

Jubileusz Polskiej Administracji Morskiej	2
Poślubieni morzu	5
Na kartach historii	9
Port na piasku	19
Między morzem a lądem	27
Jak Feniks z popiołów	39
Z biegiem dni i lat	49
Na dobrym kursie	59
Argusowym okiem	67
Miliardy i miliony	75
Nowe i najnowsze	83
Dużo dla małych	91
Na wodzie i lądzie	99
Pośrodku wybrzeża	107
Garnek Wulkanu	111
Nasza flota	117
Biało-niebieska	125
Z polskich stoczni	131
Gdy Bałtyk zabiera	135
Sukces na klifie	143
Fale widziane z góry	147
Dzielimy razem	151
Ratusz morski	157
Morzem pisane	165

Między morzem a lądem

Between sea and land



100 YEARS OF POLISH
MARITIME ADMINISTRATION

Pamiętając o historii, tworzymy przyszłość

Remembering the past, we create the future

Warszawa, 28 kwietnia 2020 r.

Szanowni Państwo,

Jubileusz stulecia istnienia polskiej administracji morskiej, wpisujący się w Narodowe Obchody Setnej Rocznicy Odzyskania Niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej, to powód do radości i dumy z dokonań wielu pokoleń naszych rodaków.



Odradzająca się po 123 latach niewoli Rzeczpospolita podjęła duży wysiłek, by wykorzystać możliwości tkwiące w dostępie do morza. Symboliczny akt zaślubin generała Józefa Hallera z Bałtykiem to jedno z najważniejszych wydarzeń, które ukształtowały naszą Ojczyznę i budowały jej tożsamość. Podobnie jak dawniej, tak i dziś, pracownicy administracji morskiej z wielkim zaangażowaniem realizują zadania, które są niezbędne dla bezpieczeństwa, rozwoju kraju i dobrobytu całego społeczeństwa.

Pamiętając o dorobku poprzednich pokoleń, chcemy w pełni wykorzystać potencjał Morza Bałtyckiego i wypełnić nasze zobowiązania wobec wszystkich Polaków. Umacnianiu morskiej pozycji Polski i jej równomiernemu rozwojowi służą działania podejmowane przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Rekordowy dla morskich portów, pod względem przeładunku kontenerów, ubiegły rok pokazał, że warto inwestować w ich rozbudowę. W Gdańsku powstanie Port Centralny, w Gdyni Port Zewnętrzny, a w Świnoujściu terminal kontenerowy. Niedawno rozpoczęły się prace przy modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Podejmujemy starania dotyczące modernizacji floty promowej dla polskich armatorów oraz uregulowań prawnych dla melioracji.

Jubileusz polskiej administracji morskiej to szczególna okazja, aby podziękować wszystkim Państwu związanym z gospodarką morską za sumienną i wymagającą profesjonalizmu pracę. Gratuluję wspaniałego jubileuszu 100-lecia i życzę satysfakcji oraz dumy z tego, że są Państwo spadkobiercami tak chlubnej tradycji, niosącymi polską administrację morską kolejnym pokoleniom Polaków.

Z poważaniem

Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

Warsaw, 28th of April, 2020.

Dear Sirs,

The jubilee of the Polish maritime administration that follows the National 100th Anniversary of the Restoration of Poland's Sovereignty is a reason to take great pride and joy from the achievements of many generations of our compatriots.

After 123 years of being under foreign rule, Poland committed itself to make a great effort to use the opportunities arising from the access to the sea. The symbolic act of general Haller's wedding to the Baltic Sea was one of the most important events in establishing our Fatherland and in building our culture and identity. Today, as in the past, the employees of the maritime administration are fully committed to fulfilling and implementing their duties which are so essential for the safety, economic expansion and well-being of the whole community.

Bearing in mind the achievements of the previous generations, we want to take advantage of the potential of the Baltic Sea whilst fulfilling our obligations to all Polish citizens. The actions of the Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation aim to strengthen the maritime position of Poland and enact a sustainable development. Last year resulted in a new record set in cargo handling, clearly providing a proof, that the growth of our seaports is worth investing in. The Central Port will be built in Gdańsk, followed by the construction of the External Port in Gdynia and container terminal in Świnoujście. Recently we have started the modernisation of the Świnoujście-Szczecin fairway. We aim to modernise the ferry fleet for Polish shipowners and to regulate the law for melioration.

The jubilee of the Polish maritime administration it is a special occasion to thank all of you, who are an integral part of the maritime economy, for your diligent and professional work. I would like to congratulate you a great 100th Anniversary and wish all of you great satisfaction and pride from being the successors of such a notable tradition which maintains and develops the Polish maritime administration for the future generations of Poles.

Yours sincerely,

Marek Gróbarczyk
Minister of Maritime Economy
and Inland Navigation



Married to the sea



10 lutego 1920 roku
Bałtyk powrócił
do Rzeczypospolitej.
Tego dnia w Pucku
padał deszcz, a zatoka
była zamrożona...
*The 10th of February,
1920, marked the Baltic
Sea returning to Poland.
The day itself was
marked by rain
and the bay was frozen...*

Rozkazuję utworzyć marynarkę polską, mianując jednocześnie pułkownika marynarki Bogumiła Nowotnego szefem Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych – to zdanie z dekretu, który Józef Piłsudski wydał 28 listopada 1918 roku. Naczelnik odrodzonego Państwa Polskiego uznał, że Rzeczpospolita musi mieć nie tylko dostęp do morza, ale także swoją marynarkę wojenną i handlową.

Ów dostęp do morza to zaledwie 24 kilometry brzegu otwartego morza oraz 74 km wokół Półwyspu Helskiego i 49 km brzegu Zatoki Puckiej, z jedynym miastem – Puckiem, gdzie znajdował się mały port rybacki. Gdańsk na mocy Traktatu Wersalskiego miał być wolnym miastem pod protektorem Ligi Narodów.

Obejmowanie przyznanych jej terenów Rzeczpospolita mogła rozpocząć dopiero po wejściu w życie postanowień wersalskich, to znaczy od 10 stycznia 1920 roku. Na Pomorze wojska polskie wkroczyły 17 stycznia, a 10 lutego dotarły do wybrzeża morskiego. Tego dnia w Pucku zorganizowano uroczystości symbolicznych zaślubin Polski z Bałtykiem.

"Teraz wolne przed nami światy i wolne kraje. Żeglarz polski będzie mógł dzisiaj wszędzie dotrzeć pod znakiem Białego Orła, cały świat stoi mu otworem" - powiedział podczas tego dziejowego wydarzenia generał Józef Haller.

I order the creation of the Polish Navy and designate Navy Colonel Bogumił Nowotny to be the chief of the Navy Section in the Ministry of Military Affairs – Józef Piłsudski, 28th November, 1918. With this decree, the Chief of the reborn Polish state declared that the new country needed and desired to possess its own navy and furthermore its own merchant navy with free and complete access to the Baltic Sea.

In reality, this sea access was a bare strip of only 24 kilometres of open sea shore together with a further 74 km around the Hel Peninsula and 49 km along the Bay of Puck shore, mainly because Gdańsk, due to the decision of the Treaty of Versailles, was designated as a free city-state under League of Nations protection, leaving Poland with one coastal city – Puck, which contained only a small fishing harbour.

Poland was allowed to govern on its lands beginning on the 10th of January 1920, when the Treaty of Versailles came into force. The Polish army entered Pomerania on 17th of January and reached the coast on 10th of February where they undertook a ceremonial and symbolic wedding of the state of Poland with the Baltic Sea.

During this historical event gen. Józef Haller said, "From now, the worlds and countries are opened for us. The Polish seaman will be able to go everywhere under the flag of the White Eagle. The whole world is open for him."

Baltic Sea returned to Poland

Polska była potęgą morską od co najmniej połowy minionego tysiąclecia. Już wówczas nasze statki połowiły na wodach północnego Atlantyku. Nie bez powodu król Polski nazywał się Michał Halibut Wiśniowiecki.

To oczywiście żart, ale... Prawdą jest, że to Polacy jako pierwsi w Europie zaczęli tworzyć morską administrację, czyli instytucję realizującą politykę państwa położonego nad Bałtykiem.

24 marca 1568 roku król Zygmunt II August utworzył Komisję Morską – pierwszy w naszych dziejach urząd gospodarki morskiej, potwierdzając formalnie obecność Polski nad Morzem Bałtyckim.

Pierwsza polska admiralicja rozliczała kapitanów okrętów kaperskich z ich działalności, pilnowała dyscypliny wśród załóg, wydawała im instrukcje odnośnie dalszych działań. Ponadto do jej zadań należał nadzór nad dalszym powiększaniem polskiej floty wojennej i handlowej. Do tych celów dysponowała ogromnym funduszem.

W latach następnych Komisja przechodziła różne przeobrażenia, zmieniając nazwę i zakres działalności.

Za panowania króla Władysława IV morskie plany nie zyskały poparcia sejmu. Komisja nie otrzymała niezbędnych finansów i w konsekwencji zakończyła działalność.

Poland had been a maritime power for half of the previous millennium. Our vessels were fishing on the waters of the northern Atlantic giving rise to the Polish king Michał Wiśniowiecki gaining the second name "Halibut".

This of course was made tongue in cheek but the reality is that Poles were the first to create an institution responsible for establishing national policies relevant for a coastal country – in other words the maritime administration.

On 24th of March 1568 the Polish king Sigismund II Augustus established the Naval Commission – the first maritime economy office in our history – to confirm and establish Polish presence and legitimacy on the waters of the Baltic Sea. The first Polish admiralty controlled numerous and varied activities, supervised discipline among crews and issued instructions to fleet captains. Moreover, this institution was heavily funded and tasked with expanding both the Polish merchant navy and sea forces.

In the following years, the Naval Commission frequently underwent name changes and restructuring of its functions, duties and scope of activities. During the reign of King Władysław IV Vasa the parliament placed less emphasis upon maritime concerns resulting in the budget for the Naval Commission being withdrawn causing its closure.

Na pamiątkę uroczystych
zaślubin dokonano
poświęcenia i wbicia
w morze słupa z wyrytym
od strony wody orłem
Jagiellonów,
a od strony lądu napisem:

Roku Pańskiego 1920,
10 lutego
Wojsko Polskie
z gen. Józefem Hallerem
na czele objęło
na wieczyste posiadanie
polskie morze



To commemorate the wedding
to the sea, a pole bearing the
Jagiellonian eagle engraved
with the following note was
consecrated and dug into the
ground

" AD 1920, 10th of February,
the Polish Army took eternal
control of this Polish sea."



Urząd Morski w Gdyni na ul. Centralnej (obecnie Chrzanowskiego) w 1935 roku.
The Maritime Office in Gdynia on Centralna street (currently Chrzanowski street), 1935.



NA KARTACH HISTORII

Written down in history

The administration was the first

*H*istoria Polski morskiej w dwudziestoleciu międzywojennym obfitowała w wydarzenia. Wszak wszystko było pierwsze, znacząc niezwyczajną drogę fascynacji morzem od niczego do wspaniałego. Portu, statku, dworca, szkoły... Wszędzie tam swój udział w powstaniu, organizacji i funkcjonowaniu miała administracja morską RP. Oto niektóre tylko fakty.

The interwar history of Poland is dramatic and ranges in scale of significance from the most minor and seemingly insignificant event to the most elaborate and inspiring. A port, a vessel, a station, a school...

The Polish maritime administration played a full role in the creation, organization and functioning of those first institutions. Below, are just a few of many selected facts.

11 XI 1918

Polska choć niepodległa, na razie bez dostępu do morza.

Poland is independent but without access to the sea.

28 XI 1918

Józef Piłsudski wydał dekret nakazujący utworzenie Marynarki Polskiej.

Józef Piłsudski issued a decree ordering the creation of the Polish Navy.

1918

W Ministerstwie Spraw Wojskowych powstała Sekcja Marynarki. Szefem został pułkownik marynarki Bogumił Nowotny.

The Navy Section was created in the Ministry of Military Affairs. Navy Colonel Bogumił Nowotny became the first chief.

20 III 1919

Sekcja Marynarki została przekształcona w Departament ds. Morskich pod kierownictwem kontradmirała, wkrótce potem wiceadmirała Kazimierza Porębskiego.

The Navy Section was transformed into the Department of Maritime Affairs under the direction of counter admiral, and later vice admiral, Kazimierz Porębski.



Wiceadmiral Kazimierz Porębski, twórca Szkoły Morskiej i Marynarki Handlowej. Mniej znane zdjęcie z 1921 roku, na którym szef Departamentu do spraw Morskich nie jest w mundurze marynarskim.

Vice admiral Kazimierz Porębski, the creator of the Maritime School and the Merchant Fleet. This rare photo was taken in 1921. The chief of the Department of Maritime Affairs does not wear a navy uniform.



Wejherowo. Pierwsza siedziba władz polskiej administracji morskiej. Dziś jest tu Kaszubsko-Pomorska Szkoła Wyższa.

The first headquarters of the Polish maritime administration in Wejherowo. Today a place of a college.

Step by step



Jedno z nielicznych zachowanych do dziś zdjęć pierwszego dyrektora Urzędu Marynarki Handlowej Józefa Poznańskiego.
One of a very few intact photos of the first director of the Merchant Fleet Office Józef Poznański.



Gdynia. Mieszkańcy ulicy Starowiejskiej.
Gdynia. The citizens of Starowiejska street.



Gdynia – wielki plac budowy. Od niczego do wspaniałego portu w rekordowym tempie.
Gdynia – a large construction site. From nothing to something splendid in record speed.

28 VI 1919

Podpisano Traktat Wersalski; Polska uzyskała dostęp do Morza Bałtyckiego na odcinku 147 km oraz gwarancję swobodnego korzystania z portu w Gdańsku.

The Treaty of Versailles was signed. Poland received the 147 km of the Baltic Sea coast with guaranteed free access to the port in Gdańsk.

10 II 1920

W dniu zaślubin Polski z Bałtykiem sejm podjął uchwałę o budowie portu w Tczewie.

On the day of the Wedding to the Sea, the Polish parliament decided to build a port in Tczew.

2 IV 1920

Utworzony został Urząd Marynarki Handlowej w Wejherowie.

The Merchant Fleet Office was established in Wejherowo.

1920

Inżynier Tadeusz Wenda przyjechał na wybrzeże celem wyznaczenia odpowiedniego miejsca na budowę pierwszego polskiego portu morskiego; wybór padł na wieś Gdynia.

Engineer Tadeusz Wenda selected Gdynia as the ideal place to build the first Polish sea port.

17 VI 1920

Powołano do życia Szkołę Morską w Tczewie.

The Maritime School was established in Tczew.

9 XI 1920

Przedstawiciele Polski i Wolnego Miasta Gdańsk podpisali konwencję, która regulowała zasady korzystania Polski z portu w tym mieście oraz wzajemne stosunki prawne między nimi.

The representatives of Poland and the Free City of Gdańsk signed a convention regulating the use of the port by Poland and the common legal relations.

8 XII 1920

Inauguracja pierwszego roku szkolnego w Szkole Morskiej w Tczewie.

The inauguration of the first school year in the Maritime School in Tczew.

Gdynia, the open work

1921

W Ministerstwie Przemysłu i Handlu utworzono Departament Marynarki Handlowej. Minister do wybuchu wojny był naczelnym organem władzy marynarki handlowej.

The Department of Merchant Fleet was established by the Ministry of Industry and Trade. Until the Second World War, this minister had the highest authority over the Polish merchant navy.

24 VII 1922

Rozpoczęcie działalności Kapitanatu Portu w Gdyni.

The opening of the Harbour Master's Office in Gdynia.

23 IX 1922

Sejm RP przyjął ustawę o budowie morskiego portu handlowego w Gdyni.

The Polish parliament decided to build a merchant sea port in Gdynia.

23 IV 1923

Uroczyste otwarcie portu w Gdyni.

The great opening of the sea port in Gdynia.

29 IV 1923

Otwarto Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków.

The opening of the Temporary Naval Base and the Shelter for Fishermen.

13 VIII 1923

Do portu w Gdyni zawinął pierwszy obcy statek – francuski parowiec „Kentucky”.

The French steamship “Kentucky” became the first foreign vessel to call at the port of Gdynia.

27 IV 1924

Zmiana nazwy Stowarzyszenia Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska” na Liga Morska i Rzeczna.

The change of name – from an employees association “Bandera Polska” into the Liga Morska i Rzeczna.

4 VI 1926

Eugeniusz Kwiatkowski objął tekę ministra przemysłu i handlu.

Eugeniusz Kwiatkowski became the minister of industry and trade.



Na budowie portu. Tak rodziła się potęga Gdyni.
Building the port, and thus showing how the power of Gdynia was born.



Montaż pierwszych dźwigów na Nabrzeżu Szwedzkim.
Installation of the first cranes on the Swedish Quay.



Eugeniusz Kwiatkowski z delegacją rządową i przedstawicielami Urzędu Morskiego w Gdyni na budowie portu.
Eugeniusz Kwiatkowski, together with a government delegation and representatives of the Maritime Office in Gdynia, visiting the construction of the port.

Sea, our sea



Wizyta Józefa Piłsudskiego w Gdyni. Marszałkowi towarzyszyli przedstawiciele dyrekcji gdyńskiego Urzędu Morskiego.
A visit of Józef Piłsudski in Gdynia. The Marshal accompanied by representatives from the directorate of the Maritime Office.



Inżynierowie Eugeniusz Kwiatkowski i Tadeusz Wenda wraz z delegacją rządową lustrują port w Gdyni.
Engineers Eugeniusz Kwiatkowski and Tadeusz Wenda, together with the governmental delegation, looking at the port of Gdynia.



Prezydent RP Ignacy Mościcki na polowaniu w okolicy Gdyni.
The President Ignacy Mościcki hunting in nearby Gdynia.

1926

Powstanie Żegluga Polskiej – polskiego przedsiębiorstwa armatorskiego.

Establishment of Żegluga Polska – the first Polish ship owner.

4 I 1927

Do Gdyni zawinął pierwszy polski statek „Wilno” pod dowództwem kapitana M. Stankiewicza.

The first Polish vessel s/s Wilno under command of captain M. Stankiewicz called at the port of Gdynia.

30 IV 1927

Przeprowadzka Urzędu Marynarki Handlowej z Wejherowa do Gdyni.

The relocation of the Merchant Fleet Office from Wejherowo to Gdynia.

2 V 1927

Początek działalności w Gdyni.

The office started to operate in Gdynia.

III 1928

Przekształcenie Urzędu Marynarki Handlowej w Urząd Morski w Gdyni.

The Merchant Fleet Office became the Maritime Office in Gdynia.

1 V 1928

Poświęcenie gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni oraz holownika „Tur”.

The consecration of the Maritime Office building and the tugboat „Tur”.

29 VI 1932

Ustanowienie Święta Morza, przypadającego w dniu św. Piotra – patrona rybaków, później obchodzonego jako Dni Morza.

The establishment of the Sea Festival, later to be called Sea Days, held on Saint Peter's Day – the patron saint of fishermen.

27 X 1932

Rada Nadzorcza Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego podjęła decyzję o budowie dwóch nowoczesnych transatlantyków – „Piłsudskiego” i „Batorego”.

The Supervisory Board of the Polish Transatlantic Ship Association decided to build two modern Atlantic liners – „Piłsudski” and „Batory”.

Safe to the port

8 XII 1933

Uroczyste otwarcie Dworca Morskiego.

The great opening of the Maritime Station in Gdynia.

15 IX 1935

Transatlantyk „Piłsudski” pod dowództwem kapitana Mamerta Stankiewicza wypłynął w dziewiczy rejs z Gdyni do Nowego Jorku.

The Atlantic liner "Piłsudski", under the command of captain Mamert Stankiewicz, started her first cruise from Gdynia to New York.

18 V 1936

Rozpoczęcie dziewiczej podróży „Batorego” z Gdyni do Nowego Jorku pod dowództwem kapitana Eustazego Borkowskiego.

The Atlantic liner "Batory", under the command of captain Eustazy Borkowski, started her first cruise from Gdynia to New York.

28 VIII 1938

W Stoczni Gdynia położono stępkę pod budowę pierwszej polskiej jednostki oceanicznej „Olza”.

The keel of the first Polish ocean freighter "Olza" was laid at the Gdynia Shipyard.

XII 1938

Przeładunki w porcie Gdynia na koniec 1938 roku wyniosły 9 173 438 ton.

By the end of 1938, the port of Gdynia had handled 9,173,438 tonnes.

VIII 1939

Tuż przed wybuchem II Wojny Światowej Gdynia liczyła 125 tys. mieszkańców.

Gdynia had 125 thousand inhabitants just before the outbreak of the World War II.

X-XI 1939

W lasach piasnickich w pobliżu Wejherowa hitlerowcy rozpoczęli masowe egzekucje Polaków. Wśród ofiar ludobójstwa znaleźli się pracownicy Urzędu Morskiego w Gdyni, m.in. dyrektor Stanisław Łęgowski.

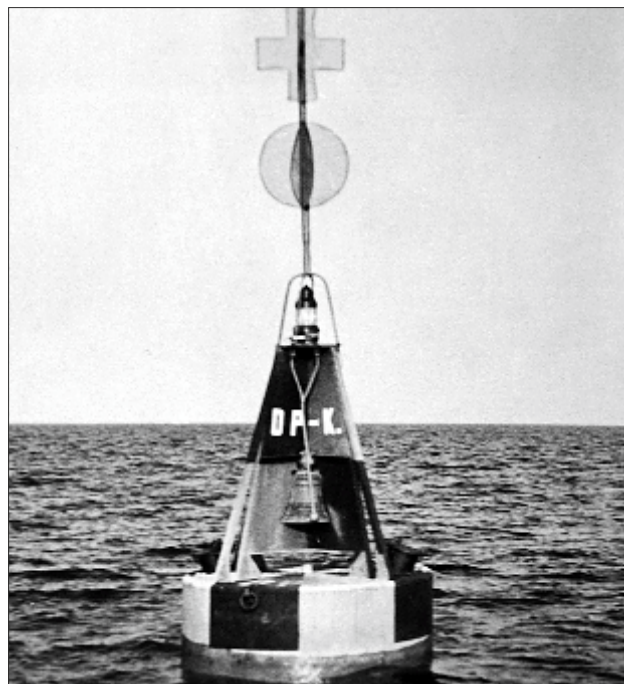
In the Piaśnica forest, near Wejherowo, nazis begun mass executions of Poles. Among the victims were workers of the Maritime Office in Gdynia, among others director Stanisław Łęgowski.

Podejście do portu w Gdyni, podobnie jak do Helu i Jastarni, wymagało od nawigatorów wysokich kwalifikacji, a od marynarzy umiejętności sondowania. Bezpieczna droga została oznakowana pławami dopiero w 1934 roku.

Jedynie przejście przez Depkę z Zatoki Gdańskiej do portu w Pucku, istniejące co najmniej od 17. wieku, było oznakowane pławami, a drogę wskazywały także nabieżniki. Również latarnia morska na Oksywiu wskazywała przejście na część Zatoki Puckiej zwaną Małym Morzem.

The approach to the port in Gdynia, as in case of Hel and Jastarnia, was very technical and difficult requiring great skill, ability and awareness from navigators and severely tested seamen experience and qualifications in taking soundings. Before 1934, the safe seawater lacked any buoy signs.

The only passage with signs was the way through Depka from the Bay of Gdańsk to the port in Puck. Leading lights had been in place indicating this route since the 17th century. Moreover, the lighthouse in Oksywie showed the passage to the part of the Bay of Puck called the Little Sea.



Pława na Depce w latach trzydziestych 20. wieku.
Thirties of the 20th century. A buoy on the Depka channel.



Budynek Urzędu Marynarki Handlowej przy ul. Centralnej w Gdyni (obecnie ul. Chrzanowskiego) w 1928 roku. W głębi Nabrzeże Polskie w budowie, dalej budynek Łuszcarni Ryżu na Nabrzeżu Indyjskim.

*The building of the Merchant Fleet Office at Centralna street in Gdynia
(at present, Chrzanowskiego street) in 1928. Further on the Polish Quay under construction,
and after that the building of the rice mill at the Indian Quay.*



Marzec 1928 r. Zdjęcie pracowników z okazji przekształcenia Urzędu Marynarki Handlowej w Urząd Morski w Gdyni.
March 1928. Photo of the employees during the name changing of the Merchant Fleet Office into the Maritime Office in Gdynia.



Nowoczesna motorówka „Syrena” była jednostką inspekcyjną Urzędu Morskiego w Gdyni.
The modern motorboat "Syrena" was an inspection boat of the Maritime Office in Gdynia.



Robotnicy na zatopionym kesonie wyznaczającym linię przyszłego nabrzeża w gdyńskim porcie.
Workers on an underwater caisson showing the line of the future quay of the port of Gdynia.

Firefighters in the port

Rozpoczęta w 1922 roku budowa portu w Gdyni spowodowała konieczność odpowiedniego zabezpieczenia przeciwpożarowego nowo powstających obiektów portowych.

Pierwszą strażą pożarną powstałą na terenie gdyńskiego portu była Ochotnicza Straż Pożarna zorganizowana przy warsztatach mechanicznych Urzędu Morskiego, która w 1929 roku została przekształcona w Portową Straż Pożarną. Jednostka składała się początkowo z trzech, a następnie pięciu sekcji gaśniczych oraz specjalnych.

Z chwilą wybuchu wojny Portowa Straż Pożarna została włączona do obrony Gdyni i zwalczania skutków bombardowania portu i miasta. Strażacy brali też udział w obronie Oksywia i Helu. 2 października 1939 roku po kapitulacji Helu jednostka została rozwiązana, a strażacy osadzeni w obozach dla jeńców wojennych.

The construction of the port in Gdynia in 1922 forced the establishment of fire protection for the new harbour buildings.

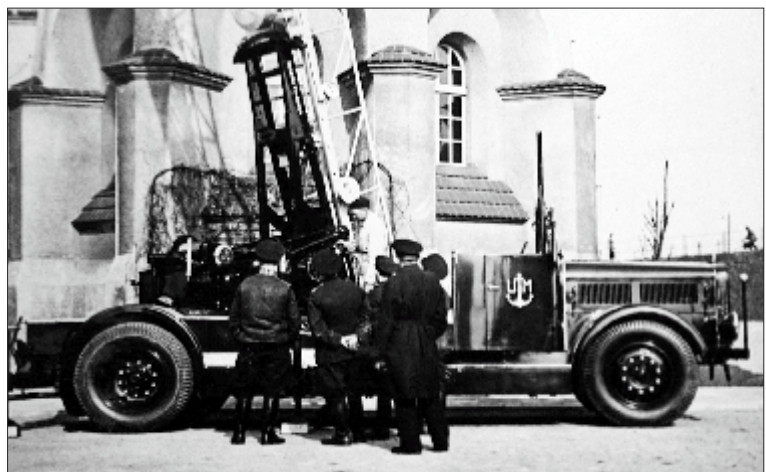
The first firefighters squad consisted of volunteers and was established at the machine shops of the Maritime Office. The brigade evolved in 1929 into the Harbour Fire Brigade. Initially, the team had three, and then later five, companies.

With the outbreak of the World War II, the Harbour Fire Brigade was included in the defence of Gdynia to clear the results of the bombing of both the city and port. Firefighters also participated in the defence of Oksywie and Hel.

On 2nd of October 1939, after the capitulation of Hel, the unit was disbanded and the firefighters incarcerated in prisoner of war camps.



Lata 30. Samochód gaśniczy portowej straży pożarnej.
1930's. A fire truck belonging to the port firefighters.



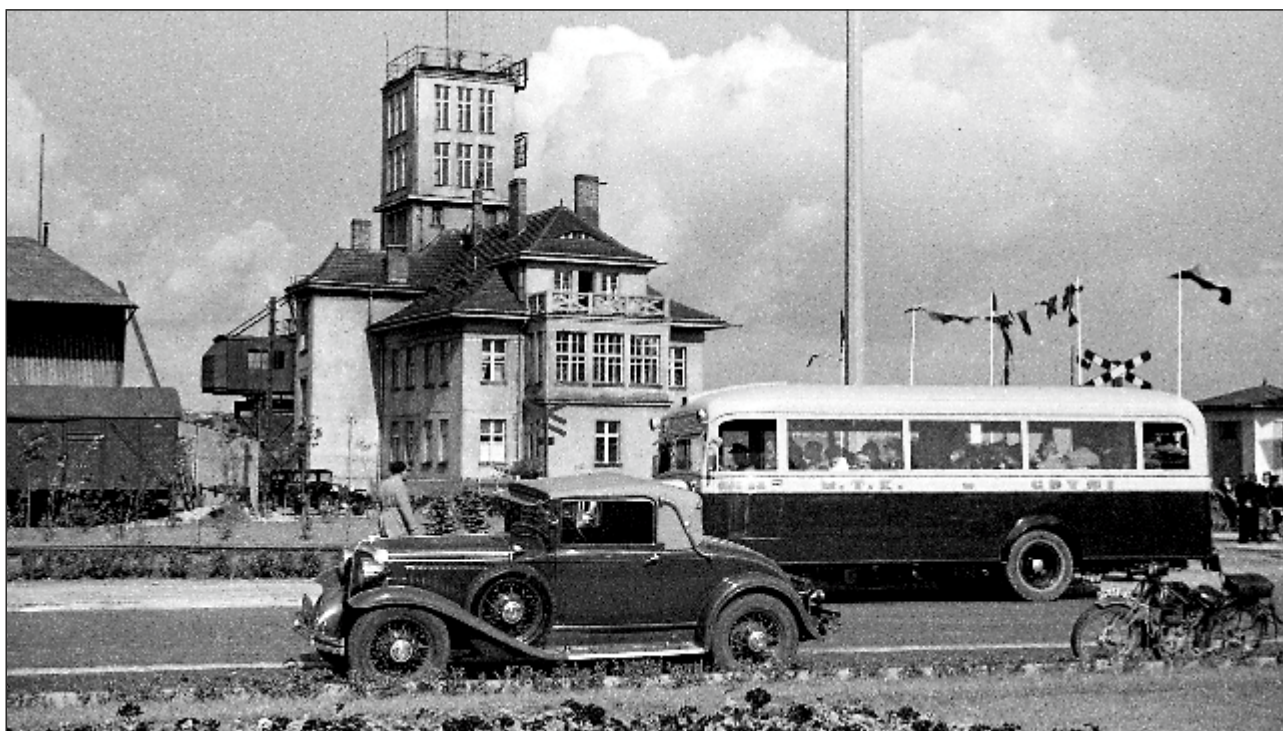
Strażacy dysponowali samochodem z drabiną.
The firefighters had a tower ladder truck.



Pierwszy samochód Urzędu Morskiego w Gdyni.
The first car of the Maritime Office in Gdynia.

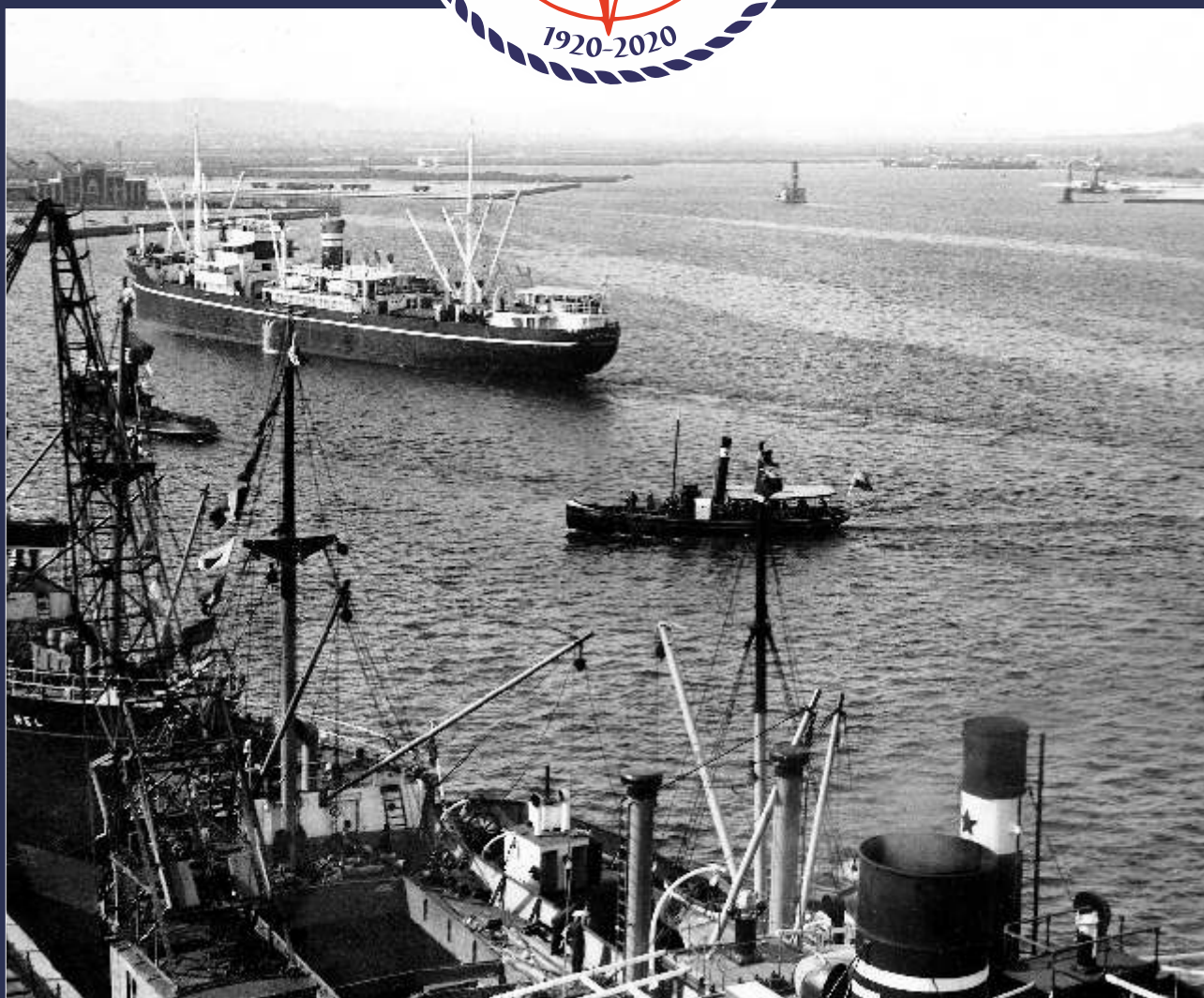
KAPITANAT NA MIARĘ PORTU

Harbour Master's Office tailor-made for the port



Kapitanat Portu w Gdyni od strony miasta oraz portu - w dzień powszedni i świąteczny. Początek lat 30.
*The beginnings of 1930's. The Harbour Master's Office in Gdynia on a weekday and during a holiday.
The photos were taken from the city side and from the port.*





PORT NA PIASKU

The port on the sand

The beginning was modest

Warto przypomnieć... Wolne Miasto Gdańsk, które miało zabezpieczać interesy RP (wszak było w naszym obszarze celnym), zablokowało przeładunek broni do Polski w czasie wojny z Rosją w 1920 roku. Ten konflikt wskazał na konieczność budowy własnego portu morskiego. Wówczas szef Departamentu ds. Morskich w Ministerstwie Spraw Wojskowych Kazimierz Porębski zlecił inż. Tadeuszowi Wendzie wybranie odpowiedniego miejsca dla takiego portu oraz wykonanie projektu.

Po lustracji wybrzeża inż. Wenda napisał w sprawozdaniu dla władz, że najdogodniejszym miejscem do budowy portu wojennego (jak również w razie potrzeby handlowego) jest Gdynia, a właściwie nizina między Gdynią a Oksywiem, położona w odległości 16 km od Nowego Portu w Gdańsku.

W roku 1921 rozpoczęto budowę Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków jako wstępnej, dodajmy – skromnej, inwestycji portowej.

Dopiero pod presją opinii publicznej Sejm RP przyjął ustawę o budowie portu w Gdyni.

W dokumencie z 23 września 1922 roku czytamy m.in.: „Upoważnia się Rząd do poczynienia wszelkich niezbędnych zarządzeń celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu jako portu użyteczności publicznej”.

I taki był początek pierwszej wielkiej inwestycji nad polskim Bałtykiem.

It is worth remembering that the Free City of Gdańsk was established after the First World War with the stated aim of protecting Polish interests and in fact was considered to be part of the Polish customs territory. However, in fact the city severely restricted Poland's ability to import military supplies necessary for Poland's 1920 conflict against Russia.

This war convinced many in Poland of the need to construct and develop a sea port dedicated to Polish needs and aims. This led Kazimierz Porębski, the chief of the maritime department in the Ministry of Military Affairs at that time, to order Tadeusz Wenda to research and select a suitable location for such a port and to design and laydown a blueprint for the future facility.

After an extensive inspection of the coastline, Wenda wrote in his report that the most suitable place to build a naval port, and just in case a merchant port as well, was Gdynia. To be precise, a plain between Gdynia and Oksywie, situated 16 km from the New Port in Gdańsk.

In 1921 the construction work of the Temporary Naval Base and the Shelter for Fishermen began. Initially supposed to be just a limited preliminary and modest investment, the Polish parliament came under increasing pressure from the general public and as a result of increasing demand, the Polish parliament decided to build a sea port in Gdynia. This decision was declared in a document dated on 23rd of September 1922 which reads: "We allow the government to do all necessary decisions to realise the purpose of building a sea port in Gdynia in Pomerania as a public utility."



Rok 1925. Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków. Widać początek budowy Nabrzeża Węglowego. 1925. The beginning of construction of the Temporary Naval Base and the Shelter for Fishermen and the Coal Quay.



Fragment portu w Gdyni. Rozjazd torów kolejowych na Nabrzeże Węglowe.
A part of the port in Gdynia. The railroad switch to the Coal Quay.



Pierwszy zagraniczny statek w porcie gdyńskim – francuski frachtowiec „Kentucky”. Było to 13 sierpnia 1923 roku.
13th of September 1923. The first foreign vessel in the port of Gdynia – the French freighter "Kentucky".



Port important for the economy

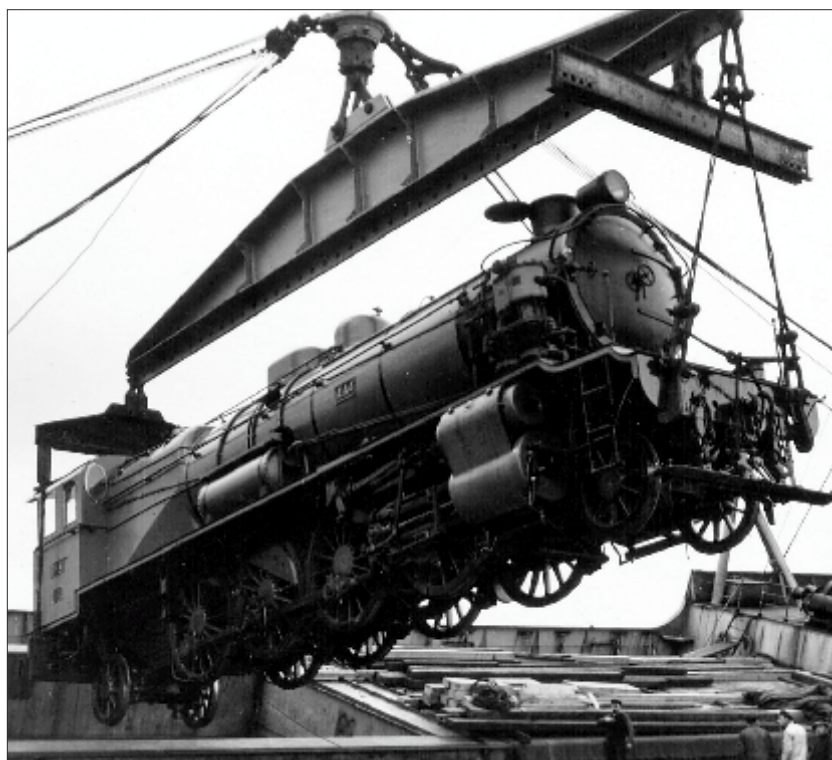
Koszt budowy portu w Gdyni nie przekroczył 300 mln zł. Jak wyliczył inż. Tadeusz Wenda, na budowę portowe wydano około 165 mln zł, a na urządzenia portowe około 135 mln zł. Udział kapitału prywatnego w całej inwestycji wynosił 45 mln zł.

Pieczę nad sprawami portu, to jest zarząd i administrację na mocy rozporządzenia Prezydenta RP z 1928 r. przekazano Urzędowi Morskiemu, który był podporządkowany Ministerstwu Przemysłu i Handlu. W skład aparatu administracyjnego portu wchodził także Kapitanat Portu wykonujący funkcje policji portowej i żeglownej oraz pilotaż portowy. Gdynia stała się oknem Polski na świat. 80 proc. polskiego eksportu i 65 proc. importu szło drogą morską.

The total construction cost of the port of Gdynia did not exceed 300 million of Polish zloty. According to the calculations of eng. Wenda, the cost of the port buildings was around 165 million and the port facilities cost about 135 million. The private capital share in the investment was 45 million Polish zloty.

The authority over the port, i.e. governing and administrating, by the virtue of a President regulation from 1928, was entrusted to the Maritime Office assigned to the Ministry of Industry and Trade. The Harbour Master's Office was a part of the port administration. The duties of this institution was implementing the duties of maritime pilotage and port police forces.

Gdynia became the Polish window on the world. 80 percent of export and 65 percent of import went by sea.



Parowozy to mocna pozycja w polskim eksporcie.
At the time steam locomotives played an important role in Polish export.



Praca wywrotnicy wagonów na Nabrzeżu Szwedzkim. Największymi odbiorcami polskiego czarnego złota były kraje skandynawskie.
A wagon tippler at work on the Swedish Quay. The main receivers of Polish black gold are the Scandinavian countries.

The sea fascinated everybody

1 lipca 1928 w Gdyni, w obecności Józefa Piłsudskiego, odbył się chrzest trzech polskich statków: „Jadwiga”, „Wanda” i „Hanka”. Dwa pierwsze nosiły imiona córek Marszałka, trzeci - imię córki Eugeniusza Kwiatkowskiego.

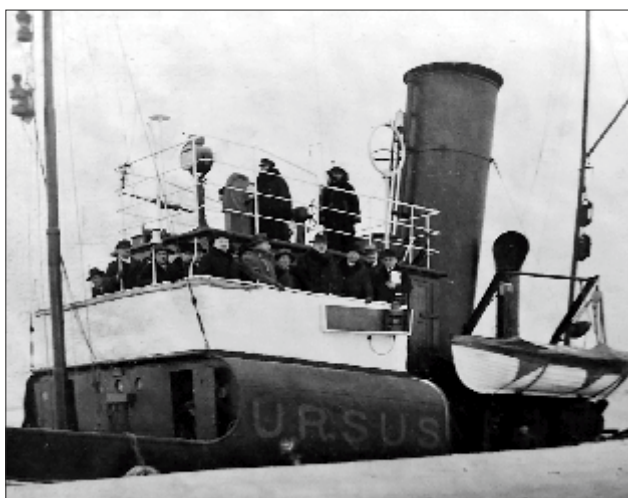
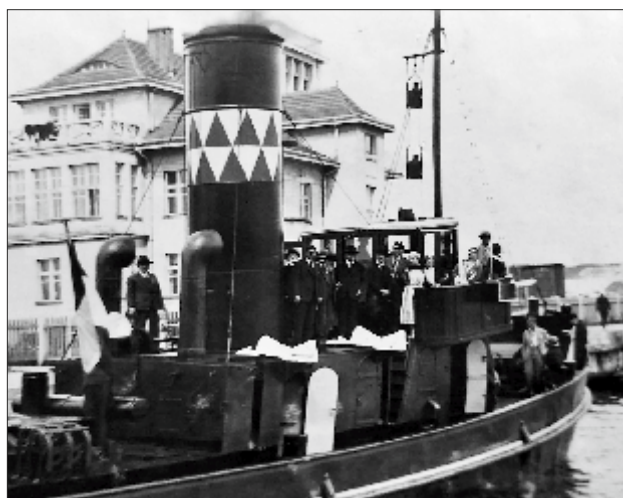
Z tej okazji do Gdyni przyjechał specjalny pociąg wypełniony ministrami, prezesami, dyrektorami. Większość z nich przybyła w towarzystwie żon i dzieci.

Wizyty dygnitarzy, dyplomatów, dziennikarzy były na porządku dziennym. Zarówno polskich, jak i zagranicznych. Wszyscy chcieli zobaczyć zmiany na polskim skrawku wybrzeża. Przyjeżdżali także przedstawiciele zagranicznych spółek żeglugowych, firm spedycyjnych i budowlanych, głównie z Francji. Wszak port w Gdyni wciąż był dziełem niedokończonym.

Obowiązkowa była przejażdżka reprezentacyjną motorówką po zatoce lub holownikiem po porcie. Na licznych zdjęciach z tamtego okresu widzimy panie w wytwornych toaletach, panów w obowiązkowym kapeluszu lub meloniku. Delegacje wojskowe – w pełnej gali mundurowej. Bałtyk fascynował, port w Gdyni zachwycał.



The port delighted



*O*n the 1st of July 1928 in Gdynia, the ceremonial launching of three vessels "Jadwiga", "Wanda", and "Hanka" was held. The first two vessels were named after the daughters of Józef Piłsudski, who was also present during the ceremony, and the third after the daughter of Eugeniusz Kwiatkowski.

During this occasion, a specially commissioned train arrived at Gdynia carrying numerous ministries, chairpersons, directors, all accompanied by wives and children.

Visits by Polish and foreign dignitaries, diplomats, journalists were the order of the day. Mainly due to the fact that the port of Gdynia had yet to be finished, many visitors came from abroad, mostly representing French shipping, freight forwarding and construction companies.

The majority of the reception took place at the building of maritime administration at Centralna street. Much use was made of the official motorboat and a tugboat to take the various dignitaries on pleasure cruises across and along the bay.

Photographs taken at this event show ladies in glamorous dresses, gentlemen in fedoras or bowler hats, and military delegations in full dress uniforms. The Baltic Sea was fascinating and alluring, with the port of Gdynia playing its part in dazzling and beguiling those in attendance.



Prace przeładunkowe na Nabrzeżu Indyjskim.
Cargo handling at the Indian Quay.

Lata 30. w porcie gdyńskim. Widzimy parowiec „Tczew”, który wówczas obsługiwał pierwszą polską linię regularną z Gdyni do Helsinek.

Jest też 5-masztowy szkuner towarowy „Christel Vinnen” należący do firmy żeglugowej F. A. Vinnen & Co. w Bremie, która w latach 30. miała także 4-masztowy bark „Magdalene Vinnen”, czyli dzisiejszego „Sedova”.

During the 1930's in the port of Gdynia. The steamship "Tczew" operated the first regular Polish sealane link between Gdynia and Helsinki. On the left, the five-masted cargo schooner "Christel Vinnen" belonging to the F. A. Vinnen & Co. from Bremen. In 1930's, this company also owned and operated the four-masted barque "Magdalene Vinnen", currently well-known under the name "Sedov".





MIĘDZY MORZEM A LĄDEM

Between sea and land

Pioneer years

Najpierw był rozkaz, w ślad za tym powołania, potem mianowania. I ciągle zmiany. Takie to były czasy...

Rozkazem ministra spraw wojskowych z dnia 2 kwietnia 1920 roku został utworzony Urząd Marynarki Handlowej z siedzibą w Wejherowie. Na stanowisko naczelnika tego Urzędu mianowano kapitana marynarki Józefa Poznańskiego. Jego zastępcą został inż. Stanisław Łęgowski.

Pierwsze zadania powierzone Urzędowi to sprawy związane z rejestracją łodzi, awariami i wypadkami morskimi, ochroną wydmy i brzegów morskich oraz ich umocnień, sprawy ochrony rybołówstwa i administracji portami.

Dwa lata później powstał Morski Urząd Rybacki, który przejął sprawy związane z ochroną rybołówstwa na polskich wodach przybrzeżnych. Z kolei sprawy wypadków morskich i awarii zostały przekazane nowo powstałej Izbie Morskiej.

Urząd Marynarki Handlowej w okresie tzw. wejherowskim borykał się z różnymi problemami. Pracę komplikował brak odpowiedniej łączności, komunikacji, odpowiedniego personelu, długie dyskusje nad rolą i znaczeniem wybrzeża i floty.

Dyrektor Józef Poznański czynił wszystko co możliwe, by normalizować sytuację na wybrzeżu. Powoli wszyst-

kie urządzenia, przystanie rybackie, latarnie zaczęły normalnie pracować, a we wrześniu 1922 roku zakończono budowę Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni. Wybudowano wówczas w Gdyni molo o długości 150 metrów oraz 174 metrów falochronu – co bez dobrego technicznego uzbrojenia uznać należy za spory wyczyn.

W strukturze Urzędu była Portowa Straż Pożarna, którą staraniem dyrektorów Poznańskiego i Łęgowskiego wyposażano w nowoczesny jak na ówczesne czasy sprzęt.

Utrzymywano ratownictwo brzegowe na zasadzie ochotniczych drużyn ratowniczych. Zajmowano się ratownictwem morskim czyniąc wiele, by holowniki portowe były zdolne do wykonywania akcji ratowniczych.

Urząd Marynarki Handlowej w tym okresie doprowadził też do wydania szeregu przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi i porządku żeglugowego.

Urząd Marynarki Handlowej utworzył swoje jednostki organizacyjne: w Helu, Pucku oraz w Gdyni, co z czasem przyniosło kolejne zmiany. 3 maja 1927 roku siedzibę Urzędu Marynarki Handlowej przeniesiono z Wejherowa do Gdyni, w roku następnym przeniesiono także z Pucka do Gdyni siedzibę Morskiego Urzędu Rybackiego.



Pierwszy Kapitanat Portu Gdynia mieścił się w baraku.
The first Harbour Master's Office in Gdynia located in a barrack.



Stacja ratownictwa brzegowego w Jastarni.
The shore rescue station in Jastarnia.

Changes, changes, changes



Połowa lat 20. Widok z Kamiennej Góry na port tymczasowy w Gdyni.
Mid 1920's. The view from Kamienna Góra to the temporary port in Gdynia.

The first was an order. After that designations and nominations. And constant changes. Hectic times...

The Merchant Fleet Office was established in Wejherowo by the order of the minister of military affairs on 2nd of April 1920. The first chief of this institution was Lt. Józef Poznański and his deputy – eng. Stanisław Łęgowski.

The principle tasks of the Office were: registration of vessels, accidents and failures on the sea, coastal protection and engineering, fishing, and administration of ports.

Two years later the Marine Fishing Office was established and took responsibility and control over fishing on Polish coastal waters. Any cases of accidents and mishaps on the sea were transferred to the newly formed Admiralty Court.

The Merchant Fleet Office, during its time in Wejherowo, faced several problems, including a lack of communication, connections, personnel, and on-going discussions regarding the role of the coast and the fleet.

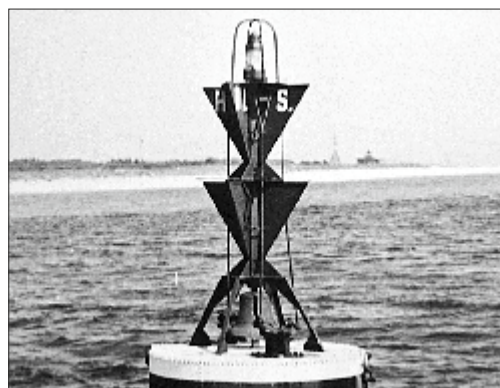
Director Józef Poznański was determined to normalize and regulate the coastal situation. Slowly but surely all the devices, fishing harbours and lighthouses started to function correctly, and in September 1922 the construction of the Temporary Naval Base and the Shelter for Fishermen in Gdynia was completed.

The Harbour Fire Brigade was one of the elements of the Office. Thanks to the efforts of both directors – Poznański and Łęgowski – firefighters had the latest and most modern equipment.

The Search and Rescue teams were operated by volunteer teams and required great effort to adapt the port tugboats to make them capable of actively participating in rescue operations.

The Merchant Fleet Office during those times issued a great deal of legally binding regulations concerning safe navigation and correct practice upon the sea.

The Merchant Fleet Office established its own organizational units in Hel, Puck and Gdynia. This led to more changes. On 3rd of May 1927 the Office was relocated from Wejherowo to Gdynia. In the following year, the Marine Fishing Office in Puck also moved to Gdynia.



Iluminacja
Urzędu Morskiego
z okazji Święta
Niepodległości.



*The Independence Day
illuminations of the
Maritime Office in
Gdynia.*

Po latach poszukiwań najlepszych rozwiązań prawnych i organizacyjnych polska administracja morska otrzymała najważniejszy akt prawny. 22 marca 1928 roku prezydent RP wydał rozporządzenie z mocą ustawy, które uregulowało organizację i zakres działania władz Marynarki Handlowej. Rozporządzenie wprowadziło dwuinstancyjność stanowiąc, że władzami pierwszej instancji są kapitanaty portów, a władzą drugiej instancji Urząd Morski z siedzibą w Gdyni.

Do zakresu działania ówczesnego Urzędu Morskiego należały sprawy:

- policji portowej i żeglugowej,
- pilotażu,
- budowy oraz zarządzania latarniami morskimi, pławami i innymi znakami nawigacyjnymi,
- inspekcji technicznej statków morskich i handlowych pod względem zdatności do żeglugi morskiej,
- budowy oraz utrzymania państwowych portów morskich, urządzeń portowych i umocnień brzegowych,
- eksploatacji państwowych portów morskich, przystani i urządzeń portowych,

- nadzoru nad budową, utrzymaniem i eksploatacją portów, przystani i urządzeń portowych, będących własnością komunalną lub prywatną,
- budowy i utrzymania wydm nadbrzeżnych,
- pogłębiania i utrzymania morskich dróg wodnych,
- dozoru nad kotłami parowymi morskich statków handlowych,
- pomiaru statków morskich,
- ratownictwa morskiego,
- zbierania materiałów, dotyczących ruchu portowego,
- współdziałania z innymi władzami w sprawach należących do kompetencji tych władz, a dotyczących marynarki handlowej i morskich portów handlowych,
- odwołań od decyzji podległych urzędów,
- inne, zlecone poszczególnymi przepisami prawnymi.

Urząd dzielił się na Wydziały: Ogólny, Handlowy, Techniczno-Budowlany, Administracji Morskiej.

Przy Urzędzie Morskim w Gdyni od 18 lutego 1929 roku funkcjonowała Tymczasowa Rada Portowa, której przewodniczącym był Józef Poznański.

The most important legal act

After many years of searching for the best legal and organisational solutions, the Polish maritime administration received the most important as on 22nd of March 1928, the president of Poland issued a statutory order regulating organization and the range of activities of the maritime authorities.

The act implemented a two-tiered administration, the first instance being the harbour master's offices and the second the Maritime Office in Gdynia.

The Maritime Office undertook the below-mentioned statutory tasks concerning:

- port and navigation police,
- pilotage,
- construction and administration of lighthouses, buoys and other aids to navigation,
- technical inspections verifying navigational worthiness of vessels,
- construction and maintenance of the state-owned sea ports, port facilities and coastal protection,
- operation of the state-owned sea ports, harbours and

their facilities,

- supervision of construction, maintenance and operation of the private and communal sea ports, harbours and their facilities,
- construction and maintenance of littoral dunes,
- dredging works and maintenance of waterways,
- supervision of steam boilers on merchant vessels,
- measurements of sea vessels,
- safe and rescue actions,
- collecting documents of the movement in ports,
- cooperation with other authorities in cases within their spheres of competency but related to merchant fleet and merchant sea ports,
- appeals from decisions of lower instances,
- other activities regulated by other legal acts.

The Maritime Office had four departments: General, Trade, Construction and Engineering, Administration. Since 18th of February 1929, the Temporary Port Council was attached to the Office, with the chairman of the Council being designated as Józef Poznański.



*Iluminacja Urzędu Morskiego z okazji ustanowienia Święta Morza.
The illuminations of the Maritime Office in Gdynia for the Sea Festival.*

Auxiliary fleet

W latach 20. i 30. administracja morska dysponowała pogłębiarkami, szalandami i krypami do bunkrowania tych jednostek. Ich pierwszym zadaniem było pogłębienie toru podejściowego i basenu portowego w Pucku. Pracowały także przy budowie portu w Jastarni i modernizacji portu w Helu oraz pogłębieniu wejścia do portu w Gdańsku.

W porcie gdyńskim polskie pogłębiarki pojawiły się dopiero w roku 1938. Wcześniej prace hydrotechniczne wykonywało konsorcjum belgijsko-francuskie.

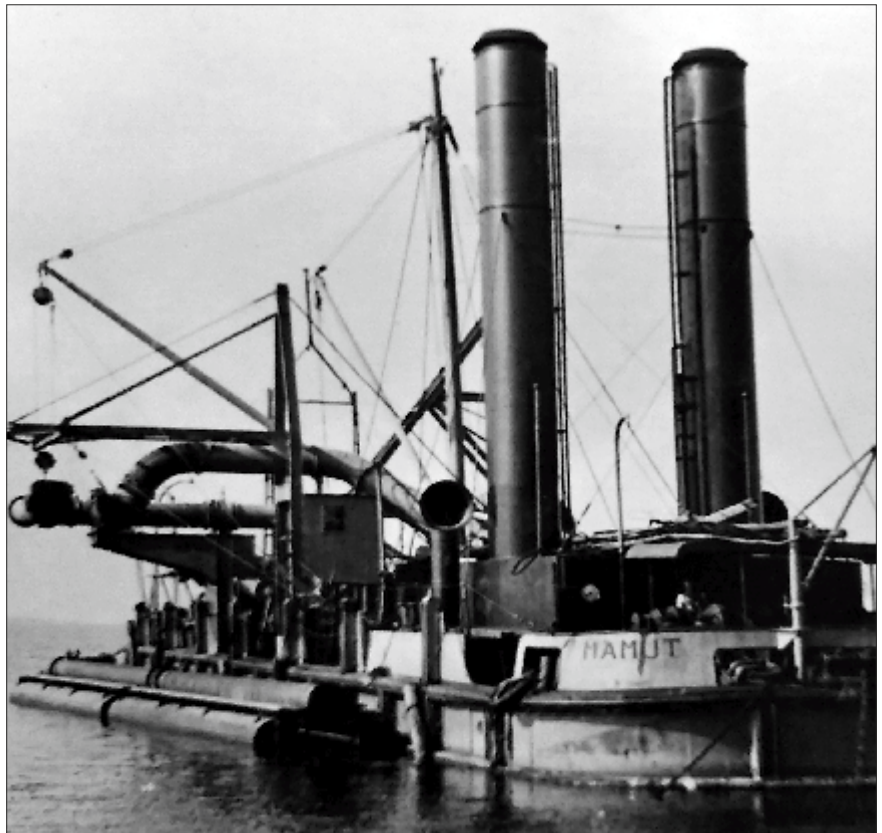
W roku 1930 Urząd Morski zakupił używane pogłębiarki „Mamut” oraz „Krab”, które sprawdziły się doskonale w warunkach polskiego wybrzeża.

During the 1920's and 30's the maritime administration employed dredgers, hopper barges and suppliers for their bunkering. The initial task was deepening the fairway and port basin in Puck. Furthermore, the vessels also operated in Jastarnia, helping in the construction of the port, in Hel, supporting the modernization of the port, and in deepening the entry channels to the port of Gdańsk.

In Gdynia, the Polish dredgers were only able to start operating in 1938. Prior to this, all the hydro-technical works had been realised by a Belgian-French consortium.

In 1930 the Maritime Office made the decision to buy two used dredgers, the "Mamut" and the "Krab".

This proved to be a wise decision as their capabilities matched exactly the specific demands of the Polish coastline.



The fumigation team

Grupa fumigacyjna Urzędu Morskiego w Gdyni przed, w trakcie i po pracy.

Gryzonie na statkach zwalczano środkami chemicznymi, co powodowało konieczność zamknięcia wszystkich otworów, a potem kilkugodzinnego wietrzenia pomieszczeń.

Dla załogi statku był to dzień wytchnienia, co z dużym humorem Karol Borchardt opisał w opowiadaniu „Siedmiu z Meksyku”.

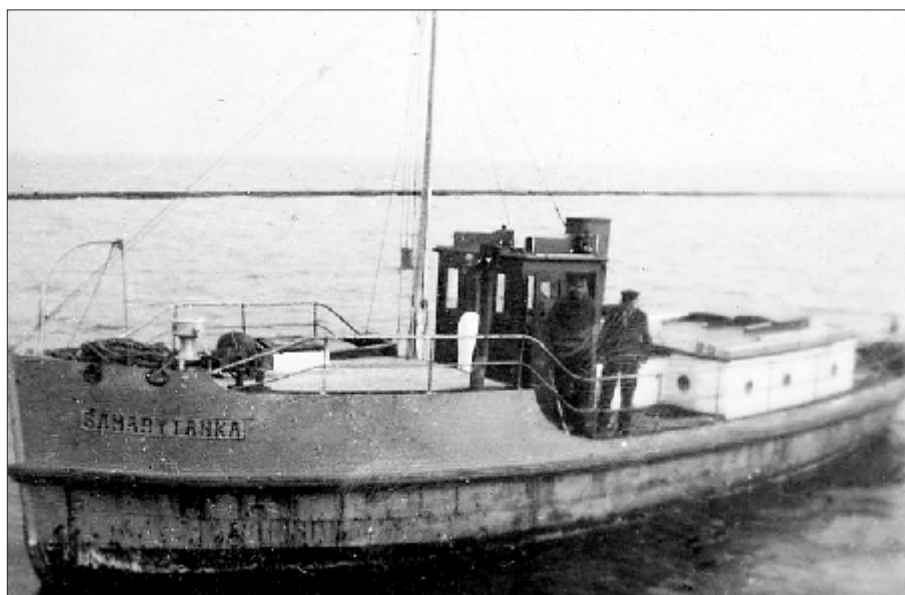


The fumigation team of the Maritime Office in Gdynia before, during and after work.

To kill rodents chemical fumigants were used. To do this all the holes had to be sealed up and afterwards they had to be fully ventilated for many ours to ensure the fumes had totally dispersed.

The days when fumigation was carried out gave many crews the chance to relax. Karol Borchardt describes vividly these scenes in his book "Seven from Mexico."

The first in our fleet

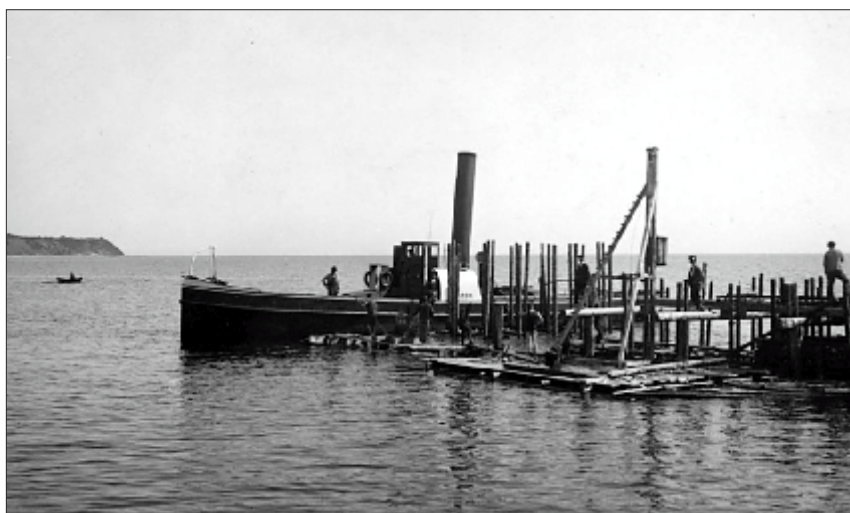


Pierwszą jednostką samodzielnie zaprojektowaną i zbudowaną przez Stocznnię Gdyńską na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni była „Samarytanka”. Miała służyć jako motorówka sanitarna, a jej dyspozytorem był lekarz portowy. Przysparzała jednak wielu kłopotów. Trudny w obsłudze silnik, źle zaprojektowany kadłub, mała prędkość, a także zbyt wąskie wejście do pomieszczenia dla chorych, sprawiały, że motorówka była używana raczej niechętnie.

"Samarytanka" was the first vessel completely designed and built by the Shipyard in Gdynia. She was intended to be a medical motorboat for the use of the port medical doctor. In reality, the engine was difficult to handle, the hull badly designed, the speed was slow, and the entrance to the sickroom was far too narrow, which caused the vessel to be rarely used.

Holownik „Castor” z okresu dwudziestolecia międzywojennego. Służył początkowo w polskiej Marynarce Wojennej, a następnie w polskiej administracji morskiej.

Zbudowany w niemieckiej stoczni w Królewcu, wiosną 1920 roku zakupiony przez Polskę do obsługi pogłębiarek w Zatoce Puckiej. „Castor” i zakupiony w tym samym czasie „Pollux” to pierwsze holowniki w polskiej flocie.



The tugboat "Castor", from 1920's, served first in the Polish Navy and later for the Polish maritime administration. The vessel, built in 1920 in the German shipyard in Königsberg, was used to support the dredgers in the Bay of Puck. The first two tugboats in the Polish fleet were named "Castor" and "Pollux", both vessels being bought at the same time.

Intention for the basilica

Hierarchowie kościelni z wizytą nie tylko duszpasterską w Urzędzie Morskim w Gdyni. Prowadzili z dyrektorem Stanisławem Łęgowski robocze rozmowy na temat budowy Bazyliki Morskiej.

Autorem koncepcji budowy bazyliki był ks. dr Stanisław Wojciech Okoniewski, biskup chełmiński, zwany Biskupem Morskim. Bazylikę planowano posadowić na Kamiennej Górze. Dzięki takiej lokalizacji miała być z daleka widocznym symbolem miasta. W celu realizacji tego pomysłu powołano do życia Towarzystwo Budowy Bazyliki Morskiej.

Plany budowy świątyni przekreślił wybuch II Wojny Światowej.



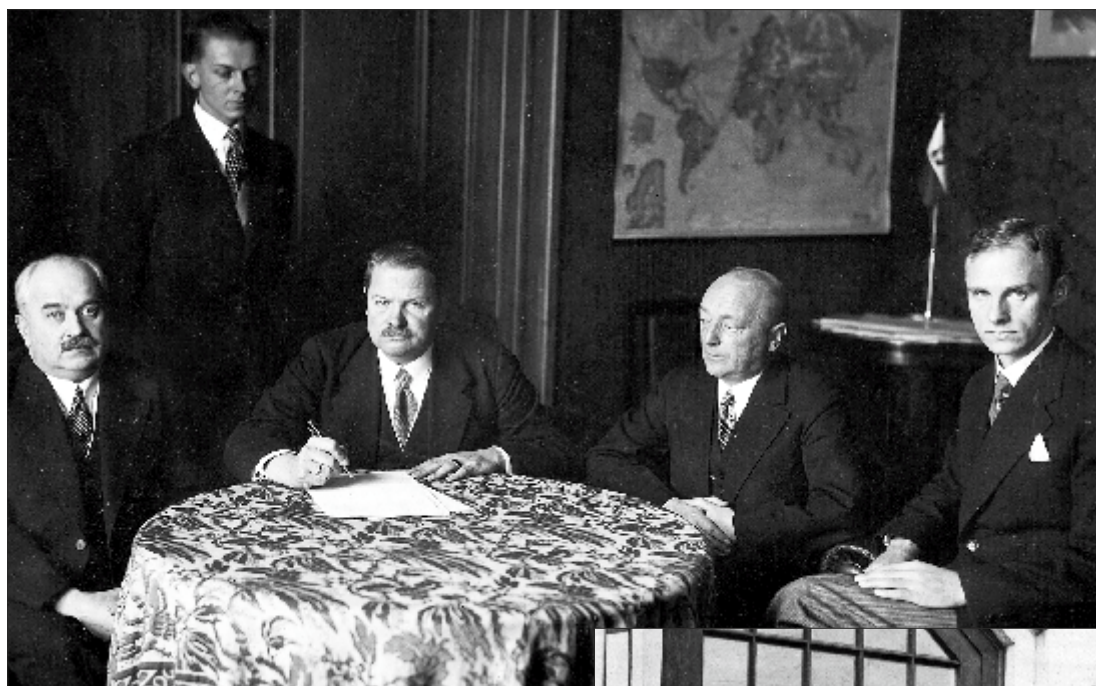
The Church hierarchy during their visits in the Maritime Office in Gdynia discussed with director Łęgowski the idea of building a maritime basilica.

The main driving force behind this initiative was Stanisław Wojciech Okoniewski, PhD – the bishop of Chełm known better by his nickname "The Maritime Bishop". The planned location of the basilica was Kamienna Góra, and besides being intended as a symbol of the city, was also created to be clearly visible from a long distance. To implement the project, the Association for Maritime Basilica.

Building was created, sadly the outbreak of the Second World War threw a spanner in the works.



Stuck in the frame



Narada w gabinecie dyrektora Urzędu Morskiego
w Gdyni Stanisława Łęgowskiego.
*A meeting in the cabinet of director of the Maritime
Office Stanisław Łęgowski.*



Przed wejściem do Urzędu Morskiego
w Gdyni. Dyrektor Stanisław Łęgowski
z pracownikami.
*Stanisław Łęgowski with his employees
in front of the entrance to the Maritime
Office in Gdynia.*



Pracownicy Urzędu Morskiego w Gdyni podczas święta 11 Listopada.
*The employees of the Maritime Office during the 11th November
Independence Day parade.*



Widok (prawdopodobnie z wieży ciśnień) na Urząd Morski, z lewej budowa mieszkań dla pracowników administracji morskiej.
A view, most probably from a water tower, of the Maritime Office. On the left can be seen the construction work on the housing units for the maritime administration employees.



Polska Riwiera, czyli Basen Żeglarski i Molo Południowe widziane z Kamiennej Góry. Jachting był pod jurysdykcją Urzędu Morskiego w Gdyni.
The Polish Riviera or, in fact, the Yacht Basin and the Northern Pier from Kamienna Góra. The rapidly developing yachting sector was also under the jurisdiction of the Maritime Office in Gdynia.

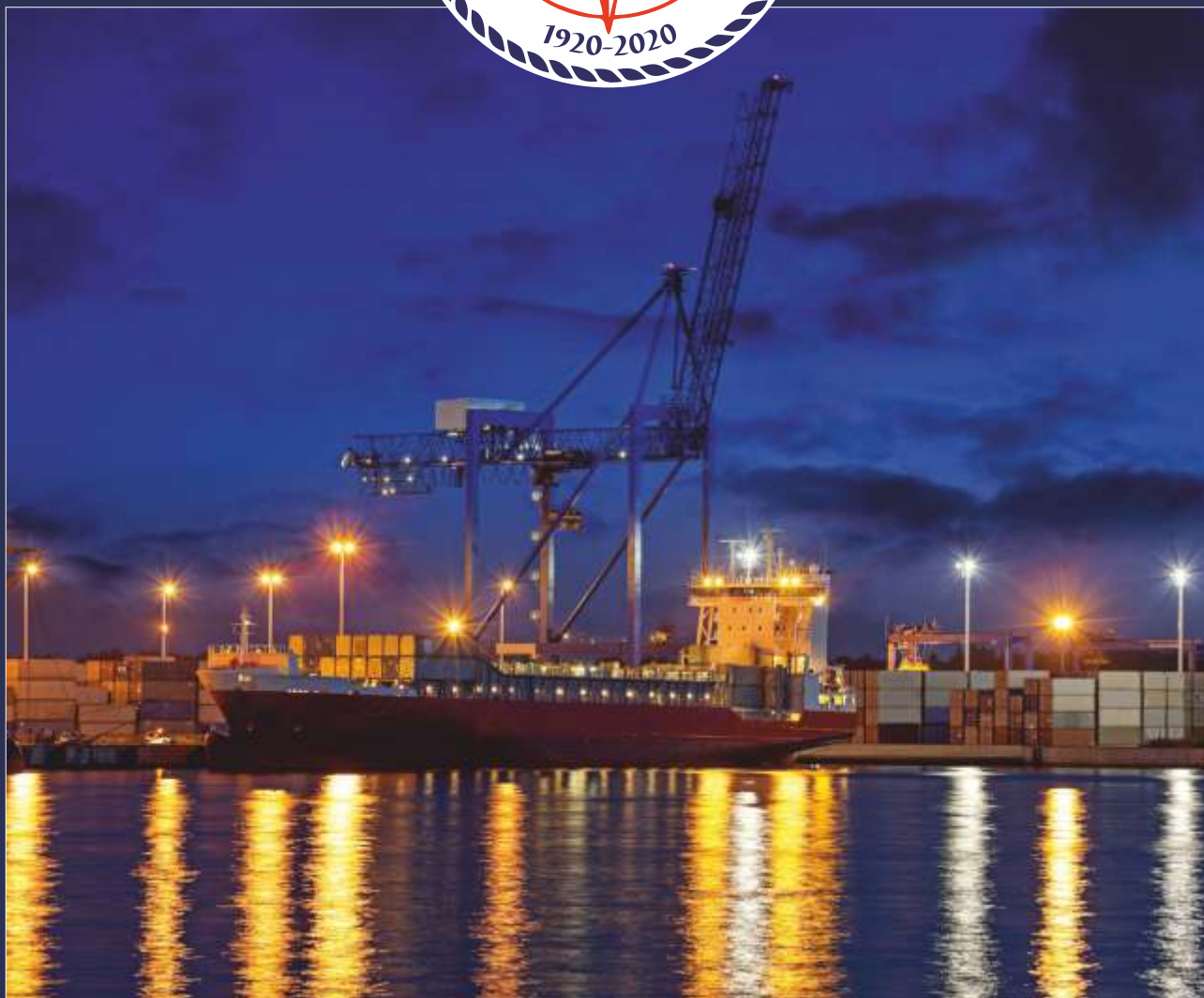
Investments in the port of Gdynia



W roku 1930 zapadła decyzja o budowie zespołu budynków na potrzeby rybołówstwa morskiego. Parterowa Chłodnia Rybna została zniszczona pod koniec wojny przez Niemców. Piętrowa Chłodnia Śledziowa ocalała.
In 1930 a decision was made to build a dedicated warehouse complex for the maritime fishing industry. The multi-levelled Herring Cold Store survived the Second World War, yet unfortunately the ground-floor Fish Cold Store was destroyed by retreating German forces.



Charakterystyczny budynek Łuszczarni Ryżu. Był punktem orientacyjnym dla statków wpływających do portu.
The characteristic the Rice Mill building, a distinctive landmark for vessels entering the Port of Gdynia.



JAK FENIKS Z POPIOŁÓW

Like Phoenix from the ashes



A small plan for reconstruction

Wojna obeszła się z portami w Gdyni i Gdańsku brutalnie, jednakże szybko zaczęły się one odradzać. Jak Feniks z popiołów...

W porcie Gdynia całkowitemu zniszczeniu uległo 40 proc. budowli hydrotechnicznych i 25 proc. magazynów. Naprawy wymagała większość magazynów oraz połowa nabrzeży i falochronów. Jedna trzecia urządzeń przeładunkowych została wywiezionych do portów niemieckich, a to co zostało, w 30 proc. było zniszczone. Od strony lądu wysadzone zostały wiadukty, blokując dojazd do portu. Na terenie całego portu zatopionych było ponad 30 jednostek pływających i innych urządzeń. Okręt liniowy „Gneisenau” zablokował główne wejście do portu.

Do przywracania portu do życia powołano dwie instytucje: Główny Urząd Morski (GUM) oraz Biuro Odbudowy Portów (BOP), które niezwłocznie przystąpiły do wykonania tzw. małego planu odbudowy.

Najważniejsza w Gdyni była naprawa torów kolejowych do basenu węglowego – miało to umożliwić eksport polskiego węgla drogą morską. Już 18 lipca 1945 roku z Gdyni wyszedł pierwszy statek załadowany węglem „Suomen Neito”. Do końca roku gdyński port odwiedziło jeszcze 516 jednostek, a obroty towarowe osiągnęły 563 tys. ton.

Poważne zniszczenia w 1945 roku dotknęły port w Gdańsku. Zniszczeniu uległo 15 proc. nabrzeży, 40 proc. urządzeń przeładunkowych i 88 proc. magazynów.

Po odbudowie portu, w drugiej połowie lat 50., rozpoczęto modernizację nabrzeży przeładunkowych i przebudowę Kanału Portowego, a w końcu następnej dekady realizację inwestycji związanych z wybudowaniem nowych baz przeładunkowych: surowców nawozowych oraz siarki. Obroty przeładunkowe portu z 6,6 mln ton w 1949 r. wzrosły do 15,8 mln ton w 1974 r. Dominowały ładunki masowe, jak węgiel i koks, jednakże wzrastał także przeładunek drobnicy (np. 2,15 mln ton w 1973 r.).

The war was brutal to the ports in Gdynia and Gdańsk yet very quickly they were reborn almost as a Phoenix rising from the ashes.

In the port of Gdynia 40 percent of the hydro-technical constructions and 25 percent of warehouses were destroyed. The rest of the warehouses and half of all quays and breakwaters had to be rebuild. About one third of the handling facilities had been moved to German ports and around 30 percent of what remained was destroyed beyond use. The viaducts to the port were blown off and rendered access to the port impossible. Over 30 different vessels and other machines were sunk in the waters of the port of Gdynia including the battleship "Gneisenau" which had been used as a blockship.

To bring the port back to life, two institutions were established – the Main Maritime Office (GUM) and the Port Reconstruction Office (BOP), and these offices immediately started to create and put into action what was modestly called "a small reconstruction plan".

The most important element of this project was to

rebuild the railroad to the coal basin. It was designed and intended to allow the export of Polish coal by sea. The first vessel loaded with coal, the Finnish steamship "Suomen Neito", left the port of Gdynia on the 18th of July 1945.

By the end of that year, another 516 vessels had called to the port of Gdynia and the trade in goods had reached 563 thousand tonnes.

The port in Gdańsk had also been largely destroyed. The destruction had accounted for 15 percent of the quays, 40 percent of the handling facilities and 88 percent of the warehouses.

After the reconstruction of the port, in the mid 1950's, the modernisation of the handling quays and the rebuild of the Port Canal started, followed at the end of the decade by the construction of new handling bases for fertilisers and sulphur. The tonnage handled by the port increased from 6.6 million tonnes in 1949 up to 15.8 million tonnes in 1974. The majority of this traffic was dominated by coke and coal although the share of general cargo had increased systematically, e.g. 2.15 million tonnes in 1973.



Port w Gdyni w pierwszych latach po wojnie. Zdjęcia pokazują ogromniszczeń i nie wymagają komentarza.

The port of Gdynia in the first years after the war. The photos show the scale of the destruction that is clearly seen and render any comment superfluous.



Szczecin powitał pionierów morzem ruin. Zniszczone Podzamcze, zburzony most na Łasztownię. W tle elewator zbożowy, który dziwnym zrządzeniem losu przetrwał bombardowania. Alianci celowali głównie w stocznie, nabrzeża portowe i zakłady przemysłowe nad Odrą.
Szczecin welcomed it's new inhabitants with a sea of rubble and ruin. Podzamcze was destroyed as well as the bridge to the Łasztownia island. In the background, the granary had somehow, by a strange quirk of fate, survived the bombings. The Allies had mainly targeted the shipyards, quays and the industry alongside the Odra river.



The first handlings

Polska w nowych warunkach, z 500-kilometrowym wybrzeżem, powoli zaczynała odbudowywać gospodarkę morską na Pomorzu Wschodnim i tworzyć zręby nowej na Pomorzu Zachodnim.

Sytuacja morskiego Szczecina po wojnie była odmienna od Gdyni i Gdańska. O ile w Trójmieście administracja morska stosunkowo szybko przystąpiła do odbudowy struktur i potencjału, to nad Odrą polskie władze nie miały takiej możliwości.

Po pierwsze, długo trwało wywożenie maszyn i urządzeń oraz przekazywanie terenów portowych przez władze sowieckie. Po drugie, zniszczenia infrastruktury. Podczas wojny Szczecin był nękany nalotami alianckich bombowców, które zamieniły w morze ruin urządzenia przeładunkowe, magazyny, nabrzeża, a zatopione statki, barki i holowniki blokowały tor wodny i kanały portowe.

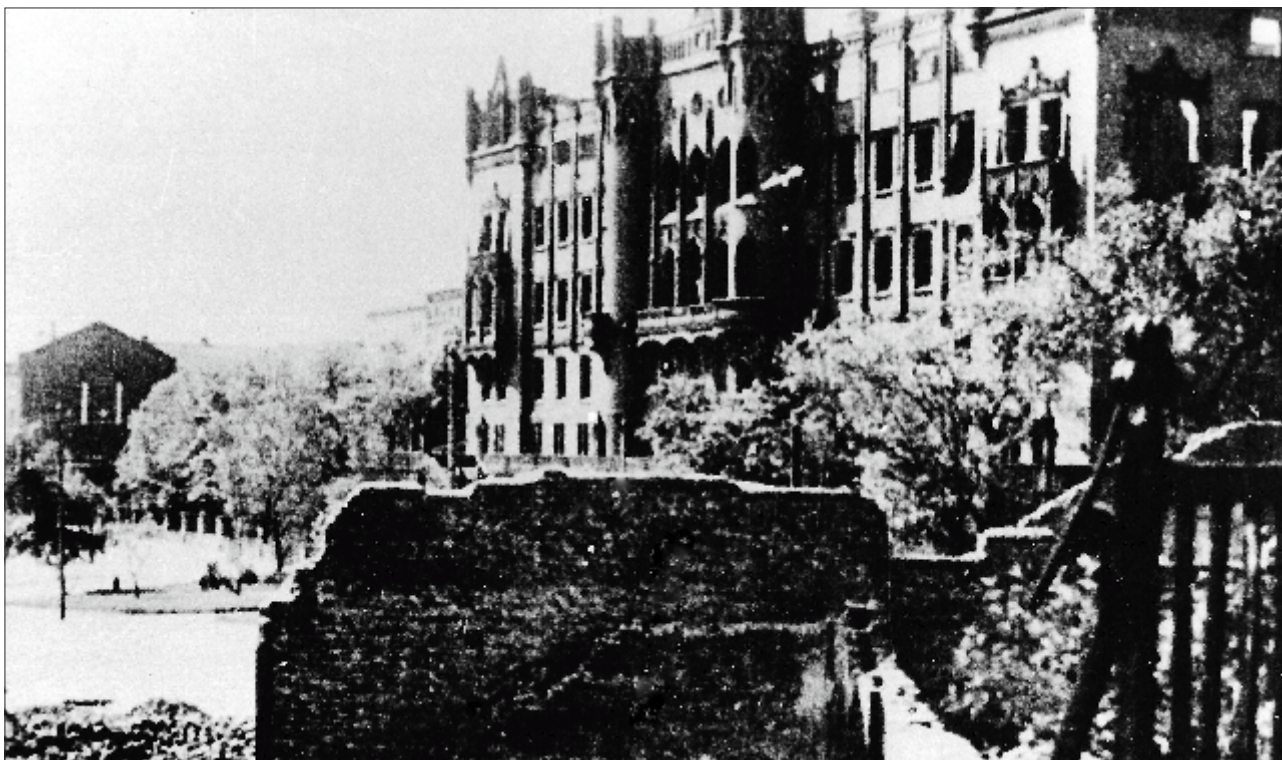
Po 1945 roku jednym z najważniejszych zadań, obok tworzenia polskiej administracji morskiej, była odbudowa i rozbudowa floty handlowej, której straty poniesio-

ne w czasie II wojny światowej wyniosły około 44 proc. tonażu brutto. Z Wielkiej Brytanii do Polski powróciły 23 statki, kilkanaście uzyskano z puli reparacyjnej, a także dokonano zakupu statków z demobilu.

W drugiej połowie 1945 r. zapoczątkowano przeładunki w portach Gdańsk i Gdynia. Porty w Szczecinie i Świnoujściu były do połowy 1947 r. częściowo administrowane przez Rosjan. Znaczenie utracił port w Elblągu, z uwagi na zakaz żeglugi pomiędzy Zalewem Wiślanym a Morzem Bałtyckim, wprowadzony przez władze radzieckie.

Pierwsze statki, które przybywały po wojnie do Szczecina, rozładowywano i załadowywano ręcznie. Potem uruchomiono trzy dźwigi portowe, w tym jeden w rejonie węglowym. Oczyszczono tor wodny i niektóre baseny portowe z min magnetycznych.

4 kwietnia 1946 roku do Szczecina przyplłynął statek „Poseidon” z ośmiuset polskimi repatriantami z Lubeki. 17 czerwca 1946 roku do portu wszedł statek szwedzkiej bandery „Ruth” z ładunkiem 490 ton celulozy.



Czerwony Ratusz, obecna siedziba administracji morskiej w Szczecinie. Gmach przetrwał alianckie bombardowania, ale został podpalony przez dywersantów z oddziałów Werwolf.

The Red Town Hall, the present host of the maritime administration in Szczecin. The building also survived bombings, but was a target of arson by Werwolf saboteurs who set it on fire.

To Szczecin via Odra river



Pierwsze powojenne lata w Szczecinie. Nadzieja, optymizm, entuzjazm... Odrą płynęły do portu pierwsze transporty, m.in. drewna potrzebnego do odbudowy. W tle widać... żaglówkę.

The first postwar years in Szczecin, were filled with hope, optimism and enthusiasm. The Odra river was used as a transportation route for the materials, incl. timber, to rebuild the city. In the background, a sailboat.

*P*ost World War Two Poland now found herself with a new 500 kilometres long coast which needed rebuilding along with the need to develop the maritime economy of Eastern Pomerania, furthermore the situation on the Western Pomeranian coast had to be built from new and in fact almost from scratch.

The Szczecin maritime situation was vastly different from than of Gdańsk and Gdynia. In the Tricity the maritime administration started to rebuild the structure and potential of the ports very quickly, but in the case of the port on the mouth at the Odra river this was not possible.

Firstly, because it took an immense amount of time to remove port machines and facilities and to receive the port areas from the Soviets, and furthermore, due to damage suffered during the war. Numerous Allies bombing raids on Szczecin had reduced handling facilities, warehouses and quay into a sea of ruins. Moreover, sunken ships, barges and tugboats had been used as blockships for the fairway and port canals.

After 1945, one of the main aims was not only to create the Polish maritime administration but also to rebuild and develop the merchant fleet that during the Second

World war had lost around 44 percent of its gross tonnage. 23 vessels returned to Poland from the United Kingdom, with more being received from the repatriation pool and further vessels being bought from army surpluses.

By the second half of 1945 both the ports in Gdańsk and Gdynia were operating. The ports in Szczecin and Świnoujście were partially controlled by the Soviets until the mid 1947. The port in Elbląg lost its importance due to the cancellation of navigation between the Vistula Lagoon and the Baltic Sea enforced by the ruling Soviets.

The first vessels docking at Szczecin after 1945 were initially manually loaded and unloaded. Later, three port cranes began operation, one of these being located in the coal area. The fairway and some port basins had been cleaned of magnetic mines left behind as a result of the war.

The first vessel to call at the port of Szczecin on the 4th of April 1946 was the steamship "Poseidon" with about 800 Polish DPs from Lübeck. Two months later, on the 17th of June, it was followed by the Swedish steamship "Ruth" which docked at the port in Szczecin with 490 tonnes of cellulose.

On dunes and cliffs

Wśród wielu zadań nałożonych po wojnie na administrację morską była ochrona brzegów przed destrukcyjnym działaniem wód Bałtyku.

Plaże, wydmy i klify przypominały krajobraz księżycowy. Teren był mocno zdewastowany z kilku powodów. Po pierwsze, na skutek niedostatecznych zabiegów ochronnych służb niemieckich podczas wojny. Po drugie, walki na wybrzeżu zostawiły głębokie ślady. Po trzecie, Rosjanie przez wiele miesięcy nie dopuszczali polskiej administracji morskiej do prac konserwatorskich.

Służby Urzędów Morskich zajęły się pasem wybrzeża dopiero w latach 1947-1948. Przede wszystkim likwidowano bunkry i stanowiska ogniowe, usuwano sprzęt wojskowy i niewybuchy. Dopiero później rozpoczęło zabezpieczanie brzegu. Było to trudne przedsięwzięcie, gdyż administracja morska miała skromne doświadczenie w tym zakresie.

One of the first duties imposed on the maritime administration after the war was coastal protection against the waters of the Baltic Sea.

Beaches, dunes and cliffs reminded a lunar landscape. The area was devastated due to several reasons. Firstly, the lack of coastal engineering conducted by the Germans during the Second World war. Secondly, the after effects of the battles that ragged during that conflict. Thirdly, Soviet restrictions that did not allow to start any work there until 1947-1948 when, finally, the Polish maritime administration was allowed to begin to take care of the coast.

The priority was to remove bunkers, firing points, explosive remnants of war (ERW) and abandoned military equipment. When this initial stage was finished, coastal protection could begin. It was a difficult task because of the limited experience of the Polish maritime administration of that time.



Plaże, wydmy i klify przypominały krajobraz księżycowy.
Beaches, dunes and cliffs reminded a lunar landscape.

Across a century of history



Dzieje Kapitanatu Portu w Gdyni to historia administracji morskiej w pigułce. Na zdjęciach widać, jak na przestrzeni niemal stu lat zmieniała się siedziba gospodarza gdyńskiego portu.

Kapitanat Portu w Gdyni został powołany w czerwcu 1922 roku. Pierwszym kapitanem portu został Stanisław Bonifacy Łabędzki i był nim do maja 1923 roku. Urzędował w niewielkim drewnianym baraku (zdjęcie pierwsze od góry).

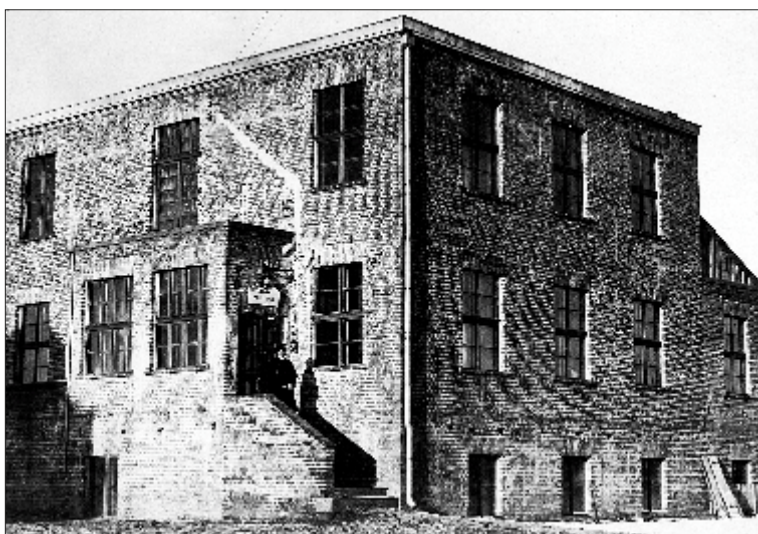
Kpt. ż.w. Władysław Zaleski był trzecim kapitanem portu (na zdjęciu środkowym).



Budowa Urzędu Morskiego w Gdyni jeszcze trwała, ale południowe skrzydło było już gotowe (zdjęcie dolne). Tam ulokowano na krótko Kapitanat Portu Gdynia. Kolejna przeprowadzka odbyła się w 1927 roku do nowego obiektu przy ul. Polskiej.

The changes in the Harbour Master's Office in Gdynia which can be seen in these photos is a history of the maritime administration in a nutshell.

The Harbour Master's Office in Gdynia was established in June 1922. The first harbour master until May 1923 was Stanisław Bonifacy Łabędzki. The photo in the left top corner shows a little wooden shack where his office was located.

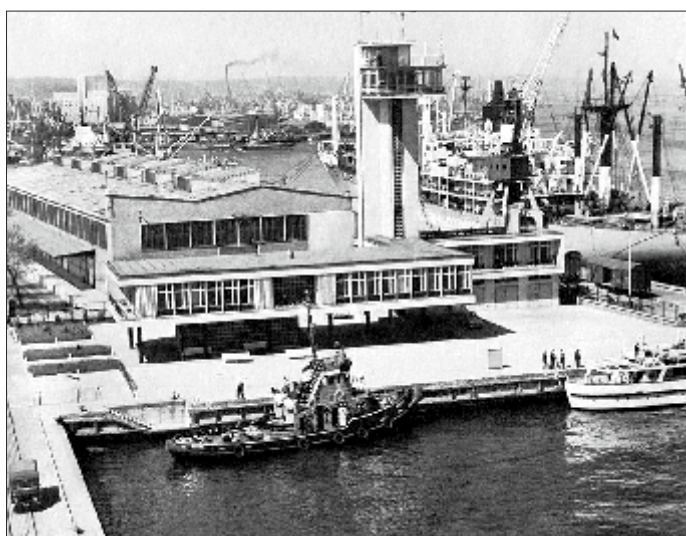


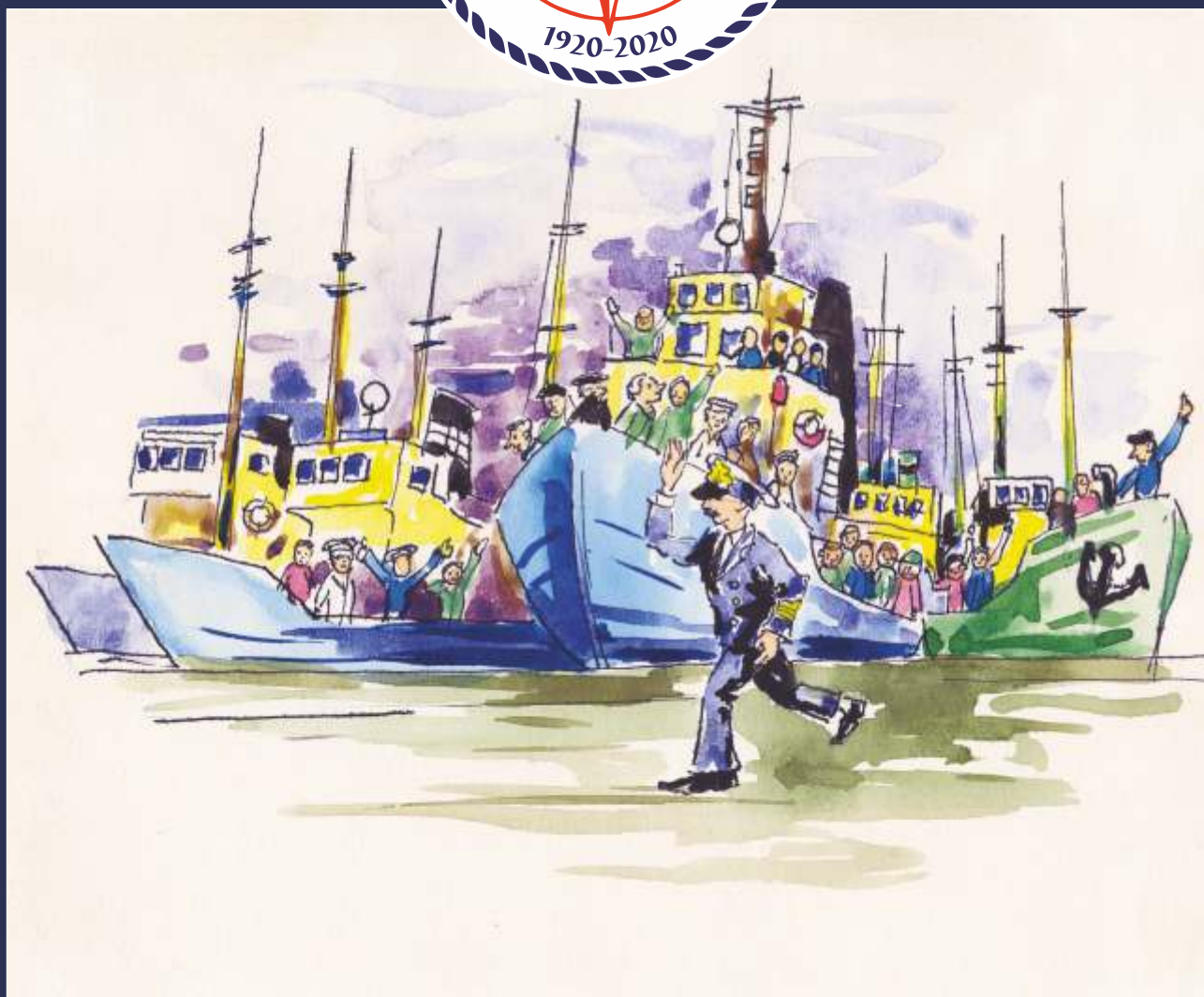
The second photo shows the third Harbour Master Captain Władysław Zalewski.

The building that was to house the Maritime Office in Gdynia was still under construction by the time that the southern wing had been completed (photo in the bottom left corner). This was the temporary location of the Harbour Master's Office before the 1927 relocation to another site located on Polska street.

TAK SIĘ ZMIENIAŁ KAPITANAT

How the Harbour Master's Office has changed





Z BIEGIEM DNI I LAT

Over the days and years

Pierwsze powojenne lata na Pomorzu Zachodnim obfitowały w wydarzenia związane z polską administracją morską. Wszak były to lata pionierskie. Ze zrozumiałych więc względów poniższe kalendarium zawiera tylko niektóre fakty i kończy się w połowie lat 70., gdy Urząd Morski w Szczecinie – zdaniem badaczy najnowszych dziejów morskich – obrał kurs, którym dopłynął do dzisiejszej pozycji na mapie Bałtyku, zyskując najwyższe uznanie w całej Europie.

The post-war years on the Western Pomerania coast were crammed with events relating to the Polish maritime administration so it should be understandable that the following calendar presents only selected facts and ends in the 1970's when the Maritime Office in Szczecin, according to the modern maritime historians, set its course for the present position on the map of the Baltic Sea, which is now recognized by the whole maritime Europe.

28 VII 1945

Główny Urząd Morski w Gdańsku wydelegował do portu w Szczecinie tzw. Ekipę Szczecin w celu sporządzenia raportu na temat stanu urządzeń portowych i taboru pływającego.

The Main Maritime Office in Gdańsk created "Team Szczecin" to conduct a report about the state of the port facilities and fleet.

23 VIII 1945

Na mocy zarządzenia dyrektora Głównego Urzędu Morskiego utworzona została w Szczecinie Delegatura GUM. Jej kierownikiem został kmdr ppor. Jan Łuszczakiewicz.

The director of the Main Maritime Office created a delegation of the Office in Szczecin with LCdr Jan Łuszczakiewicz at it's head.

2 XII 1945

Zapadły decyzje o zorganizowaniu samodzielnego Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz Kapitanatu Portu w Szczecinie i Świnoujściu.

The decision to create the individual Maritime Office in Szczecin was made during a conference in Szczecin, following by the decision to create the harbour master's offices in Szczecin and Świnoujście.



Brama torowa nr 2 na torze wodnym Świnoujście-Szczecin. Demontaż optyki przez załogę kutra hydrograficznego „Stenia”.
The beacon number 2 on the fairway Świnoujście-Szczecin. The crew of the hydrographic cutter "Stenia" disassembles the optic.



Stacja Nautyczna Mańków w pobliżu Roztoki Odrzańskiej.
The nautical station Mańków close to Roztoka Odrzańska.



„Halinka” obsługiwała grupę elektryków ze szczecińskiego Oddziału Oznakowania Nawigacyjnego GUM.
"Halinka" was a boat for electricians from the AtoN Szczecin Department of the Main Maritime Office.

Written down in history



Łódź stacji ratowniczej w Lubinie (Zalew Szczeciński).
A Search and Rescue boat from Lubin on the Szczecin Lagoon.



Zabezpieczenie zagrożonych odcinków brzegu morskiego.
Coastal protection of the endangered parts of the coast.



„Wiesława”, w dawnej nomenklaturze nazywana jednostką
dozorczą, przed wypłynięciem na kontrolę.
„Wiesława” was a boat for superintendents who conducted
vessel inspections.

26 XII 1945

Polska administracja morska przejęła od władz rosyjskich część portu Szczecin na zachodnim brzegu Odry.

The Polish maritime administration received control from the Soviets over the western section of the port in Szczecin on the bank of the Odra river.

15 VIII 1946

Uruchomiono regularną komunikację pasażersko-handlową pomiędzy Wolin, Kamieniem Pomorskim, Świnoujściem i Nowym Warpem.

A new regular cargo-passenger line was opened between Wolin, Kamień Pomorski, Świnoujście and Nowe Warpno.

7 IX 1946

Utworzono Kapitanat Portu Szczecin. Kapitanem Portu został kpt. ż.w. Andrzej Goebel.

The first harbour master of the port of Szczecin was master Andrzej Goebel.

24 IX 1946

Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego powołał kapitana ż.w. Jana Godeckiego na stanowisko pierwszego dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

According to the decision of the Minister of Navigation and Foreign Trade master Jan Godecki was appointed to the position of the first director of the Maritime Office in Szczecin.

5 IX 1947

Wydany został dekret o organizacji i zakresie działania administracji morskiej w Polsce.

A decree regulating the organization and the responsibilities of the maritime administration in Poland was issued.

9 XII 1947

Minister Żeglugi wydał rozporządzenie o ustanowieniu urzędów morskich i kapitanatów portów.

The Minister of Navigation issued a regulation about maritime offices and harbour master's offices.

1 I 1948

Urząd Morski w Szczecinie zmienił nazwę na Szczeciński Urząd Morski.

1 I 1948

The Maritime Office in Szczecin changed their name into the Maritime Office of Szczecin (Szczeciński Urząd Morski).

1 VII 1948

Szczeciński Urząd Morski otrzymał statut określający zakres zadań i strukturę organizacyjną. Zadania SUM to: nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi, oznakowanie dróg wodnych i ich utrzymanie, pomiary batymetrii toru wodnego, udział w odbudowie portów.

The Maritime Office of Szczecin received its statute describing its organisation, responsibilities and areas of authority.

The statutory duties of the office included the surveillance of safe navigation, marking and maintenance of waterways, bathymetric surveys of the fairway, and participation in the rebuilding of ports.

1 I 1956

Przejście Kapitanatu Portu Szczecin-Świnoujście z Zarządu Portu do SUM.

The Maritime Office of Szczecin was given control over the Szczecin-Świnoujście Harbour Master's Office from the port authorities.

9 XI 1963

Przeprowadzka Szczecińskiego Urzędu Morskiego z budynku na Wałach Chrobrego do odbudowanego zabytkowego obiektu zwanego Czerwonym Ratuszem.

The Maritime Office of Szczecin was relocated from Wały Chrobrego to the Red Town Hall.

23 VI 1969

Uroczyste otwarcie Północnego Toru Wodnego dla statków o zanurzeniu 36 stóp.

The great opening of the Northern Fairway for vessels with the maximum draught of 36 feet.

1 VIII 1975

Szczeciński Urząd Morski powrócił do pierwotnej nazwy Urząd Morski w Szczecinie.

The Maritime Office of Szczecin regained its old name of the Maritime Office in Szczecin.



Holownik „Władysław” i jego załoga podczas pracy na torze wodnym Świnoujście-Szczecin w trudnych warunkach zimowych.

W latach 40. i 50. Szczeciński Urząd Morski dysponował kilkoma holownikami do prac na torze wodnym. Jednym z nich był „Władysław”.

The tugboat "Władysław" and its crew had to work on the fairway Świnoujście-Szczecin even in the most difficult winter conditions.

In the 1940's and 50's, the Maritime Office of Szczecin deployed several tugboats to work on the fairway. One of those was the tugboat "Władysław".



To commemorate the early days



U góry: Pracownicy
Obwodu Ochrony
Wybrzeża Lubiato. *Above,
employees of the
Coastal Protection
Section in Lubiato.*



U góry: pracownicy
polskiej administracji
morskiej w latach 40.
Po lewej: Jedno z
pierwszych powojennych
zdjęć pracowników
Głównego Urzędu
Morskiego. *Above,
employees of the Polish
maritime administration
in the 1940's.
On the left, one of the
first ever post-war
photos of the Main
Maritime Office
employees.*



Na zdjęciach z lat czterdziestych: od lewej Jan Godecki, pierwszy dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, w środku pracownicy Obwodu Ochrony Wybrzeża Rozewie, po prawej Kazimierz Bartoszyński, zastępca kierownika Delegatury Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie (w mundurze oficera Marynarki Wojennej).

Photos from 1940's. On the left, Jan Godecki, the first director of the Maritime Office in Szczecin. In the middle, employees of the Coastal Protection Section in Rozewie. On the right, wearing a uniform of a Polish Navy officer, Kazimierz Bartoszyński, deputy director of the Main Maritime Office Delegation in Szczecin.

The calendar of Gdynia

*N*iniejsze kalendarium nie wyczerpuje listy faktów, w które obfitowała powojenna historia administracji morskiej w Gdyni. Uwzględnia tylko niektóre ważne wydarzenia ilustrujące zmiany.

This calendar does not present all the facts related to the post-war history of the maritime administration in Gdynia. It shows only those which were important and illustrate developments and changes.

IV 1945

Powstanie Głównego Urzędu Morskiego. Urochomienie portu w Gdyni.

Establishment of the Main Maritime Office. The opening of the port in Gdynia.

IV 1945

Reaktywacja Portowej Straży Pożarnej. Została podporządkowana Głównemu Urzędowi Morskiemu w Gdańsku.

Reactivation of the Harbour Fire Brigade. It was to become incorporated into the control of the Main Maritime Office in Gdańsk.

1 V 1945

Początek działalności Biura Odbudowy Portu.

The Port Reconstruction Office began work.

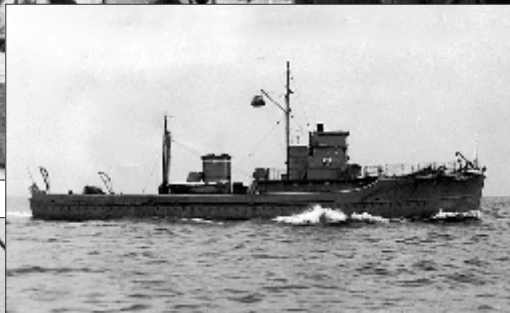
10 V 1945

Dyrektorem Głównego Urzędu Morskiego został Józef Poznański. Pierwszy obszar działania objął wybrzeże od Elbląga do Kołobrzegu.

GUM został zlokalizowany w Gdańsku-Wrzeszczu przy ul. Grunwaldzkiej. Przedwojenny budynek Urzędu Morskiego w Gdyni stał się siedzibą Biura Odbudowy Portów oraz Kapitanatu Portu Gdynia.

Józef Poznański became the first director of the Main Maritime Office. The area of the office's jurisdiction stretched along the coast from Kołobrzeg to Elbląg.

The first building to accommodate the office was on Grunwaldzka street in Gdańsk-Wrzeszcz. The interwar building of the maritime administration incorporated the Port Reconstruction Office, the Harbour Master's Office.



Pierwszy „Zodiak” gdyńskiej administracji morskiej. Pływał jako statek hydrograficzny. Podczas ćwiczeń Portowej Straży Pożarnej załoga „Zodiaka” była ewakuowana na ląd.

The first vessel "Zodiak" of the Gdynia's maritime administration. She was a hydrographic vessel. During the Harbour Fire Brigade training drills the crew of "Zodiak" used to be evacuated to land.

On the water and the land



VI 1945

Wznowienie przeładunków w portach Gdańsk i Gdynia.

The ports of Gdańsk and Gdynia resumed their cargo handling roles.

21 IX 1945

Do portu gdyńskiego wpłynął parowiec „Kraków”, który jako pierwszy statek po wojnie powrócił z Anglii do portu macierzystego.

The first steamship to call at the port of Gdynia was „Kraków”. The ship also had the distinction of being the first Polish vessel to return home from England after the Second World War.

1946

Główny Urząd Morski zakupił w Wielkiej Brytanii amerykański trałowiec o drewnianym kadłubie. Otrzymał on nazwę „Zodiak” i służył jako statek hydrograficzny. Pływał do 1962 r.

The Main Maritime Office bought in the UK an American wooden hulled trawler which became hydrographic vessel „Zodiak” and remained in service until 1962.

9 XII 1947

Rozporządzenie Ministra Żeglugi ustanowiło Gdański Urząd Morski z siedzibą w Gdańsku-Wrzeszczu i Szczeciński Urząd Morski w Szczecinie.

As a result of a Minister of Navigation regulation, both the Maritime Office of Gdańsk, located in Gdańsk-Wrzeszcz, and the Maritime Office of Szczecin, located in Szczecin, were established.

1 I 1948

Likwidacja Biura Odbudowy Portów i Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku. Ich dotychczasowe prawa oraz obowiązki przejmują Gdański Urząd Morski.

The Main Maritime Office in Gdańsk and the Port Reconstruction Office were disbanded. All the duties, responsibilities and functions of both of these institutions were transferred to the Maritime Office of Gdańsk.

The first big investment

1950

Flota administracji morskiej powiększyła się o statek „Koziorożec”, zbudowany na wzór islandzkiego statku hydrograficznego „Hermodur”. Była to jednostka nowoczesna, wyposażona w log elektryczny i echosondę akustyczną. Do roku 1983 bazowała w Gdyni, potem w Świnoujściu, gdzie zakończyła służbę.

The fleet of the maritime administration had a new member. „Koziorożec” was a hydrographic vessel built and modelled on an Icelandic vessel „Hermodur”. It was a modern design and equipped with an electric chip log and an acoustic ecosounder. By 1983, her home port was Gdynia, although later she moved to Świnoujście where she finished her service life.

1951

Zakres kompetencji Gdańskiego Urzędu Morskiego został poszerzony o nadzór nad urządzeniami nawigacyjnymi, ostrzegawczymi i sygnalizacyjnymi oraz jednostkami pływającymi.

The supervision over the aids to navigation and vessels were added to the responsibilities and duties of the Maritime Office of Gdańsk.

V 1951

Minister Żeglugi powołał Koszaliński Urząd Morski z siedzibą w Słupsku. Formalnie Urząd powstał w 1954 r.

As a result of the decision by the Minister of Navigation, the Maritime Office of Koszalin, although actually located in Słupsk, was formally established in 1954.

1 IX 1951

Polski Rejestr Statków przejął od administracji morskiej czynności pomiaru tonażu statków.

The duties for measuring the tonnage of vessels were transferred from the maritime administration to the Polish Register of Shipping.

11 IX 1951

Wydobycie wraku pancernika „Gneisenau” blokującego wejście do portu w Gdyni.

The wreck of the battleship „Gneisenau” was salvaged from the entrance to the port in Gdynia.



Uroczyste otwarcie Północnego Toru Wodnego do Świnoujścia dla statków o zanurzeniu 36 stóp. W czasie uroczystości dokonano odsłonięcia tablicy pamiątkowej umieszczonej na głazie wydobytym z toru wodnego i ustawionym przed Kapitanatem Portu w Świnoujściu.

Długość całego głównego toru wodnego, którego utrzymaniem zajmuje się Urząd Morski w Szczecinie, wynosi 128,1 km. Jego głębokość waha się od 10,5 m na torze od Świnoujścia do portu w Szczecinie, do 14,5 m na torze podejściowym.

The great opening of the Northern Fairway to Świnoujście for vessels with a maximum draught of 36 feet. One of the elements of the ceremony was the unveiling of a memorial plaque on a stone taken from the fairway and left in front of the Harbour Master's Office in Świnoujście.

The whole fairway is 128.1 km long and the depth varies between 10.5 at Szczecin to 14.5 on the approach fairway. The Maritime Office in Szczecin supervises the whole length of this fairway.



The new "Zodiak"



1953

Kapitanaty Portów zostały przeniesione pod zarząd Urzędów Morskich.

Harbour master's offices moved to new maritime offices.

2 II 1955

Ukazał się dekret o terenowych organach administracji morskiej na obszarze morskich wód terytorialnych i wewnętrznych, morskich portów, przystani oraz pasa nadbrzeżnego.

A decree regarding the regional bodies of the maritime administration was issued. According to this document the maritime offices were branches of the maritime administration on the areas of sea ports, harbours, internal waters, territorial waters and coasts.

21 III 1955

Zarządzeniem Ministra Żeglugi powołano do życia Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie i Urząd Morski w Słupsku.

By the decision of the Minister of Navigation the Maritime Offices in Gdynia, Szczecin and Słupsk were established.

IV 1982

Biało-czerwona na nowej jednostce Urzędu Morskiego w Gdyni. Matką chrzestną „Zodiaka” była Oleńka Majewska, która uczestniczyła też w uroczystości podniesienia bandery.

The red and white ensign flew over the newest vessel of the Maritime Office in Gdynia. "Zodiak" was officially launched at the Northern Shipyard in Gdańsk. The godmother of the new vessel was Mrs. Oleńka Majewska. She was also present during commissioning of the ship.



Uroczystości z okazji 50-lecia Urzędu Morskiego w Gdyni odbyły się w 1978 roku. Odsłonięto wówczas tablicę pamiątkową ku czci pracowników gospodarki morskiej.

Półwiecze administracji morskiej RP przypadało, jak łatwo policzyć, osiem lat wcześniej, ale wówczas nikt o tym nie pamiętał.

The main events of the 50th anniversary of the Maritime Office in Gdynia took place in 1978, during which a memorial plaque was unveiled to commemorate the employees of the maritime economy. It should be noted that the anniversary should have occurred 8 year earlier, yet during these times such nuances were not of a great concern.



Morski akcent na pochodzie 1-Majowym w Szczecinie. Na zdjęciu obok: Przewodniczący Światowej Rady Pokoju prof. Frederic Joliot-Curie wraz z małżonką schodzą z pokładu statku „Elbląg” zacumowanego przy Wałach Chrobrego w Szczecinie.

A maritime element during the Labour Day parade in Szczecin. On the right, the president of the World Council of Peace, Professor Frederic Joliot-Curie with his wife leaving the vessel "Elbląg" moored at Wały Chrobrego in Szczecin.





NA DOBRYM KURSIE

On the right course

*P*olska administracja morska jest administracją szczególną, nawet unikalną pośród europejskich państw morskich, a może także na świecie. Sprawuje jurysdykcję nad wodami morskimi, żegluga, rybołówstwem oraz portami i wybrzeżem. Reguluje stosunki społeczne oraz gospodarcze związane z korzystaniem z morza, jego brzegów i zasobów. Mamy więc do czynienia z całokształtem działań w sprawach morskich.

W Polsce naczelnym organem administracji morskiej RP jest Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, do którego należy programowanie i organizowanie gospodarki morskiej oraz kontrola nad nią. Minister jest organem nadrzędnym wobec terenowych organów administracji morskiej, którymi są Dyrektorzy Urzędów Morskich w Gdyni i Szczecinie.

W innych państwach europejskich administracja

morska nie jest jednolita. Odrębnie działają organa państwowe, odrębnie jednostki municypalne, porty są autonomiczne, a wybrzeżem zajmują się gminy.

Okazją, by zaprezentować doświadczenia i rozwiązania polskiej administracji morskiej stały się Światowe Dni Morza w Szczecinie w 2018 roku.

Najważniejsze święto morskie Narodów Zjednoczonych odbyło się w 100-lecie odzyskania przez Polskę niepodległości oraz 70-lecie Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w której Polska działa aktywnie od 1960 roku.

Była to niewątpliwie forma uznania dla polskiej gospodarki morskiej i jej roli w zrównoważonym rozwoju kraju oraz aktywności Polski na międzynarodowym forum, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego, edukacji morskiej.





The Polish maritime administration is an administration unique amongst European maritime countries, and maybe even in the whole world. It's jurisdiction covers marine waters, shipping, fishing, ports and coasts. It regulates social and economic relationships connected to the use of the seas with its coasts and resources. From this perspective it is possible to say that this administration encompasses all the various maritime aspects.

The supreme institution of the maritime administration in Poland is the Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation which controls, plans and organizes the maritime economy. The Ministry is the overseeing body over local departments of the maritime administration represented by the Directors of the Maritime Offices in Gdynia and Szczecin.

In other countries, maritime administration and its systems are not so homogeneous. Various state

authorities, local authorities, port administrations are working separately. The supervision of coastal management is usually in the hands of local authorities.

The World Maritime Day Parallel Event 2018 was the best occasion to present on the international scene the experience and solutions of the Polish maritime administration.

The most important maritime event of the United Nations took place on the 100th anniversary of Poland regaining it's independence, and hence gaining access to the sea. It was also the 70th anniversary of the IMO which Poland has been an active member of since 1960. This event was in reality an appraisal of the Polish maritime economy and its role in the creation of sustainable development of the country and also of Polish presence at an international level, particularly in terms of safe navigation, maritime environmental protection and maritime education.

Decalogue of the maritime administration

Administracja morska RP od 100 lat buduje i utrwala morski autorytet Polski, służąc rozwojowi całego wybrzeża, którego bogactwem jest morze. Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie nie ograniczają się do spraw czysto urzędowych, do nadzoru, kontroli i audytów, lecz systematycznie poszerzają spektrum działalności, integrując wszystkie zagadnienia związane z morzem.

Urząd Morski w Gdyni i Urząd Morski w Szczecinie zajmują się bezpieczeństwem na morzu, czyli statkami, i na morskich wodach wewnętrznych, którymi te statki bezpiecznie dopływają do bezpiecznych portów. Zarządzają terenami przybrzeżnymi, chronią wybrzeże przed niszczącymi siłami natury i nieprzemyślaną działalnością człowieka. Są jednym z największych inwestorów w Polsce, stymulując gospodarkę morską. Dzięki inwestycjom porty stają się bardziej dostępne i konkurencyjne, a infrastruktura morska jest na poziomie światowych standardów.

Główne zadania statutowe Urzędu Morskiego w Gdyni i Urzędu Morskiego w Szczecinie zawarte są w poniższym dekalogu:

1. Nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi morskiej oraz stanem bezpieczeństwa statków morskich i ochrony portów, wydawanie dokumentów stwierdzających stan

bezpieczeństwa statków, dokumentów dla członków załóg statków morskich.

2. Utrzymanie prawidłowości i sprawności znaków nawigacyjnych na drogach morskich, w morskich portach i przystaniach oraz na wybrzeżu.

3. Nadzór nad utrzymaniem porządku portowo-żeglugowego na obszarach morskich portów i przystani oraz torów wodnych oraz stanem zabezpieczenia przeciwpożarowego.

4. Nadzór nad technicznym stanem torów wodnych, pogłębianiem i utrzymaniem w stanie żeglowności torów wodnych oraz budowa i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do morskich portów i przystani.

5. Dbłość o ochronę środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami.

6. Budowa, utrzymanie oraz ochrona umocnień brzegowych, wydmy i zalesień ochronnych w pasie technicznym.

7. Zarządzanie portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki morskiej i przystaniami morskimi.

8. Zagospodarowanie przestrzenne morskich portów i przystani w pasie technicznym.

9. Współpraca z izbami morskimi w sprawach wypadków morskich.

10. Współpraca międzynarodowa w zakresie spraw związanych z korzystaniem z morza.



This is of vital importance

For ten decades the Polish maritime administration has been building and strengthening the maritime authority of Poland to serve the development of the entire region and its priceless sea. Both Maritime Offices in Gdynia and Szczecin are not only concerned with purely official and legislative matters, supervisions and controls, as would be expected in a traditional administration body, but its remit also extends to all matters related to the sea and its use.

The Maritime Office in Szczecin and the Maritime Office in Gdynia:

- Deal with safety at sea, and in the internal waters of territorial sea, which ships use to reach safe ports.
- Manage the coastal zone, protects the coast from the destructive forces of nature and reckless human activities.
- Are two of the largest investors in Poland, stimulating the economy of the country. Thanks to these investments, the ports are becoming more accessible and competitive, and the maritime infrastructure reaches global standards.

The main statutory tasks of the Maritime Office in Gdynia and the Maritime Office in Szczecin are contained in the following ten points:

1. Supervision over the safety of maritime navigation and the state of ship safety and port security, issuing

documents confirming the ship safety or qualification documents for crewmembers of sea-going vessels.

2. Maintaining the correctness and efficiency of the aids to navigation of seaways, in sea ports and harbours and on the coast.

3. Supervision of the maintenance of port and navigation order in the areas of sea ports and harbours and waterways and the condition of fire protection in sea ports and harbours.

4. Supervision over technical condition of waterways, deepening and maintaining navigable waterways as well as construction and maintenance of infrastructure providing access to marine harbours and marinas.

5. Caring for the protection of the marine environment and preventing pollution.

6. Construction, maintenance and conservation of coastal engineering, dunes and protective afforestation in the technical belt.

7. Managing ports non-essential for the national economy, and marinas.

8. Spatial planning of sea ports and marinas in the technical belt.

9. Cooperation with maritime chambers regarding maritime accidents.

10. International cooperation in matters related to the use of the sea.





Ważną sferą działalności polskiej administracji morskiej jest modernizacja istniejących oraz budowa nowoczesnych systemów bezpieczeństwa morskiego. Urząd Morski w Gdyni zainicjował, stworzył i zrealizował Krajowy System Bezpieczeństwa. W ramach tego systemu powstała światłowodowa magistrała teleinformatyczna wzdłuż wybrzeża. Tworzy ją kilkadziesiąt stacji radarowych i kamer CCTV, liczne radionamierniki, kilkanaście stacji hydro-meteo, centra VTS i ośrodki ruchu Kapitanatów Portów.

Spośród innych przedsięwzięć Urzędu Morskiego w Gdyni, mających na celu dalszą poprawę bezpieczeństwa żeglugi warto wymienić System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ), który jest nowoczesną platformą gromadzenia i dystrybucji informacji oraz morski system łączności w niebezpieczeństwie, GMDSS-PL.



An important sphere of the activities of the Polish maritime administration is the modernisation of the existing and building new modern maritime safety systems. The Maritime Office in Gdynia initiated and created the National Maritime Security System (NMSS) where building a telecommunication bus along the coast was one of the stages. It includes dozens of radar stations, professional-standard CCTV cameras, RDFs, hydro-meteorological stations, VTS main centres and vessel tracking local centres in harbour master's offices.

The Maritime Office in Gdynia invests in safe navigation using systems like the Maritime Safety & Security Information System (MSSIS), which is a modern platform for gathering and exchange of information, and the maritime distress safety system (GMDSS-PL).

Full speed ahead and keep it up

Właściwie to czym zajmują się urzędy morskie? Na tak postawione pytanie nie ma krótkiej, jednoznacznej odpowiedzi.

Urząd Morski w Gdyni i Urząd Morski w Szczecinie, a jeszcze do niedawna w Słupsku, jako terenowe organy administracji państwowej każdego roku składają wojewodom szczegółowe sprawozdania ze swej działalności. Dopiero przeczytanie tych wielostronicowych (czasem jest ich 300) dokumentów pozwala pojąć ogrom spraw bieżących, planowanych i zrealizowanych.

I skwitować dwoma zdaniami. Polska administracja morska jest na dobrym kursie. Tak trzymać!



What, in fact, do the maritime offices do? It is impossible to provide a simple answer to this question. The Maritime Office in Gdynia and the Maritime Office in Szczecin, and quite recently also another office in Słupsk, as local departments of national administration report every year to the voivodes about their activities. Such documents contain a lot of pages, sometimes around 300, and only after long hours spent reading it is possible to recognize the scale of the current, realized and planned tasks. The reports also confirm the fact that the Polish maritime administration is heading in the correct direction and is holding a steady course. Keep it up!





ARGUSOWYM OKIEM

Through the eyes of Argus

For safe navigation

Na pierwszym miejscu pośród głównych zadań polskiej administracji morskiej wymienia się nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi morskiej, stanem bezpieczeństwa statków morskich i ochrony portów oraz wydawanie dokumentów stwierdzających stan bezpieczeństwa statków, dokumentów kwalifikacyjnych i żeglarskich dla członków załóg statków morskich.

To kwintesencja tej działalności, niezwykle ważnej, choć mało widocznej, zawartej w jednolitych regulacjach prawnych wprowadzanych przede wszystkim przez Międzynarodową Organizację Morską IMO oraz Unię Europejską.

Z morzem nie ma żartów, wiadomo o tym od zawsze. Ale również na spokojnych wodach toru wodnego czy kanału portowego mogą wydarzyć się niebezpieczne sytuacje. Zatem także tutaj trzeba przewidywać i zapobiegać, ograniczając ryzyko w żegludze do minimum.

Bezpieczna żegluga, bezpieczne statki i porty. Temu służą działania poszczególnych pionów i służb administracji morskiej. Dla uzyskania maksymalnego współ-

czynnika bezpieczeństwa Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie realizują liczne projekty inwestycyjne i modernizacyjne. Mówi się, że bezpieczeństwo związane z morzem to never ending story, co oznacza ciągły proces unowocześniania całego systemu.

Oznakowanie nawigacyjne wskazuje bezawaryjnie bezpieczną drogę do polskich portów. Systematycznie aktualizowane pomiary głębokości przy wykorzystaniu nowoczesnych urządzeń zainstalowanych na jednostkach hydrograficznych to bezpieczna żegluga. Elektroniczne systemy śledzące ruch statków i zapobiegające kolizjom zapewniają bezpieczeństwo statkom i ich załogom.

Bezpieczna żegluga, bezpieczne statki i porty to także rezultat nowoczesnych metod przetwarzania danych i analizowania informacji m.in. o parametrach statków i rodzaju ładunku, a także armatorze, banderze oraz odwiezianych portach.

Z kolei dobrze wyszkoleni oficerowie, wykwalifikowani marynarze oraz sprawne urządzenia na statkach to gwarancja, że nic złego się nie stanie.



Widzieć, wiedzieć, analizować, przewidywać, zapobiegać... Tak w największym skrócie można opisać pracę Centrum Bezpieczeństwa Morskiego w budynku Kapitanatu Portu Gdynia.

To see, to know, to analyse, to predict, to prevent. Those short words describe exactly the commitment to how the work in the VTS centre in building of the Port of Gdynia Harbour Master's Office is conducted.



The main statutory duties of the maritime administration include but are not exclusive of the surveillance and maintenance of safe navigation, seaworthiness of vessels, protection of ports, issuance of documents confirming safety records of vessels and for maritime crewmembers qualifications. These duties despite being essential for the safety of all, also complies to regulations issued by the International Maritime Organization and the European Union. These also include all legal obligations and duties associated with these bodies.

Even the calmest sea can hide hidden dangers and therefore needs to be respected at all times, in all weathers and all situations. All efforts have been made to reduce the risk to shipping to the lowest possible level.

Safe navigation, the safety of vessels and ports are within the responsibilities and duties of the Polish maritime administration. To achieve the highest possible level of safety, the Maritime Offices in Gdynia and Szczecin carry out numerous investment and modernization projects. Of course, maritime safety is a

never ending story which means naturally that's the modernization of all control systems is an on-going constant process.

The AtoN shows the safest routes to Polish ports.

Regularly updated depth measurements made by modern equipment on hydrographic boats are a guarantee of safe navigation. Backed up by vessel tracking and anti-collision systems which guarantee the security of vessels and their crews demonstrate the importance and seriousness that is placed on these issues.

To ensure safety and security in ports it is important to collect information regarding ship parameters and cargo, the shipowner, the flag and a history of visited ports is maintained and required from all vessels in the region or sailing through.

Well-qualified officers and seamen together with highly maintained and serviced equipment guarantees the maximum level of safety and protection to all users of the waterway.



Służby administracji morskiej na Pomorzu Zachodnim jako pierwsze w Polsce zaczęły korzystać z Systemu Automatycznej Identyfikacji Statków AIS.

Stacje brzegowe oddane do użytku w latach 2004-2005 pokryły siecią cały obszar będący w kompetencji terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

W oparciu o AIS działa System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi.

Wraz z upowszechnieniem AIS powstały systemy narodowe, a nawet międzynarodowe, stacji brzegowych np. system bałtycki HELCOM obejmujący również Polskę.

Urząd Morski w Szczecinie jako pierwszy w Polsce uruchomił Radarowy System Kontroli Ruchu Statków VTS (Vessel Traffic System).

Kolejne zmiany mające na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi zainicjował Urząd Morski w Gdyni, koordynując budowę Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego, przy współpracy z Urzędem Morskim w Szczecinie oraz z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa SAR.



Maritime safety

The maritime administration in Western Pomerania was the first in Poland to use the automatic identification system (AIS). Shore-based stations entered service in the years 2004-2005 allowing the AIS network to provide cover to the full 100 per cent of the territorial jurisdiction of the Maritime Office in Szczecin.

The Maritime Information and Exchange System (SafeSeaNet) works on the basis of the AIS.

With the growing popularity of the AIS, national and international systems of shore-based stations have been adopted. One of them is the HELCOM system which includes Poland.

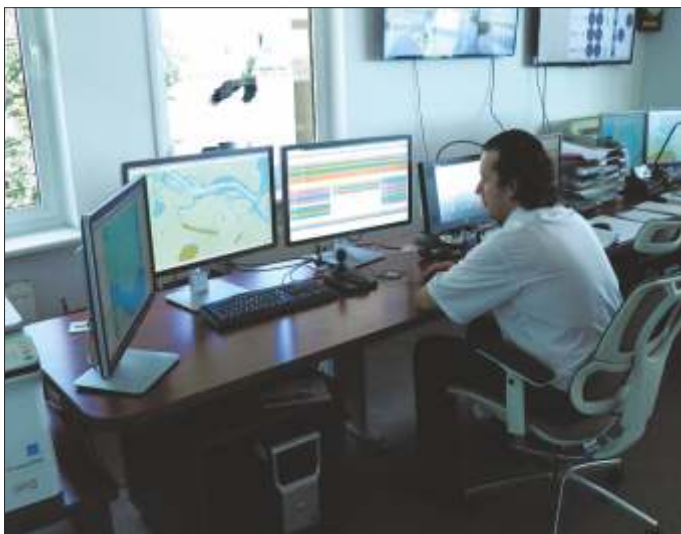
The Maritime Office in Szczecin was the first in Poland that began using the VTS system.

The Maritime Office in Gdynia instituted changes to increase safe navigation, including the creation of the National Maritime Security System (NMSS). This system covers the whole of the Polish coast. The investment was split into two stages. The first saw new radar stations being able to control vessel traffic. To support this initiative, hydro-meteorological stations, weather stations and professional-standard CCTV cameras were installed. The second stage was the building of the Pomeranian Telecommunication Bus from Gdańsk to Świnoujście.

The establishment of the National Maritime Security System coordinates the Maritime Office in Gdynia with the Maritime Office in Szczecin and the Polish Maritime Search and Rescue Service allows smooth co-operation between all three organisations.



*Kontrole na wodzie i z powietrza. Wspólne ćwiczenia. Na polskim morzu jest bezpiecznie.
Controls on the water and from the air. Joint exercises. It is safe on the Polish sea.*



Urząd Morski w Gdyni i Urząd Morski w Szczecinie monitorują ruch statków poprzez serwisy służb VTS:

- serwis informacyjny,
- serwis asysty nawigacyjnej,
- serwis organizacji ruchu,
- oraz systemy wykorzystywane w monitorowaniu ruchu:
- system zobrazowania radarowego VTS,
- System Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS),
- System Satelitarnej Automatycznej Identyfikacji Statków (SAT-AIS),
- system monitoringu wizyjnego dalekiego zasięgu,
- System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT),
- podsystemy łączności w pasmach VHF,
- System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi,
- System National Single Window.

The Maritime Office in Gdynia and Maritime Office in Szczecin monitor the flow of traffic of vessels using the following VTS services:

- an information service,
- a navigational assistance service,
- a traffic organization service.

It includes also systems used in vessel traffic monitoring:

- the VTS radar images system,
- the Automatic Identification System (AIS),
- the Satellite Automatic Identification System (SAT-AIS),
- the long-range visual monitoring system,
- the Long-Range Identification and Tracking (LRIT),
- VHF radio subsystems,
- the Maritime Safety Information Exchange System,
- the National Single-Window System.



U rząd Morski w Gdyni i Urząd Morski w Szczecinie zapewniają bezpieczeństwo żeglugi m.in. poprzez:

- nadzór nad stanem bezpieczeństwa statków pod polską banderą (FSC),
- inspekcje i certyfikacje statków,
- kontrole statków obcych bander wpływających do polskich portów (PSC),
- nadzór nad pilotażem.

Wpływ na bezpieczeństwo żeglugi mają także kwalifikacje załóg statków. I tym również zajmują się Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie. Są to sprawy związane z wystawianiem dokumentów marynarskich, potwierdzaniem ich autentyczności oraz nadzorem nad systemem wyszkolenia marynarzy zgodnie z Konwencją STCW, w szczególności wystawianiem decyzji osobom ubiegającym się o dyplomy oficerskie i świadectwa marynarskie.

The Maritime Office in Gdynia and the Maritime Office in Szczecin ensure safe navigation by, among other duties:

- safety supervision on Polish-flagged vessels (Flag State Control – FSC),
- vessel inspections and certifications,
- inspections of foreign ships in Polish ports (Port State Control – PSC),
- pilotage supervision.

Correct training and qualifications for crewmembers have a vital role to play in ensuring safe navigation. The Maritime Offices in Gdynia and Szczecin supervise the seamen training programme according to the STCW Convention. Moreover, the offices issue and authenticate seamen documents, especially in regards towards crewmembers applying for officer's certificates and seamen endorsements.





MILIARDY I MILIONY

Billions and millions

Administration invests

Zmiany w Polsce na początku lat 90. pozwoliły spojrzeć na gospodarkę morską zachodniego wybrzeża przez pryzmat korzyści gospodarczych. Znaczenia nabrała renta geograficzna regionu położonego u ujścia rzeki Odry, z dominującą rolą zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. W tej sytuacji utrzymanie i poprawienie parametrów toru wodnego łączącego oba porty stało się jednym z najważniejszych zadań Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Dzięki pożyczce z Banku Światowego i dofinansowaniu przez budżet państwa rozpoczęto pierwsze prace przy modernizacji Kanału Piastowskiego łączącego Świnoujście z Zalewem Szczecińskim. Wybudowano nowe falochrony oraz umocniono skarpy.

Inwestycje zrealizowane w następnych latach okazały się jeszcze większe, zarówno pod względem finansowym, jak i rzeczowym.

Wymieńmy tylko niektóre:

- budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. Była to największa inwestycja hydrotechniczna w historii Urzędu Morskiego w Szczecinie, na którą złożyły się także: budowa ostrogi, nowy

tor podejściowy, obrotnica dla statków. Z realizacją tego projektu wiązało się także pogłębienie istniejącego toru podejściowego do 14,5 m,

- przebudowa falochronu wschodniego (obecnie centralnego) w Świnoujściu,

- drugi etap modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Dostosowano umocnienia brzegowe kanałów do docelowej głębokości technicznej 12,5 m, wyeliminowano spłylenia i przegłębienia, usunięto przeszkody nawigacyjne.

Obecnie realizowany jest etap trzeci, czyli pogłębienie toru wodnego na Zalewie Szczecińskim i rzece Odrze aż do portu w Szczecinie i uzyskanie stałej głębokości 12,5 m. To największy projekt w historii polskiej administracji morskiej na zachodnim wybrzeżu.

Ten etap jest najtrudniejszy. Obecnie trwa pogłębienie toru wodnego na Zalewie Szczecińskim oraz budowa dwóch sztucznych wysp z refulatu. Zakończenie robót nastąpi pod koniec 2022 roku.

W ramach tego projektu trwa także przebudowa Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie.



Tor wodny Świnoujście-Szczecin. Tu Kanał Piastowski łączy się z Zalewem Szczecińskim.
The Świnoujście-Szczecin fairway. Here the Piast Canal meets the Szczecin Lagoon.



The changes in Poland at the beginning of the 90's gave the opportunity to analyse and study the benefits and potential opportunities for the development of the maritime economy on the Polish western coast. The importance of improving the Szczecin-Świnoujście port complex at the mouth of the Odra river and the waterway connecting both ports became one of the most pressing aims of the Maritime Office in Szczecin.

A World Bank loan and a budgetary endowment allowed the modernization to begin of the Piast Canal connecting Świnoujście and Szczecin Lagoon. Within two years, the Maritime Office in Szczecin carried out its investment allowing improvement of the embankments and the building of new breakwaters and pier to be conducted.

The following years saw even greater investment both in financial matters and aims. These projects included:
- building a breakwater for the external port in Świnoujście. It was the largest hydro-technical investment realised by the Maritime Office to date. The

whole project needed a deepening of the waterway to 14,5 meters, building a groyne, delineating a turning basins and a new approach fairway,
- rebuilding of the Eastern breakwater in Świnoujście,
- the second stage of the modernizing of the waterway Świnoujście-Szczecin.

The canals banks were adapted to a safe clearance depth of 12.5 m. Furthermore, areas of shallow or deeper water, caused as a result of old failures and crumbling of the banks, were removed as were any nautical obstacles and snags.

Currently, the third state to increase the depth of the waterway throughout its entire course to a minimum of 12.5 meters has started. This is the most ambitious and technically difficult operation in the history of the Polish maritime administration on the western coast.

The third stage is the most difficult. By the end of 2022 the fairway on the Lagoon of Szczecin will be deepened, two artificial islands will be made, and the AtoN Base in Szczecin will be rebuild.

A deep road to the port



Kanał Piastowski pomiędzy Świnoujściem a Zalewem Szczecińskim, jako część projektu 12,5 m, został gruntownie przebudowany.
The Piast Canal between Świnoujście and the Szczecin Lagoon has been thoroughly rebuilt. It was a part of the project to deepen Świnoujście-Szczecin fairway to 12.5 m.

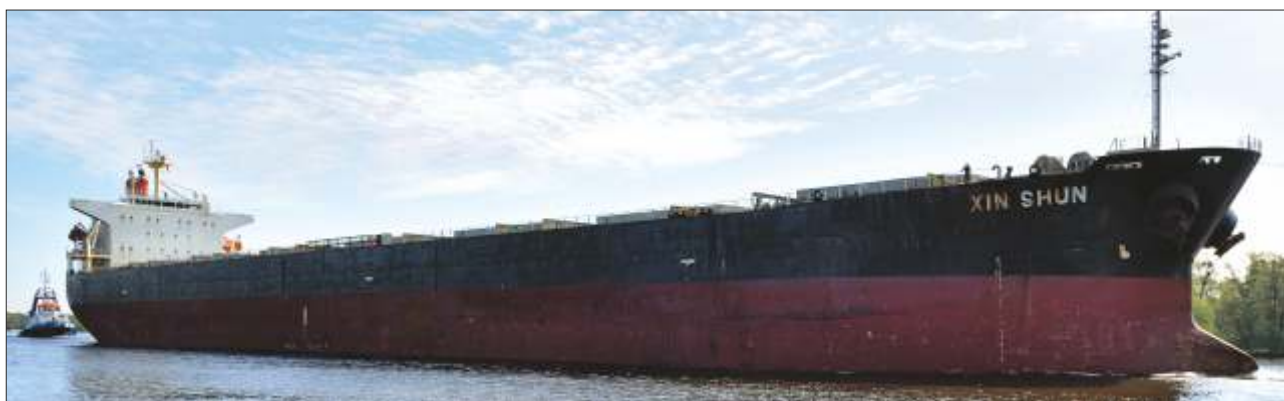
Programme for the mouth of the Odra river



Pogłębiarki „Inż. Stanisław Łęgowski” i „Charlock” (Holandia) na torze wodnym Świnoujście-Szczecin.
Dredgers “Inż. Stanisław Łęgowski” and “Charlock” (the Netherlands) on the fairway Świnoujście-Szczecin.



Modernizacja toru wodnego odbywa się w zgodzie z Naturą 2000.
Modernisation of the fairway according to regulations of Natura 2000.



Po zakończeniu inwestycji do portu w Szczecinie będą wchodzić masowce z ładunkami 40 tys. ton.
When the investment will be completed, bulk carriers with cargo up to 40 thousand tonnes will be able to enter to the port of Szczecin.



Budowa falochronu osłonowego dla gazoportu w Świnoujściu.
The construction of the breakwater for the LNG terminal in Świnoujście.



Falochron wschodni po przebudowie stał się centralnym i zwiększył bezpieczeństwo portów.
The rebuild eastern breakwater, now called the central, after the rebuild increased the safety of the ports.

New islands on the Lagoon



Na zdjęciach – przygotowania do zatopienia rurociągów refulacyjnych tzw. sinkerów w rejonie dwóch planowanych sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim. Pierwszy rurociąg ma długość ponad 4 km, drugi – ponad 3 km. Sinker, leżąc na dnie, umożliwia swobodną żeglugę. Wyspy powstają z refulatu wydobywanego przy pogłębianiu toru wodnego do 12,5 m.

In the pictures – preparation to sink a submerged pipeline for dredgers, called sinkers, in the area where two artificial islands on the Lagoon of Szczecin are planned. The longer pipeline is over 4 km long, the shorter – 3 km. Sinkers, when submerged, allow regular navigation. The material for the islands will come from deepening of the nautical channel to 12.5 meters.





NOWE I NAJNOWSZE

New and the newest



Ponad 2 miliardy zł wynosi wartość inwestycji w portfelu zamówień Urzędu Morskiego w Gdyni. Wśród nich jeden z najważniejszych to projekt poprawiający dostępność do Portu Północnego i bezpieczeństwa żegluga, który został zrealizowany w 2019 r.

W ciągu pięciu miesięcy zmodernizowano tor wodny w sposób zapewniający bezpieczną, dwukierunkową żeglugę:

- zbiornikowców o długości 355 m, szerokości 60 m i zanurzeniu do 15 m,
- kontenerowców o długości 350 m, szerokości 45 m i zanurzeniu do 15 m, mogących wchodzić i wychodzić z Portu Północnego jednocześnie.

Parametry techniczne nowego toru: szerokość w dnie

600 m, długość 6420 m, głębokość techniczna 18 m.

W ramach modernizacji toru wodnego wykorzystano pobierany piaszczysty urobek do sztucznego zasilańia brzegu morskiego na skalę dotychczas niespotykaną.

Łącznie na plażach Zatoki Gdańskiej oraz północnych nad morzem otwartym odłożono ok. 4 mln metrów sześć. piasku na odcinku ok. 12 km. Tym samym, ochronę brzegu morskiego wzmocniono w następujących miejscach: Jelitkowo, Jastrzębia Góra/Ostrowo, Kuźnica, Stegna/Sztutowo, Westerplatte, Cypel Helński.

Koszt inwestycji prowadzonych w ramach projektu „Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku” wyniósł 161 milionów zł.



This port will be the leader



The total value of the planned future investments by the Maritime Office in Gdynia should exceed 2 billion zloty. In 2019, one of the most important projects relating to the improvement of accessibility to the Northern Port in Gdańsk, and the maintenance and improvement of safe navigation, was completed.

It took five months to modernise the fairway of the Northern Port to allow two-way navigation at the same time to:

- tanker vessels 355 meters long, 60 meters wide, and with a draught of up to 15 meters,*
- container vessels 350 meters long, 45 meters wide, and with a draught of up to 15 meters.*

The new fairway is 600 meters wide, 6420 meters long, and its technical depth is 18 meters.

The scale of the beach nourishment used to modernise the fairway has never been seen before. In total, it was about 4 billion cubic meters of sand supplied to the Gdańsk Bay beaches on a distance of around 12 kilometres. That helped coastal protection in Jelitkowo, Jastrzębia Góra/Ostrowo, Kuźnica, Stegna/Szutowo, Westerplatte, and on Hel Peninsula.

The total cost of the project "Modernisation of the fairway to the Northern Port in Gdańsk" was 161 million zloty.



A concept of the Central Port

Wizja zmieniła się w koncepcję. Znaleźć się szczegóły największej inwestycji na naszym wybrzeżu. Będzie nią Port Centralny na wodach Zatoki Gdańskiej, który sprawi, że Port Gdańsk stanie się największym nad Bałtykiem i znajdzie się w czołowej dziesiątce w Europie.

Przyjęta koncepcja przewiduje, że Port Centralny obejmie 1400 ha wód Zatoki Gdańskiej i 400 ha lądu. Powstaną nabrzeża eksploatacyjne, terminale m.in. gazowy LNG i offshore, drogi dojazdowe, wiadukty. Całość inwestycji zostanie podzielona na 3 etapy (termin zakończenia pierwszego – 2029 r.) i będzie kosztować 11 mld zł.

Realizacja Portu Centralnego w Gdańsku przewidziana jest w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Po stronie Urzędu Morskiego w Gdyni byłaby m.in. budowa falochronów za ok. 3 mld zł.

A vision turned into a concept. Details of the largest investment on the Polish coast have finally been revealed. The construction of the Central Port on the waters of the Bay of Gdańsk will make the Port of Gdańsk the largest in the Baltic Sea Region and within the ten largest in Europe.

According to the design, the Central Port will cover an area of 1400 ha of waters and 400 ha of land. The project includes construction of operating quays, LNG and offshore terminals, new access roads and viaducts.

The total cost of the 3-stage investment is budgeted to be 11 billions zloty. The first stage is scheduled to be completed by 2029. The project will be funded by a public-private partnership, with the Maritime Office in Gdynia contributing approximately 3 billion zloty which will finance the construction of the breakwaters.





Przekop Mierzei Wiślanej to projekt o strategicznym znaczeniu dla Polski. Wybudowany kanał pozwoli m.in. na swobodny dostęp z Zalewu Wiślanego do Bałtyku, co ma przynieść wymierne korzyści gospodarcze.

Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną będzie miał około 1 km długości i 5 m głębokości. Umożliwi wpływanie do portu w Elblągu jednostek o długości do 100 m, szerokości 20 m i zanurzeniu maks. 4 m. Całość ma kosztować 2 mld zł.

W pierwszym etapie polsko-belgijskie konsorcjum, które wygrało przetarg, wybuduje port osłonowy od strony Zatoki Gdańskiej, kanał żeglugowy, stanowiska oczekiwania po obu stronach przekopu.

Całkowita długość nowej drogi wodnej wyniesie prawie 23 km, w tym przejście przez Zalew Wiślany 10,1 km, rzekę Elbląg 10,3 km. Pozostałe 2,3 km to odcinek stanowiska postojowego, śluzy i portu zewnętrznego.

The canal on the Vistula Spit has great strategic importance for Poland. The finalised project will allow free and easy access between the Vistula Lagoon and the Baltic Sea and is expected to generate economic growth and income.

The nautical channel through the Vistula Spit will be approximately a kilometre long and 5 meters deep thus allowing vessels of up to 100 m long, 20 m wide and with maximum draught of 4 to access the port in Elbląg. The total cost for the channel has been estimated to be 2 billion zloty.

The first stage entails building the covering harbour from the Bay of Gdańsk together with the nautical channel and waiting berths on both sides of the canal. This stage will be organised and completed by a Polish-Belgium consortium.

The total length of the waterway is almost 23 kilometres including 10.1 km for the passage across the Vistula Lagoon and 10.3 km for the passage across the river Elbląg. The sluice, the external port and the quay complete the total distance of the waterway.





Budowę kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną podzielono na trzy etapy. Pierwszy został omówiony na poprzedniej stronie. W drugiej kolejności będą prowadzone prace na rzece Elbląg polegające na obudowaniu brzegów i robotach czerpalnych. Trzeci etap to pogłębienie Zalewu Wiślanego.

Cała inwestycja prowadzona przez Urząd Morski w Gdyni została wyceniona na 992 mln zł.

Ekspert oceniają, że w oparciu o swobodny dostęp do Elbląga jako portu morskiego będzie można zbudować ciąg komunikacyjny, który stanie się jednym z elementów Via Carpatia. Elbląski terminal przyjmując mniejsze ładunki odciążą porty trójmiejskie. Ponadto inwestycja będzie sprzyjać powstawaniu nowych miejsc pracy oraz poprawi walory turystyczne miejscowości nad Zalewem Wiślanym.

The works on the canal across the Vistula Spit are divided into three stages. The first was described on the previous page. The second stage will feature work on the river Elbląg. It includes dredging works and rebuilding of the banks. The third and the final stage consists of the deepening of the Vistula Lagoon.

The total cost of the project, according to the calculations by the Maritime Office in Gdynia, will total 992 million zloty.

Many experts believe that free access to the sea port in Elbląg should be part of the transportation route Via Carpatia. The terminal in Elbląg should ease the burden currently borne by the ports in the Tricity. The investment should create new worksites and improve tourism in the settlements alongside the Vistula Lagoon.

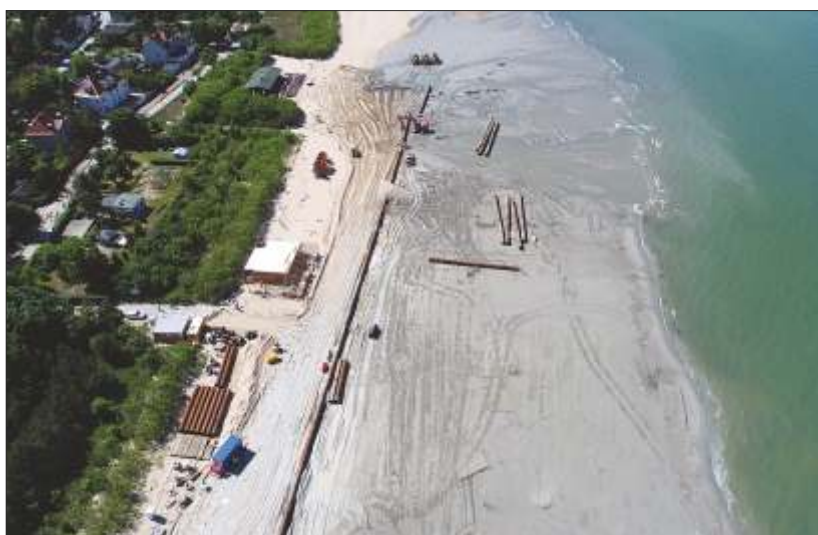
A look back at history

*T*a inwestycja Urzędu Morskiego w Gdyni cieszy szczególnie miłośników starego Trójmiasta, a w szczególności sympatyków szczecińskiego rudowęgłowca „Sołdek”, który jest ozdobą Motławy.

Projekt obejmuje przebudowę i remont nabrzeży Motławy i Martwej Wisły o łącznej długości 2,5 km oraz wybudowanie toru wodnego na Martwej Wiśle o długości 2,2 km wraz z wymianą i aktualizacją oznakowania nawigacyjnego.

*T*his investment of the Maritime Office in Gdynia delights mostly the admirers of the old Tricity, especially fans of the Szczecin's coal and ore freighter "Sołdek" – the emblem of the Motława river. The 2,5 km of quays alongside the Motława and the Martwa Wisła will be rebuilt within the project. Moreover, the new 2,2 km long fairway on the Martwa Wisła will be created together with new navigational marks.





Brzegi na Półwyspie Helskim oraz nad Zatoką Gdańską znajdują się pod szczególnym nadzorem służb administracji morskiej. Wszak wiadomo, że wybrzeże jest nie tylko podatne na niszczycielskie działanie morza, ale również odczuwa skutki ekspansji turystycznej. W tej sytuacji kosztownym inwestycjom musi towarzyszyć trudne poszukiwanie złotego środka, by pogodzić konieczność ochrony brzegów morskich z interesami lokalnych społeczności. Wykonanie systemu ostróg na Półwyspie Helskim to jeden z elementów rządowego programu ochrony zagrożonych odcinków.

Na zdjęciach pokazujemy zabezpieczanie brzegów przez refulację, a tym samym poszerzanie plaż: w Gdańsku Brzeźnie, Gdańsku Jelitkowie i na Helu urobkiem pochodzącym z pogłębiania toru wodnego do Portu Północnego.

The maritime administration takes special care of the shores of the Hel Peninsula and the Bay of Gdańsk. It is not surprising that this shore is not only vulnerable to the disastrous activity of the sea but also has to face and deal with the consequences which results from the expansion of tourism. Therefore it is crucial to find the correct balance between coastal protection and the needs of the local communities.

Building groyens on the Hel Peninsula falls within the remit of the governmental programme of coastal protection that the Maritime Office in Gdynia undertakes.

In the photos on the left there can be seen examples of beach nourishment in Gdańsk Brzeźno, Gdańsk Jelitkowo and in Hel with sand coming from the deepening of the fairway to the Northern Port.



DUŻO DLA MAŁYCH

A lot for the small ports

The future of small ports

Polska administracja morską inwestuje w małe porty położone nie tylko nad Bałtykiem, ale także na wodach wewnętrznych. Realizowane projekty, finansowane przez budżet państwa i fundusze unijne, wspomagają rozwój rybołówstwa i turystyki wodnej w połączeniu z żeglarsstwem. Te dwie funkcje małych portów sprawdzają się w roli stymulatorów wzrostu gospodarczego regionów nadmorskich.

Na Pomorzu Zachodnim milionowe inwestycje prowadzone były i są nadal m.in. w Stepnicy, Dziwnowie, Mrzeżynie, Trzebieży, porcie barkowym w Policach. Nowe plany obejmują poprawę infrastruktury

w przystaniach rybackich Niechorze, Lubin, Międzyzdroje.

Na Wybrzeżu Środkowym najpoważniejszą inwestycją w tym zakresie jest przebudowa wejścia do portu Ustka. Oczywiście na bieżąco utrzymywana jest żeglowność torów wodnych i akwenów w portach Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Łeba.

Działalność inwestycyjna Urzędu Morskiego w Gdyni w zakresie małych portów koncentruje się obecnie na przygotowaniach do budowy kanału żeglownego łączącego Zatokę Gdańską z Zalewem Wiślanym, co odmieni diametralnie rolę i znaczenie Elbląga jako portu.

The Polish maritime administration invests in small ports not only alongside the Baltic coast but also on inland waters. The projects, funded from the Polish government and the EU, supports the development of fishing and yachting. These two functions of small ports are vital stimulants of economic growth in the coastal regions. In the Western Pomeranian region many millions worth of investment has been committed to the areas of Stepnica, Dziwnów, Mrzeżyno, Trzebież and the barge port in Police. The plan for the future will see investment in Niechorze, Lubin and Międzyzdroje.

On the Central Coast, the most important investment in small ports is the rebuilding of the entrance to the port in Ustka. Systematically, the Maritime Office maintains the parameters of fairways and basins in Kołobrzeg, Darłowo, Ustka and Łeba.

The Maritime Office in Gdynia is focussed on the construction of a nautical channel which will connect the Bay of Gdańsk with the Vistula Lagoon, which is expected to completely change the role and significance of the port in Elbląg.



Przebudowane wejście do portu w Dziwnowie. Jeden z etapów projektu obejmującego pogłębianie toru podejściowego i basenu portowego, przebudowę falochronów i nabrzeży, modernizację portu rybackiego oraz zabezpieczenie brzegu i powiększenie plaży.

Rebuilding of the entrance to the port in Dziwnów. One of the elements of a large project including also deepening of the fairway and port basin, reconstruction of breakwaters and quays, modernisation of the fishing port and beach nourishment.

Programmes and projects



W ramach projektu „Zabezpieczenie zagrożonych odcinków zachodniego wybrzeża” w Dziwnowie trwa sztuczne zasilanie brzegu na odcinku 2. kilometrów. Prace refulacyjne wykonuje pogłębiarka „Hegemann 4” niemieckiej firmy o tej samej nazwie, która razem z gdańskim Przedsiębiorstwem Robót Czerpalnych i Podwodnych i duńską spółką Rohde Nielsen, tworząc konsorcjum, wygrała przetarg na wspomniane roboty.

Wcześniej dzięki programowi UE „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich” administracja morska zmodernizowała port rybacki w Dziwnowie.



In Dziwnów, as part of the “Protection of the endangered parts of the western coast,” takes place beach nourishment programme which covers a distance of over 2 kilometres. The German dredger “Hegemann 4” belonging to the company of the same name, is engaged in the project alongside the Polish company PRCiP and the Danish company Rhode Nielsen, who also won the open tender for the projected works in Dziwnów.

Prior to this, several years earlier the maritime administration modernised the fishing port in Dziwnów under the remit of the EU programme “Sustainable development of fishing and coastal fishing areas.”





Kolejna ważna inwestycja administracji morskiej to „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach”. Przetarg na roboty pogłębiarskie oraz budowlane wygrała holenderska firma Van den Herik Kust. Pierwszy etap obejmuje pogłębienie i poszerzenie Kanału Kiełpińskiego, a także umocnienie skarpy wyspy Kiełpiński Ostrów.

Przy regulowaniu i umacnianiu brzegu zastosowano ciekawe rozwiązanie, co widać na zdjęciu dolnym. Narzut kamienny układany jest na geokompozycie zbudowanym z sześciu różnych warstw geosyntetyku i faszyny ułożonych w kratę.

W zakres inwestycji wchodzi jeszcze pogłębienie toru podejściowego na Kanale Polickim do 10,5 m.

Inwestycja wyprzedza budowę nowego portu w Policach, który ma powstać w ramach inwestycji pod nazwą Polimery Polickie.

Another important investment of the maritime administration is the project "Improvement of access infrastructure to the port in Police". The Dutch company Van den Herik Kust won the tender for this project. The first stage focuses on the deepening and widening of the Kiełpin Canal, as well as the reinforcing of the escarpment on the Kiełpin isle.

An interesting solution has been used to regulate and strengthen the coast (photo on the left). Erratics are laid on a geocomposite build from 6 layers of geosynthetics and fascine.

The investment involves the deepening of the approach fairway on the Police Canal to 10.5 m which is hoped to trigger another investment, "Polimery Polickie", which is aimed at building a new port in Police.

Second youth of the port

Mały port w Mrzeżynie przeżywa drugą młodość. Nabrzeża są w trakcie przebudowy, podejście oraz kanał portowy są pogłębiane, brzeg wzmacniany.

Prócz tego administracja morska zainwestowała w małe jednostki potrzebne do bieżącego utrzymania dobrych warunków żeglugi. Zakupiono pogłębiarkę ssąco-refulującą i holownik do jej obsługi oraz motorówkę sondażową.



The small port in Mrzeżyno rejuvenates. There are works to reconstruct the quays, to deepen the fairway, and to strength the shore.

Moreover, the maritime administration bought small vessels which are needed to maintain good conditions for navigation.

These include a TSHD (Trailing Suction Hopper Dredger), a tugboat and a survey motorboat.



*P*onad rok trwały prace realizowane w ramach inwestycji pod nazwą „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy”.

Obejmowały one zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich, mających na celu uzyskanie określonych parametrów technicznych, które umożliwią obsługę w stepnickim porcie statków do 115 m długości, 13,5 m szerokości i zanurzeniu od 3,8 m do 4,0 m.

Stepnica to mały port nad Zalewem Szczecińskim, dzięki inwestycjom z dużym potencjałem.

*I*t took over a year to finish the project “Improvement of the approach infrastructure to the port in Stepnica”.

The investment covered the design and implementation of construction and dredging works to satisfy the expected technical parameters which allows the operation in Stepnica of vessels up to a length of 115 m, width of 13,5 m, and draught between 3,8 and 4,0 m.

The investments have boosted and expanded the potential of the small port in Stepnica at the Szczecin Lagoon.

A large small sea port



Hel to duży mały port morski. Baza dla floty rybackiej i żeglugi turystycznej.
Hel is an example of a small sea port that has large usage. It is a base for the fishing fleet and tourist yachts.

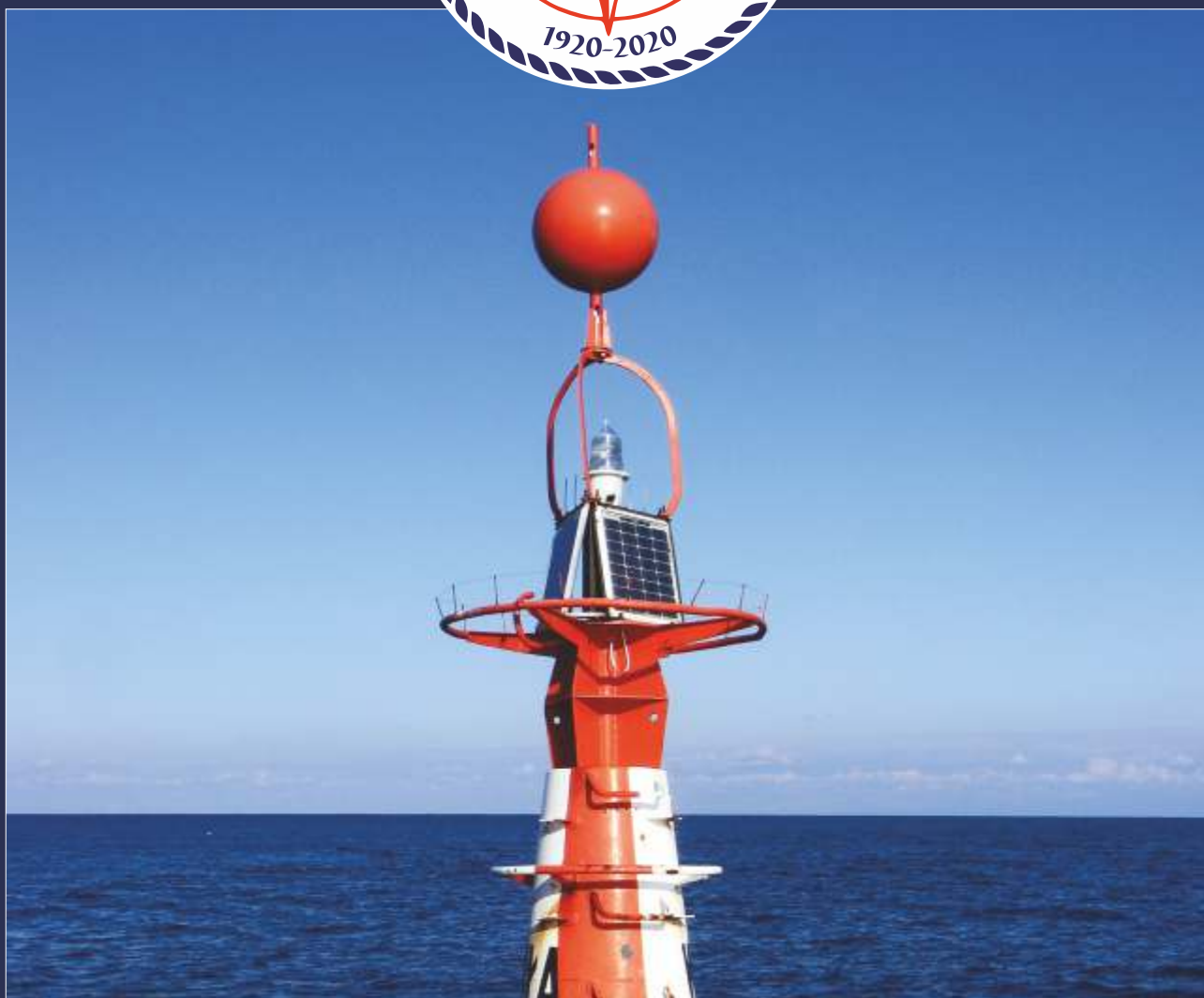


Port Puck tworzą baseny Rybacki i Jachtowy. Ruchem statków kieruje Bosmanat Portu Puck podległy Kapitanatowi Portu Władysławowo. Infrastrukturą portową administruje Urząd Morski w Gdyni oraz miasto Puck.
*The port of Puck contains two basins: Fishing and Yacht. The movement of vessels is controlled by the Harbour Bosun's Office in Puck which itself is subordinate to the Harbour Master's Office in Władysławowo.
 The infrastructure is under authorities of the Maritime Office in Gdynia and the city of Puck.*



Porty Wybrzeża Środkowego są różnicowane pod względem wielkości, infrastruktury i przeładunków. Wystarczy porównać Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Dźwirzyno, Rowy. Wszystkie mają duży potencjał, który jednak wymaga inwestycji hydrotechnicznych.

The Central Coast ports like Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Dźwirzyno or Rowy, vary regarding size, infrastructure and volume of handling. All of them have a high potential but all require suitable investment in hydro-technical works.



NA WODZIE I LĄDZIE

On water and land

*N*avigare necesse est... Żeglownanie jest koniecznością, ale bez dobrej nawigacji prawie niemożliwe. Tylko dzięki znakom na lądzie i wodzie, a także sygnałom w powietrzu, współczesne statki bezpiecznie dopływają do portu przeznaczenia.

Cała odpowiedzialność za dobrze oznakowane wody, czy to na redzie, czy też na torach wodnych, spoczywa na polskiej administracji morskiej. Konkretnie, zajmują się tym pracownicy wydzielonego pionu oznakowania nawigacyjnego w Urzędzie Morskim w Gdyni i Urzędzie Morskim w Szczecinie.

Wyznaczają tory dla żeglugi, na bieżąco prowadzą pomiary głębokości i ustalają dopuszczalne zanurzenie statków wpływających do portów. Dbają o sprawność znaków nawigacyjnych i monitorują ich działanie.

Mają pod swoją opieką cały tabor pływający. To kilkadziesiąt jednostek różnej wielkości i o różnym przeznaczeniu, a ich „portami macierzystymi” są Bazy Oznakowania Nawigacyjnego, gdzie przechowuje się i konserwuje i naprawia różnego rodzaju pławy.

Służby oznakowania nawigacyjnego zajmują się także obsługą techniczną systemu VTS i radarów, stacji brzegowych AIS, łącznością przewodową i bezprzewodową, nawet UKF-kami dla kapitanatów, bosmanatów oraz jednostek pływających.

Dzięki programowi unijnemu i znaczącemu dofinansowaniu budżetu państwa zmodernizowano oznakowanie nawigacyjne. Obecnie polska administracja morską dysponuje nowoczesnym systemem, o którym można powiedzieć bez cienia przesady, że jest najlepszy pod słońcem. A to dlatego, że nowe pławy są lżejsze, bardziej odporne na warunki atmosferyczne i uszkodzenia mechaniczne. Wyposażono je w panele słoneczne, a ich monitoring odbywa się drogą radiową. Ten system powiadamiania informuje o zejściu pławy z wyznaczonej pozycji, o awarii instalacji świetlnej itp.

Szczególnie modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie zyskała bardzo wysoką ocenę agencji nadzorujących bezpieczeństwo żeglugi. Doceniono zwłaszcza nowoczesne rozwiązania monitoringu drogi wodnej.





The importance of good navigation can not be understated and modern ships are able to reach safely their port of destination in due part only thanks to distinctive marks on land and water, and signals in the air.

The full responsibility for maintaining and installing these marks and signs on the Polish western coast on roadstead and fairways lies with the Polish maritime administration, specifically the dedicated departments from the Maritime Office in Gdynia and the Maritime Office in Szczecin who are tasked with demarcating the fairways, making regular measurements of the depth and setting the authorised draught for the vessels entering the ports. They also check and monitor the efficiency of the aids to navigation, ensuring effective performance.

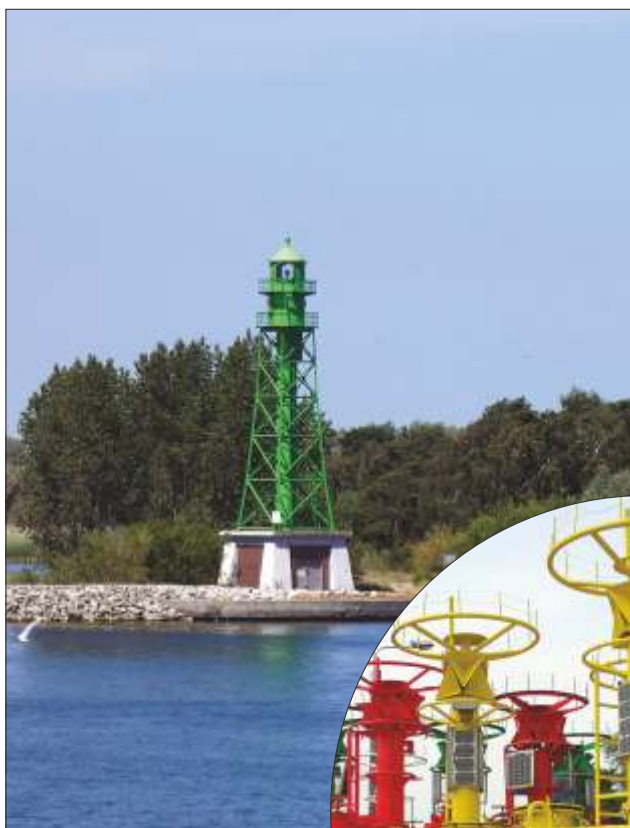
A further responsibility is the maintenance and upkeep of the entire fleet which consists of dozens of vessels varying in size and purpose. The fleet's home ports are the AtoN Bases. In these bases, there are also stored and maintained various types of buoys and beacons.

The services responsible for the aids to navigation are also responsible for the technical maintenance of the

VTs system and radars, AIS shore-based stations, wired and wireless communication, and even VHF radios for vessels and the harbour master's and harbour bosun's offices.

Thanks to the EU programme and its significant co-financing, the aids to navigation have been modernized, which will be discussed on later pages. The Polish maritime administration now has a modern state of the art system, developed with the latest technology and utilizing the latest in equipment and design. The new buoys are lighter, more resistant to weather conditions and mechanical damage. They are equipped with solar panels and their operation is controlled by radio. Its notification system relays information regarding misplaced buoys or failures in the lighting

Modernisation of the approach infrastructure in the ports of Świnoujście and Szczecin has been especially appraised by the agencies which supervise and monitor safe navigation. The installation of CCTV monitoring over the waterway is considered as setting a standard unrivalled anywhere in the rest of the world.



The best in the world

Od kilku lat bezpieczną żeglugę po polskich akwenach zapewniają nowoczesne pławy i skuteczny monitoring dróg wodnych.

Administracja morska wymieniła oznakowanie nawigacyjne starego typu na nowe pławy morskie, torowe i zimowe, mające w zasadzie same zalety. Wykonane z tworzywa sztucznego, a więc lżejsze, poza tym łatwiejsze do konserwacji. W przypadku kolizji nie toną. Ich naprawa ogranicza się do wymiany uszkodzonego modułu. Mają autonomiczne zasilanie (panele słoneczne) i dużą powierzchnię widzialną.



***F**or the past few years, modern buoys and effective monitoring has been instrumental in securing safe navigation on Polish waters. The maritime administration removed the old pre-existing aids to navigation and updated these into newer and more effective buoys including variants for use in icy conditions as well. Made of plastic, the buoys are lighter and easier for maintenance to be carried out on them. They also do not sink if they are collided with and this means that their repairs are mostly limited to exchanging a broken module. They have an autonomous power supply (solar panels) and very large apparent surface.*





Różne podwodne przeszkody mogą zakłócać bezpieczną żeglugę. Najczęściej są to kotwice zgubione przez statki. Odszukiwaniem i wydobywaniem ich zajmują się załogi stawiaczy pław - „Zodiaka” i „Planety”.



Safe navigation can be disrupted by a surprisingly large variety of objects. The most common are anchors lost by vessels. Finding and extraction is a task of the crews on the buoy tenders “Zodiak” and “Planeta”.



Dwa razy w roku należy wymieniać pławy na torach wodnych z zimowych na letnie i odwrotnie. Różnice w konstrukcji takich znaków widać na pokładzie „Planety”.



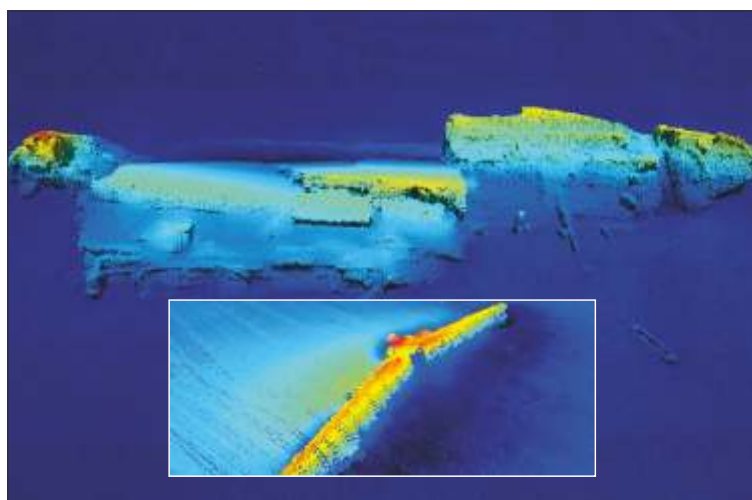
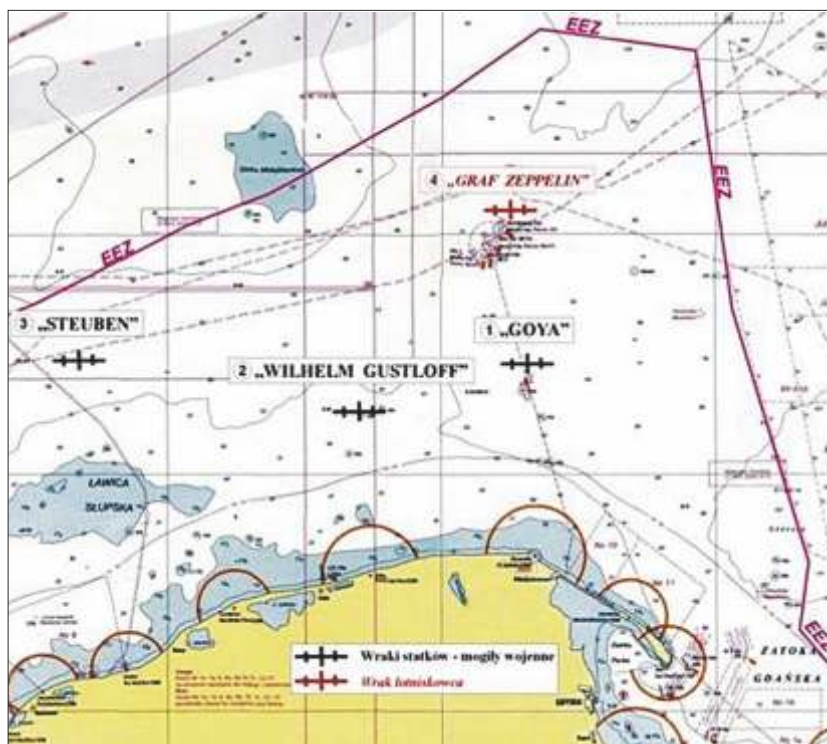
Twice a year, buoys have to be exchanged. From winter to summer and vice versa. The differences in construction can be seen on the deck of the “Planeta”.



W ślad za modernizacją oznakowania nawigacyjnego i wymianą taboru pływającego administracja morska rozpoczęła gruntowną przebudowę Baz Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie (u góry) i Gdańsku (zdjęcia poniżej).

Not only were the aids to navigation and the fleet exchanged, but also the maritime administration started the reconstruction of the AtoN Base in Szczecin (above), and in Gdańsk (below).



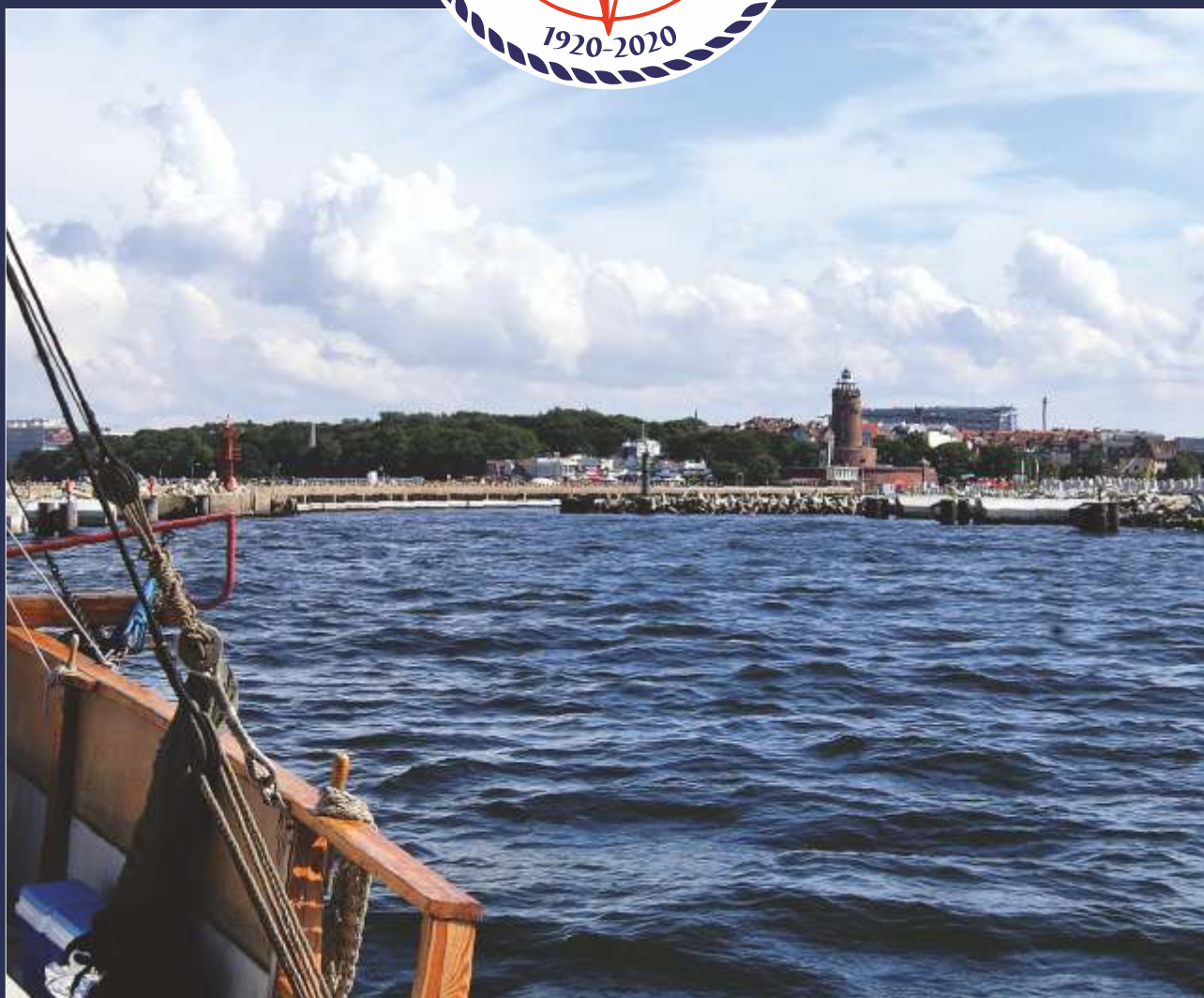


Pół setki wraków leży na dnie Zatok Pomorskiej, akwenów wokół Półwyspu Helskiego i polskich wód Bałtyku Południowo-Wschodniego. Większość z nich udostępniono do nurkowania.

Wszystkimi sprawami związanymi z penetracją głębin zajmuje się Wydział Pomiarów Morskich Urzędu Morskiego w Gdyni. Wydaje pozwolenia na wykonywanie nurkowań na wraki i przeszukiwanie wraków lub ich pozostałości. Wydział prowadzi także urzędowy wykaz wraków i rejestr nurkowań na wraki, jak również nadzoruje przestrzeganie prawa w tym zakresie.

Half of a hundred of shipwrecks lie on the bad of the Bay of Pomerania, water bodies around the Hel Peninsula and Polish waters of the Southeast Baltic Sea region. Most of them are available for diving.

All matters related to the penetration of water depths belong to the Maritime Survey Department of the Maritime Office in Gdynia. This institution issues all the permits to dive and search for wrecks or their remains and oversees compliance with the law in this regard. The department also runs the official register of shipwrecks where all dives are recorded.



POŚRODKU WYBRZEŻA

In the middle of the coast

The sea in Słupsk

Trudno dziś dociec, kiedy nazwa miasta Słupsk po raz pierwszy pojawiła się w dokumentach polskiej administracji morskiej. Być może pod koniec lat 40. minionego stulecia, gdy ówczesne władze zaczęły oceniać potencjał Wybrzeża Środkowego i doceniać jego znaczenie dla gospodarki morskiej. Należało więc stworzyć urząd, którego zadaniem byłaby administracja rozległym terenem nadmorskim.

I tu historia administracji morskiej na Wybrzeżu Środkowym ma swój nieco pogmatwany początek.

15 maja 1951 roku rozporządzeniem Ministra Żeglugi formalnie powołano Koszaliński Urząd Morski. Brak odpowiednich kadr spowodował, że urząd pozostał w uśpieniu przez kolejnych kilka lat.

22 maja 1954 roku Minister Żeglugi nieopublikowanym zarządzeniem połączył Urzędy Morskie z Morskimi Urzędami Rybackimi (dysponującymi fachowcami i zapleczem biurowym), otwierając w ten sposób drogę

do faktycznego utworzenia Koszalińskiego Urzędu Morskiego z siedzibą w Słupsku.

3 czerwca 1954 roku Szczeciński Urząd Morski przekazał protokołem Koszalińskiemu Urzędowi Morskiemu tereny nadmorskie, w tym wydmy, plaże, lasy i szkółki leśne, leżące na terenie województwa koszalińskiego.

1 lipca 1954 roku w Słupsku rozpoczął działalność Koszaliński Urząd Morski.

2 lutego 1955 roku dekret Rady Państwa uregulował na czas długi (obowiązywał do lipca 1991 roku) funkcjonowanie terenowych organów administracji morskiej.

1 sierpnia 1975 roku dotychczasowa nazwa „Koszaliński Urząd Morski” została zmieniona na „Urząd Morski w Słupsku”.

1 kwietnia 2020 roku Urząd Morski w Słupsku został zniesiony, a jego obszar kompetencji i związane z tym obowiązki przejęły Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie.



Trudne wejście do portu w Kołobrzegu. Pierwsze prace hydrotechniczne, mające poprawić bezpieczeństwo żeglugi, Urząd Morski w Słupsku zlecił na początku lat 60.

The difficult entrance to the port in Kołobrzeg.

To improve safe navigation, the Maritime Office in Słupsk scheduled the first hydro-technical works at the beginning of 1960's.

Na brzegu morskim, wymagającym ochrony przed działaniem morza, są przystanie i rybacy, plaże i turyści. Administracja morska stara się godzić wszystkie interesy.

The seashore hosts fishermen and harbours, beaches and tourist.

Protecting the coasts, the maritime administration has to reconcile the interests and needs of all user.



Wybrzeże Środkowe, które znalazło się w administracji Koszalińskiego Urzędu Morskiego z siedzibą w Słupsku, to obszar od Czołpina na wschodzie do Dźwirzyna na zachodzie. Przyległe do tego odcinka wody charakteryzowały się szerokim pasem płyczn, mającym pierwszorzędne znaczenie dla rybołówstwa przybrzeżnego. Liczne przedwojenne osady rybackie znajdowały się m.in. w Jarosławcu, Dąbkach, Unieściu, Chłopach, Sarbinowie i Ustroniu Morskim, gdzie uprawiano rybołówstwo z przystani plażowych. W Rowach i Dźwirzynie znajdowały się przystanie typu kanałowego, natomiast w Ustce, Darłowie i Kołobrzegu porty rybackie.

Długo jednak ów potencjał nie był należycie wykorzystywany. Po pierwsze, nie było rybaków.

W połowie lat 50. rządową uchwałą w sprawie osadnictwa rybackiego nałożono na administrację morską kolejne zadania w postaci przejmowania zagród, mieszkań i budynków i przekazywania ich osadnikom rybackim. Urzędy Morskie przejmowały także wyposażenie przystani rybackich.



Kołobrzeg to największy port na Wybrzeżu Środkowym. Wszystko w jednym: port handlowy, rybacki, pasażerski oraz marina.

The port in Kołobrzeg is the largest on the Middle Coast and has many differing functions all together, these being – a cargo harbour, a fishing harbour, a passenger harbour and a yachting marina.

Nadal jednak brakowało rybaków.

Pracownicy Koszalińskiego Urzędu Morskiego z siedzibą w Słupsku, w mundurach Polskiej Marynarki Handlowej, ruszyli w głąb kraju, by przekonywać Polaków do osiedlania się nad morzem.

Administracja morską stworzyła sprzyjające warunki do odbudowy i rozwoju rybołówstwa bałtyckiego. Połow śledzia wzrosły pięciokrotnie w latach 50. ubiegłego stulecia, osiągając maksimum w latach 70. Połow dorsza osiągnęły maksimum dziesięć lat później, w roku 1980. Maksymalne połowy szprota zostały osiągnięte w latach 90.

Urzędy Morskie były organami administracji rybołówstwa morskiego do 10 września 1999 r. Wówczas weszła w życie ustawa o urzędzie Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego (w Gdańsku, Słupsku i Szczecinie) i przejściu z resortu żeglugi do resortu rolnictwa.

Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego mieści się w Słupsku i obecnie podlega Ministerstwu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

The Polish maritime administration has been present on the Middle Coast since the early 1950's. In the beginning, starting on 1st of July, 1954, it was the Maritime Office of Koszalin based in Słupsk that administrated the coastal areas from Czołpino to Dźwirzyno. Twenty years later, the name of the institution was changed into the Maritime Office in Słupsk. The duties of the institution in Słupsk encompassed many wide areas such as safe navigation, coastal protection, aids to navigation, technical activities in ports and fishing on inland waters waters. During its initial years the priority was to rebuild and develop the inland Baltic Sea fisheries because the Middle Coast has favourable conditions to encourage and support this purpose. The inland waters were shallow suitable for fishing boats. Numerous settlements survived the war with harbours on beaches or canals including the three fishing ports in Kołobrzeg, Ustka and Darłowo. The Maritime Office in Słupsk was disbanded on the 1st of April 2020, and its areas of responsibilities and duties were transferred to the Maritime Offices in Gdynia and Szczecin.

A chance for the port in Ustka

Ustka, za sprawą przebudowy wejścia do portu, może stać się dominującym portem nie tylko rybackim, ale także handlowym na środkowym wybrzeżu – uważa Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Przedsięwzięcie zostało podzielone na etapy. Pierwszy, który będzie realizowany do połowy 2023 roku, przewiduje zaprojektowanie i budowę nowego falochronu Zachodniego o długości ok. 800 m, nabrzeża przeładunkowego o długości ok. 230 m, ostrogi tłumią-

cej falowanie o długości ok. 85 m oraz nabrzeża cumowniczego długości ok. 250 m łączącego nowy falochron ze starym.

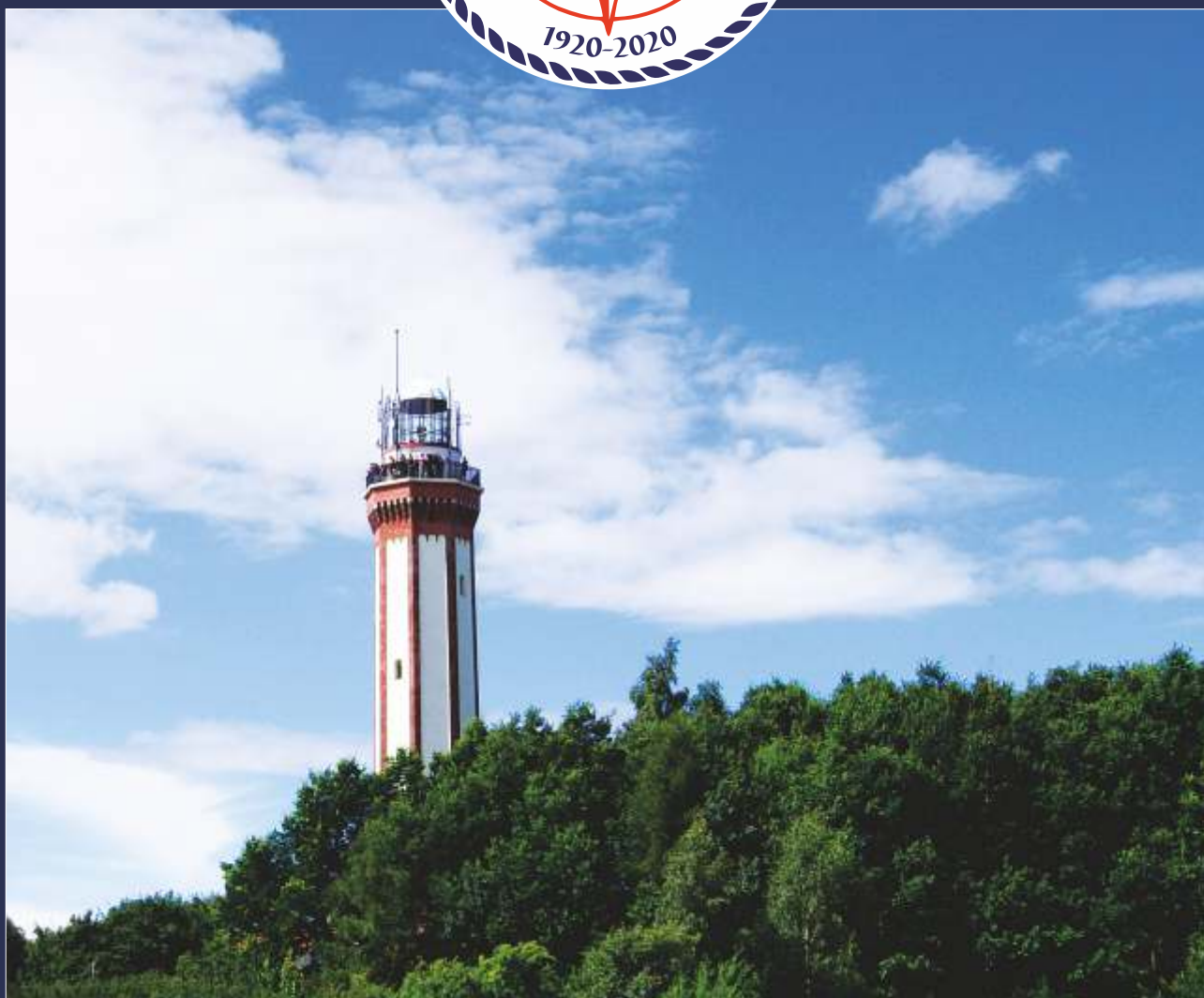
W tym samym czasie ma powstać projekt kolejnego etapu przebudowy, do realizacji w przyszłej perspektywie finansowania. W ramach tej inwestycji planuje się budowę nowego Falochronu Wschodniego w miejscu istniejącego wraz z przebudową Nabrzeża Pilotowego oraz częściową rozbiórkę starego Falochronu Zachodniego i budowę pochłaniacza falowania. Zaprojektowana zostanie obrotnica o średnicy ok. 200 m.



According to the Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation, after the rebuilding of the entrance to the port, Ustka can be a major centre on the Middle Coast influencing both fisheries and cargo.

The investment has been split into stages. The first, planned to be completed by mid 2023, focuses on establishing and building the Western Breakwater, a cargo handling quay, and a mooring quay.

At the same time and this will include the building of the new Eastern Breakwater, rebuilding of the Pilot Quay, and delineation of a turning basin with a diameter of 200 m.



GARNEK WULKANA

Vulcan's pot



Jak się ściemni, to się wyjaśni – mówili marynarze o latarniach morskich. Wszak swym światłem pokazywały bezpieczną drogę do portu. Początkowo źródłem światła były ogniska rozpalane na brzegu, potem kosze z płonącymi stosami drewna, które nazywano garnkami Wulkana, umieszczane na wieżach z cegły lub kamienia. Później paliwem był węgiel kamienny. Używano też świec i lamp naftowych.

Stare obiekty nawigacyjne, a takimi są latarnie morskie polskiego wybrzeża, przeżywają drugą młodość. Po modernizacji mają swoje trwałe miejsce w nowoczesnym systemie nawigacyjnym, jako jeden z jego elementów zapewniających bezpieczną żeglugę. Nadal

wskazują drogę do portu, ale ich światło nie jest już jedynym przewodnikiem.

Modernizacja oznakowania nawigacyjnego, zrealizowana przez administrację morską, objęła również latarnie, które przede wszystkim zostały zautomatyzowane. Otrzymały nowe, silne i zarazem ekonomiczne źródła światła, niezależne od sieci energetycznych, podatnych na awarie. Wyposażono je w takie urządzenia jak np. stacje lądowe automatycznej identyfikacji statków AIS.

Latarnie są również dużą atrakcją turystyczną. Wiele z nich udostępniono do zwiedzania, a opiekują się nimi stowarzyszenia miłośników latarni morskich.

The old saying "When it will darken, it will be clearer" clearly inferring the vital role that lighthouses have played in guiding seafarers to safe passage and harbour. Initially these early lighthouses were bonfires on the shore, then evolving later into baskets with firebrands named Vulcan's pots, located at the top of towers made of bricks or stones. These firebrands were later superseded by coal and on occasion sometimes by large candles or kerosene lamps.

The old aids to navigation, including lighthouses, have now been given a second lease of life due to their modernization and now they have been incorporated into the rejuvenated navigational system of the region, filling a vital role in ensuring safety and security for the users of the regions waterways and coastal waters. Recently, their light has become not their only asset.

In case of lighthouses, the modernisation of the aids to navigation updated by the maritime administration, has allowed the replacement of the lighting systems with modern, stronger and more efficient sources of light independent from the electric grid which is prone to failure and electric power cuts. The lighthouses are equipped now with shore-based AIS systems.

The lighthouses are also important tourist attractions. Some of them are open for visitors.



Latarnia morska Rozewie. Tak zwana „stara latarnia”, czynna do dziś, wybudowana w 1822 r. Drugi obiekt na Rozewiu, czyli „nową latarnię” uruchomiono w 1875 r. Funkcjonowała równocześnie ze „starą”. Została wyłączona z eksploatacji w 1910 r.
The lighthouse in Rozewie, called “old”. Build in 1822 is still operational. In 1875 a new lighthouse in Rozewie was opened. Both were operating simultaneously until 1910 when the new one was decommissioned.



Latarnia morska w Kołobrzegu. Zbudowana w 1947 roku w nieco innym miejscu niż jej poprzedniczka wysadzona w powietrze przez Niemców w 1945 roku. Historia kołobrzieskiego światła nawigacyjnego sięga 1666 roku.
The lighthouse in Kołobrzeg. Built in 1947 close to the place of the previous one which was blown up by Germans in 1945. The history of navigation lights in Kołobrzeg dates back to 1666.



Najmłodsza latarnia morska na polskim wybrzeżu znajduje się w Porcie Północnym. Mieści się na wieży Kapi-
tanatu Portu Gdańsk i nie jest udostępniona do zwiedzania. Jako jedyna latarnia morska w Polsce posiada windę.
*The youngest lighthouse at the Polish coastline is located in the Northern Port. The lighting system occupies a
place in the tower of the Harbour Master's Office in the Port of Gdańsk. It's the only Polish lighthouse with a lift but,
unfortunately, is closed for visitors.*



Latarnia morska w Ustce zlokalizo-
wana u ujścia Słupi do morza. To nie-
zwykle interesujący architektonicz-
nie obiekt, składający się z ośmio-
kątnej wieży oraz niewiele niższego,
przylegającego do niej budynku la-
tarników.

*The lighthouse in Ustka situated at
the mouth of Słupia river. It a very
architecturally interesting building
with octagonal tower with an
attached lighthouse keepers house.*

Najbardziej tajemnicza latarnia morska na polskim wybrzeżu. Skryta w Wolińskim Parku Narodowym, w pełni zautomatyzowana, niedostępna dla zwiedzających.

Latarnia Kikut stoi na 75-metrowym wzgórzu. Jej światło ma 91,5 m wysokości nad poziomem morza. Początkowo była tu wieża orientacyjno-widokowa. W 1962 r. przebudowano ją na latarnię.

The most mysterious lighthouse on the Polish coastline. Hidden in the Woliński National Park, fully automatic and closed for visitors. The lighthouse in Kikut stands 75 meters above sea level but its light is located 91,5 metres above sea level. The building was used as a viewing tower before being turned into a lighthouse in 1962.



Latarnie morskie polskiego wybrzeża. Kolejno od lewej: latarnia Jastarnia, najniższa w Polsce, nie jest dostępna dla turystów. Latarnia Hel w zimowej szacie. Latarnia Świnoujście, najwyższa na wybrzeżu, jedna z najwyższych na świecie.

Lighthouses on the Polish coast. On the left, the lighthouse in Jastarnia, the smallest in Poland, closed for visitors. In the centre, the lighthouse in Hel wearing a winter coat. On the right, the lighthouse in Świnoujście, one of the tallest in the world.

Time ball

Latarnia morska w Nowym Porcie to jeden z najpiękniejszych i najbardziej charakterystycznych zabytków Gdańska. Przez lata nie tylko wskazywała drogę do gdańskiego portu statkom, które przyływały zza Mierzei Helskiej, ale była też punktem obserwacyjnym dla pilotów morskich oraz stacją kuli czasu. Uruchomiona została w 1894 roku, a 100 lat później zamknięta. Zastąpiła ją większa, nowocześniejsza latarnia w Porcie Północnym. Dziś latarnia w Nowym Porcie jest zabytkiem do zwiedzania i punktem widokowym, z którego można podziwiać panoramę Trójmiasta i Zatoki Gdańskiej.

The lighthouse in the New Port is one of the most beautiful and most characteristic landmarks in Gdańsk. For a long time it not only showed the path to the port of Gdańsk for vessels coming from the spit of Hel, but also was an observation point for port pilots, and a time ball station.

The building served as a lighthouse between 1894 and 1994. Nowadays, it's a landmark open for visitors with a view point to the Bay of Gdańsk and the Tricity.



Na szczycie latarni znajduje się jedyna na świecie ażurowa kula czasu. Jest to wierna kopia poprzedniczki, ale została wykonana z doskonałej jakości stali nierdzewnej. W pełni zautomatyzowano mechanizm podciągający. Spadek kuli czasu oznacza punktualnie godziny dwunastą, czternastą, szesnastą i osiemnastą według wzorca czasu emitowanego przez radiostację w Mainflingen koło Frankfurtu nad Menem. Jego dokładność określana jest jako jedna sekunda dopuszczalnego kumulowanego błędu na dwieście tysięcy lat!

At the top of the lighthouse is the unique net-made time ball. It's an exact copy of its predecessor but made of exquisite stainless steel. The pull-up mechanism is fully automatic. Every drop of the ball means a full hour: twelve, fourteen, sixteen, and eighteen, exactly according to the time standard emitted from the radio station in Mainflingen near Frankfurt am Main. The accuracy of this time standard is one second per 200 thousand years!



NASZA FLOTA

Our fleet



*F*lota administracji morskiej RP w pierwszych latach jej istnienia składała się przede wszystkim z holowników. Były uniwersalne i dobrze się spisywały w warunkach budowy portu w Gdyni.

Dzisiejsza białoniebieska flotylla ma zupełnie inny charakter, bo też odmienne od tych przed wojną za-

dania wypełniają Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie. Wśród kilkudziesięciu jednostek są stawiacze pław, kutry i motorówki hydrograficzne, jednostki inspekcyjne, małe pogłębiarki i holowniki do ich obsługi.

W ostatnich latach administracja morska zamawia i kupuje sporo nowych jednostek, by wymienić tylko uniwersalne statki „Zodiak II” i „Planeta I” oraz wielozadaniowe łodzie typu RIB.

Krótki przegląd białoniebieskiej floty pod białoczerwoną banderą pokazuje nie tylko nowoczesne jednostki, ale także ich zróżnicowanie ze względu na akweny, na których operują. Inne jednostki dbają o bezpieczną żeglugę na torze wodnym ze Świnoujścia do Szczecina oraz w portach zachodniego wybrzeża, inne wykonują te same zadania na Wybrzeżu Środkowym oraz na drogach wodnych prowadzących do portów Trójmiasta.

*D*uring the first years of its existence, the Polish maritime administration's fleet consisted mostly of tugboats. They were fairly standardized and worked efficiently during the construction of the port in Gdynia.

The current blue and white fleet has a completely different character due to the varying and distinctive nature of the duties and tasks of the Maritime Offices in Gdynia and Szczecin. The fleet contains buoy tenders, hydrographic cutters and motorboats, inspection vessels, and small dredgers with tugboats for support.

In recent years the maritime administration has purchased and ordered new vessels, including the universal ships “Zodiak II” and “Planeta I” or multitask RIBs.

A brief overview of the white and blue fleet under the red and white ensign shows not only modern but also diverse vessels. The emphasis placed upon this diversity is vital due to specific characteristics of the operating waters where the fleet has to operate. Some vessels ensure the safe navigation on the fairway Świnoujście-Szczecin and ports of the Western Coast, other vessels undertake the same responsibility on the Middle Coast and the fairways to the ports in the Tricity.

The blue and white fleet



„Kontroler-22” został zbudowany w Finlandii w 2018 roku. To jednostka inspekcyjna przeznaczona do prac w porcie Gdynia, szczególnie do kontrolowania czystości wód, doków stoczniowych i nabrzeży.

„Kontroler-22” built in Finland in 2018. She works in the port of Gdynia as an inspection vessel, dedicated to control and monitor the cleanlinesses of water, controlling shipyard docks and checking quays.



„Sonar 4” jest specjalistyczną motorówką hydrograficzną. Wykonuje pomiary morskie na płytkich wodach w portach i przystaniach Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Puckiej.

The hydrographic motorboat „Sonar 4”. She performs marine measurements in shallow waters in ports and harbours of the Vistula Lagoon, the Bay of Gdańsk and the Bay of Puck.



Wysłużony, ale zasłużony i ciągle w doskonałej kondycji stawiacz pław „Zodiak”, który ponadto zbiera zanieczyszczenia ropopochodne, prowadzi prace podwodne w akwenach trudnodostępnych i sondażowe na otwartych akwenach.

The long-serving and still in good working-order buoy tender „Zodiak” can additionally collect petroleum-derived pollution, and conduct works survey works on both open and hard-to-reach waters.



”Hydrograf-17” for the port of Elbląg



Oto „Hydrograf-17”, nowa jednostka Urzędu Morskiego w Gdyni. Przeznaczona jest do obsługi oznakowania nawigacyjnego na wodach Zalewu Wiślanego. Portem stacjonowania jest Elbląg.

„Hydrograf-17” został zbudowany w Finlandii i sfinansowany w 85 proc. przy udziale funduszy unijnych. Jednostka będzie miała sporo zadań, zwłaszcza po wykonaniu przekopu przez Mierzę Wiślaną. Dzięki większej powierzchni pokładu oraz mocniejszemu dźwigowi zapewni sprawną obsługę oznakowania nawigacyjnego.

Podstawowe parametry jednostki: długość 24 m, szerokość 6,2 m, zanurzenie 1,4 m, silnik wysokoprężny Caterpillar 500 kW, prędkość 12 w.

This is “Hydrograf-17”, one of the newest vessels of the Maritime Office in Gdynia with her home port in Elbląg. She has been designed for handling navigation marks on the Vistula Lagoon.

“Hydrograf-17” was built in Finland financed to a total of 85 percent from the EU funds. The vessel will have a lot of tasks when the canal on the Vistula Spit opens. Having larger deck and a stronger crane will enable better handling of the navigational marks.

The new vessels basic dimensions and details are: length 24 m, width 6,2 m, draught 1,4 m, the Caterpillar diesel engine with 500 kW of power and a speed of 12 knots.

NOWA „KONSTELACJA”

New "Konstelacja"



Nowa „Konstelacja” jest specjalistycznym statkiem hydrograficznym do pomiarów morskich na torach wodnych, kotwiczniskach i innych akwenach administrowanych przez Urząd Morski w Gdyni. Jednostka

została wyposażona w echosondę wielowiązkową oraz zdalnie sterowany pojazd podwodny. Obok nowej przypominamy starą „Konstelację”, w służbie Urzędu Morskiego w Gdyni do roku 2000.

The vessel "Konstelacja" is a hydrographic vessel equipped with a multi-beam echosounder and a remote-controlled underwater vehicle. She has been designed for the maritime surveys on fairways, anchoring sites and other waters administrated by the Maritime Office in Gdynia. In the top-left corner can be seen the old "Konstelacja" that remained in service to 2000.



The Middle Coast Fleet

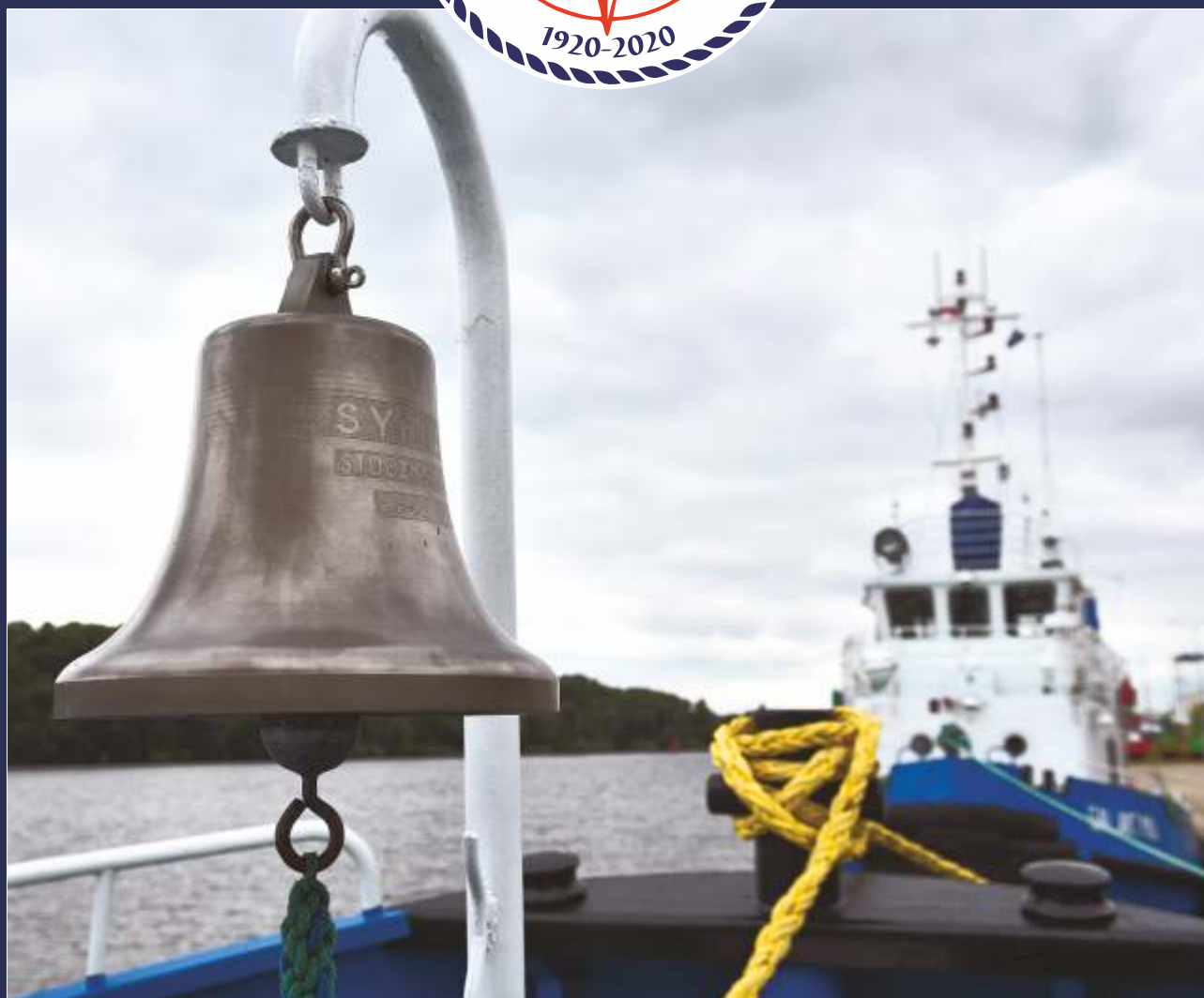


W małych portach pływają małe, ale specjalistyczne, jednostki. Dla większości z nich portem macierzystym jest Ustka. Tu bazuje łódź „Marzenka” z 1980 r., najstarszy w biało-niebieskiej flocie holownik „Lucek” z 1957 r., który z powodzeniem kruszy lód w porcie, oraz nowe łodzie do wykonywania pomiarów sondażowych „Hydrograf-2” i „Kasia III”. Dla łodzi „Hydrograf-1” portem jest Darłowo.

The small ports see the operation of several smaller specialised craft, most having their home port in Ustka, including "Marzenka" built in 1980, and the oldest vessel in the fleet "Lucek" built in 1957 and still engaged in ice-breaking tasks, and new survey vessels "Hydrograf-2" and "Kasia III". "Hydrograf-1" is the exception in having the home port in Darłowo.







BIAŁO-NIEBIESKA

Blue and white

The blue and white fleet

Urząd Morski w Szczecinie eksploatuje 25 specjalistycznych jednostek pływających, od największej „Planety” do małej motorówki oznaczonej tylko numerem. Połowa z nich została wybudowana w latach 80. i 90. ub. stulecia. Niektóre są jeszcze starsze, np. kuter hydrograficzny „Malwina” pływa już ponad pół wieku.

Od kilku lat flota Urzędu Morskiego w Szczecinie jest odmładzana. W biało-niebieskich barwach armatora pojawiły się ostatnio szybkie motorówki inspekcyjne „Magda” i „Kasia”, pogłębiarka „Mątwa” z holownikiem „Kalmar” i kuter hydrograficzny „Drętwa”.

Program poprawy bezpieczeństwa na akwenach szczecińskich spowodował konieczność zakupu nowych łodzi RIB (Rigid Inflamable Boat): do kontroli oznakowania nawigacyjnego, inspekcji i kontroli akwenów oraz współdziałania w akcjach ratowniczych; hydrograficznej łodzi RIB wraz z wyposażeniem do prowadzenia pomiarów batymetrycznych i monitorowania głębokości na torach wodnych, a także stawiacza pław do obsługi pływającego oznakowania nawigacyjnego oraz szalandy z refulatorem.

Jeśli dodamy do tego „Planetę I”, to rok jubileuszu polskiej administracji morskiej w Szczecinie zapowiada się bardzo udanie.

The Maritime Office in Szczecin makes use of 25 specialised vessels, from the largest "Planeta" to the smallest motorboat designated with only a number. Half of them were built during the 1980's and 90's, although some date back to before that, for example, the hydrographic cutter "Malwina" is a half a century old.

The fleet of the Maritime Office has been refitted and updated over the past several years, and sail under the blue and white colours of the shipowner, and the Polish red and white ensign. Recent additions to the fleet include the fast inspection motorboats "Magda" and "Kasia", the dredger "Mątwa" with its attendant tugboat "Kalmar" and the hydrographic cutter "Drętwa".

"The improvement of safety on Szczecin's waters" project forced the purchase of: new RIBs (Rigid Inflamable Boats) for the inspection of navigations marks, bodies of water and to cooperate in rescue operations. Moreover, a hydrographic RIB with equipment to conduct bathymetric surveys and monitoring the depths on waterways, a buoy tender dedicated to servicing floating navigation marks, a split hopper dredger, and the newest member of the fleet "Planeta I". Judging by this, the anniversary of the Polish administration in Szczecin should be very successful.



Baza Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie to port macierzysty większości biało-niebieskich statków, kutrów i motorówek.
The AtoN Base in Szczecin is the home port for the majority of the white-and-blue vessels, cutters and motorboats.

Under the red and white





Stawiacz pław „Planeta” to od wielu lat flagowa jednostka Urzędu Morskiego w Szczecinie. Niebawem zostanie zastąpiona „Planetą I”, nowoczesną, wielozadaniową jednostką wybudowaną w gdańskiej stoczni Remontowa Shipbuilding.



For many years the flagship of the Maritime Office in Szczecin was the buoy tender "Planeta". Soon the flagship will be handed on to the new, multi-task vessel "Planeta I" built in Remontowa Shipbuilding in Gdańsk.



„Lucynka” to jednostka inspekcyjna Kapitanatu Portu Szczecin.
"Lucynka" is an inspection motorboat of the Harbour Master's Office in Szczecin.



Jednostka inspekcyjno-robocza „Hydrograf 22” wyjątkowo na lądzie. „Śród fali łąk szumiących, śród kwiatów powodzi...”
The inspection vessel "Hydrograf 22" this time on land "among a wave of humming grass and a flood of flowers..."

On the service to hydrography



Kuter hydrograficzny „Galaktyka”. Pełni służbę nie tylko na torze wodnym, ale także na przybrzeżnych wodach Bałtyku.
The hydrographic cutter "Galaktyka". She serves both on the fairway and the Baltic Sea coastal waters.



Kuter hydrograficzny „Malwina”. Przy niskim stanie wód wykorzystywany jest także do stawiania pław.
The hydrographic cutter "Malwina". Can be used as a buoy tender at low water level.



Jednostka sondażowa „Wega”. Chętnie zwiedzana podczas Światowego Dnia Hydrografii w Szczecinie.
The survey vessel "Wega" was extremely popular among visitors during the World Hydrography Day in Szczecin.



„Kastor” to katamaran hydrograficzny wyposażony w zainstalowaną na wysięgniku echosondę wielowiązkową obsługiwaną przez program SIS.
"Kastor" is a hydrographic catamaran equipped with a multi-beam echosounder installed on the boom located between the bows, operated by the SIS software.



Stawiacz pław „Syriusz”. Wyposażony w bramownicę wychylno-podnośną na rufie.
The buoy tender "Syriusz" equipped with a stern gantry.





Z POLSKICH STOCZNI

From the Polish shipyards

New flagships

W jubileuszowym roku 100-lecia polskiej administracji morskiej stawiacze pław „Zodiak” (Gdynia) i „Planeta” (Szczecin) zostaną zastąpione nowoczesnymi, wielozadaniowymi jednostkami z polskiej stoczni.

Nowe statki będą przeznaczone przede wszystkim do obsługi pław morskich na Zatoce Gdańskiej i Zatoce Pomorskiej. Drugie ich zadanie to wykonywanie pomiarów hydrograficznych. W zależności od sytuacji nowe statki będą mogły zostać wykorzystane również do usuwania

rozlewów olejowych i realizowania funkcji ratowniczych. Ponadto w przypadku zalodzenia torów wodnych posłużą do lodołamania. Przewidziano też możliwość uczestniczenia tych jednostek w gaszeniu pożarów na wodzie i asekurowania ładunków niebezpiecznych oraz holowania statków z niesprawnym napędem.

Nowe jednostki podczas wodowania w stoczni w Gdańsku otrzymały nazwy „Zodiak II” (Urząd Morski w Gdyni) i „Planeta I” (Urząd Morski w Szczecinie).



The fleet of the Polish maritime administration, which sail under the red and white ensign and blue and white colours of the ship-owner, has been refitted and updated over several years. The recent additions to the fleet include fast inspection motorboats, hydrographic cutters, dredgers and small tugboats.

Two new vessels will be tasked with servicing the sea buoys located in the Bay of Gdansk and the Pomeranian Bay. Their second role will be to perform hydrographic surveys. Depending on the situation, the new vessels are also able to be used to remove oil spills and carry out rescue functions. In addition, in the case of ice-covered waterways, they will be used for ice breaking. It is also envisaged that these crafts could also cope with extinguishing fires on water, supporting and assisting in the transportation of dangerous goods, and towing ships with broken engines.

The new vessels are named “Zodiak II”, belonging to the Maritime Office in Gdynia, and “Planeta I”, belonging to the Maritime Office in Szczecin.

Successors from the Polish shipyard



Nowa jednostka „Planeta I” dla Urzędu Morskiego w Szczecinie i „Zodiak II” dla Urzędu Morskiego w Gdyni powstają w stoczni Remontowa Shipbuilding w Gdańsku.

Statki budowane są według projektu wykonanego przez biuro projektowe Remontowa Marine Design & Consulting.

Podstawowe parametry są następujące: długość 60 m, szerokość 12,8 m, zanurzenie 4 m. Załoga 6 osób. Możliwość zabrania 14-osobowego personelu specjalistycznego.

Tradycyjnie rozpoczęcie kolejnych etapów budowy jednostek miały uroczystą oprawę. Stępkę „Zodiaka II” położono 29 października 2018 r. Wodowanie odbyło się 26 lipca 2019 r. Stępka „Planety I” 7 marca 2019 r. Wodowanie 29 października 2019 r.

The Remontowa Shipbuilding in Gdańsk builds both vessels: „Planeta I” for the Maritime Office in Szczecin, and „Zodiak II” for the Maritime Office in Gdynia. The design has been made by the Remontowa Marine Design & Consulting design studio.

The vessels are 60 m long, 12,8 m wide and have a draught of 4 m. With a crew of 6, each vessel is capable of carrying up to 14 specialistic, auxiliary personnel.

The ceremony to mark the beginning of the construction works was traditionally very official. The keel of „Zodiak II” was laid on 29th of October 2018 and the ship was launched on 26th of July 2019. The keel of „Planeta I” was laid on 7th of March 2019 and the ship was launched on 29th of October 2019.



Nowe jednostki dla administracji morskiej są przede wszystkim wielozadaniowe, a ponadto nowoczesne, silne i zwrotne.

Główny napęd stanowią dwa pędniki azymutalne ze stałą śrubą w dyszy z napędem elektrycznym. W części dziobowej znajduje się urządzenie napędowo-sterowe.

Poszycie kadłuba zostało wzmocnione wg wymagań klasy lodowej L1, a kształt dziobu jest odpowiedni dla kruszenia lodu.

„Zodiak II” i „Planeta I” mają dwie ładownie na śródkręciu oraz dwa podpokładowe zbiorniki dla gromadzenia zebranych zanieczyszczeń ropopochodnych.

Na statkach zainstalowano urządzenia i wyposażenie hydrograficzne do pomiarów morskich, w tym do obsługi pojazdu podwodnego.

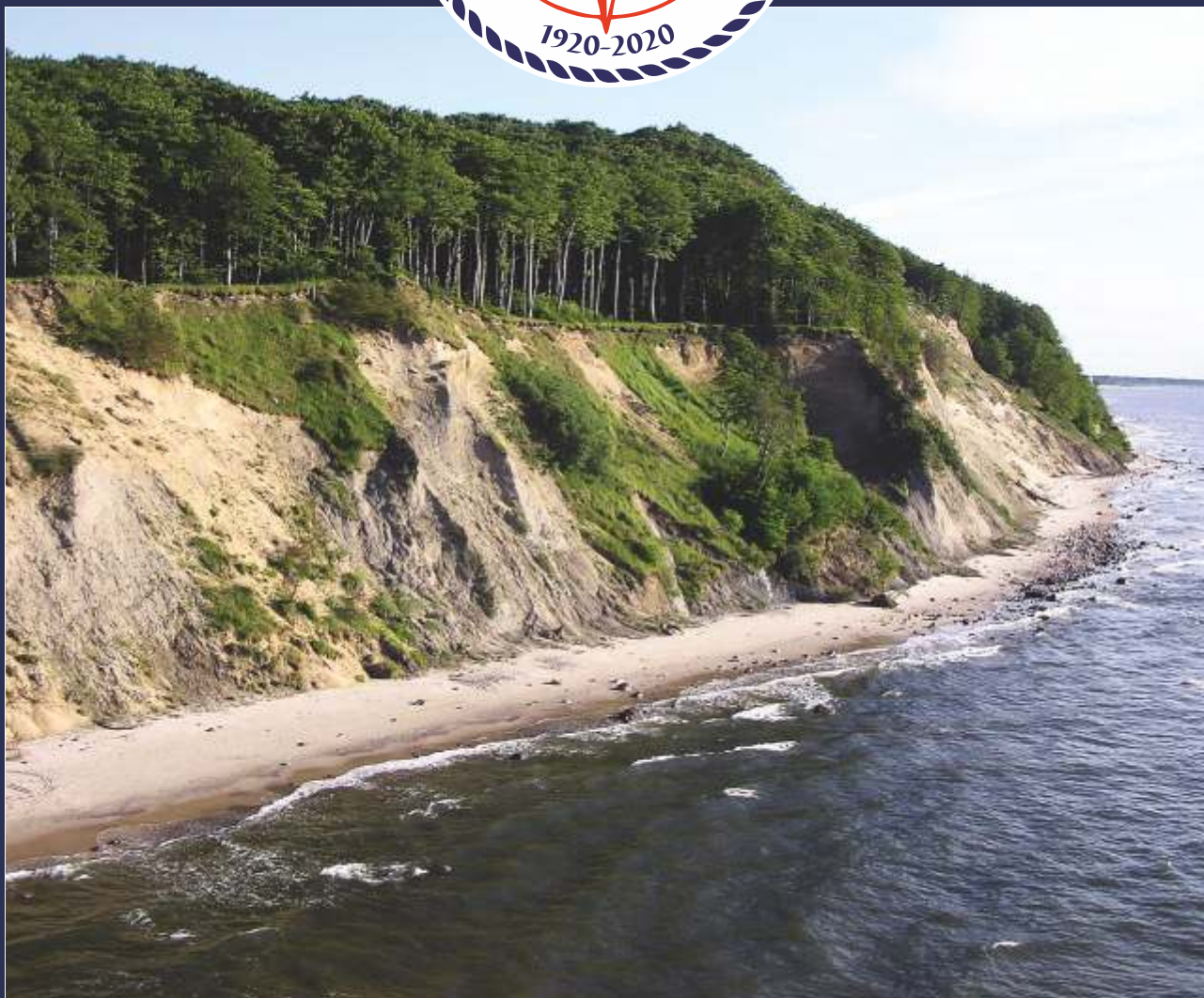
The main aim of the new vessels of the maritime administration is to be multi-tasking, whilst also modern, strong and manoeuvrable.

Both vessels have a flexible diesel-electric propulsion system with two stern azimuth thrusters and a tunnel thruster fore.

The hull has been strengthened to fulfil the requirements of the ice class L1 and the bow to enable ice breaking.

Both "Zodiak II" and "Planeta I" have two amidship holds and two below-deck tanks for collecting petroleum-derived pollution.

The vessels have hydrographic equipment for offshore surveys and to operate an underwater vehicle.



GDY BAŁTYK ZABIERA

When the Baltic Sea takes

The governmental programme of protection

Administracja morska realizuje program rządowy ochrony brzegów morskich, który potrwa do roku 2027. Budżet państwa przeznaczył na ten cel prawie 1 miliard złotych.

Ochrona brzegów morskich przed żywiołami i negatywnymi skutkami działalności człowieka jest jednym z priorytetów w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Tym ważnym tematem systematycznie zajmują się również posłowie z sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej.

Realizacja poszczególnych projektów dotyczących zabezpieczenia brzegów morskich jest w gestii wyspecjalizowanych służb Urzędu Morskiego w Szczecinie i Urzędu Morskiego w Gdyni, które współpracują w tym

zakresie z samorządami lokalnymi. Umocnienia brzegów morskich nie tylko bowiem chronią przed postępującą erozją, ale także stwarzają warunki do rozwoju gmin nadmorskich.

Wieloletni program ochrony brzegów morskich przewiduje zabezpieczenie zagrożonych odcinków i zwiększenie odporności na klęski żywiołowe, w szczególności katastrofy naturalne, oraz monitoring środowiska. Budowa, remont, odtworzenie ścianek oporowych, ostróg i kamiennych opasek, a także poszerzanie plaż, to przedsięwzięcia kosztowne i trudne w realizacji. Na szczęście w odwiecznej walce z Bałtykiem człowiek coraz częściej wygrywa, gdyż ma odpowiednią wiedzę hydrotechniczną, a doświadczenie wspierane jest nowoczesnym sprzętem.



The maritime administration is implementing a governmental programme of coastal protection that will be in force until 2027. Almost one billion zloty will be granted for this project from the state budget. Coastal protection against natural disasters and the negative effects of human activities is one of the priorities of the Maritime of Marine Economy and Inland Navigation. Representatives from the parliamentary Committee of Maritime Economy discuss regularly this topic and monitor progress closely.

The implementation of individual projects related to coastal protection is in the authority of specialized services of the Maritime Office in Szczecin and the

Maritime Office in Gdynia in cooperation with local governments. Shoreline armouring not only protects against erosion but also improves the development opportunity and potential for the coastal communes.

The multiyear programme of coastal protection includes the protection of endangered parts, increasing defence against natural disasters, and the monitoring of the environment. It is costly and difficult to nourish beaches and to build or rebuild seawalls, retaining walls or groynes. Luckily, thanks to the hydro-technical knowledge supported by modern equipment, humans win more often the eternal fight against the Baltic Sea.



Okolice Dziwnowa oraz klify w Trzęsaczu i Rewalu to jedne z najbardziej zagrożonych odcinków wybrzeża zachodniego.
Ratunkiem są m.in. nowe, solidnie wykonane ostrogi.

*The vicinity of Dziwnów together with the cliffs in Trzęsacz and Rewal are the most endangered parts of the Western Coast.
A chance for salvation can be given, among others, by solid groynes.*





Ochrona brzegu morskiego na wschód od portu w Darłowie. Odbudowa falochronów brzegowych oraz zespołu ostróg.
Coastal protection to the east of the port in Darłowo. Reconstruction of breakwaters and groyens.





Wala, Wirek i Tania to konie... na etacie Urzędu Morskiego w Gdyni. Pracują razem ze swymi opiekunami przy ochronie brzegu.
Wala, Wirek and Tania are horses employed full time by the Maritime Office in Gdynia. They work on coastal protection.



Lubiatowo. Przygotowania do budowy płotek wydmowego.
 Praca razem z podopiecznymi fundacji Anny Dymnej.
Preparations to build a dune fence in Lubiatowo together with wards of Anna Dymna's foundation.

Stilo. Posadzony płotek wydmowy i wyłożony chrust.
Planted dune fence with brushwood in Stilo.



Babie Doly. Opaska brzegowa u stopy klifu.
The seawall in Babie Doly at the bottom of the cliff.



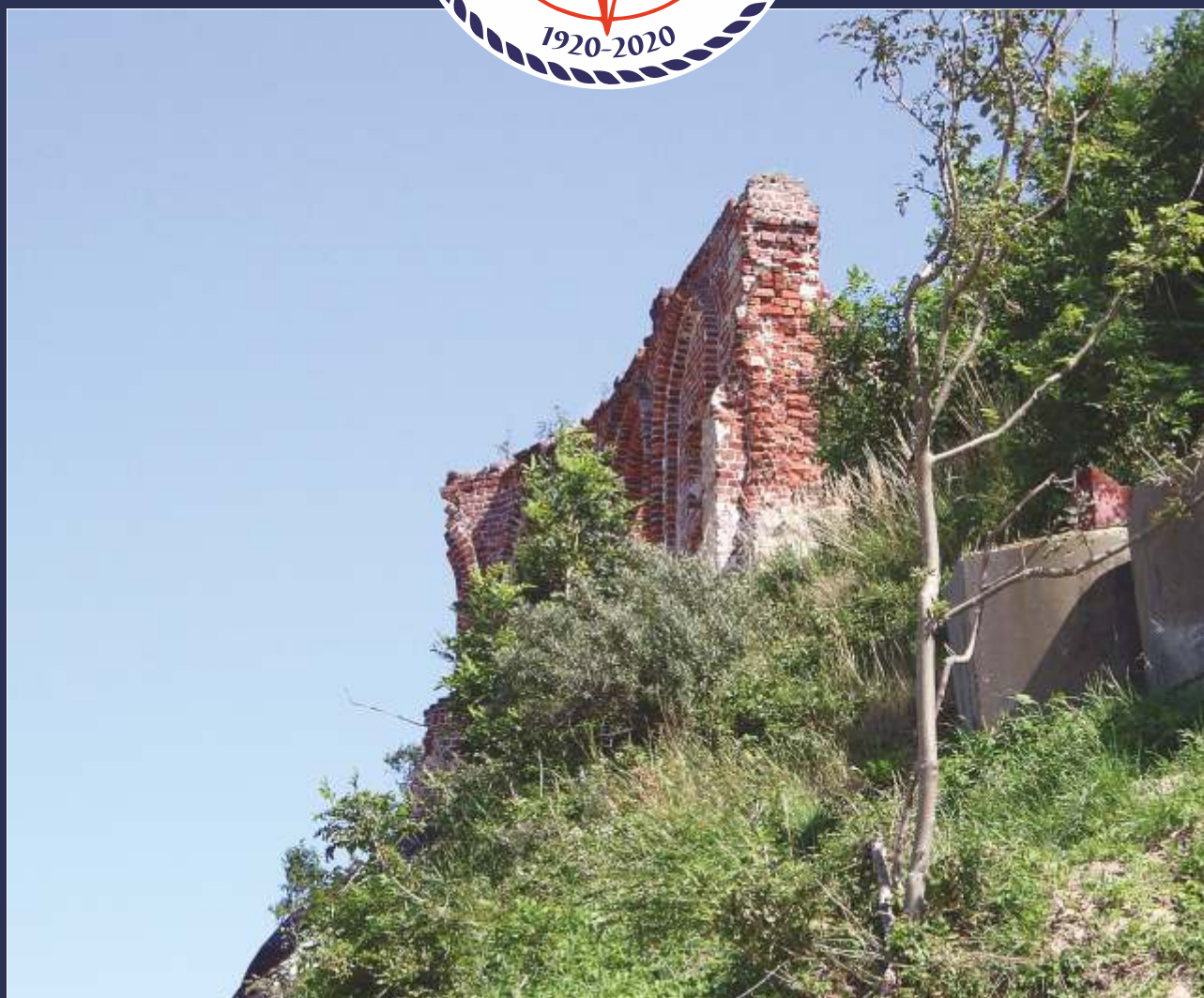
Mechelinki. Opaska brzegowa.
The gabion seawall in Mechelinki.



Mechelinki. Korona opaski brzegowej.
The top of the seawall in Mechelinki.







SUKCES NA KLIFIE

Success on the cliff

A unique on the cliff

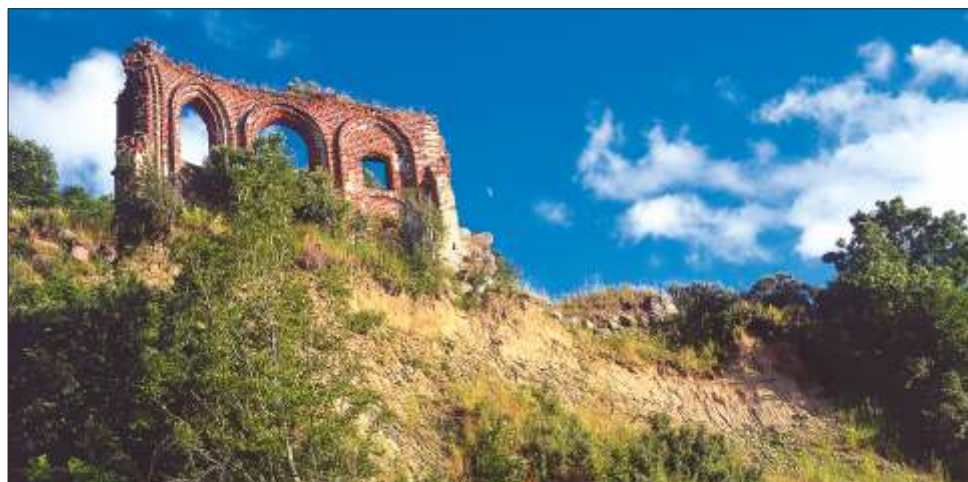
*N*ajbardziej spektakularnym sukcesem polskiej administracji morskiej w zakresie ochrony brzegu morskiego jest uratowanie ruin kościoła w Trzęsaczu na Pomorzu Zachodnim.

Świątynię zbudowano na przełomie 14. i 15. wieku pośrodku wioski rybackiej Trzęsacz, w odległości 1,8 km od brzegu morza. W wyniku abrazji kościół znalazł się na skraju klifu. Kolejne sztormy spowodowały, że pozostał tylko fragment południowej ściany. Pod koniec 20. wieku podjęto decyzję o ratowaniu Trzęsacza.

To date, perhaps the most specular achievement of the Polish maritime administration regarding the coastal protection

was the saving of the culturally significant famous landmark of the church ruins in Trzęsacz near Rewal which was saved from being swallowed by the Baltic Sea.

This medieval church which dates from the turn of 14th and 15th centuries was built 1.8 km from the shore in the centre of the Trzęsacz village. Over the course of the next seven centuries, abrasion processes eventually caused the church being precariously perched upon the cliffs just lodged above the Baltic coast. Due to these processes, major parts of the building collapsed leaving only a small segment of the original structure standing to this day. Local authorities made the decision to save the remains of the church at the tail end of the 20th Century.





Dzięki programowi ochrony zagrożonych brzegów morskich uratowany został nie tylko ostatni fragment zabytkowego kościołka w Trzęsaczu. Stromy brzeg wzmocniono gabionami i opaską kamienną, a ściana kościołka stanęła na specjalnych podporach zespolonych z gruntem zastrzykami z cementu oraz żywicą. Plaża została poszerzona. Wybudowano także platformę widokową.

The coastal protection of endangered shores programme has helped to save the historic ruins in Trzęsacz. The steep cliff was strengthened with gabions and a stone-made sea wall. To anchor the church's remains, special pillars were buried and merged with the ground by injections of cement and resin.





FALE WIDZIANE Z GÓRY

Waves seen from above

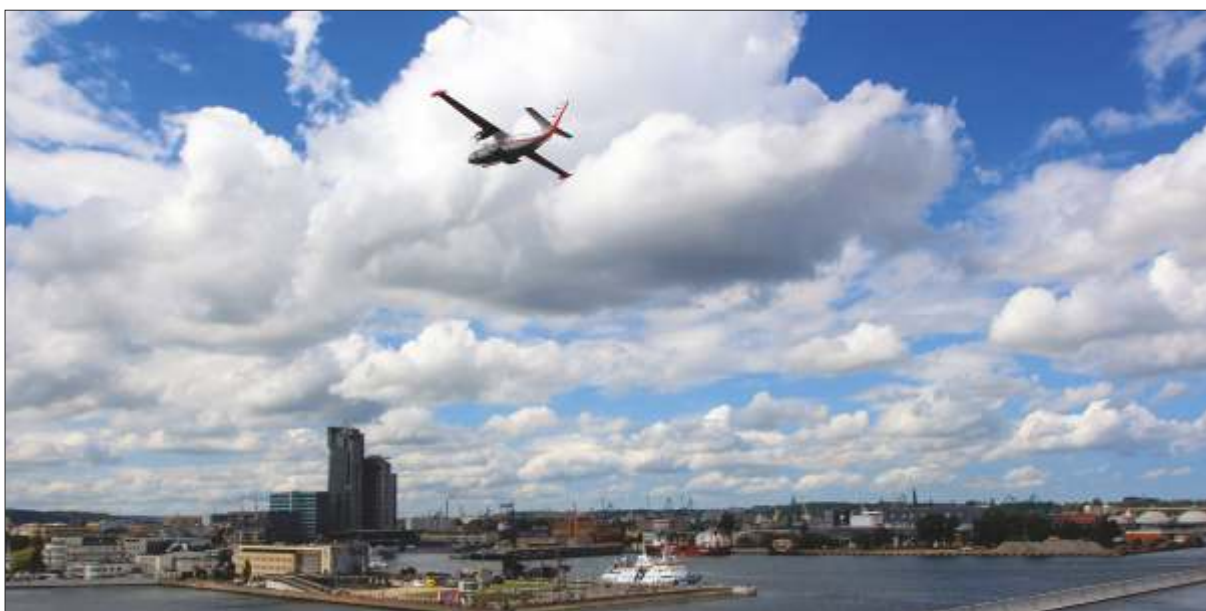
A small stain on the water

Jednym z zadań współczesnej administracji morskiej w Polsce jest ochrona środowiska morskiego. Systematyczne monitorowanie torów wodnych i akwenów portowych przynosi coraz lepsze rezultaty. Armatorzy i kapitanowie są świadomi wysokich kar pieniężnych nakładanych w przypadku ujawnienia zanieczyszczenia wód morskich.

Bałtyk jest monitorowany przez satelitę. Gdy tylko na wodzie pojawi się jakaś plama, odpowiednie służby administracji morskiej otrzymują stosowny sygnał. Wówczas samolot Urzędu Morskiego w Gdyni dokonuje przelotu nad zanieczyszczonym akwenem, wykonując dokumentację m.in. fotograficzną.

Samolotem inspekcyjnym w służbie administracji morskiej jest czeski L-410 Turbolet. To udana, ale jak na dzisiejsze warunki przestarzała konstrukcja. Mimo stałego serwisu i regularnych przeglądów zdarzają się awarie. W takich sytuacjach Urząd Morski w Gdyni prosi o pomoc Marynarkę Wojenną.

W ramach wieloletniej współpracy z Gdyniąską Brygadą Lotnictwa wykonywane są wspólne loty na tzw. monitoring ekologiczny wód Morza Bałtyckiego. Pomaga także lotnictwo Straży Granicznej. Dzięki temu kontrola czystości polskich wód Bałtyku odbywa się nieprzerwanie.



One of the tasks the contemporary maritime administration has to face is environmental protection. Systematic monitoring of the fairways and port basins produces better and better results. The ship-owners and captains are fully aware of the high financial penalties if any spills occur.

The Baltic Sea is monitored by satellites, therefore as soon as a stain is detected on the water, the relevant services of the maritime administration receive a signal. In response the aircraft of the Maritime Office in Gdynia flies over the contaminated body of water and makes the necessary documentation, including taking aerial photos.

The inspection plane used by the service of the maritime administration is the Czech Let L-410

Turbojet. Although a very good airplane for its time, it is now becoming a rather outdated design and despite regular services and inspections, maintenance is becoming more problematic. In such situations where the plane is unable to be flown the Maritime Office in Gdynia is able to call for assistance from the Polish Navy.

As a part of a multi-year cooperation with the Gdynia Naval Aviation Brigade, joint flights take place to undertake ecological monitoring of the Baltic Sea waters. The Maritime Office in Gdynia can also count on help from the Polish Border Guard. Thanks to such cooperation the cleanliness of the Baltic Sea waters is continuously controlled.

Navigation under control



Przelot inspekcyjny
tym razem wokół promu
płynącego z Gdańska
do Szwecji.
*An inspection flight, this
time over a ferry from
Gdańsk to Sweden.*



L-410 Turbolet to udana
konstrukcja, ale... na dawne
czasy. Pozostaje jednak
w służbie Urzędu
Morskiego w Gdyni.
*The Let L-410 Turbolet was
a good construction... yet is
now becoming obsolete, yet
is still ready to serve the
Maritime Office in Gdynia.*



„Zodiak” i Turbolet
podczas
wspólnych ćwiczeń
na Zatoce Gdańskiej.
*„Zodiak” and Turbolet
during
a common exercises
on the Bay of Gdańsk.*



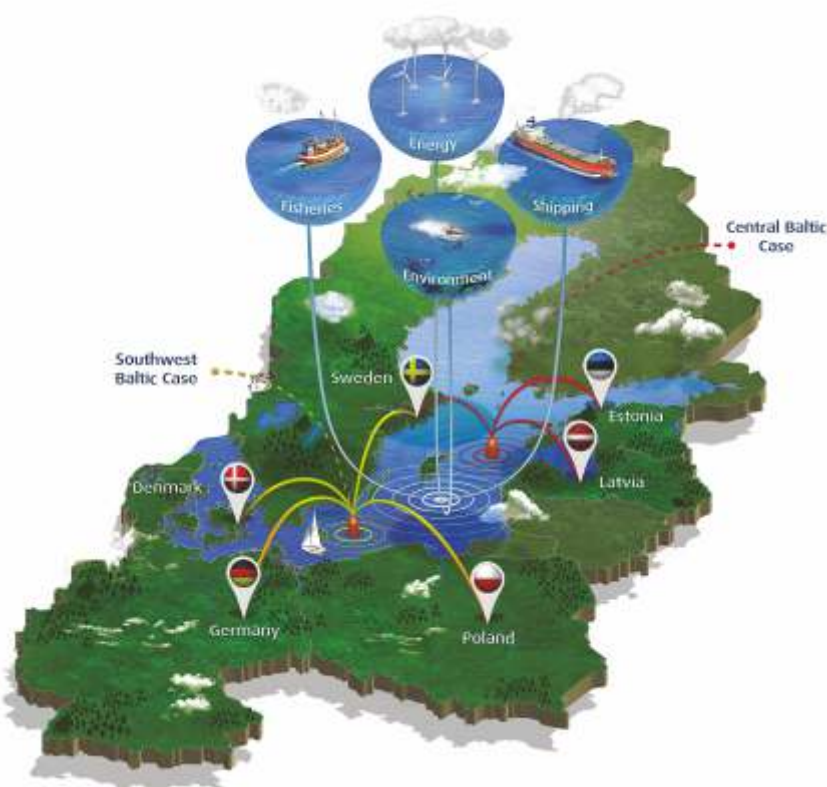
Śmigłowiec Mi-2 w barwach
Urzędu Morskiego w Gdyni
to już przeszłość.

*A former Mi-2 helicopter in the
colours of the Maritime Office
in Gdynia.*

Efektowny manewr
nad głowami publiczności.
SP-SHO uczestniczył w
pokazach z okazji świąt
morskich i wojskowych.
*An impressive manoeuvre
over the heads of the audience.
The helicopter used to be an
important element of military
and maritime holidays.*



Dalsza eksploatacja śmigłowca
była nieopłacalna, a zakup nowej
maszyny niczym nieuzasadniony.
*Sadly, it became unprofitable
and inefficient to continue using
the helicopter and thus it was
retired without any replacement.*



DZIELIMY RAZEM

Sharing together



Uczestnicy konferencji kończącej projekt Baltic SCOPE w Czerwonym Ratuszu – zabytkowej siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Participants of the conference finishing the project Baltic SCOPE in The Red Town Hall – the landmark seed of the Maritime Office in Szczecin.

Polska administracja morską, reprezentowaną przez przedstawicieli poszczególnych Urzędów Morskich, aktywnie uczestniczy we wszystkich formach współpracy międzynarodowej. W pierwszej kolejności należy oczywiście wymienić Międzynarodową Organizację Morską IMO. Udział w jej pracach jest doceniany – dwa lata temu w Szczecinie odbyły się Światowe Dni Morza z udziałem delegacji morskich z całego świata.

Polska administracja morską bierze udział w pracach takich organizacji jak: Komisja Helsińska HELCOM, Komitet Memorandum Paryskie Paris MoU, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego EMSA. Trzeba też wspomnieć o uczestnictwie w licznych projektach międzynarodowych, jak choćby zakończony niedawno Baltic SCOPE i nowy Pan Baltic SCOPE.

Drugą płaszczyzną współpracy międzynarodowej z aktywnym udziałem strony polskiej jest tworzenie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Ten wieloletni proces, który polska administracja morską rozpoczęła w 2015 roku, dobiega

już końca. Odbyły się liczne krajowe spotkania konsultacyjne z interesariuszami oraz spotkania branżowe.

Rezultatem długotrwałych negocjacji i uzgodnień będzie – mówiąc najprościej – ład i porządek na Bałtyku uwzględniający interesy wszystkich państw leżących nad morzem. Ma to zapewnić zrównoważony rozwój ekonomiczny i społeczny oraz prawidłowe oddziaływanie na środowisko.

Koordynatorem projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich jest Urząd Morski w Gdyni.

Równolegle z pracami nad planami dotyczącymi obszarów morskich w Urzędach Morskich w Gdyni oraz Szczecinie powstają plany zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych oraz dla portów. To także ważna część całego przedsięwzięcia zainicjowanego przez Unię Europejską, zapewniająca spójność przyszłych działań na Bałtyku i obszarach nadmorskich.

Together for the future

The Polish maritime administration, represented by delegates from each Maritime Office, is heavily involved in all forms of international cooperation. It is important to stress and highlight the cooperation with the International Maritime Organization (IMO). Two years ago the World Maritime Day took place in Szczecin, hosting visitors from all over the maritime world, which demonstrated the heavy and committed Polish involvement into the works for the IMO.

The Polish maritime administration participates actively in the works of many international institutions such as: the Helsinki Commission (HELCOM), the Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU), the European Maritime Safety Agency (EMSA). It also needs to be mentioned the participation in numerous international projects including the recently finished Baltic SCOPE and the new Pan Baltic SCOPE.

Another example of the scope of active Polish international cooperation are the works on marine master planes. The Polish maritime administration

started this multiyear process in 2015 and this is now reaching a conclusion. Numerous consultations with the stakeholders and branch meetings have already taken place.

The results of these long-lasting negotiations and agreements will be, simply speaking, order on the Baltic Sea, taking into consideration the interests of all the countries in this region. It should secure economic and socially sustainable development with consideration to ensuring limited environmental impact. The main coordinator of the Marine Master Plan of the Polish Sea Areas project is the Maritime Office in Gdynia.

Simultaneously with the work completed by the MSP, planners from the Maritime Offices in Gdynia and Szczecin are working on the MSP of the Polish sea areas and ports. It is an important part of the whole project, initiated by the European Union, to achieve coherent actions on the Baltic Sea and its coastal areas.



50. konferencja Komitetu
Port State Control
w Gdańsku i jej uczestnicy
przed Dworem Artusa.
*The 50th Paris MoU
Committee meeting in
Gdańsk and its participants
in front of the Artus Court.*



Obrady Komitetu
Bezpieczeństwa Morskiego
w siedzibie Międzynarodowej
Organizacji Morskiej
w Londynie.
*The Maritime Safety Committee
(MSC) proceedings held in
London in the IMO building.*



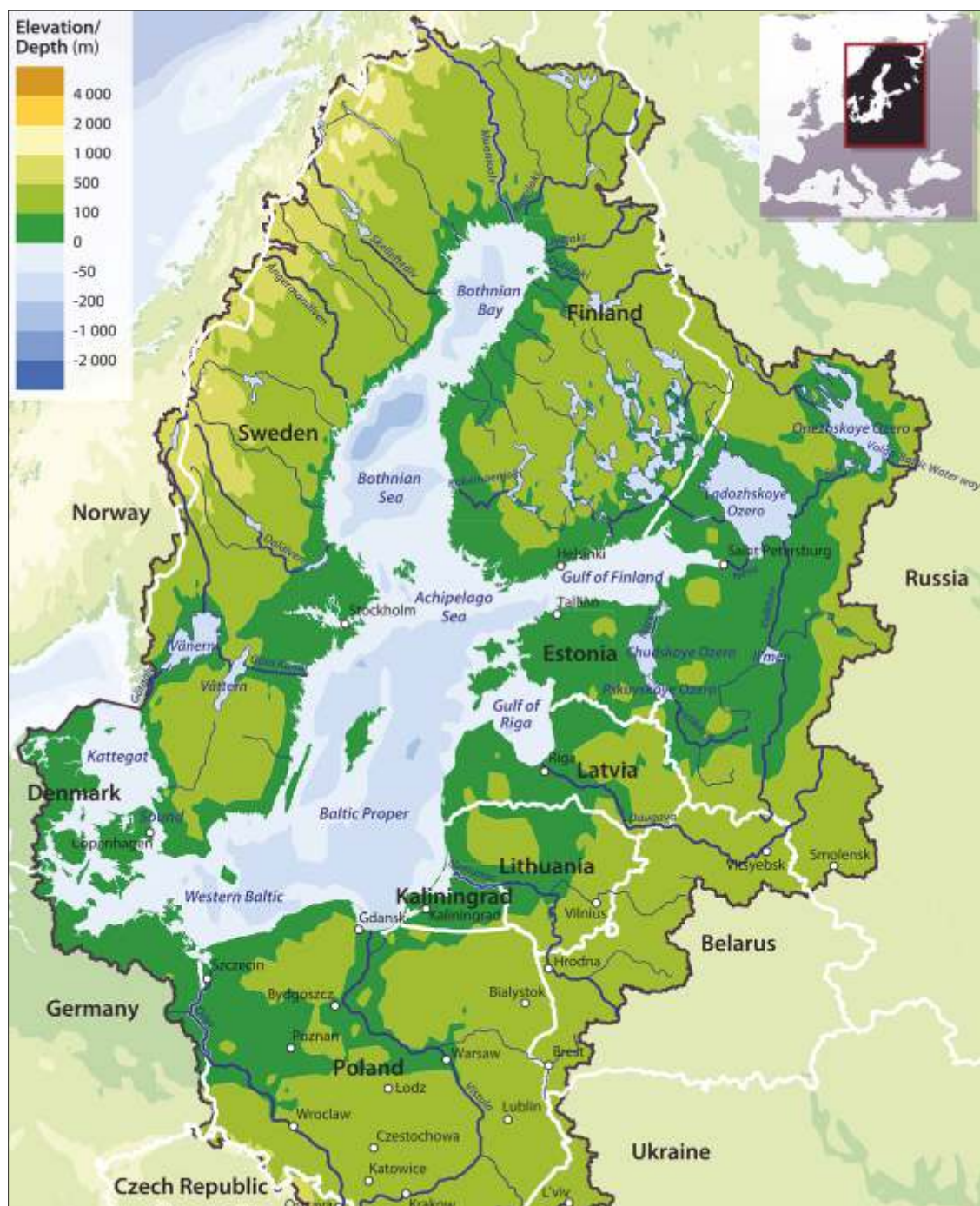
Wizyta słuchaczy Światowego Uniwersytetu Morskiego w Urzędzie Morskim w Gdyni.
World Maritime University students visiting the Maritime Office in Gdynia.

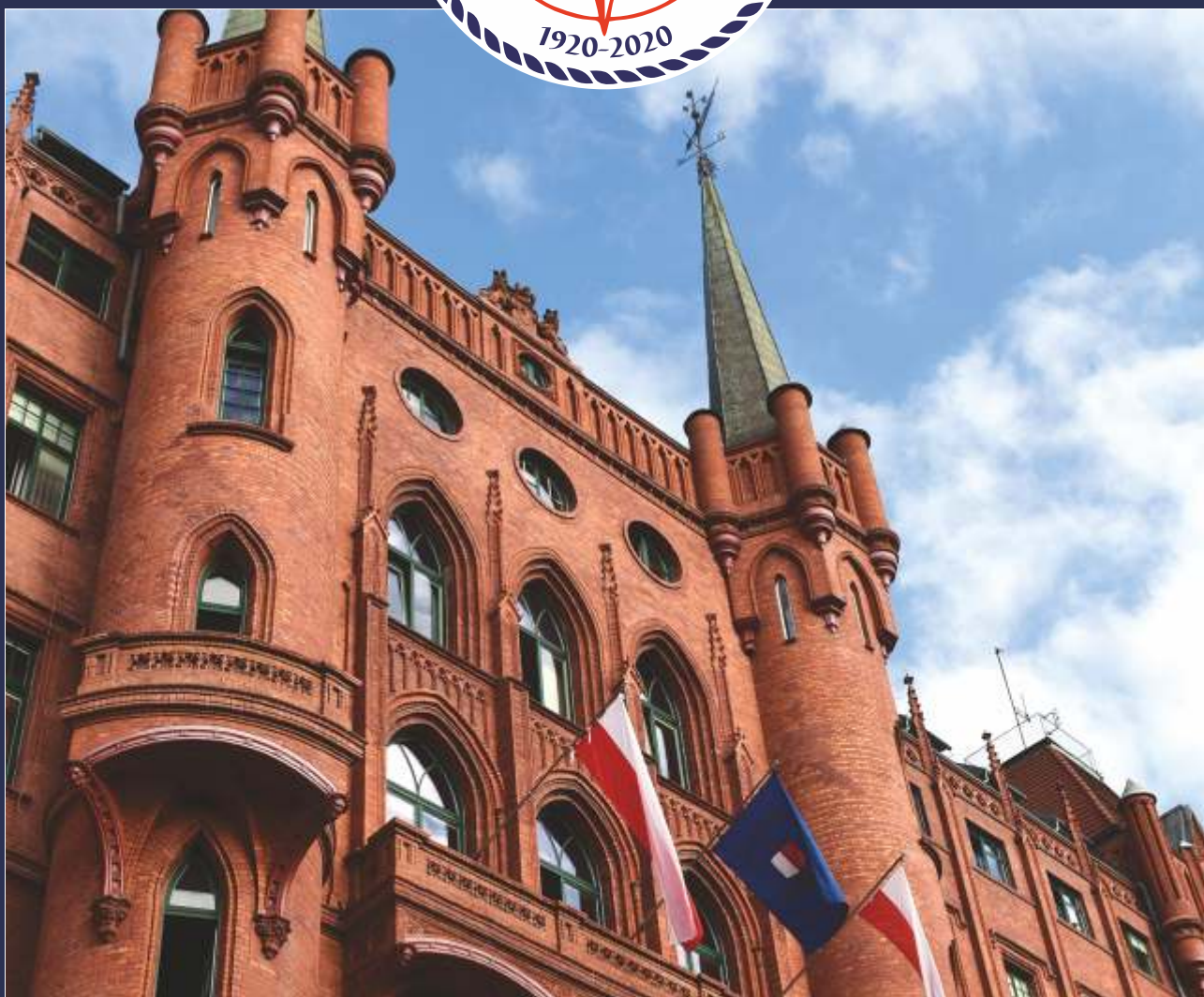


Uczestnik European Coast Guard Training Network w Urzędzie Morskim w Gdyni.
A participant of the European Coast Guard Functions Training Exchange Programme in the Maritime Office in Gdynia.

DOKOŁA MORZA BAŁTYCKIEGO

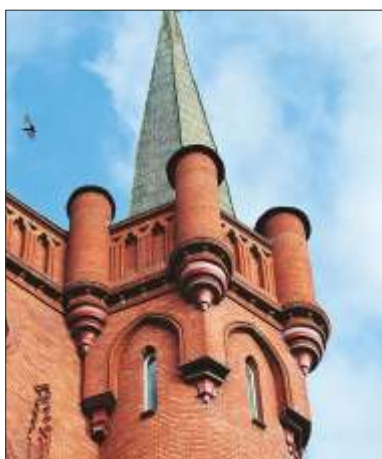
Around the Baltic Sea





RATUSZ MORSKI

Maritime town hall



Out on it's own

Czerwony Ratusz (z racji koloru zewnętrznych murów) to jeden z bardziej malowniczych gmachów neogotyckich w Szczecinie. Od ponad pół wieku w zabytkowych murach mieszczą się służby polskiej administracji morskiej, a także firmy i spółki morskie.

Urząd Morski w Szczecinie od wielu lat zleca i nadzoruje prace konserwatorskie Czerwonego Ratusza, modernizację wewnątrz i na zewnątrz. Przywracanie dawnej świetności powoli dobiega końca.

Odnowiono już elewacje. Pieczołowicie odrestaurowano detale architektoniczne. Przeprowadzono remont głównej klatki schodowej, zachowując oryginalną kolorystykę cegieł, balustrad i sklepienia.

Całość robi wrażenie i utwierdza w przekonaniu, że administracja morska jest dobrym gospodarzem powierzonego jej majątku. I zarysem mecenasem.

The Red Town Hall, so named due to the distinctive colouring of the outer walls, is one of the most picturesque and atmospheric examples of neo-Gothic architecture in Szczecin. For the past half century, it has been the home of the maritime administration, as well as various associated companies.

The Maritime Office in Szczecin has for many years invested in the general upkeep and repair of the famous Red Town Hall both internally and externally. The restoration project has finally been completed with the external facades being restored with careful attention being paid to making sure they are as exact as possible to the originals. The main stairway located inside the Red Town Hall was renovated keeping the original hues of bricks, balustrades and the high ceiling of the lobby. Now the whole building looks stunning confirming the time and effort that the maritime administration takes in it's role as patron.



A pearl of modernism



Budynek Urzędu Morskiego w Gdyni jest uważany za perłę modernizmu. Kilka lat temu wygrał internetowy plebiscyt, wyprzedzając takie obiekty jak dworzec kolejowy, biurowiec PLO czy Dworzec Morski.

Historia budynku Urzędu Morskiego w Gdyni sięga połowy lat 20. ubiegłego stulecia. Został wzniesiony według projektu znanego architekta poznańskiego Adama Ballenstedta, który zaprojektował m.in. gmach Żeglugi Polskiej w Gdyni.

Wykonawcę (także domu mieszkalnego dla pracowników) wyłoniono w drodze przetargu. Zostało nim Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych i Budowlanych Jana Brody z Torunia. Prace były prowadzone w różnym tempie, zależnie od możliwości finansowych zleceniodawcy, czyli Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

30 kwietnia 1927 roku Urząd Marynarki Handlowej przeniósł się z Wejherowa do nowej siedziby w Gdyni przy ul. Centralnej 1 (obecnie Chrzanowskiego 10). Mimo trwających prac wykończeniowych 2 maja rozpoczęło urzędowanie. Rok później odbyła się uroczystość poświęcenia gmachu Urzędu przemianowanego już na Morski. Tego samego dnia przekazano do eksploatacji i poświęcono nowoczesny holownik portowy „Tur”.



White city out of the sea

Budynek Urzędu Morskiego pod względem architektonicznym charakteryzuje się wyniosłym centralnie ryzalitem, na którego szczycie znajduje się wieża z zegarem zwieńczona przeszklonym oktagonem przypominającym latarnię morską. Płaskie dachy zamyka metalowa balustrada i cokoły ze smukłymi wazonami w narożnikach. Bryła budynku nawiązuje do pałaców klasycystycznych, ale dekoracje architektoniczne elewacji reprezentują już styl art deco.

Gdynia przez wielu znawców historii sztuki uznawana jest za stolicę modernizmu w Polsce. Już sama nazwa „modernizm” kojarzy się z nowoczesnością. Nic więc dziwnego, że to właśnie w Gdyni, mieście założonym i zaplanowanym jako najnowocześniejsze w międzywojennej Polsce, modernizm pojawił się w licznych przykładach, nadając miastu charakterystycznego wyrazu. Nowoczesne miasto, a w nim nowoczesne, białe domy, które niczym statki patrzą ku morzu – to jest właśnie poetyka „miasta z morza”, opowieść o zrealizowanych marzeniach o porcie, flocie i marynarzach.



Na szlaku legendy morskiej Gdyni znajduje się efektowny gmach zaprojektowany przez Adama Ballenstedta dla państwowego przedsiębiorstwa armatorskiego Żegluga Polska. Został wybudowany w 1929 r. Wówczas firmą kierował znany żegludowiec Julian Rummel. Pięć statków zakupionych we Francji stanowiło załóżek polskiej floty handlowej.

This impressive construction designed by Adam Ballenstedt and built in 1929 is a part of the Gdynia's maritime history. It belonged to the Polish national shipowner Żegluga Polska (ŻP) when Julian Rummel was the head of the company. Five vessels bought in France by the ŻP were the first in the whole Polish merchant fleet.

Modernism in Gdynia

A few years ago the Maritime Office in Gdynia won an online plebiscite for the Gdynia's pearl of Modernism. It beat such designs as the train station, the PLO building and the Maritime Station.

The history of the Maritime Office building in Gdynia dates back to the mid-1920s. The design was made by a well-known architect from Poznań, Adam Ballenstedt, who designed also the building of the Żegluga Polska in Gdynia. On 30th of April 1927, the Merchant Fleet Office was relocated from Wejherowo to the new seat in Gdynia at Centralna street (currently 10 Chrzanowskiego street). The construction works still were taking part when the office started to operate on the 2nd of May. One year later, took place the blessing ceremony of the building belonging already to the Office renamed into Maritime. On the same day, the modern port tugboat "Tur" was handed over.

The Maritime Office building has an elevated avant-corps with a glass-octagon-topped clock tower imitating a lighthouse. In the corners of the flat roofs are slender vases on pedestals with metal balustrade between. The body of the building refers to neoclassical palaces, but the architectural facade decorations represent Art Deco style.

Many art history experts recognize Gdynia as the Polish capital of modernism. The name itself refers to modernity. No wonder that it was Gdynia, a city founded and planned as the most modern in the interwar Poland, where modernism appeared in numerous examples giving the city the individual character.



Reprezentacyjny budynek Dworca Morskiego zbudowano w latach 1932-34 do obsługi pasażerskiej linii atlantyckiej Gdynia-Ameryka.

The prestigious building of the Maritime Station was built in 1932-34 to handle passenger operations on the line between Gdynia and the USA.

Eclecticism in Słupsk



*K*amienica w centrum Słupska wybudowana około 1911 r. Zaliczana do eklektycznej zabudowy miejskiej. Stosunkowo spokojne fasady zostały wzbogacone od strony ul. Sienkiewicza ryzalitem, a od strony ul. Zamenhoffa wykuszem. Zwraca uwagę portalowe wejście do budynku i trójkątny szczyt wypełniony płaskorzeźbą. Do końca marca 2020 r. mieścił się tutaj Urząd Morski w Słupsku. Obecnie – Delegatura Urzędu Morskiego w Szczecinie.

A tenement house built in 1911 is a part of the eclectic Słupsk. Gentle facades were enriched by an avant-corps from the side of Sienkiewicza street and by bay windows from the side of Zamenhoffa street. What points the main attention is the entrance portal and the pediment decorated with a relief sculpture. The building hosted the Maritime Office in Słupsk until the end of March 2020, and now it's the seat of the Delegation of the Maritime Office in Szczecin.



W budynku z lat 40. ubiegłego wieku przy ul. Niemcewicza mieściły się wydziały Pionu Technicznego Urzędu Morskiego w Słupsku. Obecnie jest tu Delegatura Urzędu Morskiego w Gdyni.

This building from 1940s at Niemcewicz street housed the Technical Division departments of the Maritime Office in Słupsk. Currently, it hosts the Delegation of the Maritime Office in Gdynia.

Through the lens of a ship-hunter





MORZEM PISANE

Written by the sea

Remembering the past

Jak oto kończy się historia morzem pisana przez minione 100 lat. Teraz, w roku jubileuszowym, polska administracja morska otwiera kolejny ważny rozdział, który nowa rzeczywistość zapisze przede wszystkim dużymi inwestycjami służącymi całej gospodarce morskiej.

Podróż w przeszłość pozwoliła poznać ogrom dokonań odrodzonego Państwa Polskiego, początkowo na skrawku wybrzeża, potem na całym ponad 500-kilometrowym polskim brzegu Bałtyku. Tylko niewielka część tego dorobku mogła znaleźć się, ze zrozumiałych względów, w niniejszym wydawnictwie. Autorzy mają nadzieję, że udało się jednak, głównie za pomocą licznych zdjęć, zobrazować naprawdę szerokie spektrum działalności administracji morskiej RP.

Album powstał przy współpracy wszystkich Urzędów Morskich. Dzięki temu udało się uzyskać dostęp do cennych archiwaliów, a także otrzymać zgodę na ich publikację. Cenna była również pomoc w gromadzeniu zdjęć i publikacji współczesnych.

Wielkie podziękowania należą się przede wszystkim

paniom: Annie Białkowskiej i Magdalenie Kierzkowskiej z Urzędu Morskiego w Gdyni, Agnieszce Woronowicz i Ewie Wieczorek z Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz Marlenie Węgrzyn i Annie Woś z Urzędu Morskiego w Słupsku.

Za współpracę autorzy dziękują także Andrzejowi Matulewiczowi i Leszkowi Stromskiemu, których wiedza historyczna i archiwalne zdjęcia wzbogaciły treść albumu.

Z kolei opowieść Romana Adriana o czterech pokoleniach latarników stała się inspiracją do kolejnej publikacji o polskiej administracji morskiej „W dokumentach, zdjęciach i wspomnieniach pracowników”.

Specjalne podziękowania autorzy składają Antoniowi Dubowiczowi i Dominikowi Dzigmanowi z czasopisma internetowego naszbałtyk.com za zdjęcia i prawo do ich wykorzystania. Propozycja współpracy przy kolejnych publikacjach na temat administracji morskiej, statków i małych portów polskiego wybrzeża jest wielce obiecująca.





And that's the way how ends the story written by the sea for the last 100 years. Now, in the jubilee year, the Polish maritime administration opens another important chapter which the new reality will write with large investments for the entire maritime economy.

The journey into the past facilitated the discovery of enormous achievements of the reborn Polish State, initially on a small scrap of the coast, but later on the entire over 500-kilometre-long Polish shore of the Baltic Sea. Due to understandable reasons, only a small part of that attainments could have been included in this publication. The authors hope that it was possible to depict mainly by the numerous photos, a wide spectrum of the Polish maritime administration's activities.

The album came out in cooperation with all Maritime Offices. In a result, it was possible to access many valuable archives and contemporary photographs and also to obtain permission for publishing. Such help is impossible to evaluate.

Many thanks, most of all, to Anna Białkowska and Magdalena Kierzkowska from the Maritime Office in Gdynia, Agnieszka Woronowicz and Ewa Wieczorek from the Maritime Office in Szczecin, and Marlena Węgrzyn and Anna Woś from the Maritime Office in Słupsk. The authors would like to thank Andrzej Matulewicz and Leszek Stromski, whose historical knowledge and archival photos have enriched the content of the album.

The story of Roman Adrian about four generations of lighthouse keepers have inspired another publication about the Polish maritime administration "In documents, photos and memories of employees".

The special thanks from authors are due to Antoni Dubowicz and Dominik Dzigman from the website naszbaltyk.com for photographs and the permission to use them. The proposal for the cooperation in the subsequent publications on the maritime administration, vessels and small ports of the Polish coast seems to be very promising.

Two Maritime Offices

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dnia 1 kwietnia 2020 r. zniesiono Urząd Morski w Słupsku. Jego zadania przejęły Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie. Ich zasięg terytorialny w pasie nadbrzeżnym sięga odpowiednio od wschodniej granicy państwa do granicy województw pomorskiego i zachodniopomorskiego oraz od tej granicy do zachodniej granicy państwa. Natomiast południk 16°41'56,70" długości geograficznej wschodniej wyznacza granicę kompetencji na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym, w strefie przyległej, wewnętrznej strefie ekonomicznej, w portach i przystaniach.

Od 1 kwietnia 2020 r. w kompetencjach terytorialnych Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie znajdują się:

Porty morskie:

w Szczecinie, Świnoujściu, Policach, Kołobrzegu, Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Wolinie, Mrzeżynie, Dźwirzynie, Nowym Warpnie, Trzebieży, Stepnicy, Lubinie,

Morskie porty rybackie:

w Przytorze, Sierosławiu, Wapnicy,

Przystanie morskie:

w Międzyzdrojach (molo), nr 1 w Międzyzdrojach, Niechorzu, Rewalu, Świnoujściu-Karsiborze, Wolinie, Ustroniu Morskim, Unieściu, Dąbkach, Chłopach, Jarosławcu.

Od 1 kwietnia 2020 r. w kompetencjach terytorialnych Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni znajdują się:

Porty morskie:

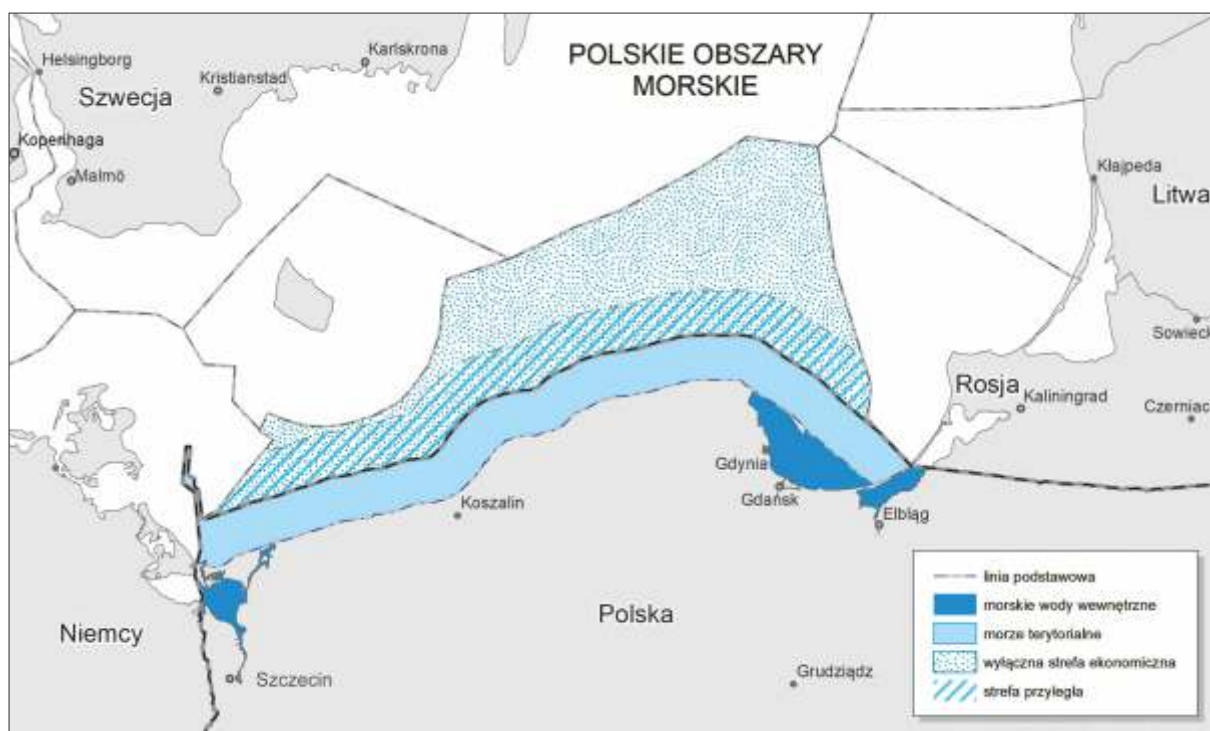
w Gdańsku, Gdyni, Ustce, Rowach, Łebie, Władysławowie, Pucku, Jastarni, Helu, Elblągu, Fromborku, Kątach Rybackich, Łysicy (Krynicy Morskiej), Pasłęce, Tolkmicku,

Przystanie morskie:

Mechelinki, Cegielnia, Nadbrzeże, Kadyny, Kuźnica II, Oksywie, Kąty Rybackie III, Krynica Morska, Obłuże, Leśniczówka, Dębki, Krynica Morska – Basen III – Nowa Karczma, Marina Gdynia, Sopot, Suchacz, Żegluga Gdańska w Gdyni, Dalmor w Gdyni,

Morskie przystanie rybackie z 1991 roku:

Piaski, Kąty Rybackie I, Kąty Rybackie II, Kamienica Elbląska, Stegna, Jantar, Jelitkowo, Sopot, Orłowo, Rewa I, Rewa II, Osłonino, Swarzewo, Chłapowo, Karwia, Chałupy I, Chałupy II, Kuźnica I, Jastarnia I, Jastarnia III.



The coast in numbers

Otwarte morze

Długość brzegów wzdłuż otwartego morza w Polsce wynosi 532 km.

Zalewy

Do wód morskich, oprócz otwartego morza, zalicza się również wody zalewów. Długość brzegów wzdłuż Zalewu Szczecińskiego, Zalewu Kamieńskiego oraz Zalewu Wiślanego wynosi 472 km.

Wody portów morskich

Do wód morskich zalicza się również wody portów stanowiące integralną część systemu portowego. Długość brzegów w portach morskich wynosi 356 km.

Długość linii brzegu morskiego

W sumie łączna długość linii brzegów morskich w Polsce wynosi 1360 km.

W zakresie terytorialnym Urzędu Morskiego w Gdyni znajduje się 611 km linii brzegu, natomiast w zakresie terytorialnym Urzędu Morskiego w Szczecinie znajduje się 749 km linii brzegu.

Zmiany brzegu morskiego

Ze względu na działanie żywiołu morskiego jak również w wyniku działalności człowieka przebieg linii brzegu ulega ciągłym zmianom. Zmiany przebiegu linii brzegu morskiego pociągają za sobą również zmiany jego długości. W celu uniknięcia konieczności uwzględniania ciągłych zmian w przebiegu linii brzegu admini-

stracja morska stosuje kilometraż wybrzeża, który odzwierciedla zgeneralizowany przebieg linii brzegu morskiego.

Długość wybrzeża a długość linii brzegu

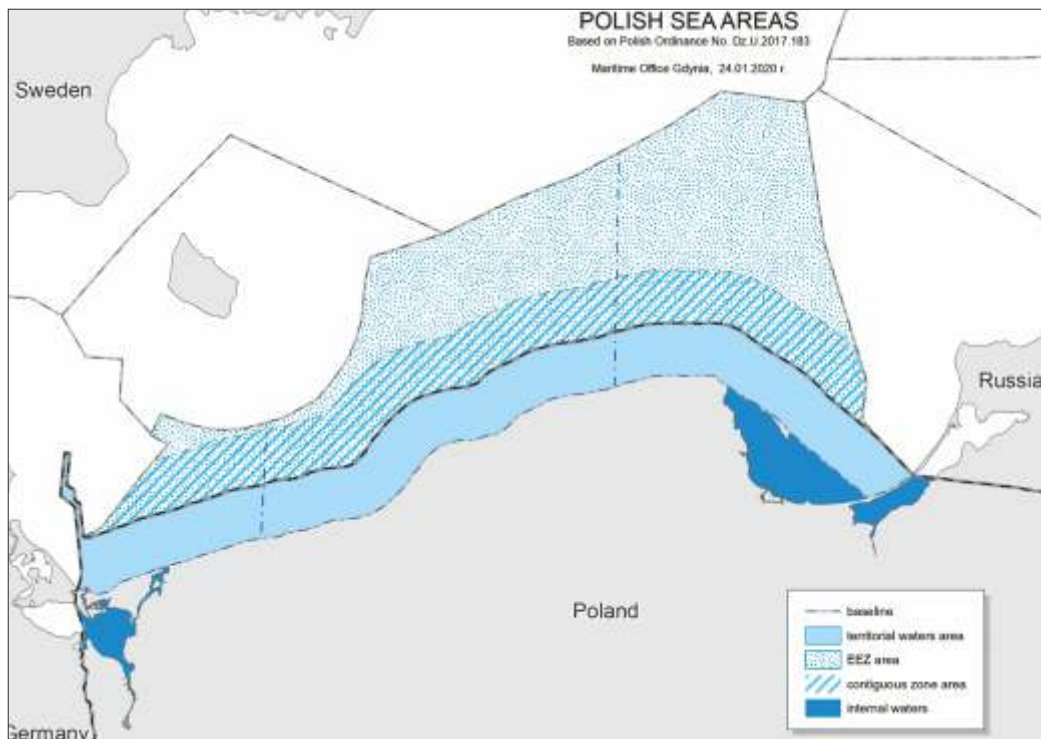
Punkty kilometrażu wybrzeża zostały wyznaczone co 500 m, w wyniku czego przebieg wybrzeża jest przedstawiany w sposób zgeneralizowany. W efekcie długość wybrzeża określana na podstawie punktów kilometrażowych jest zazwyczaj mniejsza niż faktyczna długość linii brzegu. W przypadku bardzo nieregularnej linii brzegu różnica ta może sięgać nawet kilkuset metrów na odcinku zaledwie kilku kilometrów brzegu.

Długość wybrzeża

Długość wybrzeża wzdłuż otwartego morza liczona na podstawie punktów kilometrażowych wynosi 428 km, z czego 244 km znajduje się w zakresie terytorialnym Urzędu Morskiego w Gdyni, a 184 km znajduje się w zakresie terytorialnym Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Ponadto w zakresie terytorialnym Urzędu Morskiego w Gdyni istnieją jeszcze dwa dodatkowe kilometraże brzegów morskich. Zgodnie z tymi kilometrażami długość wybrzeża na Mierzei Helskiej wynosi 71 km, natomiast długość wybrzeża na Mierzei Wiślanej wynosi 102 km. Łączna długość wybrzeża w zakresie terytorialnym Urzędu Morskiego w Gdyni wynosi 417 km.





By the virtue of a Minister of Maritime Economy and Inland Navigation regulation dated the 1st of April 2020, the Maritime Office in Słupsk was disbanded with its duties being transferred to the Maritime Offices in Gdynia and Szczecin whose areas of administration now stretch from the eastern to the western border of Poland separated by the border between the Pomeranian and West Pomeranian Voivodeships. At 16°41'56,70" east of Greenwich exists the eastern border of the jurisdiction on the internal waters, territorial waters, contiguous zone, exclusive economic zone, and in ports and harbours.

Below is the list of ports and harbours administrated by the Director of the Maritime Office in Szczecin from the 1st of April 2020.

Seaports:

Szczecin, Świnoujście, Police, Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin, Mrzeżyno, Dźwirzyno, Kołobrzeg, Nowe Warpno, Trzebież, Stepnica, Lubin.

Fishing ports:

Przytor, Sierosław, Wapnica.

Harbours:

Międzyzdroje (the pier), Międzyzdroje 1, Niechorze, Rewal, Świnoujście-Karsibór, Wolin, Ustronie Morskie, Unieście, Dąbki, Chłopy, Jarosławiec.

Below is the list of ports and harbours administrated by the Director of the Maritime Office in Gdynia from the 1st of April 2020.

Seaports:

Gdańsk, Gdynia, Ustka, Rowy, Łeba, Władysławowo, Puck, Jastarnia, Hel, Elbląg, Frombork, Kąty Rybackie, Łysica (Krynica Morska), Pasłęka, Tolkmicko.

Sea harbours:

Mechelinki, Cegielnia, Nadbrzeże, Kadyny, Kuźnica 2, Oksywie, Kąty Rybackie 3, Krynica Morska, Obłuże, Leśniczówka, Dębki, Krynica Morska – Basen 3 – Nowa Karczma, Marina Gdynia, Sopot, Suchacz, Gdynia – Żegluga Gdańska, Gdynia – Dalmor.

Fishing harbours since 1991:

Piaski, Kąty Rybackie 1, Kąty Rybackie 2, Kamienica Elbląska, Stegna, Jantar, Jelitkowo, Sopot, Orłowo, Rewa 1, Rewa 2, Ostonino, Swarzewo, Chłapowo, Karwia, Chałupy 1, Chałupy 2, Kuźnica 1, Jastarnia 1, Jastarnia 3.

Open sea

The length of the Polish open seashore is 532 km.

Lagoons

The area of internal waters, except the open sea, including inland lagoons. The total length of the shore of Szczecin Lagoon, Kamień Lagoon, and Vistula Lagoon is 472 km.

Seaports waters

A part of the internal waters are also seaport waters which are an integrated element of any port system. The length of this shore is 356 km.

The total length of the shoreline

The summarized length of the Polish shoreline is 1360 km. From this, 611 km is administrated by the Maritime Office in Gdynia, and 749 km by the Maritime Office in Szczecin.

Changes of the seashore

The actions of the maritime element and human activities constantly change the course of the shoreline. These changes entail changes in length. To avoid the necessity of constant adaptation of the shoreline course, the maritime administration uses coastline chainage which reflects the generalized course of the shoreline.

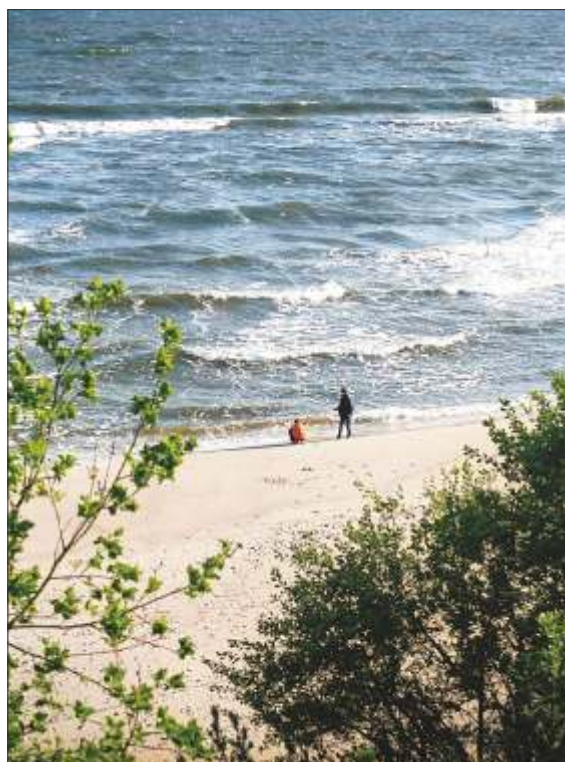
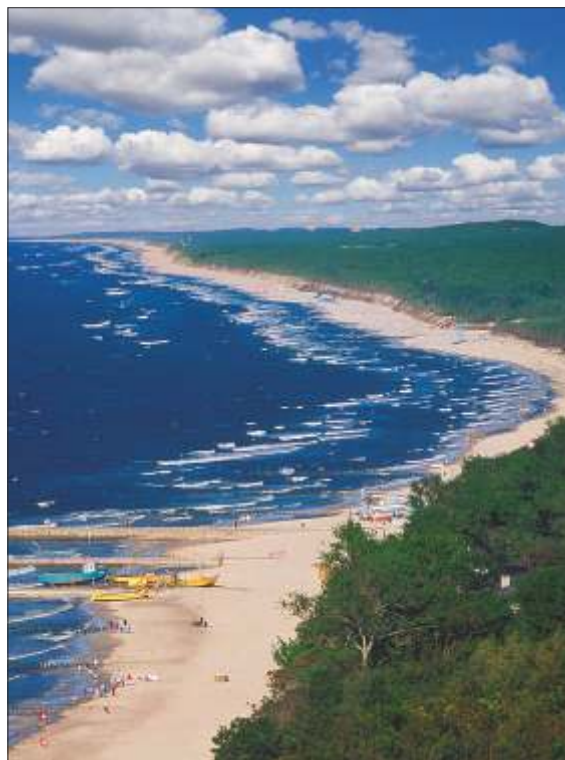
A coastline length and a shoreline length

The chainage points were created in 500 m interval to allow the generalization of the coastline. The coastline length calculated using chainage points is usually shorter than the actual length of the shoreline. In case of very irregular shorelines, the difference could reach up to several hundred meters over a few kilometres of the shore.

The coastline length

The length of the sea coastline calculated on the base of the chainage points is 428 km. 244 km is administrated by the Maritime Office in Gdynia and 184 km by the Maritime Office in Szczecin.

Moreover, under the jurisdiction of the Maritime Office in Gdynia are two additional coastal chainages. On the Hel Peninsula, where the length of the coastline is 71 km, and on the Vistula Spit, where the length of the coastline is 102 km. The total length of coastline administrated by the Maritime Office in Gdynia is 417 km.



Dyrektorzy Urzędu Morskiego w Gdyni
Directors of the Maritime Office in Gdynia

Józef Poznański	1.04.1920 - 10.06.1932
Stanisław Łęgowski	28.05.1932 - 1.09.1939
Józef Poznański	22.03.1945 - 5.06.1946
Tadeusz Wysocki	6.06.1946 - 31.05.1947
Franciszek Modrzewski	1.06.1947 - 31.12.1949
Waldemar Wallas	1.01.1950 - 31.12.1965
Romuald Pietraszek	1.01.1966 - 31.07.1968
Zdzisław Łukasiewicz	1.09.1968 - 9.04.1976
Leszek Górecki	
p.o./acting	10.04.1976 - 30.08.1976
dyr./dir.	1.09.1976 - 31.10.1982
Hieronim Majek	
p.o./acting	1.09.1982 - 31.11.1982
dyr./dir.	1.12.1982 - 30.06.1990
Zbigniew Kostecki	1.07.1990 - 15.06.1996
Paweł Czerwiński	17.06.1996 - 30.06.1999
Roman Kołodziejowski	1.07.1999 - 30.04.2002
Andrzej Królikowski	30.04.2002 - 11.08.2002
Igor Jagniszczak	12.08.2002 - 31.08.2005
Andrzej Królikowski	1.09.2005 - 12.02.2016
Tadeusz Hatałski	12.02.2016 - 18.04.2016
Bogdan Rojek	
p.o./acting	18.04.2016 - 19.07.2016
Wiesław Piotrkowski	20.07.2016 - nadal/present

Dyrektorzy Urzędu Morskiego w Słupsku
Directors of the Maritime Office in Słupsk

Józef Gruszczyński	1.07.1954 - 31.12.1981
Edward Koprowski	
p.o./acting	1.01.1982 - 30.09.1983
Edward Koprowski	1.10.1983 - 29.09.2000
Henryk Kowalski	2.10.2000 - 21.10.2001
Kazimierz Kleina	22.10.2001 - 31.05.2002
Henryk Kowalski	30.04.2002 - 11.08.2002
Andrzej Szczotkowski	12.08.2002 - 31.07.2006
Bogusław Piechota	1.08.2006 - 22.08.2007
Józef Gawłowicz	23.08.2007 - 31.03.2008
Mariusz Szubert	1.04.2008 - 9.07.2010
Tomasz Bobin	15.07.2010 - 26.02.2016
Włodzimierz Kotuniak	26.02.2016 - 31.03.2020

Dyrektorzy Urzędu Morskiego w Szczecinie
Directors of the Maritime Office in Szczecin

Jan Godecki	24.09.1946 - 31.07.1947
Adam Bonarski	1.08.1947 - 30.06.1949
Jerzy Sobiepan	1.07.1949 - 31.01.1950
Jerzy Mazurkiewicz	1.02.1950 - 25.09.1953
Edward Rumatowski	1.10.1953 - 15.04.1965
Rościsław Kilnar	26.04.1965 - 15.11.1967
Edward Rumatowski	16.11.1967 - 14.11.1977
Józef Stebnicki	15.11.1977 - 15.11.1990
Andrzej Grotowski	16.11.1990 - 21.06.1993
Józef Gawłowicz	27.06.1993 - 7.12.1994
Piotr Nowakowski	8.12.1994 - 13.05.1996
Michał Buczkowski	5.06.1996 - 13.04.2001
Roman Pomianowski	13.04.2001 - 31.12.2001
Piotr Nowakowski	1.01.2002 - 19.04.2006
Józef Gawłowicz	19.04.2006 - 26.01.2007
Zbigniew Wysocki	27.01.2007 - 22.08.2007
Tadeusz Wojtasik	23.08.2007 - 29.08.2008
Andrzej Borowiec	3.09.2008 - 30.06.2017
Wojciech Zdanowicz	1.07.2017 - nadal/present



From the history of the maritime administration

Bibliografia / Bibliography:

Dokumenty, archiwalia i materiały bieżące Urzędów Morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie
Documents, archives and current materials of the Maritime Offices in Gdynia, Słupsk and Szczecin

Daniel Duda. „Józef Poznański – pierwszy dyrektor Urzędu Morskiego. Przyczynek do dziejów polskiej administracji morskiej”. Gdynia 1994

Daniel Duda, Zbigniew Machaliński, Ryszard Mielczarek. „Z dziejów polskiej administracji morskiej 1918–1928”. Gdynia 2008

Wiesław Piotrkowski. „Pamiętając o historii tworzymy przyszłość”. Referat i prezentacja na konferencji „450 lat polskiej administracji morskiej”. Gdynia 2020

„W służbie morza i wybrzeża. 90-lecie administracji morskiej”. Pod redakcją Lechosława Stefaniaka. Gdynia 2010

„Urząd Morski w Słupsku. Historia morzem pisana”. Pod redakcją Waldemara Parusa i Marleny Węgrzyn. Słupsk 2014

„Na dobrym kursie. Urząd Morski w Szczecinie”. Pod redakcją Jacka Jasiewicza. Szczecin 2016

„Pro Publico Mare. Polska administracja morska na Wybrzeżu Zachodnim”. Pod redakcją Jacka Jasiewicza. Szczecin 2018

Dariusz Konkol, Tomasz Perka. „Polskie statki ratownicze”. Łódź 2014

Waldemar Danielewicz. „Polskie holowniki morskie 1920–2015”. Gdynia 2015

Jacek Kijakowski. „Kartografia morska w stuleciu polskiej hydrografii 1920–2020”. Gdynia 2020

Publikacje jubileuszowe Urzędów Morskich
Jubilee publications of Maritime Offices

„50 lat Urzędu Morskiego w Gdyni”. Gdynia 1978
„50 lat Urzędu Morskiego w Szczecinie”. Szczecin 1996

„80 lat administracji morskiej”. Gdynia 2000

„85 lat administracji morskiej”. Gdynia 2005

„60 lat Urzędu Morskiego w Szczecinie”. Szczecin 2006





Źródła i autorzy ilustracji / Sources and authors of illustrations:

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, strona / page: 3

Narodowe Archiwum Cyfrowe / National Digital Archive, strony / pages: 5, 6, 7, 10, 12, 13, 40, 42, 48

Muzeum Miasta Gdyni / Gdynia City Museum, strony / pages: 9, 11, 12, 15, 16, 18, 19, 22, 23, 29, 30, 31, 36, 37, 38, 47, 161, 162, 174

Archiwum Państwowe w Gdańsku i Gdyni / National Archives in Gdańsk and Gdynia, strony / pages: 15, 16, 17, 24, 25, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 53

Zbiory Urzędu Morskiego w Gdyni / archives of the Maritime Office in Gdynia, strony / pages: 4, 14, 48, 55, 58, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 73, 74, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 99, 102, 104, 105, 106, 117, 118, 119, 120, 135, 139, 140, 141, 147, 148, 149, 150, 153, 154, 155, 160, 168

Zbiory Urzędu Morskiego w Słupsku / archives of the Maritime Office in Słupsk, strony / pages: 10, 74, 98, 108, 110, 123, 138, 163

Zbiory Urzędu Morskiego w Szczecinie / archives of the Maritime Office in Szczecin, strony / pages: 43, 44, 45, 46, 53, 56, 58, 76, 80, 81, 92, 93, 94, 96, 105, 132, 137, 145, 152

Zbiory Waldemara Danielewicz / archives of Waldemar Danielewicz, strona / page: 122

Zbiory Andrzeja Matulewicz / archives of Andrzej Matulewicz, strona / page: 57

Zbiory Mariana Sankowskiego / archives of Marian Sankowski, strony / pages: 49, 50, 51, 52

Zbiory Leszka Stromskiego / archives of Leszek Stromski, strony / pages: 36, 54

Zbiory Portowej Straży Pożarnej w Gdyni / archives of Harbour Fire Brigade in Gdynia, strona / page: 54

commons.wikimedia.org, Zenobia Miszewska, strona / page: 114

en.wikipedia.org, strony / pages: 151, 156

pl.wikipedia.org, Arkadiusz Zarzecki, strona / page: 113

www.swinoujscie.pl, strona / page: 169

www.naszbaltyk.com, strony / pages: 84, 97

Marek Czasnojęć, strona / page: 134

Antoni Dubowicz, strony / pages: 74, 114, 116, 121, 122, 167, 173

Jacek Jasiewicz, strony / pages: 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 69, 70, 72, 74, 75, 77, 78, 79, 82, 85, 91, 93, 95, 96, 100, 102, 103, 107, 108, 109, 111, 115, 127, 128, 129, 130, 131, 133, 134, 136, 137, 143, 144, 145, 146, 157, 164, 170, 171, 172

Krzysztof Kost, strony / pages: 89, 101, 112, 166, 174

Rafał Kostrzewa, strona / page: 159

A. Łysejko, strona / page: 115

Cezary Spigarski, strona / page: 71

Jan Surudo, strony / pages: 60, 125, 126, 127, 158

R. Witkowski, strony / pages: 113, 115

Autor zdjęć archiwalnych ze zbiorów Wydawnictwa JAS / Autor of archive photos from collections of JAS Publishing House:

Kazimierz Komorowski, strony / page: 124, 142, 165

Autorzy zdjęć archiwalnych ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni / Authors of archive photos from the collections of the Gdynia City Museum:

Leonard Durczykiewicz, strona / page: 21

Roman Morawski, strony / pages: 20, 21, 34

Morska Agencja Fotograficzna, strony / pages: 23, 26

Henryk Poddębski, strony / pages: 8, 47, 48

Ernest Raulin, strona / page: 36



**Zdjęcia na stronach tytułowych rozdziałów / Photos
on the chapter title pages**

5	Fragment obrazu W. Kossaka „Zaślubiny z morzem” <i>A fragment of the painting "Wedding to the sea" by W. Kossak</i>
9	Stanisław Łęgowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni <i>The director of the Maritime Office in Gdynia, Stanisław Łęgowski</i>
19	Fragment portu w Gdyni w latach 30 <i>1930's. A fragment of the port in Gdynia.</i>
27	Łódź motorowa „Rybka” z budowniczymi portu w Gdyni <i>The motorboat "Rybka" with builders of the port in Gdynia</i>
39	Port kontenerowy nocą <i>A container terminal at night</i>
49	Akwarela подарowana pracownikowi Urzędu Morskiego w Szczecinie Marianowi Sankowskiemu z okazji przejścia na emeryturę <i>A watercolour painting given to the employee of the Maritime Office in Szczecin, Marian Sankowski, as a retirement gift</i>
59	Kuter hydrograficzny „Galaktyka” widziany z pokładu stawiacza pław „Planeta” <i>The hydrographic cutter "Galaktyka" seen from the deck of the buoy tender "Planeta"</i>
67	Centrum Bezpieczeństwa Morskiego w Gdyni <i>The VTS centre in Gdynia</i>
75	Budowa falochronu osłonowego dla gazoportu w Świnoujściu <i>The construction of the LPG terminal breakwater in Świnoujście</i>
83	Port Północny w Gdańsku <i>The Northern Port in Gdańsk</i>
91	Port w Stepnicy nad Zalewem Szczecińskim <i>The port in Stepnica on the Szczecin Lagoon</i>
99	Pława na wodach Zatoki Gdańskiej <i>A buoy in the waters of the Gdańsk Bay</i>
107	Wejście do portu w Kołobrzegu <i>The entrance to the port in Kołobrzeg</i>
111	Latarnia morska w Niechorzu <i>The lighthouse in Niechorze</i>
117	Kuter hydrograficzny „Tucana” Urzędu Morskiego w Gdyni <i>The hydrographic cutter "Tucana" of the Maritime Office in Gdynia</i>
125	W Bazie Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie <i>In the AtoN Base in Szczecin</i>
131	Kadłub nowej jednostki „Planeta I” w chwili po wodowaniu <i>The hull of the new vessel "Planeta I" just after launching</i>
135	Klifowy brzeg w Gdyni Orłowie <i>Cliffs in Gdynia-Orłowo</i>
143	Zabytkowa ruina na klifie w Trzęsaczu <i>Church ruins on a cliff in Trzęsacz</i>
147	Inspekcja na wodzie i z powietrza <i>Inspections on the water and from the air</i>
151	Współpraca państw bałtyckich <i>Cooperation of the Baltic region countries</i>
157	Urząd Morski w Szczecinie <i>The building of the Maritime Office in Szczecin</i>
165	Uczniowie szkoły morskiej na wantach <i>Students of a maritime school standing on shrouds</i>

Spis treści / Table of contents

5	Poślubieni morzu <i>Married to the sea</i>
9	Na kartach historii <i>Written down on history</i>
19	Port na piasku <i>The port on the sand</i>
27	Między morzem a lądem <i>Between sea and land</i>
39	Jak Feniks z popiołów <i>Like Phoenix from the ashes</i>
49	Z biegiem dni i lat <i>Over the days and years</i>
59	Na dobrym kursie <i>On the right course</i>
67	Argusowym okiem <i>Through the eyes of Argus</i>
75	Miliardy i miliony <i>Billions and millions</i>
83	Nowe i najnowsze <i>New and the newest</i>
91	Dużo dla małych <i>A lot for the small ports</i>
99	Na wodzie i lądzie <i>On water and land</i>
107	Pośrodku wybrzeża <i>In the middle of the coast</i>
111	Garnek Wulkanu <i>Vulcan's pot</i>
117	Nasza flota <i>Our fleet</i>
125	Biało-niebieska <i>White and blue</i>
131	Z polskich stoczní <i>From the Polish shipyards</i>
135	Gdy Bałtyk zabiera <i>When the Baltic Sea takes</i>
143	Sukces na klifie <i>Success on the cliff</i>
147	Fale widziane z góry <i>Waves seen from above</i>
151	Dzielimy razem <i>Sharing together</i>
157	Ratusz morski <i>Maritime town hall</i>
165	Morzem pisane <i>Written by the sea</i>

Między morzem a lądem / Between sea and land

100 lat Polskiej Administracji Morskiej / 100 years of Polish Maritime Administration

Album powstał na zamówienie Urzędu Morskiego w Szczecinie
The album was commissioned by the Maritime Office in Szczecin

Projekt, opracowanie graficzne, skład
Layout, graphic design, typesetting

Wydawnictwo JAS
Publishing House JAS

Redaktor
Editor

Jacek Jasiewicz

Projekt okładki
Cover design

Roch Stefaniak

Zdjęcie na okładce
Cover photo

Marek Czasnoję

Teksty polskie
Polish texts

Jacek Jasiewicz

Tłumaczenie
English translation

Tobias Lloyd

Redakcja tekstów angielskich
Edition of English texts

Przemysław Łonyszyn

Wydawca
Publisher

BalticMedia sp. z o.o. w Świnoujściu
BalticMedia Ltd. in Świnoujście

Druk
Print

Konińska Drukarnia Dzielowa
Konin Printing House
www.drukarnia-kdd.pl

Współpraca redakcyjna
Editorial cooperation

Agnieszka Woronowicz
Urząd Morski w Szczecinie
The Maritime Office in Szczecin

Konsultacje
Consultations

Ewa Wieczorek
Urząd Morski w Szczecinie
The Maritime Office in Szczecin

Współpraca
Cooperation

Anna Białkowska
Magdalena Kierzkowska
Urząd Morski w Gdyni
The Maritime Office in Gdynia
Marlena Węgrzyn
Anna Woś
Urząd Morski w Słupsku
The Maritime Office in Słupsk

Wydawnictwo dołożyło wszelkich starań, by dotrzeć do autorów zdjęć zamieszczonych w publikacji. Niestety nie we wszystkich przypadkach było to możliwe. W związku z tym wydawnictwo zwraca się z uprzejmą prośbą o kontakt do wszystkich osób, które posiadają informacje mogące pomóc w ustaleniu autorstwa fotografii wykorzystanych w albumie.
The authors have done their utmost to find authors of the photos used in the publication. Unfortunately, not always it was possible. The publishing house kindly asks to contact anyone who has information that can help in identifying the authorship of the photographs used in the album.

Copyright © by Jacek Jasiewicz
Copyright © by Urząd Morski w Szczecinie

ISBN 978-83-957242-0-6



SZCZECIN 2020

ISBN 978-83-957242-0-6