

# INSTYTUT BAŁTYCKI

## WYDZIAŁ MORSKI

Rok 1945-Gdańsk

Gospodarcze Archiwum Morskie

Komunikat Nr 1

### Stan portów w Gdańsku i Gdyni

#### Stan zniszczenia wojennego.

Punktem wyjścia dla wszelkich rozważań na temat odbudowy obu naszych największych portów morskich musi być stwierdzenie stanu, w jakim objęliśmy je po ostatnich działaniach wojennych. Otóż przede wszystkim były one w stanie nie nadającym się do eksploatacji. Wejścia do obu portów były zablokowane wrakami okrętów wojennych i statków handlowych. W basenach i w kanałach portowych zatopione różne jednostki morskie uniemożliwiały ruch wewnętrzny. Nadto zarówno porty jak i wejścia do nich oraz cała zatoka Gdańska były starannie zaminowane.

Wskutek działań wojennych, a w Gdyni najwięcej wskutek celowej akcji niemieckiej, uległy dużemu zniszczeniu falochrony i nabrzeża. W Gdańsku zastaliśmy zniszczonych 15% stanu przedwojennego falochronów i nabrzeży. Natomiast w Gdyni minami zniszczono  $\frac{3}{4}$  falochronów, a z linii nabrzeży zniszczono przeszło 58%, czyli ponad 7,3 km. Pomimo wymowy tych cyfr tylko ten, kto widział grzebień, pozostały zamiast falochronu oraz potworne wyrwy w nabrzeżu i porozrzucane bloki betonu, zdolny jest w pełni uświadomić sobie ogrom zniszczenia portów. Nabrzeża były zawalone gruzami i rumowiskiem, usłane żelastwem zdemolowanych dźwigów, szkłem i drewnem rozbitych magazynów, wszystko razem obraz ruiny i zniszczenia.

Dodajmy do tego, że z 78 dźwigów i 3 urządzeń taśmowych w Gdańsku oraz ze 104 dźwigów i również 3 urządzeń taśmowych w Gdyni blisko 50% zostało wywiezione lub zniszczone i ani jedno nie nadawało się do użytku, przy czym część tylko była podatna do remontu. Prawie wszystkie magazyny w Gdańsku (288.000 m<sup>2</sup>) i większość magazynów w Gdyni (250.000 m<sup>2</sup>) uległa mniejszemu lub większemu zniszczeniu. Ze śpichrzów zbożowych o pojemności 160.000 ton — 65% uległo zniszczeniu. To samo należy powiedzieć o budynkach administracyjnych (70.000 m<sup>2</sup> w Gdańsku i 64.000 m<sup>2</sup> w Gdyni).

Sieć kolejowa uległa zniszczeniu w Gdańsku m. in. wskutek wysadzenia 14 mostów, łączących port z miastem, a w Gdyni wskutek zawałenia torów gruzami wysadzonych wiaduktów. Zniszczeniu uległy trakcja i urządzenia wysokiego napięcia, sieć wodociągowa i elektryczna oraz elektrownie.

Ogółem straty w obu portach są obliczane na 1.300 milionów zł według relacji przedwojennej.

#### Plan odbudowy.

Biuro Odbudowy Portów, rozpoczynając w pierwszych dniach czerwca swe prace, znalazło się w tym stanie rzeczy przed trudnym zadaniem doprowadzenia obu portów do stanu chociaż częściowej przydatności eksploatacyjnej. Odbudowę rozpoczęło w myśl założeń t.zw. „małego planu” odbudowy (obowiązującego do końca roku bieżącego), które przewidywały:

1. uzyskanie warunków bezpieczeństwa żeglugi w obu portach,
2. zaspokojenie najpilniejszych potrzeb eksploatacyjnych,
3. przestrzeganie zasady, że doraźna odbudowa ma nie psuć ewentualnych innych rozwiązań w następnych okresach odbudowy i rozbudowy.

W dalszej fazie prac (w 1946 r.) przewidywana jest odbudowa urządzeń portowych całkowicie zniszczonych lub przebudowa przestarzałych, przy czym Gdańsk ze względu na całkowite niemal zniszczenie magazynów jest jakby predestynowany do roli ładunków masowych i portu drzewnego. Natomiast Gdynia po odbudowie magazynów będzie mogła przyjmować również drobnicę.

Biuro Odbudowy Portów, koordynując prace Biura Portowego w Gdyni, Polskich Kolei Państwowych, Poczty, Zjednoczenia Elektrowni Okręgu Pomorskiego oraz mając zapewnioną pomoc Marynarki Radzieckiej, wypełniło już w sierpniu zasadnicze zadanie przygotowania portów do

eksportu węgla oraz importu drobnicy (przede wszystkim przesyłek U.N.R.R.A.).

Marynarka Radziecka, usuwając wraki i przebijając (w Gdyni) wejście do avan-portu, oraz rozminowując tereny portowe, otworzyła wstęp do obu portów, udostępniając je dla statków przez wytrawianie zatoki Gdańskiej. Wykonywane są prace przygotowawcze do usunięcia wraków z obu portów.

#### Obecny stan portów.

Dzięki pracy wspomnianych poprzednio instytucji wraz z B. O. P. doprowadzono do portów prąd i wodę, umożliwiono dojazd wagonów do nabrzeży, oczyszczając i naprawiając tory, oczyszczono i uporządkowano znaczne tereny portowe, uruchomiono i wyremontowano szereg dźwigów (11 w Gdańsku o wydajności 640 ton na godzinę i 9 dźwigów w Gdyni o wydajności 330 ton na godzinę) oraz urządzenia taśmowe (2 w Gdyni i 1 w Gdańsku), odremontowano i oddano do użytku poważną powierzchnię (ok. 15 tys. m<sup>2</sup>) magazynów w obu portach. W chwili obecnej zarówno Gdynia jak i Gdańsk mogą znacznie zwiększyć swe prace przeładunkowe, mając możliwość w szczególności przeładowywać dziennie do 15 tys. ton węgla.

Pierwszy statek (fiński parowiec „Suomen Neito”) zawinął do Gdańska w połowie lipca (18. VII). W ciągu sierpnia z Gdyni wyszło 90 statków, wywożąc wraz z bunkrem 72 tys. ton węgla, z Gdańska — 44 statki z 25,5 tys. ton. We wrześniu zapoczątkowany został import drobnicy, przy czym zainicjował do Gdyni pierwsze okręty bezpośrednio z Ameryki Północnej (parowiec „Nishmaha”) i z Anglii (parowiec „St. Bernard”). Załączona tabelka przedstawia wzrost wywozu węgla w lipcu i sierpniu.

• Załadunek węgla w portach Gdańsk i Gdynia w lipcu i sierpniu 1945 r. (w tonach)

|                  | Kraj przeznaczenia | Gdańsk | Gdynia | Razem   |
|------------------|--------------------|--------|--------|---------|
| Lipiec (18-31)   | Związek Radziecki  | 10.472 | 7.298  | 17.770  |
|                  | Szwecja            | 653    | 2.830  | 3.483   |
|                  | Razem              | 11.125 | 10.128 | 21.253  |
| Sierpień         | Związek Radziecki  | 14.906 | 49.273 | 64.179  |
|                  | Szwecja            | 10.559 | 22.795 | 33.354  |
|                  | Razem              | 25.465 | 72.068 | 97.533  |
| Ogółem do 1. IX. |                    | 36.590 | 82.196 | 118.786 |

Prace nad odbudową portów posuwają się we wzrastającym tempie. W chwili obecnej zatrudnionych jest w obu portach ok. 1700 robotników, przewiduje się przydzielenie do prac 2300 jeńców niemieckich. To też można mieć pewność, że do końca roku wykonany zostanie program, polegający na uruchomieniu w Gdyni 36 dźwigów o łącznej zdolności przeładunku 1,2 tys. ton na godzinę, w Gdańsku zaś tej samej ilości dźwigów o wydajności przeszło 2 tys. ton na godzinę. W tym czasie będzie oddane do użytku w Gdyni 60 tys. m<sup>2</sup>, a w Gdańsku 30 tys. m<sup>2</sup> magazynów. Nadto w Gdańsku mają być czynne wszystkie 3 urządzenia taśmowe, a w obu portach przeprowadzony będzie również poważny remont nabrzeży.

W ten sposób możemy mieć pewność, że strona techniczna odbudowy naszych portów nie będzie hamowała ich gospodarczej regeneracji, t. j. wznowienia ruchu portowego. W jakich rozmiarach ten ruch się rozwinie, będzie zależało od tempa wznowienia naszych stosunków gospodarczych z zagranicą. Trwająca jeszcze obecnie gospodarka wojenna nie sprzyja rozwojowi handlu międzynarodowego, lecz stan obecny zmieniać się będzie z miesiąca na miesiąc, można więc liczyć, że już rok 1946 przyniesie znaczne ożywienie w handlu zagranicznym, a więc i w pracy naszych portów.

Opracował: Dr Józef Kulikowski.

Gdańsk-Gdynia, we wrześniu 1945 r.