

Tadeusz Wenda...

... to postać, która automatycznie powinna przychodzić na myśl, kiedy wypowiada się słowo „Gdynia”. Był tym, który wybrał miejsce pod budowę portu, był autorem jego koncepcji technicznej, projektu i planu budowy, był także kierownikiem robót.

Urodził się w 23 lipca 1863 roku w Warszawie, gdzie ukończył Szkołę Główną na Wydziale Matematyczno-Fizycznym oraz Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Pracował jako projektant i budowniczy linii kolejowych na terenie Rosji, m.in. jako radca dworu na stanowisku kierownika robót przy budowie Zaniemeńskich Kolei Żelaznych: Patarancy – Olita – Suwałki – Augustów – Grodno. W latach 1903 – 1914, kierował budową portu w Windawie, a także nadzorował przebudowę portu w Rewlu (dziś Tallin). Pomagał w budowie portu w Royen koło Rygi. Zaprojektował i zbudował most kolejowy przez Niemen pod Olitą. Od 1915 roku pracował w Warszawie, m.in. jako honorowy opiekun robót publicznych. Po wycofaniu się wojsk rosyjskich z miasta, T. Wenda pozostał w kraju i tutaj rozpoczął pracę – zawodową i społeczną. W roku 1918 objął stanowisko w Ministerstwie Robót Publicznych, które piastował do roku 1920. Od chwili odzyskania przez Polskę niepodległości swoją bogatą wiedzę i zdolności oddał służbie ku jej rozwojowi.

Był kierownikiem w Inspektoracie Wodnym, a wkrótce inspektorem w Warszawskiej Inspekcji Żeglugi. Społecznie pracował w Sekcji Pracy Komitetu Obywatelskiego m. Warszawy. Wkrótce rozpoczęły się studyjne i analityczne prace nad polskim Wybrzeżem (było tego zaledwie 147 km, od Kolibek do Żarnowca z Mierzeją Helską). Celem tych prac miała być budowa polskiego portu morskiego.

Choć potrzeby polskiego handlu morzem miało zabezpieczać Wolne Miasto Gdańsk w 1920 roku doszło do konfliktu w sprawie zablokowania przeładunku broni do Polski w czasie wojny z Rosją, zawijania polskich okrętów wojennych itp. Wskazało to konieczność budowy własnego portu morskiego. W roku 1920 wiceadmirał Kazimierz Porębski, szef Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, zlecił inż. Wendzie wybranie miejsca na budowę przyszłego portu oraz wykonanie projektu.

Rozpatrywano wiele koncepcji budowy nowego portu:

- Na Jeziorze Żarnowieckim z wejściem do portu z Morza Bałtyckiego – jednakże port znajdowałby się zbyt blisko granicy niemieckiej – a więc zbyt blisko wroga.
- W Zatoce Puckiej z wejściem do portu od strony Wielkiej Wsi również z otwartego morza, ale tutaj konieczne byłoby przekopanie Półwyspu Helskiego a to poniosłoby za sobą groźbę jego przerwania.
- w Pucku, z wejściem od Zatoki Puckiej – ale tutaj trudnością był długi kanał, zamulanie i zamarzanie zatoki.
- W Rewie z wejściem od Zatoki Puckiej – lepszy od poprzedniego planu, ale tutaj wystąpiłyby trudności kolejowe.
- Wielki Port w Zatoce Puckiej z przecięciem Półwyspu Helskiego w okolicach Kuźnicy i wejściem z otwartego morza (wał-grobla na Rewie Mew), z drugim wejściem przez wąski kanał Depka (Rafa Czajcza). Projekt inż. Rafalskiego z Poznania. Duży port, ale budowa jego trwałaby ok. 30 lat, koszty budowy byłyby zbyt duże.
- Na końcu półwyspu – w Helu. Jednakże tutaj występowały trudności komunikacyjne. Linię kolejową Puck – Hel, o długości 43,7 km, oddano do użytku dopiero w marcu 1922
- W Tczewie – ale przewidywano trudności w utrzymaniu żeglowności Wisły dla dużych statków. Ponadto zamarzanie rzeki, wrogie nastawienie Gdańska, znaczny koszt utrzymania żeglowności rzeki i oddalenie od morza przeważały na niekorzyść tej koncepcji.
- W Gdyni – był to projekt własny inż. Wendy, na podstawie planów historycznych i dogodności położenia.

W lutym 1935 roku Tadeusz Wenda, wspominając dzieje budowy portu gdyńskiego, pisał tak: *"(...)Piszący te słowa, któremu przypadł w udziale wybór miejsca dla portu i wykonanie jego projektu, po dokładnym obejrzeniu wybrzeża morskiego, przyszedł do przekonania, że jedynym i najlepszym miejscem do budowy portu jest dolina między tzw. Kępą Oksywską i Kamienną Górą. Ponieważ w tej dolinie leży, znana od dawna polskim letnikom nadmorskim, wioska Gdynia, więc przyszłemu portowi nadano też nazwę Gdynia. (...) Na temat obioru miejsca pod budowę portu odbyły się liczne konferencje i dyskusje publiczne. Wreszcie fachowcy zagraniczni, do których zwrócono się o opinię w tej sprawie, uznali bez wahania, że wybór miejsca pod budowę portu w Gdyni jest najodpowiedniejszy i że Gdynia ma znakomite warunki techniczne dla tego celu (...)"*.

Za Gdynią wypowiedzieli się pozytywnie nie tylko krajowi fachowcy, ale też z zagranicy. Wśród nich dawny dyrektor budowy portu w Dakar, który został delegowany do zbadania Gdyni przez Francję, profesor Schultze z Politechniki Gdańskiej, Komisja Komunikacyjna Ligi Narodów w 1926 roku. Zarzuty niemieckie dotyczące posadowienia portu gdyńskiego na piaskach i ewentualnej jego destrukcji przez wszechobecną wodę, spowodowały iż rząd RP zasięgnął opinii przedstawicieli Szwecji i Norwegii (jako całkowicie neutralnych i bezstronnych), co do celowości budowy portu w Gdyni, i tamtejsi eksperci, w kwietniu roku 1931, w pełni pozytywnie ocenili zarówno samą lokalizację, jak i budowę portu...

Ten nieco długi opis konieczny był dla zrozumienia wielkiej intuicji Tadeusza Wendy i niepospolitego wyczucia chwili i miejsca.

Wracając do rekonesansu inżyniera w roku 1920 – 27. października tego roku przewodniczył on komisji konkursowej, rozpatrującej zgłoszone projekty. Projekt Wendy – opracowany bezpłatnie, uzyskał I lokatę. 9 grudnia 1920 roku własny projekt inż. T. Wendy został zgłoszony do zatwierdzenia ministrowi Spraw Wojskowych. Pierwsza, niejako robocza nazwa portu brzmiała: „tymczasowy port wojenny i przeładunkowy w Gdyni”. Jego nazwa zresztą była kilkakrotnie zmieniana. Projekt wstępny zyskał nazwę „Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków”. Projekt został złożony w Sejmie.

Tadeusz Wenda, „kierownik badań portu w Gdyni”, w piśmie z dnia 23 sierpnia 1920 roku, informował swoich wojskowych przełożonych, że „konieczna jest jak najszybsza budowa w Gdyni schroniska dla torpedowców i przystani do wyładunku statków do 5m głębokości”. Sugerował by na południe od ujścia Chylonki wybudować falochron i przygotować teren pod tę inwestycję. Kontrargumentem dla powstania portu w tym miejscu była utrata części plaży, jako że Gdynia przewidywana była jako kąpielisko morskie. Ustalenia dotyczyły też pochodzenia drewna – miało pochodzić z lasów Darżlubskich. Pośpiech w podejmowaniu decyzji w sierpniu 1920 roku wynikał z faktu iż toczyła się wojna polsko-bolszewicka. Chodziło więc o szybkie przyjęcie transportów wojskowych pochodzących z zachodu, jak również o szybki ich transport drogą lądową z ominięciem terytorium Wolnego Miasta Gdańska. W piśmie do władz wojskowych, datowanym 15 października 1920 roku, pojawiła się nazwa „tymczasowy port wojenny i wyładunkowe schronisko dla rybaków”.

W 1921 roku rozpoczęto budowę portu. Ale miała to być tylko przestrzeń dla małych okrętów wojennych oraz port schronienia dla rybaków. Dopiero presja opinii społecznej wpłynęła na Sejm, który 23 września 1922 roku przyjął ustawę

upoważniającą rząd do budowy w Gdyni portu na miarę przyszłych potrzeb. Port powstawał pośród wielu trudności, i już w sierpniu roku 1922 inż. Wenda informował admirała Porębskiego (kierującego wszystkimi poczynaniami gdyńskimi osobiście, jako Szef Departamentu dla Spraw Morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych), iż prace utknęły w martwym punkcie z braku środków finansowych i że konieczna jest dotacja, bowiem grozi zatrzymanie inwestycji i zaprzepaszczenie jej.

1 października 1923 roku Tadeusz Wenda sporządził sprawozdanie z wykonanych zadań przy budowie portu, w którym to sprawozdaniu m.in. pisze, że rozpoczęte w 1921 roku prace prowadzone były bardzo szczupłymi środkami finansowymi. Niemniej jednak owe prace posuwały się tak szybko, iż w sierpniu 1923 roku, podczas strajku robotników w porcie gdańskim, do Gdyni mógł zawinąć statek oceaniczny „Kentucky”. Przystań miała 7 m głębokości, 150 m długości. Dalej pisał T. Wenda: *„zbudowane już jest molo południowe, które ciągnie się na przestrzeni 550m od brzegu i osłonięte jest od wiatrów wschodnich „łamaczem fal” długości 170m. Od wiatrów północnych przystań osłonięta zostanie nabrzeżem północnym, oraz osłaniana jest naturalnie cyplem Oksywskim. Przystań ma oświetlenie elektryczne, połączona jest koleją ze stacją Gdynia i będzie wkrótce zaopatrzona w słodką wodę.”*

To opis portu z dnia 13 sierpnia 1923 roku, kiedy to przyjął on pierwszy w swoich dziejach statek.

Nie wszystko jednak wyglądało tak optymistycznie i bezproblemowo. Inż. Wenda natykał się na poważne trudności finansowe i stale walczył z brakiem pieniędzy na materiały budowlane i na wykonawstwo.

8 lipca 1924 roku minister Przemysłu i Handlu zwolnił Tadeusza Wendę z dalszego kierowania budową portu. Obowiązki te przejęło Konsorcjum Francusko-Polskie. Inżynier został, z ramienia ministerstwa, mianowany Naczelnikiem Budowy Portu. Tytuł i nazwa stanowiska zmieniały się zresztą podczas budowy portu, a często są one kurtuazyjne. Wynikało to z tego, że inżynier Wenda był w Gdyni postacią popularną, szanowaną i lubianą. Tytułowano go m.in. „Dyrektor Budowy Portu Rzeczy Pospolitej w Gdyni”, lub „Naczelnik Budowy Pierwszego Portu Rzeczypospolitej”.

Kiedy przystąpiono do budowy portu wewnętrznego, należało pod ten port pozyskać tereny. I to właśnie inżynier Wenda, będący Kierownikiem Budowy Portu, brał na siebie żmudne i niewdzięczne zadanie dokonywania aktów kupna – sprzedaży gruntów stanowiących własność Kaszubów, lub kupców, którzy je

od nich wcześniej odkupili. Formalności załatwiane były u notariusza wejherowskiego, dr Stefana Czarneckiego. Nasilenie tej działalności nastąpiło w latach 1926-1928 a takt i ogromna kultura inżyniera pozwoliły na przebrnięcie przez ten trudny okres bez zadrażnień.

Inżynier, jako osoba znana w Gdyni, zajmował się również sprawami społecznymi. Był założycielem Gdyńskiego Towarzystwa Technicznego (wraz z m.in. Józefem Unrugiem, czy inż. Z. Horydem), był członkiem – założycielem Klubu Sportowego „Gryf”.

Budową zaprojektowanego przez siebie portu inż. Tadeusz Wenda kierował do 1932 roku. Potem był naczelnikiem jednego z wydziałów Urzędu Morskiego w Gdyni.

Pomimo jednak tak wielu zasług, popularności i deklarowanego wobec niego szacunku – nie został zaproszony, jako Kierownik Budowy Portu w Gdyni, na uroczyste poświęcenie portu połączone z oddaniem Dworca Morskiego, jakie odbyło się w dniu 8 grudnia 1933 roku z udziałem prezydenta R.P. prof. Ignacego Mościckiego.

Wtedy to jego współpracownicy, oburzeni taką postawą tzw. Czynników Wyższych, w akcie uznania dla wielkich zasług Wendy, ofiarowali mu pamiątkową plakietkę, która znajduje się w zbiorach Muzeum Miasta Gdyni. Jest to mosiężna tabliczka o grubości 1 cm i wymiarach 14cm x 19cm. Na jej awersie znajduje się zarys portu gdyńskiego z roku 1933 i dedykacja od „inżynierów gdyńskich”, a na rewersie – podpisy czterdziestu ośmiu osób.

Pismem z 3 stycznia 1934 roku został Tadeusz Wenda upoważniony do współpracy z Wydziałem Technicznym Komisarjatu Rządu w Gdyni, w zakresie uzgadniania i realizacji planów zabudowy miasta. Był osobą wszechobecną i wszechmogącą w porcie. To on walczył o każdy przysłowiowy grosz na budowę, to jemu przypadło w udziale dokonywanie zakupu terenów pod przyszły port, to on wreszcie upominał się o każdego pracownika zatrudnionego przy tym wielkim dziele. Nie znosił protekcji, każdego oceniał według jego zasług własnych. A troska o pracowników i kultura w obcowaniu ze współpracownikami – oby inspirowała współczesnych szefów.

Za swoją pracę i poświęcenie, a także zasługi dla kraju i gospodarki morskiej, inżynier Tadeusz Wenda został udekorowany wieloma odznaczeniami państwowymi. 11 marca 1929 otrzymał Medal Dziesięciolecia Odzyskania Niepodległości, 1 stycznia 1936 roku – Medal XV-lecia Odzyskania Morza, 13 października 1938 dyplom dyrektora Urzędu Morskiego i medal za „Długoletnią

Służbę”. 10 listopada 1928 roku Prezydent R.P. nadał mu Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski, a 30 czerwca 1937 roku Krzyż Komandorski tego orderu. 16 lutego 1929 Prezydent R.P. zezwolił T. Wendzie na przyjęcie i noszenie Krzyża Kawalerskiego Legii Honorowej.

W roku 1937, w wieku 74 lat, inżynier Tadeusz Wenda został przeniesiony na emeryturę. Żegnany był przez prezydenta, Radę Portu, przez przyjaciół i współpracowników. Został zaproszony do komitetu redakcyjnego, który miał opracować monografię portu gdyńskiego. Niestety z powodu wybuchu wojny praca ta nie została doprowadzona do końca.

W roku 1937, w wieku 74 lat, inżynier Tadeusz Wenda został przeniesiony na emeryturę. Żegnany był przez prezydenta, Radę Portu, przez przyjaciół i współpracowników. Został zaproszony do komitetu redakcyjnego, który miał opracować monografię portu gdyńskiego. Niestety z powodu wybuchu wojny praca ta nie została doprowadzona do końca.

Po zakończeniu wojny, ze względu na stan zdrowia, inżynier Wenda nie był w stanie czynnie uczestniczyć w odbudowie portu ze zniszczeń wojennych, ale wspomagał budowniczych portu swoimi bezcennymi wskazówkami i doświadczeniem. Napisał wiele publikacji dotyczących zarówno historii jak i problemów technicznych budowy portu w Gdyni. Zmarł w Komorowie pod Warszawą w roku 1948.

Z dowodu osobistego Tadeusza Wendy wyczytamy iż urodził się w Warszawie (ciekawe jest skądinąd, że wielu wybitnych ludzi związanych z morzem urodziło z dala od niego). Tymczasowym miejscem zamieszkania inżyniera w Gdyni była willa Marysieńka, przy ulicy Kuracyjnej (od 1926 roku ul. 10 Lutego). W tej willi T. Wenda wynajął najpierw małe umeblowane mieszkanie, a następnie mieszkanie trzypokojowe. Dopiero w 1929 roku, po powstaniu budynku Kierownictwa Budowy Portu przy ul. Nadbrzeżnej (obecna ul. Waszyngtona) pod nr 38, inż. Wenda otrzymał nowe mieszkanie i użytkował je na koszt skarbu państwa. To tutaj w dniu 10 lutego 2002 roku, w obecności syna inżyniera, odsłonięto pamiątkową tablicę.

Piękne wspomnienie o człowieku, któremu Gdynia zawdzięcza port, a Polska rozgłos zapisała Mirosława Walicka w swojej wzruszającej książeczce „Gdynia – pejzaż przed wojny”. Rozdział o Inżynierze nosi tytuł „Sumienny i ludzki”...

Gdynia uhonorowała pamięć Tadeusza Wendy jedną z bocznych ulic dojazdowych do portu, nabrzeżem jego imienia na szczycie mola Węglowego, basenem portowym, także jego imienia, pogłębiarką portową, ostatnio tablica

pamiątkową na ścianie budynku przy ul. Waszyngtona 38, gdzie mieszkał a także spiżową tablicą pamiątkowa przy wejściu do Dworca Morskiego...

W 2009 roku, reżyser Andrzej Kotkowski zrealizował film o powstaniu Gdyni. Opowiada o Gdyni od momentu gdy ta nie ma jeszcze praw miejskich (1923) do momentu gdy takowe już dostaje (1926). Autorem scenariusza, będącego adaptacją tomu I trylogii „Tak trzymać” napisanego przez Stanisławę Fleszarową-Muskat jest reżyser. Pojawia się tam postać inżyniera Wendy, wpleciona w losy bohaterów historii. W postać inżyniera wcielił się znany aktor Olgierd Łukaszewicz.

Jakże skromnie w porównaniu z zasługami.



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-505



Opracował Andrzej Tersa
Informacje i ilustracje pochodzą z internetu.