

**MORZE **
**MIASTO **
PORT

**SEA **
**CITY **
PORT

MORZE \ MIASTO \ PORT

katalog wystawy

11.02 — 13.11.2022

Muzeum Miasta Gdyni

SEA \ CITY \ PORT

exhibition catalog

11.02 — 13.11.2022

Gdynia City Museum

MUZEUM
MIASTA GDYNI

MORZE \
MIASTO \
PORT

SEA \
CITY \
PORT

SŁOWO WSTĘPNE

Szanowni Państwo,
serdecznie witam Państwa na wystawie przygotowanej przez Muzeum Miasta Gdyni na stulecie istnienia gdyńskiego portu. Osią tego wydarzenia jest interesujący zamysł opisanie dziejów portu przez sztukę.

Ulokowanie we wsi Gdynia morskiego portu, a w ślad za nim nadanie jej praw miejskich i decyzja o budowie samego miasta, spowodowały w odrodzonej Polsce niezwykle wzmożenie społeczne i patriotyczne. Cały kraj żywo interesował się postępami prac, a szukający nowych wyzwań i życiowych szans ludzie tłumnie przybywali na wąski pasek polskiego wybrzeża. Co zrozumiałe, szybko rozrastający się port i nowo powstające miasto budziły ciekawość nie tylko zwykłych obywateli w całym kraju, wypatrujących nowych wiadomości przekazywanych przez ówczesne media, ale także artystów — pisarzy, malarzy, kompozytorów. W powszechnym zainteresowaniu wywołanym przez wyrastające w błyskawicznym tempie z ziemi (i wody) port i miasto widoczna była nieprzeparta fascynacja tempem prac, urokiem miejsca i szlachetnym powabem nowoczesnych modernistycznych budynków.

Oglądając w Muzeum Miasta Gdyni najnowszą wystawę, warto poddać się zadziwiającej refleksji na temat tego, w jakim stopniu sztuki plastyczne, mogą posłużyć jako zapis historii portu i powstałego wraz z nim miasta.

Prace układają się w niezwykle ilustrowaną kronikę narodzin, rozwoju, wojennych doświadczeń i zniszczeń oraz powojennej odbudowy

i przemian. Wyjątkowa podróż przez stulecie prowadzi nas od nostalgicznych początków do współczesności. Jest to wyprawa zarówno topograficzno-geograficzno-architektoniczna, jak i gospodarcza czy wręcz społeczna. To świadectwo przemian zachodzących także na naszych oczach, najłatwiej dostrzeganych jednak zwykle dopiero z pewnego oddalenia i czasowej perspektywy. Artystyczny zapis dziejów portu ukazuje zmiany, które dokonały się w jego infrastrukturze lądowej i wodnej, usytuowaniu, strukturze ładunków i charakterystyce przyprawiających statków oraz sposobie pracy i obecności człowieka wykonującego codzienne niezbędne czynności. Jedną rzecz pozostaje w tej podróży niezmienna — nieprzemijająca fascynacja miejscem na styku lądu i wody, w którym spotyka się rzeczywistość znana z tą domyślną, zwykłą codzienność z odległym, nieznanym światem, gdzieś za horyzontem. Nie dziwi zatem zauroczenie portem, któremu ulegli prezentowani na wystawie wybitni malarze, rzeźbiarze, a których nazwiska skrupulatnie przywołano w niniejszym katalogu.

Zachęcam Państwa do niespiesznej wędrówki po wystawie śladem gdyńskiego portu utrwalonego przez znanych i cenionych artystów.

Prezydent Gdyni
Wojciech Szczurek

INTRODUCTION

Ladies and gentlemen,
Welcome to the exhibition prepared by the Gdynia City Museum for the 100th anniversary of the Gdynia Port. The interesting idea to describe the port's history is the pivot of the event.

Placing a sea port in Gdynia as well as its reception of a city charter and the decision to construct the city itself deepened the sense of community and patriotic sentiments in the reborn Poland. The whole country was eagerly following the progress of the works while those who sought new challenges and life chances came to the narrow strip of Polish seaside in great numbers. Understandably, the quickly growing port and the newly constructed city were not only interesting for the regular citizens of the whole country who were looking forward to news in the media of that time. It also fascinated artists — authors, painters and composers. In the general interest in the city and port rapidly growing out of the land (and water), you could see an irresistible fascination in the velocity of the work, the place's allure and the sophisticated charm of its modernist buildings.

As you watch the latest exhibition in the Gdynia City Museum, it is good to reflect on the extent to which visual arts can serve as a record of history of the port as well as the city which came to existence together with it.

The pieces form a unique, illustrated chronicle of its birth, development, the experience and damage of war as well as the post-war reconstruction and transformations. The exceptional trip through the century leads us to the nostalgic

early days of the present time. This is a topographic, geographic, architectural as well as an economic or even social journey. It is proof of the transformations happening, also in front of our own eyes. However, they are the easiest to notice from a certain distance of a time perspective. The artistic record of the port's history shows changes in its land and water infrastructure, situation, structure of the cargo and characteristics of the coming ships as well as the work was performed and the need for human presence to complete everyday tasks. One thing remains unchanged throughout the journey — the lasting fascination with the place at the meeting point of land and water. Here, the familiar reality meets a supposed one. Regular everyday life meets a remote, unknown world, somewhere beyond the horizon. I am not surprised by the fascination with the port, which overpowered the eminent painters or sculptors whose names have meticulously been evoked in this catalogue.

I do encourage you to take your time as you wander around the exhibition, tracing Gdynia's port journey immortalized by famous and renowned artists.

Mayor of Gdynia
Wojciech Szczurek

PL

GDYNIA I JEJ PORT UTRWAŁO- NE W SZTUCE

„Wielka decyzja Rządu Polskiego i władz ustawodawczych założenia portu gdyńskiego, a więc zarazem miasta portowego”¹ została ogłoszona Ustawą z dnia 23 września 1922 roku o budowie portu w Gdyni². Jak napisał Ryszard Ciemiński w *Mieście z morza*: „Tę datę przyjmujemy odtąd za otwierającą nowy rozdział w dziejach kraju — Polski niepodległej z własnym portem nad Bałtykiem”³. Pierwsze lata po odzyskaniu przez Polskę niepodległości⁴ w 1918 roku, a następnie

¹ *Gdynia — miasto portowe*, Warszawa 1931, s. 5.

² Artykuł opiera się w dużej części na badaniach przeprowadzonych na potrzebę rozprawy doktorskiej autorki zatytułowanej *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*, obronionej na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej w 2013 roku.

³ R. Ciemiński, *Miasto z morza*, Warszawa 1978, s. 13.

⁴ W 1918 roku Polska odzyskała niepodległość. To wydarzenie poprzedziło orędzie prezydenta Woodrowa Wilsona, jak się okazało kluczowe dla kraju i jego dostępu do morza. Punkt 13. orędzia brzmi: „Stworzenie niepodległego państwa polskiego na terytoriach zamieszkałych przez

EN

GDYNIA AND ITS PORT PRE- SERVED IN ART

“The great decision of the Polish Government and legislative authorities to establish the port of Gdynia and therefore a port city too”¹ was announced with the Act of 23rd September 1922 on constructing the port of Gdynia². As Ryszard Ciemiński wrote in *Miasto z Morza (City from the Sea)*: “From now on, we will assume this date as an opening of a new chapter in the country’s history — an independent Poland with its own port on the Baltic Sea”³. The first years after

¹ *Gdynia — miasto portowe (Gdynia — Port City)*, Warsaw 1931, p. 5.

² The article is largely based on research completed for the author’s doctoral thesis under the title *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe* (Architecture and Spatial Arrangement of the Interwar Gdynia Port as Cultural Heritage) defended at the Faculty of Architecture at the Gdańsk University of Technology in 2013.

³ R. Ciemiński, *Miasto z morza (City from the Sea)*, Warsaw 1978, p. 13.

po oficjalnym powrocie nad Bałtyk w lutym 1920 roku, były dla wsi Gdynia okresem szczególnym, przesyconym nadziejami i wątpliwościami. Jedni upatrywali w niej szanse dla stworzenia ideowego i realnego „okna na świat”, zależnego wyłącznie od władz polskich, inni podchodzili do projektów sceptycznie, dostrzegając przeszkody w budowie portu.

BOŻA ZATOCZKA ZAMIENIA SIĘ W PORT

Fotografie i pocztówki z około 1913 roku utrwaliły letniskowe uroki wsi Gdynia, zobaczymy na nich panoramę rozciągającą się ze wzniesienia Kamiennej Góry na łagodnie zakrzywiony brzeg plaży biegnącej w kierunku Kępy Oksywskiej, a osłoniętą od wiatrów i fal gdyńską plażę zwano wówczas „bożą zatoczką”. Motyw ten inspirował także artystów, na jednej z akwarel Zbigniewa Szczepanka, ukazującej stan z około 1915 roku widzimy drewniany pomost zbudowany na początku XX wieku z myślą o gościach Domu Kuracyjnego⁵, ulokowane po obu jego stronach łazienki kąpielowe (damskie i męskie), a także

ludność bezsprzecznie polską, z wolnym dostępem do morza, niepodległością polityczną, gospodarczą, integralność terytoriów tego państwa powinna być zagwarantowana przez konwencję międzynarodową”. Program pokojowy przedstawiony 8 stycznia 1918 roku w Kongresie Stanów Zjednoczonych zakładał oddanie Polsce Gdańska, jednak konferencja wersalska przyznała Polsce niewielki dostęp do morza (147 km), tworząc jednocześnie Wolne Miasto Gdańsk. Zapewniono też Polsce, jak się wkrótce okazało, fikcyjne uprawnienia w porcie gdańskim. Eugeniusz Kwiatkowski określił tą sytuację następująco: „Sprusaczony wówczas Gdańsk stał się nieuchronnie nie pomostem, ale prawdziwą przeszkodą w wymianie handlowej Polski ze światem zewnętrznym”. (E. Kwiatkowski, *U narodzin Polski morskiej*, „Polska” 1968, nr 11, s. 26).

5 W latach trzydziestych XX w. w miejscu drewnianego pomostu mola zbudowano wychodzącą w morze część śródmieścia — Molo Południowe.

Poland regained independence⁴ in 1918, and then after its official return to the Baltic coast in February 1920, were a special period for the village of Gdynia. They were full of both hope and doubts. Some saw it as a chance to create an ideological and actual “window to the world”, which would only be controlled by the Polish authorities, while others were sceptical, as they noticed obstacles in the construction of the port.

GOD’S COVE TURNS INTO A PORT

Photographs and postcards from around 1913 immortalized the summer charms of Gdynia. In them, we can see the panorama of the mildly curved shore running to Kępa Oksywska and the Gdynia beach sheltered from winds and waves which was called “boża zatoczką” (god’s cove). This view stretched from the Kamienna Góra hill. The motif inspired artists too. In one of Zbigniew Szczepank’s watercolours which

4 In 1918, Poland regained independence. This event was preceded by an address by president Woodrow Wilson, which turned out crucial for the country and its access to the sea. Paragraph 13 of the address says: “The creation of the state of Poland in the territories inhabited by undeniably Polish people, with free access to the sea, political and economic independence as well as the integrity of the state should be guaranteed by an international convention”. The peace programme presented on 8th January 1918 in the United States Congress assumed Gdańsk would be returned to Poland but the Versailles Conference granted Poland minor access to the sea (147 km) and established the Free City of Gdańsk. Poland was also given rights in the port of Gdańsk, which later on turned out to be fictitious. Eugeniusz Kwiatkowski described the situation the following way: “Gdańsk which was Prussianized at that time, instead of becoming a bridge, inevitably turned into a real obstacle for Poland’s trade with the outside world”, E. Kwiatkowski, *U narodzin Polski morskiej* (*At the Birth of a Marine Poland*), “Polska” 1968, no. 11, p. 26.

aleję kuracyjną (*Kurhaus Allee*) prowadzącą ze stacji kolejowej do Domu Kuracyjnego (obecna ulica 10 Lutego). W innej pracy artysta wraca do tego samego miejsca, ale pokazuje stan z około 1923 roku, gdy otwarto załazek przyszłego portu, drewniane molo „tymczasowego portu wojennego i schroniska dla rybaków”⁶. Marian Czyżewski w obrazie *Okręt Szkolny „Lwów” w Porcie w Gdyni* namalowanym niedługo po otwarciu portu tymczasowego w 1924 roku uchwycił pełną symboliki scenę — przy molo portu tymczasowego cumują żaglowiec „Lwów”⁷ i jednostki Marynarki Wojennej, a na pierwszym planie rozgrywa się scenka rodzajowa z udziałem miejscowych rybaków, której przyglądają się goście, być może gdyńscy letnicy.

Rozwój wydarzeń międzynarodowych, a także skomplikowana sytuacja polityczna Polski z Wolnym Miastem Gdańskim przyspieszyły decyzję rządu o budowie portu zwanego też „stałym”⁸. Jego projekt przewidywał

Wykorzystano do tego celu takie same konstrukcje hydrotechniczne jak w porcie — skrzynie żelbetowe.

6 Uroczyste otwarcie portu tymczasowego nastąpiło 29 kwietnia 1923 roku w obecności prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego i licznie zgromadzonych gości. Także w: B. Mikołajczuk, *Poświęcenie portu*, „Rocznik Gdyński” 1992/1993, nr 11, Gdynia 1994, s. 54–56.

7 Żaglowiec „Lwów” kupiono w 1920 roku dla nowo powstającej Szkoły Morskiej w Tczewie. Przebudowany został na statek szkolny. Celowo pozostawiono część ładowni, gdyż służył także do komercyjnego przewozu ładunku. Pierwotnie kadłub żaglowca malowany był na czarno, z białym pasem, w 1924 roku, po brazylijskiej podróży, został przemalowany na białą. Najslawniejszym rejsiem „Lwowa” była podróż do Brazylii, w którą wypłynął z Gdańska 23 maja 1923 roku. Jako pierwszy polski statek, przekroczył równik (13 sierpnia 1923 roku). W podróży uczestniczyli legendarni oficerowie — Tadeusz Ziolkowski, Mamert Stankiewicz, Konstanty Maciejewicz, Alojzy Kwiatkowski, Jan „Waju” Leszczyński.

8 Prace realizowano zgodnie z projektami sporządzonymi w Biurze Budowy Portu w Gdyni, pod kierunkiem inżyniera Tadeusza Wendy. Więcej na ten temat w: B. Kasprowicz, *Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920–1939*, „Zapiski Historyczne” 1956, t. 22, z 1–3, s. 128.

presents the state from around 1915, we can see a wooden pier constructed in the early 20th c. for Dom Kuracyjny’s guests⁵. On its both sides there were changing rooms and restrooms (for both females and males) and a health resort alley (*Kurhaus Allee*) which led from the railway station to Dom Kuracyjny (today’s 10 Lutego Street). In another piece, the artist returns to the same place but shows its state from around 1923, when the early port was opened — the wooden pier of the „temporary war port and fishermen’s shelter”⁶. Marian Czyżewski in his painting *Training Vessel “Lwów” in the Port of Gdynia* painted in 1924, shortly after the temporary port’s opening, he captured a scene which abounds in symbolism — the sailing ship “Lwów” is moored at the temporary port’s pier⁷. So are naval vessels. In the foreground, there is a genre scene with local fishermen as participants. Visitors, maybe Gdynia holiday makers, are watching it.

The course of international events as well as Poland’s complicated political situation with

5 In 1930s, in the place where the wooden pier used to be, the part of the city centre which protrudes into the sea was constructed — Molo Południowe (South Pier). The same hydrotechnical constructions as in the port were used for this — reinforced concrete cases.

6 The temporary port’s opening ceremony took place on 29th April 1923. The president of the Republic of Poland Stanisław Wojciechowski participated in it and so did many other guests. Also in: B. Mikołajczuk, *Poświęcenie portu* (*Blessing of the Port*), „Rocznik Gdyński” (*Gdynia Yearly*) 1992/1993, no. 11, Gdynia 1994, p. 54–56.

7 The sailing ship “Lwów” was purchased in 1920, for the Maritime School which was being created in Tczew. It was adapted into a training ship. A part of the cargo hold was deliberately left untouched, as it was also used for commercial cargo transport. Initially, the hull of the sailing ship was painted in black, with a white stripe. In 1924, after a voyage to Brazil, it was repainted white. “Lwów” best known voyage was the one to Brazil, on which it sailed out on 23rd May 1923. It was the first Polish ship to cross the Equator (13th August 1923). The legendary officers Tadeusz Ziolkowski, Mamert Stankiewicz, Konstanty Maciejewicz, Alojzy Kwiatkowski, Jan “Waju” Leszczyński participated in the expedition.

przekształcenie rozległej doliny⁹ pomiędzy wzgórzami morenowymi Lasów Chylońskich i Oksywia na powierzchni około 700 ha w pełnoprawny, nowoczesnie rozwiązany obszar portowy. Zgodnie z brzmieniem paragrafu ósmego umowy¹⁰, „Nadzór nad budową portu z ramienia Rządu Polskiego wykonywał podległy Ministerstwu Przemysłu i Handlu Naczelnik budowy z podległym mu personelem”, funkcję tę sprawował jego główny projektant — inżynier Tadeusz Wenda¹¹, przedstawiony w popiersiu autorstwa Anny Petrowiec prezentowanej na wystawie.

Prace nad tym kluczowym etapem budowy portu stałego rozpoczęto w 1924 roku, podzielono je na trzy główne grupy obiektów i robót hydrotechnicznych: molo i falochron, nabrzeża w awanporcie oraz nabrzeża w basenie wewnętrznym. Wraz z nimi rozpoczęło się przekształcanie niziny gdyńskiej, w osi której płynął potok Chylonka, w wewnętrzną część portu. Od momentu „wpuszczenia” wód Zatoki Gdańskiej do wnętrza bagrowanego kanału portowego, końcowy odcinek potoku symbolicznie połączył się z akwatorium portowym. Teresa Szydlowska w wykonanym w 1984 roku gobelinie *Zanim powstało miasto* [39] skupia uwagę na tym właśnie momencie: awanport jest jeszcze w budowie, a wpływa do niego chyloński potok.

the Free City of Gdańsk brought forward the government’s decision to build the port, which was also referred to as a permanent one⁸. Its design planned transforming the vast valley⁹ between the moraine hills of Lasy Chylońskie (Chylonia Forests) and Oksywie with the surface of 700 ha into an outright port area with modern solutions. According to section eight of the agreement¹⁰: “On behalf of Polish Government, the construction of the port was supervised by Construction Head and his subordinates, who reported to the Ministry of Industry and Trade”. The function was performed by the main designer — Eng. Tadeusz Wenda¹¹, presented in the bust by Anna Petrowiec which you can see at the exhibition.

The works on the key stage of the permanent port’s construction began in 1924. They were divided into three main groups of hydrotechnical objects and works: pier and breakwater, quays in the outport and quays in the inner basin.

8 The works were completed according to the designs prepared at the Port Construction Office in Gdynia under the supervision of Tadeusz Wenda. More on this subject: B. Kasprowicz, *Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920–1939* (*Economic Problems of the Gdynia Port’s Construction and Operation*), „Zapiski Historyczne” (History Notes) 1956, v. 22, z 1–3, p. 128.

9 The southern part of Kashubian Ice-Marginal Valley also referred to as Kashubian meander or the valley of Chylonia. Its width is 2.5–3.5 km in a straight line to today’s port channel’s axis. Initially, the valley was really watery and mostly occupied by peatlands or marshy meadows.

10 The Act on the construction of port of Gdynia of 4th July 1924, Ministry of Industry and Trade, in the collection of Gdynia City Museum, p. 4.

11 Eng. Tadeusz Wenda was the manager and then the head of the port’s construction from 1920 until 1937, when he retired. The port’s permanent construction started with signing an agreement with the French-Polish Consortium. According to the agreement, the Consortium was supposed to complete the works financed by the Treasury on the basis of a loan payable until 1934 spread out over eight years. Within the works performed until the end of 1930, the port’s turnover was supposed to reach 2 m. tonnes per year and in the further perspective 6–7 m. tonnes.

Zbigniew Kosmala zainspirował się wstępnym zarysowywaniem Mola Węglowego przy wykorzystaniu żelbetowych skrzyżń, ten moment widzimy w jego obrazie *Zatopienie kesonów* [43]. Załączek pierwszego nowoczesnego pirsu portowego w 1925 roku uwiecznił na fotografii Henryk Gąsiorowski. W obu tych ujęciach dostrzeżemy fragmenty drewnianego pomostu portu tymczasowego. Jego budowa trwała od końca 1920 roku, autorem projektu *Tymczasowego portu wojennego i schroniska dla rybaków* był inżynier Tadeusz Wenda. Realizacja inwestycji miała charakter etapowy, a jej trudy sprawiły, że drewniany pomost — długi na 550 m, załamany pod kątem prostym na kolejne 170 m w kierunku północnym, co spełnić miało rolę osłony przed falowaniem, niebezpiecznym dla cumujących przy przystani jednostek pływających — oddano do użytku dopiero 23 kwietnia 1923 roku. „[...] z tego wybrzeża musimy sobie zrobić przestronną bramę dla wolnego komunikowania się z całym światem i dać tej bramie opiekę zbrojnego ramienia, już nie tylko dla wiernego ludu kaszubskiego, ale całego wielkiego narodu” — mówił prezydent Stanisław Wojciechowski na uroczystości otwarcia.

Jednym z pierwszych murowanych budynków na terenie inwestycji była elektrownia portowa (rozpoczęto ją budować w latach 1922–1923 i rozbudowano do 1927 roku w miarę rosnącego zapotrzebowania na zasilanie urządzeń przeładunkowych). Jej niedużą, jasno tynkowaną elewację zwieńczoną neobarokowymi wolutami wypatrzymy na obrazie Zbigniewa Kosmali.

Together with them, the transformation of the Gdynia lowland, crossed by the Chylonka stream, into the inner part of the port. From the moment the waters of the Gdańsk Bay were let into the dredged port canal, the last part of the stream symbolically connected with the port aquatorium. In the *Before the City Existed* [39] tapestry from 1984, Teresa Szydlowska focuses on this very moment: the outport is still under construction and the Chylonia stream runs into it.

Zbigniew Kosmala was inspired by the Coal Pier’s outline’s construction with the use of reinforced concrete cases. We can see this moment in his painting *Drowning the Caissons* [43]. The beginnings of the first port pierce were immortalised in a photograph by Henryk Gąsiorowski in 1925. In both views, we can see a fragment of a wooden temporary port’s pier. Its construction lasted until the end of 1920. The Temporary War Port and the Fishermen’s Shelter were designed by Eng. Tadeusz Wenda. The investment was completed in stages. Difficulties resulted in the fact that its wooden 550 m pier, bent at the right angle and stretching for another 170 m north, was only commissioned on 23rd April 1923. Its bent shape was supposed to serve as protection from waves which were dangerous for vessels moored at the harbour. “[...] we must turn this coast into an extensive gate for free communication with the whole world and provide the gate with defence of an armed section — now not only for the faithful Kashubian folk, but also for the whole great nation” — said President Stanisław Wojciechowski at the opening ceremony.

One of the first brick buildings in the investment area was the port power house (its construction started in 1922–1923 and the structure was extended in 1927, as the demand for powering transshipment devices grew. Its rather small elevation plastered with light material and topped out with neo-baroque volutes can be spotted in Zbigniew Kosmala’s painting.

NABRZEŻA I FALOCHRONY — SPOKÓJ I DYNAMIZM

Port gdyński budowano z wykorzystaniem nowoczesnych w latach dwudziestych XX wieku konstrukcji i technologii. Rozwiązania hydro-techniczne zastosowane przez duńską firmę Højgaard & Schultz, przy budowie nabrzeży i falochronów, opierały się na technologii prefabrykowanych żelbetowych skrzyni¹². Wodowanie takiej właśnie skrzyni utrwalone na archiwalnej fotografii zainspirowały Zbigniewa Kosmalę do namalowania w 1983 roku obrazu *Zatopienie kesonów* [43]. To najlepszy przykład, że proces technologiczny budowy nabrzeży portowych fascynował nie tylko publiczność żyjącą w czasach jego powstawania, ale jego skala imponowała też współczesnym artystom.

[...] Zasadnicza koncepcja budowy portu gdyńskiego polegała na zmianie niziny gdyńskiej na szereg basenów i pirsów. [...] pierwsza część prac budowlanych — roboty ziemne, polegała na zdjęciu z terenu, przeznaczonego na budowę portu, warstwy torfu, na wybagrowaniu także piasku w miejscach, na których miały powstać baseny, oraz na dosypaniu piasku w miejsce zdjętego torfu tam, gdzie miały powstać tereny budowlane. Ponieważ zaś pozostał nadmiar wybagrowanego piasku — powstała możliwość użycia go do usypania kilku moli, wchodzących w morze. [...] Kiedy w ten sposób zostało określone zasadnicze położenie portu oraz jego rozplanowanie, powstało zadanie ustalenia sposobu umocnienia nabrzeży — zarówno basenów, kopanych w głąb

QUAYS AND BREAKWATERS — PEACE AND DYNAMISM

Gdynia port was constructed with the use of the constructions and technologies which were modern in 1920s. The hydrotechnical solutions used by the Danish company Højgaard & Schultz in construction of quays and breakwaters were based on the technology of prefabricated reinforced concrete cases¹². Launching of such a case has been immortalised in an archive photograph inspired Zbigniew Kosmała to paint the picture *Drowning the Caissons* [43] in 1983. This is the best example to show that the technological process of the port quays has been fascinating, not only for those who lived at the time of the construction but also contemporary artists.

[...] *The fundamental principle of Gdynia port's construction was about changing the Gdynia lowlands into a number of basins and piers. [...] the first part of construction works — the earthworks, was about removing a layer of peat from the area intended for the port construction, dredging sand from the places where basins were supposed to be constructed and replacing the removed peat with sand where the industrial area was supposed to be located. As there was an excess of the dredged sand, it was possible to build several piers which extended out into the sea. [...] When the fundamental location of the port was specified this way, the remaining task was to reinforce the quays — both of the basins dug into the shore and piers penetrating into the sea [...]*¹³ — said

- 12 After they were covered with concrete ashore, they were launched and then towed to their ultimate location on the bottom of the sea, in a place which was precisely mapped out in the plan. The technological process, which was based on digging out the sandy shore in front of the prefabricated element, which led to the case gradually sliding onto the water, was applied for the very first time in Gdynia. Therefore, this method is now referred to as “the Gdynia” way of conducting works in literature.
- 13 W. Gieysztor, *Budowa portu w Gdyni. Referat na I Narodowy Kongres Żeglugi* (Construction of the Port of

łądu, jak też moli, sypanych na morzu [...]¹³ — tak inżynier Władysław Gieysztor charakteryzował zamysł przestrzenny i techniczny budowy gdyńskiego portu stałego.

Eustachy Karłowski w obrazie *Port gdyński — głębień portu wg pocztówki z 1928 roku* [47], także przedstawił prace przy budowie nowych, sztucznych części łądu i osłaniających je fragmentów nabrzeży. I ten artysta ukazuje proces, dzieło nieukończone — scena przedstawia trwające wciąż prace pogłębiarskie, a samo nabrzeże chociaż już wyposażone w poler¹⁴ nie jest jeszcze wykończony. Ten typowy element portowego nabrzeża w kształcie słupka zakończonego płaskim „grzybkiem” niebawem posłuży do mocowania lin cumujących przy nim statków.

Niewątpliwą inspiracją dla twórców stał się też portowy falochron — masywna hydrotechniczna konstrukcja, która osłania przed uderzającymi falami akwatoria portowe lub inne miejsca przeznaczone do postoju czy przeładunku statków w porcie¹⁵. Podczas burz z wiatrami z kierunku wschodniego i południowo-wschodniego wewnątrz portu gdyńskiego jest szczególnie narażone na przedostanie się tam fali morskiej, co może stwarzać niesprzyjające warunki dla postoju statków o mniejszym tonażu.

Widok na gdyński awanport i zacumowane w rejonie Mola Węglowego statki z miejsca na co dzień niedostępnego — falochronu — zobaczymy u Mariana Mokwy. Na pierwszym i drugim planie jego pełnego dynamizmu obrazu z 1930 roku są pracownicy układający tory na znajdującym się wzdłuż falochronu nabrzeżu oraz kołyszący się na fali otwarty rybacki kuter. W ciągu falochronu znajdują się wejścia do portu, gdzie na tak zwanych głowicach zbudowano zachowane do dzisiaj latarnie wejściowe. W nocnym pejzażu Ryszarda Grzybowskiiego *Port* z 1986

- 13 W. Gieysztor, *Budowa portu w Gdyni. Referat na I Narodowy Kongres Żeglugi*, Warszawa 1932, s. 6.
- 14 Osadzony na nabrzeżu metalowy element spełniający rolę uchwytu do mocowania cumującej przy nim jednostki pływającej.
- 15 Więcej na ten temat w: Z. Szopowski, *Porty morskie. Projektowanie i eksploatacja*, Łódź 1959, s. 203.

Eng. Władysław Gieysztor to describe the spacial and technical plan for the construction of Gdynia's permanent port.

The painting *Gdynia Port. Dredging the Port Based on Postcard from 1928* [47] also presented the works consisting in the construction of new, artificial parts of the land and pieces of quays which shielded them. This artist shows the process, an unfinished piece — the scene presents ongoing dredging and the quay itself is already equipped with a bollard¹⁴ but it is still unfinished. The typical port quay pole-shaped element topped with a flat “mushroom” will soon serve for fixing mooring lines of the vessels moored to it.

The port breakwater was also an undoubted inspiration for the artists. The massive hydro-technical structure shields the water areas of the port or other places for mooring or transshipment from hitting waves¹⁵. During storms with wind from the east and south-east, the inner Gdynia port is especially exposed to sea waves getting in which could result in unfavourable conditions for mooring vessels with low tonnage.

View of the Gdynia outport and the vessels moored around the Coal Pier from a place which is normally inaccessible — the breakwater — can be seen in Marian Mokwa's painting. In the 1930 picture's foreground and background, there are workers laying rails on the quay along the breakwater and an open fishing cutter rolling on the waves. Along the breakwater, there are entrances into the port. Entrance beacons were constructed on their so-called headers and they have survived until today. In the night landscape by Ryszard Grzybowski from 1986 called *Port*, we can see a small motorboat enter the port through the port entrance. The water on both sides of the breakwater is smooth. The boat

Gdynia. Report for the I National Navigation Congress), Warsaw 1932, p. 6.

- 14 A metal element fixed to the quay which serves as a claw ring for securing a vessel which is moored at it.
- 15 More on this subject in: Z. Szopowski, *Porty morskie. Projektowanie i eksploatacja* (Sea Ports. Designing and Operation), Łódź 1959, p. 203.

- 12 Po wybetonowaniu na lądzie wodowano je, następnie holowano w miejsce lokalizacji i osadzano na dnie morskim w precyzyjnie wyznaczonym przez projekt miejscu. Proces technologiczny, który opierał się na sposobie wyczerpywania piaszczystego brzegu przed prefabrykatem, co powodowało stopniowe osuwanie się skrzyni na wodę, został po raz pierwszy zastosowany właśnie w Gdyni. Stąd metoda ta występuje obecnie w literaturze jako „gdyński” sposób prowadzenia robót.

roku widzimy jak przez wejście portowe wpływa niewielka motorówka. Wody po obu stronach falochronu są spokojne, wir wzbudziła odpływająca łódź, być może portowa pilotówka podążająca w kierunku statku, który ma zostać wprowadzony przez pilota morskiego do portu.

Wieloplanowość, zbudowaną za pomocą ukazania portowych konstrukcji znajdziemy u Maksymiliana Kasprowicza w jego *Nabrzeżach i falochronach* [69] z 1958 roku. To w pełni abstrakcyjne ujęcie pokazuje jednak pewne elementy niezmiennie kojarzące się z pejzażem wokół portowych umocnień. Widzimy tam nie tylko, zaznaczony pasem okiennym, niewielki budynek będący być może portowym kapitanatem czy też strażnicą, lecz także formy przypominające latarnie sygnalizacyjne, maszty i inne znaki nawigacyjne. W ten pełen geometrii krajobraz wpisuje się też życie — postać wędkarza, ryby kłębiące się poniżej linii wody czy mewy — wszędobylskie morskie ptaki.

DŹWIGI I PRZELADUNEK BUDZĄ PODZIWI

Wyposażenie nabrzeży portowych we wszelkie usprawniające przeładunek nowinki techniczne nie ustępowało zastosowanym do ich wznoszenia konstrukcjom¹⁶. Zagospodarowanie kolejno oddawanych terenów portowych postępowało na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku bardzo dynamicznie, ale z zachowaniem zaprojektowanej wcześniej rejonizacji przeładunków i przechowywania towarów. Główny podział przebiegał między portem towarów

which is sailing away has made the water swirl. It might be a port pilot vessel moving towards the ship which is going to be led into the port by a sea pilot.

The multidimensional character built by showing the port structures can be found in Maksymilian Kasprovicz's *Quays and Breakwaters* [69] from 1958. The completely abstract vision show some elements which will always be associated with landscape around port reinforcements. There, we can not only see a small building marked with a line of widows — maybe the harbour master's office or a watchtower — but also spatial forms resembling beacons, masts and other navigational signs. Life is also a part of this landscapes abounding with geometry: the figure of a fisherman, fish teeming under the surface of water or seagulls — the omnipresent seabirds.

AWE-INSPIRING SOUNDS AND TRANSHIPMENT

The port quays' equipment with all the technological novelties which facilitated transshipment were not second to the structures used for elevating them¹⁶. Developing the successively commissioned port terrains progressed very dynamically at the turn of the 1920s and 1930s, but the goods' transshipment and storage regionalization which had been previously planned in the design were maintained. The main division ran between the bulk and liquid goods (Coal

¹⁶ More in: A. Orchowska-Smolińska, *Metody budowy i techniki przeładunku w gdyńskim porcie w latach 20. XX wieku (Construction Methods and Load Transshipment Techniques in Gdynia Port in 1920s)*, [in:] Roman Morawski, *Dawno temu nad Bałtykiem. Gdynia lat 20. XX wieku w obiektywie Romana Morawskiego (Roman Morawski, Once Upon a Time on the Baltic Sea. Gdynia of the 1920s of the 20th Century on Roman Morawski's Camera)*, Gdynia 2019, p. 28–37.

¹⁶ Szerzej w: A. Orchowska-Smolińska, *Metody budowy i techniki przeładunku w gdyńskim porcie w latach 20. XX wieku*, [w:] Roman Morawski, publikacja towarzysząca wystawie *Dawno temu nad Bałtykiem. Gdynia lat 20. XX wieku w obiektywie Romana Morawskiego (1883–1931)*, Gdynia 2019, s. 28–37.

masowych i płynnych (Basen Węglowy, Molo Węglowe i Nabrzeże Duńskie) i drobnicowych (I Basen Wewnętrzny im. Marszałka Piłsudskiego z Nabrzeżem Polskim), co uwidaczniało się także w stosowanych tam urządzeniach do obsługi przeładunków. Potężne konstrukcje dźwigów do załadunku węgla na statki, określone też mostami, ustawiono na Molo Węglowym, które swoją niebywałą skalą budziły fascynację od momentu powstania. Te nieistniejące już urządzenia utrwalił Andrzej Sobieraj na płótnie *Gdynia* [55] z 2000 roku. Zimowy widok położonego w oddali pirsu portu węglowego z dwoma dźwigami mostowymi zestawiony został z sielskim, piaszczystym brzegiem plaży, na którą wyciągnięto łodzie rybackie.

Port węglowy i prace trwające przy przeładunku oraz urządzenia biorące w tym udział budziły często zainteresowanie artystów i były dość precyzyjnie przedstawione przez m.in. Karola Gajewskiego w *Porcie gdyńskim — Nabrzeże Śląskie — dźwigi portowe* [49], Edmunda Ernesta Kosmowskiego w *Porcie węglowym w Gdyni*, czy Franciszka Tatulę w *Wywrotnicy wagonów w porcie gdyńskim*. Dowody zainteresowania pracą gdyńskich urządzeń taśmowych do przeładunku towarów masowych znajdziemy zaś u Stanisława Rolicza w akwafortie *Taśmowiec w gdyńskim porcie III* i w rysunku węglem *Motyw z portu węglowego w Gdyni I* Antoniego Suchanka.

OBRAZY Z ARCHITEKTURĄ PORTOWĄ W TLE

Na zebranej przy okazji wystawy kolekcji obrazów rozpoznamy też ikoniczną architekturę gdyńskiego portu¹⁷. Tematem przewodnim

¹⁷ Badaczką historii architektury Gdyni jest Maria Jolanta Sołtysik, autorka pierwszej monografii na ten temat. M. Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura (Gdynia, the City of the Interwar Period. Urban Planning and Architecture)*, Warszawa 1993.

Basin, Coal Pier and Danish Quay) and general cargo (1st Marshal Piłsudski Basin with the Polish Quay) ports. This was also noticeable in the devices used for operating transshipments. The massive structures of cranes for loading coal into vessels, also referred to as bridges, were placed on the Coal Pier, which has been fascinating since the moment of its construction, thanks to its impressive size. Andrzej Sobieraj immortalized the no longer existing devices in his canvas *Gdynia* [55] of 2000. The winter view of the remote pier of the coal port with two bridge cranes has been juxtaposed with the picturesque sandy beach shore onto which fishing boats used to be pulled out.

The coal port and the ongoing works on transshipment as well as the devices which were used for it were often interesting for artists and represented quite precisely by Karol Gajewski in *Gdynia Port — Silesian Quay — Port Cranes* [49], Edmund Ernest Kosmowski's *Coal Port of Gdynia* or Franciszek Tatula's *Wagon Tipper in the Gdynia Port*. The proof of interest in the work of Gdynia's conveyor devices for the transshipment of bulk goods can be found in Stanisław Rolicz's etching *Conveyor in Gdynia Port III* and in the charcoal drawing *A Motif from the Coal Port of Gdynia I*.

PAINTINGS WITH PORT ARCHITECTURE IN THE BACKGROUND

In the collection of paintings gathered thanks to the exhibition, we will also be able to recognise the iconic architecture of Gdynia port¹⁷. For example, the Rice Mill which was established in

¹⁷ Maria Jolanta Sołtysik researches the history of Gdynia architecture and she is the author of the first monograph on this subject. M. Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura (Gdynia, the City of the Interwar Period. Urban Planning and Architecture)*, Warsaw 1993.

rysunku wykonanego tuszem przez Janusza Marię Brzeskiego stała się na przykład powstała na przełomie lat 1927/28 Łuszcarnia Ryżu. Była ona nie tylko jednym z pierwszych w porcie dużych budynków, ale też wyróżniała się jakością architektoniczną, śmiałością rozwiązań estetycznych. Wyposażono ją też w różne ułatwiające pracę nowinki techniczne. W budynku fabrycznym, gdzie odbywał się proces łuszczenia ryżu, czyli pozabawianie jego ziaren łupin, na zmianie pracowało zaledwie pięciu wykwalifikowanych robotników. Ich zadaniem było nadzorowanie urządzeń, dzięki którym: „Ziarno ryżu w przeciągu 25 minut przechodzi przez wszystkie piętra fabryki, odwiedza kolejno 16 różnych maszyn i wreszcie przez wylot końcowy elewatora trafia do worka, bez udziału rąk ludzkich”. Rocznie przerabiano około 150 tys. ton surowego ryżu sprowadzanego z Indii i Rangunu, który trafiał na stoły Polaków, a część wysyłano dalej — do krajów skandynawskich, Czechosłowacji, Rumunii, Węgier, Niemiec czy Anglii¹⁸.

Śmiałą i wyrazistą elewację portowej „ryżowni” tworzą białe i czerwone pasy. I właśnie na ten element zwrócił uwagę Brzeski w swoim rysunku, którego horyzontalną kompozycję podkreślają poziome pasy torów kolejowych, a przełamuje i domyka dym wydobywający się z kominów statków.

Niedługo po Łuszcarni, bo w 1930 roku, powstała Olejarnia Gdynska (od 1932 roku Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union” SA), w której wyciskano oleje (lniany, kokosowy, arachidowy czy palmowy) ze sprowadzonych z zagranicy ziaren. Najbardziej charakterystycznym obiektem kompleksu był budynek o wysokości 32 m, kryjący wewnątrz wielki silos o pojemności 6500 ton, a jego zadaniem było magazynowanie różnego rodzaju ziaren, również zbożowych przeznaczanych na eksport.

Gdynska Olejarnia stała się niezwykle wdzięcznym obiektem plenerów artystycznych organizowanych na terenie portu. Szczególnie

1927/28 was the central motif of an ink drawing by Janusz Maria Brzeski. It was not only one of the port’s first large buildings. It also stood out because of its architectural quality and daring aesthetic solutions. It was also equipped with technological novelties which facilitated work. In the factory building where husks were removed from rice grains only five qualified workers would cover one shift. Their job was to supervise the devices thanks to which: “A grain of rice goes through all the floors of the factory and a sequence of 16 different machines. Then, through the final outlet of the elevator, it goes into a bag, without the help of human hands and all of this happens in 25 minutes”. Around 150 k tonnes of raw rice imported from India and Yangon to later end up on Polish tables was processed here every year. A part of it was sent on to Scandinavia, Czechoslovakia, Romania, Hungary or England¹⁸.

The daring and expressive elevation of the port “rice house” consists of white and yellow stripes. This is the element which Brzeski focused on in his drawing whose horizontal composition is emphasized by horizontal strips of rails. It is also broken and closed by smoke which comes out of the vessels’ funnels.

Soon after the Rice Mill, in 1930, the Gdynia Oil Mill was established (from 1932 the Fat and Oil Industry Plant “Union” Inc. Oils) were pressed there from seeds imported from abroad (flaxseed, coconut, peanut or palm). A 32 m high building with a 6,500 tonne silo hidden inside was the most distinctive structure of the complex. Its job was to store various kinds of seeds, including crops, intended for export.

The Gdynia Oil Mill became a very rewarding object for plein-air art workshops organised in the port. It was especially favoured by Stefan Szmaj, the author of a cycle of works connected with the Gdynia port which constituted significant documentation of its history. He painted several of his watercolours from the Polish Quay,

¹⁸ *Gdynia port Rzeczypospolitej (Gdynia, the Port of the Republic of Poland)*, (ed.) J. Borowik, Toruń 1934, p. 20.

¹⁸ *Gdynia port Rzeczypospolitej*, (red.) J. Borowik, Toruń 1934, s. 20.

upodobał ją sobie Stefan Szmaj, autor cyklu prac związanych z gdyńskim portem stanowiących istotną dokumentację jego historii. Kilkakrotnie swoje akwarele wykonywał z perspektywy Nabrzeża Polskiego w rejonie chłodni portowej, to stąd rozciąga się doskonały widok na Basen Marszałka Piłsudskiego oraz odbijające się w nim zabudowania położone wzdłuż Nabrzeża Indyjskiego, w tym Łuszcarnię Ryżu i Olejarnię. To też jeden z najchętniej odwiedzanych przez fotografów zakątków portu, ale gdy ci pozostawili po sobie głównie fotografie czarno-białe¹⁹, mieszkający w Gdyni w latach powojennych artysta mógł w pełni oddać barwy tego miejsca. W ekspresyjnej kolorystyce palety Stefana Szmaja dostrzeżemy energię charakterystyczną dla życia portowego.

Ostatnim zrealizowanym na terenie gdyńskiego portu obiektem dużej skali był budowany od 1935 roku i skończony dwa lata później Elewator Zbożowy. Powstał w jednej linii Nabrzeża Indyjskiego, za wcześniej wzniesionymi Łuszcarnią Ryżu i Olejarnią Portową, czyli u nasady pierwszego basenu portu wewnętrznego. Za projekt od strony konstrukcyjnej odpowiadał inżynier Michał Paszkowski, a część architektoniczną zaprojektował architekt Bolesław Schmidt. Celem planowanej już od połowy lat dwudziestych inwestycji było utrzymanie maksymalnie wysokiej jakości polskiego ziarna eksportowego. Budynek produkcyjny odróżnia się znacznie od wcześniej realizowanych obiektów. Ma niewspółmiernie większą skalę zabudowy, jak również liczbę zastosowanych rozwiązań technicznych. Trudno gdyński Elewator Zbożowy pomylić z innym znajdującym się na terenie portu budynkiem, jego architekturę wyróżnia pudełkowa bryła praktycznie pozbawiona wystroju, co było charakterystyczne dla czasu jego powstania i stylistyki typowej dla późnego funkcjonalizmu.

Elewator z uwagi na wyeksponowaną lokalizację na osi głównego wejścia do portu i kanału

near the port cold store. This was the place from which you could see the perfect view of Marshall Piłsudski Basin and the reflections of the developments along the Indian Quay, including the Rice Mill and Oil Mill. This is most of the port’s nooks frequented by photographers. However, as they mainly left black and white photographs¹⁹, the artist who lived in Gdynia in the post-war years could fully reflect the hues of this place. In the expressive colours of Stefan Szmaj’s palette, we can see energy which is typical of port life.

The last large scale facility completed in the Gdynia Port was the Grain Elevator whose construction started in 1935 and ended two years later. It was erected in the Indian Quay’s single line, following the port Rice and Oil Mills, which had been constructed earlier, at the base of the first inner port basin. Eng. Michał Paszkowski was responsible for the project from the construction point of view, while the architect Bolesław Schmidt was in charge of the architectural part. The purpose of the investment which had been planned from mid-1920s was to maintain high quality of Polish export grains. There are significant differences between the production building and the facilities which had been completed earlier. Its scale is incomparably larger and so it is hard to confuse the Gdynia Grain Elevator with any other building in the port. Its architecture is distinguished by a box-like body of the building with practically no decoration, which was typical of the time when it was built and the typical style of late functionalism.

Because of its exposed location on the axis of the main entrance into the port and the port canal and its impressive body, the elevator was featured in many paintings of the Gdynia port. A great seascapist, Henryk Baranowski, painted Gdynia’s port canal. In its waters, larger and smaller vessels sail next to one another and thanks to the Grain Elevator placed in the

¹⁹ Wyjątkiem może być kolorowa okładka miesięcznika „Morze” z 1937 roku przedstawiająca kompleks Olejarni „Union” w widoku z Nabrzeża Polskiego, „Morze” 1937, nr 7/37.

¹⁹ The cover of the “Morze” (“Sea”) monthly from 1937 which shows the complex of the “Union” Oil Mill seen from the Polish Quay may be an exception, “Morze” (“Sea”) 1937, no. 7/37.

portowego, a także swoją okazałą bryłę, pojawił się na wielu dziełach malarskich gdyńskiego portu. Doskonały marynista, Henryk Baranowski, namalował gdyński kanał portowy, na którego wodach przepływają obok siebie większe i mniejsze jednostki, a dzięki umieszczeniu na dalszym planie sylwety Elewatora Zbożowego nie trudno rozpoznać, której części portu poświęcił swoje płótno. Innym przedstawieniem gdyńskiego Elewatora jest pełna detali jak chociażby łopocząca na maszcie zaczepionym na szczycie budynku flaga akwaforta Wincentego Lewandowskiego *Gdynia baza kontenerowa* z 1976 roku. Tę datę można uznać za symboliczną — to właśnie wówczas rozpoczęto budowę kompleksu Terminala Kontenerowego „Gdynia” (otwartego 29 października 1979 roku, baza kontenerowa realizowana w latach 1970–1979). U Lewandowskiego przeładunek kontenerów odbywa się z pomocą żurawia bramowego ustawionego przy Nabrzeżu Polskim, co zapowiada, że „dawną królową” ładunków portu drobnicowego zastąpić ma konteneryzacja²⁰. Ten sam budynek pojawia się na linorycie Beaty Kaczorowskiej-Słuszkiewicz. Tu też rozciąga się przed nami wieloplanowy widok, na którym poza przedplanem portowego dźwigu, spod którego patrzymy, widać nabrzeże i zacumowany przy nim statek, dalej widzimy portowy basen oraz kolejne nabrzeże — na planie najdalszym, a głównym obiektem tej panoramy jest znów gdyński Elewator. Tym razem zarysowany w dużym uproszczeniu, można rzec — symbolicznie, ale to właśnie ten budynek jest motywem przewodnim linorytu.

Zajęte przez Niemców w 1939 roku miasto i port przekształcono i przystosowano do celów militarnych. Miasto zgodnie z rozkazem Hitlera, wizytującego Gdynię 19 września 1939 roku, nazwano Gotenhafen. Port przekształcono w jedną z ważniejszych na Bałtyku baz marynarki wojennej III Rzeszy — Kriegsmarine, która stała się celem lotnictwa alianckiego. Podczas nalotu z 23 października 1943 roku bomba spadła

background, it is not hard to recognise the part of the port to which he dedicated his canvas.

Another representation of the Gdynia Elevator is the etching full of details, like the flag flapping on a mast fixed on the building's top by Wincenty Lewandowski — *Gdynia. Container Depot* of 1976. The date may be considered symbolic — this is when the construction of the “Gdynia” Container Terminal complex began (the container base was opened on 29th October 1979 and completed in 1970–1979). In Lewandowski's piece, the transshipment is completed with the use of a gate crane placed at the Polish Quay which is a signal that the “former queen” of general cargo will be replaced by containerization²⁰. The building features in a linocut by Beata Kaczorowska-Słuszkiewicz. Here, a perspective view stretches in front of our eyes too. In it, apart the pre-plan of the port crane from under which we can see the quay and a vessel moored at it, there is the port basin and another quay further away — in the most distant background. The Gdynia Elevator is the main object of the panorama again. This time, it is a simplified sketch which you could call “symbolic”. But this very building constitutes the central theme.

The city and port which were occupied by Germans in 1939 were transformed and adjusted for military purposes. According to the order of Hitler who was visiting Gdynia on 19th September 1939, the city was called Gotenhafen. The port was transformed into one of Third Reich's Navy's — Kriegsmarine's — important bases on Baltic. It became a target for the Allied air forces. During the air raid on 23rd October 1943, a bomb fell onto the north-west corner of the Maritime Station's building which, at that time was occupied by Kriegsmarine arsenal's offices. The damage was so significant that reconstruction could only be completed partially in war conditions. Interestingly, it was only possible to restore the building's full symmetry reconstruct the low reliefs of stylized eagles which had been taken down from the front elevation

²⁰ Baltic Container Terminal Gdynia, <https://www.bct.gdynia.pl/historia>, accessed 02.10.2021.

²⁰ Baltic Container Terminal Gdynia, <https://www.bct.gdynia.pl/historia>, dostęp 02.10.2021.

na północno-zachodni narożnik budynku Dworca Morskiego zajmowanego ówczesnie przez biura arsenału Kriegsmarine. Zniszczenia były na tyle znaczące, że odbudowa w warunkach wojennych mogła być przeprowadzona zaledwie częściowo. Co ciekawe, pełną symetrię bryły, jak i odtworzenie zdjętych przez Niemców z elewacji frontowej płaskorzeźb stylizowanych orłów udało się przywrócić dopiero w 2015 roku, przy okazji adaptacji dawnego Dworca Morskiego na Muzeum Emigracji.

W grafice Stanisława Rolicza *Kapitanat Portu w Gdyni* z 1946 roku widzimy gdyński Dworzec Morski w momencie szczególnym dla tego ważnego dla panoramy portu budynku. W pierwszym momencie każe nam skupić się na tym, czego już nie ma, co zostało Polakom w wyniku przebiegu II wojny światowej odebrane. Osoba znająca widoczny w centralnym punkcie obiekt powie — „Wszak patrzymy na Dworzec Morski!”. Zagadka znajduje rozwiązanie w złożonych dziejach portu, będących następstwem zniszczeń wojennych. Uszkodzony budynek Kapitanatu nie nadawał się do użytkowania, więc tymczasowo funkcję tę pełnił Dworzec Morski²¹. To właśnie ten czas zarejestrował Rolicz na swoim dziele.

Inny artysta, Kazimierz Śramkiewicz w obrazie *Port w Gdyni* [57] z 1949 roku zachęca nas do spojrzenia na tereny portowe z centralnego punktu, od strony ich wnętrza. Widoczne na dalszym planie fragmenty kadłuba statku oraz żurawia mostownicowego bezbłędnie osadzają tę scenę w otoczeniu portowym. Kompozycja dzieła bazuje na perspektywicznym widoku, jaki rozciąga się wzdłuż najazdu na wiadukt ulicy Tadeusza Wendy, kiedy to obserwator stoi pod samym gmachem Urzędu Morskiego.

Najważniejszym obiektem tego układu przestrzenno-kompozycyjnego jest siedziba Urzędu Morskiego. Bryła tego budynku stanowi pierwsze na terenie portu rozwiązanie doby wczesnego

²¹ W Dworcu Morskim w pierwszych latach po II wojnie światowej nie przywrócono jego podstawowej funkcji ze względu na sytuację polityczną. Ruch pasażerski wznowiono dopiero w II poł. lat pięćdziesiątych XX w.

in 2015, when the former maritime station was being adapted into the Emigration Museum.

In Stanisław Rolicz's engraving *Harbour Master's Office in Gdynia* of 1946 we can see the Gdynia Maritime Station in a special moment for this crucial building in the port's panorama. At first, it makes us focus on what is no longer here, on what was taken away from Poles due to the course of World War II. Someone who knows the facility which we can see in the centre will say: “We're looking at the Maritime Station!”. The riddle's solution is found in the complex history of the port which results from war damages. The damaged building if the Harbour Master's Office was not suited for use, so the Maritime Station served as one temporarily²¹. This very building was presented in Rolicz's piece.

Another Artist, Kazimierz Śramkiewicz, encourages us to look at the port area from its central point, from the inside, in his painting *Port of Gdynia* [57] of 1949. Further in the background, the noticeable fragments of a vessel's hull and a bridge crane perfectly place this scene in port surroundings. The composition of the piece is based on a perspective view, which stretches from the driveway from Tadeusza Wendy Street to the flyover, when an observer stands right in front of the Maritime Office Building.

The key object of this spatial and compositional arrangement is the seat of the Maritime Office. The body of the building is the port's first early modernist solution. Its axial composition is emphasized by a clock tower topped out with an octagonal, glazed coping which symbolizes a beacon. Minor offsets in the corners and other perfectly developed details inspired with the looks of a crystal give it features known from the Art Déco style.

However, let's return to the view which inspired the artist Kazimierz Śramkiewicz when the Maritime Office was behind him. The noticeable street is situated in the axis of the building,

²¹ In the first years after World War II, the basic function of the Maritime Station was not restored due to political situation. Passenger traffic was only reinstated in the mid-1950s.

modernizmu. Osiową kompozycję podkreśliła wieża zegarowa zwieńczona ośmiobocznym przeszkłonym zwieńczeniem, co symbolizować ma latarnię morską. Niewielkie uskoki w narożnikach i inne doskonale opracowane detale, inspirowane wyglądem kryształu, nadają mu cech znanych z dekoracji w stylistyce Art Déco.

Wróćmy jednak do widoku, który artystę Kazimierza Śramkiewicza zainspirował, kiedy to Urząd Morski znalazł się „za jego plecami”. Widoczna ulica usytuowana jest w osi gmachu, co podkreśliły dwa położone po bokach budynki, zwane dzięki charakterystycznym elewacji „pasiakami” To zaprojektowane przez architekta i planistę Adama Kuncewicza domy dla pracowników Urzędu Morskiego.

MOTYW Z PORTU RYBACKIEGO

Rybołówstwo morskie rozwinęło się w porcie gdyńskim już w latach trzydziestych XX wieku, a było kontynuowane po wojnie, przekształcając pod szyldem „Dalmoru” Molo Rybackie w profesjonalną bazę połowów dalekomorskich.

Czas poprzedzający intensywny rozwój „Dalmoru” ilustruje akwatinta Wojciecha Kostiuka *Gdynia port rybacki 1947* [63]. Idealnie w tę pracę wpisuje się odcinek Polskiej Kroniki Filmowej z 14 maja 1946 roku *Kutry rybackie z darów UNRRA*, w której lektor czyta:

A oto kilka wiadomości z polskiego wybrzeża.

Do portów rybackich na Helu i w Gdyni przybyły kutry, które otrzymaliśmy w ramach pomocy UNRRA. Są to nowoczesne statki motorowe o wyporności dwudziestu, a niektóre nawet czterdziestu ton.

Generalny Inspektorat Rybactwa Morskiego przydziela je członkom spółdzielni rybackich, popierając w ten sposób racjonalną odbudowę zrujnowanego wojną rybołówstwa morskiego.

which is emphasized by two buildings located on the sides. Because of their distinctive elevations, they were called “stripers”. They are the housing buildings for the employees of the Maritime Office designed by an architect and urban planner Adam Kuncewicz.

FISHING PORT THEME

Sea fishing developed in the port of Gdynia as early as in 1930s. It was continued after the war and trading as “Dalmor”, it turned the fishing pier into a professional base for deep sea fishing.

The time before “Dalmor’s” rapid development is illustrated by the aquatint *Gdynia Fishing Port 1947* [63] by Wojciech Kostiuk. An episode of the Polish Newsreel from 14th May 1946 *Fishing Cutters Donated by UNRRA* fits in the work’s theme perfectly. In it, the reader says:

Here is some news from the Polish seaside.

Cutters arrived in the fishing ports of Gdynia and Hel. They were donated as a part of the UNRRA help. These are modern motor vessels with a displacement of twenty tonnes and some of forty tonnes.

The General Inspectorate for Sea Fishing allots them to the members of fishing cooperatives. It is a way of supporting rational reconstruction of sea fishing which has been ruined by war.

*The issue of providing people with fish is especially important due to limitations on meat introduced in the country*²².

The artist leaves the audience with no doubt as to the port in which he situated his composition. A closer analysis of the buildings depicted in the background allows to notice a fragment of one of the most recognizable facilities of the Gdynia Fishing Pier — the Herring Cold Store with no windows. The Gdynia Herring Cold Store was designed by a textural juxtaposition

²² FINA’s Digital Repository, <http://repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/4328>, access 03.10.2021.

*Problem zaopatrzenia ludności w ryby staje się szczególnie ważny ze względu na wprowadzone w kraju ograniczenia mięsne*²².

Artysta nie pozostawia wątpliwości, w którym z portów rybackich osadził swą kompozycję. Bliższa analiza przedstawionych w tle budynków pozwala dostrzec fragment jednego z najbardziej rozpoznawalnych obiektów gdyńskiego Mola Rybackiego — pozbawioną otworów okiennych Chłodnię Śledziową. Gdyńską Chłodnię Śledziową zaprojektowano, eksponując fakturalne zestawienie kontrastujących ze sobą materiałów, siatki żelbetowych ram konstrukcyjnych i ceglanego ich wypełnienia.

ARTYŚCI PATRZĄ NA UKŁADACZY I SZTAUERÓW

Obecnie porty coraz częściej obsługują ruch statków oraz ich załadunki i wyładunki bez konieczności włączania w to pracy fizycznej ludzi, także przepływające pomiędzy portami statki nie wymagają już tak licznych załóg, jak miało to miejsce jeszcze w XX wieku. Zanim jednak do tego doszło, trudno było sobie wyobrazić port bez pracujących tam ludzi, a ich zawody i rodzaje wykonywanych czynności określała specjalna nomenklatura. Dzielono ich na tych zatrudnionych przy przeładunku i tych obsługujących urządzenia. Portowi trymerzy przy użyciu blach tzw. trymowniczych lub łopat zajmowali się rozmieszczeniem sypkich towarów masowych w ładowniach²³. Sztauerzy, a inaczej układacze,

²² Repozytorium cyfrowe FINA, <http://repozytorium.fn.org.pl/?q=pl/node/4328>, dostęp: 03.10.2021.

²³ Więcej: A. Orchowska-Smolińska, *Metody budowy i techniki przeładunku w gdyńskim porcie w latach dwudziestych XX wieku*, [w:] R. Morawski, *Dawno temu nad Bałtykiem. Gdynia lat 20. XX wieku w obiektywie Romana Morawskiego (1883–1931)*, Gdynia 2019, s. 36–37.

of contrasting materials, the grid of reinforced concrete structural frames and the surfaces between the filled with bricks.

ARTISTS OBSERVE STACKERS AND STOWERS

Today, ports more and more frequently operate vessel traffic and transshipments without the necessity for human physical labour. The vessels sailing between ports do not need as large crews as in the 20th c. However, before it was difficult to imagine a port without the people who would work there while their professions and activities were defined by special nomenclature. They were divided into those who were involved in transshipments or those who operated devices. Port passers used special sheet metal or spades to distribute loose bulk cargo in cargo holds²³. Stowers, who were also called stackers, completed tasks connected with distributing unitized cargo in warehouses, train cars and ship cargo holds. These could be bags or cases filled with goods, beams or rolls of fabric. The work of stowers and passers was supervised by a foreman, who made decisions on the mode of their work and made sure the work was safe. Transshipment devices (port cranes or hoists) were operated by qualified employees called cranemen.

The labour of the port workers often attracted the attention of artists who depicted the port. A great example of this is the poster by Stefan Norblin *Gdynia. Port on the Baltic Sea* [73]. Indeed, we look at the ship’s massive bow

²³ More: A. Orchowska-Smolińska, *Metody budowy i techniki przeładunku w gdyńskim porcie w latach 20. XX wieku*, [in:] Roman Morawski, *Dawno temu nad Bałtykiem. Gdynia lat 20. XX wieku w obiektywie Romana Morawskiego (Roman Morawski, Once Upon a Time on the Baltic Sea. Gdynia of the 1920s of the 20th Century on Roman Morawski’s Camera)*, Gdynia 2019, p. 36–37.

wykonywali prace związane z układaniem towarów drobnicowych w magazynach, wagonach klejowych i ładowniach statków, mogły nimi być wypełnione towarami skrzynie lub worki, belki czy bele lub zwoje materiałów. Nadzór nad pracami trymerów i sztauerów sprawował brygadzysta lub inaczej forman, który określał tryb ich pracy i pilnował bezpieczeństwa. Urządzenia przeładunkowe (dźwigi lub żurawie portowe) obsługiwali wykwalifikowani pracownicy zwani dźwigowymi.

Praca robotników portowych często też zwracała uwagę artystów przedstawiających port, czego świetnym przykładem jest chociażby plakat Stefana Norblina *Gdynia. Nowy Port nad Bałtykiem* [73]. Owszem, to na potężny dziób statku spoglądamy najpierw, jednak pierwszy plan należy do wytężających się przy pracy przeładunkowej robotników portowych — układaczy.

Inny, tylko na pozór zabawny, temat przedstawia gwasz Janusza Marii Brzeskiego *Gdynia. Port. 1934*. Widzimy na nim zacumowany statek o napędzie parowym, na nabrzeżu trwają prace przeładunkowe. Rozdział zadań nie pozostawia złudzeń — jest tu portowy tragarz — sztauer, dźwigający na ramieniu drewnianą belkę, jest i nadzorujący go brygadzysta, którego ręce mogą w tym czasie swobodnie spoczywać w kieszeniach.

Żegluga morska związana jest też z budową i konserwacją statków morskich. To właśnie grupę robotników, wydaje się spawaczy, sportretował w charakterystycznych dla siebie barwnych i uproszczonych kształtach Kazimierz Ostrowski w pracy *W stoczni*.

first but the foreground is occupied by the port workers — stackers — exerting themselves as they do their job.

Another, only seemingly funny, theme is presented in Janusz Maria Brzeski's gouache *Gdynia. Port. 1934*. In it, we can see a moored steam-powered vessel. A transshipment is being worked on on the quay. The division of tasks leaves no doubt. There is a port carrier here — a stower. He is lugging a wooden beam on his shoulder. There is a foreman who supervises him too and his hands can rest idly in his pockets.

Sea sailing is also connected with production and maintenance of seagoing vessels. A group of workers who seem to be welders were portrayed by Kazimierz Ostrowski, in his typical colours and simplified shapes, in the piece *In the Shipyard*.

* * *

Z chwilą odrodzenia kraju i trzeciego w jego dziejach powrotu nad morze, jak napisał w miesięczniku *Morze* Henryk Tetzlaff²⁴, tematyka morska w dziełach sztuk plastycznych i w słowie pisanym nabrała znaczenia. Zainspirowani polskim wybrzeżem twórcy chętnie wypowiadali się o nim i w jego sprawach, korzystając z języka sztuki. Motyw ten budził zainteresowanie również w czasach, które nastąpiły już po II wojnie światowej, kiedy port gdyński podnosił się ze zniszczeń wojennych i rozwijał się w kolejnych dziesięcioleciach. Podejmowano różne wątki — od techniki budowy terenów i urządzeń portowych po typowe dla portu codzienne czynności przy przeładunku czy budowie statków, wysiłek i pracę ludzi, sprawiających, że port i miasto funkcjonują i dynamicznie się rozwijają.

W dwudziestoleciu międzywojennym zainteresowanie artystów morzem i funkcjonowaniem portu wywoływał zachwyt nad „wspaniałymi rezultatami naszej pracy na morzu”, a i później wcale nie tracił on na sile.

* * *

The moment when the country was reborn and regained access to the sea for the 3rd time in its history, as Henryk Tetzlaff wrote in the “*Morze*” (“*Sea*”) monthly²⁴, subjects connected with the sea gained a new meaning in visual arts pieces as well as written word. Artists inspired by the Polish seaside eagerly spoke about its issues through the language of art. The motif remained interesting also after World War II, when the Gdynia port was rising up from the destruction of war and developing over the next decades. Various themes were taken up — from the port terrain's and devices' construction to typical port everyday activities connected with transshipment or ship construction as well as the work and effort of people who make the port and the city not only function but also develop dynamically.

In the interwar period, the artists' interest in the sea and the port's functioning resulted in delight in “the splendid results of our work at sea” which has not declined with time.

24 H. Tetzlaff, *Propaganda morza w Polsce*, [w:] *Kronika o polskim morzu: dzieje walk, zwycięstw i pracy*, (red.) Cz. Peche, Warszawa 1931, s. 405–418.

24 H. Tetzlaff, *Propaganda morza w Polsce* (*Sea Propaganda in Poland*), [in:] *Kronika o polskim morzu: dzieje walk, zwycięstw i pracy* (*Chronicle of the Polish Sea: History of Fights, Victories and Work*), (ed.) Cz. Peche, Warsaw 1931, p. 405–418.

GABRIELA ZBIROHOWSKA-KOŚCIA

PL

NA STYKU INFRASTRUKTU- RY I SZTUKI

WSTĘP

„Polska bez swobodnego oddechu żyć nie może, port w Gdyni oddech ten jedynie zapewnić jej może!” — taki wpis zamieścił Julian Dąbrowski, dyrektor Departamentu Przemysłowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w *Księdze pamiątkowej zwiedzających budowę portu Gdyni* pochodzącej z 1921 roku. Nadzorowane przez legendarnego inżyniera Tadeusza Wendę przedsięwzięcie powstało w oszałamiającym tempie, stało się symbolem dobrobytu i prężnie rozwijającej się gospodarki. W 2022 roku mija 100 lat od podjęcia decyzji o jego budowie. Rocznicą stała się dla Muzeum Miasta Gdyni okazją do stworzenia wystawy ukazującej wizerunek gdyńskiego portu w sztuce — od dwudziestolecia międzywojennego po prace najnowsze. Jest to port widziany oczami artystów, którzy również byli świadomi jego nieocenionego znaczenia dla niepodległego państwa polskiego.

EN

AT THE MEETING POINT OF INFRA- STRUCTURE AND ART

INTRODUCTION

“Poland cannot live without the ability to breathe freely. Only the port of Gdynia may provide it!” — this was the entry Julian Dąbrowski, the Director of the Industry Department at the Ministry of Trade and Industry, put in the *Book of Visitors Taking Part in the Tour of Gdynia Port's Construction Site* from 1921. The enterprise supervised by the legendary engineer Tadeusz Wenda was completed at an astonishing pace and became the symbol of prosperity as well as flourishing economy. 2022 is the 100th anniversary of the decision on its construction. This anniversary became a wonderful occasion for Gdynia City Museum to prepare an exhibition which would present Gdynia's port's image in art — from the interwar period to the latest pieces. It is the port seen through the eyes of artists who also were aware of its invaluable significance for the independent Poland.

Port pozostał nieskończonym źródłem artystycznych inspiracji na długo po II wojnie światowej. Intrygował zarówno gdyńskich autochtonów, jak i artystów zamieszkających w Gdyni w późniejszym okresie życia, a także przebywających w niej chwilowo, przejazdem. Soter August Jaxa-Malachowski, mieszkający na stałe od 1904 roku w Krakowie, od 1921 roku odbywał niemal coroczne wycieczki w okolice Zatoki Gdańskiej i Półwyspu Helskiego, gdzie uwieczniał morskie pejzaże, także tereny portowe i przystanie¹. Tematykę portową i morską podejmowali artyści z Warszawy — Michalina Krzyżanowska i Wacław Żaboklicki, czy Michał Feliks Wygrzywański ze Lwowa. Kazimierz Śramkiewicz wydobywał z portu piękno architektury i precyzyjnej konstrukcji. Swoisty czar konstrukcji dźwigów, pochylni i innych urządzeń uwieczniali Antoni Suchanek, Karol Gajewski i Kazimierz Ostrowski, ale każdy z nich interpretował tę rzeczywistość na różne sposoby — od realizmu, poprzez umowne interpretacje, aż po silną geometryzację ocierającą się o granice abstrakcji. Michalina Krzyżanowska i Andrzej Sobieraj przedstawiali widoki portu m.in. z lotu ptaka. U Janusza Marii Brzeskiego, Stefana Norblina, Marii Włazłowskiej-Epstein i Stanisława Rolicza mamy wątki poświęcone intensywnym pracom prowadzonym przy nabrzeżach portowych i stoczniowych. Przechowywany w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni obraz olejny Włodzimierza Pogody Radziszewskiego *Port gdyński nocą* przedstawia rozświetloną panoramę portową od strony wody, a wibrujące kręgi światła potęgują wrażenie odrealnienia, nadając portowi zupełnie nowy wydźwięk, po trosze impresjonistyczny, po trosze magiczny.

Fotografowie Roman Morawski i Henryk Poddębski dokumentowali budowę i działalność portu, podobnie jak inni żyjący wówczas artyści. Ci, którzy takiej okazji nie mieli, uwieczniali port im współczesny albo — jak

1 K. Łomnicka, *Morski żywioł w pejzażach Sotera Jaxy-Malachowskiego (1867-1952). Wystawa z kolekcji prywatnej*, wstęp do katalogu wystawy, Muzeum Miasta Łodzi 2015, s. 4-5.

The port remained an inexhaustible source of artistic inspiration for a long time after World War II. It intrigued both the indigenous inhabitants and the artists who lived in Gdynia later in their lives as well as those who were just visiting the place. Soter August Jaxa-Malachowski, who lived in Cracow from 1904, visited the vicinity of Gdańsk Bay and Hel Peninsula almost annually from 1921. There, he immortalized seascapes, port areas and harbours¹. Port and sea themes were taken up by artists from Warsaw — Michalina Krzyżanowska and Wacław Żaboklicki — or Michał Feliks Wygrzywański from Lviv. Kazimierz Śramkiewicz highlighted the beauty of the port's architecture and precise structure. The characteristic charm of the cranes and other devices' structures were also themes of pieces by Antoni Suchek, Karol Gajewski and Kazimierz Ostrowski. However, each of them interpreted this reality in different ways — from realism, through symbolic interpretations to powerful geometry which bordered on abstraction. Michalina Krzyżanowska and Andrzej Sobieraj, among others, presented bird's-eye views of the port. In pieces by Janusz Maria Brzeski, Stefan Norblin, Maria Włazłowska-Epstein and Stanisław Rolicz there are motifs devoted to the intense works conducted at the port and shipyard quays. Włodzimierz Pogoda Radziszewski's *Gdynia Port at Night* which is stored in the Naval Museum presents the illuminated port panorama seen from the side of the water while the vibrating light circles increase the impression of derealization. It gives the port a completely new overtone: partly impressionistic and partly magical.

The photographers Roman Morawski and Henryk Poddębski documented the construction and operation of the port, just as other artists who lived at that time. Those who had no such

1 K. Łomnicka, „Morski żywioł w pejzażach Sotera Jaxy-Malachowskiego (1867-1952). Wystawa z kolekcji prywatnej” (“Sea Upheaval in Landscapes by Soter Jaxa-Malachowski (1867-1952). Exhibition of a Private Collection”, introduction for the exhibition's catalogue, Museum of the City of Lodz 2015, p. 4-5.

Anna Szulc-Pokrywka, Eustachy Karłowski czy Zbigniew Kosmala — sięgali po pocztówki z okresu międzywojnia. Niektórzy zrezygnowali z wiernego oddania rzeczywistości, interpretując portową panoramę wedle swoich wizji artystycznych — wizyjne przedstawienie zabudowań portowych znajdziemy u Konstantego Gorbатовskiego.

Przestrzeń portowa to intrygujący, tętniący życiem świat. Toczy się tu bezustanny ruch. W ciągu tych kilkudziesięciu lat artyści uwieczniali rozmaite aspekty portowej przestrzeni, zarówno tej należącej już do historii, jak i tej wciąż obecnej: port rybacki, port wojenny, intensywne prace przy nabrzeżach, wchodzące i wychodzące z portu jednostki, w tym legendarne transatlantyki zabierające turystów w dalekie podróże czy samą przestrzeń morską, nierozrwalnie z portem związaną. W swoich pracach składali także hołd tym, którzy wnieśli znaczący wkład w budowę i rozwój tej inwestycji, m.in. Tadeuszowi Wendzie i Janowi Śmidowiczowi.

Na naszą ekspozycję składa się ponad 100 prac — od pierwszych ujęć portu, np. w obrazach Michaliny Krzyżanowskiej czy gwaszach Janusza Marii Brzeskiego, przez realistyczne realizacje wybitnych marynistów: Mariana Mokwy, Antoniego Suchanka i Henryka Baranowskiego, aż po abstrakcyjne kompozycje Kazimierza Ostrowskiego, prace Kazimierza Śramkiewicza i grafiki Stanisława Katzera. Przestrzeń wystawiennicza została podzielona na dwie, główne części: lądową — ukazującą przeobrażanie terenu przedportowego w materię, a także sam proces budowy portu, jego architekturę, oraz wodną — poświęconą stoczni, morzu i statkom. Całość wzbogaca instalacja Ksawerego Kirklewskiego (animacja) i Arkadiusza Krupińskiego (dźwięk), która wprowadza nas w pełen dźwięków animowany świat portu. Na wystawie prezentujemy przede wszystkim dzieła ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni. Dopełniają ją prace Stefana Szmaja z kolekcji Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, znajdujące się w depozycie Muzeum Miasta Gdyni, oraz obrazy z Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Muzeum Narodowego

occasion, presented the port of their times or, like Anna Szulc-Pokrywka, Eustachy Karłowski and Zbigniew Kosmala, used postcards from the interwar period. Some of them abandoned accurate representations of reality and interpreted the port panorama according to their artistic visions — imaginary representation of the port development can be found in Konstanty Gorbатовski's work.

The space of the port is an intriguing world which is vibrant with life. It is in constant motion. During the last few decades, artists would depict various aspects of this both historic and present space: fishing port, naval base, intensive works at the quays, vessels entering and leaving the port — including the legendary transatlantic liners taking tourists on voyages to remote places — or the endless sea space which is inextricably connected with the port. In their work, they paid also tribute to those who contributed significantly for the construction and development of the investment, like Tadeusz Wenda or Jan Śmidowicz.

Our exhibit consists of over 100 pieces — from the first depictions of the port, e.g. Michalina Krzyżanowska's paintings or guaches by Janusz Maria Brzeski, through more realist pieces by eminent seascapists: Marian Mokwa, Antoni Suchanek and Henryk Baranowski, to abstract compositions by Kazimierz Ostrowski, works of Kazimierz Śramkiewicz and engravings by Stanisław Katzer. The exhibition space was divided into two main parts: the overland one which presents the transformation of the pre-port area into a matter as well as the port construction process itself or its architecture and the water one. The latter is dedicated to the shipyard, sea and ships. The whole thing is enriched with the installation by Ksawery Kirklewski's (animation) and Arkadiusz Krupiński (sound), which takes us into an animated world of the port full of sounds. Above all, the exhibition presents pieces from the collection of the Gdynia City Museum. It is complemented by Stefan Szmaja's works from the collection of the Port of Gdynia Authority, which are in the Gdynia City Museum's deposit, as well as paintings the Gdynia

w Gdańsku, Państwowej Galerii Sztuki w Sopocie i kilku kolekcji prywatnych. Na ekspozycji pokazaliśmy również wybrane egzemplarze okładki „Morza”.

ŁĄD

TERENY PRZEDPORTOWE

Niezagospodarowany jeszcze, pusty pas nadmorski, słabo zabudowana przestrzeń między Kamienną Górą a Kępą Oksywską — to właśnie ten teren wskazał inżynier Tadeusz Wenda jako najdogodniejszy punkt dla budowy portu. Artystyczne interpretacje terenów przedportowych pojawiają się zarówno w pracach z okresu międzywojnia, jak i tych późniejszych.

Na samym początku wystawy wyeksponowaliśmy znacznych rozmiarów, grubo tkany gobelin Teresy Szydłowskiej *Zanim powstało miasto* z 1984 roku [39] ukazujący koryto niewielkiej rzeczki Chylonki i gdyński awanport w budowie. Pracy Szydłowskiej towarzyszą dwa dzieła przedstawiające gdyński port z lotu ptaka. Namalowany w 1935 roku *Widok portu w Gdyni* [51] Michaliny Krzyżanowskiej, wybitnej malarki z okresu międzywojnia, jest pełen światła i przestrzeni. W przypadku powstałej 65 lat później pracy *Gdynia* Andrzeja Sobieraja [55] przedstawienie panoramy portowej graniczy z abstrakcją. Kontury pirsów odcinają się wyraźnie od przestrzeni morskiej, ale sam widok portu opracowany został bardzo umownie (enigmatycznie zasugerowane zabudowania). Towarzyszące gobelinowi prace stanowią w stosunku do niego ciekawy, niezwykle sugestywny kontrast, ukazując niejako zwieńczenie portowego dzieła rozpoczętego u ujścia rzeki Chylonki.

Datowana na 1925 rok akwaforta *Port w Gdyni* Fredericka Arthura Farrella [77] przedstawia szkieletowo opracowany widok na gdyński port,

Naval Museum, the National Museum in Gdańsk, the State Art Gallery in Sopot and several private collections. We have also presented select covers of the “Morze” (“Sea”) magazine as a part of the exhibition.

LAND

PRE-PORT AREA

The undeveloped and still empty coastal belt and the barely developed area between Kamienna Góra and Kępa Oksywska — was the area chosen by the engineer Tadeusz Wenda as the most favourable spot for port construction. Artistic interpretations of the pre-port areas appear both in pieces from the interwar period and the later time.

At the very beginning of the exhibition, we have displayed Teresa Szydłowska’s large, coarsely woven tapestry *Before the City Existed* from 1984 [39] which shows the channel of the small Chylonka river and the Gdynia outport in construction. Szydłowska’s work is accompanied by two pieces which present bird’s-eye views of the port of Gdynia. The *View of the Port of Gdynia* [51] painted in 1935 by Michalina Krzyżanowska, an outstanding painter from the interwar period, is full of light and space. In the case of Andrzej Sobieraj’s *Gdynia* [55] which was created 65 years later, the representation of port panorama borders on abstraction. The piers’ outlines clearly cut off from the sea space but the view of the port itself was developed on a very symbolic way (enigmatically implied constructions). The pieces which accompany the tapestry are an interesting and really evocative contrast to it as they, so to speak, present the finial of the port endeavour which started at the mouth of the Chylonka river.

The etching dated to 1925 *Port of Gdynia* by Frederick Arthur Farrell [77] presents a sketched

bardzo ciekawie koresponduje z nią obraz Anny Szulc-Pokrywki *Teren, na którym powstał port* z 1974 roku [41]. Okolice wyglądają zupełnie niepozornie, skromnie — piaszczysta przestrzeń z pojedynczymi, rozproszonymi tu i ówdzie niskimi domami i budkami. Dziś tereny te zajmuje tętniące życiem miasto z piękną, modernistyczną architekturą i jego industrialną perłą — portem.

PORT RYBACKI

Wielkoformatowa praca Mariana Mokwy *Łodzie na plaży* z 1919 roku [89] przedstawia wyrzucone na brzeg łodzie rybackie, skromne chaty, zawieszane na żerdziach sieci. Panuje liryczny, nieco senny nastrój — tak mniej więcej wyglądał tamten świat przed wybudowaniem Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w 1921 roku. Przedsięwzięcie to wywołało znaczące zmiany w życiu codziennym rybaków. Wiele rodzin musiało zostać przesiedlonych, mieli utrudniony dostęp do przystani. Jednocześnie budowa nowoczesnego portu rybackiego poprawiała standardy pracy, nowe chłodnie i magazyny ułatwiały zbyt, łatwiej było o pozyskanie łodzi i rybackich kutrów.

Obraz Janiny Bobińskiej-Paszkowskiej *Cisza po burzy w porcie rybackim w Gdyni* z 1933 roku to kolejna praca poświęcona tematyce rybackiego portu. Tafla wody jest łagodna, niebo przejrzyste z przepływającymi nad horyzontem, delikatnymi obłoczkami. Życie portowe toczy się spokojnie, swoim codziennym rytmem. Artystka bardzo trafnie oddała aurę wyciszenia, jaka zazwyczaj następuje po burzowych zawieruchach. Na uwagę zasługuje też grafika Wojciecha Kosiuka *Gdynia — port rybacki 1947* [63], panorama portu rybackiego — na pierwszym planie widzimy dwie zwrócone do siebie kobiety, w tle — przycumowane łodzie, liczne, kołyszące się na wodzie kutry i zabudowania portowe. Widać także słynną Chłodnię Śledziową. Obydwie prace — Mokwy i Kosiuka — tworzą pewnego

view of the Gdynia port. Anna Szulc-Pokrywka’s painting *Area Where Port Was Built* from 1974 [41] corresponds to it in a very interesting way. The vicinity looks really modest — a sandy area with isolated houses and other buildings scattered here and there. Today, it is occupied by the vibrant city with beautiful modernist architecture and its industrial gem — the port.

FISHING PORT

Marian Mokwa’s large format painting *Boats at the Beach* from 1919 [89] presents beached fishing boats, modest cottages, nets hanging from perches. It has a poetic, slightly dreamy atmosphere — this is more or less what the world before the construction of the Temporary World Port and the Fishermen’s Shelter in 1921 was like. The endeavour led to significant changes in fishermen’s everyday life. Many families had to be resettled and access to the harbour was hindered for them. At the same time, the construction of a modern fishing port improved work standards. New cold stores and warehouses facilitated merchandising. It was also easier to obtain fishing boats or cutters.

Janina Bobińska-Paszkowska’s painting *Silence After a Storm in Gdynia Fishing Port* from 1933 is another piece dedicated to the fishing port. The surface of the water is smooth, the sky is clear, with gentle cloudlets floating above the horizon. The port life goes on peacefully, at its everyday rhythm. The artist depicted the silencing which usually comes after the turmoil of a storm very accurately. Wojciech Kosiuk’s engraving *Gdynia — Fishing Port 1947* [63] deserves to be noticed too. In the foreground we can see two women facing each other and in the background there are moored boats, many cutters rolling on the water as well as the port developments. The famous Herring Cold Store is also noticeable. Both pieces — by Mokwa and Kosiuk — serve as a kind of frame for our

rodzaju klamrę w naszej opowieści. Pierwsza przedstawia przyszłe tereny portu rybackiego z sielankową wręcz scenerią, postacie w grafice Kostiuka mają melancholijne, strapiione oblicza, jakby snując refleksje nad niedawnymi wojennymi zawieruchami.

NADAWANIE MATERII

Część zaprezentowanych na wystawie prac odsłania kolejne etapy „przeobrażania portu w materię”. Artystów interesował m.in. sam proces powstawania poszczególnych terenów portowych — przedstawiali te sceny z rozmaitych perspektyw: od strony lądu, portu, a także z lotu ptaka; port nabierał kształtu dzięki wspólnej, wytężonej pracy wszystkich ludzi zaangażowanych w jego budowę. Niektóre prace wykazują w swoich kompozycjach duże podobieństwo z fotografiami Romana Morawskiego i Henryka Poddębskiego.

Malowany akrylem na płótnie, wielkoformatowy obraz Zbigniewa Kosmali *Zatopienie kesonów* z 1983 roku [43] nawiązuje do dziejów budowy gdyńskiego portu w okresie dwudziestolecia międzywojennego. Moment „po”, czyli pracę pogłębiarki, uchwycił Eustachy Karłowski w obrazie *Głębień portu wedle pocztówki z 1947 roku* (47). Obydwaj artyści wzorowali się na pocztówkach z lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku. W zbiorach Muzeum Miasta Gdyni znajduje się kilka pocztówek i fotografii Romana Morawskiego przedstawiających pracę pogłębiarki i proces zatapiania skrzyń kesonowych. Jedna z nich (holowanie skrzyń kesonowych) jest w swoim wykadrowaniu uderzająco podobna do wyżej wspomnianej pracy Zbigniewa Kosmali, istnieje zatem duże prawdopodobieństwo, że artysta wzorował się na tym konkretnym przykładzie.

Pastel Wacława Żaboklickiego przedstawia widok z Kamiennej Góry na tzw. port zewnętrzny (stan budowy z okresu ok. 1934–1935). Jest to ciekawa wizualna dokumentacja procesu powstawania Mola Południowego. W dalszej części widnieje już ukończone Moło Rybackie.

tale. The first one presents the future fishing port’s area with its idyllic scenery. The figures in Kostiuk’s engraving have melancholic, troubled faces, as if they were reflecting on the unrest of the recent war.

MATERIALISING

Some of the pieces presented at the exhibition reveals next stages of “the port’s transformation into matter” Among others, the artists were interested in the process of particular port terrains development. They presented the scenes from various perspectives: from the land, the port or its bird’s-eye view. The port was taking shape thanks to intense collective work off all the people engaged in its construction. There is a major similarity between some pieces and photographs by Roman Morawski and Henryk Poddębski.

Zbigniew Kosmala’s large format acrylic painting on canvas *Drowning the Caissons* form 1983 [43] refers to the history of the construction of Gdynia port in the interwar period. The moment “after” when a dredger was working can be seen in Eustachy Karłowski’s painting *Dredging the Port Based on Postcard from 1928* [47]. Both artists used postcards from 1920s and 1930s as models. In the Gdynia City Museum’s collection there are several postcards and photographs by Roman Morawski which present the dredger at work and the process of sinking caissons. One of them (towing of the caissons) is framed astonishingly similarly to Zbigniew Kosmala’s above-mentioned piece so it is highly probable that the artist used this particular specimen.

Wacław Żaboklicki’s pastel presents a view of the so-called outer port from Kamienna Góra (construction stage from c. 1934–1935). It is an interesting visual documentation of the South Pier’s construction process. Further on in the distance we can see the finished Fishing Pier.

Ukazany z lotu ptaka *Basen portowy* przez Henryka Baranowskiego (artysta z Franciszkiem Szwochem, Marianem Mokwą i Antonim Suchankiem zaliczany jest w poczet najznamienitszych polskich marynistów) zwraca uwagę niesamowicie intrygującą, gęstą, wręcz mięsistą fakturą malarską i umownie opracowaną przestrzenią portową. Jest to bardziej impresja tejże przestrzeni niż jej realistyczne oddanie. Widać tutaj niezwykłą umiejętność artysty w operowaniu kolorystyką — złamane beże, brązy, ugry i szarości znakomicie korespondują z granatowo-stalową powierzchnią przestrzeni wodnej. Pod względem operowania kolorem praca ta wykazuje pewne podobieństwa z wcześniej opisywaną *Gdynią* Andrzeja Sobieraja.

Przeciwstawieniem pogodnej, niemalże sielankowej aury *Widoku portu w Gdyni* Michaliny Krzyżanowskiej jest *Port wojenny* z 1935 roku [53] tej samej artystki. Złowroga, niepokojąca kolorystyka i gromadzące się nad portem ciężkie, ołowiane chmury mogą zwiastować nieuchronnie zbliżający się czas wojny².

PORT, W PORCIE

Zaprezentowane na wystawie prace uzmysławiają nam, jak ciekawa i intrygująca może być konfrontacja świata sztuki ze światem technologii i infrastruktury. Stefan Szmaj w serii swoich prac poprzestaje na wiernym, realistycznym odwzorowaniu portowych terenów, Włodzimierz Pogoda Radziszewski ukazuje port w odrealnionej, wizyjnej, niekiedy wręcz magicznej scenerii, Karol Gajewski zaś zabiera widza w fascynującą podróż do samego serca portu — tam, gdzie powietrze wypełnione jest nieustającym łoskotem maszyn i kłębami pyłu.

Będący na pograniczu abstrakcji obraz Kazimierza Ostrowskiego *Port* [65] to mocno awangardowe przedstawienie toczących się

2 A. Śliwa, artykuł: https://www.historiaposzukaj.pl/wiedza,obrazy,1221,obraz_michalina_krzyzanowska.html, dostęp: 12.04.2022.

The bird’s-eye view of the Port Basin by Henryk Baranowski (besides Franciszek Szwoch, Marian Mokwa and Antoni Suchanek, he is named as one of Poland’s most eminent seascapists) draws attention with its incredibly intriguing, thick or almost fleshy painting texture as well as symbolically interpreted space of the port. It is more of an impression of this space than its realistic representation. Here, we can see the artist’s unique ability to use colours — toned down beiges, bronzes, ochres and greys are perfect in combination with nave blue and steal surface of the water. When it comes to the use of colours, the piece has some similarities to the previously-described *Gdynia* by Andrzej Sobieraj.

Naval Port from 1935 by Michalina Krzyżanowska [53] is the opposite of the cheerful, almost idyllic aura of Gdynia Port by the same artist. The ominous colours and the heavy, leaden clouds which have gathered over the port are a sign of the inevitable wartime².

PORT, IN THE PORT

The pieces presented at the exhibition make us realise how fascinating art world’s confrontation with the world of technology and infrastructure can be. In the series of his works, Stefan Szmaj presents realistic representations of port areas only, Włodzimierz Pogoda Radziszewski shows the port in a non-realistic, visional or even magical scenery while Karol Gajewski takes us to the very heart of the port — the place where constant clatter of machines and clouds of dust fill the air.

Kazimierz Ostrowski’s painting *Port* [65] which borders on abstraction is a highly avant-garde representation of the transshipment works which were being conducted at the port

2 A. Śliwa, article: https://www.historiaposzukaj.pl/wiedza,obrazy,1221,obraz_michalina_krzyzanowska.html, access: 12.04.2022.

przy nabrzeżu portowym prac przeładunkowych. W podobnym klimacie opracowany został obraz *Port II* [67] autorstwa tego samego artysty, z mocno geometryzującą interpretacją portowego krajobrazu na gładkim, błękitnym tle. W tym przypadku formy wypełnione są czystymi plamami barwnymi.

Swoistą antytezą dla niepokornych i brawurowych eksperymentów Kazimierza Ostrowskiego jest obraz Kazimierza Śramkiewicza *Port w Gdyni* [59] z wyciszoną, uporządkowaną kompozycją, gdzie za artystyczną inspirację posłużyły kontrastowe wymalowania oznakowań dróg wodnych. W pracy tej wyraźnie wybrzmiewa pokłosie wykształcenia, które artysta odebrał na Wydziale Architektury Politechniki Lwowskiej: tendencje do geometryzacji i architektonicznych podziałów w kompozycji, uporządkowanie, „surówce rytmu konstrukcji”³, oszczędność form. Owo „inżynierskie” podejście, jak również upodobanie do „srebrzystych szarzyń”⁴ (to drugie wywodzące się „z doświadczeń sopockiej wersji postimpresjonizmu”⁵) bardzo trafnie wpisują się w industrialny klimat świata portowego. Kolejnym dobrym tego przykładem jest inna, pochodząca z 1961 roku praca Śramkiewicza, również zatytułowana *Port w Gdyni*. Na pierwszym planie widnieje zarys portowego nabrzeża z brązowo malowanym dźwigiem. W tle ukazany został błękitny pas basenu portowego, statki w budowie i wzgórze. Z lewej strony obrazu widnieje fragment portowych zabudowań. Harmonijnie dobrana, wyciszona i stonowana kolorystyka bardzo dobrze koresponduje z geometrycznie ukształtowaną kompozycją.

Stefan Szmaj, z wykształcenia lekarz, w *Porcie w Gdyni* na pierwszym planie umieścił tzw. bomby przeładunkowe, dziś już niezwykle rzadko spotykane, służące to przeładowywania i wyladowywania towarów ze statków. W tle widnieją zabudowania Olejarni Portowej.

3 B. Kowalska, Kazimierz Śramkiewicz — malarstwo, Gdańsk, kwiecień 1969, wstęp do katalogu wystawy (Związek Polskich Artystów Plastyków i Centralne Biuro Wystaw Artystycznych), brak numeracji stron.

4 Tamże.

5 Tamże.

quay. The painting *Port II* [67] by the same artist is maintained in a similar atmosphere. It has a highly geometrized interpretation of the port landscape against a plain, light-blue background. In this case, shapes are filled with clear colour patches.

The painting by Kazimierz Śramkiewicz *Port of Gdynia* [59] with a quiet, orderly composition where the contrasting signs on water routes were the artistic inspiration is an antithesis for Kazimierz Ostrowski’s bold and defiant experiments. Śramkiewicz’s painting resounds with the artist’s education which he received at the Lviv Polytechnic’s Faculty of Architecture: the tendency to geometrize and use architectural divisions in the composition, orderly “raw rhythms of structures”³, economy of forms. This “engineering” approach as well as creating a resemblance to “silvery greys”⁴ (the latter comes from the “experience of the Sopot post-impressionism version”⁵) fit into the industrial character of the port world. Another Śramkiewicz’s work also entitled *Port of Gdynia* from 1961 is also a good example of this tendency. In the foreground, there is an outline of the port quay with a crane painted in brown. In the background, there is a blue strip of the port basin, ships which are being constructed and some hills. On the left side of the painting, there is a fragment of port developments. The harmonious, toned down colours are a wonderful match for the geometrically shaped composition.

Stefan Szmaj, who was a doctor by education, put so called transshipment booms in the foreground of the *Port of Gdynia*. They were used for transshipment and unloading cargo from ships. To day you can only encounter them very rarely. In the background we can see the port oil mill.

3 B. Kowalska, Kazimierz Śramkiewicz — painting, Gdańsk, April 1969, introduction to the exhibition’s catalogue (Związek Polskich Artystów Plastyków i Centralne Biuro Wystaw Artystycznych), no page numbering.

4 Idem.

5 Idem.

Tematykę portową podejmowała także sopocka artystka Beata Słuszkiewicz-Kaczorowska, której linoryt *Port w Gdyni* z 1958 roku przedstawia krajobraz portowy i toczące się prace, w głębi rozciągają się pas wody basenu portowego i dalsze nabrzeże z widniejącymi w tle dźwigami i budynkami, w tym (prawdopodobnie) Elewatora Zbożowego. Praca ta operuje mocnymi kontrastami i uproszczonymi, niekiedy wręcz schematycznymi środkami wyrazu.

WODA

W ŚWIECIE STATKÓW

Statki stanowiły nieodłączny element portowego krajobrazu, inspirowały też wielu artystów. Antoni Suchanek poświęcił im całą serię prac. Bardzo intrygującym i osobliwym przedstawieniem statku i gdyńskiej panoramy portowej jest datowany na koniec lat pięćdziesiątych XX wieku obraz Konstantego Gorbatowskiego *Port w Gdyni* [87] z enigmatycznym statkiem wyłaniającym się z nocnych mroków. Motyw ten obecny jest także w pracach Henryka Baranowskiego, m.in. w *Porcie w Gdyni* [81].

Namalowany w 1935 roku, subtelnie i finezyjnie opracowany obraz Antoniego Suchanka *Dok pływający w Gdyni* (61) świadczy o żywym zainteresowaniu artysty urządzeniami portowymi i stoczniowymi, ich konstrukcją i sposobem funkcjonowania. W centrum kompozycji artysta umieścił tzw. pływający dok ze statkiem w budowie. Dok pływający — autorem wynalazku był Stanisław Janicki — to pływająca konstrukcja, wynosząca statki wodne ponad powierzchnię wody. Sam artysta też doczekał się upamiętnienia niedaleko orłowskiego moła. W jednym z miejsc, gdzie lubił pracować, znajduje się poświęcona mu *Laweczka Antoniego Suchanka*, rzeźba Zdzisława Kosedy.

A Sopot artist Beata Słuszkiewicz-Kaczorowska also took up the themes connected with the port. Her linocut *Port of Gdynia* from 1958 presents the port seascape and works being conducted. Further away there is a strip of water of the port basin and the further quay with cranes and buildings in the background, (probably) including the grain elevator. The pieces operates with strong contrasts and reductions. Sometimes, its means of expression are even schematic.

WATER

IN THE WORLD OF SHIPS

They were an inseparable piece of the port seascape and inspired many artists as well. Antoni Suchanek dedicated a series of his pieces to them. The painting by Konstanty Gorbatowski dated to the late 1950s *Port of Gdynia* [87] is and peculiar representation of a ship and the Gdynia panorama. The enigmatic vessel emerges from the darkness of the night. The motif is also present in the pieces by Henryk Baranowski, among others in *Port of Gdynia* [81].

Antoni Suchanek’s subtly and finely elaborated painting from 1935 *Floating Dock in Gdynia* [61] is proof of the artist’s keen interest in port and shipyard devices, their construction and the way they function. The artist put a so-called floating dock with a ship under construction in the centre of the composition. A floating dock invented by Stanisław Janicki is a floating structure which elevates ships above the surface of the water. The artist himself was immortalized too somewhere near the Orłowo pier. In one of the places where he liked working, there is a bench dedicated to him — a sculpture *Antoni Suchanek’s Bench* by Zdzisław Koseda.

The exhibition couldn’t do without a mention of the Gdynia port’s pride — the Polish

Na wystawie nie mogło zabraknąć wzmianki o chlubie gdyńskiego portu — polskich transatlantykach. Obraz Antoniego Kierpala *M/s Batory* [83] to pejzaż morza z ukazanymi na pierwszym tle łodzią i trzema rybakami, oś kompozycji zajmuje sylwetka M/s „Batorego” wchodzącego do portu. W tle, po obu stronach obrazu, widnieją charakterystyczne główki portowe.

PROPAGANDA MORSKA W PLAKATACH MIĘDZYWOJENNYCH

Jak zaznacza Maria Kempińska, „w konstruowaniu polskiej propagandy morskiego okresu międzywojennego znaczącą rolę odegrała sztuka plakatu”⁶. Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych plakat turystyczno-krajoznawczy stał się zjawiskiem zakrojonym na skalę masową⁷. Aktywny wypoczynek nad morzem promowali m.in. Tadeusz Trepcowski i Eugeniusz Szparkowski. Utrzymane w stylistyce art déco publikacje zachęcały turystów do skorzystania z atrakcyjnych ofert morskich połączeń międzynarodowych z Gdyni do Stanów Zjednoczonych oraz na Bliski Wschód. Na wystawie prezentujemy m.in. plakat Stefana Norblina *Gdynia. Nowy Port nad Bałtykiem* [73] ukazujący statek i toczące się przy nabrzeżu portowym prace oraz plakat Tadeusza Trepcowskiego ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni *Otwarcie sezonu wycieczkowego 1936, M.S. Batory Szlakiem Południa, Gdynia-Ameryka Linie żeglugowe S.A. z sunącym przez ocean transatlantykiem M/s „Batorym” i ponadnaturalnych rozmiarów kaktusem widocznym na pierwszym planie.*

6 M. Kempińska, „Gdynia i morze w plakacie turystycznym i polityczno-społecznym dwudziestolecia międzywojennego”, [w:] *Polska nad Bałtykiem*, praca zbiorowa, red. D. Konstantynów i M. Omilanowska, s. 161.

7 Tamże, s. 161.

transatlantic liners. Antoni Kierpal’s painting *M/s Batory* [83] is a seascape with a boat and three fishermen in the foreground. Its compositional axis is occupied by M/s Batory entering the port. In the background, on both sides of the painting there are the distinctive port’s entrance heads.

MARINE PROPAGANDA IN INTERWAR POSTERS

As Maria Kempińska points out, “the art of poster played a significant role in the construction of Polish propaganda of the sea interwar period”⁶. At the turn of the 20s and 30s, tourist and sightseeing posters became a mass scale phenomenon⁷. Active rest on the seaside was promoted by Tadeusz Trepcowski and Eugeniusz Szparkowski etc. The publications in art déco style encouraged tourists to make use of the attractive offered international sea connections from Gdynia to the USA or the Middle East. Among others, we are presenting Stefan Norblin’s poster *Gdynia. Port on the Baltic Sea* [73] which shows a ship and the work going on at the port quay as well as Tadeusz Trepcowski’s poster from the collection of the Gdynia City Museum *Opening of the Holiday Season 1936, M.S. Batory Follows the Trail of the South, Gdynia America Line - GAL*. with M/s “Batory” gliding across the ocean and an abnormally large cactus in the foreground.

6 M. Kempińska, “Gdynia i morze w plakacie turystycznym i polityczno-społecznym dwudziestolecia międzywojennego” (“Gdynia and the Sea in Tourist, political and social Poster of the Interwar Period”), [in:] *Polska nad Bałtykiem (Poland on the Baltic Sea)*, collective work, ed. D. Konstantynów and M. Omilanowska, p. 161.

7 Idem, p. 161.

„MORZE, NASZE MORZE”

Miesięcznik „Morze”, którego pierwszy numer w nakładzie trzech 3 tysięcy egzemplarzy wyszedł w listopadzie 1924 roku, poświęcony był popularyzacji spraw morskich, znaczeniu i potencjałowi morza. Wydawcą pisma była Liga Morska i Rzeczna (późniejsza Liga Morska i Kolonialna), a pierwszym redaktorem naczelnym — Radosław Krajewski, poeta i dramaturg⁸.

Ostatni przedwojenny numer „Morza” ukazał się w sierpniu 1939 roku, osiągając „rekordowy wśród ówczesnych polskich czasopism nakład 254 tysięcy egzemplarzy”⁹. Po II wojnie światowej kontynuowano jego publikację aż do roku 2000 roku¹⁰. Ukazujące się w nim teksty traktowały m.in. o „koncepcjach i postępach budowy portu”¹¹. W miesięczniku publikowali m.in. Mariusz Zaruski, Aleksander Rylke, Joseph Conrad Korzeniowski, Waław Gąsiorowski. Dla czasopisma malowali i rysowali Antoni Suchanek, Franciszek Szwoch i Stanisław Bobiński¹². Na wystawie pokazaliśmy 18 egzemplarzy czasopisma „Morze” wydawanych od lat pięćdziesiątych do lat osiemdziesiątych XX w. Reprodukcje okładek ukazują m.in. tematykę marynistyczną w tym dzieła wybitnego malarza Adama Werki i propagandową.

8 *Encyklopedia Gdyni*, red. M. Sokołowska, I. Greczanik-Filipp i W. Kwiatkowska, Gdynia 2006,

9 Tamże, s. 477.

10 Tamże, s. 477.

11 Tamże, s. 447.

12 Tamże, s. 447.

“SEA, OUR SEA”

“Morze” (“Sea”) monthly, whose first issue came out in 3 thousand copies in November 1924, was dedicated to promoted issues connected with the sea as well as the sea’s potential and significance. The magazine was published by the Sea and River League (the later Sea and Colonial League) and Radosław Krajewski, a poet and dramatist, was its editor in chief⁸.

The last pre-war issue of “Morze” (“Sea”) came out in August 1939 and had a “record circulation among Polish periodicals at that time — 254 issues”⁹. After World War II, its started coming out again and continued until 2000¹⁰. The texts which were published in it talked about “concepts of progress in the construction of the port” etc¹¹. Mariusz Zaruski, Aleksander Rylke, Joseph Conrad Korzeniowski, Waław Gąsiorowski etc. published their texts in the monthly. Antoni Suchanek, Franciszek Szwoch and Stanisław Bobiński painted for the magazine¹². At the exhibition, we have presented 18 issues of “Morze” (“Sea”) periodical which were published between 1950s and 1980s. Among others, the covers’ reproductions present marine subjects, including the masterpieces by the eminent painter Adam Werka or serve as a propaganda tool.

8 *Encyklopedia Gdyni (Encyclopaedia of Gdynia)*, ed. M. Sokołowska, I. Greczanik-Filipp and W. Kwiatkowska, Gdynia 2006,

9 Idem, p. 447.

10 Idem, p. 447.

11 Idem, p. 447.

12 Idem, p. 447.

NA ZAKOŃCZENIE

Niektórych artystów przyciągały surowy, industrialny klimat, potęga architektury i skomplikowanych konstrukcji. Inni przetwarzali portowe tereny w swoim własnym, odrębnym i niezależnym stylu. Jeszcze inni szukali w porcie aury romantyzmu i tajemnicy. W każdym przypadku port stanowi nieodłączny element gdyńskiego krajobrazu, ważny nie tylko gospodarczo, ale również kulturowo dla Polski, Pomorza i Gdyni.

AT THE END

Some artists were attracted by the raw, industrial character as well as the architecture and complex structures' mightiness. Some transformed the port areas in their own, unique and independent style. Others sought the aura of romanticism and mystery in the port. In all the cases, the port is an inseparable element of the Gdynia landscape, which has a lot of not only economic significance for Poland, Pomerania and Gdynia.

**MORZE \
MIASTO \
PORT**

**SEA \
CITY \
PORT**

TERESA SZYDŁOWSKA

(1939–2014)

Teresa Szydlowska ukończyła Wydział Architektury Wnętrz w Państwowej Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych w Gdańsku. Była założycielką słynnych plenerów tkackich „Inspiracje”.

Teresa Szydlowska graduated from the Department of Interior Design at the Higher School of Fine Arts in Gdańsk. She was the founder of the famous plein-air weaving workshop “Inspirations”.

Zanim powstało miasto, 1984

welna, jedwab

Rok 1925 — trwa budowa portu. Na horyzoncie widoczny jest obrys przyszłego awanportu. Już wkrótce ruszą prace przy budowie basenów i kanału portu wewnętrznego, wrzynającego się w głąb torfowo-piaszczystej doliny Chylonki.

Before the City Existed, 1984

wool, silk

Year 1925 — the port is under construction. You can see the outline of the future outport on the horizon. Soon, they will start constructing the basins and the canal of the inner harbour which will penetrate into the peaty and sandy Chylonka River valley.



ANNA SZULC-POKRYWKA

(ur. w 1938 r.) / (born in 1938)

Anna Szulc-Pokrywka jest absolwentką Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Gdańsku. Studiowała na Wydziale Architektury Wnętrz oraz Wydziale Malarstwa w pracowni prof. Juliusza Studnickiego. Specjalizację z tkaniny artystycznej obroniła u prof. Józefa Wnukowej.

Anna Szulc-Pokrywka graduated from the Higher School of Fine Arts in Gdańsk. She studied at the Faculty of Interior Architecture and the Faculty of Painting in the prof. Juliusz Studnicki's studio. She completed specialization in textile art under the supervision of prof. Józefa Wnukowa.

Teren, na którym powstał port, 1974

gwasz/papier

Inspiracją dla artystki była fotografia dokumentująca początki budowy portu. Tartak, bocznicą kolejową ze stacji Gdynia — pierwsze elementy portowej infrastruktury. Charakterystyczny układ kompozycyjny i specyficzne rozmieszczenie plam barwnych mogą budzić skojarzenia z tkaniną artystyczną, w której Anna Szulc-Pokrywka się specjalizowała.

Area Where the Port Was Built, 1974

gouache/paper

The artist was inspired by photographs which documented the early stage of the port's construction. Sawmill, railway siding of the Gdynia station — first elements of the port infrastructure. The distinctive composition and layout of the colour patches may be associated with tapestries, which were Szulc-Pokrywka's speciality.



ZBIGNIEW KOSMAŁA

(ur. w 1954 r.) / (born in 1954)

Urodzony w 1954 roku Zbigniew Kosmała jest absolwentem Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Gdańsku. W 1986 roku przeprowadził się do Danii. Jest m.in. członkiem grupy artystycznej Cirrus oraz Duńskiego Związku Artystów Plastyków.

Zbigniew Kosmała, who was born in 1954, is a graduate of the Higher School of Fine Arts in Gdańsk. In 1986, he moved to Denmark. Among others, he is a member of the Cirrus art group and the Danish Artist Union.

Zatopienie kesonów, 1983

akryl/plótno

Proces zatapiania kesonu — fundamentowej skrzyni ze zbrojonego betonu służącej do budowy nabrzeży i falochronów. Skrzynie takie wykonywano przy użyciu zaszalowanej formy w pozycji leżącej, na piaszczystym brzegu. Po związaniu betonu podmywano piasek spod skrzyni aż do momentu, gdy samoczynnie uzyskala pływalność i mogła być zaholowana na miejsce osadzenia jej na dnie. Do wnętrza skrzyni wprowadzano piasek z wodą do całkowitego jej wypełnienia.

Drowning the Caissons, 1983

acrylic/canvas

Drowning of a caisson — a reinforced concrete case for construction of quays and breakwaters. The cases were made with the use of a lying clapboarded mould on a sandy shore. After the concrete set, sand was washed out from underneath the case until it started floating and could be towed to the place where it would be planted on the bottom. Sand and water were put inside the case until they filled it completely.



ZBIGNIEW KOSMALA

(ur. w 1954 r.) / (born in 1954)

Port w Gdyni, 1983

akryl/plótno

Widok z lotu ptaka na gdyński port z okresu 1923–1926. Na pierwszym planie zabudowania pierwszej elektrowni portowej, w głębi budowa Mola Węglowego. Wcześniej znajdowały się tu Tymczasowy Port Wojenny i Przystań dla Rybaków.

Port of Gdynia, 1983

acrylic/canvas

Birdeye view of the Gdynia Port from the period between 1923 and 1926. In the foreground, there are the developments of the first port, in the back the construction site of the Coal Pier. Earlier, the Temporary Naval Port and the Harbour for Fishermen were there.



LECH EUSTACHY KARŁOWSKI

(1927–1975)

Eustachy Karłowski urodził się w 1927 roku w Starej Nieszawie. Pracował jako artysta grafik i redaktor graficzny, m.in. w miesięczniku „Morze”. Jest twórcą charakterystycznej postaci „nosatego ludzika” występującego w tysiącach prasowych rysunków satyrycznych.

Eustachy Karłowski was born in 1927 in Stara Nieszawa. He worked as a graphic designer and editor, among others for the “Morze” (“Sea”) monthly. He created the famous “man with a big nose” character who appears in thousands of newspaper and magazine satirical drawings.

Port gdyński. Głębienie portu wg pocztówki z 1928 r., 1974

olej/plótno

Trwają prace przy wykończeniu nabrzeża falochronu. Dno jest pogłębiane (inaczej bagrowane) za pomocą pogłębiarki ssącej, odprowadzającej urobek do własnej ładowni. Wkrótce powierzchnię nabrzeża wypełni piasek i pokryje nawierzchnia z betonu. Obraz został zainspirowany pocztówką z okresu dwudziestolecia międzywojennego.

Gdynia Port. Dredging the Port Based on Postcard from 1928, 1974

oil/canvas

Finishing touches are being put on the breakwater's quay. The bottom is being dredged with a suction dredger which channels the output into its own hold. Soon, the quay's surface will be filled with sand and covered with concrete. The image was inspired by a postcard from the inter-war period.



KAROL GAJEWSKI

(1896–1969)

Urodzony w 1896 roku w Warszawie Karol Gajewski był znanym scenografem i dekoratorem teatralnym. Uprawiał także malarstwo sztalugowe i witrażownictwo.

Karol Gajewski who was born in 1896 in Warsaw was an eminent stage designer and scene decorator. He also practised easel painting and stained glass.

Port gdyński — Nabrzeże Śląskie — dźwigi portowe, XX w.

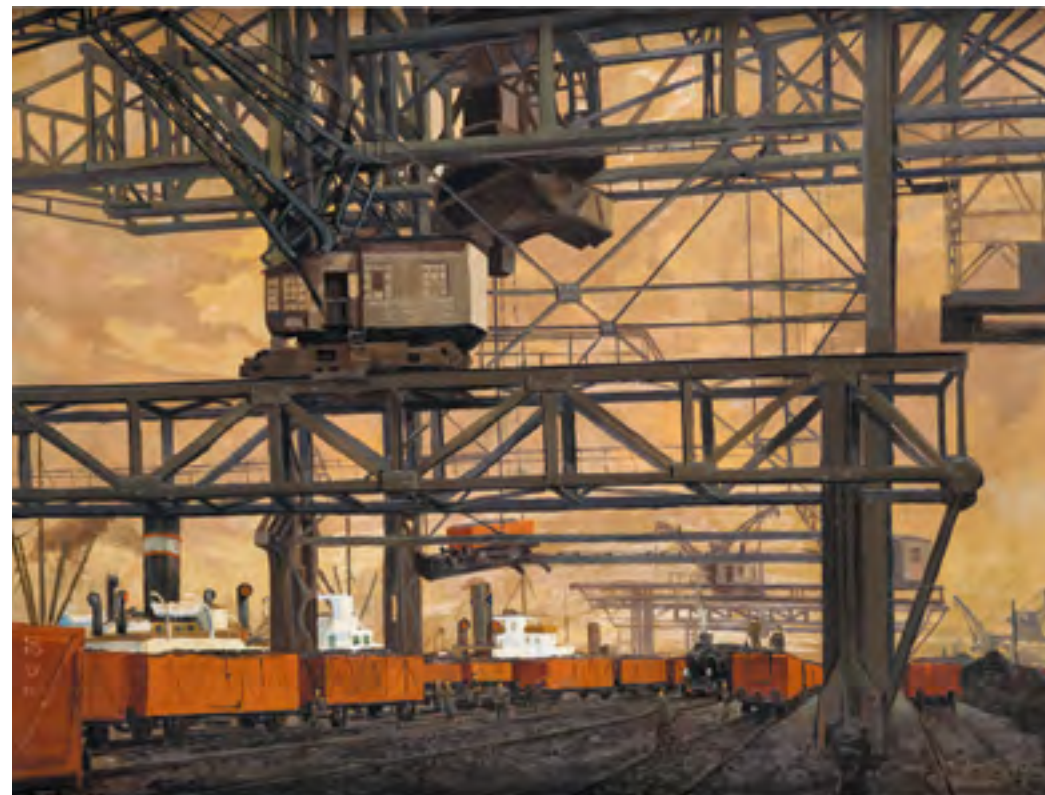
olej/plótno

To jedno z najbardziej industrialnych przedstawień gdyńskiego portu na wystawie. Na pierwszym planie widać czerwono-pomarańczowe wagony towarowe przesłaniające zacumowane przy Nabrzeżu Szwedzkim statki. Obok pracują urządzenia do przeładunku węgla — suwnice bramowe z żurawiami mostowymi, suwnica mostowa, między innymi z wywrotnicą wagonów.

Gdynia Port — Silesian Quay — port cranes, 20th c.

oil/canvas

This is one of the most industrial depictions of the port at the exhibition. In the foreground there are red-orange cargo wagons which obscure the ships which are moored at the Swedish Quay. Nearby, coal transshipment devices are working: gate gantries with ridge cranes and a bridge gantry with a wagon tippler.



MICHALINA KRZYŻANOWSKA

(1883–1962)

Michalina Krzyżanowska kształciła się w warszawskiej Szkole Sztuk Pięknych, między innymi pod kierunkiem swojego męża Konrada Krzyżanowskiego. Po jego śmierci w 1922 roku obrała indywidualną drogę twórczą. Szczególnie interesowały ją przedstawienia morza i budującego się portu.

Michalina Krzyżanowska was educated at the Warsaw School of Fine Arts, among others under the supervision of her husband, Konrad Krzyżanowski. After his death in 1922, she entered her own artistic path. She was particularly interested in representations of the sea and the emerging port.

Widok portu w Gdyni, 1935

olej/plótno
własność Narodowego Muzeum Morskiego
w Gdańsku

Trwa budowa ostatniego z pirsów portu zewnętrznego — Mola Południowego. Będzie to przeznaczona dla celów miasta, najbardziej na południe wysunięta część portu gdyńskiego.

View of the Port of Gdynia, 1935

oil/canvas
property of National Marine Museum in
Gdańsk

The last pier of the outer port — the South Pier — is under construction. This will be the southernmost part of the Gdynia port dedicated to purposes connected with the city.



MICHALINA KRZYŻANOWSKA

(1883–1962)

Port wojenny, 1935

olej/plótno
własność Narodowego Muzeum Morskiego
w Gdańsku

Awanport u podnóża Kępy Oksywskiej. To właśnie tu zbudowano Basen Północny wraz z zapleczem przeznaczonym na potrzeby wojskowości. Złowroga, niepokojąca kolorystyka i gromadzące się nad portem ciężkie, ołowiane chmury zwiastują nieuchronnie zbliżający się czas wojny.

Naval Port, 1935

oil / canvas
property of the National Marine Museum
in Gdańsk

The outport at the foot of Kępa Oksywska. This is where the North Basin with its facilities for the military was built. The ominous colours and the heavy, leaden clouds which have gathered over the port are an inevitable sign of the coming wartime.



ANDRZEJ SOBIERAJ

(ur. w 1952 r.) / (born in 1952)

Andrzej Sobieraj jest absolwentem Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Gdańsku. Za swoją działalność artystyczną został uhonorowany licznymi nagrodami i wyróżnieniami, w tym odznaką „Zasłużonego Działacza Kultury”.

Andrzej Sobieraj is a graduate of the State Higher School of Fine Arts in Gdańsk. He received many awards and distinctions for his artistic practice, including the “Distinguished Cultural Service Award”.

Gdynia, 2000

olej/plótno

Port gdyński z lotu ptaka. Wysunięte w morze pirsy portu zewnętrznego: Molo Południowe, Molo Rybackie, Molo Węglowe i Molo Pasażerskie. W tle port wewnętrzny z kanałem portowym i odchodzącymi od niego basenami im. Marszałka Piłsudskiego oraz im. Ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Gdynia, 2000

oil/canvas

Birdeye view of the Gdynia port. The piers of the outer port protruding into the sea: the South Pier, the Fishing Pier, the Coal Pier and the Passenger Pier. In the background, there is the inner harbour and the basins branching from it: the Marshal Józef Piłsudski Basin and Minister Eugeniusz Kwiatkowski Basin.



KAZIMIERZ ŚRAMKIEWICZ

(1914–1998)

Kazimierz Śramkiewicz urodził się w 1914 roku w Poniecu. Był absolwentem Wydziału Architektury na Politechnice Lwowskiej. Piastował m.in. stanowisko profesora w Katedrze Rysunku i Malarstwa Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Gdańsku.

Kazimierz Śramkiewicz was born in 1914 in Poniec. He was a graduate of the Faculty of Architecture at the Lviv Polytechnic. Among others, he was a professor at the Department of Drawing and Painting at the Higher School of Fine Arts in Gdańsk.

Port w Gdyni, 1949

olej/plótno
własność Muzeum Narodowego w Gdańsku

Wjazd od strony urzędu morskiego na nasyp wiaduktów nr 3 i 4, nazwany w dwudziestoleciu międzywojennym ulicą Mostową (obecnie ulica Wendy). Po bokach budynki mieszkalne przeznaczone dla pracowników urzędu. W głębi statek zacumowany przy Nabrzeżu Duńskim wraz z urządzeniami przeładunkowymi.

Port of Gdynia, 1949

oil/canvas
property of National Museum in Gdańsk

The driveway from the Maritime Office to the embankment of viaducts no. 3 and 4 which was referred to as Mostowa Street in the interwar period (Today's Wendy Street). On the sides, there are residential buildings for the office's employees. In the back, a ship moored at the Danish Quay together with devices for transshipment.



KAZIMIERZ ŚRAMKIEWICZ

(1914–1998)

Port w Gdyni, 1968

olej/płyta

Kolorowe oznakowania dróg wodnych wyłożone na portowym nabrzeżu. Używa się ich do oznaczania krawędzi kanału lub szlaku prowadzącego z morza do portu, ewentualnie punktów niebezpiecznych w nawigacji. Motyw wyciągniętych na brzeg (i jednocześnie na pierwszy plan) oznakowań powtarza się w innych obrazach tego artysty.

The Port of Gdynia, 1968

oil/board

Colourful marking of waterways lining the port's quay. It is used for marking the edge of a canal or a route leading from the sea to the port or for spots which are difficult for navigation. The theme of the marking which has been put on the bank (as well as in the foreground) appears in the artist's other paintings as well.



ANTONI SUCHANEK

(1901–1982)

Urodzony w Rzeszowie Antoni Suchanek przeprowadził się do Gdyni, gdzie zafascynował się powstającym miastem i portem. Z zapalem przemierzał tereny stoczniowe, obserwował dźwigi, pochylnie i inne maszyny portowe, a następnie uwieczniał je na kartach swoich szkicowników.

Antoni Suchanek who was born in Rzeszów moved to Gdynia and became fascinated by the emerging city and port. He would eagerly explore the shipyard area to observe cranes, slipways and other port machinery and then take record of them in his sketchbook.

Dok pływający w Gdyni, 1936

gwasz/tektura

Dok pływający Stoczni Gdynińskiej o wyporności 2500 ton, wydzierżawiony w 1929 roku od Stoczni Gdańskiej. Jego konstrukcję opatentował w 1871 roku w Anglii, a następnie w 1873 roku w Stanach Zjednoczonych, Polak — Stanisław Janicki.

Floating Dock in Gdynia, 1936

gouache/cardboard

Floating dock in Gdynia Shipyard with displacement of 2,500 tonnes rented from Gdańsk Shipyard in 1929. Its construction was patented in England in 1871 and in the USA in 1873 by a Pole — Stanisław Janicki.



WOJCIECH KOSTIUK

(ur. w 1947 r.) / (born in 1947)

Urodzony w 1947 roku Wojciech Kostiuk prezentował swój artystyczny dorobek na licznych wystawach — zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Oprócz grafiki warsztatowej artysta uprawia również malarstwo oraz ilustrację książkową.

Wojciech Kostiuk, who was born in 1947, presented his artistic output at multiple exhibitions both in Poland and abroad. Apart from graphic techniques, he also practised painting and book illustration.

Gdynia — port rybacki 1947, 2006

akwaforta, akwatinta/papier

Siedzące na pierwszym planie kobiety obserwują kutry rybackie przybyłe do Gdyni w 1946 roku w ramach programu UNRRA (Administracja Narodów Zjednoczonych do spraw Pomocy i Odbudowy). Były to nowoczesne statki motorowe, które Generalny Inspektorat Rybactwa Morskiego przekazał członkom spółdzielni rybackich w celu odbudowy rybołówstwa morskiego po zniszczeniach II wojny światowej. Na dalszym planie widać gdyńską Chłodnię Śledziową.

Gdynia — Fishing Port 1947, 2006

etching, aquatint/paper

The women sitting in the foreground are observing fishing cutters which came to Gdynia in 1946 as a part of the UNRRA programme (United Nations Relief and Rehabilitation Administration). They were modern motor vessels which the General Inspectorate of Sea Fishing handed over to the fishing cooperative members to rebuild sea fishing after the damages of World War II. Further in the background you can see the Gdynia Herring Cold Store.



KAZIMIERZ OSTROWSKI

(1917–1999)

Urodzony w 1917 roku Kazimierz Ostrowski przybył do Gdyni w 1934 roku. Wraz ze swoim bratem Zygmuntem zajmował się malowaniem szyldów i nazw statków. Studiował malarstwo w Państwowej Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych. W 1949 roku otrzymał roczne stypendium na wyjazd do Paryża, który znacząco wpłynął na zainteresowanie artysty sztuką abstrakcyjną. W latach 1964–1987 był wykładowcą w pracowni malarstwa sztalugowego w Państwowej Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych w Gdańsku. W 1981 roku otrzymał tytuł profesora nadzwyczajnego.

Kazimierz Ostrowski, who was born in 1917, came to Gdynia in 1934. Together with his brother Zygmunt, he painted signboards and names of ships. He studied painting at the State Higher School of Fine Arts in Gdańsk. In 1949, he received a one-year-long scholarship for a trip to Paris, which had a significant impact on the artist's interest in abstract art. From 1964 to 1987 he was professor in the painting atelier at the Academy of Fine Arts in Gdańsk. In October 1981 he received the title of associate professor.

Port, lata 60. XX w.

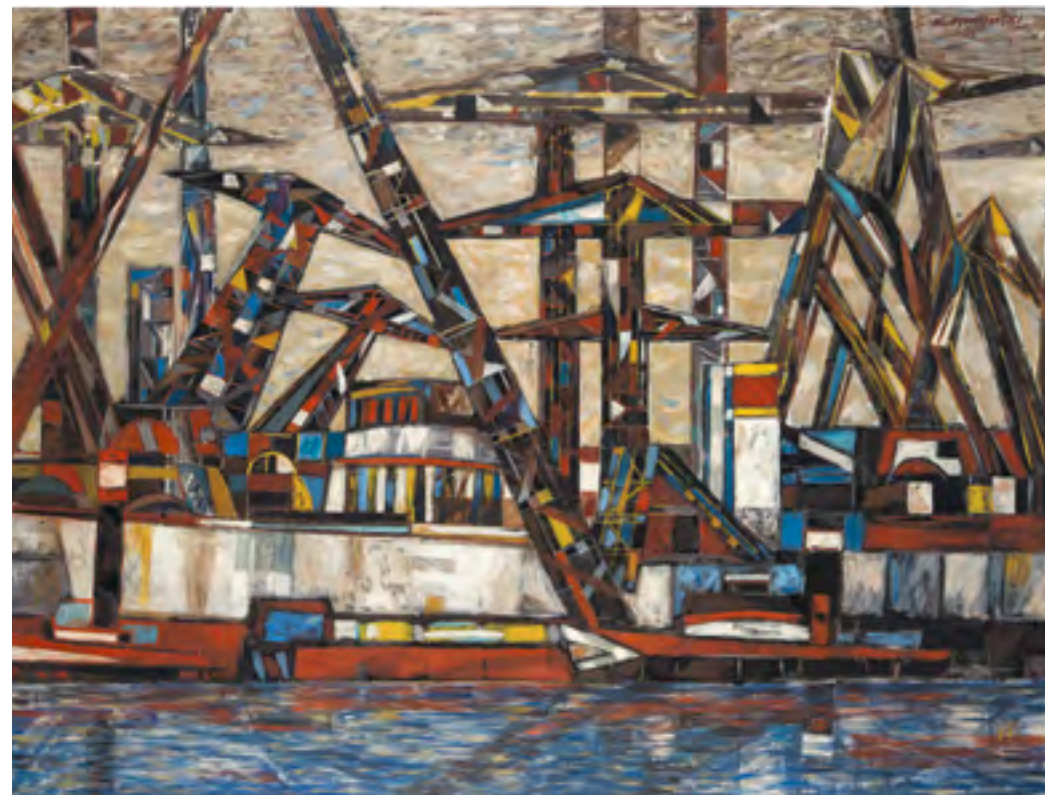
olej/plótno

Prace przeładunkowe przy nabrzeżu portowym. Kontrast surowego, industrialnego świata oraz niezwykle śmiałej, orzeźwiającej kolorystyki i kompozycji obrazu.

The Port, 60s of the 20th c.

oil/canvas

Transshipment at the port's quay. The contrast between the raw, industrial world and the image's really daring, refreshing colours and composition.



KAZIMIERZ OSTROWSKI

(1917–1999)

Port II, 1980

olej/plótno

Widoczne na dalszym planie konstrukcje portowe przypominają urządzenia do załadunku i rozładunku kontenerów. Czas powstania obrazu zbiega się z wejściem nowoczesnych wówczas transportów kontenerowych do gdyńskiego portu — nowo zbudowany terminal kontenerowy oddano do użytku w 1979 roku.

The Port II, 1980

oil/canvas

The structures we can see in the back look like port devices for loading and unloading containers. The time of the painting's production coincides with the launch of container transports in Gdynia port, which were state of the art at that time. The newly constructed container terminal was commissioned in 1979.



MAKSYMILIAN KASPROWICZ

(1906–1986)

Urodzony w 1906 roku Maksymilian Kaspro-
wicz osiadł na stałe w Gdyni w 1935 roku.
W zbiorach Muzeum Miasta Gdyni znajduje
się pokaźna kolekcja prac artysty.

Maksymilian Kaspro-
wicz, who was born
in 1906, settled in Gdynia for good in 1935.
Gdynia City Museum has a substantial col-
lection of the artist's pieces.

Nabrzeża i falochrony, 1958

technika mieszana, kolaż/płótno

Zestaw czysto abstrakcyjnych form
z pojedynczymi akcentami realistyczny-
mi — sylwetką człowieka z wędką, sto-
jącą na nabrzeżu mewą oraz ławicą ryb
pod powierzchnią wody.

Quays and Breakwaters, 1958

mixed media, collage/canvas

A juxtaposition of purely abstract forms
with isolated realistic elements — a figure
with a fishing rod, a seagull on a quay and
a shoal of fish under the surface of the water.



MAKSYMILIAN KASPROWICZ

(1906–1986)

Pejzaż nadmorski II, 1960

olej/tektura

Jedno z najbardziej abstrakcyjnych dzieł prezentowanych na wystawie — mocno zgeometryzowany, fakturowo podzielony obraz. Nieregularnie rozmieszczone czerwone, błękitne i zielone trójkąty przypominają sylwetki żaglówek lub skrzydła przelatujących nad wodą ptaków.

Seaside Landscape II, 1960

oil/board

One of most abstract pieces presented at the exhibition — a strongly geometrised painting whose parts have different textures. Irregularly arranged red, light blue and green triangles resemble sailing boats or wings of birds flying over the water.



STEFAN NORBLIN

(1892–1952)

Urodzony w 1892 roku w Warszawie Stefan Norblin zalicza się do najznamienitszych polskich plakacistów. Swoją działalność artystyczną realizował na wielu polach. Zajmował się m.in. projektowaniem wnętrz, kostiumów i scenografii teatralnych.

Stefan Norblin, who was born in 1892 in Warsaw, is considered one of the most eminent poster artists. He practised art in many fields. Apart from making posters, he designed interiors, costumes as well as stage sceneries for theatres.

Gdynia. Nowy Port nad Bałtykiem, lata 20. XX w.

druk barwny/papier

Centrum obrazu wypełnia imponujących rozmiarów statek. Poniżej na nabrzeżu portowym uwijają się robotnicy przenoszący skrzynie i beczki. Powyżej góruje ażurowe ramie urządzenia przeładunkowego. Jeden z cyklu ośmiu plakatów wykonanych przez Stefana Norblina na zlecenie Ministerstwa Komunikacji.

Gdynia. New Port on the Baltic Sea, 20s of the 20th c.

colour print/paper

The centre of the image is occupied by a ship of an impressive size. Below, on a quay, there are workers, hustling with cases and barrels. The jib of a transshipment device towers over it. One of Norblin's eight-poster cycle commissioned by the Ministry of Communication.



ALEKSANDRA BIBROWICZ-SIKORSKA

(ur. w 1932 r.) / (born in 1932)

Aleksandra Bibrowicz-Sikorska uprawia zarówno malarstwo, jak i gobelin, jednak to tkaninie poświęciła większość swojej pracy. Artystka jest pomysłodawczynią gdyńskiego triennale Baltic Mini Textile Gdynia.

Aleksandra Bibrowicz-Sikorska practices both painting and tapestry, however, she devoted most of her work to textiles. The artist is the originator of the Baltic Mini Textile Gdynia triennial.

Głębia, 1994

malarstwo na jedwabiu

Kołyszące się wodorosty, podwodne stworzenia — świat morskiej flory i fauny widziany pod załamującą się taflą wody.

Deeps, 1994

painting on silk

Waving algae, sea creatures — the world of marine flora and fauna seen under the bent surface of the water.



FREDERICK ARTHUR FARRELL

(1882–1935)

Urodzony w Szkocji Frederick Arthur Farrell był z wykształcenia inżynierem. Sztuki plastyczne uprawiał jako samouk. Realizował się przede wszystkim w akwarelach i grafice, a jednym z jego ulubionych tematów były portrety i widoki miejskie.

Frederick Arthur Farrell who was born in Scotland was an engineer by education. He was a self-taught visual artist. Mostly, he found fulfilment through watercolour and graphic art. Portraits and city views were among his favourite themes.

Port w Gdyni, ok. 1925

akwaforta/papier

Widok na gdyński brzeg przed rozpoczęciem budowy portu stałego. Z prawej strony plaża i nadbrzeżne łąki, z lewej Zatoka Gdańska. Praca ta pierwotnie należała do teki grafik zawierających 12 akwafort wybranych miast Polski i Wolnego Miasta Gdańsk.

Port of Gdynia, c. 1925

etching/paper

View of the Gdynia shore before the beginning of the permanent port's construction. On the right, there is the beach and sea-side meadows, on the left the Gdańsk Bay. Originally, the piece was in a portfolio of 12 etchings of selected Polish cities and the Free City of Gdańsk.



HENRYK BARANOWSKI

(1932–2005)

Urodzony w 1932 roku w Starogardzie Gdańskim malarz i grafik Henryk Baranowski zalicza się do czołowych polskich marynistów. Na jego dorobek składa się kilka tysięcy prac.

The painter and graphic artist, Henryk Baranowski was born in 1932 in Starogard Gdański. He is among the top Polish seascapists. His output consists of several thousand pieces.

Rozbudowa portu, koniec lat 70. XX w.

olej/plótno

Plac budowy gdyńskiego terminalu kontenerowego — rozkopane, błotniste podłoże ze śladami maszyn. W tle kanał portowy i zabudowania stoczniowe.

Extension of the Port, late 70s of the 20th c.

oil/canvas

Gdynia container terminal's construction site — dug up, muddy ground with tyre tracks. In the background, a port canal and shipyard developments.



HENRYK BARANOWSKI

(1932–2005)

Port w Gdyni, lata 80. XX w.

olej/płyta

własność prywatna

Potężne statki handlowe, pomniejsze statki pomocnicze... To tereny nabrzeża Indyjskiego z charakterystycznym budynkiem Elewatora Zbożowego.

Port of Gdynia, 80s of the 20th c.

oil/board

private property

Huge merchant ships, minor vessels...
The area of the Indian Quay with the distinctive Wheat Elevator.



ANTONI KIERPAL

(1898–1960)

Urodzony w Łodzi Antoni Kierpal rozpoczął naukę rysunku i malarstwa w Szkole Rysunku i Anatomii im. Szczepana Andrzejewskiego. W 1922 roku po raz pierwszy przyjechał na Hel, gdzie zaczął malować w plenerze. Tam również w 1934 roku założył Salon Sztuki, który funkcjonował do wybuchu II wojny światowej.

Antoni Kierpal, who was born in Łódź, began learning to draw in the Szczepan Andrzejewski School of Drawing and Anatomy. In 1922, he visited Hel for the first time and began plein-air painting. He also founded the Art Salon there in 1934. It kept functioning until the outbreak of World War II.

M/s Batory, 1936

olej/plótno

Statek M/s „Batory” wchodzi do portu pomiędzy głowicami falochronów. Wprawy w ruch fale obijają się o bok łodzi rybackiej. Biorąc pod uwagę ich nieprawdopodobne wzmożenie, scena ta jest zapewne wizją artystyczną malarza.

M/s Batory, 1936

oil/canvas

The M/s Batory ship is entering the port between the heads of the breakwaters. The waves which are in motion crash against the side of the fishing boat. If you consider their incredible intensity, the scene is probably the artist's vision.



JANUSZ MARIA BRZESKI

(1907–1957)

Urodzony w 1907 roku w Warszawie Janusz Maria Brzeski zajmował się różnymi dziedzinami artystycznymi, m.in. filmem, fotografią, grafiką, a także oprawą plastyczną czasopism. Był głównym grafikiem „Przekroju”.

Janusz Maria Brzeski, who was born in 1907 in Warsaw, practised various disciplines of art, including film, photography, graphic art and graphic design for magazines. He was the main graphic designer for “Przekrój” magazine.

Transatlantyk, 1933

gwasz, tusz/papier

Czarny korpus statku, szybująca po niebie mewa oraz stylizowany obłok na pierwszym planie. W tle przepływający statek i dźwig przeładunkowy — prawdopodobnie jeden z dźwigów drobnicowych z przejściem dla pasażerów (zwanym *passarella*), ustawiony przy Dworcu Morskim na Nabrzeżu Francuskim.

Ocean Liner, 1933

gouache, ink/paper

The black hull of the ship, the seagull in the sky and the stylized cloud in the foreground. In the background, a ship sails by and so does a transshipment crane — probably one of the unitized cargo cranes with a passageway for passengers (called a *passarella*) placed near the Maritime Station on the French Quay.



KONSTANTY GORBATOWSKI

(1914–1984)

Urodzony w 1914 roku w Kijowie Konstanty Gorbatowski ukończył Państwową Wyższą Szkołę Sztuk Plastycznych w Gdańsku. Ze względu na pełne tajemniczości, oniryzmu i fantazji obrazy zwany był gdyńskim surrealistą.

Konstanty Gorbatowski, who was born in 1914 in Kiev, graduated from the State Higher School of Fine Arts in Gdańsk. Since his paintings were full of mystery, dreaminess and fantasy, he was referred to as “Gdynia’s surrealist”.

Port w Gdyni, 1958

olej/plótno

To jedna z najbardziej zagadkowych i wizyjnych prac na wystawie. Samotny statek dryfuje w basenie portowym. W tle dźwigi, zabudowania portowe i budynek o zaskakująco nowoczesnej formie.

Port of Gdynia, 1958

oil/canvas

This is one of the most mysterious and visionary pieces at the exhibition. A single ship drifts in the port basin. In the background, there is port development and a building with a surprisingly modern form.



MARIAN MOKWA

(1889–1987)

Marian Mokwa, jeden z najwybitniejszych polskich marynistów, był gorącym orędownikiem idei Polski morskiej, a także twórcą prywatnej Galerii Morskiej w Gdyni.

Marian Mokwa, one of the most eminent Polish seascapists, was a keen proponent of the “marine Poland” idea as well as the founder of the private Marine Gallery in Gdynia.

Łodzie na plaży, 1919

olej/plótno

Rozległa plaża z porozrzucanymi łodziami, skromne chaty, zawieszone na żerdziach rybackie sieci. Wiejski świat na chwilę przed powstaniem gdyńskiego portu.

Boats at the Beach, 1919

oil/canvas

A vast beach with scattered boats, modest cottages and fishing nets hanging from perches. The rural world just a moment before the Gdynia port was built.



JÓZEFA WNUKOWA

(1911–2000)

Urodzona w 1911 roku w Warszawie Józefa Wnukowa uprawiała tkaninę artystyczną i malarstwo. Współzałożycielka Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Gdańsku. Znaczącą pozycję w jej artystycznym dorobku zajmuje marynistyka. W 1979 roku została matką chrzestną statku M/s „Artur Grottger”.

Józefa Wnukowa, who was born in Warsaw in 1911, was a painter and a tapestry artist. Co-founder of the State Higher School of Fine Arts in Gdańsk. Seascapes are a significant part of her artistic output. In 1979, she became the christener of the ship M/s Artur Grottger.

Port gdyński, 1946

olej/plótno

własność Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Basen Węglowy (obecnie Basen III), a w głębi Molo Węglowe z zacumowanymi statkami. Widoczny na pierwszym planie statek wyposażony jest w charakterystyczne bomy ładunkowe służące do przeładunku towarów drobnicowych, tzw. żurawie przymasztowe. Dziś rzadko stosowane, niegdyś służyły do przenoszenia ładunku z nabrzeża do ładowni i z powrotem.

Gdynia Port, 1946

oil/canvas

property of the National Marine Museum in Gdańsk

The Coal Basin (today's Basin III). In the background, there is the Coal Pier with the moored ships. The vessel which is visible in the foreground is equipped with the distinctive devices for the transshipment of unitized cargo — the so-called derrick. Today, they are not used frequently. In the past, they took the load from the quay to a cargo hold and back.



ELEONORA JAGACIAK-BARYŁKO
(1927–2016)

Port rybacki w Gdyni, 1980

akwaforta/papier

własność Państwowej Galerii
Sztuki w Sopocie

***Fishing port of Gdynia,
1980***

etching/paper

property of the State Art
Gallery in Sopot



WŁODZIMIERZ POGODA RADZISZEWSKI

(1929–2017)

Port gdyński nocą, 1995

olej/plótno

własność Muzeum Marynarki Wojennej
w Gdyni

Gdynia Port at Night, 1995

oil/canvas

property of the Naval Museum in Gdynia
Port gdyński, 1946



STEFAN SZMAJ
(1893–1970)

*Bez tytułu [Port w Gdyni],
lata 50. XX w.*

akwarela / papier

własność Zarządu Morskiego
Portu Gdynia S.A.

*Untitled [Port of Gdynia],
50s of the 20th c.*

watercolour / paper

property of the Port of Gdynia
Authority S.A.



KATALOG / CATALOGUE

AUTORZY / AUTHORS

Anna Orchowska-Smolińska,
Gabriela Zbirohowska-Kościa

REDAKCJA / EDITOR

Ewa Siwek

TŁUMACZENIE / TRANSLATION

Marta Skibińska

REDAKCJA JĘZYKOWA /

LANGUAGE EDITING

Beata Kęczkowska

PROJEKT GRAFICZNY /

GRAPHIC DESIGN

Grupa Projektor

DRUK / PRINTED BY

Argraf

Muzeum Miasta Gdyni

ISBN: 978-83-956152-5-2

Gdynia 2022

WYSTAWA / EXHIBITION

11.02 — 13.11.2022

KURATORKI / CURATORS

Anna Orchowska-Smolińska,
Gabriela Zbirohowska-Kościa

PROJEKT ARANŻACJI / SCENIC DESIGN

Anna Orchowska-Smolińska

PROJEKT GRAFICZNY / GRAPHIC DESIGN

Grupa Projektor

VIDEOART / VIDEO ART

Ksawery Kirklewski, Arkadiusz Krupiński

ZESPÓŁ PROJEKTOWY / PROJECT TEAM

Dorota Lewandowska, Olga Lewandowska,
Dariusz Małszycki, Michał Miegoń, Anna Śliwa

MONTAŻ / MONTAGE

Blanka Balicka, Rafał Frankowski,
Mateusz Kozielecki, Robert Szymanowski, Mat 95

TŁUMACZENIE / TRANSLATION

Marta Skibińska

REDAKCJA JĘZYKOWA / LANGUAGE

EDITORS

Karin Moder, Ewa Siwek

WSPÓŁPRACA / COOPERATION

Małgorzata Bujak, Katarzyna Gec,
Marzena Markowska, Ewa Skelnik,
Tomasz Sosnowski, Patrycja Wójcik



Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa
Narodowego pochodzących z Funduszu Promocji Kultury /
The exhibition was co-financed from the Fund to Promote
Culture managed by the Minister of Culture
and National Heritage.

ORGANIZATORZY / ORGANIZERS



MUZEUM
MIASTA GDYNI



Patronat Honorowy
PREZYDENT
MIASTA GDYNI
Włodzisław Seczek

PARTNERZY / PARTNERS



PAŃSTWOWA GALERIA SZTUKI



NARODOWE
MUZEUM
MORSKIE
w Gdańsku

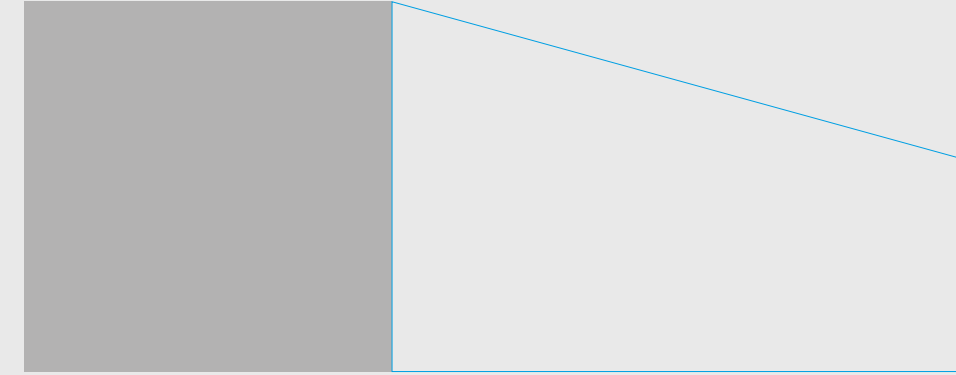
Klif

PATRONI MEDIALNI / MEDIA PATRONS

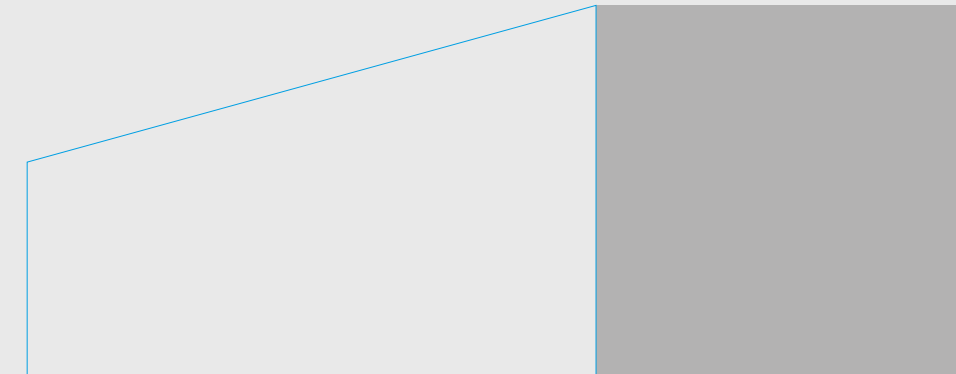


100

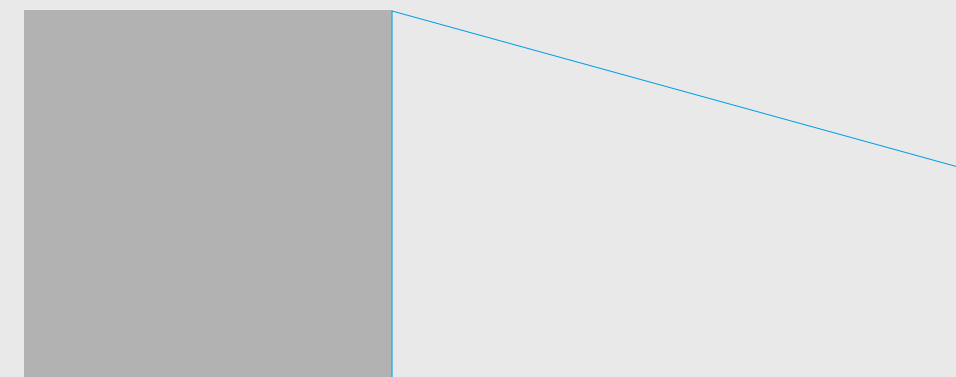




**MORZE **



**MIASTO **



PORT

