

Jerzy Libiszewski

Początki budowy portu w Gdyni w latach 1920 - 1925 /okres t.zw. "Małego portu"/.

Celem artykułu jest przedstawienie problemów związanych z budową portu w Gdyni w latach 1920 - 1925. Był to okres dla naszego narodu nie tylko dlatego ważny, że Polska, po z górami wiekowej niewoli, odzyskała niepodległość w wyniku zwycięstwa Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej oraz klęski mocarstw centralnych w I wojnie światowej, powracając nad wybrzeże Bałtyku, ale również z tego względu doniosły, że opracowano niebываły dotąd na tak wielką skalę program pracy na morzu, którego podstawowym założeniem była budowa portu gdyńskiego. Przebiegała ona w latach 1920 - 1939 w czterech etapach: 1/ 1920 - 1925, 2/ 1926 - 1930, 3/ 1930 - 1934, 4/ 1935 - 1939.

Ramy chronologiczne artykułu obejmują lata 1920 - 1925 i dotyczą pierwszego tylko etapu budowy portu w Gdyni. W okresie tym zbudowano t.zw. "mały port" w Gdyni, który miał być uzupełnieniem portu gdańskiego. Koncepcja "małego portu", której autorem był T.Wenda, długo zresztą nie utrzymała się, gdyż pod wpływem rozwoju wydarzeń międzynarodowych oraz antypolskiej działalności Senatu gdańskiego w 1925 roku, rząd polski powziął decyzję o rozbudowie Gdyni, jako portu przelotowego, specjalizującego się w eksporcie węgla.

Artykuł powstał w oparciu o materiały archiwalne, zgromadzone w Wojewódzkim Archiwum Państwowym w Bydgoszczy i w Gdańsku, prasę oraz opracowania. W szczególności w znacznej mierze wykorzystano w artykule materiały "Inwentarza akt Komisariatu Rządu w Gdyni", znajdujące się w zbiorach archiwum gdańskiego.

Artykuł nie wyczerpuje wszystkich kwestii związanych z budową portu w Gdyni. Największy nacisk położono w nim na zagadnienia polityczno - gospodarcze oraz techniczne, pominięto

natomiast w nim problemy związane z położeniem i z walką klasową proletariatu Gdyni w latach 1920 - 1925. Wynika to z faktu, że liczne opracowania okresu międzywojennego, archiwalia oraz prasa, poruszają te zagadnienia marginesowo, zajmując się głównie polityczno - ekonomicznymi problemami budowy portu w Gdyni.

Właściwie dopiero w opracowaniach powojennych D.Steyera i R. Wapińskiego dokonano wnikliwej oceny położenia i walki klasowej proletariatu gdyńskiego.^{1/}

Prace okresu przedwojennego dotyczące budowy portu w Gdyni w większości mają charakter popularno - naukowy, chociaż nie brak i opracowań naukowych. Wskazać tu należy na pracę doktorską E.Bohdana, z której zaczerpnięto do artykułu wiele cennych danych.^{2/}

W olbrzymiej większości publikacje okresu międzywojennego poświęcają mało uwagi początkowemu okresowi budowy portu w Gdyni, z wyjątkiem prac J.Rummla i T.Wendy.^{3/}

Z opracowań, które ukazały się po wojnie na uwagę zasługuje artykuł B.Kasprowicza oraz praca K.Piawskiego.^{4/}

Z materiałów prasowych wykorzystano w artykule publikacje z miesięcznika "Morze", wydawanego przez "Ligę Morską i Kolonialną" od 1925 roku. W niewielkim stopniu artykuł opiera się również na informacjach zamieszczonych w chadeckim "Dzienniku Bydgoskim".

W podpisanym 28 czerwca 1919 roku w Wersalu traktacie pokojowym przesądzona została sprawa Gdańska, z którego utworzone Wolne Miasto, pod ochroną Ligi Narodów. Również inny dość poważny ośrodek przemysłowy wybrzeża - Elbląg - nie został przyznany Polsce, pozostając nadal w granicach Niemiec.- Polsce przyznano jedynie wąski pas piaszczystego wybrzeża morskiego, długości 147 kilometrów, bez żadnego portu morskiego i bez

większego ośrodka przemysłowego na tych terenach, co dodatkowo osłabiało jej pozycję gospodarczą.

Obejmując dnia 10 lutego 1920 roku w posiadanie wybrzeże liczące zaledwie 147 kilometrów, Polska stanęła przed zagadnieniem najbardziej celowego wyzyskania swego dostępu do morza.^{5/}

Czynniki, którym rząd polski powierzył sprawy morskie, dobrze od początku rozumiały konieczność budowy własnego portu, aby w ten sposób nie tylko utworować sobie niezależną drogę do morza, lecz również założyć nad nim rodzinny ośrodek życia morskiego. W tym samym dniu, w którym nastąpiło objęcie przez Polskę we władanie morza, w Warszawie, w pierwszą rocznicę istnienia, odbyła się uroczysta sesja Sejmu.

Przemawiający w czasie obrad sejmowych poseł de Rosset mówiąc o znaczeniu tego-faktu w życiu naszego państwa, powiedział:

"... Wszelkich użyjemy wysiłków, ażeby to morze nie tylko utrzymać, lecz także wyciągnąć zeń te korzyści, zarówno materialne, jak moralne, jakie z morza wyciągnąć się uda".^{6/} Równocześnie wysunął on kilka konkretnych wniosków, dotyczących stosunków

polsko - gdańskich, oraz sprawy budowy własnego portu morskiego przez rząd, z których dwa zostały przyjęte przez Sejm w następującym brzmieniu: "Kompleks spraw związanych z objęciem przez Rzeczpospolitą brzegu morskiego oraz stosunki nasze z Gdańskiem wymagają stałego wglądu Sejmu. W tym celu z inicjatywy Komisji Wojskowej powstała tymczasowa Komisja Morska i ustaliła następujący program prac tej Komisji:

... 3/ W zakresie Ministerstwa Spraw Zagranicznych : sprawy, związane ze stanowiskiem międzynarodowym Polski, jako państwa morskiego, dotyczące traktatu z Gdańskiem itd.;

... 5/ W zakresie Ministerstwa Robót Publicznych: roboty nadbrzeżne i portowe nad Bałtykiem."^{7/}

Przemawiający na tym samym posiedzeniu Sejmu minister Robót

Publicznych - Andrzej Kędzior uzyskał uchwałę, zalecającą bezzwłoczne przystąpienie do opracowania projektu budowy portu morskiego na lewym brzegu Wisły, na terytorium województwa Pomorskiego. Jednocześnie Sejm na opracowanie projektu portu otworzył rządowi kredyt na 1920 rok w wysokości 500.000 marek.^{8/} Odruchowość i charakter taktyczno - polityczny tej uchwały były rzeczą oczywistą. Nierealne było przecież wybudowanie portu, do którego prowadząca droga żeglowna miała być pod kontrolą Gdańska, co stworzyłoby stan podobny do sytuacji z lat 1772 - 1793.

Projekt ten nie został zrealizowany.^{9/} Podobnie zresztą nie został wykorzystany wcześniejszy jeszcze, bowiem pochodzący z 1919 roku plan rozbudowy portu w Gdańsku, świadczący o pokojowych tendencjach rządu polskiego w stosunku do Wolnego Miasta.

Nieco później, 26 marca 1920 roku powołany został do życia Komitet Floty Narodowej /Dz.U.R.P. Nr 32 z 1920 r./, którego celem działania miało być skoordynowanie poszczególnych instytucji, grup społecznych oraz osób dążących do utworzenia polskiej floty mcrskiej. W skład Komitetu wchodził: marszałek Sejmu, prezes Rady Ministrów, prezesi sejmowych komisji - morskiej, wojskowej i przemysłowo-handlowej, ministrowie - Spraw Wojskowych, Wewnętrznych i Skarbu, prezes Najwyższej Izby Kontroli, wreszcie szef Departamentu Spraw Morskich. Najbardziej zainteresowane w-żegludze mcrskiej sfery gospodarcze nie miały w Komitecie należytego przedstawicielstwa. Mógł wprowadzić Komitet powoływać wybitnych działaczy społecznych i fachowców w sprawach morskich, ale rola kooptowanych członków była oczywiście inna, niż gdyby wchodził do niego z mocy z wyraźnego brzmienia ustawy.^{10/} Tymczasem wskutek zaostrzających się stosunków polsko - gdańskich

konieczność budowy własnego portu morskiego stawała się sprawą coraz bardziej niecierpiącą zwłoki. Wynikało to nie tylko z gospodarczych interesów Polski, ale i wojskowych.

Nasz jedyny port morski w Pucku - przeznaczony wyłącznie dla rybołówstwa przybrzeżnego nie był w stanie zapewnić pomieszczenia niewielkiej, dopiero tworzącej się polskiej flocie wojennej, składającej się z kilku przydzielonych /zgodnie z uchwałą Rady Ambasadorów z 9.XII.1919 r./ okrętów poniemieckich i statków pomocniczych.

Basen portowy w Pucku o wymiarach 40 x 50 m był bowiem niewielki, a ponadto płytki /głębokość basenu wynosiła zaledwie 3-3,5 m/.^{11/}

W związku z tym, że ani projekt z 1920 r. o budowie portu morskiego na lewym brzegu Wisły, ani też wcześniejszy, z 1919 r., o rozbudowie portu gdańskiego, nad którym pracował z ramienia Ministerstwa Robót Publicznych inż. T.Wenda, prowadzący w tym czasie prace poszukiwawcze nad wyborem terenu pod przyszły port, nie doczekały się realizacji, Departament dla Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, po przejęciu od Ministerstwa Robót Publicznych dalszych badań portowych, powierzył 6 maja 1920 roku wspomnianemu inż. T.Wendzie opracowanie planów budowy portu.^{12/}

Przeprowadzone przez niego w 1920 roku studia portowe, od jeziora Żarnowieckiego do granicy z Wolnym Miastem, dały w rezultacie kilka projektów budowy portu:

1. na jeziorze Żarnowieckim, z wejściem do portu z Bałtyku;
2. w zatoce Puckiej, z wejściem do portu od Wielkiej Wsi, również z otwartego morza;
3. w Pucku, z wejściem od zatoki Puckiej;
4. w Rewie, z wejściem od zatoki Puckiej;
5. Wielki Port w zatoce Puckiej, z przejściem Helu i wejściem z otwartego morza.

6. na końcu półwyspu Hel;

7. w Tczewie;

8. w Gdyni. 13/

ad.1/ Pierwszy z projektów-upadł od razu, przede wszystkim dlatego, że port leżałby przy samej granicy z Niemcami;

ad.2/ Drugi projekt wymagałby, poza przeprowadzeniem kanału przecinającego Hel, wybudowania przy wejściu do kanału awanportu, ochraniającego port od fal otwartego morza, przy tym mola, ze względu na silny ruch piasków wzdłuż zachodniego wybrzeża Bałtyku. Głównie jednak na odrzucenie jego wpłynął fakt znacznego oddalenia od centrum kraju;

ad.3/ Trzeci projekt, wobec płytkości zatoki-Puckiej, wymagałby kopania długiego kanału, który należałoby stale przy tym pogłębiać, gdyż zatoka Pucka podlega stałemu-zamuleniowi przez piaski. Poza tym zatoka w zimie przeważnie zamarza na przeciąg kilku miesięcy;

ad.4/ Czwarty projekt, jakkolwiek miał nieco lepsze warunki realizacji niż poprzedni, nie nadawał się jednak do wprowadzenia w czyn ze względu na trudniejsze połączenie kolejowe;

ad.5/ Przedmiotem piątego projektu była kolosalna impreza budowy Wielkiego Portu w zatoce Puckiej, z przecięciem Helu koło Kuźnicy, z wejściem z otwartego morza oraz drugim - od wewnętrznej strony zatoki. Projekt ten przewidywał stworzenie jeziora - laguny przez odcięcie zachodniej części zatoki Puckiej od reszty zatoki i od morza tamą długości 12 km. Otrzymanie jeziora - laguny o powierzchni 11,5 tysiąca ha, dałoby 6,6 tys. ha nowych terenów portowych i 4.900 ha basenów osłoniętej redy wewnętrznej, a zatem port ten zajmowałby przestrzeń

znacznie większą, niż największe porty Europy Zachodniej, co nie odpowiadało zupełnie potrzebom ówczesnym Polski. Oprócz tych wad projekt zawierał wszystkie braki projektów drugiego i trzeciego;

ad.6/ Projekt ten nie wytrzymał krytyki ze względów komunikacyjnych;^{14/}

ad.7/ Projekt portu w Tczewie był jedynym poważnym konkurentem projektu budowy portu w Gdyni. Rozbieżności były w projektach połączenia portu tczewskiego z morzem. Bezpośrednie połączenie Tczewa z morzem wymagało awanportu o znacznych rozmiarach. Połączenie natomiast poprzez Gdańsk wymagało przeprowadzenia kanału długości 25 - 26 km do Martwej Wisły, z pogłębieniem Martwej Wisły do głębokości kanału, czyli o około 9 metrów. Projekt ten miał wielu zwolenników, szczególnie dlatego, że Tczew leżał stosunkowo blisko centrum kraju.

W rzeczywistości bowiem port dawał możliwość skrócenia o 25 km - kolejką a o 45 km - drogą wodną, połączenia z centrum kraju. W porównaniu z Gdańskiem i innymi projektowanymi portami gwarantował ponadto lepsze połączenie kolejowe. -

Ze względu na to, że Wisła zamarza, a koszty wykupienia żyznych terenów pod budowę kanału od Wolnego Miasta byłyby znaczne, projekt ten również upadł.^{15/}

ad.8/ Z tych wszystkich projektów największe szanse realizacji miał ostatni projekt. Zatoka przy dolinie Chyłońskiej, wyszukana przez inż. T. Wendę, leżąca u ujścia rzeczki Chylonki, na 54°31' szerokości północnej i 18°34' długości wschodniej liczonej od Greenwich, w południowo - wschodniej części zatoki Gdańskiej, pomiędzy t.zw. Kępą Oksywską i Kamienną Górą, gdzie znajdowała się mała wioska

rybacka Gdynia, ze względu na wysoce korzystne warunki naturalne najlepiej nadawała się pod budowę portu. - Zatoka przy dolinie Chyłońskiej, dzięki samemu położeniu geograficznemu, jest doskonale osłonięta od fali otwartego morza półwyspem Hel, którego daleko w morze wysunięty cypel osłania zatokę z kierunku północno - wschodniego, Dzięki temu postój na redzie jest w każdych warunkach dogodny i bezpieczny. Nawet w razie burzy na pełnym morzu falowanie w Zatoce Gdańskiej jest stosunkowo nieznaczne. Dojście do-zatoki przy dolinie Chyłońskiej jest stosunkowo łatwe, gdyż zdąża się do niej bezpośrednio z otwartego morza od południowego cypla półwyspu Hel, nie mając po drodze żadnych przeszkód dla żeglugi. Reda przed projektowanym miejscem na port posiada dość znaczną głębokość /9 - 14 m/, grunt piaszczysty i doskonale kotwiczny.

Półwysp Hel posiada również znaczenie dla miejsca budowy przyszłego portu ze względu na to, że skierowuje główny morski prąd przybrzeżny poza zatokę i przez to chroni wjazd do projektowanego portu od zapiaszczenia. Dzięki temu nie są potrzebne sztuczne pogłębiania dościa do portu. Ponadto jest to jedyne z nielicznych miejsc na Bałtyku, które zamarza w wypadkach tylko wyjątkowych, ale i wówczas żegluga może tu być utrzymana przy pomocy lodolamaczy.

Poza tym dolina pomiędzy Kępą Oksywską a Kamienną Górą - posiada znaczne walory budowlane w postaci zwartych złóż piasku, pokrytych z góry lekką /1,5 - 3m/ warstwą torfu. Zarówno torf jak i piasek są łatwo usuwalne, dzięki czemu roboty ziemne są tu znakomicie ułatwione.

Wreszcie wielkim walorem Gdyni jest to, że tereny były tutaj niezabudowane i stanowiły w znacznym stopniu

własność państwową, co umożliwiała swobodę w projektowaniu dalszych inwestycji.

Stwarzało to sytuację korzystniejszą, niż w wielu innych starych portach, których rozbudowa wymagała niejednokrotnie kosztownych wyłączeń i burzenia istniejących budowli.^{16/}

Mimo tak korzystnych warunków Gdyni, brak było jednolitego poglądu co do wyboru miejsca pod przyszły port. Na ten temat odbyły się liczne dyskusje i konferencje.

Zwrócono się między innymi do fachowców zagranicznych o zdanie w tej sprawie. Za Gdynią wypowiedział się np. gen.inż. Raynal, były dyrektor budowy portu w Dakarze, delegowany przez rząd francuski. Raynal wydał o terenach Gdyni jako miejscu budowy portu jak najbardziej pozytywną opinię. Również autor znanego wówczas dzieła o budowie portów, profesor Politechniki Gdańskiej - Schulze - przychylnie wypowiedział się na rzecz Gdyni. Wybór miejsca, jak i plan budowy Gdyni, znalazły także w 1926 r. uznanie Delegacji Komisji Komunikacyjnej Ligi Narodów.^{17/}

Wreszcie po wielu dyskusjach powzięto decyzję. Wpływ na jej przyspieszenie wywarł strajk robotników portowych w lipcu 1920 roku w Gdańsku, którzy odmówili wyładowania transportu broni z przybyłego do portu angielskiego okrętu wojennego. Transport ten przeznaczony był dla Polski, prowadzącej wówczas działania wojenne przeciw Rosji radzieckiej.

W tej sytuacji zdecydowano więcej już nie zwlekać i przystąpić do budowy portu w Gdyni, który w przetargach Polski z Gdańskiem miał odegrać rolę atutu politycznego. Rządowi polskiemu chodziło z jednej strony o zastraszenie władz Wolnego Miasta, a z drugiej o niezależnienie się, chociażby częściowo od jego usług.^{18/}

W 1920 roku, gdy zapadła decyzja o budowie portu w Gdyni, "... była to jeszcze mała wioska rybacka, nie posiadająca ani

gościńca, ani poczty. Stacja kolejowa - małeńki domek - wystarczała też w zupełności. Plaża rozległa, piękniejsza od sopockiej, była zupełnie pusta. Do Oksywia nie było po prostu żadnej drogi..."^{19/}

Ta niewielka wioska rybacka liczyła wówczas ponad 400 mieszkańców.^{20/}

Pierwszą wzmianką o Gdyni /w nazwie-tej tkwi ten sam rdzeń, co w nazwie Gdańsk: gd-, który wiąże się ze-znaczeniem: wilgotny, mokry/ pochodzi z 1224 r., kiedy to książę Gdańska - Świętopełk II ofiarował tę wieś cystersom z Oliwy. Po raz drugi zanotowano Gdynię w dokumentach w 1253 r., jako należącą do parafii Oksywie. Od 1380 r. Gdynia była własnością zakonu kartuzów, aż do 1826 r., kiedy zakon ten uległ kasacji. W 1576 roku, w czasie zatargu Gdańska z królem Stefanem Batorym, wieś Gdynia została spalona.

W XVIII w. Gdynię, jako bardzo dogodne miejsce do budowy portu dla floty wskazywał królowi Władysławowi IV najpierw hetman Stanisław Koniecpolski, następnie budowę portu w tym miejscu zaproponował temuż władcy w końcu 1634 roku jego budowniczy wojskowy - Jan Pleitner. Jednak nie doszło do budowy portu w tym miejscu. Pleitner zbudował Władysławowi IV port w okolicach dzisiejszych Chałup i Kuźnicy, na półwyspie Hel.

W dokumentach z XVIII w. znajdujemy wzmianki o piętnastu portach i przystaniach na Pomorzu Gdańskim, a między innymi o Gdyni.

W czasach nowszych wiadomość o Gdyni znajdujemy w 1910 r.

w opisie małej przystani rybackiej.^{21/}

Ludność Gdyni, poddana w okresie utraty niepodległości wpływom germanizacyjnym, uległa wywarodowieniu i w chwili powstania niepodległego państwa polskiego, była w dość znacznym stopniu zniemczona.^{22/}

Głównym zajęciem ludności było rybołówstwo i rolnictwo. Ponadto

w miejscu gdzie później stanął port wydobywano przy pomocy prymitywnych narzędzi torf i pasiono bydło.

Ilość letników była raczej tu niewielka. Domki rybaków gdyńskich były ubogie, kryte strzechą.^{23/}

Taki był ogólny obraz Gdyni w 1920 roku, w chwili gdy przystąpiono do budowy portu.

W październiku 1920 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów zaaprobował wniosek Ministerstwa Spraw Wojskowych w sprawie budowy tymczasowego portu w Gdyni. Dnia 1 listopada 1920 roku Komitet Ekonomiczny przyznał Ministerstwu Spraw Wojskowych pierwsze kredyty na ten cel w wysokości 40 milionów marek polskich.^{24/}

Pierwsze założenia i projekt budowy tymczasowego portu w Gdyni, opracowane na zlecenie Ministerstwa Spraw Wojskowych przez inż. T. Wendę, przewidywały budowę dwóch, w początkowym okresie niezależnych od siebie, obiektów portowych:

1. t.zw. Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków, opartego o wieś Gdynię i składającego się z mola długości 550 m, zlokalizowanego w środku dzisiejszego pirsu węglowego, z odgałęzieniem /falochronem/ długości 170 m, skierowanym w kierunku północnym, wraz z przystanią długości 150 m, położoną na naturalnej głębokości około 7 m;
2. bazy Marynarki Wojennej, opartej o osiedle Oksywie, składającej się z falochronu długości około 750 m, wciętego ukośnie w ląd pod stokiem wzgórza oksywskiego i odgradzającego nieduży akwen przybrzeżny. Falochron miał osłaniać wejście do obudowanego basenu /dzisiejszy basen X - w niezmienionych rozmiarach - J.L./ z 60 m szerokości wejściem od strony południowej.

Projekt przewidywał możliwość dalszej rozbudowy przez osłonięcie falochronem od strony wschodniej dużego akwatorium zawartego

między dwoma wymienionymi obiektami portowymi oraz zagospodarowanie i zabudowę tego obszaru.

Port rybacki miał według tego projektu duże możliwości rozbudowy w kierunku południowym, w dalszej zaś perspektywie T.Wenda przewidywał budowę basenów wewnętrznych. Kilkanaście lat później, w maju 1938 r., na zjeździe inżynierów portowych państw bałtyckich i skandynawskich, tak autor projektu portu gdyńskiego mówił o jego założeniach: "Realizacja tego planu miała być wykonywana stopniowo, w ten sposób, aby przez częściowe jego urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów, z tym jednak warunkiem, żeby dalszy rozwój portu był możliwy i planowy. Ze względu na warunki terenowe doliny, położonej między wzgórzami /Kępą Oksywską i Kamienną Górą = J.L./ planowanie portu musiało być wykonywane bardzo ostrożnie, aby nie zmarnować terenu przez nieumiejętne jego wykorzystanie, starannie obmyślane, aby na niewielkim stosunkowo terytorium uzyskać możliwie największą wydajność eksploatacyjną portu..." 25/

W pierwszym projekcie budowy portu w Gdyni inż.T.Wenda zastosował wyłącznie konstrukcje drewniane: dla mola i falochronu podwójne palisady, powiązane kleszczami i złączone pomiędzy sobą ściągaczami stalowymi, z wypełnieniem wnętrza kamieniem oraz kamiennymi narzutami ochronnymi na materacach faszynowych. Nabrzeża w basenie północnym miały być pływowe, ze szczelną ścianką drewnianą i na ruszcie z pali drewnianych. Po wybraniu miejsca pod budowę portu polskiego długo zastanawiano się nad określeniem jego wielkości i zdolności przepustowej. W rezultacie przyjęto jako pewnik, że projektowany port w Gdyni powinien być obliczony na nie mniej niż sześć do ośmiu milionów ton rocznego obrotu, z tym że początkowo planowano budowę portu o zdolności przepustowej 2 - 3 milionów ton. 26/

Budowę "Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla

Rybaków" Ministerstwo Spraw Wojskowych powierzyło Przedsiębiorstwu Robót Inżynieryjnych w Poznaniu, t.zw. "Tri", które rozpoczęła wiosną 1921 r. roboty przy budowie portu, otwierając tym samym pierwszy z czterech etapów budowy portu, który trwał do lipca 1924 r.

Jednak już we wrześniu 1921 r. umowa z "Tri", za obopólną zgodą, została rozwiązana i od tego czasu budowa portu w Gdyni prowadzona była sposobem gospodarczym przez rząd polski we własnym zakresie. Kredyty udzielone przez Ministerstwo Skarbu na budowę portu urosły do końca 1921 r. do 195 milionów marek polskich, co w przeliczeniu na walutę stałą wynosiło około 71 tysięcy dolarów.

Za te fundusze wykonano w 1921 r. pomost długości 460 m, część mola długości 550 m. idącego w kierunku wschodnim, z odgałęzieniem /falochronem/ długości 170 m, przebiegającym w kierunku północnym, które zabezpieczało od fali przystań długości 150 m, położoną na naturalnej głębokości około 7 m. Budowle te składały się z taniej, drewnianej konstrukcji.

W pasie przybrzeżnym, w pobliżu ujścia rzeczki Chylonki, na terenie dzisiejszego zaplecza nabrzeża Duńskiego /koło przenośnika gumowego - J.L./ pobudowano tartak, do którego doprowadzono bocznice kolejową ze stacji Gdynia.^{27/}

Bocznica ta miała charakter prowizoryczny, ale zapewniała poprzez stację Gdynia połączenie portu z całym krajem. -

Równocześnie z nią ułożono pierwsze tory nabrzeżne, budowane wówczas z pośpiechem w przewidywaniu pierwszych ładunków.

W 1920 r. stacja Gdynia posiadała tylko dwa tory i nie miała bezpośredniego połączenia z resztą Polski. Należało uniezależnić się i pod tym względem od Gdańska. W tym celu, mając na względzie również potrzeby komunikacyjne powstającego portu, rozpoczęto w listopadzie 1920 r. budowę linii kolejowej Gdynia -

Kokoszki.

20 listopada 1921 r. premier Ponikowski, w obecności ministra Kolei dra Sikorskiego, dokonał uroczystego otwarcia nowej linii kolejowej, długości 32 km. Dzięki niej port gdyński uzyskał połączenie z Kartuzami, a tym samym z resztą kraju. Przy jej budowie pracowało 1800 robotników, a koszt tej inwestycji komunikacyjnej wyniósł 125 milionów marek polskich.^{28/}

Rezultat prac przy budowie portu w Gdyni w 1921 r. był znikomy. W dużej mierze wpłynął na to fakt, że nie było wówczas ustawy w sprawie budowy portu, która określałaby rozmiary robót, ich termin itp. Prace prowadzone wówczas miały charakter dorywczy. Zaistniała więc konieczność prawnego uregulowania tej sprawy. 12 maja 1921 r. poseł Trzcziński wraz z grupą 38 posłów zgłosił w Sejmie wniosek następującej treści: "Budowa portu w Gdyni została rozpoczęta, sumy potrzebne wykladało dotychczas Ministerstwo Spraw Wojskowych. Ważność tego portu dla naszej Marynarki Wojennej, jak i dla Handlowej wymaga, ażeby ustawowo postanowić, w jakim zakresie i w jakim czasie port ma być wybudowany. Można by także dla budowy portu przyciągnąć kapitały zagraniczne, nade wszystko amerykańskie. Wobec powyższego Wysoki Sejm uchwalić raczy: Sejm wzywa Rząd do przedłożenia w najkrótszym czasie ustawy o budowie portu morskiego w Gdyni".^{29/}

13 lipca 1921 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów znowu zajmował się sprawą budowy portu morskiego, jednakże i wówczas nie podjęto żadnych konkretnych decyzji. Na odwołanie decyzji o wydaniu ustawy w sprawie portu gdyńskiego wpłynęło głównie stanowisko Ministerstwa Spraw Zagranicznych, które obawiało się, że rozbudowa portu w Gdyni może zaostriżyć stosunki Wolnego Miasta z Polską.^{30/}

W 1922 r. władze morskie uległy reorganizacji. Na podstawie

rozporządzenia Rady Ministrów z 3 grudnia 1922 r. Sekcja Marynarki Handlowej w Ministerstwie Przemysłu i Handlu została przekształcona w Departament-V tego ministerstwa /z dwoma wydziałami: 1 portowym i 2. żeglugowym/, który przejął od Ministerstwa Spraw Wojskowych sprawy związane z marynarką handlową, pozostawiając Kierownictwu Marynarki-Wojennej problemy z nią ściśle związane oraz obrony wybrzeża. Jednocześnie powołano do życia Urząd Marynarki Handlowej, z tymczasową siedzibą w Wejherowie /późniejszy Urząd Morski w Gdyni - J.L./.

W ten sposób położono podwaliny pod przyszłą polską flotę handlową.

Biuro Budowy w Gdyni zostało w 1922 r. podporządkowane Ministerstwu Przemysłu i Handlu, z tym, że inwestycje dla kierownictwa Marynarki Wojennej pozostały w gestii Naczelnika Budowy Portu.

Pod nowym zarządem prace-przy budowie portu nie posuwały się w szybszym tempie niż uprzednio. W 1922 r. ułożono zaledwie wiązania na pomoście, dokończono drewnianą konstrukcję falochronu oraz założowano przystań i falochron kamieniem w ilości 20 tys. m³. Ministerstwo Skarbu wyasygnowało na te roboty portowe 391 milionów marek polskich. Ta wielka cyfrowa suma z powodu dalszego spadku wartości polskiej waluty nie miała dużego znaczenia, w przeliczeniu bowiem na walutę stałą wynosiło to około 52 tys. dolarów. Natomiast ze względu na rozpoczętą w tym okresie przez polskie władze skarbowe akcję oszczędności suma ta nie mogła być zwiększona.^{31/}

Niemniej jednak do przystani budowanego portu gdyńskiego mogły już przybijać statki morskie. Właśnie w tym roku złożyła w Gdyni wizytę francuska flota wojenna. Opis jej pobytu zajmował wiele miejsca w ówczesnej prasie polskiej.^{32/}

W historii budowy portu w Gdyni rok 1922 był bardzo zna-

mienny, prowadzone bowiem uprzednio pod znakiem niepewności roboty portowe zostały zalegalizowane mocą ustawy z 23 listopada 1922 r.

Projekt ustawy o budowie portu morskiego w Gdyni rząd przesłał 28 sierpnia 1922 r. do Sejmu, który uchwalił go dnia 23 września 1922 r. w następującym brzmieniu /Dz.U.R.P. z 1922 r., Nr 190, poz.824/ :

Art.1 Upoważnia się rząd do poczynienia niezbędnych zarządzeń, celem wykonania budowy portu morskiego w Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej.

Art.2. Budowa portu wykonywana będzie stopniowo według takiego planu, aby przez częściowe jej urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów i aby dalszy rozwój portu był możliwy i planowy.

Art.3. Wywłaszczenie gruntów niezbędnych pod budowę portu przeprowadzone będzie według ustawy i przepisów, obowiązujących na terenie województwa pomorskiego.

Art.4. Kredyty niezbędne dla budowy portu będą corocznie wstawiane do budżetu.

Art.5. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu, w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych, Skarbu i Robót Publicznych.

Art.6. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia."

Powierzenie wykonania ustawy o budowie portu Ministrowi Przemysłu i Handlu w pierwszej kolejności, w porozumieniu z ~~Ministrem~~ Ministrem Spraw Wojskowych, wynikało z faktu, iż wojsko było w dużym stopniu zainteresowane budową portu, głównie zaś z powodu niezłatwienia jeszcze definitywnie "portu d'attache" i przyznania miejsca wyładunku materiałów wojskowych w Gdańsku /podstawy prawne "portu d'attache" w Gdańsku zostały określone w tymczasowym układzie-polsko - gdańskim z 8 października 1921 r., jednak na tymbtle wciąż powstawały nieporozumienia między

Polską a Wolnym Miastem. Półwysep Westerplaatte został natomiast przeznaczony na polską składnicę tranzytową dopiero decyzją Rady Ligi Narodów z 10 września 1925 r. - J.L./ 33/.

Ponadto budowa portu w polskich warunkach geograficznych i gospodarczych musiała obejmować obok części handlowej i rybackiej - część wojenną, która mogła być zaplanowana i wykonana tylko przez władze wojenno - morackie.

Rząd polski uzasadniając potrzebę uchwalenia ustawy z 1922 r. wyraźnie podkreślał, że była ona aktualna od samego początku objęcia przez Polskę Pomorza, ze względu jednak na wyjaśnienie stosunku Wolnego Miasta do naszego państwa, odkładał decyzję w tej sprawie. Poza tym rząd zdawał sobie w 1922 r. sprawę z tego, że jeden port gdański, nie najlepiej wyposażony w urządzenia portowe, nie wystarczy na zaspokojenie potrzeb handlu zagranicznego Polski. Podobne stanowisko zajęli posłowie podczas dyskusji sejmowej w 1922 r. 34/

Uchwała sejmowa z 1922 r. miała więc w pewnym sensie charakter taktyczno - politycznego nacisku, mającego naprowadzić Gdańsk na właściwą drogę, jeśli chodzi o jego stosunki z Polską. Wskazuje na to treść wszystkich uchwał sejmowych z tego okresu, uzależniających ściśle tempo i rozmiar budowy nowego portu od rozwoju wypadków w Wolnym Mieście. Wyrazem tej polityki oczekiwania była koncepcja budowy t.zw. "małego portu" w Gdyni, podczas gdy głównym portem Rzeczypospolitej miał jednak pozostać Gdańsk. 35/

Przewyciężono więc wreszcie błędne stanowisko ówczesnego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, nie przynoszące żadnych korzyści w sprawie Gdańska, który nie ustąpił, a i nie przyspieszające powolnego tempa robót portowych. Wyrazem tego była rezolucja Sejmu z dnia 23 września 1922 r., która brzmiała następująco: "Sejm wzywa rząd do utrzymania ciągłości robót

w Gdyni, a to w celu utrwalenia dotychczasowych budowli wodnych oraz utrzymania stałego zespołu sił technicznych i roboczych".^{36/}

Zarówno ustawa jak i rezolucja miały ogólnikowy charakter, nie ustalały terminów budowy, jej zakresu, ani kredytów na budowę. Wynikało to nie tylko z tego, że w dalszym ciągu liczone na Gdańsk, ale i z faktu trudności finansowych naszego państwa. W tym czasie, w okresie dewaluacji waluty polskiej, skarb państwa świecił pustkami. Pomimo, więc, że sprawa budowy portu nie mogła w odpowiednim tempie ruszyć z miejsca, ze względu na ograniczony charakter ustaw, miała ona jednak doniosłe znaczenie, dając pracownikom portowym podstawę prawną.

Jednakże jeszcze nie wszyscy byli przekonani, co do słuszności obranego miejsca pod przyszły port. Dobitnie świadczyło o tym wystąpienie na posiedzeniu Sejmu w 1922 r. posła Hausnera /z Żydowskiego klubu sejmowego - J.L./ z rezolucją następującej treści: "Wzywa się Rząd, aby nie poprzestając na robotach przedsięwziętych w Gdyni, poczynił studia techniczne przez opracowanie projektów i kosztorysów dla budowy portów w innych miejscach, do tego celu się nadających".

Pomimo przyjęcia tej rezolucji przez Sejm, zaniechano jednak dalszych poszukiwań, uznając teren Gdyni za najbardziej odpowiedni pod budowę portu.^{37/}

Trzeba tu stwierdzić, że w tym okresie ogół społeczeństwa dość sceptycznie zapatrywał się na perspektywy budowy własnego portu. Ważną więc rolę spełniała w tym czasie Liga Żeglugi Polskiej, wywodząca się z założonego w 1920 r. stowarzyszenia "Bandera Polska". Działalność jej koncentrowała się wokół sprawy pozyskania najszerzych warstw społeczeństwa dla ideologii morskiej. W tym celu działacze Ligi Żeglugi Polskiej wygłaszali odczyty, publikowali artykuły w czasopiśmie, opracowywali

wnioski dla naszych władz morskich, organizowali spotkania z przedstawicielami rządu i Sejmu. ^{38/}

W 1923 r. na budowę portu gdyńskiego Ministerstwo Skarbu przeznaczyło 16.665.000.000 marek polskich, co w przeliczeniu na walutę stałą wynosiło około 87 tysięcy dolarów. Za te fundusze przebudowano pomost na molo o długości 400 m, wybudowano elektrownię o sile 100 kilowatów, która oświetlała całe molo oraz plac budowy portu, uruchomiono tartak oraz skompletowano warsztaty robocze. Zakończono również zakładowanie mola kamieniem, ponadto zbudowano wodociąg, zaopatrujący okręty w wodę z uruchomionej wówczas wieży ciśnień. ^{39/}

29 kwietnia 1923 r. dokonano otwarcia prymitywnego, zbudowanego z drzewa nabrzeża. W uroczystości tej wziął udział ówczesny prezydent Rzeczypospolitej - Stanisław Wojciechowski. Z tej okazji przybyły do Gdyni okręty wojenne z Francji, Anglii i Estonii. ^{40/}

Dokonując otwarcia portu w Gdyni, prezydent Wojciechowski powiedział: "...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. Tym dumniej podnoszę głos Polski wobec tych przestworzy, że wznawiamy teraz tradycje Chrobrych, Piastów i mądrych Jagiellonów..." ^{41/}

Stan robót przy budowie portu gdyńskiego za okres pierwszych trzech lat przedstawiał się następująco: zbudowano molo długości 550 m, idące w kierunku wschodnim, falochron długości 170 m, przebiegający w kierunku północnym, który zabezpieczał od fali przystań długości 150 m, położoną na naturalnej głębokości morza około 7 m. Ponadto wykończono prace przy budowie wodociągu i wieży ciśnień, warsztatów, tartaku oraz ułożono w porcie tory kolejowe. ^{42/}

Port w Gdyni w 1923 r. mógł już w tej fazie budowy przeładowywać rocznie 100 tysięcy ton.^{43/}

Stan budowy-portu w Gdyni pozwalał na przybijanie do przystani dość dużych statków. Między innymi 13 sierpnia 1923 r. przybił do przystani gdyńskiej pierwszy oceaniczny statek o pojemności 6.614 BRT. Był to francuski statek m.s. "Kentucky", stanowiący własność Francuskiego Towarzystwa Okrętowego w Hawrze. Nie mógł on być obsłużony w porcie gdańskim z powodu trwającego tam strajku i dlatego skierowano go do Gdyni, skąd zabrał emigrantów. Od tego czasu armator francuski regularnie kierował swoje statki do portu w Gdyni.^{44/}

W 1923 r. do mola w Gdyni przybiły w ogóle/poza statkiem "Kentucky"/ 3 statki o pojemności 5 tys. NRT.^{45/}

W tym samym roku w porcie gdyńskim otwarta została firma "Stocznia w Gdyni". Była to spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, powołana do życia w celu remontowania mniejszych statków, jako też stopniowego zorganizowania budowy statków handlowych na wybrzeżu polskim. Polska marynarka handlowa bowiem niewiele ich wówczas miała. Kilkoma statkami handlowymi dysponowały działające wówczas towarzystwa żeglugowe: "Polsko - Bałtyckie" i "Sarmacja".^{46/}

W związku jednak z trudnościami, na jakie napotykała się Polska w korzystaniu z portu w Wolnym Mieście, port gdyński w rozmiarach realizowanych w 1923 r. był jeszcze zbyt mały i za słabo wyposażony, aby sprostać rosnącym potrzebom polskiego handlu zagranicznego.

W prasie pojawiały się w tym czasie głosy, aby zaprzestać dalszej budowy Gdyni. Między innymi artykuł na ten temat pojawił się w "Dzienniku Bydgoskim". Anonimowy autor tak pisał o budowie portu: "Rozpoczęta budowa portu w Gdyni to farsza nie odpowiadająca nowoczesnym wymogom. Ta rozbudowa obciążać

będzie rocznie budżety miliardami i przeciągnie się na setki lat. Zresztą znamy nasz swojski sposób budowania. Zatem swojskiej, kosztownej i beznadziejnej budowie portu lepiej dać spokój".^{47/}

Innego jednak zdania były czynniki rządowe bezpośrednio zainteresowane w budowie portu w Gdyni.

W październiku 1923 r. przybył do Gdyni celem zapoznania się ze stanem robót portowych oraz wyrobienia sobie dokładnego pojęcia o niezbędnych kredytach związanych z budową portu desygnowany wówczas na stanowisko ministra Przemysłu i Handlu - Szydłowski w towarzystwie dyrektora Departamentu Marynarki Handlowej - Chrzanowskiego.^{48/}

Również Sejm nie poprzestał na uchwałach z 1922 roku. 11 marca 1923 r. wydał nową uchwałę, aby zdolność przepustowa przyszłego portu w Gdyni wynosiła ca najmniej 2,5 miliona ton ładunku. Uchwała ta wskazuje na to, że jako kryterium ogólne zastosowano tutaj przedwojenne obroty portu gdańskiego, tzn. z lat 1911 - 1913, które wynosiły nieco powyżej 2 milionów ton. Uchwalającym przyświecała niewątpliwie myśl, aby rozmiary przyszłego portu gdyńskiego pozwoliły na uniezależnienie się w dużej mierze polskiego handlu zagranicznego od Gdańska. Rozmiary budowanego portu w Gdyni precyzowała uchwała sejmowa z 1923 roku.^{49/}

Spowodowała ona, że projekt realizacji pierwszego etapu budowy portu w Gdyni został w 1923 r. rozbudowany. Na planach sytuacyjnych wysyłanych przez Naczelnika Budowy Portu do władz zwierzchnich zaczął od tego czasu dominować projekt portu handlowego z szerokim kanałem wciągniętym w ląd, w kierunku pokrywającym się z biegiem rzeczki Chylonki, przy którym projektowane były przez inż. T. Wendę baseny rozmieszczone "w jodełkę". W związku z tym rodzaj i zakres robót, przewidzianych do realizacji w pierwszym etapie budowy portu, uległ zmianie. W 1925 r.

zapadła decyzja powiększenia szerokości mola, początkowo do 150 m, a później do 250 m wraz z budową pierwszego nabrzeża, /dzisiejsze nabrzeże szwedzkie - J.L./ o długości około 850 m i głębokości 8 m.

Wymagało to osłonięcia tego nabrzeża przed działaniem fal, a zatem budowy falochronu.

Przyjęte do realizacji konstrukcje nie mogły jednak znaleźć zastosowania dla budowy falochronu na głębokich wodach. Wymagane również głębokości wody przy nabrzeżu portu handlowego /9-10 m/ narzucały konieczność zastosowania innych rozwiązań technicznych.^{50/}

W oparciu o korzystne warunki geologiczne w okolicach Gdyni, powstała w Biurze Naczelnika Budowy Portu - inż. T. Wendy - koncepcja budowy falochronów i nabrzeży ze skrzyń żelbetowych. Był to pomysł bardzo ciekawy i nowoczesny. Realizacja jego wymagała jednak specjalnego potencjału wykonawczego, którego ówczesny krajowy przemysł budowlany nie posiadał.

Tak zmieniony obraz zagadnień i zadań, narastających bardzo szybko i z wielkim dynamizmem, spowodował w latach 1923 - 1924 wielkie trudności organizacyjne. Aparat wykonawczy, zorganizowany przez Naczelnika Budowy Portu, dysponował zaledwie kilkoma kafarami parowymi i ograniczonym sprzętem pomocniczym i nie był w stanie powiększyć swojej mocy produkcyjnej. W związku z tym w 1923 r. udział w robotach portowych uzyskały niektóre przedsiębiorstwa państwowe, między innymi firma: -"Lub iński i Jaskólski", która rozpoczęła budowę nabrzeża w porcie wojennym.

Uruchomienie jednak większych robót portowo - morskich, czego wymagał plan T. Wendy, szczególnie zaś w zakresie robót czerpalnych, których projektowany rozmiar sięgał kilku milionów metrów sześciennych, wymagało wprowadzenia przedsiębiorstw

obcych, dysponujących kapitałem, odpowiednim sprzętem i doświadczeniem w tego rodzaju pracach.^{51/}

Nie było to jednak sprawą prostą, zwłaszcza, że w tym czasie bardzo dotkliwie dawały się odczuwać skutki rosnącej inflacji. Przyznawane na rozbudowę portu w Gdyni przez Ministerstwo Skarbu kredyty traciły z dnia na dzień na swojej wartości. W tej sytuacji ostro zarysował się problem znalezienia się i środków koniecznych do dalszego prowadzenia budowy, tym bardziej, że posiadanie własnego portu stawało się konieczne dla życia gospodarczego kraju. W budowie własnego portu zainteresowane były coraz bardziej sfery burżuazji przemysłowej i kupieckiej, której interesy stale kolidowały z prowadzoną przez Gdańsk polityką ograniczania i rugowania wpływów polskich w Wolnym Mieście. Również i masy pracujące liczyły na to, że rozwój portu i miasta Gdyni da im zatrudnienie, a tym samym zapewni lepsze warunki egzystencji.

W budowie portu gdyńskiego było więc zainteresowane w coraz większym stopniu całe społeczeństwo Polski.^{52/}

Od połowy 1923 r. zainteresowanie to zaczęło przybierać coraz bardziej konkretne formy. Między innymi w maju 1923 r. odbył się w Warszawie zjazd przedstawicieli prywatnych firm budowlanych, celem wstępnych pertraktacji w sprawie udziału w budowie portu w Gdyni. -

Zainteresowały się również budową portu banki. W 1923 r. dwa polskie banki - "Bank Związku Spółek Zarobkowych" i "Bank Kwilecki i Potecki" założyły towarzystwo "Biały Orzeł", które miało być zalążkiem polskiej żeglugi morskiej.^{53/}

Aby budową portu w Gdyni zainteresować szerzej prywatny kapitał, 3 października 1923 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów upoważnił Ministerstwo Przemysłu i Handlu do pertraktacji z prywatnymi firmami budowlanymi, celem finansowania budowy.^{54/}

Sprawa rozbudowy portu gdyńskiego była także tematem obrad na posiedzeniu połączonych komisji sejmowych - Morskiej i Przemysłowo - Handlowej, które odbyło się 21 lutego 1924 roku. Zebraniu, na którym byli obecni: marszałek senatu - Trąpczyński, szef Sztabu Generalnego - gen.St.Haller oraz admirał - Porębski, przewodniczył poseł Załuska.

Podjęto wówczas następujące rezolucje:

1. Oddać budowę portu w Gdyni na 2.500 tys. ton /zdolność przepustowa portu - J.L./ firmie prywatnej na przeciąg długi-letni; W czasie przejściowym zapewnić używalność portu w Gdyni dla komunikacji zamorskiej, aby nadać ruchowi eksportowemu i importowemu kierunek na ten jedyny, prawdziwie polski port;
3. Nie czynić inwestycji na rzecz Gdańska do czasu osiągnięcia praw, zagwarantowanych nam przez Traktat Wersalski;
4. Unikać cięcia polskich ośrodków przemysłowych ku obcym portom, raz bowiem ustalony w tym kierunku ruch eksportowy i importowy będzie niewątpliwie szkodliwy dla naszych własnych portów w Gdyni i Gdańsku, jak również utrudni powstanie i rozwój polskiej floty handlowej;
5. Wobec braku naturalnej komunikacji wodnej i śródlądowej - należy zaopatrzyć Gdynię w jak najlepsze połączenia z krajem, a przede wszystkim założyć drugi tor z Gdyni do Sopotu i wybudować nowe połączenie z Kartuzami, nadto należy stosować dla portu w Gdyni wszelkie ulgi taryfowe i celne;
6. Cały ruch emigracyjny należy kierować na Gdańsk i do Gdyni. Unikać należy innych portów, co wybitnie przyczyni się do powstania polskiej floty handlowej".^{55/}

Sejmowe komisje - Morska i Przemysłowo-Handlowa postępując przerwając wszelkie inwestycje w Gdańsku i dopuszczając obcy kapitał do budowy Gdyni, stawiały tym samym na rozwój własnego portu. Wynikało to z faktu, że coraz mniej liczone się

z poprawą stosunku władz Wolnego Miasta wobec Polski. Próby zmiany konwencji polsko - gdańskiej z 9 lipca 1920 r., których podjął się dwukrotnie, w sierpniu i październiku 1923 r. rząd polski, nie dały żadnych rezultatów.^{56/}

Poza tym nadal czyniono Polsce trudności w korzystaniu z portu gdańskiego, a mianowicie:

1. Polacy napotykali na rozmaite przeszkody przy zakładaniu firm i towarzystw handlowych;
2. Polaków, wbrew duchowi konwencji polsko - gdańskiej, traktowano jako obcokrajowców, w związku z czym obejmowało ich specjalne prawo o nabywaniu nieruchomości;
3. Dobitnie scharakteryzowano politykę władz gdańskich w piśmie polskiej delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku do jej prezidenta: "... Polityka uprawiana przez rząd gdański w stosunku do swego hinterlandu, którym jest Polska, jest wprost zabójczą dla interesów rozwoju portu /gdańskiego - J.L./." ^{57/}

Rezolucja sejmowych komisji - Morskiej i Przemysłowo-Handlowej z 21 lutego 1924 roku zmuszała władze polskie do tego, żeby rozpocząć budowę własnego portu na szeroką skalę. Nie sposób było już więc wycofać się. Należało tylko w tym celu znaleźć odpowiednie kapitały.

Próby poszukania pożyczek zagranicznych w USA-i wśród Polonii amerykańskiej zawiodły. Wynikało to z faktu, że pierwsze próby inwestowania w 1920 r. polską marynarkę handlową /zorganizowano wówczas linię transatlantycką Gdańsk - Nowy Jork, która wskutek trudności finansowych upadła - J.L./ dały Amerykanom stratę zainwestowanych dolarów, zamiast oczekiwanego zysku z dywidend.^{58/} Ogłoszono więc przetarg na budowę portu w Gdyni, jednakże rokowania z firmami zagranicznymi przeciągały się. Mimo to, choć powoli, budowa portu posuwała się naprzód.

W 1924 r. rozpoczął się stały ruch pasażerski między Gdynią

a Dunkierką, utrzymywany przez Francuskie Towarzystwo Okrętowe /Co.Generale Transatlantique/ z Hawru, które jeszcze w 1924 r. przewiozło 7567 pasażerów.^{59/}

O ile w 1923 r. w zasadzie nie było jeszcze w ogóle w Gdyni ruchu towarowego, to już w 1924 r. weszło i wyszło z portu gdyńskiego 29 statków o pojemności 41 tys. NRT, przywożąc 1 tys. ton ładunku-i wywożąc 9086 ton ładunku. Przywieziono głównie kamienie, żelazo, szyny, rowery i drobnicę. Wywóz objął: drzewo do Francji oraz kopalniaki i drobnicę.^{60/}

Sprawa przyciągnięcia obcych firm do budowy portu gdyńskiego nadal nie była rozstrzygnięta, w związku z czym Sejm znowu zajął się nią w dniu 11 marca 1924-r.

Wydał wówczas rezolucję, w której stwierdził, że budowa portu w Gdyni staje się coraz bardziej nagłą potrzebą Polski, w związku z czym rząd wzywa do zastosowania wszelkich środków natury prawnej i finansowej, celem przyspieszenia budowy portu do pojemności co najmniej 2,5 milionów ton.^{61/}

W tej sytuacji 24 lipca 1924 r. podpisano umowę na budowę portu z Konsorcjum Francusko - Polskim.^{62/}

Do tego czasu wykonano w porcie roboty, których wartość w dolarach przedstawiała się następująco:

W 1921 r. wykonano roboty na sumę 70.730 dolarów, w 1922 roku - wartość robót wynosiła 52.470 dolarów, natomiast w 1923 r. - 86.970 dolarów.

Razem wykonano więc prace na sumę 210.170 dolarów.^{63/}

Za sumy te do chwili podpisania umowy z Konsorcjum wykonano w porcie następujące roboty:

- a/ zbudowano molo południowe drewnianej konstrukcji na palach, zaopiekowane kamieniem na długości 550 m od brzegu, ze 150 m przystanią o głębokości 7 m;
- b/ wykończono budowę falochronu, zbudowanego prostopadle do mola,

a równoległe do linii brzegu o długości 170 m, z przystanią na całej długości o głębokości 7m

Oprócz tego wybudowano wodociąg, wieżę-ciśnienie, elektrownię o mocy 100-kilowatów oraz tartak dla użytku budowniczych portu. Zostało też wykonane połączenie stacji Gdynia z portem. Wreszcie kolejką wąskotorową połączono molo z falochronem oraz z placem budowy portu.^{64/}

Na terenie portu znajdowały się oprócz tego budynki wzniesione dla użytku różnych instytucji, a mianowicie:

- Urząd Emigracyjny zbudował tu barak o rozmiarach 45 x 50 m, przeznaczony dla około 1000 emigrantów, oczekujących w nim na wyjazd;
- Francuskie Towarzystwo Okrętowe posiadało mały, kryty skład na swoje ładunki;
- Firma "Transport" miała składy dla produktów naftowych;
- przedsiębiorstwo prywatne "Hartwig" i Towarzystwo Polsko - Bałtyckie posiadały place dla składowania drzewa, wraz z połączeniem kolejowym;
- "Stocznia w Gdyni" zainstalowała podnośnik dla małych statków oraz wybudowała warsztaty.

Z władz portowych, oprócz Kapitanatu Portu, działały w Gdyni: Ekspozytura Celna, Straż Celna i Posterunek Policji Państwowej. Do portu od czasu do czasu zawijały statki Francuskiego Towarzystwa Okrętowego i Linii Bałtycko - Amerykańskiej. Cały ruch portowy obsługiwany był przez jeden holownik.^{65/}

Taki był ogólny obraz portu gdyńskiego w chwili, gdy na podstawie umowy z 24 lipca 1924 r. przystępowało do pracy nad dalszą rozbudową portu Konsorcjum Francusko - Polskie.

W skład Konsorcjum weszły następujące firmy i osoby:

1. Societé de Construction des Batignolles, Paris,
2. Schneider et Co, Paris,

3. Societe Anonyme Hersent, Paris
4. Polski Bank Przemysłowy we Lwowie
5. inż. Władysław Rummel, Warszawa-
6. inż. Teodozy Nosowicz, Warszawa. -

Do 1926 r. budowę portu prowadziły wyżej wymienione przedsiębiorstwa francuskie. Od 1926 r. zaangażowano firmy budowlane: belgijską - Ackermann et van Haaren i duńską - K.Hojgaard et Schulz, które choć nie weszły w skład Konsorcjum, lecz faktycznie odtąd prowadziły prace w porcie, podczas gdy francuskie przedsiębiorstwa ograniczyły się do roli pośrednika. ^{66/}

O składzie Konsorcjum Francusko - Polskiego z 1924 r. ówczesny minister Przemysłu i Handlu - Józef Kiedroń - wyraził się z pełnym uznaniem, pisząc że: "... skład Konsorcjum daje zupełną gwarancję sumiennego i umiętęnego wywiązania się z przyjętych na siebie zobowiązań". ^{67/}

W skład Konsorcjum weszły więc trzy francuskie koncerny przemysłowe, z których "Batignolles" i "Hersent" reprezentowały przemysł budowlany, "Schneider" zaś przemysł hutniczo - metalowo - zbrojeniowy. Fachowym przedsiębiorstwem w dziedzinie budowy wodnych był tylko koncern "Batignolles", który tym samym już występował jako pretendent do roli gestora i wykonawcy robót przy budowie portu. Dwa inne koncerny francuskie występowały raczej jako eksponenci kapitału bankowego, każdy innej grupy kapitałowej. Francuski kapitał finansowy występował więc pod pokrywką fachowych koncernów produkcyjnych. - Wiązały się tu ściśle interesy francuskiego przemysłu ciężkiego i zbrojeniowego, reprezentowane przez firmy "Schneider-Creuzot". Francuski kapitał przejął bowiem drogą akwizycji kopalnie skałkowe na Śląsku, eksploatował również inne zakłady przemysłu ciężkiego, jak np. Hutę Bankową w Zagłębiu. - Francuski kapitał finansowy był więc, niezależnie od politycznego

interesu Francji, związanej z Polską bilateralnym sojuszem wojskowym, wybitnie zainteresowany w rozszerzeniu zdolności przepustowej drogi morskiej z Polski do Francji, z pominięciem Niemiec. Trzeba tu podkreślić, że Francja nie partycypowała /w każdym razie nie w sposób w jej pojęciu dostateczny/ we wpływach w umiędzynarodowionym Gdańsku, gdzie dominowały kapitały niemiecko - angielskie. Tutaj tkwi óródło decyzji francuskiego kapitału finansowego, aby wziąć udział w budowie Gdyni oraz /kilka lat później/ linii kolejowej Gdynia - Herby. Francja nie udzieliła zatem bezpośredniej pożyczki finansowej, lecz wystąpiła jako pośrednik.

Ekspenentem dla transakcji techniczno - bankowych był Polski Bank Przemysłowy we Lwowie, mający powiązania z francuskim kapitałem zainwestowanym w małopolskim kopalnictwie naftowym. ^{68/} W tej sytuacji, nie mogąc uzyskać kredytów na innej drodze, /próby zaciągnięcia pożyczki amerykańskiej zawiodły, a W. Brytania, posiadająca jak wspominaliśmy wpływ w Gdańsku nie była zainteresowana w rozbudowie konkurencyjnego portu w Gdyni/, a także nie dysponując odpowiednio kwalifikowanymi siłami fachowymi, ówczesny rząd polski znalazł się w sytuacji przymusowej i przyjął to, co mu ofiarowano. "Przyjmującego zamówienie traktowano jako dobroczyńcę, którego wszelkimi możliwymi korzyściami pragnie się zachęcić do podjęcia robót". W ten sposób mówił o tym zagadnieniu Eugeniusz Kwiatkowski w sprawozdaniu z wykonania preliminarza budżetowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu za rok 1927/28. ^{69/} Mimo, że oferta Konsorcjum nie była bardzo zachęcająca, została jednak przyjęta /pomimo, że **polskie** przedsiębiorstwo "Tri" chciało budować port w Gdyni na korzystniejszych warunkach/, gdyż dawała większe gwarancje finansowe i większą pewność fachowego wykonania robót". Tak uważał kierujący nadal pracami

portowymi inż. T. Wenda.^{70/}

Konsorcjum wystąpiło nie jako koncesjonariusz, lecz jako przedsiębiorca wykonywujący roboty budowlane na rachunek Skarbu Państwa. Według umowy z 24 lipca 1924 r. koszt budowy portu miał wynosić 35 milionów złotych w złocie, budowa zaś miała być ukończona 31 grudnia 1930 r. Do tego czasu miał powstać port obliczony na obrót 2.000.000 ton rocznie.

W dalszej przyszłości Gdynia miała być rozbudowana i osiągać 6 - 7 milionów ton rocznego obrotu.-

Celem uniknięcia konieczności obciążenia budżetu państwowego spłata należnego przedsiębiorcy wynagrodzenia miała rozpocząć się od 1927 r. i rozłożona być na 8 lat, w ten sposób, że ostatnią ratę należało spłacić w 1934 roku.^{71/}

Prace Konsorcjum miały być wykonywane na zasadach kredytowych. Tytułem spłaty kredytu przypadająca należność miała być powiększona o 21%. Było to najwyższe nominalne oprocentowanie kredytu zagranicznego, zaciągnięte przez rząd polski w okresie międzywojennym. Spłata długu zabezpieczona została w drodze zdeponowania w Banku Polskim - aż do wysokości rocznej raty kredytu, tj. do 4,5 milionów złotych - wszystkich wpływów brutto z eksploatacji lasów państwowych w 26 nadleśnictwach oraz eksploatacji portu.

Dodatkowo ustalono, że "... rząd polski zgadza się, aby z udzielonej przez rząd /francuski - J.L./ 400 milionowej pożyczki wojskowej, 30 milionów franków zostało zablokowane w ostatniej racie kredytu - jako gwarancja spłaty długu dla Konsorcjum Francusko - Polskiego".

Nie były to więc warunki zbyt korzystne.^{72/}

Umowa z Konsorcjum obejmowała następujące roboty:

1. kanał wejściowy o głębokości 11 m;
2. awanport, w skład którego wejść miały:

- a/ molo północną długości 810 m,
- b/ molo południowe długości 875 m,
- c/ falochron długości 410 m,
- d/ basen w awanporcie głębokości 8 m z 1060 m bieżących nabrzeży tejże głębokości,
- e/ pirs rozmiarów 100 x 300 m, mający ze strony południowej 300 m bieżących nabrzeży o głębokości 8 m, ze strony zaś północnej 300 m bieżących nabrzeży o głębokości 10 m oraz ze strony wschodniej 100 m bieżących nabrzeży o głębokości 8 m.

- 3. basen wewnętrzny głębokości 40 m o powierzchni wodnej około 43,5 ha, z 2.500 m bież. nabrzeży o 10 m głębokości;
- 4. usunięcie torfów na terenach portu i zamiana ich gruntem piaszczystym, uzyskanym przy czerpaniu.

Ogółem port miał zająć około 200 ha powierzchni wodnej o głębokości od 8 do 10 m i przeszło 4.400 m nabrzeży i być przystosowany do przyjęcia jednocześnie 25 - 30 dużych statków.

Urządzenia portowe w Gdyni, projektowane na wzór nowoczesnych portów Zachodu, miały być przedmiotem dalszej umowy.

Przeznaczono na ten cel 15 milionów złotych, przewidując, że za tę sumę dadzą się wykonać następujące urządzenia portowe:

- 1. tor_v kolejowe długości 40 km,
- 2. 1000 zwrotnic kolejowych,
- 3. 35 tys. m² szosy,
- 4. 15 tys. m² dróg brukowanych,
- 5. 8 tys. m² placów brukowanych,
- 6. kanalizacja i wodociągi portowe /te ostatnie wówczas już częściowo wykonano - J.L./,
- 7. około 40 tys. m² składów i magazynów,
- 8. 20 dźwigów o nośności 2,5 ton i 5 o nośności 5 ton oraz 2 dziesięcitonowe,

9. centrala elektryczna na 1000 kilowatów /na 100 kilowatów - już istniała - J.L./,
10. elektryczna sieć rozprowadzająca - 10 km wysokiego i 30 km niskiego napięcia,
11. oświetlenie elektryczne - 150 lamp na słupach i 5 tys. lamp wewnętrznych,
12. 10 beczek i boi portowych,
13. 10 ogni portowych na molo przy wjeździe,
14. holownik - lodołamacz o sile 500 HP,
15. gmachy administracyjne,
16. morski dworzec kolejowy na pirsie,
17. elewator-zbożowy na 15 tys. ton,
18. chłodnie.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu liczyło się z tym, że udział w budowie urządzeń portowych wezmą firmy krajowe, jak również zagraniczne.

Umowa przewidywała również, że podjęcie przez Konsorcjum prac winno nastąpić nie później niż w miesiąc po podpisaniu umowy, a wartość robót wykonanych do 31 grudnia 1926 r. miała wynosić przynajmniej 3 miliony złotych, z tym, że jeszcze w 1924 r. miano zbudować 200 m mola północnego drewnianej konstrukcji oraz połowę basenu 150 x 300 m, reszta zaś ma być zakończona w 1925 r. Poza tym w 1925-r. miano zbudować dalszych 150 m mola północnego i 200 m nabrzeży o głębokości 10-m. W 1926 r. natomiast miano wybudować dalszych 400 m nabrzeży.

Do 31 grudnia 1924 r. miał być przedstawiony plan całej umowy. W rozmiarach, jakie przewidywała umowa z Konsorcjum, port gdyński miał nie ustępować pod względem zdolności przeładunkowej Gdańskowi, a pod względem technicznym nawet go przewyższać. 73/

Po podpisaniu umowy z Konsorcjum roboty przy budowie portu ruszyły z miejsca. Pozwalało to na wyciągnięcie wniosku, że

dalszy przebieg budowy portu będzie szczęśliwszy niż prace uprzednio prowadzone. Należało więc spodziewać się już w niedalekiej przyszłości zwiększonego ruchu statków i wzrostu obrotów towarowych w porcie gdyniskim. W związku z tym, na podstawie art.44 Konstytucji wydana została ustawa o opłatach portowych /Dz.U.R.P.Nr 79, poz.764/, podpisana przez ówczesnego prezydenta - Wojciechowskiego, premiera - Grabskiego oraz Ministra Przemysłu i Handlu - Kiedronia.

O ile chodzi o strukturę formalną opłaty portu gdyniskiego oparte zostały na wzorach opłat gdańskich. Początkowo były one bardzo niskie, ponieważ port w Gdyni posiadał tylko nieliczne i nierozbudowane urządzenia portowe. Niski poziom opłat miał wyrównać braki i powiększyć na razie atrakcyjność portu. Polityka ta okazała się, jak to wynikało z późniejszego rozwoju Gdyni, bardzo trafna i przyczyniła się w dużej mierze do szybkiego wzrostu obrotów portu.^{74/} Dla lepszej propagandy spraw morskich w 1924 r. zaczęto wychodzić czasopismo "Morze".

Szczególna sytuacja polityczna, jaka wytworzyła się w Europie w 1925 r. wpłynęła na szybszy rozwój Gdyni. Rok ten stał się decydujący dla dalszego rozwoju portu. Wszyscy dotychczasowi oponenti nie mieli już zdurzeń co do postawy Gdańska wobec istotnych dla Polski problemów gospodarczych.

15 maja 1925 r. traciła moc podpisana w 1922 r. t.zw. Konwencja Górnośląska, na mocy której Niemcy miały obowiązek przyjmowania 500 tys. ton węgla, wydobywanego z polskiej części Górnego Śląska. Od tej chwili Niemcy odmówiły przyjmowania polskiego węgla, nie chcąc przedkładać swego zobowiązania. Rozpoczęła się wojna celna. O tym, czym to groziło dla Polski, świadczą poniższe cyfry:

Polska wywoziła do Niemiec:

w I półroczu 1924 r.	- 64%	swojego węgla
w I półroczu 1925 r.	- 57,7%	- " "
w II półroczu 1925 r.	- 0,5%	- " "
w I półroczu 1926 r.	- 0,7%	- " "

Nagłe zerwanie stosunków gospodarczych ze strony Niemiec było dla polskiej burżuazji objawem groźnym. Obawiała się ona gwałtownego wzrostu bezrobocia w Polsce i co za tym idzie zwiększenia się nastrojów rewolucyjnych wśród mas robotniczych. Niemcy, rozpoczynając wojnę celną, były przekonane, że rząd polski ulegnie ich presji i pozwoli wciągnąć swoją gospodarkę w zależność od Rzeszy. Sytuacja była tym poważniejsza, że eksport polskiego węgla przez Gdańsk okazał się niemożliwy. Władze gdańskie nie chciały po prostu wierzyć w możliwość wywozu polskiego węgla drogą morską, argumentując swoje stanowisko przejściowością-konjunkturą tego wywozu. Nie chciały w związku z tym poczynić żadnych poważniejszych inwestycji na rzecz urzędzeń przeładunkowych. Port gdański, przystosowany bowiem głównie do wywozu drzewa nie posiadał dostatecznej ilości urzędzeń do przeładunku węgla.^{75/}

W tej sytuacji Polska musiała szukać nowych rynków zbytu na węgiel. Był to moment historyczny, który już ostatecznie zadecydował o dalszych stosunkach polsko - gdańskich i o losach budowy nowoczesnego wielkiego portu morskiego w Gdyni. Komisarz Rządu w Gdyni - Franciszek Sokół - w kilkanaście lat później tak ocenił sytuację Polski w 1925 r. :

"... Gdyby bowiem nie prężność produkcyjna Górnego Śląska i nieudana próba gwałtownego zduszenia jej /prężności ekonomicznej Polski - J.L./ przez wypowiedzenie traktatu polsko - niemieckiego w roku 1925, kto wie - jakimi drogami i w jakim tempie odbywałby się dziś rozwój Gdyni i czy w roku 1938 mielibyśmy już port, skupiający połowę polskiego handlu zagra-

nicznego i miasto portowe, ze 120 tys. mieszkańców..." 76/

W związku z nową sytuacją i trudnościami, jakie czyniły Polsce władze gdańskie w eksporcie węgla poprzez port Wolnego Miasta trzeba było pomyśleć o rozbudowie portu w Gdyni. Rząd polski, który już od początku 1925 r. natrafiał na przeszkody w bezcłowym wywozie węgla do Niemiec, zawarł 27 lutego 1925 r. w obliczu nadchodzącego kryzysu w stosunkach gospodarczych z państwem niemieckim dodatkową umowę z Konsorcjum Francusko - Polskim.

Przewidywała ona zakończenie robót portowych o rok wcześniej, tj. do końca 1929 r. Umowa ta przewidywała również przyspieszenie terminu płatności wszystkich rat o rok. Pierwsza rata w wysokości 6 milionów złotych miała być zatem wypłacona Konsorcjum w 1926 r., a ostatnia w 1933 r. Wysokość i ilość rat płaconych Konsorcjum przez Skarb Państwa pozostała niezmieniona, z tym, że ogólna należność za wykonane roboty w związku ze skróceniem terminu budowy portu miała być pomniejszona o sumę 138.500 złotych.

W myśl umowy Konsorcjum zobowiązało się do dnia 21 grudnia 1925 r. całkowicie ukończyć i oddać Ministerstwu Przemysłu i Handlu w stanie gotowym do eksploatacji nie mniej niż 450 m bieżących nabrzeży, z czego 250 m w awanporcie, a 200 m w basenie wewnętrznym. Ogólna wartość kosztorysowa robót, które miały być wykonane w 1925 r. miała wynosić co najmniej 3.800.000 złotych, w przeciągu zaś 1926 r. nie mniej niż 7.338.000 złotych. Szczegółowy program robót miał być ustalony za porozumieniem obu stron, natomiast program robót na 1925 r. miał być opracowany w ciągu miesiąca od dnia podpisania dodatkowej umowy z Konsorcjum Francusko - Polskim. 77/

W 1925 r. wykonało ono następujące prace przy budowie portu:

1. wybudowało molo północne typu drewnianego na palach, o dku-

gości 720 m z zapełnieniem jego wnętrza kamieniem; zgodnie z planem na 1925 r.; -

2. wykonało 386 m bieżących skrzyń żelbetowych pod nabrzeża o głębokości 10 m, jednakże skrzyń tych nie zwodowano, ani też nie wykończono 382 m bieżących nabrzeży, jak to przewidywał harmonogram robót na 1925 r. Stosunek wartości robót wykonanych do wartości nie wykonanych a przewidzianych programem wynosił około 88%;-

3. nie zostały także wykonane nabrzeża typu mieszanego na palach drewnianych w basenie zewnętrznym awanportu o głębokości 8 m, a przewidziane w planie prac na 1925 r. Wykonano jedynie w tym zakresie około 35% robót;

4. przy pomocy pogłębiarek wyczerpano około 670.300 m³ gruntu, co stanowiło około 64% prac przewidzianych programem. Przyczyną nie wykonania na czas prac przy budowie-portu były częściowo burze, które poważnie uszkodziły nabrzeża w basenie zewnętrznym, a zwłaszcza burza m 8 na 9 listopada 1925 r.

Pewien wpływ na opóźnienie robót miały również strajki robotników zatrudnionych przy budowie portu. Dużą przeszkodą w realizacji prac portowych było zatonięcie w 1925 r. czterech pogłębiarek. Wszystkie one były co prawda ubezpieczone, więc Konsorcjum nie poniosło większych strat materialnych.

Nie bez znaczenia był również fakt, że w tym czasie Konsorcjum przeżywało kryzys finansowy, wynikający z dewaluacji pieniędzy we Francji i zakazu przez rząd francuski wywozu dewiz.

W 1925 r. Konsorcjum zatrudniało przy budowie portu około 3.564 ludzi. Wartość wykonanych w tym roku prac wynosiła 2727755 złotych. Poza tym w 1925 r. ulepszono komunikację kolejową na molo południowym, udostępniając je dla wagonów kolei normalnotorowej. Na terenie portowym poszerzono sieć kolejową - tak, aby mogła ona pomieścić kilka pociągów towarowych na raz.

Pozwalało to na skierowanie eksportu węgla na Gdynię.

Port gdyński mógł w 1925 r. przy pracy na dwie zmiany przepuścić około-100 ton węgla dziennie.^{78/}

Do bardzo ważnych nabytków portu w 1925 r. należy również zaliczyć zakup silnego holownika, który był zaopatrzony w urządzenia ratownicze oraz mógł służyć do łamania lodu.

Pod względem urządzeń mechanicznych do przeładunku rok 1925 był o tyle korzystny, że zamówiono 2 krany /dźwigi - J.L./, z których każdy miał ładować po-150 ton na godzinę, oraz dwa duże żurawie typu bramowego, każdy z nich o nośności po 5 ton. Rozpoczęto też w roku 1925 budowę dużego magazynu portowego o powierzchni 4.500 m², którego brak dawał się poważnie odczuwać.^{79/}

W tym samym roku Ministerstwo Przemysłu i Handlu w związku z potrzebą zwiększenia eksportu przez Gdynię zawarło kilka umów na dostawę urządzeń portowych, a mianowicie:

1/ z "Towarzystwem Akcyjnym Zjednoczone Huty: Królewska i Laura" w Katowicach na dostawę dwóch żurawi mostowych, elektrycznych, do ładowania węgla, o zdolności ładowniczej każdego z nich po 100 ton na godzinę. Miały być one zainstalowane w Gdyni do 1 czerwca 1926 r. Pozwoliłoby to na osiągnięcie w przyszłości przez port gdyński zdolności przeładunkowej około 100 tys. ton węgla miesięcznie;

2/ z Fabryką "K.Rudzką i Ska" na budowę dla towarów masowych magazynu portowego z żelaza. Miał on zajmować powierzchnię 4 tys. m². Ukończenie budowy tej inwestycji przewidywano na 1 czerwca 1926 r.;

3/ z firmą "Polskie Fabryki Maszyn-i Wagonów - L.Zieleniewski S.A." w Krakowie na dostawę dwóch żurawi elektrycznych o nośności każdego z nich po 5 ton. Miały one obsługiwać wspomniany już magazyn i również być oddane do eksploatacji

w dniu 1 czerwca 1926 r. ^{80/}

Poza-tymi pracami i zamówieniami związanymi z portem w Gdyni należy również wspomnieć o rozpoczętej w 1925 r. budowie portu wojennego. Kierownictwo Marynarki Wojennej prace przygotowawcze-podjęło już w 1923 r. W 1924 r. został przedłożony przez inż. Szawernowskiego szkic sytuacyjny bazy dla floty wojennej z ogólnym opisem i szacunkiem. Nie został on jednak przyjęty przez Kierownictwo Marynarki Wojennej.

W 1925 r. szef Kierownictwa Marynarki Wojennej polecił opracowanie projektów portu wojennego w Gdyni nowoutworzonemu "Biuru Nowych Budowli przy Służbie Technicznej Kierownictwa Marynarki Wojennej". Opracowany przez nie jeszcze w roku 1925 projekt został przyjęty przez naczelne władze marynarki wojennej. Przewidywał on budowę portu wojennego, mającego opierać się o już zbudowane molo północne /w okolicach Oksywia -J.L./ . Na całość projektu portu wojennego składały się obszary wodne, czyli baseny, dla jednostek floty oraz tereny pod budowę niezbędnych budynków i urządzeń.

Plan portu wojennego dostosowano do potrzeb wojskowych. Starano się zaplanować port wojenny, kierując się zasadniczą myślą, aby był on w miarę możliwości izolowany od portu handlowego i aby był możliwy jego dalszy rozwój.

26 sierpnia 1925 r. Kierownictwo Marynarki Wojennej zawarło umowę na budowę portu wojennego z Towarzystwem Robót Inżynierskich /"Tri"/ w Poznaniu, a 28 sierpnia tego roku z Konsorcjum Francusko - Polskim.

Według umowy zawartej z tymi przedsiębiorstwami basen marynarki wojennej miał zajmować powierzchnię około 9,3 ha i położony być na głębokości 6 - 10 m. Łączna długość nabrzeży w porcie wojennym miała wynosić 610 m.

Roboty miały być prowadzone w takim tempie i rozmiarach, aby

flota wojenna mogła jeszcze zimę 1925 r. spędzić we własnej przystani. "Tri" miało wykonać w tym roku 310 m bieżących nabrzeży konstrukcji mieszanej oraz ostrogę z pali o długości 225 m, która oddzielałaby basen portu wojennego od reszty awanportu.

Konsorcjum winno natomiast było zbudować obramowanie ze skrzyń żelbetowych od strony wejścia do morza i wyczerpać 40 tys. m³ piasku.

Prace przy budowie portu wojennego prowadzone były w 1925 r. zgodnie z umową.^{81/}

Tak przedstawiał się plan budowy portu w 1925 r. Szybsze tempo robót i lepsze wyposażenie Gdyni w urządzenia portowe, jak również zwiększone roboty towarowe, były w dużym stopniu ściśle związane z sytuacją międzynarodową.

W 1925 r. Gdynia mogła poszczycić się obrotem towarowym w wysokości 55.571 ton.

W tym roku wpłynęło do portu gdyńskiego 85 statków o łącznej pojemności 75 tys. NRT. Przywiozły one 2 tys. ton ładunku i 1090 pasażerów. Z Gdyni natomiast wpłynęło w 1925 r. 79 statków o łącznej pojemności 72 tys. NRT. Zabrały one 54 tys. ton ładunku i 10.632 pasażerów.

Ogólny wywóz towarów z Gdyni w 1925 r. wynosił 53.925 ton, z czego na sam węgiel przypadają 36,7 tys. ton.

Pierwszy statek z węglem wypłynął do Rygi 15 lipca 1925 r., a więc wkrótce po rozpoczęciu przez Niemcy wojny celnej. Był to statek m.s. "Mary"; zabrał on 1.500 ton węgla Polskich Kopalni Skarbowych.

Ogólny przywóz wynosił w 1925 r. 1.646 ton. Warto tu dodać, że w 1925 r. zaledwie 10% ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą przechodziło przez Gdańsk i Gdynię.^{82/}

Głównym odbiorcą polskiego węgla w 1925 r. była Szwecja, która

przyjęła 40,5% całego polskiego wywozu węgla. Oprócz Szwecji wywożono węgiel do Łotwy /23,8%/, Danii /21%/, Litwy /6,3%/ oraz innych państw. Cały ten eksport szedł już przez port gdyński. Przez Gdańsk skierowano w 1925 r. zaledwie 8,4% polskiego eksportu węgla przechodzącego przez nasze porty.^{83/}

Dla zachęcenia zagranicznych armatorów do korzystania z usług portu gdyńskiego zastosowano szereg udogodnień i ulg w dziedzinie taryfy opłat portowych, podatkowych itp. Miało to być rekompensatą dla nich za niedostateczne jeszcze wyposażenie portu w urządzenia przeładunkowe. W 1925 r. opłaty portowe w Gdyni były we wszystkich pozycjach niższe od opłat sąsiedniego portu w Gdańsku. W niektórych pozycjach różnica opłat była dość znaczna na korzyść Gdyni, a mianowicie: opłaty portowe za wejście i wyjście statków z portu stanowiły w Gdyni 25% tych samych opłat w Gdańsku, a za wyładowanie względnie-załadowanie 1000 kg-ładunków opłaty w Gdyni były o 80% niższe niż w Gdańsku.^{84/}

Wzrost obrotów towarowych w Gdyni, a z drugiej strony zbyt już mała przepustowość Gdańska spowodowały, że niektóre firmy gdańskie, a między innymi "Elibor", otworzyły swoje oddziały w Gdyni. Firma "Elibor", którą kierował dr Hilchen, doprowadziła eksport polskiego węgla w listopadzie 1925 roku do najwyższej skali. Kierownikiem "Eliboru" w Gdyni został Wirpsza, uprzednio właściciel firmy handlowej w tym mieście.^{85/} Niektóre towarzystwa okrętowe w Niemczech nosiły się także w 1925 r. z zamiarem otwarcia swoich oddziałów w porcie gdyńskim.^{86/}

Poza tym Towarzystwo Akcyjne Żeglugi Morskiej "Sarmacja" przystąpiło w 1925 r. do reorganizacji swojej placówki w Gdyni. Utrzymywało ono uprzednio jedną stałą linię Gdańsk - Londyn za

pomocą dwóch statków. W 1925 r. "Sarmacja" zdecydowała się zakupić trzeci statek dla tej linii. Niezależnie od tego kierownictwo tego towarzystwa nabyło jeszcze dwa statki o pojemności 3 tys. NRT, przeznaczone do przewozu węgla, zamierzało bowiem uruchomić linię Gdynia - Szwecja. ^{87/}

Szybki rozwój portu gdyńskiego i wzrost zagadnień związanych z jego budową i eksploatacją spowodowały, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu powołało we wrześniu 1925 r. Komisję Ministerialną dla Spraw Rozwoju Portu i Miasta Gdyni. Miała ona spełniać rolę organu opiniodawczego przy tym ministerstwie. W § 3 regulaminu tej komisji nakładał obowiązek odbywania posiedzeń przynajmniej raz w miesiącu, natomiast § 5 przewidywał, że co najmniej dwa razy w roku zebrania te miały odbywać się w Gdyni, "celem zapoznania się z istotnymi potrzebami portu i miasta". ^{88/}

Na posiedzeniach Komisji Między ministerialnej w 1925 r. najwięcej uwagi poświęcono kilku zagadnieniom, a mianowicie poruszono sprawy:

a/ eksploatacji portu w Gdyni w 1926 r. i w-późniejszym okresie,
b/ budowy portu wybackiego w Gdyni, c/ założenia stoczni w Gdyni, d/ połączenia wybrzeża z Zagłębiem Węglowym na Śląsku. Jeśli chodzi o sprawę eksploatacji portu, to należy podkreślić, że Komisja Między ministerialna stała na stanowisku, aby do chwili wybudowania portu w Gdyni względy budowy miały pierwszeństwo przed doraźnymi potrzebami eksploatacji, która do 1939 r. winna być podzielona pomiędzy firmy prywatne i państwowe. Państwo, zdaniem Komisji, winno eksploatować stację emigracyjną, urządzenia specjalne portu, elewatory zbożowe, chłodnie, większość składów i hangarów, dźwigi, pod warunkiem jednak aby nie wytworzył się monopol. Sprawę utworzenia i eksploatacji wolnego portu w Gdyni uznano

za przedwczesną.

Komisja Międzyministerialna była zdania, że zdolność przeładunkowa Gdyni w 1926 r. powinna osiągnąć 1.150 tys. ton rocznego obrotu.^{89/}

Bardzo pilną w 1925 r. sprawą była budowa portu rybackiego. W 1925 r. tereny Gdyni, Oksywią i Oksywskich Piasków zamieszkiwało 70 rodzin rybackich, tj. 364 osoby, z których 124 osoby zajmowały się wyłącznie rybołówstwem morskim. Rybacy z tych okolic posiadali 26 kutrów motorowych i 108 łodzi rybackich. W latach niepomyślnych łowili oni rocznie do 516 ton ryb, co równało się około 283 tys. złotych.

W okresach pomyślnych wartość połowów zdawiała się.^{90/}

Na skutek budowy portu gdyńskiego znacznie ograniczono rybakom gdyńskim możliwość połowów. Nie mieli oni dość miejsca dla zapewnienia swoim kutrom i łodziom swobodnego i bezpiecznego schronienia.

Członkowie Komisji Międzyministerialnej dobrze rozumieli potrzeby rybaków gdyńskich. Na posiedzeniu w dniu 11 października 1925 r. przedstawiciel Ministerstwa Przemysłu i Handlu wystąpił z propozycją budowy portu rybackiego w Gdyni. Władze centralne, doceniając konieczność stworzenia w Gdyni schroniska dla kutrów rybackich, wystąpiły jeszcze w tym samym roku 1925 o kredyty w budżecie w wysokości 200 tys. złotych na 1926 rok, a przeznaczone na ten cel.^{91/}

Projekt portu rybackiego na polecenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu opracował inż. T. Wenda. Przewidywał on, że zbudowanie pomostu wschodniego i południowego o długości 320 m dla portu rybackiego, jak również wkopanie rządu pali od pomostu południowego do brzegu kosztować będzie przeszło 160 tys. złotych.

T. Wenda nie wliczał w to kosztów pogłębiania.

Projekt ten został jednak zakwestionowany przez Morski Urząd Rybacki, który był zdania, że "... projektowany port w Gdyni może okazać się niedostateczny już w najbliższym czasie". Tak więc, mimo czynionych starań, sprawa portu rybackiego w Gdyni nie została ostatecznie w 1925 r. rozstrzygnięta.^{92/}

Rozwijający się port, a szczególnie statki handlowe, kutry rybackie oraz okręty wojenne potrzebowały stoczni, a przy najmniej jakiegoś warsztatu naprawczego. Co prawda w 1922 r. zezwolono inż. Stodolskiemu na założenia "Stoczni w Gdyni", jednakże umowa z nim na dzierżawę plaou, gdzie znajdowały się warsztaty naprawcze stoczni, zawarta była tylko na sześć miesięcy, gdyż nie spodziewano się zbyt wiele po jej założycielu, "który w krótkim czasie doprowadził ją do ruiny" - jak to stwierdziła Rada Gmianna Gdyni.^{93/}

Stocznia wkrótce też została zamknięta, gdyż wyposażenie jej w sprzęt techniczny było niedostateczne i nie pozwalało na naprawę poważniejszych uszkodzeń. W tej sytuacji nie otrzymywała ona żadnych zamówień z portu i to było główną przyczyną jej upadku.

W 1925 r. o prawo budowy stoczni ubiegali się "Bracia Leszczyńscy" z Gdańska, firma "Lloyd Bydgoski" oraz powtórnie inż. Stodolski. Najpoważniejszą ofertę przedstawiła pierwsza firma, "Bracia Leszczyńscy", którzy chcieli wydzierżawić pod budowę stoczni plac w pobliżu portu o powierzchni 2 - 3 tys. m² na przeciąg trzydziestu lat. Morski Urząd Rybacki w Wejherowie, który pertraktował z tą firmą, otrzymał jednak od działającego w porozumieniu z Departamentem Marynarki Handlowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych wyraźne polecenie, aby okres dzierżawy nie przekraczał dziesięciu lat. W związku z tym dalsze pertraktacje prowadzone przez firmę "Bracia Leszczyńscy" zostały zerwane. W ten sposób również

i sprawa stoczni gdyńskiej odłożona została na okres późniejszą. ^{94/}

Załatwiono natomiast w 1925 r. kwestię połączenia Gdyni z Zagłębiem Węglowym, o tyle ważną, że wiązała się ona z ówczesną sytuacją polskiego handlu zagranicznego. Linia ta miała omijać t.zw. korytarze śląskie /bytomski i kluczborski - J.L./ oraz teren Wolnego Miasta. Dzięki niej komunikacja kolejowa Śląsk - Gdynia miała ulec skróceniu o 70 km. /540 km zamiast 610 km/. Projekt opracowany przez Ministerstwo Kolei przewidywał budowę nowej linii w trzech etapach. Miała ona być ukończona i uruchomiona w 1928 r., czyli na rok przed zakończeniem robót portowych. Według projektu koszty budowy samej tylko linii jednotorowej /projekt przewidywał dwa tory - J.L./ miały wynieść 60 milionów złotych. Była to suma poważna, ale nie tak znowu wielka, jeżeli przyjmiemy pod uwagę fakt, że w samym tylko 1924 r. Polska zapłaciła Gdańskowi 30 milionów złotych za cła pobierane od towarów importowanych i eksportowanych poprzez terytorium Wolnego Miasta.

Projekt budowy linii kolejowej Śląsk - Gdynia został zatwierdzony przez komisję sejmową 9 czerwca 1925 r. ^{95/}

W grudniu tego samego roku wyszła uchwała sejmowa o wyłączności-używania portów polskich przez wychodźców. ^{96/}
Zaangażowanie do budowy portu w 1926 r. dwóch przedsiębiorstw zagranicznych, które realizowały plan budowy, kończy pierwszy etap prac portowych w Gdyni. Od tej chwili firmy francuskie ograniczyły się do roli pośrednika.

W 1926 r. udział w budowie Gdyni jako portu przelotowego, specjalizującego się w eksporcie węgla, wzięły: firma belgijska - "Ackermans et van Haaren" - w zakresie prac czterpalnych i ziemnych oraz firma duńska "Højgaard et Schulz" - w zakresie

budowy nabrzeży i falochronów.^{97/}

Rozwój Gdyni następował w określonych warunkach politycznych oraz gospodarczych, w jakich wówczas znalazła się Polska i był od nich ściśle uzależniony.

Utworzenie na Konferencji Pokojowej w 1919 r. Wolnego Miasta Gdańska, a nie przyłączenie go do państwa polskiego - pomimo zachowania pewnej spójni gospodarczej i politycznej z Polską - wywarło ujemny wpływ na naszą gospodarkę krajową.

Lata 1920 - 1925 to -okres niepewności do do postawy Gdańska wobec Polski i jej żywotnych interesów gospodarczych, to okres walki politycznej z władzami gdańskimi o respektowanie praw polskich w Wolnym Mieście.

Rozwój antypolskiej nagonki w Gdańsku i wyraźne proniemieckie nastawienie władz tego miasta, szerzenie się szowinistycznych nastrojów i sabotowanie polskich interesów w Wolnym Mieście, przyniosły krajowi naszemu duże straty gospodarcze. W tej sytuacji musiała powstać myśl o stworzeniu samodzielnego portu, początkowo jako nacisk na Gdańsk, bez wyraźnej koncepcji i bez poważnej myśli o jego rzeczywistej budowie i rozwoju.

Decydującym był 1925 rok, kiedy to władze Gdańska czyniły trudności w eksporcie polskiego węgla przez port gdański. Stało się wówczas jasne, że władze Wolnego Miasta nie będą respektować praw Polski w tym mieście.

Aby zabezpieczyć polskie interesy gospodarcze należało budować własny port morski.

Od 1925 roku budowa portu posuwała się szybko naprzód. Wpłynęło to z kolei na powzięcie odpowiednich decyzji w sprawie administracji Gdyni, z których najważniejszą było nadanie jej praw miejskich. Port gdyński rozwijał się nierównomiernie, etapami, od początkowej koncepcji budowy małego portu pomocniczego, przy zachowaniu Gdańska jako głównego portu polskiego, do koncepcji

budowy^w Gdyni zasadniczego polskiego portu morskiego. W największym stopniu zdecydowało o tym nieprzychylnie Polsce, stanowisko władz Wolnego Miasta.

W omawianym okresie lat 1920 - 1925 budowa portu w Gdyni posuwała się bardzo powoli, bez większych nakładów inwestycyjnych na ten cel. Do 1925 r. rząd polski liczył bowiem na to, że uda mu się poprawić stosunki z władzami Wolnego Miasta.

Uporczywe antypolskie stanowisko Gdańska wobec praw polskich w tym mieście zmusiło nasz rząd do podjęcia decyzji o rozbudowie Gdyni. W tym celu podpisana została w 1924 r. umowa z Konsorcjum Francusko - Polskim. Od chwili jej podpisania nastąpił okres planowej budowy portu, na krótko zakłóconej nieporozumieniami, jakie zaistniały przy końcu 1925 r. między rządem polskim a Konsorcjum.

Jeżeli spojrzymy retrospektywnie na problem budowy portu w Gdyni, to wypukli nam się jego podłoże polityczne, na jakim kształtowały się wypadki w tym zakresie. Interes polityczny Polski kapitalistycznej i interesy ekonomiczne kapitału francuskiego były tutaj wspólne. Na osi Gdańsk - Gdynia krzyżowały się bowiem wpływy imperializmu niemieckiego i zachodniego. Kryzys gospodarczy, jaki przechodziła w 1925 r. Francja uniemożliwiła w pewnym stopniu plany francuskiego Konsorcjum, zmuszając je do oddania wykonania budowy portu konkurentom. Okoliczność ta uzmysławiała zyskowość tej francuskiej imprezy budowlanej w Polsce. Zyski musiały być dość znaczne, skoro można było dźwignąć się z faktycznymi producentami, a swoją rolę ograniczyć jedynie do pośrednictwa.

Duży wpływ na budowę Gdyni miały, szczególnie w początkowym okresie, wypadki polityczne, jakie rozgrywały się w kraju, a między innymi wojna prowadzona przez Polskę z Rosją radziecką w 1920 roku.

Nieustanne zmiany gabinetów w Polsce również nie wpływały twórczo na ciągłość budowy i koncepcji przyszłego największego portu morskiego Polski w okresie międzywojennym.

Sytuacja w tym zakresie zmieniała się nieco dopiero po przewrocie majowym w 1926 roku.

Nie bez znaczenia na przebieg budowy Gdyni była także sytuacja gospodarcza Polski w tym okresie. Ogromne zniszczenia wojenne, dewaluacja, drożyzna i bezrobocie wpłynęły na to, że rząd polski, zwłaszcza w początkowym okresie, nie mógł przeprowadzić wielkich inwestycji w porcie gdyńskim.

Mimo jednak tak niesprzyjających warunków politycznych i gospodarczych port w Gdyni został zbudowany.

W ostatnich latach przed wybuchem II wojny światowej zdystansował ona znacznie pod względem obrotów handlowych szereg starych portów europejskich, jak Amsterdam, Bremę, Gdańsk. Gdynia ustępowała-jedynie Antwerpii, Hamburgowi, Rotterdamowi i Londynowi. Również pod względem dynamiki rozwoju obrotów portowych Gdynia wysuwała się na czołowe miejsce w Europie.

Osiągnięcia te podkreślały nawet wrogie Polsce publikacje hitlerowskie.

Port gdyński został niemal doszczętnie zniszczony w 1945 r. przez wycofujące się z tych terenów wojska niemieckie.

Władze polskiej administracji morskiej stanęły zatem na wiosnę 1945 r. wobec niesłychanie trudnego zadania. Pracy samej budowie portu sytuacja wymagała większego być może natężenia prac niż przed wojną. Trzeba było nie tylko budować ale również rozbiierać i uprzętać gruzy. A do tego wszystkiego brak-było maszyn, narzędzi, materiałów i środków transportu, gdyż Niemcy systematycznie je zniszczyli lub zatopili.

Energia, poświęcenie i upór polskiego robotnika, inżyniera i marynarza sprawiły, że w cztery miesiące po przejściu portu

w ręce polskie, bowiem już 8 lipca 1945 r. z Gdyni wyszedł pierwszy statek załadowany węglem. Był to statek bandery fińskiej - m.s. "Suomi Naito".



P R Z Y P I S Y

=====

- 1/ D.Steyer, Organizacje robotnicze na terenie województwa pomorskiego w latach 1920 - 1939, Toruń 1961;
- D.Steyer, Problemy robotnicze w Gdyni 1926 - 1939, Gdańsk 1959;
- D.Steyer, Rynek pracy w Gdyni w latach międzywojennych, /w:/ Najnowsze dzieje Polski. Materiały i studia z okresu 1914 - 1939, t.VII, Warszawa 1964, s.102 - 104;
- R. Wapiński, Endecja na Pomorzu 1920 - 1939, Gdańsk 1966;
- R.Wapiński, Ruch robotniczy na Pomorzu w latach 1920 - 1939- Gdynia 1963;
- R.Wapiński, Działalność Narodowej Partii Robotniczej na terenie województwa pomorskiego w latach 1920 - 1930, Gdańsk 1962; -
- 2/ E.Bohdan, Morska Polityka gospodarcza Polski, Poznań 1928;
- 3/ J.Rummel, Gdynia, Port Polski, Toruń 1926;
- T.Wende, Dzieje budowy portu gdyńskiego, /w:/ XV lat polskiej pracy na morzu, Gdynia 1935;
- 4/ B.Kasprowicz, Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920 - 1939 /w:/ Zapiski historyczne, t.XXII, Toruń 1956, z.1 - 3;
- K.Piawski, Dzieje Gdańska w zarysie, Gdańsk 1946;
- 5/ W 1920 roku na każdy km wybrzeża morskiego w Polsce przypadało 5248 km² terytorium państwa i 410.900 ludności, gdy tymczasem w Niemczech - 315 km² i 42.400 ludności, Cz.Klarner, Rola inicjatywy prywatnej w rozbudowie Gdyni, Toruń 1930, s.34;
- 6/ Księga pamiątkowa Pomorza, Toruń 1930, s.139;
- 7/ XV lat polskiej pracy ..., s.44;
- 8/ ibidem oraz B.Kasprowicz, Problemy ekonomiczne budowy, s.122;
- 9/ Dziennik Bydgoski, nr 27, z 4.II.1927 r., s.5;
- 10/ J.Czyż, Koncepcja rozwiązań technicznych oraz organizacja robót w początkowym okresie budowy portu w Gdyni, /w:/, Technika i gospodarka morska, nr 10, z października 1962, s.306;

- 11/ St.Ordon, Polska Marynarka Wojenna w latach 1918 - 1939, Gdynia 1966, s.41; por. St.Łęgowski, Port gdyński, /w:/ Kronika o polskim morzu, Warszawa 1930, s.168; por. XV lat polskiej pracy..., s.63;
- 12/ D.Steyer, Gdynia 1920 - 1939, /w:/, Pomorze na progu dziejów najnowszych, Warszawa 1961, s.455 - 456;
- 13/ E.Bohdan, Morska polityka, s.145 - 147;
- 14/ H.Wagner, Gdynia wczoraj, /w:/ Technika morza i wybrzeża nr 11/12 z listopada 1947, s.62;
- 15/ Port Gdynia, Toruń 1931, s.6; por.XV lat polskiej, s.70; por. WAPB Rep4 nr 12033, s.211;
- 16/ T.Wenda, Dzieje budowy..., s.64; por.E.Bohdan, Morska polityka.. s.151 - 152; -
- 17/ J.Rummel, Gdynia..., s.103; por. W.Gieysztor, Budowa portu w Gdyni, Warszawa, 1932, s.5; por. WAPB Rep 4 nr 12033, s.211;
- 18/ J.Staśko, Przewodnik po polskim wybrzeżu, Kraków 1926, s. 170 - 171;
- 19/ Lista członków gminy Gdynia na 1921 r. znajduje się w Wojewódzkim Archiwum Państwowym w Gdańsku; Inwentarz zespołu akt gmin wiejskich z terenu Gdyni za lata 1835 - 1936 - WAPG I 86/82- zawiera wykaz 473 osób;
- 20/ Port Gdynia, Gdynia 1961, s.28; por.Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni, Toruń - Lwów 1939, s.58; - - -
- 21/ Gdynia - gminy /w:/ Inwentarz WAPG I 86/5, s.38
- 22/ St.Łęgowski, Dziesięć lat władania morzem, /w:/ Morze nr 2 - 3, luty - marzec 1930, s.14
- 23/ WAPB Rep 4 nr 3031, s. 157; por. St.Ordon, Polska marynarka.. s.41;
- 24/ J.Czyż, Koncepcja rozwiązań.. s.306;
- 25/ WAPB Rep 4 nr 2031, s. 157 i 22; -
- 26/ WAPB Rep 4 nr 72033, s.211; por.T.Wenda, Rzut oka na warunki

- powstania portu w Gdyni, /w:/ Twchnika morza i wybrzeża Nr 9/10 z września - października 1947, s.15;
- 27/ B.Dobrzycki, Urządzenia Kolejowe w Gdyni i w Gdańsku, /w:/ Organizacja portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska, Toruń 1934, s.129; por.Dziennik Bydgoski, nr 268, z 22.XI.1921, s.6;
- 28/ Port Gdynia ..., s.29
- 29/ B.Kasprowicz, Problemy ekonomiczne..., s.123;
- 30/ J.Czyż, Koncepcja rozwiązań ..., s.157;
- 31/ Dziennik Bydgoski, nr 5, z 6.I.1922, s.5;
- 32/ D.Steyer, Problemy ekonomiczne..., s.42; por.Ostatni kosynierzy, Warszawa 1967, s.7, por. B.Kasprowicz, Byłem juniorem, Gdynia 1965, s.145;
- 33/ B.Kasprowicz, Problemy ekonomiczne... op.cit., s.123;
- 34/ B.Kasprowicz, Straty gospodarcze Gdańska jako wynik jego izolowania się od Polski w latach międzywojennych, /w:/ Przegład zachodni, Poznań 1956, s.318;
- 35/ XV lat polskiej pracy ..., s.46;
- 36/ B.Kasprowicz, Problemy ekonomiczne..., s.124;
- 37/ XV lat ..., s.147;
- 38/ WAPB Rep 4 nr 2031, s.157;
- 39/ Cz.Frankiewicz, Dzieje miast Rzeczypospolitej Polskiej, Poznań 1939, t.III., s.136;
- 40/ J.Rummel, Gdynia port..., s.106;
- 41/ WAPB Rep 4 nr 12033, s.211; por.T.Wenda, Rzut oka..., s.15;
- 42/ D.Steyer, Problemy robotnicze..., s.21;
- 43/ Ostatni kosynierzy ..., s.7;
- 44/ Rocznik morski i kolonialny, Warszawa, 1938, s.17-18; por. Dziennik Bydgoski, nr 10, z 14.I.1923, s.6;
- 45/ Dziennik Bydgoski, nr 246, z 26.X.1923, s.4;
- 46/ Dziennik Bydgoski, nr 175, z 3.VIII.1923, s.3;

- 47/ A.Siebeneichen i H. Strausburger, Spór o Gdynię, Toruń 1930,
s.10;--
- 48/ J.Czyż, Koncepcja rozwiązań ..., s.307;
- 49/ St.Łęgowski, Port gdyński, /w:/ Kronika o polskim morzu...
s.169;
- 50/ B.Kasprowicz, Problemy ekonomiczne..., s.125;
- 51/ XV lat polskiej pracy..., s.47;
- 52/ WAPB Rep 4 nr 2031, s.157; por.F.Hilchen, Porty morakie,
Warszawa 1936, s.37;
- 53/ WAPG IV,2/424, s.4 /Akta Polskiej Delegacji Rady Portu
w Gdańsku w sprawie stosunku Gdańska do Gdyni/;
- 54/ WAPG IV, 2/353, s.13 /Akta Polskiej Delegacji Rady Portu
w Gdańsku w sprawie układu finansowego między Polską a Gdań-
skiem/;
- 55/ WAPG IV, 2/298, s. 171 - 172 /Akta Polskiej Delegacji Rady
Portu w Gdańsku w sprawie Prezydenta Rady Portu i jego biura
w latach 1920 - 1925/;
- 56/ D.Steyer, Problemy robotnicze ... s.20 oraz Gdynia
w latach 1920 - 1939..., s.457;
- 57/ Kronika o polskim morzu..., s.306;
- 58/ WAPB Rep 4 nr 2031, s.50; por.St.Łęgowski, Gdynia /w:/
Morze nr 9 z września 1925, s.2;
- 59/ XV lat polskiej pracy..., s.47;
- 60/ Dziennik Bydgoski, nr 155, z 6.VII.1924, s.2;
- 61/ St.Łęgowski, Port w Gdyni /w:/ Morze nr 5 z maja 1927,s.11;
- 62/ WAPB Rep 4 nr 12033, s.211;
- 63/ WAPB Rep 4 nr 2031, s.50;
- 64/ Skład Konsorcjum w następnych latach uległ pewnym zmianom:
w 1927 r. wystąpił z niego inż. T.Nosowicz; od 1930 r. w skład
Konsorcjum weszły firmy "Ackermann et van Haaren" z Antwerpii
i K.Hojgaard et Schul z Kopenhagi;

- 64/ WAPB Rep 4 nr 2031, s.2;
65/ B.Kasprówicz, Problemy ekonomiczne..., s.132;
66/ Z.Landau, Polskie zagraniczne pożyczki państwowe 1918-1926, Warszawa 1961, s.200 - 201;
67/ XV lat polskiej pracy-na morzu..., s.67;
68/ WAPB Rep 4 nr 2031, s.2;
69/ Z.Landau, Polskie zagraniczne... op.cit., s.200;
70/ WAPB Rep 4, nr 2031, s.40 i 20;por.H.Wagner, Gdynia wczoraj... s.63;
71/ B.Kasprówicz, Problemy ekonomiczne..., s.128;
72/ Gdynia port, Grudziądź 1929, s.45;
73/ WAPB Rep 4, nr 12033, s.211 - 212; WAPG IV,2/364,s.5;
por.Dziennik Bydgoski, nr 204, z 5.IX 1928, s.7;
74/ B.Zipper, Opłaty portowe, /w:/ Naukowy Zjazd zorganizowany przez Instytut Bałtycki, Toruń 1939, s.14;
75/ Z.Mikobędzki, Węgiel i surowce przemysłu ciężkiego, /w:/ V Naukowy Zjazd ..., s.4; -
76/ Fr.Sokół, Gdynia w służbie Rzeczypospolitej, Radom 1939,s.12;
77/ WAPB Rep 4 nr 12033,s.264,por.Morze,nr 9, z września 1925, s. 3 - 4;
78/ WAPB Rep 4 nr 12033, s.242;
79/ WAPB Rep 4 nr 12033, s.264;
80/ WAPB Rep 4 nr 12887, s.7
81/ Dziennik Bydgoski, nr 255, z 4.XI.1925 r., s.5;
82/ Rocznik morski..., s.17 - 18 i 22;
83/ W.Olszewicz, Węgiel i morze, /w:/ Światopogłóg morski, Toruń 1934, s.281; -
84/ WAPG IV/ 2/364, s.4;
85/ Dziennik Bydgoski nr 271, z 22.XI.1925, s.10;
86/ Dziennik Bydgoski, nr 169, z 25.VII.1925, s.10;
87/ XV lat polskiej pracy..., s.146;

- 88/ WAPB Rep 4 nr 9667 /Regulamin Komisji Międzyministerialnej dla spraw rozwoju portu i miasta Gdyni/; WAPB Rep 4 nr 12033, s.223;
- 89/ WAPB Rep 4 nr 2031, s.156,160 i 163;
- 90/ WAPG I 87/186 /Akta sprawy rybołówstwa/; por. WAPB Rep 4 nr 12887, s.17;
- 91/ WAPB Rep 4 nr 10263, s.19ępor.Dziennik Bydgoski nr 270 z 21.XI.1925, s.5;
- 92/ WAPB Rep 4 12887, s.26;
- 93/ WAPG I 87/434, s.15;
- 94/ WAPB Rep 4 nr 12887, s.65 - 66;
- 95/ W.Olszewicz, Węgiel i morze ..., s.281 - 282;
- 96/ Księga pamiątkowa... op.cit., s.326;
- 97/ St.Mikos, Powstanie i rozwój portu gdyńskiego w okresie międzywojennym, /w:/ Gdynia, Gdańsk 1968, s.32.