[Senda T.]

PORT w GDYNI.

Muzeum Miasta Gdyni Biblioteka w Gdyni
6921/Re2

W r.1793 Polska utraciła t.zw.Pomorze Polskie i m.Gdańsk,które przeszły do Niemiec.Po wielkiej wojnie europejskiej Polska uzyskała niezależnie byt państwowy,lecz nie odzyskała Gdańska i dlatego przystąpiła do budowy portu na własnem wybrzeżu morskiem.Do urzeczywistnienia tego projektu przyczyniły się zwłaszcza wypadki zaszłe w Gdańsku w lipcu i sierpniu 1920 r.podczas krytycznych dni wojny z bolszewikami.

Jako najodpowiedniejsze miejsce do budowy portu wybrana została nizina między Gdyni i Oksywiem,położona na granicy zatoki puskiej i gdańskiej . Warunki techniczne tej miejscowości są b.korzystne.Morze, które wrzyna się głęboko w ląd,osłonięte jest od wiatrów północnych i północno-wschodnich przez półwysep Hel i nie zamarza.Teren portu pokryty jest warstwą torfu do głębokości 6 mtr.a pod torfem leży piasek ze żwirem,co ułatwia bagrowanie basenów portowych i budowę nabrzeży.Znaczne głębokości morza,dostępne dla największych statków transatlantyckich,dochądzą blisko do brzegu,wskutek czego budowa awanportu nie jest kosztowna.-

Gdynia położona jest od Warszawy o 21 klm. dalej niż Gdańsk, lecz odległość Gdyni od Zagłębia węglowego po ukończeniu budowy kolei Bydgoszcz - Gdynia będzie mniejsza.-

Port w Gdyni został zaprojektowany na szerszą skalę,gdyż rozwój gospodarczy Polski rośnie szybkim tempem naprzód.Maksymalna zdolność przewozowa portu po wybudowaniu 5-ciu basenów wewnętrznych i prowadzących do portu kolei żelaznych obliczona jest na 18 miljonów ton rocznie.-

Pierwsza serja robót będzie ukończona w r.1930 i obejmuje sobą budowę 2.000 m.b. nabrzeży 8-io m.głębokości,700 m.b. nabrzeży 9-cio m.gł., 2.200 b.m. nabrzeży 10-cio m.gł. i 400 m.b. 11-to m.gł.

[illegible] głębokości 8 m. wykonują się pod wodą z drewna, a [illegible] żelazo betonu, nabrzeża 10-cio m.gł. i 11-to m.gł. budują się na skrzyniach żelazobetonowych. Skrzynie te konstruują się w stanie leżącym wprost na piaszczystym brzegu, a po stwardnieniu ześlizgują się własnym ciężarem na wodę przy pomocy wysysania piasku z pod skrzyń. Ten prosty sposób budowy i opuszczania skrzyń na wodę został zastosowany w Gdyni po raz pierwszy. Zwykle podobne skrzynie budowją się w dokach lub na specjalnych staplach, a spuszczają się na wodę podobnie jak statki w wawsttach okrętowych.-

Port został już częściowo uruchomiony. Obecnie stan robót w porcie daje możność jednoczesnego ładowania przy nabrzeżach 8-miu okrętów, po ukończeniu pierwszej serji robót liczba ta wzroście do 50-ciu.-

Projektował port polski inż. T. Wenda, który kieruje wykonaniem budowy z ramienia Rządu. Do roku 1924 budowa prowadzona była sposobem administracyjnym, lecz posuwała się wolno z powodu trudności finansowych. W roku 1924 budowę przyspieszono i oddano ją do wykonania Konsorcjum Francusko-Polskiemu do którego weszły firmy francuskie "Cocieté de Construction de Batignolles", Schneider & Co." " Cocieté Anonyme Hersent" oraz Polski Bank Przemysłowy we Lowi Lwowie, inż. Władysław Rummel i inż. Teodozy Nosowicz. Pełnomocnikiem Konsorcjum, kierującym robotami na miejscu jest francuski inż. Roger Paul Le Goff