

Wojciech Sobcki



**Porty
w Szczecinie
i Świnoujściu**
naszą bramą do Europy

Szczecin 2017

Wojciech Sobceki



Urodzony w 1967 roku w Szczecinie. Z wykształcenia i zamłowania 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.

Młodszy historyk Szczecina i regionu zachodniopomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem dziejów powojennych. Współautor jubileuszowej monografii Stocznii Szczecińskiej oraz monografii Grupy Azoty Zakładów Chemicznych Pollice S.A. Autor wielu artykułów o gospodarce morskiej; redaktor naczelny Morskiego Portalu Informacyjnego www.infomare.pl

Wojciech Sobceki, Porty w Szczecinie i Świnoujściu naszą bramą do Europy, Szczecin 2017

Copyright © Wojciech Sobceki & 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 ZPMSiŚ.

Patronat: Marek Gróbarczyk, Minister Gospodarki Morskiej i Żegludgi Śródlądowej

Publikacja została wydana dzięki wsparciu finansowemu:

Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Szczecińskiego Parku Przemysłowego, Klastra Morskiego PZ oraz MS TFI

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 morską, a nie używa
go albo da sobie wydrzeć,
wszystkie szrody na siebie oddała,
wszystkie szrody na siebie przywodzi;
z wolnego niewolnikiem staje,
z bogatego ubogim.*

Biskup Jan Dymitr Solikowski,
1575 rok

W X wieku w Szczecinie istniał port, którego rola w kolejnych stuleciach systematycznie rosła. 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 Bałtyku piratom.

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 Bałtyku docierały statki starożytnych Greków i Rzymian. Prawdopodobnie już



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

Port szczeciński był portem uniwersalnym zarówno dla barek rzecznych, jak i jednostek morskich. Część towarów składowano i przechowywano bezpośrednio na nabrzeżach. W XIV wieku za pośrednictwem portu w Szczecinie eksportowano głównie zboże, drewno, mąkę oraz stół. Do Szczecina dostarczano za pośrednictwem portu sól, olej, wosk, sukno, śledzie, olej i wino.

Podczas wojny trzydziestoletniej (1618-1648) znaczenie szczecińskiego portu zdecydowanie spadło. Potworem były między innymi wysokie cła (tzw. cła sundzkie), które znacznie ograniczyły kontakty handlowe szczecińskich kupców. Również wzbuch wojny północnej (1700-1720) nie poprawił sytuacji Szczecina. Po zakończeniu wojny północnej król Prus Fryderyk Wilhelm I odkupił od Szwedów Szczecin i wyznaczył miastu rolę pilnie strzeżonej twierdzy.

W roku 1823, kiedy do Szczecina wpłynął pierwszy parowiec, obroty portu sięgają niespełna 50 tysięcy ton, w roku 1880 było to już około 1,2 miliona ton.

Połączenia kolejowe czynnikiem rozwoju portu

15 sierpnia 1843 roku uruchomiono połączenie kolejowe Szczecin-Berlin. Kilka lat później szlak kolejowy połączył Szczecin z miastami Wielkopolski, Pomorza i Śląska. Potaczenia kolejowe były bardzo ważnym czynnikiem rozwoju portu, bowiem znaczą-



Ryc. 2. Wyłeczkowiec wchodzi do portu w Szczecinie



Ryc. 3. Masowiec przy elewatorze EWA w porcie w Szczecinie

ca część ładunków docierała do portów koleją. Właśnie dlatego w latach 1864-1868 na zlecenie Dyrekcji Kolei Berlińsko-Szczecińskiej wybudowano mosty kolejowe nad Odrą i Parńnicą oraz dworzec towarowy Port Centralny. W późniejszych latach na Kasztowni, w pobliżu dzisiejszej ulicy Hryniewieckiego, powstał nieistniejący już Dworzec Wrocławski.

W 1878 roku oddano do eksploatacji nabrzeże nad Duńczycą (obecnie Nabrzeże Starówka), które wyposażone było w urządzenia portowe podobne dom działających

w największych niemieckich portach w Hamburgu i Bremie. Na nabrzeżu znalazły się więc nowoczesne żurawie parowe, do dyspozycji był także dźwig pływający.

Również dziś połączenia kolejowe są dla portów ujścia Odry niezwykle istotne.

Linia kolejowa E 59 (C-E 59) o długości 492 km stanowi najdogodniejsze połączenie Skandynawii ze środkową i południową Europą. Ten szlak kolejowy włączony jest do Trans-europejskiej Sieci Transportowej



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 wypłycaaniu ujścia Świny (falochrony znajdują się w Świnoujściu do dziś).

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

Kanał Piastowski łączący porty w Szczecinie ma długość 68 km. Obecnie przez kanał mogą pływać

jednostki o zanurzeniu do 9,15 m. Niezwykle ważną 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, przeladunkowych, 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



Ryc. 6. Barka na Odrze, w tle elewator EWA

Budowa portu wolnoctowego

Budowa portu wolnoctowego w Szczecinie to kolejny milowy krok w rozwoju obszarów portowych Szczecina. Wpływ na podjęcie decyzji o nowej inwestycji miało powstanie portów wolnoctowych w Hamburgu, Bremie i Kopenhadze oraz otwarcie w roku 1895 Kanatu Kilońskiego, łączącego Bałtyk z Morzem Północnym, co przez skrócenie czasu żeglugi wpłynęło na zwiększenie konkurencyjności portów bałtyckich.

Wolny Obszar Celnny w szczecińskim porcie miał powierzchnię 60 ha,

z czego ponad 37 ha przypadało na część lądową i około 23 ha na część wodną.

Port wolnoctowy dysponował dwoma basenami: wschodnim i zachodnim oraz znajdującym się między nimi pirsem i obrotnicą o średnicy 200 metrów do zawracania statków. W ramach inwestycji powstały także: maszynownia, kotłownia, warsztaty naprawcze, lokomotywownia oraz budynek główny dyrekcji portu, w którym dziś znajduje się siedziba Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. W tym czasie port został ogrodzony, a wjazd na teren strzegli znajdujący się przy każdej

z bram funkcjonariusze posterunków celnych.

Dziś Wolny Obszar Celnny (WOC) w szczecińskim porcie zajmuje powierzchnię prawie 12 ha. Znajduje się tu 5 nabrzeży o łącznej długości prawie 1400 metrów, przy których mogą cumować statki o maksymalnym zanurzeniu 7,7 m. na terenie Wolnego Obszaru Celnego składowane są głównie bloki granitowe oraz ziarno kakaowe sprowadzane spoza Unii Europejskiej.

Elewator zbożowy

Budowa elewatora rozpoczęła się 19 sierpnia 1934 roku. Po roku budynek był gotowy (elewator rozpoczął pracę 15 października 1935 roku).

Elewator EWA

Po wojnie znajdujący się na terenie szczecińskiego portu elewator otrzymał nazwę „Ewa”. Dlaczego właśnie tak nazwano największego tego typu obiekt na polskim wybrzeżu i jeden z największych nad Bałtykiem? Odpowiedź na to pytanie do dziś pozostaje tajemnicą. Jedną z hipotez mówi, że jest to wycinek słowa el-EWA-tor, inną, że nazwa pochodzi od nazwy półwyspu Ewa, na którym wznosi się budovala.

Przełamała do budowy jednego z największych w Europie magazynów zbożowych były systematycznie zwiększające się przetradunki



Ryc. 7. Port 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 aliantów.

Najtrudniejszy dla miasta był rok 1944. Wówczas naloty dywanowe zniszczyły miasto i zrownały z ziemią jego 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 Swinoujście z zalegającymi wrakami statków nie nadawał się do żeglugi.



Ryc. 8. Port w Swinoujściu

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 potężnym żeglownym szczecińskim 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 rozpoczął 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 Przetadunków Węgla Świnopot II. Była to odpowiedź na rosnący eksport polskiego węgla, między innymi do Francji, Włoch i Japonii.

Portowcy w robotniczych protestach

Portowcy obok stoczniowców 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 zajęci 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 i gospodarczej 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 przetadunki zespołu portowego systematycznie rosną, osiągnąjąc poziom ok. 24 mln ton rocznie. Wzrasta nie tylko wolumen

obstugiwanym 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 dost-



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 m³ gazu ziemnego rocznie, z możliwością zwiększenia zdolności regazyfikacyjnej do 7,5 m³. 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 przetładunki 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 Baltyckiego i w całej Europie Środkowo-Wschodniej.

Świnoujski terminal umożliwia dużą dystrybucję gazu za pośrednictwem system 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 Baltyk paliwem LNG to również niewątpliwy atut świnoujskiego terminalu i jeden z ważnych czynników jego dalszego rozwoju.

Zawody portowe

Przez wiele lat porty stanowiły nierozwalną całość pod względem administracyjnym i eksploatacyjnym, co oznacza, że sprawami związanymi z zarządzaniem portem i przetładunkami 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 (przetładunki), w wyniku tego podziału zmienił się także układ portowych profesji. W sferze zarządzania zatrudniani są absolwenci kierunków związanych z eksploatacją portów: akademii morskich, ekonomistów, hydrotechnicy, specjaliści od marketingu, finansiści.

W spółkach eksploatacyjnych, zajmujących się przetładunkami, pracują między innymi: spedycyzy, operatorzy urządzeń dźwigowych, trymerzy, sztauery. Pracowników zajmujących się przetładunkami 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 przypływają tu statki z całego świata. Portowcy stanowią swobodną wizytówkę Polski, bo są często pierwszymi osobami w naszym kraju, z którymi spotykają się załogi statków.

