

# Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/161963,Giganci-nauki-infografiki-historyczne-Tadeusz-Wenda.html>  
2022-06-29, 18:29

## Giganci nauki - infografiki historyczne: Tadeusz Wenda

Instytut Pamięci Narodowej przypomina, jak polscy wynalazcy i uczeni zmieniali świat, jak wiele wnieśli w rozwój naszego kraju i innych państw.

Inżynier

**TADEUSZ APOLINARY WENDA**  
UR. 23 VII 1863 R., ZM. 8 IX 1948 R.

**INŻYNIER**

**1** GŁÓWNY PROJEKTANT I KIEROWNIK BUDOWY PORTU MORSKIEGO GDYNIA

**2** WSKAZAŁ MIEJSCE I OPRACOWAŁ PROJEKT PORTU

**3** KIEROWAŁ BUDOWĄ PORTU DO 1932 R.

**4** W LATACH 30. PORT ZALICZAŁ SIĘ DO NAJWIĘKSZYCH I NAJNOWOCZESNIEJSZYCH W EUROPIE

**5** GDYNIA Z WIOSKI RYBACZEJ LICZĄCEJ OK. 1,3 TYS. MIESZKAŃCÓW W 135 DOMACH ZMieniła się w 120-TYSIĘCZNE MIASTO PŁASUJĄCE SIĘ W PIERWSZEJ DZIESIĄTKIE MIAST PRZEDWOJENNEJ POLSKI

KIEROWNIK WYDZIAŁU BUDOWY PORTÓW W DEPARTAMENCIE SPRAW MORSKICH MINISTERSTWA SPRAW WOJSKOWYCH, KIEROWNIK ZARZĄDU BUDOWY PORTU, KIEROWNIK WYDZIAŁU III TECHNICZNO-BUDOWLANEGO URZĘDU MORSKIEGO

WYNALEZCA  
FIZYKA  
KONSTRUKTOR  
PROJEKTANT

MATEMATYKA  
MEDYCYNA  
CHEMIA

• RYS. STĄTEK STOJĄCY PRZY NABREZEU. WIDOCZNY DŁUGI PRZELADUNKOWY I WAGONY KOLEJOWE, ROK 1935  
• PLAN KOSZTÓW W GDYNI W 1929 R., FOT. DOMENA PUBLICZNA  
• WIDOK Z GÓRY NA BUDOWĘ PORTU W GDYNI, ROK 1928, FOT. DOMENA PUBLICZNA

OPRACOWANIE HISTORYCZNE: MAGDALENA RUCZYŃSKA, KONSULTACJA HISTORYCZNA: MAREK ELIKASIK  
OPRACOWANIE GRAFICZNE: ROMAN KUCHARSKI, MACIEJ CZAPLIKI

INSTYTUT PAMIĘCI NARODOWEJ

**WENDA** Tadeusz Apolinary (23 VII 1863, Warszawa – 8 IX 1948, Komorów k. Warszawy), twórca portu morskiego w Gdyni. Syn Władysława, naczelnika archiwum miejskiego, autora prac historycznych, i Justyny z Matuszewskich.

Po ukończeniu III gimnazjum rządowego (realnego) w Warszawie, studiował matematykę

na uniwersytetach w Warszawie i w Petersburgu, gdzie ostatecznie ukończył Inst. Inżynierów Komunikacji (1884–90).

Początkowo pracował na budowie kolei w Rosji i w Kongresówce, od 1906 zajął się budownictwem morskim i z ramienia prywatnego przedsiębiorstwa budował port w Windawie i przebudowywał port w Rewlu (ob. Tallin w Estonii). Następnie, jako samodzielny przedsiębiorca, zbudował kilka mostów oraz przystań w Royen k. Rygi. Podczas I wojny światowej pracował społecznie w Komitecie Obywatelskim miasta Warszawy, kierując robotami publicznymi, przy których zatrudniano bezrobotnych.

W 1918 W. uczestniczył w komisji organizującej zarząd dróg wodnych w Polsce, następnie był inspektorem żeglugi na Wiśle. Pracując w Ministerstwie Robót Publicznych opracował projekt rozbudowy portu w Gdańsku do mocy przeładunkowej 12 mln ton. Kiedy w 1919 okazało się, że Gdańsk nie znajdzie się w granicach odrodzonej Rzeczypospolitej, a władze Wolnego Miasta Gdańska nie zamierzają udostępnić jej użytkowania portu w skali niezbędnej dla jej interesów gospodarczych, gwałtownie poszukiwano alternatywnego rozwiązania. W. aktywnie w tym uczestniczył. W IV 1920 zbadał i odrzucił możliwość zbudowania portu morskiego w Tczewie. W V tego roku rozwiązanie problemu powierzono Ministerstwu Spraw Wojskowych, w którym W. został kierownikiem wydziału budowy portów w Departamencie Spraw Morskich. W tymże miesiącu przeprowadził studia terenowe polskiego wybrzeża i osobiście dokonał wyboru miejsca pod przyszły port we wsi Gdyni, w dolinie rzeczki Chylonki między Kępą Oksywską a Kamienną Górą. Oddelegowany 12 X 1920 do dyspozycji przedstawiciela ds. morskich przy Generalnym Komisarzu Rzeczypospolitej w Wolnym Mieście Gdańsku, W. został naczelnikiem budowy portu gdyńskiego, którą rozpoczął w końcu tego roku.

Roboty prowadzono początkowo systemem gospodarczym, wg projektu W. i pod jego bezpośrednim kierownictwem. Pierwsze obiekty były konstrukcji drewnianej, na palach, wypełnione kamieniami. W dalszych latach zostały zastąpione trwalszymi (zatapianymi skrzyniami żelbetowymi z dnem typu Kopenhaga z betonową nadbudową), ale zaplanowany przez W. port stanowił jednolitą koncepcyjnie, przemyślaną całość, korzystną dla manewrowania, spełniającą warunki samooczyszczania się z lodów. Zaczątek stanowiło molo długości 550 m z odgałęzieniem ku północy (długości 170 m) chroniącym je od fali i przystanią o 150 m nabrzeża. Pierwszy statek oceaniczny (francuski „Kentucky”) zawinął do Gdyni 13 VIII 1923. Budowa nowoczesnego portu ruszyła na dobre w 1926, po powierzeniu jej w 1924 francusko-polskiemu konsorcjum. Kierował nią W., stojąc na czele zarządu (od 1932 był też naczelnikiem wydziału techniczno-budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni). Fundamentowanie przeprowadzały specjalistyczne firmy duńskie. Poziom nabrzeży i terenów portowych ustalono na wysokości 2,5 m powyżej zera morza, głębokość kanału wejściowego i nabrzeża francuskiego wynosiła 12 m, większości pozostałych 10 m.

W 1937 W. przeszedł na emeryturę. Stanowiący jego głównie dzieło (o czym się zapomina, przypisując je powszechnie E. Kwiatkowskiemu) port zaliczał się wówczas do największych i

najnowocześniejszych w Europie (zawinęło doń 5759 statków) – miał 1400 ha powierzchni, łączną długość nabrzeży 12,8 km (w 1938 przeładowano w Gdyni 8,7 mln ton towarów, blisko połowę obrotów naszego handlu zagranicznego).

W. za te zasługi został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, francuską Legią Honorową i duńskim Orderem Dannebrog. Jego imieniem nazwano pierwsze molo węglowe w porcie gdyńskim, jedną z ulic Gdyni, a na Dworcu Morskim w Gdyni wmurowano 23 IX 1982 poświęconą mu tablicę pamiątkową.

W. propagował tę problematykę. Opublikował rozdział *Dzieje budowy portu gdyńskiego* w książce *XV lat polskiej pracy na morzu* (Gdynia 1935) oraz *Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni* (Gdynia 1938); ta ostatnia publikacja zawiera tekst referatu, jaki wygłosił na kongresie inżynierów portowych krajów bałtyckich i skandynawskich w Gdyni w V 1938 (ukazała się też w języku francuskim). Syn W., Jerzy, inżynier, opublikował podczas sympozjum naukowego *50 lat miasta Gdyni* (XII 1976) obszerną pracę pt. *Inż. Tadeusz Wenda – projektant i realizator techniczny budowy portu w Gdyni*.

SBTP (B. Chwaściński); Łoza.

S. Hueckel: *Z dziejów hydrotechniki morskiej w Polsce*, Gdańsk 1968; tegoż: *Wspomnienia inżynierskie*, Gdańsk 1981; *Materiały Sympozjum „50 lat miasta Gdyni”*, Gdynia 1977; B. Orłowski: *Polska przygoda z techniką*, Warszawa 2009; „Technika Morza i Wybrzeża” 1948, nr 9-10; Oświadczenie poselskie Jana Kulasa z 20 V 2009 ([www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl)).

Bolesław Orłowski

**Zobacz poprzednie infografiki:**

[Mieczysław Wolfke](#)

[Stanisław Rogalski](#)

[Henryk Magnuski](#)

[Kazimierz Funk](#)

[Jan Szczepanik](#)

**Kazimierz Prószyński**

**Stanisław Ulam**

**Tadeusz Sędzimir (Sendzimir)**

**Jan Czochralski**

**Ignacy Mościcki**

**Maria Skłodowska-Curie**

**Marian Rejewski**

Zapraszamy na portal [gigancinauki.pl](http://gigancinauki.pl)

[Polecamy karty edukacyjne do infografik Giganci nauki - do pobrania](#)

## **PLIKI DO POBRANIA**

[Giganci nauki – infografiki historyczne: Tadeusz Wenda \(pdf, 327.87 KB\) 25.03.2022 07:00](#)