

AUDIOSPACER PO DWORCU MORSKIM

NAGRANIE NR 1. WPROWADZENIE

PRZEWODNICZKA: Witaj. Jesteśmy w holu Muzeum Emigracji w Gdyni. To tutaj rozpoczyna się nasza wspólna podróż w czasie. Zwiedzimy niezwykły budynek, który powstał jako Dworzec Morski.

PRZEWODNICZKA: Dobiegają kresu lata trzydzieste dwudziestego wieku. Dworzec Morski niedawno został otwarty. Na imię mi Zofia. Mam trzydzieści trzy lata i jestem architektką. Świat stoi przede mną otworem. Marzę o wielkiej karierze. Wyruszam w podróż przez ocean, do Nowego Jorku. Mój statek odpływa za godzinę. Bilet na transatlantyk udało mi się kupić dzięki wsparciu rodziny. Mój ojciec jest inżynierem, był zaangażowany w prace przy budowie Dworca. Zanim wejdę na pokład, chciałabym ci pokazać to interesujące miejsce.

PRZEWODNICZKA: Gmach, w którym się znajdujemy, powstał w odpowiedzi na potrzeby podróżnych, którzy przemieszczali się przez Gdynię w okresie dwudziestolecia międzywojennego. To miejsce, z którego na przestrzeni dekad setki tysięcy ludzi opuszczały Polskę na pokładzie transatlantyków. Muzeum opowiada tu historię polskiej emigracji, ale też losy ludzi, którzy wybrali Polskę jako swój nowy dom.

PRZEWODNICZKA: Jeżeli nie chcesz wychodzić z budynku, odsłuchaj nagranie 1A. Może jednak pogoda nam sprzyja? Wyjdźmy na zewnątrz. Idź na prawo pod Kapitanat Portu, to budynek z wysoką wieżą. Tam włącz nagranie nr 2.

NAGRANIE NR 1A. BUDOWA I OTOCZENIE (ZAMIAST NAGRAŃ 2-5)

PRZEWODNICZKA: Idea wzniesienia Dworca Morskiego zrodziła się pod koniec lat dwudziestych dwudziestego wieku. Nim rozpoczęto budowę, ukształtowano odrębny pas łądu wcinający się w zatokę, nazwany później Molem Pasażerskim. Właśnie na nim wzniesiono budynek.

Dworzec Morski był częścią większej infrastruktury obsługującej ruch pasażerski w Gdyni. Po obu stronach budynku poprowadzono bocznicę kolejową. Łączyły go one z dworcem kolejowym w śródmieściu i Obozem Emigracyjnym na gdyńskim Grabówku. Tam podróżni, w oczekiwaniu na przyptynięcie statku, przechodzili kontrolę medyczną i zabiegi higieniczne, mogli też skorzystać z noclegu. Warto wiedzieć, że oprócz emigrantów Dworzec Morski obsługiwał także turystów, dla których rejs przez ocean był formą luksusowej rozrywki. Ah, przed chwilą zagadnął mnie elegancko ubrany mężczyzna z pięknym chartem. Nienaganną angielszczyzną zapytał, gdzie znajdzie postój taksówek. Ciekawe skąd przyptynął?

Projekt architektoniczny dworca powstał w 1932 roku w katowickim oddziale biura berlińskiej spółki budowlanej Dyckerhoff und Widmann. W przedsięwzięcie zaangażowany był także znany polski architekt Wacław Tomaszewski. Warto wiedzieć, że w realizację tego nowatorskiego pod wieloma względami projektu, uczestniczyły przede wszystkim gdyńskie spółki budowlane. Prace zajęły raptem kilkanaście miesięcy! Uroczyście otwarto gmach 8 grudnia 1933 roku.

Dworzec Morski składa się z dwóch połączonych brył – przedniej Hali Pasażerskiej i Magazynu Tranzytowego z charakterystycznymi, przypominającymi fale powłokami dachowymi. Niedługo ci go pokażę.

Podejźmy teraz do drzwi wejściowych i spójrzmy na pomnik stojący przed budynkiem. To część powojennej historii tego miejsca. Monument, odsłonięty w 1965 roku, poświęcono Ludziom Morza. Dzieło autorstwa Wiktora Tołkina składa się z czterech głazów połączonych w kompozycję plastyczną, a wydobytych podczas pogłębiania portu. Symbolizują one cztery morskie profesje – dokera, marynarza, rybaka i stocznio-wca.

Skwer, na którym stanął pomnik nosi imię powieściopisarza i dramaturga Witolda Gombrowicza. Nieprzypadkowo. To właśnie z Dworca Morskiego Gombrowicz 29 lipca 1939 roku wypłynął w rejs do Argentyny. Kolejne trzydzieści lat życia spędził na emigracji, gdzie powstały jego najważniejsze dzieła, w tym powieść „Trans-Atlantyk”.

PRZEWODNICZKA: Posłuchaj teraz nagrania numer sześć.

NAGRANIE NR 2. BUDOWA DWORCA MORSKIEGO

PRZEWODNICZKA: Jesteśmy przy budynku Kapitanatu Portu. Widzisz wąski pas lądu wychodzący w głąb wody prostopadle do nabrzeża? To tak zwany pirs. Obecnie trwa jego przebudowa. Zostań przy Kapitanacie i spójrz na budynek muzeum.

PRZEWODNICZKA: Idea wzniesienia Dworca Morskiego zrodziła się pod koniec lat dwudziestych dwudziestego wieku. Nim rozpoczęto budowę, ukształtowano odrębny pas lądu wcinający się w zatokę, nazwany później Molem Pasażerskim. Właśnie na nim wzniesiono budynek. Początkowo planowano realizację dużo większego kompleksu, który obejmowałby całą powierzchnię mola.

Projekt architektoniczny dworca powstał w 1932 roku w katowickim oddziale biura berlińskiej spółki budowlanej Dyckerhoff und Widmann. W przedsięwzięcie zaangażowany

był także znany polski architekt Wacław Tomaszewski. Warto wiedzieć, że w realizację tego nowatorskiego pod wieloma względami projektu, uczestniczyły przede wszystkim gdyńskie spółki budowlane. Prace zajęły raptem kilkanaście miesięcy! Uroczyście otwarto gmach 8 grudnia 1933 roku.

Dworzec Morski składa się z dwóch połączonych brył: – przedniej Hali Pasażerskiej i Magazynu Tranzytowego z charakterystycznymi, przypominającymi fale powłokami dachowymi. Był on częścią większej infrastruktury obsługującej ruch pasażerski w Gdyni. Po obu stronach budynku poprowadzono bocznicę kolejową. Łączyły go one z dworcem kolejowym w śródmieściu i Obozem Emigracyjnym na gdyńskim Grabówku. Tam podróżni, w oczekiwaniu na przyptnięcie statku, przechodzili kontrolę medyczną i zabiegi higieniczne, mogli też skorzystać z noclegu. Warto wiedzieć, że oprócz emigrantów Dworzec Morski obsługiwał także turystów, dla których rejs przez ocean był formą luksusowej rozrywki. Ah, przed chwilą zagadnął mnie elegancko ubrany mężczyzna z pięknym chartem. Nienaganną angielszczyzną zapytał, gdzie znajdzie postój taksówek. Ciekawe skąd przyptynął?

PRZEWODNICZKA: Spójrz na budynek Dworca. Imponujący, prawda? Doskonale widać stąd wykonaną ze szkła boczną elewację Hali Pasażerskiej. Jest ona efektem współczesnej renowacji. Znajduje się na niej wystający ze ściany fragment budynku wyprowadzony ponad linię dachu. Kompozycję podkreśla maszt flagowy z detalem w postaci trzech poziomych listew. Identyczne rozwiązanie zastosowano po drugiej stronie budynku. Odtworzone elementy są charakterystyczne dla modernistycznej architektury Gdyni i stylu art déco. Kolejne nagrania dotyczą otoczenia dworca i portu. Trwa przebudowa pirsu, odsłuchaj je w tym miejscu. Jeżeli chcesz pominąć te treści, podejdź do pomnika znajdującego się na placu przed muzeum i włącz nagranie numer pięć.

NAGRANIE NR 3. TABLICE PAMIĄTKOWE

PRZEWODNICZKA: Upewnij się, że jesteś w miejscu odsłuchu poprzedniego nagrania, koło biało-czerwonej barierki. Odszukaj dwie, wmurowane w nabrzeże tablice. Pierwsza poświęcona jest Zbigniewowi Brzezińskiemu, politologowi, doradcy prezydentów Stanów Zjednoczonych, druga – Witoldowi Gombrowiczowi, pisarzowi, noweliście i dramaturgowi. Obaj wyjechali z Polski przed wojną. Ich podróż zaczęła się właśnie tu – na Dworcu Morskim. Brzeziński jako dziesięciolatek wypłynął wraz z rodziną w 1938 roku do Kanady na pokładzie „Batorego”.

Gombrowicz wyruszył w podróż do Buenos Aires 29 lipca 1939 r. miesiąc przed wybuchem II wojny światowej. Dalsze trzydzieści lat życia spędził na emigracji, gdzie powstały jego najważniejsze dzieła, w tym powieść „Transatlantyk”. W 60. rocznicę jego podróży wmurowano przy nabrzeżu tablicę pamiątkową. Sylwetki obu tych postaci przybliżono na wystawie stałej Muzeum Emigracji.

W kolejnym nagraniu opowiem ci więcej o porcie.

NAGRANIE NR 4. PORT PASAŻERSKI

PRZEWODNICZKA: Muzeum Emigracji znajduje się w sercu tętniącego życiem portu, którego budowę zainicjowano w 1920 roku. Ta wielka i ważna dla międzywojennej Polski inwestycja, jak magnes przyciągała ludzi z całego kraju. Potrzebni byli do budowy nabrzeży, pracy w stocznich, na statkach, ale także przy wznoszeniu Gdyni, nowego miasta, które miało się stać oknem na świat oraz wizytówką młodego polskiego państwa. Projekt inżyniera Tadeusza Wendy zakładał lokalizację w dolinie rzeki Chylonki infrastruktury dla różnych funkcji: stoczni, portu wojennego, rybackiego, towarowego i pasażerskiego. Dzięki rozbudowie portu, Gdynia

stała się ważnym węzłem komunikacyjnym dla ludzi, którzy wyptywali za ocean w poszukiwaniu lepszego życia.

Wciąż pamiętam dźwięki pracujących tutaj maszyn i dźwigów portowych, syreny statków... Wszędzie kłębili się marynarze, robotnicy oraz tłumy podróżnych.

PRZEWODNICZKA: Czy stoisz na końcu pirsu? Jeśli tak, to odwróć się w stronę współczesnego terminalu pasażerskiego. Znajduje się po prawej stronie od Kapitanatu Portu. Ten przeszklony, biały budynek oddano do użytku w 2021 roku.

PRZEWODNICZKA: Od 1927 roku w miejscu tego terminalu pasażerskiego znajdował się magazyn numer jeden. Ze względu na materiał, z którego był wykonany i skromny wygląd nazywano go „blaszakiem”. Magazyn, przed powstaniem Dworca Morskiego, był wykorzystywany między innymi do obsługi pasażerów transatlantyków. Ograniczone możliwości budynku nie zapewniały dostatecznych warunków dla obsługi coraz większego ruchu.

Zaokrętowanie, czyli wejście na statek, odbywało się bezpośrednio z poziomu nabrzeża. W budynku Dworca Morskiego wejście na pokład zorganizowano w nowocześniejszy sposób, o którym opowiem w kolejnych nagraniach.

PRZEWODNICZKA: A teraz wróćmy na plac przed budynkiem i podejźmy do pomnika z kilku głazów. Tam włącz nagranie numer pięć.

NAGRANIE NR 5. SKWER WITOLDA GOMBROWICZA

PRZEWODNICZKA: Skwer pomiędzy Dworcem Morskim a Kapitanatem Portu nazwano imieniem Witolda Gombrowicza w 2004 roku, dokładnie w setną rocznicę jego urodzin.

W centralnej części placu znajduje się pomnik poświęcony Ludziom Morza, autorstwa Wiktora Tołkina. Odsłonięto go 22 lipca 1965 roku. Powstał z głazów wydobytych podczas pogłębiania portu. Zgodnie z intencją Adama Smereki – portowca zaangażowanego w powstanie pomnika, symbolizują cztery morskie profesje: dokera, marynarza, rybaka i stoczniowca. W monument wkomponowano mniejszy kamień z cytatem z kroniki Galla Anonima „Dziś synowie się nie trwożą burz ni szumu morskich wód”.

PRZEWODNICZKA: Stoisz przy pomniku? Jeśli tak, to odwróć się w stronę Dworca Morskiego.

PRZEWODNICZKA: Zwróć uwagę na jego fasadę. Frontowej części Hali Pasażerskiej nadano monumentalną formę. Gmach został zaprojektowany w duchu funkcjonalizmu – nurtu architektury modernistycznej, który zakładał, że forma powinna wynikać bezpośrednio z funkcji budynku. Założenia te widać na fasadzie. Parter z wejściem głównym oddzielono długim, łukowatym daszkiem. Wyżej znajdują się dwa rzędy okienek doświetlających biura i restaurację. Horyzontalne podziały głównej elewacji zrównoważono filarkami międzyokiennymi oraz elegancko załamującą się linią dachu, które optycznie wyciągają budynek ku górze.

Reprezentacyjny charakter Hali Pasażerskiej podkreślają boczne fragmenty fasady, które wykończono szlachetnym tynkiem. Przy dobrej pogodzie jego drobinki mieniają się w promieniach słońca. Tynk kontrastuje z resztą elewacji i uwypukla dwie płaskorzeźby orłów autorstwa Antoniego Miszewskiego. Symbole, utrzymane w stylistyce art déco, podkreślały patriotyczny charakter inwestycji. Podobne dekoracje były często umieszczane na międzywojennych gmachach publicznych.

Pamiętam polskie i zagraniczne liniowce cumujące przy dworcu. Cóż to był za widok! Wielkie, dostojne, majestatyczne, a jednocześnie tchnące niesamowitym spokojem i powagą. Odpływały stąd niemal każdego dnia. Ulica zappełniała się wówczas autobusami i taksówkami, a na przystankach kłębili się podróżni.

PRZEWODNICZKA: A teraz chodźmy do środka. Nagrania numer sześć posłuchaj w holu Dworca. Możesz skorzystać z szatni, która znajduje się na poziomie -1.

NAGRANIE NR 6. HALA PASAŻERSKA

PRZEWODNICZKA: Jesteśmy w holu dworca – najbardziej reprezentacyjnej części budynku. Tutaj pasażerowie mogli dopełnić większość formalności związanych z podróżą, np. kupić bilet. Ja sama też poznałam tutaj wszelkie szczegóły dotyczące mojego rejsu. Słyszysz?

PRZEWODNICZKA (CONT): ... Te mury były świadkiem niezliczonych pożegnań i powitań. Przez ponad pół wieku przecinało się tu tysiące ludzkich losów. Kiedy w 1988 roku ustała transatlantycka żegluga pasażerska, dworzec przestał pełnić swoją pierwotną funkcję.

PRZEWODNICZKA: Byłam pod wielkim wrażeniem tego miejsca, gdy odwiedziłam je po raz pierwszy tuż po otwarciu.

Spójrz w górę. Nad nami znajduje się sklepienie ze szklanym świetlikiem. Projektanci z firmy Dyckerhoff und Widmann specjalizowali się w nowatorskich rozwiązaniach konstrukcji dachowych, które opatentowali jako system Zeiss-Dywidag. Stosowali w nich nowoczesny wówczas materiał – żelbet, czyli wzmocniony stalowymi prętami beton, który pozwalał na swobodne formowanie sklepień. Były one lekkie i wytrzymałe, dzięki czemu z patentu szybko zaczęto korzystać w różnych częściach świata. Sklepienie w Hali Pasażerskiej ma grubość około sześciu centymetrów, a jest na tyle wytrzymałe, by dźwigać rozległy, szklany świetlik.

PRZEWODNICZKA: Teraz przejdź do wejścia bocznego obok księgarni muzealnej.

Tam odsłuchaj kolejne nagranie.

NAGRANIE NR 7. RAMPA KOLEJOWA

PRZEWODNICZKA: Obecne wyjście ewakuacyjne, kiedyś prowadziło na rampę kolejową i stanowiło główne wejście dla podróżnych przybywających do dworca pociągami. Przez drzwi można podejrzeć daszek nad dawną platformą kolejową podobny do tego nad wejściem głównym. Identycznie zaprojektowana infrastruktura kolejowa znajdowała się po drugiej stronie hali i służyła obsłudze przesyłek pocztowych.

Z wejścia, przy którym stoimy, korzystali nie tylko emigranci przybywający z Obozu Emigracyjnego na Grabówku. Koleją dowożono także podróżnych z głębi Polski. System obsługi pasażerów był starannie przemyślany: pozwalał kupić bilet na przykład z Warszawy do Nowego Jorku i sprawnie pokonać całą trasę, bez konieczności przemieszczania się na zewnątrz kolejnych dworców.

Nie musiałam martwić się o mój ciężki bagaż. W miejscu obecnej księgarni mieściła się dwukondygnacyjna bagażownia. Kufry i walizki windami transportowano na pierwsze piętro. Z kolei pakunki pasażerów przybywających do Polski, zsuwniami i pochylniami przesyłano na dół. Prawda, że praktyczne?

PRZEWODNICZKA: Przejdźmy teraz z powrotem do holu i zatrzymajmy się koło wejścia głównego. Tam włącz nagranie numer osiem. Po drodze koniecznie spójrz pod nogi.

NAGRANIE NR 8. POSADZKA

PRZEWODNICZKA: Posadzka pod twoimi stopami to oryginalna dekoracja wykonana z dwubarwnego terrazzo, zwanego też lastrykiem. Jej kompozycja odzwierciedla układ

funkcjonalny wnętrza, wskazując kierunki przemieszczania się – od ramp na wyższe poziomy. Terrazzo było popularnym materiałem wykończeniowym. Podobną posadzkę mieliśmy w naszym rodzinnym domu przy ul. Świętojańskiej. Wiele zachowało się również w innych kamienicach i gmachach publicznych Gdyni. Widzisz metalowe osłony przy podłodze po obu stronach głównego wejścia? To kolejne ciekawe rozwiązanie zastosowane w Hali Pasażerskiej. Ogrzewanie hali umożliwiały nagrzewnice elektryczne zamontowane w piwnicach. Ciepłe powietrze włączane było do wnętrza holu. Te eleganckie metalowe oprawy zostały współcześnie odtworzone na podstawie archiwalnych fotografii, podobnie jak zawieszono nad nimi pamiątkowe tablice.

PRZEWODNICZKA: Podążając szlakiem wyznaczonym przez pasy na posadzce przejdź na środek holu. Tam odsłuchaj nagranie numer 9.

NAGRANIE NR 9. FUNKCJE HALI PASAŻERSKIEJ

PRZEWODNICZKA: Rozejrzyj się. Widzisz kawiarnię? W jej miejscu mieścił się niegdyś urząd pocztowy.

W pomieszczeniach, w których dziś znajdują się kasy i ochrona, działały informacja, punkt sprzedaży biletów oraz kantor. Nie wiem, czy wiesz, że w połowie lat trzydziestych nie można było wywozić z Polski gotówki ani innych środków płatniczych. Dlatego wymieniłam tu gotówkę na walutę używaną na statku – żetony w formie drewnianych krążków z emblematem polskiej linii żeglugowej Gdynia America Line – nazywanej w skrócie GAL.

Na pierwszym piętrze znajdowały się biura przewoźników oraz gabinet lekarza portowego. Na najwyższej kondygnacji znalazły się pomieszczenia urzędu celnego, funkcjonariuszy policji oraz dwie poczekalnie. Każda przeznaczona dla pasażerów z biletami innej klasy.

Słyszysz? Wnętrze hali było największą i najbardziej reprezentacyjną przestrzenią przedwojennej Gdyni. Wykorzystywano je do wielu celów: odbywały się tu bale i imprezy karnawałowe, msze święte morskiej parafii Stella Maris, śluby, a nawet...

PRZEWODNICZKA: ...walki bokserskie. W 1937 roku naprzeciw siebie stanęło tu ośmiu zawodników w różnych kategoriach wagowych, reprezentanci Gdyni i Warszawy. Gala zakończyła się zwycięstwem naszej drużyny w stosunku dziesięć do sześciu. Widowisko podobno przyciągnęło aż trzy tysiące widzów.

Obecnie muzeum kontynuuje tradycję organizowania w przestrzeni dworcowej ważnych wydarzeń. W holu odbywają się koncerty, spektakle i gale, dla których scenę stanowią reprezentacyjne schody.

PRZEWODNICZKA: Podejdźmy teraz bliżej schodów. Tam włącz nagranie numer 10.

NAGRANIE NR 10. WYSTRÓJ WNĘTRZA

PRZEWODNICZKA: Charakter temu wnętrzu nadają subtelne dekoracje architektoniczne. Popatrz na trójkątne kinkiety mocowane w narożnikach sufitów i wsporników galerii. To specjalnie zaprojektowane oprawy oświetleniowe, odtworzone na podstawie oryginałów pochodzących z lat trzydziestych. Zwróć również uwagę na pasy galerii, które tworzą kompozycję wnętrza. Balustrada na pierwszym piętrze płynnie przechodzi w balustradę schodów. Ozdobiono ją ciemną wstęgą z lastriko, a poręcze wykonano z modnych w tamtym czasie metalowych rurek.

Modernistyczna architektura budynku przejawiała się nie tylko w minimalistycznej estetyce, ale również w zastosowaniu żelbetowej konstrukcji i nowatorskich rozwiązań

technologicznych. Była manifestacją nowoczesnego ducha młodego społeczeństwa i otwarcia na świat.

Teraz spójrz nad schody. Widzisz dwie płaskorzeźby wykonane z brązu? Powstały w pracowni Antoniego Miszewskiego. Przedstawiają marszałka Józefa Piłsudskiego oraz prezydenta Ignacego Mościckiego. Wizerunki polityków ufundowane zostały przez gdyńskich przedsiębiorców, którzy zobowiązali się do korzystania z portu dla dobra państwa i polskiego społeczeństwa.

Spoglądający na siebie przywódcy symbolizują rozpoczęcie i zakończenie pierwszego etapu budowy portu. W momencie otwarcia Dworca Morskiego w 1933 roku Mościcki był urzędującym prezydentem popieranym przez Piłsudskiego. Kompozycja miała duże znaczenie dla propagandy sukcesu obozu rządzącego. Gmach miał zapisać w świadomości emigrantów obraz silnego państwa. Państwa, które jest w stanie udźwignąć nawet najśmielsze inwestycje i warto do niego powrócić.

PRZEWODNICZKA: Teraz przejdźmy schodami w lewo, na ostatnie piętro hali i zatrzymajmy się przy szklanej ścianie restauracji. Jeżeli wolisz skorzystać z windy, użyj tej znajdującej się niedaleko wejścia do kawiarni. Idąc schodami będziemy mijać Magazyn Tranzytowy, o którym opowiem Ci więcej za chwilę.

NAGRANIE NR 11. RESTAURACJE

PRZEWODNICZKA: Dotarłeś na najwyższą kondygnację Hali? Na tym poziomie obecnie znajdują się restauracja, biura oraz sala kinowa. Dawniej mieściły się tu m.in. poczekalnie dla podróżnych. Były to przestronne, elegancko urządzone pomieszczenia ze wspaniałym widokiem na wodę, port i Oksywie. W każdej z nich znajdowała się restauracja. Serwowano

zimne i gorące zakąski oraz polsko-francuską kuchnię, do tego oferowano kartę zagranicznych win. Poznałam tu aktora, który przy kieliszku węgierskiego tokaja opowiedział mi o pracy na planie filmu „Rapsodia Bałtyku”. Jedną ze scen, w której Janka spotyka swojego ukochanego, kręcono właśnie w Dworcu Morskim.

Romantyczne historie zdarzały się nie tylko na planie filmowym. Byłam tu na wspaniałym ślubie mojej kuzynki, mieszkającej za oceanem. Pan młody był wicekonsulem Stanów Zjednoczonych w Warszawie. Zakochani poznali się na pokładzie „Batorego” i niedługo później postanowili się pobrać. Dla upamiętnienia okoliczności spotkania ceremonia odbyła się w gmachu Dworca Morskiego, z oficerami i kapitanem statku w roli świadków. Samo wesele zorganizowano na pokładzie „Batorego”. Impreza była szampańska i trwała do białego rana.

PRZEWODNICZKA:... Dworcowe restauracje szczyły się znakomitymi kelnerami. Mama opowiadała mi, że w 1939 roku Józef Przywara – sześćdziesięcioletni gdynianin – zwyciężył w ogólnopolskich zawodach zręczności kelnerów. Decydującą rozgrywką był bieg z tacą, na której stał kieliszek wypełniony wodą. Przywara pierwszy przekroczył metę jako jedyny nie tracąc ani jednej kropli.

PRZEWODNICZKA: Przejdźmy galerią i zatrzymajmy się w jej połowie. Stąd możesz przyjrzeć się sklepieniu Hali Pasażerskiej, o którym opowiem Ci w nagraniu numer 12.

NAGRANIE NR 12. ZNIESZCZENIA WOJENNE

PRZEWODNICZKA: Wojna wybuchła, kiedy mieszkałam już w Nowym Jorku. Według relacji ojca w 1939 roku budynek został zajęty przez Niemców, którzy usunęli wszystkie patriotyczne elementy wystroju. W 1942 roku powstał projekt gruntownej przebudowy

dworca. Przystosowano go do funkcji biurowo-administracyjnej jako Kriegsmarine Arsenal. Zmiany objęły przede wszystkim część Magazynu Tranzytowego.

Gotenhafen, jak nazywano wówczas Gdynię, stanowiło zaplecze logistyczne niemieckiej armii. 9 października 1943 roku w trakcie nalotu przeprowadzonego przez aliantów, bomby spadły między innymi na gdyński obszar portowy. Pośród licznych celów znalazł się także budynek dworca. Jedna z bomb zniszczyła północną część Hali Pasażerskiej, czyli tę od strony obecnej restauracji. Budynek został poważnie uszkodzony, jednak konstrukcja sklepienia przetrwała. Niemcy szybko przystąpili do prac naprawczych. Niestety, z uwagi na naruszenie fundamentów, nie można było przeprowadzić ich w pełnym zakresie. Wzmocniono konstrukcję, dodano dodatkowe podpory galerii, jednak odbudowa możliwa była tylko do wysokości pierwszego piętra. Ciąg najwyższej kondygnacji został przerwany. Symetrię zatraciła także fasada budynku.

W miejscu, w którym teraz się znajdujemy, można porównać kształt podpór sklepienia. Po stronie obecnej sali kinowej są one smukłe, według oryginalnego projektu, natomiast po stronie restauracji mają one formę masywną z racji wzmacniających opasek. W zniekształconej formie gmach funkcjonował aż do 2013 roku, kiedy rozpoczęto jego renowację i adaptację na potrzeby Muzeum Emigracji.

PRZEWODNICZKA: Teraz przejdźmy galerią do końca. Po drodze miniemy salę kinową. Zejdźmy schodami w dół do Magazynu Tranzytowego. Jeżeli wolisz skorzystać z windy, zjedź nią na parter, a następnie użyj drugiej windy zlokalizowanej po prawej stronie głównych schodów i wjedź na pierwsze piętro.

NAGRANIE NR 13. MAGAZYN TRANZYTOWY

PRZEWODNICZKA: Po prawej stronie znajduje się wystawa poświęcona Dworcowi Morskiemu. Za chwilę do niej wrócimy.

PRZEWODNICZKA: Jesteśmy w Magazynie Tranzytowym. Tu odbywała się odprawa i kontrola celna pasażerów. Pracownicy dworca sprawdzali, czy wszyscy mają stosowne dokumenty i czy nie przewożą nielegalnych towarów. Zwróć uwagę na to, jak jest tu jasno. To zasługa podłużonych świetlików zamontowanych na każdym z przęseł.

Rozejrzyj się po wnętrzu. Pozbawiona dekoracji przestrzeń to układ rytmicznie rozmieszczonych elementów żelbetowej konstrukcji: słupów, wsporników, ram, sklepień. Wnętrze zorganizowano w zupełnie innej stylistyce niż Halę Pasażerską. Jest to również przykład modernizmu, ale w nurcie zwanym konstruktywizmem. Ten awangardowy styl starał się podkreślać techniczny i konstrukcyjny aspekt budowli jako wyraz nowoczesności.

Na niektórych fragmentach konstrukcji, między innymi sklepieniach, świadomie pozostawiono odciski rysunek drewna wykorzystanego do formowania elementów z żelbetu. Podczas renowacji fragmenty te poddano zabiegom konserwatorskim. W trakcie prac zadbano o zachowanie oryginalnego charakteru wnętrza. Podejdź teraz do zdjęcia numer 9 na wystawie o Dworcu Morskim, o której ci już wspominałam.

Moja odprawa odbyła się przy długim drewnianym stole, celnik otworzył walizkę i sprawdził jej zawartość. Wiem, że później, w okresie powojennym, stoły oznakowano literami alfabetu. Pasażer musiał odnaleźć blat odpowiadający pierwszej literze swojego nazwiska i tam przechodził kontrolę. W tym miejscu znajdowały się także kabiny służące do rewizji osobistej.

PRZEWODNICZKA: Wystawę o Dworcu Morskim będziesz mógł obejrzeć po zakończeniu naszego spaceru. A teraz udajmy się w stronę przeszklonych drzwi na taras i zatrzymajmy się po drodze przed klatką schodową przy windzie o brązowych drzwiach.

NAGRANIE NR 14. ZABYTKOWA WINDA

PRZEWODNICZKA: Znajdujemy się przed oryginalnym dźwigiem towarowo-osobowym. W 1932 roku dla Dworca Morskiego wyprodukowała go warszawska spółka „Parowóz”. Dźwig jest w stanie unieść półtorej tony. Winda transportowała ludzi i bagaże pomiędzy parterem Hali Pasażerskiej a piętrem Magazynu Tranzytowego. Czy zgadniesz, z czego wykonano drzwi? Dzięki zabiegom konserwatorskim odzyskały pierwotne wykończenie naśladujące rysunek drewna. A tak na prawdę to metal. Charakterystyczna drabina i balkonik, które widzisz powyżej windy, to elementy infrastruktury do jej obsługi.

PRZEWODNICZKA: A teraz spójrz na posadzkę magazynu i odsłuchaj nagranie numer 15.

NAGRANIE NR 15. NOWE FUNKCJE MAGAZYNU

PRZEWODNICZKA: Podłogi w sali odpraw pierwotnie posiadały surowe, betonowe wykończenie. Dopiero w latach sześćdziesiątych dwudziestego wieku, wykonano posadzkę z dwubarwnych płytek ceramicznych o wymiarach pięć na pięć centymetrów. Ułożono je w dwóch kompozycjach: zamkniętej w kwadratach i układającej się w kształt litery T.

Wraz z ustaniem rejsów transatlantyckich w 1988 roku, wewnątrz zaczęło pełnić funkcje magazynowe. Składowano tu różnego rodzaju towary. Szczęśliwie już w 1990 roku Dworzec Morski został wpisany do Rejestru Zabytków. Dzięki temu udało się zachować wiele z jego

oryginalnej struktury. Na początku XXI wieku zagościły tu wydarzenia kulturalne. W 2008 roku w tym miejscu odbyła się pierwsza edycja festiwalu wzornictwa Gdynia Design Days.

Widzisz olbrzymi srebrny globus? Wewnątrz można usłyszeć wywiady z Polakami, którzy wyemigrowali do krajów całego świata. Dziś w Magazynie Tranzytowym mieści się wystawa stała Muzeum Emigracji. Zachęcam, abyś obejrzał ją, gdy nasz spacer dobiegnie końca.

PRZEWODNICZKA: Stań teraz obok długiego metalowego podjazdu, który znajduje się przy szklanych drzwiach. Tam odsłuchaj kolejne nagranie.

NAGRANIE NR 16. DAWNY SYSTEM WRÓT

PRZEWODNICZKA: Długi korytarz, który widzisz, powstał w wyniku budowy wystawy stałej i innych sal służących muzeum. Pierwotnie magazyn był jedną, otwartą przestrzenią. Stąd doskonale widać jego rozmiary, ma on aż 120 metrów długości. Z tego miejsca można również dostrzec ciekawe rozwiązanie konstrukcyjne, które zastosowali projektanci. Warto przyjrzeć się słupom, na których do dziś zachowały się ślady po deskach szalunku.

Dzięki temu, że ciężar sklepień spoczywa na rzędzie słupów, ściana od strony wody pozbawiona jest funkcji nośnych. Umożliwiło to zamontowanie w niej rzędu metalowych przesuwanych wrót na szynach, które zajmowały całą długość północnej elewacji. Nie było pomiędzy nimi żadnych ścian lub filarów. System ten pozwalał na swobodne otwieranie przejść na rampę i dopasowanie ich do cumujących jednostek, transport towarów oraz kierowanie ruchem pasażerów między budynkiem a statkami. Rozwiązanie to spełniało także jedno z założeń architektury modernistycznej, dążącej do uwolnienia elewacji od funkcji nośnych. Dzięki czemu elewacja mogła być swobodnie kształtowana.

Otwory po wrotach zostały zamurowane przez Niemców podczas II wojny światowej i system wrót nigdy nie został odtworzony. Ukształtowany współcześnie korytarz wykorzystywany jest m.in. jako przestrzeń ekspozycyjna, w której prezentowane są wystawy czasowe.

PRZEWODNICZKA: Przejdźmy teraz metalowym podjazdem na przeszklony punkt widokowy.

NAGRANIE NR 17. LOKALIZACJA: PASSARELLE

PRZEWODNICZKA: Pod twoimi stopami znajduje się Nabrzeże Francuskie, skąd odpływały takie jednostki jak MS „Batory”, „Piłsudski” czy po wojnie TSS „Stefan Batory”. Pasażerowie, którzy przeszli pomyślnie kontrolę na piętrze Magazynu Tranzytowego, kładką dostawali się bezpośrednio na pokład cumującego tu statku. W tym czasie było to bardzo nowoczesne rozwiązanie.

Wyobraź sobie cumujący tu transatlantyk szykujący się do wypłynięcia w rejs do Nowego Jorku. Na nabrzeżu gra orkiestra. Tłumy żegnają swoich bliskich. O, tam pani macha czerwoną chusteczką, a inna pani płacze, jak płacze... Załoga za chwilę podniesie kotwicę.

PRZEWODNICZKA: Pierwszy statek przybił do Dworca Morskiego przed świętami, 22 grudnia 1933 roku. Eh, jaki to był magiczny moment. Był to SS „Kościuszko”, transatlantyk który przywiózł na pokładzie 190 pasażerów. Pamiętam, że ruch pasażerów i transport towarów odbywały się przy użyciu żurawi portowych i prostych kładek.

W 1937 i 1938 roku na nabrzeżu ustawiono dwa dźwigi zwane passarellami. Były to dźwigi półportalowe, a więc takie, których jedna część podstawy opiera się na szynach znajdujących się na nabrzeżu, a druga na szynie poprowadzonej wzdłuż dawnej rampy magazynu, czyli dzisiejszym tarasie. Dźwigi spełniały podwójne zadanie – żurawia do przeładunku towarów i pomostu dla pasażerów statków. Pasażerowie przechodzili krytym przejściem bezpośrednio

z pokładu statku na rampę Magazynu Tranzytowego i dalej do sali odpraw na pierwszym piętrze. To właśnie do tych konstrukcji nawiązuje obecny punkt widokowy.

Dzięki zastosowaniu specjalnych sprężyn praca dźwigów nie powodowała wstrząsów, które mogłyby być uciążliwe podczas przechodzenia pasażerów przez tunel passarelli. Maszyny te powstały w Zakładach Ostrowieckich specjalnie dla Dworca Morskiego w oparciu o indywidualny projekt Urzędu Morskiego w Gdyni.

Z tego miejsca widać także dolną kondygnację Magazynu Tranzytowego. Od samego początku zaprojektowano go jako niezależny magazyn towarowy, niepowiązany funkcjonalnie z Dworcem Morskim. Ten układ zachował się do dziś.

PRZEWODNICZKA: Chodźmy na taras. Jeśli pogoda nie dopisuje, tutaj odsłuchaj ostatnie nagranie.

NAGRANIE NR 18. LOKALIZACJA: PANORAMA PORTU

PRZEWODNICZKA: Przejdźmy się wzdłuż dawnej rampy Magazynu Tranzytowego, która pełni obecnie funkcję tarasu. Rozciąga się z niej widok na cały gdyński awanport, który od strony zatoki oddzielają falochrony. To specjalnie wyodrębniony obszar wodny przed wejściem do portu, który wyznaczają latarnie zaprojektowane w latach trzydziestych.

Po przeciwległej stronie znajduje się port wojenny na Oksywiu. Za nim widać wieżę najstarszego budynku w Gdyni, czyli kościoła św. Michała Archanioła. Na lewo od nich usytuowana jest stocznia, a dalej port towarowy.

Obok budynku, w którym się znajdujemy, stoi Kapitanat Portu, a za nim nowy terminal pasażerski. Dworzec Morski nie bez powodu wzniesiono w tym miejscu. Jest tu najgłębszy, sięgający 12 metrów głębokości basen, umożliwiający manewrowanie większymi jednostkami.

Zwróć uwagę na balustradę obecnego tarasu. To dawna szyna, po której poruszało się jedno z ramion passarelli. Z kolei ciemny pas na elewacji, który umieszczono tu podczas odbudowy dworca, nawiązuje do metalowych wrót, które niegdyś tu były.

Miejsce, w którym się znajdujemy jest najlepszym punktem do obserwacji wpływających do Gdyni statków. Latem odbywają się tu wydarzenia kulturalne – koncerty i warsztaty.

Czas na mnie. Tutaj się rozstaniemy. Czujesz zapach morza? Słyszysz ten szum? Trudno je zapomnieć. Żegnaj. Odpływam. Życzę ci bezpiecznej podróży na spokojnych wodach. Gdziekolwiek płyniesz.