

# **MORSKA PRZYSTAŃ RYBACKA W KUŹNICY**

Tam gdzie morze całuje się  
z zatoką



LECHOSŁAW STEFANIAK

# MORSKA PRZYSTAŃ RYBACKA W KUŹNICY

Tam gdzie morze całuje się  
z zatoką

**Unia Europejska**  
Europejski Fundusz  
Rybacki



Operacja współfinansowana przez Unię Europejską ze środków finansowych Europejskiego Funduszu Rybackiego zapewniającego inwestycje w zrównoważone rybołówstwo

GDYNIA 2013

**Tłumaczenie:**

na język niemiecki Gabriela Flissikowska-Mroczkiewicz  
na język angielski Monika Stefaniak

**Opracowanie graficzne, skład i projekt okładki:**

Anna Maciejewska i Maciej Ostoja-Lniski

**Źródła i autorzy fotografii:**

Archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni, archiwa osób prywatnych  
oraz foto Jarosław Budzisz, Sławomir Budzisz, Tomasz Budzisz,  
Mariusz Hekselman, Leszek Kucira, Stanisław Konkel,  
Lechosław Stefaniak, Marcin Wróblewski.

© Urząd Morski w Gdyni

Wydanie I, Gdańsk czerwiec 2013

**Wydawca:**

Public Relations Studio Lechosław Stefaniak,  
Augustowo 105, 83-320 Sulęczyño

**Druk i oprawa:**

Wydawnictwo BERNARDINUM Sp. z o.o.,  
ul. Bpa Dominika 11, 83-130 Pelplin

ISBN 978- 83-934930-0-5

## Słowo Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Kpt. ż. w. Andrzeja Królikowskiego



Szanowni Państwo,

Oddajemy do Państwa ręk książkę, mającą trochę nietypowy charakter, jako że poświęconą niewielkiej przystani rybackiej w Kuźnicy. Właściwie jest to normalny port, który jest dowodem wielkiego szacunku polskiej administracji morskiej dla ukształtowanych w tym rejonie Wybrzeża tradycji rybaków oraz ich dziedzictwa kultury zawodowej. Administracja morska doprowadziła do powstania tej przystani, przychylając się do postulatów rybaków złożonych na ręce burmistrza Miasta Jastarni. To właśnie w tym rejonie Półwyspu Helskiego notujemy największą aktywność rybaków, którzy nie tylko myślą o połowach, ale również o zarybianiu i zagospodarowaniu Zatoki Puckiej w przyszłości.

Nie jest prawdą, że rybacy są przeciwni Naturze 2000. Dyrektywa siedliskowa i ptasia wcale nie stoją na przeszkodzie działalności człowieka. Myślę, że zrównoważony rozwój tego regionu leży w rękach ludzi, którzy tutaj mieszkają i żyją, którzy mają swoje własne spojrzenie na faunę i florę i na to, jak nasze wspólne działania będą postrzegane za 10 czy 20 lat. Budowa portu rybackiego wraz z zapleczem jest odpowiedzią na potrzeby dostrzeżone przez ludzi odpowiedzialnych za rybołówstwo, przez administrację morską i lokalny samorząd. Ten port nie jest miejscem cumowania jedynie łodzi rybackich, ale również wszystkich innych jednostek, szukających bezpiecznej przystani w obliczu zagrożenia na morzu, np. spowodowanych złymi warunkami pogodowymi.

Kwestią, jaką jesteśmy zobowiązani rozwiązać, jest dostęp do przystani, czyli zapewnienie odpowiednich głębokości na torze podejściowym i w samym porcie. Musimy zadbać, aby rybacy nie musieli czekać, aż natura: wiatr i piasek zdecydują o właściwym poziomie wody, umożliwiającym wejście i wyjście jednostki. Rozwiązanie tego problemu wymaga nakładów finansowych, o które Urząd Morski w Gdyni na bieżąco zabiega. Nieoceniona i niezbędna jest w tym przypadku współpraca z Agencją Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa oraz resortem odpowiedzialnym za rybołówstwo.

Można jedynie ubolewać, że od momentu, kiedy rybacy wnieśli swą petycję do lokalnych władz, a potem do administracji morskiej i do podjęcia przez nas działań, by tę przystań zbudować, potencjał rybacki tak bardzo stopniał. Swoimi działaniami chcemy pokazać Państwu, jak bardzo zależy nam na rozwoju i promocji rybołówstwa. Pragniemy jak najbardziej ułatwić, w granicach naszych kompetencji, powstanie sytuacji, gdy ceny ryb będą na tyle atrakcyjne, iż staną się składnikiem naszego codziennego jadłospisu i alternatywą dla mięsa zwierzęcego.

Jestem przekonany, że port rybacki w Kuźnicy będzie dobrze służył rybakom i społeczności kaszubskiej, która tak wiele wniosła i wnosi do polskiej kultury. Będzie on również niewątpliwie dużą atrakcją dla turystów, którzy tak licznie co roku odwiedzają Półwysep Helski.

Życzę Państwu przyjemnej lektury.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni  
dr inż. kpt. ż. w. Andrzej Królikowski



Widok na falochron wschodni poprzez jednostki, cumujące przy pirsie postojowym. Z archiwum UM w Gdyni.

The view on the eastern breakwater through the vessels mooring at the parking pier. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Blick auf den östlichen Wellenbrecher, gesehen durch anliegende Boote an der Landungsbrücke. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.

## Kuźnica na przestrzeni wieków

Kuźnica to jedna z najbardziej malowniczych miejscowości na Półwyspie Helskim, ściągająca każdego lata tysiące turystów i wczasowiczów. W tym miejscu mierzeja jest największa, osiągając niecałe 200 m. Tu też tory kolejowe prowadzą najbliższej morskiego brzegu na całym polskim Wybrzeżu, stanowiąc swoistą atrakcję dla podróżnych. Od strony północnej wznoszą się kilkumetrowe wydmy obmywane wodami otwartego morza. Najwyższa na całej mierzei wydma, sięgająca 23 m n.p.m., nosi nazwę Góry Lubek od nazwy statku „Lubeck”, który przed laty rozbił się w pobliżu na mieliźnie. Od strony południowej brzeg łagodnie opada w kierunku Zatoki Puckiej. Tam właśnie w centralnym miejscu znajduje się przystań morska, która od wieków służyła mieszkańcom, uprawiającym zawód rybaka, a od okresu międzywojennego, kiedy Kuźnica stała się popularną miejscowością wypoczynkową i kurortem, oferowała także atrakcyjne przejażdżki łodziami po morzu.

Pierwsze pisane wzmianki o Kuźnicy, pochodzące z około 1570 roku, mówiły, że leżała ona na jednej z kilku wysepek, które dopiero potem połączyły się w jeden półwysep. Na ten temat nie ma jednak bliższych opisów historycznych, które by rzuciły światło na wygląd rejonów południowego Bałtyku u zarania polskiej państwowości. Wiadomo natomiast, że od dawna prądy morskie z zachodu na wschód niosły piasek, który zasiliał wybrzeże półwyspu. Ponadto na ich brzegi bezustannie oddziałuje duża energia falowania, która zwłaszcza przy wysokich poziomach morza powodowała często rozmywanie plaż i wydym. Stąd przy silnych sztormach tworzyły się liczne wyrwy i ubytki, a w największych miejscach dochodziło nawet do przelewania się wód Bałtyku do Zatoki Puckiej. Takie zjawiska zdarzały się i w minionych stuleciach, ale nie było to przerwanie półwyspu, lecz po prostu powodzie, które jednak nie trwały długo. W wydanej przez Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie w 1995 roku pracy zbiorowej pod redakcją Elżbiety Gerstmannowej pt. „Półwysep Helski. Przyrodnicze podstawy rozwoju” możemy przeczytać fragment opisu z 1904 roku autorstwa H. Wünsche, który przeanalizował stare mapy od połowy XVII wieku: „30 stycznia 1874 roku morze przerwało półwysep w trzech miejscach (według danych uzyskanych od dozorca wydym z Chałup pana Litmańskiego): z dwóch stron wsi Chałupy i koło Kuźnic, jeden z tych przełomów mierzył ok. 200 metrów. Ostatnie tego typu katastrofy miały miejsce w 1899 roku, także w tych samych okolicach... Z czterech przełomów we wspomnianym roku jeden mierzył nawet 400 metrów, jednak trwał tylko jedną noc. Także pozostałe przełomy nie trwały długo. Jak tylko wiatr zmienił swój kierunek i wysoki poziom zaczął się cofać – morze oddawało swoją zdobycz. Najdłuższy okres takiej powodzi trwał dwa dni”<sup>1</sup>.

Również w czasach współczesnych na przełomie lat 1988/89 silne północne sztormy spowodowały zalanie mierzei w okolicach Kuźnicy i odcięcie na kilka dni pozostałej części Półwyspu Helskiego od stałego lądu.

---

<sup>1</sup> *Półwysep Helski. Przyrodnicze podstawy rozwoju*, praca zbiorowa pod red. Elżbiety Gerstmannowej, Warszawa 1995 r., s. 48.



Stara mapa Półwyspu Helskiego Lapointe'a-Puuffendorfa z 1655 r. odwróconymi kierunkami geograficznymi (północ znajdowała się na dole mapy, a południe – u góry, za A. Tomczak 2005).

An old Hel Peninsula map by Lapointe-Puuffendorf from 1665 with reversed geographical directions (the North was at the bottom of the map, the South at the top of it, after A. Tomczak, 2005).

Alte Karte der Halbinsel Hel von Lapointe-Puffendorf aus dem Jahr 1655 mit umgekehrten geographischen Richtungen (Norden im unterem Teil der Karte, Süden oben, nach A. Tomczak 2005).

Źródła historyczne niestety nie dokumentują, jak często tego rodzaju zjawiska zdarzały się na przestrzeni ostatnich stuleci i jak człowiek musiał walczyć z przyrodą o przetrwanie. Naukowcy zgodnie stwierdzają, że choć zainteresowanie Półwyspem od dawna było duże z racji jego niezwykłych walorów, to jednak jego badania zaczęto prowadzić zaledwie od ponad 100 lat. Ich wyniki raczej nie potwierdzają tezy, że kiedyś istniał tu ciąg wysepek, które potem połączyły się w półwysep. Anna Tomczak w publikacji pt. „Wybrane zagadnienia z przeszłości geologicznej i przyszłości Półwyspu Helskiego” zamieszczonej w pracy zbiorowej wydanej w 2005 roku przez Gdańskie Towarzystwo Naukowe po raz kolejny poddaje w wątpliwość tezę o istnieniu ciągu wysp, które z czasem miały połączyć się w jeden półwysep. Taki pogląd, który do dziś funkcjonuje w świadomości Polaków, ugruntował się, jak pisze autorka, w XIX wieku na podstawie map kartograficznych Zatoki Gdańskiej z 1655 roku. Jednakże badania nad budową geologiczną i ewolucją polskiej strefy brzegowej prowadzone przez Oddział Geologii Morza Państwowego Instytutu Geologicznego w Gdańsku pozwoliły też przy okazji na wyrobienie „niezależnej i udokumentowanej opinii w tej sprawie (...) Kształt Półwyspu Helskiego przeanalizowano na 77 mapach i planach z lat 1491–1857, sięgając do oryginałów lub ich reprodukcji (...). Półwyspowy kształt pokazuje 70% zgromadzonych map, w tym wszystkie najstarsze. Zwarty półwysep, o zarysie bardzo zbliżonym do dzisiejszego, pokazują wyjątkowo dokładne i rękopiśmienne mapy morskie Zatoki Gdańskiej w dużej podziałce W. Clemensa z 1596 roku, F. Getkanta z 1637 roku, mapa części Pomorza P. Langaua z 1659 roku, jak również trzy plany zachodniej części Półwyspu Helskiego z 1694 roku, 1818 roku i 1844 roku oraz pierwsza oparta na triangulacji mapa



F.L. Schroettera i F.B. Engelhardta wykonana w latach 1796–1810. Ten zgodny obraz komplikuje fakt, że na 30% zebranych map – prawie wyłącznie z drugiej połowy XVIII wieku – Półwysep Helki przedstawiono w postaci wysp: jednej, czterech, a najczęściej sześciu. Jak można sądzić z zestawienia map i wydawców, wyspy rysowano na podstawie wspomnianej mapy Zatoki Gdańskiej z 1655 roku z pominięciem objaśnień, z których jasno wynika, że zaznaczone krótkotrwałe przerwy w ciągłości półwyspu są rezultatem przelewów sztormowych. Mapa ta, niesłusznie przypisywana E. Dahlbergowi, była wówczas szeroko rozpowszechniana dzięki *De rebus a Carolo Gustavo...*, szczególnie po reedycji w 1729 roku. Wyniki przeprowadzonej analizy źródeł kartograficznych dowodzą jednoznacznie, że w czasach historycznych Półwysep Helki miał formę zwartą i ciągłą. Dlatego też „**mit o wyspowej genezie Półwyspu Helkiego powinien na trwałe odejść w zapomnienie**”<sup>2</sup>.

Inną kwestią jest osadnictwo na półwyspie, a szczególnie powstanie miejscowości Kuźnica. Na ten temat również nie mamy dokumentów z odległych stuleci, choć prapoczątków należałoby szukać już na przełomie I w. p.n.e./I w. n.e, gdyż na ślady stałej osady natrafiono 4 km na zachód od Jastarni<sup>3</sup>. Można przypuszczać, że już wraz z rozwojem Helu, który w połowie XIII wieku otrzymał prawa miejskie, powstawały na półwyspie inne osady, w tym i Kuźnica. Jest wysoce prawdopodobne, że pionierami owego osadnictwa byli Kaszubi, którym to mianem w średniowieczu określano mieszkańców Pomorza Zachodniego, zarówno pochodzenia słowiańskiego, jak i germańskiego. Niektórzy badacze wywodzą ich rodowód z okresu od II do IV wieku naszej ery, kiedy to jako ariergarda słowiańskich plemion mieli przybyć do swych obecnych siedzib na Pomorzu<sup>4</sup>.

Istnienie tej nacji potwierdza bulla papieża Grzegorza IX wydana 19 marca 1238 roku, w której książę szczeciński Bogusław I był tytułowany „księciem Kaszub”<sup>5</sup>. Z czasem w wyniku migracji Kaszubi zawędrowali w rejony Pomorza Wschodniego.



Suszenie sieci na kuźnickiej plaży. Z archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.  
Drying the fishing net on Kuźnica beach. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.  
Netze trocknen am Strand von Kuźnica. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.

<sup>2</sup> *Stan i zagrożenie Półwyspu Helkiego*, praca zbiorowa pod redakcją Jerzego Cyberskiego, Gdańsk 2005 r., s. 34 i n.

<sup>3</sup> Tamże, s. 44.

<sup>4</sup> Artur Jabłoński i Jarosław Ellwart, *Norda na wakacje*, Gdynia 2003, s. 32

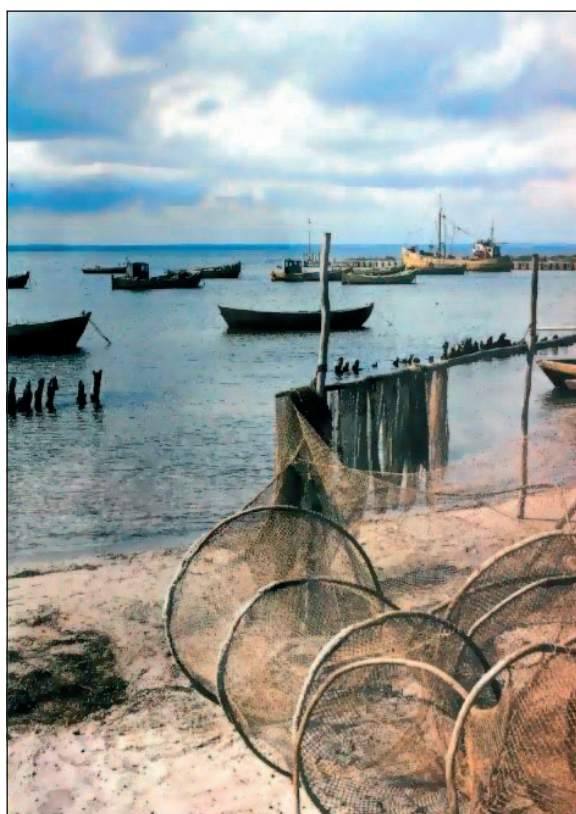
<sup>5</sup> Łukasz Jabłoński, *Dzieje i duszpasterstwo parafii Kuźnica*, Kuźnica 2003, s. 9.



Z następnych trzech stuleci nie zachowały się żadne pisane dokumenty ani o Kaszubach, ani o początkach Kuźnicy. Pierwsza taka wzmianka, jak już wspominaliśmy, pochodzi z 1570 roku, a „lustracja z 1627 roku wymienia miejscowość *Kuczfelta*, w której uprzednio był karczmarz, ale już go nie ma. Najprawdopodobniej karczma była jedynym budynkiem w osadzie, spełniającej wówczas rolę miejsca wytchnienia i schronienia dla podróżnych, rybaków i marynarzy”<sup>6</sup>.

Źródła historyczne wskazują, że w latach 1634–1635 na wyspie w pobliżu obecnej Kuźnicy na polecenie króla Władysława IV zbudowano fort Kazimierzowo. Został on obsadzony 200-osobową załogą, którą dowodził płk Jakub Wejher, będący również budowniczym portu we Władysławowie. „Kazimierzowo – czytamy na oficjalnej stronie internetowej miejscowości, nawiązującej do historii – osłaniało ogniem dział najgłębsze przejście przy Suchoj Rewie od zachodniej strony części Zatoki Puckiej oraz ochraniało Władysławowo przed atakiem od strony Helu. Była to czterobastionowa forteca. Posiadała fosę bez przedwału i stoku bojowego. W 1643 roku sejm postanowił zdjąć załogi z umocnień na półwyspie i zniszczyć twierdzę we Władysławowie. W styczniu 1644 roku w obliczu wojny ze Szwecją, król rozkazał obsadzić Kazimierzowo dragonami i piechotą. W 1655 roku załoga polska wycofała się do Pucka, Kazimierzowo zajęli Szwedzi. Po „potopie” nic o forcie nie słyszano”<sup>7</sup>.

Wydany w 1883 roku w Warszawie nakładem Władysława Walewskiego „Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich” rzuca pewne światło na te sprawy w XVII wieku. Oto co możemy przeczytać w jego czwartym tomie na stronie 948:



**Kusfeld** (niem.), 1.) wś rybacka na piaszczystym wąskim półwyspie Hela, pow. wejherowski, liczy zagrodników-rybaków 21, mk. samych katol. 332, dm. 50. Parafia Jastarnia, szkoła w miejscu, poczta Puck. Odległość od Wejherowa 5 i pół mil. Rolnictwem wcale się nie zajmują mieszkańcy. Początek wywodzi ta wieś, jak świadczy niemiecka jej nazwa, co najmniej od krzyżaków. R. 1663 stała tu tylko jedna chata, inne zapewne w czasie wojny szwedzkiej zrujnowane i opuszczone. Wś K. należała do dóbr star. puckiego. Lustracja tegoż star. z r. 1678 donosi: Od r. 1660 trzymał tę osadę Wojciech Byzewski jure emphiteutico do lat 30. Ale popełniwszy kryminalną praedae z rozbitego okrętu i circumstancji zabicia ludzi niewinnych w tym okręcie od nawałności salwowanych z zięciem swoim Matysem Wąlkowcem suspectus, zgodził się z panem Karolem Fondoren, plenipotentem pryncypałów przerzeczonego okrętu lubeckiego i residuitatem annorum emphiteuticorum puścił temu to Fondoren. Powinność posesora taka: brzegu morskiego pilnować, piwo pańskie i gorzałkę szynkować i czynszu na rok dawać fl. 8. Por. *Hela*. 2.) K.. niem. *Kuss-*

Sieci suszące się na plaży, a na dalszym planie – łodzie rybackie w przystani. Z archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.

Fishing nets drying on the beach, in the background – the fishing boats in the harbour. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Die Am Strand trocknenden Netze, im Hintergrund – Fischerboote im Hafen. Foto aus dem Archiv des Seemtes Gdynia.

<sup>6</sup> Tamże, s. 17.

<sup>7</sup> Patrz: [www.kuznica.pl](http://www.kuznica.pl).

Można zatem sądzić, że ówczesna wieś Kusfeld, dzisiaj zwana Kuźnicą, mocno ucierpiała w czasie potopu szwedzkiego. Potem jednak opustoszałą osadę zasiedlili przybysze z łądu, którzy tu zaczęli trudnić się rybołówstwem. W 1694 roku znajdowało się tam sześć budynków mieszkalnych i siedem gospodarczych<sup>8</sup>, a w 1772 roku mieszkało 25 rybaków, z których 16-tu nosiło nazwisko Budzisz<sup>9</sup>. Z czasem Kuźnica rozwijała się i w końcu XIX wieku liczyła najwięcej mieszkańców ze wszystkich osad na Półwyspie Helskim: w 1900 roku stało tam 98 domów, podczas gdy w Helu 95, a w Jastarni – 91<sup>10</sup>. W 1920 roku zaś w księgach zanotowano 451 mieszkańców, z których 169 było rybakami.

Zbudowanie na początku lat 20. XX wieku kolei żelaznej z Władysławowa do Helu spowodowało napływ na całą mierzecję – także do Kuźnicy – wczasowiczów spragnionych czystego morskiego powietrza i wypoczynku na piaszczystej plaży od północy obmywanej rzeźkami falami otwartego morza, a od południa – łagodnymi wodami Zatoki Puckiej. Rozkwit turystyki zmienił nie tylko wygląd domostw i osad, ale przede wszystkim mentalność miejscowej ludności, jej zwyczaje, kulturę, a nawet język. Rybołówstwo straciło swą dominującą rolę, ale nadal było istotną częścią działalności mieszkańców. Do dziś – mimo rozwoju techniki i cywilizacji – Kuźnica określana jest jako stolica rybaków i jako „niezwykła miejscowość o szczególnym charakterze rybackim, zupełnie inna niż pozostałe na Półwyspie Helskim. To ostatnie miejsce, gdzie w tak szczególny sposób pielęgnuje się tradycje rybackie i kaszubskie”<sup>11</sup>.

Łodzie rybackie w kuźnickiej przystani, lata 70.  
Z archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.

Fishing boats in the Kuźnica harbour, the 1970s.  
Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.  
Fischerboote im Hafen von Kuźnica, die 70-er Jahre.  
Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Przystań w Kuźnicy z lat 30-tych XX wieku. Z archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.  
The harbour in Kuźnica from the 1930s. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.  
Hafen von Kuźnica in den 30er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Przystań w Kuźnicy z roku 1967. Z archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.  
The harbour in Kuźnica in 1967. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.  
Hafen in Kuźnica 1967. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



<sup>8</sup> Łukasz Jabłoński, *Dzieje...*, s. 18.

<sup>9</sup> Ryszard Struck, *Półwysep helski od A do Z*, Gdynia 2003, s. 51.

<sup>10</sup> *Stan i zagrożenie Półwyspu Helskiego...*, tamże s. 48

<sup>11</sup> Patrz: [www.kuznica.pl](http://www.kuznica.pl).



Przykładem może być zachowany do dziś zwyczaj połowów przy pomocy tradycyjnych żaków i netów ustawianych na palach. Dotąd też stare podania kaszubskie przedstawiają Kusfeld – Kuźnicę jako romantyczne miejsce, w którym Morze (czyli Bołt) „całowało się z Zatoką (Mórzkle)”.

W 1973 roku Kuźnica wraz z Juratą stały się osiedlami oddalonej o 8 km Jastarni, która otrzymała wówczas prawa miejskie. Cała gmina liczy obecnie ok. 4 tys. mieszkańców, natomiast w lecie odwiedza ją ok. 1 mln turystów i wczasowiczów. W samej Kuźnicy w końcu kwietnia 2013 roku według ewidencji ludności liczba stałych mieszkańców wyniosła 628, w znakomitej większości pochodzenia kaszubskiego.



Przed rokiem 2011. Widok na przystań i całą Kuźnicę. Z prawej drewniany pomost dla jednostek sportowych i rekreacyjnych, od północy widok na otwarte morze. Z archiwum UM w Gdyni.

Before the year 2011. The view on the marina and the whole of Kuźnica. On the right – a wooden landing for sports and recreational vessels, from the north – an open sea view. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Vor dem Jahr 2011. Ein Blick auf den Hafen und ganz Kuźnica. Rechts eine Plattform/Mole aus Holz für Sport- und Freizeiteinheiten, vom Norden Aussicht zum offenem Meer. Foto aus dem Archiv des Seamtes Gdynia.

## Przystań morska i jej przebudowa

Przystań morska zawsze zajmowała szczególne miejsce w życiu mieszkańców Kuźnicy, ponieważ stanowiła główne miejsce pracy dla praktycznie wszystkich tamtejszych rodzin. Widok zacumowanych przy nabrzeżu łodzi i rozpiętych obok suszących się sieci to charakterystyczny widok kuźnickiej przystani z nie tak dawnej przeszłości. Z niej przecież w morze wypływały łodzie z rybakami, którzy zarzucali sieci w wodach Zatoki Puckiej, by złowić śledzie, szproty, dorsze czy łososie. Szczególnie obfite były zaciągi na tzw. Kuźnickiej Jamie, czyli uskoku (zagłębieniu, niszy) w Zatoce Puckiej o głębokości 7 metrów, stanowiącego znakomite i naturalne warunki do rozwoju stad ryb. Jak pisał o kuźnickich rybakach ks. Hieronim Gołębiowski: „Nie masz rybaka nad kusefelana. Są zapobiegliwi i pilni. Oni pierwsi zwracają uwagę innym wioskom, że nadpływają łososie lub inne ryby, które w większych ilościach tylko o pewnej porze się zjawiają”<sup>12</sup>.

Również i dzisiaj przystań stanowi podstawowe źródło utrzymania dla większości mieszkańców osady. Ale w lecie przyciąga ona do Kuźnicy także łodzie i jachty turystów i wczasowiczów, którzy cenią sobie piękno krajobrazu Półwyspu Helskiego i niezwykły dar natury wąskiej piaszczystej mierzei obmywanej z jednej strony wodami otwartego morza, a z drugiej – Zatoki Puckiej. Jednak panująca dotąd ciasnota znacznie ograniczała ilość zawijających łodzi turystycznych. Teraz ten sielski obrazek definitywnie uległ zmianie.

Przystań w Kuźnicy jest jedną z 19 przystani morskich zlokalizowanych w obrębie województwa pomorskiego i podległych Urzędowi Morskiemu w Gdyni. Natomiast Urząd Morski w Słupsku i Urząd Morski w Szczecinie nadzorują po cztery dalsze przystanie. Od kilku lat infrastruktura pomorskich przystani jest systematycznie modernizowana i rozbudowywana, przede wszystkim w celu zwiększenia bezpieczeństwa wpływających tam lub wychodzących w morze jednostek. W zdecydowanej większości przypadków było to możliwe dzięki środkom otrzymanym z funduszy Unii Europejskiej. 30 października 2012 roku rybakom i innym użytkownikom została przekazana gruntownie przebudowana nowoczesna przystań w Kuźnicy, stanowiąca, jak stwierdzono w czasie uroczystości, perełkę wśród innych małych portów na całym polskim Pomorzu. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni kpt. ż. w. Andrzej Królikowski powiedział wówczas m.in.: „To bezpieczna przystań, której parametry muszą zdobyć uznanie, szczególnie tu wśród rybackiej społeczności Kuźnicy. Przystań jest w pewnej mierze również inwestycją obronną naszych czasów. Zapewnia miejscowemu rybołówstwu szersze perspektywy zrównoważonego rozwoju w niełatwych realiach ekonomicznych”. Realizacja całej inwestycji trwała zaledwie dwa lata, ale wszystko zaczęło się dużo wcześniej. Przez ostatnie lata kuźniccy rybacy borykali się z ciasnotą, panującą w ich miejscu pracy. Oto co pisano na jednej ze stron internetowych: „Na co dzień w porcie stoi 35 jednostek, w głównej mierze należących do rybaków z Kuźnicy. Przed rozbudową było tam tylko jedno utwardzone nabrzeże, więc kutry musiały stać burta w burtę nawet po trzy obok siebie. Inne kutry zmuszone były cumować na kotwicy, co utrudniało

<sup>12</sup> Tamże.



Tak wyglądała przystań przed przebudową. Z archiwum UM w Gdyni.

That is the look of the harbour before its renovation. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Das war der Hafen vor dem Umbau. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Kutry cały czas były narażone na sztormy z południa i ze wschodu. Z lewej widoczna mielizna, która przy niskim stanie wody zamieniała się w plażę. Z archiwum UM w Gdyni.

The fishing boats were always exposed to storms from the south and the east. On the left you can see the shallows which turned into a beach when the waters were low. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Boote Waren die ganze Zeit den Stürmen aus dem Süden und Osten ausgesetzt. Links ist die Sandbank zu sehen die bei niedrigem Wasser sich in einen Strand verwandelte. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.

pracę rybakom, którzy codziennie transportowali tam ciężki sprzęt czy też wyładowywali złowione ryby<sup>13</sup>. Tamtejsi rybacy pływali na mniejszych lub większych łodziach motorowych i zamknięto-pokładowych o długości od 4 do ponad 11 m. Na nabrzeżu nie było jednak żadnego zaplecza technicznego, socjalnego ani sanitarnego. Nie brakowało jednak takich nostalgicznych opinii, że owa „niewielka przystań rybacka zachowała do dziś klimat dawnych helskich porcików”, że można zobaczyć „przy brzegu zacumowane łodzie rybackie i porozwieszane sieci” i że „z portu można wyruszyć w rejs po Zatoce Puckiej na historycznych „pomerankach” – dawnych łodziach”. Rzeczywistość okazała się wcale nie tak piękna i wymagała pilnych zmian.

Jedno jedyne nabrzeże w Kuźnicy miało długość 92,4 m. Równoległe do niego zbudowano niedawno slip o długości 53,8 m i rozstawie szyn 7 m, który do 40 m ograniczył możliwości cumownicze nabrzeża. Jak wykazały obliczenia, średnia długość łodzi w Kuźnicy wynosiła prawie 7 m, a zatem biorąc pod uwagę konieczność zachowania między nimi 1-metrowego odstępu (takie zasady obowiązują na wodach osłoniętych według ASCE) przy istniejącym nabrzeżu mogło wówczas cumować maksymalnie 5 średniej wielkości łodzi. Wynikało z tego, że do bezpiecznego zacumowania wszystkich ponad 30 łodzi zarejestrowanych w Kuźnicy potrzeba byłoby co najmniej 216 m linii cumowniczej<sup>14</sup>.

Wejście Polski do Unii Europejskiej stworzyło szanse na radykalną zmianę oblicza kuźnickiej przystani i stworzenia tam małego portu z prawdziwego zdarzenia. Starania zainteresowanych środowisk, przede wszystkim kuźnickich rybaków, przyniosły efekty. W Urzędzie Morskim w Gdyni opracowano trzy koncepcje rozbudowy przystani rybackiej i stworzenia nowych miejsc cumowniczych. Na naradzie 12 stycznia 2006 roku przyjęto do realizacji wariant pośredni, dla którego „opracowano dodatkowo badania falowe, potwierdzające słuszność takiego wyboru”<sup>15</sup>. Należy podkreślić, że wszystkie założenia i rozwiązania były szeroko konsultowane ze społecznością rybacką.

Przyjęto, że zasadniczą część eksploatacyjną przystani stanowić będzie falochron południowy z przylegającymi doń dwoma pirsami cumowniczymi oraz wyremontowane dotychczasowe nabrzeże. Funkcje osłonowe przystani pełnić będzie falochron wschodni, a skarpowa obudowa brzegu ma tłumić falowanie wewnątrz portu. Natomiast do najważniejszych założeń rozbudowy zaplecza portu zaliczono: wykonanie punktów poboru energii i wody, oświetlenia przystani, wykonanie pochylni dla małych jednostek rybackich oraz obiektu z zapleczem sanitarnym dla rybaków<sup>16</sup>. Projekt budowlany na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni wykonało BINPRO Biuro Informatyczno-Projektowe inż. Bohdan Podbereski. Autorami opracowania projektowego w głównej branży konstrukcyjno-hydrotechnicznej byli inżynierowie: Piotr Cieślak, Piotr Pawłowski, Paweł Szablowski, Marcin Kazimierski i Bohdan Podbereski. W efekcie, jak zauważono, powstał jeden z najbardziej atrakcyjnych projektów dla tego rejonu, a przyszła przystań zdecydowanie poprawi warunki trudnej pracy na morzu.

W lutym 2009 roku prace przygotowawcze rozpoczęły się od wyznaczenia wstępnej lokalizacji zaplecza budowy i zainstalowania tablicy informacyjnej. Wreszcie na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni pojawiła się informacja: „W dniu 12 lipca 2010 r. w siedzibie Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Gdyni zawarte zostało Porozumienie nr 00009-61722-OR1100005/09 w sprawie przyznania środków UE na realizację operacji pt. *Rozbudowa Morskiej Przystani Rybackiej w Kuźnicy*. Ze strony Urzędu Morskiego w Gdyni porozumienie zostało podpisane przez Panią Annę Stelmaszyk-Świerczyńską Zastępcę Dyrektora ds. Technicznych oraz Panią Janinę Weredę Zastępcę Głównego Księgowego, natomiast ze strony ARiMR, na podstawie upoważnienia Prezesa Agencji, porozumienie podpisał Pan Waldemar Mik Kierownik Biura Wsparcia Inwestycyjnego”<sup>17</sup>. Cała operacja miała być zrealizowana ze środków Europejskiego Funduszu Rybackiego.

<sup>13</sup> [www.arimr.gov.pl](http://www.arimr.gov.pl).

<sup>14</sup> Projekt budowlany pn. „Rozbudowa morskiej przystani rybackiej w Kuźnicy”, Archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.

<sup>15</sup> Tamże.

<sup>16</sup> Por. tamże.

<sup>17</sup> Patrz: [www.umgdy.gov.pl](http://www.umgdy.gov.pl), Rozbudowa Morskiej Przystani Rybackiej w Kuźnicy.



W wyniku przetargu wyłoniono głównego wykonawcę. „W dniu 23 grudnia 2010 roku nastąpiło uroczyste podpisanie umów pomiędzy Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni Panem Andrzejem Królikowskim a: Wykonawcą robót budowlanych wspólnie ubiegającym się o udzielenie zamówienia – Hydrobudowa Gdańsk S.A / Energo-pol Szczecin S.A., reprezentowanym przez Pana Wojciecha M. Czajko Prezesa Zarządu Hydrobudowa S.A. Termin wykonania robót: 18 miesięcy<sup>18</sup>.

Dlaczego właśnie przystań w Kuźnicy została wybrana do tak dużej modernizacji? Odpowiedzi poszukaliśmy u Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni **Anny Stelmaszyk-Świerczyńskiej**:

- Z kilku przyczyn. Pierwsza i najważniejsza to ta, że w Kuźnicy było wiele łodzi rybackich: jak zaczynaliśmy było ich trzydzieści kilka (a w tej chwili 29), które cumowały po kilka obok siebie przy bardzo krótkim nabrzeżu. Było to bardzo niewygodne dla rybaków, wnioskowali, więc o rozbudowę, sami zresztą też widzieliśmy taką potrzebę. W tej chwili każdy z nich ma dogodny dostęp do nabrzeża. Generalny wykonawca został wybrany w drodze przetargu, a została nim Hydrobudowa Gdańsk S.A.



Anna Stelmaszyk-Świerczyńska



Przy jedynym pirsie panował duży tłok. Z archiwum UM w Gdyni.  
There was quite a crowd at each pier. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

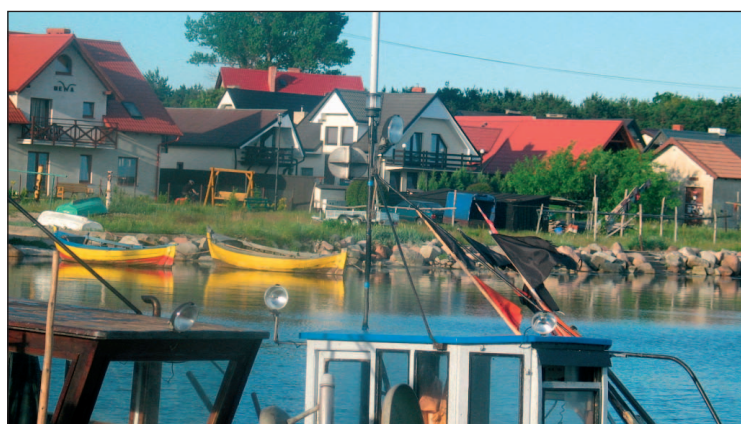
An einer Landungsbrücke gab es großes Gedränge.  
Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Łodzie stały w dwóch, a nawet w trzech rzędach obok siebie.  
Z archiwum UM w Gdyni.

The boats standing in two or three rows next to each other.  
Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Boote Waren in zwei oder sogar drei Reihen nebeneinander befestigt. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Jednostki cumowały tuż za opłotkami domostw.  
Z archiwum UM w Gdyni.

The vessels moored right next to houses' fences.  
Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Die Einheiten lagen direkt hinter den Häusern.  
Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Tylko nieliczni tęsknili za sielskim pejzażem przystani.  
Z archiwum UM w Gdyni.

Only a few people missed the idyllic harbour landscape.  
Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Nur wenige sehnten sich nach der idyllischen Landschaft des Hafens. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Burmistrz Miasta Jastarnia **Tyberiusz Narkowicz** podkreśla tu znaczenie lokalnych inicjatyw.

- O unijnych środkach na infrastrukturę portową dowiedziałem się w 2006 roku od Pana Marszałka Województwa Pomorskiego Mieczysława Struka, który miał obawy, że mogą one zostać nie wykorzystane, ponieważ nie było odpowiedniej ilości projektów i sugerował, że warto sięgnąć po te pieniądze. Po wielu dyskusjach w naszej gminie i spotkaniach z rybakami zdecydowaliśmy się na dwa projekty: portów w Jastarni i w Kuźnicy. Mimo że przygotowaliśmy odpowiednie dokumenty, doszliśmy do wniosku, że w obowiązującej wówczas perspektywie finansowej, gmina nie będzie w stanie ich obu zrealizować. Od początku byliśmy w kontakcie z Urzędem Morskim w Gdyni, który administruje tymi portami. Stwierdziliśmy więc wspólnie, że port w Jastarni będzie realizowany przez gminę, a w Kuźnicy – przez administrację morską. W rezultacie w 2008 roku miasto oddało do użytku zmodernizowany port w Jastarni, natomiast czekaliśmy niecierpliwie na kolejną perspektywę 2007–2013, by zrealizować projekt przebudowy przystani w Kuźnicy.



Tyberiusz Narkowicz

– Rybacy z Kuźnicy – kontynuuje burmistrz – wielokrotnie zwracali się do mnie, by pogłębić tamtejszą przystań. Wskazywali, że zamulana jest końcówka jedyne nabrzeża (nawet jego trzecia część) przez rumowisko niesione przez zachodnie wiatry, dlatego z 35-ciu kuźnickich jednostek z nabrzeża mogła korzystać tylko połowa, stając burta w burtę po dwie czy trzy obok siebie, co było dużym utrudnieniem dla rybaków. Kiedy okazało się, że może być więcej pieniędzy nie tylko na pogłębienie akwenu, rybacy złożyli do mnie wnioski o przebudowę przystani, a ja przekazałem go do Urzędu Morskiego w Gdyni, który w wyniku naszego porozumienia stał się głównym inwestorem, aplikującym o środki i ponoszącym odpowiedzialność za całość prac. Natomiast gmina starała się uczestniczyć partnersko, udostępniając nieruchomości na zaplecze budowlane tej inwestycji, a przedstawiciele naszego urzędu i rybaków brali udział w radach budowy, gdzie na bieżąco mogli wносить swoje uwagi. Wcześniej jeszcze na etapie projektowania wszyscy armatorzy rybaccy i członkowie załóg uczestniczyli w kuźnickiej szkole w spotkaniu z projektantami, na którym każdy mógł przedstawić swoje propozycje. Rybacy sami wskazywali, gdzie powinny być skrzynki energetyczne, dokąd ma być doprowadzona woda pitna itp. Są to te elementy, na które chcieli mieć wpływ, by jak najlepiej zorganizować swoje stanowiska pracy.



Prądy morskie ustawicznie niosły tony piasku, tworząc z nich mielizny, które utrudniały dostęp do nabrzeża. Z archiwum UM w Gdyni.

Sea currents repeatedly brought tons of sand, which later on turned in the shallows and hampered the access to the wharf.

Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Meeresströmungen trugen ständig Tonnen von Sand und bildeten so Sandbänke, die den Zutritt zum Kai hinderten.

Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Przy wysokim stanie wody w zatoce całe nabrzeże było zalane. Z archiwum UM w Gdyni.

With a high water status in the bay, the whole quay was flooded.

Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office

Bei hohen Wasserständen in der Bucht war der ganze Kai unter Wasser. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Każdej zimy, jak w 2004 roku, cała przystań była zamrożona... Fot. J. Budzisz.

Every winter, like the one in 2004, the whole marina was frozen... Photo by J. Budzisz.

Jeden Winter, wie im Jahr 2004, war der gesamte Hafen eingefroren... Foto J. Budzisz.



... podobnie jak znaczna część Zatoki Puckiej. Z archiwum UM w Gdyni.

... just like the majority of the Puck Bay.

Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

... ähnlich wie ein großer Teil der Bucht von Puck. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



Brzeg wyglądał równie malowniczo, co groźnie. Z archiwum UM w Gdyni.

The seaside looked picturesque, as well as sinister.

Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Das Ufer sah genau so malerisch wie bedrohlich aus. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



5 maja 1999 z Kuźnicy do Sopotu popłynęła na łodziach pielgrzymka rybaków na spotkanie z Janem Pawłem II. Fot. T. Budzisz.

On 5th May 1999 the pilgrimage of fishermen in their boats went from Kuźnica to Sopot to meet Pope John Paul II. Photo by T. Budzisz.

5 Mai 1999 – aus Kuźnica nach Sopot segelte Pilgerfahrt der Fischer um den Papst Johannes Paul II zu treffen. Foto T. Budzisz.



Od 1981 roku w święto swego patrona Piotra i Pawła z Kuźnicy wyruszała na odpust do Pucka morska pielgrzymka rybaków. Fot. T. Budzisz.

Since 1981, every year on the day of their patrons saints Peter and Paul, there has been a pilgrimage of fishermen going to a pardon in Puck. Photo by T. Budzisz.

Seit 1981 – am Fest ihres Schutzheiligen St. Peter und Paul – startete von Kuźnica eine Pilgerfahrt der Fischer nach Puck. Foto T. Budzisz.

Celem bezpośrednim realizacji operacji będzie:

- zapewnienie możliwości bezpiecznego korzystania z przystani oraz poprawa warunków bezpiecznej obsługi jednostek łodziowych i zacumowanych statków,
- poprawa warunków bezpieczeństwa, warunków postoju, warunków w miejscach wylądunku lub obsługi statków rybackich<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Tamże.

Załoga usuwa śnieg i lód z pokładu łodzi.  
28 stycznia 2010 roku. Fot. L. Kucira.

The crew are disposing of snow and ice from the board,  
28 January 2010. Photo by L. Kucira.

Die Besatzung beseitigt Schnee und Eis von dem Deck  
des Bootes. 28 Januar 2010. Foto L. Kucira.





Lato natomiast było malownicze, powyżej cypla przystani surferzy korzystają z pomyślnego wiatru. Z archiwum UM w Gdyni.

The summer, however, was picturesque; the windsurfers are taking advantage of the right wind above the headland. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Der Sommer dagegen war malerisch, oberhalb der Landezunge des Hafens genießen Surfer den gnädigen Wind. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.





**Oto najważniejsze etapy budowy** zanotowane przez pracowników Wydziału Techniczno-Inwestycyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni w oparciu o miesięczne raporty Inżyniera Kontraktu i wykonawcy.

## 2011 rok

**10 marca** protokólnie przekazano plac budowy wykonawcom, którzy rozpoczęli budowę drogi technologicznej, zakupili ściankę szczelną i stal zbrojeniową. Ponieważ Zatoka Pucka była jeszcze całkowicie zalodzona, wykonawcy nie mogli na razie przystąpić do innych prac.

W **kwietniu** przygotowano zaplecze budowy, gotowa już była tymczasowa droga technologiczna i rozpoczęto roboty rozbiórkowe opaski, nawierzchni drogowych, narzutu kamiennego i chodników oraz roboty kafarowe na falochronie wschodnim. Trwały też prace związane z przygotowaniem ścianek szczelnych: parowanie, antykorozja, prefabrykowanie pali skrzynkowych.

W **maju** kontynuowano roboty podczyszczeniowe i kafarowe oraz usypano groble, które stanowiły podstawę do budowy falochronów: wschodniego i południowego. Zbyt małe głębokości na Zatoce nie pozwalały na zastosowanie sprawniejszego i bardziej wydajnego sprzętu pływającego.

W **czerwcu** na falochronie wschodnim zakończono pogrążanie grodzy i wbijanie pali żelbetowych. Zasypano też groble, wykonano próbne obciążenie pali, rozpoczęto montaż kleszczy i wykonywanie materacy gabionowych. Na falochronie południowym kontynuowano prace podczyszczeniowe i kafarowe.

W **lipcu i sierpniu** na falochronie południowym trwały te same czynności, zasypano też groble, a na falochronie wschodnim zakończono montaż kleszczy, ułożono geowłókninę pod materace i narzut kamienny. Rozpoczęto prace kafarowe pod umocnienie brzegu.

We **wrześniu** na obu falochronach kontynuowano narzut kamienny, a przy umacnianiu brzegów montowano kleszcze i ściągi oraz wykonywano deskowanie i prace zbrojarskie.

W **październiku** na falochronie południowym – z przerwami spowodowanymi brakiem kamienia – kontynuowano narzut kamienny. Natomiast te same prace zakończono na falochronie wschodnim, by rozpocząć wykonywanie konstrukcji żelbetowej: wylewano chudy beton, trwały roboty zbrojarskie. Na umocnieniu brzegu zabetonowano oczepy żelbetowe, pale, będące prowadnicami pochylni. Zakończono wykop pod budynek bosmanatu, ławy fundamentowe wraz z izolacją i żelbetową konstrukcją ścian.

W **listopadzie** wykonawcom znów dały się we znaki braki kamienia, które spowodowały okresowe wstrzymanie obrzutu falochronu południowego, a w związku z wysokim stanem wody ekipy robotników musieli wypompowywać ją z sekcji, na której wykonywano zbrojenie.

W **grudniu** roku na falochronie południowym powtórzyły się braki surowca, stąd wykonawcy musieli przerwać obrzut kamienny, a z powodu wysokiego stanu wody – wstrzymać także i prace betoniarskie. Kontynuowali natomiast roboty konstrukcyjne na obu pirsach. Natomiast na falochronie wschodnim możliwe były dalsze prace betoniarskie, zamontowano także polery. Przy umacnianiu brzegu wraz z pochylnią wykonano zasyp kamienny pod płytę denną, a w bosmanacie – żelbetową konstrukcję więźby dachowej.





12 lipca 2010 roku uroczyste podpisanie umowy o dofinansowanie w siedzibie Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Gdyni. Na pierwszym planie sygnatariusze dokumentu: Anna Stelmaszyk-Świerczyńska Zastępca Dyrektora ds. Technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Waldemar Mik Kierownik Biura Wsparcia Inwestycyjnego ARiMR w Gdyni. Obok: Wiceminister Anna Wypych-Namiotko i Wiceminister Kazimierz Plocke. Z archiwum UM w Gdyni.

12 July 2010 – ceremonial signing of funding agreement at the seat of Agriculture Restructuring and Modernizing Agency in Gdynia. In the foreground one can see the signatories: Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, Technical Deputy Director at the Gdynia Maritime Office, and Waldemar Mik, Director of Investment Support Bureau of the Agriculture Restructuring and Modernizing Agency. Next: Deputy Minister Anna Wypych-Namiotko and Deputy Minister Kazimierz Plocke. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

12 Juli 2010 die Zeremonie der Unterzeichnung der Finanzhilfevereinbarung im Sitz der Agentur für die Umstrukturierung und Modernisierung der Landwirtschaft in Gdynia. Im Vordergrund die Unterzeichner des Dokuments: Anna Stelmaszyk-Świerczyńska Stellvertretender Technischer Direktor des Maritime Büros in Gdynia und Waldemar Mik Leiter der Investitionsförderung ARiMR in Gdynia. Daneben: Unterstaatssekretär im Ministerium für Infrastruktur Anna Wypych-Namiotko und Staatssekretär im Ministerium für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung Kazimierz Plocke. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.

Kwiecień 2011 r. – roboty przygotowawcze w rejonie falochronu wschodniego. Z archiwum UM w Gdyni.

April 2011 – preparatory works are taking place near the eastern breakwater. Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

April 2011 – die Vorarbeiten im Bereich des östlichen Wellenbrechers. Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.





## 2012 rok

**Styczeń** przyniósł niekorzystne warunki pogodowe: silny wiatr i wysoki stan wody, dlatego wszystkie czynności wstrzymano.

W **lutym** możliwe było wznowienie prac betoniarskich na falochronie południowym, a na obu pirsach wykonywano deskowanie, roboty zbrojarskie i betoniarskie. Również na falochronie wschodnim betonowano, wykonano filtr odwrotny oraz zasyp żwirowy. W bosmanacie rozpoczęto stawianie ścianek działowych.

W **marcu** na obu pirsach kontynuowano roboty betoniarskie wraz z montażem wyposażenia, podobnie jak na samym falochronie południowym, na którym ponadto zamontowano separator substancji ropopochodnych wraz ze stacją pośrednią. W bosmanacie zamontowano stolarkę aluminiową, a przy umacnianiu brzegu profilowano skarpy pod narzut kamienny i uzupełniano zasyp.

W **kwietniu** na falochronie południowym kontynuowano betonowanie przy wykonywaniu robót wodociągowo-kanalizacyjnych, a na falochronie wschodnim rozpoczęto montaż odbojnic drewnianych i gumowych. W bosmanacie wykonano izolację przeciwwilgociową i termiczną, a na brzegu nadal układano kosze i materace gabionowe.

W **maju** na obu falochronach nadal trwały roboty betoniarskie, a ponadto na południowym – także wyposażeniowe i odwodnieniowe, zaś na wschodnim wykonano otwory do zamocowania kotew, ułożono kabel do oświetlenia. Budynek bosmanatu ocieplono wełną, zewnętrzną elewację wykończono klinkierem, wykonano betonową posadzkę. Na brzegu kontynuowano układanie koszy i materacy gabionowych oraz ułożono kabel do oświetlenia tego odcinka.

W **czerwcu** prace wykończeniowe wyraźnie przyspieszyły. Na falochronie południowym zamontowano odbojnice drewniane, ułożono odwodnienia i betonową nawierzchnię. Na falochronie wschodnim zakończono obrzut kamienny, zamontowano drewnianą ramę i drabinki, pozostały tylko roboty elektryczne. Na umocnieniu brzegu też zakończono profilowanie skarpy i umacnianie jej gabionami, wykonano też część podwodną płyty pochylni. W ramach remontu istniejącego nabrzeża wykonano nowy oczep wraz z montażem polerów. Wzdłuż umacnianego brzegu rozpoczęto układanie płyt Meba, a także przystąpiono do częściowej rozbiórki drogi technologicznej. W budynku bosmanatu ułożono glazurę, wykonano tynki wewnętrzne, schody zewnętrzne, zjazd dla inwalidów. 15 czerwca przedstawiciele stron: inwestora i wykonawcy podpisali Aneks nr 2 do umowy, przedłużający czas na ukończenie zadania do 10 sierpnia 2012 roku.

W **lipcu** na falochronie południowym trwał montaż odbojnicy i wyposażenia, zakończono zaś montaż słupów oświetleniowych, odwodnienia i betonowanie nawierzchni. Na falochronie wschodnim zakończono obrzut kamienny i montaż lamp oświetleniowych. Na brzegu nadal układano płyty Meba, montowano słupy oświetleniowe. Przy remoncie nabrzeża kontynuowano roboty żelbetowe, zasypy, betonowanie nawierzchnię, montowano wyposażenie, rozbierano też drogę technologiczną. W budynku bosmanatu pozostały już tylko do wykonania miejsce do gromadzenia odpadów i ogólnobudowlane roboty wykończeniowe.

W **sierpniu** kontynuowano i zakończono realizację na wszystkich odcinkach. Prowadzono też prace nie objęte projektem: podjazd dla niepełnosprawnych do budynku bosmanatu, monitoring całej przystani i drzwiczki do wnęk elektrycznych. W związku z przedłużającym się terminem otrzymania pozwolenia na budowę podjazdu dla niepełnosprawnych Aneksem nr 3 przedłużono termin ukończenia o 98 dni.

**Październik 2012 roku** – końcowy odbiór robót budowlanych.



W efekcie 2-letnich prac hydrotechniczno-budowlanych Kuźnica zyskała nową linię cumowniczą o łącznej długości 420 metrów. Składają się na to następujące obiekty:

- falochron wschodni o długości 110,0 m,
- falochron południowy o długości 186,21 m,
- dwa pirsy o długości 32,6 m każdy, a ich łączna długość wynosi 65,2 m,
- wyremontowane zachodnie nabrzeże postojowo-wyładunkowe o długości 92,75 m wraz z modernizacją oznakowania nawigacyjnego, sieci energetycznej, wodociągowej i oświetlenia,
- umocnienie brzegu o długości 149 m,
- nowa pochylnia do wodowania małych jednostek przy nabrzeżu północnym,
- budynek Bosmanatu wraz z zapleczem sanitarnym dla rybaków oraz zjazdem dla niepełnosprawnych,
- monitoring przystani,
- nawierzchnie drogowe, chodniki i miejsca postojowe o łącznej powierzchni: 6 191,08 m<sup>2</sup>.

W trakcie całego okresu trwania budowy średnie zatrudnienie wynosiło 30 pracowników, którzy w nową przystań rybacką musieli przekształcić ogromne masy betonu i stali. Oto kolejne statystyki:

- pogrążono ściankę szczelną na łącznej długości 809 mb,
- wbito 108 pali żelbetowych i 48 pali rurowych,
- zużyto 3 520 m<sup>3</sup> betonu oraz ponad 190 ton stali zbrojeniowej, wydobyto i odłożono na miejscu prawie 14 000 m<sup>3</sup> urobku oraz wywieziono szalandą dalszy urobek o pojemności prawie 7 000 m<sup>3</sup>.

23 grudnia 2010 r. – Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Andrzej Królikowski oraz Prezes Zarządu Hydrobudowa Gdańsk S.A. Wojciech M. Czajko podpisują umowę na wykonanie przebudowy przystani w Kuźnicy.

23 December 2010 – Gdynia Maritime Office's Director Andrzej Królikowski and Hydrobudowa Gdańsk CEO Wojciech Czajko are signing the contract for the Kuźnica harbour reconstruction.

23 Dezember 2010 – Direktor des Seeamtes in Gdynia Andrzej Królikowski und der Vorsitzender des Vorstands von Hydrobudowa Gdańsk SA Wojciech M. Czajko unterzeichnen den Vertrag für den Umbau des Hafens von Kuźnica.



W uroczystości podpisania umowy uczestniczyli także Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namietko oraz Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Kazimierz Plocke.

Undersecretary of State at the Ministry of Transportation, Building and Maritime Economy Anna Wypych-Namietko and Secretary of State at the Ministry of Agriculture and Farming Development Kazimierz Plocke also attended the ceremony of the contract signing.

An der Feierlichkeit der Unterzeichnung des Vertrags haben auch der Unterstaatssekretär im Ministerium für Verkehr, Bau und Seewirtschaft Anna Wypych-Namietko und Staatssekretär im Ministerium für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung Kazimierz Plocke teil genommen.





Każda inwestycja ma swoją historię oraz mniej lub bardziej krytyczne etapy różnie oceniane przez ludzi zaangażowanych w jej realizację. Jednym z nich był **Andrzej Małkiewicz** Naczelnik Wydziału Techniczno-Inwestycyjnego Urzędu Morskiego w Gdyni.

- Na razie mamy za sobą etap objęty dokumentacją techniczną i związany z pracami budowlanymi, a więc są gotowe obydwie falochrony i pirsy, umocnienia brzegu, budynek bosmanatu i doprowadzenie instalacji. Dla zapewnienia pełnej funkcjonalności projektu niezbędne jest zakończenie robót na torze podejściowym do przystani. Jesteśmy teraz na etapie procedury środowiskowej i całość prac powinniśmy zamknąć do końca roku 2013. Nie zmienimy parametrów toru, nadal będzie on wynosił tyle, jak wskazuje rozporządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Jego głębokość już wynosi 3,5 m, podobnie jak całego akwenu przystani, natomiast chcemy tor poszerzyć z 30 obecnie do 60 metrów, by wykonać taki odcinek, który go połączy z bezpośrednim przejściem do głębi kuźnickiej, zwanej też Jamą Kuźnicką. Ma to poprawić warunki pracy rybaków, korzystających z przystani, ponieważ dotychczas trzeba było wychodzić torem w kierunku znaków nawigacyjnych, czyli pław i dopiero później – dość daleko – kutry musiały robić zwrot, by przejść na to łowisko, na którym uprawiają swój zawód. Natomiast projektowana odnoga sprawi, że natychmiast po wyjściu z przystani mogą oni skierować się do Pucka na tę głębię.



Andrzej Małkiewicz

– Nowa przystań – mówi dalej A. Małkiewicz – w swoich założeniach miała zapewnić bezpieczną pracę rybaków poprzez stworzenie ponad 30 stanowisk cumowniczych dla wszystkich zarejestrowanych tam łodzi i kutrów. Natomiast założenia nie przewidywały, że będziemy tam uprawiać także żeglugę turystyczną – przynajmniej na dzień dzisiejszy. Korzystaliśmy z pieniędzy funduszu rybackiego Unii Europejskiej przeznaczonych dla rybaków, więc praktycznie tylko oni mogą wykorzystywać tę nową infrastrukturę. Jeżeli wszystkie stanowiska cumownicze zostaną przez nich zajęte, to praktycznie już nie będzie miejsca, by mogły tam stanąć jeszcze jakieś inne jednostki turystyczne. Na razie nie jest jeszcze zagospodarowany falochron wschodni, który być może w przyszłości po zakończeniu całego obecnego projektu będzie mógł mieć szansę na jakiegokolwiek inne przeznaczenie. Bardzo byśmy nie chcieli kosztem umocnienia brzegu wewnątrz przystani myśleć w przyszłości o postawieniu np. pływających pomostów, ale jest szereg innych możliwości, które pomogą uatrakcyjnić tę przystań dla celów turystycznych, sportowych czy rekreacyjnych. Odcinek od głowicy falochronu południowego (tam jest pewne jego poszerzenie) jest wyposażony w urządzenia cumownicze i tam już mogłyby podchodzić jednostki turystyczne, które uprawiają żeglugę po Zatoce Gdańskiej.

– Wykonawca od samego początku zakładał optymistyczny wariant rozwoju wydarzeń na budowie, czyli ukończenie jej przed terminem umownym. Jednak w trakcie realizacji, szczególnie w okresie początkowym, kiedy po zakończonych robotach przygotowawczych należało dostarczać kamień, ogromne zapotrzebowanie na ten surowiec związane przede wszystkim z trwającymi robotami drogowymi spowodowały duże perturbacje w dostawach kruszyw. Często one opóźniały się, co zakłócało harmonogram prac i istniały obawy, czy zostanie on dotrzymany. Potem wykonawca musiał nadrabiać utracony czas dzięki bardzo mozolnej pracy, nierzadko w niezwykle ciężkich warunkach atmosferycznych, kiedy wysokie stany wody zalewały część fundamentową, stanowiącą bazę do budowy płyty i oczępów. Trzeba więc było wodę wypompowywać, tracąc czas, który mógłby być wykorzystany na inne roboty, a część prac musiały nawet wykonywać zespoły nurków i odpowiednio ubranych ekip. Żeby więc zdążyć z zakończeniem prac w terminie umownym i pokonać przeciwności losu, zaangażowanie wykonawców i nadzoru było olbrzymie.

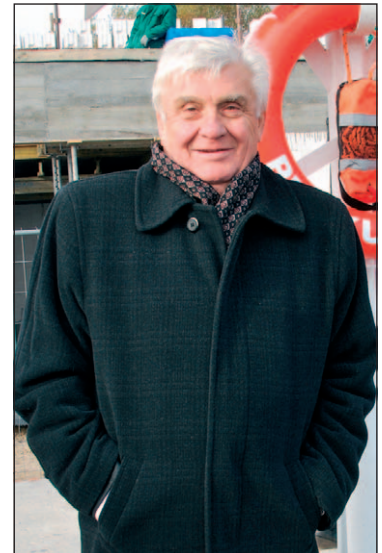
– Jest wiele pięknych miejsc na naszym Wybrzeżu, bo jest np. zmodernizowany port w Helu czy w Jastarni, ale kiedy zobaczyliśmy koncepcję przystani w Kuźnicy, to już w trakcie konsultacji, mających miejsce i w Urzędzie Morskim w Gdyni, i bezpośrednio w Kuźnicy praktycznie z całą rzeszą tamtejszej społeczności, bardzo ona się nam spodobała, bo stwarzała wrażenie takiej przystani idealnej. Dotychczas, co roku na podejściu do niej w pobliżu głowicy jedyne go wówczas pirsu musieliśmy wykonywać prace podczyszczeniowe, bo ruch rumowiska z zachodu na wschód powodował w tym rejonie zapiaszczanie toru. W tej chwili wybudowany falochron południowy poprzedzony narzutami kamiennymi odchyła ruch rumowiska, więc sądzimy, że jego akumulacja będzie odbywała się na zachód od przystani, a wejście do niej i tor wodny powinny być osłonięte przed zamulaniem. Tak to wynika przynajmniej z dokumentacji technicznej – kończy Naczelnik Andrzej Małkiewicz.

Całość prac nadzorował **Henryk Broda** Inżynier Rezydent z firmy Projmors Biura Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o., która w ramach umowy zawartej z Urzędem Morskim w Gdyni pełniła funkcję Inżyniera Kontraktu.

- Inżynier Kontraktu na budowie spełnia rolę inwestora zastępczego, tzn. w imieniu właściwego inwestora – w tym przypadku Urzędu Morskiego w Gdyni – prowadzi wszystkie sprawy związane z budową: od załatwiania różnych spraw w urzędach – czy to w Urzędzie Wojewódzkim, czy w nadzorze budowlanym (energetyka, sieci itd.), po czuwanie nad prawidłowym przebiegiem budowy pod względem technicznym i finansowym. Do tych zadań dysponuje grupą inspektorów nadzoru z poszczególnych branż, np. hydrotechnicznej, instalacyjnej, elektrycznej czy budowlanej; jak również specjalistę od spraw rozliczeń. Inżynier Rezydent koordynował prace projektantów w ramach nadzoru autorskiego

– Roboty budowlane były wykonywane przez konsorcjum firm: Hydrobudowa Gdańsk S.A. oraz Energopol Szczecin S.A., którego liderem była Hydrobudowa Gdańsk. Całym jej zespołem kierował Marcin Wróblewski, a majstrem na budowie był Kazimierz Janus. Znam tę firmę od dawna, chyba od 50-ciu lat, więc współpraca między nami układała się bardzo dobrze. Problemem tej budowy były dwie ciężkie zimy. W czasie pierwszej z 2010 na 2011 roku było bardzo duże zalodzenie i zmarzlina ziemi, które nie pozwoliły nam w terminie wejść na budowę i ją zorganizować, bowiem trzeba było wybudować tymczasową drogę, żeby dowieźć kontenerowe zaplecze biurowe. Gmina Jastarnia zbudowała ulicę Hallera z pięknej kostki i miała obawy, że jeżeli puścimy po niej ciężki sprzęt, to nawierzchnia ulegnie zniszczeniu. Dlatego projektant przewidywał od samego początku wykonanie drogi technologicznej i puszczanie po niej całego transportu. Z powodu zimy więc weszliśmy na budowę dopiero w drugiej połowie marca, czyli na starcie mieliśmy już prawie trzy miesiące opóźnienia.

– Ale był to drobiazg w porównaniu z tym, co nastąpiło później. Potem największym naszym utrapieniem, wstrzymującym budowę, był brak kamienia do obrzutu falochronów. Surowiec ten przyjeżdżał koleją ze śląskich kamieniołomów do Redy i stamtąd był przewożony do Kuźnicy transportem kołowym. Problemu z kamieniem nie było, ponieważ kamieniołomy zapewniały nam dostawy w odpowiednich ilościach, natomiast ogromny kłopot był z jego transportem na półwysep. Tu powstawały wielotygodniowe opóźnienia w dostawach, które powodowały też opóźnienia w harmonogramie robót. Po wykonaniu ścianek szczelnych w pierwszej kolejności musieliśmy zrobić narzuty kamienne, bo potem byśmy nie mieli dojazdu. Od strony wody było to niemożliwe, gdyż Zatoka Pucka była za płytka, a od lądu wykonanie obrzutu przy użyciu ciężkiego sprzętu samochodowego nie pozwalałyby nam żelbetowe konstrukcje falochronu, które



Henryk Broda



mogłyby ulec zniszczeniu. W końcowej fazie były to już duże bloki kamienne o wadze od 600 do 1200 kg i właśnie ich dostarczanie w miejsce wbudowania był największym problemem. Umowy podpisane przez Hydrobudowę z dostawcą kamieni przewidywały, że znajdą się one na budowie do 15 czerwca 2011 roku, natomiast w rzeczywistości dostawy odbywały się jeszcze w listopadzie. Stanowiło to więc szalony kłopot, tym bardziej, że władze gminy na wniosek mieszkańców ze względu na wczasowiczów ograniczały nam prowadzenia transportu w ciągu dnia, musieliśmy więc samochody rozładowywać rano albo od godziny 18 do godziny 22.

– Następną zimą 2011/2012 nie przyniosła wiele śniegu. Było jednak mroźnie, powstawały więc bardzo duże zwały lodu, które dosłownie wchodziły nam na ląd. Szczególnie w lutym przyszedł duży mróz i silny wiatr i raptem w ciągu zaledwie pół godziny zrobili się 5-metrowe zwały lodu, które sprawiły nam dużo kłopotów. Wprawdzie nie narobiły nam wielu szkód, ale musieliśmy je potem usuwać, żeby dojść do konstrukcji. Ponadto w okresie od listopada 2011 roku do stycznia 2012 roku były niespotykane od lat wysokie stany wód: +40, +50, natomiast spód konstrukcji był na poziomie minus 20, czyli było tu około 70 cm wody. Proszę sobie więc wyobrazić, że ludzie musieli brodzić po pas w zimnej wodzie, w krze, ręce mieli w niej zanurzone po łokcie, a tu trzeba układać i wiązać zbrojenia. Na szczęście kierownik budowy zorganizował suszarnie odzieży, więc jeden komplet zdejmowali i suszyli, a wkładali drugi, ale to jednak była katorżnicza praca i musieli włożyć w nią wprost nadludzki wysiłek. Z tego więc względu należy się im najwyższe uznanie i dlatego jak najniżej chylę przed nimi moje już wielce spracowane czoło.

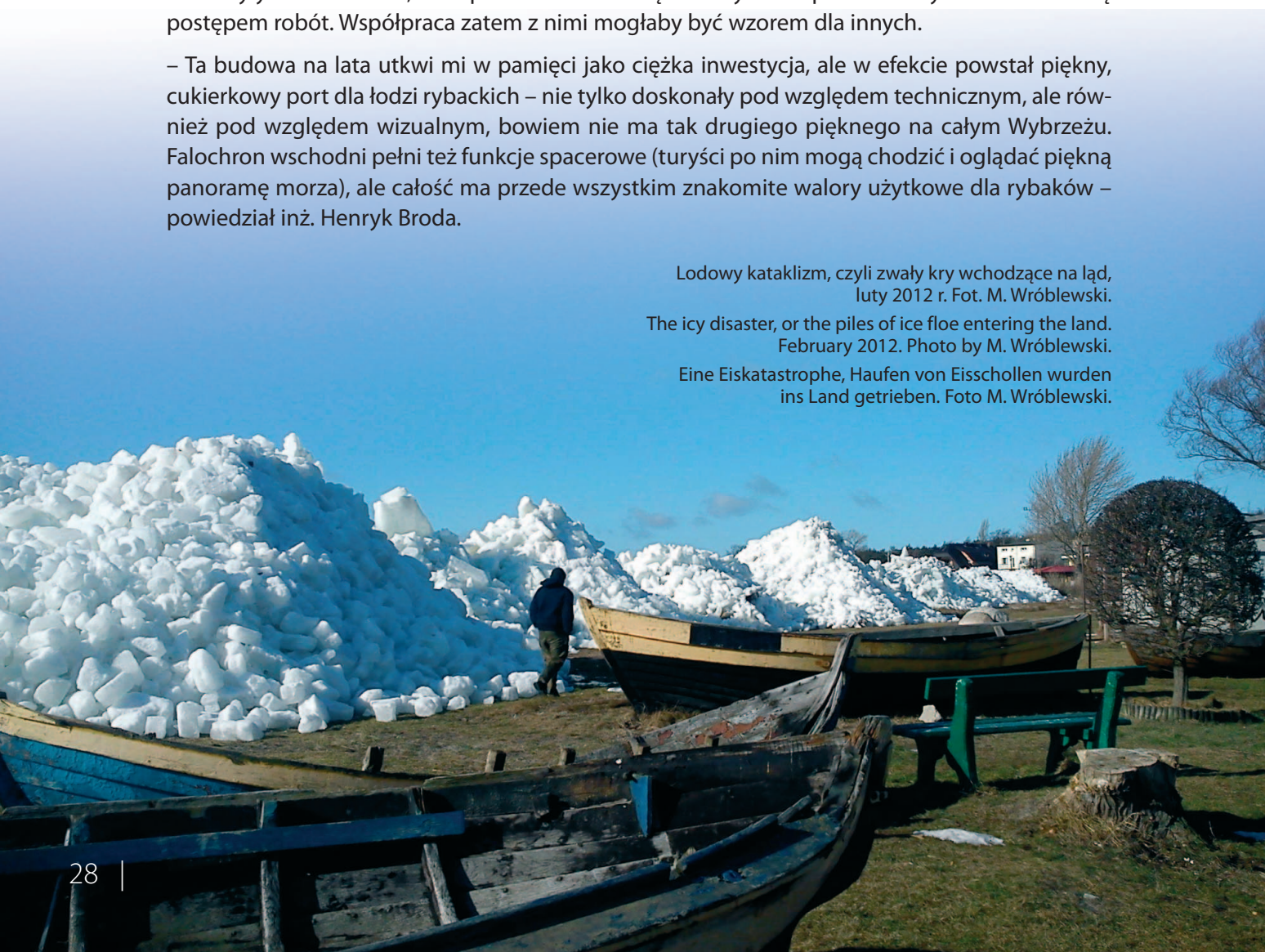
– Współpraca z rybakami też układała się sympatycznie. Staraliśmy się iść im na rękę, bo projekt przewidywał, że w okresie budowy kutry nie będą stacjonowały na terenie przystani, ale tak zorganizowaliśmy nasze prace, żeby mogły one cumować raz w jednym, raz w drugim miejscu. Nie muszę dodawać, że rybacy byli z tego bardzo zadowoleni. Również z władzami gminy stosunki były bardzo dobre, a ich przedstawiciele często wizytowali plac budowy i interesowali się postępowaniem robót. Współpraca zatem z nimi mogłaby być wzorem dla innych.

– Ta budowa na lata utkwi mi w pamięci jako ciężka inwestycja, ale w efekcie powstał piękny, cukierkowy port dla łodzi rybackich – nie tylko doskonały pod względem technicznym, ale również pod względem wizualnym, bowiem nie ma tak drugiego pięknego na całym Wybrzeżu. Falochron wschodni pełni też funkcje spacerowe (turyści po nim mogą chodzić i oglądać piękną panoramę morza), ale całość ma przede wszystkim znakomite walory użytkowe dla rybaków – powiedział inż. Henryk Broda.

Lodowy kataklizm, czyli zwały kry wchodzące na ląd,  
luty 2012 r. Fot. M. Wróblewski.

The icy disaster, or the piles of ice floe entering the land.  
February 2012. Photo by M. Wróblewski.

Eine Eiskatastrophe, Haufen von Eisschollen wurden  
ins Land getrieben. Foto M. Wróblewski.



Kierownikiem budowy z ramienia głównego wykonawcy Hydrobudowy Gdańsk był **Marcin Wróblewski**. Jego zdaniem, najtrudniejsze momenty wynikały z lokalizacji przystani.

- W Kuźnicy istniała dotychczas niewielka przystań z małymi głębokościami, gdzie przebywały w zasadzie tylko łodzie rybackie. Te właśnie małe głębokości stawiały nas przed dylematem, czy prowadzić prace z wody, czy z lądu. Ostatecznie zapadła decyzja, by robić to metodą mieszaną: trochę lądową, trochę morską. Poza tym przystań oddalona była od miejsc, gdzie można było cumować w czasie postoju sprzęt pływający, a najbliższym takim miejscem był port w Helu. Port w Jastarni nie wchodził w rachubę, ponieważ i tak był już przepelniony. Poza tym większość pontonów transportowych oraz jednostek holowniczych do prowadzenia robót morskich, jakimi dysponujemy, ma gabaryty 20 na co najmniej 15 metrów, a jednostki z napędem potrzebują głębokości minimum 1,7 m, więc ich parametry byłyby „na styk” albo poniżej granicy dopuszczalnego zanurzenia i wymiarów jednostek, jakie mogą tam wchodzić. To właśnie było takim największym problemem, ponieważ budowanie obiektów na wodzie z lądu jest zawsze trochę kłopotliwe i obciążone ryzykiem np. falowania, dużej siły wiatru czy innych działań atmosferycznych, jak stany wody.



Marcin Wróblewski

– Tak się złożyło, że pierwsza wiosna była trochę opóźniona – kontynuuje Marcin Wróblewski – i z racji dużego zalodzenia praktycznie do kwietnia w rejonie budowy przystani utrzymywał się wał lodu. Druga zima może nie była taka uciążliwa, natomiast już etap wiosenny przysporzył nam kłopotów związanych w dużym poziomie wody z Zatoce Puckiej. Te stany praktycznie utrzymywały się w sposób ciągły, a wynosiły one powyżej +35, +50, niekiedy +60, tak że praktycznie cała budowa była zalana.

– Kolejny problem stwarzał nam dojazd. Ponieważ transport kamienia odbywał się drogami publicznymi z uwagi na to, że z racji złego stanu linii kolejowej nie było zgody na dowóz kamienia do samej Kuźnicy. W rezultacie transporty kamienia do obrzutu falochronów dojeżdżały do Redy, gdzie były przeładowywane i na plac budowy dowożone samochodami. Niestety, przypadło to na okres późno wiosenny i letni, kiedy mocno wzrasta ilość samochodów i turystów, odwiedzających Półwysep Helski, a nie zawsze prowadzone roboty (hałas używanego sprzętu) sprzyjały wypoczynkowi. Transport kamieni zaczął się od maja-czerwca i praktycznie trwał przez cały rok, aż do późnej jesieni. Wodą nie było możliwości z uwagi na niewielkie głębokości Zatoki Puckiej, więc praktycznie pozostał transport kołowy. Sam wyładunek kamieni w nocy był dość hałaśliwy, co spotykało się z protestami turystów, których hałas po prostu budził. Stąd na prośbę burmistrza transport odbywał się w nocy, natomiast rozładunek – dopiero po godzinie 6-tej.

– To były główne nasze problemy. Tak naprawdę, przystań była typową niezbyt skomplikowaną konstrukcją hydrotechniczną, która nie stwarzała nam żadnych problemów, jakich wcześniej byśmy nie przewidywali. Sam obszar przystani też jest niezbyt duży, tylko w okresie sezonu letniego trzeba było szczególnie dbać o to, by nieupoważnione osoby, zwłaszcza zaciekawieni turyści, nie wchodzili na teren budowy.

- Już w trakcie budowy nabrzeży i pirsów – dodaje Burmistrz Jastarni **Tyberiusz Narkowicz** – miasto złożyło wniosek o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej na rybołówstwo projektu infrastruktury towarzyszącej, mianowicie boksów dla rybaków w miejscu zaplecza budowy i z chwilą jego likwidacji następną firmą weszła na plac, by te boksy zrealizować. Już w momencie uroczystości otwarcia nowej przystani stały mury tego obiektu. Zbudowaliśmy 15 takich boksów, a ponieważ posiadamy pewne rezerwy terenu, dobudujemy jeszcze 6 następnych, bo okazało się, że są kolejni chętni rybacy, by mieć swoje zaplecze. Inną inicjatywą zrealizowaną



przez miasto jest dźwig portowy. My przygotowaliśmy stosowną dokumentację, którą potem przekazaliśmy Urzędowi Morskiemu w Gdyni, kiedy okazało się, że będą oszczędności finansowe w realizacji przystani. To tylko przykład, świadczący, że zgoda buduje i że razem można więcej osiągnąć. Nasz udział traktujemy jako działalność partnerską, wspomagającą głównego inwestora, z którym wieloletnią współpracę mogę sobie tylko chwalić, bo przecież jesteśmy sojusznikami w gospodarowaniu na tym wąskim skrawku lądu.

– Łącznie Miasto Jastarnia wydało na budowę 15 boksów rybackich 1 mln 222 tys. zł, ale do tego należy dodać koszty dokumentacji dźwigu portowego oraz kolejnych 6 pomieszczeń gospodarczych, które mają powstać jeszcze w tym roku.

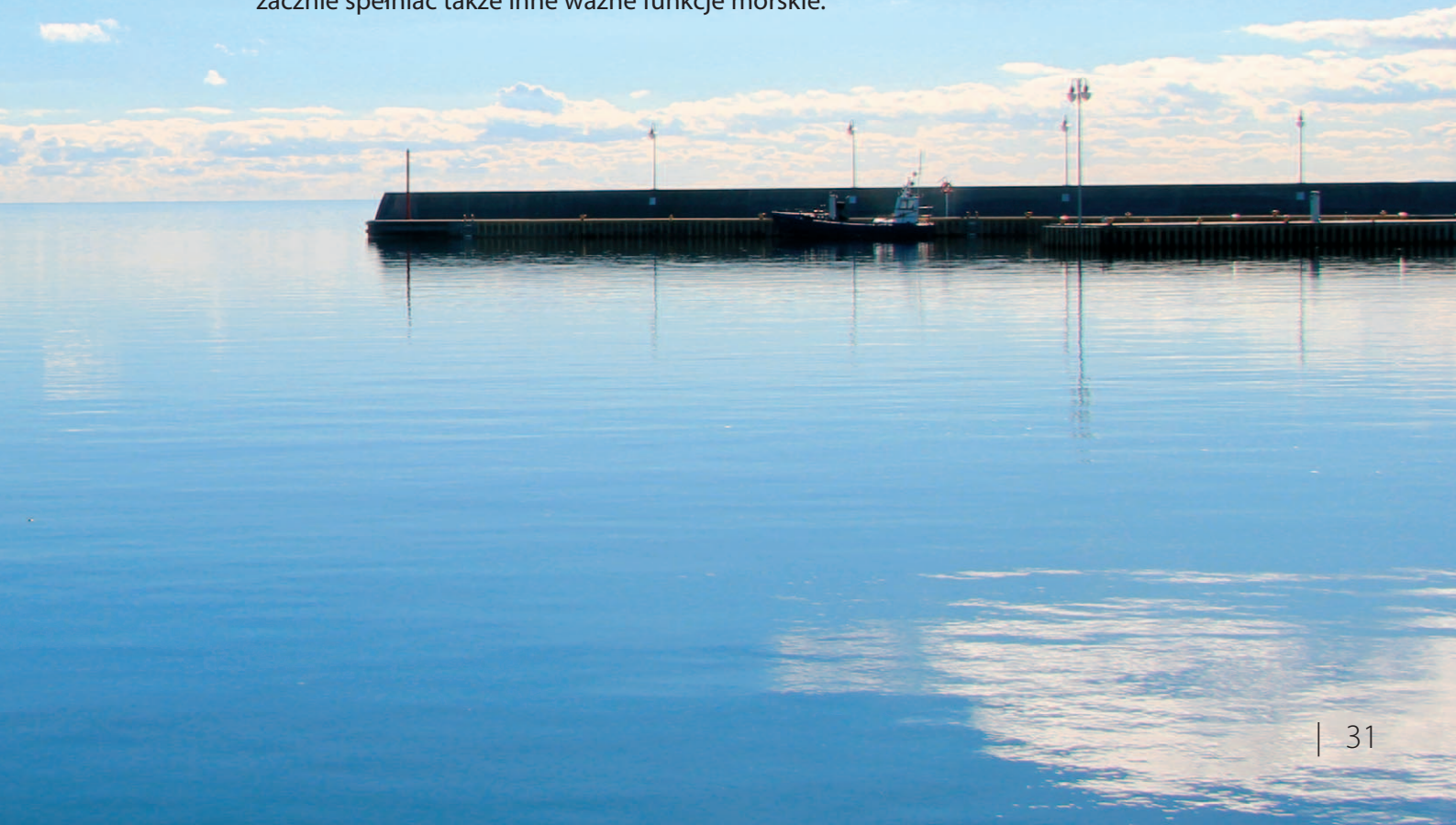
- Gmina udostępniła nam swoje działki, byśmy mogli na nich realizować naszą inwestycję – potwierdza Zastępca Dyrektora ds. Technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni **Anna Stelmaszyk-Świerczyńska** – a na czas budowy przekazała nam kolejne działki, żeby był możliwy dojazd na budowę. Ponadto realizuje teraz tzw. boksy rybackie, które powstają zresztą na mocy porozumienia między Agencją Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, a gminą.

– Wszystkie prace Hydrobudowa wykonała z małym opóźnieniem, ale wynikającym z warunków zimowych. Był to też okres wysokich stanów wody, które zmuszały wykonawcę do czasowego wstrzymywania robót. Opóźnienie nie było znaczące, choć termin był krótki, bo zaledwie 18-miesięczny, ale była to budowa zupełnie nowej przystani. Początkowo pogłębienie toru wodnego nie wchodziło w zakres projektu, jednak w wyniku powstałych oszczędności jego zakres rzeczowy został zwiększony o prace pogłębiarskie. Ich wykonawcą, w wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, zostało Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych w Gdańsku. Głębokość toru nie zmieni się i wyniesie 3,5 m, natomiast wejście zostanie uproszczone. Tor będzie dobrze oznaczony, więc dużo łatwiej będzie zawijać do przystani. Łodzi rybackich w Kuźnicy jest tak dużo, że w sezonie nadzór będzie pełnić bosman, dla którego został postawiony budynek bosmanatu.

– Jestem zadowolona z tej przystani – kontynuuje dyr. A. Stelmaszyk-Świerczyńska – bo współpraca z rybakami układała się bardzo dobrze, wykazywali oni zrozumienie dla konieczności prowadzenia tych prac, które jednak trochę utrudniały im życie. Podobnie dobra była współpraca z gminą. W efekcie powstała piękna przystań, która wygląda jak cukiereczek, bo nie zawsze i nie wszystko wychodzi zgodnie z założeniami i nie zawsze ze wszystkimi tak dobrze się pracuje.



- Inwestor, czyli Urząd Morski, od lat zna naszą firmę – uzupełnia **Marcin Wróblewski**, kierownik budowy z ramienia Hydrobudowy Gdańsk S.A. – ponieważ zrealizowaliśmy dla niego już kilkadziesiąt różnych obiektów, z którymi nie ma poważniejszych problemów. Nasza firma specjalizuje się w robotach morskich, więc żadna tego rodzaju konstrukcja nie jest dla nas niespodzianką, która nagle stwarzałaby nam jakieś poważne problemy techniczne. Dlatego inwestor wiedział, na co może liczyć z naszej strony i że nie będzie jakiś sztucznych problemów, a wręcz przeciwnie – staraliśmy się działać jak najlepiej i jak najszybciej, by następny sezon nie był już obciążony problemem tej budowy.
  - Trzeba przyznać – dodaje – że w ostatnich latach powstało niewiele podobnych obiektów, więc przystań w Kuźnicy, choć niewielka gabarytowo, jest tu pewnym ewenementem, bo tak naprawdę powstała ona od zera. Cały obiekt nie jest zbyt skomplikowany, choć zapewne zawsze drugi raz można by go zrobić trochę lepiej i trochę sprawniej, znając np. jakie będą wahania poziomu wody, ale to są drobne elementy, które normalnie zawsze występują jako ryzyko w tego rodzaju obiektach i nie stanowi to dla nas zaskoczenia. Natomiast można powiedzieć, że w 99 procentach można być zadowolonym z tej przystani. Jest to obiekt, który generalnie wszystkim się podoba: i rybakom, i turystom, choć tak naprawdę ten parapet falochronu południowego mógłby być trochę niższy.
- Efektem naszych wspólnych działań – mówi Burmistrz Miasta Jastarnia **Tyberiusz Narkowicz** – jest przystań, która przez lata dobrze będzie służyć nie tylko środowisku rybackiemu. Jestem przekonany, że za kilkadziesiąt lat wszyscy, którzy będą wspominać budowniczych, ocenią, że zrobili oni coś wielkiego. To, co powstało w Kuźnicy, a wcześniej w Jastarni, to największe inwestycje w małych portach poczynione od lat 20-tych ubiegłego stulecia. Cieszę się tym bardziej, że zostały one zrealizowane w okresie, kiedy sprawuję funkcję burmistrza Miasta Jastarnia. Są, oczywiście, pewne zagrożenia, jak regres w rybołówstwie, niskie limity połowowe, zakazy połowów czy różne ograniczenia ekologiczne, które nieraz stawiają pod znakiem zapytania, dla kogo ten port wybudowaliśmy. Pozostaje wierzyć, że rybołówstwo obroni się i że przepisy zostaną odpowiednio zmienione, by rybacy mogli w sposób opłacalny uprawiać to rybołówstwo. Poza tym morze jest też dla żeglarzy, dla floty handlowej, żeglugi pasażerskiej. Porty więc powinny służyć wszystkim i za kilka lat może okazać się, że dzisiejsza niewielka przystań rybacka w Kuźnicy zacznie spełniać także inne ważne funkcje morskie.





Uroczystość otwarcia nowo przebudowanej przystani miała miejsce 31 października 2012 roku. Prócz licznie przybyłych kuźnickich rybaków i ich rodzin, przedstawiciele inwestora, czyli Urzędu Morskiego w Gdyni oraz firm wykonawczych w uroczystości wzięli udział także goście honorowi. Wśród nich znaleźli się: Arcybiskup Senior Archidiecezji Warmińskiej Edmund Piszcz, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Kazimierz Plocke oraz Marszałek Województwa Pomorskiego Mieczysław Struk, niegdyś burmistrz Jastarni. Oto co m.in. powiedział w inauguracyjnym przemówieniu Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni **Andrzej Królikowski**.

■ Jak głosi łacińska maksyma „cokolwiek czynisz, czyń dobrze i oczekuj końca”. Przystań tę zbudowano w ramach programu unijnego „Zrównoważony rozwój rybołówstwa i nabrzeżnych obszarów rybackich”. Obecnie w polskim rybołówstwie staramy się godzić problemy ekologiczne, ekonomiczne i cywilizacyjne. To trudne zagadnienia, szczególnie tu na Półwyspie Helskim. Z jednej strony funkcjonuje odwieczna rybacka tradycja, z drugiej – ogólne prawa Unii Europejskiej i związane z nimi ograniczenia i limity oraz wymagana rezygnacja z części floty. Często trudno jest zrozumieć, że aby zrównoważyć gospodarkę rybną, trzeba np. złomować kutry. Wszyscy winniśmy uczyć się tego zagadnienia. Nowa przystań rybacka w Kuźnicy to inwestycja, która temu właśnie służy.

– To bezpieczna przystań – kontynuował Dyrektor Andrzej Królikowski – której parametry muszą zdobyć uznanie, szczególnie tu wśród rybackiej społeczności Kuźnicy. Całkowity koszt inwestycji wyniósł 29 mln 540 tys. zł. Przystań jest w pewnej mierze również inwestycją obronną naszych czasów. Zapewnia miejscowemu rybołówstwu szersze perspektywy zrównoważonego rozwoju w niełatwych realiach ekonomicznych.

Dalszy przebieg uroczystości został zrelacjonowany w jednym z internetowych portali: „Po odczytaniu aktu założycielskiego, podpisanego przez reprezentantów wszystkich instytucji, przyczyniających się do uruchomienia nowego ośrodka na gospodarczej mapie regionu Morza Bałtyckiego, dokument wraz z listą armatorów jednostek rybackich oraz bieżącym numerem Dziennika Bałtyckiego złożono pod krzyżem rybackim.

Zgodnie z tradycją tuż po tym, jak dokument spoczął w ziemi, aktu poświęcenia krzyża, stojącego tuż koło wejścia do przystani, dokonał Arcybiskup Senior Edmund Piszcz. W swym przemówieniu hierarcha kościoła wspominał o podwójnej roli morza – żywiołu, który daje pożywienie, pracę i kontakt ze światem, ale równie często niesie niebezpieczeństwo. Życzył zebrany na uroczystości rybakom, by przystań zapewniła bezpieczeństwo każdej jednostce, pływającej po okolicznych wodach”<sup>20</sup>.

Po otwarciu przystani w świat popłynęły pochlebne opinie, które pojawiły się na różnych portalach internetowych.

[www.naszemiasto.pl](http://www.naszemiasto.pl) Puck

■ „Rybacy, po sześciu latach oczekiwań, dostaną to, co sobie wymarzyli: port wreszcie będzie zamknięty falochronami. A to oznacza, że w basenie nie będzie wewnętrznego falowania, przy nabrzeżu przybędzie także miejsc postojowych dla kutrów, które teraz muszą się tłoczyć. Kuźnicki port słynie z tego, że to właśnie tu przed wyprawą zbierają się uczestnicy Marszu Śledzia”.

[www.zalewwislany.pl](http://www.zalewwislany.pl) Pomorski Szlak Żeglugowy

■ „W wyniku realizacji rozbudowy przystani w Kuźnicy utworzony został basen portowy, wyłączający z Zatoki Puckiej około 3,5 ha powierzchni. Zaplecze sanitarne przystani po wdrożeniu planu odbioru zanieczyszczeń z jednostek pływających zminimalizuje oddziaływanie przystani

<sup>20</sup> [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl), 31.10.2012 r.



i jednostek pływających na środowisko. Projektowany budynek Bosmanatu będzie miejscem pracy bosmana portu, jak również będzie posiadał niezbędne zaplecze sanitarne dla rybaków pracujących w porcie”.

[www.zatokaczrter.ubf.pl](http://www.zatokaczrter.ubf.pl)

- „Obecnie w Kuźnicy można zacumować jednostkami o małym zanurzeniu przy pływającym pomoście i stancy wodnej z informacją turystyczną po wschodniej stronie osady. Pomost oraz stanica zostały wybudowane w ramach projektu Pierścienia Zatoki Gdańskiej. Drugim miejscem, gdzie można wpłynąć torem wodnym jachtami o większym zanurzeniu jest port rybacki”.

Przebudowa przystani w Kuźnicy, a właściwie budowa zupełnie nowego obiektu, odbywała się jakby pod specjalnym nadzorem Marszałka Województwa Pomorskiego **Mieczysława Struka**. Dlaczego Pan Marszałek tak bardzo interesował się tą inwestycją?

- Rzeczywiście, byłem inicjatorem powstania tej inwestycji. Starłem się zainteresować nią władze miasta, co nie było trudne, bo przecież ja też wcześniej uczestniczyłem w sprawowaniu władzy w gminie Jastarnia (byłem tam burmistrzem) i udało mi się zaszczepić takie przekonanie u mojego wieloletniego zastępcy – Zbigniewa Chmaruka, który później był też zastępcą obecnego burmistrza Tyberiusza Narkowicza. To tam właśnie zostały przygotowane pierwsze prace koncepcyjne i pierwsze projekty, a potem udało mi się przekonać (co zresztą nie było takie trudne) Pana Dyrektora Andrzeja Królikowskiego i Panią Dyrektorkę Annę Stelmaszyk-Świerczyńską z Urzędu Morskiego w Gdyni, że warto pomóc rybakom z terenu Kuźnicy. Jest ona dzisiaj najbardziej rybacką miejscowością na polskim Wybrzeżu, z czego może nie do końca zdajemy sobie sprawę, bo do niedawna notowaliśmy tam ponad 100 łodzi rybackich. Dzisiaj jest ich mniej, bo część została zredukowana, ale w każdej rodzinie jest jakiś rybak i ta „rybackość” musiała się objawiać jakimś pozytywnym stosunkiem państwa, rządzących, żeby tworzyć lepsze warunki do uprawiania rybołówstwa. Przez wiele lat rybacy z Kuźnicy z zazdrością patrzyli na port w Jastarni, do którego mają 7 kilometrów, gdzie bezpiecznie można było przechowywać łodzie, ponieważ przy sztormowych wiatrach z kierunków wschodnich czy południowo-wschodnich występowało tam wręcz realne zagrożenie utraty narzędzi połowowych: samych łodzi czy małych kutrów. Port schronienia jest więc dla nich bardzo ważnym problemem. Oczywiście, funkcje tego portu nie są tylko i wyłącznie rybackie. To może być również bezpieczny port schronienia dla małych łodzi innego typu, np. sportowych, dla jachtów. Ta przystań może też być wykorzystywana dla małych statków białej floty, które mogą połączyć z drugim brzegiem – z Mechelinkami, co może rozwinąć Kuźnicę turystycznie. Jestem ze wszech miar przekonany, że ta inwestycja może służyć przede wszystkim samym rybakom, ale także i całej tamtejszej społeczności. Cieszę się, że zakończyła się sukcesem.



Mieczysława Struk

- Czy zatem ta nowa inwestycja będzie impulsem do dalszego rozwoju Kuźnicy?
- Ona autentycznie odmieni tę część Półwyspu Helskiego. Przede wszystkim ucywilizuje prowadzone rybołówstwo, zapewniając bezpieczne schronienie dla jednostek. Do tej pory była to tylko drobna przystań, w której mogło cumować ledwo kilka łodzi, pozostałe musiały stawać na kotwicy. Dziś już jest inaczej. Dziś mogą wpływać tam wszystkie łodzie, które zmieszczą się w farwaterze, czyli na torze podejściowym do portu. Kuźnica nabiera dużego znaczenia jako ważny port schronienia w obszarze Zatoki Gdańskiej, a przez to też nabiera, oczywiście, wielkich walorów turystycznych.



Nowoczesna przystań w Kuźnicy to jeden z projektów – największy jak dotąd – długofalowego programu modernizacji infrastruktury małych portów i przystani na Pomorzu finansowanego z funduszy Unii Europejskiej. Ich znaczenie dla pomorskiej gospodarki morskiej jest nie do przecenienia. Zarysy tego programu nakreśliła Zastępca Dyrektora ds. Technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni **Anna Stelmasyk-Świerczyńska**.

- W tej chwili realizujemy też inne inwestycje związane z modernizacją infrastruktury w różnych portach i przystaniach, ale niewątpliwie Kuźnica jest największą – ponad 29 mln zł. Obecnie kontynuujemy tam jeszcze prace przy pogłębieniu basenu i toru podejściowego oraz na nabrzeżu przy żurawiku do wyciągania łodzi.

– Jesteśmy też w trakcie realizacji wielu projektów z Funduszu Rybackiego Unii Europejskiej. Realizujemy obecnie na mocy porozumień z agencją Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Gdyni przebudowę portu w Tolkmicku i przystani w Piaskach. Dodatkowo przygotowujemy się, by w następnym okresie programowania UE na lata 2014–2020 zmodernizować porty we Fromborku i w Nowej Pasłęce. W obu również planujemy duże zakresy robót. Generalnie zrealizowaliśmy już kilka poważnych projektów: port w Kątach Rybackich, który był remontowany w dwóch etapach w poprzednim okresie i w obecnym, we Władysławowie umocniliśmy falochron (to też była inwestycja na 10 mln zł), następnie wykonywaliśmy i nadal wykonujemy prace remontowe dalb (w Kątach Rybackich, Piaskach, Krynicy Morskiej, Krynicy Leśniczówce i Stegnie). Te ostatnie roboty może nie są zbyt duże, kosztują kilkaset tysięcy złotych za dalbę, ale dla tamtejszych rybaków mają fundamentalne znaczenie. Podobne dalby zrobiły też we własnym zakresie gminy Sopot i Gdynia. W mojej ocenie rybakom znacząco poprawiają się warunki pracy na lądzie, bo na morzu ich praca jest w dalszym ciągu bardzo trudna i wymaga niezwykłego hartu.

– Wszystkie te projekty są finansowane z funduszy unijnych (wkład budżetu państwa jest uzupełniany już na poziomie programu), także Urząd Morski w Gdyni z Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa otrzymuje 100% dofinansowania. Znaczenie środków europejskich w działalności Urzędu Morskiego w Gdyni jest bezcenne, bo gdyby nie one praktycznie nie byłoby możliwe zrobienie czegokolwiek w portach rybackich. Dotąd nas, czyli budżet państwa, stać było na naprawę tylko tych nabrzeży, które groziły katastrofą budowlaną. Teraz fundusze UE umożliwiły nam modernizację i rozwój małych portów rybackich. Stan techniczny dużych portów był zawsze priorytetowy, bo tam jest większy ruch i więcej przepływa towarów, natomiast małe porty były niedofinansowane. Chciałabym też podkreślić dobrą współpracę i kompetencje pracowników Pomorskiego Oddziału ARiMR. Zawsze mogliśmy liczyć na ich wiedzę i informacje w rozwiązywaniu trudnych problemów, które pojawiają się czasem w realizacji każdego projektu.

## Rybacy o przystani i o sobie

**Tadeusz Budzisz** właściciel jednostki Kuź-77 chwali sobie nowe miejsce pracy.

- *Ta nowa przystań jest super! – mówi. – Mam małą motorówkę o długości 7,8 m, która stoi w Jastarni, bo tu nie było miejsca. Staliśmy nawet po czterech czy pięciu, a teraz każdy ma osobne miejsce. W tej chwili jest trochę pusto, bo stąd na łowiska, gdzie stawiamy swoje siatki, jest wszędzie daleko, natomiast dużo bliżej z Jastarni czy Helu. Ale latem wszyscy wrócą do przystani w Kuźnicy. Już w maju w Zatoce Puckiej powinny się pokazać bellony czy okonie. Mam tu swój boks, gdzie można złożyć swoje rzeczy, choć trochę długo trwało przekazywanie tych pomieszczeń rybakom.*

Tadeusz Budzisz zwraca uwagę, że jeszcze samo wejście do portu wymaga pogłębienia, bo jest tam duża mielizna, która bardzo utrudnia wpływanie, zwłaszcza większym jednostkom.

Obecny przy rozmowie **Kazimierz Klejna** radny Rady Miasta Jastarnia podkreśla, że piękna nowa przystań jest wizytówką Kuźnicy, którą z podziwem oglądać będą wszyscy przyjezdni goście. Jest też nowy krzyż ze stali nierdzewnej, który zastąpił poprzedni drewniany i nadwerżony zębem czasu. Podświetla go dziesięć światełek, rozjaśniając nocne ciemności i wskazując rybakom drogę do domu. Krzyż został zrobiony przez firmę z Kutna, a sfinansowany ze składek samych rybaków oraz dwóch sponsorów, od lat przyjeżdżających do Kuźnicy na wypoczynek i zaprzyjaźnionych z tutejszymi mieszkańcami. Inny wczasowicz – też stały bywalec na półwyspie – bezpłatnie wykonał projekt miejsca na niewielkim kopcu, na którym stanął krzyż, by z czasem mogły być pod nim odprawiane nabożeństwa. Obok miejscowi ustawili obelisk w postaci wielkiego kamienia, na którym umieszczane będą tablice pamiątkowe. Jedną, jaką przymocowano, poświęconą jest pierwszej po wojnie pielgrzymce rybaków i ich rodzin z Kuźnicy do Pucka na odpust ich patrona św. Piotra i Pawła 29 czerwca 1981 roku. Dla tamtejszej społeczności jest to jedno z najważniejszych świąt w roku. Następną tablica upamiętni rybaków, którzy nie powrócili z morza. Krzyż i obelisk zostały poświęcone przez Arcybiskupa Edmunda Piszcza – również częstego gościa Kuźnicy – który podpowiedział miejscowym parafianom, by zamiast drewnianego krzyża wzniesli trwałe symbol wiary katolickiej, jaka od wieków towarzyszyła i pozwalała przetrwać pokoleniom Kaszubów-rybaków osiadłym na Półwyspie Helskim.



Tadeusz Budzisz



Kazimierz Klejna

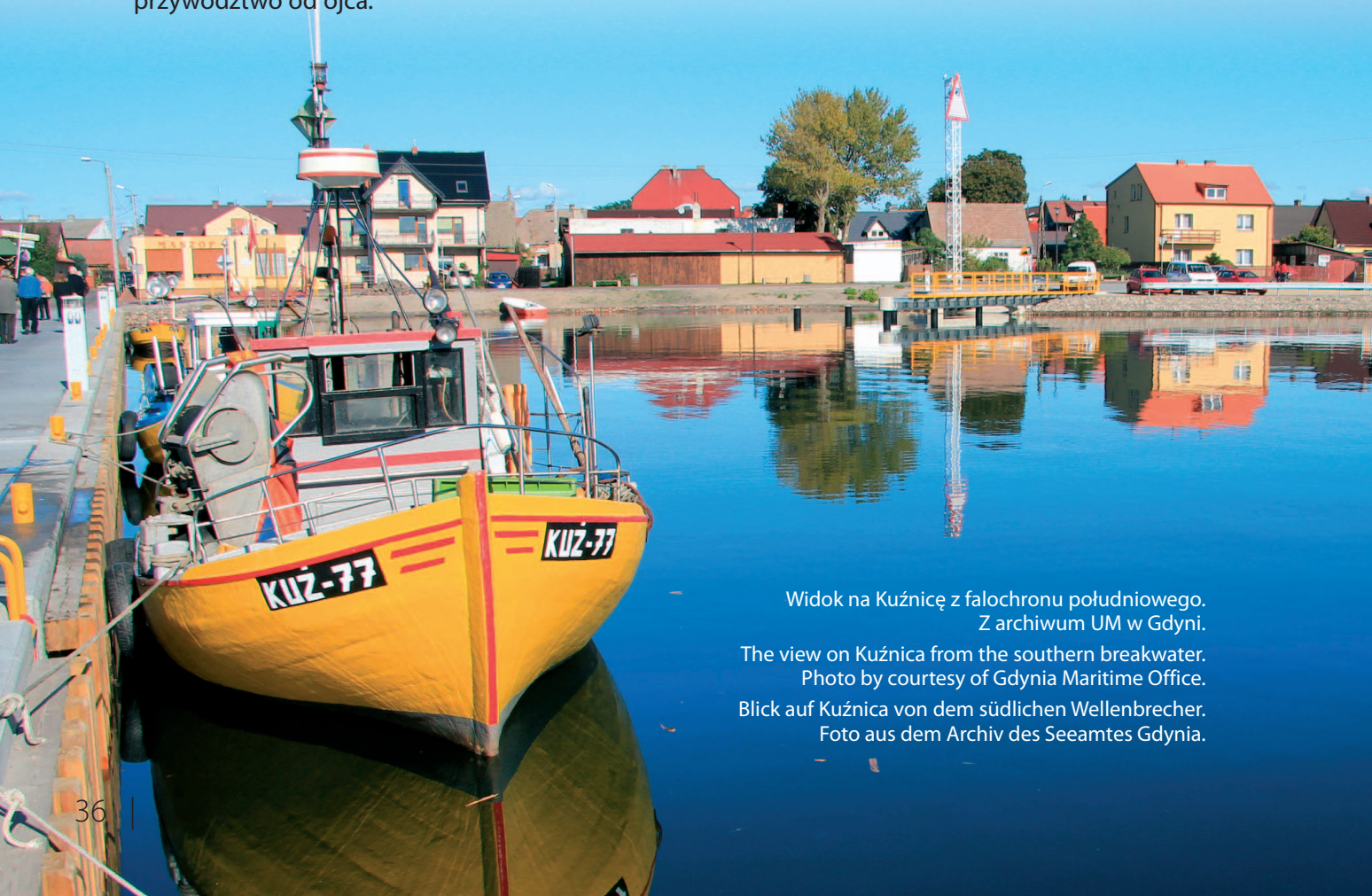


Radny wyjaśnia też, że boksy długo były przekazywane rybakom dlatego, że Energa nie podłączyła prądu do całej przystani. Wcześniej trzeba było sprawdzić, jak działają tam wszystkie urządzenia, zwłaszcza wyciągarki. Na nabrzeżach zainstalowane zostały skrzynki rozdzielcze, z których każda przypada na trzech rybaków. Każdy z nich ma własny licznik i według jego wskazań rozliczać się będzie z zużytego prądu. Nie będzie już więcej nieporozumień, kto zużył więcej energii, a kto mniej, bo do tej pory nie wszyscy sumiennie zapisywali to w specjalnym zeszycie. Dopiero 18 kwietnia 2013 roku pierwsze boksy zostały rybakom udostępnione do użytkowania.

Tadeusz Budzisz podkreśla, że wczesną wiosną jest niski stan wody w Zatoce Puckiej, dlatego w sąsiedztwie przystani pojawiły się duże połacie plaży, która zniknie, kiedy woda się podniesie. Przypomina też sobie czasy, kiedy woda sięgała pół metra powyżej starego nabrzeża. Teraz nowej przystani nie grozi zalewanie. – *Dobrze jest* – kwituje krótko.

Inne niebezpieczeństwo zagraża w zimie, kiedy prawie cała Zatoka jest skuta lodem, a kiedy zaczyna on pękać, wiatr popycha krę w stronę lądu. Tak było też poprzedniej zimy jeszcze podczas budowy przystani, kiedy ogromne zwały lodowej kry doszły do konstrukcji nabrzeży i niemalże do płotów pobliskich domostw rybaków. – *Na szczęście, w porę się zatrzymały, bo straty byłyby ogromne* – mówi.

Tadeusz Budzisz już 50 lat zajmuje się rybołówstwem, tak jak jego ojciec, dziadek i pradziadek. Precyzuje, że nawet więcej, ponieważ od 14. roku życia zaczął przy ojcu poznawać tajniki rybaczenia, potem pływał z nim, jeszcze jako uczeń w szkole i w zamian za ryby podsuwane kierownikowi bywał zwolniony ze szkolnych zajęć, by popłynąć w morze. A pływał nie tylko na swojej małej łódce, lecz także na większych, miał nawet swój własny kuter, ale go sprzedał i teraz wystarcza mu ta obecna 8-metrowa. Do pomocy miał różnych ludzi: i obcych, i braci, i kuzynów, teraz załogę stanowi jego własny syn i syn kuzyna. To oni wykonują wszystkie cięższe czynności, sam nie może już nic dźwigać, bo lekarze mu zakazali ze względu na stan zdrowia. Może wykonywać tylko lekką pracę. Podkreśla, że młodzi sami chcą uczyć się zawodu i nie trzeba ich do tego zmuszać. Syn wcześniej był cukiernikiem i zarzekał się, że nigdy nie będzie rybakiem. Ale prawie 20 lat temu, kiedy wrócił po odbytych praktykach w cukierni, zmienił zdanie i postanowił dołączyć do rodzinnego zawodu, a teraz przejął już przywództwo od ojca.



Widok na Kuźnicę z falochronu południowego.  
Z archiwum UM w Gdyni.

The view on Kuźnica from the southern breakwater.  
Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Blick auf Kuźnica von dem südlichen Wellenbrecher.  
Foto aus dem Archiv des Seemtes Gdynia.

- *Jeszcze czasem potrafi coś upiec: i pączki, i torty i tylko po nich, jak zjem, zgaga mi nie dokucza, a po tych ze sklepu od razu muszę brać ranigast – podkreśla z zadowoleniem. – Syn nie uczył się w szkole sztuki rybackiej, chodził tylko na kursy i ma teraz dyplom rybaka. Ja zresztą też chodziłem, bo teraz, żeby uprawiać ten zawód, trzeba mieć różne papiery: i ratownika, i ppoż, i medyczne i wiele innych. Ale tę główną wiedzę zdobyłem od mojego ojca i dziadka. Teraz syn widzi, jak ja to robię i sam robi to, co do niego należy. Z dziadkiem to jeszcze na żaglach pływałem. Kiedyś ukryłem się mu pod fokiem, tak że nie wiedział, że tam jestem. Kiedy byliśmy na morzu i dziadek chciał żagiel postawić, dopiero wtedy mnie zobaczył, tak mnie od małego to morze ciągnęło. Obecnie praca jest równie ciężka, jak dawniej. Kiedyś trzeba było 50 metrów sieci ciągnąć rękami – tego się nie da opisać. Chyba ci młodzi dzisiaj by nie dali rady i zaraz by puciekali, ale mają wyciągarki, które bardzo im ułatwiają pracę. Ale też ile siatek stawiają! Dzisiaj stawia się 100 siatek, a przedtem 20 czy tylko nawet 10. Kiedyś te siatki były z nylonu i zimą musieliśmy je remontować.*

Na zarobki kiedyś rybacy nie narzekali, bo i komuna nieźle im płaciła. Tadeusz Budzisz mówi, że kiedy wykonali całoroczny plan połowów węgorzy i łososi, Szkuner, do którego odstawiali ryby, płacił im 10 tys. złotych. „Wtedy to było masę pieniędzy – podkreśla, – bo np. konduktor czy kolejarz zarabiał 700-800 zł miesięcznie, a ja mogłem z tego żyć przez cały rok”. Nie zaprzecza jednak, że teraz kiedy Unia Europejska zarządza zasobami Bałtyku, rybacy dostają dotacje za przymusowe postoje, kiedy obowiązuje zakaz połowów. Ale kontrole są bardzo surowe i za małe przewinienia można dotacje stracić. Wtedy trzeba oddać to wszystko, co się wzięło. Ostatnio stali od 20 stycznia do 20 marca i każdy musiał złożyć swoje licencje w Zrzeszeniu Rybaków Morskich, które potem załatwiało wszystkie formalności. Kiedyś przerwa była także w lecie z powodu ograniczenia połowów dorszy.

- *Gdy w lecie jest ciepła woda – mówi T. Budzisz – dorsze są kiepskiej jakości, więc nie warto ich łowić. W ogóle dawniej to były piękne dorsze, nie to co teraz. W zeszłym tygodniu złowiliśmy 600 kg, a w tym tygodniu nie ma nic. Podobnie z łososiami. Niedawno każdy z nas miał przydział na złowienie 25 sztuk łososi w ciągu roku, ale od dwóch lat rybakom na małych łódkach znów nie wolno, ponieważ w Bałtyku jest mało łososi i mogą oni łapać tylko trocie. Takich łódek w rejonie półwyspu jest 70. Wszyscy właściciele złożyli pismo o przywrócenie prawa połowów łososi, ale nie wiedzą, jaki to przyniesie skutek. Licencje na nie dostają tylko duże ponad 30-metrowe kutry i... wędkarze, którym wolno dziennie złapać dwa łososie, czyli w ciągu roku ponad 700 sztuk! A rybakom nie wolno – takie są przepisy – dodaje gorzko.*

Nazwisko Budzisz zawsze w tym regionie i od dawna kojarzyło się z zawodem rybaka. W spisie armatorów jednostek rybackich złożonym pod nowym krzyżem wraz z aktem założycielskim przystani naliczyć można 12 Budziszów, posiadających większe lub mniejsze łodzie. Ale w samej Kuźnicy chyba połowa mieszkańców to Budzisz.

- *Nasza rodzina jest tu największa i na każdej łodzi ktoś z niej pływa jako członek załogi – śmieje się pan Tadeusz. – W klasie było nas trzech Budziszów o tym samym imieniu: syn Teofila, syn Rajmunda i syn Emila, jeszcze do tego każdy był z 50. rocznika. Kierownik miał z nami cuda! Kiedy nas wywoływał do tablicy, wstawiało trzech. Potem już nie wołał nas po imieniu Tadeusz, ale po imieniu naszych ojców. Później nawet jeden za drugiego rezerwę odsłużył albo ja za drugiego dostałem chorobowe i dopiero po dwóch miesiącach kazali mi te pieniądze zwrócić, chociaż ja od razu wiedziałem, że one nie były dla mnie.*

Społeczność rybacka nie kryje obaw co do swojej przyszłości. Coraz mniejsze limity, pokątne wieści o zamykaniu niektórych łowisk, z których kuźniczanie żyli – wszystko to tworzy obawy wśród rybaków co do przyszłości. Tadeusz Budzisz nie dopuszcza takiej myśli, by ktoś podjął podobne decyzje. Również Kazimierz Klejna z pasją podkreśla, że tak mogą myśleć tylko ludzie, którzy nie znają morza.



Młodzi rybacy dzielą obawy starszego pokolenia. **Jarosław Budzisz** ma dziś 34 lata, a w zawodzie rybaka pracuje od 15 lat. Przejął zawód po ojcu, ale podkreśla, że nie miał wtedy żadnego innego wyboru. Potem go polubił i czy dziś zamieniłby na inny? Może, ale na co? W Kuźnicy nie ma specjalnych możliwości, by wyjść poza rodzinne tradycje. Tak pracował jego ojciec, dziadek, wuj, stryj i inni krewni i od nich uczył się fachu, jak stawiać sieci, jak je wybierać, gdzie i kiedy wyruszać na Zatokę. Zapytany, co w tym zawodzie jest takiego, że go polubił, ze śmiechem odpowiada, że po prostu nie wie dlaczego. Dziś ze swoim bratem Tomaszem jest właścicielem 9-metrowej małej odkrytej motorówki Kuź-76. Przejeli ją po ojcu, który miał starą łódkę zbudowaną jeszcze w latach 70, ale kiedy z bratem zaczęli pływać, okazała się ona za mała, więc zbudowali nową, większą i bardziej nowoczesną.

- *Kiedyś było trudniej pracować, bo nie było wyciągarek, hydrauliki, silniki miały słabszą moc, a teraz cały sprzęt jest coraz lepszy, ułatwiający robotę – wskazuje. – Także nowa przystań zmieniła nam warunki pracy. Nie ma porównania z tym, co było. Jest to port spokojny, cichy i wygodny, każdy może stać oddzielnie, mamy też prąd i wodę. Kiedyś jak woda w Zatoce się podnosiła i stanęło się na brzegu, to widać było tylko jedną linię wody, nic poza tym. Tylko łódki na cumach stały jakby na kotwicach. Teraz to nam nie grozi.*

Jarosław Budzisz trochę obawia się zimy, kiedy płytkie akweny pokrywają się lodem. Tak już się stało pierwszej zimy po oddaniu nowo przebudowanej przystani.

- *Wystarczy minus 5 stopni przez trzy dni i jest ona zamrożona – mówi. – Wątpię, czy lodołamacz mógł tu wejść ze względu na płycizny, na koszty i na groźbę uszkodzenia jednostek, a poza tym większość łodzi zimuje tam, skąd ma bliżej na łowisko. Ja sam zimą łowią między Helem, a Gdynią i trzymam swoją łódkę w Jastarni, a gdy i ona zamarza, przechodzę do portu w Helu. Natomiast w okresie wiosennym, letnim i jesiennym poławiam w pobliżu Kuźnicy. Ale jest też wiele łódek, które tu spokojnie stoją cały rok i w zimie nie łowią, bo nie wychodzą w morze.*

Jarosław dziwi się, gdy ktoś mówi, że to niebezpiecznie odkrytą łódką wypływać zimą w morze. Latem też może być groźnie, bo wyrusza się przy dobrej pogodzie, a na łowisku nagle zrywa się sztorm. To niebezpieczeństwo i ryzyko jest w kalkulowane w zawód rybaka. Ale nie chce, by jego syn odziedziczył po nim schedę. Przede wszystkim ze względu na limity połowowe, np. dorszy, tych ryb najlepiej płatnych, które z każdym rokiem są coraz mniejsze i ledwo starczą na utrzymanie, a co to będzie za parę lat? W tym roku również nie dostał przydziału na złowienie ani jednego łososia.

- *Krótko mówiąc, perspektywy dla nas są marnie. Coraz więcej zakazów, a coraz mniejsze limity. Jeżeli ktoś je zmieni, to ja zmienię zdanie – podkreśla na zakończenie.*

**Leszek Kucira** – jeden z przedstawicieli młodego pokolenia – zaczynał rybaczenie z wujkiem Andrzejem na Kuź-45. Z czasem wraz z bratem kupił 9-metrowy kuter Hel-4 i przy tej nazwie pozostali, by zaoszczędzić na portowych opłatach. „Ale skoro mamy taką ładną przystań w Kuźnicy, to nic nie stoi na przeszkodzie, aby tu wrócić i zmienić port macierzysty” mówi. Jednostka jest już trochę młodsza i dostosowana również do innych celów, aby dorabiać, organizując rejsy wycieczkowe lub zabierając na pokład wędkarzy, chętnych do spróbowania swych wędkarskich umiejętności na morzu. Te zajęcia jednak wykonują wtedy, gdy nie ma ryb, bo podstawowym źródłem utrzymania nadal jest rybołówstwo.

L. Kucira również pochodzi z rybackiej rodziny, bo w tym zawodzie pracowali i ojciec, i dziadek i inni krewni. Ojciec, teraz chory na cukrzycę, pomaga synom



Jarosław Budzisz



Leszek Kucira

na jednostce, ale wychodzi w morze tylko w krótsze rejsy, bliżej brzegu, by w razie potrzeby nagłej pomocy szybciej znaleźć się w domu. Tak na co dzień mają z bratem jeszcze dwóch członków załogi, choć gdy ryba idzie, z portu przychodzą pomagając inni rybacy: rozkładać siatki albo wyładowywać skrzynki. Niedawno kupili sobie drugą 6,5-metrową łódź Kuź-19, która stoi w porcie. Mają więc na czym wychodzić w morze, ale martwią się o swoją przyszłość.

- *Martwimy się, bo wszyscy tu żyjemy z rybołówstwa. W ogóle nie powinno być żadnych dyskusji: zamkną czy nie zamkną, albo czy zmniejszą limity, czy nie, bo przecież najważniejszy jest człowiek, czyli my tu jesteśmy na pierwszym miejscu, choć nas na końcu pyta się o zdanie.*

Leszek Kucira ma koło domu własną wędzarnię, by sprzedawać bardziej uszlachetnione ryby. Po to m.in. przyjeżdżają tu goście z głębi kraju, także z gór, by delektować się rybami świeżo złowionymi w Zatoce. Dla nich to atrakcja taka sama, jak czyste morskie powietrze z jodem, łagodzącym różne schorzenia. Kiedyś takie wędzarnie miał każdy rybak w okolicy. Potem jednak zaczęły się do gminy telefony – mówi – że dym niektórym przeszkadza, także drzewom, które są pod ochroną, więc większość wędzarni została zlikwidowana. „Dziś mało kto patrzy na dobro rybaka” konstatuje ze smutkiem. Deklaruje jednak, że będzie się starał podtrzymywać dawne tradycje rybackie i tradycje kaszubskie, które tak przyciągają turystów i wczasowiczów, uatrakcyjniają pobyt na półwyspie i zachęcają do powrotu.

- *Przystań w Kuźnicy jest pięknie zrobiona, można powiedzieć – w najwyższym standardzie – podkreśla – tylko co będzie dalej z nami?*

**Piotr Nimoth**, należący do średniego pokolenia rybaków, z pasją opowiada o staraniach społeczności rybackiej Kuźnicy, by zachować zatokowe łowiska odziedziczone po swoich dziadach i pradziadach. Od tego zależy dalszy byt nie tylko rybaków z Półwyspu.

Dlatego P. Nimoth poważnie obawia się o przyszłość swoją i całego rybackiego środowiska na Półwyspie Helskim. Podkreśla, że gdyby nie unijne dotacje, to już by sami zrezygnowali z zawodu. Od ośmiu lat pracuje z synami na własny rachunek na swojej łodzi Kuź-15 o długości niecałe 10 m. Przedtem pływał na różnych obcych jednostkach: na drewnianych, na rufowcach i na nowszych, które potem helska Koga sprzedała do Kapsztadu.

- *Od zakończenia postoju w marcu płynamy już trzeci tydzień. Jak pan myśli, ile przez ten czas zarobiliśmy? Po 50 zł na każdego. Ile ludzie namęczą się, żeby zarybiać łowiska, wpuszczając tam narybek. Skutek jest taki, że nic nie zostało, bo kormorany wszystko wyjadły, ale one są przecież pod ochroną! Kiedyś mogliśmy łowić w roku 23 łososie, teraz wszystko nam zabrano.*

P. Nimoth przyznaje, że teraz mają piękną, nową przystań i już nie muszą obawiać się o los swoich łodzi. Przedtem kiedy przychodziła „10” z południa czy z południowego wschodu, rybacy pełnili dyżury w przystani, pilnując, by nic złego nie stało się z cumującymi obok siebie motorówkami. Te mniejsze wyciągano na brzeg, gdzie były bezpieczne i rybacy mieli noc spokojną, ale na większych co chwilę zrywały się albo cumy, albo odbijaczce. „Teraz to jest port” z uznaniem przyznaje pan Piotr.



Piotr Nimoth



**Antoni Struck** na uroczystości otwarcia przystani niósł sztandar Zrzeszenia Rybaków Morskich, do którego należy także wielu kuźnickich armatorów. Chwali przystań, z którą przez ulicę sąsiaduje jego niedawno wybudowany piętrowy dom, a która, jego zdaniem, jest nowoczesna i stwarza warunki do bezpiecznego postoju łodzi. Sam przecież z okna obserwował, jak w czasie sztormów drzazgi leciały z małych kutrów, które obijały się jeden o drugi, bo mimo zabezpieczeń natura często okazywała się silniejsza. Jego Kuź-147 ma ponad 10,6 metra długości i cumuje w Helu, bo stamtąd ma bliżej na łowiska, a stąd musiałby nadrabiać jeszcze półtorej godziny drogi, nie mówiąc o oszczędności paliwa. Tu w Kuźnicy trzyma drugą mniejszą 6-metrową jednostkę Kuź-13, na której pływa 4-osobowa załoga.

Pan Antoni też jest rybakiem od trzech pokoleń. Pływa od 36 lat – z przerwami, jak podkreśla i przyznaje, że nie ma żadnego porównania dzisiejsza praca z tą, która była kiedyś. Przedtem też wychodziło się w morze bez względu na pogodę: kiedy dmuchał wiatr, wciągało się żagle, ale kiedy ustawał, trzeba się było tego namachać wiosłami. Teraz odpala się silnik i pruje przez fale. Wtedy było bardzo ciężko, a mimo to rybacy trzymali się swego zawodu.

Trzech jego synów poszło w ślady ojca. Jeden był przez jakiś czas kucharzem w ośrodku wczasowym, ale zarobki nie były atrakcyjne, więc wrócił do rodzinnego biznesu. Ojciec z dumą podkreśla, że żadnego z dzieci nie przymuszał do tej ciężkiej przecież pracy na morzu, bo kiedy się kogoś zmusza, to wiadomo, co to jest za praca. Synowie – wprost przeciwnie – sami chcą być rybakami, byleby tylko były ryby i dopisywały warunki. Ale Antoni Struck uważa, że w każdym zawodzie rodzą się podobne obawy, więc gdyby człowiek przejmował się nimi, to w ogóle by nie zaczynał pracy. Mówi, że trzeba być optymistą: albo jest ryba w wodzie, albo nie. Trzeba wierzyć, że jak się wypływa, to się zarobi. Jeżeli kocha się swój zawód, to człowiek tak szybko nie skapituluje. Dlatego nikogo nie można zmuszać do jakiejś pracy, bo wtedy nic z tego nie wychodzi. *„W naszym zawodzie trzeba być optymistą, mimo że są różne ograniczenia, a przede wszystkim nie wolno się załamywać”* kwituje na zakończenie.

**Bernard Struk** ma dwie łodzie: Kuź-42 i Kuź-99, jedna ma 6 m i ta stacjonuje przy nabrzeżu nowej przystani w Kuźnicy, druga – 12 m długości i cumuje w Helu, ponieważ poławia na tamtejszych, bliższych akwenach. Sam już 8 lat temu przeszedł na emeryturę, dlatego na jednostkach pływają jego synowie wraz z załogami, kontynuując rodzinne tradycje z dziada pradziada. Sam zaczął pływać w 1958 roku ze swym ojcem, od którego uczył się rybackiego fachu, jak stawiać sieci, jak je wybierać i naprawiać oraz jakie miejsca są najlepsze do znajdowania ryb.

Pamięta, że wtedy to było zupełnie inaczej, bo nie było jeszcze motorówek, a pływało się pod żaglami. Potem dostali przydział na małe łodzie, mające zaledwie 5 KM, ale i tak dla rybaków stanowiły one duże udogodnienie, choć nadal sieci trzeba było ręcznie ciągnąć. Dopiero w latach 80-tych ubiegłego stulecia nastąpił wciągarki, które już w znacznym stopniu odciążyły rybaków. Jak mówi, było dużo łżej, ale za to mniej ryb pokazywało się przy brzegu. Dlatego większe łodzie stoją w Helu, bo z Kuźnicy byłoby za daleko, by popłynąć na lepsze łowiska, m.in. przy ujściu Wisły czy w pobliżu toru wodnego, prowadzącego do gdańskiego portu. Kiedyś, jeszcze w latach 60., ławice szprotów podchodziły pod sam brzeg, na który rybacy wyciągali je dużymi sieciami i można było łowić po kilka ton – wspomina. Z czasem ławice szprotów odsuwały się coraz dalej, ale wtedy już kutry były większe i z mocniejszymi silnikami. Kiedyś na Zatoce było dużo węgorzy, więc wszyscy rybacy obstawiali całe Mewie Rewy. Wtedy też istniały maszoperie, czyli stowarzyszenia rybaków, które dokładnie dzieliły miejsca, na których każdy z rybaków mógł łowić, a dla zapewnienia sprawiedliwości co roku dostawał od maszoperii inne miejsce. *„Pamiętam, jak zacząłem z ojcem pływać w maszoperii – wspomina – to od razu nie dali mi całego partu stawiać sieci, tylko pół, bo byłem za młody i bym za dużo zarobił. Dopiero na drogi rok dostałem cały part”*.



Antoni Struck



Bernard Struk



**Tadeusz Rotta** też jest już na zasłużonym odpoczynku i na jego łodziach motorowych Hel-30 i Hel-40 (jedna ma 10, druga 12 m długości) pływają teraz syn i zięć wraz z załogą. Ich dzieci są jeszcze za małe, by myśleć o kontynuowaniu rodzinnych tradycji rybackich. Chwali nową przystań, bo jest piękna i wszystkim się podoba. Potwierdza też opinię, że gdyby nie unijne dotacje, jakie otrzymują tu w Kuźnicy, całe rybołówstwo już by nie istniało. Syn już wyprowadził się na Hel, a jeżeli tam mu się nie powiedzie, poszuka szczęścia we Władysławowie. Tadeusz Rotta z goryczą podkreśla, że sam pływał od 10 roku życia i doskonale pamięta, że rybacy zawsze mogli utrzymać się z pracy swych rąk. Teraz ich perspektywy są praktycznie żadne, a zawód rybaka staje się zawodem zanikającym.



Tadeusz Rotta

**Stanisław Konkell** wraz z pięcioma innymi VIP-ami – jako przedstawiciel środowiska rybaków – przecinał wstęgę podczas otwarcia nowej przystani w Kuźnicy. Dziś pływa na niewielkiej 6-metrowej łodzi Kuż-88, na której od kilku lat sam jest sobie szyprem i załogą. Przez lata pracował z ojcem, potem z bratem, który kiedyś nie mógł wypłynąć, bo miał remont w domu, więc pan Stanisław spróbował samodzielności i tak już to zostało. A doświadczenie ma rzadko spotykane, bo w tym roku minie mu pół wieku, kiedy po raz pierwszy wyszedł z ojcem na łowisko. „7 czerwca skończyłem 16 lat, a już 30 czerwca miałem kartę rybacką, którą mam do dzisiaj” podkreśla z dumą.



Stanisław Konkell

Fachu uczył się od ojca, choć potem musiał skończyć różne kursy wymagane przepisami, uzyskując dyplomy rybaka, potem starszego rybaka, a teraz – starszego marynarza. Dziadka nie pamięta, bo zmarł, kiedy on był jeszcze małym Stasiem, ale wie, że jego stryjowie pływali na różnych jednostkach, jeden nawet na „Profesorze Siedleckim”, a kuzyni – na dalmorowskich trawlarach. Jego syn natomiast woli poszaleć na wodnych skuterach lub na jachcie, ale o rybołówstwie nie ma mowy – śmieje się pan Stanisław.

Bardzo podoba mu się nowa przystań, w której może samodzielnie cumować, choć ubolewa, że trochę trudno mu już w tym wieku wychodzić z niewielkiej łódki na nabrzeże, szczególnie teraz, gdy jest niski stan wody. Przy wysokim natomiast stanie już się zdarzyło, że huragan spowodował przelewanie się fal przez falochron. Inni uważają, że i tak jest on za wysoki, bo przez niego nie widać morza, a z brzegu – tylko daleki horyzont. S. Konkell uważa, że to normalne, kiedy różni ludzie mają różne opinie, w każdym razie jego opinia o przystani jest jak najlepsza. Zwraca jednak uwagę na płytki jeszcze tor podejściowy, który może niejednemu rybakowi sprawiać trudności ze względu na liczne mielizny, zwłaszcza w rejonie Mewich Rew.

- *Dzisiaj mając 10-15 siatek – mówi – policzyłem, ile złowiłem śledzi. Było ich 120 sztuk, nie kilogramów. Kiedyś tu były wielkie tarliska płoci, których w 1982 roku złowiliśmy ok. 6 ton, w rok później – 50 kg, potem – zero i do tej pory ich nie ma. Ile razy wody Zatoki były zarybiane sieją, szczupakami – bez efektu. Sam brałem udział w takiej akcji w 2012 roku, kiedy kilkaset tysięcy młodego narybku trzeba było jak najszybciej rozprowadzić po całej Zatoce. Z Kuźnicy włączyło się w to kilka łodzi, także z Chałup, ze Swarzewa, Pucka i Władysławowa. Czy to z powodu kormoranów, czy woda była zanieczyszczona, dość, że i ta akcja również nie przyniosła rezultatów. W latach 1978–83 przez pięć lat była hodowla ryb łososiowatych. Kiedy wzięliśmy wodę z Zatoki, okazało się, że na ikrze są czarne plamki, a więc w wodzie były jakieś szkodliwe związki, które hamowały rozmnażanie ryb.*



## Polskie rybołówstwo w świetle polityki rybackiej Unii Europejskiej

### Rozmowa z Sekretarzem Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Kazimierzem Plocke

- Od początku patronował Pan budowie przystani w Kuźnicy. Jak więc teraz ją Pan ocenia? Czy dobrze będzie ona służyć tamtejszym rybakom?
- *To prawda, podobnie jak całe środowisko rybackie z niecierpliwością oczekiwałem zakończenia prac budowlanych przystani w Kuźnicy. Nie ulega wątpliwości, iż wymagała ona gruntownej modernizacji. Problemy kuźnickich rybaków co do warunków pracy w przystani, które zostały mi zasygnalizowane, nie pozostały bez echa. Korzystając z możliwości, jakie stwarza Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013”, uruchomiliśmy i przeznaczaliśmy na modernizację przystani ok 30 mln zł. Jestem głęboko przekonany, iż dzięki modernizacji obiektu zdecydowanie zwiększyło się bezpieczeństwo pracy w przystani. Jednocześnie chciałbym podkreślić, iż w chwili obecnej kuźniccy rybacy mogą wykonywać pracę w warunkach spełniających standardy europejskie, z czego jestem szczególnie zadowolony.*



Kazimierz Plocke

- Czy potrzeba by więcej podobnych przystani i portów rybackich?
- *Idąc za ciosem, postanowiliśmy, iż do końca obecnej perspektywy finansowej postaramy się unowocześnić i odrestaurować wszystkie porty i przystanie wymagające modernizacji, tak aby polskie porty i przystanie stanowiły niewątpliwie chlubę wybrzeża.*
- Czy słuszne są obawy kuźnickich rybaków co do przyszłości, że łowiska na Zatoce Puckiej staną zamknięte w związku z rozszerzeniem strefy ochronnej Natura 2000?
- *Głównym celem funkcjonowania Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest zachowanie określonych typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, które uważa się za cenne i zagrożone wyginięciem w skali całej Europy. Na obszarze Zatoki Puckiej od marca 2013 r. trwają prace konsultacyjne z różnymi środowiskami, w tym również ze środowiskiem rybackim, dotyczące utworzenia planów ochrony dwóch obszarów NATURA 2000 – PLB 220005 Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zatoka Pucka” oraz PLH 2200032 Obszar, mający znaczenie dla Wspólnoty „Zatoka Pucka i Półwysep Helski”.*

*W związku z powyższym oraz mając na uwadze procedurę opracowania projektu ww. planów zadań ochronnych, należy zauważyć, iż zatwierdzanie planów musi być poprzedzone procedurą udziału społeczeństwa w procesie podejmowania decyzji na zasadach i w trybie określonym w Ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.*

*1227, z późn. zm.). Ponadto zadaniem administracji rybackiej i środowiska rybackiego jest wypracowanie kompromisu, mającego na celu ochronę zagrożonych gatunków zwierząt przy jednoczesnym rozwoju przybrzeżnego rybołówstwa na Zatoce Puckiej i zapewnieniu odpowiedniego funkcjonowania sektora. Wyrażam nadzieję, że rybacy z Kuźnicy aktywnie uczestniczą w pracach nad tworzeniem planów ochrony.*

- Czy Unia Europejska chciałaby utrzymać ten rodzaj rybołówstwa przybrzeżnego, łodziowego i go wspierać, by ono nie zginęło?
- *W ramach Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR) na lata 2014–2020 wstępnie przewiduje się różne formy wsparcia dla rybołówstwa przybrzeżnego. Podnoszenie konkurencyjności i rentowności floty łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego zostało uwzględnione w ww. Funduszu jako jeden z celów szczegółowych, służących realizacji jednego z czterech priorytetów Unii Europejskiej w zakresie rybołówstwa i akwakultury. Projekt rozporządzenia w sprawie EFMR przewiduje, iż statki łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego o długości do 12 m, nie stosujące narzędzi ciągnionych, będą mogły otrzymać pomoc finansową na wymianę lub modernizację głównych lub dodatkowych silników, o ile nowy silnik ma moc co najwyżej równą mocy silnika zastąpionego. Ponadto, w celu ułatwienia różnicowania działalności i tworzenia miejsc pracy poza sektorem rybołówstwa, EFMR może wspierać wyposażenie statków floty łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego w celu zmiany ich przeznaczenia na działalność inną niż połowowe przemysłowe. Kosztami kwalifikowanymi mogą być w tym przypadku koszty poniesione na modyfikację statku oraz koszty bezpośrednio związane ze zmianą jego przeznaczenia.*

*Aktualnie projekt ww. rozporządzenia znajduje się w fazie negocjacji w poszczególnych Instytucjach UE, tj. Komisji Europejskiej, Radzie UE oraz Parlamencie Europejskim. Planuje się, iż przyjęcie projektu nastąpi podczas prezydencji litewskiej w drugiej połowie 2013 r.*

- Jaka przyszłość czeka w ogóle polskie rybołówstwo na Bałtyku w świetle decyzji z lutego 2013 r. Parlamentu Europejskiego o wprowadzeniu reformy rybołówstwa, która ma doprowadzić do odbudowy przełowionych stad ryb? Jakie jest polskie stanowisko w tej sprawie, bo interesuje to także rybaków z Kuźnicy?
- *W pracach nad projektem rozporządzenia w sprawie reformy Wspólnej Polityki Rybackiej udział biorą trzy instytucje UE: Komisja Europejska, Parlament Europejski oraz Rada Europejska. KE przedstawiła projekt rozporządzenia w sprawie, który został przekazany do PE i Rady UE w celu opracowania stanowiska tych instytucji w sprawie reformy Wspólnej Polityki Rybackiej. Rada UE przyjęła tzw. podejście ogólne Rady w sprawie w lipcu 2012 oraz lutym 2013 r., natomiast PE przyjął swoje stanowisko w sprawie w lutym 2013 r. Stanowiska te stanowią podstawę do negocjacji końcowej wersji rozporządzenia w sprawie reformy WPRyb.*

*Przeprowadzenie reformy WPRyb jest wymagane ze względu na konieczność rozwiązania problemu nadmiernej zdolności połowowej, ograniczenie przyłowów i odrzutów w rybołówstwie, zmianę hierarchii celów polityki i procesu decyzyjnego, zmianę priorytetów wsparcia finansowego dla sektora i zmiany wspólnej organizacji rynków. Najważniejszymi celami reformy WPRyb jest zapewnienie zrównoważonych połowów, walka z odrzutami, zapewnienie przyszłości sektora rybołówstwa i akwakultury oraz miejsc pracy, zaspokajanie potrzeb i oczekiwań konsumentów, efektywniejsze zarządzanie dzięki wprowadzeniu procesu regionalizacji, inteligentniejsze finansowanie sektora.*

*Polska popiera konieczność przeprowadzenia gruntownej reformy WPRyb. Nadrzędnym celem, który należy osiągnąć w rybołówstwie morskim jest zapewnienie zrównoważonego rybołówstwa na poziomie MSY, czyli odpowiedzialne zarządzanie konkretnymi gatunkami ryb w perspektywie wieloletniej z uwzględnieniem oddziaływania wielogatunkowego. Polska stoi na stanowisku, że WPRyb powinna w większym stopniu sprzyjać rozwojowi rybactwa śródlądowego opartego na hodowli ryb w naturalnych i sztucznych zbiornikach wodnych. Nasz kraj ma duży potencjał w tym zakresie, który*



*na razie nie jest wykorzystywany w wystarczającym stopniu. Za rozwojem akwakultury są także państwa Europy Środkowej, które nie mają dostępu do morza.*

*Na obecnym etapie prac uzgodniono, że zostanie wprowadzony obowiązek wyładunku wszystkich połowów gatunków ryb kwotowanych już od roku 2015. Uzgodnione zostały również zapisy, dotyczące regionalizacji procesu decyzyjnego oraz to, że zasoby będą eksploatowane zgodnie z maksymalnym zrównoważonym połowem. Planowane zakończenie dyskusji w sprawie reformy WPRyb datowane jest na czerwiec 2013 r.*



## Lista armatorów jednostek rybackich

	Imię i nazwisko	Nazwa jednostek		
1.	Bogusław Rotta	Kuz-1	17.	Tadeusz Budzisz Kuz-77
2.	Robert Budzisz	Kuz-9	18.	Antoni Budzisz Kuz-79
3.	Zdzisław Budzisz	Kuz-12	19.	Augustyn Szczygielski Kuz-71
4.	Antoni Struck	Kuz-13	20.	Stanisław Konkel Kuz-88
5.	Sławomir Budzisz	Kuz-14	21.	Szymon Budzisz Kuz-92
6.	Piotr Nimoth	Kuz-15	22.	Artur Budzisz Kuz-97
7.	Adam Struk	Kuz-16	23.	Tomasz Struk Kuz-99
8.	Andrzej Struck	Kuz-33	24.	Kazimierz Konkel Kuz-102
9.	Marcin Budzisz	Kuz-41	25.	Antoni Struck Kuz-147
10.	Tomasz Struk	Kuz-42	26.	Zbigniew Budzisz Kuz-20
11.	Andrzej Selin	Kuz-45	27.	Michał Bara Kuz-79
12.	Zenon Dettlaff	Kuz-47	28.	Tadeusz Rotta Kuz-10
13.	Mieczysław Konkel	Kuz-48	29.	Paweł Kucira Hel-4
14.	Witold Boszke	Kuz-57	30.	Przemysław Rotta Hel-30
15.	Sławomir Budzisz	Kuz-67	31.	Przemysław Rotta Hel-40
16.	Tomasz, Jarosław Budzisz	Kuz-76	32.	Piotr Budzisz Jas-93
			33.	Władysław Bolda Wła-47

Stan na 30 października 2012 roku



Wyjście z przystani widziane z pirsu postojowego.  
Z archiwum UM w Gdyni.

The harbour's exit seen from the parking pier.  
Photo by courtesy of Gdynia Maritime Office.

Hafenausgang, gesehen aus der Sicht der Landungsbrücke.  
Foto aus dem Archiv des Seeamtes Gdynia.



## Kuźnica – a summary

Kuźnica is a picturesque town in the Hel Peninsula, which attracts thousands of tourists and holiday-makers every summer. Here the spit is the narrowest, measuring up to 200 metres. Here the railway tracks are lying the closest to the coast on the whole Polish Seashore, which is an attraction for visitors. From the north, the several-metre- high dunes dominate the landscape. They are washed by the open sea waters. From the south, the coast falls gently towards the direction of the Puck Bay. In the focal point there is the harbour which has been used by the fishermen for ages.

Building the iron railway on the Hel Peninsula at the beginning of the 1920s of the 20<sup>th</sup> century resulted in the influx of holidaymakers, craving the clean sea air and the rest on a sandy beach. Fishing lost its dominant role but it hasn't disappeared forever. Today, at least half of the 628 Kuźnica inhabitants are dealing in it. Despite the advance of technology and civilization, Kuźnica is hailed as the capital of fishing. It is also viewed as a unique place with a specific fishing character, totally different than other places in the Hel Peninsula. The latter place cherishes the fishing and Kashubian traditions because, as some researchers have claimed, Kashubians as the ancestors of the Slavonic tribes came to their present lands between the 2<sup>nd</sup> and the 4<sup>th</sup> century.

Only several years ago in Kuźnica moored around 100 fishing boats, which had to stand by the only wharf in three or even five rows. This greatly hindered the work of the fishermen while loading the equipment and unloading the fish. Apart from this, the harbour not having any breakwater meant it was fully open, therefore boats mooring there were exposed to disastrous storms coming from the south or south-east.

A fishermen's demand to build a genuine harbour came real after Poland's accessing the European Union. Thanks to the financial means from the European Fishing Fund, the Gdynia Maritime Office was able to initiate the investment which cost nearly 29 million zloties and which changed entirely the work of the Kuźnica fishermen. On March the 10<sup>th</sup> 2011, the building site was handed over to the contractors – Hydrobudowa Gdańsk consortium and Energopol Szczecin, and on October the 30<sup>th</sup> 2012 the contractors passed a finished investment into operation. The investment was called The Development of the Maritime Fishing Harbour in Kuźnica. As a result, a completely new port came into life, where the total length of a mooring line adds up to 420 metres. All fishing boats registered now in Kuźnica (around 30) can moor on their own at the wharf. Two breakwaters were created: the southern one (186 metres in length) and the eastern one (110 metres), as well as two parking piers whose length adds up to 65 metres. Moreover, the present western parking-unloading wharf was renovated (93 metre long) along with the modernization of navigation marking, the grid, water supply and the lighting. Also, 150 metres of the northern coast part were bolstered, and the ramp for small vessels was built. On the coast, the Bosun's Office was built, together with the sanitary facilities and the ramp for the disabled. Additionally, the local government decided to build 12 boxes for the fishermen as storage facilities and they are planning to build 6 new ones. The new harbour also got new, ordered surroundings: new roads, new pavements and parking area.

The Kuźnica fishermen, who have been doing their job for generations, are praising the new harbour, which gave them very good working conditions. However, their worry is that they will lose their source of income, as there are plans to close the Puck Bay due to environmental reasons. This would limit the traditional fisheries and may lead to vanishing of fishing in this area of the Hel Peninsula. But, as the Director of Gdynia Maritime Office Captain Andrzej Królikowski highlighted in the introduction, the habitat and bird directive is not an obstacle for human activity. A balanced development of this region lies in the hands of the people who work and live there.

## Kuźnica – Resumé

Kuźnica ist eines der malerischsten Dörfer auf der Halbinsel Hel das jedes Jahr tausende von Touristen und Urlauber anzieht. Hier hat die Halbinsel ihre engste Stelle von weniger als 200m. Auch hier führen die Eisenbahnschienen so nah am Meeresufer entlang, wie sonst nirgendwo an der ganzen polnischen Küste, was eine einzigartige Attraktion für Reisende ist. Aus der Nordseite steigen mehrere Meter feine Sanddünen auf, die von den Gewässern der offenen See umspielt werden. Von der Südseite neigt sich das Ufer leicht in Richtung der Bucht von Puck. Dort – im Zentralpunkt – befindet sich ein kleiner Hafen, der seit Jahrhunderten den Bewohnern, die von Generation zu Generation Fischer waren, diene.

Der Bau der Eisenbahn auf der Halbinsel Hel in den frühen zwanziger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts, (der Eisenbahn auf der Halbinsel Hel) verursachte einen Zufluss von Touristen – auch nach Kuźnica – die hier nach sauberer Meeresluft und Entspannung am Sandstrand suchten. Somit verlor die Fischerei an Bedeutung, ist aber nicht verschwunden. Heute befasst sich mindestens die Hälfte der 628 Einwohner von Kuźnica mit der Fischerei, trotz der Entwicklung von Technologie und Zivilisation. Dabei ist Kuźnica die Hauptstadt der Fischer und ein ungewöhnlicher Ort mit dem besonderen Fischercharme, ganz anders als der Rest der Halbinsel Hel. Dies ist der letzte Ort wo so eigenartig die Fischfang- und Kaschubische- Tradition gepflegt werden, denn wie einige Forscher behaupten, sind Kaschuben als Pioniere der slawischen Stämme hier angekommen, aus ihrem damaligen Sitz in Pommern zwischen dem zweitem und viertem Jahrhundert nach Christi.

Noch vor einigen Jahren lagen an dem einzigen Kai in Kuźnica fast 100 Fischerboote, die sich in drei bis fünf Reihen nebeneinander stellen mussten. Dies behinderte erheblich die Arbeit der Fischer bei Be- oder Entladen der Ausrüstung und der gefangenen Fische. Darüber hinaus war der Hafen – der keine Wellenbrecher hatte – und die dort festgemachten Boote den Auswirkungen von Stürmen die aus dem Süden und Südosten kamen, völlig schutzlos ausgesetzt.

Der Fischerpostulat einen richtigen Hafen zu bauen nahm eine reale Form nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union an. Dank der EU Gelder konnte das Seeamt in Gdynia die Investition starten, die fast 29 Millionen Euro kostete und die Arbeit der Fischer aus Kuźnica völlig verändert hat. Am 10 März 2011 startete der Bau – durchgeführt von Hydrobudowa Gdańsk SA und Energopol Szczecin SA und bereits am 30 Oktober 2012 wurde er beendet. So entstand letztendlich ein ganz neuer Hafen, an dessen 420 Meter langen Kai alle in Kuźnica registrierten Boote (derzeit ca. 30) festmachen können. Dabei entstanden noch zwei Wellenbrecher: einer im Süden – 186 Meter lang und einer im Osten – 110 Meter lang, sowie auch zwei Landungsbrücken von einer Gesamtlänge von über 65 Meter. Es wurde ebenfalls das bisherige Westufer, mit dem 93 Meter langem Park- und Verladekai modernisiert, samt der Navigationshilfen, des Stromnetzes, der Wasserversorgung und Beleuchtung. Es wurden auch 150 Meter des Ufers im Nordteil des Hafens befestigt, wo man eine neue Slipanlage für kleine Einheiten einrichtete und an der Uferpromenade ein Bootsmannamtsgebäude mit sanitären Einrichtungen für Fischer und einer Auffahrt für Behinderte aufbaute. Darüber hinaus haben die lokalen Behörden 12 Sozial- und Lagerboxen für Fischer erbaut. Der neue Hafen erhielt auch eine geordnete Umgebung mit neuem Pflaster, Gehwegen und Parkplätzen für Autos. Die Fischer von Kuźnica, die hier seit Generationen ihr Werk verüben sind mit dem neuen Hafen sehr zufrieden und loben die jetzigen, hervorragenden Arbeitsbedingungen. Doch Sie sind über ihre Zukunft besorgt, weil eine Schließung der Bucht von Puck, aus Umweltschutzgründen bevorsteht und somit der Zugang zu traditionellen Fanggewässern versperrt wird, was zum Verschwinden der Fischerei in dieser Gegend der Halbinsel Hel führen kann. Aber wie der Direktor des Seeamts in Gdynia (der) Dr Ing Cpt f.v. Andrzej Królikowski in seiner Einleitung unterstrich, verhindern die Bau- und Vogelschutzrichtlinien nicht die menschlichen Aktivitäten und die nachhaltige Entwicklung der Region liegt in den Händen der Menschen die hier leben.



## BIBLIOGRAFIA

- *Półwysep Helski. Przyrodnicze podstawy rozwoju*, praca zbiorowa pod red. Elżbiety Gerstmannowej, Warszawa 1995 r.
- *Stan i zagrożenie Półwyspu Helskiego*, praca zbiorowa pod redakcją Jerzego Cyberskiego, Gdańsk 2005 r.
- *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, Warszawa 1883, t. IV.
- Projekt budowlany pn. „Rozbudowa morskiej przystani rybackiej w Kuźnicy”, Archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.
- Aleksander Hilferding, *Resztki Słowian na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego*, Gdańsk 1989.
- Bożena Stelmachowska, *Zwyczaje rybaków polskiego wybrzeża Bałtyku*, Hel 2009.
- *Wędrówki po Kaszubach. Od Gdyni po Hel*, Gdynia 1998.
- Ryszard Struck, *Półwysep Helski od A do Z*, Gdynia 2003.
- Łukasz Jabłoński, *Dzieje i Duszpasterstwo Parafii Kuźnica*, Kuźnica 2003.
- Artur Jabłoński, Jarosław Ellwart, *Norda na wakacje, Ilustrowany Przewodnik Krajoznawczy*, Gdynia 2003.
- Przemysław Sadowski, *Skansen fortyfikacji w Jastarni*, Gliwice 2010.
- Praca zbiorowa: *Rocznik helski 2003*, Hel 2003.
- Portale internetowe  
[www.kuznica.pl](http://www.kuznica.pl)  
[www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)  
[www.arimr.gov.pl](http://www.arimr.gov.pl)  
[www.umgdy.gov.pl](http://www.umgdy.gov.pl)  
[www.nieruchomości.pb.pl](http://www.nieruchomości.pb.pl)  
[www.naszemiasto.pl](http://www.naszemiasto.pl)  
[www.zatokaczarter.ubf.pl](http://www.zatokaczarter.ubf.pl)  
[www.zalewwislany.pl](http://www.zalewwislany.pl)