

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/teksty/96826,Burzliwe-dzieje-lokalizacji-portu-morskiego-Na-stulecie-portu-w-Gdyni.html>



Pasażerowie na peronie kolejowym w porcie w Gdyni, lata trzydzieste. Fot. ze zbiorów NAC

ARTYKUŁ

Burzliwe dzieje lokalizacji portu morskiego. Na stulecie portu w Gdyni

OKRES HISTORYCZNY

(1918-1922) Odrodzenie Niepodległej

Autor: MAŁGORZATA SOKOŁOWSKA 23.11.2022

Gdy Sejm Ustawodawczy 10 lutego 1920 r. przyjmował ustawę o potrzebie budowy portu morskiego – nim wybór padł na Gdynię, przez kraj przetoczyła się dyskusja na temat najlepszej lokalizacji. Pomysłów było kilka, ale poważnie

zajmowano się trzema.

Usytuowanie portu w okolicach Jeziora Żarnowieckiego zostało z punktu odrzucone jako zbyt bliskie granicy z Niemcami. Debata była burzliwa, połączona z rozsyłanymi petycjami i argumentacją wspieraną waleniem pięścią w stół.

Z koncepcjami innymi niż gdyńskie nie tylko polemizował, ale z zapałem walczył wybitny fachowiec inż. Julian Rummel, w tamtym czasie dyrektor biura Ligi Morskiej w Warszawie. Pisał:

„Było jasne, że rozwinąć jakąkolwiek działalność na morzu można nie inaczej, jak posiadając nad morzem odpowiednią bazę, i to bazę własną. Oczywiście było, że Gdańsk, z którym stosunki nie układały się pomyślnie, za taką bazę uważanym być nie może. Za jedyne wyjście odpowiadające interesom Polski uważałem budowę portu w Gdyni. Wychodziłem przy tym z założenia, że również floty handlowej nie można tworzyć w Gdańsku, z góry nieprzychylnie usposobionym do pracy polskiej. W związku z tym postanowiłem cały swój wysiłek poświęcić budowie portu w Gdyni. Tak czy inaczej, również pod wpływem Ligi, sprawa portu dla Polski została postanowiona. Lecz Gdynia miała swoich przeciwników i rywali. Niejaki inżynier leśnik Julian Rafalski napisał broszurę o porcie w Pucku. Uzasadnienia nie było żadnego, lecz inżynier Rafalski Zatokę Pucką – od rafy mew do przecięcia Helu – pokrył basenami, nie przewidując zresztą żadnej ochrony wejścia od strony otwartego morza. W rezultacie rozmiary projektowanego portu okazały się większe niż wszystkich portów niemieckich razem wziętych”.



„Zaślubiny Polski z morzem” w
Zatoce Puckiej, 10 lutego 1920 r.

Fot. ze zbiorów NAC

Port w Zatoce Puckiej

Inżynier Rafalski swoją koncepcję argumentował tak:

„Właściwością mojego projektu jest plan stworzenia z zachodniej części zatoki Puckiej wielkiego jeziora-laguny przez odcięcie go od reszty zatoki i od morza tamą długości 12 km, przeprowadzoną na linii największej mielizny (Rafa Czajcza 0,2-1,1 m głębokości), zalegającej na średniej linii zatoki Puckiej między wsiami Rewa na lądzie i Kusfeld [Kuźnica] na półwyspie Hel. Otrzymane w ten sposób jezioro-laguna, ogólnej powierzchni ca 11.500 ha, po planowym przeprowadzeniu robót ziemnych z pogłębieniem miejsc najgłębszych i zasypaniem miejsc najpłytszych, z odpowiednimi robotami budowlanymi dla utrwalenia linii nowych brzegów, da nam w rezultacie [...] ca 6.600 ha nowych terenów portowych i ca 4.900 ha basenów i osłoniętego rejdów wewnętrznego.

Przez połączenie kanałem, przecinającym półwysep w miejscu możliwie najwęższym, najmniej pagórkowatym i najbardziej zbliżonym ku obecnie najgłębszym miejscom zatoki, a mianowicie około wsi Kusfeld na półwyspie Hel, trochę na zachód od niej, w którym to miejscu przy szerokości półwyspu 375 m mamy obok w zatoce miejsce jej najgłębsze do 8,1 m (głębina kufeldska), otrzymamy bezpośredni dostęp do wielkiego morza, dostęp o tyle cenniejszy, że przy faktycznym nieistnieniu na Bałtyku przypiływów i odpływów morza prowadziłyby on bez śluz wprost do portu.

Drugie wyjście, w stronę zatoki Gdańskiej, niezbędne jako zapasowe i dla najbliższego połączenia portu z ujściem Wisły, musiałyby się znajdować w południowej części projektowanej tamy, bliżej lądu, w tym miejscu, gdzie naturalna mielizna jest najwęższa i przerwana przez wąską cieśninę między dwiema częściami zatoki, tworząc naturalny korytarz o głębokości 3,2-3,8 m, wspomniane już Puckie Depki. Projekt mój polega więc na jak najbardziej celowym wykorzystaniu miejscowych warunków i przyspieszeniu naturalnego procesu odcięcia od morza zachodniej części zatoki Puckiej. Gdybyśmy przypuścili, że odcięcie to już obecnie nastąpiło i że zachodnia część zatoki Puckiej jest jeziorem, to przy wyborze miejsca na port rzucałoby się ono nam samo w oczy, jako jedyne i najodpowiedniejsze. Naturalne rozmieszczenie głębokości w zachodniej części zatoki Puckiej daje możliwość łatwego stworzenia kilkunastu basenów, bez których niemożliwe jest istnienie portu wielkiego i wszechstronnego, jednocześnie zaś daje posiadanie wewnątrz portu wewnętrznego rejdów, cennego w ogóle w każdym porcie. Przy tym naturalne rozmieszczenie głębokości i mielizny pozwala na stopniowe roboty nad wykończeniem basenów, co jest niesłychanie ważne, przyjmując pod uwagę, że całkowite wykończenie portu wymagać będzie od 25-30 lat”.

W Gdyni widział jedynie „port specjalny, bądź jako stacja dla okrętów wartowniczych, bądź jako port

pomocniczy”.



Port rybacki i przystań w Helu w okresie międzywojennym - widok z wieży kościoła św. Piotra i Pawła. Fot. ze zbiorów NAC

Sprawę puckiego zamysłu uciął krótko w roku 1921 ówczesny kierownik wydziału budowy portów w Departamencie Spraw Morskich inż. Tadeusz Wenda:

„Pomysł ten wzbudza wprawdzie zaciekawienie, lecz nie może być traktowany poważnie ze strony fachowej. Przekop półwyspu Hel naruszyłby równowagę naturalnego porządku przenoszenia się piasków morskich wzdłuż półwyspu i egzystujące prądy morskie zanosyłyby piaskiem wejście do portu, tak jak to ma miejsce we wszystkich portach morza Bałtyckiego, bezpośrednio przy nim położonych.

Połączenie kolejowe tego portu z lądem szłoby po wielkiej tamie, oddzielającej Zatokę Pucką od Zatoki Gdańskiej. Na tamie musiałby być zbudowany most dla przejścia okrętów. Pod mostem tworzyłyby się bardzo silne prądy podczas zmian poziomów wody w obu zatokach. Takie prądy tworzyłyby się również przy wejściu do portu, o ile by terytorium wodne portu było połączone z Zatoką Pucką”.

Port w Tczewie

Groźniejszym konkurentem w tej rywalizacji był Tczew, tym bardziej że zyskał poparcie marszałka Sejmu RP. Idea budowy tam portu morskiego i połączenie go z Gdańskiem za pomocą kanału morskiego została zainicjowana w roku 1919 przez inż. Tadeusza Tillingera, kierownika Dyrekcji Dróg Wodnych w Warszawie.

Propagandą na rzecz budowy portu w Tczewie zajmował się Józef Klejnot- -Turski, wykładowca w Szkole Morskiej w Tczewie, utworzonej w 1920 r. Przedstawiał tę koncepcję na łamach „Żeglarza Polskiego”, różnych posiedzeniach, także w sejmiku powiatowym w Tczewie. Opublikował memoriał pod tytułem *Kanał morski do Tczewa* obficie rozsyłany do różnych osób i władz z adnotacją:

„Po przeczytaniu rozpowszechniać dalej”.

Plan inż. Tillingera przewidywał budowę kanału biegnącego równoległe do koryta Wisły, łączącego Tczew ze Świbnem (28 km), z czego 21 km przez terytorium Wolnego Miasta Gdańska, oraz połączenie kanału z portem gdańskim poprzez śluzę w Przegalinie. Tillinger argumentował, że rozwiązania jego projektu są zbliżone do tych zastosowanych w portach ujść dużych rzek w Europie Zachodniej. Projekt został zaakceptowany przez Ministerstwo Robót Publicznych i odtąd wysuwano go jako projekt rządowy.



Port w Tczewie w okresie międzywojennym. Widok nadbrzeża z barkami. Na drugim planie widoczne wagony towarowe. Fot. ze zbiorów NAC

W dniu zaślubin Polski z morzem 10 lutego 1920 r. odbyło się w Warszawie uroczyste posiedzenie Sejmu, który przyjął uchwałę następującej treści:

„Upoważnia się rząd, aby bezzwłocznie przystąpił do opracowania projektu portu morskiego na lewym brzegu Wisły na terytorium województwa pomorskiego oraz do pogłębienia koryta Wisły od ujęcia pod

Świbnem do projektowanego portu morskiego”.

Przekonany przez inż. Tillingera marszałek Sejmu RP Wojciech Trąmpczyński urządzał zebrania w swym sejmowym mieszkaniu, by projekt ten w szerokim gronie propagować.

Irytowało to wielkiego zwolennika portu w Gdyni inż. Juliana Rummela (w 1926 r. współorganizatora i dyrektora pierwszego państwowego przedsiębiorstwa armatorskiego w Gdyni „Żegluga Polska”):

„Projekt ten już dlatego nie był realny, że kanał musiał przechodzić przez terytorium Wolnego Miasta Gdańska, które nie pozwoliłoby przede wszystkim na wyłączenie terenów w celu stworzenia konkurencji dla Gdańska, a gdyby nawet ustosunkowano się do projektu przychylnie, na podstawie istniejących umów Gdańsk sam budowałby i administrował kanał, co wytwarzałoby zupełnie niemożliwą sytuację dla administracji portu. Poza tym, jeśli Gdańsk nie mógł przyjmować większych okrętów oceanicznych – to i do Tczewa nie mogłyby one wchodzić. Przy współczesnej technice żeglugi morskiej i eksploatacji statków przechodzenie kanałem jest połączone z wielką stratą czasu, co się odbija na wysokości frachtów, w naszym zaś klimacie utrzymanie ruchu w kanale w czasie zimy (Wisła zamarza na trzy miesiące w roku) byłoby prawie niemożliwe. Sama budowa kanału zdolnego do przepuszczania większych statków byłaby bardzo kosztowna, a koszty te trzeba by było dodać do kosztów budowy portu. [...] Budowa zaś wielkiego portu w Tczewie byłaby po prostu niedorzecznością. Wszyscy prawdziwi fachowcy zgadzali się ze mną pod tym względem. Ale ruch zrobiony przez pana Klejnot-Turskiego wokół portu w Tczewie był duży.

Po jednym z zebrań u marszałka Trąmpczyńskiego napisałem do niego obszerny list, dowodząc, że jeśli mamy budować własny port, to jedynym do tego miejscem jest Gdynia, a z drugiej strony rozpocząłem pisanie broszury wykazującej, że port gdański, przy przewidywanym rozwoju handlu zewnętrznego Polski, już prędko okaże się niewystarczający i aby rozwinąć nasz handel, potrzebujemy portu współcześnie urządzonego, w którym koszty obsługi przejścia towarów przez port byłyby możliwie niskie i w którym frachty mogłyby się kształtować korzystnie dla naszego handlu”.

Rummel urządził w Lidze Morskiej i Rzecznej wielkie zebranie, przez gen. Mariusza Zaruskiego za prosił prezydenta Stanisława Wojciechowskiego, przybyło też czterech ministrów i mnóstwo publiczności. Sprawę portu w Tczewie referowali panowie Klejnot-Turski i inż. Tillinger. Sprawę Gdyni – inż. A. Pauly. W dyskusji wziął udział Władysław Rummel, wybitny fachowiec w dziedzinie budowy portów.

„Na następnym posiedzeniu rady Ligi zjawił się marszałek Trąmpczyński i, waląc pięścią w stół krzyczał, że psuję mu sprawę portu, której on poświęcił tyle pracy. Oskarżał zwolenników portu w Gdyni o szkodzenie

interesom państwa. Odpowiedziałem w równie energicznym tonie, także uderzając ręką w stół i bez żadnych ogródek wykazałem całą niedorzeczność i nierealność projektu tczewskiego i wyśmiałem jego słowa, że gdy port w Tczewie powstanie, Gdańsk zarosnie trawą (gdy administracja miasta i brzegów kanału pozostanie w rękach obcych, administracja portu w rękach mieszanej Rady Portu, w której członkowie ze względu na brak odpowiednich kwalifikacji nie będą wiedzieli, co leży w rzeczywistych interesach Polski). Marszałek się uspokoił i już więcej do sprawy Tczewa nie wracał”

- relacjonował inż. Julian Rummel.



**Budowa Basenu Prezydenta
Ignacego Mościckiego w porcie
gdzińskim, 1935 r. Fot. ze zbiorów
NAC**

Port w Gdyni

Na koniec tej wielkiej batalii głos zabrał inż. Tadeusz Wenda, z całym spokojem i cierpliwością wyjaśniając:

„[...] pogłębienie rz. Wisły do rozmiarów niezbędnych dla statków morskich za pomocą bagrowania jest technicznie niewykonalne i mogłoby być urzeczywistnione tylko za pomocą śluzowania rz. Wisły na przestrzeni między Tczewem i jej ujściem, co byłoby bardzo kosztowne i trudne do wykonania ze względu na wielkie zmiany poziomu wód, na rumowisko, jakie niesie Wisła, i na zimowe lody. Dlatego myśl połączenia Tczewa z morzem za pomocą pogłębienia Wisły musiała być zaniechana [...].

Możliwość założenia portu morskiego na lewym brzegu Wisły pod Tczewem była następnie zbadana

i stwierdzona przez niżej podpisanego, który był delegowany na miejsce przez Ministra Robót Publicznych w kwietniu 1920 r.

Delegacja ta miała charakter więcej teoretyczny niż praktyczny i była skierowana głównie w stronę portu gdańskiego celem zbadania warunków jego rozwoju na przyszłość, albowiem w pierwszej połowie r. 1920, przed najściem bolszewików, pod wpływem traktatu wersalskiego byliśmy przekonani, nie tylko my, ale i gdańszczanie, że port gdański przejdzie całkowicie w polskie posiadanie, co by nam w zupełności na razie wystarczyło.

Dlatego też myśl nasza była skierowana głównie na port gdański i niżej podpisany sporządził szkicowy projekt rozszerzenia portu gdańskiego do rozmiarów obrotu rocznego 12 mln ton, co przewyższa obrót największych portów europejskich, za wyjątkiem Londynu i Hamburga, i wykazał, że port gdański ma tak korzystne warunki rozwoju, że w razie potrzeby mógłby być rozszerzony nawet do rozmiarów największego portu światowego.

Dalszy rozwój wypadków i trudne położenie, w jakim znalazła się Polska wskutek najścia bolszewików, doprowadziły do zawarcia z Wolnym Miastem Gdańskim konwencji w dn. 15 listopada 1920 r., której mocą zarząd portem gdańskim przeszedł do tzw. Rady Portu i dzisiaj, mówiąc słowami jednego z członków Rady Portu, Gdańsk niczym nie jest lepszy dla Polski, niż każdy inny port obcy.

Myśl założenia portu na własnym wybrzeżu morskim powstała niezależnie od ukształtowania się stosunków z Wolnym Miastem Gdańskim i od wyników konwencji. Studia portowe przeprowadzono latem 1920 r. Zbadane zostało szczegółowo całe nasze wybrzeże morskie, poczynając od jeziora Żarnowieckiego, a kończąc na granicy Wolnego Miasta pod Sopotami i okazało się, że najlepszym miejscem do budowy portu jest Gdynia.

Wybór ten jest nietrudny, gdyż Gdynia tak jasno wyróżnia się z pomiędzy innych miejscowości naszego wybrzeża, że fachowcy, gdy spojrzeli na mapę morską, miejsce to rzuca się wprost w oczy. To też właściwość tego wyboru stwierdzili nie tylko fachowcy polscy, ale i cudzoziemcy, jak np. gen. inż. Gal A. Raynal, który był specjalnie delegowany do Gdyni przez rząd francuski.

Rejd [reda] naprzeciwko Gdyni uważany jest od dawna za najlepszy w zatoce Gdańskiej. Gdy statki, idące do Gdańska, nie mogą z powodu burzy wejść do portu, stają na rejdzie gdyńskim. Zalety tego rejdru są bardzo duże: jego obszar wystarcza dla postoju kilkudziesięciu statków o największym zanurzeniu; głębokość morza, która w odległości 1 km od brzegu wynosi 10 m, dochodzi stopniowo do 20 m na odległości 4,5 km od brzegu, co pozwala statkom różnego zagłębienia wybrać miejsce najodpowiedniejsze dla postoju na kotwicy; półwysep Hel ochrania rejd i wejście do portu od działania wielkiej fali z otwartego morza; grunt dna jest kotwiczny; ruch piasków wzdłuż brzegu jest tak nieznaczny, że zamulenia i zapiaszczenia rejdru nie należy się zupełnie obawiać; morze przy Gdyni nie zamarza, a kra lodowa, idąca z zatoki Puckiej, omija miejsce rejdru, idąc przeważnie wzdłuż brzegu półwyspu Hel.

Do tego należy dodać, że i warunki terenu dla budowy portu w Gdyni są b. korzystne. Wklęsła forma wybrzeża sprzyja łatwemu wykorzystaniu przestrzeni wodnej. Wskutek naturalnych znacznych głębokości

stosowne pogłębienie awanportu wymaga niewielkich robót, a koszt ich zmniejsza się przez to, że grunt nadaje się do refulowania. Powierzchnię terenu na przestrzeni 300 ha tworzą torfowiska głębokości do 6 m, pod nimi leży piasek. Warunki te są b. dogodne przy tworzeniu basenów portowych.

Pod względem komunikacyjnym Gdynia leży najbliżej środka kraju ze wszystkich miejscowości polskiego wybrzeża, a połączenie wodne Gdyni z krajem jest możliwe tranzytem przez Gdańsk za pomocą odpowiednich statków rzecznych, gdyż odległość Gdyni od Gdańska wynosi zaledwie 16 km. [...]

Reasumując powyższe widzimy, że rząd: 1) zbadał istniejący port w Gdańsku, 2) wykazał możliwość założenia portu w Tczewie i 3) wybrał miejsce pod budowę portu w Gdyni”.



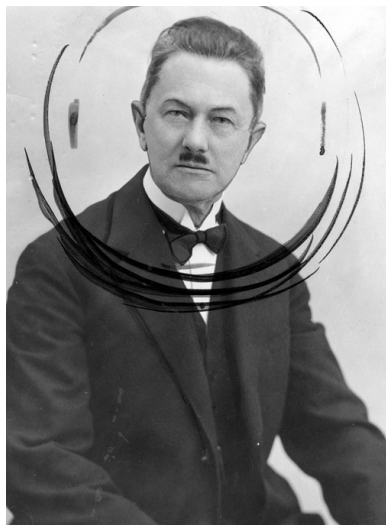
**Budowa portu morskiego w
Gdyni, 1929 r. Fot. ze zbiorów
NAC**

Port w Gdyni – świetny interes Inżynier Tadeusz Wenda został głównym projektantem i kierownikiem budowy portu w Gdyni. Do 1937 r. wybudowano 12,5 km nabrzeży i 184 km torów.

„Największe bez wątpienia dotąd dzieło Odrodzonej Polski, port gdyński, jest dziś przodującym portem na Bałtyku pod względem wysokości obrotów zamorskich, zajmuje on obecnie powierzchnię 1414 ha z czego 335 ha powierzchni wodnej. Port gdyński posiada już wszystkie potrzebne urządzenia techniczne dla obsługi stale rosnącego obrotu towarowego”

- informował „Dziennik Gdyński” 6 kwietnia 1938 r. A ministerialne podsumowanie poniesionych przez

państwo wydatków i wpływów zaowocowało konkluzją, że budowa portu w Gdyni zwróciła się Rzeczypospolitej trzykrotnie.



**Pamiątkowa plakietka wręczona
inżynierowi Tadeuszowi Wendzie
z okazji poświęcenia stoczni w
Gdyni, grudzień 1933 r. Fot. ze
zbiorów NAC**

**Tadeusz Wenda. Fot. ze zbiorów
NAC**

Tekst pochodzi z numeru 11/2022 „Biuletynu IPN”
Czasopismo dostępne w księgarniach IPN, placówkach Poczty Polskiej, sieciach EMPIK lub na stronie
ksiegarniaipn.pl

COFNIJ SIĘ