

# Gdynia – ważne dzieło

## Drugiej Rzeczypospolitej

**G**dynia była jedną z najważniejszych i najbardziej znanych, sztandarową można by rzec, inwestycją międzywojennej niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej. Był to jeden z kamieni milowych na drodze ówczesnej budowy nowoczesnego państwa. Potrzebowało ono własnego portu morskiego. Decyzję o jego budowie podjęto już w 1920 r., kiedy niechętnie nastawione do Polski władze Wolnego Miasta Gdańska rozmyślnie utrudniały jej korzystanie z portu będącego naszym tradycyjnym oknem na świat. Odpowiedź Rzeczypospolitej okazała się skuteczna i dotkliwa. Już niebawem Gdańsk utracił bezpowrotnie możliwość ekonomicznego szantażu. W niedalekim jego sąsiedztwie, na przyznanym nam w Wersalu „na odczepnego” skrawku bałtyckiego wybrzeża, wyrósł mu groźny konkurent.

Zainicjowana w końcu 1920 r. budowa początkowo szła dość kłakawo ze względu na trudności finansowe i wykonawcze. Po uchwaleniu przez sejm budowy portu morskiego 23 września 1922 r. w roku 1923 otwarto w sąsiedztwie rybackiej wsi Gdynia, wzmiankowanej już w 1224 r. (była wówczas własnością zakonu cystersów), tymczasową prowizoryczną przystań zabezpieczoną drewnianym falochronem. Zaczęły do niej wówczas zawijać pierwsze statki pełnomorskie. W 1924 r. utworzono Konsorcjum Francusko-Polskie Budowy Portu w Gdyni, któremu rząd powierzył prowadzenie prac. W 1925 r. zbudowano moło południowe i część północnego, położono tory kolejowe i zaczęto instalować mechaniczne urządzenia przeładunkowe.

Przyśpieszenie robót nastąpiło w 1926 r., kiedy poprawa koniunktury gospodarczej (zwłaszcza dla zbytu polskiego węgla w związku z wielkim strajkiem górników brytyjskich) uczyniła posiadanie własnego portu morskiego sprawą pilną, zwłaszcza w warunkach „wojny gospodarczej” z Niemcami.



Fot. 2. Gdynia. Port tymczasowy w 1923 r.

Wiąże się ten ważny etap przede wszystkim z nazwiskiem Eugeniusza Kwiatkowskiego (1888–1974), który w latach 1926–1930 był ministrem przemysłu i handlu. Toteż Gdynia uważana jest powszechnie za jego „dziecko”.

Kwiatkowski, inżynier chemik, jeden z najbliższych współpracowników prezydenta Ignacego Mościckiego, wybitny działacz gospodarczy, był z pewnością wielce zasłużonym dla Polski na tym polu mężem stanu. Największym jego dziełem, kiedy w latach 1935–1939 był po raz drugi w rządzie, piastując stanowisko wicepremiera do spraw gospodarczych i ministra skarbu, było zainicjowanie w 1937 r. budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP). Z pewnością uczynił też wiele dla budowy Gdyni. Sam wszakże wielokrotnie publicznie stwierdzał, że prawdziwym „ojcem” Gdyni, który ją zlokalizował, zaprojektował port i przez wiele lat kierował jego budową był Tadeusz Wenda. Warto więc dziś przypomnieć tę wielce dla Gdyni zasłużoną, a niemal zupełnie zapomnianą i niesłusznie z reguły pomijaną przy wszelkich wspominkach na jej temat postać.

**Tadeusz Apolinary Wenda** (1863–1948) ukończył Petersburski Instytut Inżynierów Komunikacji, wśród którego absolwentów do I wojny światowej znalazło się ponad tysiąc Polaków. Początkowo pracował na budowach kolei w Rosji i w Kongresówce, następnie był zatrudniony w rosyjskim przedsiębiorstwie hydrotechnicznym i kierował prowadzoną przez nie budową portu morskiego w Rewlu (obecnie Tallin w Estonii). Potem założył własne przedsiębiorstwo i zbu-

Fot. 1. Widok z Kamiennej Góry na tereny, na których zbudowano port, w głębi Oksywie. Fot. Jerzy Engler, 1913 r.

Fot. 3. Projektant i budowniczy portu w Gdyni inż. Tadeusz Wenda. Fot. z 1919 r.



dował przystań morską w Royen na Łotwie. Wrócił do kraju i w latach 1915–1916 pracował społecznie w Komitecie Obywatelskim miasta Warszawy. W 1918 r. uczestniczył w komisji organizującej zarząd dróg wodnych w Polsce.

Pracując w Ministerstwie Robót Publicznych prowadził badania

portowe. Przepuszczano wówczas, że Gdańsk będzie należał do Polski, Wenda opracował więc projekt rozbudowy portu w tym mieście. Badał możliwości zbudowania portu morskiego w Tczewie, oceniając je negatywnie, co przedstawił w publikacji „W sprawie wyboru miejsca pod budowę portu morskiego”. W maju 1920 r. problematyka ta przeniesiona została do Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdzie Wenda został kierownikiem wydziału budowy portów. W tymże miesiącu przeprowadził studia terenowe na wybrzeżu bałtyckim i osobiście dokonał wyboru miejsca pod przyszły port w Gdyni w dolinie rzeczki Chylonki, pomiędzy Kępą Oksywską a Kamienną Górą. Oddelegowany w październiku 1920 r. do dyspozycji przedstawiciela do spraw morskich przy Generalnym Komisarzu Rzeczypospolitej w Wolnym Mieście Gdańsku, został naczelnikiem budowy portu gdyńskiego, którą rozpoczął w końcu 1920 r. Roboty prowadzono początkowo sposobem gospodarczym według projektu Wendi i pod jego bezpośrednim kierownictwem. 13 sierpnia 1923 r. wpłynął do portu gdyńskiego pierwszy statek zagraniczny „Kentucky” pod banderą francuską. Kiedy w 1924 r. rząd powierzył budowę portu wspomnianemu wyżej francusko-polskiemu konsorcjum z udziałem firm duńskiej i belgijskiej, Wenda stanął na czele zarządu tej budowy, gdzie pod jego kierownictwem opracowywano dalsze związane z nią projekty oraz nadzorowano ich wykonanie. Nadal kierując budową, od 1932 r. był też Wenda naczelnikiem wydziału techniczno-budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni. W 1937 r. przeszedł na emeryturę. Za osiągnięcia zawodowe został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, francuską Legią Honorową i duńskim Orderem Dannebrog. Zmarł w 1948 r. w Komorowie pod Warszawą, został pochowany w Warszawie na Cmentarzu Powązkowskim.

Uznana przez władze polskie za priorytetową budowa portu w Gdyni przebiegała szybko i pomyślnie. Zbudowano falochrony, baseny portowe i głośną przed wojną łuszczarnię ryżu. Zwiększały się możliwości przeładunkowe portu początkowo nastawionego głównie na eksport węgla (w tym celu zbudowano magistralę kolejową łączącą Górny Śląsk z Gdynią), z 10 tysięcy ton w 1924 r. do 2823 tysięcy ton w 1929 r. Wzrastała też liczba zawijających do niego statków – z 29 w 1924 r. i 316 w 1926 r., do 1093 w 1928 r. Dalsza rozbudowa uczyniła w 1938 r. z Gdyni jeden z największych i najnowocześniejszych portów Europy.



Fot. 4. Kapitanat Portu w Gdyni. Fot. W. Chrabąszczewski, 1935 r.



Fot. 5. Port w Gdyni współcześnie. Fot. Z. Grabowiecki, ze zbiorów Referatu Promocji UM Gdynia

Jego powierzchnia wynosiła ponad 1400 hektarów, łączna długość nabrzeży 12,8 km. Obsługiwało go 87 mechanicznych urządzeń przeładunkowych o łącznej nośności ponad 300 ton, zaplecze zaś tworzyło 57 magazynów o 60 tysiącach metrów kwadratowych powierzchni składowania. W 1937 r. zawinęło doń 5759 statków, a w 1938 r. przeładowano w Gdyni 8,7 miliona ton towarów, co stanowiło wówczas blisko połowę obrotów naszego handlu zagranicznego.

Obok portu wyrosło wielkie nowoczesne miasto. W 1921 r. mieszkało w Gdyni około 1300 osób w 132 domach – w 1939 r. liczba jej mieszkańców osiągnęła 120 tysięcy, a liczba budynków przekroczyła 8,5 tysiąca.

Obecnie Gdynia liczy około 253 tysięcy mieszkańców, w 2006 r. przeładowano w niej około 14 milionów ton towarów.

prof. **BOLESŁAW ORŁOWSKI**  
Instytut Historii Nauki PAN

Fot. 1, 2, 3, 4 – ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni

