
TRANSFORMACJA DWORCA MORSKIEGO W GDYNI NA MUZEUM EMIGRACJI

HIRSCH Robert¹

¹ dr hab. inż. arch. Robert Hirsch, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej
<https://orcid.org/0000-0002-5427-3202>

ABSTRAKT: Artykuł dotyczy adaptacji historycznego Dworca Morskiego w Gdyni na Muzeum Emigracji. Budynek został zaprojektowany i zbudowany w latach 30. XX w. i jest wybitnym dziełem architektury modernistycznej. Budynek zlokalizowany na sztucznym pirsie portowym, służył do obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego linii oceanicznych m.in. do Nowego Jorku. W 1943 r. budynek został częściowo zniszczony w czasie nalotu i nie odbudowano go już w pełnym kształcie. Po II wojnie światowej budynek służył różnym celom, ale już nie odzyskał dawnej świetności. W 2012 roku narodziła się idea utworzenia w Gdyni Muzeum Emigracji. Projekt koncepcyjny zakładał odbudowę w nowoczesnej formie, zniszczonych w czasie wojny części budynku oraz rekonstrukcję wystroju wnętrza. Muzeum otwarto w 2016 r., a w następnym roku inwestycja została wyróżniona główną nagrodą Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w konkursie "Zabytek zadbane".

SŁOWA KLUCZE: Modernizm, architektura, zabytki, ochrona zabytków, Gdynia

Wstęp

Gruntowne przekształcenia istniejących budynków historycznych, w celu dostosowania ich do nowych potrzeb, po utracie przez nie przydatności do pierwotnej funkcji to procesy, które w ostatnich kilkudziesięciu latach bardzo się rozpowszechniły. Jest to zagadnienie istotne z punktu widzenia ochrony zabytków, któremu poświęcono już liczne publikacje¹. Pomimo opisanych wielu przykładów, są to wciąż procesy stanowiące spore wyzwanie dla konserwatorów zabytków i innych uczestników tych działań, w dużej mierze dlatego, że każdy przypadek jest odmienny i wymaga indywidualnego podejścia.

W czasach trwających w Polsce od kilkudziesięciu lat, poważnych przemian społecznych, gospodarczych i technologicznych, znaczna liczba obiektów i całych zespołów zabudowy utraciła swoją początkową funkcję. Część z nich jest jednak nośnikiem istotnych walorów zabytkowych. Współczesne adaptacje historycznych budynków są więc w zdecydowanej większości z jednej strony wynikiem utraty dawnej funkcji, a z drugiej strony są najczęściej wymuszone przez ochronę konserwatorską, która zapobiega ich likwidacji. Decydujący w takich przypadkach jest więc interes społeczny związany z ochroną dziedzictwa, a nie wyłącznie względy praktyczne i ekonomiczne.

Adaptacje obiektów historycznych stały się w ostatnich kilkudziesięciu latach ważnym nurtem w architekturze polskiej, a te dotyczące obiektów historycznych objętych różnymi formami prawnej ochrony, są poważnym zadaniem dla projektantów, inwestorów, a także dla konserwatorów zabytków. Budynki historyczne przewidziane do adaptacji są narażone na poważne ingerencje, ale ingerencje te są niejednokrotnie konieczne, gdyż dają jedyną szansę na ich dalsze funkcjonowanie, a więc i na zachowanie. Liczne w tej grupie są szczególnie zespoły i budynki poprzemysłowe oraz powojskowe, których pierwotna użyteczność skończyła się bezpowrotnie.

Proces projektowy przy adaptacji jest w pewnym sensie odwrotny do typowego procesu projektowania. Nowy budynek lub zespół budynków zostaje z zasady wybudowany po zaprojektowaniu do pewnej funkcji i do niej jest dostosowany pod względem układu przestrzennego, wyrazu architektonicznego i innych cech. W przypadku adaptacji, zakładającej konieczność zachowania całości lub części struktury historycznej, to planowana funkcja i inne rozwiązania powinny być dostosowane do istniejących rozwiązań przestrzenno-architektonicznych. Ponadto ochrona konserwatorska nakłada liczne ograniczenia związane z możliwością przekształceń. Adaptacja jest więc procesem, który już na wstępie wymaga podporządkowania nowej funkcji istniejącej strukturze budowlanej, czyli odwrotnie niż to jest przy projektowaniu nowego obiektu.

¹ Np. wydawnictwa PKN ICOMOS poświęcone temu zagadnieniu: Szmygin B., *Analiza obiektu zabytkowego jako element adaptacji do współczesnych funkcji użytkowych – metodologia Światowego Dziedzictwa*, [w:] *Adaptacja obiektów zabytkowych do współczesnych funkcji użytkowych*, red. B. Szmygin, wyd. Pol. Lubelskiej, Warszawa-Lublin 2009, s. 129-136, *Ochrona wartości w procesie adaptacji zabytków*, pr. zbiorowa, red. B. Szmygin, Wyd. PKN ICOMOS, Muzeum Pałacu Króla Jana III w Wilanowie, Politechnika Lubelska, Warszawa 2015.

Liczba udanych adaptacji w Polsce wzrasta z każdym rokiem i realizacje te mogą już być przedmiotem wstępnych analiz i podsumowań. Wydaje się, że rysują się dwa główne rodzaje przedsięwzięć adaptacyjnych, różniące się rodzajem inwestorów, charakterystyką ekonomiczną i rodzajami funkcji, są to:

ADAPTACJE KOMERCYJNE podejmowane są przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą, w których obiekty historyczne przystosowywane są do współczesnych potrzeb, ale cel przedsięwzięcia jest biznesowy. Jest to najczęściej powiązane z zupełnie nową inwestycją towarzyszącą i często się z nią łączy, a nawet przenika. Ogólny rachunek ekonomiczny jest korzystny, ponieważ deficyt związany z kosztami adaptacji jest niwelowany przez zyski z inwestycji towarzyszącej. Przykładami takich adaptacji są dawna fabryka włókiennicza w Łodzi zaadaptowana na Centrum Manufaktura oraz zespół koszar huzarów w Gdańsku Wrzeszczu zaadaptowany na osiedle Garnizon. W przypadku takich adaptacji to nowa, dominująca funkcja zapewnia rentowność przedsięwzięcia. W pierwszym przypadku jest to funkcja handlowa i usługowa, a w przypadku osiedla Garnizon jest to funkcja mieszkalna. W wyjątkowych przypadkach np. w sytuacji bardzo atrakcyjnej lokalizacji, niskiej ceny zakupu obiektu historycznego itp., adaptacja zabytku może być opłacalna bez towarzyszącej nowej inwestycji.

ADAPTACJE NIEKOMERCYJNE podejmowane są najczęściej przez podmioty publiczne. Zmiana pierwotnej funkcji i przystosowanie obiektu jest dokonywane w wyniku przedsięwzięcia finansowanego w całości lub z dużym udziałem środków publicznych. W wyniku adaptacji, która nie ma charakteru komercyjnego, obiekt uzyskuje najczęściej funkcje ogólnodostępne np. placówki kultury. Do tej grupy należy np. adaptacja zespołu fortu Góry Gradowej na Centrum Hewelianum w Gdańsku, a także omawiana w artykule adaptacja Dworca Morskiego w Gdyni.

Specyfika współczesnych adaptacji

Adaptacja obiektu historycznego to niewątpliwie bardzo zindywidualizowany i niejednokrotnie skomplikowany proces projektowy i inwestycyjny. Skomplikowanie adaptacji wynika najczęściej z faktu, że na etapie planowania i projektowania nie zawsze można przewidzieć wszelkie uwarunkowania, związane z obiektem istniejącym i do tego historycznym. Różne, nowe czynniki, wynikłe w trakcie procesu inwestycyjnego, mogą wpływać na konieczność weryfikacji rozwiązań projektowych i w związku z tym na wydłużenie procesu inwestycyjnego i wzrost kosztów. Nie jest to jednak sytuacja pojawiająca się tylko przy adaptacjach. Tego typu komplikacje występują także w trakcie całkiem nowych inwestycji budowlanych, na skutek nowych lub zmieniających się uwarunkowań, zwłaszcza w przypadku dużych inwestycji.

Z punktu widzenia ochrony i konserwacji zabytków adaptacja jest jednym z najważniejszych i bardzo często jednym z najbardziej skomplikowanych procesów, który jest wyzwaniem zwłaszcza dla konserwatorów zabytków. W wielu przypadkach trudno jest określić precyzyjne granice dopuszczalnych ingerencji w struktury zabytkowe. Te ingerencje w czasie adaptacji dotyczą nie tylko sposobu podejścia do zabytkowej struktury, ale także wprowadzania nowych

form, które będą miały wyraźny wpływ na odbiór zabytku. O ile w kwestii pierwszej konieczne jest, jak najbardziej precyzyjne, wyznaczenie granic lub pola dopuszczalnych zmian, to druga kwestia jest często trudna do określenia na wstępnym etapie, np. przy formułowaniu wytycznych i może być przedmiotem opiniowania dopiero po zaprojektowaniu.

W pierwszej kwestii konserwator musi wyznaczyć granice ingerencji, czyli stopień zachowania zabytkowej struktury. Tu może mieć wyraźne kryteria oceny – wytyczne, dokumentacje konserwatorskie, waloryzacje. Określenie tych granic musi być efektem profesjonalnej oceny wartości zabytkowych². W drugiej kwestii urząd konserwatorski także wyposażony jest w kompetencje administracyjne, ale dokonywanie oceny nie jest już tak jednoznaczne i jest mniej zobiektywizowane. Wydaje się, że jest tu spore pole do różnych interpretacji, w zależności od np. wykształcenia konserwatora, doświadczenia, wyznawanej doktryny lub po prostu mniej lub bardziej liberalnego nastawienia do współczesnej architektury w środowisku historycznym.

Adaptacja to proces, który wymaga współpracy specjalistów różnych dziedzin, w którym istotna jest rola i projektanta, i inwestora, i konserwatora, ale to konserwator uzgadniający projekt inwestycji, dźwiga dużą część odpowiedzialności za ostateczny efekt. Z punktu widzenia projektanta adaptacje nie są zagadnieniem bardzo skomplikowanym technicznie. Nie wydaje się, aby dla doświadczonego zespołu projektantów, w tym architektów, był to proces bardzo trudny, w zestawieniu np. z zadaniami projektowymi przy zaawansowanych technicznie współczesnych budynkach. Trudność wiąże się niewątpliwie ze specyfiką obiektu historycznego, w którym nie można na etapie projektu przewidzieć wszystkich uwarunkowań.

Warto pamiętać, że adaptacje następują często w obiektach pozbawionych użytkownika przez wiele lat, a w czasie użytkowania w wielu przypadkach budynki te nie były utrzymywane w sposób właściwy z punktu widzenia zachowania ich walorów historycznych. Chronione obiekty, w ramach adaptacji, wymagają różnych zabiegów konserwatorskich i budowlanych. Dotyczy to często takich działań konserwatorskich jak np. prace restauratorskie, rekonstrukcyjne itd. W zakresie działań budowlanych konieczne jest w wielu przypadkach wzmocnienie lub wymiana istniejącej konstrukcji, wprowadzenie nowych instalacji itp.

Historia Dworca Morskiego w Gdyni

Budynek Dworca Morskiego w Gdyni został wzniesiony w 1. połowie lat 30. XX w., na sztucznym pirsie wybudowanym blisko głównego wejścia do portu wewnętrznego³. Obiekt powstał w celu obsługi morskiego ruchu pasażerskiego i transportu towarowego. Budynek o planie wydłużonego prostokąta usytuowano równoległe do nabrzeża, przy którym cumowały

² Szmygin B., *Analiza obiektu zabytkowego jako element adaptacji do współczesnych funkcji użytkowych – metodologia Światowego Dziedzictwa*, [w:] *Adaptacja obiektów zabytkowych do współczesnych funkcji użytkowych*, red. B. Szmygin, wyd. Pol. Lubelskiej, Warszawa-Lublin 2009, s. 129, 136.

³ Dworzec Morski opisano w kilku publikacjach, m.in.: Sołtysik M., *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1993; Orchowska-Smolińska A., *Architektura i układ przestrzenny portu gdynińskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*, praca doktorska WA PG pod kierunkiem Marii J. Sołtysik, mps Gdańsk 2013; Hirsch R., *Ochrona i konserwacja historycznej architektury modernistycznej Gdyni. Zarys problematyki*, Wydawnictwo PG, Gdańsk 2016.

statki. Ułatwiało to bardzo komunikację pomiędzy statkami, a magazynem na parterze i halą odpraw pasażerskich na I piętrze. Bryła składa się z dwóch głównych części. Frontowa część zbudowana została na planie kwadratu i mieści jednoprzestrzenny hol, zwieńczony żelbetową powłoką o kształcie sklepienia klasztornego, w której umieszczono ostrosłupowy świetlik (Ryc. 1). Z trzech stron holu zbudowano, nadwieszane wspornikowo, galerie komunikacyjne prowadzące do licznych pomieszczeń umieszczonych po obwodzie. Tylna, wydłużona część budynku, podzielona została na dwie kondygnacje. Na parterze umiejscowiono magazyn, a na pierwszym piętrze halę odpraw pasażerskich, która mogła być bezpośrednio połączona pomostem z pokładem przycumowanego statku. Obie kondygnacje tylnej części mogły funkcjonować odrębnie – magazyn na parterze obsługiwany był od strony nabrzeża, natomiast hala na piętrze, przeznaczona dla pasażerów była powiązana funkcjonalnie z holem głównym. Tylna, podłużna część przekryta została dziesięcioma powtarzalnymi, żelbetowymi kolebkami z cienkowarstwowych powłok żelbetowych z podłużnymi świetlikami.



Ryc. 1 Gdynia. Dworzec Morski, część frontowa, widok w 2. połowie lat 30. XX w., fot. archiwalna ze zbiorów prywatnych

Dworzec Morski został uroczystie otwarty w 1933 r. i bardzo szybko stał się ważnym obiektem w życiu Gdyni. Hol główny był do wybuchu wojny najbardziej reprezentacyjnym wnętrzem z wszystkich budynków miasta. Dworzec był sztandarowym dziełem architektury modernistycznej lat 30. XX w., w którym zastosowano znakomity układ funkcjonalny, nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne i charakterystyczny dla modernizmu elegancki, ale dyskretny wystrój wnętrz. Oprócz walorów architektonicznych, budynek miał wyjątkową

wymowę symboliczno-patriotyczną. W najbardziej eksponowanym miejscu holu, umieszczono pamiątkowe tablice z reliefami przedstawiającymi marszałka Józefa Piłsudskiego i prezydenta Ignacego Mościckiego. Na przeciwległej ścianie zawieszono były kamienne tablice z inskrypcjami upamiętniającymi budowę portu.

Dla kwestii związanych ze współczesną adaptacją Dworca ważne są wydarzenia z okresu II wojny światowej. Dworzec Morski służył wówczas niemieckiej marynarce wojennej. Usunięto z budynku wszelkie polskie symbole w tym m.in. płaskorzeźby orłów z elewacji frontowej i płyty pamiątkowe z holu. 9 października 1943 r. budynek został silnie uszkodzony w czasie nalotu alianckiego⁴. W znacznym stopniu uszkodzona została część północno-zachodnia budynku wraz z pomieszczeniami i z wewnętrznymi galeriami w holu. Przetrwowało natomiast żelbetowe przekrycie holu. Uszkodzony budynek został częściowo odbudowany jeszcze w czasie wojny, ale niedokończony narożnik pozostał wyraźnie niższy niż przed wojną. Najbardziej widocznymi pozostałościami wojny, utrwalonymi na kilkadziesiąt lat były: nieodbudowana w pełni część narożnika północno-zachodniego bryły, widoczna szczególnie przez asymetrię elewacji frontowej (Ryc. 2), oraz brak wewnętrznych galerii w holu i wspornikowego dachu nad wejściem w części północnej.



Ryc. 2 Gdynia. Dworzec Morski, narożnik północno-zachodni zniszczony w czasie wojny i nieodbudowany w pełnej wysokości, 2015 r., fot. R. Hirsch

⁴ Kaźmierczak A., *Samoloty nad Gotenhafen*, „Rocznik Gdyniński”, nr 10, 1991, s. 126.



Po ostatniej wojnie ranga budynku zdecydowania zmaląła. Sporadycznie pełnił jeszcze funkcje terminala pasażerskiego, ale i to się skończyło wraz z końcem polskiej floty pasażerskiej. Ożywał jeszcze na krótko, jako miejsce wystaw i innych imprez kulturalnych, a nawet sportowych, ale czas jego świetności minął bezpowrotnie. Intensywnie użytkowany był i jest – tak jak pierwotnie – magazyn tranzytowy na parterze, obsługiwany od strony nabrzeża portowego. Narożnik zniszczony w czasie wojny nie został odbudowany, aż do podjęcia adaptacji w 2012 r.

Transformacja Dworca Morskiego

Dworzec Morski pod względem funkcji, formy i zastosowanej konstrukcji jest niepowtarzalny. W 1990 r. został wpisany do wojewódzkiego rejestru zabytków⁵. W uzasadnieniu do decyzji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku tak określono walory budynku: „Dworzec morski w Gdyni jest cennym przykładem modernistycznego budynku użyteczności publicznej. Prezentuje on harmonijne połączenie prostoty formalnej, logicznej konstrukcji i śmiałej kompozycji z rozmachem zaprojektowanych dwu różnych formalnie i funkcjonalnie elementów obiektu: reprezentacyjnej i magazynowej. Wrażenie typowej dla modernizmu elegancji uzyskano dzięki bardzo oszczędnemu operowaniu środkami wyrazu plastycznego. Dworzec morski jest ponadto dowodem rozmachu z jakim powstawał port w Gdyni gdyż z niewielkimi zmianami funkcjonalnymi pełni on swe funkcje do dnia dzisiejszego”. Budynek wpisano do rejestru zabytków w stanie utrwalonym po zniszczeniach II wojny światowej i także wtedy, kiedy już nie pełnił roli terminala pasażerskiego.

W 2010 r. władze samorządowe Gdyni zdecydowały o utworzeniu w mieście nowej instytucji kultury - Muzeum Emigracji i upamiętnienia w ten sposób ogromnej liczby osób, które na stałe opuściły Polskę. Była to też doskonała okazja do ponownego wykorzystania zabytkowego budynku. Brak odpowiedniej funkcji Dworca Morskiego i perspektyw na jego sensowne wykorzystanie sprawił, że władze miasta porozumiały się z użytkownikiem, czyli Zarządem Morskiego Portu Gdynia co do wykorzystania części Dworca na siedzibę tworzonego Muzeum. Ze względu na zabytkowy charakter budynku, prace projektowe zostały poprzedzone szerokimi badaniami historycznymi i konserwatorskimi. Na zamówienie Urzędu Miasta Gdyni wykonano różnorodne opracowania konserwatorskie, które oparto na badaniach obiektu i analizie bardzo bogatej dokumentacji fotograficznej⁶. W zaleceniach konserwatorskich jednym z głównych postulatów była odbudowa części narożnika północno-zachodniego, zniszczonego w czasie II wojny światowej.

Na podstawie założeń konserwatorskich opracowany został projekt koncepcyjny adaptacji budynku, sporządzony przez architekta Andrzeja Bomerskiego. Autor przewidział odbudowanie

⁵ Decyzja z dnia 24 kwietnia 1990 r., wpis pod numerem 1084, obecny numer w rejestrze 1307.

⁶ Najważniejszymi opracowaniami były: Sołtysik Maria Jolanta, Orchowska-Smolińska Anna, *Wstępne wytyczne konserwatorskie dotyczące układu funkcjonalno-przestrzennego Dworca Morskiego i Magazynu Tranzytowego w Gdyni w celu adaptacji na Muzeum Emigracji*, mps. Gdynia 2010; Sołtysik Maria J., Orchowska-Smolińska A., Kriegseisen A., Huk-Malinowska I., *Dokumentacja konserwatorska Dworca Morskiego oraz piętra Magazynu Tranzytowego w Gdyni*, mps. Gdynia 2011; opracowania wykonano na zamówienie Urzędu Miasta Gdyni.

pierwotnej bryły budynku⁷, ale zaproponował połączenie podejścia zachowawczego w niektórych elementach z bardzo współczesnym ukształtowaniem części elewacji północnej. Było to wyraźne odstępstwo od zachowawczych wytycznych konserwatorskich, sformułowanych w dokumentacjach. Wierne odtworzenie z rekonstrukcją płaskorzeźbionych orłów, miało objąć frontową elewację, z uwagi na jej symboliczne znaczenie, a zdeformowaną od czasów wojny. W koncepcji projektowej zakładającej przywrócenie historycznej bryły poza rekonstrukcją fasady, projektant zaproponował całkiem współczesną formę dla odtwarzanego fragmentu bocznej elewacji. Założono wykonanie jej w nowoczesnej konstrukcji stalowej z maksymalnym przeszkleniem, otwierającym znakomity widok na morze (Ryc. 3). We wnętrzu budynku w odtworzonej kubaturze, zaprojektowano ciągi pomieszczeń i dwa poziomy wspornikowych galerii. Wyznaczony cel estetyczny wiązał się z bardzo poważnymi problemami konstrukcyjnymi. Zastosowanie żelbetowej konstrukcji, takiej jak pierwotnie, okazało się niemożliwe, gdyż układ statyczny został trwale naruszony przez wybuch bomby. Zastosowano więc specjalnie opracowaną, lżejszą konstrukcję stalową (Ryc. 4), która jednak umożliwiała takie wykończenie powierzchni, że wizualnie nie różni się od oryginalnych części o konstrukcji żelbetowej (Ryc. 5).



Ryc. 3 Gdynia. Dworzec Morski, zrekonstruowana fasada i przeszklona boczna elewacja, 2017 r., fot. B. Ponikiewski

⁷ Bomerski A., *Analiza przystosowania budynku Dworca Morskiego w Gdyni do funkcji Muzeum Emigracji*, Gdynia 2011; opracowanie wykonane na zamówienie UM Gdynia; Bomerski A., *Koncepcja dostosowania budynków Dworca Morskiego oraz magazynów Tranzytowych w Gdyni ul. Polska 1 do potrzeb ekspozycyjnych Muzeum Emigracji*, Gdynia 2011.





Ryc. 4 Gdynia. Dworzec Morski, wykańczanie konstrukcji stalowej galerii komunikacyjnych w wnętrzu holu głównego, 2014 r., fot. R. Hirsch



Ryc. 5 Gdynia. Dworzec Morski, wnętrze holu głównego po rekonstrukcji galerii z lewej strony (w stalowej konstrukcji) i wystroju, 2017 r., fot. B. Ponikiewski



W projekcie adaptacji rozmieszczenie funkcji muzealnych w maksymalnym stopniu dostosowano do przestrzeni historycznej. Hol i przylegające pomieszczenia to strefa najbardziej dostępna, mieszcząca biura, sale edukacyjne, restaurację, księgarnie itp. Przestrzeń ekspozycyjną muzeum umieszczono na pierwszym piętrze, w dawnej hali odpraw pasażerów. W celu odseparowania części wystawienniczej od struktury zabytku zaprojektowano niezależną, modułową kubaturę, mieszcząca przestrzeń wystawową. Dzięki temu wszelkie instalacje zostały umieszczone w nowej strukturze, a konstrukcja hali jest nadal widoczna. Wzdłuż całej elewacji północnej pozostawiono szeroki korytarz, z którego wychodzi się na podłużny taras. W celu ukazania przestrzenności dawnego wnętrza i konstrukcji kolebek, w dwóch pierwszych przęsłach hali odpraw przewidziano urządzenie holu (Ryc. 6). Położony pod salą odpraw magazyn pozostaje użytkowany przez port.

W 2012 r. na podstawie wcześniejszej koncepcji i wytycznych konserwatorskich wykonano projekt budowlany. Wykonany został też szczegółowy projekt wykonawczy, zawierający m.in. dokładne rysunki historycznych elementów wystroju wnętrza, opracowane na podstawie materiałów archiwalnych, które zostały starannie zrekonstruowane. Odtworzono także dwa płaskorzeźbione orły, zdobiące niegdyś elewację frontową, które zostały usunięte przez okupanta w czasie wojny. Prace adaptacyjne zakończyły się na początku 2014 r.



Ryc. 6 Gdynia. Dworzec Morski, wnętrze hali odpraw pasażerskich z wstawionymi modułami na wystawę stałą Muzeum Emigracji (zabudowa w kolorze ciemnym), 2014 r., fot. R. Hirsch



Wnioski

Otwarcie Muzeum Emigracji w zaadaptowanym Dworcu Morskim odbyło się w 2015 r. W wyniku inwestycji bryła budynku odzyskała swój pierwotny zarys po około 70 latach. Zrealizowana wizja architekta, ze zrekonstruowaną elewacją frontową i nowoczesną taflą bocznej elewacji holu głównego, jak się wydaje, zyskała powszechną akceptację. Przedsięwzięcie zostało nagrodzone w 2016 r. tytułem „Zabytek zadbany”, w kategorii *Adaptacja obiektów zabytkowych* w konkursie organizowanym corocznie przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Powszechne są też pozytywne oceny tej inwestycji, wyrażane przez wielu specjalistów-konserwatorów z Polski i z zagranicy odwiedzających tę placówkę.

W publikacji dotyczącej Muzeum Emigracji, wydanej po otwarciu muzeum, bardzo pozytywną ocenę całego przedsięwzięcia wyraziła badaczka architektury Gdyni i współautorka wytycznych konserwatorskich Maria Jolanta Sołtysik, która stwierdziła że: „W wyniku przeprowadzonych prac, zarówno wnętrza historycznego Dworca Morskiego, jak i jego fasada oraz pozostałe elewacje uzyskały swą doskonałą formę, niemal identyczną jak w latach 30. XX w. [...] uzyskano nie tylko zamierzony, doskonały efekt architektoniczny i użytkowy, ale również przywrócono ważną i bardzo cenną część dziedzictwa gdyńskiego modernizmu. Zrealizowana odbudowa Dworca Morskiego i jego adaptacja na potrzeby Muzeum Emigracji wpisuje się w świetne dokonania polskiej myśli konserwatorskiej, znajdując tym samym swe trwałe miejsce zarówno w kulturze polskiej, jak i światowej”⁸. Można oczywiście postawić tezę, że akceptacja ta wynika po części z pewnej spójności formy budynku modernistycznego (choć zabytkowego), z wprowadzonymi nowoczesnymi rozwiązaniami architektonicznymi, które nie są w tym miejscu całkiem obce stylistycznie.

Analizując przeprowadzoną inwestycję pod względem konserwatorskim i nie kwestionując ogólnej, pozytywnej opinii na temat realizacji, warto jednak wskazać pewne elementy przedsięwzięcia, które z punktu widzenia teorii konserwatorskich mogą być punktem wyjścia do dyskusji oraz rozwiązania, które być może mogły zostać przeprowadzone lepiej.

Dyskusje teoretyczne może na przykład wywoływać sposób potraktowania formy architektonicznej Dworca Morskiego, ukształtowanej na kilkadziesiąt lat w wyniku odbudowy pod koniec wojny. W projekcie Muzeum Emigracji zdecydowano się na rekonstrukcję elewacji frontowej, bez jakiegokolwiek uwidaczniania zakresu ingerencji. Całkiem inaczej potraktowano natomiast elewację boczną odtwarzając zarysy bryły, ale wprowadzając zupełnie nowoczesny wyraz architektoniczny. Jest to niewątpliwie pewien brak konsekwencji, który można w jakimś stopniu uzasadnić pierwotnym ukształtowaniem formy architektonicznej budynku i odmiennej ekspozycji poszczególnych elewacji. Niemniej rozwiązanie to może być przedmiotem konserwatorskich dyskusji.

We wnętrzu holu głównego natomiast, zdecydowano się na maksymalne zrekonstruowanie wyglądu z lat 30. XX w. Bardzo dokładnie zrekonstruowano na podstawie fotografii zniszczone w czasie wojny galerie (Ryc. 04) i elementy wystroju, np. tablice pamiątkowe, drzwi, lampy,

⁸ Sołtysik Maria J., *Przywrócone dziedzictwo. Od Dworca Morskiego do Muzeum Emigracji.*, [w:] *Przestrzenie emigracji. Dworzec Morski i infrastruktura emigracyjna w Gdyni*. Gdynia 2018, s. 193.



balustrady itp. Jednak także nie zdecydowano się na zróżnicowanie części autentycznych i odtworzonych. Warto jednak podkreślić, że wiele zachowanych oryginalnych elementów wnętrza budynku np. posadzki holu, wykończenie schodów i część powierzchni ścian zostało poddanych odrestaurowaniu.

W toku wykonywania projektów szczegółowych i realizacji samej inwestycji, niezbędne okazało się ingerowanie w autentyczne elementy struktury. Na przykład konieczność spełnienia wymogów dotyczących oddymiania, wymusiła wprowadzenie klap oddymiających w doświetleniu holu głównego, co pociągnęło za sobą częściową likwidację dolnej warstwy przeszklenia w sklepieniu i zastąpienie go ażurowymi elementami. Nie udało się też do końca ukryć nowych elementów infrastruktury technicznej, które pojawiły się na dachu w postaci dość masywnych urządzeń i instalacji. Brak rozpoznania niektórych autentycznych elementów budynku np. świetlików dachowych spowodował, że nie uwzględniono ich zachowania w projekcie i na etapie wykonawstwa nie udało się ich ochronić.

Podane wyżej kwestie potwierdzają tylko jak skomplikowane problemy wiążą się z adaptacją obiektu historycznego. Opracowanie dokumentacji konserwatorskich i projektu budowlanego, nie jest gwarancją bezdyskusyjnego rozwiązania konserwatorskich dylematów i uniknięcia pewnych błędów.

Ponadto porównując opracowane przed realizacją dokumentacje konserwatorskie z końcowym rozwiązaniem, można stwierdzić, że ostateczny efekt architektoniczny znacznie odbiega od początkowych założeń konserwatorskich, które były bardzo zachowawcze i zakładały rekonstrukcję maksymalnie odtwarzającą formę historyczną. W dokumentacji konserwatorskiej Dworca Morskiego z 2011 r. zawarte zostały wytyczne do rewaloryzacji poszczególnych elewacji, w których postulowano przywrócenie stanu sprzed zniszczeń w czasie II wojny światowej⁹. Rozwiązania odstępujące od wytycznych np. przeszklona elewacja boczna i szklany, wspornikowy pomost nad nabrzeżem, zostały zaproponowane przez architekta i nie były zgodne z dokumentacją konserwatorską. Były jednak forsowane przez projektanta i inwestora, który chciał nadać budynkowi przynajmniej częściowo nowoczesny wyraz. Formy te zostały zaakceptowane przez urząd konserwatorski w toku procedury uzgodnieniowej. Dało to, jak się wydaje, pozytywny efekt.

Transformacja Dworca Morskiego na Muzeum Emigracji, nie została zrealizowana w oparciu o jedną spójną koncepcję konserwatorską, ale respektuje podstawowe zasady ochrony zabytków. Przypadek ten pokazuje, że przy adaptacjach konieczne jest niekiedy niedoktrynalne i elastyczne podejście. Wydaje się, że w opracowaniach i wytycznych konserwatorskich, celem powinno być określenie walorów i elementów do zachowania i bezwzględnej ochrony, natomiast niekoniecznie zawsze bezwzględna rekonstrukcja zniszczonych elementów. Adaptacja jest bowiem w wielu przypadkach działaniem z pogranicza konserwacji i architektury, czyli może

⁹ Sołtysik Maria J., Orchowska-Smolińska A., Kriegseisen A., Huk-Malinowska I., *Dokumentacja konserwatorska Dworca Morskiego oraz piętra Magazynu Tranzytowego w Gdyni*, mps. Gdynia 2011. Na Rys. 2 *Elewacja boczna (północna) Hali Pasażerskiej*, przedstawiono wytyczne dotyczące odtworzenia zniszczonej elewacji, w tym wskazano bardzo szczegółowo elementy do reintegracji, zgodnie z wyglądem przedwojennym.



mieć w sobie poważną dozę kreacji. W przypadku tego typu inwestycji niezwykle istotna jest rola projektanta – jego wiedzy i wrażliwości. Konserwator powinien stać na straży podstawowych zasad ochrony zabytków, nie eliminując możliwości kreacji architektonicznej, która może być wzbogacająca także dla obiektu historycznego.

Bibliografia

Affelt W., *Estetyka zabytku budownictwa jako wyzwanie dla jego adaptacji*, [w:] *Adaptacja obiektów zabytkowych do współczesnych funkcji użytkowych*, red. B. Szmygin, wyd. Pol. Lubelskiej, Warszawa-Lublin 2009, s. 7-18.

Bomerski A., *Analiza przystosowania budynku Dworca Morskiego w Gdyni do funkcji Muzeum Emigracji*, Gdynia 2011, opracowanie wykonane na zamówienie UM Gdyni.

Bomerski A., *Koncepcja dostosowania budynków Dworca Morskiego oraz magazynów Tranzytowych w Gdyni ul. Polska 1 do potrzeb ekspozycyjnych Muzeum Emigracji*, Gdynia 2011.

Hirsch R., *Ochrona i konserwacja historycznej architektury modernistycznej Gdyni. Zarys problematyki*, Wydawnictwo PG, Gdańsk 2016.

Ochrona wartości w procesie adaptacji zabytków, pr. zbiorowa, red. B. Szmygin, Wyd. PKN ICOMOS, Muzeum Pałacu Króla Jana III w Wilanowie, Politechnika Lubelska, Warszawa 2015.

Orchowska-Smolińska A., *Architektura i układ przestrzenny portu gdyńskiego lat międzywojennych jako dziedzictwo kulturowe*, praca doktorska WA PG pod kierunkiem Marii J. Sołtysik, mps Gdańsk 2013.

Sołtysik M. J., *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1993.

Sołtysik M. J., *Przywrócone dziedzictwo. Od Dworca Morskiego do Muzeum Emigracji. Heritage Restored: from Marine Station to Emigration Museum*, [w:] *Przestrzenie emigracji. Dworzec Morski i infrastruktura emigracyjna w Gdyni. Dimensions of Emigration. The Marine Station and Emigration Infrastructure in Gdynia*, Gdynia 2018, s. 164-193.

Sołtysik M. J., Orchowska-Smolińska A., *Wstępne wytyczne konserwatorskie dotyczące układu funkcjonalno-przestrzennego Dworca Morskiego i Magazynu Tranzytowego w Gdyni w celu adaptacji na Muzeum Emigracji*, mps. Gdynia 2010.

Sołtysik M. J., Orchowska-Smolińska A., Kriegseisen A., Huk-Malinowska I., *Dokumentacja konserwatorska Dworca Morskiego oraz piętra Magazynu Tranzytowego w Gdyni*, mps. Gdynia 2011.

Szmygin B., *Analiza obiektu zabytkowego jako element adaptacji do współczesnych funkcji użytkowych – metodologia Światowego Dziedzictwa*, [w:] *Adaptacja obiektów zabytkowych do współczesnych funkcji użytkowych*, red. B. Szmygin, wyd. Pol. Lubelskiej, Warszawa-Lublin 2009, s. 129-136.

