

TADEUSZ PALMOWSKI

Uniwersytet Gdański

PORT ELBLĄSKI - DAWNIEJ I WSPÓŁCZESNIE

Nad Zalewem Wiślanym i w ujściu rzeki Elbląg znajduje się łącznie dwanaście małych portów i przystani. Największym polskim portem morsko-rzeczny tego akwenu położonym na styku dwóch odmiennych jednostek fizjograficznych: Wysoczyzny Elbląskiej i Żuław Wiślanych jest Elbląg. Port położony jest w miejscu, gdzie północno-zachodni stok wzniesienia, stromym, silnie zerodowanym zboczem opada ku Żuławom.³⁶ (Ryc.1)

Początki Elbląga jako miasta portowego sięgają XIII w. Czynniki sprzyjającymi lokalizacji i funkcjonowania portu były istniejące, ówczesne warunki naturalne związane z narastaniem delty Wisły. Port położony był w głębi dobrze osłoniętej zatoki nad rzeką Elbląg, w pobliżu jej ujścia do wód zalewu. Osłonięte przed falą morza otwartego niewielkie akwatorium portowe o stosunkowo małych wymaganiach batymetrycznych wystarczało dla potrzeb ówczesnej nawigacji, postoju i obsługi statków w porcie.

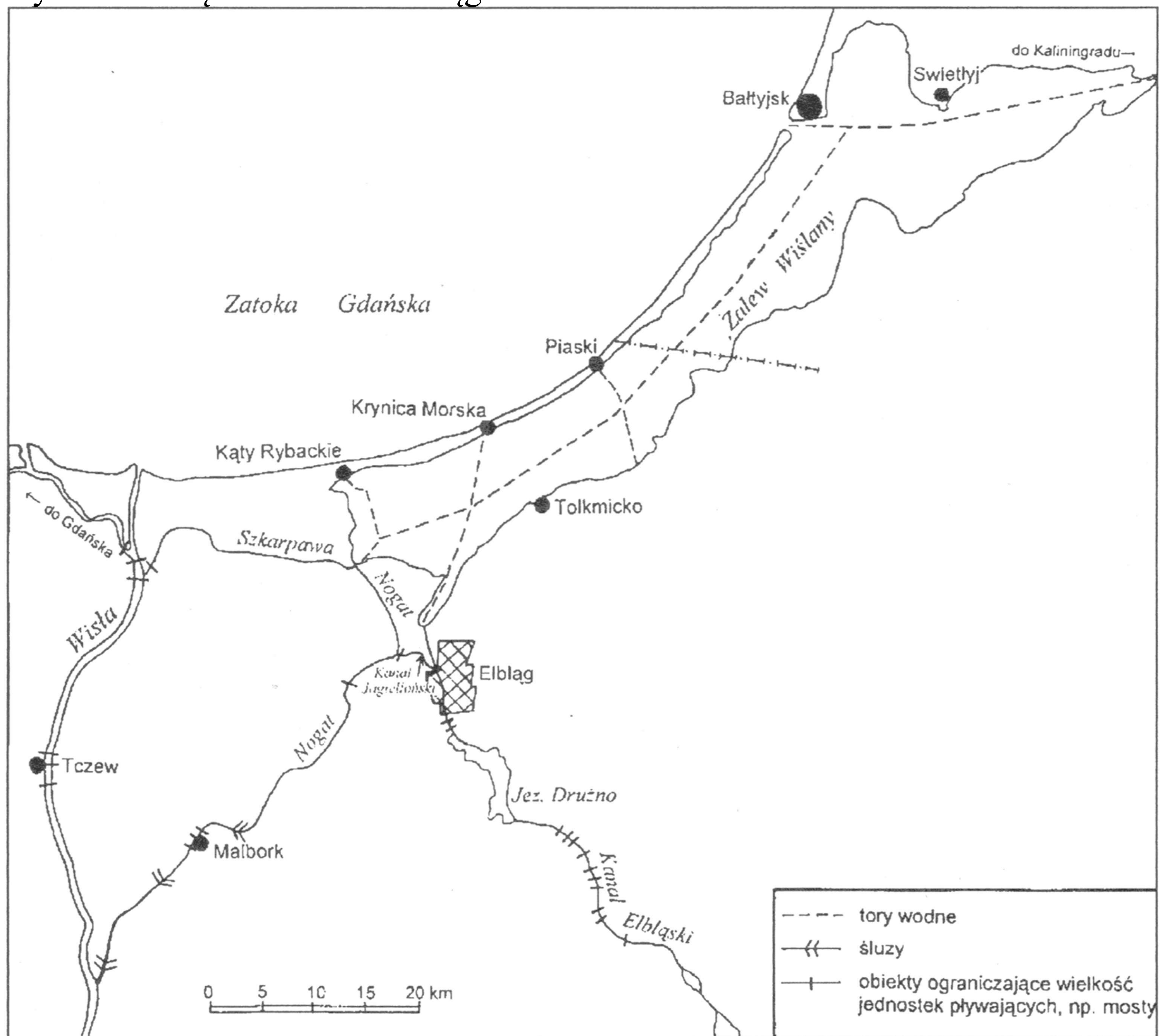
Podstawowe znaczenie dla funkcjonowania portu, oprócz dogodnej lokalizacji miała wielkość zaplecza gospodarczego. Zaplecze to w dużym stopniu uzależnione było od możliwości dogodnego połączenia z Wisłą i Bałtykiem. W XIII i XIV wieku Elbląg posiadał połączenie z Wisłą poprzez Nogat, który odgałęział się od niej w okolicach Białej Góry³⁷. Połączenie z Morzem Bałtyckim wiodło przez kilka przesmyków w kształtującej się równolegle z deltą Wisły Mierzei Wiślanej. Od

³⁶ J.Szukalski, 1961, Krajobraz geograficzny Elbląga, Rocznik Elbląski, T. I, Elbląg

³⁷ W. Długokęcki, 1993, Zmiany koryta Wisły i Nogatu pod Białą Górą od XIII wieku do pierwszej połowy XVI wieku. Przyczynek do historii żeglugi wiślanej, *Rocznik Gdański*, nr 53, z.1, Gdańsk

roku 1320 do końca XV wieku główny tor wodny na morze prowadził przez Cieśninę Bałgijską, znajdującą się w odległości kilku kilometrów od powstałej później Piławy. Rynna Piławska istnieje od roku 1376, z czasem była zapiaszczana i w sposób naturalny (np. podczas sztormu w 1479 roku) pogłębiana. Od roku 1510 dostosowana została do żeglugi większych statków. Cieśnina ta do dziś utrzymywana jest w stanie żeglownym przez człowieka.³⁸

Ryc. 1. Powiązania wodne elbląga.



Źródło: Opracowanie autora.

Okres rozkwitu handlu morskiego i rozwiniętej żeglugi morskiej rozpoczął się od roku 1285, kiedy to Elbląg wstąpił do Związku Miast

³⁸ D.Duda, L. Stromski, 1999, Zalew Wiślany. Wybrane problemy nawigacyjne, *Czas Morza*, nr 1 (11)

Hanzeatyckich. Największą aktywnością na szlakach handlowych Hanzy żeglarze i kupcy elbląscy wstawili się w pierwszej połowie XIV w. W tym okresie Elbląg był jednym z największych ośrodków portowych na Pomorzu Nadwiślańskim. Statki miejscowych kupców docierały do wszystkich objętych handlem hanzeatyckim miast w rejonie Bałtyku i Morza Północnego. Przez port w Elblągu eksportowano pochodzące z Pomorza zboża i artykuły leśne do Francji, Flandrii, Holandii, Anglii, Szwecji, Danii i Rosji, importowano natomiast sukno, sól, śledzie, olej i figi³⁹.

Przez pewien czas Elbląg rywalizował z portem morskim w Gdańsku, ale na przełomie XIV i XV traci stopniowo przodującą pozycję gospodarczą i polityczną na rzecz Gdańska. Czynnikiem determinującym rozwój portu, oprócz wzrostu znaczenia Gdańska były także zmieniające się warunki naturalne. W pierwszej połowie XIV wieku zaczęło pogarszać się połączenie portu elbląskiego z Wisłą oraz warunki nawigacyjne w porcie i na redzie (Głębia Elbląska). Rzeka Nogat prowadząca główne masy wód wiślanych przyczyniła się do zapiaszczenia rzeki Elbląg. W roku 1483 zmieniono kierunek przepływu głównego koryta Nogatu, kierując go bezpośrednio do wód Zalewu Wiślanego. Oznaczało to odcięcie miasta od arterii wiślanej, toteż w roku 1495 połączono rzekę Elbląg z Nogatem kanałem Jagiellońskim⁴⁰. Było to rozwiązanie tymczasowe chroniące port przed zapiaszczeniem.

Do kryzysu portu elbląskiego przyczynił się także rozwój techniki żeglugi. Opłacalność handlu w XV wieku była możliwa tylko przy użyciu większych i o głębszym zanurzeniu statków. Ze względu na płytkość toru wodnego wiodącego z portu na Zalew Wiślany i dalej przez cieśninę na morze dojście tego rodzaju statków do Elbląga było coraz bardziej utrudnione. Jednostki o dużym tonażu i znacznym zanurzeniu dopływały do Cieśniny Bałgijskiej, gdzie dokonywano przeładunku na mniejsze jednostki pływające (burdyny)⁴¹, przystosowane do żeglowania po płytkim szlaku wodnym do Elbląga i innych portów Zalewu Wiślanego.⁴² System ten zwiększał koszty transportu, co skłaniało kupców do kierowania swoich statków do dogodniejszych portów takich jak Gdańsk czy

³⁹ S. Gierszewski, 1978, Elbląg. Przeszłość i teraźniejszość, Wyd. Morskie, Gdańsk

⁴⁰ A. Majewski, 1969, Rozwój hydrograficzny delty Wisły w okresie historycznym, *Przeгляд Geofizyczny*, R. 14, z. 1, Warszawa

⁴¹ Burdyny - dwumasztowe żaglowce o średniej wielkości

⁴² J. Czarciński, 1993, Elbląg jako ośrodek handlowo-portowy państwa krzyżackiego, [w:] S. Gierszewski, A. Groth (red.), Historia Elbląga t. I, Wyd. Marpress, Gdańsk

Królewiec. W końcu XV wieku port elbląski utracił swą dynamikę rozwoju i do końca średniowiecza nie udało mu się jej przywrócić.

Prace pogłębiarskie prowadzono do roku 1620. Upadek handlu elbląskiego w drugiej połowie XVII i na początku XVIII wieku uniemożliwił kontynuację prac zapobiegających narastaniu ławic piaskowych. Zabiegi nad utrzymaniem odpowiedniej głębokości portu i redy podjęto ponownie po zajęciu miasta przez Prusy w 1772 roku. Rząd pruski doprowadził do ożywienia gospodarczego Elbląga, chcąc stworzyć miasto handlowe konkurencyjne wobec Gdańska. Poprawiono stan techniczny dróg wodnych, pogłębiony został Nogat, rzeka Elbląg oraz reda portowa. W latach 1770-1790 nastąpiła zmiana organizacji przestrzennej portu. W granicach portu powstało 40 nowych magazynów zbożowych, gmach giełdy kupieckiej, kantor bankowy kredytujący firmy handlowe oraz dwa dźwigi portowe, które w sposób znaczący zwiększyły możliwości portu w zakresie przeładunków drobnicy. W latach 1775-1777 wybudowano molo ochronne wstrzymujące napór piasku na redę. Na skutek tworzenia się nowych ławic, mola portowe przesuwano stopniowo w kierunku zalewu. W porcie prowadzono w sposób ciągły prace pogłębiarskie.⁴³

W latach 1772-1793 Elbląg należał ponownie do znaczniejszych ośrodków portowych południowego Bałtyku, stanowił ważny punkt w pośrednictwie handlowym pomiędzy Polską a Europą Zachodnią.⁴⁴ Rozwój portu uległ zahamowaniu na początku XIX wieku. Postępujące procesy uprzemysłowienia powodowały systematyczne zmniejszanie się roli Elbląga jako ośrodka portowego na rzecz rozwoju funkcji przemysłowej miasta. Wybudowany w drugiej połowie XIX wieku kanał Ostródzko-Elbląski łączący Elbląg z Pojezierzem Ostródzkim i Iławą w sposób znaczący nie ożywił portu, gdyż kanał dostępny był dla niewielkich jednostek o nośności nie przekraczającej 60 ton. Dodatkowymi czynnikami przyczyniającymi się do zmniejszenia roli portu elbląskiego na przełomie XIX i XX wieku był rozwój kolei i dróg lądowych.

Jeszcze w połowie XVI wieku większa część wód Wisły uchodziła do Zalewu Wiślanego, a w 1800 roku około 60 %. Miało to znaczący wpływ na spływanie toru wodnego Elbląga i związaną z tym eliminację

⁴³ A. Groth, 1996, Port, żegluga i handel morski Elbląga w XVI-XVII wieku, [w:] W. Długokęcki (red.) Morskie tradycje Elbląga. Przeszłość, Teraźniejszość, Przyszłość, Urząd Miejski Elbląg

⁴⁴ S. Gierszewski, 1978, Elbląg. Przeszłość i terażniejszość, Wyd. Morskie, Gdańsk

portu jako portu morskiego⁴⁵. Zmiany w układzie stosunków hydrologicznych nastąpiły w roku 1895 kiedy to utworzono przekop Wisły w rejonie Świbna oraz w roku 1915 kiedy to Nogat został odcięty od Wisły śluzami pod Białą Górą. Następstwem było radykalne zmniejszenie się rumowiska dennego niesionego wodami Wisły do Zalewu Wiślanego.

W okresie poprzedzającym I Wojnę Światową roczne obroty portu wynosiły 104 tys. ton. Stanowiło to 1/7 obrotów towarowych Gdańska i 1/11 obrotów Królewca.⁴⁶ Do funkcjonowania portu wykorzystywano istniejącą infrastrukturę i dotychczasowy potencjał techniczny. Struktura i wielkość obrotów nie wymagały dodatkowych zabiegów adaptacyjnych.

W okresie międzywojennym, Elbląg znajdował się w granicach Prus Wschodnich, oddzielony od Polski i Wolnego Miasta Gdańska granicą państwową. Zasięg zaplecza portu elbląskiego w tym okresie ograniczał się do terenów międzywojennych Prus, głównie obszaru Braniewa, Ornety i Szczytna.

Zmiany w strukturze i wielkości obrotów portu elbląskiego nastąpiły w latach trzydziestych. Wiązało się to z podjęciem przez miejscowy przemysł produkcji zbrojeniowej. W roku 1936 przeładowano około 500 tys. ton. W latach następnych następował dalszy wzrost przeładunków. W tym czasie port obsługiwał niemal wyłącznie jednostki śródlądowe.

Kres więzi Elbląga z morzem, równoznaczny ze sprowadzeniem portu elbląskiego do roli peryferyjnej przyniosła sytuacja stworzona przez ZSRR w roku 1945, gdy granica państwowa pomiędzy PRL i ZSRR przecięła Zalew Wiślany, a tym samym zamknęła jedyny tor wodny prowadzący z Elbląga oraz pozostałych portów zalewu przez Cieśninę Piławską na Morze Bałtyckie (niezgodnie z treścią porozumienia pomiędzy Polską i ZSRR z 16 sierpnia 1945 roku). Granica wodna w normalnych stosunkach międzynarodowych nie stanowi przeszkody dla uprawiania międzynarodowej żeglugi morskiej. Prawo swobodnego przepływu pozwala na przepływanie przez statki morskie, przez obszar jednego państwa w celu dotarcia do drugiego państwa.

Po włączeniu Elbląga do Polski w 1945 roku podjęto próby odbudowy i aktywizacji portu oraz miasta zniszczonych przez armię radziecką. Działania Biura Odbudowy Portów doprowadziły do rekonstrukcji

⁴⁵ D.Duda, L. Stromski, 1999, Zalew Wiślany. Wybrane problemy nawigacyjne, *Czas Morza*, nr 1 (11)

⁴⁶ B. Szermer 1987, Perspektywy portowe Elbląga, *Technika i Gospodarka Morska* nr 12

elbląskiego kompleksu portowego. Uporządkowano tereny portowe, odbudowano mosty zwodzone i nabrzeża, stopniowo pogłębiono drogi wodne wewnątrz portu. W latach 1946-1958 port w Elblągu posiadał już w pełni uzbrojone nabrzeża o łącznej długości 2km oraz utwardzone place składowe, mające połączenia kolejowe i drogowe z siecią infrastruktury transportowej kraju.⁴⁷

Zamknięcie dla żeglugi Cieśniny Piławskiej powodowały próby opracowania innych, niezależnych połączeń z Bałtykiem. Powstawały plany przekopu Mierzei Wiślanej a także koncepcje modernizacji śródlądowego szlaku wodnego Elbląg-Gdańsk. Uruchomione w 1947 roku połączenie tą drogą wodną nie wykazywało znaczącej dynamiki rozwoju. Wielkość ładunków przewożonych na linii Elbląg -Gdańsk, która w latach 1947- 1951 nie przekraczała 20 tys. ton rocznie, wzrosła w latach pięćdziesiątych do 115-116 tys. ton. W strukturze ładunkowej przeważała armatura okrętowa, produkowana w Elblągu na potrzeby przemysłu stoczniowego. Przewozy pasażerskie koncentrowały się na trasie Gdańsk -Elbląg-Krynica Morska oraz Elbląg -Ostróda-Ilawa⁴⁸. Rozwój funkcji przemysłowych Elbląga spowodował wykorzystywanie infrastruktury portowej i połączeń portu z zapleczem głównie na potrzeby największych zakładów przemysłowych miasta. Dla celów przemysłowych modernizowano nabrzeża, wyposażano w rampy i bocznicę kolejowe. Działalność portu ulegała stopniowemu ograniczaniu, a jego przemiany przestrzenne wynikały z potrzeb rozwijającego się przemysłu.

W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych następowały kolejne ograniczenia ośrodka portowego w Elblągu. W 1967 roku przeniesiono Kapitanat Portu Elbląg do Tolkmicka, a w 1977 roku na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów zakwalifikowano rzekę Elbląg do wód śródlądowych.

Zmiany powstałe wewnątrz układu przestrzennego portu w postaci budowy kładki dla pieszych przy nabrzeżu Żeglugi Gdańskiej o wysokości 5,8m oraz wiaduktu kolejowego w północnej części portu o wysokości 8,7m znacznie ograniczyły możliwości korzystania z basenu portowego jednostek o większych parametrach wysokościowych.

Nowe warunki polityczno gospodarcze powstałe po 1989 roku korzystnie wpłynęły na przywrócenie rangi i wzrost znaczenia portu elbląskiego.

⁴⁷D. Waldziński, 1993, Aktywizacja portu elbląskiego w latach powojennych [w:] A. Groth (red.) 750 lat praw miejskich Elbląga, Wyd. Marpress, Gdańsk

⁴⁸F. Gronowski, 1953, Przewozy drogami wodnymi Żuław, *Gospodarka Wodna*, nr 7

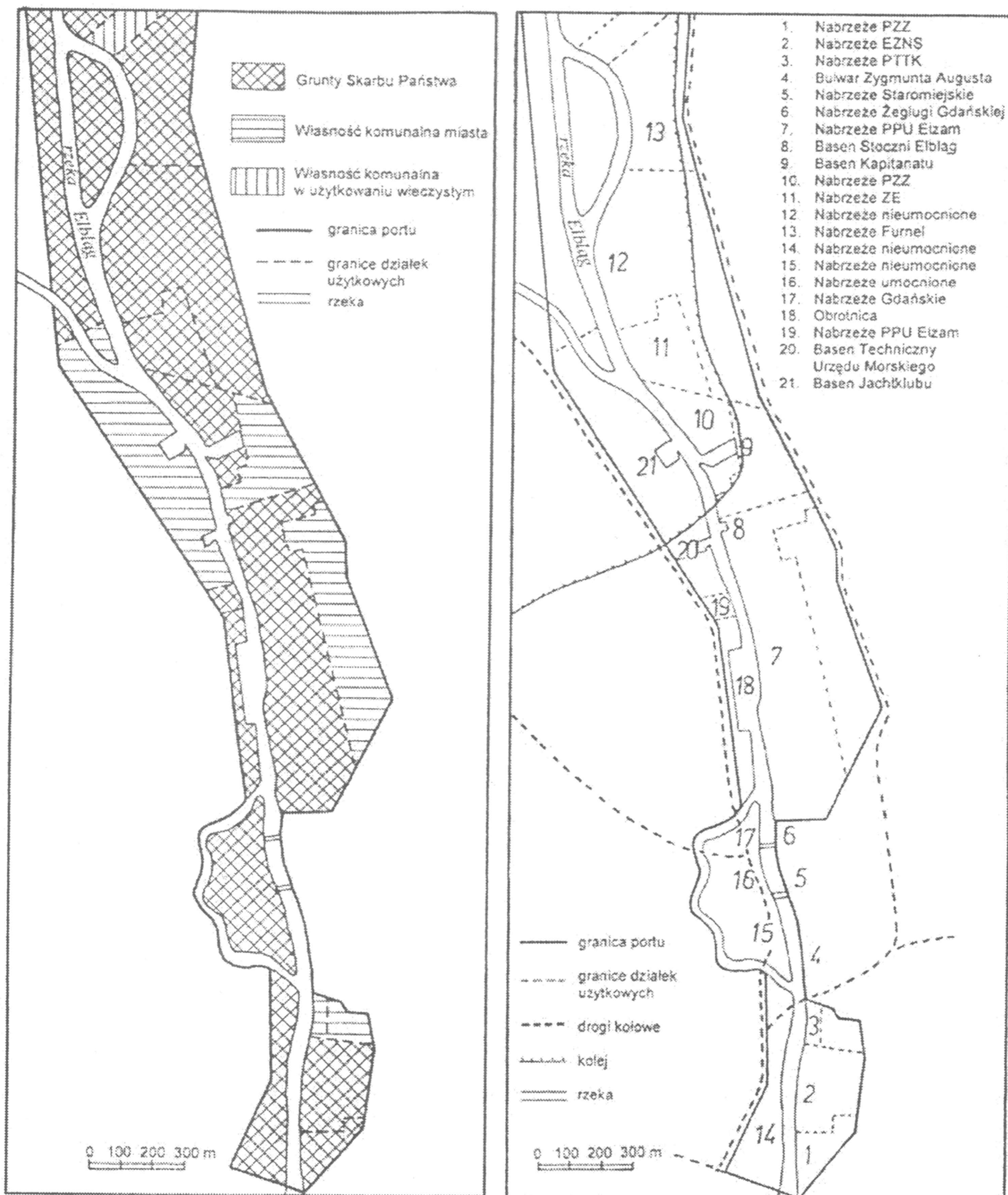
Kapitanat portu reaktywowano w Elblągu w drugiej połowie 1992 roku.⁴⁹ Zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 marca 1994 roku nadano odcinkowi rzeki Elbląg (pomiędzy Zalewem Wiślanym a Jeziorem Drużno) status morskiej drogi wewnętrznej. 12 maja tego samego roku wytyczono nowe granice portu - jego obszar obejmuje 470,9 ha (z czego 29,3% to grunty stanowiące własność komunalną miasta Elbląga, 66,6% własność Skarbu Państwa, 0,8% własność komunalną w użytkowaniu wieczystym przedsiębiorstw, pozostałe należą do Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa, Urzędu Morskiego i właścicieli prywatnych), (Ryc.2 A). W formie wieczystej dzierżawy grunty portowe użytkuje łącznie 28 podmiotów. W sierpniu 1994 roku przedsiębiorstwa zlokalizowane w granicach portu elbląskiego utworzyły Radę Użytkowników Portu. Rada w powiązaniu z samorządem terytorialnym i administracją morską zajęła się promowaniem portu, formułowaniem postulatów dotyczących form zagospodarowania przestrzennego portu, inwestycji oraz powiązań portu z miastem i systemem transportowym kraju. Kolejnym etapem aktywizacji portu było otwarcie w Elblągu 27 maja 1996 roku morskiego przejścia granicznego. W roku 1997 w oparciu o Ustawę o portach i przystaniach morskich utworzono spółkę ze 100% udziałem miasta - Zarząd Portu Morskiego Elbląg. 1 stycznia 2000 roku port został skomunalizowany i podlega Zarządowi Portu Morskiego Elbląg - Sp. z o. o. Samo akwatorium utrzymywane jest przez administrację morską (Urząd Morski).

Ważnym wydarzeniem w roku 2000, zwiększającym atrakcyjność portu dla jego potencjalnych klientów, było utworzenie w jednym z magazynów dużego składu celnego, w którym przechowuje się towary przeznaczone do dalszej dystrybucji.

Port Elbląg tworzy poszerzone koryto rzeki o szerokości od 50 do 100m i głębokości 3,5 do 4,5m, z pięcioma basenami portowymi i obrotnicą o średnicy 120m. Port rozciąga się na długości około 4.5 km . Długość nabrzeży portowych na których mogą odbywać się przeładunki przekracza 2,9 km (Tab.1).

⁴⁹ T. Palmowski, 1996, Aktywizacja Zalewu Wiślanego ... *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, T I, Warszawa-Rzeszów.

Ryc. 2. Port Elbląg. Struktura własnościowa terenów portu - A, użytkowanie portu - B, (stan z roku 1997).



Źródło: Opracowanie autora na podstawie mat. Kapitanatu Portu Elbląg.

Tab. 1. Port w Elblągu i jego wyposażenie (w 1998 roku)

Rodzaj wyposażenia	Jednostki	ILOŚĆ
Długość nabrzeży przeładunkowych	m	2913
Place składowe	szt.	15
Powierzchnia ogółem	tys. m ²	96
Elewatory zbożowe	szt.	2
Pojemność	tys. t.	14
Barki drobnicowe	szt.	12
Ładowność	tys. t.	7
Holowniki	szt.	2
Motorówki	szt.	1
Kutry pilotowe	szt.	1
Suwnice bramowe	szt.	2
Żurawie masowe	szt.	4
Pneumatyki	szt.	1
Przenośniki taśmowe	szt.	6
Wózki widłowe podnośnikowe	szt.	67
Wózki elektryczne	szt.	2
Żurawie samojezdne	szt.	4
Ciągniki drogowe	szt.	2
Ciągniki siodłowe kontenerowe	szt.	26
Przepychacze wagonów	szt.	1
Lokomotywy	szt.	1

Źródło: Opracowanie autora na podst.: Gospodarka Morska 1999, Instytut Morski, Gdańsk 1999 i mat. Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

Większość z nich znajduje się w dobrym stanie technicznym. Część nabrzeży uzbrojona jest w tory poddźwigowe i bocznicę kolejową, ułatwiające przewóz ładunków na zaplecze portu. Portowa sieć kolejowa połączona jest z głównymi liniami kolejowymi biegnącymi przez Elbląg. Nabrzeża o najwyższych walorach użytkowych umożliwiają przeładunek sztuk ciężkich o wadze ponad 30 ton. Port posiada 15 placów składowych o łącznej powierzchni 96 tys. nr oraz dwa elewatory zbożowe o łącznej pojemności 14 tys. ton. Na terenie portu zlokalizowana jest stocznia Elbląg w której można wykonywać remonty małych statków i barek.

Południową granicę portu stanowi wiadukt drogowy nad rzeką Elbląg. Nabrzeża po wschodniej stronie portu w pobliżu odbudowywanej elbląskiej „starówki” wykorzystywane są do cumowania jachtów, łodzi

sportowych i statków białej floty odbywającej rejsy w kierunku kanału ostródzko-elbląskiego. Do 1999 roku cumowały tam wodoloty przewożące pasażerów do Kaliningradu. Tuż obok zlokalizowano terminal pasażerski Żeglugi Gdańskiej Ltd., która eksploatuje dwa statki pasażerskie i jeden wodolot. Kolejne dwa km brzegu wschodniego eksploatowana jest przez PPU Elzam S.A. oraz ABB Alstom (dawniej Zamech). W miejscu tym rozładowuje się barki przywożące piaski formierskie dla odlewni obu firm. Nabrzeża Elzamu tworzą basen portowy wyposażony w dwie suwnice bramowe, z których jedna ma udźwig 200 ton. Można tu prowadzić różnorodną działalność przeładunkową oraz składować i magazynować towary. Do ważniejszych obiektów usytuowanych po wschodniej części pory zaliczyć należy elewatory oraz położony przy basenie Kapitanatu Portu Harcerski Ośrodek Żeglarski „Bryza”. (Ryc.2 B)

Zachodni brzeg rzeki Elbląg jest słabiej zagospodarowany. Opływ Wyspy Spichrzów służy do postoju małych łodzi sportowych. Nabrzeże Gdańskie - w pełni uzbrojone wykorzystywane jest do przeładunku ładunków sypkich takich jak węgiel, piasek i żwir. Na północ od obrotnicy na placu składowym w bezpośrednim sąsiedztwie kolejnego nabrzeża wykorzystywanego przez Elzam, także przeładowuje się i składowuje materiały sypkie, głównie piaski formierskie. Basen techniczny Urzędu Morskiego jest miejscem postojowym dla jednostek technicznych i pomocniczych. W pobliżu wiaduktu kolejowego powstaje nowa przeprawa drogowa wraz z mostem przez rzekę Elbląg. Ostatnim zagospodarowanym obszarem na zachodnim brzegu rzeki od strony północnej jest basen Jachtklubu Elbląg w którym może cumować nawet 100 jachtów.

Port w Elblągu dysponuje jeszcze znacznymi rezerwami przestrzennymi możliwymi do wykorzystania zarówno dla funkcji przeładunkowych, przemysłowych jak i turystycznych. Część przedsiębiorstw prowadzi działalność przeładunkową lub żeglugową na należących do nich nabrzeżach. Pozostałe firmy dzierżawią nabrzeża od Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

W porcie elbląskim bazowało w 2000 roku 128 jednostek pływających w tym 4 statki pasażerskie. (Tab. 2)

Tab.2. Jednostki pływające bazujące w porcie Elbląg w latach 1993-2000

Wyszczególnienie	L a t a							
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Statki pasażerskie	1	2	3	6	4	11	10	4
Łodzie motorowe	32	32	32	34	34	35	35	35
Jednostki sportowe	69	73	75	75	75	75	70	70
Jednostki służbowe	8	8	7	7	7	6	7	3
Inne jednostki	11	16	15	16	16	16	16	16

Źródło: Opracowanie autora na podst. mat. Zarządu Portu Morskiego Elbląg

Do portu mogą zawijać statki o zanurzeniu 2m (o nośności 1-1,5 tys. ton). Zakłada się że docelowo port w Elblągu będzie dostępny dla statków o zanurzeniu do 3,5 m i długości do 100 m, czyli o nośności od 3,5 do 4 tys. ton.

Liczba wszystkich statków zawijających do Elbląga wzrastała od 541 w roku 1993 do 1883 w 1997 roku, w latach następnych uległa obniżeniu do 796 w roku 2000. (Tab. 3)

Tab.3. Ruch statków w porcie elbląskim w latach 1993-2000

Wyszczególnienie	L a t a							
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Statki na wejściu w tym:								
polskie	520	290	519	424	460	571	631	654
zagraniczne	21	381	534	877	1373	391	201	142
Razem	541	671	1053	1301	1833	962	832	796
Statki na wyjściu w tym:								
polskie	519	290	518	424	460	579	634	654
zagraniczne	21	380	533	878	1375	391	201	142
Razem	540	670	1051	1302	1835	970	835	796

Źródło: Opracowanie autora na podst. mat. Zarządu Portu Morskiego Elbląg

Efekty urynkwienia gospodarki znalazły w Elblągu odbicie w postaci nowych, prywatnych przedsiębiorstw, zajmujących się handlem międzynarodowym i żegluga. Stworzenie warunków do wymiany handlowej z zagranicą umożliwiło aktywizację funkcji transportowej portu. Dopomogły też działania polityczne, dzięki którym statki polskie od 14

marca 1998 roku mogą bez przeszkód przepływać przez Cieśninę Piławską.⁵⁰

Reaktywowany w 1992 roku port cechował się do roku 1997 bardzo wysoką dynamiką wzrostu przeładunków z 42 do ponad 641 tys. ton. (Tab. 4)

Tab.4. Obroty ładunkowe portu elbląskiego w latach 1992-2000 (w tys. ton)

Lata	Przeładunki				
	Ogółem	wyładunki	załadunki	krajowe	międzynarodowe
1992	42.0	40.0	2.0	42.0	-
1993	23.1	22.8	0.3	20.7	2.4
1994	90.6	89.3	1.3	62.7	27.9
1995	144.8	141.8	3.0	35.3	109.5
1996	354.7	352.8	1.9	32.0	322.7
1997	641.3	640.7	0.6	21.7	619.6
1998	148.3	119.0	1.1	28.2	120.1
1999	40.9	10.2	1.0	29.7	11.2
2000	36.4	29.7	6.7	22.0	14.4

Źródło: Opracowanie autora na podstawie materiałów Kapitanatu Portu Elbląg.

W roku 1997 port wysunął się na czwarta pozycję wśród portów polskich. W stosunku do roku 1992 obroty wzrosły piętnastokrotnie.⁵¹ Do zaskakującego sukcesu przyczyniło się położenie Elbląga oraz liberalizacja rosyjskiej gospodarki. Miejscowe przedsiębiorstwo „Halex” rozpoczęło import tańszego i wysokokalorycznego węgla syberyjskiego z leżącego nad Zalewem Wiślanym u ujścia Pregoly portu Kaliningrad. Była to najkrótsza droga importu węgla z Rosji. Dominujący w strukturze obrotów portu elbląskiego węgiel (Tab. 5) spowodował, że Elbląg stał się zasadniczym punktem jego przeładunku i dystrybucji na Polskę północną i środkową.

⁵⁰ Pierwszym statkiem, który tego dnia przepłynął przez Cieśninę Piławską w drodze do Elbląga była Laila -jednostka należąca do Żeglugi Gdańskiej Ltd. W ten sposób zakończył się zapoczątkowany w 1945 roku okres trwającej 53 lata blokady Cieśniny Piławskiej dla statków pływających pod polską banderą. Dla jednostek państw trzecich płynących przez Cieśninę do Polski blokada trwa nadal.

⁵¹ K. Siudziarska, 2000, The port of Elbląg, Namiary na Morze i Handel-special supplement s.25

Tab.5. Struktura obrotów portu elbląskiego w latach 1992-2000 (w tys. ton)

Lata	Ogółem	Węgiel	Inne masowe	Drobnica
1992	42.0	-	40.0	2.0
1993	23.1	1.8	20.7	0.6
1994	90.6	27.3	61.8	1.5
1995	144.8	108.6	33.2	3.0
1996	354.7	322.7	30.1	1.9
1997	641.3	619.6	21.1	0.6
1998	148.3	88.0	57.3	3.0
1999	40.9	-	37.5	3.4
2000	36.4	12.3	19.8	4.3

Źródło: Opracowanie autora na podstawie materiałów Kapitanatu Portu Elbląg

Przez port w Elblągu poza węglem przechodziły również materiały budowlane (kruszywo, piasek, żwir oraz piaski formierskie przywożone drogą wodną z pod Tczewa) tłuczeń granitowy, cegły itp. Do Kaliningradu eksportowano niewielkie ilości artykułów spożywczych takich jak napoje chłodzące, kakao czy cukier. Do Gdańska przesyłano drogą wodną produkowane w Elblągu luki okrętowe i konstrukcje stalowe. Niektóre konstrukcje stalowe, turbiny i elementy turbin przewozi drogą morską wprost do portów zachodnioeuropejskich statek Żeglugi Gdańskiej „Laila,” przystosowany do przewozu sztuk ciężkich i ponadgabarytowych.

Import węgla spowodował zaniepokojenie krajowego lobby węglowego. Pod jego naciskiem rząd najpierw ustalił kontyngenty, następnie wprowadził cła zaporowe. Firma importująca węgiel popadła w kłopoty finansowe, a przeładunki wróciły do poziomu z początku lat dziewięćdziesiątych i wynosiły w roku 2000 tylko 36,4 tys. ton. Obecny stan infrastruktury i suprastruktury pozwala na kilkukrotne zwiększenie obrotów (w stosunku do wyników z roku 1997) drogą bezinwestycyjną.

Od roku 1992 port w Elblągu stał się ważnym punktem obsługi ruchu pasażerskiego, zarówno w relacjach krajowych jak i zagranicznych. W latach 1993-2000 liczba pasażerów obsługiwanych przez port wzrosła od ponad 11 tys. do prawie 34 tys. (Tab. 6) Najwięcej pasażerów przewinęło się przez port w roku 1995. Przewozy pasażerskie dotyczą połączeń z portami Zalewu Wiślanego (Krynica Morska, Frombork), unikatowego w skali światowej połączenia Elbląg - Ostróda, a także połączenia międzynarodowego przez Zalew Wiślany z Kaliningradem i Bałtyjskiem obsługiwanych przez statki i wodoloty.

Tab.6. Ruch pasażerski w porcie elbląskim w latach 1993-2000

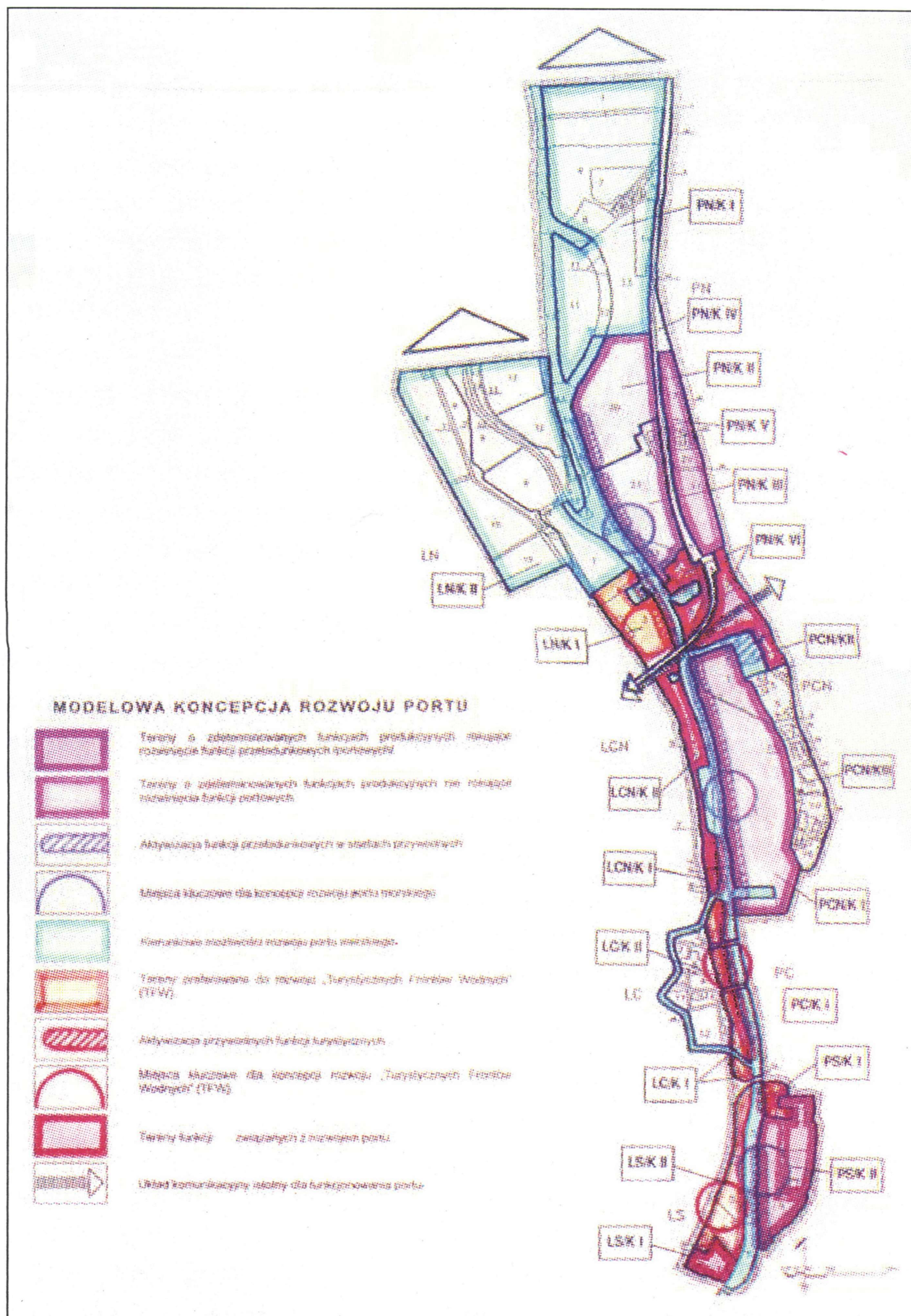
Rodzaj przewo- zów	L A T A							
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Liczba pasażerów przybywających	5975	12205	21200	16964	15550	14319	18914	17038
w tym: relacje międzynarodowe	brak danych	brak danych	brak danych	3334	3219	2655	2604	1527
Liczba pasażerów wypływających	5980	12420	21392	17204	15912	14414	18331	16836
w tym: relacje międzynarodowe	brak danych	brak danych	brak danych	4063	2908	2487	2360	1632
Razem	11995	24625	42592	34168	31412	28733	37245	33874
w tym: relacje międzynarodowe	brak danych	brak danych	6483	6397	6127	5142	4964	3159

Źródło: Opracowanie autora na podst. mat. Kapitanatu Portu Elbląg, Rocznika Statystycznego Gosp. Morskiej GUS, Urz. Statystyczny w Szczecinie, Warszawa-Szczecin 2000

Port w Elblągu jest także liczącym się ośrodkiem żeglarstwa i sportów wodnych. Przewiduje się zarówno wzrost flotyli jachtów bazujących w porcie jak i zwiększenie liczby jachtów polskich i zagranicznych odwiedzających port w Elblągu.

Koncepcja zagospodarowania portu w Elblągu została wpisana w strategię rozwoju miasta. Nakreślono w niej wizję nowoczesnego portu o znaczeniu regionalnym z poszerzeniem funkcji transportowej jak i turystycznej. Obecnie coraz silniej akcentuje się wiodącą rolę funkcji turystycznej, zwiększenie przewozów pasażerskich i rozwoju żeglarstwa zarówno morskiego jak i śródlądowego. W strefie starego miasta planuje się rozwój infrastruktury hotelowo-konferencyjna oraz turystycznej. Na terenach nie zagospodarowanych przewidziane są różne kierunki zainwestowania. W rejonie wyspy Spichrzów zlokalizowane będą funkcje związane z obsługą ruchu pasażerskiego. Funkcje morskie rozwijane będą w części północnej portu, po obu stronach rzeki Elbląg (Ryc. 3).

Ryc. 3. Modelowa koncepcja rozwoju portu Elbląg.



Źródło: S. Szwankowski, K. Luks, B. Bańkowska, B. Szwankowska i inni, Koncepcja zagospodarowania przestrzennego portu morskiego na Zalewie Wiślanym w Elblągu, Instytut Problemów Ekorozwoju Fundacji ECOBALTIC, Gdańsk 1997.

Na wschodnim brzegu rzeki po ukończeniu budowy mostu przewiduje się działalność związaną z gospodarką morską. Z inicjatywy zarządu tereny portowe zaczęły wykorzystywać firmy kooperujące z polskimi stoczniami. Kilka z nich, m.in. Elmetal buduje konstrukcje stalowe, stanowiące fragmenty statków, które następnie transportowane są barkami do trójmiejskich stocznii. Port aktywizując swoją działalność współpracuje z przechodzącym proces restrukturyzacji Elzamek, wykorzystując jego tereny i obiekty. W jednym z nich magazynowane będzie sprowadzane przez Elport (nową spółkę będącą w 99% własnością ZPME Sp. Z o. o.) rosyjskie drewno.

Podstawowym segmentem przedpola zagranicznego Elbląga jest obwód Kaliningradzki. Przewiduje się że główny potok masy ładunkowej w obrotach międzynarodowych stanowią towary w relacji z Kaliningradem i Bałtyjskiem. Drugi potencjalnie ważny obszar to północno-wschodnie rejony Litwy, dokąd można dopłynąć drogami śródlądowymi.

Perspektywicznie rozwój portu zależy będzie od wyjścia żeglugi towarowej i pasażerskiej poza obręb Zalewu Wiślanego i obsługi połączeń z portami bałtyckimi Skandynawii i Niemiec, a także portami aglomeracji trójmiejskiej. Będzie to możliwe po przywróceniu swobodnej żeglugi międzynarodowej przez Cieśninę Piławską lub po przekopaniu kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną w pobliżu miejscowości Skowronki.

Szansa aktywizacji portu w Elblągu wiąże się z rozwojem lokalnego zaplecza. Ze względu na rolniczy charakter ziemi elbląskiej potencjalną masę ładunkową w eksporcie do obwodu kaliningradzkiego stanowią produkty rolne i przemysłu rolno-spożywczego oraz materiały budowlane i sztuki ciężkie. W imporcie przewiduje się obroty ładunków masowych takich jak węgiel, koks, paliwa płynne, nawozy, drewno, papier i celulozę. W relacji z portami republik bałtyckich zakłada się przewozy artykułów spożywczych, wyroby przemysłu lekkiego, metalowego i elektromaszynowego.

Do głównych przeszkód utrudniających rozwój portu należą czynniki polityczne. Kolejnym istotnym utrudnieniem są wysokie cła zaporowe po stronie rosyjskiej. Brak unormowań w sprawie badań sanitarnych pomiędzy Polską a Rosją hamuje wzrost eksportu artykułów spożywczych. Do bezpiecznego prowadzenia wymiany handlowej ze Wschodem niezbędne są także gwarancje finansowe oraz usprawnienia w przepływie pieniędzy pomiędzy bankami. Na wyeliminowanie tych

barier port nie ma żadnego wpływu, trudno więc prognozować kiedy nastąpi wzrost przeładunków i jaki będzie ich wolumen.

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej obwód kaliningradzki ma szansę stać się pomostem pomiędzy Unią a Rosją. Przełamywanie kryzysu i ożywienie inwestycji na tym obszarze pozwoli z perspektywy Elbląga patrzeć z umiarkowanym optymizmem na potencjalny wzrost wymiany handlowej jak i turystycznej z Kaliningradem i Bałtyjskiem.

Proces rewitalizacji portu elbląskiego zapoczątkowany w roku 1990 okazał się trudny i bardziej złożony niż pierwotnie zakładano. Czy uda się go dokończyć w pierwszej dekadzie XXI wieku? Pytanie to pozostaje otwarte.

Literatura

- Bańkowska B., Szwankowska B., Szwankowski S., Koncepcja zagospodarowania przestrzennego portu morskiego na Zalewie Wiślanym w Elblągu, *Czas Morza* 1(10), maj 1998
- Czarciański J., 1993, Elbląg jako ośrodek handlowo-portowy państwa krzyżackiego, [w:] S. Gierszewski, A. Groth (red.), *Historia Elbląga* 1.1, Wyd. Marpress, Gdańsk 1993
- Długokęcki W., Zmiany koryta Wisły i Nogatu pod Białą Górą od XIII wieku do pierwszej połowy XVI wieku. Przyczynek do historii żeglugi wiślanej, *Rocznik Gdański*, nr 53, z.1, Gdańsk 1993
- Duda D, Stromski L., Zalew Wiślany, Wybrane problemy nawigacyjne, *Czas Morza* 1(11), maj 1999, s. 33-36
- Gierszewski S., Elbląg. Przeszłość i teraźniejszość, Wyd. Morskie, Gdańsk 1978
- Gronowski F., Przewozy drogami wodnymi Żuław, *Gospodarka Wodna*, nr 7/1953
- Jednorał T., Przesłanki i uwarunkowania aktywizacji portu Elbląg i Zalewu Wiślanego, Materiały z Konferencji Naukowej pt. Przesłanki i uwarunkowania aktywizacji gospodarczej portu w Elblągu i akwenu Zalewu Wiślanego, Elbląg, czerwiec 1992
- Karpowicz T., Gorszkow W., Zalew Kaliningradzki, Locja dla żeglarzy, Agencja Wydawnicza „Remix”, Olsztyn 1995
- Kulińscy J. i M., Zalew Wiślany, Przewodnik dla żeglarzy, Wyd. II, Gdańsk 2000

- Luks K., Tubielewicz A. Wykorzystanie akwenu Zalewu Wiślanego dla międzynarodowej morskiej i śródlądowej żeglugi towarowej, turystycznej i sportowej, Instytut Morski, Gdańsk 1990
- Majewski A., Rozwój hydrograficzny delty Wisły w okresie historycznym, *Przegląd Geofizyczny*, R.14, z.1, Warszawa 1969
- Palmowski T., Polskie porty i przystanie Zalewu Wiślanego, *Nautologia*, 3/93.
- Palmowski T., Aktywizacja Zalewu Wiślanego w perspektywie współpracy z regionem Królewieckim, [w:] T. Lijewski, J. Kitowski (red.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, T. I, Warszawa-Rzeszów 1996
- Piskozub A., Perspektywy rozwojowe regionalnego, krajowego i zagranicznego zaplecza portowego Elbląga, Materiały z Konferencji Naukowej pt. Przesłanki i uwarunkowania aktywizacji gospodarczej portu w Elblągu i akwenu Zalewu Wiślanego, Elbląg, czerwiec 1992
- Siudziarska K., The port of Elbląg, Development opportunities and hindrances, *Namiary na Morze i Handel - special supplement* 2000
- Stan i perspektywy rozwoju portu morskiego Elbląg, Elbląg, kwiecień 2000
- Szermer B., perspektywy portowe Elbląga, *Technika i Gospodarka Morska* 12/87
- Szukalski J., Krajobraz geograficzny Elbląga, *Rocznik Elbląski*, T. I, Elbląg 1961
- Waldziński D., Aktywizacja portu elbląskiego w latach powojennych [w:] A. Groth (red.) 750 lat praw miejskich Elbląga, Wyd. Marpress, Gdańsk 1993
- Waldziński D., Kierunki i metody aktywizacji portów morskich o znaczeniu lokalnym, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 1995

SUMMARY**THE PORT OF ELBLĄG -
IN THE PAST AND AT THE PRESENT**

The origins of Elbląg as a port town can be traced back to the 13th century. Sailors and merchants of Elbląg were made famous for their biggest activity on Hanseatic trade routes in the early 14th century. In that period Elbląg was one of the biggest port centres of Nadwiślańskie Pomorze (Pomerania on the Vistula). In the early 15th century the communication link between the port of Elbląg and the Vistula river, as well as navigation conditions in the port and the roadstead began to worsen. Towards the end of the 15th century the port of Elbląg lost its dynamic development and did not manage to regain it till the end of Middle Ages. Between 1772 and 1793 Elbląg belonged once again to important port centres on the southern Baltic Sea. In the period before the World War I the annual turnover of the port equalled 104,000 tonnes. In 1936 the cargo of about 500,000 tonnes was reloaded. At that time the port serviced only inland units.

In 1945 the link between Elbląg and the sea was broken when the state border between the Polish People's Republic and the USSR cut the Vistula Bay, closing the water track leading to the Baltic Sea. In the 1960s and 1970s successive reduction of the port centre in Elbląg followed.

After 1989 new political and economic conditions influenced positively restoration and improvement of importance of the Elbląg port. The port authorities were reactivated in Elbląg at the end of 1992. In 1994 the port area was delimited. In 2000 the port was communised. The port has good infrastructure and suprastructure; its landing-piers are in a good technical condition. Ships of 2-metre draught can harbour there. Reactivated in 1992, the port had a very dynamic increase in reloading until 1997 (from 42,000 t to over 641,000 t). Thanks to that it took the 4th place among Polish ports. Import of Siberian coal from Kaliningrad contributed to the success. Under the pressure of the national coal lobby the Government introduced tariff walls and the reloading returned to the level of the early 1990s.

Between 1993-2000 the number of passengers serviced by the port increased from 11,000 to 34,000. Nowadays, the leading tourist function, the increase in passenger transport and development of sea and inland sailing are being stressed.

The basic segment of Elbląg's foreign trade is the District of Kaliningrad. It is assumed that the main source of loading mass in international turnover will be goods coming - from Kaliningrad and Baltiysk. The second potentially important areas are northeastern regions of Lithuania within the access of inland water tracks.

After Poland's accession to the European Union the District of Kaliningrad will have an opportunity to become a bridge between the Union and Russia. This seems to be a good perspective for Elbląg.

The revival process of the port in Elbląg started in 1990 has been difficult and more complex than it was assumed. Will it be finished in the first decade of the 21st century? This question remains open.