

*Tadeusz*

*Palmowski*

## **WSPÓŁCZESNE FUNKCJE MAŁYCH PORTÓW POLSKIEGO WYBRZEŻA**

### **Uwagi ogólne**

Określenie „mały port” jest pojęciem subiektywnym, o takiej nazwie decyduje m. in. wielkość przeładunków, liczba i wielkość jednostek morskich, które mogą zawijać do portu. W zasadzie jego rola sprowadza się do funkcji uzupełniającej wśród ogółu portów danego kraju.

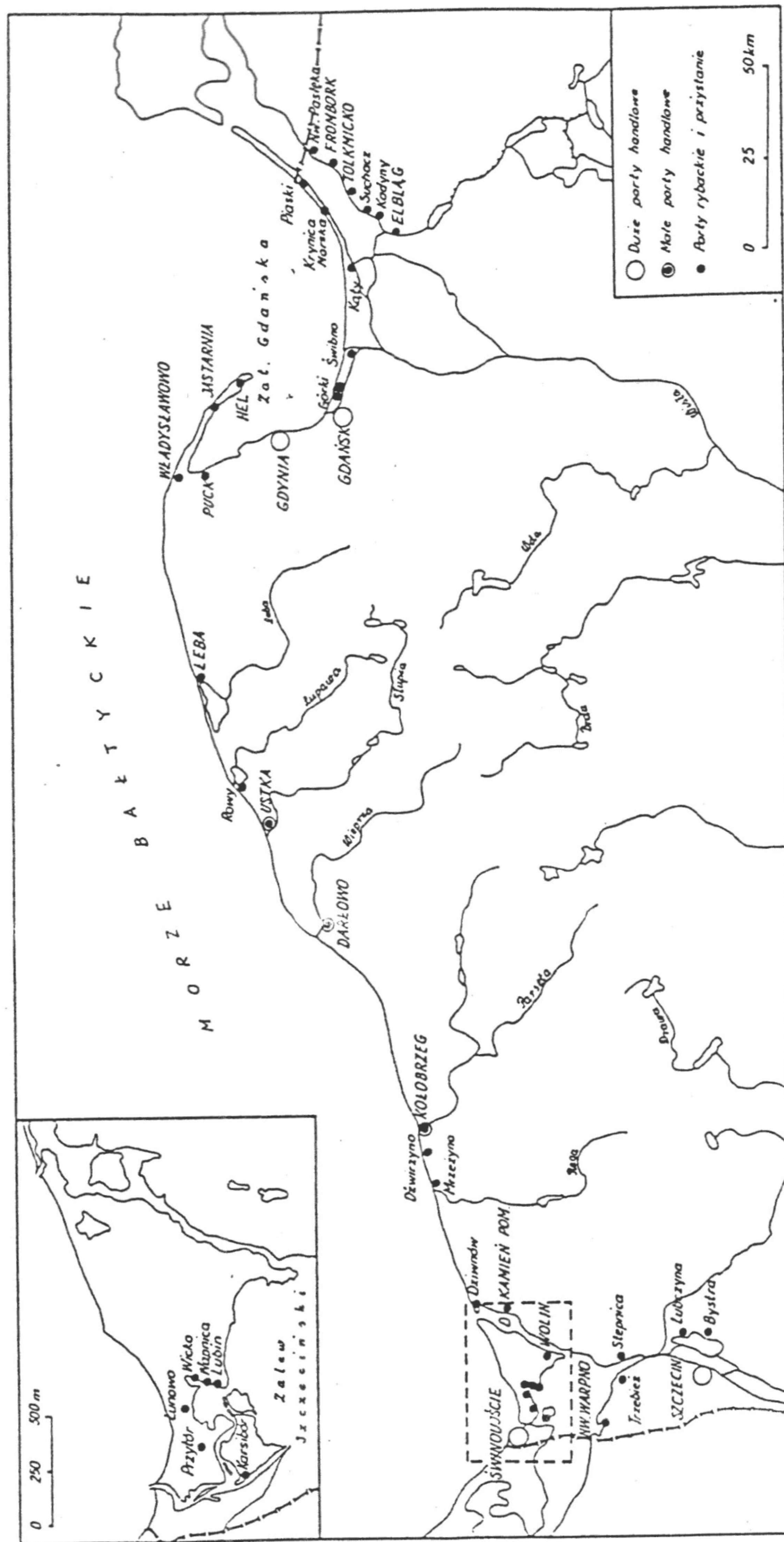
Polskie porty morskie to nie tylko dwa duże zespoły portowe Gdańsk-Gdynia i Szczecin-Świnoujście, gdzie koncentruje się ponad 99% przeładunków portowych, 96% produkcji globalnej przemysłu okrętowego, 100% stoczni remontowych i 60% połowów rybackich - to także 30 małych portów rozmieszczonych w południowej części wybrzeża Bałtyku, nad Zalewem Szczecińskim i Zalewem Wiślanym.

Nad Zalewem Szczecińskim usytuowane są: Kamień Pomorski, Wolin, Stepnica, Trzebież i Nowe Warpno. Małe porty bałtyckie to Dziwnów, Mrzeżyno, Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba, Władysławowo, Hel, Jastarnia i Puck. Do małych portów Zalewu Wiślanego zalicza się Górki Zachodnie i Wschodnie, Świbno, Kąty, Krynicy Morską, Piaski, Elbląg, Tolkmicko, Frombork i Nową Pasłękę (rys. 1).

Poza wymienionymi małymi portami na polskim wybrzeżu znajduje się wiele lokalnych przystani. Należą do nich m. in. Kamienica Elbląska, Nadbrzeże, Suchacz, Pęklewo, Kadyny zlokalizowane nad Zalewem Wiślanym, Kuźnica położona nad Zatoką Pucką, Dębnie, Bystra, Lubczyna, Skoczewo, Wapnica, Wicko, Przytór, Karsibór, Łunowo i Lubin nad Zalewem Szczecińskim.

Porty te mają najczęściej małe akwatoria, zajmują niedużą powierzchnię, dzięki czemu swą wielkością nie przytłaczają miasta lub osiedla. Elementem integrującym małe miasta i ich porty są otwarte nabrzeża rozciągające się wzdłuż zalewu bądź rzeki.

Układy komunikacyjne prowadzące do małych portów zarówno kolejowe, jak i drogowe, są stosunkowo proste. Kolej nie wymaga specjalnych stacji rozrządowych, a drogi prowadzące do portu przebiegają



Rys. 1. Położenie polskich portów  
 Źródło: opracowanie autora

przez tereny miejskie. W przeszłości w miastach tych funkcjonowały firmy handlowe, istniały niewielkie przedsiębiorstwa armatorskie, które dokonywały przewozów drogą morską najczęściej w basenie Morza Bałtyckiego i rzadziej Morza Północnego. Ten rodzaj żeglugi miał charakter dobrze rozwiniętego kabotażu.

Wraz z upływem czasu na skutek zmieniających się warunków nawigacyjnych, batymetrycznych, a także w efekcie wzrostu wielkości jednostek pływających, funkcja handlowa w niektórych portach uległa stopniowemu ograniczeniu, aż do zupełnego jej zaniku. Pozostała tylko tradycyjna funkcja rybacka i rozwijająca się w ostatnich latach funkcja turystyczna. Sytuacja ta jest charakterystyczna również dla małych miast portowych polskiego wybrzeża.

### **Porty Zalewu Szczecińskiego**

Działalność małych portów w czasach administracji pruskiej, a później niemieckiej polegała przede wszystkim na obsłudze transportowej zaplecza rolniczo-leśnego oraz przywozie surowców dla przemysłu usytuowanego wzdłuż osi odrzańskiej. Tradycyjnie wykorzystywano również funkcje rybackie związane z eksploatacją wód Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej. Istniały też bezpośrednie związki transportowe pomiędzy poszczególnymi portami (np. surowce dla cementowni szczecińskich z Lubina, drewno dla papierni i tartaków w Szczecinie ze Stepnicy i Wolina itp.).

Dystrybucję przewożonych ładunków ułatwiała stosunkowo dobrze rozwinięta sieć kolei wąskotorowych, mająca odgałęzienia do wielu małych portów, np. do Trzebieży, Kamienia Pomorskiego, Stepnicy i innych. Obecnie, z wyjątkiem Stepnicy, porty te nie mają połączeń kolejowych. W latach trzydziestych funkcjonowała sezonowa dobra sieć połączeń żeglugi pasażerskiej, m. in. Szczecin - Dziwnów, Trzebież - Stepnica. Wykonywano także rejsy portowe oraz obsługę towarową mniejszych miejscowości.

Po 11 wojnie światowej, w nowej sytuacji politycznej, część omawianych powiązań funkcjonowała do roku 1954. Jednak w latach pięćdziesiątych, po przyjęciu przez Skarb Państwa, którego reprezentantem był Urząd Morski, podstawowej infrastruktury technicznej wszystkich portów, nastąpił okres stagnacji, a nawet ustania niektórych funkcji pełnionych przez małe porty. Sytuację pogorszyło zlikwidowanie niektórych lokalnych i wojewódzkich połączeń kolejowych, zanik przemysłu terenowego oraz niekorzystne stawki przewozowe za przewóz drogą wodną w stosunku do frachtu kolejowego i stawek transportu samochodowego.

Jest paradoksem, że w powojennej sytuacji ekonomicznej Polski małe miasta, na których terenie znajdują się porty, nie były zainteresowane wykorzystaniem tkwiących w nich rezerw, ze względu na brak jakichkolwiek korzyści ekonomicznych z działalności tych portów. Przejawiało się to m. in. w tym, że opłaty portowe pobierało nie miasto, lecz administracja morska.

Użytkownicy terenów w porcie zwolnieni byli z opłat gruntowych,

wpływy z obsługi przeładunków handlu zagranicznego kierowano do odpowiednich central. Niewielkie środki finansowe z budżetu centralnego nie zawsze wystarczały na remonty, co w konsekwencji doprowadzało do dekapitalizacji substancji technicznej.

Obecny stan zagospodarowania i stopień wykorzystania potencjału małych portów pod względem przestrzennym, technicznym i funkcjonalnym jest zróżnicowany. Do najważniejszych, jeśli chodzi o posiadany potencjał i dalsze możliwości rozwojowe, należą Stepnica, Trzebież, Kamień Pomorski i Dziwnów.

Tab. 1

Podstawowe cechy i obroty portów ujścia Odry

Port	Powierzchnia lądowa		Akwa- torium	Obroty portowe		
	ogółem	pow. zab.		Ładunki	Rvbv	Pasażerowie (osoby)
	m <sup>2</sup>					
Kamień Pomorski	90 400	2 380	10 000	18 758	249	1 010
Dziwnów	39 700	2 514	7 500	1 641	1 150	42 955
Stepnica	55 205	722	5 800	79 000	309	480
Nowe Warpno	70 000	1.553	780		333	12 470
Trzebież	100 000	3 351	51 120		494	474
Wolin	45 000	1 589	6 500	8 468	394	194

Źródło: R. Kozłowska-Drzewdzon, *Perspektywy rozwoju małych portów*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1977 nr 2; A. Grotowski, *Stan i możliwości rozwojowe małych portów ujścia Odry [w:] II Sejmik Morski, Szczecin, 22–24 maja 1986*, PAX, Warszawa 1987, uzupełnione.

Port w Stepnicy położony jest na wschodnim brzegu Roztoki Odrzańskiej i składa się z dwóch basenów: basenu przeładunkowego (przystani dawnego promu kolejowego), który obecnie wykorzystywany jest do przeładunków i jako przystań pasażerska, oraz basenu rybackiego. Basen przeładunkowy ma długość 150 m, szerokość 40 m, głębokość przy nabrzeżach 1,5 - 3,5 m. Do basenu prowadzi wejście o szerokości 15 m. Mogą zawijać tu statki i barki o nośności 1500 t. Roczne przeładunki wynoszą 70 - 1 00 tys. t. Port ten połączony jest ze swoim zapleczem czynną linią kolei wąskotorowej.

Basen rybacki okolony jest nabrzeżami o długości 250 m. Głębokości przy nabrzeżach sięgają 1,5 - 2,5 m. Rocznie przeładowuje się tu 360 t. ryb. W pobliżu portu znajduje się przystań na 100 jachtów żaglowych. Port w Stepnicy był pierwszym polskim portem, który przejęły władze komunalne (1990 rok).

Z Zalewem Szczecińskim związane jest też osiedle portowe Trzebież. Trzebież jest typowym osiedlem rybackim położonym w miejscu, gdzie Roztoka Odrzańska łączy się z Zalewem Szczecińskim. Do portu prowadzą dwa wejścia. Basen północny wraz z pirssem w kształcie litery T pełni rolę przystani żeglarskiej. Dalej ciągnie się nabrzeże postojowe dla barek. W basenie południowym cumują statki żeglugi pasażerskiej, a trzy małe

baseny, w które przechodzi basen południowy, to miejsca postojowe dla jednostek rybackich. Port ten nie posiada połączenia kolejowego.

Na półwyspie otoczonym z jednej strony Jeziorem Nowowarpnieńskim (będącym częścią Zalewu Szczecińskiego), z drugiej zaś Puszcą Wkrzańską leży pochodzące z XIV wieku rybackie miasto Nowe Warpno. Port składa się z czterech krótkich pomostów, do których cumują łodzie rybackie, oraz z szerszego i dłuższego pirsu, wykorzystywanego w sezonie letnim przez statki pasażerskie. W ostatnim czasie powstał projekt utworzenia tu dużego miejsca zimowego postoju jachtów dla żeglarzy z Berlina.

Kamień Pomorski jest starym grodem i miastem portowym położonym na półwyspie wcinającym się półkolem w Zalew Kamieński. Kamień Pomorski otrzymał uprawnienia wolnej żeglugi na Dziwnie w XV wieku. Spośród trzech ramion Zalewu Szczecińskiego Dziwna była najaktywniejszą arterią komunikacyjną w handlu bałtyckim słowiańskiego wybrzeża w IX - XI wieku. Wzrost wielkości statków i ich zanurzenia doprowadził do tego, że z biegiem czasu Piana i Świna stały się głównymi drogami wodnymi łączącymi Szczecin i inne miasta portowe Zalewu Szczecińskiego z Bałtykiem. Kamień Pomorski znalazł się na uboczu. Prace pogłębiarskie i umocnienie nabrzeży na początku XX wieku doprowadziły do ożywienia żeglugi kabotażowej. Udział morskiej działalności handlowej w rozwoju gospodarczym miasta jest niewielki. Pomimo tego obecny port składa się z trzech małych basenów, mola i kilku odcinków nabrzeży. Zajmuje on wąski teren przylegający do zabudowy miejskiej. W części północnej portu znajdują się nabrzeża zbudowane w roku 1973. Na południe od nich leży basen rybacki. Sąsiaduje z nim drewniane molo, do którego w sezonie letnim cumują statki pasażerskie. W dalszej części portu znajdują się nabrzeża i tereny należące do Państwowych Zakładów Zbożowych, posiadających tu swoje elewatory. Prowadzi do nich bocznicą kolejowa. Najbardziej na południe wysunięte części portu to baseny żeglarskie. Obecnie Kamień Pomorski spełnia funkcję zaplecza dla odległego o 12 km osiedla i kąpieliska nadmorskiego Dziwnowa.

Dziwnów położony jest przy ujściu Dziwny, na prawym jej brzegu. Na skutek zapiaszczenia w XIII wieku Dziwna utraciła żeglowność, a Dziwnów stał się osadą rybacką. W XIX wieku osada ta przekształciła się w miejscowość uzdrowiskową. Przed II wojną światową, w okresach letnich, istniało tu połączenie żeglugowe z Kamieniem Pomorskim i Szczecinem.

Dziwnów ma port typu zalewowo-morskiego. Wejście do niego osłaniają falochrony. Z prawej strony znajduje się basen zimowy - miejsce postojowe statków rybackich. Dalsze tereny za mostem służą rybołówstwu. Zlokalizowano tu chłodnię, fabrykę lodu, wędzarnię i konserwiarnię. Najdalej na wschód wysunięte nabrzeże portu przeznaczone jest do obsługi statków pasażerskich.

Ze względu na odpowiednie warunki batymetryczne w rejonie Dziwnowa, po wyczerpaniu rezerw portowych Szczecina i Świnoujścia, teren

pomiędzy Kamieniem Pomorskim a brzegiem Bałtyku rezerwuje się pod budowę nowego portu i związanego z nim przemysłu portowego - głównie okrętowego.

## Porty Środkowego Wybrzeża

Do najważniejszych małych portów położonych nad otwartym morzem należą Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Łeba.

Tab. 2

Użytkowanie terenów portowych w Kołobrzegu, Darłowie, Ustce i Łebie

Powierzchnia	Kołobrzeg	Darłowo	Ustka	Łeba
	w hektarach			
Ogólny obszar portu	53,01	62,40	30,13	26,80
— akweny	13,09	16,00	11,86	5,30
— tereny	39,92	46,40	18,27	21,50
tereny:				
— portu handlowego	10,81	5,03	0,67	
— portu rybackiego	14,58	-	6,75	2,40
— ośrodków turyst.	5,29			
— stoczni produkcyj.	-		3,06	
— Urzędu Morskiego	9,24	33,18	7,79	18,70
PRO	-	0,09	-	0,20

\ W zachodniej części portu Darłowo wzdłuż rzeki Wieprzy istnieje rezerwa terenów o Powierzchni ok. 60 ha.  
Źródło: J. Aftanas (i inni). *Układ ekonomiczny małych portów Wybrzeża Środkowego*. Gdańsk 1978, Prace Instytutu Morskiego, nr 45. uzupełnione.

Zaplecza tych portów, szczególnie w XIX wieku, miały charakter zapleczy płytkich. W sposób naturalny kierowały się one w głąb lądu aż ku Wielkopolsce, lecz bariery celne na granicy Pomorza (należącego wtedy do Prus) skutecznie ograniczały tę ekspansję.

Sąsiedztwo dużych portów, Szczecina i Gdańsk, prowadziło do przechwytywania przez te porty dużej części ładunków ze Środkowego Wybrzeża.

Decydujący wpływ na intensywność rozwoju omawianych portów miała żegluga kabotażowa. Jej największy rozkwit zanotowano w końcu XIX wieku i na początku XX wieku. Omawiane małe miasta portowe prowadziły wymianę handlową z Prusami Wschodnimi (Królewiec, Piława, Kłajpeda), z Prusami Zachodnimi (Gdańsk, Elbląg), z Hamburgiem, portami Szlezwika-Holsztynu, Belgii, Francji, Anglii oraz Danii, Szwecji i Norwegii.

Współcześnie tylko trzy porty - Kołobrzeg, Darłowo i Ustka - pełnią w ograniczonym zakresie funkcje przeładunkowe. Mogą one przyjmować statki handlowe o nośności 1 000 - 1 500 t. Tory wodne tych portów mają głębokość 6,5 - 7 m. Ruch rumowiska na redach wymaga robót czerpalnych. Kanały portowe o głębokości 4,0 - 5,5 m spływane rumowiskiem wleczonym przez rzeki muszą być stale pogłębiane. Średnia roczna objętość robót czerpalnych wynosi w Kołobrzegu 60 tys. m<sup>3</sup>, w Darłowie 70 tys. m<sup>3</sup> i w Ustce 80 tys. m<sup>3</sup>. Wewnętrzne akweny portowe to kanały o szerokości 30 - 50 m i nieliczne małe baseny. Takie układy akwatoriów utrudniają rotację

statków, ograniczają ich długość, a więc i nośność. Długość kanałów portowych wynosi w Kołobrzegu 1,2 km, w Darłowie 2,4 km, a w Ustce 1,3 km.

Potencjał techniczny i wyposażenie portów w urządzenia niezbędne do pełnienia funkcji przeładunkowych przez omawiane porty są niewielkie. W większości są to obiekty budowane w latach międzywojennych, częściowo modernizowane na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Podstawowe budowle hydrotechniczne wymagają często remontów lub modernizacji.

Poza warunkami nawigacyjnymi i sytuacją batymetryczną na ograniczony charakter funkcji transportowej wpływa współcześnie brak zaplecza gospodarczego małych portów, zanik żeglugi kabotażowej oraz tendencje do koncentracji przeładunków w dużych portach, wyposażonych w znacznie lepszy specjalistyczny sprzęt przeładunkowy.

Inne miasta portowe, jak Łeba czy Puck, mimo że mają wielowiekowe tradycje handlowe, ze względu na ograniczone główne parametry portów (m. in. szerokość i głębokość toru wodnego oraz zapiaszczenie) nie są zdolne przyjmować i obsługiwać statków handlowych. Ich dominującą funkcją jest rybołówstwo o zasięgu bałtyckim, przybrzeżnym, zalewowym i zatokowym.

Specyficzna sytuacja polityczna Polski przed II wojną światową (brak portu nad otwartym morzem) wymusiła zbudowanie w latach 1936 - 1939 nowego portu rybackiego - Władysławowa. Zlokalizowano go od strony pełnego morza, u nasady Półwyspu Helskiego. Port we Władysławowie jest wysunięty w morze. Od południowego wschodu i od północnego zachodu osłania go falochron. Port ten wraz z zapleczem lądowym wykorzystywany jest przez rybołówstwo i przemysł rybny. W niewielkim stopniu służy też żegludze pasażerskiej i żeglarstwu.

Wysunięcie portu przed linię dawnego wybrzeża w miejscu, gdzie występuje silny ruch rumowiska, powoduje z jednej strony silną akumulację i zapiaszczenie wejścia, z drugiej zaś strony silne erodowanie brzegów półwyspu.

Niewielkim miastem portowym na Półwyspie Helskim jest Jastarnia, stara osada rybacka z portem położonym od strony Zatoki Puckiej. Port składa się z jednego basenu osłoniętego dwoma falochronami. Wykorzystywany jest przez jednostki rybackie, statki pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej i przez żeglarzy.

Na cyplu Mierzei Helskiej od strony Zatoki Puckiej leży Hel. Dobre położenie oraz duże głębokości morza pozwoliły na wczesne powstanie portu i miasta rybackiego. Obecnie czynnikiem ograniczającym rozwój Helu jest szczupłość terenów budowlanych i otoczenie miasta terenami zajmowanymi przez wojsko. Stan ten hamuje rozwój turystyki pobytowej i ogranicza podstawy bytu egzystencji miasta - rybołówstwo i przemysł rybny, które nie mają tu wystarczającego zaplecza lądowego.

Port w Helu składa się z basenu wewnętrznego i zewnętrznego. Basen

Tab. 3

## Ruch statków handlowych i obroty ładunkowe w portach Kołobrzegu, Darłowa i Ustki

Lata	Kołobrzeg				Darłowo				Ustka			
	bandera <sup>a</sup>		obroty w tys. ton	obca	bandera <sup>a</sup>		obca	obroty w tys. ton	bandera <sup>a</sup>		obca	obroty w tys. ton
	polska	obca			polska	obca			polska	obca		
1970	11	195	135									
1975	132	232	256		39		54			82		17,4
1980	202	206	309	15	110		75		20	99		60
1985	111	126	214	—	118		80		1	47		
1990	63	257	261	—	88		43		—	3		

liczba statków na wejściu.

Źródło: Gospodarka Morska, Przegląd Statystyczny 1982, 1983, 1986, 1991, Gdańsk, Instytut Moniki.

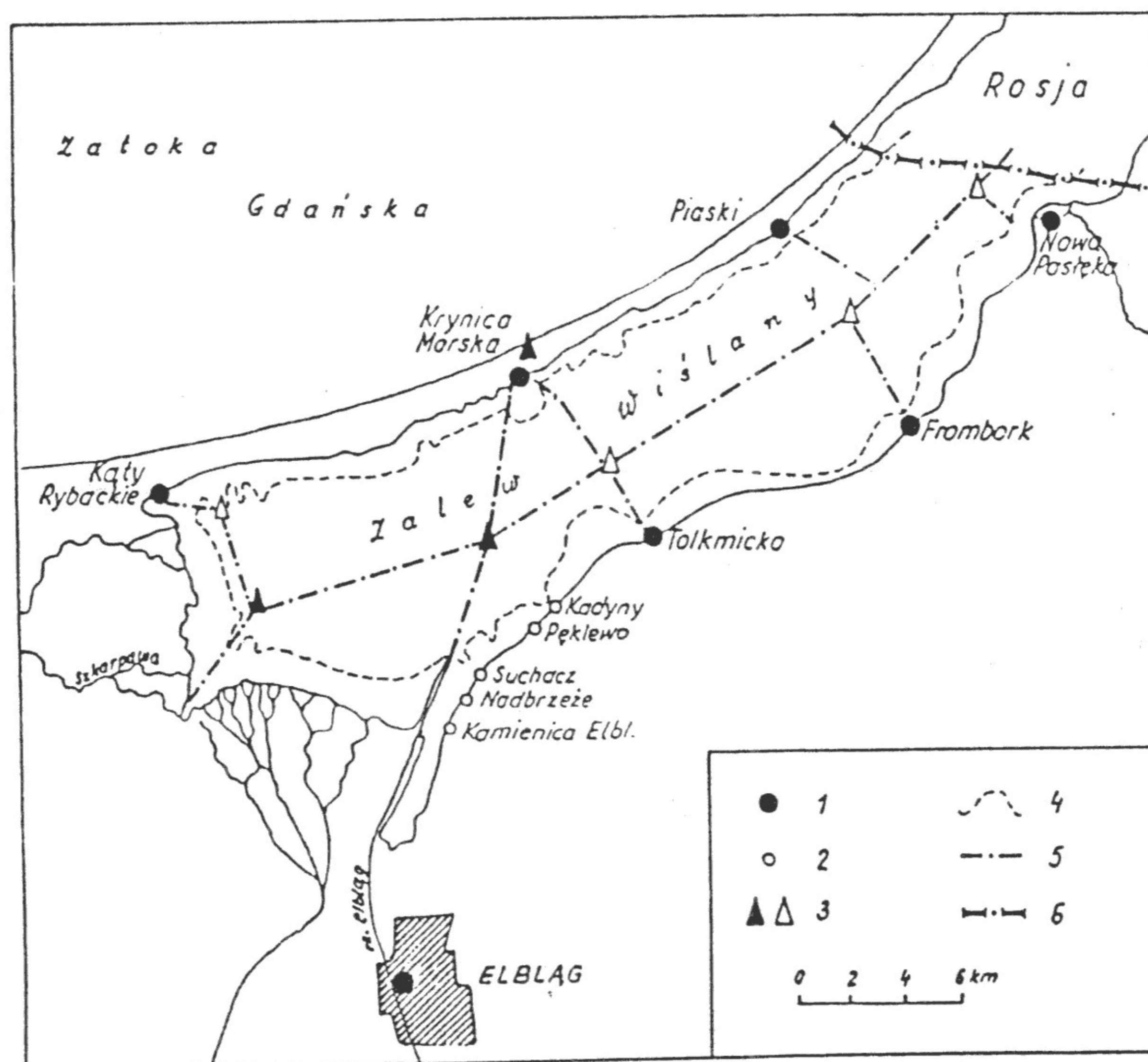


zewnątrzny osłaniają falochrony: południowy i zachodni. Po północnej stronie basenu znajduje się nabrzeże obsługujące flotę rybacką. Po zachodniej stronie, w rozwidleniu utworzonym przez moło zachodnie i falochron zachodni, usytuowana jest przystań żeglarska. Końcową część tego falochronu zajmuje przybrzeżna żegluga pasażerska.

W 1992 r. powstała tu firma polsko-niemiecka Centrum Żeglarstwa i Wypoczynku - Hel Sp. z o.o. Celem jej jest utworzenie w Helu największego na wschodnim wybrzeżu portu jachtowego z 300 miejscami postojowymi dla jachtów żaglowych i motorowych. Dogodne położenie geograficzne i ograniczenia w rybołówstwie sprawiają, że port helski szczególnie nadaje się na bazę żeglarstwa i turystyki morskiej. Atrakcyjny port jachtowy o europejskim standardzie może przyciągnąć do Helu jachty i statki turystyczne z wielu krajów, w szczególności z Niemiec i krajów skandynawskich.

### Porty Zalewu Wiślanego

Nad Zalewem Wiślanym i w ujściu rzeki Elbląg znajduje się łącznie 12 małych portów i przystani (rys. 2). Do najbardziej znanych zalicza się port w Elblągu. W wielowiekowych dziejach tego miasta były okresy, w których



Rys. 2

Porty i przystanie Zalewu Wiślanego

- |                 |                        |                      |
|-----------------|------------------------|----------------------|
| 1 — Porty,      | 3 — znaki nawigacyjne, | 5 — tor wodny        |
| 2 - przystanie, | 4 -- izobata 2 m       | 6 - granica państwa. |

źródło: B. Szermer. Perspektywy, portowe Elbląga, "Technika i Gospodarka Monika" 1987. nr 12 (uzupełnione).

port odgrywał istotną rolę w rozwoju i bogaceniu się Elbląga. W końcu XIX wieku port pozostał dostępny tylko dla małych statków nie przekraczających kilkuset ton. Następstwem tego było przeniesienie do Gdańska przez Schichaua niemal całej produkcji okrętowej. Niesprzyjające warunki batymetryczne, przy stałym wzroście wielkości statków, i utrata ładunków wywozowych spowodowały, że przed I wojną światową obroty portu elbląskiego stanowiły tylko ułamek obrotów Gdańska i Królewca. W okresie międzywojennym w granicach Prus Wschodnich port elbląski obsługiwał niemal wyłącznie jednostki śródlądowe.

Po II wojnie światowej Elbląg zaliczony został do małych portów. Zlokalizowano tu kapitanat portu obejmujący swym nadzorem porty Zalewu Wiślanego. Pomimo tego funkcje portowe w rzeczywistości nie zostały miastu przywrócone. Port morski Elbląg formalnie istniał nadal, był jednak pozbawiony gospodarza, gdyż w końcu lat sześćdziesiątych przeniesiono kapitanat portu do Tolkmicka, nie pozostawiając tu nawet bosmanatu. Dalsze skomplikowanie sytuacji formalno-prawnej nastąpiło w roku 1977, kiedy to całą rzekę Elbląg zaliczono do wód śródlądowych. Konsekwencją tego było pozbawienie portu odpowiadającego mu akwenu, a administrację morską zwolniono z obowiązku zajmowania się nim.

Kapitanat portu reaktywowano w Elblągu dopiero w drugiej połowie 1992 r. Wtedy też formalnie utworzono port komunalny i wytyczono jego granice. Przygotowano projekt nadania odcinkowi rzeki Elbląg statusu morskich wód wewnętrznych. Port Elbląg obecnie to poszerzone koryto rzeki o szerokości 50 - 100 m i głębokości 3,5 - 4,5 m. Jest w nim pięć basenów portowych i obrotnica o średnicy 120 m. Port ten rozciąga się po obu stronach rzeki na długości 4,5 km. Nabrzeża zajmują 2,5 km. Są one uzbrojone w tory poddźwigowe i bocznicę kolejową. Sezonowo użytkowana jest przystań pasażerska i bazy klubów żeglarskich. Sporadycznie wykorzystuje się do przeładunku towarów odcinki nabrzeży należące do różnych użytkowników.

Zmiany polityczne zachodzące w Polsce i Rosji od końca lat osiemdziesiątych, rozmowy prowadzone na szczeblu rządowym, wszystko to wskazuje, że trwająca prawie półwiecze izolacja Elbląga i polskich portów Zalewu Wiślanego od morza być może dobiega końca.

Brak możliwości budowy w Elblągu portu głębokowodnego dla dużych statków morskich nie wyklucza szansy reaktywowania współcześnie niewielkiego portu dla małych jednostek zalewowych, żeglugi śródlądowej białej floty i żeglarstwa. Przywrócenie w ten sposób, po otwarciu Cieśniny Pilawskiej, staremu Elblągowi jego tradycyjnego charakteru miasta portowego staje się nie tylko celowe, ale i coraz bardziej realne.

Otwarcie przez Rosję przejścia z Bałtyku na Zalew Wiślany (dla statków polskich i innych bander) pozwoli na wykorzystanie tej drogi wodnej. Parametry jednostek żeglugowych wyznacza głębokość torów wodnych na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg. Rzeka ta, o szerokości 30 - 80 m, miała

sztucznie utrzymywaną głębokość 3 - 3,5 m. Obecnie głębokość zmalała do poniżej 2 m. Jak z tego wynika, obecne warunki batymetryczne pozwalają na zastosowanie tu typowego taboru śródlądowego. Użycie jednostek większych wymagałoby poważnych prac pogłębiarskich.

Potencjalny czynnik międzynarodowej wymiany handlowej drogą wodną z Elblągiem to kontakty z Obwodem Kaliningradzkim. Szczególne możliwości eksportowe elbląskiego rolnictwa pozwalają na wykorzystanie transportu wodnego na wschód np. zbóż, ziemniaków i innych płodów rolnych. Kryzys gospodarczy w Rosji i duża koncentracja ludności w Obwodzie Kaliningradzkim (Kaliningrad liczy obecnie ponad 400 tys. mieszkańców) stwarzają szansę aktywizacji wywozu w tym kierunku. Do magazynowania i przeładunku zbóż mają być wykorzystane także 2 elewatory zbożowe znajdujące się w porcie elbląskim. Mogą one przeładować 600 t. zboża w ciągu 8 godzin. Konkurencyjna dla tej drogi wodnej może być odbudowywana autostrada Kaliningrad - Elbląg i linia kolejowa.

Pierwsze barki z Obwodu Kaliningradzkiego zawinęły do Elbląga w sierpniu 1992 r. Do końca tego roku przywiozły one ponad 10 tys. t. ładunków (głównie żwiru i keramzytu).

Rozwój portu w Elblągu doprowadzi do powstania tu nowych przedsiębiorstw portowo-transportowych. Jednym z pierwszych jest utworzone tu Przedsiębiorstwo Żeglugowe „Żuławy”. W zakresie działania portu niezbędna jest też budowa przystani dla statków białej floty. Niewielkie statki pasażerskie, w tym katamarany i wodoloty, umożliwiają odbywanie wycieczek morskich. Rejsy te będzie można organizować nie tylko do portów polskich, ale także do portów rosyjskich (Kaliningrad) i innych. W połowie 1992 r., zainaugurowano regularne połączenie pomiędzy Elblągiem i Kaliningradem obsługiwane przez rosyjskie wodoloty. Do końca roku przewiozły one 70 tys. pasażerów.

Kolejny czynnik aktywizacji elbląskiego portu to żeglarstwo. Wymaga ono wydzielonego nabrzeża bądź osobnego basenu żeglarskiego wraz z zapleczem remontowym. Muszą być przygotowane stanowiska dla odwiedzających Elbląg jachtów krajowych i zagranicznych.

Ze względu na zmiany sposobu użytkowania i inwestowania w dawne tereny portowe obecne możliwości rozwoju przestrzennego portu w mieście są znacznie ograniczone.

Liczące dziś ponad 126 tys. mieszkańców stare miasto portowe Elbląg ma szansę i możliwości, by w przedstawionym powyżej zakresie nawiązać do swoich morskich tradycji.

Współcześnie główną funkcją portów i przystani Zalewu Wiślanego jest obsługa rybołówstwa. W trzech portach zlokalizowano przystanie żeglugi pasażerskiej. Są to Krynica Morska, Tolkmicko i Frombork. Wszystkie porty (w różnym stopniu) użytkowane są przez żeglarzy. W ciągu ostatniego trzystoletcia do przeładunku towarów wykorzystywano porty sporadycznie- dla potrzeb przetwórstwa owocowo-warzywnego w Tolkmicku

i przewozu opalu do Krynicy Morskiej; w ostatnich latach prawie zupełnie z tej funkcji zrezygnowano.

Na Mierzei Wiślanej znajdują się trzy niewielkie porty: Kąty Rybackie, Piaski i Krynica Morska. Pierwsze dwa to małe baseny rybackie. Port w Krynicy składa się z dwóch oddalonych od siebie o 300 m części - zachodniej (rybackiej) i wschodniej, wykorzystywanej przez żeglugę pasażerską i żeglarstwo.

Na południowo-wschodnim brzegu zalewu największym portem jest Tolkmicko. Basen portowy ma tu kształt zbliżony do prostokąta o długości 220 m i szerokości 60 m (z lokalnym poszerzeniem do 68 m.) Jego stronę południową i część wschodniej strony zajmuje rybołówstwo. Część nabrzeża zachodniego wykorzystywana jest przez żeglugę pasażerską. Do portu prowadzi bocznica kolejowa, brak jednak miejsca do urządzenia większych placów składowych. Port ten służył do celów przeładunkowych sporadycznie. Także rzadko zawijały tu jachty.

Oddalone o 30 minut jazdy środkami komunikacji lądowej od Elbląga Tolkmicko spełnia warunki do lokalizacji letniej bazy żeglarskiej dla żeglarzy elbląskich.

## Wnioski

1. Główną funkcją małych polskich portów jest obsługa rybołówstwa. Mniejsze znaczenie odgrywa turystyka morska i żeglarstwo, a także przeładunki towarów.
2. Porty te są w dużym stopniu zdekapitalizowane, wymagają odbudowy i rozbudowy nabrzeży, pogłębienia basenów i torów podejściowych oraz rozwoju infrastruktury na zapleczu.
3. Dotychczas władze komunalne przejęły tylko dwa porty. Pozostałe stanowią nadal własność Skarbu Państwa.
4. Szansą aktywizacji małych portów Zalewu Szczecińskiego jest włączenie ich do współpracy polsko-niemieckiej w ramach tworzącego się Euro-regionu „Pomerania”.
5. Nad zalewem Wiślanym jedynie Elbląg ma możliwość rozwoju ruchu barek i innych towarowych jednostek śródlądowych na trasie Elbląg - Kaliningrad.
6. Utworzenie w 1992 r. w Kaliningradzie strefy wolnocłowej może przyczynić się do zwiększenia kontaktów handlowych pomiędzy tym miastem a Elblągiem.
7. Aktywizacja gospodarcza portów Zalewu Wiślanego wymaga otwarcia Cieśniny Pilawskiej dla żeglugi polskiej i międzynarodowej.
8. Rozwój żeglugi kabotażowej stworzy szansę rozwoju portów w Kołobrzegu, Darłowie i Ustce.

## Literatura

1. A f t a n a s J. (i inni), *Układ ekonomiczny małych portów Wybrzeża Środkowego*, Prace Instytutu Morskiego nr 45, Gdańsk 1978.

2. Andruskiewicz W., *Możliwości i potrzeby otwarcie drogi wodnej z morza do Elbląga* [w:] V Sejmik Morski, Elbląg 11 - 12 maja 1989, PAX, Warszawa 1990.
3. Grotowski A., *Stan i możliwości rozwojowe małych portów ujścia Odry* [w:] II Sejmik Morski, Szczecin, 22 - 24 maja 1986, PAX, Warszawa 1987.
4. Kienitz A. (i inni), *Funkcje małych portów polskiego wybrzeża i ich zagospodarowanie przestrzenne*, Instytut Morski, Gdańsk 1974.
5. Kozłowska-Drzeżdżon R., *Perspektywy rozwoju małych portów*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1977, nr 2.
6. Luk K., *Nadmorskie położenie ziemi elbląskiej- szanse i uwarunkowania* [w] V Sejmik Morski, Elbląg, 11-12 maja 1989, PAX, Warszawa 1990.
7. Piskozub A., *Geograficzno-historyczna jedność zlewiska Zalewu Wiślanego* [w:] V Sejmik Morski, Elbląg, 11 - 12 maja 1989, PAX, Warszawa 1990.
8. Szermer B., *Przyszłość portów Zalewu Wiślanego*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1980, nr 12.
9. Szefer B., *Perspektywy portowe Elbląga*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1987, nr 12.
10. Szulc G., *Porty Środkowego Wybrzeża*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1980, nr 6.
11. Tubielewicz A., *Perspektywiczne funkcje oraz kierunki rozwoju małych portów*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1976, nr 1.