

Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/224292,Otworzył-Polsce-okno-na-swiat-Tadeusz-Wenda-18631948.html>
27.02.2026, 02:36



Otworzył Polsce okno na świat. 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.

08.09

[Giganci Nauki Nauka](#)

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 1890 r. 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 był inspektorem żeglugi na Wiśle. Zatrudniony w Ministerstwie Robót Publicznych opracował projekt rozbudowy portu w Gdańsku do mocy przeładunkowej 12 mln ton rocznie. Kiedy w 1919 r. okazało się, że Gdańsk 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 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 1,3 tys. mieszkańców w 132 domach. W dokumentach historycznych wymieniono ją po raz pierwszy w 1224 r. jako własność zakonu cystersów. Wenda opisał powyższą operację i wypływające z niej wnioski w sprawozdaniu „W sprawie wyboru miejsca pod budowę portu morskiego”, opublikowanym 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. Pierwsze powstało drewniane moło 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 sadzić betonowe budowle portowe na zatapianych 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 zawiął

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 za granicą. Żeby temu wyzwaniu sprostać, w latach 1927–1933 wybudowano magistralę kolejową Herby–Gdynia długości 551 km (w tym 457 km całkowicie nowych torów), którą też wypada zaliczyć do udanych dzieł II 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 lustra morskiej wody. 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 1,4 tys. ha 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. mkw. 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 r. 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 tys. 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 Danebrog.

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

Tekst prof. Bolesława Orłowskiego
pochodzi z dodatku historycznego do tygodnika „Sieci”
[Giganci nauki PL – polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych, odc. 2](#)

[Poprzedni Strona](#)
[Następny Strona](#)

Nauka

Biografie