



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VII kadencja

**Druk nr 746**  
Warszawa, 26 września 2012 r.

Prezydium Sejmu na podstawie art. 33 regulaminu Sejmu –  
w uzgodnieniu z Konwentem Seniorów – przedstawia Sejmowi Rzeczypospolitej  
Polskiej projekt uchwały:

- **w sprawie uczczenia 90. rocznicy  
rozpoczęcia budowy portu morskiego  
w Gdyni.**

Projekt przedstawia Marszałek Sejmu.

MARSZAŁEK SEJMU

/-/ Ewa Kopacz

**UCHWAŁA**

**Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej**

**z dnia                      września 2012 r.**

**w sprawie uczczenia 90. rocznicy rozpoczęcia budowy portu morskiego w Gdyni**

W dniu 23 września 2012 r. minęło 90 lat od dnia, w którym Sejm Rzeczypospolitej Polskiej uchwalił ustawę o budowie portu w Gdyni. Wydarzenie to uznawane jest za formalny początek historii portu.

Gdynia to ważne miejsce nie tylko na gospodarczej mapie Polski. To symbol odradzającego się po latach niewoli państwa polskiego, żywy pomnik wysiłku i marzeń narodu, który odbudowując swoją państwowość, od początku stawiał sobie i realizował ambitne cele.

Port został zbudowany przez ludzi, którzy szukając szansy na lepsze życie przyjeżdżali do Gdyni z całej Polski. Powstał w miejscu skromnej osady rybackiej, niemal każdy jego fragment został wydarty morzu. To wokół portu uformowało się nowe, innowacyjne i nowoczesne miasto.

Dzisiaj Port Gdynia należy do przedsiębiorstw o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Ciągłe się rozwija i stanowi jeden z najważniejszych ośrodków morskich na południowym Bałtyku.

W 90. rocznicę rozpoczęcia budowy Sejm Rzeczypospolitej Polskiej składa hołd i wyrazy uznania zarówno budowniczym portu morskiego w Gdyni z wicepremierem Eugeniuszem Kwiatkowskim na czele, jak i wszystkim, którzy w kolejnych latach pracowali na rzecz jego rozwoju.

## Uzasadnienie

Po zakończeniu I Wojny Światowej na mocy Traktatu Wersalskiego Polska odzyskała niepodległość oraz dostęp do Morza Bałtyckiego. Pełne wykorzystanie możliwości wynikających z posiadania wybrzeża, które po 123 latach zaborów powróciło do Rzeczypospolitej wymagało budowy portu morskiego.

Pierwotnie potrzeby polskiego handlu, miało zabezpieczać Wolne Miasto Gdańsk. Obszar ten pozostawał w polskim obszarze celnym, a Rzeczypospolitej nadano wiele uprawnień i przywilejów. Jednakże już w 1920 roku pojawiły się poważne konflikty dotyczące zawijania okrętów Marynarki Wojennej RP do portu w Gdańsku oraz rozładunku transportu broni dla Wojska Polskiego. Narastające niedogodności skłoniły polski rząd do poszukiwań miejsca, w którym mógłby powstać nowy port wojenny.

Wiceadmirał Kazimierz Porębski, szef Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, zlecił inż. Tadeuszowi Wendzie wybranie miejsca pod budowę przyszłego portu i wykonanie projektu. Inżynier Wenda po przeanalizowaniu różnych wariantów (m.in. Jezioro Żarnowieckie z wejściem od morza, czy też wielki port w Zatoce Puckiej) wskazał nizinę między wsiami Gdynią i Oksywiem, jako najdogodniejsze miejsce lokalizacji przyszłego portu. Jego projekt mówiący o budowie „tymczasowego portu wojennego i przystani dla rybaków” zyskał akceptację rządu, po czym w 1921 roku rozpoczęła się budowa portu dla małych okrętów wojennych i kutrów rybackich.

W dniu 22 września 1922 roku Sejm Rzeczypospolitej uchwalił ustawę o budowie portu morskiego w Gdyni. Ta data uznawana jest za formalny początek historii gdyńskiego portu.

Orędownikami budowy portu było wielu wybitnych Polaków. Minister Przemysłu i Handlu Eugeniusz Kwiatkowski nawoływał: „Chcemy trzymać się morza!” i to hasło stało się motywem przewodnim jego działalności. Stefan Żeromski, pisał o budowie portu w Gdyni: „trzeba ten port, jego obraz, jego niezbędną konieczność, jego narodowe widziadło w duszach ludzkich wykuwać, ryc w sercach, ciosać w granicę woli. Trzeba otoczyć to dzieło pospólną miłością. Trzeba je za dnia i nocy budować wszystkimi ziemiami i całym narodem”.

Pierwszy etap prac budowlanych, zwieńczonych powstaniem prowizorycznego portu zakończył się w dniu 23 kwietnia 1923 roku. W uroczystości otwarcia brali udział prezydent Stanisław Wojciechowski, premier Władysław Sikorski oraz okręty z Anglii, Francji i Estonii. Pierwszy statek zacumował w Gdyni 13 sierpnia 1923 roku, był to SS Kentuck.

11 marca 1923 roku rząd przyjął projekt drugiego etapu prac, czyli budowy tak zwanego „małego portu”. Miał on osiągnąć zdolność przeładunkową co najmniej 2,5 mln ton.

W 1924 roku ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy spowodował wstrzymanie budowy portu. W nowej sytuacji rząd złożył propozycję kontynuowania budowy firmom zagranicznym oraz jednej polskiej. Zakończone 4 lipca negocjacje doprowadziły do powstania Konsorcjum Francusko-Polskiego, które miało zakończyć budowę „małego portu” do roku 1930. Powstać miały: awanport, dwa baseny przeładunkowe oraz dodany na mocy porozumienia z roku 1928 basen rybacki. 15 lutego 1930 roku oraz 28 lipca 1935 roku zostały zawarte umowy dotyczące trzeciego etapu rozbudowy portu, czyli budowy tak zwanego „dużego portu”.

Lata trzydzieste to okres, w którym wyraźnie wzrosło znaczenie portu gdyńskiego w konkurencji z innymi portami bałtyckimi. Ostra, ale uczciwa rywalizacja spowodowała ściągnięcie do Gdyni m.in. przeładunku skór z Hamburga i bawełny z Bremy. Rząd polski zdecydował również o wprowadzeniu ceł preferencyjnych na ładunki drobnicowe, co skłoniło armatorów do przenoszenia przeładunków właśnie do Polski. W roku 1933 przez port gdyński przepływało już więcej towarów niż przez oddalony o 16 km port w Gdańsku.

W 1935 roku port dysponował już nabrzeżami o łącznej długości 8800 metrów oraz basenami zajmującymi 320 hektarów. Odpowiednia głębokość od 6 do 12 metrów pozwalała na zawijanie nawet największych jednostek. Na terenie portu powstała infrastruktura będąca chlubą Rzeczypospolitej, m.in. chłodnia portowa, druga co do wielkości na świecie. Mogła ona jednocześnie obsłużyć 1200 wagonów towarowych. Z Dworca Morskiego, który powstał w 1931 roku, odpływały statki pasażerskie do obu Ameryk.

Pierwszy polski port miał ogromny wpływ na gospodarkę II Rzeczypospolitej. W 1938 roku 80% polskiego eksportu i 65% importu przechodziło przez rozwijające się wokół portu miasto. Gdynia stała się polskim oknem na świat i symbolem nowoczesności. Miasto, które w 1926 roku uzyskało prawa miejskie, do 1939 roku ponad 10-krotnie

zwiększyło liczbę mieszkańców (z 12 do 127 tysięcy). Do Gdyni w poszukiwaniu lepszego życia i pracy przybywali ludzie z całej Polski.

W czasie II wojny światowej gdyński port stał się bazą Kriegsmarine, a miasto liczącym się ośrodkiem niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. W efekcie alianckich nalotów zrównane z ziemią zostało 40% budowli hydrotechnicznych i 25% magazynów. Jedna trzecia urządzeń przeładunkowych została wywieziona do portów niemieckich. Wszystkie wiadukty prowadzące do portu zostały wysadzone. W efekcie działań wojennych rozwój portu zatrzymał się na wiele lat.

Zaraz po wojnie rozpoczęła się odbudowa portu. Już 18 lipca 1945 roku z Gdyni wyszedł pierwszy statek załadowany węglem - „Suomen Neito”. W latach pięćdziesiątych gdyńskiemu portowi wyznaczono rolę portu drobnicowego. Choć był najnowocześniejszym, najgłębszym i najlepiej zagospodarowanym polskim portem, nie wykorzystywał w pełni swojego potencjału. Dopiero w 1965 roku port osiągnął poziom wielkości przeładunków sprzed wojny.

Lata sześćdziesiąte to okres pogłębiania portu. W efekcie możliwe było zawinięcie do Gdyni pierwszego stutysięcznika o nazwie "Manhattan". W końcu dekady port podjął wysiłek dostosowania się do nowych wyzwań związanych z przeładunkiem towarów w kontenerach. W 1972 roku powstała tymczasowa baza kontenerowa przy Nabrzeżu Polskim. Cztery lata później rozpoczęto budowę terminalu kontenerowego przy Nabrzeżu Helskim, którą zakończono w 1979 roku.

Przemiany demokratyczne rozpoczęte w 1989 roku spowodowały głębokie zmiany w zarządzaniu portem. Ostatecznie w 2000 roku na mocy ustawy o portach i przystaniach morskich powołano Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., który przejął rolę podmiotu zarządzającego portem. Działalność przeładunkowa prowadzona jest dziś przez niezależne podmioty. Priorytetem Zarządu Portu jest natomiast tworzenie jak najlepszych warunków pod dalszy rozwój i inwestycje.

Gdyński port jest dobrze usytuowany geograficznie. O jego znaczeniu decydują z jednej strony korzystne warunki nawigacyjne od strony morza, z drugiej ciągle rozwijająca się infrastruktura drogowa. Port wchodzi w skład VI korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej gwarantującej regularny przepływ towarów ze Skandynawii do Europy

Południowej. Tym samym należy do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, stanowi jeden z najważniejszych ośrodków morskich na południowym Bałtyku.

90 lat historii gdyńskiego portu to świadectwo wielkiego wysiłku kilku pokoleń Polaków. Odwagi i determinacji w budowaniu gospodarczych fundamentów niepodległego państwa. Budowniczości portu w Gdyni z wicepremierem Eugeniuszem Kwiatkowskim na czele oraz wszyscy, którzy w kolejnych latach pracowali na rzecz jego rozwoju zasługują na wyrazy głębokiego uznania.