





# **Tadeusz Wenda**

Budowniczy portu  
Rzeczypospolitej

---

ZBIGNIEW OPACKI  
DAGMARA PŁAZA-OPACKA

---

GDYNIA  
W NOWYM  
ŚWIETLE





# Tadeusz Wenda

## Budowniczy portu Rzeczypospolitej

---

ZBIGNIEW OPACKI  
DAGMARA PŁAZA-OPACKA

---

GDYNIA  
W NOWYM  
ŚWIETLE

GDYNIA - GDAŃSK 2024

WUZEUM  
MIASTA GDYNI

 Wydawnictwo  
Uniwersytetu  
Gdańskiego



***Książkę tę dedykujemy naszym wnukom  
Wiktorii, Maurycemu i Ryszardowi***

**Fotografia portretowa**  
**Tadeusza Wendy, ok. 1918 r.**  
autor nieznanym  
Źródło: MMG.









# Spis treści

<b>13</b>	<b>Wykaz skrótów</b>
<b>15</b>	<b>Wstęp</b>
<b>27</b>	<b>Rozdział 1. Dom rodzinny</b>
29	W kręgu antenatów
34	Wobec polityki rosyjskiej w Królestwie Polskim
<b>75</b>	<b>Rozdział 2. Edukacja i lata pracy w imperium rosyjskim</b>
77	W okowach rosyjskiego gimnazjum
90	W Cesarskim Uniwersytecie Warszawskim
96	W stołecznym Sankt–Petersburgu
107	Instytut Inżynierów Komunikacji
116	Polscy absolwenci Instytutu
119	Student Tadeusz Wenda
122	Budowniczy trakcji kolejowych w imperium
130	W windawskim porcie
137	Rewel – droga do samodzielności
<b>147</b>	<b>Rozdział 3. W II Rzeczypospolitej</b>
149	Rosja na drodze ku katastrofie
153	W środowisku „ludzi morza”
161	Kwestia morska
167	1920 rok – misja w Gdańsku i na polskim wybrzeżu
183	Projekt portu w Gdyni
189	Kierownik budowy portu tymczasowego
208	Wokół idei portu Rzeczypospolitej
235	Konsorcjum Francusko–Polskie
243	Naczelnik Budowy Portu
276	W strukturach Urzędu Morskiego w Gdyni




<b>303</b>	<b>Rozdział 4. W życiu rodzinnym i społecznym kraju</b>
305	Z dala od rodzinnego domu
315	Założenie rodziny i funkcjonowanie domu
328	Gdynia – z rybackiej chaty do mieszkania służbowego
333	Rytmy życia rodzinnego
348	Status materialny
357	Zaangażowanie społeczne
366	Schyłek życia
369	W pamięci społeczeństwa
<b>375</b>	<b>Zakończenie</b>
<b>381</b>	<b>Literatura</b>
<b>395</b>	<b>Spis ilustracji</b>
<b>398</b>	<b>Indeks osób</b>
<b>403</b>	<b>Abstract</b>
	Tadeusz Wenda: The Man Who Built the Port of the Second Polish Republic



# Wykaz skrótów

<b>AGAD</b>	Archiwum Główne Akt Dawnych
<b>AGAD/HKP</b>	Archiwum Główne Akt Dawnych, Zespół Heroldii Królestwa Polskiego
<b>APB/PUW</b>	Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Pomorski Urząd Wojewódzki
<b>APG</b>	Archiwum Państwowe w Gdańsku
<b>APGOG</b>	Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni
<b>APW</b>	Archiwum Państwowe w Warszawie
<b>ARW</b>	Archiwum Rodzinne Wendów
<b>BN</b>	Biblioteka Narodowa
<b>CAW</b>	Centralne Archiwum Wojskowe
<b>CGIA</b>	Centralnyj Gosudarswiennyj Istoriczeskij Archiw (Центральный Государственный Исторический Архив – ЦГИА)
<b>CGIA S-P</b>	Centralnyj Gosudarswiennyj Istoriczeskij Archiw Goroda Sankt-Petersburga (Центральный Государственный Исторический Архив города Санкт-Петербурга – ЦГИА С-П)
<b>DSM</b>	Departament Spraw Morskich
<b>EG</b>	Encyklopedia Gdyni
<b>MMG</b>	Muzeum Miasta Gdyni
<b>MMG/AC</b>	Muzeum Miasta Gdyni, Archiwum Cyfrowe
<b>MPIH</b>	Ministerstwo Przemysłu i Handlu
<b>MSWoj.</b>	Ministerstwo Spraw Wojskowych
<b>MUR</b>	Morski Urząd Rybacki
<b>NIK</b>	Najwyższa Izba Kontroli
<b>TRI</b>	Towarzystwo Robót Inżynierskich



**Widok z Kamiennej Góry  
w stronę Oksywia, 1915**

fot. Jerzy Engler  
Źródło: MMG/AC.

# Wstęp





***Całą tę operację,  
od przygotowania  
projektu portu, wbicia  
pala pod przyszłe moło  
drewniane, po odbiór  
gotowych, nowoczesnych  
nabrzeży uniwersalnego  
portu Rzeczypospolitej,  
organizował i realizował  
przy wsparciu zespołu  
Biura Budowy Portu  
inż. Tadeusz Wenda.***

Tadeusz Apolinary Wenda (1863–1948), inżynier, budowniczy portu w Gdyni. Taka jest zazwyczaj treść podstawowego hasła encyklopedycznego poświęconego jednej z zasłużonych postaci II Rzeczypospolitej. Bardziej rozbudowane hasła zawarte są w dziedzinowych słownikach biograficznych – czy to Pomorza Nadwiślańskiego<sup>1</sup>, czy wybitnych inżynierów polskich<sup>2</sup>. Zawierają one podstawowe informacje związane z edukacją, nazwę ukończonego gimnazjum i szkoły wyższej, zdawkowo doświadczenie zawodowe zdobyte w Rosji, a także bardziej rozbudowaną informację o koncepcji portu gdyńskiego oraz jego budowie. Pełniejsze hasła oparte są zasadniczo na jednym przekazie źródłowym, *curriculum vitae* bohatera złożonym w aktach osobowych Ministerstwa Spraw Wojskowych i przechowywanym w Centralnym Archiwum Wojskowym<sup>3</sup> oraz w pracy zbiorowej *Czy wiesz, kto to jest?*<sup>4</sup>. Dla okresu gdyńskiego jego biografii wykorzystano wspomnienia osób z nim pracujących lub współpracujących, głównie Stanisława Hueckla<sup>5</sup> i Bolesława Kasprowicza<sup>6</sup>. W sumie podstawa źródłowa wiedzy o znaczącej dla dziejów społeczno-gospodarczych II RP postaci jest nadzwyczaj skromna, by nie powiedzieć wręcz uboga.

Wynikają z tego określone konsekwencje merytoryczne związane z prezentacją postaci inżyniera, lukami informacyjnymi w życiorysowych opracowaniach, nie wspominając o tym, że siłą rzeczy słownikowo-biograficzny charakter opracowań pomija całość kontekstu społecznego życia bohatera, abstrahuje zazwyczaj od uwarunkowań historycznych, przyczyniając się do ahistorycznych ocen i opinii.

- 1 M. Widernik, Wenda *Tadeusz Apolinary (1863–1948)* [w:] *Słownik Biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 4, red. Z. Nowak, Gdańsk 1997, s. 432–433.
- 2 M. Czapski, *Wenda Tadeusz (1863–1948). Twórca koncepcji i budowniczy portu morskiego w Gdyni* [w:] *Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku*, t. VII: *Stu najwybitniejszych polskich twórców techniki*, red. J. Piłatowicz, Warszawa 2004, s. 259–264. Z odmiennie perspektywy awansu zawodowego przedstawiono zarys życia T. Wendy w: Z. Opacki, D. Plaza-Opacka, *Kształtowanie się polskiej inteligencji technicznej w XIX i XX wieku. Przykład kariery inżyniera Tadeusza Apolinarego Wendy*, „Nautologia” 2006, R. XLI, nr 143.
- 3 CAW, sygn. 8365:teczka osobowa Tadeusza Wendy.
- 4 *Czy wiesz, kto to jest?*, red. S. Łoza, Warszawa 1938.
- 5 S. Hueckel, *Inżynierskie wspomnienia*, Gdańsk 1984; *idem*, *S. P. inż. Tadeusz Wenda*, „Technika Morza i Wybrzeża” 1948, nr 9–10.
- 6 B. Kasprowicz, *Byłem juniorem*, Gdynia 1965.

Życie i działalność Tadeusza Wendy, podobnie jak setek innych polskich inżynierów w XIX i XX wieku, zasługuje na opracowanie biograficzne z co najmniej kilku powodów. Pierwszym i zasadniczym jest przybliżenie postaci, której zasługą była budowa portu gdyńskiego, przy którym wyrosło miasto. Drugim, równie fundamentalnym, jest ukazanie na przykładzie jego życia procesu kształtowania się inteligencji technicznej w XIX wieku i jej roli w procesie modernizacji kraju. W jego losach, losach jego rodziny jak w soczewce odbijają się dzieje społeczeństwa polskiego w XIX i pierwszej połowie XX wieku, zarówno w wymiarze politycznym, jak i cywilizacyjnym. Wiele lat temu hiszpański filozof José Ortega y Gasset napisał, że

[...] każdy człowiek, żyjąc w swoim czasie, natyka się na ślady czasu innego, przeżytego przez innych, już spełnionego i dlatego nazywanego przeszłością. Nadaje to ludzkiemu istnieniu dziwny charakter; zaczyna się ono nie wówczas, kiedy się rzeczywiście zaczyna, ale jest znacznie wcześniejsze<sup>7</sup>.

Chcąc zrozumieć warunki, w których formowała się osobowość T. Wendy, winniśmy poznać jego otoczenie społeczne, rodziców, dziadów, rodzeństwo, rówieśników, klimaty kulturowe i polityczne, które wywierały wpływ na postawy i je motywowały. Staraliśmy się przybliżyć ten „pierwotny” – zastany przez Tadeusza kontekst społeczny w rozdziale 1 poświęconym rodzinie.

Tworzyła ona naturalne środowisko kształtowania się jego systemu wartości. W niej ściierały się idee i postawy wyrażane przez poszczególnych jej członków, stanowiąc niejako odbicie w skali mikro zjawisk, które zachodziły w społeczeństwie polskim wieku XIX. Najwięcej miejsca poświęcono ojcu, postaci niezwykle wyrazistej, ale też, zdaje się, najbardziej wpływającej na wybór drogi życiowej Tadeusza. Było to możliwe jedynie w pewnym stopniu, na tyle, na ile pozwalał zebrany materiał źródłowy. Z powodu luk w posiadanym materiale dużo trudniej było przybliżyć wizerunek matki.

7 J. Ortega y Gasset, *Velázquez i Goya*, Warszawa 1993, s. 73.

Wyjście z zacisza domowego, nieuchronne w sytuacji podjęcia edukacji w szkołach publicznych, narażało młodego człowieka na stres związany z funkcjonowaniem w opresyjnym środowisku rosyjskiego gimnazjum rządowego. Opresyjność ta była wpisana w powszechny ówczesnie model nauczania pamięciowego w połączeniu ze środkiem przekazu, jakim był w nim język rosyjski. Za jego pośrednictwem nauczano, ale i on stanowił sam w sobie przekaz, symbol przemocy, bezprawia, panowania obcego kulturowo porządku społeczno-politycznego. Chcąc przetrwać w środowisku, należało się do niego dostosować i w jakimś stopniu wypracować w sobie wiele elastyczności, a przede wszystkim poznać panujące w nim hierarchie, tak aby dokonywać możliwie efektywnych wyborów<sup>8</sup>.

Edukacja szkolna była jednocześnie niezbędnym narzędziem w poznawaniu świata i wydaje się, że pomimo wszelkich „zakłóceń” związanych z nacechowanym ideologicznie środkiem przekazu, stosunkowo dobrze przygotowywała uczniów do samodzielnych studiów wyższych.

Tadeusz Wenda ukończył III Gimnazjum w Warszawie z niezłymi wynikami, co samo w sobie mogło być poczytane za wyczyn, ze względu na bardzo duży „odsiew” uczniów. Kolejnym etapem w edukacji był Cesarski Uniwersytet w Warszawie. Z racji zainteresowań i zapewne predylekcji, Tadeusz wybrał Wydział Matematyczno-Fizyczny, by po dwóch latach przenieść się do stołecznego Uniwersytetu Petersburskiego. Studia w Petersburgu, stolicy wielkiego imperium, pomimo tych samych programów kształcenia, nie były takimi samymi studiami.

Uniwersytet prowincjonalny i uniwersytet stołeczny, czy następnie elitarny Instytut Inżynierów Komunikacji, to były jednak dwa różne światy. Z perspektywy młodzieńca narodu podporządkowanego, „inorodca” według ówczesnej oficjalnej terminologii rosyjskiej, definiującej status nie-Rosjanina, był jednym z wielu innych nie-Rosjan, tak w środowisku szkoły wyższej, jak i w ogóle społeczności wielonarodowej, wielokulturowej i wielowyznaniowej miasta. Bo taka była natura – istota stołecznego charakteru Petersburga. Tu perswazja polityczna

8 Zob. uwagi socjologa Didiera Eribona w: *idem, Powrót do Reims*, Kraków 2019, s. 161.

na uczelniach była w sposób naturalny tłumiona postawą ideową – w zdecydowanej przewadze antyrządową – środowisk akademickich i inteligencji jako takiej<sup>9</sup>.

Tadeusz Wenda ukończył w 1890 r. Instytut Komunikacji z wysoką, dziesiątą lokatą. Dyplom inżyniera komunikacji stwarzał realne perspektywy awansu zawodowego i materialnego<sup>10</sup>, zarówno w służbie państwowej, jak i w obszarze działalności przedsiębiorstw prywatnych. Rosja w dobie lat 90. XIX i na początku XX wieku była krajem, w którym realizowano na wielką skalę – skalę ogromnego terytorialnie państwa – inwestycje w infrastrukturę drogowo-kolejową i portową. Innymi słowy, państwo, samorządy i kapitał prywatny podjęły działania inwestycyjne, podyktowane zarówno względami natury militarnej, jak i gospodarczej, które miały spowodować większe scalenie imperium poprzez budowę rozległej i w miarę gęstej sieci logistycznej. Można powiedzieć, że z punktu widzenia perspektyw rozwojowych inżyniera na dorobku była to historyczna szansa na zrobienie kariery zawodowej. Pracy było dużo, a konkurencja znowu nie tak wielka.

Tadeusz Wenda podjął pracę jako etatowy inżynier zatrudniony w Ministerstwie Komunikacji, najpierw w jego departamencie kolejowym, a następnie portowym. Budował trakcje kolejowe w guberniach zachodnich imperium, prowadził prace studialne na stokach Uralu i przede wszystkim realizował prace hydrotechniczne w portach morskich, Windawie i Rewlu (obecny Tallinn). Zdobył unikalną wiedzę i doświadczenie w zakresie budownictwa portowego.

Wybuch Wielkiej Wojny zastał T. Wendę w Warszawie. Tu działał w instytucjach samorządowych i od chwili tworzenia agend ministerialnych powstającego państwa polskiego znalazł się w gronie specjalistów morskich znajdujących się w kręgu admirała Kazimierza Porębskiego. Można powiedzieć, że zadziałał zespół oraz układ możliwości, który uaktywnił tkwiący w T. Wendzie potencjał. Tu zaczęła się wielka kariera inżyniera w służbie Rzeczypospolitej, początkowo do wyboru miejsca pod budowę tymczasowego portu Polskiej Marynarki Wojennej, a następnie zaprojektowania i pokierowania budową portu handlowego w Gdyni.

9 Z. Opacki, *Między urzędnikiem a inteligentem. Kwestia statusu społecznego profesora uniwersytetu w Rosji w XIX i na początku XX wieku* [w:] *Rosja w kryształach. Rozważania, fakty i miraż. Tom poświęcony profesorowi Franciszkowi Apanowiczowi*, red. D. Oboleńska, U. Patocka-Sigłowy, K. Arciszewska, K. Rutecka, Gdańsk 2014, s. 325–353.

10 Zob. trafną uwagę Eribona: „[...] wartość dyplomu i możliwości, jakie daje, zależą od kapitału społecznego, jakim człowiek dysponuje, i od informacji koniecznych do tego, by opracować strategię przekształcenia tytułu naukowego w perspektywę kariery zawodowej”. D. Eribon, *op. cit.*, s. 174.