

T O M X I

K O M U N I K A C J A , Ł Ą C Z N O Ś Ć ,
S Z C Z E C I Ń S K I U R Z Ą D M O R S K I
O B W Ó D M I Ę D Z Y Z D R O J E ,
H I S T O R I A M O L A
W M I Ę D Z Y Z D R O J A C H ,
R Y B O Ł Ó W S T W O
W M I Ę D Z Y Z D R O J A C H

Regina Chmielowska, Bronisław Chmielowski

TOMY I - XII

Od autorów :

Składamy wyrazy serdecznego podziękowania za pomoc i radę

p.p. Janowi Wiśniewskiemu

Jerzemu Neukampf

Bogusławie Bajek

Teresie Rogalskiej

Romanowi Danilukowi

Pracownikom Miejskiej Biblioteki
Publicznej w Międzyzdrojach

oraz współdziałającym w tworzeniu
Kroniki Miasta i Gminy Mieszkańcom
Międzyzdrojów

Wszelkie prawa zastrzeżone

Praca finansowana

przez Urząd Miasta w Międzyzdrojach

Wykonawca : Urząd Miasta w Międzyzdrojach

1994

•
Szata graficzna : Roman Daniluk

Maszynopis : Teresa Rogalska

T O M X I

S P I S R Z E C Z Y

	str.
1. Komunikacja	-1 - 11
2. Poczta,Telegraf,Telefon	12 - 22
3. Ważniejsze wydarzenia : komunikacja, transport,łączość w latach 1945 - - 1994	23 - 26

CZĘŚĆ I

4. Obwód Ochrony Wybrzeża Międzyzdroje i Szczeciński Urząd Morski	1 - 23
--	--------

CZĘŚĆ II

5. Suplement. Warunki przyrodnicze i geneza Morza Bałtyckiego	24 - 41
6. Latarnia morska w Świnoujściu-Warszowie	42 - 44

CZĘŚĆ III

7. Dlaczego Międzyzdroje nazwano "Perłą Bałtyku"?	I - II
8. Zarys historyczny budowy molo w Między- zdrojach.Monografie,dokumenty,fotografie	1- 37
9. Dwie koncepcje budowy molo:	38 - 47
1/ 1985 - 1990	
2/ 1990 - 1994	
Budowa molo.Akt erekcyjny 23.10.1993r.	48 - 79

CZĘŚĆ IV

10. Rybołówstwo w Międzyzdrojach	80 - 89
----------------------------------	---------

Polskie Koleje Państwowe

Dworzec Międzyzdroje

Budynek dworcowy pochodzi z przełomu XIX i XX wieku. W roku 1901 dworzec wybudowano i oddano do użytkowania. Budynek stoi przy ulicy Kolejowej, która jest przedłużeniem starego traktu, biegnącego ku Kępieńcom i usytuowany jest u podnóża gór Kozierowskiego.*

Dworzec dekorowany jest płaskorzeźbą z herbem Międzyzdrojów. Bryła dwuczęściowa, w tym pierwsza część piętrowa, druga część parterowa typu pawilonowego i w swej kompozycji stanowi jeden obiekt budowlany. Wejście od strony ulicy jest przestronne i widoczne z daleka i prowadzi do wysokiego, dobrze oświetlonego holu.

W części sufitowej holu wisi zegar a od strony wejścia z peronu I stylizowany herb umocowany do stropu.

Po lewej stronie jest bufet, poczekalnia, kasy i informacja, po prawej kasy, bagażownia i sanitariaty.

Pierwszy peron znamionuje dużą altanę przestrzennie otwartą na perony.

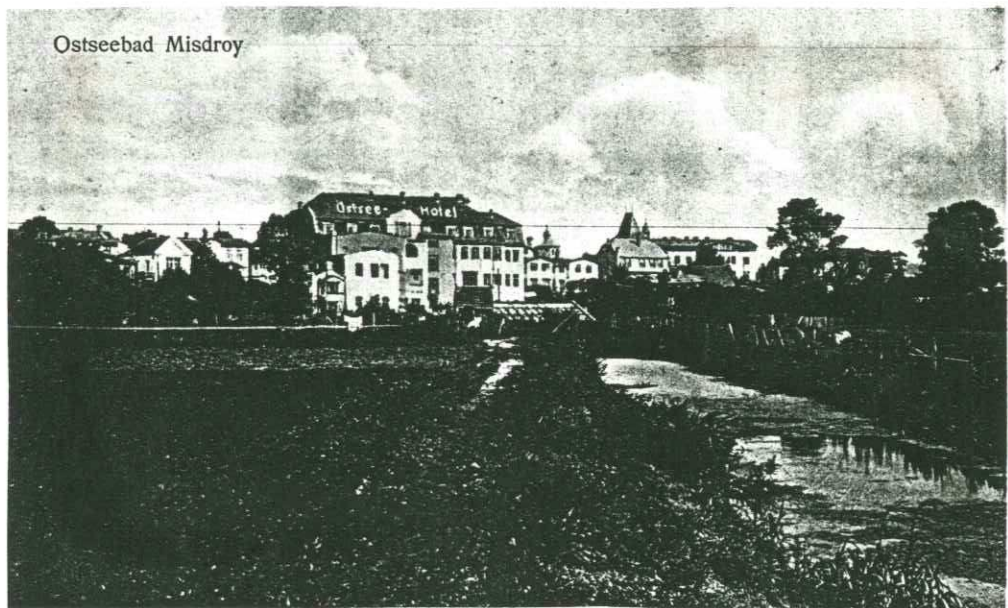
Dworzec kolejowy w Międzyzdrojach jest położony na linii wiodącej ze Szczecina przez Wolin i do Świnoujścia.

* Ks. Kozierowski pochodził z województwa poznańskiego.

W okresie międzywojennym podróżując po wyspie Wolin badał nazwy miejscowe i opracował atlas nazw Słowiańszczyzny Zachodniej ; wyd. w 1937 r.



Dworzec kolejowy w Międzyzdrojach 1901 rok.



Kąpielisko Międzyzdroje Panorama.

Linia jednotorowa zbudowana w 1898 roku łącznie z mostem kolejowym połączyła ona wyspę ze stałym lądem.

W życiu gospodarczym odgrywała zasadniczą rolę : budowa jej sprawiła, iż ruch turystyczny stał się masowy w latach 1900 - 1939 dzięki dwóm mostom, kolejowym i pieszym.

Dworzec w Wolinie

Podczas ostatniej wojny uległy zniszczeniu mosty : kolejowy i drugi dla pieszych i transportu na Dziwnie przy mieście Wolin.

Zostały zniszczone również wiadukty o znaczeniu pasażerskim i strategicznym.

Wspomnienia

Po zakończeniu wojny przyjazd do miasteczek i wsi położonych na wyspie Wolin i na Wyspie Uznam do Świnoujścia był utrudniony.

Od 6 maja 1945 roku dotarcie na wyspy sprawiało podróżnym nie lada kłopoty.

Po pierwsze trzeba było odbyć kwarantannę w Polskim Urzędzie Repatriacyjnym w Białogardzie lub w Szczecinie. Po otrzymaniu tzw. wizy czekało się dwa, trzy dni na pociąg. Nadchodzące transporty pociągów pasażerskich z Zachodu i ze Wschodu były dosłownie "oblepione" ludźmi na dachach, buforach, na stopniach, w środku pociągu działały się dantejskie sceny. Było bardzo ciasno, a w zimę mroźno. Wagonów bowiem nie ogrzewano, wiele z nich nie miało szyb w oknach.

Pamiętam, że z Białogardu do Szczecina Dąbia jechałem całą noc. W Dąbiu Szczecińskim czekałem na pociąg do Reclawia 12 godzin. Stacja Szczecin Dąbie była zniszczona. W baraku stał mały okrągły piecyk czerwony od żaru, ogrzewał on około dwustu pasażerów czekających na swoje "utęsknione" pociągi we wszystkie strony kraju.

Gdy pan z biało-czerwoną opaską wszedł do baraku i oznajmił, że pociąg wchodzi na peron, wszyscy wstawali i zaczęli biec, ponieważ nie było wiadomo dokąd on będzie jechał. Przeszedł pociąg do Reclawia. Konsternacja. My chcieliśmy pociąg do Wolina do Międzyzdrojów i do Świnoujścia. Po wyjaśnieniu, że to w tym kierunku i tym pociągiem należy jechać, w pośpiechu ładowano się, kto może i jak może. Długi gwizd "para buch, koła w ruch" i tak po trzech godzinach dotarliśmy do Reclawia .

Okrzyk : - Wysiadać !!! Teraz do Wolina przez pontonowy most na Dziwnie, odmaszerować ! Droga wydała się bardzo długa i uciążliwa. Przed mostem kontrola wiz, innych dokumentów oraz bagaży. Milicja ubrana po cywilnemu z biało-czerwonymi opaskami na rękawach i gdzieś tam orzełki na rogatywkach, po sprawdzeniu nas, zezwoliła przekroczyć most pontonowy. Byliśmy szczęśliwi, że znowu możemy iść do celu. Dochodzimy do linii kolejowej, ale dworca nie widać. Okazało się, że z dworca zostały tylko szkielety ścian bez drzwi i okien, i wysoki komin.

Po godzinie czekania widzimy, następnie i słyszymy, że coś na torach się "telepie".

Był to samochód - drezyna na kołach kolejowych. "Pociąg" jechał bardzo głośno i wolno. Miejsca postoju w Ładzinie,

w Warnowie i w Międzyzdrojach. W Międzyzdrojach dużo ludzi wysiadło przeważnie w polskich mundurach. Dworzec kolejowy i miasteczko zrobiły na mnie (miałem 16 lat) bardzo miłe wrażenie i sprawiły mi ogromną radość, że znowu będę mieszkał nad morzem.

Nie wiedziałem tylko, że tu będę się uczył (w Gimnazjum i w Liceum w Świnoujściu), że założę pierwsze harcerstwo w szkole polskiej, że założę rodzinę, będę nauczycielem i dyrektorem szkoły nr 1 w 1955, a od 1963 roku w szkole nr 2. A już na pewno nie przewidywałem i nawet nie śniło mi się, że będę miał tytuł Zasłużonego dla Miasta Międzyzdrojów, Świnoujścia i Pomorza Zachodniego i będę miał kiedyś ... kiedyś ..., tytuł "Zasłużony Nauczyciel Polski Rzeczypospolitej."

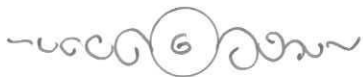
A to, że będziemy wraz z żoną układać i pisać karty Kroniki Miasta przez nas tak ukochanego - wiedzieliśmy !

Rozwój kolejnictwa na wyspie Wolin

Szybka odbudowa linii kolejowych, dworców i kompletnych urządzeń kolejowych sprawiła, że pociągami zaczęliśmy jeździć szybciej i wygodniej.

Odbudowa mostów na Dziwnej była zasadniczym warunkiem włączenia wyspy do polskiego organizmu gospodarczego. Toteż odbudowa drogi kolejowej nastąpiła bardzo szybko, co w latach następnych umożliwiło uruchomienie promu kolejowego (w 1964 r.) ze Świnoujścia do Ystad w Szwecji.

Pociągi w okolicy Międzyzdrojów przebiegają przez wysoką część wyspy i pokonują różnice terenowe 80 - 100 m n.p.m.



Obsługa tego odcinka jest dość trudna i lokomotywy mocno się napracowały zanim osiągnęły swój cel - dworzec w Międzyzdrojach.

W związku z budową PPDiUR "Odra", portu, stoczni i rozbudową miasta Świnoujścia linia ta została zmodernizowana i należycie obsługuje port i inne przedsiębiorstwa gospodarki państwowej, spółdzielczej i spółek (SA) u ujścia Świny i port w Szczecinie.

Dworzec w Międzyzdrojach posiada dwa perony i tunel do przejść na II peron i do Ośrodka Wczasowego PKP na krawędzi gór Kozierowskiego.

Na podstawie wywiadu w dn. 26.10.1993 r. z p. Henrykiem Karwowskim - Zawiadowcą Stacji w Międzyzdrojach udało mi się poszerzyć informacje, a mianowicie : - Od roku 1948 już chodził pociąg z Wolina do Świnoujścia.

- W 1949 roku zakończono budowę mostów na Dziwnie i pociągi przejeżdżały bezpośrednio ze Świnoujścia do Szczecina i przez Szczecin Dąbie do Poznania.
- Linia dwutorowa została przekazana w 1974 roku, a zelektryfikowano linię kolejową na trasie Szczecin - Świnoujście w 1975 roku.
- Wieloletni pracownicy dworca kolejowego w Międzyzdrojach i odcinka linii kolejowej Świnoujście - Warszów - Przytór - Lubiewo - Międzyzdroje do Wysokiej Kamieńskiej : Henryk Karwowski - Zawiadowca Stacji M-je i Świnoujścia.
Marian Witkowski⁺ - Kierownik Odcinka Świnoujście do Wysokiej Kamieńskiej.
Mieczysław Zemski⁺ - Zawiadowca na Stacji M-je,
Czesław Korycki - Zawiadowca na Stacji M-je (+),

Edward Bajek - Zawidowca na Stacji M-je (+),
 Franciszek Kaczmarek - Zwrotniczy na Stacji M-je (+),
 Franciszek Maliński - Zwrotniczy na Stacji M-je (+),
 Edward Klimek - Zwrotniczy na Stacji M-je (+),

Bardzo żałujemy, że zlikwidowano przeładunek towarów na bocz-
 nicy kolejowej. Wszystko wiezie się do Świnoujścia, a stam-
 tąd z powrotem do Międzyzdrojów. Za transport powrotny płą-
 cą wszyscy mieszkańcy.

Dworzec kolejowy w Międzyzdrojach w 1993 roku miał tylko czyn-
 ne kasy, informację i bufet.

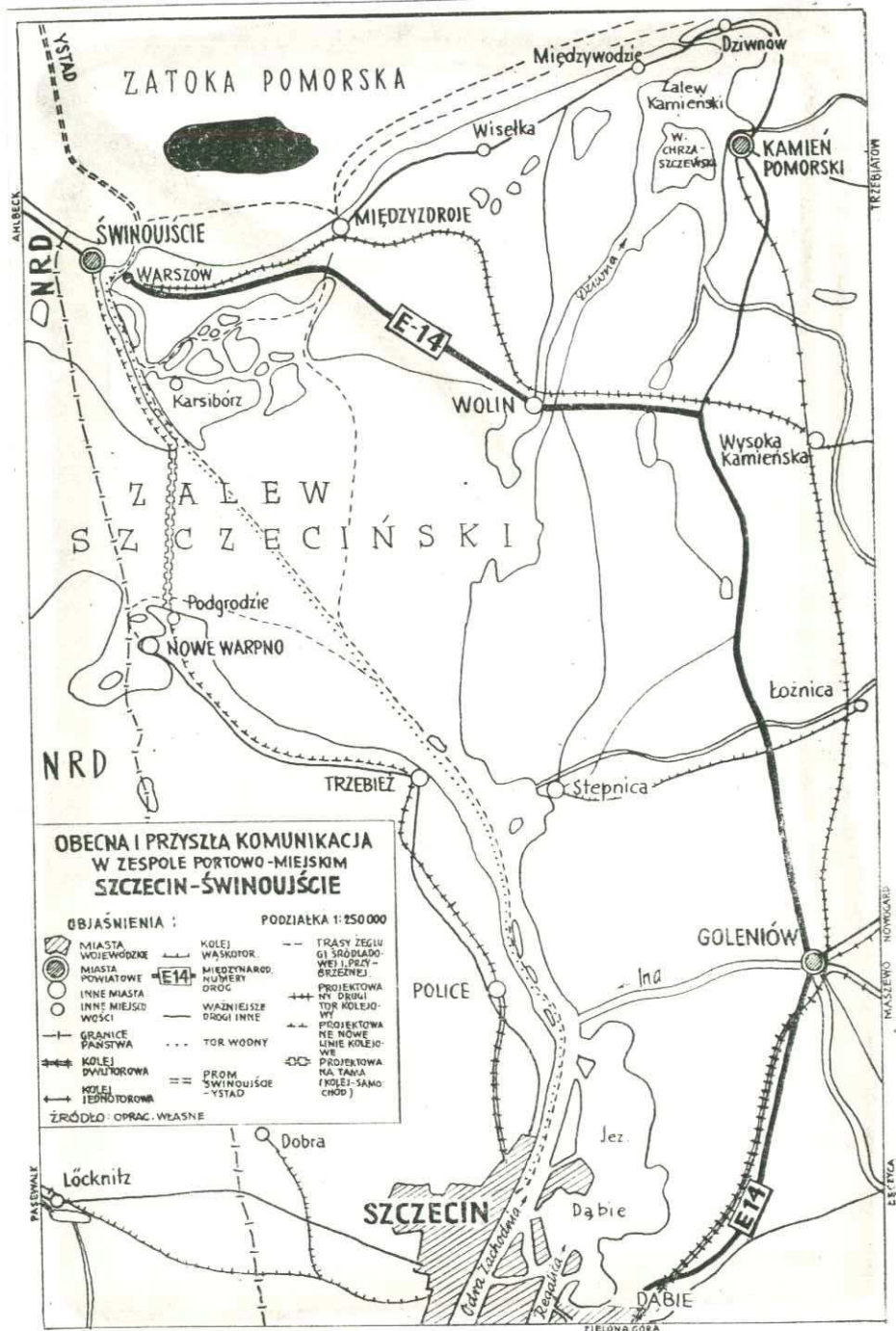


Dworzec Kolejowy w Międzyzdrojach (1993 r.)



Linia kolejowa dwutorowa i zelektryfikowana na trasie Szczecin-Świnoujście-
Poznań - Warszawa - Brześć Podlaski - Lublin - Łódź - Przemyśl- Gdynia .

nr 8



Mapa komunikacji w zespole portowo-miejskim Szczecin - Świnoujście i komunikacja lądowa Świnoujście - Międzyzdroje (1971 - 1975).



Mapa administracyjno-komunikacyjna powiatu Wolin

1971 rok .

Tabela 2

PRZEWOZY TOWAROWO-PASAŻERSKIE W POW. WOLIŃSKIM

Rok	Przewozy pasażerów	Przewozy ładunków	
		załadunki	wyładunki
1955	ok. 800 tys. osób (5,0% wojew.)	ok. 150 tys. ton (2,7% wojew.—9512 wag.	ok. 190 t—ys. ton (2,2% wojew.—10 298 wag.
1965	ok. 1,2 mln osób (6,6% wojew.)	ok. 120 tys. ton (1,7% wojew.—8622 wagon.	ok. 680 tys. ton (3,9% wojew.—24 941 wagon
1968	ok. 1,5 mln osób (6,8% wojew.)	ok. 170 tys. ton (2,0% wojew.—9726 wagon.	ok. 1,2 mln ton (5,5% wojew.—42 252 wag.
1970	ok. 1,7 mln osób (ok.7% wojew.)	ok. 200 tys. ton (2,5% wojew.—12 000 wag.	ok. 3,0 mln ton (7,0% wojew.—ok. 100 000 wagonów

Przewozy towarowo - pasażerskie w pow.
wolińskim w latach 1955 - 1970.



Poczta, Telegraf i Telefon

Pocztę, Telegraf i Telefon otwarto w Międzyzdrojach w dniu 24 czerwca 1946 roku.

Poczta mieściła się w budynku przy ulicy Kolejowej Nr 35 (obok szkoły podstawowej nr 1). Pierwszym naczelnikiem poczty telegrafu i telefonu był Jan Pawlak. Po roku pracy został skierowany na wyższe stanowisko do poczty w Świnoujściu. Nowym naczelnikiem poczty w Międzyzdrojach został p. Mieczysław Zdyb, który pracował do 1953 roku. Usługi pocztowe i telekomunikacyjne z roku na rok się poprawiały. Do pracy na poczcie angażowano ludzi z kwalifikacjami i z dobrą opinią zawodową, ze względu na odpowiedzialność finansową, jeszcze w tych czasach - na utrzymanie tajemnicy państwowej - i zabezpieczenia obiektu. W końcu roku 1949 na poczcie pracowało około 12 pracowników umysłowych i listonoszy, a w okresie sezonu letniego od 19-22. Pracownicy byli umundurowani chodzili w zielonych mundurach, na głowach mieli okrągłe zielone czapki z godłami i z symbolem pracownika łączności, trąbką pocztową (sygnaturką). Panie sporadycznie korzystały z uniformów urzędowych.

Zasłużonymi i wieloletnimi pracownikami UPT w Międzyzdrojach byli : Mieczysław Zdyb - naczelnik,

Adam Kuczkowski - kierownik centrali telefonicznej,

Jan Rakiel - listonosz, starszy asystent i ekspedient, wieloletni mąż zaufania,

Józef Regielewicz - listonosz,
Franciszek Pelchen - listonosz.

Pracownikami wyróżniającymi się w pracy UPT byli :
 Józefa Zygadło, Wiktoria Lewandowska - Karczmarczyk, Władysław Jurkiewicz.



Na fot. pracownicy poczty , telegrafu i telefonu w Międzyzdrojach w latach 1946 - 1962. (W 1. rzędzie po środku Mieczysław Zdyb - naczelnik, w 1 rzędzie 2. od lewej s. Józefa Zygadło, w 3 rzędzie 2. od prawej s. Jan Rakiel - listonosz, 3. od prawej s. Adam Kuczkowski - telekomunikacja, 4. od prawej s. córka naczelnika M. Zdyb i 5 od prawej s. Katarzyna Kuczkowska.

W roku 1954 UPT przeniesiono do budynku przy ul. Kolejowej Nr 2 (obecnie PTTK). Urząd zyskał tylko na powierzchni użytkowej, poza tym budynek nie był dostosowany do po-

trzeb poczty. W służbie nadawczo-odbiorczej i kasowej uruchomiono dwa okienka oraz rozbudowano i zmodernizowano telefon i telegraf. Budynek z czasem odremontowano, pomalowano i wyposażono w sprzęt. W 1955 r. rozbudowano ręczną centralę telefoniczną, a w 1958 wmontowano pierwszą centralę automatyczną na 400 numerów.

Skład osobowy urzędu przedstawiał się następująco :

1. naczelnik Urzędu III klasy,
2. dwóch pracowników w przyjmowaniu korespondencji, wpłaty i wypłaty,
3. jeden st. asystent prowadzący ekspedycję,
4. dwóch ekspedientów i doręczycieli telegramów,
5. dwóch doręczycieli listów , pieniędzy i innej korespondencji,
6. jedna sprzątaczk.

W 1962 r. przystąpiono do odświeżenia pomieszczeń urzędu i doboru odpowiednich urządzeń biurowych.

Na sezon otwarto trzecie okienko do załatwiania ludności. Po zmarłym naczelniku M. Zdybie funkcję naczelnika objął Henryk Nadstazik. W tym samym roku zmieniono naczelnika i OUPT skierował na tę funkcję Bronisława Muszyńskiego, który pełnił swe obowiązki naczelnika do maja 1964 roku. Został przeniesiony do UPT w Wolinie. W latach sześćdziesiątych działała poczta plażowa : przyjmowała korespondencję i telegramy.

Następnym naczelnikiem poczty został Stanisław Hełkowski i urzędował do 28 stycznia 1966 roku. Tymczasowe obowiązki naczelnika pełniła Wiktoria Lewandowska - Karczmarczyk.

Dyrekcja Okręgu Poczty i Telegrafu w Szczecinie w dniu 1 maja 1966 skierowała na stanowisko naczelnika Urzędu Ludwika Pelca wieloletniego naczelnika poczty z Golczewa. Urząd w tym roku zajął III miejsce we współzawodnictwie pracy między urzędami UPT nadmorskimi.

W 1967 roku w czerwcu w nowo wybudowanym pawilonie przy ul. Świerczewskiego uruchomiono trzy kabiny telefoniczne, które odciążąły główny urząd. W tym roku UPT Międzyzdroje zajął II miejsce, a w 1968 roku zajął I miejsce za co wszyscy pracownicy otrzymali dyplomy i nagrody pieniężne.

Po objęciu obowiązku naczelnika przez Ludwika Pelca warunki pracy znacznie się poprawiły, wzrosła dyscyplina pracy. W książce życzeń i wniosków treścią wpisów były podziękowania za należytą organizację pracy i uprzejmy stosunek pracowników do klientów. Rozpoczęto budowę nowej poczty na miejscu starej poczty niemieckiej, zniszczonej w czasie bombardowania w 1944 roku.

Budynek nowego UPT został oddany dnia 30.X.1974 roku, a oficjalne otwarcie nastąpiło dnia 15 maja 1975 roku.

Pierwszym klientem był p. Jabłoński mieszkaniec Międzyzdrojów.

Warunki pracy wszystkich działów UPT radykalnie się poprawiły. Zainstalowano nowe urządzenia, wyposażono w nowoczesny sprzęt, otwarto kilkanaście okienek usługowych.

W osobnym budynku umieszczono b. dobrze wyposażoną centralę telefoniczną, której kierownikiem został Jerzy Mrówczyński.

W dniu 4 listopada 1978 roku na teren placu poczty przybył dyliżans pocztowy z Kołobrzegu w drodze do Świno-

ujścia, z okazji otwarcia linii promowej pomiędzy Polską-Wielką Brytanią i Szwecją. Dyliżans dostarczył pocztę na prom w Świnoujściu, którym została przekazana do Wielkiej Brytanii i Szwecji.

Przejazd dyliżansu miał jednocześnie na celu przypomnienie społeczeństwu stare tradycje pocztowe i uczczenie obchodów Dnia Łączności w Okręgu Szczecińskim.

Obsada dyliżansu :

1. Władysław Rajcher - kierownik dyliżansu,
2. Zygmunt Ontroszenko - sygnalizator - trębacz,
3. Anna Woźniak - starszy asystent,
4. Halina Mowskowska - starszy asystent.

Kierownik kolumny dyliżansu Franciszek Gintowt.

W roku 1979 UPT Międzyzdroje wykonał zadania planowe w 101,1 % , a w 1981 roku z uwagi na strajki i wprowadzenie stanu wojennego (13.XII.1981 r.) plan nie został wykonany. W latach 1982 - 1991 wzrastała liczba numerów telefonicznych do 1200 , poprawiała się jakość usług na rzecz mieszkańców i wczasowiczów, kadra pracowników stałych i sezonowych UPT się ustabilizowała, warunki pracy i płacy z roku na rok się poprawiały.

W roku 1992 naczelnik UPT Jerzy Pelc, zasłużony pracownik poczty z Goleniowa, Golczewa i z Międzyzdrojów odszedł na zasłużoną emeryturę. Pozostawił po sobie wysokie uznanie współpracowników, mieszkańców Międzyzdrojów i Dyrekcji Okręgowej Poczty i Telegrafu w Szczecinie. W uznaniu mieszkańców Międzyzdrojów pozostał najsympatyczniejszym urzędnikiem miasta i gminy. P. J. Pelc w M-jach przepracował 26 lat.



W specjalnie użytym mundurze "plażowym"
Jan Rakiel starszy asystent - listonosz
plażowy na tle wejścia na moło (lata
sześćdziesiąte).





Przed wejściem na molo po lewej stronie,
w lewej wieżyczce mieścił się punkt pocztowy z budką telefoniczną i z pocztą plażową. (fot. z lat 1960-tych).





Pan Jan Rakiel z telegramami
(ulica Zdrojowa, lata pięćdziesiąte).



4 listopada w 1978 roku w Międzyzdrojach przejazd
poczty dylizansowej z Kołobrzegu do promu w Świnoujściu
z postojem w Międzyzdrojach i ze Świnoujścia promem do
Szwecji i Wielkiej Brytanii.



Prezentacja starych ubiorów pracowników
 poczty . Na zdj. w środku pan Ludwik Pelc-
 naczelnik UPT w Międzyzdrojach i kierow-
 nik poczty dyliżansowej.





Przekazanie i nadanie poczty,
(p. J.Pelc - naczelnik - na pierwszym
planie).





Pan Jan Rakiel
na zasłużonej emeryturze
(rok 1983)



Następcą pana Jerzego Pelca została wieloletnia pracownica UPT w Międzyzdrojach pani Alicja Erdmann z domu Kurc.

Estetyczne i czytelne



Fot.: M. Biezyk

Takie właśnie tablice z nazwami ulic otrzymały niedawno Międzyzdroje. Na zdjęciu: Fragment centrum miasta w pobliżu siedziby PTTK przy skrzyżowaniu ulicy Zwycięstwa z ulicą Gryfa Pomorskiego. (FT)



Budynek starego UPT przy ul. Kolejowej Nr 2. (Zdjęcie z roku 1993. 8 października, z nowymi drogowskazami nazw ulic, na planie pierwszym).

Komunikacja , transport i łączność

- 1945 maj - Saperzy polscy i rosyjscy wybudowali most pontonowy na rzece Dziwnej łączącej ze stałym lądem wyspę Wolin (z Reclawiem Wolin).
- Uruchomienie promu czołowego na Świnie.
- wrzesień - Uruchomienie transportu wodnego łączącego Świnoujście z Bałtykiem i resztą kraju.
- 1946 wrzesień - PKP uruchomiły pociąg z jednym wagonem kursującym między Wolinem a Świnoujściem (do listopada 1947).
- 24 czerwca - Otwarcie poczty w Międzyzdrojach.
- 1946 jesień - Otwarcie regularnej linii pasażerskiej PKS Szczecin - Międzyzdroje - Świnoujście (obsługiwana ciężarówkami).
- 1947 styczeń - Gmina Międzyzdroje uzyskała połączenie telefoniczne z innymi gminami pow. Wolińskiego.
- 1948 22 lutego - Zakończono remonty (od 1946) lokalnych mostów i wiaduktów kolejowych łączących Świnoujście z Reclawiem.
- 1948 maj - Otwarcie pospiesznej linii kolejowej (stałej i sezonowej) PKP Świnoujście - Międzyzdroje - Szczecin ...
- 1948 - PKS w Szczecinie przy pomocy 15 autobusów otworzył 8 linii między Świnoujściem i Międzyzdrojami i 2 linie nadmorskie Świnoujście - Międzyzdroje - Kamień - Kołobrzeg.

- 1950.1 maja - S/S Wolin, pierwszy polski prom (burtowy) rozpoczął obsługę przeprawy promowej w Świnoujściu.
- Powołano Wydział Komunikacji Drogowej Prezydium PRN w miejscu PZD (Powiatowego Zarządu Drogowego).
- 1955 - Rozbudowa ręcznej centrali telefonicznej w Międzyzdrojach.
- 1958.22 grudnia - Oddanie do eksploatacji mostu drogowego w Wolinie.
- 1958 - Międzyzdroje otrzymało pierwszą centralę automatyczną na 400 NN.
- 1960.14 czerwca - Pierwszy kurs sezonowego ekspresu Warszawa - Świnouście "Błękitna Fala".
- 1960 - Wprowadzono 32 pary kursów autobusowych obsługujących 6 tras powiatowych, łączących się ze Świnoujściem i z Międzyzdrojami.
- 1962 - Po adaptacji i kapitalnym remoncie oddano do
 17 - 20 lipca użytku budynek stacji PKP w Świnoujściu.
- 10 września
1963. 2 kwietnia - Inauguracja komunikacji kolejowo-promowej Świnouście - Ystad Polska - Szwecja.
- 1965 lipiec - Pierwszy wodolot "Zryw" rozpoczął sezonową komunikację między Świnoujściem a Szczecinem.

- 1967. 23 sierpnia - Pierwszy w Polsce wodolot rozpoczął (regularną od 1968 r.) komunikację na trasie Świnoujście - Szczecin.
- 1967 - 1968 - Rozpoczęto na szeroką skalę rozbudowę i modernizację całej linii kolejowej Szczecin Dąbie - Świnoujście.
- 1969 sierpień - Oddanie do użytku nowego dworca kolejowego w Wolinie.
- 1970. 24 czerwca - Oddano do użytku salę usługową OUPT w Świnoujściu.
- 1971 - 1975 - Dalsze automatyzowanie i rozwijanie pojemności połączeń telefonicznych.
- 1971 - Na liniach całorocznych i sezonowych kursowało dziennie 100 par "pekaesów" z tego 50 % sezonowych łączących Świnoujście - Międzyzdroje.
- 1972 - 1991 - MZK (Miejski Zakład Komunikacyjny) w Świnoujściu prowadził stałe połączenia autobusowe Świnoujście - Międzyzdroje (linia nr 8).
- 1975. 15 maja - Otwarcie nowej poczty przy Gryfa Pomorskiego na 17 stanowisk pracy. Telefony na 1200 abonentów.
- 1984 - Całkowicie zlikwidowano stację przeładunkowo-towarową PKP w Międzyzdrojach i przeniesiono do Świnoujścia - Warszawa .

1984

- Starania władz miejskich o uruchomienie dworca PKP przeładunkowo-towarowego w Międzyzdrojach, bez rezultatu. Za dodatkowy transport Świnoujście - Międzyzdroje płać miasto i jego mieszkańcy.

1993

- Otwarto połączenie autobusowe Międzyzdroje - Świnoujście (właściciel prywatny).



OBWÓD OCHRONY WYBRZEŻA - MIĘDZYZDROJE





W S T Ę P

Szczeciński Urząd Morski w Szczecinie powołał Obwód Ochrony Wybrzeża oraz Obwód Ochrony Wybrzeża w Międzyzdrojach w 1948 roku z siedzibą w Międzyzdrojach, przy ul. Długiej Nr 12, /Karola Świerczewskiego, obecnie Gryfa Pomorskiego Nr 12/.

Pierwszym kierownikiem OOW był Bolesław Nostitz, następnie Stanisław Zajtz, Marcin Bocewicz, mgr inż. Janina Skrzypecka, inż. Stanisław Kołodziej.

Obecny kierownik Pan Marian Oses przepracował w służbie Ochrony Wybrzeża Morskiego 40 lat. Stanowisko kierownika Urzędu Obwodu Ochrony Wybrzeża w Międzyzdrojach przejął w 1972 roku. Pełnił wiele funkcji i obowiązków; w 1970 roku był inspektorem Ochrony Wybrzeża Obwodu Niechorze, od przeszło 24 lat wchodził w skład Wojewódzkiej Komisji Techniczno-Gospodarczej przy Szczecińskim Urzędzie Morskim w Szczecinie.

Obwód Ochrony Wybrzeża w Międzyzdrojach zobowiązany był do wykonywania wielu zadań i obowiązków ze względu na zabezpieczenie nabrzeży. Aby wcześniej zabezpieczyć i chronić od następstw zagrożenia, brzegi były koniecznie stale kontrolowane, narzędzia, sprzęt mechaniczny, materiały ochrony, jak: worki z piaskiem, spychacze, drewniane pale, prefabrykaty betonowe / ostrogi betonowe /, chrusty, materace faszynowe z narzutem kamiennym, gwiazdobloki, itp.

Inspektorzy Ochrony odpowiadali za poszczególne odcinki wybrzeży w Obwodach, których jest łącznie sześć w Obwodzie Międzyzdroje, a mianowicie : Dziwnów, Międzywodzie, Wisełka, Międzyzdroje, Świnoujście i Karsibór, od numerów 385 - 428,

/ długości 43 km/ i Kanał Piastowski od numeru 6 - 17 / długości 11 km/.

Obwód Ochrony Wybrzeża w Międzyzdrojach był wielokrotnie wyróżniany dyplomami za I i II miejsca w pracy, w oszczędności i racjonalizacji oraz uzyskał przechodni proporzec współzawodnictwa w obwodzie wybrzeża szczecińskiego, jako najlepszy zakład Urzędu Morskiego w województwie szczecińskim.



Dane do kroniki Międzyzdrojów z zakresu morskiej administracji terenowej po II wojnie światowej z wyeksponowaniem Obwodu ochrony Wybrzeża Międzyzdroje (temat na zlecenie Urzędu Miasta Międzyzdroje)

Treść opracowania:

1. Utworzenie Urzędów Morskich dla sprawowania morskiej administracji terenowej,
2. Powołanie na Pomorzu zachodnim Obwodów Ochrony Wybrzeża - jako jednostek merytorycznych w zakresie ochrony brzegów morskich - i ich problematyka,
3. Zarys obsady personalnej Obwodu Ochrony Wybrzeża Międzyzdroje.

Ad.1.

Utworzenie Urzędów Morskich dla sprawowania morskiej administracji terenowej.

Urzędy Morskie, w tym również utworzony na samym początku Główny Urząd Morski w Gdyni, zostały powołane dla sprawowania morskiej administracji terenowej.

W początkowym okresie ich zakres kompetencji obejmował, obok funkcji publicznoprawnych administracji morskiej, także zarządzanie portami I klasy, które należało odbudować i przygotować do eksploatacji. Przed utworzeniem Urzędu Morskiego w Szczecinie była to tzw. Delegatura Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie. Powołał ją zarządzeniem z dnia 23 sierpnia 1945r. Dyrektor Głównego Urzędu Morskiego w Gdyni. Następnie, zarządzeniem nr 1023 z dnia 9 października 1946r. Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego, na stanowisko Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie został powołany Jan Godecki. Datę jego nominacji można zatem uznać za początek działalności Urzędu Morskiego w Szczecinie - jako samodzielnego organu morskiej administracji terenowej.

Oficjalne utworzenie Urzędu Morskiego w Szczecinie nastąpiło w 1947 roku na podstawie zarz. Ministra Żeglugi z dnia 9.XII.1947r. o utworzeniu Urzędów Morskich i Kapitanatów Portów w wyniku likwidacji Głównego Urzędu Morskiego i powstania w jego miejsce - Gdańskiego Urzędu Morskiego z siedzibą w Gdyni oraz Szczecińskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Natomiast Koszaliński Urząd Morski z siedzibą w Słupsku utworzono w 1951 roku, po zmianach podziału administracyjnego państwa, w wyniku wyodrębnienia województwa koszalińskiego.

Powyższe przedsięwzięcia były podstawą do kontynuacji rozwoju morskiej administracji terenowej w szerszym zakresie - obejmującej również ochronę wybrzeża morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych - w formie ujętej w dekreście z dnia 2 lutego 1955r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz.U.nr 6/55,poz.35, z późniejszymi zmianami), a następnie w ustawie z dnia 21 marca 1991r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej (Dz.U.nr 32/91, poz.131).

Ad.2.

Powołanie na Pomorzu Zachodnim Obwodów Ochrony Wybrzeża - jako jednostek merytorycznych w zakresie ochrony brzegów morskich - i ich problematyka.

Z relacji pierwszego Naczelnika w historii Wydziału Ochrony Wybrzeża Urzędu Morskiego w Szczecinie - Pana Tadeusza Żurawskiego - wynika, że prace związane z ochroną wybrzeża szczecińskiego były realizowane pod jego kierunkiem już w ramach Delegatury Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie - czyli od 1946 roku począwszy.

W zasadzie był to początek działalności Obwodów Ochrony Wybrzeża na Pomorzu Zachodnim - związany z organizacją służby ochrony wybrzeża i kształtowaniem jej merytorycznego zakresu na określonych odcinkach brzegu morskiego. Wówczas bardzo istotna była likwidacja zniszczeń będących wynikiem działań wojennych w strefie wybrzeża. Dominowały roboty uprzątające z pozostałości różnego rodzaju sprzętu i materiałów związanych z wojną, oraz prace dotyczące utrwalaenia przemieszczających się na dalsze zaplecze lotnych piasków wydm nadmorskich - podnoszenie parametrów ochronnych wałów wydmych.

Przyjmuje się oficjalnie, że Obwody Ochrony Wybrzeża morza terytorialnego Niechorze i Międzyzdroje powołano w 1948 roku, z podziałem na Obchody OW oraz brygady robocze.

Początkowo w ramach Obwodu OW Niechorze były Obchody OW - Mrzeżyno, Niechorze i Pobierowo. Natomiast w Obwodzie OW Międzyzdroje - Dziwnów, Międzywodzie, Wiselka oraz Międzyzdroje.

W 1955 roku cytowany powyżej dekret z dnia 2 lutego 1955r. o terenowych organach administracji morskiej w art. 2.1.6. określa zadania merytoryczne dla Obwodów OW następująco: "Budowa, utrzymanie i ochrona umocnień brzegowych, wydm nadmorskich i zalesień ochronnych w pasie nadbrzeżnym". Identyczne zadania w art.42.1.11, postuluje ustawa z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich RP i administracji morskiej, która zastąpiła dekret o terenowych organach administracji morskiej.

Weszły również w życie normatywy wykonawcze. Do dekretu - rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 21.01.1971r. w sprawie ustalenia szerokości pasa nadbrzeżnego (Dz.U.nr 3/71 poz.36), a do ustawy - rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 1993r. w sprawie określenia granic oraz szerokości pasa technicznego i pasa ochronnego (Dz.U.nr 50/93, poz.228).

W związku z powyższym zaistniały podstawy do objęcia problematyki wydmywo - leśnej planami urządzenia lasu, w kontekście wprowadzania w pasie nadbrzeżnym (technicznym) roślinności - jako umocnień typu roślinnego współdziałających z zabudową hydrotechniczną.

Pierwszy Plan Urządzenia Lasu został sporządzony na okres gospodarczy 1961 -1970. Była w nim już następująca struktura służby ochrony wybrzeża:

1. Obwód OW Niechorze z Obchodami OW - Mrzeżyno, Niechorze i Pobierowo,
2. Obwód OW Międzyzdroje miał Obchody OW - Dziwnów, Międzywodzie, Wiselka, Międzyzdroje, Świnoujście oraz Kanał Piastowski.

W późniejszym okresie utworzono Obwody OW w pasie nadbrzeżnym (technicznym) morskich wód wewnętrznych, które nie zostały objęte planami urządzeniowymi.

Są to - Obwód OW Szczecin z Obchodem OW Trzebież (1963r.) przemianowany później na Obwód OW Nowe Warpno - z Obchodami OW Trzebież i Nowe Warpno (1984r.) oraz Obwód OW Wolin z Obchodami OW Stepnica, Wolin, Kamień Pom. oraz Wicko (1981r.).

Kontynuując planowe zagospodarowanie brzegów morza terytorialnego i Kanału Piastowskiego opracowano następujące plany urządzeniowe na okresy gospodarcze:

- 1971 - 1980,
- 1981 - 1990,
- 1993 - 2002 (w trakcie zatwierdzania).

W planach tych w Obwodzie OW Niechorze wyodrębniono jeszcze Obchód OW Rogowo, a w Obwodzie OW Międzyzdroje Obchód OW Kanał Piastowski przemianowano na Obchód OW Karsibór. W planie 1981 - 1990 Obchód OW Wiselka został rozdzielony na Obchody OW Międzywodzie oraz Międzyzdroje i przestał istnieć samodzielnie.

Wg aktualnego stanu prawnego tereny pasa technicznego są w administracji Urzędu Morskiego, a znajdujące się na nim lasy w użytkowaniu.

Realizowane są w ścisłym współdziałaniu jako ochrona kompleksowa - zabudowa hydrotechniczna oraz zabudowa roślinna w wersji wydmowo - leśnej (brzegowo - leśnej).

Ad.3.

Zarys obsady personalnej Obwodu OW Międzyzdroje.

Pierwszym Kierownikiem Obwodu Ochrony Wybrzeża Międzyzdroje był inż. **Bolesław Nostitz**, który sprawował tę funkcję w okresie od 1.06.1948r. do 30.04.1950r., rozpoczynając tym samym pionierską pracę związaną z odbudową wybrzeża międzyzdrojskiego.

Elaborat pierwszego Planu Urządzenia Lasu 1961-70 na str.3 tak streszcza to zadanie:

"...prace te wymagały kolosalnych wysiłków ze strony całego personelu SUM, całość terenu przedstawiała jedno pobojuwisko, z masą porozrzucanego sprzętu wojennego, porytego rowami strzeleckimi, bunkrami, z wielką ilością ukrytej amunicji oraz min. Wały wydmowe były poprzerywane, co stanowiło duże niebezpieczeństwo zalania niektórych punktów zaplecza..."

Przy wielkim nakładzie prac, dzięki ofiarności i zaangażowaniu nowopowstałej służby ochrony wybrzeża, udało się uporządkować międzyzdrojskie wybrzeże morskie oraz doprowadzić jego brzegi do względnej stabilizacji.

Następnym szefem Obwodu OW Międzyzdroje, jako pełniącym obowiązki Kierownika, był **Stanisław Zajtz** (do 31.12.1952r.).

Kolejnym długoletnim Kierownikiem został **Marcin Bocewicz**, który był do połowy 1967 roku.

Po nim, jako Kierownika OW Międzyzdroje zatrudniono mgr inż. **Janinę Skrzypecką** (16.08.1967r. - 30.11.1970r.), a następnie inż. **Stanisława Kołodzieja**, jako pełniącego obowiązki Kierownika (1.12.1970 - 31.12.1971r.).

Z dniem 1.01.1972r. na Kierownika Obwodu OW Międzyzdroje powołano Pana **Mariana Osesa**, inspektora OOW Niechorze, byłego długoletniego pracownika szczecińskich lasów państwowych w urzędaniu i administracji, który pracuje do chwili obecnej, kontynuując dzieło swoich poprzedników nad ochroną i zagospodarowaniem brzegów morskich.

Na stanowisku Inspektora Obwodu OW Międzyzdroje (zastępcy Kierownika OOW) byli zatrudnieni kolejno: Mirosława Swoboda, Waclaw Osiecki i Henryk Szponar, Jan Rutkowski, inż. Stanisław Kołodziej, Stanisław Chabinka oraz Czesław Załanowski. Długoletnim referentem Obwodu OW Międzyzdroje była Anna Osiecka. Aktualnie na tym stanowisku pracuje z powodzeniem Pani Grażyna Kowalska.

Opracował:

inż. Edwin Błaszczak

Szczecin, 20.04.1994 r.

Główny Specjalista
d/s Gospod. Wodno-Lesnej

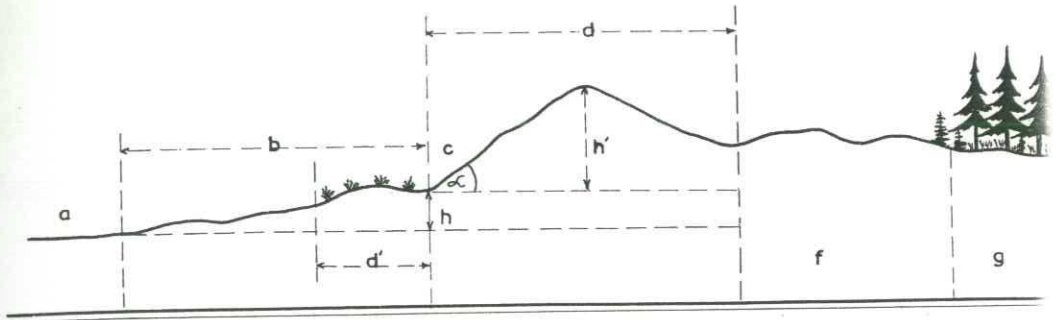
inż. Edwin Błaszczak

DYREKTOR
ds. Technicznych
Urzedu Morskiego w Szczecinie
mgr inż. Andrzej Borowicz

Wykaz pracowników Urzędu Morskiego w Szczecinie -
- Obwodu Ochrony Wybrzeża w Międzyzdrojach

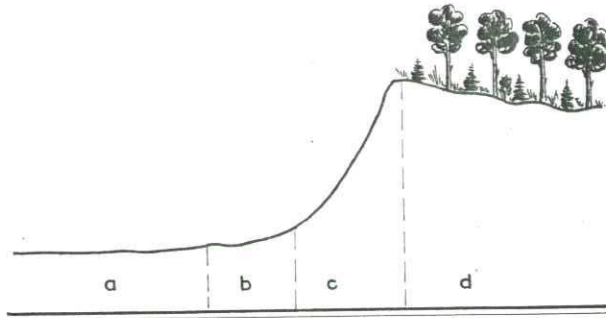
Marian Oses
Kowalska Grążyna
Skwarczyński Włodzimierz
Leonik Antoni
Stareńczak Janusz
Nowak Edward
Kozłowski Robert
Kaczorowski Piotr
Płócienniczak Tadeusz
Sitek Tomasz
Siuda Ryszard
Kaczorowski Józef
Gawryszewski Wiesław
Stoltman Stanisław
Bartkiewicz Czesław
Burza Marian
Czubachowski Marek
Morański Jan
Senderek Marian
Czupryna Jerzy
Sielski Andrzej
Ciesielski Grzegorz
Olejnik Stanisław

Przyjęta nomenklatura i oznaczenia wybrzeża morskiego.



Linia brzegowa Lubiewo.

- a. poziom morza
- b. przedwydma (plaża)
- c. północne zbocze wydmy przedniej
- d. wydma przednia
- d' wydma przednia wtórna nowo formowana
- f. wydmy stare (szare i zielone)
- g. las wydmowy
- h. wysokość plaży
- h' wysokość względna zbocza wydmy przedniej
- α kąt nachylenia zbocza wydmy przedniej



Linia brzegowa Kawcza Góra.

- a. poziom morza
- b. podnóże klifu (plaża)
- c. zbocze klifowe
- d. płaski pas pokryty lasem

MAPA PRZEGLĄDOWA
CIEĆ I POWIERZCHNI NIE ZALES
PASA NADBRZEŻNEGO

nr 8

Mapa Przeglądowa pasa nadbrzeżnego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

MAPA PRZEGLĄDOWA

CIEĆ I POWIERZCHNI NIE ZALESIONYCH

PASA NADBRZEŻNEGO

URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

WOJEWÓDZTWO SZCZECIŃSKIE

GMINA: TRZEBIATÓW, REWAL, DZIWNOW, WOLIN, ŚWINOUJŚCIE

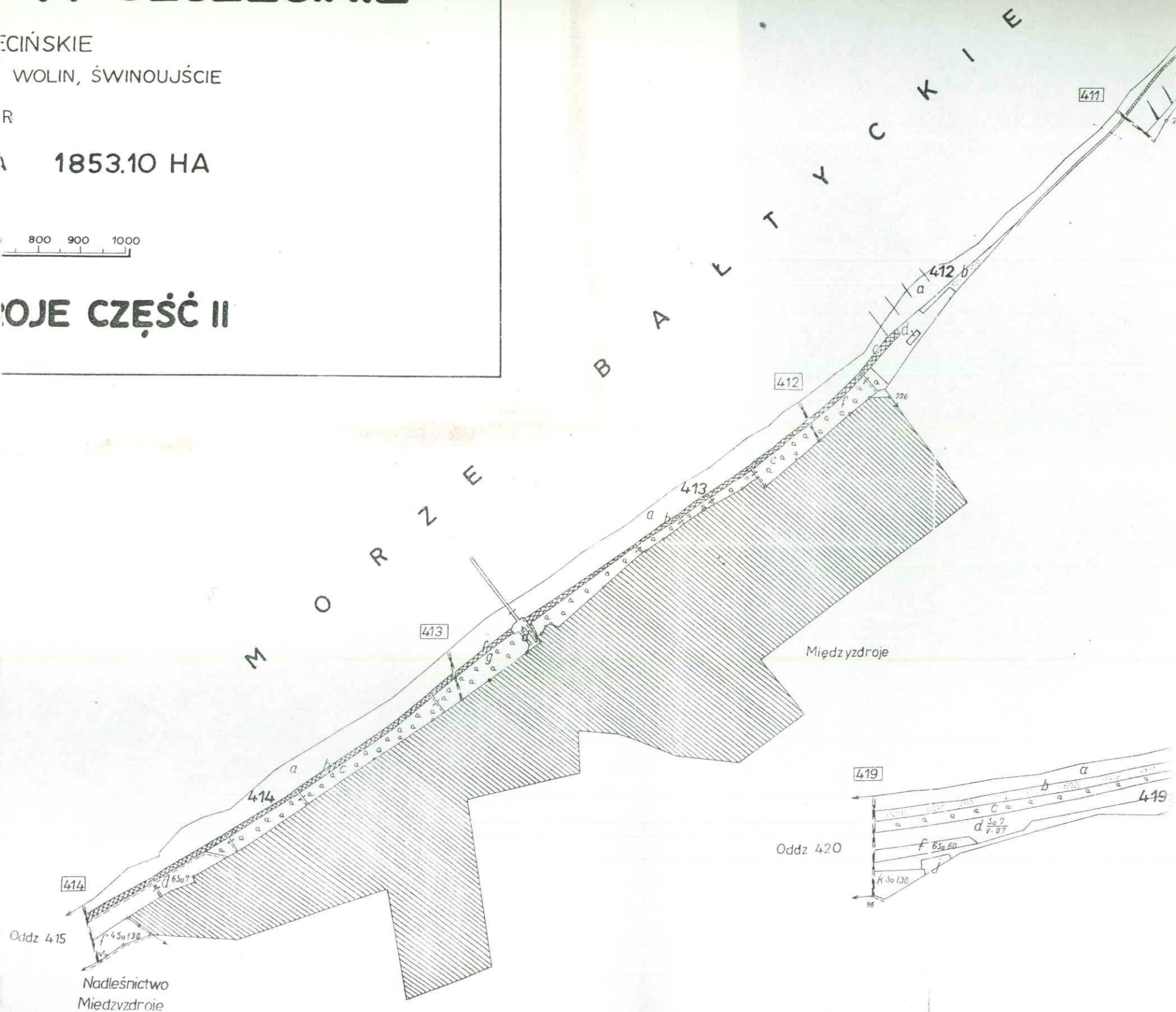
STAN NA 1. I. 1981 R.

POWIERZCHNIA OGÓLNA 1853.10 HA

SKALA 1:10000



OBWÓD MIĘDZYDROJE CZĘŚĆ II





Widok wydm morskich w czasie sztormu (Międzyzdroje 1947/48).

~
~
~
6
~
~
~



Na fot.: Klifowy brzeg morski w czasie sztormu w Międzyzdrojach. Kamienisty brzeg plaży powstał na skutek niszczącej działalności fal sztormowych klifu.



Na fot. : Brzeg morski w Dziwnowie po sztormach jesienno - zimowych - opaski betonowe, gwiazdobloki i ostrogi podmyte i wyrócone pod wpływem sztormu podczas 11° fali w skali B.

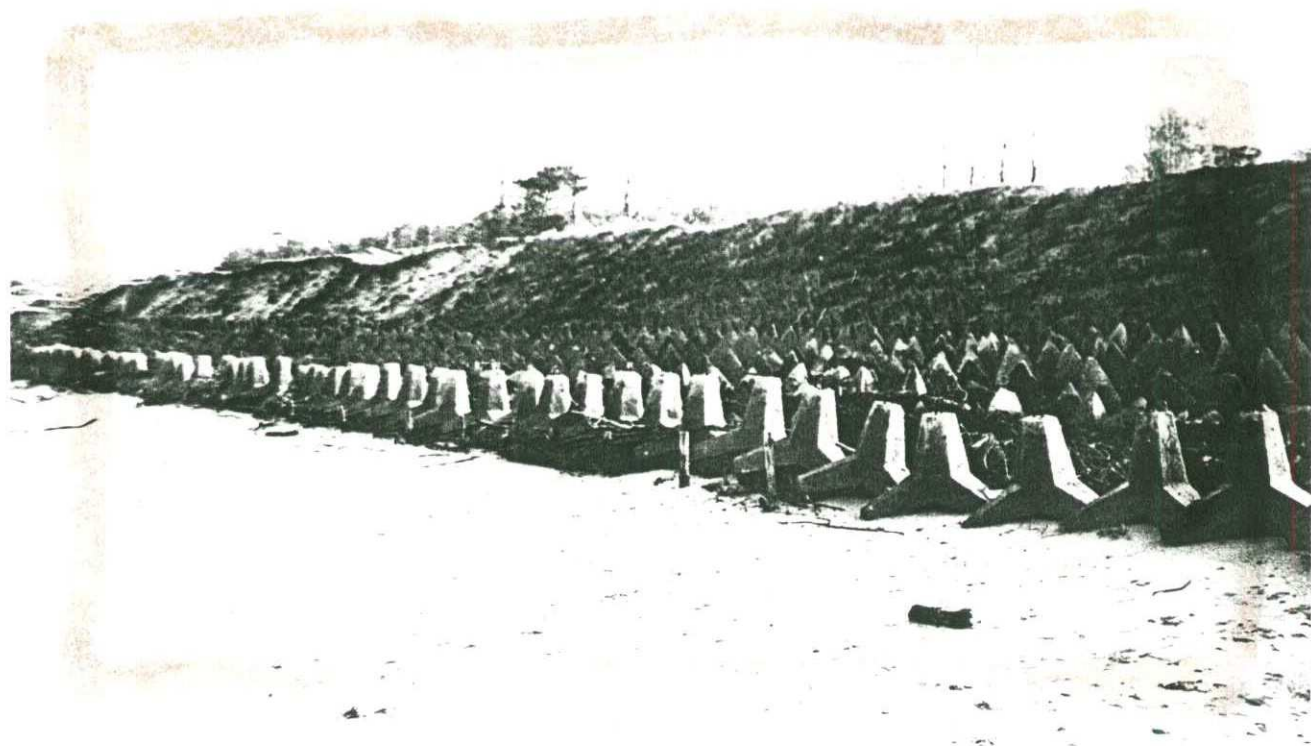


Na fot.: Nabrzeże w Dziwnowie po usunięciu szkód ;
ostrog i gwiazdobloki ułożono na faszynowych ma-
teracach, będą chroniły wydmy przed wiatrami i fa-
lami morskimi.



Na fot. : gwiazdobluki i ostrogi betonowe ochraniają wydmy brzegowe w Dziwnowie.
Nad brzegiem p. Marian Oses, kierownik Obwodu Ochrony Wybrzeża w Międzyzdrojach
(17 stycznia 1984 rok).

~
~
~
13
~
~
~



14
Dziwnów

Na fot.: Gwiazdobluki i ostrogi chroniące brzegi plaży w Dziwnowie(17 stycznia 1984r.)

JEDNOSTKI ELEKTRYCZNE (23)

Określenie	Nazwa	Oznaczenie	Stosunek do innych jednostek
natężenie prądu	amper	A	jedn. podst.
ładunek elektryczny	kulomb	C	= A · 1 s
napięcie (potencjał)	wolt	V	= A · 1 Ω = 1 W/1 A
moc	wat	W	= 1 V · 1 A
praca	dżul	J	= 1 W · 1 s
opór	om	Ω	= 1 V/1 A
pojemność	farad	F	= 1 C/L V

SKALA BEAUFORTA SIŁY WIATRU

B ⁰	Nazwa wiatru	Oznaki	km/h	~m/s
0	Cisza	Pionowy dym	do 1	0,25
1	Powiew	Zmarszczki na wodzie	1-5	1,0
2	Słaby wiatr	Wyczuwalny na twarzy	6-11	2,5
3	Łagodny wiatr	Poruszanie liści	12-19	4,0
4	Umiark. wiatr	Fale z grzebieniami	20-28	7,0
5	Dość silny w.	Wydłużające się fale	29-38	9,0
6	Silny wiatr	Uginanie gałęzi	39-49	12
7	Bardzo silny wiatr	Morze spiętrzone z odrywającą się pianą	50-61	16
8	Wicher	Utrudnione chodzenie	62-74	19
9	Wiatr sztormowy	Nawisające grzbiety fal Unoszenie przedmiotów	75-88	23
10	Sztorm	Łamanie gałęzi	89-102	27
11	Silny sztorm	Łamanie pni	103-117	30
12	Huragan	Wyrwanie drzew	118-133	35

PROCENT SKŁADANY

$$K_t = K_0 \cdot (1 + r)^t$$

Współcz. dyskontowy $a_t = \frac{1}{(1 + r)^t}$

K_t - kapitał po t latach
 K_0 - Kapitał początkowy
 r - Stopa procentowa w setnych (np 8% = 0,08)
 t - Kolejny rok oblicz.

Rok	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4%	1,04	1,08	1,12	1,17	1,22	1,27	1,32	1,37	1,42	1,48	1,54
8%	1,08	1,17	1,26	1,36	1,47	1,59	1,71	1,85	2,00	2,16	2,33
15%	1,15	1,32	1,52	1,75	2,01	2,31	2,66	3,06	3,52	4,05	4,65

Skala Beauforta siły i nazwy wiatru (oraz dodatkowe dane - jednostki elektryczne, i procent składany).
 Wg Kalendarza Domu Książki z roku 1991 r.

16

S Z C Z E C I Ń S K I U R Z Ą D
M O R S K I
W S Z C Z E C I N I E

..... ***** O *****

1947 - 1994

Szczeciński Urząd Morski został utworzony w 1947 roku, na podstawie Zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 09.12.1947. o utworzeniu Urzędów Morskich i Kapitanatów Portów.

Wydział Ochrony Wybrzeża był działem, którego zadaniem była ochrona wybrzeża morskiego w ramach pasa nadmorskiego, na którą składają się czynności :

- utrwalania wydm,
- zabudowa biologiczna, typu roślinnego i hydrotechniczna.

W 1954 roku przeprowadzono prace pomiarowe i podkłady geodezyjne przez / geodezyjne/ Poznańskie Okręgowe Przedsiębiorstwo Miernicze Oddział w Szczecinie. Opracowano na tej podstawie plany zarządzeń ochronnych.

Szczeciński Urząd Morski przyjął 2.367,10 ha gruntów pomiarowych.

Dzięki staraniom Ministerstwa Żeglugi sporządzono w 1960 roku pierwszy w historii polskiego leśnictwa plan urządzenia definitywnego dla Szczecińskiego Urzędu Morskiego, opracowany przez Oddział Biura Urządzenia Lasu i Projektów Leśnictwa w Gorzowie Wlkp. W 1961 roku opracowano podobne plany dla KUM */ i GUM */.

Plan urządzenia lasu wykonano na okres gospodarczy od 01.10.1960 do 30.09.1970. i zakładano pozysk w ramach użytkowania rębego 4.170 m³ netto, użytków przedrębnych 2.690 m³ netto.

*/ Koszaliński Urząd Morski

*/ Gdański Urząd Morski.



Rozmiar prac pielęgnacyjnych był następujący :

- zalesienie i zakrzewienie 215 ha,
- poprawki i uzupełnienia upraw i zakrzewień 81 ha,
- pielęgnowanie upraw i zakrzewień 217 ha,
- pielęgnowanie młodzików 18 ha,
- uprawianie podszytów na powierzchni 163 ha,
- utrwalenie wydm 76 ha,
- zatrawienie wydm 33 ha.

Szczeciński Urząd Morski nadzorował w powiatach: Gryfice, Kamień Pomorski i Wolin, w gromadach: Gorzysław, Rogozina, Śliwno, Gostyń, Wrzosowo, Dziwnów, Kołczewo, Międzyzdroje, Przytor, m. Warszów, Świnoujście, Karsibór.

Jednostką zarządzającą pasem nadmorskim był Wydział Ochrony Wybrzeża Szczecińskiego Urzędu Morskiego z siedzibą w Szczecinie, przy Placu Batorego 4.

Administracyjnie pas nadbrzeży podzielono na obwody :

I. Niechorze - 4 obchody,

II. Międzyzdroje z 6-ma obchodami:

1. Obchód Dziwnów,
2. Obchód Międzyzdroje,
3. Obchód Wissełka,
4. Obchód Międzywodzie,
5. Obchód Świnoujście,
6. Obchód Karsibór / łącznie 10 obchodów/

Ogólna powierzchnia według operatu definitywnego urzędzenia pasów nadbrzeżnych, łącznie z Kanałem Piastowskim, wyniosła 2.343,26 ha, z tego przekazano w czasie obowiązywania planu poprzedniego urzędzenia gospodarstwa leśnego innym resortom :

- dla OZLP w Szczecinie	180,45 ha,
- dla Rad Narodowych	----- 100,82 ha -----
Razem :	281,27 ha

Obecna powierzchnia wynosi:

*/	2.061,99 ha
w tym: powierzchnia pasa	
nadbrzeżnego	1.532,74 ha
powierzchnia	
Kanału Piastowskiego	529,25 ha

Niniejsza tabela przedstawia zestawienie powierzchni gruntów według kategorii użytkowania .



T a b e l a I I

Lp	Kategoria gruntu	Pow. w ha	%
1	2	3	4
I	Użytki rolne razem - rubr. rejestru 8, 13 - 14	32,34	1,6
1.	Grunty orne /role w upr.i ogrody/	8,58	-
2.	S a d y	1,06	-
3.	Ł ą k i	3,43	-
4.	Pastwiska	19,27	-
II	Grunty leśne razem - rubr. rej. 19, 22 - 24	995,01	48,3
1.	Grunty zalesione / drzewostany /	852,09	-
2.	Grunty niezalesione	142,92	-
III	Grunty nieleśne pasa nadbrzeżnego rubr. rej. 29-31, 63	269,16	13,0
1.	Pn zbocza wydm	60,56	-
2.	Wydmy przednie	105,77	-
3.	Wydmy szare i pow.inne zakrzew.	32,37	-
4.	K l i f y	70,46	-
IV	Wody razem - rubr. rej. 34,37-38	329,06	16,0
1.	Cieki /ujście rzek + tor śród- lądowy/	297,45	-
2.	Jeziora bezodpływowe	31,50	-
3.	R o w y	0,11	-
V	Tereny komunikacyjne razem - rubr. rej. 45 - 46	21,97	1,1

verte

XXX
LAT

1960

1990

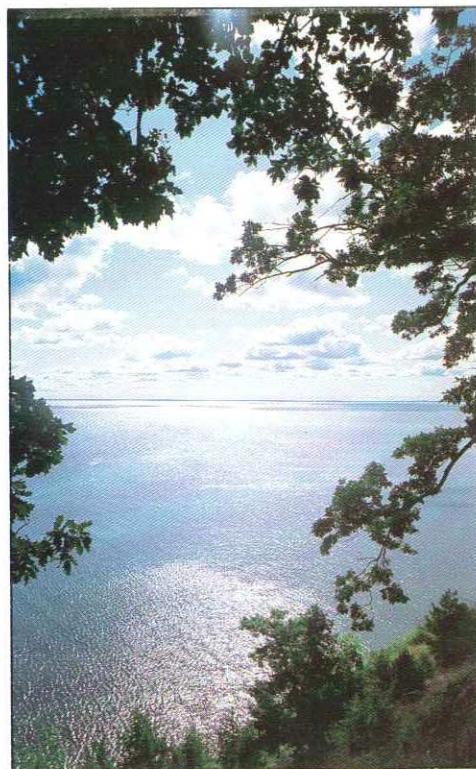


WOLIŃSKIEGO PARKU NARODOWEGO

Tabela II /dalszy ciąg/

Lp	Kategoria gruntu	Pow. w ha	%
1.	Drogi leśne	18,01	
2.	Linie podziału pow. /projektowane/	3,96	
VI	Tereny osiedlowe rubr. rej. 51-56	43,67	2,1
1.	Zabudowane /mieszkalne/	0,48	-
2.	Zabudowane /techniczne/	1,68	-
3.	Zwaliska	0,12	-
4.	Tereny zabezpiecz. hydrotechn. / wraz z zabud./	32,21	-
5.	Tereny nie zabudow. /placze itp./	3,40	-
6.	Tereny inne /w obcym posiadaniu/	5,78	-
VII	Tereny różne razem - rubr.rej. 59	16,47	0,8
1.	Linie energetyczne	6,22	-
2.	Linie oświetleniowe /pod sygn. światl./	0,53	-
3.	Wały ochronne - p. powodziowe	7,82	-
4.	Pasy betonowe i inne	1,90	-
VIII	Nieużytki razem - rubr.rej. 61-62, 68	354,31	17,1
1.	B a g n a	72,25	-
2.	Przedwydmy - plaże	278,30	-
3.	Inne /rumowiska/	3,76	-
Ogółem powierzchnia gruntów		2061,99	100

~*~*~* (21) ~*~*~*



Teren pasa nadbrzeżnego morza stanowi ciągły pas różnej szerokości od kilkudziesięciu metrów w najwęższych miejscach - Niechorze, Międzyzdroje, do 700 Dziwnów i Wisiełka oraz długości 82,4 km od Kanału Reskiego do granicy Państwa z Niemcami, co stanowi 1/5 część długości całego Wybrzeża Bałtyku. Ogółem długość polskiego wybrzeża Bałtyku wynosi 428 km, / SUM - 82,4 km, GUM - 197 km, KUM - 148,5 km/. Obwód Półwyspu Helskiego - + 90 km. Długość Wybrzeża z półwyspem wynosi 524 km.

Długość granic leśnych wynosi około 60 km, w tym:

- | | |
|---|--------|
| 1. Nadleśnictwo Gryfice | 14 km, |
| 2. Nadleśnictwo Kamień Pomorski | 9 km, |
| 3. Nadleśnictwo Międzyzdroje | 22 km, |
| 4. Woliński Park Narodowy | 12 km, |
| 5. Lasy Funduszu Wczasów
Pracowniczych | 3 km. |

Pozostałe 22 km stanowią ośrodki wczasowe, grunty rolne okolicznych wsi, dawne PGR, osiedla i miasta.

Drugi kompleks stanowi po obydwu stronach toru śródlądowego Kanału Piastowskiego o łącznej długości 22,8 km i szerokości od 10 do 600 metrów / przy Wyspie Mulnik/. Granicę jego stanowią :

- | | |
|--|---------|
| 1. Nadleśnictwo Międzyzdroje | 11,0 km |
| 2. Grunty MRN i wsi Karsibór | 4,6 km |
| 3. Wody rzeki Świny i Zalewu
Szczecińskiego | 7,2 km |

Powierzchnia wybrzeża podzielona jest na 83 oddziały. Numeracja kolejna od oddziału 385 / od granicy woj. koszalin-

skiego do 423 licząc od wschodu ku zachodowi, tj. do granicy z Niemcami / co równa się 43 km/.

Pas Kanału Piastowskiego jest podzielony na 12 oddziałów. Numeracja kolejna od oddziału 6 do 17 w linii z północnego-wschodu na południowy zachód. Powierzchnia waha się od 7 ha do 96 ha, co jest spowodowane niejednakową szerokością pasa nadbrzeżnego. Teren pasa nadbrzeżnego wraz z Kanałem Piastowskim leżał w 3-ch powiatach oraz w 12 gromadach, dawny powiat Gryfice, powiat Kamień Pomorski, powiat Wolin z gromadą Kołczewo, m. Międzyzdroje, Przytor, m. Warszów - Świnoujście i Karsibor. Do obwodu Międzyzdroje wchodził powiat Gryfice i Kamień Pomorski.

Surowiec do ochrony wydym znajduje się na wybrzeżu, co przyczynia się do zmniejszania wydatków i powstawania oszczędności, np. drzewostan, gleby próchnicze na podszywkę, pozyskiwane trzciny w porze zimowej nad zalewem, na bagiennych terenach / niniejszy materiał jest niezastąpionym do utwardzania wydym/.

Materiał, jak np. chrust potrzebny jest do wykładania wyrw oraz stawiania płotków, pozyskiwany był z zabiegów pielęgnacyjnych lasu z własnego terenu.

Obwód Międzyzdroje posiadał również dobre warunki drogowe do przewozu materiałów ochronnych na wydmy.



WARUNKI PRZYRODNICZE
GENEZA
MORZA BAŁTYCKIEGO
FAUNA I FLORA BAŁTYKU

..... ***** O *****

WARUNKI PRZYRODNICZEGENEZA MORZA BAŁTYCKIEGO.

Bałtyk powstał w epoce lodowcowej i w zależności od klimatu, wielokrotnie ulegał zmianom, przybierał różne kształty, skład chemiczny, biologiczny, itp.

Zmienne fazy od Bałtyckiego Jeziora Lodowego, poprzez Morze Yoldżowe, Jezioro Ancylusowe, Morze Litarynowe do współczesnego Myaowego /Myaowe/.

Rzeźba dna pochodzi z okresu ostatniego zlodowacenia, kształtują go głębie, rynny oraz w południowej części piaszczysto-kamienne wyniosłości - ławice, będące morenami.

Systematyczne ocieplanie się klimatu przyczyniło się do gromadzenia wód z topniejącego lodowca. Morze zalało niższe tereny wybrzeża. Brzegi klifowe były pochodzenia morenowego i stanowiły linię brzegową. Na skutek abrazji nastąpiło cofnięcie w głąb lądu. Działanie fal morskich obniżyło wzniesienia wybrzeża, stromych odcinków klifowych i przemieniło wymyty kruszec, tworząc kamienisty pas wydm.

Czynnikami transportacji kruszywa były wiatry, przeważnie zachodnie i prądy. Powodują one powstawanie ławic piaszczystych i mierzei. Prądy mają charakter lokalny, zależny od temperatury powietrza, opadów, ciśnienia, zakłóceń ekologicznych danych obszarów - stref akwenów.

Duża skala czasu stale zamieniała i zmieniała kształty i budowę geologiczną i przyrodniczą wybrzeża, całą florę i faunę Bałtyku, widoczną na podstawie badań i kilkuletnich obserwacji.

Morze Bałtyckie położone w północnej części Europy, połączone od strony zachodniej płytkimi cieśninami, jak Sund, Wielki Bełt i Mały Bełt, między Wyspami Duńskimi, Kattegat i Skagerrak, stanowią rejon przejściowy międzymorza Bałtyckiego z Północnym. Za granicą na zachodzie przyjęto cieśninę Sund, głębokości od 12 - 40 m i próg Doser-Darss głębokości 20 m, co utrudnia wymianę wód Bałtyku z wodami rejonu przejściowego. Dopiero silne sztormy jesienne i wiosenne są jakby darem samej natury na samooczyszczanie się Bałtyku i wpływa ożywczo na faunę i florę morza /J. Aleksandrowicz/.

Morze Bałtyckie jest małym zbiornikiem wodnym, obejmującym powierzchnię 385 tys. km². Ma kształt w kierunku południowym / ku Międzyzdrojom i Świnoujściu/, średnia głębokość 86 m, maksymalna 459 m / głębia Landsort między Gotlandią i Sztokholmem/. Największe zatoki : Botnicka, Fińska, Ryska, mniejsze: Gdańska, Pomorska oraz zalewy: Szczeciński, Kamieński, Wiślany. Główne Wyspy: Gotlandia, Olandia / Szwecja/, Sarema, Hiuma / Związek Wolnych Państw - Rosja/, Wyspy Atlandzkie /Finlandia/, Rugia /Niemcy/, Boornholm /Dania/. Trzy baseny : Basen Bornholmski położony między cieśniną Sund i Progiem Gedser - Darss na zachodzie a linią Utkipan pod Karlskroną - przylądek Rozewie na wschodzie, stanowią go od zachodu Głębia Arkońska / 50 m/, od wschodu Głębia Bornholmska / 105 m/ połączona na północy Rynną Bornholmską. Dalsze głębie :

- Głębia Gotlandzka 250 m
- Głębia Landzort
- Głębia Gdańska 113 m
- Basen Botnicki obejmuje Zatokę Botnicką, w której wyróżnia się głębszą część południową 29 4 m i płytszą 140 m.

Klimat Morza Bałtyckiego w jego południowej części kształtuje się pod wpływem powietrza pochodzenia atlantyckiego / wilgotny i ciepły/ ,w południowej części często jest oddziaływanie powietrza arktycznego/ zimny i mroźny/.

Średnia temperatura powietrza w styczniu waha się od 0°C na zachodzie do 8°C w Zatoce Botnickiej i Fińskiej, w lipcu od 15°C na północy, do 14°C na pozostałym obszarze.

Opady atmosferyczne wynoszą rocznie 500 mm na północy do 600 mm na południu, mgły występują około 50 dni w roku.

Ciepłota wód powierzchniowych : w sierpniu od 18°C - 20°C na południowym wschodzie, 12°C - 14°C na północy, w lutym spada do 2°C .

Temperatura wód głębinowych jest dwuwarstwowa na skutek zasolenia i gęstości wody.

- a/ górna warstwa ma wody wysłodzone na skutek dopływów rzek i opadów,
- b/ warstwa dolna o mniejszej gęstości wody ,o większym zasoleniu, na skutek wlewów słonych wód oceanicznych, temperatura 2°C na głębokości 60 m, na powierzchni wzrasta do około 5°C .

Zasolenie wód powierzchniowych na południowym zachodzie do 10 ‰, głębinowych do 20 ‰, do 2,4 ‰ na północy do około 12 ‰ w głębi.

Prądy z północy na południe wzdłuż wybrzeży szwedzkich wyprowadzające słodkie wody z Bałtyku do Morza Północnego, Wzdłuż polskiego wybrzeża prądy występują wyłącznie z wiatrami zachodnimi, od strony Atlantyku i wlewają wody denne słone wzdłuż wybrzeży ku wschodowi.

Lód pokrywa całkowicie od listopada do maja Basen Botnicki i wschodnią część Zatoki Fińskiej, w Basenie Gotlandzkim na około 3 - 4 miesięcy, w Bornholskim na 1-2 miesięcy.

Ekologicznie Morze Bałtyckie jest ubogim środowiskiem życia, rośliny i zwierzęta morskie słonowodne i słodkowodne, ku północnemu wschodowi zmniejsza się liczba gatunków morskich, a zwiększa się słodkowodnych oraz obserwuje się skarcenie gatunków/ małże, niektóre gatunki ryb/. Znajdują się tutaj relikty gatunków arktycznych, jak kiełz, podwój, kur czterorogi, z roślin kilka gatunków glonów, u południowych wybrzeży głównie morsztyn.

Świat zwierząt: nieliczne gatunki ssaków morskich, jak foka szara i obrączkowana, morówin,
 ryby: dorsz, śledzie, płastugi [= stronia, gładzica, zimnica], szprot, makrela, łosoś, belona, głowacze, węgorz,
 z bezkręgowców: występują liczne małże, np. rogowiec, amulek, sercówka, płaskożyz,
 skorupiaki: krewetki, podój, wieloszczety oraz jamochłony - chełbia modra.

Państwa nad Morzem Bałtyckim /9/ # Niemcy, Dania, Szwecja, Finlandia, Rosja, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska / 524 km długości wybrzeża łącznie z obwodem Półwyspu Helskiego/.

Kanał Piastowski, przekopany tor śródlądowy, łączący port Świnoujście ze Szczecinem poprzez rzekę Świnę i Zalew Szczeciński. Budowę kanału rozpoczęto w roku 1875, a w roku 1880 został oddany do żeglugi, głębokość od 9 - 10 m, szerokość 200 m. Tor wodny umocniony obudową palisadową oraz z prefabrykatów betonowych.

Głębokość Zalewu Szczecińskiego od 4 - 9 m , tor wodny do 10 m. Zamulanie toru wodnego reda-Świnoujście -Świna, Kanał Piastowski do Szczecina jest bardzo duże, pogłębianie-bagrowanie bardzo kosztowne. Statki o dużym zanurzeniu z ładunkiem muszą być częściowo rozładowywane w Porcie Świnoujście, aby móc przepłynąć przez Zalew Szczeciński do Portu Szczecin.

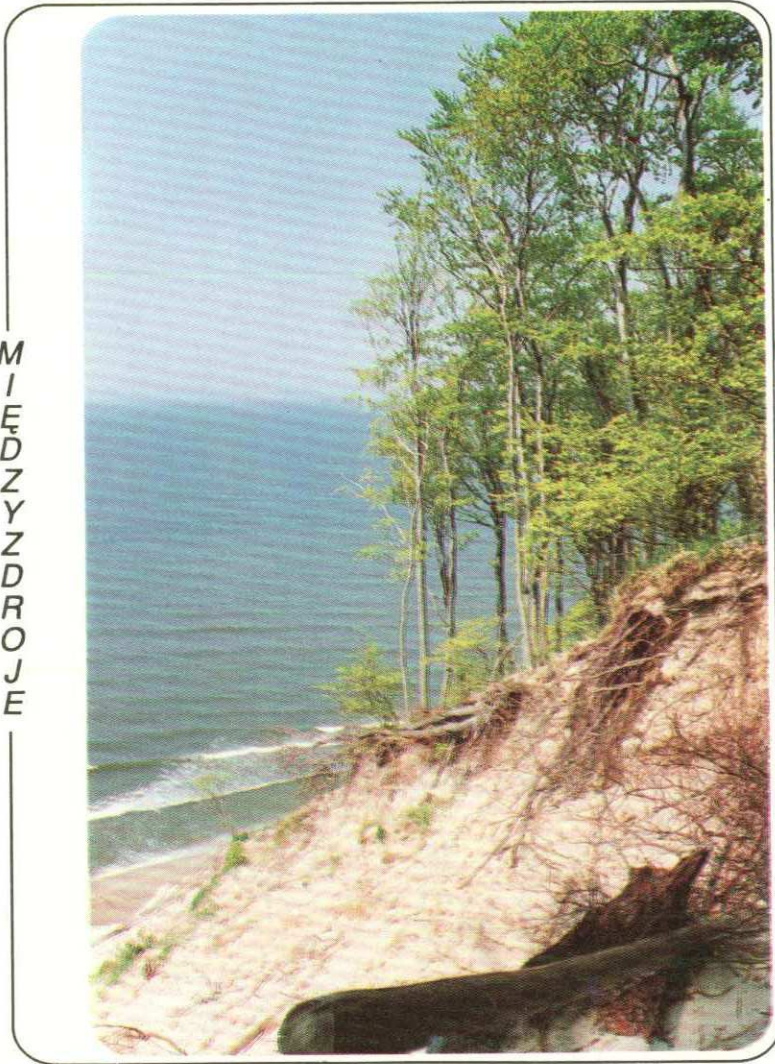
KSZTAŁTOWANIE SIĘ BRZEGÓW MORZA ORAZ ICH OPIS.

Brzeg morski w obwodzie Urzędu Morskiego w Międzyzdrojach , pod względem geologicznym, można podzielić na brzegi niskie -, aluwialne, utworzone z pisaków tworzących wydmy oraz wydmy u podnóża zboczy klifowych i na wysoczyzny - dyluwialne-brzegi wysokie - klify.

Całe wybrzeże zbudowane jest z materiału luźnego, łatwo rozmywalne. Wymyty przy falowaniu , popychany jest prądem przybrzeżnym i osadzany na innych niskich miejscach, z chwilą gdy wyrzucany piasek wyschnie , wiatr porywa go i przesuwa w głąb lądu, tworząc charakterystyczne wydmy nadmorskie. Trzeba je umocnić , aby nie przesuwały się w głąb lądu, aby stanowiływały ochronne, które chronią dalszą strefę przybrzeżną przed atakiem fal. Morze jako żywioł jest w ciągłym ruchu. Prace nad umocnieniami brzegowymi mają wpływ na poważniejsze zachwianie linii brzegów.

Jak silna w niektórych miejscach była abrazja przykładem jest ściana gotyckiego kościoła z XIII wieku w Trzęsaczu oddz. 373/ stojąca na samej krawędzi klifu, gdzie 700 lat temu istniała w tym miejscu wioska rybacka, oddalona od brzegu morza o 2 km.

M
I
Ę
D
Z
Y
Z
D
R
O
J
E



Klify nadmorskie, Międzyzdroje 1994 rok.

/ fot. Kradyna/

Lasy Bałtyckiej Dzielnicy Pasa Nadmorskiego i Wysp Bałtyckich są zaliczane do grupy I-szej. Mają ogromne znaczenie dla ochrony wybrzeża i mikroklimatu, w miejscowościach nadmorskich.

Na klimat naszego wybrzeża mają wpływ wiatry i prądy atlantyckie od zachodu, a od wschodu Europy, masy kontynentalne. Przeważają wpływy klimatu atlantyckiego, stąd duża wilgotność, zachmurzenie i cieplejszy klimat.

Następuje późniejsze ocieplenie w okresie wiosennym i późniejsze ochłodzenie w okresie jesienno-zimowym.

Wajcieplejsze miesiące w roku - lipiec /średnia temperatura 18°C/, najzimniejsza - styczeń / średnia temperatura -1°C/.

Wysokość opadów rocznych według Ernicha, za lata 1881 - 1930, oraz według Rocznika Statystycznego Leśnictwa za lata 1956 - 1967 wynosiła 645 mm /Gryfice/, 628 mm /Świnoujście - Międzyzdroje/. Największa ilość opadów w ciągu roku przypada na lato, w miesiącach lipiec i sierpień, a w okresie wiosennym najmniej.

Wzniesienie łazogowe, wydmy w Międzyzdrojach od 5 - 20m, klifowe 30 - 80 m.

ZABUDOWA BIOLOGICZNA

W pasie nadbrzeżnym morza wyodrębniono kilka stref. Roślinność naturalna plaży i wydmy przedniej stanowią następujące gatunki : honkenia piaskowa /Honckenya peploidea/, rukwiak nadmorska / Cakile maritima/, nadziej solanka kolczasta / Salsola kali/ występują pojedynczo lub w niewielkich skupiskach i dobrze znoszą one znaczne zasolenie podłoża.

Dalej od brzegu na wydmach piaskownica zwyczajna / *Ammophila arenaria*/ w towarzystwie wydmuchrzycy piaskowej / *Elymus arenarius*/, tworzą one żywą tamę pędzącego z wiatrem piasku. W miarę przybywania piasku na wydmę, rozrastają się trawy. Dzięki temu wydmy stanowią trwałe utrawienie.

Na wydmach rosną gatunki, jak: lępieźnik kutnerowaty / *Petarites spurius*/, groszek nadmorski / *Lathyrus maritimum*/, kocanka piaskowa / *Helichrysum arenarium*/, kostrzewa czerwona / *Festuca rubra* var. *arenaria*/, bylica polna / *Artemisia campestris* var. *sericea*/, przelot pospolity / *Anthyllis vulneraria* var. *maritima*/, jastrzębiec baldankowaty / *Hieracium umbellatum* var. *stenophyllum*/, fiołek nadmorski / *Viola tricolor* var. *maritima*/ oraz mikołajek nadmorski / *Eryngium maritimum*/, będący pod ochroną reliktu przyrodniczy.

W miarę bogatszej gleby, przesuwającej się w głąb lądu, rosną rośliny krzewiaste, jak: wierzba kaspijska, wierzba piaskowa, rokitnik, oliwnik, róża fałdzistolistna oraz karagana.

Na przedpolu wydmy szarej pojawiają się glony, mchy i porosty. Na wydmie szarej, piasek w górnych warstwach wydm, dzięki obecności próchnicy przybiera barwę szarą z dość obfitą pokrywą roślinną, jak bylica, kostrzewa piaskowa, jastrzębiec baldaszkowaty, piaskownica zwyczajna oraz fiołek nadmorski.

Strefą ostatnią roślinności pasa wydm jest las. Rosną tam: sosna, modrzew, świerk, dąb, buk, jesion, wiąz, brzoza, olsza, osika, topola, wierzba, rokitnik. Siedliska borowe zajmują 85 % powierzchni leśnej, iglaste zajmują 82 %, pozostałe 3 % powierzchni stanowią gatunki liściaste, przeważnie brzoza.

W podszyciu występuje brzoza, osika, dąb, kruszyna, czeremcha, buk, jałowiec i jarzębina, kosodrzewina, sosna czarna, sosna banka. Rośliność na naszym wybrzeżu jest jego ochroną, filtrem czystego powietrza, pięknem krajobrazów. Pod dobrą opieką Wolińskiego Parku Narodowego, Nadleśnictwa i Urzędu Morskiego w Międzyzdrojach zapewniono jej stały rozwój.

GOSPODARKA UBIEGŁEGO OKRESU

Gospodarka oparta była na planie definitywnego urządzania, opracowanego przez BULiPL Oddział w Gorzowie Wlkp, na okres od 01.10.1960 - 30.09.1970 roku. Całość lasów zaliczona była do grupy I-szej, z funkcjami lasów glebochronnych oraz wodochronnych przy Kanale Piastowskim.

Wiek rębności dla obydwu funkcji przyjęto jednakowe:

- sosna 120 - 130 lat,
- buk 120 - 140 lat,
- dąb 130 lat,
- olsza 80 lat,
- brzoza 80 lat,
- topole 30 - 50 lat.

Ponadto przyjęto: a/ etaty cięć, b/ sposoby użytkowania lasu, c/ odnowianie i pielęgnowanie lasu, d/ utrwalanie i zatrawianie wydm e/ plantacja, f/ szkółkarstwo, g/ występowanie szkód ze strony czynników przyrody ożywionej i nieożywionej /zagrożenia i szkody ze strony morza, człowieka, szkodliwych owadów, grzybów pasożytniczych, h/ melioracje, i/ budowle i remonty.

W planie bidownictwa osad powinno być realizowane :

1. Budowa nowej osady w Niechorzu,
2. Budowa nowej osady w Pobierowie,
3. Budowa nowej osady w Dziwnowie,
4. Budowa nowej osady w Wisłęce,
5. Budowa nowej osady w Międzyzdrojach,
6. Budowa nowej osady w Świnoujściu.

Podział administracyjny.

Obwód Międzyzdroje o powierzchni 1.458,50 ha z obchodami :

1. Dziwnów - siedziby brak,
2. Międzywodzie - siedziba służbowa,
3. Wisłęka - siedziby brak,
4. Międzyzdroje - siedziba służbowa,
5. Świnoujście -
6. Karsibór - siedziba służbowa.

ZAKRES DZIAŁAŃ OBWODU MIĘDZYZDROJE.

Zakres działań wykonywany był na podstawie X-letnich planów perspektywicznych rocznej realizacji obowiązków zalecanych przez Komisję Techniczno-gospodarczą, w sprawie terenowego opracowania rewizji planu gospodarczego, pasa nadmorskiego Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

Według protokołu z dnia 29 maja 1970 roku, z posiedzenia komisji w siedzibie SUM w Szczecinie, stan składu osobowego był następujący :

Tadeusz Żurawski - Naczelnik WOW Szczecińskiego
Urzędu Morskiego,

Członkowie :

1. mgr inż. Edwin Błaszczak - Kierownik Oddz. Leśn. DOW
Szczecińskiego Urzędu Morskiego,
2. mgr inż. Janina Skrzypecka - Kierownik Obwodu Międzyzdroje,
3. inż. Jan Klatka - Kierownik Obwodu Szczecin,
4. mgr inż. Bernard Wiśniewski - Kierownik OZN-T,
5. mgr inż. Grzegorz Pieścik - St. inspektor OZN-T,
6. Marian Oses - Inspektor Obwodu Niechorze,
7. mgr inż. Zbigniew Wójcicki - Inspektor BUL i PL Oddz.
Gorzów Wlkp,
8. inż. Mieczysław Iskierski - Kierownik BUL i PL Oddział
Gorzów Wlkp,
9. Bogusław Mucha - St. taksator BUL i PL Oddz.
Gorzów Wlkp.

Protokołował st. taksator Bogusław Mucha.

Protokół był oparty na wizji lokalnej wybrzeża, na aktualnych zadaniach i potrzebach terenowych, objął całokształt wytycznych i zaleceń dla obwodów i SUM w Szczecinie ,m.in.:

1. stan posiadania,
2. rozdział powierzchniowy,
3. prace gleboznawcze,

4. Podział gospodarczy lasu oraz projekt wieków rębności,
5. Wytyczne w zakresie sposobu użytkowania odnowienia lasu, ochrony, itp.,
6. Podział administracyjny,
7. Zakres współpracy personelu urzędzeniowego i administracyjnego podczas prac terenowych,
8. Inne zagadnienia : konserwacja i naprawy wydm, zbocza klifowe, nowe mapy / skala 1 : 10000/, operaty, plany szczegółowe, dokumentacje, kosztorysy, opisy taksacyjne, urządzenia hydrotechniczne, jak opaski, ostrogi ,zagadnienia hodowli i umocnień typu roślinnego, czyszczenia pow., trzebieże pow., zalesianie otwarte, zalesianie pod osłoną, pielęgnowanie upraw i młodników, utrwalanie, zatrawianie, zakrzewianie.

Obchód Międzyzdroje według map z dnia 7 września 1971 roku miał pod nadzorem 1.450,50 ha. Zalecano typy i grupy ochrony: umocnienia brzegów ostrogami z bloków betonowych, opaskami z bloków betonowych, ostrogi z gwiazdobloków, umocnienia faszy-
nowe, na których umacniano palisady drewniane, bloki betonowe, itp.

Umocnienia hydrotechniczne w obwodzie pasa nadbrzeżnego stanowią tylko miejsca zagrożone, np.: w pasie nadbrzeża w Dziwnowie zastosowano ostrogi i gwiazdobloki betonowe.

W obrębie pasa nadbrzeżnego Międzyzdroje działa szereg zjawisk dynamicznych, mający duży wpływ na kształtowanie się strefy płytkowodnej oraz strefy brzegowej.

Spośród wielu czynników działających na nasz brzeg morski / Świnoujście-Lubiewo-do Dziwnowa/ zdecydowanie największy wpływ wywołują sztormy. Ich działanie jest wybitnie niszczące.

Zjawiska sztormowe wywoływane są przez silne wiatry/ powyżej 6° w skali Beuorta/. Podczas silnego wiatru wytwarza się wysoka fala atakująca brzeg morski. Siła fali uderzeniowej o brzeg morski oraz o obiekty hydrotechniczne jest tak duża, że osiąga kilkadziesiąt ton na 1 m² powierzchni. Sztormy wywołują wiele szkód i zniszczeń, pochłaniają rybaków i ich łodzie rybackie, porywają sprzęt w czasie połowów, niszczą porty rybackie i falochrony, mola i brzegi klifowe, wydmy zabezpieczające brzegi, wejścia na plaże. Tragedie ostatnich lat, promu pasażerskiego "Heweliusz" na trasie Świnoujście-Ystad, zatonięcie rybaków z Mrzeżyna i ich łodzi, potwierdzają, że wody morskie Bałtyku są w czasie sztormów bardzo niebezpieczne.

Podczas silnych sztormów istnieje niebezpieczeństwo przerwania ochronnych wałów wydmowych i zalania nisko położonych terenów, na zapleczu brzegu morskiego, np.: w Dziwnowie.

Zniszczenia w naszym pasie nadbrzeża obejmują :

a/ ostrogi,

b/ opaski brzegowe,

- przedwydmy - plaże,

- wały wydmowe,

a/ masę ziemną,

b/ utrwalania /szachownica, płotki głębinowe/,

c/ zatrawianie,

d/ zakrzewianie,

e/ zalesianie,

- klify:

a/ masy ziemne,

b/ zakrzewianie,

c/ zalesianie.

Zabezpieczanie brzegów, morskiego, Kanału Piastowskiego, Zalewu Szczecińskiego, rzeki Świny i Dziwny przed niszczącymi działaniami sztormów i huraganów oraz usuwanie ich skutków są zasadniczym zadaniem służb ochrony wybrzeża.

Na podstawie protokołu z dnia 18 września 1981 roku z posiedzenia II Komisji Techniczno-Gospodarczej/ gosp.leśnego/ w pasie nadbrzeżnym wybrzeża morskiego i Kanału Piastowskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie, skład członków komisji częściowo się zmienił :

- | | |
|-------------------------------|---|
| Przewodniczący | - mgr inż. Andrzej Grotowski -
Naczelnik Wydziału, |
| 1. inż. Edwin Błaszczak | - st. specjalista d.s. gospodarki
wydmowo-leśnej, UMS, |
| 2. inż. Andrzej Sembrat | - zastępca dyrektora WPN w Międzyzdrojach, |
| 3. Kazimierz Wysokrocki | - kierownik Oddziału Geodezji, |
| 4. Marian Oses | - kierownik OOW Międzyzdroje, |
| 5. Stanisław Chabinka | - inspektor OOW Międzyzdroje , |
| 6. Józef Załowiej | - kierownik OOW Niechorze, |
| 7. Romuald Pakulnicki | - inspektor OOW Niechorze, |
| 8. Władysław Januszewski | - st. inspektor Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie, |
| 9. mgr inż. Roman Bończyk - | - dyrektor BUL i GL Oddział
Gorzów Wlkp, |
| 10. inż. Mieczysław Iskierski | - kierownik robót UL O/Gorzów Wlkp, |
| 11. mgr inż. Alfred Klimek | - kierownik Brygady UL O/Gorzów W. |
| 12. Bogusław Mucha | - st. taksator UL O/Gorzów Wlkp. |

Protokołował mgr inż. Alfred Klimek -kierownik Brygady Urządzenia Lasu.

Nowy operat urzędzeniowy zalecono opracować w I-II-III-IV-V-tomach-elaboraty,plany szczegółowe,opisy taksacyjne lasu,rejestry powierzchni,mapy drzewostanów,siedlisk,cięć...

/ siedziba Urzędu Morskiego w Szczecinie mieści się przy Wałach Chrobrego 4/.

Obwód Urzędu Morskiego Międzyzdroje - ogólna powierzchnia
1.254,80 ha,

Nr obchodu Międzyzdroje 405 - 418,pow.leśnej 54,52 ha,
powierzchni nieleśnej 73,45 ha, razem 127,17 ha.

Całość obwodu od Dziwnowa do Karsibora Nr 385-428 = 42 km,
Karsibór - Kanał Piastowski Nr 6-17 = 12 km, co stanowi
497,87 ha.

Przeprowadzono zmiany w planach gospodarczych na powierzchni 148,60 ha,w oddziałach Nr 401-412,przyległych do Wolińskiego Parku Narodowego na podstawie pisma Zarządzenia Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 19 marca 1960 roku,Monitor Polski Nr 23,w sprawie granic WPN i ograniczenia jego terenu,z dnia 10 stycznia 1974 roku,dotyczącego przyjęcia odcinka pasa nadbrzeżnego wchodzącego w granice WPN ,do dyspozycji Parku.

Przekazanie w obwodzie Międzyzdroje na podstawie protokołu nr 8/ 76 WPN dla Parku Narodowego - 148,64 ha.

Drugi kompleks obwodu stanowi Kanał Piastowski,pas po obydwóch stronach toru wodnego śródlądowego ,o łącznej długości 22,8 km i szerokości od 10 do 600 m/ przy Wyspie Mulnik/.

Granice jego stanowią :

1. Nadleśnictwo Międzyzdroje 11,0 km,
2. Grunty m. Świnoujścia 0,5 km,
3. Wody rz. Świny i Zalewu Szczecińskiego 7,0 km.

Lasy Pasa Nadmorskiego i Wysp Bałtyckich ,graniczące z pasem nadbrzeżnym morza, Kanałem Piastowskim UM w Szczecinie, zaliczane są do lasów grupy I. Mają charakter ochronny, spełniają głównie funkcje : glebochronną, klimatyczną, wodochronną, rekreacyjno-zdrowotną i estetyczno-krajoznawczą.

Stan ludności na dzień 31.12.1980 roku / według Rocznika Statystycznego woj. szczecińskiego, wyd. 1981r. / :

- ludność w woj. szczecińskim	898 tys.
- w tym:	
Trzebiatów	8.902 os.
Rewal	2.732 os.
Dziwnów	3.339 os.
Wolin	3.520 os.
Świnoujście	47.087 os.

Rozrzut całego obiektu pasa nadbrzeżnego wybrzeża morskiego wraz z Kanałem Piastowskim wynosi około 100 km.

Ludność Międzyzdrojów :

w 1948 roku	1.800 os.
w 1976 roku	5.623 os.
w 1993 roku	6.747 os.

Wioski średnie zaludnienie od 200 do 3.000 mieszkańców.

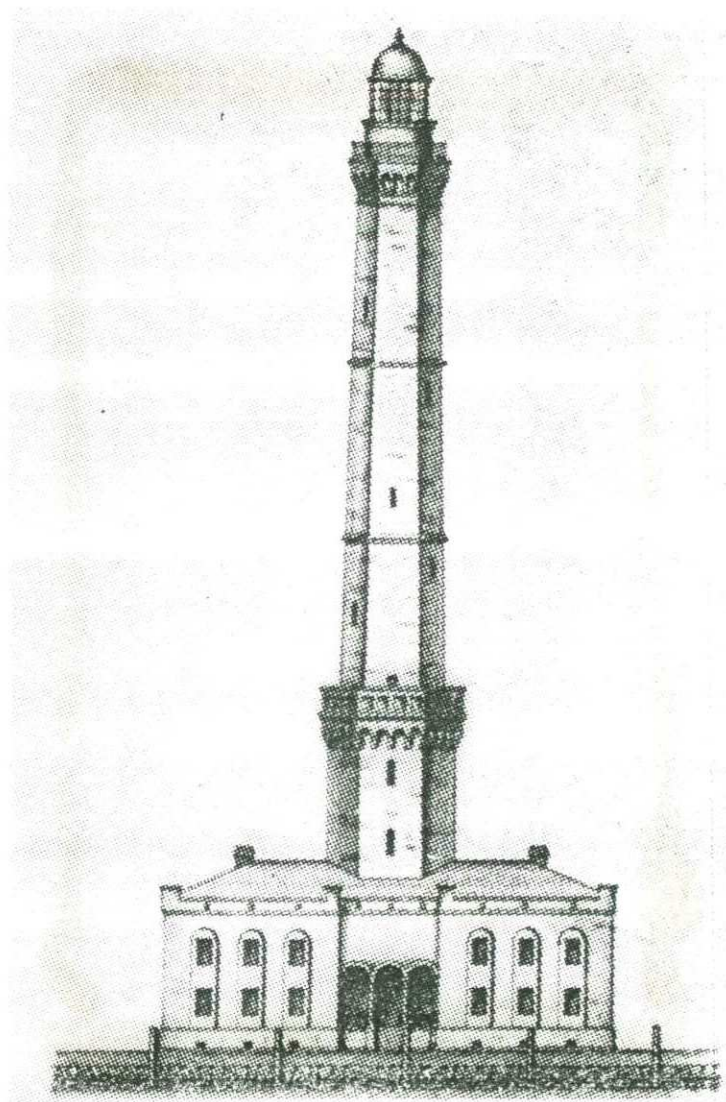
Na podstawie opracowania Biura Urzędzeń Lasu i Projektów
Leśnictwa w Gorzowie Wlkp. Dyrektor Oddziału mgr inż. Roman
Bańczyk. Dane opracował i wynotował mgr Bronisław Chmielowski.



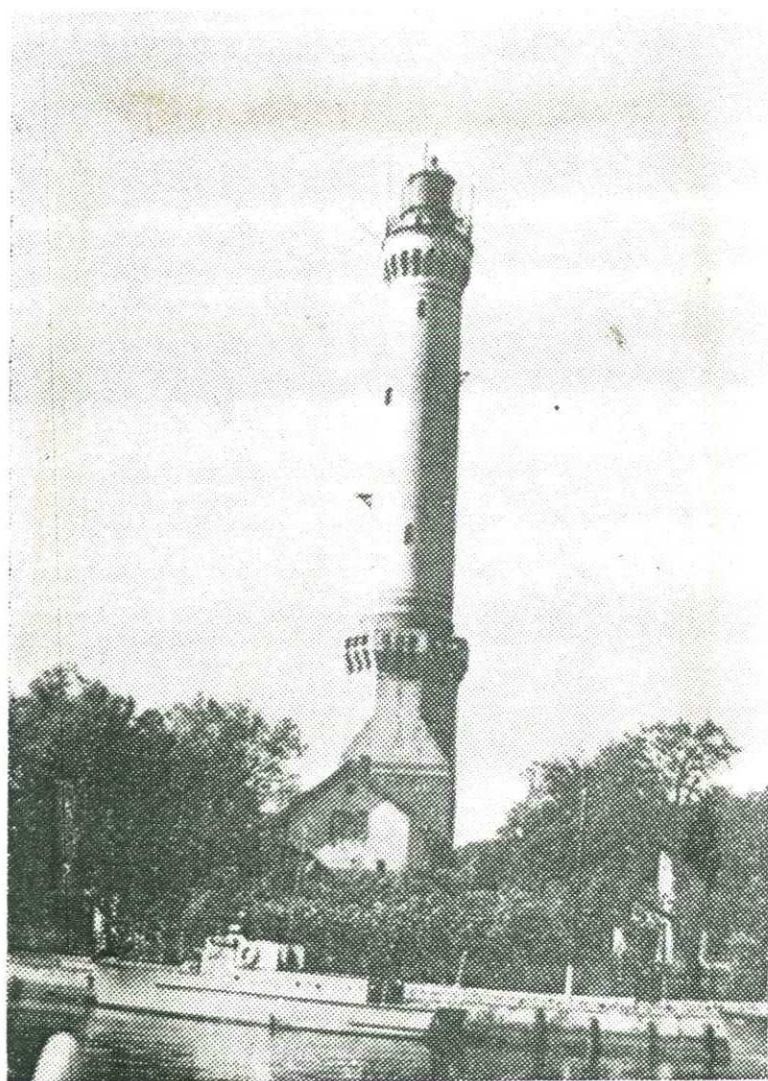
Latarnia morska

w Świnoujściu - w Warszawie

- XII w - u ujścia Świny do Zalewu Szczecińskiego stał gród słowiański po zniszczeniu przez zimowe sztormy, wybudowano w 1177 r. dwa grody i latarnię.
- 1828 - Wybudowano nową stalową latarnię 40 stóp wysokości (12,56 m).
- 1854 - Rozpoczęto budowę nowych fundamentów pod nową latarnię.
- 1857 - Nowa latarnia rozbliysła po raz pierwszy stałym białym światłem (aparatura Fresnela I klasy, paliły się cztery koncentryczne knoty, zasięg światła, podsycano olejem rzepakowym, 24 Mm (mila angielska - 1 M = 1609,34 m; 0,6214 M.)). Była największa na świecie.
- 1.XII. -
- 1886 - - Przeprowadzono poważne remonty, konserwacje i modernizacje latarni.
- 1899
- 1902 - Remont kapitalny i modernizacja latarni
- 1903 (koszt 79,5 tys. marek).
- 1945 - Alianckie naloty bombowe na Świnoujście, spowodowały pęknięcie wieży.
- 12 marca
- 1954 - Latarnia morska została przejęta przez administrację polską od władz radzieckich.
- grudzień
- 1959 - Polska ekipa remontowa wykonała zastrzyki cementowe pod ciśnieniem, zespalając popękane mury.

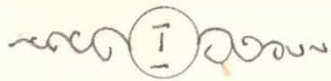


Świnoujście. Sylwetka latarni morskiej
z roku 1878.



52. Latarnia morska w Świnoujściu
— widok obecny

Latarnia morska w Świnoujściu - widok
od strony Świny (1993 r.)



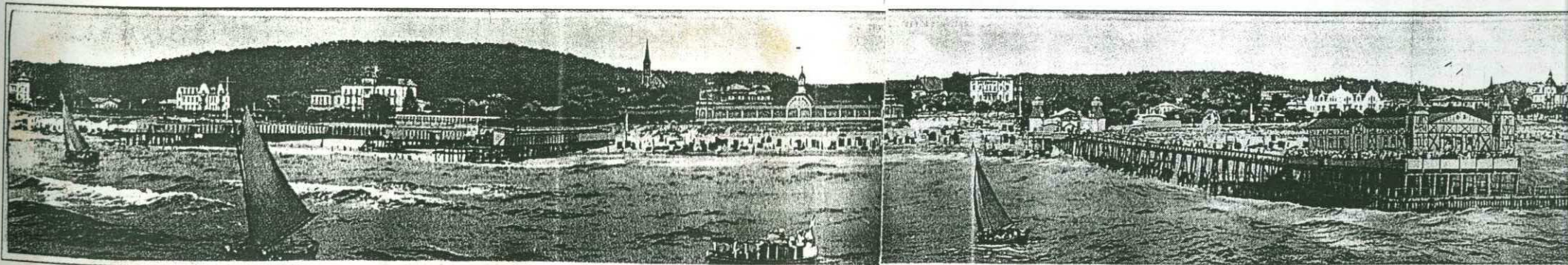
Międzyzdroje od północy leżą nad Zatoką Pomorską. Od południowego wschodu i południa otoczone górami bogato zadrzewionymi lasami liściastymi i iglastymi, od strony zachodniej nizinami porośniętymi lasami mieszanymi.

Zmienność krajobrazów otaczających miasto stworzyło w sposób naturalny nazywanie Międzyzdrojów "Perłą Bałtyku".

Dobre nasłonecznienie, złocista, szeroka i długa plaża na tle zielonego pasa ochraniającego wydmy i od strony północnej błękit wody tworzą rzadko spotykany obraz.

Jasne, czyste, naturalne obrazy przyrody wokół miasta i czyste powietrze, ciepła woda morska zachęcają do czynnego wypoczynku poprzez zażywanie kąpieli i turystyki na lądzie i na otaczających Międzyzdroje akwenach.

Uzdrowisko i FWP w Międzyzdrojach w pierwszych latach po wyzwoleniu zachęcały ludność polską i z państw ościennych do przyjazdu nad morze. Dzięki prasie, przewodnikom, filmom, komunikatom radiowym, bogatym wydawnictwie widokówek a przede wszystkim zapewnieniu dobrych warunków materialnych i rekreacyjnych przyczyniły się do wykorzystywania wszystkich miejsc od czerwca do połowy września.



Panorama Międzyzdrojów z okresu międzywojennego



PLAKIETEK PAMIĄTKOWY - HERB MIĘDZYZDROJÓW Z WY-
DRUKIEM NA DRUGIEJ STRONIE (REWERS) - FUNDUSZ ODBUDOWY MOLA
NOMINAŁY 100, 200, 500 zł Rok 1986.



MIĘDZYZDROJE. RZEŻBY PARKOWE NA
PROMENADZIE. fot. H.R. JANOWSKI



ZARYS HISTORYCZNY BUDOWNICTWA
MOLO* W MIĘDZYDROJACH

Pomosty i mola były i są jednym z elementów krajo-
brazowych wsi, osad i miast położonych nad mniejszymi
lub większymi zbiornikami wodnymi. Służyły one zawsze do
celów praktycznych, np.: sztuczne nabrzeże w porcie słu-
żące do cumowania statków i przeładunku towarów, które
spełniało również rolę falochronu. Albo molo brzegowe, pa-
sażerskie, towarowe, wyładunkowe, albo pomost mola prowa-
dzący w morze, zbudowany prostopadle lub skośnie do brzegu,
przeznaczony głównie do spacerów oraz do cumowania małych
statków, żaglówek, łodzi, kajaków itp. Przy nabrzeżach por-
tów rybackich i przeładunkowych spotykamy się z nazwą pirs
(z ang. piers od pier co znaczy molo, pomost, ze śr.łac.
pera, z łac. petra skała, z gr.petra) mor. pomosty lub wąs-
kie i krótkie betonowe mola zaopatrzone w urządzenia przeła-
dunkowe; są one prostopadłe do nabrzeży i wybiegają w wody
portowe. Pirsy spotykamy w Świnoujściu, w Warszawie, w Przy-
torze - Łunowo oraz w Lubinie i w Wickowie (częściowo ule-
gły zniszczeniu).

* Wyraz molo ndm a.-la ; mol (wł. z łc.) molo n I ;
lm D. mol (w lp. także ndm) molo (w łac. molo ,
z łac. moles) nasyp mor. sztuczne nabrzeże w porcie,
przy którym cumują statki.

Na starych XIX wiecznych mapach i widokówkach międzyzdrojskich najpierw spotykamy się z krótkimi pomostami , na których zbudowane były szatnie, kawiarenki, miejsca do leżakowania i do spożywania posiłków. Szatnie były osobne dla panów, dla pań, dzieci i młodzieży oraz dla starszych wiekiem wczasowiczów. Były pomosty i mola zbudowane z drzewa w małych portach rybackich w Międzyzdrojach, w Lubinie i Wickowie. Przetrwały jeszcze zbutwiałe słupy w części nadwodnej i podwodnej w dawnych miejscach przaladunków ryb i kotwiczenia łodzi rybackich oraz suszenia sieci.

Konstrukcja pomostów nie była trwała ; były one niskie i krótkie , poszczególne części wiązano linami lub "klinowano" (łączono klinami drewnianymi), w późniejszych okresach używano do wiązań śrub i wielocalowych gwoździ. Żadna z konstrukcji nie wytrzymała wielu sezonów ze względu na napór lodów i nawałnic sztormowych tak przy Zatoce Pomorskiej , jak i przy Zalewie Szczecińskim.

Jak wynika z kalendarzy pogody Pomorza Zachodniego, łagodne i ciepłe były tylko miesiące od maja do października. Okresy jesienno-zimowe i przedwiośnia były sztormowe, bardzo mroźne i chłodne. Dlatego domy i hotele wczasowe na wybrzeżu zachodnim przystosowywano przeważnie do okresów wiosenno - letnich.

Rys historyczny molo w Międzyzdrojach.

1884 - pierwsze molo spacerowe

1886 - 1900 - do końca XIX wieku oddano do użytku cztery dalsze mola, w tym główne - 300 m długości,

łącznie było pięć mol.

W części nadbrzeżnej wybudowano przeszklony pasaż handlowy.

- 1906 - na głowicy pomostu zbudowano kawiarnię i przystań dla pasażerskich statków.
- 1913 - molo zostało uszkodzone przez kry lodowe i sztormy,
- 1913 - przeprowadzono kapitalny remont, włącznie z umocnieniem całej konstrukcji,
- 1914 - molo wysadzono w powietrze w obawie przed desantem rosyjskiej floty,
- 1921 - obiekt odbudowano ,
- 1928 - 1929 - na przełomie ostrej zimy kry lodowe i silny sztorm zniszczyły część mola i podtrzymujące pale. Krótki pomost dotrwał do II wojny światowej.
- 1954 - silne sztormy rozbiły zmurszałe konstrukcje drewnianego mola,
- 1955 - po II wojnie światowej polscy inżynierowie opracowali nowy projekt mola z przystanią i pomostem dla białej floty, żaglówek i wędkarzy,
- 1960 - spłonęła część handlowa mola,
- 1961 - usunięto skutki pożaru i przeprowadzono remont,
- 1970 - remont i konserwacja całego obiektu molo,
- 1979/80 - kry lodowe i sztormy zniszczyły głowicę mola i poluźniły wiązania pali * z pomostem. Brak

*pal (od niem. Pfahl, d. niem. pal z łac. palns) drewniany słupek z zastrzonym końcem, wbijany w ziemię.

- środków finansowych w budżecie miasta Świnoujścia spowodował wstrzymanie remontu kapitalnego przez okres czterech lat,
- 1985.III.25 - zbutwiała i spróchniała część czołowa i środkowa mola runęła do morza . Molo zamknięto dla ruchu turystycznego i zaplanowano rozbiórkę ze względów bezpieczeństwa,
- 1985.IX.27 - podjęto uchwałę w sprawie utworzenia funduszu celowego odbudowy mola w Międzyzdrojach,
- 1986.I.28. - powołano Społeczny Obywatelski Komitet Odbudowy Molo (przewodniczący SOKOMu - dr Andrzej Biniszkiewicz) Opracowano projekt i dokumentację nowego obiektu długości 360 m. Z powodów braku środków inwestycyjnych i pogłębiania się inflacji wstrzymano realizację projektu ...
- 1990 - Rada Miejska i Urząd Miasta zlecił firmie Bimor sporządzenie nowego projektu mola ale projektu nie wykonano,
- 1993.III.03 i IV.29 - Sesja Rady definitywnie uchwaliła decyzję o budowie molo,
- 1993 - Słupska firma "Hydrotex" wykonała projekt mola (25 mld złotych),
Następny projekt wykonała szczecińska firma "Bimor" (60 mld złotych) - konstrukcji stalowej,
- 1993.III-IV - Wykonano pomiary geodezyjno - hydrologiczne,
- 1993.X.23.- położenie kamienia węgielnego pod budowę nowego molo,
- 1994.XII.31 - Wbito pięć żelbetonowych podpór, na których ułożony będzie pomost (I etap budowy),



Widok od strony zatoki stacji morskiego ratownictwa brzegowego, dawnej remizy łodzi ratunkowych (łódzie blaszane 900 kg z dwunastoma wioślarzami - ratownikami płynęły z pomocą tonącym), koniec XIX w. styl neogotycki, na tle Kawczej Góry.



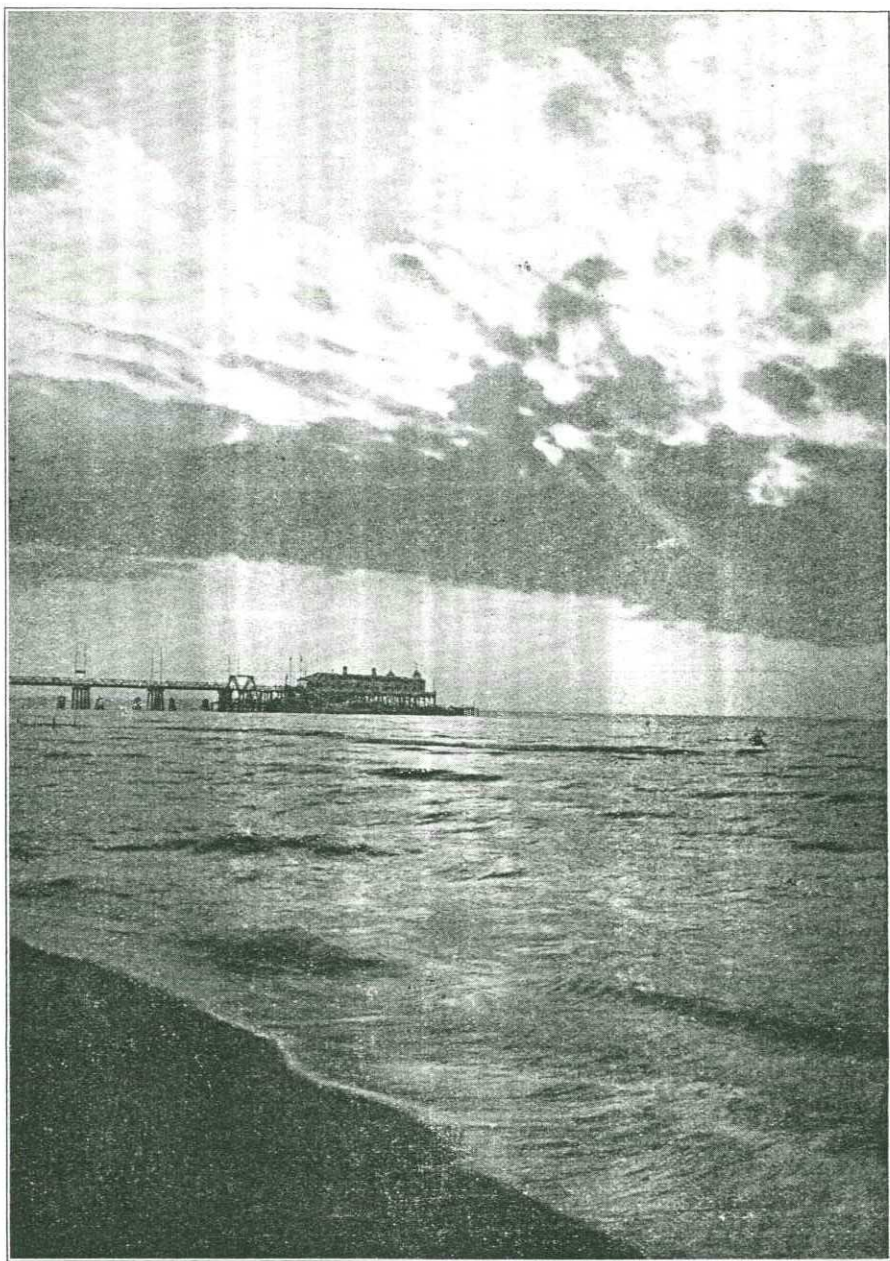
Klifowy brzeg od strony północno-wschodniej (Widok z mola fot. z końca XIX wieku).



Ostseebad Ahlbeck

Strand

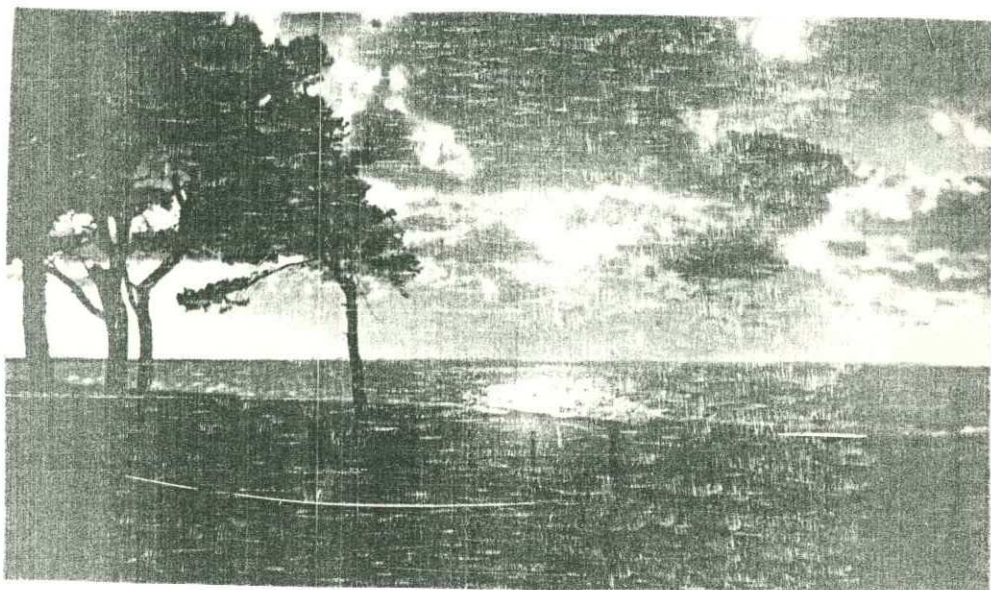
Uzdrowisko Ahlbeck (koniec XIX wieku).



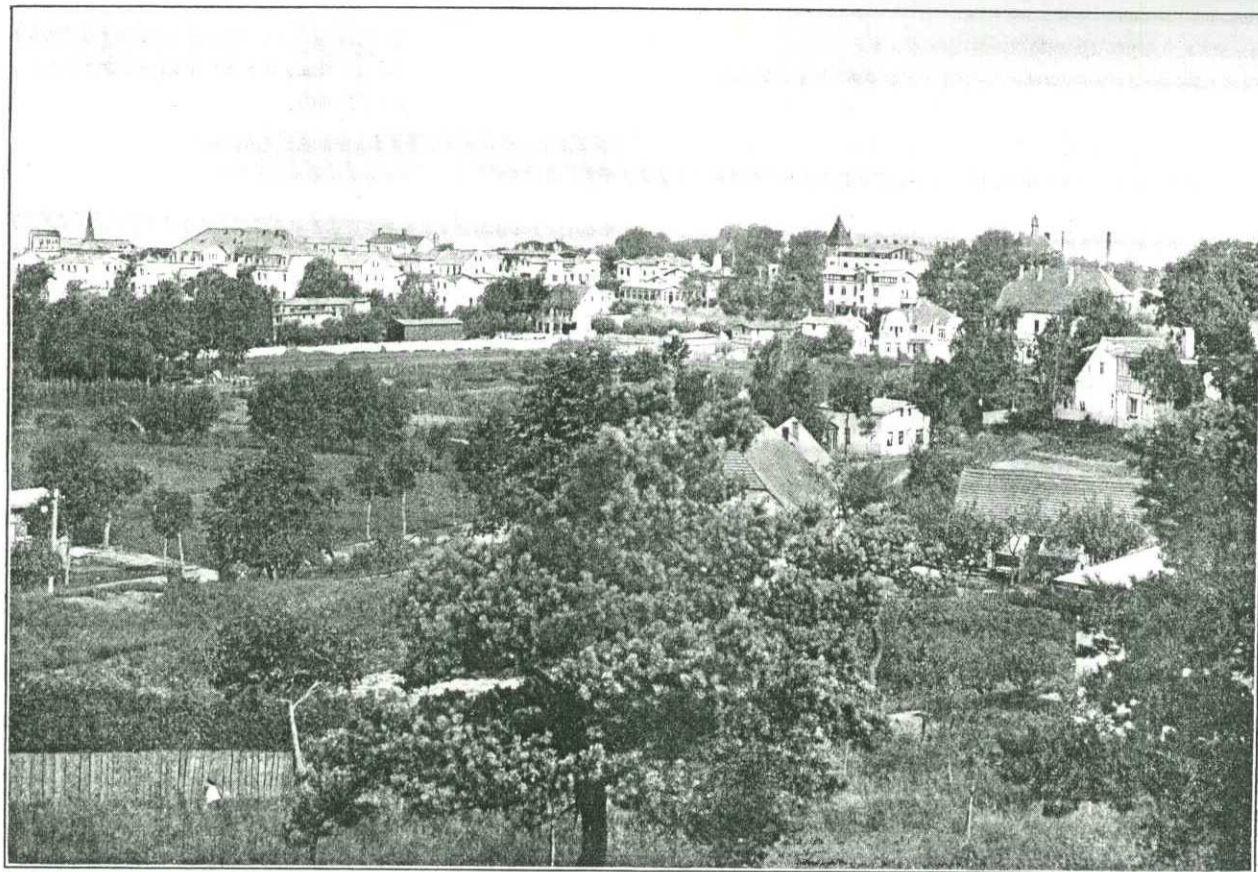
Molo w Międzyzdrojach z kawiarnią i z przystanią dla statków pasażerskich. (R. 1906, długość drugiego mola 360 m).



Widok od strony wejścia na molo (u wejścia bryczki konne) Rok 1911 .



Piękno Morza Bałtyckiego o zachodzie słońca.
(widokówka z lat międzywojennych).



Międzyzdroje od strony południowej z widokiem na morze.

(Fot. rok 1911).



Kry lodowe i silne sztormy prawie doszczętnie zniszczyły molo w 1913 roku. W tym samym roku zostało odbudowane. Następne zniszczenia mola w 1914 r. przez wysadzenie w powietrze przed desantem rosyjskiej floty. W 1921 roku ponownie odbudowano i znowu w latach 1928/29 uległo zniszczeniu na skutek kry lodowej.

Krótki pomost dotrwał do zakończenia II wojny światowej. Specjaliści polscy opracowali nowy projekt, wg którego wybudowano molo z przystanią - pomostem dla białej floty, żaglówek i amatorów łowienia ryb wędkami.

Zły los chciał, że kolejne ostre zimy i silne sztormy zniszczyły stopniowo "wizytówkę Międzyzdrojów". Kolejne remonty i umocnienia nie poradziły żywiołom przyrody. Mola nie ma od 1985 roku.

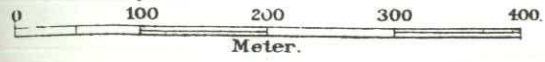


1

2

Lageplan des Seebades Misdroy.

Maßstab 1:6000.

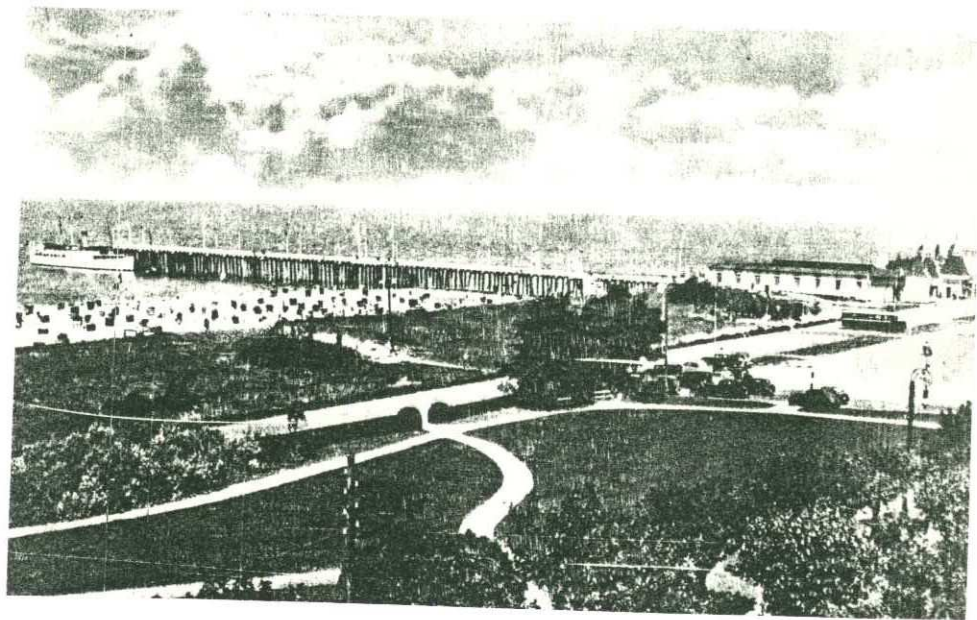


- E 3 Apotheke
- D 3 Amt, Badedirektion (a)
- F 6 Bahnhof
- C 2 Damenbad
- E 3 Evangelische Kirche
- F 5 Feuerwehr-Gebäude
- E 1 Familienbad
- B 3 Herrenbad
- D 4 Katholische Kapelle (5)
- C 3 Kaiser Friedrich-Brücke
- D 4 Kaiserliches Postamt (H)
- D 3 Kurhaus (5)
- C 3 Miramare(3)
- D 3 Stella maris(4) } Dependencen vom Kurhaus
- C 3 Mon bijou(4)
- F 5 Schule
- C 3 Sonnenbad
- D 3 Warmbad
- D 2 Hofrat Dr. Röchling (9)
- E 3 Dr. Wilke (2)

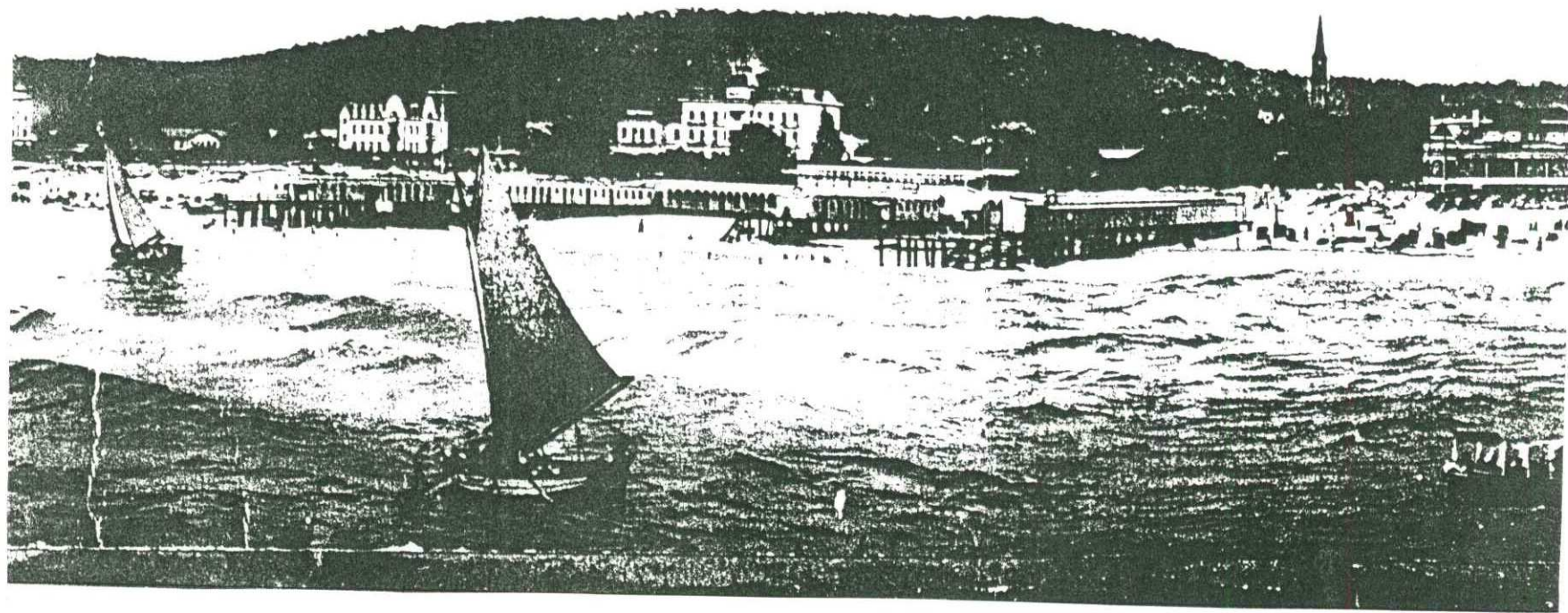




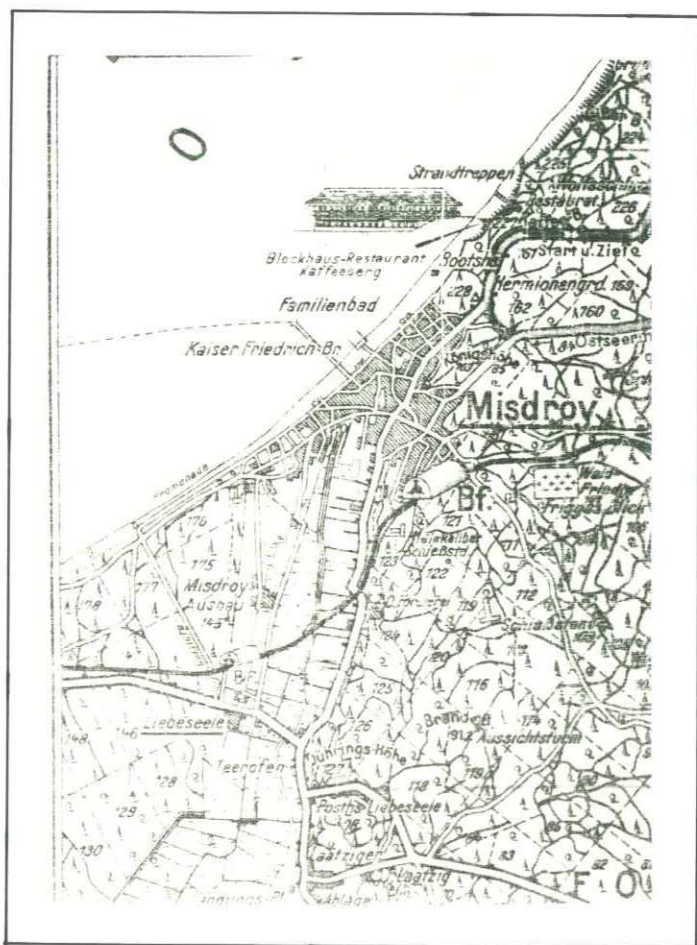
Molo w czasie sztormu. (wybudowane w pobliżu hotelu Plażowego, koniec XIX wieku).



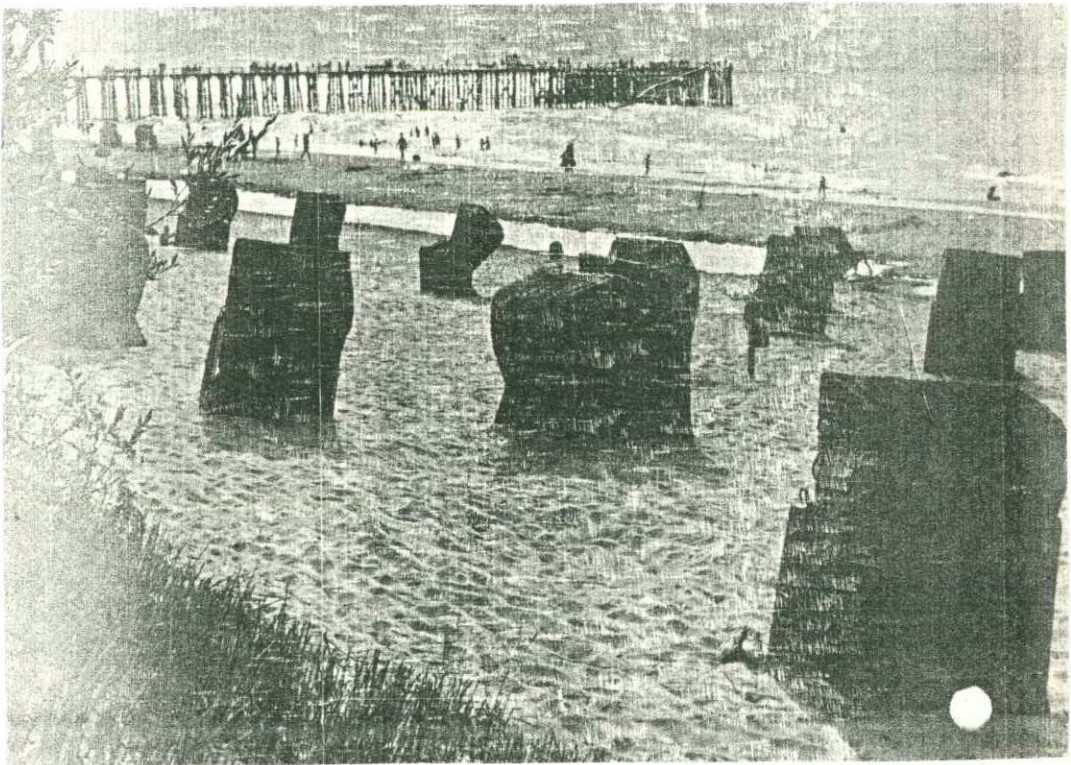
Widok ogólny zagospodarowania promenady i molo z przystanią i ze statkiem pasażerskim. (R.1913).



Widok kąpieliska od strony morza (lata międzywojenne). Od prawej 1. kąpielisko męskie, 2. przystań na moście, 3. kąpielisko pań, 4. kąpielisko dla starszych 5. kąpielisko rodzinne (dla rodzin)(p. na mapę).



Plan kąpieliska Międzyzdroje z kawiarnią i restauracją przy plaży. (1934 r., plan w skali 1 : 40 000).



Widok na molo i plażę, na 1. planie kosze do opalania (lata międzywojenne).

Do połowy XIX wieku dojazd do Międzyzdrojów był uciążliwy. Statki docierały tylko do Wolina i do Świnoujścia. W dalszą podróż można było udawać się zaprzęgiem konnym, do tego służyły specjalnie zbudowane wozy, bryczki i inne pojazdy zadaszone, chroniące pasażerów od słońca lub deszczu. Posługiwano się również jazdą konno w siodle, w nielicznych grupach wycieczkowiczów, przeważnie mężczyzn.

Ci co korzystali ze statków przystawali koło Lubina i przesiadali się na łódzie a potem wynajętymi powozami docierali do Międzyzdrojów .

W roku 1850 poprawiły się warunki komunikacji gdy wybudowano szosę, która łączyła Wolin ze Świnoujściem i z Międzyzdrojami. Dopiero pogłębiony tor wodny przez jezioro Wicko i wybudowanie przystani w Zalesiu w latach 1867 - 69 poprawiło warunki podróży udających się do uzdrowiska. Statki ze Szczecina przyływały kilka razy dziennie. Pasażerowie przesiadali się do konnych omnibusów. Przejazd trzech kilometrów z Zalesia do Międzyzdrojów pokonywano w ciągu 15 minut.

Każdy przybywający kuracjusz pierwsze swe kroki kierował w rejon międzyzdrojskiej promenady aby spotkać się z morzem, plażą, promenadą a od roku 1884 z mole . Choć jego rozmiary nie zaspokajały gospodarzy uzdrowiska. Postanowiono rozbudować stare molo. Dotąd Międzyzdroje jako kąpielisko morskie było atrakcyjne ze względów już wymienionych, jak klimat, morskie kąpiele, bogactwo zieleni wzdłuż promenady i w Parku Zdrojowym, dom zdrowia (niem. Kurhaus). Rozbudowanie pomostu (mola), do którego mogły przybijać statki i można

było po nim spacerować, stały się magnesem przyciągającym nowych gości, a stało się to w roku 1906. Na podstawie dokumentacji nowe molo miało 360 m długości. Na głowicy mola była kawiarnia, spod której odpływały statki do Szczecina i innych kąpielisk morskich tego regionu i przyływały, zmieniające trasę w swej powrotnej drodze do Międzyzdrojów.

Żywot reprezentacyjnego mola na wybrzeżu państw nadbałtyckich był krótki. Silne sztormy, napór kry lodowej od strony północnej Bałtyku, wdzierający się w Zatokę Pomorską, prawie całkowicie zniszczył nieosłonięte falochronem (ani innymi umocnieniami) molo. Było to roku 1913.

Wkrótce przystąpiono do odbudowy, wzmocniono przęsła nadwodne i molo by stało może jeszcze wiele lat, gdyby nie zadecydowały plany strategiczne I wojny światowej w tymże rejonie. Otóż obawiano się desantu floty rosyjskiej na stacjonujące wojska pruskie w Międzyzdrojach i w okolicznych miejscowościach. Komendant obrony wybrzeża wydał rozkaz wysadzenia części mola w powietrze we wrześniu 1914 roku.

Po wojnie zaczęto odbudowę mola i w 1921 zakończono na długości 200 metrów. W czasie zimy 1928/29 również molo zostało uszkodzone przez kry lodowe i potężne sztormy. Trudne warunki gospodarcze, zbliżający się kryzys ogólnoswiatowy przeżywała również Europa i z tej przyczyny nie myślano o ponownej odbudowie mola i innych ciekawych planach rozbudowy uzdrowiska w trzeciej dekadzie lat XX wieku.

I takie molo przetrwało do czasów zakończenia II wojny światowej, do roku 1945.

W 1954 roku w styczniu, silne sztormy, rozbiły stare,

zmurszałe konstrukcje drewnianego mola.

Odbudowano molo w ciągu roku. Zakonserwowano część podwodną i nadwodną, oświetlono lampami parkowymi, ustawiono ławki.

Historia lubi się powtarzać. W 1960 r. zadziałał inny żywioł - ogień. Na skutek uszkodzonej instalacji elektrycznej lub zaprószenia ognia z papierosa spłonął z metalu i szkła pasaż handlowy wraz z magazynami sprzętu wypożyczkowego, znajdującego się pod mołem w części wydmowej. Jak dzisiaj, pamiętam czerwone i rude płomienie ognia i zwały dymu, wycie syren i ostre rozkazy komendanta straży. Po pożarze zostały tylko dwie wieżyczki, które stoją do dziś (1993 r.) i część mola stojącego nad plażą i morzem. Na zlecenie Urzędu Miasta i Rady Narodowej architekci opracowali nowy projekt mola z poprzecznym pomostem przy głowicy ułatwiającym dobijanie statków, żaglówek i łowienie ryb wędkarzom. Na przyplażowej wydmie wybudowano estetyczny pawilon handlowy z metalu i szkła, przystającego w swym stylu do środowiska nadmorskiego. W dwóch skrzydłach pawilonu (od strony mola i amfiteatru) otwarto punkty usługowo - gastronomiczne . Były to lata rozwoju Międzyzdrojów.

Czesław Piskorski w przewodniku "Międzyzdroje i okolice " (wyd. Sport i Turystyka, Warszawa 1970 r.) pisze we wstępie , cyt.: "Szybko wzrastała liczba turystów odpoczywających lub zwiedzających kąpielisko. O ile jeszcze w 1958 roku wynosiła ona około 70 tys. osób, to 10 lat później osiągnęła blisko 250 tys. gości.

Każdego roku pod koniec maja lub na początku czerwca ,

następuje uroczystość otwarcia letniego sezonu wczasowego organizowana przez dyrekcję WPN, PTTK, FWP i Prezydium MRN.



Na fot. otwarcie sezonu letniego (r.1957) przed wejściem na molo. Na zdj. w środku - p. Stanisław Kaczmarek przewodniczący MRN w Międzyzdrojach.

„Międzyzdroje w ciągu ostatnich lat wypiękniały, miasto ozdobiono licznymi zieleńcami i dywanami kwiatowymi. Plaża należy do najlepiej zagospodarowanych na całym południowym brzegu Bałtyku”, k.cyt.

Widoki krajobrazowe z pomostów mola wysuniętych w morze poprzez wydmy i plażę urzekają swym pięknem ; ku północy Bałtyk z różnymi barwami, zależnie od pogody - od zielonych z białymi grzywami bryzy, do błękitnych i niebieskich skąpanymi czerwonymi i złotymi promieniami słońca.

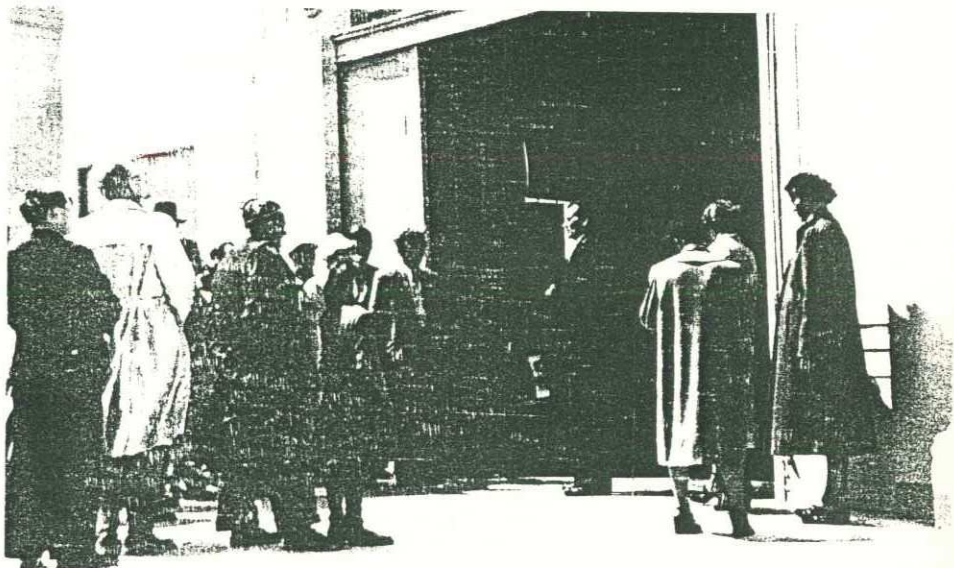
Na wschodzie wzgórze wolińskie sięgające brzegu Zatoki Pomorskiej, pokryte rosłymi lasami w barwach ciemnej zieleni, seledynu, brązu i żółci, to Woliński Park Narodowy.

Inny krajobraz roztacza się od strony zachodniej na przestrzeni 16 km, piaszczyste wydmy łączące się z koronami drzew iglastych i liściastych, długi pas plaży stykający się z wodami Zatoki Pomorskiej. Na widnokręgu zachodzącego słońca lub ciemnych chmur latarnia morska w Świnoujściu - Warszawie. Wieczorem swoim światłem wskazuje drogę do portu i "pozdrawia stojących na molo, do nas blask swój śle".

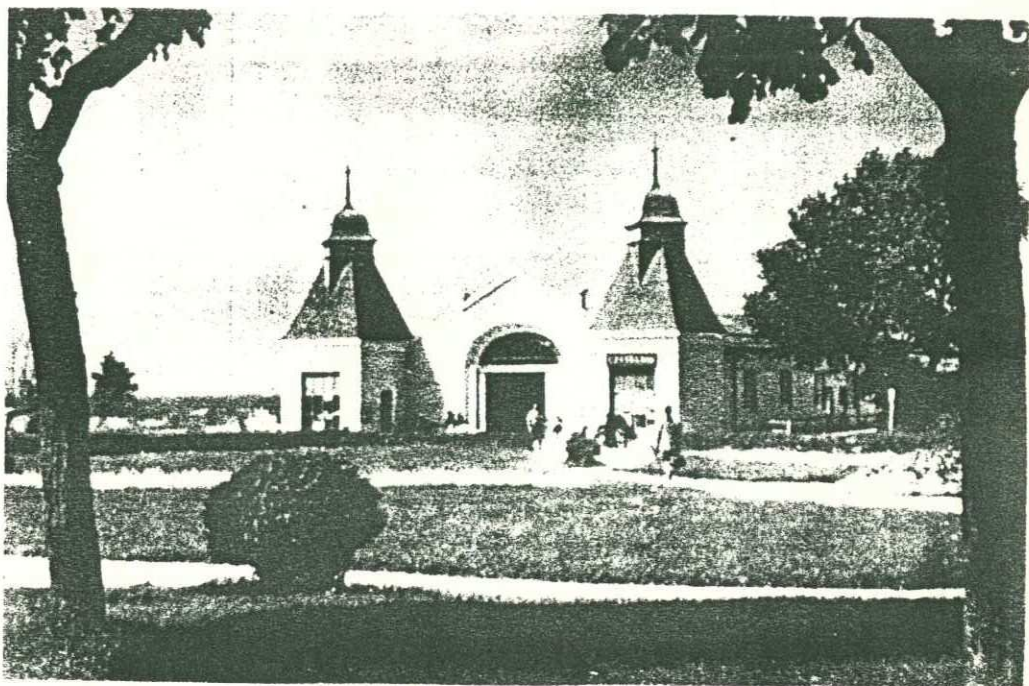
Na redzie statki czekają na wpłynięcie do portów Świnoujścia i Szczecina. Wieczorem "mrugają" one tysiącem światła wraz ze światłami osad i miasteczek niemieckich położonych za zachodnią granicą Polski. Są to kąpieliska Albeck, Heringsdorf i Zinnowitz.



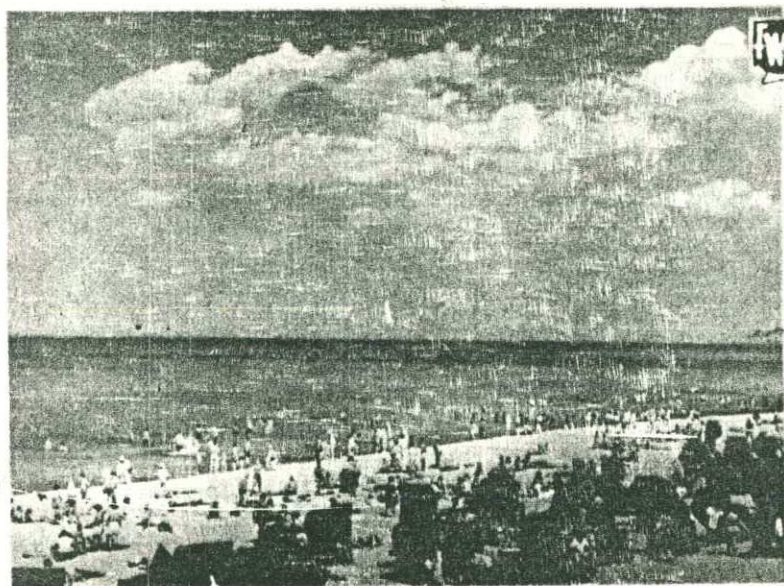
Stuletnia latarnia morska w Świnoujściu - Warszawie z widokiem od strony rzeki Świny. (Żarówki mają moc 2000 W !).



Przewodniczący Rady Narodowej Miasta Stanisław Kaczmarek wśród przyjaciół przed wejściem na molo.



Wejście na molo od strony parku. (R. 1954).



MIĘDZYZDROJE

WYSOKA K.

SZCZECIN

FWP na wczasy po zdrowie do Międzyzdrojów.

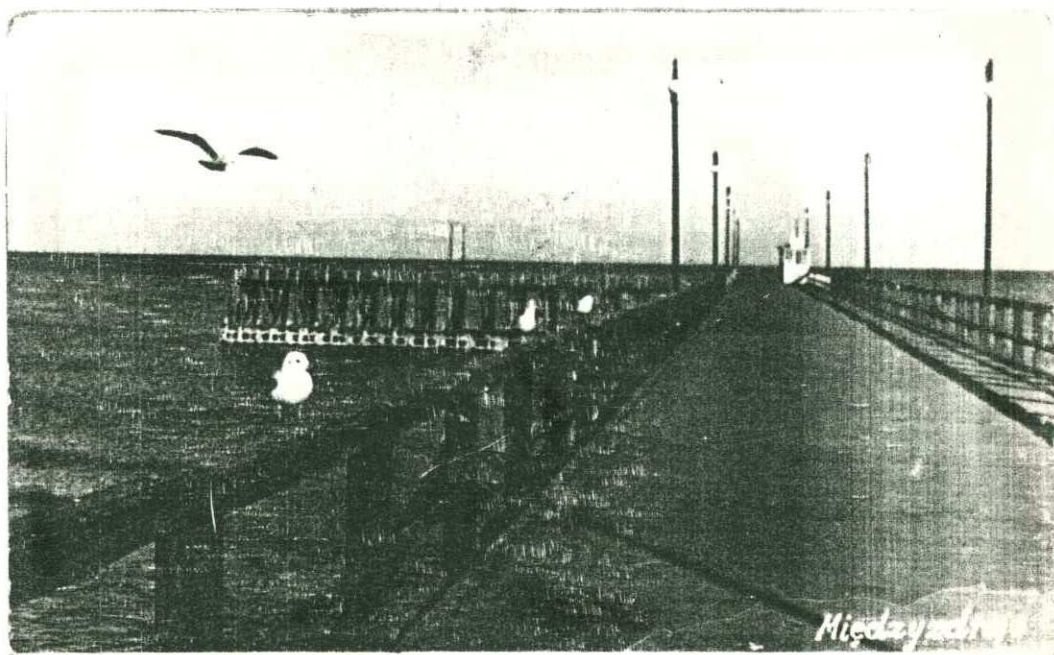
Seria pierwszych widokówek z lat 1948 - 1950 .



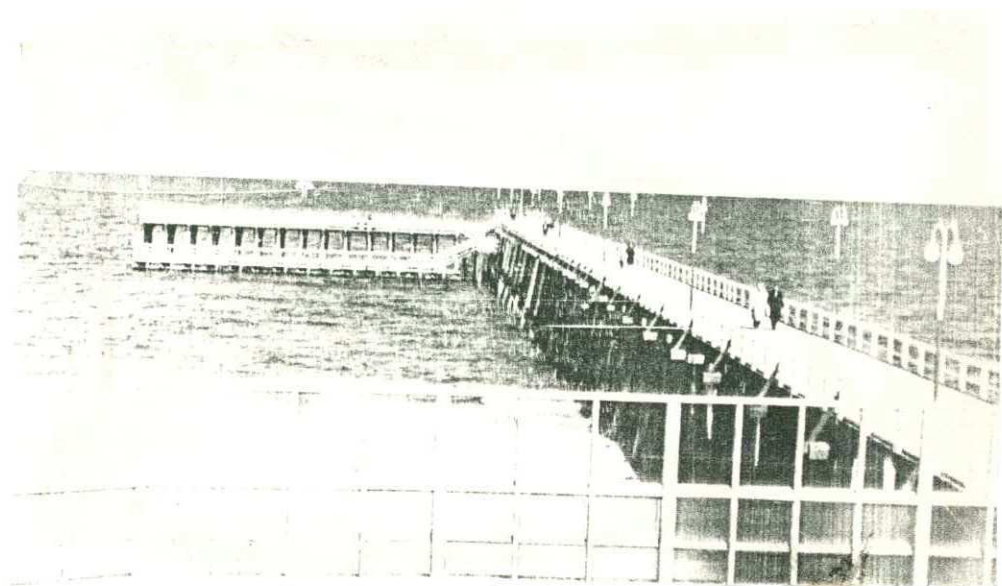
Przewodniczący MR w Międzyzdrojach St.Kaczmarek
(3. od str.prawej) z osobami towarzyszącymi przy
wejściu na molo.



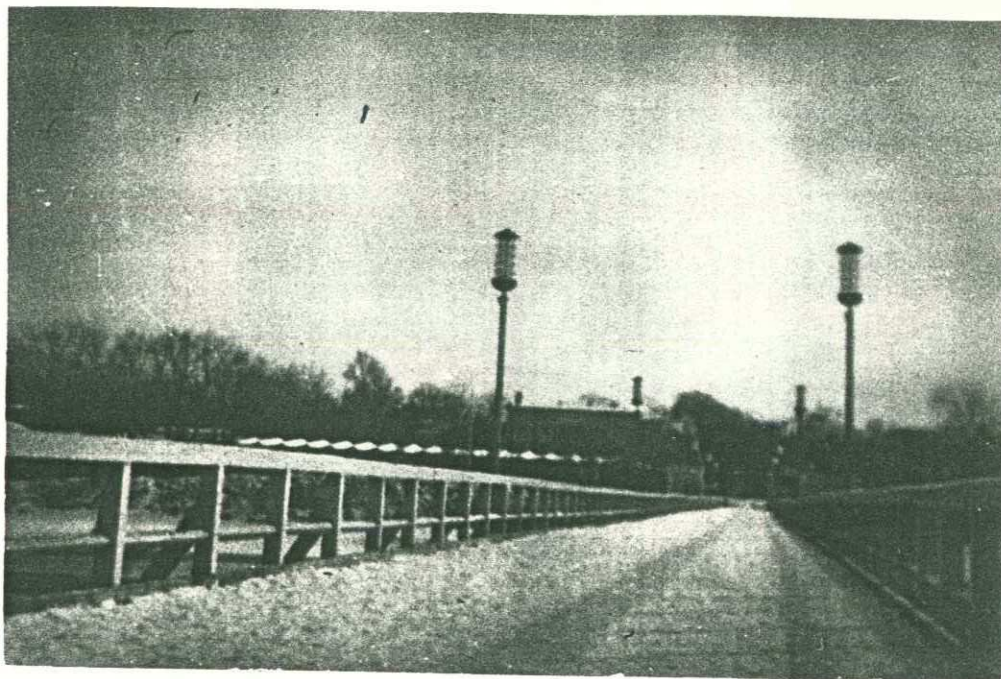
Widok na morze i molo w 1945 roku.



Pierwsze molo odbudowane po II wojnie światowej z bocznym pomostem dla statków, jachtów oraz dla wędkarzy. (R. 1955).



Molo odremontowane w latach sześćdziesiątych.



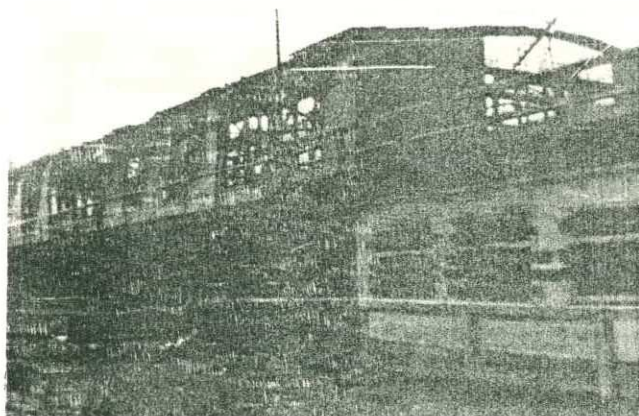
To było piękne molo.



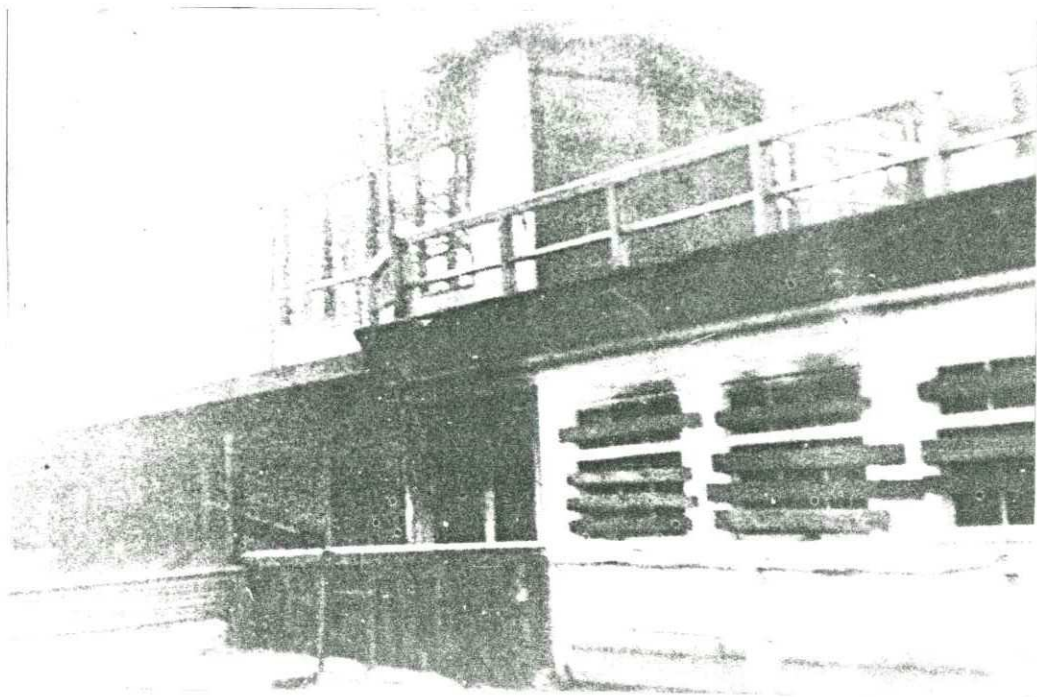
Wejście na molo po pożarze w 1960 r.



Morze w poświacie księżyca w ciepły , lipcowy
zmerzch (1949).



Smutny widok części spalonego mola, kikuty meta-
lowych rusztowań po pożarze pawilonów handlowych.



Stoiska handlowe po pożarze mola .



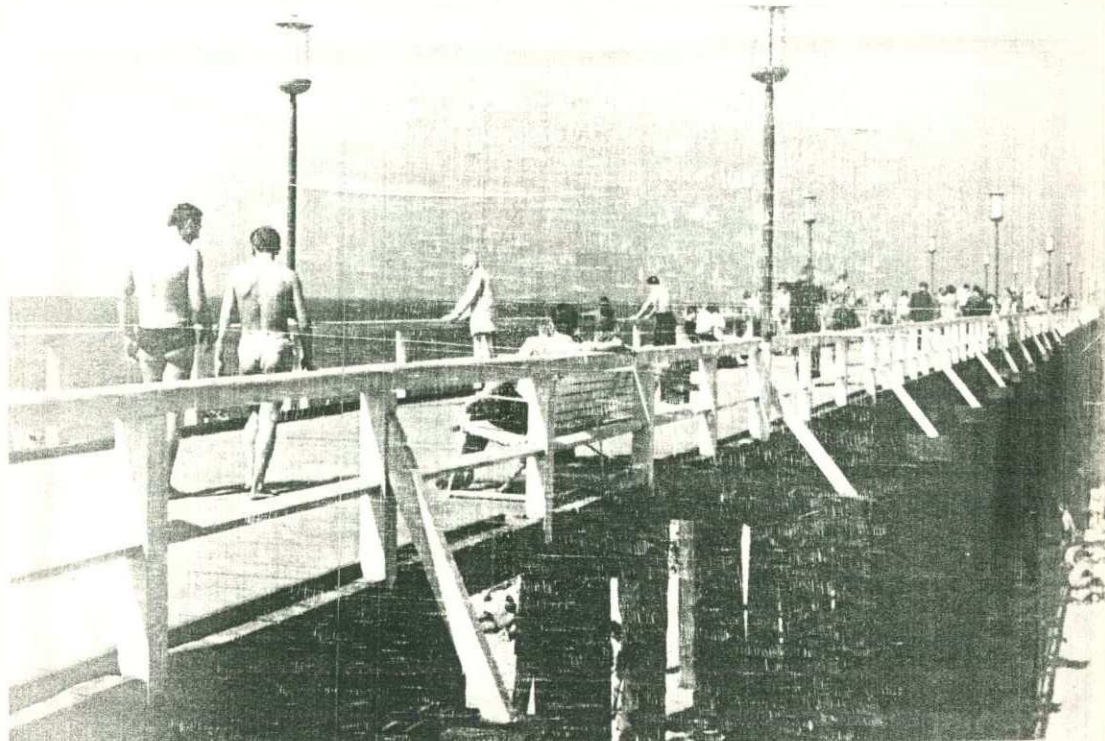
Wnętrze ze spalonymi stoiskami handlowymi,
to główne wejście na molo.



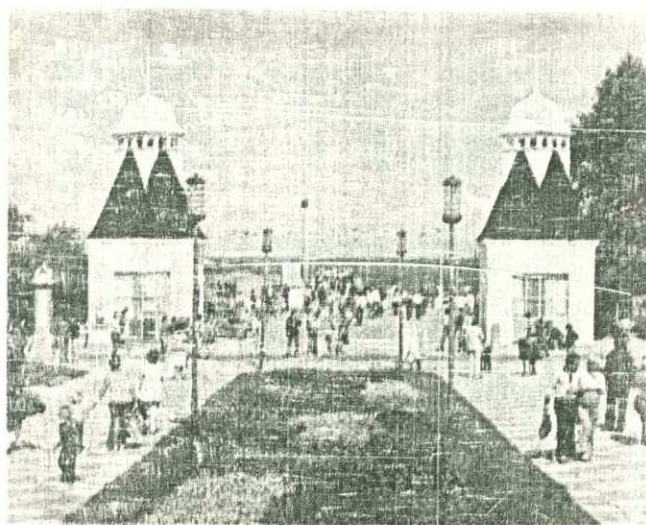
Zostały tylko czarne kikuty wiązań metalowych.



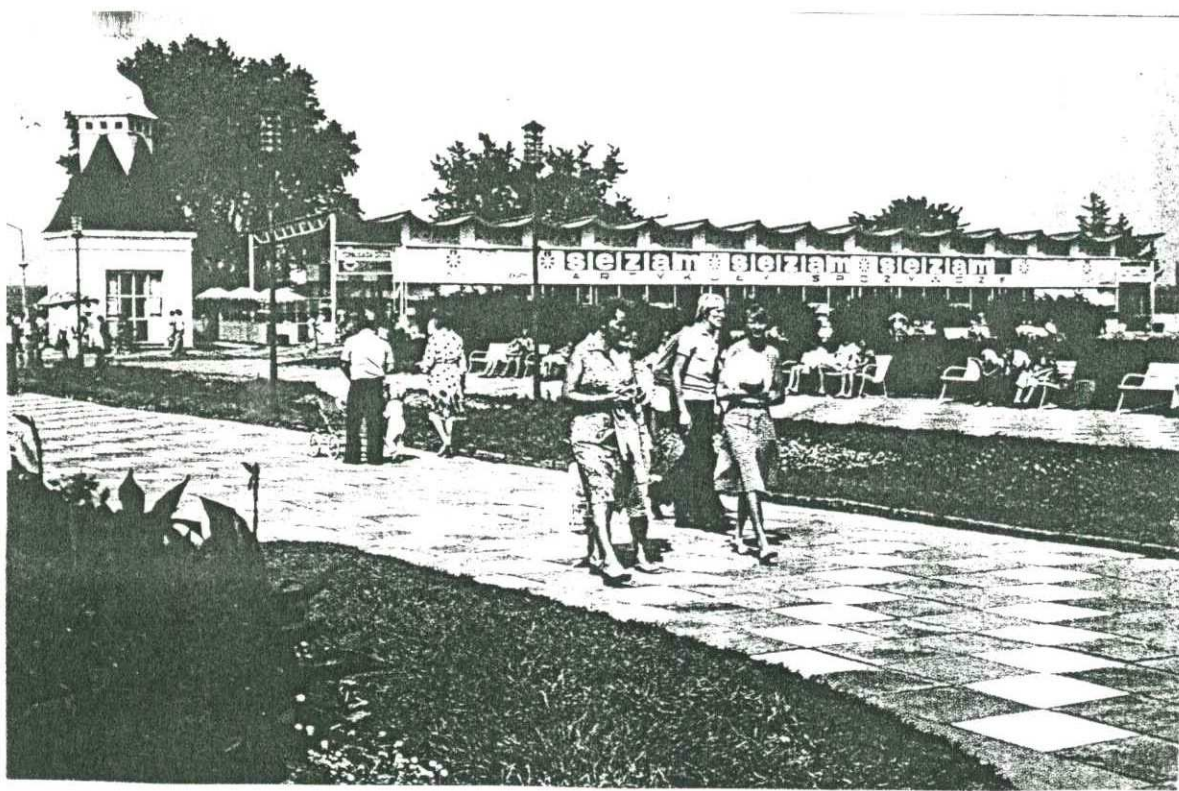
Widok na morze został otwarty.



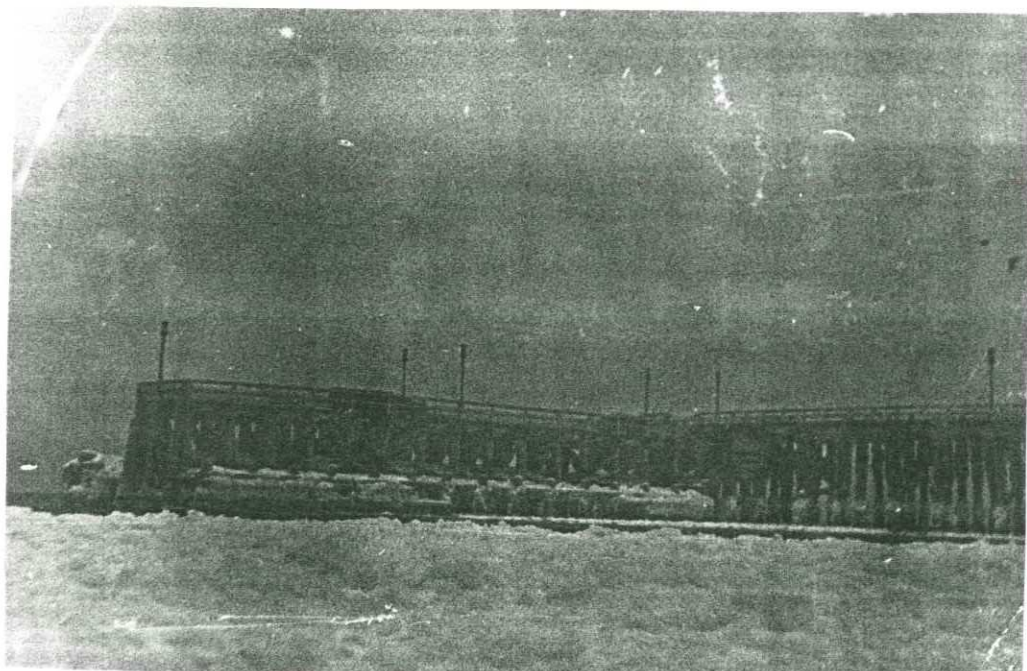
Molo po remoncie.



Wejście na molo w rok po pożarze.



Po usunięciu skutków pożaru wybudowano nowy pawilon handlowy "Sezam". W lewym i prawym skrzydle wielobranżowego pawilonu urządzono punkty gastronomiczne.



Ostatnie dni mola przed silnymi sztormami i nawałnicą wysokich fal i brył kry lodowej, które rozbiły część mola a pozostałą część konstrukcji rozluźniły w wiązaniach przęsłowych. Molo zostało zamknięte, zagrażało niebezpieczeństwem.

SŁOWO

POLSKIE

WROCŁAW — JEFENIA
GÓRA — LEGNICA —
WAFBRZYCH —
ŚRODA
18 VII 1984 r.
Nr 168 (11.481)
5 stron 1 Cena 5 zł



Jak się odpoczywa nad morzem

Międzyzdroje i Świnoujście codziennie czyszczone szczotkami na wysoki połysk

I ty byłeś nad morzem — z niedowierzaniem patrzył na mnie znajomy. A gdzie opalenizna, zdrowa cera... Należałem, niestety, do tej plejady pechowców, którzy zamiast się opalać i pluskać w Bałtyku, spacerowali kilometrami pod parasolami. Gdy wyjechaliśmy z Międzyzdrojów — zaczęły się upały.

Wędrując po nadmorskim pasie, odwiedzając po drodze Świnoujście, mogłem zauważyć jak wielkie zmiany nastąpiły w tych dwóch miejscowościach tłumnie odwiedzanych przez mieszkańców Dolnego Śląska. Wszak są tam zakładowe domy wypoczynkowe, a w Świnoujściu sanatoria firmowane przez kopalnie zagłębia wałbrzyskiego i lubińskiego-głogowskiego.

Przed rokiem nastąpił rozwój Świnoujścia i Międzyzdrojów, co wyszło na plus tej drugiej miejscowości. Naczelnik miasta, Stanisław Świrski, jest reprezentantem grupy ludzi, którzy uporządkowali Międzyzdroje i częściowo wpłynęli na zmianę struktury handlu i usług, co ma szczególne znaczenie, gdyż wypoczywa tutaj kilkadziesiąt tysięcy ludzi w każdym turnusie. Naczelnik narzeka, że jest jeszcze sporo drogich butików próbujących nadać miejscowości tani blichtr, a zbyt mało sklepów z towarami masowymi dla przeciętnego turysty. Na pewno jest w tym sporo racji, gdyż zaopatrzenie dwóch sklepów mięsnych się słaćki, a ludzie przecież przyjeżdżają z kartkami. O owocach i warzywach trudno nawet wspominać, gdyż to co oferuje się na tamtejszych zieloniakach nie jest ani zielone, ani apetyczne. Od lat kanikula na Wybrzeżu Szczecińskim łączy się z brakiem warzyw i owoców, a szybki ich przerzut z innych regionów jak na razie nie może ruszyć z miejsca. Za to Międzyzdroje są chyba najczystszejm uzdrowiskiem morskim na całym wybrzeżu bałtyckim i tego Urząd Miejski dobil się po latach wytrwałych polityczek. To prawda, że nie tak dawne ulewne deszcze wymyły chodniki i jezdnie, oczyszcili też piasek na plaży, ale sam widziałem, jak codziennie rano o godz. 6 przemierzają Międzyzdroje samochody z metalowymi szczotkami, które pracownicy zbierają kurz.

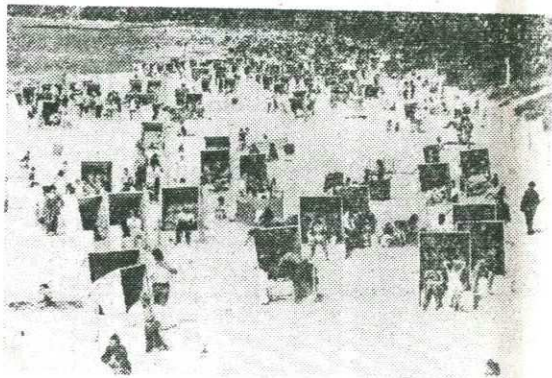
Nudyści do Lubiewa?

Chyba w tym roku nie będzie wyborów „Miss Natury”, gdyż nudystów wyeksmitowano z Chałup na Helu. Tamtejsi Kaszubi, choć robili dobre interesy na zjazdach zolarów, jednak okazali się purytanami i tak długo monitorowali władze, aż w końcu wydano zarządzenie, że na plaży paradować można tylko w strojach kąpielowych.

Delegacja naturystów odwiedziła niedawno Międzyzdroje chcąc uzyskać zgodę na założenie własnej plaży w Lubiewie, małej miejscowości turystyczno-rybackiej. Nie powiedziano im nie. Co z tego wyniknie — dowiemy się w najbliższych tygodniach. Lubiewo nie jest przygotowane na masowy napływ naturystów i ich kibiców, ludzie armii podgladaczy. Dowiedziałem się, że jak otworzy się tam plaża dla golasów, to zjawią się tam 20 tys. dodatkowych osób. Mówiąc o tej sprawie naczelnik Międzyzdrojów podkreśla ewentualne kłopoty jakie mogą go czekać. Trudno się dziwić, że traktuje ruch naturystyczny zimno i z wyrachowaniem. Natomiast w Świnoujściu wobec tego nagiego problemu nie wykazuje się żadnego zainteresowania.

Kto przyjedzie — nie będzie głodny

Nie sama plaża się żyje, mimo, że jest ona najważniejsza. Pobyt w domach FWP kosztuje około 11 tys. zł za turnus.



Tłok panuje na plaży w Międzyzdrojach. Jest ona czysta, woda w morzu nadaje się do kąpiel.

Warunki są w nich różne. FWP w większości ma pod swoją administracją stare, wysłużone już domy, ale że są często remontowane — spełniają nadal swoją funkcję. Większość napływających gości na Wybrzeże Szczecińskie kwatruje w FWP, domach zakładowych i kwaterek prywatnych o niezłym wyposażeniu. Skończyły się chyba definitywnie czasy, gdy czasowicz bez skierowania wynajmował byle jaką korbę czy walca się szopę. Zarówno władze miejskie, jak organizacje turystyczne dbają o swoją renomę i przed każdym sezonem weryfikowane są wszystkie miejsca, które wynań nie się przyjezdnym. Cena w pełni sezonu za dzienne wynajęcie pokoju 2-osobowego kształtuje się w granicach 500—700 zł. Wobec tego, że w masowych otwartych punktach gastronomicznych „Gryfa” można wyżyć się bez trudu, zarówno w Międzyzdrojach jak i Świnoujściu, łączny koszt 2-tygodniowego pobytu nie powinien być wyższy niż wynosi opłata w FWP. Zniknęły pseudokawiarenki i lodziarnie obliczone na brutalny drenaż czasowiczów. Jest wiele punktów sprzedających lody po cenach takich, jak w całym kraju, ciastek czy też pieczywa cukierniczego.

Wydawało się, że czegoś jak czegoś, ale świeżych ryb wprost z wędzarni będzie bez liku. Owszem, trafiała się w Centrali Rybnej, ale rzadko. Łatwiej można spróbować świeżych ryb smażonych i ku zadowoleniu kupujących, wyeliminować niepopularnego estroboka.

Poza plażę i spacerami promenadą w Świnoujściu, małą opinię chyba najładniejszej i najdłuższej na Wybrzeżu — nie zostają imprezy rozrywkowe.

Świnoujście ma swoją „Fame”, w Międzyzdrojach był międzynarodowy festiwal chórów. Dba też FWP o dobór filmów i obecnie w obu miejscowościach wyświetla się szlaczkowy program, który na Dolny Śląsk zawita nieco różnie, ale jak jest pogoda, to mało komu uśmiecha się duszne kąpiele. Ci, co wybrali się na urlop w drugiej dekadzie lipca — w grali.

M. BILEWICZ

"Słowo Polskie" z dnia 18.07.1984 r. o warunkach wypoczynku w Międzyzdrojach.



Na zdjęciu zima stulecia. Bryły lodowe pchane huraganem i falą 8 m wysokości zostały wyrzucone na plażę i wydmy.



Po nocnym sztormie : - Mamo, gdzie jest nasze molo?
Mama i dzieci wróciły smutne do domu.

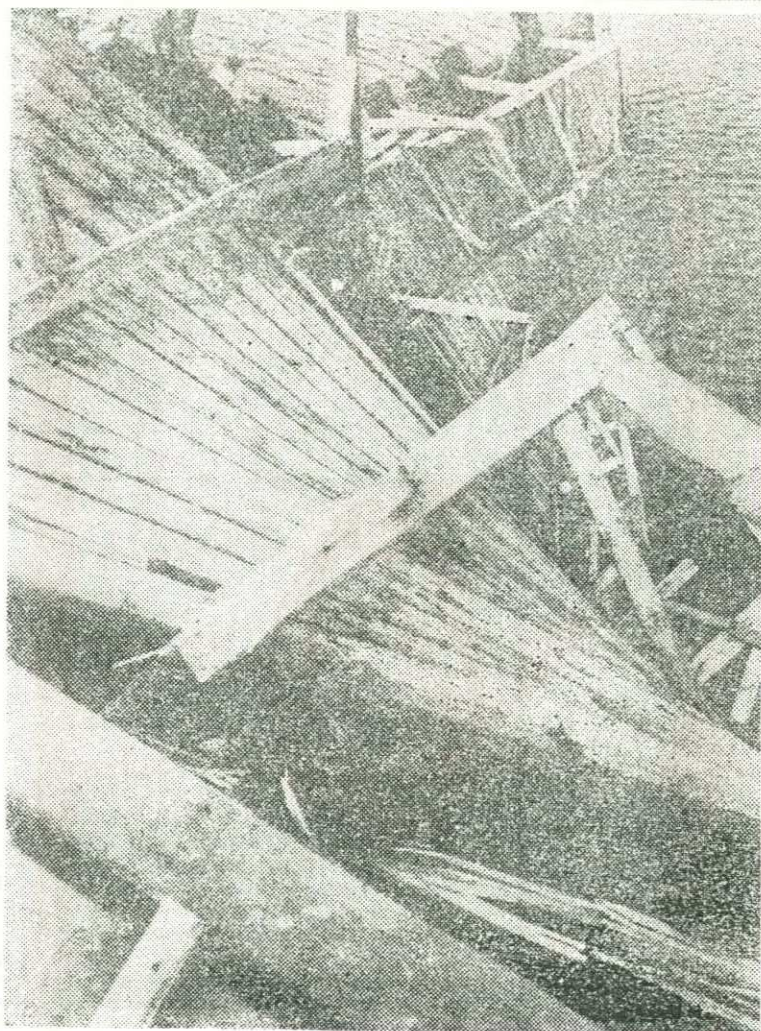
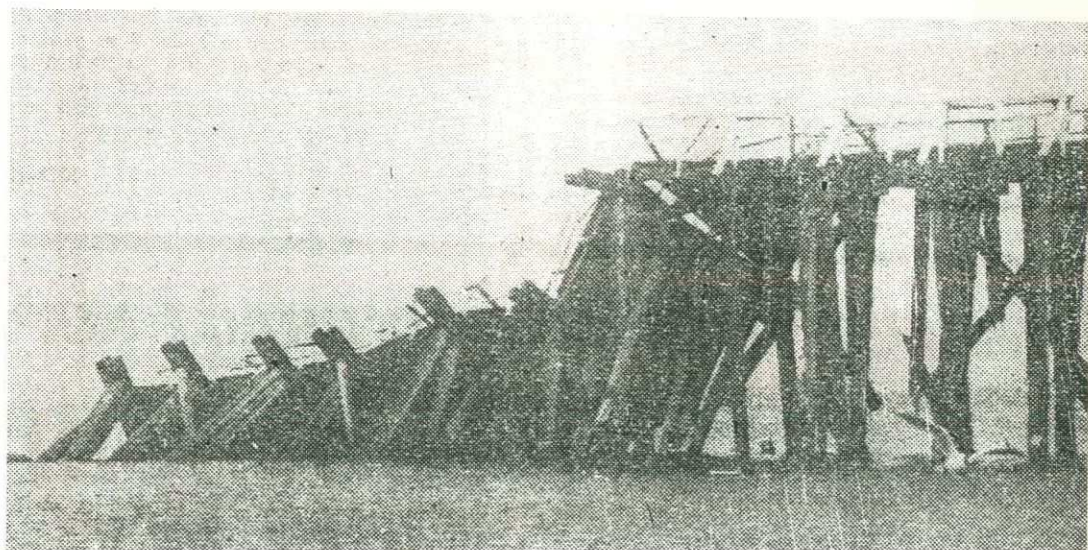
Ze względów trudności gospodarczych miasto Świnoujście w latach 1977-79 nie miało pieniędzy na umocnienie i konserwację mola. W materiałach na IV sesję Miejskiej Rady Narodowej w Świnoujściu a dotyczących wykonania planu społeczno-gospodarczego i budżetu miasta Świnoujścia za 1979 rok (str.11-38 w załącznikach) nic nie wspomniano o takich przedsięwzięciach, pomimo że Klub Radnych z Międzyzdrojów takie wnioski wysuwał.

Molo pod wpływem sztormów jesiennych w 1978 i 1979 coraz bardziej ulegało zniszczeniom (poluźnienie powiązań słupów z częścią spacerową, brak desek w podłodze mola, ruchome oparcia bezpieczeństwa, nadgniłe w czołowej części słupy).

Przyszła ostra, mroźna zima w 1979 - 1980 roku. Sztormy i grube kry lodowe poważnie uszkodziły nadgniłe słupy i część spacerową. Pojawiły się tabliczki z napisami "zakaz wejścia" i "grozi niebezpieczeństwem". Tabliczki z ostrzeżeniami pojawiały się i za kilka dni znikwały.

Po wprowadzeniu stanu wojennego zabrakło w budżecie środków na remont kapitalny mola. Przez 5 lat ulegało stopniowemu niszczeniu. Każda zima pozostawiała duże wyrwy w konstrukcji mola. W 1985 roku molo zostało zamknięte, a w międzyczasie nastąpiła głęboka wyrwa głowicy mola. Zawiązał się Komitet budowy nowego mola. Na sesji Miejskiej Rady Narodowej podjęto uchwałę.

Informacja o stanie realizacji uchwały Nr XIII/58/85 z dn. 27.09.1985 r. w sprawie utworzenia Funduszu celowego odbudowy mola w Międzyzdrojach, określiła cel utworzenia funduszu i źródła jego dochodu.



Molo w Międzyzdrojach..

Widok zniszczonego mola :

Dnia 25 marca 1985 roku molo nie wytrzymało naporu fal sztormowych i kry lodowej.

I N F O R M A C J A • stanie realizacji Uchwały Nr
Nr XIII/58/85 z dnia 27-09-1985 r. w sprawie utworzenia
"FUNDUSZU CELOWEGO ODBUDOWY MOLA W MIĘDZYZDROJACH "

Uchwała Rady Narodowej Miasta i Gminy w Międzyzdrojach Nr XIII/58/85 z dnia 27 września 1985 roku w sprawie utworzenia "funduszu celowego odbudowy mola w Międzyzdrojach" określiła cel utworzenia funduszu i źródła jego dochodu. Wykonanie uchwały w zakresie gromadzenia środków finansowych powierzono Naczelnikowi Miasta i Gminy.

W ślad za w/w uchwałą Rada Narodowa Miasta i Gminy podjęła uchwałę Nr XVI/77/86 z dnia 28 stycznia 1986 r. o powołaniu Społecznego Obywatelskiego Komitetu Odbudowy Mola. Głównym celem działania SOKOM-u jest realizacja uchwały o odbudowie mola poprzez inspirację i realizację inicjatyw społecznych oraz koordynację całokształtu przedsięwzięć zmierzających do odbudowy mola.

Przewodniczącym SOKOM-u jest Ob. Andrzej Biniszkiwicz. W skład Prezydium Komitetu wchodzi również Naczelnik Miasta i Gminy.

Stan przygotowań do rozpoczęcia odbudowy mola przedstawia się następująco:

Po licznych konsultacjach społecznych zatwierdzono ostateczną koncepcję odbudowy mola.

Projekt techniczny opracowuje Biuro Projektów Budownictwa Morskiego "BIMOR" w Szczecinie. Projekt ma być ukończony w I kwartale 1987 roku.

Zgodnie z dokonanymi uzgodnieniami generalnym wykonawcą prac będzie Przedsiębiorstwo Budownictwa Hydrotechnicznego "Energopol 5" w Szczecinie. Rozpoczęcie prac planowane jest w bieżącym roku. Uzgodnienia terminu rozpoczęcia prac w toku.

Funkcję koordynatora sprawuje Wojewódzka Dyrekcja Inwestycji Oddział w Swinoujściu.

Rozpoczęte są także przygotowania do zabezpieczenia materiałowego na przyszłą budowę.

Jednocześnie z w/w działaniami prowadzone były czynności związane z gromadzeniem funduszy.

Informacja o stanie realizacji uchwały RNMiG w sprawie utworzenia "Funduszu celowego odbudowy mola w Międzyzdrojach".

Wykonanie uchwały w zakresie gromadzenia środków finansowych powierzono Naczelnikowi Miasta i Gminy.

W ślad za ww. uchwałą RNMiG podjęła uchwałę Nr XVI/77/86 z dnia 28. stycznia 1986 r. o powołaniu Społecznego Obywatelskiego Komitetu Odbudowy Mola. Głównym celem działania SOKOM-u była realizacja uchwały o odbudowie mola poprzez inspirację i realizację inicjatyw społecznych oraz koordynację całokształtu przedsięwzięć zmierzających do odbudowy mola.

Przewodniczącym SOKOM-u był Ob. A. Biniszkiwicz. W skład Prezydium Komitetu wszedł Naczelnik Miasta i Gminy. Stan przygotowań do rozpoczęcia odbudowy mola przedstawiał się następująco :

1. Zatwierdzono koncepcję odbudowy mola.
2. Projekt techniczny miało wykonać Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Szczecinie. Projekt miał być ukończony w 1. kwartale 1987 roku.
3. Wykonawcą prac będzie Przedsiębiorstwo Budownictwa Hydrotechnicznego "Energopol 5" w Szczecinie.

Rozpoczęcie prac zaplanowano w br., uzgodnienie prac w toku.

Funkcję koordynatora miała sprawować Wojewódzka Dyrekcja Inwestycji Oddział w Świnoujściu.

Jednocześnie z ww. działaniami prowadzono czynności związane z gromadzeniem funduszy. Opracowano "Apel" i wysłano do ponad 200 instytucji państwowych, społecznych i prywatnych oraz do społeczeństwa miasta i gminy.

A P E L

W SPRAWIE ODBUDOWY MOLA W MIĘDZYDZROJACH

MIĘDZYDZROJE - są znaną w kraju i za granicą miejscowością wczasową - uzdrowską położoną w bezpośredniej bliskości morza i pięknych lasów Wolińskiego Parku Narodowego.

Swą dużą popularność zawdzięczają wysokim walerom leczniczym i krajobrazowym.

Szczególne znaczenie o randze symbolu posiada mole znajdujące się przy Promenadzie, którego budowla będąca codzienną trasą spacerową - widekową służy mieszkańcom, kuracjom i wczasowiczom od początku ruchu wczasowego i turystycznego.

JEGO historia nie jest zbyt długa, a mimo to ciekawa.

Pierwsze mole o długości 360 m zbudowane już w roku 1884. Drewniana nietrwała konstrukcja była główną przyczyną tego, że mole było kilkakrotnie poważnie uszkodzone lecz każdorazowo z uporem remontowane.

Zimą 1984/85 napór kry spowodował załamanie się końcowej części pomostu i uszkodził prawie całą część nadwodną tak, że w trosce o bezpieczeństwo spacerujących należało je zamknąć.

Z żalem patrzymy na to co po tym pięknym niegdyś miejscu spacerów zostało.

dnictwem NBP Świnoujście nr 81197 - 2277 - 189 - 85.

LICZYMY na współudział Waszego zakładu oraz zrozumienie i hojność społeczeństwa, co pozwoli odbudować mole, jedno z trzech w Polsce/ po Sepecie i Kołobrzegu/ piękną wizytówką Międzyzdrojów i zleńi szczecińskiej.

Apel w sprawie odbudowy mola w Międzyzdrojach, jaki został rozesłany do różnych instytucji w całym kraju.

P o d j ę t e przez władze miejskie działania doprowadziły do zapoczątkowania prac zamierzających do odbudowy mola.

Jak podkreślono powyżej ułomnością poprzednich konstrukcji było przede wszystkim to, że wykonane były z drewna.

Naszą intencją jest ażeby powstałe mole nowoczesne i zarazem trwałe.

Zakłada się, że będzie ono konstrukcji żelbetonowej o długości 300 m i tak jak niegdyś - będą mogły doń dobiegać statki spacerowe i jachty.

R A D A N A R O D O W A , U R Z ą D M I A S T A
I G M I N Y oraz S P O Ł E C Z N Y K O M I T E T
O D B U D O W Y M O L A - apelują do całego społeczeństwa o włączenie się do organizowanej akcji odbudowy tego pięknego i pożytecznego obiektu.

Koszt odbudowy mola będzie znaczny w/g obecnego szacunku ma wynieść około 360 mln. zł.

Z powodu znacznych ogólnych trudności i dużego kosztu -mole może być odbudowane tylko przy dużym społecznym wsparciu finansowym.

M I ę D Z Y Z D R O J S K I E mole po odbudowie będzie trwałym i jednym z najatrakcyjniejszych obiektów w morskim krajobrazie pięknego wybrzeża szczecińskiego. W z w i ą z k u z powyższymi zwracamy się do wszystkich, którym bliska jest idea odbudowy o najdalej idącą pomoc finansową. Wpłaty na FUNDUSZ ODBUDOWY MOLA prosimy dokonywać za pośrednictwem NBP Świnoujście nr 81197 - 2277 - 189 - 85.

L I C Z Y M Y na współudział Waszego zakładu oraz zrozumienie i hojność społeczeństwa, co pozwoli odbudować mole, jedno z trzech w Polsce/ po Sopecie i Kołobrzegu/ piękną wizytówką Międzyzdrojów i zębni szczecińskiej.

Apel w sprawie odbudowy mola w Międzyzdrojach, jaki został rozesłany do różnych instytucji w całym kraju.

Podejmując działania w zakresie gromadzenia środków finansowych, SOKOM wystąpił do 109 jednostek gospodarczych w całym kraju z apelem o dofinansowanie podjętej inwestycji odbudowy mola. Na apel 5 jednostek odpowiedziało odmownie m.in. Totalizator Sportowy. Dużo zakładów wogóle nie odpowiedziało. Opracowano harmonogram przedsięwzięć związanych z odbudową mola w Międzyzdrojach.

Pan Leonard Jarzabek wykonał społecznie skarbonę, do której w sezonie letnim ustawionej przy wejściu na molo wrzucano indywidualne "datki" pieniężne.

Opróżnianiem skarbnicy zajmowała się specjalna komisja, powołana przez SOKOM. Dochód z tej akcji przyniósł 161 tys. złotych.

Wykonano cegielki na fundusz odbudowy mola o łącznej wartości 80 mln złotych. Nominały cegiełek wynosiły 100, 200, i 500 zł.

Stan wpływów na dzień 1987 - 02 - 01 był następujący :

W p ł y w y

1. Wpłata z Komitetu Przeciwpowodziowego	40.000.000,-
2. Wpłata z nadwyżki budżetowej RNMiG za 1984 rok	7.000.000,-
3. Wpłata z nadwyżki budżetowej RNMiG za 1985 rok	5.500.000,-
4. Wpłaty zakładów pracy	42.615.000,-
5. Wpłaty osób indywidualnych	255.223,-

O g ó ł e m :	95.370.223,-
	=====

- WYKAZ OSÓB INDYWIDUALNYCH

które dokonały wpłat na FUNDUSZ ODBUDOWY MOLA
w MIĘDZYDROJACH

1. Sapała Janina i Czesław	50,000,-
2. Klimek Stanisław	2,000,-
3. Dzikowski	200,-
4. Januszewski Janusz	10,000,-
5. Trela	500,-
6. Gnitecka Leokadia	3,000,-
7. Gnitecki Józef	3,000,-
8. Skrzypczak Wojciech	8,500,-
9. Ratajczak Jerzy	10,000,-
10. Malec Józef	4,000,-
11. Wpłaty ze skarbony	161,423,-
12. Dworecka Elżbieta	2,600,-

ogółem : 255,223,-

stan na dzień 1987-02-01

Wykaz osób indywidualnych , które w odpowiedzi na apel dokonały wpłat na odbudowę mola , w kwotach według swoich możliwości finansowych.

WYKAZ ZAKŁADÓW PRACY,
które dokonały wpłat na FUNDUSZ ODBUDOWY MOLA
w MIĘDZYZDROJACH

1. Bank Spółdzielczy Międzyzdroje	100.000,-
2. Goleniowskie Fabryki Mebli Goleniów	100.000,-
3. Spółdzielnia Inwalidów Bielsko Biała	30.000,-
4. Okręgowy Zarząd Transp.Maszyn Drogowych Jawor	20.000,-
5. Przeds.Usług Socjalnych Budown. Zielona Góra	50.000,-
6. Wojew.Przeds.Handlu Wewnętrznego Katowice	20.000,-
7. Okręg.Przeds.Przem.Mięsnego Wrocław	50.000,-
8. Zjedn.Przem.Ciągnikowego "URSUS" Warszawa	50.000,-
9. Huta Szkła Okiennego "KARA" Piotrków Tryb.	10.000,-
10. Federacja Zakł.Organiz."Prasa-Książka-Ruch" Warszawa	100.000,-
11. Huta Szkła "Hutnik" Posiedziska	5.000,-
12. Spółdzielnia Ryb.Morsk."CERTA" Szczecin	5.000,-
13. "Chemitex-Wiskord" Szczecin	80.000,-
14. Specjalistyczny Zespół Gruźlicy i Chorób Płucnych Kowary	110.000,-
15. Zakłady Chemiczne "Blachownia" Kędzierzyn Koźle	100.000,-
16. Miejski Zespół Ekonom.Admin.Szkół w Żarach	50.000,-
17. Zakład Produkc.Usług.Energetyki Lubliniec	5.000,-
18. Fabryka Urządzeń "Prowodrol" Sulechów	100.000,-
19. Przeds.Budowl.Monżżowe Hutnictwa Katowice	10.000,-
20. "Ursus" Gorzów Wielkopolski	1.010.000,-
21. Przedsiębiorstwo Hurtu Spożywczego Szczecin	100.000,-
22. "Metalchem" Gliwice	100.000,-
23. Okręg.Zarząd Lasów Państwowych Katowice	500.000,-
<u>24. Urząd Rady Ministrów</u> Warszawa	<u>40.000.000,-</u>

	ogółem: 42.615.000,-
STAN NA DZIEŃ 1987-02-01	===== 42.615.000,- =====

Wykaz zakładów pracy, które odpowiedziały na apel w sprawie odbudowy mola i dokonały wpłat pieniężnych.

W y d a t k i :

1. Łącznie : BPBM "Bimor" Szczecin
2. Przedsiębiorstwa Geolog. Fizjograficzne
i Geodezyjne

O g ó ł e m w y d a t k i : 6.346.203,-

=====

Na koncie wg stanu na dzień 1987.02.01. znajdowało się :

95.370.223,-

- 6.346.203.-

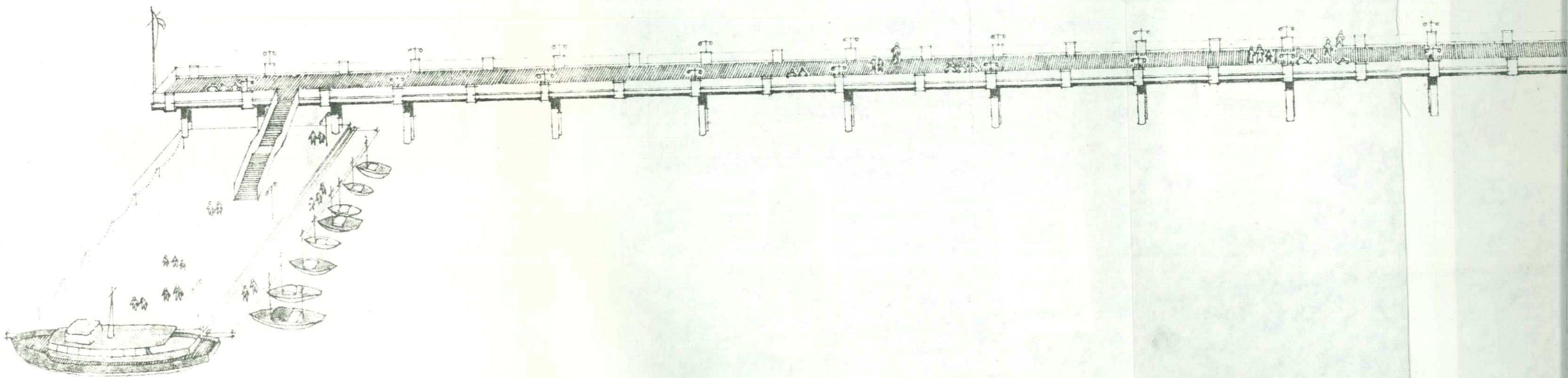
89.024.023,-

=====

Departament Zagospodarowania Sportowego i Turystycznego GKKT poinformował w piśmie nr ZT-2/3140/T/41/86 z dnia 07 maja 1986 roku o realnej możliwości partycypacji środkami Centralnego Funduszu Turystyki i Wypoczynku w odbudowie mola. Pozytywną opinię w pomocy finansowej wydał Wydział Kultury Fizycznej Sportu i Turystyki Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie w piśmie GKKFiT Nr KFT-6-Sz/315/86 z dn. 3 grudnia 1986 roku. Dane są zawarte w piśmie UM Międzyzdroje, dnia 1987 - 1 luty, oprac. B.Kośła, podpis Zastępcy Naczelnika Miasta i Gminy Międzyzdroje inż. Krzysztofa Latuśkiewicza.

Z powodu recesji gospodarczej, konfliktów społecznych, następująca wysoka inflacja "złotego", odstąpiono od budowy mola do czasu stabilizacji rynku , wartości "złotówki" i całej gospodarki w państwie.

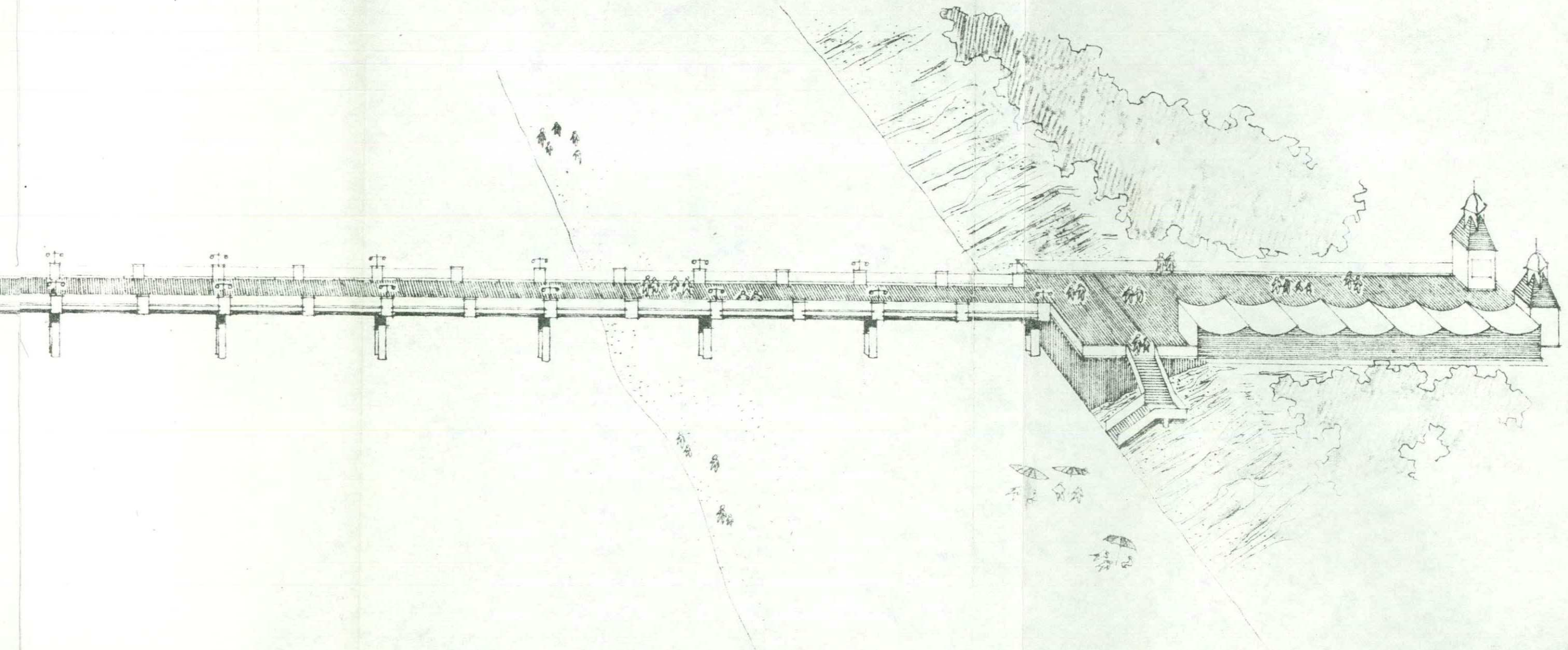
molo - międzyzdroje - widok



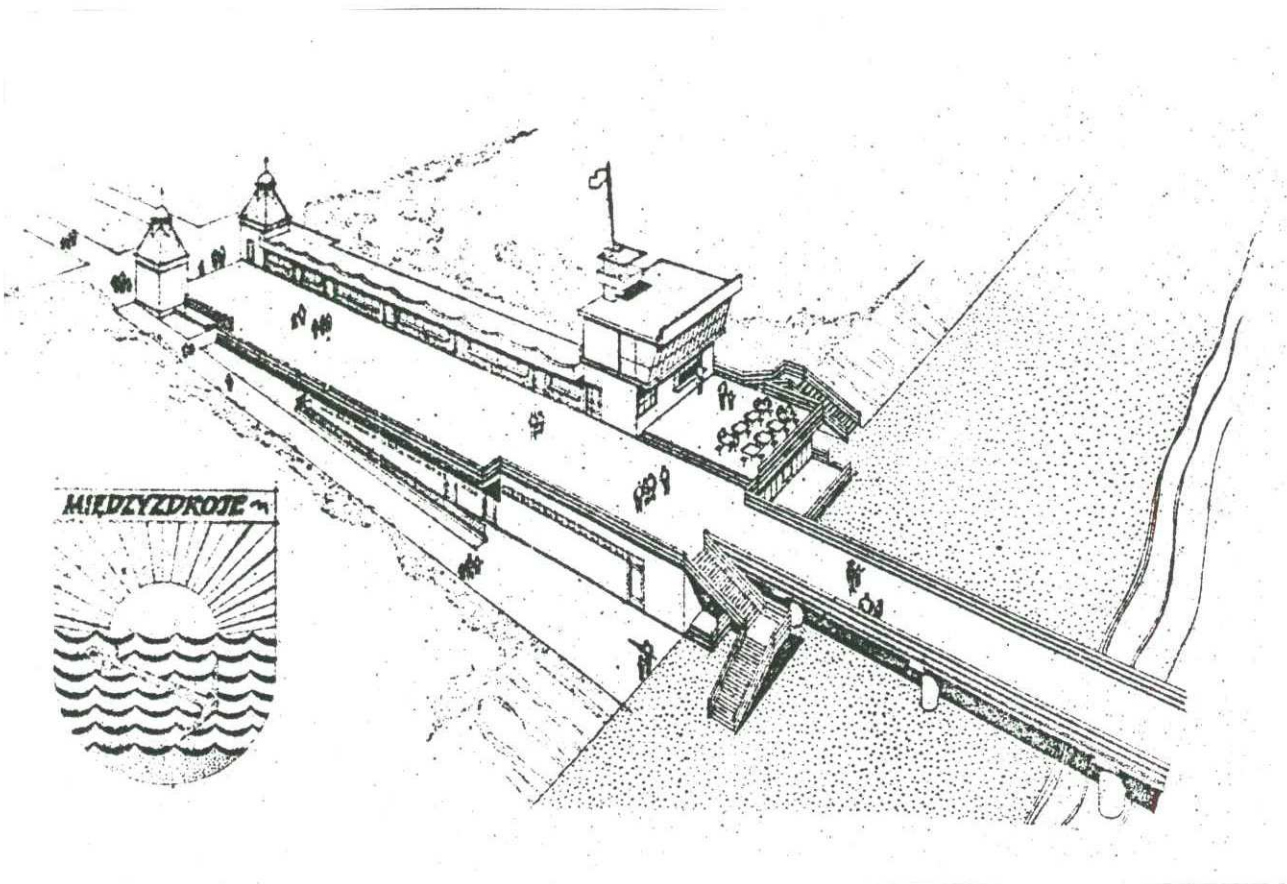
Molo w Międzyzdrojach - widok ogólny w skali 1 : 500 .

widok ogólny 1:500

A



Szkic części naziemnej projektowanego moła w Międzyzdrojach.



~w~w~w~
94
~w~w~w~

MOLO W MIĘDZYDROJACH - INFORMACJA

PROGRAM CELESI

NAWIGACJO

PROGRAM CELESI

LABORACJI

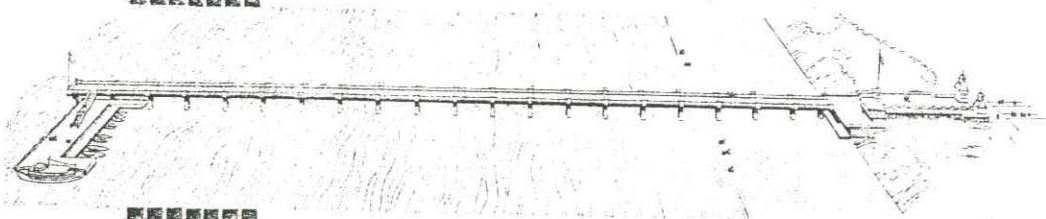
INWESTOR: SZCZECIN

INWESTOR: DZIŚCIE

JEDNOSTKA PROJEKTOWA

GLÓWNY PROJEKT

- ⊙ Pomost spacerowy szerokości 7m. i długości 300m.
- ⊙ Pomost cumowniczy dla białej floty i jachtów
- ⊙ Radiowęzeł i punkt dyspozycyjno-obszerny
- ⊙ Kawiarnia-dyskoteka
- ⊙ Bufet z napojami chłodzącymi i przekąskami
- ⊙ Placówka pocztowo-telekomunikacyjna
- ⊙ Placówka MO i pomocy lekarskiej
- ⊙ Kiosk sprzedaży lodów
- ⊙ Kiosk RUCH-u
- ⊙ Kiosk z zabawkami dla dzieci
- ⊙ Kiosk z pierniczkami
- ⊙ Kiosk ze słodyczkami
- ⊙ Kiosk z owocami
- ⊙ Kiosk z kosmetykami
- ⊙ Kiosk CEPELIA
- ⊙ Biuro kierownictwa plaży i mola
- ⊙ Szatnie publiczne
- ⊙ Magazyn i wypożyczalnia sprzętu plażowego
- ⊙ Magazyn sprzętu pływającego
- ⊙ Pomosty spacerowe i tarasy
- ⊙ Urząd Miasta i Gminy w Międzydrojach, konto Funduszu Odtworowy Mola
NBP-Swinoujście nr 81197-2277-189-85
- ⊙ Wojewódzka Dyrekcja Inwestycji w Szczecinie
- ⊙ Biuro Projektów Budownictwa Morskiego „Bimor” w Szczecinie
- ⊙ Arch. Tadeusz Blicharski i mgr inż. Zbigniew Szalkiewicz



Załącznik do apelu w sprawie odbudowy mola - informacja ogólna.

Rada Miejska wybrana w 1990 roku podjęła pierwsze rozmowy na tematy odbudowy mola za gminne pieniądze. Na zlecenie Rady Miejskiej "Bimor" sporządził projekt nowego mola. Koszt przekroczył 200 mld złotych. Molo miało być odbudowane za gminne pieniądze. Gmina posiadała tylko 6 mld złotych. Projektu nie przyjęto ze względu na wysoki koszt obiektu. Władze miejskie zaczęły negocjować z Austriacką firmą "Warimpex". Negocjacje trwały dwa lata i skończyły się na "rozejściu stron".

Na początku 1993 roku zlecono sporządzenie projektu słupskiej firmie "Hydrotex". "Hydrotex" wykonał projekt drewnianego mola za 25 mld złotych.

Miasto wyszło z długów, roczne dochody gminy wzrosły do 34 mld złotych. Ambicje rosły. Zgodzono się na nowy projekt już trzeci z kolei wykonany przez szczeciński "Bimex". Koszt oceniono na 60 mld złotych. Do trzech razy sztuka, projekt przyjęto. Konstrukcja mola rurowo - stalowa o długości 360 metrów. W głowicy mola będą przystanie dla statków pasażerskich, z połączeniami ze Skandynawią, Niemcami, Trójmiastem. W tym celu będzie punkt celnej kontroli granicznej. Budowę zaplanowano w trzech etapach. Każdy etap składać się będzie ze 120 m długości.

W pierwszym etapie w części naziemnej powstanie dwukondygnacyjny segment, w którym zaplanowano dwa punkty gastronomiczne, sanitariaty, przebieralnie, natryski, pomieszczenia dla ratowników, wypożyczalnię sprzętu sportowego i magazyny. Na piętrze zaprojektowano punkty handlowo - usługowe, za którymi będzie usytuowana restauracja. Obiekt na-

ziemny będzie wyglądał jak UFO. Opłata wejścia na molo ma kosztować 20 tysięcy złotych.

Każdy odcinek 120 m molo mieścić będzie ciekawe rozwiązania usługowe.

I etap zostanie zakończony w czerwcu 1994 roku. II w 1995 r. III etap w 1996 roku . Na budowę całości miasto przeznaczyło 20 mld złotych a resztę "pokryją kredyty bankowe", które zplacane będą przyszłymi dochodami finansowymi z molo.

Protokół Nr 3/93 z III/93 obrad Sesji Rady Miejskiej w Międzyzdrojach z dnia 29.04.1993 r.

"Burmistrz sformułował wniosek : czy podejmujemy decyzję o budowie molo w zakresie środków własnych poprzez dokonanie korekty w budżecie, ograniczając środki przeznaczone na gazownictwo do minimum - niezbędnego na przygotowanie dokumentacji technicznej. Poprosił jednocześnie o upoważnienie Zarządu do zaciągnięcia kredytu w wysokości nie większej niż 6 mld złotych".

Powyższy wniosek poddano pod głosowanie, w wyniku którego ; - za przyjęciem wniosku - 11 radnych

- przeciw - 1 radny

- wstrzymało się od głosu -5 radnych.

Wobec powyższego wniosek przeszedł 11 głosami. Przewodniczący zaproponował przyjęcie wariantu III, punktu 1. po czym wniosek ten poddał pod głosowanie ; za przyjęciem - 13 radnych, wstrzymało się 4 radnych."

Wyciąg z protokołu

podpieczętowała i podpisała

Inspektor Biura Rady Miejskiej

Mirosława Nurkowska

tel. 80-802.

Decyzja już podjęta 7700 Międzyzdroje będą miały własne molo

Od lat pisze się i mówi na ten temat, bo i rzeczywiście, Międzyzdroje bez mola, to jak człowiek bez ręki. Zresztą któż już nie miał budować międzyzdrojskiego mola: pewna spółka, Austriacy, dawny GKKF, a mola jak nie ma tak nie ma.

W ubiegły czwartek, 29 kwietnia br., podczas sesji Miejskiej Rady w Międzyzdrojach, omawiano problem mola. Dawno już ten właśnie temat przewijał się przez obrady różnych sesji. Przygotowano nawet warianty tej inwestycji. Teraz radni, po ożywionej dyskusji, podjęli twardą decyzję — budowy mola w Międzyzdrojach. Wybrano jeden z pięciu wariantów mola, a koszt tej inwestycji przewidziany jest na 22 miliardy złotych.

Jak nas poinformował przewodniczący Rady Miejskiej Międzyzdrojów

— Karol Jaworski — molo ma mieć długość 120 metrów, a jego projekt nawiązuje do dawnej inwestycji. Będzie więc zabudowane w części naziemnej kioskami i pomieszczeniami restauracyjno-barowymi.

A teraz sprawa najważniejsza — skąd na te cele pieniądze? Przewodniczący Jaworski mówi, iż w tym roku ze środków własnych przekazane ma być 4,5 mld zł, a ok. 6 mld zł z zaciągniętych kredytów bankowych.

Jak więc z tego wynika, rajcy miejscy Międzyzdrojów zdobyli się na męską decyzję i być może już za rok, a konkretnie w czerwcu 1994 roku, Międzyzdroje będą miały 120-metrowe molo. Oby.

(Czub)

O budowie mola w Międzyzdrojach - Głos Szczeciński z 29 kwietnia 1993 r.

- Następnie podjęto uchwałę Nr 25 na IV Sesji 1993 Rady Miejskiej w Międzyzdrojach w dn. 28 maja 1993 r.

Uchwała Nr 25/IV/93 Rady Miejskiej w Międzyzdrojach w dniu 28 maja 1993 roku- w sprawie zorganizowania loterii fantowej, z której dochód przeznaczony będzie na budowę molo w Międzyzdrojach.

Na podst. art. 18 ust. 1. Ustawy z dnia 8 marca 1990r o samorządzie terytorialnym (Dz.U.Nr 16, poz.95, Nr 32, poz. 191, Nr 34, poz.199, Nr 43, poz.235, Nr 89, poz.518 z 1991r. Nr 4, poz.18, Nr 190. poz.473, z 1992 r. Nr 85, poz.428, Nr 100, poz.499 z 1993 r. Nr 17, poz.78 (oraz art. 6, ust. 1 i art. 13, 1. Ustawy z dnia 29 lipca 1992 r. o grach losowych i zakładach wzajemnych (Dz.U.Nr 68, poz.341) Rada Miejska w Międzyzdrojach uchwała :

§ 1.

Zorganizować na terenie województwa szczecińskiego loterię fantową, z której dochód przeznaczony będzie na budowę molo w Międzyzdrojach.

§ 2.

Przyjąć projekt regulaminu loterii, wg załącznika do niniejszej uchwały.

§ 3.

Zobowiązać Zarząd do wystąpienia o zezwolenie na zorganizowanie loterii do Ministra Finansów w imieniu Gminy Międzyzdroje, która jest organizatorem loterii.

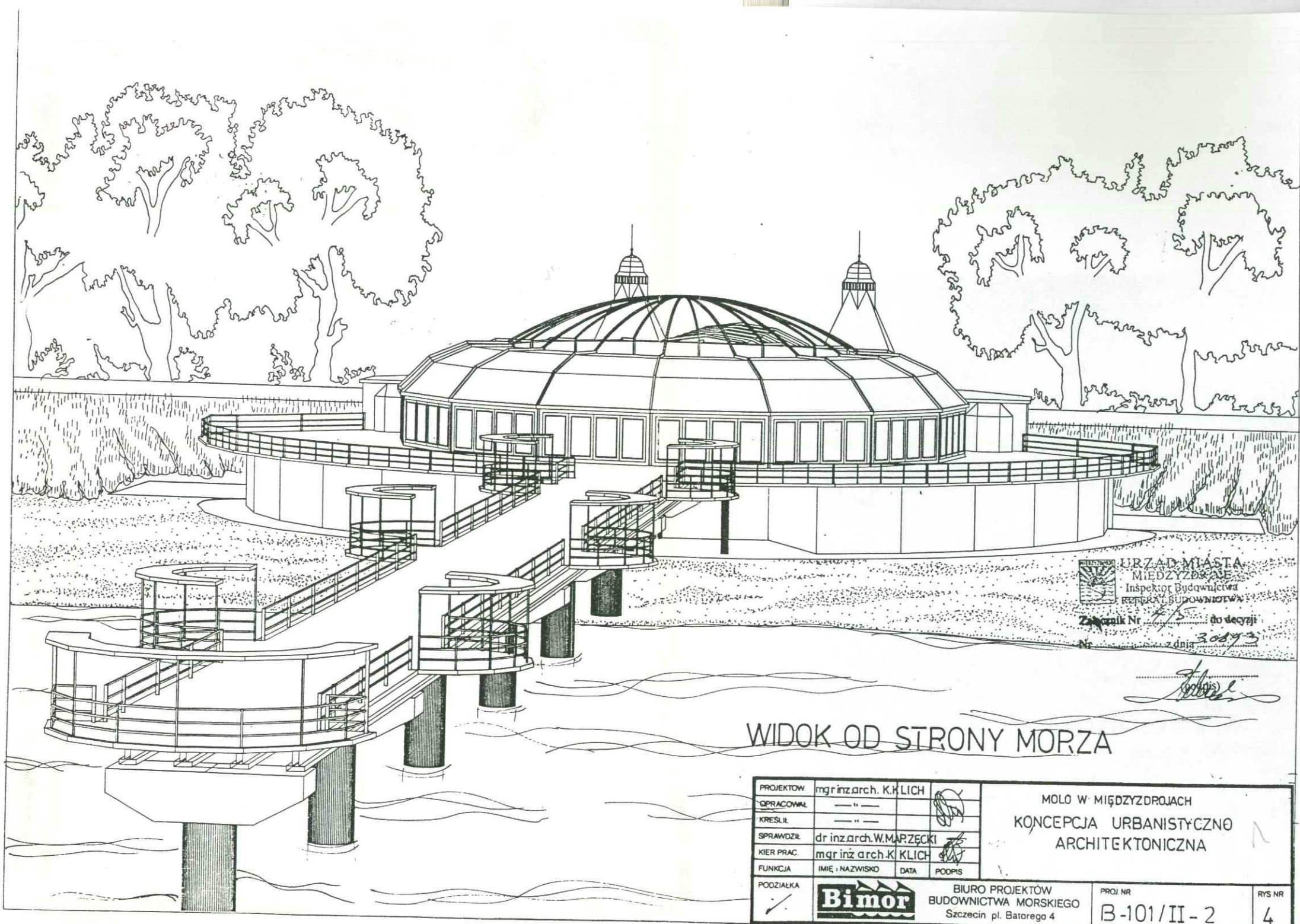
§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Podpisał

Przewodniczący Rady

Karol Jaworski



URZĄD MIASTA
MIEDZYŻDROJACH
Inspektor Budownictwa
REPERAT BUDOWNICTWA
Załącznik Nr. 1/5 do decyzji
Nr. 30893 z dnia 30.08.93

WIDOK OD STRONY MORZA

PROJEKTOW	mgr inż. arch. K. KLICH	[Signature]	MOLO W MIĘDZYŻDROJACH KONCEPCJA URBANISTYCZNO ARCHITEKTONICZNA		
OPRACOWAŁ	" " "				
KREŚLIŁ	" " "				
SPRAWDZIŁ	dr inż. arch. W. MARZECKI	[Signature]			
KIER. PRAC.	mgr inż. arch. K. KLICH	[Signature]	BIURO PROJEKTÓW BUDOWNICTWA MORSKIEGO Szczecin pl. Batoiego 4		
FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	DATA	PODPIS	PROJ. NR	RYS. NR
PODZIAŁKA				B-101/II-2	4

Widok moło od strony morza. Koncepcja urbanistyczno-architektoniczna podpisana w dn. 3 sierpnia 1993 r.

Molo widzą ogromne

Międzyzdroje wreszcie „odzyskują” molo. W następnym sezonie czasowym do użytku zostanie oddanych pierwszych jego 120 metrów.

Stare molo rozmontowano w 1989 roku. Od tamtego czasu każdego roku władze miejskie podejmowały próby zebrania pieniędzy na budowę nowego. Wszystkie pomysły były jednak nierealne. Koszt budowy przekraczał trzydziestokrotnie budżet gminy.

Pierwsze molo wybudowano w Międzyzdrojach w 1884 roku. Była to drewniana konstrukcja z przystanią dla statków pasażerskich i restauracją. Pod koniec XIX wieku w Międzyzdrojach oddano do użytku cztery dalsze mole. Główne przedłużono do trzystu metrów. W części nadbrzeżnej zbudowano przeszklony pasaż handlowy. W 1906 roku na głowicy pomostu powstała kawiarnia i przystań dla statków pasażerskich.

W 1913 roku molo zostało poważnie uszkodzone przez kry lodowe i silne sztormy. W tym samym roku przeprowadzono remont. Po wybuchu pierwszej wojny światowej w 1914 roku molo wysadzono w powietrze w obawie przed desantem rosyjskiej floty. W 1921 roku obiekt odbudowano. W zimie na przełomie lat 1928/1929 zamrznięty lód zniszczył podtrzymujące pale. Krótki pomost dotrwał do zakończenia II wojny światowej.

Po wojnie opracowano nowy projekt, według którego wybudowano molo z przystanią, pomostem dla białej floty, zagłówek i wędkarzy. W 1960 roku molo spłonęło. W latach 70. kilkakrotnie przeprowadzono prace konserwacyjne. W czasie zimy stulecia na przełomie 1979 i 1980 roku molo zostało uszkodzone przez kry lodowe. Po wprowadzeniu stanu wojennego zabrano pieniądze na naprawy. Molo

niszczało. W 1985 roku ze względów bezpieczeństwa zostało zamknięte, a cztery lata później zbutwiały kikuty pomostu rozebrano. W 1985 roku, gdy zrujnowane molo zamknięto dla ruchu turystycznego, w Międzyzdrojach zawiązał się Społeczny Komitet Odbudowy, który zajął się zbiórką pieniędzy na renowację obiektu.

W ciągu czterech lat zebrano tak mało, że kiedy naczelnik miasta Krzysztof Latuszkiewicz zdecydował się przeznaczyć fundusze na demontaż mola – zabrakło pieniędzy na wyciągnięcie pali z dna. W 1989 propozycję odbudowy mola przedłożyła Rada Miejskiej w Międzyzdrojach dwuosobowa spółka Briwex – właściciele kilku knajp w mieście. Niestety, obszło się tylko na propozycji, gdyż wkrótce wyszło na jaw, że firma zamieszana jest w aferę przemysłową. Rok później Rada Miejska podjęła pierwsze próby miarki do odbudowy mola za gminne pieniądze. Szczeciński Bimor na zamówienie miasta sporządził projekt olbrzymiej betonowej konstrukcji, której koszt budowy przekroczył 200 mld zł. W tym czasie gmina dysponowała zaledwie 6. mld zł rocznie.

Gdy w 1990 roku wiedeńska firma Warimpex rozpoczęła w Międzyzdrojach budowę hotelu Amber Baltic w Urzędzie Miejskim powstał pomysł sklonienia Austriaków do dalszych inwestycji w mieście. Warimpexowi zaproponowano m.in. odstąpienie działek budowlanych po mniejszych cenach, w zamian za podpisanie kontraktu na budowę mola. Negocjacje trwały przez dwa lata. Skończyły się fiaskiem. Gdy oddawano do użytku Amber Baltic Austriacy nie mieli już ani grosza.

Na początku tego roku na kolejne zamówienie miasta słupski Hydrotex sporządził projekt drewnianego mola za 25 mld zł. W tym czasie miasto wyszło z

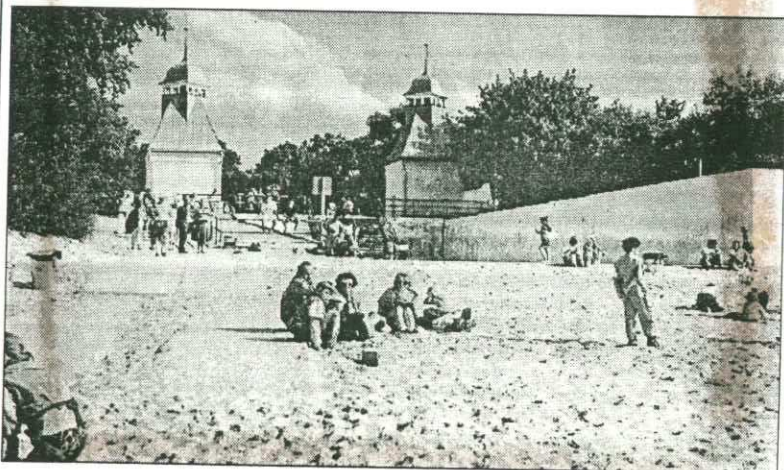
długów, a roczne dochody gminy wzrosły do 34 mld zł. Postanowiono jednak dolożyć wszelkich starań, aby w Międzyzdrojach powstało największe w tym regionie molo, większe niż w sąsiednim Ahlbecku.

Projekt rurowo-stalowej konstrukcji o długości 360 metrów z przystaniami dla statków pasażerskich i jachtów sporządził szczeciński Bimex, koszt oceniano na 60 mld zł. Budowę zaplanowano w trzech etapach, każdy zakłada realizację 120 metrów konstrukcji. W pierwszym etapie powstanie w części nadziemnej dwukondygnacyjny segment. Parter pomieszczy dwa punkty gastronomiczne, sanitariaty, przebieralnie z kabinami natryskowymi, pomieszczenia dla ratowników, wypożyczalnie sprzętu sportowego i dwa magazyny. Na górze znajdą miejsce punkty handlowo-usługowe. Zaraz za nimi na plaży przeszklona restauracja. Całość będzie wyglądać jakby na plaży wylądowało UFO – twierdzi burmistrz Międzyzdrojów Jerzy Neukampf.

Na molo będzie można się dostać przez elektroniczną śluzę po uiszczeniu opłaty – najprawdopodobniej ok. 20 tys. zł. Tuż za restauracją znajdować się będzie fikuśna jezdźdźnia do morza.

Na następnym 120-metrowym odcinku mola mieścić się będzie przystań żeglarska z atrapą latarni morskiej, z której można będzie podziwiać panoramę morza. W ostatnim segmencie wybudowana zostanie przystań dla statków pasażerskich regularnych linii z połączeniami ze Skandynawią, Niemcami i Trójmiastem. W tej części zaprojektowano punkt kontroli granicznej i strefę wolnocłową. Pierwszy etap budowy mola w Międzyzdrojach ukończony zostanie do czerwca przyszłego roku. Na budowę całości miasto wyda 20 mld zł, resztę pokryją kredyty bankowe.

Sambor KWAS



Fot. Włodzimierz Piątek

Międzyzdroje in. 30-09-1993 roku

ZARZĄD MIASTA W MIĘDZYZDROJACH

informuje, że w związku z przystąpieniem do budowy MOLO w Międzyzdrojach istnieje możliwość nabycia obiektów handlowych i usługowych, w celu prowadzenia działalności gospodarczej, które pobudowane zostaną w części naziemnej MOLO.

W celu ustalenia nabywców poszczególnych obiektów Zarząd Miasta Międzyzdroje ogłasza ograniczony przetarg

w formie licytacji publicznej w zakresie wysokości jednorazowej wpłaty partycypacyjnej na infrastrukturę.

W przetargu mogą uczestniczyć wyłącznie mieszkańcy i firmy prowadzące działalność gospodarczą z terenu GMINY MIĘDZYZDROJE.

Wysokość wadium uzależniona jest od rodzaju obiektu.

PRZETARGOWI PODLEGAC BĘDĄ NASTĘPUJĄCE OBIEKTY

Lp.	Nazwa obiektu	Ilość obiekt.	Wysokość wpłaty partycypacyjnej na rzecz infrastruktury	Wysokość postąpienia wadium	Wysokość
1.	Wieżyczki przed MOLO	2	30.000.000 zł	1.000.000	3.000.000 zł
2.	Punkty handlowo-usługowe	10	40.000.000 zł	1.000.000	4.000.000 zł
3.	Restauracja z zapleczem	1	250.000.000 zł	5.000.000	25.000.000 zł
4.	Magazyny - hurtownie	2	60.000.000 zł	2.000.000	6.000.000 zł
5.	Pomieszczenia ratownika	1	30.000.000 zł	1.000.000	3.000.000 zł
6.	Plażowe punkty gastronomiczne	2	40.000.000 zł	1.000.000	4.000.000 zł
7.	Wypożyczalnia sprzętu plażowego	1	40.000.000 zł	1.000.000	4.000.000 zł
8.	Sanitariaty, przebieralnie	1	20.000.000 zł	1.000.000	2.000.000 zł

Wadium na wybrany obiekt należy wpłacić do Kasy Urzędu Miasta lub na konto BS Międzyzdroje Nr. 981253-43209-133 do dnia 16-09-1993 roku do godz. 10⁰⁰.

PRZETARG ODBEDZIE SIĘ W DNIU 16-09-1993 roku o godz. 12⁰⁰ w budynku Ośrodka Kultury / Sala Wystawowa / w Międzyzdrojach ul. Bohaterów Warszawy 20.

Osoba fizyczne lub prawna, która wygra przetarg zobowiązana będzie do zawarcia umowy partycypacyjnej w terminie 14 dni od dnia przetargu na wybrany obiekt części naziemnej MOLO z późniejszą możliwością wykupu obiektu na własność wraz z oddaniem w użytkowanie wieczyste ułamkowej części terenu pod częścią naziemną MOLO.

Wpłacone wadium ulega przepadkowi, gdy uczestnik wygrywający przetarg uchylił się od zawarcia umowy. Każdy uczestnik przetargu powinien zapoznać się z dokumentacją dotyczącą budowy części naziemnej MOLO oraz projektem umowy.

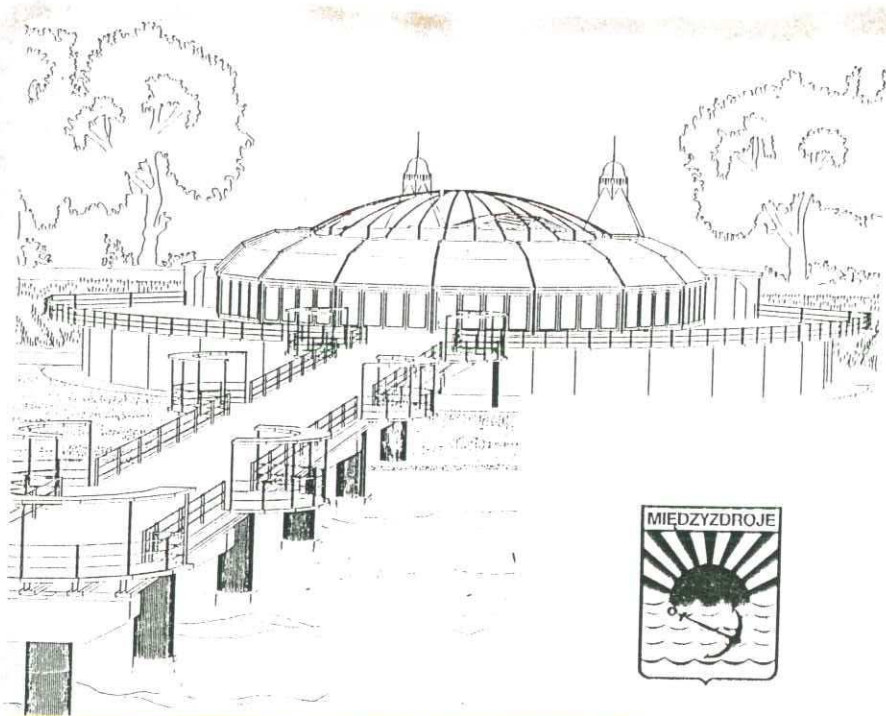
Wszystkich informacji w zakresie budowy obiektów, sposobu finansowania oraz warunków przetargu można uzyskać w Urzędzie Miasta w Międzyzdrojach ul. Książąt Pomorskich 5 pok. Nr. 10 lub tel. 80-351 wew. 36.

Zastrzegamy sobie prawo unieważnienia przetargu bez podania przyczyn.

Za Zarząd Miasta

 BURMISTRZ
Inż. Jerzy Neukampf

Zarząd Miasta ogłasza przetarg w sprawie nabycia obiektów handlowo-usługowych na przyszłym moło.



MIEDZYZDROJE DN. 11. 10. 1993 rok

ZARZĄD MIASTA W MIEDZYZDROJACH

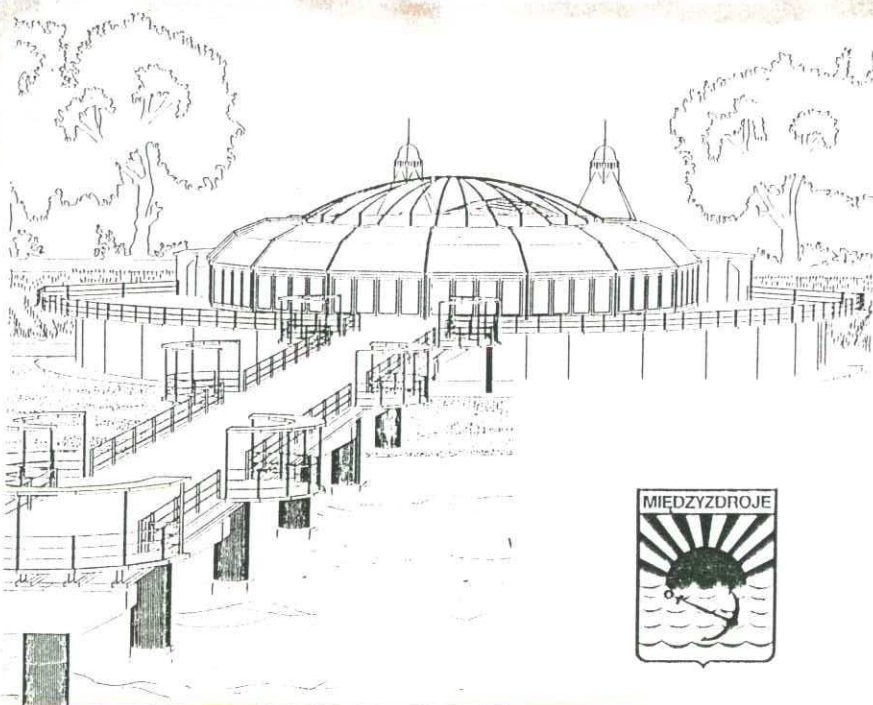
informuje, że w związku z przystąpieniem do budowy MOLO w Międzyzdrojach istnieje możliwość nabycia niżej wymienionych obiektów handlowych i usługowych w celu prowadzenia działalności gospodarczej, które pobudowane będą w części naziemnej MOLO

Dla ustalenia nabywców poszczególnych obiektów Zarząd Miasta Międzyzdroje ogłasza nieograniczony przetarg w formie licytacji publicznej, w zakresie wysokości jednorazowej wpłaty partycypacyjnej na infrastrukturę

PRZETARGOWI PODLEGAC BĘDĄ NASTĘPUJĄCE OBIEKTY :

lp.	Nazwa obiektu	Ilość obiektów	Wysokość wpłaty partycypacyjnej	Wysokość postępienia	Wysokość udziału
-----	---------------	----------------	---------------------------------	----------------------	------------------

Drugi termin przetargu na obiekty handlowo-usługowe na przyszłym moło w Międzyzdrojach.



MIEDZYZDROJE DN. 11. 10. 1993 rok

ZARZĄD MIASTA W MIEDZYZDROJACH

informuje, że w związku z przystąpieniem do budowy M O L O w Międzyzdrojach istnieje możliwość nabywania niżej wymienionych obiektów handlowych i usługowych w celu prowadzenia działalności gospodarczej, które - pobudowane będą w części naziemnej MOLA

Dla ustalenia nabywców poszczególnych obiektów Zarząd Miasta Międzyzdroje ogłasza nieograniczony przetarg w formie licytacji publicznej, w zakresie wysokości jednorazowej wpłaty partycypacyjnej na infrastrukturę.

PRZETARGOWI PODLEGAC BĘDĄ NASTĘPUJĄCE OBIEKTY :

lp.	Nazwa obiektu	Ilość obiektów	Wysokość wpłaty partycypacyjnej na infrastrukturę	Wysokość postępienia	Wysokość wadium
1.	Wieżyczka	1	160.000.000 zł	2.000.000zł	20.000.000 zł
2.	Kioski : Nr. V	1	80.000.000 zł	2.000.000 zł	16.000.000 zł
	Nr. VI	1	80.000.000 zł	2.000.000 zł	16.000.000 zł
	Nr. IX	1	100.000.000 zł	2.000.000 zł	20.000.000 zł
	Nr. X	1	100.000.000 zł	2.000.000 zł	20.000.000 zł
3.	Restauracja z zapleczem	1	250.000.000 zł	5.000.000 zł	25.000.000 zł
4.	Mała gastronomia	2	160.000.000 zł	2.000.000 zł	20.000.000 zł
5.	Hurtownia - magazyn /z możliwością prowadzenia innej działalności/	2	60.000.000 zł	2.000.000 zł	10.000.000 zł
6.	Pomieszczenie ratownika	1	30.000.000 zł	1.000.000 zł	3.000.000 zł
7.	Wypożyczalnia sprzętu turystycznego i plażowego	1	40.000.000 zł	1.000.000 zł	4.000.000 zł
8.	Plażowe sanitariaty wraz z natryskiem, szatnią, przebieralnią	1	20.000.000 zł	1.000.000 zł	2.000.000 zł

PRZETARG ODBĘDZIE SIĘ W DNIU 28.10.1993 roku o godz. 12 " w budynku Ośrodka Kultury / Sala Wystawowa/ przy ul. Boahterów Warszawy 20 w Międzyzdrojach .

Warunkiem przystąpienia do przetargu jest wpłacenie wadium w wysokości podanej w tabeli .

Wszelkie informacje dotyczące warunków przetargu i jego regulaminu , oraz projektu umowy notarialnej można uzyskać w Urzędzie Miasta Międzyzdroje ul. Książąt Pomorskich 5 pok. Nr. 10. lub. tel. 80-351 wew. 36.

Uwaga : Jeżeli w dniu 28.10.1993 roku wszystkie wyżej wymienione lokale użytkowe nie znajdą swoich nabywców kolejny przetarg odbędzie się w dniu - 18. 11. 1993 roku o godz. 12 "

Zamierzamy prawo unieważnienia przetargu bez podania przyczyn .



BURMISTRZ
inż. Jerzy Nonkamp



Serdecznie zapraszam wszystkich mieszkańców na uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod budowę „MOŁO”-symbolu naszego pięknego, turystycznego miasteczka. Uroczystość rozpocznie się o godz. 12⁰⁰ w sobotę dnia 23.10.1993 r. na placu bułowy „MOŁO”.
Program przewiduje:

- część oficjalną - wmurowanie kamienia węgielnego
- część rozrywkową oraz sprzedaż losów loterii fantowej „MOŁO” Międzyzdroje z niespodzianką.

Licząc na Państwa udział drodzy mieszkańcy

Pozostaję z szacunkiem.

W okresie wiosennym 1993 roku poczyniono nowe pomiary geodezyjno- hydrologiczne i we wrześniu rozpoczęto budowę molo. Po lewej stronie obok wejścia na stare molo przed wieżkami umieszczono barwne plansze z wykresem projektu budowy mola w trzech etapach.

W sezonie letnim rozpoczęto sprzedaż losów loteryjnych w kwocie 25 tysięcy złotych za sztukę i ustawiono na rusztowaniu główną wygraną - nowy samochód.

W dniu 23 października 1993 r. odbyła się uroczystość wmurowania kamienia węgielnego, z udziałem zaproszonych gości, dziennikarzy i filmowców z telewizji szczecińskiej.

PROGRAM UROCZYSTOŚCI

w dniu 23.10.1993 roku

- godz. 11,00 - konferencja prasowa w Restauracji "PIEKIELKO" przy ul. Bohaterów Warszawy 23
- godz. 11,45 - zbiórka przed Restauracją "PIEKIELKO" wszystkich uczestników w celu wspólnego przemarszu na plac budowy MOLO
- godz. 12,00 - 12,45 - część oficjalna - wmurowanie kamienia węgielnego
- godz. 12,45 - 13,45 - część rozrywkowa - festyn na wolnym powietrzu z dodatkowymi atrakcjami, promocja i sprzedaż losów loterii fantowej "MOLO Międzyzdroje"
- godz. 13,45 - uroczysty obiad w Restauracji "PIEKIELKO" przy ul. Bohaterów Warszawy 23 w Międzyzdrojach



Burmistrz MIASTA

z a p r a s z a

Pani(a)
na UROCZYSTOŚĆ WMUROWANIA KAMIENIA
WĘGIELNEGO POD BUDOWĘ "MOLO"
.....
które(a) odbędzie się NA TERENIE BUDOWY "MOLO"
.....
w dniu 23 PAŹDZIERNIKA 1993 R. o godz. 12⁰⁰

Zaproszenie na uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod przyszłe MOLO.

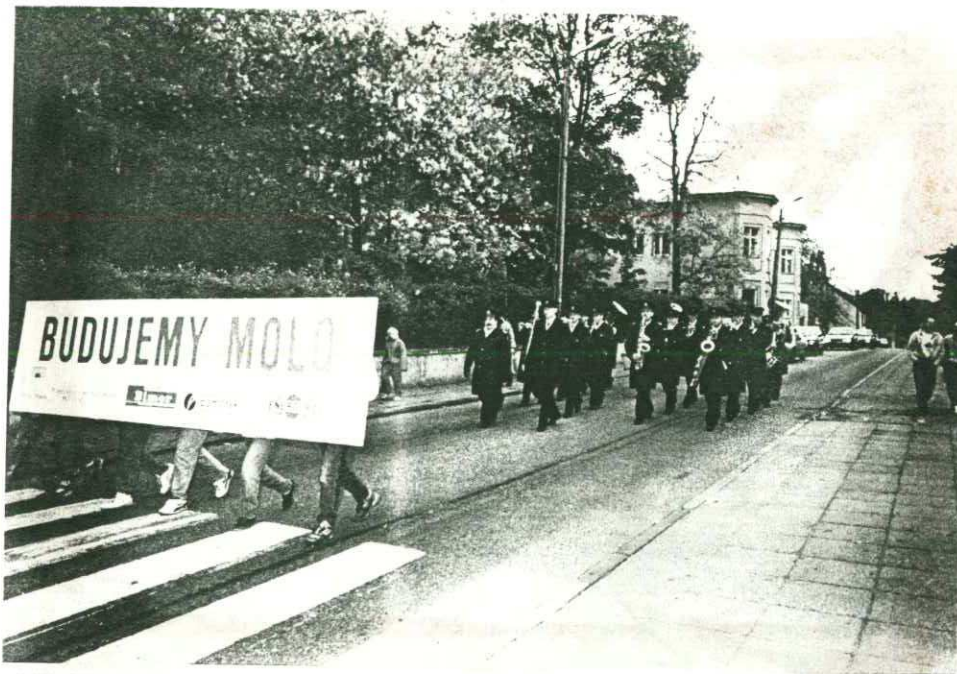
Działo się w dniu 23 października 1993 roku .



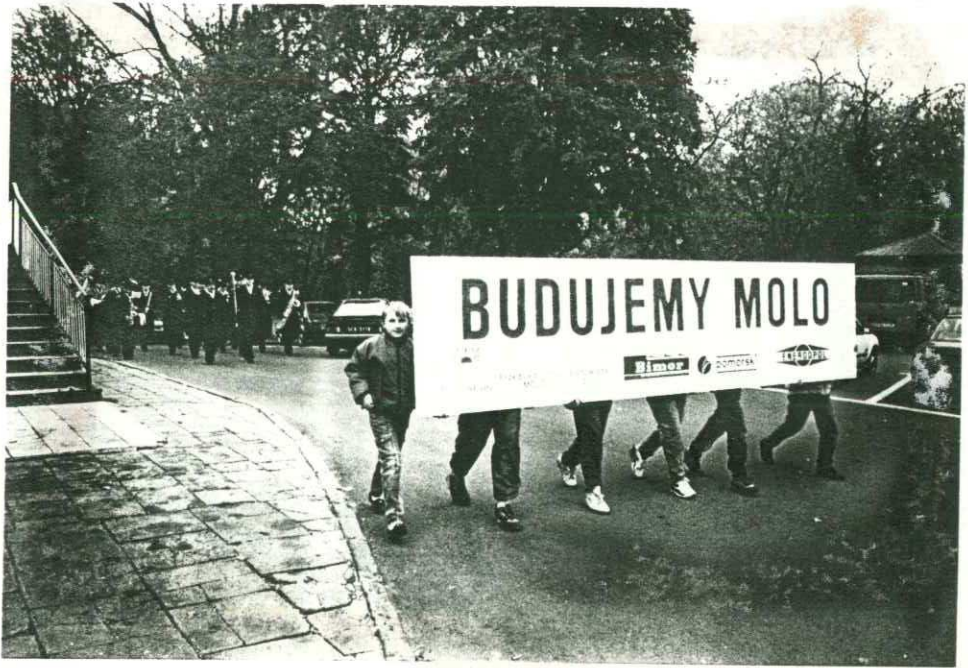
Policja "pilotuje" pochód , który zmierza ulicami miasta na miejsce uroczystości wkopania aktu erekcyjnego pod przyszłe nowe moło (pochód wychodzi z ul. C.K.Norwida).



Orkiestra Marynarki Wojennej ze Świnoujścia
zaprasza społeczeństwo miasta i gminy na
uroczystości (ul. Zwycięstwa).



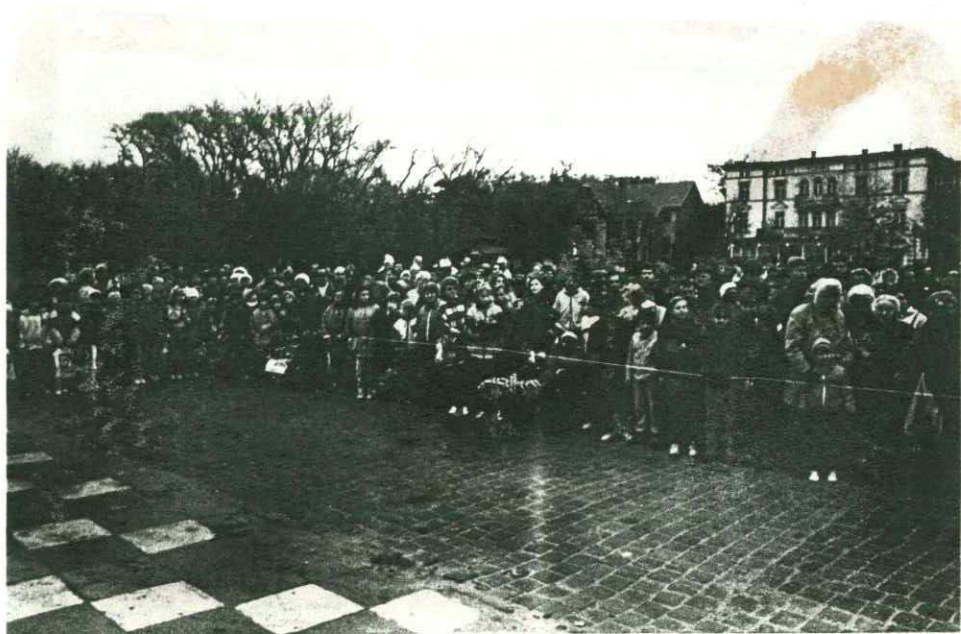
Na olbrzymiej planszy "Budujemy moło", niżej
nazwy firm i spółek budujących moło (m.in.
Bimor, Pomorski, Energopol.



Orkiestra zbliża się do promenady.



Spotkanie władz miejskich z dyrektorami firm,
z dziennikarzami prasy, radia i telewizji (w
środku za stołem p. Karol Jaworski - prze-
wodniczący Rady Miejskiej , Jerzy Neukampf -
Burmistrz Miasta i Gminy Międzyzdroje .



Mieszkańcy z radością przyjęli decyzje
Ojców Miasta i Gminy o budowie molo.

Uroczystość rozpoczęli okolicznościowymi przemówieniami p.p. Karol Jaworski i Jerzy Neukampf.



Na zdjęciu p. Karol Jaworski.



Na zdjęciu p. Jerzy Neukampf.

Wystąpienie Przewodniczącego Rady Miejskiej w Międzyzdrojach
z okazji posadowienia kamienia węgielnego pod budowę molo - 23.X.1993

Od wielu już lat nasze turystyczno-wypoczynkowe miasto pozbawione jest charakterystycznej budowli jaką od zamierzonych czasów było molo z pasażem handlowym.

Żywioł ognia zbudzony ludzką niefrasobliwością strawił przed laty pasaż handlowy, a żywioł fal morskich skutych mrozem zimy stulecia, zniszczył konstrukcję nawodną.

Ze stratą molo trudno było pogodzić się - tak nam mieszkańcom jak i stałym gościom - wielbicielom naszego letniego kurortu.

W sprawę odbudowy angażowali się z miejsca lokalni działacze i sympatycy z regionu. Zabiegali, czynili starania o przyzwolenie o fundusze i wreszcie o tak zwane moce przerobowe. I kiedy wydawało się, że przygotowania do budowy były zakończone - ważniejszym od molo w Międzyzdrojach, okazało się nabrzeże dla marynarki radzieckiej w Świnoujściu i tam skierowano centralnie przecież zarządzany potencjał wykonawczy.

Takie to były czasy i takie niestety wówczas były priorytety.

Szanowni Państwo.

Reorientacja polityczna z początku bieżącej dekady, przemiany ekonomiczno-gospodarcze, a przede wszystkim ubezwłasnowolnienie lokalnych samorządów dało nowe możliwości.

Dalekowzroczne patrzenie na sprawy rozwoju i egzystencji miasta przez jego Zarząd i Radę, inspiracja mieszkańców i wczasowiczów sprawiły, że śmiałe myślenie - pomysły przerodziły się w odważne decyzje. Dzięki tym śmiałym decyzjom Zarządu i Rady Miejskiej - rozpoczynamy dzisiaj realizację skrytych marzeń mieszkańców i nie tylko - rozpoczynamy budowę molo w Międzyzdrojach.

... rozpoczynamy budowę molo wspaniałego, rozpoczynamy budowę molo trwałego, którego nie zmożą już żadne żywioły, rozpoczynamy budowę molo na miarę XXI w.

Dzisiejsza uroczystość położenia kamienia węgielnego, to nie tylko tradycja, zwyczaj w obrzędowości związanej z budowaniem - to także kolejny kamień węgielny pod rozwój nowego miasta, to także podwalina pod dalszy rozwój w nim turystyki i rekreacji tej dziedziny gospodarki, która w tak wielu miejscach na ziemi, w oparciu o miejscowe warunki dała pracę i dobrobyt tubylcom - wspólnotom lokalnym, radość i zdrowie wczasowiczom i turystom.

Aby nasz zamiar został w pełni zrealizowany pragnę w imieniu Rady Miejskiej życzyć budowniczym dużo sił, bezsztormowej pogody i wartkiego tempa., tak aby na "SW.Jan" - przyszłego roku ks. Proboszcz miał szansę poświęcić obiekt, który na długo będzie dowodem naszych zdolności organizatorskich, będzie dowodem talentu projektantów i dowodem sprawności umysłów, serc i rąk wykonawców.



Wystąpienie Przewodniczącego Rady Miejskiej w Międzyzdrojach
z okazji posadowienia kamienia węgielnego pod budowę molo - 23.X.1993

Od wielu już lat nasze tuystyczno-wypoczynkowe miasto pozbawione jest charakterystycznej budowli jaką od zamierzchłych czasów było molo z pasażem handlowym. Żywioł ognia zbudzony ludzką niefrasobliwością strawił przed laty pasaż handlowy, a żywioł fal morskich skutych mrozem zimy stulecia, zniszczył konstrukcję nawodną.

Ze stratą molo trudno było pogodzić się - tak nam mieszkańcom jak i stałym gościom - wielbicielom naszego letniego kurortu.

W sprawę odbudowy angażowali się z miejsca lokalni działacze i sympatycy z regionu. Zabiegali, czynili starania o przyzwolenie o fundusze i wreszcie o tak zwane moce przerobowe. I kiedy wydawało się, że przygotowania do budowy były zakończone - ważniejszym od molo w Międzyzdrojach, okazało się nabrzeże dla marynarki radzieckiej w Świnoujściu i tam skierowano centralnie przecież zarządzany potencjał wykonawczy.

Takie to były czasy i takie niestety wówczas były priorytety.

Szanowni Państwo.

Reorientacja polityczna z początku bieżącej dekady, przemiany ekonomiczno-gospodarcze, a przede wszystkim ubezwłasnowolnienie lokalnych samorządów dało nowe możliwości.

Dalekowzroczne patrzenie na sprawy rozwoju i egzystencji miasta przez jego Zarząd i Radę, inspiracja mieszkańców i wczasowiczów sprawiły, że śmiałe myślenie - pomysły przerodziły się w odważne decyzje. Dzięki tym śmiałym decyzjom Zarządu i Rady Miejskiej - rozpoczynamy dzisiaj realizację skrytych marzeń mieszkańców i nie tylko - rozpoczynamy budowę molo w Międzyzdrojach.

... rozpoczynamy budowę molo wspaniałego, rozpoczynamy budowę molo trwałego, którego nie zmożą już żadne żywioły, rozpoczynamy budowę molo na miarę XXI w.

Dzisiejsza uroczystość położenia kamienia węgielnego, to nie tylko tradycja, zwyczaj w obrzędowości związanej z budowaniem - to także kolejny kamień węgielny pod rozwój nowego miasta, to także podwalina pod dalszy rozwój w nim turystyki i rekreacji tej dziedziny gospodarki, która w tak wielu miejscach na ziemi, w oparciu o miejscowe warunki dała pracę i dobrobyt tubylcom - wspólnotom lokalnym, radość

Przemówienie p. inż. Karola Jaworskiego przewodniczącego Rady Miejskiej w Międzyzdrojach w położeniu kamienia węgielnego pod przyszłe nowe molo w dn. 23.X.1993 r.



Na zdjęciu ks. Tadeusz Moskal - proboszcz parafii Międzyzdroje w pięknej przemowie błogosławi budowę molo i prosi Pana Boga o pogodną zimę i szczęśliwą, termino - we zakończenie budowy (do dn. 30 czerwca 1996 roku !)



Na zdjęciu Burmistrz Miasta - Jerzy Neukampf prezentuje gościom i mieszkańcom złotą urnę i Akt Erekcyjny.

Dnia 23 października 1993 r. kiedy wszelkimi poczynaniami
 Międzyzdrojów i Międzyzdrojan kierowała Rada Miejska

Oo ! Uroczystość była wielka i radosna. Nowe molo będzie,
 gdy nadejdzie wiosna !

Akt erekcyjny sporządzony z okazji rozpoczęcia budowy molo
 w dn. 23 października 1993 r. w Międzyzdrojach. Niniejszy
 akt umieszczono w urnie i wpuszczono w słup podtrzymujący
 molo, aby wszystkie sztormy, fale i lody, odpierało i przez
 długie lata było i nasze, i p.p. K.Jaworskiego - Przewodni-
 czącego Rady i J.Neukampfa - Burmistrza , serca i oczy
 cieszyło.

Dnia 23 października 1993 r. kiedy wszelkimi poczynaniami Międzyzdrojów i Międzyzdrojan kierowała Rada Mińska pierwszej kadencji w Rzeczpospolitej Polskiej z jej przewodniczącym Karolem Jaworskim, a w jej imieniu Miastem i Gminą zarządził jej pierwszy od dziesięcioleci Burmistrz Jerzy Revkampf, dla upamiętnienia wydarzenia jakim jest rozpoczęcie budowy symbolu tego miasta - molo spacerowego pomostu morskiego które wybudowano 1 lipca 1906 r. a jego powadze i żmudności świadczyło, a które siły przyrody i ludzka niefrasobliwość do zniszczenia wielokrotnie przywodziły, sporządzony został

AKT EREKCYJNY

niniejszy **AKT EREKCYJNY** Budowla ta o majestru inżynierów i jego budowniczych świadczyć ma długo będzie na 300 m. a szeroka na 7 m tak aby wszelkim ciekawskim dogodzić. W swej części naziemnej skonstruowana do wieci wszelkich jedzenia i picia oraz zakupów wszelkich służąc będzie, które wszystkim odwaznym i łaknącym przygod morskich za schronienie posłużą.

Dwuzmyslny projekt opracował zespół firmy szesecińskiej BLMOKEM zwana w osobach: Sławomir Korzonek, Bronisław Gaziński, Krystyna Rlich, a do jego realizacji zabiorą się dwie zacne firmy szesecińskie: ENERGOPOL-SA kierowana przez Michała Wilńskiego, Wojciecha Bartoszewskiego, Stanisława Paprockiego oraz POMORSKI kierowana przez Grzegorza Filarskiego i Adama Jaworskiego. Nad wszystkim czuwać będzie do tego specjalnie powołany szef spółki MOLO Edward Rogozński.

Niniejszy Akt Erekcijny został podany do publicznej wiadomości wobec przedstawicieli władz i społeczeństwa Miasta Międzyzdroje a następnie poświęcony przez księdza proboszcza Tadeusza Moskala i wmurowany w stęp konstrukcji molo podtrzymujące.

Handwritten signatures and stamps at the bottom of the page. A central stamp features a sun over waves and the text "MIĘDZYZDROJE".



Uroczyste podpisy na Akcie Erekcyjnym złożyli Ojcowie Miasta Międzyzdroje, ks. Proboszcz, Budowniczości (łącznie 10 podpisów).



Uroczystość na "Akt Erekcyjny " przed umieszczeniem go w olbrzymim, metalowym filarze - w części przęsłowej molo.



Już dokonano Aktu Erekcyjnego, wmurowano "kamień węgielny".



Oh ! Potężne są maszyny i dźwigi, kilkadziesiąt tonowe przęsła. To będzie molo !! Prawdziwa wizytówka Międzyzdrojów ! - słychać wyrazy zachwytu. Następnie były piękne występy dzieci ze szkoły Nr 1, losy po 25 tysięcy złotych, smaczne potrawy na gorąco, napoje i słodczyce. Uroczystość bardzo dobrze przygotowana.



Dziennikarze prasy, radia i telewizji wykonują zdjęcia , nagrywają uroczystość na taśmy i przeprowadzają wywiady.



Na zakończenie uroczysty obiad i odpoczynek po niezwykłych emocjach.

W Międzyzdrojach Kamień węgielny pod molo długości 360 metrów

Międzyzdroje bez mola przestają być wielką atrakcją. Perła Bałtyku wymaga starostwnej oprawy. Już w 1835 roku urządzono tu pierwsze obiekty kąpieliskowe. W 1842 wybudowano kasyno, a w roku 1860 — budynek, pełniący przez długi czas funkcję domu zdrojowego. W 1906 roku oddano do użytku molo o długości 360 m, z kawiarnią na jego głowicy. Na wysokości dzisiejszego hotelu „Amber Baltic”, istniał drewniany pomost w kształcie litery „U”, na którym istniały szatnie i inne obiekty tzw. kąpieliska rodzinnego, ale żywioł morski szybko zniszczył tę budowlę.

burmistrza miasta, **Jerzego Neukampa** i przewodniczącego Rady Miejskiej, **Karola Jaworskiego**, głównych inicjatorów inwestycji, a także księdza proboszcza międzyzdrojskiej parafii, **Tadeusza Moskala**, który w pięknych słowach, życzył budowniczym obiektu szybkiego zakończenia prac. Akt erekcyjny wmurowany został w słupek podtrzymujący konstrukcję mola. Ksiądz Moskał doznał też ceremonii poświęcenia.

Burmistrz Międzyzdrojów, **Jerzy Neukampf**, w obecności członków Rady Miejskiej, serdecznie podziękował wszystkim tym, którzy przyczynili się do ziszczenia marzeń i przystąpienia do budowy mola w Międzyzdrojach, bez których zaangażowania trudno byłoby zrealizować te niezwykle odważne i ambitne plany.

B. CZUBASIEWICZ

Kamień węgielny pod molo. Głos Szczeciński
z dn. 25 października 1993 r. (Nr 250).

Kamień węgielny pod molo

(Dokończenie ze str. 1)

A molo? Pierwsza jego klęska nastąpiła w 1913 roku. Potężne kry lodowe niemal doszczętnie zniszczyły obiekt. Molo odbudowano, ale w obawie desantu w tym rejonie floty rosyjskiej, pruską komendantą stacjonujących tu wojsk polecił wysadzić jego część w powietrze. Po wojnie, w 1921 r. odbudowano zaledwie 200 metrów, ale już w 1928 ciężka zima dokonała następnych zniszczeń. Po drugiej wojnie światowej, polskie władze zastąpiły ten obiekt zniszczony. W 1954 molo odbudowano, ale w siedem lat później spłonął oszklony pasaż. Odbudowano je w zupełnie innym stylu, lecz kolejne zimy, w tym zima stulecia, znów zniszczyły molo całkowicie. W 1986 władze miasta próbowały odbudować molo, powstał nawet społeczny komitet jego budowy, ale zebrane pieniądze wystarczyły zaledwie na rozbiórkę.

Ubiegłej soboty, 23 bm., w Międzyzdrojach zapanowała świąteczna atmosfera. Kuracjusze, budowniczości mola, mieszkańcy Międzyzdrojów, przedstawiciele gmin naszego województwa, słowem tłumy ludzi, uczestniczyły w historycznym momencie — wmurowaniu kamienia węgielnego pod budowę międzyzdrojskiego mola.

Orkiestra dęta Marynarki Wojennej, międzyzdrojanie i zaproszeni goście przemaszewali pro menadą do miejsca przyszłej budowy. Były przemówienia, m.in. burmistrza miasta, Jerzego Neukampa i przewodniczącego Rady Miejskiej, Karola Jaworskiego, głównych inicjatorów inwestycji, a także księdza proboszcza międzyzdrojskiej parafii, Tadeusza Moskala, który w pięknych słowach, życzył budowniczym obiektu szybkiego zakończenia prac. Akt erekcyjny wmurowany został w słupek podtrzymujący konstrukcję mola. Ksiądz Moskał dokonał też ceremonii poświęcenia.

Koncertowała orkiestra Marynarki Wojennej, występował dziecięcy zespół wokalny ze Szkoły Podstawowej nr 1, była promocyjna sprzedaż losów loteryjnych, czynne punkty tzw. małej gastronomii i wspaniała atmosfera.

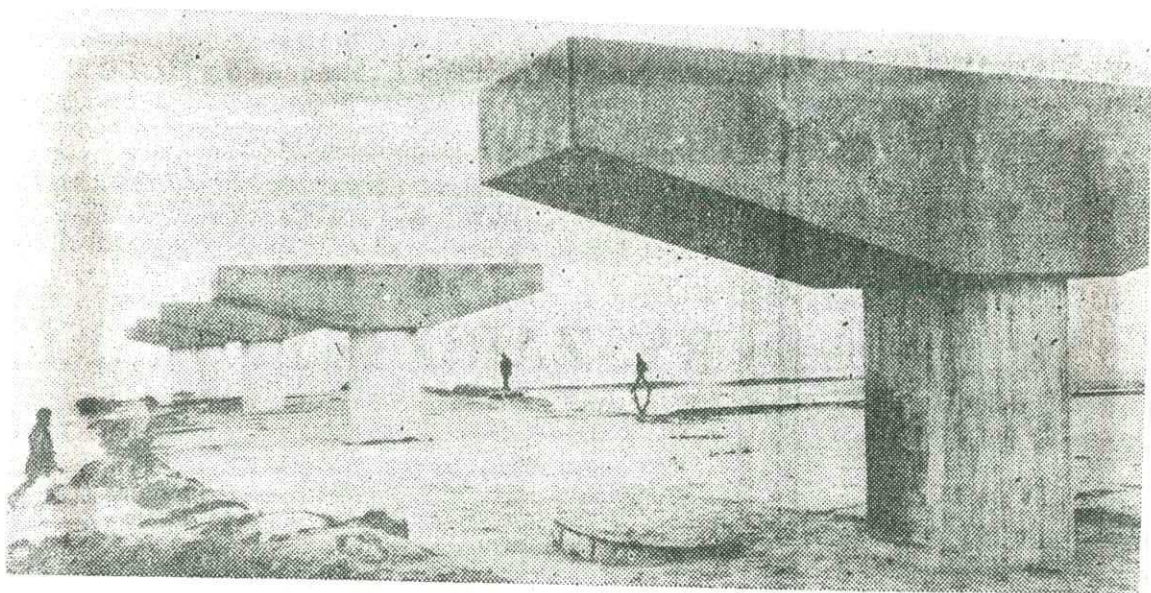
Przetarg na budowę mola wygrały dwie firmy szczecińskie: „Energopol” i „Pomorski”, które wspólnie z „Bimorem” stworzyły zarejestrowaną w Międzyzdrojach spółkę „Molo”. Całą dokumentację techniczną opracowało Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Morskiego „Bimor” w Szczecinie, a projektantką mola jest mgr inż. arch. Krystyna Klich z „Bimoru”. Jak stwierdzono na wcześniej zorganizowanej konferencji prasowej, międzyzdrojskie molo będzie najbardziej reprezentacyjne na bałtyckim wybrzeżu o charakterze trwałym. Jego długość wyniesie 360 metrów. W części naziemnej w kształcie latającego spodka, znajdą pomieszczenia punkty handlowo-usługowe i restauracja. Pokład spacerowy szerokości 7 m wsparty będzie na potężnych ramionach specjalnej żelbetowej konstrukcji. Balustrada wokół pomostu z pełnym wyposażeniem, nawiązywać ma do wystroju secesyjnego całej budowli. Pierwszy etap budowy zakończony ma być do 30 czerwca 1994 roku. Drugi to budowa dalszych 120 m.b. pomostu, trzeci — budowa dalszych 120 m.b., zakończona przystanią dla żeglugi „białej floty”, z punktem gastronomicznym i celnym, sklepem i kawiarnią.

Burmistrz Międzyzdrojów, Jerzy Neukampf, w obecności członków Rady Miejskiej, serdecznie podziękował wszystkim tym, którzy przyczynili się do ziszczenia marzeń i przystąpienia do budowy mola w Międzyzdrojach, bez których zaangażowania trudno byłoby zrealizować te niezwykle odważne i ambitne plany.

B. CZUBASIEWICZ

Molo (na razie) rośnie

Nasze zdjęcie unaocznia, że nareszcie molo w Międzyzdrojach jest budowane. Jeśli pogoda (szczególnie wiosenne sztormy) zbytnio nie przeszkodzi, już w lipcu 1994 r. powinien być gotowy pierwszy etap, czyli część naziemna i 120 metrów kładki prowadzącej w morze. Fachowcy z „Energopolu” montują oczepty pod belki. Następne części dokumentacji będą realizowane w miarę zdobywania pieniędzy na ten cel przez władze gminy (m. in. załatwienie korzystnych kredytów). Akcentem, wieńczącym dzieło, ma być nowożytnie zaprojektowana kawiarnia. (Doka)



Nowe molo w Międzyzdrojach

Na zdjęciu : "Energopol" montuje oczepty pod belki ...

Fot. i artykuł : Głos Szczeciński, 30.XII.1993 r. ,

fotografia Pieśniarowicz, artykuł (Doka).

Molo wchodzi w morze

Nabiera tempa budowa mola w Międzyzdrojach. Wznosi się część nawodną i naziemną. Wkopano 5 pali, wykonano oczepy, na których ułożono 20 belek. Na nie nałożony będzie pomost spacerowy. Po wbiciu jeszcze po jednym palu w częściach naziemnej i nawodnej, całość będzie miała 120 metrów długości.

Termin zakończenia I etapu budowy międzyzdrojskiego mola upływa 30 czerwca br. Tymczasem przypomnijmy, że plansza, ustawiona na deptaku w Międzyzdrojach, a przedstawiająca zarys mola, wychodzącego w morze na odległość 360 metrów, jest już nieaktualna. Głównie z tego powodu, że Urząd Morski postawił wymagania wynikające z faktu, iż 70 procent „kubatury” mola wchodziłoby na plażę. Ten fakt wymagał położenia specjalnych, betonowych gwiazdobloków do rozbijania fal. To zaś całkowicie zlikwidowałoby możliwości przemieszczania się z jednej strony mola na drugą i konieczność postawienia przy nim dodatkowych schodów.

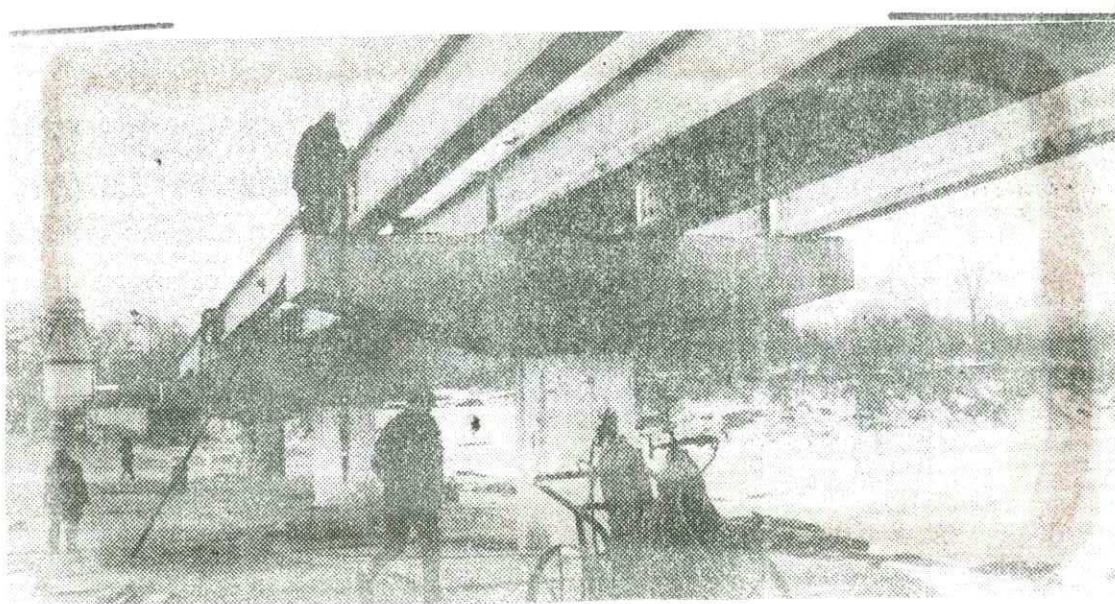
Zupełnie innej oceny doczekał

się także obiekt gastronomiczny na molo, który według pierwotnej wersji miał zajmować 900 m kwadratowych. Miejscowi gastronomicy doszli do zgodnego wniosku, że jest za duży i stąd nie będzie chętnych do jego eksploatacji. Gdyby więc pozostać przy wersji starej i jednocześnie uwzględnić wymagania Urzędu Morskiego, koszt przedsięwzięcia wzrosłby z 19,5 mld do 34 miliardów złotych. Na taki wydatek, jak poinformował nas burmistrz Międzyzdrojów, Jerzy Neukampf, nikogo dziś nie stać. Stąd niezbędne w dokumentacji zmiany. „Bimor”, który już wykonał ją w polowie, rozpoczął pracę od nowa, zachowując się wobec Urzędu Miasta wyjątkowo dżentelmeńsko — nie obciążał go dodatkowymi kosztami, wynikającymi z tego faktu.

Tak więc, zamiast restauracji, pięknej, ale dużej, będą dwa bary gastronomiczne. Odpowiednio pomniejszony będzie także taras widokowy. Pod molem przewidziano niezbędny obiekt o charakterze sanitarnym, pomieszczenia dla ratowników i ich sprzętu.

A jednak "molo wchodzi w morze..."

(Głos Szczeciński, 2 marca 1994 r.).



Budowę mola przewidziano w trzech etapach, jesteśmy w fazie realizacji I etapu . Budowę mola rozpoczęto w miesiącu wrześniu 1993r. planowany termin zakończenia robót 30 czerwiec 1994r. Koszt budowy wynosi ok. 22,0 mld. zł.

I etap - Długość kompleksu zabudowy - 50m, szer. 19m po obu stronach pawilony handlowe oraz mini-bar, pomiędzy pawilonami pasaż handlowy o szer. 7,5m dalej taras zakończony 2 półkolistymi zadaszeniami, kiosk z kasa oraz molo spacerowe o długości 70m. W przyszłości planuje się jedną lub dwie zjeżdżalnie do wody. W dolnej kondygnacji mola znajdują się sanitariaty , pomieszczenia dla ratownika i pomocy medycznej. (Zrezygnowano z budowy restauracji na górnej kondygnacji z uwagi na to iż wymagałoby to wejścia z konstrukcją głęboko w plażę i stosownych bardzo drogiej zabezpieczeń . Ze względu na konieczność przeprojektowania tej części budowli termin realizacji do końca czerwca wydaje się być zagrożony).

II etap - molo spacerowe o długości 120m wraz z tarasem w kształcie owalu oraz przystania jachtowa.

III etap - molo spacerowe wraz z tarasem okraślonym, kawiarnia oraz przystań dla Białej Floty.

Do dnia dzisiejszego wykonano: wbite pięć sztuk pali o średnicy 1,5m (pozostało do wbicia jeszcze 2 pale i od strony lądu i jeden od strony morza), osadzono czepek i włożono część belek szkieletowych pomostu.

Urząd Miasta poszukuje inwestorów na dalsze etapy budowy mola.

Na zdj. : Widok nowego - zmienionego projektu zabudowy pawilonowej w części lądowej mola, ze względu na oszczędność środków inwestycyjnych (Międzyzdroje 1994 rok).



R Y B O Ł Ó W S T W O
W M I Ę D Z Y Z D R O J A C H

..... ***** 0 *****

1 9 4 5 - 1 9 9 4

R Y B O Ł Ó W S T W O .

Wywiad z pierwszym ,polskim rybakiem z Międzyzdrojów.

Wspomnienia Pana Ryszarda Szacha, który do Międzyzdrojów pieszo przyszedł ze Szczecina, w listopadzie 1945 roku. Zamieszkał na ul. Kolejowej. Od 1946 roku rozpoczął pracę jako rybak. Pierwszymi rybakami byli Niemcy, którzy zamieszkiwali w Międzyzdrojach. Mieli oni sprzęt rybacki, łodzie wiosłowe i łodzie żaglowe. Urząd Morski w Świnoujściu agitował do pracy w rybołówstwie. Ryby w pierwszych latach po wojnie były najważniejszym artykułem konsumpcyjnym. Pierwsze kroki w zawodzie rybaka stawiali przy współudziale rybaków niemieckich, którzy byli kwalifikowanymi pracownikami. Baza rybacka była zlokalizowana naprzeciwko domu wczasowego "Posejdon". Pierwszymi polskimi rybakami byli : rodzina Gackowskich, Ryszard Szach, Jan Nowak, ojciec i syn Banasiakowie, Zygmunt Wiórkowski, autochton Maks Krause.

Pod koniec 1946 roku powstała w Międzyzdrojach filia Państwowego Przedsiębiorstwa "Centrala Rybna". Zadaniem przedsiębiorstwa był skup ryb od rybaków i zaopatrywanie sklepów w całej Polsce. Od tego czasu datuje się rozwój rybołówstwa przybrzeżnego. Rybacy zaczęli organizować we własnym zakresie sprzęt. Zakup sprzętu sprawiał wiele trudności, nie było odpowiednich sklepów i hurtowni, gdzie by można było się zaopatrzyć w niezbędny sprzęt. W 1947 roku powstała w Szczecinie Morska Centrala Zaopatrzenia, w której rybacy kupowali sprzęt rybacki taki jak : sieci, osprzęt do sieci, wiosła, silniki do łodzi.

W 1947 roku powstał Związek Rybołówstwa Morskiego. Do 1950 roku rybacy pracowali indywidualnie na łodziach pozostawionych przez rybaków niemieckich. Stary sprzęt ulegał zniszczeniu, stawał się niebezpiecznym na morzu. Rybacy zaczęli stare łodzie wymieniać na nowe, które kupowali w Trzebieży, w Sianowie i w Gdańsku.

W 1950 roku powstała Spółdzielnia Rybacka "Piast" w Wolinie, której członkami byli rybacy międzyzdrojscy. Członkowie Zarządu Spółdzielni "Piast" niechętnie przyjmowali międzyzdrojan do swojej spółdzielni. Jak określił ten fakt Pan Szach: "Staliśmy się dziećmi niechcianymi". od 1950 do 1956 roku należeli rybacy do trzech spółdzielni. Do Spółdzielni "Piast", w Wolinie, "Certa" i "Belona" w Dziwnowie.

W 1956 roku było już 12 rybaków mających swoje łodzie i potrzebny sprzęt. Ci rybacy założyli w Międzyzdrojach swoją Spółdzielnię Rybacką "Kotwica". Funkcje w Zarządzie rybacy pełnili społecznie: prezes Aleksander Andrzejewski, zastępca Edwin Peters, zastępca Ryszard Szach. Na etacie była sekretarka i księgowa. Spółdzielnia rozwijała się szybko, przynosiła zyski rybakom, Związkowi Krajowemu Rybaków. Podatki odprowadzane były systematycznie, również miasto miało zyski, rybacy finansowali Klub Sportowy "Ster". W takim zespole spółdzielnia pracowała przez 9 lat do 1965 roku.

W latach 1965/ 1966 nastąpiła reorganizacja spółdzielczości, zmieniły się warunki płac rybaków. Spółdzielnie rybackie były dotowane przez państwo. Centrala Rybna planowała roczny połów ryb każdej spółdzielni rybackiej. Do ryb złowionych według planu była przyznawana dotacja państwowa.

Ryby złowione ponad plan nie były objęte dotacją. Spółdzielnia, która złowiła więcej ryb, niż przewidywał plan miała straty. Ze zmianą organizacji w spółdzielniach zwiększyły się obowiązki prezesów. Prezesi pełniący funkcje społecznie, nie mogli poradzić sobie z poszerzonymi obowiązkami administracyjnymi. Na wniosek Związku Krajowego Rybaków i Powiatowego Komitetu PZPR zostali odgórnie przydzieleni prezesi z Gdyni. W ciągu roku zmieniło się trzech prezesów. Dnia 15 czerwca 1965 roku został oddelegowany ze Spółdzielni Ogrodniczo-Pszczelarskiej do Spółdzielni Rybackiej "Kotwica" Stanisław Dziekan na stanowisko prezesa. Zastępcą społecznym prezesa był Aleksander Andrzejewski i Ryszard Szach. Przewodniczącym Rady Nadzorczej został wybrany Stanisław Szach. Spółdzielnia rozwijała swoją działalność. Do Spółdzielni "Kotwica" należały trzy bazy: Baza w Międzyzdrojach, w Wiselce, w Międzywodziu, w Dziwnowie. Oprócz połowów Spółdzielnia miała przetwórnę rybną przy ul. Skłodowskiej. Rybę konserwowano, wędzono, smażyono na bazie w Międzyzdrojach. Do przetwórni dostarczane były z Centrali Rybnej, szczególnie śledzie i niewielkie ilości węgorzy, makreli i innej ryby. Kierownikami Przetwórni Rybnej byli: Michał Urbaniak i Bolesław Dziekan. Jeżeli brak było ryby na łowiskach w okolicach Międzyzdrojów, rybaków przewożono na łowiska w okolicach Mrzeżyna, Niechorza. Spółdzielnia dostarczała rybakom łodzie, sprzęt rybacki i paliwo. Aby zmniejszyć koszty, w spółdzielni został założony warsztat naprawczy, przy Spółdzielni "Kotwica", którego zadaniem był remont sprzętu rybackiego.

Ze względu na wysoki koszt eksploatacji sprzętu spółdzielnia sprzedawała łodzie rybakom. Rybacy stali się właścicielami łodzi i sprzętu potrzebnego do pracy. Zmuszeni byli przeprowadzać naprawy sprzętu na własny koszt.

Część rybaków z baz podległych Spółdzielni "Kotwica" przeprowadziła się do Mrzeżyna i Niechorza. Powodem do przeprowadzenia się było: duże zapasy ryb na łowiskach i korzystne warunki wybudowania własnego domu. Urząd Morski bezpłatnie przekazywał chętnym rybakom działki. Banki udzielały bezzwrotnych pożyczek. W 1971 roku odszedł ze Spółdzielni Stanisław Dziekan, a na jego miejsce przyszedł Ryszard Ratyński, były prezes "Baltony" w Dziwnowie.

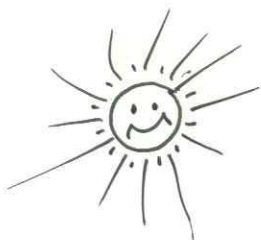
Na początku lat siedemdziesiątych przeprowadzono następującą reorganizację w spółdzielni: małe spółdzielnie połączono w jedną dużą, i tak Spółdzielnia Rybacka "Kotwica" w Międzyzdrojach została dołączona do Spółdzielni Rybackiej "Certa". Zarząd Spółdzielni mieścił się w Szczecinie. W Międzyzdrojach byli tylko kierownicy bazy. Od 1983 roku do 1992 roku kierownikiem bazy był Jerzy Spychalski. Sprzęt połowowy rybacy mieli własny. Łowiono przeważnie śledzie. W okresie śledziowym łowiono około 1.200 ton śledzi. Solono je i mrożono w Przetwórnjach Rybackich "Odra" w Świnoujściu, w Kołobrzegu i w Ustce. Spółdzielnia "Certa" przyjmowała rybę i rozprowadzała w głąb kraju. Dochody rybaków były bardzo wysokie. Przy nieprawidłowej eksploatacji ilość ryb się zmniejszała. Mniej łowiono fląder, sandacza, zniknęły z łowisk dorsze i węgorze.

Zarząd "Certy" zlikwidował przetwórnię ryb w Międzyzdrojach. Sprzedał maszyny, narzędzia, pracowników zwolnił. Z roku na rok zmniejszał się zasób ryb na łowiskach, ilość łowionych ryb i dochody rybaków. Na bazie zaczęły powstawać spółki, które zajmowały część sprzętu do łowienia i przetwórstwa. Jedną ze spółek było Przedsiębiorstwo Produktów "Pomorze" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Spółka prowadziła przetwórstwo śledzia do postaci płata, produkowano konserwy ze śledzi. Przedsiębiorstwo "Pomorze" skupowało surowiec od miejscowych rybaków i z innych baz. Spółdzielnia "Certa" pomagała rybakom w sprzedaży ryb.





Nowy , pogodny ranek. Morze gładkie jak lustro . Będą udane połowy. Ahoj !





Łodzie rybackie powróciły z połowów. Na morzu tworzą się bryzy, wzrasta siła wiatru północnego.



Rybołówstwo

- 1945 Połowy prywatnego sektora rybackiego (Polacy i Niemcy).
październik
- 1947 W Wolinie rozpoczęto budowę (do 1949) Hurtowni Centrali Rybnej, która rozpoczęła zakładanie placówek skupu w latach 1946 - 1948 w Wolinie, w Międzyzdrojach, w Lubinie i w Świnoujściu.
- 1950 Rybacy z Lubina, Międzyzdrojów, Wapnicy i Wolina połączyli spółdzielnie "Węgorzewo" i "Zalew" w Spółdzielnię Rybacką "Piast".
27 paździer-
nika
- 1952 W Świnoujściu - Warszawie powstało Przedsiębiorstwo Usług Rybackich "Odra" (od 1.I. 1954 PPDiUR), które włączyło były Oddział PPD "Dalmor".
1 stycznia
- wrzesień W Świnoujściu zorganizowano Oddział MIR (Morski Instytut Rybacki) oraz Ośrodek Szkolenia Zawodowego w Ministerstwie Żeglugi (do wiosny 1960)
- 1958 r. W Międzyzdrojach zorganizowała się Spółdzielnia Rybołówstwa Morskiego "Kotwica".
II-IV
- 1959 r. Pierwsza wyprawa statków "Odry" na wody północno - amerykańskie.

1960 r. IX. W Świnoujściu rozpoczęła naukę Szkoła Rybołówstwa Morskiego.

Port i żegluga

- 1946 r.
4.IV. Do portu wpłynął pierwszy po wojnie statek m/s "Posejdon" (bandery alianckiej) z 802 reporterami polskimi udającymi się z Lubecki do Szczecina.
- 1948 r.
28.II. Inauguracja komunikacji (do połowy 1953 r.) towarowo-pasażerskiej ze Szwecją (Trelleborgiem) : rejs m/s "Drotning" , "Victoria".
- 1966.I.2. W Świnoujściu - Warszawie na wschodnim wybrzeżu Świny rozpoczęto prace ziemne dla przyszłego "Świnoportu II".
- 1968 r.
23.VI. Uroczyste przekazanie do eksploatacji "Świnoportu II"
- 1970.IX.17. W "Świnoporcie II" podniesiono banderę na największym polskim statku m/s "Manifest Lipcowy", który 20.IX wpłynął do Włoch z ładunkiem węgla.

