

## Małe porty polskiego Wybrzeża i ich funkcje

Polskie porty morskie to nie tylko dwa duże zespoły portowe Gdansk-Gdynia i Szczecin-Świnoujście, gdzie koncentruje się ponad 99% przeładunków, 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: Dzwiność, Mrzeżyno, Dzwizyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba, Władysławowo, Hel, Jastarnia i Puck. Do małych portów Zalewu Wiślanego zalicza się Górki Zachodnie i Wschodnie, Świbno, Kąty, Krynicę Morską, Piaski, Elbląg, Tolkmicko, Frombork i Nowa Pasłęka.

Porty te mają najczęściej małe akwatoria, zajmują niedużą powierzchnię, przez co 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 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 wskutek zmieniających się warunków nawigacyjnych, batymetrycznych, a także 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.

## 1. Porty Zalewu Szczecińskiego

Rozwój małych portów w czasach administracji pruskiej a później niemieckiej polegał 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 Lublina, 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 kilku małych portów, np. Trzebież, Kamień Pomorski, Stepnica i inne. Obecnie z wyjątkiem Stepnicy porty te nie mają połączeń kolejowych. W latach trzydziestych funkcjonowała dobrze rozwinięta sezonowa sieć połączeń żeglugi pasażerskiej między innymi Szczecin-Dziwnów, Trzebież-Stepnica. Wykonywano także rejsy portowe oraz obsługę towarową mniejszych miejscowości.

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

Paradoksalne, 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 ich działalności. Przejawiało się to między innymi 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 płynęły 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 pod względem posiadanego potencjału i dalszych możliwości rozwojowych należą Stepnica, Trzebież, Kamień Pomorski i Dziwnów (tab. 1).

Port Stepnica położony jest na wschodnim brzegu Rostki 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 15 m. Mogą zawijać tu statki i barki o nośności 1500 t. Roczne przeładunki wynoszą 70-100 tys. t. Port ten połączony jest ze swoim zapleczem działającą linią kolei wąskotorowej.

T a b e l a 1

Podstawowe cechy i obroty portów ujścia Odry

Port	Powierzchnia lądowa w m <sup>2</sup>		Akwa- torium w nr	Obroty portowe		
	Ogółem	pow. zab.		ładunki w t	Ryby w t	Pasażerowie (osoby)
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: Kozłowska-Drzeżdżon R., *Perspektywy rozwoju małych portów*, „Technika i Gospodarka Morska”, nr 2, 1977. Grotowski A., *Stan i możliwości rozwojowe małych portów ujścia Odry w: II Sejmik Morski*, Szczecin, 22-24 maja 1986, PAX, Warszawa 1987.

Basen rybacki okolony jest nadbrzeżami o długości 250 m. Głębokości przy nabrzeżach sięgają 1,5-2,5 m. Rocznie przeładowuje się tu 360 ton ryb. W pobliżu portu znajduje się przystań na 100 jachtów żaglowych. Port w Stepnicy jest pierwszym i jak dotychczas jedynym polskim portem, który został przejęty przez władze komunalne (1990 r.).

Z Zalewem Szczecińskim związane jest też osiedle portowe Trzebież. Trzebież jest typowym osiedlem rybackim położonym w miejscu, gdzie Różta Odrzańska łączy się z Zalewem Szczecińskim. Do portu prowadzą dwa wejścia. Basen północny wraz z pirsami 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 Nowowarpieńskim (będącym częścią Zalewu Szczecińskiego) a z drugiej Puszcą Wkrzańską leży pochodzące z XIV w. 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 lokalizacji tu dużego miejsca zimowego

postoiu jachtów dla żeglarzy z Berlina. W 1993 r. po Zalewie Szczecińskim żeglowało 5 tysięcy niemieckich jachtów sportowych.

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 w. Spośród trzech ramion Zalewu Szczecińskiego Dziwna była najaktywniejszą arterią komunikacyjną w handlu bałtyckim słowiańskiego wybrzeża w IX-XI w. Wzrost wielkości statków i ich zanurzenia doprowadziły 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 w. 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, moła i kilku odcinków nabrzeży. Zajmuje on wąski teren przylegający do zabudowy miejskiej. W części północnej portu znajdują się nabrzeża zbudowane w 1973 r. Na południe od nich położony jest basen rybacki. Sąsiaduje z nim drewniane moło, 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 w. Dziwna utraciła żeglowność a Dziwnów pozostał osadą rybacką. W XIX w. osada ta przekształciła się w miejscowość uzdrowiskową. Przed drugą wojną światową, w okresach letnich istniało tu połączenie żegluga 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 zajmuje rybołówstwo. 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 możliwości portowych Szczecina i Świnoujścia, teren pomiędzy Kamieniem Pomorskim a brzegiem Bałtyku rezerwuje się pod budowę nowego portu i związanego z nim przemysłu - głównie okrętowego.

Z małych portów ujścia Odry Stepnica, Trzebież, Wolin, Kamień Pomorski i Dziwnów mają potencjał techniczny i możliwości terenowe na rozwinięcie w przyszłości żeglugi barkowej i pasażerskiej, a także żeglugi kabotażowej do portów niemieckich, duńskich i szwedzkich, szczególnie tych, które już weszły bądź wejdą w przyszłości do euroregionu Pomerania.

## 2. Porty Środkowego Wybrzeża

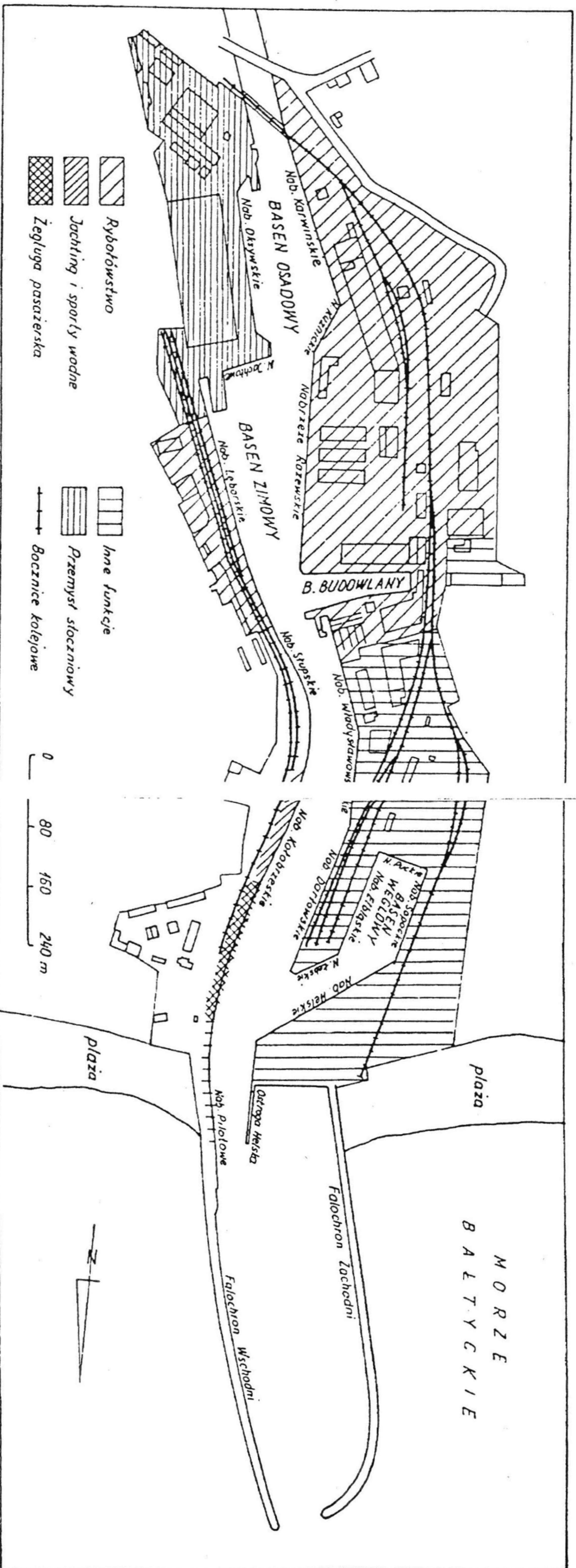
Do najważniejszych małych portów położonych nad otwartym morzem należą Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Łeba. Zaplecza tych portów, szczególnie w XIX w., miały charakter zaplecza płytkiego. W sposób naturalny kierowały się one w głąb lądu, aż ku Wielkopolsce, lecz bariery celne na granicy Pomorza (należącego wtedy do Prus) skutecznie ograniczały tę ekspansję. Sąsiedztwo Szczecina i Gdańska powodowało przechwytywanie przez te porty dużej części ładunków ze Środkowego Wybrzeża.

Decydujący wpływ na dynamikę rozwoju omawianych portów miała żegluga kabotażowa. Jej największy rozwój zanotowano w końcu XIX w. i na początku XX w. Omawiane małe miasta portowe prowadziły wymianę handlową z Prusami Wschodnimi (Królewiec, Piława, Kłajpeda), z Prusami Zachodnimi (Gdańsk, Elbląg), z Hamburgiem, portami Szlezwik-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 1000-1500 ton. Tory wodne tych portów mają głębokość 6,5-7 m. Ruch rumowiska na redach wymaga robót czerpalnych. Kanały portowe o głębokości 4,0-5 m, spływane rumowiskiem wleczonym przez rzeki, muszą być stale pogłębiane. Średnia roczna objętość robot 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 akwenu portowe to kanały o szerokości 30-50 m<sup>3</sup> i nieliczne małe baseny. Takie układy akwatoriów utrudniają rotację statków, ograniczają ich długość, tym samym ich nośność. Długość kanałów portowych wynosi w Kołobrzegu 1,2 km, w Darłowie 2,4 km i 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.

Kołobrzeg, Darłowo i Ustka po odpowiedniej modernizacji wejść do portów, basenów i nabrzeży mają potencjalne możliwości zlokalizowania w nich baz promowych, obsługujących porty wybrzeża środkowego ze Skandynawią. Będzie to szczególnie aktualne, kiedy Dania spełni swe zamierzenia i ustanowi specjalny status ekonomiczny Bornholmu.



Rys. 1. Użytkowanie portu Ustka

Źródło: Opracowano na podstawie materiałów Słupskiego Urzędu Morskiego i mapy morskiej - Bałtyk od Świnoujścia do Stilo, 1989, Wyd. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Gdynia

Tabela 2

## Użytkowanie terenów portowych w Kołobrzegu, Darłowie, Ustce i Łebie

Powierzchnia w ha	Kołobrzeg	Darłowo <sup>a</sup>	Ustka	Łeba
Ogólny obszar	53,01	62,40	30,13	26,80
portu, w tym:				
akweny	13,09	16,00	11,86	5,50
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 produk.	-	-	3,06	-
Urzędu Morskiego	9,24	33,18	7,79	18,70
PRO	-	0,09	-	0,20

a - w zachodniej części portu Darłowo wzdłuż rzeki Wieprzy istnieje rezerwa terenów o powierzchni ok. 60 ha.

Źródło: Aftanas J. (i inni), *Układ ekonomiczny małych portów Wybrzeża Środkowego*, Prace Instytutu Morskiego nr 45, Gdańsk 1978, uzupełnione.

Od 1990 r. intensywnie rozwija się w Ustce Harcerski Ośrodek Morski. Zabytkowy spichlerz portowy przekształcono w schronisko dla żeglarzy (30 miejsc), warsztat szkutniczy i inne pomieszczenia. Rocznie szkoli się tu trzy tysiące osób uprawiających żeglarstwo. W basenie węglowym zaplanowano wybudowanie 80 miejsc postojowych dla jachtów. Na zapleczu ma powstać hotel, restauracja i warsztaty szkutnicze (rys. 1).

W zachodniej części portu Łeba planuje się wybudowanie 200 miejsc do cumowania jachtów. W końcu 1994 r. ukończono prace projektowe. Pierwszy etap prac, w którym powstanie 100 miejsc postojowych, rozpocznie się w 1995 r., i trwać będzie 18 miesięcy. Ukończenie całości powinno nastąpić w 1998 r. Środki finansowe na budowę obu przystani jachtowych w kwocie 2 milionów ECU uzyskano z Unii Europejskiej w ramach programu dotyczącego współpracy transgranicznej Polski i Danii.

Inne miasta portowe, takie jak Łeba czy Puck, mimo iż mają wielowiekowe tradycje handlowe, ze względu na ograniczone główne parametry liniowe portu (szerokość i głębokość toru wodnego, wejścia i kanały oraz zapiaszczenie) nie są w stanie przyjmować i obsługiwać statków handlowych. Ich dominującą funkcją jest rybołówstwo o zasięgu bałtyckim, przybrzeżnym i zatokowym, także coraz bardziej rozwijające się żeglarstwo.

Specyficzna sytuacja polityczna Polski przed drugą wojną światową (brak portu nad otwartym morzem) spowodowała zbudowanie w latach 1936-1939

Tabela 3

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

Lata	Kołobrzeg				Darłowo				Ustka			
	bandera <sup>a</sup>		obroty w tys. t	obroty w tys. t	bandera <sup>a</sup>		obroty w tys. t	obroty w tys. t	bandera <sup>a</sup>		obroty w tys. t	obroty w tys. t
	polska	obca			polska	obca			polska	obca		
1970	11	195	135	-	*	*	-	*	-	-	-	
1975	132	232	256	54	39	39	54	*	82	17,4	17,4	
1980	202	206	309	75	110	110	75	20	99	60	60	
1985	111	126	214	80	118	118	80	1	47	*	*	
1990	63	257	261	43	88	88	43	-	3	*	*	
1992	46	100	99	51	65	65	51	-	41	*	*	

a - liczba statków na wejściu

Źródło: *Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1982, 1983, 1986, 1991, 1993*, Instytut Morski, Gdańsk, *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 1971*.



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 osłonięty jest falochronem. Port ten wraz z zapleczem lądowym wykorzystywany jest przez rybołówstwo i przemysł rybny. W niewielkim stopniu korzysta z niego także żegluga pasażerska i żeglarstwo.

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

Niewielkim miastem portowym położonym na Półwyspie Helskim jest Jastarnia. Jest to 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. Pomimo, że port stanowi własność Skarbu Państwa od 1991 r., jego użytkownikiem jest Urząd Miasta w Jastarni.

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 oraz otoczenie miasta terenami zajmowanymi przez wojsko. Stan ten hamuje rozwój turystyki pobytowej oraz ogranicza podstawy bytu egzystencji miasta - rybołówstwa i przemysłu rybnego, które nie mają tu wystarczającego zaplecza lądowego.

Port w Helu składa się z basenu wewnętrznego i zewnętrznego. Basen zewnętrzny osłonięty jest przez falochrony: południowy i zachodni. Po północnej stronie basenu znajduje się nabrzeże obsługujące flotę rybacką. Po zachodniej stronie, w rozwidleniu utworzonym przez molo zachodnie i falochron zachodni, usytuowana została przystań żeglarska. Końcowa część tego falochronu zajmowana jest przez przybrzeżną żeglugę pasażerską.

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 o europejskim standardzie może przyciągnąć do Helu jachty i statki turystyczne z wielu krajów, w szczególności z Niemiec i Skandynawii.

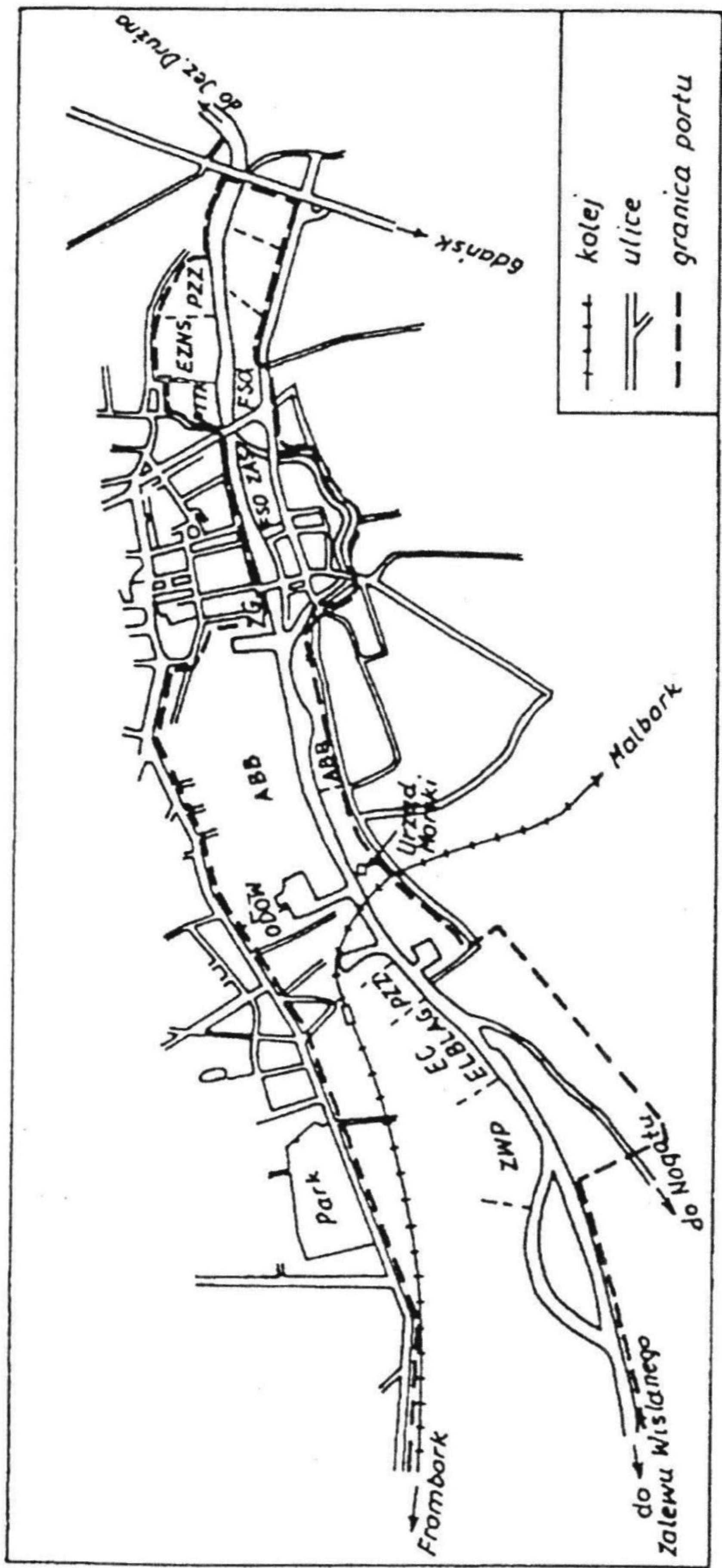
### 3. Porty Zalewu Wiślanego

Nad Zalewem Wiślanym i w ujściu rzeki Elbląg znajduje się łącznie 12 małych portów i przystani. Do najbardziej znanych zalicza się port w Elblągu. W wielowiekowych dziejach tego miasta były okresy, w których port odgrywał istotną rolę w rozwoju i bogaceniu się Elbląga. W końcu XIX w. 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 zanik ładunków wywozowych spowodowały, że przed pierwszą 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 drugiej wojnie światowej Elbląg zaliczony został do małych portów. Zlokalizowano tu kapitanat 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 1977 r., kiedy to całą rzekę Elbląg zaliczono do wód śródlądowych. Konsekwencją tego było pozbawienie portu odpowiadającego mu akwenu, a administrację morską zwolniło 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. W 1994 r. nadano odcinkowi rzeki Elbląg status morskich wód wewnętrznych, a 12 maja wytyczono nowe granice portu - jego obszar obejmuje 470 ha (z czego 33% to grunty gminy).

Port Elbląg obecnie, to akwen na rzece Elbląg o szerokości o 50 do 100 m i głębokości 3,5 do 4,5 m, z pięcioma basenami portowymi i obrotnicą o średnicy 120 m dla statków, rozciągający się po obu stronach rzeki na długości 4,5 km (rys. 2). Nabrzeża portowe zajmują 2,5 km, wyposażone są w tory poddźwigowe i bocznicę kolejowe umożliwiające przewóz ładunków na zaplecze portu. Sieć kolejowa portowa połączona jest z głównymi liniami kolejowymi biegnącymi przez miasto. Niektóre nabrzeża o największych walorach użytkowych, należące do zakładów przemysłowych (np. „ABB Zamech”), umożliwiają za pomocą suwnic bramowych przeładunki sztuk ciężkich o ciężarze ponad 30 ton. Przedsiębiorstwo „Elzam” jest właścicielem hal produkcyjnych, magazynów i placów składowych, położonych wzdłuż nabrzeży. Nadają się one do działalności portowej. Atutem portu elbląskiego są też elewatory zbożowe o łącznej pojemności 28 tys. m<sup>3</sup>, wyposażone w specjalistyczne urządzenia przeładunkowe. Dzięki



Rys. 2. Port w Elblągu

Źródło: Luks K., Tubielewicz A., 1990, *Wykorzystanie Zalewu Wiślanego dla międzynarodowej morskiej i śródlądowej Żeglugi towarowej, turystycznej, Instytut Morski, Gdańsk*, Zarządzenie nr 242 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 12 maja 1994 r.

nim można przeładować bezpośrednio na barki lub statki 600 ton zboża w ciągu 8 godzin.

W pobliżu Starego Miasta znajduje się dworzec żeglugi pasażerskiej, mający nabrzeże o długości 100 m. Sezonowo użytkowana jest przystań pasażerska i bazy klubów żeglarskich. Sporadycznie wykorzystywane są do przeładunku towarów odcinki nabrzeży należące do różnych użytkowników.

Zmiany polityczne zachodzące w Polsce i Rosji, rozmowy prowadzone na szczeblu rządowym, wszystko to wskazuje, że trwająca prawie od półwiecza 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 reaktywowania wspólnie 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 jednostek 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. Później zmalała ona poniżej 2 m. W 1993 r. rozpoczęto pogłębianie torów wodnych. Prace kontynuowano w 1994 r. Ujście rzeki Elbląg uzyskało głębokość 4 m. Jak z tego wynika, aktualne warunki batymetryczne pozwalają na zastosowanie tu typowego taboru śródlądowego.

Potencjalnym czynnikiem międzynarodowej wymiany handlowej drogą wodną z Elblągiem to kontakty z obwodem kaliningradzkim. Szczególne możliwości eksportowe elbląskiego rolnictwa pozwalają na wykorzystanie transportu wodnego na wschód, na przykład 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. 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. ton ładunków (głównie żwiru i kermazytu). W 1993 r. do Elbląga przywieziono 600 ton żwiru i 1600 ton mialu węglowego. Do końca października 1994 r. tą samą drogą napłynęło 22 tys. ton mialu węglowego. Do Kaliningradu wyekspediowano 257 ton cukru.

Rozwój portu w Elblągu doprowadził do powstania nowych przedsiębiorstw portowo-transportowych. Jednym z pierwszych było nieistniejące już Przedsiębiorstwo Żeglugowe „Żuławy”. W 1994 r. działalność tę prowadziły trzy firmy „Hallex-Shipping Company”, „Elzam Żegluga Ltd.” i „Quattro”.

W zakresie działania portu niezbędna jest też budowa przystani dla statków białej floty. Niewielkie statki pasażerskie, w tym katamarany i wodoloty, umoż-

liwiają odbywanie wycieczek morskich. Rejsy te można organizować nie tylko do portów polskich, ale także do rosyjskich (Kaliningrad, Swietlyj) i innych. W połowie 1992 r. zainaugurowano regularne połączenie pomiędzy Elblągiem i Kaliningradem, obsługiwane przez rosyjskie wodoloty. Do końca roku przewiozły one w polskiej części Zalewu i do Kaliningradu łącznie 70 tys. pasażerów. W 1993 r. z przewozów pasażerskich na Zalewie Wiślanym skorzystało 85 tys. osób, z tego 12 tys. udawało się do Kaliningradu. Głównym przewoźnikiem był „Halex-Shipping Company”. W 1994 r. na tym samym akwenie przewieziono 105 tys. pasażerów, w tym 14 tys. do Kaliningradu („Halex-Shipping Company” i „Elzam Żegluga Ltd.”)

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 zainwestowania dawnych terenów portowych, obecne możliwości rozwoju przestrzennego portu w mieście są znacznie ograniczone.

Liczące obecnie ponad 127 tys. mieszkańców stare miasto portowe Elbląg ma szansę i możliwości by w przedstawionym 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. Na przejściu granicznym we Fromborku - jedynym na Zalewie obsługującym jachty - odprawiono w 1993 r. łącznie 60 jednostek żaglowych, płynących do lub z Kaliningradu. W 1994 r. w tym samym miejscu odprawiono 77 jednostek (32 polskie, 44 rosyjskie i 1 niemiecka).

Wykorzystanie portów dla przeładunku towarów dla potrzeb przetwórstwa owocowo-warzywnego w Tolkmicku i przewozu opału do Krynicy Morskiej w ciągu minionego trzydziestolecia było sporadyczne, a w ostatnich latach prawie zupełnie zanikło.

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 południowa i część wschodniej strony zajmowana jest przez rybołówstwo. Część nabrzeża zachodniego wykorzystywana jest przez żeglugę pasażerską. Do portu prowadzi boczni- ca kolejowa, brak jednak miejsca dla urządzenia większych placów składowych.

Port ten był wykorzystywany 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. Szansą aktywizacji małych portów Zalewu Szczecińskiego jest włączenie ich do współpracy polsko-niemieckiej w ramach tworzącego się Euroregionu Pomerania. Istnieją potencjalne możliwości rozwinięcia żeglugi pasażerskiej, barkowej i kabotażowej (także z Danią, Szwecją i Norwegią).

4. Nad Zalewem Wiślanym jedynie Elbląg ma możliwość rozwoju ruchu barek i innych towarowych jednostek śródlądowych na trasie Elbląg-Kalininograd.

5. Utworzenie w 1992 r. w Kaliningradzie strefy wolnocłowej może przyczynić się do zwiększenia kontaktów handlowych pomiędzy tym miastem a Elblągiem.

6. Aktywizacja gospodarcza portów Zalewu Wiślanego wymaga otwarcia Cieśniny Pilawskiej dla żeglugi polskiej i międzynarodowej.

7. Kołobrzeg, Darłowo i Ustka to porty, w których może rozwijać się żegluga kabotażowa. Po modernizacji mają szansę na ulokowanie w nich małych przystani promowych, a to połączy je z portami szwedzkimi, duńskimi, niemieckimi i fińskimi.