 (dziś Muzeum Emigracji) był i nadal jest najbardziej prestiżową budowlą portową. Składa się z dwóch części: dawnej Hali Pasażerskiej od frontu i połączonego z nią Magazynu Tranzytowego, którego piętro mieszczące niegdyś Halę Odpraw stanowiło integralną część Dworca, a parter odrębny magazyn. Realizację całości ukończono w grudniu 1933 r., według projektu katowickiego oddziału słynnej niemieckiej firmy inżynierskiej „Dyckerhoff & Widmann” (w skrócie Dywidag)²⁰, przy udziale w koncepcji ogólnego rozplanowania znanego gdyńskiego architekta Waława Tomaszewskiego²¹. Wizytówką dawnego Dworca jest fasada, zarysowana mocnymi pionami filarków międzyokiennych, ozdobiona z obu stron godłem państwowym i zaakcentowana po bokach dwoma wykuszami flagowymi (il. 14a). Symetria, wertykalny rytm i walory reprezentacyjne tej kompozycji nadają jej uroczystych cech umiarkowanego modernizmu. Główny element wnętrza stanowi przestronna Hala Pasażerska, oparta na czworobocznej, cienkościennej kopule żelbetowej systemu Zeiss-Dywidag o rozpiętości 20 m, oświetlona dużym stożkowym świetlikiem. We wnętrzu Hali dominuje

20. Ibid, p. 192-194

21. The architect placed the „plans for the Gdynia Marine Station” [in] „Wykaz ważniejszych prac fachowych”, prepared by him in 1945, kept in the Archives of the Gdańsk University of Technology.

20. Ibidem, s. 192-194

21. Architekt umieścił „plany Dworca Morskiego w Gdyni” w sporządzonym przez siebie w 1945 r. „Wykazie ważniejszych prac fachowych”, przechowywanym w Archiwum Politechniki Gdańskiej.



17. Dawny Urząd Celny (dziś Zarząd Portu) przy ul. Rotterdamskiej 9 w Gdyni, proj. Stanisław Odyniec-Dobrowolski, 1934 r., zbudowana w latach 1935-1936: a. elewacja frontowa (z wejściem) i elewacja wschodnia (fot. B. Ponikiewski); b. mozaika posadzki wnętrza (fot. M. J. Sołtysik, 2009)

17. Customs Office (now Port Authority Building) at Rotterdamska Street 9 in Gdynia, designed by Stanisław Odyniec-Dobrowolski, 1934, built in 1935-1936: a. front elevation (with entrance) and eastern elevation (photo B. Ponikiewski); b. mosaic of the interior floor (photo by M. J. Sołtysik, 2009)

the 1930s. It was erected in 1933²² in the first row of the quay and intended for sugar trading. Witold Tubielewicz writes that this type of warehouse is characteristic of Gdynia, as it has „three aisles [...], where the central aisle is higher and thus enables additional windows in the longitudinal upper walls”²³. Tubielewicz explains further that this arrangement „was created due to the relatively large width of the warehouses (50 m)” erected in the port. In fact, Cukroport V is also a large single-space structure (approx. 200 x 50 m), the constructivist interior of which fully shows the visual values of a three-aisled reinforced concrete frame with a ribbed ceiling (Fig. 16b).

Customs Office (now Port Authority Building) at 9, Rotterdamska Street (Fig. 17a) is the second most important port administration building after the Maritime Office. It was erected in the years 1935-1936 according to the best architectural design by the Warsaw architect Stanisław Odyniec Dobrowolski²⁴. This representative building was founded on the plan of an extended U-letter and consists of four parts of different heights: a four-storey corner part with the main entrance, another four-storey part - a bit lower and slightly receding from the office and two perpendicular wings - a three-storey apartment block on the west side and a one-storey check-in hall in Celna Street. Powerful pillars clad with stone slabs rising from the entrance arcade as well as a stone eagle emblem and a flagpole in the finial accentuate the facade (Fig. 17 b). The entire composition exhibits stylish features of late functionalism, combining the asymmetric segmentation of the body and horizontal rows of windows with the vertical, monumental rhythm of the divisions of the corner part.

Grain Elevator at Nabrzeże Indyjskie (Fig. 18) is a very outstanding architectural construction from late 1930s (1935-1937). Its authors are two famous designers - architect Bolesław Schmidt and construc-

majestatyczny układ schodów z elegancką lizenową oprawą pamiątkowych tablic (il. 14b). Dawny **Magazyn Tranzytowy** wzniesiony na przedłużeniu Hali Pasażerskiej (dziś część wystawowa Muzeum Emigracji) jest wielką strukturą o długości 120 i szerokości ponad 32 metrów, przekrytą drugą najpopularniejszą odmianą powłoki cienkościennej systemu Zeiss-Dywidag - ciągiem kolebek wspartych na żelbetowych ramach (il. 15a). W Gdyni jest ich aż 10, są eliptyczne i oświetlone od góry wydłużonymi, trójkątnymi świetlikami (il. 15b). Elewacje Magazynu są czysto konstruktywistyczne, podkreślające rysunek żelbetowych ram i łupin.

Magazyn Cukroport V przy nabrzeżu Stanów Zjednoczonych (il. 16a, obecnie magazyn Nr 15) jest ostatnim zachowanym w porcie obiektem reprezentującym wypracowany w latach trzydziestych „gdyński” typ magazynu. Został wzniesiony w 1933 r.²² w pierwszej linii nabrzeża i przeznaczony do obrotu cukrem. Ten rodzaj magazynu posiadał - jak pisze Witold Tubielewicz - „charakterystyczny dla Gdyni przekrój trójnawowy, gdzie nawa środkowa jest wyższa i przez to umożliwia danie okien dodatkowych w podłużnych ścianach górnych”²³. Tubielewicz wyjaśnia dalej, że układ ten „powstał ze względu na dość znaczną szerokość magazynów (50 m)” wznoszonych w porcie. W istocie też Cukroport V jest dużą jednoprzestrzenną budowlą (ok. 200 x 50 m), której konstruktywistyczne wnętrze ukazuje w pełni walory plastyczne trójnawowej żelbetowej ramy z żebrowym stropem (il. 16b).

Urząd Celny (dziś Zarząd Portu) przy ul. Rotterdamskiej 9 (il. 17a) to drugi obok Urzędu Morskiego najważniejszy portowy gmach administracyjny. Wzniesiono go w latach 1935-1936 według zwycięskiego konkursowego projektu architektonicznego warszawskiego architekta Stanisława Odyńca Dobrowolskiego²⁴. Ten reprezentacyjny obiekt został założony na planie rozszerzonej litery U i składa się z czterech zróżnicowanych wysokościowo części: czterokondygnacyjnej części narożnikowej z głównym

22. „Morze” 1933, nos. 8-9, p. 30.

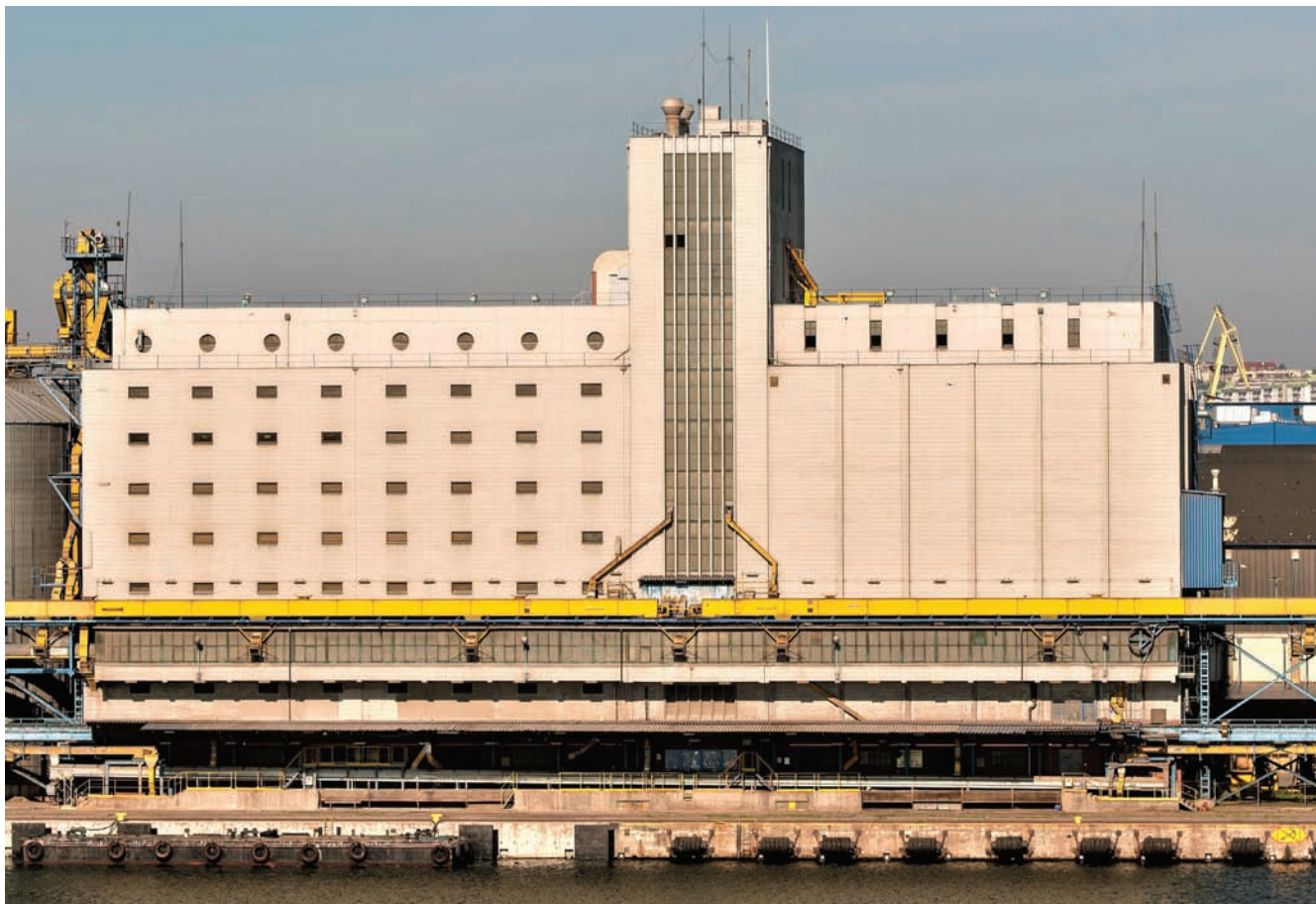
23. W. Tubielewicz, *Magazyny portowe...*, op. cit., p. 6.

24. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, p. 333-335

22. „Morze” 1933, nr 8-9, s. 30.

23. W. Tubielewicz, *Magazyny portowe...*, op. cit., s. 6.

24. M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia...*, s. 333-335.



18. Elewator Zbożowy przy nabrzeżu Indyjskim w Gdyni, proj. Bolesław Schmidt i Michał Paszkowski, budowa w latach 1935-1937 (fot. B. Ponikiewski)

18. Grain elevator at the Nadbrzeże Indyjskie in Gdynia, designed by Bolesław Schmidt and Michał Paszkowski, construction in 1935-1937 (photo by B. Ponikiewski)

tor Michał Paszkowski²⁵. The powerful body consists of a 40-metre high towering central part and two lower wings - a ten-storey, western part with floors and the eastern silo part of the same height (30.60 m). The composition of the entire complex is extremely interesting, asymmetrical although it tends to symmetry, with the central tower vigorously vertical and accentuated along its whole height by a line of slotted windows separated by pillars. The wings are crowned

25. Ibid., p. 293-294.

wejściem, również czterokondygnacyjnej lecz nieco niższej i lekko cofniętej od lica części biurowej oraz dwóch prostopadłych skrzydeł – trzypiętrowego bloku mieszkalnego od zachodu i jednokondygnacyjnej hali odpraw od wschodu. Główny akcent fasady stanowią mocno zarysowane, obłożone płytami kamiennymi filary wyrastające z podcienia wejściowego, a także kamienne godło orła i maszt flagowy w zwieńczeniu (il. 17b). Cała kompozycja wykazuje cechy stylowe późnego funkcjonalizmu, łącząc asymetryczne rozczłonkowanie bryły i poziome pasy okienne z werty-

19. Dawna Dojrzewalnia, Magazyn i Biura Firmy „Bananas” przy ul. Polskiej 21 w Gdyni (dziś biuro i magazyn firmy „Uni Logistics”), proj. Eliza Unger i Bronisław Wondrauch, budowa w 1939 r.: a. widok po modernizacji w 2020 r. (fot. B. Ponikiewski); b. elewacja północna przed modernizacją (fot. M. J. Sołtysik, 2009)

19. Ripening Room, Warehouse and Office Building of the „Bananas” co. at 21 Polska Street in Gdynia (today the office and warehouse of „Uni Logistics”), designed by Eliza Unger and Bronisław Wondrauch, construction in 1939: a. view after modernization in 2020 (photo by B. Ponikiewski); b. north elevation before modernization (photo: M. J. Sołtysik, 2009)





20. Chłodnia Śledziowa (obecnie Chłodnia Nr 2) przy nabrzeżu Angielskim w Gdyni, proj. inż. R. Fafius z Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych i Budowlanych „TOR”, 1935 r., budowa w dwóch etapach w latach 1935-1936 i 1960-1965: a. elewacja wschodnia (fot. B. Ponikiewski); b. detal elewacji (fot. B. Ponikiewski)

20. Herring Cold Store (currently Cold Store No. 2) at the Nadbrzeże Angielskie in Gdynia, designed by Eng. R. Fafius from Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Budowlanych „TOR”, 1935, construction in two stages in 1935-1936 and 1960-1965: a. eastern elevation (photo: B. Ponikiewski); b. detail of the facade (photo: B. Ponikiewski)



with a slightly retracted top floor of the attic, which is one shade darker than the light-gray facade cement tiles. With its reinforced concrete skeleton and barrel ceilings the elevator is an extremely modern construction. In terms of architectural style the designers combined late-functional style with a clear expression of modernist monumentalism.

Ripening Room, Warehouse and Office Building of the “Bananas” co. at 21, Polska Street (Fig. 19a) - today the office and warehouse of the “Uni Logistics” company - is an example of a facility whose preservation was conditioned by a major modernization in 2020. The new function forced a change in the arrangement of ceilings and also the placement of vertical lines of windows between the pillars of the main façade. The form of the original building, erected in 1939 according to the design of Eliza Unger and Bronisław Wondrauch²⁶, was very original. The elevation facing Polska Street was symmetrical, with the central part in the shape of a wide, shallow recess, supported by five narrow pillars over the height of both floors and framed at the top (Fig. 19b). The whole is textural, carefully clad with brick emphasizing the shape of the pillars with a darker shade. The asymmetrical side elevations with corner pillar arcades and thermometer-type windows have remained unchanged to this day. Despite modernization works the functionalistic character of the building has been preserved.

Herring Cold Store (currently Cold Store No. 2) at Nabrzeże Angielskie (il. 20) is one of the two facilities from the interwar period that have survived to this day on the Fishing Pier. It was built as a conse-

kalnym, monumentalizującym rytmem podziałów części narożnikowej.

Elewator Zbożowy przy nabrzeżu Indyjskim (il. 18) jest bardzo wybitną realizacją architektoniczną drugiej połowy lat trzydziestych (1935-1937). Jej autorami są dwaj znani projektanci - architekt Bolesław Schmidt i konstruktor Michał Paszkowski²⁵. Potężna bryła składa się z wieżowej, liczącej 40 m wysokości części środkowej i dwóch niższych skrzydeł bocznych - dziesięciokondygnacyjnej, „podłogowej” części zachodniej i tej samej wysokości (30,60 m) części wschodniej, silosowej. Kompozycja całości jest niezwykle ciekawa, niesymetryczna choć dążąca do symetrii, z centralną wieżą zamasywie wertykalną i zaakcentowaną na całej swej wysokości pasmem szczelinowych okien przedzielonych filarkami. Skrzydła budowli zamyka od góry nieco wycofana kondygnacja attykowa, o odcień ciemniejsza niż jasno-szary kolor płytek cementowych elewacji. Konstrukcja Elewatora jest na wskroś nowoczesna, z żelbetowym szkieletem i stropami grzybkowymi. Pod względem stylowym w jego architekturze projektanci połączyli ekspresję późno-funkcjonalistyczną z wyraźnym rysem modernistycznego monumentalizmu.

Dojrzewalnia, Magazyn i Biura Firmy „Bananas” przy ul. Polskiej 21 (il. 19a) - dziś biuro i magazyn firmy „Uni Logistics” - to przykład obiektu, którego zachowanie uwarunkowane było przeprowadzeniem w 2020 r. gruntownej modernizacji. Nowa funkcja wymusiła zmianę układu stropów i przebicie pionów okiennych między filarami głównej elewacji. Pierwotny budynek, wzniesiony w 1939 r. według

26. The collection of files of the Maritime Office in Gdynia, State Archives in Gdańsk, Gdynia Branch, ref. No. 1044/121.

25. Ibidem, s. 293-294.



21. Chłodnia Rybna (obecnie Chłodnia Nr 1) przy nabrzeżu Angielskim w Gdyni zbudowana w latach 1948-1952 (fot. B. Ponikiewski)

21. Fish Cold Store (currently Cold Store No. 1) at the Nadbrzeże Angielskie in Gdynia, built in 1948-1952 (photo by B. Ponikiewski)

quence of the decision to create a modern hinterland for the fishing industry in the port in late 1920s. The implementation of this plan began with the construction of the Cold Store (no longer existing) and Fish Hall (1930-1932)²⁷ in the north-western part of the Pier, then the Herring Cold Store and herring warehouses next to it. The building of the Herring Cold Store was designed in 1935 by engineer R. Fafius from Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Budowlanych „TOR”²⁸. Designed originally as a six-storey building, it was only built to the height of four storeys in 1936 and was fully completed after the war (1960-1965)²⁹. Built on a plan similar to a square³⁰, it had a reinforced concrete frame structure filled with bricks and with hardly any windows. Numerous frames, strongly exposed in all elevations, create a very vivid, almost abstract constructivist composition corresponding with the Long Term Magazine No. 5 “H”.

Fish Cold Store (currently Cold Store No. 1) (Fig. 21) was built at Nabrzeże Angielskie shortly after World War II (in 1948-1952), on the site of the above-mentioned Fish Hall, destroyed in the war. It is a building with a very interesting architecture³¹, the form of which was in line with the criticism of „international” modernism after 1945. The design continues the tendency to monumental constructions of the late 1930s, combining them with a new, vertical-modernist interpretation of the classical tradition. It is a symmetrical

27. B. Sotkowski, J. Dadlez, *Chłodnia i Hala Rybna w Gdyni*, Gdynia 1933; also: J. Skibiński, J. Stella, *Świat o którym nie można zapomnieć*, part 1, „Technika Chłodnicza i Klimatyzacja”, 2009, nos. 4-5, p. 166-171.

28. The collection of files of the Maritime Office in Gdynia, ref. 1044/158,159

29. A. Orchowska-Smolińska, *Gdynińskie chłodnie portowe – studium przypadku przemysłowej architektury portowej okresu modernizmu*, [in:] *Modernizm w Europie, modernizm w Gdyni. Architektura XX wieku, jej ochrona i konserwacja w Gdyni i w Europie*, M. J. Sołtysik, R. Hirsch (ed), Gdynia 2018, p. 93. J. Skibiński and J. Stella (*Świat o którym...*, op. cit. p. 166-171) also write about it, stating that the Herring Cold Store was built as early as 1931-32, which, however, has not been confirmed.

30. W. Tubielewicz, *Magazyny portowe...*, op. cit., p. 22.

31. Its form was already highlighted by J. Stankiewicz and B. Szermer in their book published in 1959: *Gdańsk rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*, Warsaw 1959, p. 267.

projektu Elizy Unger i Bronisława Wondraucha²⁶ miał bardzo oryginalną formę. Elewacja od ul. Polskiej była symetryczna, z częścią centralną w kształcie szerokiej, płytkiej wnęki, podpartej na wysokości obu kondygnacji pięcioma wąskimi filarami i obramowanej od góry (il. 19b). Całość fakturalna, oblicowana starannie cegłą podkreślającą ciemniejszym odcieniem rysunek filarów. Do dziś pozostają bez zmian elewacje boczne, asymetryczne, z narożnymi filarowymi podcieniami i oknami typu termometr. Mimo współcześnie dokonanych zmian modernizacyjnych udało się zachować późno funkcjonalistyczny charakter stylowy obiektu.

Chłodnia Śledziowa (obecnie Chłodnia Nr 2) przy nabrzeżu Angielskim (il. 20) jest jednym z dwóch zachowanych do dzisiaj na Molo Rybackim obiektów z okresu międzywojennego. Jej powstanie związane było z podjętą w końcu lat dwudziestych decyzją o stworzeniu w porcie nowoczesnego zaplecza dla przemysłu rybnego. Realizację tego zamierzenia rozpoczęto budową nieistniejącej już Chłodni i Hali Rybnej (1930-1932)²⁷ w północno zachodniej części Mola, następnie obok niej Chłodni Śledziowej i magazynów śledziowych. Budynek Chłodni Śledziowej zaprojektował w 1935 r. inżynier R. Fafius z Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych i Budowlanych „TOR”²⁸. Zaplanowany od początku jako sześciokondygnacyjny obiekt został w 1936 r. doprowadzony jedynie do wysokości czterech kondygnacji, a ukończony w całości już po wojnie (1960-1965)²⁹. Wzniesiony na planie zbliżonym do kwadratu³⁰, miał żelbetową konstrukcję ramową, wypełnioną cegłą i niemal pozbawioną okien. Gęsty rysunek ram, wyeksponowany mocno we wszystkich elewacjach tworzy bardzo plastyczną, niemal abstrakcyjną kompozycję konstruktywistyczną, nawiązującą ekspresją do Magazynu Długoterminowego Nr 5.

Chłodnia Rybna (obecnie Chłodnia Nr 1) (il. 21) powstała krótko po II wojnie światowej, w latach 1948-1952, przy nabrzeżu Angielskim na miejscu wspomnianej wyżej i zniszczonej działaniami wojennymi Hali Rybnej. Jest to budynek o bardzo ciekawej architekturze³¹, którego forma wpisująca się w żywą po 1945 r. krytykę „międzynarodowego” modernizmu. Ukształtowanie Chłodni kontynuuje monumentalizujące tendencje z końca lat 30., łącząc je z nową, wertykalno-modernistyczną interpretacją klasycznej tradycji. Jest to budowla symetryczna, oparta na klasycznym trójpodziale kompozycji, z kondygnacją cokołową wydzieloną zadaszeniem rampy, czterema pię-

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

27. B. Sotkowski, J. Dadlez, *Chłodnia i Hala Rybna w Gdyni*, Gdynia 1933; a także: J. Skibiński, J. Stella, *Świat o którym nie można zapomnieć*, Część 1, „Technika Chłodnicza i Klimatyzacja”, 2009, nr 4-5, s. 166-171.

28. Zespół akt Urzędu Morskiego w Gdyni sygn.1044/158,159.

29. A. Orchowska-Smolińska, *Gdynińskie chłodnie portowe – studium przypadku przemysłowej architektury portowej okresu modernizmu*, [w:] *Modernizm w Europie, modernizm w Gdyni. Architektura XX wieku, jej ochrona i konserwacja w Gdyni i w Europie*, M. J. Sołtysik, R. Hirsch (red), Gdynia 2018, s. 93. Piszą o tym także J. Skibiński i J. Stella (*Świat o którym...*, op. cit. s. 166-171) podając, że Chłodnia Śledziowa została zbudowana już w 1931-32 r., co jednak nie znajduje źródłowego potwierdzenia.

30. W. Tubielewicz, *Magazyny portowe...*, op. cit., s. 22.

31. Na jego formę zwrócili już uwagę J. Stankiewicz i B. Szermer w swej wydanej w 1959 r. książce *Gdańsk rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*, Warszawa 1959, s. 267.



22. Kapitanat Portu przy ul. Polskiej 2 w Gdyni, proj. architekci Lech Zalewski i Janina Roszak, 1958-1960, zbudowana w latach 1960-1962: a. stan obecny (fot. M. J. Soltysik); b. stan z 1964 r. („Architektura” 1964)

22. Harbor Master's Office at 2 Polska Street in Gdynia, designed by architects Lech Zalewski and Janina Roszak, 1958-1960, built in 1960-1962: a. current state (photo by M. J. Soltysik); b. condition from 1964 („Architektura” 1964)

structure, based on the classic three-part composition, with a pedestal floor separated by a ramp roof, four storeys of a windowless central part and a high attic exposed to light coming through windows. In the axis of the building there is a slightly higher gable, running through the height of five floors and rounded at the edges, with an elliptical vault and covered with fish-scale-shaped metal tiles. The entire body with the gable was strongly outlined with the vertical rhythm of pilaster strips visually reinforced in the attic storey with the lines of windows. The striking expression of this finial brings to mind a modernized form of the ridge attics of the Polish Renaissance. In this way, the Store represents a unique solution of the new edition of post-war architecture - vertical modernism with a national tone, however different from the ideologized style of socialist realism, which was then promoted in the country. Interestingly, in the general composition of the building one can notice a certain inspiration from the "masterly" spatial arrangement of the Gdynia Grain Elevator.

Harbour Master's Office at 2, Polska Street (il. 22a) was built (1960-1962) on the site of the former one, which was destroyed during World War II. It was designed by the Gdańsk architect Lech Zaleski in cooperation with Janina Roszak³² in the late 1950s (1958-1960), i.e. at a time when Polish and European architecture harked back on a large scale to the cosmopolitan forms of „international” modernism. It is fully presented in the photograph of the building from 1964 (il. 22b); we can find an interesting interpretation of the post-war edition of this style in the shape of the building, along with a clear echo of the famous five points of modern architecture formulated by Le Corbusier: frame structure, pillars on the ground floor giving the feeling of airiness, a long line of windows running through the entire façade, a free plan

trami bezokiennej części środkowej i z wysoką kondygnacją attykową doświetloną oknami. W osi budynku umieszczono nieco wyższy, biegnący przez wysokość pięciu pięter i zaokrąglony na krawędziach wykusz, sklepiony eliptycznie i przekryty blaszaną dachówką w kształcie rybich łusek. Cała bryła wraz z wykuszem została mocno zarysowana wertykalnym rytmem lizen, których rysunek w kondygnacji attykowej wizualnie wzmocniono liniami okien. Efektowna ekspresja tego zwieńczenia nasuwa skojarzenie ze zmodernizowaną formą attyk grzebieniowych polskiego renesansu. W ten sposób Chłodnia Rybna reprezentuje unikatowe rozwiązanie nowej edycji powojennej architektury – modernizm wertykalny o odcieniu narodowym, jakże jednak odmienny od promowanej wówczas w kraju, zideologizowanej stylistyki socrealizmu. Co ciekawe - w ogólnej kompozycji obiektu zauważyć można przy tym pewną inspirację „mistrzowskim” układem przestrzennym gdyńskiego Elewatora Zbożowego.

Kapitanat Portu przy ul. Polskiej 2 (il. 22a) zbudowano w latach 1960-1962, w miejscu dawnego Kapitanatu Portu zniszczonego podczas II wojny światowej. Zaprojektowany został przez gdańskiego architekta Lecha Zaleskiego we współpracy z Janiną Roszak³² w końcu lat pięćdziesiątych (1958-1960), a więc w okresie kiedy architektura polska i europejska szerokim frontem powróciła do kosmopolitycznych form modernizmu „międzynarodowego”. W pełni ukazuje to fotografia obiektu z 1964 r. (il. 22b), gdzie w ukształtowaniu budynku znajdujemy ciekawą interpretację powojennej edycji tej formacji, wraz z czytelnym echem słynnych pięciu punktów architektury nowoczesnej sformułowanych jeszcze przez Le Corbusiera, takich jak konstrukcja szkieletowa, słupy umożliwiające prześwity w kondygnacji parterowej, długi, poprowadzony przez całą elewację ciąg okienny, wolny plan i wolna fasada. Niestety współcześnie

32. „Architektura”, 1964, no. 12, p. 496-497.

32. „Architektura”, 1964, nr 12, s. 496-497.

and a free façade. Unfortunately, part of the arcaded ground floor has been filled in today and the bright colours and finishing material of the façade have been changed. On the other hand, an original feature frequent in Lech Zaleski's creations is the nautical reference: an observation and directive platform erected in the form of a tower on a high cantilever, resembling a ship's periscope protruding above the surface of the water.

3. Conclusion

There are relatively few outstanding works of Gdynia port architecture that have survived to this day because - as I have already mentioned - many iconic buildings from the interwar period underwent destruction. All the more, those that have survived deserve our increased attention and protection. Most of them have been listed; the remaining ones should be included too. However, some have not fully recovered their original form despite being protected. This is the case of the Polish Tobacco Monopoly warehouse, whose attics are still awaiting restoration of historical emblems. The part of the former Gdynia Oil Mill which has been rescued is also waiting for renovation. This would allow the old heritage to be displayed in a harmonious way in the new entourage. It is obvious that the economic needs of the modern port are the priority but with good will this priority can be reconciled in many cases with the protection of the historical heritage of Gdynia port architecture. ■

zabudowano część podcieniowego przyziemia, zmieniając jednocześnie jasną kolorystykę oraz materiał wykończeniowy elewacji. Natomiast oryginalnym rysem gdyńskiej realizacji są – częste w kreacjach Lecha Zaleskiego – odniesienia nautyczne, w tym wypadku wzniesiona wieżowo, na wysokim wsporniku platforma obserwacyjno-dyspozycyjna, przypominające periskop okrętowy wysunięty ponad taflę wody.

3. Zakończenie

Zachowane do dziś wybitne dzieła gdyńskiej architektury portowej są stosunkowo nieliczne, gdyż - jak już wspominałam - wiele ikonicznych budowli z okresu międzywojennego uległo zniszczeniu. Tym bardziej te, które przetrwały zasługują na naszą wzmożoną uwagę i ochronę. Większość z nich jest dziś na liście zabytków, pozostałe powinny na niej się znaleźć. Jednakże niektóre, pomimo ochrony, nie w pełni powróciły do swej oryginalnej formy. Jest tak w przypadku magazynu Polskiego Monopoli Tytoniowego, którego attyki ciągle czekają na przywrócenia historycznych emblematów; na odnowienie czeka też zachowana ratunkowo część dawnej Gdyńskiej Olejarni, co pozwoliłoby w harmonijny sposób wyeksponować stare dziedzictwo w nowym. Jest rzeczą oczywistą, że potrzeby gospodarcze współczesnego portu są priorytetem jego działalności, ale z pewnością w bardzo wielu przypadkach - przy dobrej woli - można pogodzić ten priorytet z ochroną dziedzictwa historycznego gdyńskiej architektury portowej. ■

Bibliografia

- „Architektura”, 1964, nr 12
- R. Banham, *A Concrete Atlantis*, Cambridge-London 1986
- G. Figueroa, G. Mbise, M. Owensby, *Evolution of German Shells. Efficiency in Form*, Department of Civil and Environmental Engineering, Princeton University, <http://shells.princeton.edu/Leipzig.htm> (dostęp 07.05.2022)
- Le Corbusier, *W stronę architektury*, Warszawa 2012
- S. Łoza, *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1954
- R. May, *Shell Sellers. The International Dissemination Of The Zeiss-Dywidag System, 1923-1939*, 5th International Congress on Construction History, <https://bautechnikgeschichte.files.wordpress.com/2015/07/may.pdf> (dostęp 07.05.2022)
- „Morze” 1933, nr 8-9
- J. Müller, *Ujęcia architektoniczne portu gdyńskiego*, „Architektura i Budownictwo”, 1936, nr 5
- M. Omilanowska, *Architekt Stefan Szyller 1857-1933*, Warszawa 2008
- A. Orchowska-Smolińska, *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*, rozprawa doktorska wykonana pod kierunkiem dr hab. inż. arch. M. J. Sołtysik, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2013 (na prawach maszynopisu)
- N. Pevsner, *Pionierzy współczesności*, Warszawa 1978
- W. Sieroszewski, *Brama na świat*, Warszawa 1934, Wydawnictwo Rój. Cyt za: W. Sieroszewski, *Brama na świat*, [w:] *Brama na świat*, Maciej Rdesiński (red.), Gdańsk 1976
- M. (J.) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993
- W. Tubielewicz, *Magazyny portowe w Gdyni ich konstrukcje i przeznaczenie*, Gdynia 1938. Referat wygłoszony na Zjeździe Inżynierów Portowych Państw Bałtyckich i Skandynawskich, Gdynia 3-6 maj 1938
- A. Whittick, *European Architecture In The 20th Century*, Vol. One, London 1950