

90 ROCZNICA POWSTANIA MIASTA I PORTU GDYNIA

Z racji dogodnego położenia nad morzem w Gdyni zaczęło się na początku XX wieku rozwijać letnisko nadmorskie, odwiedzane coraz liczniej przez Polaków z głębi kraju. W 1919 roku wybrano pierwszego polskiego wójta Gdyni – Jana Radtkego. Na mocy ustaleń traktatu wersalskiego Polsce przyznano w 10 lutego 1920 roku 140 km wybrzeża. Po przyłączeniu do Polski rozpoczął się nowy okres w dziejach Gdyni, która stała się miejscem budowy portu morskiego, którego głównym projektantem był inż. Eugeniusz Kwiatkowski. Port w Gdyni zbudowano z powodu niestabilnej sytuacji w Wolnym Mieście Gdańsku, którego władze nastawione były do Polski wrogo.

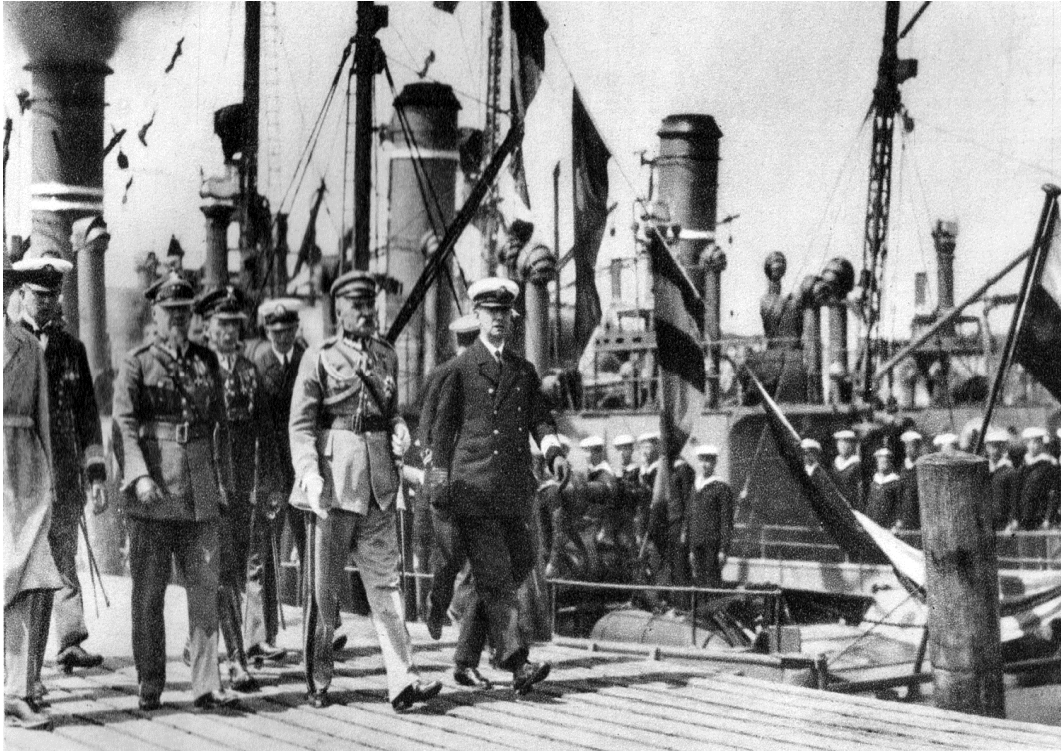
Już w kwietniu 1923 roku nastąpiło otwarcie portu tymczasowego, a w sierpniu tego samego roku przyłynął do Gdyni pierwszy pełnomorski statek, SS Kentucky pod banderą francuską.



13 sierpnia 1923 zawinął pierwszy oceaniczny statek SS Kentucky

Kolejne realizacje etapów budowy portu doprowadziły do powstania portu towarowego, rybackiego i pasażerskiego oraz stoczni. W 1930 roku uruchomiono pierwszą regularną linię pasażerską Gdynia–Nowy Jork.

Pierwszy powojenny spis ludności w 1921 roku wykazał 1268 mieszkańców, a gdy w 1926 roku Gdynia otrzymała prawa miejskie (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 lutego 1926, weszło w życie 4 marca 1926) liczyła już 12 tys. mieszkańców.



Marszałek Józef Piłsudski, admirał Jerzy Świrski i minister Aleksander Prystor w porcie wojennym w Gdyni w 1930 roku



Marszałek Józef Piłsudski i minister Eugeniusz Kwiatkowski zwiedzają port w 1930

W 1934 roku Gdynia stała się największym portem na Bałtyku pod względem wielkości przeładunków, a zarazem najnowocześniejszym portem w Europie. W maju 1936 roku miasto liczyło 83 tys. mieszkańców, w grudniu tego samego roku 102 tys., zaś w 1939 roku już 127 tys. Gwałtowny wzrost liczby mieszkańców spowodowany był napływem rąk do pracy z całego prawie kraju, a szczególnie z Pomorza. Z małej rybackiej wioski powstało w ciągu dziesięciu lat nowoczesne miasto z nowoczesną infrastrukturą, bogatym życiem kulturalnym i naukowym, będącym dumą Polski międzywojennej. Pięć dni przed wybuchem II wojny światowej na placu Grunwaldzkim dał koncert Jan Kiepura, a dochód przeznaczono na Fundusz Obrony Morskiej.

II wojna światowa spowodowała znaczne zniszczenia portu i w niewielkiej mierze miasta. W 1945 roku miasto liczyło jedynie 74 tys. mieszkańców. Dynamiczny rozwój portu (baza kontenerowa) oraz pozostałej infrastruktury stawia Gdynię w czołówce najszybciej rozwijających się miast polskich.

Dzisiaj miasto jest nadal jednym z najważniejszych i najnowocześniejszych portów bałtyckich i należy do największych polskich miast.

Dla rozwoju gospodarczego Polski, a w szczególności miasta Gdynia olbrzymie znaczenie miało wybudowanie Magistrali Węglowej zwanej „Węglówką” łączącą bezpośrednio Górny Śląsk z Gdynią.



Most kolejowy nad Brdą w Bydgoszczy wybudowany w 1930 roku w ciągu magistrali węglowej

Po wybuchu w 1925 roku polsko-niemieckiej wojny celnej i zamknięciu granicy niemieckiej dla eksportu polskiego węgla palącego dla Polskiej Konwencji Węglowej stała się potrzeba eksportu węgla (głównego produktu polskiego handlu zagranicznego) do krajów bałtyckich drogą morską przez porty polskiego obszaru celnego. W przeciwnym wypadku przemysłowi węglowemu groziła katastrofa. Zbudowana w latach 1926–1933, była największą i najnowocześniejszą inwestycją transportową II Rzeczypospolitej oraz przykładem polsko-francuskiej współpracy gospodarczej. Dzięki niej nastąpiło szybkie zespolenie Górnego Śląska i wnętrza kraju z wybrzeżem Bałtyku.

Magistrala węglowa w okresie międzywojennym posiadała wielorakie znaczenie: gospodarcze, międzynarodowe, polityczne i militarne. Wśród czynników gospodarczych najistotniejszym była integracja Pomorza z uprzemysłowionymi okręgami Polski centralnej. W całym obszarze ciężenia ku magistrali, obok okręgu górnośląskiego i dąbrowskiego, znalazły się również krakowski, łódzki, poznański i bydgoski. Jej powstanie wpłynęło na ożywienie wielu gałęzi przemysłu, umożliwiając szybki i tani przewóz surowców i półfabrykatów, co rzutowało na obniżenie kosztów produkcji. Magistrala przyspieszyła skierowanie polskiego handlu zagranicznego z drogi lądowej na drogę morską, stwarzając jednocześnie korzystne warunki rozwoju portu gdyńskiego. Równocześnie zaistniało tu sprzężenie zwrotne między rozwojem przemysłu węglowego a rozwojem portu, w czym Śląsk był siłą napędową. Wysoka rentowność linii pozwoliła na obniżenie ceny polskiego węgla na rynkach zagranicznych, co miało znaczenie w walce o zbyte z konkurencyjnym węglem angielskim i niemieckim.

Umocniło to stanowisko Polski w stosunkach międzynarodowych, dając jej możliwość wpływu na układ stosunków gospodarczych na Bałtyku oraz utrzymania bezpośredniego kontaktu z rynkami zagranicznymi. Zwiększenie eksportu węgla miało duże znaczenie dla poprawy sytuacji gospodarczej kraju, gdyż surowiec ten był wówczas podstawowym produktem eksportowym, który w poważnym stopniu wpływał na bilans płatniczy Polski.

Magistrala węglowa posiadała również duże znaczenie tranzytowe, gdyż stanowiła najkrótsze połączenie z Bałtykiem dla państw południowo i środkowoeuropejskich (Czechosłowacji, Węgier, Rumunii i Jugosławii). W transycie ogólnym przez Gdynię i Gdańsk największy ilościowo udział miała Czechosłowacja, natomiast zupełnie nie korzystała z niego Szwecja. Jednakże udział tranzytu w ogólnych przewozach magistralą okazał się mniejszy od spodziewanego. Licząc w stosunku do przeładunków portowych Gdańska i Gdyni, tranzyt stanowił w 1937 r. tylko 8%. Przyczynami tego stanu rzeczy były oprócz konkurencji kolei niemieckich – brak dostatecznie rozgałęzionych połączeń Gdyni z innymi portami oraz niski poziom struktur organizacji portowej.

Magistrala węglowa posiadała znaczenie militarne, łącząc najkrótszą drogą dwa najbardziej zagrożone odcinki polskiej granicy zachodniej, będące ciągłym przedmiotem ataków rewizjonistów niemieckich. W świetle ówczesnych założeń Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych, była linią rokadową frontu zachodniego. Wychodzono z założenia, że Śląsk oraz "korytarz pomorski" wraz z Gdynią i Helem są najbardziej zagrożone w razie wojny z Niemcami, a magistrala stanowiła najkrótsze połączenie tych regionów z pozostałą częścią kraju. Ułatwiać mogła w czasie wojny szybki przerzut wojsk oraz ewakuację taboru kolejowego z Pomorza, gdzie był on zgrupowany ze względu na koncentrację przewozów towarowych w portach morskich.

Znaczenie polityczne magistrali polegało na uniezależnieniu polskiego transportu od Rzeszy Niemieckiej. Budowa wykazała na przekór twierdzeniom rewizjonistów niemieckich, że „korytarz pomorski” nie był dla Polski kwestią prestiżu, lecz najżywotniejszym zagadnieniem umożliwiającym swobodny rozwój gospodarczy kraju przez zapewnienie nieskrępowanego dostępu do morza. Wydzźwięk polityczny miało również zaangażowanie się kapitału francuskiego w budowę magistrali – przebiegającej przez tereny, których przynależność do Polski kwestionowała propaganda niemiecka – co skutecznie przeciwstawiało się politycznej działalności niemieckiej na forum międzynarodowym.

WYKORZYSTANO: WIKIPEDIA