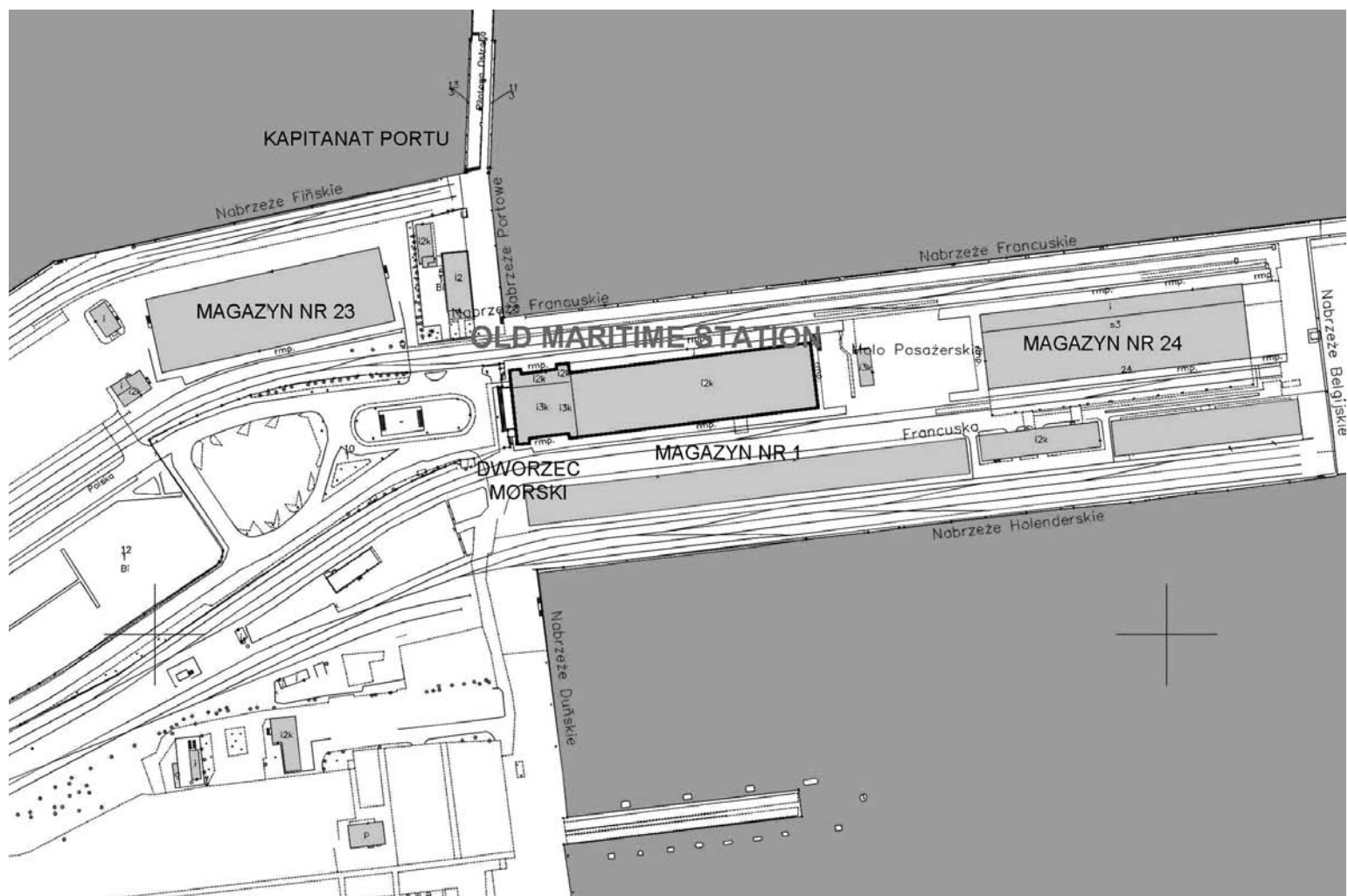


Gdynia – Puerto y ciudad.
Patrimonio industrial y marítimo común
Gdynia – Port and Town.
Common Maritime Industrial
Heritage



Gdynia is situated on the Baltic, on the Gulf of Gdańsk. This fine modern seaside town is one of Poland's three largest seaports and one of the most up-to-date ports in Europe as well as a large ship-building centre, a deep-sea fisheries base and a centre for higher maritime training.

Today's town, young and pulsating with life, rose up 85 years ago at a record rate on a site where, before it was begun, there were just expanses of bare sands and peat-bog.

This area is situated not far from Gdańsk, at the outlet of the Kashubian Ancient Valley and is drained by the Chylonka rivulet and bordered by Kepa Oksywska to the north and Kamienna Góra hill to the south. It was part of the land populated by the Kashubians, a tribe of Slavic people, and belonged to the Dukedom of Gdańsk, a part of the Polish State. Since around the 12th century there has been a small fishing village on the site.

First mentioned as "Gdina" in a document dating back to the year 1253, the village obtained its foundation charter in 1362. This small village inhabited by fishermen and sailors had close links with the neighbouring and still older settlement of Oksywie, with its own harbour and a parish church founded by the Gdańsk ducal branch of the Piast dynasty.

Gdynia was first contemplated as a convenient location for the naval harbour of the Polish Commonwealth early 17th century's plans. The plans were however not implemented at that time; they were abandoned and eventually forgotten for three centuries as were the early attempts at boat-building undertaken here in the 15th century. Gdynia continued to live its humble and quiet life. The village kept on changing owners and in the 14th century it became the property of the Kartuzy monks who held it till 1826. In 1772, a large portion of Gdańsk Pomerania, including Gdynia, was annexed by Prussia; the original Kashubian population, however, remained

Gdynia está situada en el mar Báltico, en el golfo de Gdansk. Esta bella ciudad costera es uno de los tres puertos de mar más importantes de Polonia y uno de los puertos más modernos de Europa, además de un importante centro astillero, la base para una flota pesquera de altura y un centro de formación marítima especializada.

La ciudad actual, joven y llena de vida, fue construida hace 85 años en un tiempo record y en un lugar donde sólo existían turberas y tierras áridas.

Esta zona se encuentra no lejos de Gdansk, en la salida del antiguo valle Kashubian, es regada por el río Chylonka y limita al norte con Kepa Oksywska y al sur con la colina Kamienna Góra. Formó parte de las tierras pobladas por los Kashubianos, una tribu eslava, y perteneció al ducado de Gdansk, que es parte del estado polaco. Desde aproximadamente el siglo XII existió un pueblo pesquero en el lugar.

Mencionada por primera vez con el nombre de "Gdina" en un documento que data del año 1253, el pueblo obtuvo su carta fundacional en 1362. Este pueblo pequeño habitado por pescadores y marinos mantuvo vínculos estrechos con el cercano y más antiguo asentamiento de Oksywie, que contaba con su propio puerto y con una iglesia parroquial fundada por la rama ducal de Gdansk de la dinastía Piast.

Gdynia fue considerada como un lugar adecuado para establecer el puerto naval de Polonia en planes realizados a principios del siglo XVII. No obstante, dichos planes no se llevaron a cabo en aquel momento, fueron abandonados y olvidados durante trescientos años al igual que los primeros intentos de instalar un astillero en el siglo XV. Gdynia continuó con su vida humilde y tranquila. El pueblo siguió cambiando de propietario y en el siglo XIV se convirtió en propiedad de los monjes cartujos hasta 1826. En 1772, una gran parte de la región de Pomerania – Gdansk, con inclusión de Gdynia, fue anexada por Prusia; sin embargo, la población original Kashubiana permaneció en el pueblo y los pobladores alemanes sólo representaban un pequeño porcentaje en comparación con la población nativa. Los habitantes de Gdynia solicitaron repetidamente a las autoridades prusianas la construcción de un pequeño puerto pesquero en su territorio, pero sus peticiones no fueron atendidas. La comunidad vivía con una economía de subsistencia y apenas podía satisfacer sus propias necesidades.

Los importantes progresos de la era industrial, como la carretera Gdansk-Koszalin construida en 1820-1823, que pasaba cerca de Gdynia, y la línea de ferrocarril puesta en marcha cincuenta años más tarde, mejoraron la economía del pueblo. Los esfuerzos por desarrollar Gdynia como un centro de salud a principios del siglo XX tuvieron pocas consecuencias.

A pesar de su sujeción a las presiones germanizantes de las autoridades prusia-

The "SEBTrans Project – Link" is related to a Modern Ferry Terminal in the Eastern Port of Gdynia.

El Proyecto "SEBTrans – Link" refiere a un Terminal moderna en el Puerto Oriental de Gdynia.

in the village and German settlers were but a small fraction compared to the indigenous population. The inhabitants of Gdynia repeatedly petitioned the Prussian authorities for a small fishing harbour to be built on the territory of their village, but to no avail. The subsistence-level community could hardly provide for its own needs.

The major developments of the industrial age such as the Gdańsk-Koszalin highway built in 1820-1823 and passing close to Gdynia and a railway line laid out fifty years later, improved the economy of the village. Of little consequence in this respect likewise were the early 20th century endeavours to develop Gdynia into a health resort.

Despite its subjection to the Germanising pressures of the Prussian authorities, the Kashubian population cherished its centuries-old connections with Poland. The national consciousness of the Kashubians greatly contributed to the inclusion of Pomerania within Poland when, following the First World War, Poland was re-established as a sovereign state after over a hundred years of foreign domination.

On June 28th, 1919, the Versailles Treaty gave Poland back part of its sea coast.

As the Versailles policies of certain states were biased against Poland, under the Treaty of Versailles the revived Polish State was allotted but a short section of seashore without any commercial harbour. Gdańsk, which had served as the seaport of the Polish Commonwealth throughout the centuries, was not part of the Polish State, but was made a separate political body with the status of a Free City. Chauvinist German elements, hostile to Poland, were a driving force in Gdańsk; of Hitler's ascent to power, they gave him enthusiastic support and embraced the Nazi ideology. Poland took possession of the part of Pomerania allotted to her under the Treaty of Versailles with a symbolic "betrothal of the sea", staged on February 10th, 1920. The general concept of a Polish commercial port was soon under consideration. Of the many proposed sites, a section on the Gulf of Gdańsk close to the village of Gdynia was selected as a particularly suitable location for the future port.

Work on building what were called the "Provisional Naval and Fishing Harbours", simple and cheap constructions, was started as early as the end of 1920.

On September 23rd, 1922, a bill on the construction of the seaport of Gdynia was passed by the Sejm of the Polish Republic. This date is regarded as the official beginning of the port of Gdynia proper.

On November 3rd 1922 the private company Gdynia Shipyard was established.

The Provisional Harbour was formally handed over for service on April 29th, 1923. In this year on August 13th, it received its first ocean-going ship, the French cargo vessel "Kentucky"; this vessel was the first of a long list of ships serviced by the port of Gdynia, which was soon to become known as Poland's "window to the sea."

Parallel with the utilisation of the provisional harbour, work was undertaken on the construction of the harbour proper according to an original design by a Polish engineer, Tadeusz Wenda. Following Wenda's design, the constructed port partly cut into the land with dug-out basins and partly projected into the sea, its piers extend-

nas, la población Kashubiana añoraba sus vínculos ancestrales con Polonia. La conciencia nacional de los Kashubianos contribuyó en gran medida a la inclusión de Pomerania en Polonia cuando, después de la Primera Guerra Mundial, Polonia fue restituida como país soberano después de más de cien años de dominación extranjera.

El 28 de junio de 1919, el Tratado de Versalles permitió recuperar a Polonia parte de su territorio costero. Puesto que las políticas de determinados países participantes en el Tratado de Versalles eran contrarias a Polonia, sólo se asignó al restituido estado polaco una pequeña sección de costa sin puerto comercial.

Gdańsk, que había sido el puerto marítimo de Polonia a lo largo de los siglos, no formaba parte del estado polaco, sino que fue constituido como una entidad política separada con la categoría de Ciudad Libre. Los elementos alemanes chauvinistas, hostiles a Polonia, constituían una fuerza importante en Gdańsk; cuando Hitler accedió al poder, estos elementos le prestaron su apoyo entusiasta y abrazaron la ideología nazi. Polonia tomó posesión de la parte de Pomerania que le

había sido asignada en virtud del Tratado de Versalles con una ceremonia simbólica de "unión con el mar", que se celebró el 10 de febrero de 1920. El concepto general de un puerto comercial de Polonia pronto fue tomado en consideración. De las muchas localizaciones propuestas, se seleccionó un lugar del golfo de Gdansk en las proximidades del pueblo de Gdynia como la localización más adecuada para el futuro puerto.

Los trabajos en el edificio de lo que se denominó "Puerto Provisional Naval y Pesquero", con una construcción muy sencilla y de bajo coste, comenzaron a finales de 1920.

El 23 de septiembre de 1922, el Sejm de la República de Polonia aprobó el proyecto de ley sobre la construcción del puerto marítimo. Esta fecha es considerada como el inicio oficial del puerto de Gdynia.

El 3 de noviembre de 1922 se creó la empresa privada Gdynia Shipyard.

El Puerto Provisional fue inaugurado oficialmente el 29 de abril de 1923. El 13 de agosto del mismo año recibió al primer buque de navegación de altura, el carguero francés "Kentucky"; este buque fue el primero de una larga lista de buques

ing beyond the original shoreline.

On July 4th 1924, an agreement for the construction of the Port of Gdynia was concluded between the Polish government and the French-Polish consortium.

The port of Gdynia has been highly appreciated by harbour engineering experts for its functional arrangement and utility. The design provided for easy access to all the harbour basins, with the outer harbour and roadstead located relatively close to the basins. The harbour basins proved to be of sufficient depth and width to admit the large tankers of today. In addition, the port is well provided with warehouses, forming the first and second rows of buildings along the harbour quays; it has an excellent communications system and is equipped with transshipment facilities of all descriptions.

The town of Gdynia grew alongside its harbour. A fishing village and a holiday resort with under a thousand inhabitants in 1920, it rapidly changed and expanded. Though urban development – replete with contrasts – failed to match the planned, controlled development of the harbour, Gdynia expanded from year to year to take on the appearance of the large urban agglomeration it was becoming. In 1938 its permanent population numbered over 120 thousand persons.

On February 10th 1926 city municipal rights were granted to Gdynia by the Polish government. Also in 1926 Polish navy base and Polish navy headquarters were moved to Gdynia from Puck. On November 11th 1926 the first crane started its service in the Port of Gdynia. The building of the port of Gdynia, enthusiastically watched by the entire Polish community, was pursued energetically and proceeded at great strides. With the increasing transshipment figures and cargo-handling capacity, the port was steadily moving ahead of all the Baltic ports. In 1938 it serviced 6, 498 ves-



The village of Gdynia in an old image of the 19th century.

El pueblo de Gdynia en una vieja imagen del siglo XIX.

sels and handled 9, 173 thousand tons of cargo. The international shipping conferences placed Gdynia among the most up-to-date European ports and categorised it as a “basic port”.

The construction of the port stimulated the development of all the branches of the maritime economy. The Polish Merchant Marine was inaugurated and the fishing trade started to develop; yards and workshops for building and repairing small shipping craft proliferated; some shipping and international trade enterprises were established; the educational and training facilities for maritime services were strengthened.

On January 4th 1927 “Wilno”, the first steamship of “Zegluga Polska” visited the Port of Gdynia. In May this year the “Nauta” ship repair workshop was established. The following year the Maritime Office and POLBRYT, a Polish-British Shipping Company were established in Gdynia.

75 years ago on February 16th 1930, the Polish Trans-Atlantic Shipping Company, later renamed the Gdynia-America Shipping Lines - GAL was established. One month later, the first Polish regular passenger shipping line Gdynia-New York began operations. Also that year, “Polonia”, the first Polish passenger ship, flew the Polish flag. On March 1st 1933 the newly built railway line between Ślask and the Port of Gdynia started operations and that year the port of Gdynia handled more cargo than the port of Gdańsk. On December 8th 1933, the Passenger Sea Terminal with the offices of the Gdynia-America Shipping Lines started operating in the Port of Gdynia. The first ships operated by Gdynia-America Shipping Lines were “Polonia”, “Kościuszko” and “Pułaski”. Later the Company fleet added two transatlantic ships “Piłsudski” and “Batory”.

In October 1935 the maiden voyage of “Piłsudski”, the first modern Polish passenger vessel to New York left from the Francuskie Quay beside the Passenger Terminal in Gdynia.

The expansion of Gdynia was cut short by the Second World War, started by the Nazis in 1939. After a staunch defence of the city, Gdynia was overrun by the enemy and forced to surrender. After they captured the city, the Germans ruined its economic potential by confiscating Polish government and private property and turning the commercial harbour into their naval harbour. In addition to these economic measures, they resorted to brute force to exterminate the Polish population of the city. The population was subjected to arrests, displacement, deportation to concentration camps and mass executions; a mere half escaped destruction. In the Piaśnica forest near Gdynia (Wejherowo district), over 12 thousand Poles were killed by the Nazis – and this is just one execution site. In March 1945, the port of Gdynia was maliciously devastated by the systematic action of retreating German troops who mined fairways, destroyed breakwaters, quays, warehouses and other port facilities and obstructed harbour passages and basins with sunken ships. Gdynia was liberated on March 28th 1945, by the Second Belorussian Front of the Soviet Army accompanied by the Heroes of Westerplatte First Armoured Brigade.

Reconstruction work was started immediately after the liberation. Although badly damaged – the port of Gdynia was nearly 100% destroyed during the war, the port of Gdynia was already able in July 1945 to receive the first foreign vessels which called here to collect Polish coal. The port was gradually cleared of the war damage. Reconstruction work was combined with the expansion of the port and was aimed at bringing it more up to date. Cargo handling operations were mechanised.

On October 21st 1945 S.s “Kraków” came back to its mother port – Gdynia as the first Polish vessel after the war time. The port of Gdynia was the first Baltic harbour to service large shipping. On April 15th 1963 it received the “Manhattan”, the first giant US

que utilizaron el puerto de Gdynia, que pronto sería conocido como la "ventana al mar" de Polonia.

De forma paralela a la utilización del puerto provisional, se llevaron a cabo trabajos para construir el puerto propiamente dicho de acuerdo con el diseño original del ingeniero polaco, Tadeusz Wenda. De acuerdo con el diseño de Tadeusz Wenda, el puerto estaba en parte ganado a la tierra firme mediante dársenas excavadas y en parte se proyectaba hacia sus muelles, extendiéndose más allá de la línea costera original.

El 4 de julio de 1924, el gobierno polaco y un consorcio franco-polaco firmaron un acuerdo para la construcción del puerto de Gdynia.

El puerto Gdynia ha sido muy apreciado por los expertos en ingeniería de puertos debido a su diseño funcional y a su servicio. El diseño permite un fácil acceso a todas las dársenas del puerto, y el puerto exterior y el fondeadero están situados relativamente cerca de las dársenas. Las dársenas del puerto han demostrado tener una anchura y una profundidad suficientes para albergar a los grandes petroleros actuales. Además, el puerto cuenta con una buena cantidad de almacenes, que forman la primera y la segunda hileras de edificios a lo largo de los muelles del puerto; cuenta con un excelente sistema de comunicaciones y está equipado con todo tipo de dispositivos de trasbordo.

La ciudad de Gdynia creció al tiempo que su puerto. El pueblo pesquero y el centro vacacional que contaban con menos de mil habitantes en 1920 cambiaron y se expandieron con rapidez. Aunque el desarrollo urbano – lleno de contrastes – no se correspondió con el desarrollo planificado y controlado del puerto, Gdynia creció año tras año hasta asumir la imagen de una gran aglomeración urbana. En 1938, su población permanente superaba los 120.000 habitantes.

El 10 de febrero de 1926, el gobierno de Polonia concedió derechos municipales a Gdynia. Asimismo en 1926, el cuartel general de la marina polaca y una base de la marina polaca fueron trasladados de Puck a Gdynia. El 11 de noviembre de 1926, la primera grúa empezó a operar en el Puerto de Gdynia. La construcción del puerto de Gdynia, seguida con entusiasmo por toda la comunidad polaca, prosiguió y avanzó con rapidez. Con el incremento de la capacidad de trasbordo y de manipulación de mercancías, el puerto se convirtió en el puerto más moderno de todos los puertos del mar Báltico. En 1938 prestó servicio a 6.498 buques y manipuló 9.173 toneladas de mercancías. Las conferencias internacionales sobre transporte marítimo consideraban a Gdynia como uno de los puertos europeos más modernos y lo clasificaban como "puerto básico".

La construcción del puerto fomentó el desarrollo de todas las ramas de la economía marítima. Se constituyó la Marina Mercante de Polonia y se empezó a desa-

rollar el comercio pesquero; proliferaron los astilleros y los talleres dedicados a la construcción y la reparación de pequeños navíos; algunas empresas de comercio y transporte internacional se establecieron en el lugar, y se mejoraron las instalaciones educativas y de formación en materia de servicios marítimos.

El 4 de enero de 1927, "Wilno", el primer barco de vapor de "Zegluga Polska" visitó el puerto de Gdynia. En mayo del mismo año se creó el taller de reparación naval "Nauta". Al año siguiente, se establecieron en Gdynia la Oficina Marítima y POLBRYT, una empresa polaco-británica de transporte marítimo.

Hace 75 años, el 16 de febrero de 1930, se creó la empresa Polish Trans-Atlantic Shipping Company, denominada posteriormente Gdynia-America Shipping Lines -GAL. Un mes más tarde empezó a operar la primera línea marítima regular de transporte de pasajeros Gdynia-Nueva York. El mismo año, el "Polonia" fue el primer barco de pasajeros que navegó con la bandera polaca.

El 1 de marzo de 1933, la nueva línea de ferrocarril entre Ślask y el Puerto de Gdynia empezó a operar, y en dicho año el puerto de Gdynia manipuló un mayor volumen de mercancías que el puerto de Gdansk. El 8 de diciembre de 1933, se inauguró en el puerto de Gdynia la Terminal Marítima de Pasajeros con las oficinas de la Gdynia-America Shipping Lines. Los primeros buques operados por la Gdynia-America Shipping Lines fueron "Polonia", "Kościuszko" y "Pułaski". Posteriormente la flota se amplió con dos barcos transatlánticos, "Piłsudski" y "Batory". En octubre de 1935 tuvo lugar el viaje inaugural del "Piłsudski", el primer barco polaco moderno de pasajeros con destino a Nueva York que empezaba su singladura en el muelle Francuskie, al lado de la Terminal de Pasajeros de Gdynia.

La expansión de Gdynia se interrumpió drásticamente con la Segunda Guerra Mundial, iniciada por los nazis en 1939. Tras una enconada defensa de la ciudad, Gdynia fue derrotada por el enemigo y obligada a rendirse.

Después de la conquista de la ciudad, los alemanes arruinaron su potencial económico mediante la confiscación de propiedades privadas y del gobierno polaco y mediante la conversión del puerto comercial en su puerto naval. Además de estas medidas económicas decidieron exterminar por la fuerza a la población polaca de la ciudad. La población estaba sometida a arrestos, traslados forzosos, deportaciones a campos de concentración y ejecuciones en masa; sólo la mitad de la población escapó a la destrucción. En el bosque de Piaśnica cerca de Gdynia (distrito de Wejherowo), los nazis asesinaron a más de 12.000 polacos, y eso sólo en un lugar de ejecución.

En marzo de 1945, el puerto de Gdynia fue devastado por la acción sistemática de las tropas alemanas en retirada que minaron los canales de paso, destruyeron los rom-

peolas, los muelles, los almacenes y otras instalaciones del puerto, y obstruyeron los pasos del puerto y las dársenas con barcos hundidos. Gdynia fue liberada en marzo de 1945 por la Segunda División Bielorrusa del Ejército Soviético acompañada por los héroes de la Primera Brigada Acorazada Westerplatte.

Los trabajos de reconstrucción comenzaron inmediatamente después de la liberación. Aunque los daños eran graves, el puerto fue destruido prácticamente al 100% durante la guerra, el puerto de Gdynia ya fue capaz en julio de 1945 de recibir a los primeros buques extranjeros que venían a recoger carbón polaco. Poco a poco, el puerto se recuperó de los daños causados por la guerra. Los trabajos de reconstrucción se combinaban con la expansión del puerto con el fin de convertirle en un puerto más moderno. Se mecanizaron las operaciones de manipulación de mercancías.

El 21 de octubre de 1945, el S.s "Kraków" volvió a su puerto original, Gdynia, en calidad de primer buque polaco después de la guerra. El puerto de Gdynia fue el primer puerto del mar Báltico en prestar servicio a los grandes mercantes. El 15 de

abril de 1963 recibió al "Manhattan", el primer buque mercante americano de gran tamaño en entrar en el mar Báltico a través de los estrechos de Dinamarca. En julio de 1974, se celebró la "Sail Operation" en el Puerto de Gdynia. En 1976 comenzó la construcción de la terminal de contenedores al lado de la antigua Terminal de Pasajeros de la calle Polska. En 1991, la empresa pública "Port of Gdynia" fue transformada en una sociedad por acciones en propiedad al 100% del estado. La privatización del puerto empezó a partir de dicha fecha. Cinco años más tarde, el Puerto de Gdynia concluyó su programa de reestructuración y se creó una nueva estructura económica, Port Gdynia Holding S.A.

El "Proyecto-Conexión SEBTrans: Una Terminal moderna en el Puerto Oriental de Gdynia como una conexión importante en el Corredor de Transporte Norte-Sur VI" ("SEBTrans Project- Link: A Modern Ferry Terminal in the Eastern Port of Gdynia as an important link in the North-South VI Transportation Corridor") es parte integrante del proyecto Trans-Link SEB Interreg IIIB desarrollado junto con el Ayunta-

merchant vessel to enter the Baltic through the Danish Straits. In July 1974 the "Sail Operation" was held in the Port of Gdynia. In 1976 construction of the container terminal started in the Port of Gdynia beside the Old Passenger Terminal at Polska Street. In 1991 the state owned enterprise Port of Gdynia was transformed into a shareholding company 100% owned by the state. The privatization of the port commenced from that date. Five years later the Port of Gdynia finalized its restructuring programme. A new economic structure – Port Gdynia Holding S.A. was established.

The "SEBTrans Project-Link: A Modern Ferry Terminal in the Eastern Port of Gdynia as an important link in the North-South VI Transportation Corridor" is an integral part of the Interreg IIIB SEB Trans-Link project with the Municipality of Vaxjo of Sweden as the Lead Partner. The Polish part of the project was co-financed by the CBC Phare Programme. The project has been running since January 2005 until the end of October 2005. The leading partner from the Polish side was the Municipality of Gdynia. The Project was realized in close co-operation with the Gdynia Port Authority the Pomeranian Marshal Office and the Pomeranian Voivodship Office. The project's primary goal was to eliminate the "bottlenecks" that hamper the development of the North South Transportation Corridor of the TINA network and to strengthen cross-border co-operation in the Baltic Sea Region. The Gdynia part of the project had a concrete dimension, i.e. preparing the ground for the construction of a New Ferry Terminal in the Eastern Port of Gdynia. The direct aim of the project was to prepare feasibility studies for the new ferry terminal to be located along the Finskie and Polskie Quays accompanied by a new road network linking the Terminal with the center of the city. The realization of the new ferry terminal will play a major part in bringing life back to the Maritime Passenger Sta-

miento de Växjö de Suecia en calidad de socio principal. La participación polaca en el proyecto ha sido cofinanciada a través del Programa Phare CBC. Este proyecto se ha desarrollado desde enero de 2005 hasta finales de octubre del mismo año. El socio principal del lado polaco ha sido el Ayuntamiento de Gdynia. El proyecto se ha llevado a cabo en estrecha colaboración con la Autoridad del Puerto de Gdynia, la Oficina Regional de Pomerania y la Oficina Voivodship de Pomerania. El principal objetivo del proyecto era eliminar los "cuellos de botella" que obstaculizaban el desarrollo del Corredor de Transporte Norte-Sur de la red TINA y mejorar la cooperación transfronteriza en la región del Mar Báltico. La participación de Gdynia al principio del proyecto presentaba una dimensión muy concreta, a saber, la preparación de los terrenos para la construcción de una nueva Terminal de Transporte Marítimo en el Puerto Oriental de Gdynia. El objetivo directo del proyecto era la elaboración de los estudios de viabilidad para la nueva terminal de transporte marítimo que estaría situada a lo largo de los muelles Fińskie y Polskie, así como la construcción de una

red viaria que conectara la terminal con el centro de la ciudad. La construcción de la nueva terminal de transporte marítimo jugará un importante papel a la hora de revitalizar la Estación Marítima de Pasajeros, aunque allí no estará situada ninguna función relacionada directamente con la prestación de servicios al transporte marítimo. La Estación Marítima de Pasajeros es un edificio protegido por la legislación en su calidad de monumento del patrimonio cultural e industrial. La Estación Marítima de Pasajeros, al formar parte de nuestro patrimonio cultural nacional, servirá para promover nuestras tradiciones marítimas. La construcción de la Estación en el período de entreguerras le ha permitido ser testigo de muchos acontecimientos políticos y culturales. Este edificio es un símbolo de la tradición marítima de Polonia. Las recomendaciones finales están destinadas a revitalizar la Estación para que preste servicio a los barcos turísticos de pasajeros durante la temporada de verano. Aunque la Estación será utilizada durante todo el año. El resto del año el edificio puede operar como centro de conferencias. Se pueden desarrollar allí actividades culturales, recreativas y gas-

trónicas. Con el fin de conseguir estos objetivos, debemos restaurar los valores arquitectónicos del edificio. Se recomienda que tanto la Ciudad de Gdynia como la Autoridad del Puerto de Gdynia constituyan un órgano independiente responsable de la revitalización de la Estación – futuro operador del edificio.

Los resultados obtenidos por los estudios especializados son optimistas en relación con el desarrollo del transporte marítimo en la región del mar Báltico. Con respecto a la terminal de transporte marítimo prevista, los estudios prevén un crecimiento del 300% en los próximos 20 años, presuponiendo que se lleve a cabo la construcción de la Autopista A-1 y de las vías de acceso al puerto. Dentro de este contexto podemos esperar nuevas líneas de transporte marítimo que establezcan conexiones con los puertos del Báltico oriental y meridional. Se prevé un crecimiento especialmente dinámico en el grupo "ro-pax". Las previsiones acerca del tráfico turístico en esta zona afirman asimismo que se producirá un crecimiento del 75% al 100% desde ahora hasta el año 2025. Una de las tareas del proyecto consistió en elaborar unos estudios de

viabilidad para la nueva terminal de transporte marítimo situada en los muelles Fińskie y Polskie del Puerto Oriental de Gdynia. Las inversiones se realizarán en dos fases. La Fase 1, que se prevé tendrá lugar en los años 2009 – 2011, consistirá en dos embarcaderos para buques a lo largo del muelle Fińskie, junto con las instalaciones de acceso a los buques, las infraestructuras de apoyo, los elementos superestructurales y el edificio de la terminal de transporte marítimo. Durante la Fase II, cuya realización está prevista para después del año 2013, se construirá un tercer embarcadero a lo largo del muelle Polskie. Como resultado de las inversiones en carreteras, se ampliarán los astilleros de maniobra. Los estudios excluyeron la posibilidad de utilizar la antigua Terminal Marítima de Pasajeros como futuro edificio para la terminal de transporte marítimo. Asimismo afirmaban que la futura terminal intermodal podría estar situada en la parte trasera de la calle Polska, en la Zona de Desarrollo Urbano-Portuario.

La nueva red de carreteras es parte integrante del sistema de transporte de la región de Pomerania. El acceso a la red



The works of the building, of simple and cheap construction, called "Provisional Naval and Fishing Harbours" started at the end of 1920.

On February 16th 1930 the Polish Trans-Atlantic Shipping Company, renamed later into Gdynia-America Shipping Lines (GAL) was established.

Los trabajos en el edificio de lo que se denominó "Puerto Provisional Naval y Pesquero", con una construcción muy sencilla y de bajo coste, comenzaron a finales de 1920.

El 16 de febrero de 1930, se creó la empresa Polish Trans-Atlantic Shipping Company, denominada posteriormente Gdynia-America Shipping Lines (GAL).



de carreteras desde el puerto de Gdynia, después de la finalización de la III Fase de la Carretera de Kwiatkowskiego y la modernización y la ampliación de la Calle Janka Wiśniewskiego, se verá muy mejorado. Éste es un elemento primordial de la Autopista A-1. Una inversión adicional en carreteras prevista para los años 2007-2013 es la reconstrucción de la Calle Polska mediante la creación de carriles adicionales al otro lado de los almacenes del puerto. Una vez realizadas estas inversiones, la nueva terminal de transporte marítimo estará conectada con el sistema nacional de carreteras. El estudio también definía una conexión por carretera de la terminal con el centro de Gdynia. De forma similar, la inversión está dividida en dos fases. En la primera fase prevista para los años 2008-2011 se construirá una ronda de circunvalación en torno a las calles de Św. Piotra, T. Wendy Weglowa y Portowa, y se modernizará una sección de la calle de B. Chrzanowskiego. El tráfico será dirigido hacia la calle Władysława IV. Durante la segunda fase que se desarrollará a partir de 2013, se construirá una vía de transporte constituida por un sistema de pasos elevados

que dirigirá el tráfico hacia la nueva terminal de transporte marítimo y hacia la Estación Marítima de Pasajeros.

La terminal de transporte marítimo generará un impacto significativo sobre su entorno socio-económico. El Puerto de Gdynia, al igual que el conjunto de la economía polaca, están siendo objeto de importantes procesos de reestructuración. Se han creado nuevos puestos de trabajo gracias a la construcción de la terminal de transporte marítimo en el Puerto Oriental, así como posteriormente con motivo de su explotación. Además, también se crearán puestos de trabajo adicionales como consecuencia de la influencia de la terminal sobre su entorno espacial. Estas inversiones servirán para impulsar nuevos progresos y para activar la Zona de Desarrollo Urbano-Portuario (una zona designada entre otras para prestar servicios de apoyo al puerto, crear centros de logística y una terminal intermodal). Asimismo, el aumento de los barcos de crucero que recalán en Gdynia puede generar nuevas ofertas laborales. El proyecto asimismo describe los cambios cualitativos en el mercado laboral de Gdynia y las oportunidades para adaptarse a los nuevos requisitos.

tion – although no functions directly connected with serving ferries will be located there. The Maritime Passenger Station is a building protected by law as a monument of the cultural and industrial heritage. The Maritime Passenger Station that is a part of our national cultural heritage will sustain our maritime traditions. The building of the Station in the years between the wars has been a witness to many political, cultural events. The building is a symbol of maritime Poland. The final recommendations aim at reviving the Station's function for service to passenger tourism vessels during the summer season. Yet the Station should be used all year round. In the remaining period of time the building may serve as a conference center. Cultural, recreational, and restaurant functions should be located there. In order to accomplish these tasks we must restore the building's architectural values. It is recommended that both the City of Gdynia and the Gdynia Port Authority establish a separate body responsible for the revitalization of the Station – a future operator of the building.

The results shown in the expertise are optimistic for the development of ferry traffic in the Baltic Sea Region. Regarding the planned ferry terminal the prognosis anticipates a 300 percent growth in the next twenty years, in view of the construction of the A-1 Motorway and access roads to the port. In this context we may expect new Liner connections to the Southern and Eastern Baltic ports. A dynamic growth is expected especially in the ro-pax group. The prognosis also acknowledged tourist traffic in this area that is expected to grow by 75 to 100 percent by the year 2025. One of the project's tasks was to prepare feasibility studies for the new ferry terminal located on the Finskie and Polskie Quays in the Eastern Gdynia Port. The investment will be implemented in two phases. Phase I, which is expected to take place in the years 2009-2011 will consist of two ferry berths along the Finskie Quay accompa-

nied by access facilities to the ferries, back-up infrastructure and superstructure elements, and the ferry terminal building. During Phase II, whose implementation is planned after 2013, a third ferry berth along Polskie Quay will be built. As a result of road investments the maneuver yards will be extended. The studies excluded the possibility of using the Old Maritime Passenger Terminal as the future ferry terminal building. The study also assumed that the future intermodal terminal might be located behind Polska Street in the areas of the Port-City Development Zone.

The new road network is an integral part of the Pomeranian transportation junction. The Port of Gdynia road system accessibility after the completion of the III Stage of Kwiatkowskiego Route and the modernization and extension of Janka Wiśniewskiego Street will be upgraded. This is a primary element of the A -1 Motorway A further road investment planned to take place in the years 2007-2013 is the rebuilding of Polska Street by constructing additional lanes on the other side of the port's warehouses. After the completion of these investments the new ferry terminal will be connected with the national road system. The study also defined the road connection of the terminal to the center of Gdynia. Similarly the investments is divided into two stages. Under stage one in the years 2008-2011 a round-about focusing on: Św. Piotra, T. Wendy Weglowa and Portowa Streets will be built, and a section of the B. Chrzanowskiego Street will be modernized. The traffic shall be directed to Władysława IV Street. During the second stage after the year 2013 the main transportation route will be constructed – a system of flyovers will lead the traffic to the new ferry terminal and to the Maritime Passenger Station.

The ferry terminal will have a substantial impact on the socio-economic environment. The Gdynia Port like the whole Polish economy



is undergoing major restructuring processes. New jobs will be created for the construction of the ferry terminal in the Eastern Port, as well as its later exploitation. Additionally new jobs will be a result of the terminal's influence on its spatial surroundings. The investment will give new development impulses and activate the Port-City Development Zone (an area designated among other for port back-up services, logistic centers, an intermodal terminal). Also a rise in the number of cruise vessels calling at Gdynia may create new jobs. Additionally, the project describes the changes in quality on the Gdynia labour market and the possibilities of adapting to new requirements.

Reconstruction work started immediately after the liberation by the Second Belorussian Front of the Soviet Army.

Cruise ship in the port of Gdynia, today.

Los trabajos de reconstrucción comenzaron inmediatamente después de la liberación por la Segunda División Bielorrusa del Ejército Soviético.

Barcos turísticos de pasajeros en el puerto de Gdynia, hoy.

Bibliography

SZYMAŃSKI T. "Revitalization concept of the Gdynia Maritime Passenger Station." Prepared for "SEBtrans-Link Project: Modern Ferry Terminal in the Eastern Port as an important link in the North-South Transport Corridor" financed by the CBC Phare Programme. Gdynia 2005.

SOLIŃSKI M. "Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura". Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1993.

MAŁKOWSKI K. "Bedeker Gdyni". Polnord, Wydawnictwo "Oskar". Gdańsk 1995.

RZEPECKI G.T. "Dworzec Morski w Porcie Gdynia". [w:] Preservation of the Industrial Heritage - Gdańsk Outlook II. Gdańsk-Gdynia 04-07.10.1995 r.

SZYMAŃSKI T. "Preservation of the industrial heritage by the adaptive re-use projects in the Gdańsk region." Doctorate thesis. Faculty of Architecture Technical University of Gdańsk. Gdańsk 2000.

SZYMAŃSKI T. "Uwarunkowania zewnętrzne w kształtowaniu programu funkcjonalnego - przestrzennego Terminalu Promowego i programu rewitalizacji Dworca Morskiego w Gdyni." [w:] Materiały konferencyjne. Międzynarodowa Konferencja SEBTrans-Link. Nowoczesny Terminal Promowy w Porcie Wschodnim jako ważne ogniwo w korytarzu transportowym Północ-Południe Gdynia 25.01.2005 r.

SZYMAŃSKI T. "Rewitalizacja Dworca Morskiego w Gdyni. Rekomendacje dla kształtowania programu funkcjonalnego" w: Materiały pokonferencyjne. Konferencja Naukowo-Techniczna "Renowacje 2005" Renowacja Budynków i Modernizacja Obszarów Zabudowanych, Uniwersytet Zielonogórski Instytut Budownictwa. Zielona Góra 17-18 March 2005.