

Bez Portu Północnego nie byłoby silnej i konkurencyjnej polskiej gospodarki morskiej

„Patrząc wtedy na ten bezludny teren, trzeba było mocno wysilić wyobraźnię, żeby stworzyć wizję nowoczesnego portu, który już za 4 lata będzie załadowywał węgiel na duże statki, a za 5 lat rozładowywał największe zbiornikowce, które mogły wpłynąć na Bałtyk z ładunkiem ropy naftowej dla polskich rafinerii w Gdańsku i Płocku” – wspominał Aleksander Białecki, dyrektor budowy Portu Północnego. Nie doczekał jubileuszu 50-lecia portu. Zmarł w ub.r., ale pozostawił nam cenny dokument – bogato ilustrowaną archiwalnymi zdjęciami książkę „Port Północny w Gdańsku”.

Wyścig z czasem

Dekada gierkowska, zapamiętana jako czas boomu gospodarczego, dodała stolicy Pomorza skrzydeł. Dzięki budowie Portu Północnego i potężnej z nim rafinerii zaczęła rozwijać się cała aglomeracja gdańska, powstawały nowe osiedla mieszkaniowe, drogi. Choć na budowę portu ściągali robotnicy z całego kraju, to jednak ciągle brakowało rąk do pracy. Intensywnie poszukiwano też inżynierów, osób umiejących obsługiwać urządzenia przeładunkowe. Do pracy przy budowie falochronów ściągano studentów, którzy w czynie społecznym pomagali kłaść kamienie. Przy budowie dróg pomagało wojsko. Jak to w PRL-u, zdarzały się też kradzieże na budowie, wypadki podczas pracy (także śmiertelne). Poza tym ciągle brakowało materiałów budowlanych i sprzętu. Dostawy się opóźniały, a trzeba było przecież zdążyć na obchody XXX-lecia PRL. Uruchomienie Portu Północnego stało się sprawą prestiżową dla rządu. Gdy pojawiały się informacje o zagrożeniu terminu otwarcia, interweniowano na najwyższym szczeblu. To skutkowało. Dzięki temu, już po 5 latach, w 1975 r. poza tzw. starym portem, zlokalizowanym wzdłuż Martwej Wisły i kanału portowego, funkcjonowały dwie nowoczesne bazy – eksportu węgla i przeładunku paliw płynnych. Wówczas wolumen przeładowywanych towarów w całym gdańskim porcie znacząco wzrósł (już w 1978 r. przeładunki przekroczyły rekordowe 28 mln ton).

Cofnijmy się jeszcze bardziej w czasie - do lat 60. Gospodarka światowa dynamicznie się rozwija, wzrasta udział transportu morskiego. W 1960 r światowe przewozy morskie wynoszą blisko 1,2 mld ton, a już 10 lat później – dwa razy tyle. Za tym idzie zapotrzebowanie na coraz to większe statki. Zwiększenie ich pojemności, łączy się bezpośrednio, nie tylko ze wzrostem wymiarów, ale i zanurzenia. Z kolei zmiany parametrów statków implikują konieczność budowy nowych, zupełnie innych konstrukcji hydrotechnicznych w portach morskich. Poza tym kluczowe staje się zmodernizowanie urządzeń i zastosowanie nowych technologii, zapewniających szybki przeładunek towaru i krótki postój statków w porcie.

W światowej flocie i żegludze następuje iście kopernikański przewrót. W ciągu niespełna 20 lat zmieniają się statki, konstrukcje portowe oraz urządzenia przeładunkowe. Do tego dochodzi większe zapotrzebowanie na surowce energetyczne, które w drugiej połowie lat sześćdziesiątych powoduje wzrost eksportu polskiego węgla do Francji i Włoch oraz do Japonii. Żeby sprostać nowym potrzebom handlu zagranicznego, polskie porty wymagają radykalnych zmian. Jeszcze

w końcu lat 50. uważa się, że największym statkiem, jaki może zawinąć do portów bałtyckich, może być jednostka o nośności zaledwie 30 tys. ton. Lata 60. przynoszą zmianę podejścia do tematu. Pojawiają się plany dotyczące budowy nowych nabrzeży. W 1966 r. Rada Ministrów powołuje Zjednoczenie Portów Morskich w Gdyni. Ma się zająć opracowaniem programu rozwoju polskich portów. Biuro Projektów Budownictwa Morskiego („Projmors”) opracowuje kompleksowe założenia inwestycyjne do 1985 r. Trzeba szybko działać, żeby zlikwidować dysproporcje jakie są między rozwojem polskiego przemysłu i handlu zagranicznego a zdolnością przeładunkową naszych portów.

Zarząd Portu Gdańsk jako inwestor budowy zleca Instytutowi Morskiemu wykonanie pełnego zakresu prac studyjnych i naukowo-badawczych. Generalnym projektantem inwestycji zostaje „Projmors”. Opracowuje założenia kompleksowe do budowy Rejonu Przeładunku Towarów Masowych (tak początkowo określa się Port Północny). Jednym z najważniejszych problemów przy projektowaniu jest wyjaśnienie możliwości przechodzenia przez Cieśniny Duńskie dużych statków z pełnym ładunkiem, o zanurzeniu 15 m, dla których minimalne głębokości nie mogą być mniejsze niż 17 m. W tej sprawie Instytut Morski występuje do duńskich służb hydrograficznych. Ich badania wykazują, że głębokości w tych kanałach nie powinny stanowić przeszkody dla statków o zanurzeniu 15 m. Duńczycy jednak nie planują prac, które miałyby na celu umożliwienie takim jednostkom bezpiecznej żeglugi w cieśninach. Dlatego też Ministerstwo Żeglugi powołuje specjalny zespół badawczy do realizacji badań związanych z rozpoznaniem hydrograficznej trasy wodnej wiodącej od Skagen przez Wielki Belt to portów polskich.

Jajko Kolumba i kara śmierci

Początek 1969 r. Do katedry prof. **Stanisława Hückla**, przewodniczącego Rady Naukowej Instytutu Morskiego i Rady Techniczno-Ekonomicznej Biura Projektów Budownictwa Morskiego przychodzi mgr inż. **Zbigniew Szopowski** z BPBM.

„Przyniósł projekt szkicowy zupełnie nowego rozwiązania w Gdańsku. Zaproponował mianowicie wyjście z portu na Zatokę Gdańską – zbudowanie portu zewnętrznego, zastoniętego falochronem od strony północno-zachodniej, z wejściem skierowanym w tę samą stronę, a położonym na izobacie około 15 m. Pod osłoną falochronu półwyspowego, który miałby długość około 2,5 km, znajdowałby się pirs przeładunkowy dla węgla i ewentualnie inne urządzenia. U wejścia do portu, nieco z boku ku wschodowi, miał się znaleźć basen przeładunkowy paliw płynnych. Nowy rejon w skrócie miał się nazywać Portem Północnym. Inżynier Szopowski chciał przedyskutować ze mną ten pomysł i usłyszeć moje zdanie na ten temat. Myśl ta była tak nowa i śmiała, że sam jej twórca nie był pewny, czy jest w danych warunkach właściwa. W pierwszej chwili byłem zaskoczony, ale po wysłuchaniu argumentów, uznałem proponowane rozwiązania za coś w rodzaju jajka Kolumba – nowe, proste, a trafiające w sedno. Oświadczyłem, że będę popierał nowy projekt pod warunkiem dokładnego zbadania ewentualnych skutków budowy dla otaczającego środowiska. Tak zrodziła się myśl, aby zarówno przeładunek paliw płynnych, dostarczanych zbiornikowcami o coraz większym zanurzeniu, jak i obsługę statków dla masówki (węgla, rudy), o zanurzeniu 11 do 15 m, zlokalizować w nowym rejonie portowym w Zatoce Gdańskiej” – tak profesor opisywał prace nad koncepcją powstania portu w książce „Inżynierskie wspomnienia”.

Nieco dalej, we wspomnieniach dotyczących idei powstania Portu Północnego sięgał prof. **Witold Andruszkiewicz**. W latach powojennych napisał pracę doktorską, w której między innymi ustalił na mapach nawigacyjnych, że naturalna głębokość wody 17,5 m przy polskim brzegu morskim znajduje się w sąsiedztwie wyspy Stogi w Gdańsku. „Napisałem, że do zlokalizowanego tam portu będą mogły wchodzić statki o nośności 150 tys. ton.”

W dysertacji wpisał też pomysł, który mógł go kosztować życie. Otóż opisał koncepcję zbudowania w porcie bazy przetadunkowo-składowej ropy naftowej dla dywersyfikacji dostaw. „Domyślałem się, że Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG) w Moskwie może nie zgodzić się na tę inwestycję, ale uważałem że należy przynajmniej spróbować” – pisał we wspomnieniach opublikowanych w lokalnej prasie.

Na miesiąc przed obroną pracy doktorskiej, a było to w 1952 r., na uczelni pojawili się panowie, którzy socjalistycznym szkiełkiem i okiem cenzorowali wszystkie dysertacje. Okazało się, że praca przyszłego profesora nie nadaje się do obrony, bowiem jest sprzeczna z ówczesnie panującą ideologią. Niedośzły doktorant został wydalony z uczelni. Szybko jednak okazało się, że nie była to jedyna kara za odważne teorie gospodarcze. Bezpieka oskarżyła go o szpiegostwo na rzecz Ameryki. Straszyla pokazowym procesem i karą śmierci. Stało na tym, że został publicznie zdegradowany i przeniesiony na najniższe stanowisko do Zarządu Portu Gdynia.

Jednak pomysł budowy portu w sąsiedztwie wyspy Stogi nie umarł. Powoli kietkował, by w końcu trafić na podatny grunt. Stało się to dopiero w epoce gomułkowskiej, w okresie tzw. małej stabilizacji.

Rozgwiadza była pierwsza

Potrzeba budowy baz specjalistycznych w Porcie Północnym do obsługi największych statków, które mogą dotrzeć na Bałtyk z ładunkami masowymi, a przede wszystkim – z ropą naftową, w kręgach specjalistów gospodarki morskiej, również radzieckich, uzyskiwała coraz większą aprobatę. W styczniu 1970 r. wybrano ostateczny wariant budowy. A 15 lipca rząd podjął stosowną uchwałę. Rozpoczęcie I etapu budowy Portu Północnego stało się faktem. Realizacja tego przedsięwzięcia wiązała się z ogromnymi wyzwaniami. Zarząd Portu Gdańsk, jako inwestor, w trybie pilnym przystąpił do działania. Głównym wykonawcą portowych budowli hydrotechnicznych zostało Przedsiębiorstwem Budownictwa Inżynieryjno-Morskiego (Hydrobudowa).

„Przed nami stało zadanie zbudowania na terenach dzikiej plaży w rejonie Westerplatte, w ciągu 4 lat, nowoczesnego portu załadunku węgla na duże statki (100 tys. t), a w rok później – bazy rozładunku największych zbiornikowców, jakie mogłyby wpłynąć na Bałtyk. Za najbardziej pilne uznano stworzenie warunków budowy falochronów brzegowych, które miały ochraniać nowy ląd powstający w wyniku refulacji piasku wydobytego przez pogłębiarki. Następną sprawą była budowa zaplecza technicznego do produkcji skrzyń żelbetowych, stanowiących główny element konstrukcji falochronu głównego oraz innych wielkowymiarowych elementów do budowli hydrotechnicznych” – pisał Aleksander Białecki.



Fot. Archiwum ZMPG S.A.

W sierpniu 1970 r. do pracy na terenie przyszłego portu została skierowana „Rozgwiezda”, pogłębiarka Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych (PRCiP). Władze bały się rozgłosu, dlatego też ustalono, że budowa rozpocznie się po cichu.

„Spotkaliśmy się na pokładzie „Rozgwiezdy” w niewielkim gronie osób. Wszystko już było przygotowane i szypier **Roman Liedke** dał polecenie rozpoczęcia bagrowania (pogłębiania dna – red.). Po kilku minutach na czepkach zaczęła pojawiać się ciemna maź zbieranego z powierzchni dna mułu i po pochylni zsuwała się do wnętrza szalandy (barki). Chwila była podniosła i obecni mieli świadomość że uczestniczą w rozpoczęciu ważnego przedsięwzięcia inwestycyjnego na Zatoce Gdańskiej, które po latach będzie można porównać tylko z budową portu w Gdyni w okresie międzywojennym. W ten sposób „Rozgwiezda” rozpoczęła budowę portu, który już za 5 lat przyjmował zbiornikowce o ładowności 150 tys. t z ropą naftową dla krajowego przemysłu” – pisał **Aleksander Białecki**.

We wrześniu rozpoczęły się dostawy kamienia na budowę falochronów.

Kończył się pełen niepokojów społecznych i dramatyczny na Wybrzeżu rok 1970.

Podglądali imperialistów

Nad inwestycją czuwał początkowo czternastoosobowy Pion Budowy Portu Północnego, na czele z – wówczas już dyrektorem – Aleksandrem Białeckim (w okresie największego nasilenia prac inwestycyjnych pracowało w nim 46 osób). W początkowym okresie jego siedzibą był barak przy ul. Oliwskiej.

Nasi inżynierowie uczyli się od najlepszych. Podglądali, jak funkcjonują porty w krajach – jak mawiano – „imperialistycznych”, a później, to co tam zobaczyli, przenosili na polski grunt. Byliśmy, jako kraj socjalistyczny, daleko w tyle, jeśli chodzi o nowinki techniczne.



Fot. Archiwum ZMPG S.A.

Dlatego też koniecznością okazało się sprowadzanie z Zachodu, oczywiście za dewizy, maszyn i specjalistycznych urządzeń, takich jak np. rozmrażalnia wagonów z węglem (dotychczas w okresie zimowym, węgiel rozbijano łomami i kilofami, żeby odspoić go od ścianek wagonu). Okazało się, że w Stanach Zjednoczonych do tego celu z powodzeniem wykorzystywane są rozmrażalnie elektryczne. Ciepło wytwarzane przez promienniki o temperaturze 120 st. C, rozmraża 2 wagony w ciągu 4 minut. I delegacja z Gdańska wyruszyła za ocean. Polscy inżynierowie byli pierwszymi europejskimi klientami amerykańskiej firmy.

A co ze statkami? W 1973 r. w stocznich w Hamburgu i Jokohamie zamówiono 6 zbiornikowców do przewozu ropy naftowej w relacji Zatoka Perska – Gdańsk Port Północny.

Jak to na budowach, nie obyło się bez kłopotów. Zdarzało się, że pogłębiarki, razem z refulatem, zasysały pociski artyleryjskie. Dla zwiększenia bezpieczeństwa załogi montowano na końcówce rury ssącej specjalne kraty metalowe, co miało uniemożliwić zassanie kolejnych niewybuchów. Problemy były też z kamieniem na budowę falochronów. Kamieniotomy nie nadążały z dostarczaniem tak dużej ilości granitu. Musiało interweniować Ministerstwo Budownictwa. To była prawdziwa batalia o kamień. W pierwszych latach budowy portu to właśnie wywrotki z kamieniem i wynurzające się z Zatoki Gdańskiej granitowe groble dokumentowały w mediach postęp na budowie portu.



Fot. Zbigniew Korsycarz, Korsycarz Foto Press / KFP

Ale bywało też weselo. Niejaki brygadzysta Zamura, kierujący ekipą montującą wywrotnicę, został zapamiętany jako człowiek mający oryginalny stosunek do picia alkoholu. W ramach prac rozruchowych, gdy poczęstowano go kieliszkiem wódki „Wyborowej”, żeby „wywrotnica nie skrzypiała” brygadzysta grzecznie odmówił: *„Panie inżynierze, ja nie siadam do picia wódki, jeśli na głowę jest mniej niż litr. Przy mniejszej ilości to nawet nie ma szmerku w głowie, człowiek jest tylko rozdrażniony”*.

Ziele na kraterze, czyli jak zazielenić nowy ląd

W latach 1971-72 na budowie dominowały roboty hydrotechniczne, czerpalne i refulacyjne, które przygotowały warunki do pracy przedsiębiorstwom zajmującym się ukształtowaniem i uzbrojeniem terenów lądowych, wykonaniem dróg i torów oraz obiektów inżynierskich. W 1973 r., gdy teren przeznaczony na bazę węglową stanowił już suchy ląd, na plac budowy mogły wjechać spychacze. Niestety, był on bardzo ubogi w składniki mineralne i całkowicie jałowy pod względem biologicznym. Żeby go nieco zazielenić, zlecono wykonanie projektu zabudowy biologicznej. Podłoże glebowe pod zielen utworzono z wykorzystaniem osadów pościekowych z pobliskich pól irygacyjnych oraz popiołów. W ramach eksperymentu wysadzono mieszankę roślin pionierskich, których zadaniem było wytworzenie właściwego podłoża dla zasiedlenia roślin typowych dla tego środowiska. Teraz, spacerując po trawie w Porcie Północnym, trudno sobie wyobrazić, że roślinność trzeba było tam sztucznie odtworzyć.

Pirs węglowy, główna budowla hydrotechniczne w bazie przeładunku węgla, został wysunięty na odległość ponad kilometra licząc od dawnego brzegu morskiego. Konstrukcja pirsu była posadowiona na ruszcie z pali stalowych. Wykonanie całego rusztu i zagłębianie pali w dno wykonano za pomocą kafarów pływających (na zdjęciu kafarowy Józef Matysiak).



Fot. Archiwum ZMPG S.A.

Ważnym obiektem infrastruktury portowej był Kapitanat Portu Północnego. Został usytuowany na skraju pozyskanego zachodniego obszaru lądowego. To okazały obiekt z wieżą, na której na wysokości 50 m znajduje się gondola ze stanowiskiem dla oficera dyżurnego, a na najwyższym poziomie 56 m n.p.m. – latarnia morska. Budynkowi postanowiono nadać reprezentacyjny wystrój, w tym celu elewację wieży zaprojektowano w wykładzinie z kamienia naturalnego, czarnego sjenitu. Niestety, silne sztormowe wiatry sprawiły, że w ciągu kilku lat kamienne płyty zaczęły odpadać.

Wielki dzień

Czas nagiął i trzeba było podgonić roboty. Otwarcie Portu Północnego, było planowane – jakżeby inaczej – na XXX-lecie PRL, na 22 lipca 1974 r. czyli na główne święto państwowe Polski Ludowej.

Pod koniec kwietnia, kiedy znana już była data otwarcia, ustawiono na terenie budowy dwie tablice mijających dni. „Uważałem, że będzie to dodatkowe psychologiczne oddziaływanie na uczestników budowy. Wykonałam odręczny szkic tablicy z napisem „BUDOWNICZOWIE PORTU PÓŁNOCNEGO DO URUCHOMIENIA BAZY WĘGLA POZOSTAŁO NAM ... DNI”. Spełniały rolę miecza Damoklesa, wiszącego nad głowami nie nadążających z terminami ukończenia portów obiektów” – wspominał Białecki.



Fot. Archiwum ZMPG S.A.

Dwa dni przed uroczystością, holowniki wprowadzają do portu statek Polskiej Żeglugi Morskiej „Uniwersytet Wrocławski”. To pierwszy masowiec, który wypłynie z węglem z Portu Północnego.

Kronika Wytwórni Filmów Oświatowych informuje: „Na kilkadziesiąt godzin przed otwarciem portu, tradycyjna wizyta dziennikarzy z całego kraju. Dla wszystkich, zbliżający się dzień uruchomienia Portu Północnego w Gdańsku był tym, o którym mówiono „WIELKI”. Port Północny przyjmować ma największe statki, jakie wpływają na Bałtyk. Ma być nowoczesnym, specjalistycznym portem przeładunków masowych. Otwarcie bazy węglowej jest finałem I etapu jego budowy”.



Fot. Zbigniew Korsycarz, Korsycarz Foto Press / KFP

Jest 18 lipca 1974 r. Dzień wyjątkowo słoneczny. „Wczesne popołudnie. Budowniczym Portu Północnego pozostały ostatnie godziny pracy. Koszty związane z I etapem budowy zamykają się kwotą ok. 6 mld zł. Za kilka godzin port zacznie zarabiać...” – informuje kronika filmowa.



Fot. Archiwum ZMPG S.A.

Na terenie portu dużo nowych twarzy, działa Służba Ochrony Rządu, obowiązują specjalne przepustki. W budynku dyspozytorni na najwyższym piętrze w oszklonym pomieszczeniu jak na dłoni widać cały obszar bazy przeładunku węgla. Znajduje się tam centrala z połączeniami telefonicznymi do wszystkich stanowisk pracy i telex.

Goście, wraz z władzami państwowymi, udają się na koniec pirsu, pod stojący tam statek. Dyrektor Aleksander Białecki podaje sygnał radiowy. Kołoczerpaki podają węgiel na taśmociągi, które pokonują odległość około 1 km. Odzywa się syrena statkowa, wtórują jej syreny wszystkich statków w portach Gdańska i Gdyni.

„Do wszystkich portów Europy, do światowych centrów przeładunków masowych przestano wiadomość: Port Północny w Gdańsku pracuje”.

Edward Gierek, I sekretarz KC PZPR, wznosi toast za sukces budowniczych i dobrą pracę Portu Północnego.

„Serdecznie Wam dziękujemy i równocześnie gratulujemy tego wspaniałego obiektu, który przed chwilą mieliśmy szczęście uruchomić. Wydarzenie to ogromne, tutaj gdzie jeszcze 2 lata temu było morze, stoją dziś obiekty wielkiego portu. Będzie on przeładował więcej niż wszystkie obecne polskie porty. Jest to drodzy towarzysze powód do dumy i powód do radości” – zachwalał największą morską inwestycję PRL.



Fot. Archiwum ZMPG S.A.

Gdy opadł już kurz po przemówieniach i toastach, przyszedł czas na świętowanie, ale już tylko w portowym gronie. Po południu hala warsztatowa, zamienia się w salę biesiadną. Na stołach lądują talerz z wędliną, jarzynami oraz gołonka o wadze 500 g z ziemniakami i kapustą. Dodatkowo

pół litra wódki na 3 osoby. Jest też mikrofon, spełniający rolę wolnej trybuny. Każdy, kto miał ochotę pochwalić lub zganić inwestora (ale raczej to pierwsze), miał taką możliwość. „Łubu dubu, niech nam żyje prezes naszego klubu”. Ale są też nagrody. Budowniczości portu otrzymują pulę talonów na zakup samochodów osobowych, a wśród nich hit roku – „maluch”, czyli polski fiat 126 p, którego produkcja uruchomiona została dokładnie przed rokiem w fabryce w Bielsku Białej. Kosztował aż 69 tys. zł (wówczas średnie miesięczne zarobki wynosiły ok. 3,5 tys. zł).

Z gitarą na falochronie

Budowę Portu Północnego interesowali się wszyscy. Widok wydzieranego morzu lądu, nietypowych konstrukcji falochronów i pirsów biegnących w głąb zatoki budził podziw i zdziwienie. Turyści i wczasowicze, zwiedzając Westerplatte obserwowali, jak morze zmienia się w ląd. Do inwestora i generalnego wykonawcy zgłaszali się dziennikarze i reporterzy z całej Polski. Na budowę przyjeżdżali również znani przedstawiciele świata nauki i kultury, m.in. **Anna**, żona **Stefana Żeromskiego**, autora „Wiatru od morza” z córką **Moniką**, aktor **Tadeusz Łomnicki** oraz **Maryla Rodowicz**, która we wrześniu 1973 r., w kolorowej sukience i kapeluszu, weszła z gitarą na falochron i zaśpiewała dla budowniczych portu. Na terenie budowy w 1973 r. miał też miejsce I Ogólnopolski Festiwal Mody w Gdańsku. Piękne modelki pozowały na tle wywrotek z kamieniem.



Fot. Zbigniew Kosycarz, Kosycarz Foto Press / KFP

Gdańskie Towarzystwo Przyjaciół Sztuki i inne stowarzyszenia twórcze organizowały plenery i wystawy i konkursy m.in. na reportaż prasowy związany z budową portu północnego. Powstały dwa filmy dokumentalne „Wielki dzień” i „Port Północny 1975”, zrealizowane przez Wytwórnię Filmów Dokumentalnych i Oświatowych w Łodzi. W dzień po otwarciu Teatr Telewizji wyemitował spektakl pod tytułem „Poszukiwania”, w reżyserii **Zdzisława Wardejny**, którego akcja toczy się na budowie portu. Dwa lata później powstał serial telewizyjny pod tytułem „Znaki szczególne”,

w reżyserii **Romana Załuskiego**. Większość akcji filmu rozgrywa się w zakładzie prefabrykatów budowli hydrotechnicznych Portu Północnego, znajdującym się na nabrzeżu Przemysłowym.

Ląd żywi, morze bogaci

Na początek eksploatacji bazy przeładunku węgla trzeba było przygotować ok. 70 pracowników różnych specjalności. Kilkunastu przeszło do Gdańska z portu w Gdyni. Nowo przyjętym wykwalifikowanym pracownikom w krótkim czasie oferowano przydziały mieszkań. Zakładowa Szkoła Dokerów zaczęła szkolić młodzież do pracy na urządzeniach nowych baz (węglowej i paliwowej).

W 1975 r w bazie przeładunku węgla na 246 statków załadowano 6,5 miliona ton węgla, a w bazie przeładunku paliw płynnych rozpoczęto rozładunek dużych zbiornikowców tzw. Baltimaxów z ropą naftową dla polskich rafinerii w Gdańsku i w Płocku. Do końca roku wyładowano ze zbiornikowców ponad 600 tys. ton ropy i załadowano 65 tys. t produktów z rafinerii. Już w pierwszych latach eksploatacji bazy przeładunkowe przynosiły znaczny zysk. I Narodowy Bank Polski zgodził się na wcześniejsze rozpoczęcie spłaty zaciągniętych kredytów.

Nie wszystkie planowane w ramach budowy Portu Północnego inwestycje zostały zrealizowane. Taki los spotkał np. stocznie czy bazę przeładunku pasz i zboża, które miały powstać przy bazie przeładunku węgla. Powstał za to – pod koniec lat 90. – Gaspol, terminal skroplonego gazu LPG.

Sytuacja w porcie diametralnie się zmieniła się, gdy wybudowano terminal kontenerowy DCT Gdańsk (obecnie Baltic Hub). A było to w 2007 r. Wówczas gdański port wszedł w nową erę przeładunków. Początkowo terminal specjalizował się w obsłudze feederów, a po 3 latach działalności zaczął przyjmować kontenerowce z Dalekiego Wschodu. To bezpośrednie połączenie z Azją przyczyniło się do rozwoju Baltic Hub, który stał się jednym z najszybciej rozwijających się terminali na świecie, osiągając w 2010 r. aż 180 proc. wzrostu. T2 – drugie głębokowodne nabrzeże – oddano do użytku w 2016 r. Wówczas potencjał przeładunkowy Baltic Hub podwoił się z 1,5 do 3 mln TEU rocznie, a terminal stał się jednym z największych tego typu obiektów w Europie Północnej. Obecnie obsługuje ok. 20 mln ton ładunków rocznie.

I dalej się rozbudowuje. Ale to już materiał na zupełnie inną książkę.