

# Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/ranking/82198,Tadeusz-Wenda-18631948.html>  
2021-10-25, 23:04

## Tadeusz Wenda (1863–1948)

Na posiedzeniu Państwowej Rady Zabytków w 2015 r. nikt nie miał wątpliwości, że przedwojenna Gdynia stanowi skarb urbanistyczny najwyższej klasy. Ze zdziwieniem natomiast zdecydowana większość zebranych dowiedziała się o istnieniu i roli Tadeusza Wendy. Tak dogłębna była o nim niepamięć. Czas, by to naprawić.

Tadeusz Apolinary Wenda urodził się w Warszawie 23 lipca 1863 r. Był synem Władysława, naczelnika archiwum miejskiego, autora prac historycznych, i Justyny z Matuszewskich.

Po ukończeniu III państwowego gimnazjum realnego, studiował matematykę na uniwersytetach w Warszawie i Petersburgu, gdzie ostatecznie ukończył w roku 1890 Instytut Inżynierów Komunikacji. Początkowo pracował przy budowie kolei w Rosji i w Kongresówce. Od 1906 r. zajął się budownictwem morskim, m.in. przez sześć lat rozbudowywał port w Rewlu (obecnie Tallin w Estonii). Podczas I wojny światowej pracował społecznie w Komitecie Obywatelskim miasta Warszawy, kierując robotami publicznymi przy których zatrudniano bezrobotnych.

W 1918 r. uczestniczył w komisji organizującej zarząd dróg wodnych w odrodzonej Polsce i inspektorem żeglugi na Wiśle. Zatrudniony w Ministerstwie Robót Publicznych opracował projekt rozbudowy portu w Gdańsku do mocy przeładunkowej 12 milionów ton rocznie. Kiedy w 1919 r. okazało się, że Gdańska nie da się wykorzystać, w kwietniu 1920 r. badał możliwości zbudowania portu morskiego w Tczewie. Oceniał je negatywnie, co opublikował. W maju tego roku powierzono rozwiązanie problemu polskiego okna na świat Ministerstwu Spraw Wojskowych. Wendę mianowano w nim naczelnikiem wydziału budowy portów w Departamencie Spraw Morskich. W tymże miesiącu przeprowadził on studia



**TADEUSZ APOLINARY  
WENDA**

terenowe całego polskiego wybrzeża i osobiście dokonał wyboru miejsca pod przyszły port w rybackiej wsi Gdyni, w dolinie rzeczki Chylonki pomiędzy Kępą Oksywską a Kamienną Górą. Gdynia liczyła wówczas około 1300 mieszkańców w 132 domach. W dokumentach historycznych wymieniono ją po raz pierwszy w 1224 r. jako własność zakonu cystersów. Wenda opisał powyższą operację i wyływające z niej wnioski w opublikowanym sprawozdaniu *W sprawie wyboru miejsca pod budowę portu morskiego* (ok. 1921 r.).

20 października 1920 r. oddelegowano go do dyspozycji przedstawiciela do spraw morskich przy Generalnym Komisarzu Rzeczypospolitej w Wolnym Mieście Gdańsku. Z taką afiliacją rozpoczął w końcu tego roku budowę portu w Gdyni, opracowując szczegółowy projekt techniczny i kierując zaczątkami robót, prowadzonymi sposobem gospodarczym i najprostszymi środkami. Jako pierwsze powstało drewniane rondo długości 550 m na skrzyniach wypełnionych kamieniami, z odgałęzieniem ku północy długości 170 m chroniącym je od fal i przystanią o 150 m nabrzeża. Falochrony stawiano na palach. Przedsięwzięcie stało się budżetowe po 23 września 1922 r., kiedy Sejm powziął uchwałę o budowie portu morskiego w Gdyni. Wtedy zaczęto sadowić betonowe budowle portowe na zatapiających obciążanych skrzyniach żelbetowych z dnem typu Kopenhaga. Tymi obiektami wypełniał się stopniowo port stanowiący jednolitą koncepcyjnie przemyślaną całość, spełniającą warunki samooczyszczania się z lodów. 13 sierpnia 1923 zawinął do niego pierwszy statek pełnomorski (francuski Kentucky).

W 1924 r. rząd powierzył budowę utworzonemu w tym celu francusko-polskiemu konsorcjum z udziałem specjalistycznych firm – duńskiej i belgijskiej. Ale prawdziwe przyspieszenie prac nastąpiło w 1926 r. Po przewrocie majowym powstał wówczas rząd, w którym ministrem przemysłu i handlu został Eugeniusz Kwiatkowski. Traktował on Gdynię jako inwestycję priorytetową. Zwłaszcza, że wskutek wielkiego strajku górników brytyjskich wzrosło zapotrzebowanie na polski węgiel zagranicą. Żeby temu wyzwaniu sprostać w latach 1927-1933 wybudowano

magistralę kolejową Herby – Gdynia długości 551 km (w tym 457 całkowicie nowych), którą też wypada zaliczyć do udanych dzieł Drugiej Rzeczypospolitej.

Wenda nadal kierował budową portu. Od 1932 r. był też naczelnikiem wydziału techniczno-budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni. Zbudowano nowoczesne mola, falochrony i baseny. Fundamentowanie przeprowadzały specjalistyczne firmy duńskie. Poziom nabrzeży i terenów portowych ustalono na wysokości 2,5 m powyżej zera morza. Głębokość kanału wejściowego i basenu przy nabrzeżu francuskim wyniosła 12 m, a większości pozostałych 10 m. Zbudowano nowoczesne zaplecze portu, w tym łuszczarnię ryżu w jasne i bure poziome pasy, eksponowaną na wielu pocztówkach. Wzrastały możliwości przeładunkowe portu i liczba zawijających do niego statków, która w 1937 r. wyniosła 5759. Powstał port nowoczesny o powierzchni 1400 hektarów i łącznej długości nabrzeży wynoszącej 12,8 km. Obsługiwało go 87 mechanicznych urządzeń przeładunkowych o łącznej nośności 300 ton. Zaplecze zaś stanowiło 57 magazynów o łącznej powierzchni składowania wynoszącej 60 tys. m<sup>2</sup>. W 1938 r. przeładowano w nim 8,7 mln ton towarów, co stanowiło blisko połowę obrotów naszego handlu zagranicznego.

Obok portu wyrosło wielkie nowoczesne miasto. W 1939 liczba mieszkańców Gdyni osiągnęła 120 tys., co dawało jej miejsce w pierwszej dziesiątce miast Polski. Liczbą ludności ustępowała wyraźnie tylko Warszawie, Łodzi, Lwowowi, Krakowowi i Poznaniowi. Miała też 8,5 tysiąca budynków.

Wenda kierował budową portu do 1937 r., kiedy przeszedł na emeryturę. Dzieje budowy portu gdyńskiego zamieścił w publikacji zbiorowej XV lat polskiej pracy na morzu (Gdynia 1935). Referat Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni wygłosił na Kongresie Inżynierów Portowych Krajów Bałtyckich i Skandynawskich, jaki odbył się w Gdyni w maju 1938 r. Jego tekst opublikowano po polsku i po francusku.

Odnaczony został Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, francuską Legią Honorową V klasy i duńskim Orderem Dannebrog.

Zmarł w Komorowie pod Warszawą 8 września 1948 r. i  
został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim (kw. 139).

[Poprzedni](#)  
[Następny](#)