

## Wojciech SobECKi



Urodzony w 1967 roku w Szczecinie. Z wykształcenia i zamikowania historyk, z wyboru dziennikarz. Absolwent Wydziału Historii Uniwersytetu Szczecińskiego. Pracę magisterską na temat historii i architektury jednego z najstarszych szczecińskich kościołów obronił w 1993 roku.

Miłośnik historii Szczecina i regionu zachodniopomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem dziejów powojennych. Współautor jubileuszowej monografii Stocznii Szczecińskiej oraz monografii Grupy Azoty Zakładów Chemicznych Police S.A. Autor wielu artykułów o gospodarce morskiej, redaktor naczelny Morskiego Portalu Informacyjnego [www.infomare.pl](http://www.infomare.pl)

**Wojciech SobECKi, Porty w Szczecinie i Swinoujściu naszą bramą do Europy, Szczecin 2017**

**Copyright © Wojciech SobECKi & Fundacja TPE**

**Wydawca:** Fundacja „Towarzystwo Projektów Edukacyjnych”  
**Wydawnictwo:** nonomnis.pl

**Projekt graficzny i skład:** Przemysław Banasiewicz  
Fotografie zamieszczone w publikacji pochodzą z archiwum autora i zbiorów ZPMSiS.

**Patronat:** Marek Gróbarczyk, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

**Publikacja została wydana dzięki wsparciu finansowemu:**  
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Swinoujście, Szczecińskiego Parku Przemysłowego, Klastra Morskiego PZ oraz MS TH

**Partnerem oświatowym** projektu jest Zachodniopomorski Kurator Oświaty i Sekcja Oświaty Regionu Zachodniopomorskiego NSZZ Solidarność

**ISBN 978-83-63139-32-2**

## PORTY W SZCZECINIE I ŚWINOUJŚCIU NASZĄ BRAMĄ DO EUROPY

*Każdemu panu i narodowi więcej  
na morskim państwie zależy niżli  
na ziemskim.*

*Kto ma państwo morskie, a nie używa  
go albo da sobie wydrzeć,  
wszystkie pozycje od siebie oddała,  
wszystkie szrody na siebie przywodzi;  
z walego niewolnikiem staje,  
z bogatego ubogim.*

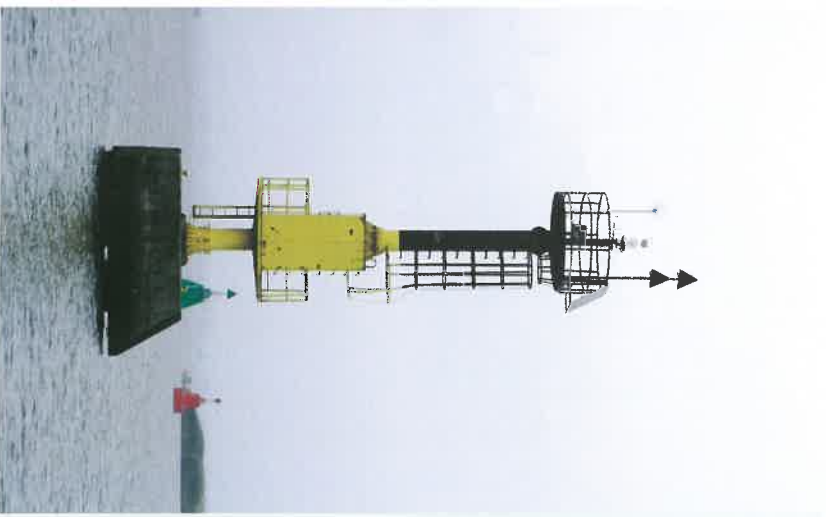
Biskup Jan Dymitr Solikowski,  
1575 rok

Z badań archeologicznych wynika, że największe cywilizacje powstawały w dolinach rzek. Szczecin od wieków rozwijał się, korzystając z dogodnego położenia geograficznego, dostępu do Odry i jej odnogi, Duńczycy. Badania archeologiczne wskazują, że żegluga u ujścia Odry mogła odbywać się już w epoce kamiennej. Rysunki naskalne w Skandynawii pozwalają stwierdzić, że do Batyku docierały statki starożytnych Greków i Rzymian. Prawdopodobnie już

w X wieku w Szczecinie istniał port, którego, ręką w kolejnych stuleciach systematycznie rosta. W XIII wieku Szczecin z sukcesem dążył do zmonopolizowania handlu zbożem na Pomorzu. W 1278 roku Szczecin przystąpił do Związku Miast Hanzeatyckich, co pozwoliło na dalszą intensyfikację handlu, ale także – co bardzo ważne – na korzystanie ze wsparcia militarnego przeciwko pojawiającym się na Batyku piratom.



**Ryc. 1.** Pierwsza dostawa gazu do terminalu LNG im. Lecha Kaczyńskiego w Swinoujściu



Ryc. 4. Tor wodny Szczecin-Świnoujście, znaki nawigacyjne

(TEN-T) obejmującej najważniejsze z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej drogi: kolejowe, rzeczne, lotnicze i morskie połączenia transportowe. Sieć obejmuje także porty morskie, lotnicze, śródlądowe oraz terminalne drogowo-kolejowe.

Transport kolejowy, obok śródlądowego, stanowi jeden z najbardziej ekologicznych sposobów przewo-

zu dużych partii ładunków. Dlatego właśnie Unia Europejska w swoich programach dotyczących rozwoju transportu stawia na rozwój transportu kolejowego, aby odciążać coraz bardziej zatłoczone autostrady i zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska naturalnego.

### Powstanie portu w Świnoujściu

W 1739 roku władze pruskie podjęły decyzję o pogłębieniu Świny i nie-wielka dotychczas przystań u ujścia rzeki mogła przyjąć pierwsze statki. Szacuje się, że już dziewięć lat później do świnoujskiego portu zawinęło aż 628 statków.

To właśnie rozwój portu był decydującym czynnikiem nadania Świnoujściu praw miejskich w roku 1765. Rola świnoujskiego portu systematycznie rośnie. W XIX wieku podjęto decyzję o budowie kamiennych falochronów, które miały zapobiegać wyptycaniu ujścia Świny (falochrony znajdują się w Świnoujściu do dziś).

Niezwykle ważne dla rozwoju obu portów było oddanie do użytku w roku 1880 Kanatu Cesarzskiego (obecna nazwa: Kanat Piastowski), łączącego Świnoujście ze Szczecinem, co skróciło żeglugę między portami o około 12 km.

Kanat Piastowski łączący porty w Szczecinie ma długość 68 km. Obecnie przez kanat mogą pływać

jednostki o zanurzeniu do 9,15 m. Niezwykle ważna jest realizacja programu „12,5 metra dla Szczecina”, którego istotą jest pogłębienie toru wodnego do głębokości technicznej 12,5 m, co pozwoli na przyjmowanie przez port w Szczecinie większych jednostek. Nowo powstające nabrzeża portów są przystosowane do obsługi większych statków, które będą mogły wchodzić do Szczecina po pogłębieniu toru wodnego. Pogłębienie toru to również wyjście naprzeciw działaniom armatorów, którzy od wielu lat zamawiają w stoczniach coraz

większe statki, aby zabrać na pokład jak najwięcej towarów i tym samym zmniejszyć koszty transportu. Pogłębienie toru to także szansa na rozwój firm transportowych, spedycyjnych, przetadunkowych, ale także stoczni produkcyjnych i remontowych.

Według szacunków specjalistów, rozwój firm spowoduje zwiększenie zatrudnienia i większe wpływy z podatków. Z tego punktu widzenia „12,5 metra dla Szczecina” to bardzo ważna inwestycja dla kraju i regionu zachodniopomorskiego.



Ryc. 5. Tor wodny Szczecin-Świnoujście

zboża w szczecińskim porcie. Od roku 1900 do 1930 eksport zboża ze Szczecina wzrósł z 305 tys. do 825 tys. ton.

Aby postawić ogromną konstrukcję elewatora na bagnistym terenie, w grunt wbito 543 betonowe pale, każdy o długości 13 m. Elewator ma 110 m długości i 64 m wysokości. Pojemność elewatora wynosi 43 tys. ton.

## Zniszczenia wojenne

Po wojnie Szczecin znalazł się na liście najbardziej zniszczonych miast. Ze względu na swoje strategiczne znaczenie, znajdujące się w mieście

pracujące dla potrzeb III Rzeszy zakłady przemysłowe, stocznie i port, Szczecin był systematycznie bombardowany przez alianców.

Najtrudniejszy dla miasta był rok 1944. Wówczas naloży dywanowe zniszczyły miasto i zrownały z ziemięgo potencjał przemysłowy, nie oszczędzając terenów portowych. Nabrzeża portowe były prawie całkowicie zniszczone.

W basenach portowych oprócz wraków zatopionych statków znajdowały się także miny. Zdewastowane były portowe żurawie i tabor pływający. Tor wodny łączący Szczecin i Świnoujście z zalegającymi wrakami statków nie nadawał się do żeglugi.



Ryc. 8. Port w Świnoujściu

## Trudne pierwsze powojenne lata

Polska administracja przejęła Szczecin 5 lipca 1945 roku, port pozostał jednak nadal w rękach władz radzieckich. Dzięki takiej sytuacji Rosjanie mogli wywozić statkami do Związku Radzieckiego między innymi urządzenia zdemontowane w szczecińskich zakładach przemysłowych.

Pierwszym po wojnie połączeniem żeglownym szczecińskieg portu było uruchomione w kwietniu 1946 roku wahadłowe połączenie z Lubeką. W pierwszym rejsie pod aliancką banderą „C” statek „Posejdon” przywiózł do Szczecina około 800 repatriantów.

Dopiero 26 lutego 1946 roku władze polskie przejęły część portu obejmującą zaledwie trzy nabrzeża o łącznej długości 4 km. W następnych miesiącach przejmowano kolejne części portu. 17 września 1947 roku podpisano porozumienie o przekazaniu szczecińskiego portu administracji polskiej. Proces faktycznego przejmowania terenów portowych trwał bardzo długo i zakończył się dopiero w 1955 roku, a więc 10 lat po zakończeniu II wojny światowej.



Ryc. 9. Węgiel w porcie w Szczecinie

## Nie tylko węgiel

W latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku rozpoczęł się proces uniwर्सalizacji portu. Obok węgla pojawiła się ruda, minerały, nawozy, drewno, a na Nabrzeżu Ewa oczywiście zboże.

W tym czasie powstało Nabrzeże Czechosłowackie do obsługi transportu czechosłowackiego. Nasi poludniowi sąsiedzi, jak wiadomo, nie mają bezpośredniego dostępu do morza, dlatego eksportowali swoje towary za pośrednictwem portu w Szczecinie. Po zmianach politycznych Szczecin nadal pozostaje głównym portem tranzytowym dla towarów z Czech i Słowacji.

W latach sześćdziesiątych coraz więcej ładunków w porcie stanowiły towary drobnicowe, dlatego wysiłek inwestycyjny skierowano przede wszystkim na stworzenie warunków do ich obsługi:

W 1966 roku w Świnoujściu rozpoczęto realizację bardzo poważnej inwestycji, jaką była budowa Bazy Przeladunków Węgla Świnopot II. Była to odpowiedź na rosnący eksport polskiego węgla, między innymi do Francji, Włoch i Japonii.

### **Portowcy w robotniczych profestach**

Portowcy obok stoczniovców byli jedną z najaktywniejszych grup za-

wodowych występująca przeciwko polityce społecznej i gospodarczej Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i rządu PRL.

Portowcy brali aktywny udział w protestach robotniczych w roku 1970, 1980 i 1988.

17 sierpnia 1988 roku – w szczecińskim porcie rozpoczął się najdłuższy strajk w historii miasta. Portowcy domagali się powtórzonego zalegalizowania związku zawodowego „Solidarność” oraz podwyżek płac. Do strajku przyłączyli się pracownicy zajędni tramwajowych i autobusowych, a także Zakładów Budownictwa Kolejowego. Przez 3 tygodnie strajkowało kilka tysięcy ludzi. Wbrew zapowiedziom władz wo-



Ryc. 10. Prom „Polonia” w Świnoujściu

bec strajkujących stosowano represje. To właśnie niezłomna postawa portowców i pracowników innych szczecińskich zakładów pracy doprowadziła do rozpoczęcia przez władze dialogu z opozycją i podjęcia rozmów przy „okrągłym stole”, które doprowadziły do zmiany sytuacji politycznej gospodarcej w Polsce oraz miały istotny wpływ na kształtowanie się nowej sytuacji w Europie.

### **Porty w Szczecinie i Świnoujściu – dzień dzisiejszy**

Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu tworzą jeden z największych, a zarazem najbardziej uniwersalnych kompleksów portowych na Bałtyku. To również jeden z najważniejszych węzłów transportowych w południowej części Morza Bałtyckiego. Usytuowanie portów w Szczecinie i Świnoujściu wobec siebie sprawia, że są one komplementarne. W Świnoujściu mogą być obsługiwane statki o zanurzeniu do 13,2 m i długości 270 m, natomiast w Szczecinie statki o maksymalnym zanurzeniu wynoszącym 9,15 m i długości całkowitej 215 m.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu jako jedyne polskie porty morskie posiadają bezpośredni dostęp do szlaków żeglugi śródlądowej, uznanej przez Unię Europejską jako najbardziej przyjazną środowisku. Taka dostęp-



Ryc. 11. Żuraw stacjonarny w porcie w Szczecinie

ność do systemu wodnych szlaków zachodniej Europy ma szczególne znaczenie dla obsługi rynku niemieckiego. Barki ze Szczecina docierają do wielu ośrodków przemysłowych Niemiec i Europy Zachodniej.

Zaplecze portów w Szczecinie i Świnoujściu jest różnicowane w zależności od obsługiwanej grupy ładunkowej. Dla większości ładunków zaplecze obejmuje obszar Polski, jak również Czechy, Słowację, Niemcy, a nawet Węgry i Austrię. Od wielu lat przeladunki zespołu portowego systematycznie rosną, osiągając poziom ok. 24 mln ton rocznie. Wzrasta nie tylko wolumen

obsługiwanym ładunków, ale również ich różnorodność. W ostatnich latach zmniejszają się przeladunki takich towarów masowych jak węgiel czy ruda na rzecz rosnących obrotów drobnicy i ładunków skonteneryzowanych oraz zbóż i paliw. Intensyfikacja wymiany handlowej w rejonie Morza Bałtyckiego sprawia, że porty w Szczecinie i Świnoujściu poszerzają paletę obsługiwanych ładunków i stają się jeszcze bardziej atrakcyjne dla kontrahentów. Poprawa dostępności od strony lądu (modernizacja dróg kołowych i szlaków kolejowych) oraz rewitalizacja śródlądowych szlaków wodnych z pewnością pozytywnie wpłyną na możliwości rozwojowe portów ujścia Odry.

## Promem ze Świnoujścia do Skandynawii

Porty w Szczecinie i Świnoujściu znajdują się na najkrótszej drodze łączącej Skandynawię z państwami środkowej i południowej Europy. Codziennie ze Świnoujścia do Szwecji kursuje 11 promów, przewożąc towar i pasażerów.

Ze względu na intensyfikację przewozów na Bałtyku, armatorzy planują wprowadzanie do eksploatacji coraz większych promów, aby zwiększyć ilość przewożonych ładunków, obniżając jednocześnie koszty transportu. Zarówno nasze porty, jak i porty skandynawskie podjęły szereg działań inwestycyjnych, aby dosto-



Ryc. 12. Masowiec „Chiara” przy nabrzeżu portu w Świnoujściu



Ryc. 13. Terminal LNG, tablica

sować się do nowej sytuacji. W porcie w Świnoujściu powstało nowe stanowisko promowe, które może obsługiwać promy o długości 220 metrów, a więc największe tego typu jednostki pływające po Bałtyku. Terminal promowy w Świnoujściu obsługuje rocznie ponad milion pasażerów, ponad 250 tys. samochodów osobowych i ponad 400 tys. samochodów ciężarowych.

## Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego

Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego otwarto w 2015 roku. Jest to jedna z największych inwe-

stycji infrastrukturalnych w historii Polski. Pierwszą dostawę gazu terminal przyjął w grudniu 2015 roku. Najważniejszym celem powstania terminalu LNG w Świnoujściu była dywersyfikacja dostaw gazu do Polski i uniezależnienie się od dostaw rosyjskich, dając w ten sposób bezpieczeństwo energetyczne naszemu krajowi. Dziś możemy stwierdzić, że założony cel udało się osiągnąć i do gazoportu może być dostarczony surowiec z różnych kierunków. Terminal pozwala na regazyfikację 5 mld m<sup>3</sup> gazu ziemnego rocznie, z możliwością zwiększenia zdolności regazyfikacyjnej do 7,5 m<sup>3</sup>. Terminal im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego to pierwsza tego typu inwestycja w rejonie

*Porty potrzebują wykwalifikowanej kadry na wszystkich szczeblach, od zarządzania do osób bezpośrednio realizujących przedadunkę na nabrzeżach. Praca w portach to zajęcie pełne wyzwań, dające nieograniczone możliwości rozwoju, doskonalenia swoich umiejętności oraz zdobywania ciekawych doświadczeń. To także możliwość uzyskania dobrych zarobków. Praca jest interesująca, ponieważ, jak mówią portowcy w portach zawsze dzieje się coś nowego, nie ma dwóch takich samych dni.*

Morza Bałtyckiego i w całej Europie Środkowo-Wschodniej:

Świnoujski terminal umożliwiłby dużą dystrybucję gazu za pośrednictwem cystem kolejowych i samochodowych. Warto również pamiętać, że coraz więcej statków na świecie zasilanych jest paliwem LNG, co powoduje zwiększone zapotrzebowanie na ten rodzaj surowca. Możliwość bunkrowania statków wpływających na Bałtyk paliwem LNG to również niewątpliwy atut świnoujskiego terminalu i jeden z ważnych czynników jego dalszego rozwoju.

## Zawody portowe

Przez wiele lat porty stanowiły nierozważalną część pod względem administracyjnym i eksploatacyjnym, co oznacza, że sprawami związanymi z zarządzaniem portem i przetadunkami zajmowała się jedna firma: Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście. W 1991 roku w wyniku wejścia w życie ustawy o portach i przystaniach morskich oddzielono sferę zarządzania portami (tworzenie warunków do rozwoju portów, budowa infrastruktury portowej, plany związane z rozwojem całego portu, opłaty portowe), którą zajmuje się Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście (Spółka Akcyjna, od sfery eksploatacji (przetadunkami). W wyniku tego podziału zmienił się także układ portowych profesji. W sferze zarządzania zatrudnieni są absolwenci kierunków związanych z eksploatacją portów, akademii morskich, ekonomiści, hydrotechnicy, specjaliści od marketingu, finansisci.

W spółkach eksploatacyjnych, zajmujących się przetadunkami, pracują między innymi: spedytorzy, operatorzy urządzeń dźwigowych, trymerzy, sztauerzy. Pracowników zajmujących się przetadunkami w porcie ogólnie nazywa się dokerami.

Pracaw porcie to możliwość dobrych zarobków, stabilnego zatrudnienia i rozwoju zawodowego. Rozwój portów powoduje zapotrzebowanie na wysoko wykwalifikowanych specjalistów z różnych dziedzin. Praca w porcie to także możliwość funkcjonowania w międzynarodowym środowisku, bo przybywają tu statki z całego świata. Portowcy stanowią swoją część wizytówkę Polski, bo są często pierwszymi osobami w naszym kraju, z którymi spotykają się załogi statków.