

Wprowadzenie .....	7
I. Porty Zalewu Wiślanego .....	9
Elbląg .....	10
Kąty Rybackie .....	16
Krynica Morska .....	18
Nowa Pasłęka .....	20
Frombork .....	22
Tolkmicko .....	24
II. Porty Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej .....	27
Gdańsk .....	28
Gdynia .....	40
Puck .....	49
Jastarnia .....	52
Hel .....	54
Władysławowo .....	57
III. Porty otwartego morza .....	61
Łeba .....	62
Rowy .....	64
Ustka .....	66
Darłowo .....	69
Kołobrzeg .....	73
Mrzeżyno .....	77
IV. Porty Zatoki Pomorskiej .....	81
Dziwnów .....	82
Świnoujście .....	84
Świnoujście-Karsibór .....	90
Świnoujście-Przytór .....	90
V. Porty Zalewu Szczecińskiego .....	91
Nowe Warpno .....	92
Trzebież .....	94
Stepnica .....	96
Wolin .....	98
Lubin .....	100
Wapnica .....	102
Sierosław .....	103
Kamień Pomorski .....	104
Police .....	107
Szczecin .....	109
Słownik podstawowych pojęć morskich użytych w publikacji .....	122
Bibliografia .....	128



Wyraz „port” pochodzi od łac. *porta* – wrota, brama. Pojęcie to jest związane z rozwojem żeglugi. Od kiedy pierwsi ludzie wypłynęli na morze, szukali bezpiecznych przystani dla swoich statków. Dawniej, gdy pływano tylko wzdłuż brzegu morskiego, w zasięgu jego widoczności, niewielkich rozmiarów statki wyciągano podczas postoju bezpośrednio na brzeg. Wówczas port kojarzył się niemal wyłącznie z bezpieczną przystanią, gdzie statek mógł znaleźć schronienie podczas złej pogody. Portem było wtedy najczęściej ujście rzeki lub naturalna zatoka osłaniająca przed wpływem sztormu. Z czasem wraz z rozwojem wymiany handlowej statki musiały odwiedzać wybrzeża niemające naturalnych schronisk, dlatego w takich miejscach inicjowano prace mające na celu stworzenie niczym niezagrożonych kotwicowisk i przystani dla odwiedzających jednostek handlowych. Budowa sztucznych portów była znana na obszarze Morza Śródziemnego już ok. 3000 lat temu. W dzisiejszych czasach obiekt taki powinien posiadać budowle i urządzenia hydrotechniczne, zapewniające statkom bezpieczne zakotwiczenie na redzie, postój, załadunek i wyładunek towarów oraz ich transport do portu i z portu. Port, zgodnie z definicją przyjętą przez Unię Europejską, oznacza miejsce wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą statkom handlowym cumowanie, załadunek lub rozładunek, a pasażerom wejście na pokład lub zejście z pokładu statku<sup>1</sup>.

Porty rozwijały się wraz z postępem technicznym oraz wzrostem masy ładunkowej przewożonej statkami. W średniowiecznej Europie najpierw powstawały osady przybrzeżne nad rzekami uchodzącymi do morza. Z czasem przystanie przekształciły się w porty, a osady w miasta. W okresie rozkwitu miast włoskich i później hanzeatyckich głównym czynnikiem rozwoju portu było miasto, pełniące przede wszystkim funkcję handlową. W owym czasie, ze względu na ochronę towarów i statków na wypadek konfliktów zbrojnych, porty znajdowały się wewnątrz miast. Od czasów rewolucji technicznej w drugiej połowie XIX wieku porty przeszły proces usamodzielniania się i przestały być jednym z fragmentów miasta portowego. Wprowadzenie napędu mechaniczne-

go, a dzięki temu zwiększenie tonażu statków przewożących towary spowodowało, że porty przeniesiono na obrzeża miast. Wpłynęło to na zmianę znaczenia portów – stawały się samodzielnymi organizmami, w otoczeniu których powstawały zakłady przemysłowe, wykorzystujące ich znaczenie transportowe.

Porty rozwijają się i upadają, a zachodzące zmiany są zazwyczaj powolne i dostrzegalne dopiero w dłuższej perspektywie. Wyjątek stanowią sytuacje, w których z przesłankami ekonomicznymi konkuruje polityka. W związku z ograniczeniami narzucanymi Polsce w okresie międzywojennym przez Wolne Miasto Gdańsk charakter polityczny miała decyzja dotycząca budowy portu w Gdyni. W bardzo krótkim czasie powstał wówczas duży i nowoczesny port. Ze względów zarówno politycznych, jak i gospodarczych doszło do upadku portu w Elblągu, który przez wieki stanowił konkurencję dla Gdańska w transporcie towarów. Niestety, brak możliwości przyjmowania przez Elbląg coraz większych jednostek morskich, odcięcie po II wojnie światowej wyjścia na Morze Bałtyckie (granica z Federacją Rosyjską na Zalewie Wiślanym) spowodowały, że port tracił znaczenie, chociaż od początku lat 90. XX wieku podjęto działania mające na celu przywrócenie mu odpowiedniej rangi portu morskiego.

Ze względu na rodzaj lokalizacji porty dzielą się na:

- naturalne, leżące w korytach rzek, przy ich ujściu do morza (np. Gdańsk);
- sztuczne, zbudowane przy wybrzeżu morskim (np. Władysławowo) lub powstałe w wyniku drażnienia basenów i kanałów portowych w lądzie (np. Jastarnia).

Ze względu na przeznaczenie i przystosowanie do przeładunków wyróżnia się porty:

- uniwersalne, obsługujące całą gamę ładunków;
- specjalne, zajmujące się jednym specyficznym rodzajem ładunku lub typem działalności.

Na polskim wybrzeżu ze względu na położenie geograficzne wyróżniamy<sup>2</sup>:

- porty Zalewu Wiślanego: Kąty Rybackie, Krynica Morska, Nowa Pasłęka, Frombork, Tolkmicko, Elbląg;

<sup>1</sup> Dyrektywa Rady 95/64/EC z dnia 8 grudnia 1995 roku.

<sup>2</sup> Locja Bałtyku nr 502, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, 2009.

- porty Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej: Gdańsk, Gdynia, Puck, Jastarnia, Hel, Władysławowo;
- porty otwartego morza: Łeba, Rowy, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Mrzeżyno;
- porty Zatoki Pomorskiej: Dziwnów, Świnoujście, Świnoujście-Karsibór, Świnoujście-Przytór;
- porty Zalewu Szczecińskiego: Nowe Warpno, Trzebież, Stepnica, Wolin, Lubin, Wapnica, Sierosław, Kamień Pomorski, Police, Szczecin.

W Polsce status portu morskiego jest uregulowany prawnie. Porty morskie ustanawia minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydając rozporządzenia określające ich granice. Za nadzór nad portem odpowiedzialny jest właściwy mu dyrektor urzędu morskiego, który wypełnia swoje obowiązki dzięki pomocy kapitanatów i bosmanatów portów. Urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie odpowiadają m.in. za budowę i utrzymanie obiektów infrastruktury portowej. Akweny portowe i infrastruktura umożliwiająca dostęp do portów stanowi własność Skarbu Państwa i jest wyłączona z obrotu. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179) określa zasady tworzenia podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi, ich organizację i funkcjonowanie.

Wyznaczanie granic portów i przystani morskich określają przepisy zawarte w Ustawie z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502). Zgodnie z regulacją zawartą w ustawie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określa w drodze rozporządzenia granice portów morskich od strony morza i ich red, z wyłączeniem portów

wojennych (stanowiących odmienny rodzaj portów). Określenie granic portów morskich od strony lądu zawiera informację o granicznych punktach geodezyjnych lub uwzględnia współrzędne geograficzne. Każda zmiana granicy portu jest uzgadniania z właściwą radą gminy. Ponadto do projektu aktu normatywnego wnioskujący dołącza uzasadnienie przedstawiające istniejący stan rzeczy oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania aktu. Port morski może posiadać także swój podmiot zarządzający, który prowadzi budowę, rozbudowę, utrzymuje i modernizuje infrastrukturę portową oraz odpowiada za rozwój portu. W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego jego zadania i uprawnienia przejmuje dyrektor właściwego urzędu morskiego oraz gmina.

Jeżeli nieruchomości gruntowe, na których jest położony port, stanowią mienie komunalne, to o formie prawno-organizacyjnej portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej decyduje gmina.

Wyróżnia się cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin. Podmiotami zarządzającymi tymi portami są trzy spółki akcyjne: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Aktualnie w Polsce istnieją 32 obiekty mające status portu morskiego<sup>3</sup>.

W zestawieniu tym nie uwzględniono przystani rybackich i żeglarskich niemających prawnego statusu portu.

Książka ta ma charakter poglądowy i nie jest publikacją nautyczną. Wszystkim osobom uprawiającym żeglugę polecamy publikacje specjalistyczne wydawane przez wydawnictwa hydrograficzne.

<sup>3</sup> Według zestawienia z Ministerstwa Infrastruktury, pismo GT-1tw-020-02/10.

# I. Porty Zalewu Wiślanego

Zalew Wiślany to akwen morskich wód wewnętrznych. Ma kształt wydłużony w kierunku NW – SE (północny zachód – południowy wschód). Całkowita jego długość wynosi 50 mil morskich (Mm), a szerokość dochodzi do 6 Mm. Od południa ograniczony jest Wysoczyzną Elbląską, od północy Mierzeją Wiślaną, a od zachodu polderami Żuław Wiślanych. Od wschodu graniczy z Federacją Rosyjską.

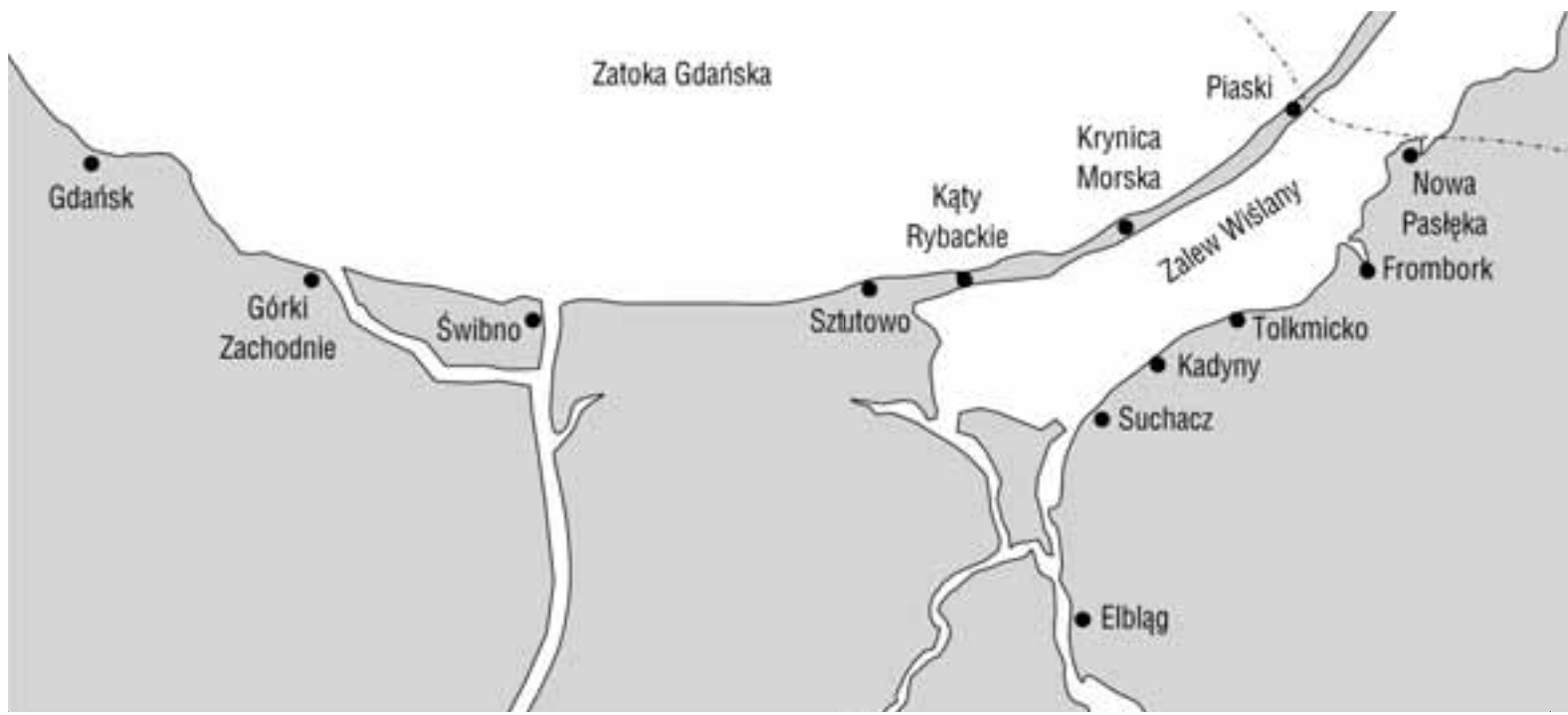
Część polska o powierzchni 328 km<sup>2</sup> nosi nazwę Zalew Wiślany, część rosyjska Kaliningradzkij Zaliw. Wymiary części polskiej: długość 19,5 Mm, szerokość od 3,7 do 4,8 Mm.

Zalew oddziela od morza Mierzeja Wiślana o długości 50 km (część polska 31,5 km). Z Bałtykiem łączy się tylko w jednym miejscu – Cieśniną Piławską, zwaną Rynną Bałtyjską, położoną koło Battijska w Obwodzie Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

Podzielenie po II wojnie światowej Zalewu na część polską i rosyjską przyczyniło się do całkowitego upadku znaczenia gospodarczego jego portów. Zamknięcie wyjścia przez Cieśninę Piławską na morze, zanik żeglugi kabotażowej (prowadzonej pomiędzy portami tego samego państwa) między Gdańskiem a Królewcem i śródlądowej między Warmią a Mazurami doprowadziły do sytuacji, że Zalew Wiślany przestał być użytkowaną gospodarczo drogą wodną. Spadek inwestycji spowodował obniżenie rangi dróg wodnych i portów w tym obszarze.

Zakres funkcji pełnionych obecnie przez Zalew ogranicza się do sezonowej żeglugi pasażerskiej, zanikającego z roku na rok rybołówstwa łodziowego oraz żeglarstwa jachtowego i lodowego.

Porty Zalewu Wiślanego: Elbląg, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Nowa Pasłęka, Frombork, Tolkmicko.



## Położenie geograficzne

φ 54°10,5'N λ 019°23,5'E

## Kapitanat Portu w Elblągu

ul. Browarna 82

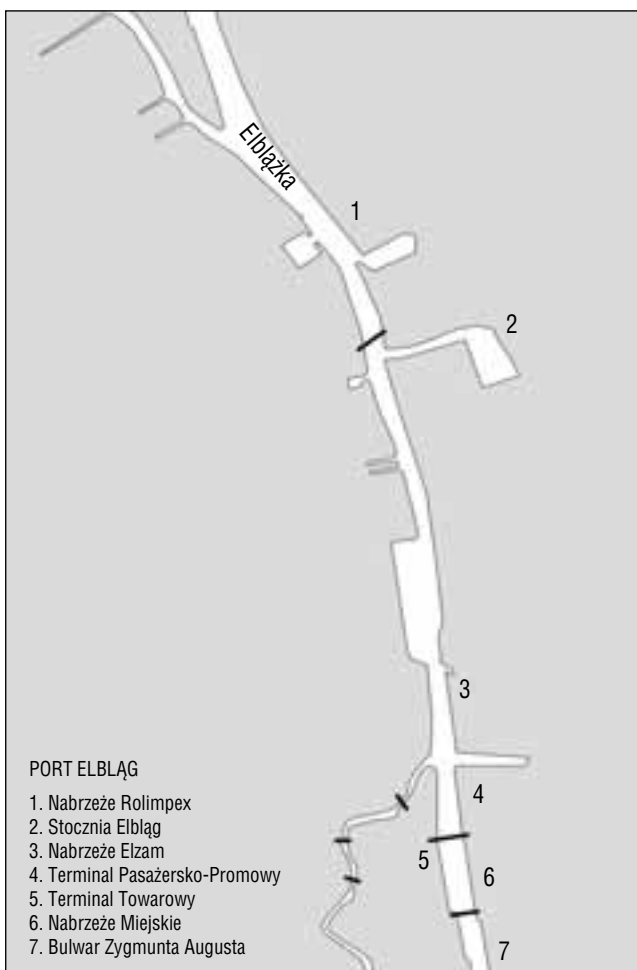
82-300 Elbląg

tel. (55) 236 16 21

fax (55) 234 50 05

e-mail: kpelblag@umgdy.gov.pl

Kanały VHF: 16, 71 roboczy



Powierzchnia terenów portowych ogółem: 470 ha. Całkowita długość nabrzeży eksploatacyjnych: 2,5 km, w tym 0,3 km zajmują nabrzeża pasażerskie. Maksymalna wielkość statków wchodzących do portu: długość statku nie może przekraczać 85 m, a zanurzenie 2 m. Kapitan

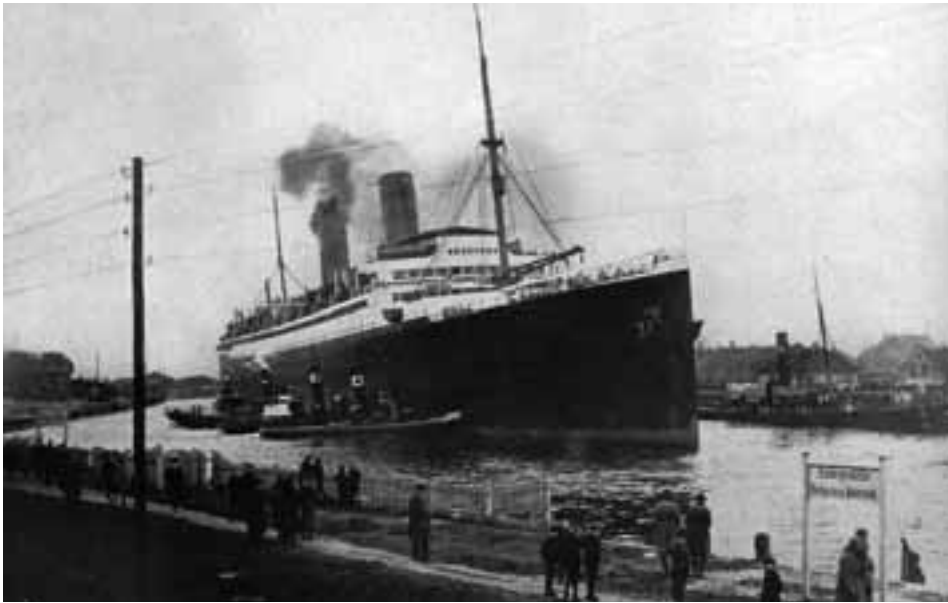
Portu w uzasadnionych przypadkach może zezwolić na wejście do portu większym jednostkom, ale jest to uzależnione od sytuacji hydrometeorologicznej.

Nazwa nabrzeża	Długość nabrzeża (m)	Głębokość przy nabrzeżu (m)
Elektrowni	250	2,5
Rolimpex	230	2,5
Elzam	1300	2,5
Miejskie	250	2,5
Na ul. Dojazdowej (portowe)	153	2
Na ul. Dojazdowej (prywatne)	250	1
Terminal Pasażersko-Promowy	200	3,7
Bulwar Zygmunta Augusta	220	2,5
Gdańskie	185	2,5
Węglowe (prywatne)	150	–
Terminal Towarowy	180 i 15 rampy ro-ro	3,8

Początki miasta Elbląg przypadają na rok 1237. Wówczas to nad brzegiem rzeki Elbląg, w pobliżu dawnej stolicy Prusów Truso Krzyżacy założyli zamek obronny. Wokół niego wyrosła osada handlowa, która w 1246 roku otrzymała lubeckie prawo miejskie. W Elblągu znajdowała się wówczas siedziba krajowych mistrzów zakonu krzyżackiego. Pierwszą znaną pieczęć miasto otrzymało w 1242 roku, był to obraz kogi (duży żaglowiec handlowy) ze sterem pawężowym. W związku z rozwojem osady handlowej w 1347 roku założono Nowe Miasto Elbląg, które ze starym miastem zostało połączone dopiero w 1478 roku. W XIV wieku Elbląg był ważnym miastem handlowym i portowym należącym do Związku Hanzeatyckiego.

Ważną datą w historii miasta było jego przystąpienie w 1440 roku do Związku Pruskiego. Po bitwie pod Grunwaldem w 1410 roku elblążanie złożyli hołd królowi polskiemu Władysławowi Jagielle, ofiarowując mu zdobyty zamek krzyżacki. Jednak dopiero po pokoju toruńskim w 1466 roku miasto weszło w skład państwa polskiego.

Elbląg od dawien dawna rywalizował z Gdańskiem o handel towarami transportowanymi Wisłą. Jego sytuacja była gorsza ze względu na warunki nawigacyjne na Nogacie (kręte koryto rzeki oraz konieczność przepłynię-



*Elbląg  
Fot. ze zbiorów Urzędu Miejskiego  
w Elblągu*

cia przez służę). W 1577 roku, w czasie konfliktu Stefana Batorego z Gdańskiem miasto otrzymało liczne przywileje od króla, który zamierzał zwiększyć przepływ towarów przez port w Elblągu. W następnych stuleciach pod polskim panowaniem miasto zyskało kolejne przywileje od królów polskich, dzięki którym stało się ważnym portem morskim. Pod koniec XVI i początku XVII wieku zmonopolizowało handel z Anglią, ponieważ od 1568 roku do 1628 roku działała w Elblągu angielska Kompania Wschodnia (Eastland Company). Wojny, jakie przetoczyły się przez te tereny w XVI i XVII wieku, przyniosły zarazy, grabieże i kontrybucje, co znacznie osłabiło miasto. Po pierwszym rozbiórze Polski w 1772 roku Elbląg próbował rywalizować z Gdańskiem aż do 1793 roku, kiedy także ten znalazł się pod panowaniem pruskim. Jako jeden z wielu portów i miejscowości pruskich, w którym zostało zniesione prawo lubeckie i Konstytucja Miejska, Elbląg stał się miastem prowincjonalnym, a jego znaczenie jako portu systematycznie malało. W XIX wieku miasto z trudem utrzymywało status portu morskiego. Ożywienie nastąpiło w 1852 roku, kiedy Elbląg znalazł się na szlaku kolejowym, a do eksploatacji został przekazany w 1860 roku Kanał Elbląski. Dzięki tym inwestycjom w mieście powstały zakłady, m.in. browar oraz fabryki cygar, lokomotyw i samochodów. Szczególne znaczenie miała jednak założona w 1854 roku stocznia, która powstała na bazie otwartego w 1837 roku warsztatu mechanicznego Ferdynanda Schichau. Budowano w niej m.in. torpedowce, łodzie podwodne i lokomotywy.

W 1922 roku Elbląg stał się częścią prowincji Prusy Wschodnie, a w październiku 1939 roku ponownie wrócił do Prus Zachodnich. W 1945 roku liczące wówczas 100 tys. mieszkańców miasto zostało zniszczone na skutek działań wojennych. Zdobyła je Armia Czerwona i niedługo potem przekazała Polakom. Podczas wojny miasto zostało zniszczone w 65%, największe szkody poniosło Stare Miasto. Zabytkowa część legła w gruzach, uszkodzone kamieniczki w znacznym stopniu rozebrano. Miasto w większości opuścili dotychczasowi mieszkańcy, a ich miejsce zajęli przesiedleńcy.

Po 1945 roku port w Elblągu, jako jedyny z polskich portów, znalazł się w sytuacji, w której czynniki zewnętrzne doprowadziły do zaniku funkcji portowych. Ignorowanie przez ZSRR układu z Polską z 1945 roku o przepływie polskich statków przez Cieśninę Piławską oraz rosyjską część Zalewu Wiślanego pozbawiło Elbląg możliwości traktowania go jako portu morskiego i stopniowo przyczyniło się do jego likwidacji. Nie tylko decyzje w zakresie polityki zagranicznej obniżyły rangę portu, również polityka krajowa nie sprzyjała jego utrzymaniu. Funkcje portu w Elblągu zostały ograniczone do obsługi pływającego taboru żeglugi śródlądowej, w związku z czym przy budowie i utrzymaniu infrastruktury nie brano pod uwagę potrzeb statków morskich. Realizując takie inwestycje, jak m.in. budowa mostu kolejowego przez rzekę Elbląg o wysokości 9 m, odcięto większość nabrzeży portowych dla wyższych statków morskich. Pozbawiono również port formalnych atrybutów, przenosząc



*Elbląg.  
Fot. ze zbiorów Urzędu Miejskiego  
w Elblągu*



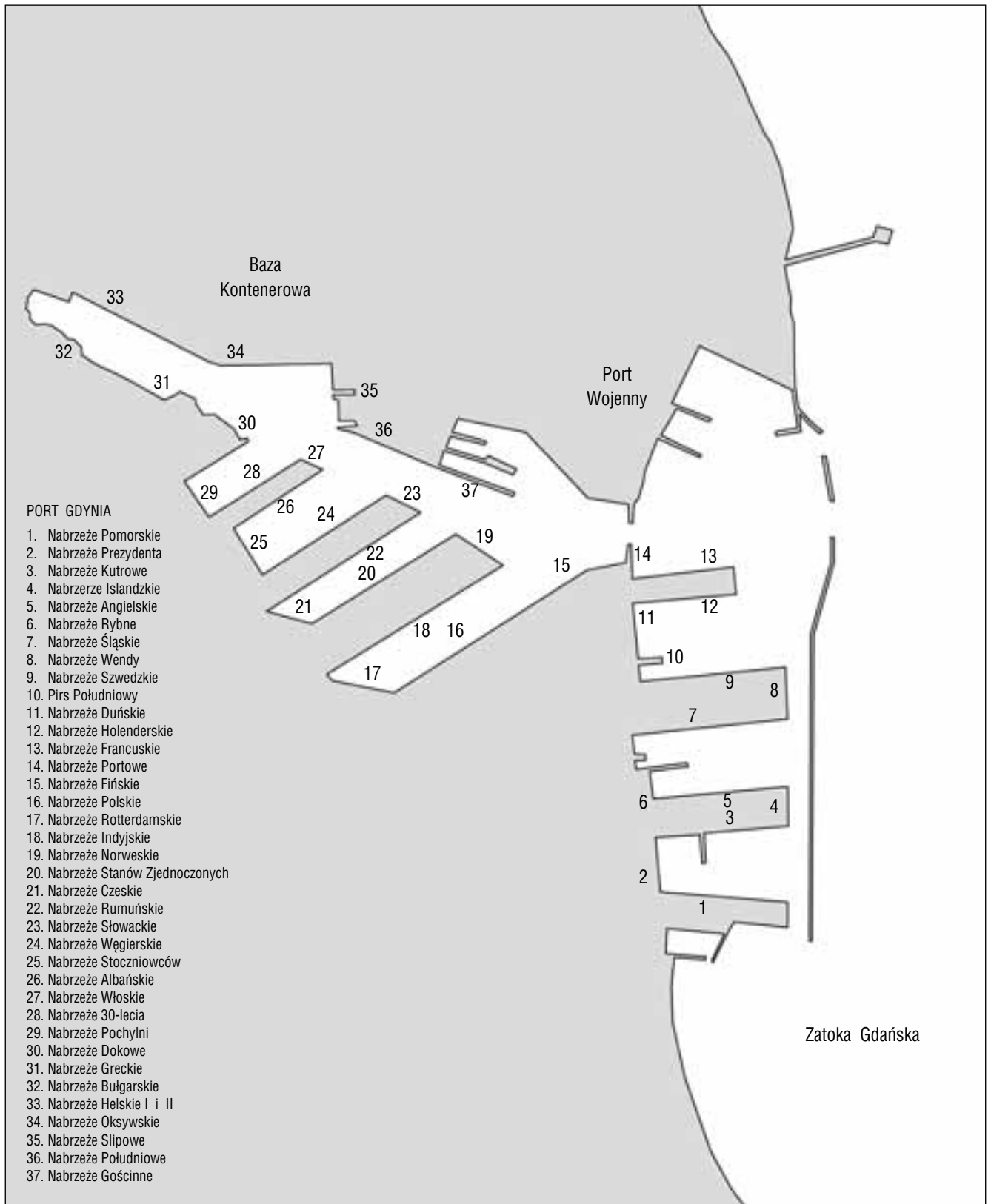
*Wypłynięcie parowca.  
Fot. ze zbiorów Urzędu Miejskiego  
w Elblągu*

Kapitanat Portu do Tolkmicka, a rzeka Elbląg utraciła status morskich wód wewnętrznych. W związku z tym za osiągnięcie lat 1950–1989 można uznać utrzymanie statusu morskich wód wewnętrznych dla Zalewu Wiślanego, a w następstwie zachowanie w sprawnym stanie oznakowania nawigacyjnego na torach wodnych tego akwenu. Taki stan rzeczy utrudnił działania na rzecz reaktywacji portu po 1990 roku. Proces ten dokonywał się bez formalnego istnienia portu i podmiotu nim zarządzającego, co ograniczało możliwość prowadzenia jednolitej polityki dla obszarów portowych. Żaden z polskich portów nie znajdował się w takiej sytuacji. Wszędzie tam, gdzie

nie było odrębnego Zarządu Portu, funkcję podmiotu zarządzającego pełnił właściwy terytorialnie Urząd Morski. We wszystkich portach lokalnych istniały również kapitanaty oraz placówki celne i graniczne. W Elblągu trzeba było utworzyć przejście graniczne, przywrócić Kapitanat Portu oraz powołać podmiot zarządzający portem. Ten ostatni akt stał się możliwy dopiero po wejściu w życie w 1996 roku Ustawy o portach i przystaniach morskich.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> K. Luks, *Port Elbląg węzeł dróg wodnych nad południowym Bałtykiem. Stan i kierunki aktywizacji*. Materiały z IV Międzynarodowej Konferencji Naukowej Porty Morskie 2004.





## Położenie geograficzne

φ 54°32,0'N λ 018°33,4'E

## Kapitanat Portu Gdynia

ul. Polska 2

81-339 Gdynia

tel. (58) 620 28 53

(58) 620 69 11 w. 351

fax. (058) 661 60 51, (058) 620 05 91

e-mail: kpgdynia@umgdy.gov.pl

Kanały VHF: 16, 12 roboczy

Port w Gdyni to największy port Zatoki Puckiej, charakteryzujący się korzystnymi warunkami nawigacyjnymi. Reda portu osłonięta przez Półwysep Helski stanowi naturalną osłonę dla statków stojących na kotwiczniskach. Port chroniony jest przez zewnętrzny falochron o długości 2,5 km, natomiast wejście główne do portu o szerokości 150 m i głębokości ok. 14 m umożliwia swobodny dostęp do portu.

Nabrzeża mają długość 17,7 tys. m, z czego ponad 11 tys. m o głębokości od 6,6 m do 13 m przeznaczonych jest do operacji przeładunkowych. Całkowita powierzchnia portu wynosi 755,4 ha, w tym 492,6 ha stanowi część lądowa. W porcie znajdują się magazyny zajmujące 230 tys. m<sup>2</sup> oraz place składowe o powierzchni 400 tys. m<sup>2</sup>.

Nazwa nabrzeża	Długość nabrzeża (m)	Głębokość przy nabrzeżu (m)
Albańskie	527	8,9
Angielskie	662	8,5
Belgijskie	126	9,3
Bramowe	90	4,2
Bułgarskie	451,8	10,5
Czeskie	247	8
Dokowe	121	6,7
Duńskie	364	7
Duńskie – Pirs Płn.	113	9,1
Falochron (SPPP)	210	11
Fińskie	180	8,8
Francuskie	512	12,5
Greckie	80	8
Helskie I	798	12
Helskie II	178	7,6
Holenderskie	505	13
Indyjskie	1109	11
Islandzkie	195	7,2
Kutrowe	630	7,3
Norweskie	264	8,5

Pilotowe	83	7
Pochylni	352	3,6
Polskie	1121	10,9
Pomorskie	626	7,5
Prezydenta	268	5,7
Portowe	158	7,1
Rotterdamskie	336	7,9
Rumuńskie	867	11
Rybne i Przydokowe	145	5,7
Slipowe	286	6,8
Słowackie	182	8,2
Stanów Zjednoczonych	819	8
Stoczniovców	266	3,3
Suchego Doku	355	8
Szwedzkie	714	10,4
Śląskie	588	8,6
Wendy	252	7,4
Węgierskie	708	9,7

Za formalny początek portu w Gdyni uznaje się przyjęcie przez Sejm RP ustawy o budowie portu w Gdyni z dnia 23 września 1922 roku.

Po I wojnie światowej potrzeby polskiego handlu miało zabezpieczać (ale tylko teoretycznie) Wolne Miasto Gdańsk, które znajdowało się w obszarze celnym Polski. W 1920 roku, w czasie wojny polsko-bolszewickiej doszło do konfliktu pomiędzy Gdańskiem a Rzeczpospolitą Polską. Sprawa dotyczyła blokady przeładunku broni i zawijania polskich okrętów wojennych do Gdańska. Spowodowało to konieczność budowy własnego portu morskiego. Jeszcze w tym samym roku wiceadmirał Kazimierz Porębski, szef Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, zlecił inż. Wendzie wybranie odpowiedniego miejsca na budowę portu oraz wykonanie projektu. Pod uwagę brano różne lokalizacje: Jezioro Żarnowieckie z wejściem do portu z morza, Zatokę Pucką z wejściem z morza od strony Wielkiej Wsi, Puck, Rewę, Hel, Tczew (z kanałem). W złożonym w czerwcu 1920 roku sprawozdaniu z przeprowadzonej lustracji Wybrzeża Tadeusz Wenda pisał: *najdogodniejszym miejscem do budowy portu wojennego (jak również w razie potrzeby handlowego) jest Gdynia, a właściwie nizina między Gdynią, a Oksywą, położoną w odległości 16 km od Nowego Portu w Gdańsku.*

Jako wstępną inwestycję portową zatwierdzono projekt inżyniera Wendy dotyczący budowy „tymczasowego portu wojennego i przystani dla rybaków”.

W tym czasie w Gdyni i sąsiednich osadach – w Obłuzu, Oksywiu, Oksywskich Piaskach i Kolibkach – rybołówstwo uprawiało 135 osób, dysponując 6 kutrami motorowymi, 10 żaglowcami oraz 103 łodziami wiosłowymi. Miejscowość zamieszkiwana była przez 1,3 tys. mieszkańców i liczyła 132 domy. W 1921 roku rozpoczęto budowę portu. Początkowo miało to być tylko miejsce bazowania małych okrętów wojennych oraz port dla rybaków, pełniący funkcję schronienia. Presja opinii społecznej sprawiła, że 23 września 1922 roku Sejm przyjął ustawę upoważniającą rząd do utworzenia portu w Gdyni.

Proces powstawania portu można podzielić na kilka etapów. Pierwszy to budowa fragmentu przyszłego portu pod oficjalną nazwą Tymczasowy Port Wojenny Schronisko dla Rybaków, rozpoczęta pod koniec 1920 roku. Prace prowadziło Towarzystwo Robót Inżynieryjnych (TRI) z Poznania pod kierownictwem inż. Jana Śmidowicza. Budowę prowizorycznego portu oficjalnie zakończono 23 kwietnia 1923 roku. W odbywającej się z tej okazji uroczystości udział wzięli prezydent Stanisław Wojciechowski i premier Władysław Sikorski oraz okręty wojenne Anglii, Francji i Estonii. 13 sierpnia 1923 roku zacumował w Gdyni pierwszy statek handlowy – „Kentucky”.

Kolejny etap to budowa tzw. małego portu, którego zdolność przeładunkowa miała wynosić co najmniej 2,5 mln t rocznie. Projekt został zaakceptowany przez rząd 11 marca 1923 roku, ale już w pierwszej połowie 1924 roku z powodu kryzysu gospodarczego budowę przerwano. Rząd zaproponował, by inwestycję prowadziło kilka firm

zagranicznych oraz jedna polska. Szczególne zainteresowanie tym przedsięwzięciem wykazały firmy francuskie. Pertraktacje zakończyły się 4 lipca 1924 roku podpisaniem umowy ze specjalnie zawiązanym w tym celu konsorcjum francusko-polskim składającym się z trzech firm francuskich i dwóch polskich. Termin zakończenia prac ustalono na rok 1930. Zakres budowy obejmował powstanie awanportu i dwóch basenów przeładunkowych. Kierownikiem budowy reprezentującym konsorcjum był duński inż. Knut Hojgaard. 8 sierpnia 1928 roku zawarto dodatkową umowę określającą wykonanie basenu przeznaczanego na port rybacki. Umowy dotyczące budowy tzw. dużego portu zostały zawarte 15 lutego 1930 roku oraz 28 lipca 1935 roku. Wszystkie podpisywane umowy nie uwzględniały wyposażenia technicznego.

Według Tadeusza Wendy, budowniczego i projektanta portu gdyńskiego, koszt budowy portu nie przekroczył 300 mln zł. Na budowie portowe wydano ok. 165 mln zł, a na urządzenia portowe przeznaczono ok. 135 mln zł (udział kapitału prywatnego wynosił 45 mln zł). Zarząd i administrację portu na mocy rozporządzenia Prezydenta RP z 1928 roku powierzono Urzędowi Morskiemu podporządkowanemu Ministerstwu Przemysłu i Handlu. Administrowaniem portu zajmował się także Kapitanat Portu, który pełnił funkcję policji portowej i żeglugowej oraz odpowiadał za pilotaż portowy.

W latach 30. gdyński port stał się konkurencyjny dla innych portów leżących nad Bałtykiem i Morzem Północnym. Duże zaplecze i korzystne warunki inwestowania zagwarantowały mu sukcesy na rynku światowym.



*Kapitanat Portu i budowa mola pasażerskiego, początek lat 30.*

*Kanał Piastowski – rejon przeprawy  
promowej Świnoujście-Karsibór.  
Fot. Krzysztof Raczyński*



**Nabrzeże Parnickie** – ma długość 320 m i mogą przy nim cumować statki o zanurzeniu do 7 m. Znajduje się tam terminal ładunków płynnych. Wyposażenie nabrzeża stanowią 2 dźwigi o udźwigu 8 t, silosy oraz zbiorniki magazynowe.

**Nabrzeże Pirs E** – ma 188 m długości i mogą przy nim cumować statki o zanurzeniu do 9,15 m. Działa tu system załadunku statków o wydajności 1000 t/godz., którego częścią składową jest wywracarka wagonów.

**Nabrzeże Chorzowskie** – ma 290 m długości, a głębokość przy nim wynosi 9,15 m. Znajdują się na nim 2 dźwigi o udźwigu 16 t i 2 o udźwigu 10 t. Nabrzeże posiada rampę dla statków ro-ro, wagę samochodową oraz plac magazynowy.

**Nabrzeże Górnośląskie** – ma 282 m długości, a głębokość przy nim wynosi 9,15 m. Pracują tam 3 dźwigi o udźwigu 10 t i jeden o udźwigu 16 t. Jest na nim zlokalizowany plac składowy.

**Nabrzeże Gliwickie** – ma długość 260 m i przyjmuje statki o zanurzeniu do 9,15 m. Jego infrastrukturę tworzą 4 dźwigi centrowe, 3 dźwigi o udźwigu 16 t i jeden o udźwigu 10 t oraz silosy i plac magazynowy.

**Nabrzeże Wałbrzyskie** – ma długość 270 m, a głębokość przy nim sięga 8,7 m. Wyposażone jest w silosy magazynowe i magazyny o powierzchni 2,5 tys. m<sup>2</sup>.

**Nabrzeże Huk** – ma 268 m długości. Cumują przy nim statki o zanurzeniu do 7,2 m. Na nabrzeżu pracują 3 dźwigi o udźwigu 10 t i jeden o udźwigu 8 t. Wyposażone jest ono

w wagę dla samochodów i wagonów. Zlokalizowano na nim również plac składowy.

**Nabrzeże Regalica** – ma 210 m długości i mogą przy nim cumować statki o zanurzeniu do 6,7 m. Wyposażenie nabrzeża stanowią 2 dźwigi o udźwigu 6 t. Zlokalizowany na nabrzeżu plac składowy na ładunki drobnicowe ma ponad 25 tys. m<sup>2</sup> powierzchni.

**Nabrzeże Noteckie** – ma 283 m długości, a głębokość przy nim sięga 6,4 m. Powierzchnia składowa tego nabrzeża wynosi 1,5 tys. m<sup>2</sup>.

#### **Fast Terminals**

Firma zajmuje się przeładunkiem drobnicy, produktów przemysłu chemicznego, drewna oraz wyrobów hutniczych. Dysponuje placami składowymi o łącznej powierzchni 20 tys. m<sup>2</sup>, krytym magazynem o powierzchni 8 tys. m<sup>2</sup> oraz magazynem o powierzchni 2 tys. m<sup>2</sup>, wyposażonym w rozsuwany dach.

Zakład prowadzi działalność na czterech nabrzeżach. Najważniejsze z nich to **Nabrzeże Angielskie** o długości 165 m i głębokości sięgającej 8,5 m. Tam zlokalizowane są główne magazyny i place składowe. Na nabrzeżu pracuje 6 dźwigów o udźwigu od 8 do 25 t.

Pozostałe nabrzeża, którymi dysponuje firma, to: **Nabrzeże Belgijskie** o długości 240 m, przyjmujące statki o zanurzeniu do 7,4 m, **Nabrzeże Luksemburskie** o długości 53,7 m, przy którym mogą cumować statki o zanurzeniu nieprzekraczającym 9 m, oraz **Nabrzeże**

**Holenderskie** o długości 160 m i głębokości 7,1 m. Na tym ostatnim pracują 2 dźwigi o udźwigu 6 t.

#### **Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe Port Rybacki „Gryf” Sp. z o.o.**

Spółka powstała w 1992 roku na skutek podziału byłego Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf” w Szczecinie na trzy oddzielne firmy. Swoją siedzibę ma na półwyspie Łasztownia. Zajmuje 22 ha terenów portowych, obejmujących nabrzeża o długości 1500 m, place składowe oraz obiekty zaplecza technicznego i magazynowego. Wzdłuż nabrzeży i budynków magazynowych ciągną się należące do firmy bocznic kolejowe.

Główną działalność spółki stanowią usługi chłodnicze, przeładunkowe, magazynowe oraz wynajem powierzchni składowych, magazynowych i biurowych.

Spółka jest właścicielem chłodni składowych mogących utrzymać towar w temperaturze do -22°C. Powierzchnia tych magazynów wynosi 5400 m<sup>2</sup>, co pozwala pomieścić do 10 tys. t towaru. Usługi firmy dotyczą towarów drobnicowych ze specjalizacją w zakresie przeładunku mrożonych ryb.

Firma eksploatuje **Nabrzeże Bułgarskie** o długości 1252 m, przy którym mogą cumować statki o zanurzeniu do 8,3 m. Operują na nim 4 żurawie przeładunkowe, każdy o udźwigu 6,3 t. Wzdłuż nabrzeża usytuowane są magazyny o powierzchni 16 tys. m<sup>2</sup>, plac składowy o powierzchni 50 tys. m<sup>2</sup> oraz bocznic kolejowa.

#### **Krono-Chem Sp. z o.o.**

Firma świadczy usługi związane z obsługą portową statków oraz przeładunkami towarów masowych i metanolu. Eksploatuje Nabrzeże Huta (Kra), będące dawniej siedzibą Huty Szczecin SA, której Krono-Chem Sp. z o.o. stał się administratorem.

Przedsiębiorstwo prowadzi działalność w zakresie przeładunku oraz magazynowania stałych i ciekłych produktów chemicznych, materiałów masowych oraz surowców dla przemysłu drzewnego. Najczęściej obsługiwanymi ładunkami są metanol, nawozy sztuczne i mocznik.

Długość **Nabrzeża Huta (Kra)** wynosi 420 m, a głębokość przy nim sięga 8,2 m. Na nabrzeżu zlokalizowany jest magazyn kryty o powierzchni 3 tys. m<sup>2</sup>, plac składowy o powierzchni 15 tys. m<sup>2</sup> oraz 2 zbiorniki na ładunki płyn-

ne, każdy o pojemności 14,25 tys. m<sup>3</sup>. Wyposażenie nabrzeża stanowi żuraw o zdolności przeładunkowej 2 tys. t/dobę i 2 urządzenia do rozładunku metanolu.

#### **Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator Ewa” Sp. z o.o.**

Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator Ewa” Spółka z o.o. powstało 19 września 1991 roku w wyniku przekształceń własnościowych portu. Jest firmą dysponującą największym na polskim wybrzeżu oraz jednym z największych w basenie Morza Bałtyckiego elewátorem zbożowym, mogącym jednorazowo pomieścić do 55 tys. t towaru.

Budowę elewatora eksploatowanego obecnie przez tę firmę zakończono w 1935 roku. Inwestycja ta zapoczątkowała powstanie wielu budowli portowych. Do dziś stanowi wizytówkę portu w Szczecinie ze względu na połączenie zabytkowej architektury z nowoczesnym wykorzystaniem obiektu.

PUP „Elewator Ewa” specjalizuje się w przeładunku zbóż, nasion i pasz. Do tego celu firma wykorzystuje **Nabrzeże Zbożowe** o długości 220 m i głębokości 9,15 m.

Wyposażenie nabrzeża stanowią 2 dźwigi o zdolności przeładunkowej 400 t/godz. i 7 teleskopów przeładunkowych. Dzięki nim oraz komputerowemu systemowi do ważenia zboża, a także automatycznej wadze wagonowej elewator ma duże dzienne zdolności przeładunkowe. Urządzenia umożliwiają przeładunek zboża w relacji nabrzeże – wagon w ilości 3,6 tys. t/dobę lub 4 tys. t zboża i 2,5 tys. t nasion sojowych na dobę w relacji nabrzeże – statek.

Elewator na 13 piętrach ma rozłokowane magazyny, pozwalające na składowanie 8,5 tys. t ładunków, oraz 170 komór, mogących przyjąć towar o masie 46,5 tys. t. Potencjał przeładunkowy elewatora umożliwia obsługę do 1 mln t towarów rocznie.

Od 2009 roku spółka eksploatuje również **Nabrzeże Słowackie** o długości 565 m i głębokości wahającej się od 8,8 do 9,15 m.

#### **Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” SA**

Zakłady powstały w grudniu 1998 roku na skutek przekształcenia Przedsiębiorstwa Przemysłu Zbożowo-Młynarskiego „PZZ” w Szczecinie w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa.

**akwatorium** – powierzchnia wodna będąca wewnętrzną częścią portu lub przystani. Jej otoczenie stanowią budowle wodne typu nabrzeża czy falochrony, a czasami także inne formy linii brzegowej, takie jak: brzeg rzeki lub kanału. Granicę akwatorium oprócz falochronów mogą wyznaczać boje, pławy lub budowle hydrotechniczne. Charakterystyczne części akwatorium portowego to: awanport, baseny portowe, doki, kanały portowe. Na zewnątrz akwatorium portowego znajdują się akwatoria otwarte. Najbardziej typowe przykłady takich powierzchni to: kotwiczowisko, reda czy tor wodny.

**akwen** – określenie używane do ogólnego nazwania dowolnego wybranego fragmentu powierzchni wodnej.

**awanport** – część wodnej powierzchni portu (część akwatorium portowego) sąsiadująca z wejściem do portu i redą portu. Zazwyczaj awanport ograniczony jest falochronem. Statki przechodzą przez awanport do zlokalizowanych głębiej basenów portowych, doków, kanałów, nabrzeży, pirsów czy pomostów. Główną funkcją awanportu jest zmniejszanie siły fal, a w przypadku portów rzecznych osłabianie prądu wody. W miejscu tym często wykonywane są manewry statków, dlatego są tam wyznaczone obrotnice portowe. W dużych awanportach mogą przebywać statki oczekujące na wejście w głąb portu.

**basen portowy** – część portu będąca miejscem postoju statków. Najczęściej ma kształt wydłużonego prostokąta, którego boki stanowią umocnione, zwykle betonowe nabrzeża. Wokół basenu rozlokowane są magazyny i urządzenia portowe służące do przeładunku towarów.

**big-bag** – zwany również kontenerem elastycznym – opakowanie w kształcie dużego worka w formie sześcianu, wykonane z tworzywa sztucznego z uchwytami taśmowymi w górnych narożnikach. Można w nim pomieścić towary ważące od 500 do 1500 kg. Wykorzystuje się je głównie do transportu materiałów sypkich.

**boja** – patrz: **pława**

**bosmanat portu** – organ urzędu morskiego nadzorujący i kierujący ruchem statków w małych portach oraz przystaniach. Na czele bosmanatu stoi bosman portu.

**bramownica** – patrz: **suwnica bramowa**

**cumowanie** – zamocowanie i unieruchomienie jednostki pływającej w miejscu jej postoju, którym może być np. nabrzeże, pomost, burta innej jednostki, boja, pława, dalby, beczka cumownicza. Celem cumowania jest unieruchomienie jednostki oraz zabezpieczenie jej przed zerwaniem z cum pod wpływem pogorszenia się warunków pogodowych, wahań poziomu wody lub w trakcie prac przeładunkowych.

**dalba** – gruby pal lub kilka połączonych pali wbitych w dno i wystających ponad powierzchnię wody. Dalby najczęściej stosowane są jako uchwyt do cumowania, ale także jako osłona brzegu lub falochronu.

**dok** – basen portowy posiadający ruchome wodoszczelne wrota, oddzielające go od innych części portu. Statek w doku jest utrzymywany na stałej wysokości względem nabrzeża, niezależnie od aktualnej wysokości pływu morskiego. Odmianą doku jest suchy dok, w którym zainstalowane są systemy pomp umożliwiające całkowite odpompowanie wody i posadowienie statku na dnie doku. Tego typu konstrukcje są zazwyczaj wykorzystywane w stocznicach.

**DWT** – patrz: **nośność**

**elewator** – budynek konstrukcyjnie przystosowany do przechowywania materiałów sypkich, najczęściej ziarna zbóż oraz paszy. W przypadku elewatorów portowych są to zwykle bazy przeładunkowe i magazyny dla tego typu ładunków.

**falochron** – konstrukcja hydrotechniczna chroniąca określony akwen (port, rejon podejścia do portu) przed działaniem fal. Dodatkowym zadaniem takiej konstrukcji jest zabezpieczenie portu, kanału lub toru podejściowego przed nanoszeniem osadów dennych, a co się z tym wiąże, ze spłyconiem ich. Falochronem może być betonowa ściana, nasyp z głazów lub gwiazdobloków albo drewniana palisada.

**gazoport** – specjalistyczny port przeznaczony do obsługi statków przewożących skroplony gaz. Zwykle na terenie gazoportu znajdują się zbiorniki magazynujące przeładowywany gaz.

**główki wejściowe** – inaczej główki portowe – zakończenie mola lub falochronu w rejonie wejścia do portu. Zwykle główki portowe oznaczone są latarniami i stanowią swoistą „bramę” do portu. W większych portach takich wejść jest zazwyczaj kilka.

**Hanza** – zwana też Ligą Hanzeatycką lub Związkiem Hanzeatyckim – związek miast handlowych w Europie Północnej, zawarty w czasach średniowiecza. Miasta, które należały do związku, wspierały się w dziedzinach ekonomicznych, stwarzając silną konkurencję dla miast kupieckich spoza tego układu. Najbardziej znana i najsilniejsza była **Hanza niemiecka**, określana mianem Hanzy. W XIV–XV wieku należała do niej większość miast pobraża Morza Północnego i Bałtyku. W czasie największej świetności Hanza gromadziła ok. 160 miast pod przewodnictwem Lubeki. Delegaci z miast hanzeatyckich zbierali się okresowo, aby opracowywać wspólną politykę. Z czasem miasta stały się bardziej zależne od swoich władców, a interesy poszczególnych miast zaczęły się różnić. Ostatni zjazd delegatów miast hanzeatyckich odbył się w 1669 roku.

**hub kontenerowy** – terminal kontenerowy, na którym obsługiwane są największe kontenerowce transoceaniczne. Jest to zwykle terminal przeładunkowy dla kontenerowców i jednocześnie ośrodek przeładunków tranzytowych z ogromnych jednostek na mniejsze, zwane kontenerowcami feederowymi, czyli dowozowymi.

**jednostka morska** – ogólne określenie statku lub łodzi przystosowanej do żeglugi po wodach morskich, bez klasyfikowania jej pod względem wielkości lub rodzaju wykorzystania. W ten sposób można nazwać zarówno turystyczną jednostkę żaglową, kuter rybacki, statek handlowy, jak i okręt wojenny.

**kabestan** – urządzenie służące do wciągania (wybierania) na pokład lin cumowniczych lub łańcuchów kotwicznych. Oś bębna usytuowana jest pionowo w przeciwieństwie do poziomego układu, w podobnych pod względem zastosowania, windach i wciągarkach statkowych.

**kapitanat portu** – organ urzędu morskiego nadzorujący i kierujący ruchem statków w porcie i na przyległej redzie. W Polsce na czele kapitanatu stoi kapitan portu. Dodatkowo całodobowo w kapitanacie pełnią służbę oficerowie dyżurni.

**keja** – umocniony odcinek brzegu rzecznego lub linii brzegowej w porcie, do których mogą przybijać jednostki. Określenie to może odnosić się zarówno do nabrzeża przeładunkowego w porcie handlowym, jak i do niewielkiego pomostu na przystani.

**kotwicowisko** – akwen wyznaczony w bezpiecznej odległości od lądu oraz budowli hydrotechnicznych, przeznaczony na miejsce postoju na kotwicy dla jednostek pływających. Miejsce na taki akwen musi mieć odpowiednio małą głębokość i zwartą budowę dna oraz być czyste od wraków i przeszkód podwodnych. Na kotwicowiska wybiera się zwykle akweny osłonięte z jednej lub kilku stron od fal i wiatru przez wyspy i półwyspy, ewentualnie przez budowle sztuczne, takie jak falochrony. Kotwicowisko służy do czasowego postoju jednostek przed wejściem do portu, stoczni, śluzy, kanału lub statków chroniących się przed złymi warunkami pogodowymi.

**latarnia morska** – rodzaj budowli w postaci charakterystycznej wieży, wysyłającej znaki świetlne w celu wskazania jednostkom pływającym bezpiecznej drogi. Zwykle znajduje się na brzegu, ale spotykane są również latarnie na wodzie (latarniowiec). Niektóre latarnie nada-