

Marek Zawadka

ODRZAŃSKIE PORTY ŚRÓDLĄDOWE PO 1945 ROKU

W 1945 roku polskie władze na Ziemiach Odzyskanych nie mogły się spodziewać, że Odra jeszcze przez rok będzie praktycznie drogą wodną eksterytorialną. Tym bardziej nikt nie mógł wtedy przypuszczać, że część portów odrzańskich będzie niedostępna jeszcze przez kilka lat, a sprawa portu szczecińskiego będzie się ciągnęła do roku 1955. Pierwsze lata mimo tych niepomyślnych z historycznego punktu widzenia uwarunkowań upłynęły na wytężonej pracy nad odbudową i rekultywacją rzeki. Pierwszy etap zakończony został w roku 1947, kiedy to na całej długości Odry bez większych przeszkód uprawiano żeglugę. Pionierzy mieli do pokonania wiele trudności; największe z nich to brak podstaw teoretycznych i wizji, jak ma wyglądać żegluga odrzańska oraz niedostatek wykwalifikowanych kadr, które uruchomiłyby tę żeglugę na skalę masową. Równie ważnym problemem był fakt zagarnięcia sprzętu pływającego przez wojskowe władze sowieckie oraz niedopuszczanie polskiej administracji wodnej do infrastruktury rzeki. Według Stanisława Gruszczyńskiego opóźnienie oddania Odry pod administrację polską miało niebagatelny wpływ na ukształtowanie się tras transportowych. Dodatkowym czynnikiem był problem braku zaufania do transportu wodnego, tak mocno w przypadku Odry uzależnionego od stanu wód. Wygłaszane wówczas sądy zarówno zwolenników, jak przeciwników żeglugi odrzańskiej (oraz zupełnie nieudany dla żeglugi rok 1947) miały fatalny wpływ na dyskusję nad problemem odrzańskim na wielu płaszczyznach¹.

Pierwsze polskie komórki administracyjne mające się zajmować przejmowaniem rzeki pojawiły się nad Odrą pod koniec maja. Jak opisuje swoje pierwsze dni we Wrocławiu inż. Józef Kajzar, „gdy Wydział zetknął się z rosyjskimi jednostkami wojskowymi [...] od razu z miejsca oświadczyły, że my tutaj nie mamy nic do roboty”. Jednakże już 22 maja ppłk Pankow, przedstawiciel Odrzańskiego Oddziału Dróg Wodnych Zarządu Dróg Wodnych Czerwonej Armii i Narodowego Komisariatu Floty Rzecznej zawiadomił Wydział Gospodarki Wodnej Urzędu Wojewódzkiego Ślą-

¹ Szerzej o przejściu Odry przez administrację polską: S. Gruszczyński, *Administracja wodna i żegluga śródlądowa na Odrze (od maja 1945 do sierpnia 1946 r.)*, Studia Śląskie t. XXVII, Opole 1975; i d e m, *Systemowe bariery rozwoju żeglugi odrzańskiej w latach 1945-1985*, Opole 1990, maszynopis w zbiorach Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego (APN IŚ), sygn. A 3162, vol. 78; dot. portu Szczecin: E. Dobrzycki, *Morska funkcja Szczecina w organizmie gospodarczym Polski Ludowej 1945-1950*, Szczecin 1967; T. Marczak, *Granica zachodnia w polskiej polityce zagranicznej w latach 1944-1950*, Wrocław 1995.

sko-Dąbrowskiego, iż „na mocy postanowienia Państwowego Komitetu Obrony ma przekazać władzom polskim część urządzeń portowych: w porcie gliwickim trzy dźwigi, w porcie kozielskim trzy dźwigi i pięć wywrotek wagonowych oraz w portach kozielskim i wrocławskim 80 statków bez napędu, 3 statki z napędem i 25 holowników”. Akt przejęcia floty podpisano 28 maja w Nowej Soli. Jak czytamy w sprawozdaniu przejmującego ze strony polskiej inż. S. Juniewiczza, „po oglądnięciu trzech dźwigów, w porcie gliwickim, z których dwa były w tym czasie czynne i zajęte przy demontowaniu pozostałych urządzeń portowych, udaliśmy się z ppłk Pankowem do Koźła. W porcie kozielskim przekazano trzy dźwigi umieszczone na jednym molu – resztę dźwigów kończy się demontować”. Poza tym wszystkie pięć wywrotów wagonowych miało napęd ręczny i udało się Juniewiczowi wstrzymać demontaż jednego z wywrotów o napędzie elektrycznym. Ze statków nie wszystkie te, które Polacy chcieli otrzymać, Rosjanie byli skłonni przekazać, a nawet zmusili stronę polską do przejęcia pięciu sztuk częściowo i pięciu całkowicie zatopionych².

Przekazanie barek i urządzeń przeładunkowych nie stwarzało jeszcze żadnych możliwości szybkiego uruchomienia żeglugi. W miesiąc po przekazaniu obiekty te wizytował delegat Ministerstwa Komunikacji wraz z przedstawicielem Wydziału Dróg Wodnych. W sprawozdaniu z inspekcji czytamy:

Port w Koźlu składa się z trzech basenów, które obecnie przepelnione są barkami i holownikami tak radzieckimi, jak i polskimi. W całym porcie odbywa się demontaż różnych urządzeń portowych i załadunek tychże oraz innych towarów do barek przez wojskowe władze radzieckie [...]. Do portu dochodzą tylko pociągi radzieckie i to w miarę potrzeby. W porcie jest rozebranych dużo torów kolejowych [...]. Z przekazanych władzom polskim 3 dźwigów w basenie 3-cim pozostały jeszcze dwa dźwigi (5-tonowe), a 1 został rozebrany przez wojska radzieckie.

Zamiast tego dźwigu strona sowiecka przekazała stronie polskiej inny dźwig 10-tonowy, ale częściowo już zdemontowany. Tabor w większości nadawał się do natychmiastowego uruchomienia, ale z powodu przeciągających się rokowań dotyczących korzystania ze śluz i braku dojścia towarów do portów nie mógł być eksploatowany. Gorzej było z uszkodzonymi jednostkami, albowiem strona sowiecka nie chciała przekazać stronie polskiej żadnej ze stoczni w Koźlu. Jak zauważył inż. Senczyszyn:

Mimo ochrony statków daje się również zauważyć zabieranie przez żołnierzy radzieckich oliwy, manometrów itd. ze statków. Podobny stan rzeczy zastano w Gliwicach, tylko że pracownicy Zarządu – 2 osoby – musiały korzystać z przepustek, aby wejść na teren portu. W porcie założono szerokie tory i urządzenia przeładunkowe pracowały zarówno na potrzeby przewozów wodnych, jak i kolejowych³.

Pierwszy transport węgla floty Komisariatu Żeglugi na Odrze wyszedł z Koźła 19 sierpnia 1945 roku, by po trzech dniach żeglugi dotrzeć do Wrocławia. Barki zostały

² Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej cyt. AP Wrocław), Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych (dalej cyt. ZODW), t. 27, s. 1-11, *Sprawozdanie z przeprowadzonego odbioru urządzeń portowych i taboru rzeczno-kanalnego na kanale Kłodnickim i rzece Odrze*; tamże, t. 99, *Notatka inż. Kajzara o pierwszych dniach istnienia Wrocławskiego Wydziału Dróg Wodnych przy Urzędzie Wojewódzkim we Wrocławiu*, s. 65.

³ AP Wrocław, ZODW, t. 99, s. 15-19, *Sprawozdanie z inspekcji portów i stoczni w Koźlu i Gliwicach w czasie od 3.07.1945 do 6.07.1945*.

rozładowane na prowizorycznym nabrzeżu w pobliżu mostu Trzebnickiego. Rejsy z węglem na potrzeby Zarządu Odrzańskiego trwały już kilka dni wcześniej. Rejsy w dół Odry poniżej Wrocławia rozpoczęto już we wrześniu. Pływały wówczas przede wszystkim barki motorowe (w sporadycznych ilościach) z węglem (deputaty dla pracowników Zarządów Wodnych z Gorzowa, Poznania, Bydgoszczy). Długą trasę do Szczecina uruchomiono w maju 1946 roku, przez cały jednak rok praca armatora odrzańskiego była utrudniona. Dopiero przekazanie Odry w 1946 roku oraz częściowe przekazanie portu szczecińskiego w 1947 roku umożliwiło pełną żeglugę i wykorzystanie odrzańskiej drogi wodnej⁴.

Żegluga odrzańska przez ostatnie pięćdziesiąt lat przeżyła wiele przeobrażeń na polu organizacji i zarządzania – od Komisarjatu Żeglugi na Odrze poprzez spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością po silnie scentralizowane przedsiębiorstwo, które praktycznie jako jedyne użytkowało Odrę na całej długości. Dopiero lata po roku 1989 przyniosły powolne zmiany, polegające przede wszystkim na decentralizacji zarządzania żeglugą i pojawieniu się konkurencyjnych prywatnych przewoźników. Mimo to pozycja spadkobiercy Polskiej Żeglugi na Odrze – spółki akcyjnej Odra-trans jest podobna jak jej poprzedniczki⁵.

Szczyt ruchu przewozowego i nasilenia przeładunków towarów przypadł na lata siedemdziesiąte. Niebagatelny wpływ na to miała zmiana technologiczna. Żegluga zaniechała użytkowania taboru holowanego na rzecz ekonomiczniejszych barek motorowych oraz ekonomicznych i funkcjonalnych zestawów pchanych. Zmiany te, oprócz zwiększenia przewozów, spowodowały zmiany w infrastrukturze i znaczeniu portów odrzańskich. Przede wszystkim ograniczone zostało znaczenie i tak zaniedbanego portu w Nowej Soli, który służył jako Stacja Obsługi Trasowej. Zniknęły z krajobrazu odrzańskiego zimowiska, albowiem zestaw pchany o możliwości przewozowej 1000 ton obsługiwany jest przez 3-4 członków załogi, podczas gdy podobny ładunek przewożony przez pociąg holowany (holownik i 2-3 barki) wymagał pracy minimum dwudziestu osób. W związku z tym zaczęły zanikać społeczne funkcje portów, a także (szczególnie po roku 1956) można zaobserwować odejście od tzw. rodzinnego pływania na Odrze⁶.

Zmiany, które zaszły po II wojnie światowej, a najbardziej wpływały na stan żeglugi, czyli przede wszystkim odcięcie Berlina od odrzańskiego systemu transportowego, praktycznie nigdy nie zostały zniwelowane. Wielkość towarów przewożonych Odrą osiągnęła poziom przedwojenny po blisko 35 latach dzięki uruchomieniu na dużą skalę obsługi portów Świnoujście oraz Police, a także włączaniu do statystyki przewozów odrzańskich przewozów wykonywanych na zbiornikach retencyjnych.

⁴ Pierwsze lata żeglugi odrzańskiej najlepiej oddaje S. G r u s z e c k i, *Administracja...*, a w przypadku portu Szczecińskiego E. D o b r z y c k i, *op. cit.*; oraz K. C z a p l i Ń s k i, *Zniszczenia wojenne i odbudowa portu w latach 1945-1946*, [w:] *Port Szczeciński, Dzieje i rozwój do 1970 roku*, red. B. Dziedziul, Warszawa 1975, s. 71-92.

⁵ J. K o m o r o w s k i, *Organizacje nadrzędne i zrzeszenia żeglugi śródlądowej i stoczni rzecznych w Polsce w latach 1945-1990*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka wodna” 1990, nr 9-10, s. 91-93.

⁶ J. B u r k a, T. K a l i n o w s k i, *Funkcjonowanie oraz kierunki rozwoju systemu ekonomicznego i postępu technicznego żeglugi na Odrze, etap I, 1945-1981* (maszynopis APN IŚ, sygn. A 3162, vol. 31).

Podobnie jak w przypadku tras przewozowych, tak i struktura przewożonych i przeładowywanych ładunków uległa zmianie. Jeszcze w latach czterdziestych, pięćdziesiątych, a i nawet wczesnych sześćdziesiątych w statystykach żeglugowych spotkać możemy zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, drzewo, galanterię drzewną, wyroby metalowe. Po zunifikowaniu środków transportowych używanych na Odrze oraz przede wszystkim na skutek rozwoju transportu drogowego przewozy tych towarów zupełnie zamarły. Pozostałe towary drobnicowe, które przewożone były transportem śródlądowym, zostały przejęte przez kolej jako środek transportu mniej zawodny i bardziej niezależny od warunków atmosferycznych.

Dodatkowym problemem była odgórnie ustalana taryfa przewozowa, która w sposób szczególnie faworyzowała kolej. Jak stwierdził S. Orlewicz, taryfy przewozowe w Polsce Ludowej to twór sztuczny, „nie mający u nas żadnego znaczenia ekonomicznego”. Stosunek państwa do problemu żeglugi odrzańskiej mimo prac studialno-organizacyjno-ekonomicznych wielu organizacji pozarządowych był pozbawiony chęci zmian systemowych. Problemy związane z forsowaniem transportu kolejowego, nieekonomiczną taryfą i ogólnie polityką gospodarczą państwa powodowały, że istniejące porty i przeładownie traciły z roku na rok znaczenie, by w wielu przypadkach utracić je bezpowrotnie.

Do tego wszystkiego jeszcze armator odrzański nie traktował portów poważnie. Wszakże to po części Żegluga zmarnowała szansę, jaką dawała jej możliwość przewozu cementu, mimo wielu nakładów finansowych poniesionych na budowę sieci dystrybucji cementu luzem (wybudowano dużą przeładownię przy cementowni Górażdże oraz stacje przesyłowe cementu w Opolu, Wrocławiu, Popowicach, Ścinawie, Cigacicach). Oprócz cementu Żegluga przegrała walkę o obsługę dużych elektrowni. Jeżeli można jeszcze częściowo zrozumieć sprawę dostarczania węgla do elektrowni Dolna Odra, to nie można pojąć, dlaczego przegrano walkę o zaopatrywanie elektrowni Opole-Czarnowąsy. Podobnie rzecz się ma z eksportem miedzi z LGOM. Żegluga nie starała się wykorzystać portów (a przynajmniej ich części magazynowych i składowych) do osiągania zysków lub choćby do zapobiegania procesowi ich degradacji. Wynikało to po części z uwarunkowań ustrojowych, ale także ze słabości kadry zarządzającej armatorem odrzańskim. Zaniedbania w infrastrukturze portowej narastające z roku na rok zakończyły się zamknięciem portu Malczyce oraz pełnym upadkiem portu Koźle⁷.

⁷ S. G r u s z e c k i, *Systemowe...*, s. 10-21; szerzej na ten temat oraz dalsza literatura zob. S. O r l e w i c z, *Problemy żeglugi śródlądowej*, [w:] *Drogi wodne śródlądowe i flota*, Prace Naukowe Instytutu Geotechniki Politechniki Wrocławskiej nr 46, ser. Konferencje nr 19, Wrocław 1985, s. 91; C. O s ę k o w s k i, *Problemy zagospodarowania Odry po drugiej wojnie światowej*, Studia Zachodnie, Zielona Góra 1992, s. 165-179; S. M. K o z i a r s k i, P. W a r z o k, *Stan i zniszczenia infrastruktury transportowej rzeki Odry*, [w:] *System śródlądowego transportu wodnego w Polsce*, Prace Naukowe Instytutu Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn Politechniki Wrocławskiej nr 52, ser. Konferencje nr 15, Wrocław 1987, s. 111-129. O roli Berlina zob. S. G r u s z e c k i, *Eksploatacja Odry w warunkach gospodarki niemieckiej*, „Studia Śląskie” ser. nowa, t. XL, 1982, s. 11-51 oraz P. M a ł e k, *Rola i znaczenie Odry w gospodarce Niemiec w okresie 1910-1939*, „Przegląd Zachodni” 1960.

PODSTAWOWE SKŁADNIKI BAZY TECHNICZNO-EKSPLOATACYJNEJ PORTÓW ODRY
WG STANU 30 CZERWCA 1981 R.

Elementy techniczne	j.m.	Gliwice	Koźle	Opole	Wrocław Miejski	Wrocław-Popowice	Malczyce	Ścinawa*	Nowa Sól	Cigacice
Powierzchnia akwatorium	ha	17,03	17,01	4,10	4,45	1,55	9,57	5,60	4,50	2,46
Powierzchnia lądowa	ha	22,80	22,49	12,73	16,00	11,46	3,01	9,36	10,19	5,85
Długość nabrzeży ogółem	mb	4 490	3 135	1 185	1 750	762	1 299	1 200	1 645	650
w tym:										
- uzbrojone technicznie	mb	1 580	622	185	290	211	204	322	87	80
- manewrowo-postojowe	mb	2 460	2 030	1 000	1 268	478	1 000	878	483	570
Urządzenia przeładunkowe	szt.	13	5	2	7	5	3	-	1	1
w tym:										
- dźwigi	szt.	13	5	2	4	5	3		1	1
Powierzchnia placów składowych	m ²	27 300	5 130	-	4 400	6 470	7 753	14 600	-	3 232
Powierzchnia magazynów	m ²	14 039	-	1 800	10 104	1 573	1 379	2 152	1 775	-
Długość torów kolejowych	mb	26 000	17 144	600	19 050	9 914	4 450	635	-	1 300
w tym ładunkowych	mb	6 000	1 800	370	1 800	213	427	635	-	160
Drogi kołowe ogółem	mb	3 350	390	800	16 000	284	547	1 500	-	450

Źródło: Archiwum Zakładowe byłego przedsiębiorstwa PP „Żegluga na Odrze” (AZ ŻnO), Raport o stanie przedsiębiorstwa PP „Żegluga na Odrze” wg stanu na dzień 30 czerwca 1981 r., Wrocław 1981, tab. 8 oraz tab. 12.

* Dane dla Ścinawy projektowane.

Odra w latach Polski Ludowej nie miała szczęścia do gospodarza; jeszcze mniej szczęścia miały porty odrzańskie, których żywot nieodwołalnie związany jest z tym, co się dzieje na rzece oraz na jej zapleczu, choć jako jedyny punkt infrastruktury rzeki mogły sobie radzić mimo różnych etapów przeobrażeń, jakie przechodziła żegluga. Nigdy w dziejach polskiej administracji na Odrze nie udało się odtworzyć stanu technicznego portów z roku 1941. Zniszczenia wojenne, ale w większym stopniu demontaż i wywózka urządzeń portowych przez administrację sowiecką spowodowały znaczne obniżenie potencjału usługowego portów. Gdy do tego dodamy całkowicie inne niż przed rokiem 1944, wynikające z systemu gospodarki socjalistycznej, zagospodarowanie magazynów i placów przeładunkowych, jawić się będzie obraz ekstensywnej gospodarki i inercyjnej pracy portów.

Tabela 2

WIELKOŚĆ, STRUKTURA ORAZ STOPIEŃ ZUŻYCIA MAJĄTKU TRWAŁEGO
GŁÓWNYCH PORTÓW ODRZAŃSKICH
STAN NA 30.06.1981 R. (W PROCENTACH)

Port	Ogółem	Budynki w tym - magazyny handlowe	Budowle w tym - hydrotechniczne - place i drogi	Maszyny w tym - przeładunkowe - środki transportowe
Gliwice	51,89	52,07	25,98	67,73
		70,66	27,19	67,53
			22,61	36,64
Kozłe	47,23	69,49	40,06	88,86
		-	46,71	86,25
			30,45	84,54
Opole	62,76	58,91	33,44	96,86
		58,98	86,06	98,57
			11,25	-
Wrocław Miejski	48,86	55,38	40,03	57,08
		58,74	36,35	63,35
			46,00	49,08
Wrocław-Popowice	48,09	38,28	16,58	78,22
		31,65	15,74	84,89
			11,91	34,70
Malczyce	29,43	72,74	23,61	33,63
		77,50	77,50	29,77
			1,71	53,12
Ścinawa	17,52	64,93	16,39	-
			11,00	-
			41,56	-
Nowa Sól	18,71	-	11,12	29,60
		-	11,00	30,09
			3,87	27,08
Cigacice	56,10	79,00	15,76	89,27
		78,25	15,33	100,00
			11,67	58,62

Źródło: AZ ŻnO, *Raport o stanie przedsiębiorstwa...*, s. 16-19 oraz tab. 9.

Tabela 3

PRZEŁADUNKI W PORTACH ODRZAŃSKICH
(W TYSIĄCACH TON, POZ. 1 TONY FIZYCZNE, POZ. 2 TONY OPERACYJNE)

Port	1938	1947	1952	1957	1962	1967	1972	1977	1980	1985	1988	1990	Max
Gliwice	•	199 454	• 628	• 781	799 1304	1314 1436	1490 1920	1624 2433	1888 2831	892 1385	1293 1729	973 •	1916 3001 (1979)
Koźle	3865	• 116	• 728	• 1086	599 786	959 982	1040 1067	714 857	674 801	283 389	215 295	105 •	961 1311 (1963)
Opole	130	•	• 280	• 17	70 73	61 64	144 146	207 208	122 122	35 37	99 99	3 •	221 222 (1975)
Wrocław	825	•	• 400	• 696	463 511	542 543	1172 1390	1974 2447	1773 2083	1401 1688	1365 1614	831 •	2135 2501 (1978)
Malczyce	709	•	• 120	• 160	62 63	41 43	60 61	4 4	73 85	132 150	50 66	16 •	• 201 (1953)
Głogów	43	•	•	•	•	•	•	•	•	17 18	29 30	0 •	29 30 (1988)
Nowa Sól	97	•	• 17	• 22	• 22	• 124	- -	- -	43 44	0,1 0,2	- -	0 •	• 124 (1967)
Cigacice	40	•	• 17	• 24	16 32	19 22	12 15	24 33	27 31	7,9 8,7	1,7 2,7	0 •	28 32 (1975)

U w a g i: Najlepsze wyniki podano dla okresu po 1945 roku. Dla portu Wrocław podano wyniki łącznie dla Miejskiego i Popowic a w przypadku 1938 roku dotyczy to czterech głównych portów Wrocławia. Port Nowa Sól do 1968 roku liczony był razem z portem Kostrzyn i niemożnością jest podanie dla tego okresu danych dla każdego osobno.

Źródło: Za rok 1938 AP Wrocław, Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej, t. 29, s. 8-16, *Sprawozdanie dla Komisji Transportu na 13 sierpnia 1946 r.* Za rok 1947: tamże, zespół *Zjednoczenia Żegluga Śródlądowej*, t. 333/II; Za lata 1952-1977: Archiwum Zakładowe Żegluga na Odrze, *Dane o przeładunkach portów odrzańskich za lata 1945-1983*; za lata 1980-1988: tamże, *Analizy eksploatacyjne PP „Żegluga na Odrze”*; za rok 1990: M. Miłkowski, *Zagospodarowanie transportowe Odry i perspektywy polsko-niemieckiej współpracy eksploatacyjno-inwestycyjnej*, „Rocznik Lubuski” t. XVII, Zielona Góra 1992, s. 122. Dane za najlepszy rok wg obliczeń własnych. Zob. M. Zawałdka, *Porty i przeładownie odrzańskie w latach 1945-1989* (maszynopis w zbiorach Instytutu Historii WSP, Zielona Góra 1992).

W pierwszym opracowaniu powojennym (z roku 1948) dotyczącym portów odrzańskich Antoni Arkuszewski, zasłużony pracownik administracji wodnej, podzielił porty odrzańskie na trzy grupy. W grupie pierwszej znalazły się porty o znaczeniu strategicznym, czyli Gliwice, Koźle, Opole, Wrocław Miejski, Malczyce; w grupie drugiej umieścił porty Oława, Wrocław przeładownia celna, Wrocław-Popowice, Ścinawa, Głogów, Nowa Sól, Cigacice, a w trzeciej porty o niewielkim znaczeniu używane przez administrację wodną – Racibórz, Brzeg, Krosno Odrzańskie (ponadto w tej grupie znalazły się zasłane wrakami dwa nowe zimowiska, Wrocław-Osobowice I i Wrocław-Osobowice II)⁸. Po pięćdziesięcioletniej eksploatacji należy uznać, że swoje strategiczne znaczenie zachowały tylko porty Gliwice i Wrocław Miejski, natomiast do portów o drugorzędnym znaczeniu zaliczyć możemy Koźle, Opole, Wrocław-Popowice. Śladowe ilości towarów przeładunku się w Malczycach, Głogowie, Nowej Soli, Cigacicach. Funkcję zimowisk pełnią tylko porty, przy których znajdują się stocznie remontowe, a więc Koźle, Malczyce, Wrocław-Zacisze, Nowa Sól oraz Szczecin, a także specjalnie do tego przystosowane zimowiska Osobowice I i II.

Dane techniczno-eksploatacyjne poszczególnych portów obrazuje tabela 1. W tabeli 2 podano wskaźniki zużycia poszczególnych części składowych portów odrzańskich.

Port w Gliwicach

Położony jest na końcu Kanału Gliwickiego; zastąpił poprzedni, istniejący w innym miejscu port obsługujący Kanał Kłodnicki. Obroty starego portu oscyływały w granicach 50-150 tys. ton rocznie. Budowy praktycznie nie ukończono nigdy. Pierwsze przeładunki miały miejsce w 1939 roku. Port składał się z dwóch dużych basenów, które miały służyć do przeładunku węgla i drobnicy, trzeci basen według wstępnych planów przeznaczony był do przeładunku materiałów płynnych (zaplanowano jego rozbudowę w przypadku znacznego ruchu w porcie). Według założeń port miał przeładowywać ok. 3 500 000 ton rocznie z możliwością maksymalnego rozwoju do 7 mln ton.

Port Gliwicki otrzymał nowoczesne wyposażenie, w szczególności nową technologię do przeładunku węgla. W związku z dużymi stratami w jakości węgla w dotychczasowych technologiach (spadający z dużej wysokości węgiel rozbijał się na mniejsze kawałki) zastosowano ruchome dźwigi portalowe zintegrowane z tzw. wagonami kubłowymi. Wagon taki składał się z podwozia i na nim umieszczano dwa niezależne od siebie kubły o pojemności 13,5 t. Zasięg ramienia dźwigu pozwalał na obsługę trzech barek stojących obok siebie burta w burcie. Pozwalało to na szybszy i tańszy załadunek⁹.

⁸ A. Arkuszewski, *Śródlądowe porty na Odrze*, „Gospodarka Wodna” R. VIII, 1948, s. 136; P. Winiarski, *Wykorzystanie portów publicznych i przeładowni zakładowych na Odrze*, Opole 1983.

⁹ Techniczny opis portu Gliwice AP Wrocław, ZODW, t. 410; *Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, 1937/1838*, 16; *Der Adolf Hitler Kanal* (częściowo tłumaczone na język polski AP Wrocław, ZODW, t. 289, s. 55-64 – dotyczy tylko portu Gliwice) oraz M. Miłkowski, *Odrzańska droga wodna*, Wrocław 1976, s. 19-30.

Port Gliwice przekazany został stronie polskiej nieoficjalnie 25 grudnia 1945 r., chociaż już wcześniej, bo 1 czerwca, przekazała administracja sowiecka trzy dźwigi. W pierwszych miesiącach administracji sowieckiej port służył do załadunku maszyn pochodzących z Górnego Śląska na barki, ponadto rozbierano także części składowe portu. Władze polskie zastały w porcie „1 dźwig 17,5-tonowy mocno nadwerżony przez podnoszenie zatopionych barek, 1 dźwig 17,5-tonowy rozmontowany w 30%, 1 dźwig drobnicowy 4-tonowy i 1 dźwig o nośności 1,25 t oraz 2 dźwigi kolejowe”, z których jeden był używany przez PKP. Ponadto rozebrano po jednej soczewce przetokowej oraz przekuto tory przy każdym molo na tory szerokie. Z wagonów kubłowych pozostały tylko 224 sztuki oraz 75 sztuk zapasowych kubłów. Pozostałe składniki portu zostały zachowane w stanie nie najgorszym, jednakże ogołocone z co cenniejszego wyposażenia¹⁰.

Do końca lat czterdziestych port był zarządzany przez przedsiębiorstwo państwowe Polska Drogi Wodne, później przejęty został przez Żeglugę na Odrze. Praktycznie do 1951 roku pracował prawie wyłącznie na potrzeby armatora sowieckiego, który z uwagi na wysoką jakość przeładowywanego w tym porcie węgla upodobał sobie go szczególnie. Jak czytamy w sprawozdaniu szczegółowym z pracy portu Gliwice za rok 1947, większość przeładunków do czasu przekucia torów odbywała się w relacji wagon-wagon, a „w dużej mierze na zwiększenie się przeładunku na barki i z barek, oraz ruchu na Odrze wpłynął spław węgla dla ZSRR ich własnym taborem rzeczonym”. W tymże roku załadowano węgiel na 603 barki sowieckie, które wywoziły 165 tys. ton węgla¹¹.

W omawianym okresie głównym przeładowywanym towarem były węgiel oraz drobnica. Port wyróżniał się spośród innych portów śródlądowych dużą ilością przeładowywanych towarów pozawodnych. Pod koniec lat siedemdziesiątych rozpoczęto pracę nad umieszczeniem na jego terenie bazy kontenerowej i przeładunku samochodów, a pod koniec lat osiemdziesiątych podjęto próbę zorganizowania wolnej strefy celnej¹².

Przez długi okres, bo właściwie do 1961 roku, nie inwestowano w port gliwicki. Poza usunięciem skutków pobytu administratorów sowieckich niczego nie zrobiono. W latach 1961-1965 zainstalowano cztery żurawie o udźwigu 8 ton (max 20 t) oraz jeden dźwig samojezdny typu Dier-65 o udźwigu 5 ton. W latach siedemdziesiątych zakupiono dodatkowo trzy dźwigi 8-tonowe identyczne jak poprzednie oraz trzy dźwigi samojezdne spalinowo-elektryczne typu RDK 160 o udźwigu 12-16 ton. Po

¹⁰ AP Wrocław, ZODW, t. 99, s. 15, *Sprawozdanie z inspekcji portów i stoczni w Koźlu i Gliwicach w czasie od 3.07.1945 do 6.07.1945*; tamże t. 289, s. 61, *Środki przeładownicze i stan techniczny portu*.

¹¹ AP Wrocław, zespół *Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej (ZŻŚr.)*, t. T-333/II (wg spisu zdawczo-odbiorczego) s. 94-98, *Sprawozdanie z pracy przewozowo-przeładunkowej portów Gliwice i Koźle w roku 1947*. O działalności sowieckiego armatora zob. AP Wrocław, zespół *Polska Żegluga na Odrze*, spółka z o.o. (PŻnO), t. 16, s. 7-8 oraz 134, także wiele informacji zawierają dokumenty w Archiwum Akt Nowych w Warszawie (AAN), zesp. *Ministerstwo Administracji Publicznej*, sygn. 669 – całateczka poświęcona problemowi obcych armatorów na Odrze.

¹² AP Wrocław, ZŻŚr, t. 333/II, s. 6-22; *Analiza portu Gliwice pod kątem dostosowania portu do przeładunku i składowania kontenerów*, Wrocław 1982 (kopia opracowania w posiadaniu autora) oraz *Strategia rozwoju spółki Odratrans*, Wrocław 1996 (kopia opracowania w posiadaniu autora).

prawiła się także infrastruktura portu. Wybudowano zasobnie składowe, zmodernizowano układ funkcjonalny dróg kołowych i komunikacji kolejowej na nabrzeżach przeładunkowych. Poprawa stanu technicznego służąca podniesieniu standardu i wielkości przeładunków nie na wiele się zdała wskutek degradacji Kanału Gliwickiego i zamulenia basenów portowych. Mimo prac pogłębiarskich gwarantowana głębokość 350 cm, zgodna z założeniami budowlanymi Kanału Gliwickiego, w niektórych latach siedemdziesiątych wahała się w granicach 180-220 cm, uniemożliwiając maksymalne załadowanie nowoczesnych barek. Trudnością oraz problemem zwiększającym nakłady był fakt oddelegowania na potrzeby przewozów na Kanale określonej ilości niewielkich pchaczy, albowiem dotarcie pełnych zestawów pchanych do Gliwic było i jest praktycznie niemożliwe z uwagi na małe wymiary śluz oraz niszczenie umocnienia Kanału pchacze o dużej mocy silników¹³.

Wydaje się jednak, że port w najbliższych latach ma największe szanse stania się centrum przeładunkowo-usługowym z uwagi na obszar, na którym jest położony, a także na fakt budowy w jego pobliżu kilku dużych zakładów przemysłowych (fabryka General Motors).

Port Koźle

Port Koźle składa się z trzech dużych basenów, z których pierwszy wybudowany został w latach 1892-1894. W ciągu piętnastu lat przy ciągle zwiększających się przeładunkach otrzymał jeszcze dwa baseny. Jego budowa znacznie zaaktywizowała tamtejszy region; swoją maksymalną moc przeładunkową przekroczył jeszcze przed pierwszą wojną światową, zbliżając się do przeładunków rzędu 4 mln ton. Był przystosowany przede wszystkim do przeładunków masowych, a w szczególności węgla, który przeładowywano specjalnymi wywrotami wagonowymi na dwóch nabrzeżach. Stanowił on 80% przeładunków portu przy 10% obsłudze całego węgla śląskiego. Ogólnie przed wojną port wyposażony był w jeden dźwig 10-tonowy, czternaście dźwigów elektrycznych 5-tonowych, dwanaście wywrotów wagonowych oraz kilkanaście dodatkowych małych urządzeń pomocniczych do przeładunku drobnicy i bunkrowania holowników oraz barek motorowych. W porcie swoje przedstawicielstwa miało trzynaście przedsiębiorstw spedycyjnych i armatorskich. W ciągu administracji niemieckiej przeładunki towarów oscylowały w granicach 3,5 mln ton, jednakże otwarcie portu Gliwice spowodowało odejście około miliona ton masy towarowej. O wielkości i znaczeniu portu kozielskiego dla Odry w tamtym okresie świadczyć może fakt, że rocznie odwiedzany był przez średnio 8 600 jednostek. W związku z tym wokół portu istniało wiele przystani, przeładowni oraz warsztatów naprawczych, małych stoczni oraz zimowisk¹⁴.

¹³ Archiwum Zakładowe byłego Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga na Odrze” (dalej cyt. AZ ZnO), *Raport o stanie przedsiębiorstwa Żegluga na Odrze*, Wrocław 1981, s. 20; R. Białas, M. Miłkowsk i, *Aktualny stan dróg wodnych i żegluga śródlądowa w Makroregionie Południowym*, [w:] *Drogi wodne w Makroregionie Południowym, Sesja naukowo-techniczna w Kamieniu Śląskim k. Rybnika 30 maja 1973*, Wrocław 1973, s. 6-7 a także S. M. Koziański, P. Warzok, *op. cit.*, s. 112-113 i tab. 1.

¹⁴ *Die Hafen im Deutschen Reich im 1941 Jahr*, Berlin 1941, s. 125-126.

Znaczne ilości taboru pozostały w okolicach portu na zimowisku w sezonie 1944/1945 i wskutek szybkiego posuwania się wojsk sowieckich nie były w stanie przedrzeć się do Niemiec środkowych. Po zajęciu portu Rosjanie w bardzo szybkim czasie uruchomili w nim przeładunki, chociaż nie miał on dla nich takiego znaczenia jak port gliwicki. Sam port Koźle wskutek działań wojennych nie ucierpiał wiele, choć przeszedł bombardowanie na kilka dni przed wkroczeniem wojsk. Zniszczeniu uległo kilka barek, resztę (szczególnie na zimowiskach) zatopiono i zaminowano, aby utrudnić ich podniesienie z wody.

Od razu rozpoczęto przeładunki. Zdatne do rejsu jednostki podstawiano pod załadunek maszyn i urządzeń przemysłowych, w tym urządzeń portowych. Wysyłano je na wschód systemem drogi wodnej Odra-Wisła-Bug. W taki sposób los maszyn dzieliły dobre jednostki. O rabunkowej działalności Rosjan w porcie Koźle świadczą wiele dokumentów będących wynikami inspekcji. Przeładunki rozpoczęto pod koniec czerwca, a pierwszy węgiel załadowano na polską jednostkę w połowie sierpnia. Do końca 1946 roku przeładowywano tu przede wszystkim maszyny i urządzenia oraz węgiel na barki sowieckie¹⁵. Po 1947 roku pojawiły się barki czeskie, które obsługiwały do 1955 blisko 40% przeładunków portu. Rosjanie zaprzestali przeładunków węgla z uwagi na jego złą jakość, natomiast armator czeski przywoził tutaj rudę tranzytową, a w drodze powrotnej do Szczecina zabierał węgiel. Jednostki sowieckie pojawiły się w Koźlu z powrotem w latach pięćdziesiątych i przez pięć lat przeładowywano na nie około 300 tys. ton towarów rocznie – przede wszystkim węgiel i miał węglowy¹⁶.

Pierwszą inwestycją po wojnie był zakup trzech żurawi 7-tonowych. Dokonano tego wskutek interwencji strony czeskiej w związku z powolnym rozładunkiem rudy żelaza. W późniejszym czasie port otrzymał magazyn handlowy oraz magazyn paliw płynnych. Zlikwidowano wywroty wagonowe, te co pozostały po przejściu portu, z uwagi na ich całkowitą dekapitalizację oraz z uwagi na to, że wagony, które mogły być przez nie rozładowywane (małe 5-metrowe o maksymalnej nośności 20 ton), zostały w latach siedemdziesiątych skasowane. W tychże latach port otrzymał dźwig 8-tonowy oraz plac składowy. Zmodernizowano drogi wyjazdowe oraz sieć energetyczną.

Znaczenie portu w ostatnich latach znacznie osłabło. Średnie roczne przeładunki z lat osiemdziesiątych wynoszą ok. 450 tys. ton, z czego tylko 125 tys. to węgiel, a reszta to ruda (221 tys. ton) oraz nawozy (53 tys. ton). Port pod koniec lat osiemdziesiątych wyposażony był w cztery żurawie szynowe samojezdne oraz jeden samojezdny żuraw typu RDK-160. Przyczyn upadku znaczenia portu Koźle jest wiele, z których jako najważniejsze wymienić należy zły stan drogi odrzańskiej oraz powstanie nowoczesnego portu w Gliwicach, a oprócz tego sytuację gospodarczą Polski oraz zupełny brak wizji co do funkcjonowania tego portu w kręgach żeglugowych. Nie udało

¹⁵ Szerzej: S. G r u s z e c k i, *Przejście i zagospodarowanie Odry w rejonie Koźla*, „Ziemia Kozielska” 1974, t. III, s. 81-84.

¹⁶ AP Wrocław, ZZŚr., t. III/2, s. 6-22, *Sprawozdania eksploatacyjno-ekonomiczne za lata 1946-1950*; AZ ŻnO, *Sprawozdanie eksploatacyjne za rok 1950*; *Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce*, Warszawa 1985, s. 391-392.

się żegludze przeforsować obsługi węglowej dla tak dużego kontrahenta, jakim jest elektrownia Opole-Czarnowąsy, nie mówiąc już o elektrowni Dolna Odra pod Gryfinem. Należy zauważyć także, że oprócz wybudowania w 1973 roku nowoczesnej stoczni w Koźlu-Rogach, wszystkie pozostałe miejsca związane w jakikolwiek sposób z Odrą przestały istnieć. Koźle przestało pełnić funkcję społeczną. Znaczne ograniczenie liczby dochodzących jednostek i inna technologia pracy spowodowały, że przez port przewijało się o wiele mniej ludzi, a co za tym idzie, nie było potrzeby, aby istniały tak liczne w czasach niemieckich, dające koloryt miastu gościńce, hotele, piwiarnie czy restauracje¹⁷.

Port Opole

Zbudowany został na początku XX wieku dzięki staraniom władz Rejencji Opolskiej, Izby Handlowej z Opola oraz Związku Kopalń i Hut. Początkowo było to schronisko zimowe, a dopiero znaczne wzmożenie ruchu na Odrze przed I wojną światową spowodowało rozbudowanie basenu i przystosowanie go do przeładunków na skalę masową. Port wyposażony był w dwa wywroty wagonowe, dwa dźwigi 5-tonowe, dwa małe dwutonowe oraz sześć urządzeń pomocniczych. Przeładunki przedwojenne przekraczały 100 tys. ton rocznie, z czego 80% w wywozie, a na początku drugiej wojny światowej dochodziły do 300 tys. ton. Dominował węgiel i cement oraz płody rolne ekspediowane do Berlina. Do portu zawijało średnio 700 jednostek rocznie¹⁸.

Po zajęciu portu przez wojska sowieckie – mimo jego formalnego przekazania w kilka miesięcy po przekazaniu skanalizowanego odcinka Odry administracji polskiej – jeszcze przez trzy lata pracował on na potrzeby zdobywców. Pierwszy polski statek obsłużono w Opolu w czerwcu 1946 roku. Do końca lat sześćdziesiątych mimo wielu planów, konferencji i prób aktywizacji nie było widać zainteresowania armatora odrzańskiego portem opolskim. Dopiero pod koniec lat sześćdziesiątych, po wybudowaniu przesyponni cementu luzem pracującej na potrzeby niedaleko położonej cementowni „Odra”, zaistniała szansa na podniesienie znaczenia portu. Niestety, jak pisze Marian Miłkowski, przeładownia „nie umie opanować technologii pneumatycznego przeładunku cementu na barki i z barek”. Przez cały okres Polski Ludowej oprócz wybudowania przesyponni oraz poprawienia zdolności technicznych nabrzeża pod kątem zainstalowania nowych dźwigów, w porcie nie zrobiono zupełnie nic.

W latach osiemdziesiątych przez port przechodziło średnio 66 tys. ton towarów, z czego 60% to węgiel i 30% nawozy. Pozostałe 10% przypadło na rudę, piasek, fosforyty oraz towary drobnicowe¹⁹.

¹⁷ AZ ŻnO, *Raport o stanie przedsiębiorstwa*, s. 21; S. G r u s z e c k i, *Przejęcie...*, s. 90-93. Więcej o pracy portu Koźle M. T y m o s z k o, *Rozwój żeglugi kozielskiej w latach 1945-1970*, „Opolskie Roczniki Ekonomiczne” 1974, t. 6, s. 197-210.

¹⁸ *Die Hafen...*, s. 398-399.

¹⁹ AP Wrocław, ZODW, t. 194, s. 7-8, *Stan techniczny portu Opole*; więcej o próbach aktywizacji portu opolskiego AZ ŻnO, *Materiały na sesję Rady Naukowo-Technicznej przy Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego w Opolu „Problemy gospodarki wodnej województwa opolskiego”*, Opole, wrzesień 1961.

Port Wrocław

We Wrocławiu przed wojną istniały cztery główne punkty przeładunkowe, z których do dzisiaj używane są dwa – Port Miejski oraz Port Popowice. Przeładownia Celna oraz tzw. Port Kozanów utraciły swoje znaczenie, chociaż z różnych przyczyn. Los Przeładowni Celnej dopełnił się w sposób naturalny: po prostu mimo pozornych prób reaktywacji nie było zainteresowania jej działalnością ani armatora, ani spedytorów. Los portu Kozanów zasługuje na kilka zdań. Przed wojną port ten znajdował się przy największej stoczni odrzańskiej będącej własnością armatora Caesar Wolhein. Stocznia zaprzestała działalności przed wojną, nie wytrzymując konkurencji innych stoczni niemieckich. Według posiadanych danych w 1945 roku nie była ona w znacznym stopniu zniszczona ani zdekapitalizowana. Została, tak jak wszystkie punkty strategiczne na Odrze, zajęta przez Rosjan, lecz w przeciwieństwie do pozostałych tereny te zostały oddane państwu polskiemu dopiero na początku lat dziewięćdziesiątych. Według Gruszeckiego posiadanie tej stoczni mogło zrównoważyć sytuację powstałą na rynku usług stoczniowych po przekształceniu Stoczni Głogów w Fabrykę Maszyn Budowlanych, co nie pozwoliłoby na kryzys pod koniec lat pięćdziesiątych spowodowany gwałtowną dekapitalizacją taboru pływającego²⁰.

Podobnie jak w przypadku portu Opole, tak i we Wrocławiu na początku naszego stulecia obserwując znaczny wzrost ruchu statków gmina miejska zapragnęła mieć swoje miejsce przeładunkowe, gdyż istniejąca do tej pory miejska przeładownia nie mogła obsłużyć wszystkich chętnych. Wykorzystując pierwszy etap regulacji rzeki, wybudowano port tuż poniżej ujścia Kanału Miejskiego. Budowa portu trwała pięć lat; oddano go do użytku w 1901 roku. Miasto otrzymało nowoczesny, jednobasenowy port z wieloma urządzeniami wspomagającymi tj. spichlerzem i mieszalnią pasz. Wyposażony był w 26 jednostek przeładunkowych. Przeładunki były ustabilizowane i wahały się w granicach 350 tys. ton. Ruch statków zawijających do portu był znaczny – rocznie odwiedzało go od trzech do czterech tysięcy jednostek. Przywoziły one przede wszystkim drobnicę na potrzeby miasta i okolic, ale także środkowego i górnego Śląska, regionu sudeckiego i Czech. W porcie działały przedstawicielstwa ośmiu armatorów oraz siedmiu dużych przedsiębiorstw z terenu Dolnego Śląska²¹.

Port Miejski w czasie działań wojennych ucierpiał najbardziej ze wszystkich portów odrzańskich. Zniszczona została blisko połowa powierzchni magazynowych. Z pozostałych piętnastu urządzeń przeładunkowych wszystkie były zdewastowane. Basen portowy usłany był zaminowanymi wrakami, a na dodatek pełno w nim było bomb lotniczych. Wiadomo, że cztery nowoczesne dźwigi pływające, służące na potrzeby bądź ratownicze, bądź dla odlichtunku barek przy niskich stanach wody, zostały wywiezione przez administrację sowiecką. Ostatni, piąty dźwig został przekazany do portu Szczecin.

Port od połowy 1946 do połowy 1950 roku był własnością miasta na wzór przedwojenny. Później – do 1989 roku – jedynym administratorem był armator odrzański. Obecnie przedwojenna funkcja portu jest przywracana. Znajduje w nim swoją siedzibę

²⁰ S. Gruszecki, *Systemowe...*, s. 14.

²¹ *Die Hafene...*, s. 111-112.

bę wiele firm transportowych i handlowych korzystających z usług transportu śródlądowego, kolejowego i samochodowego.

Przez cały okres swojej powojennej działalności port Miejski obsługiwał przede wszystkim tranzyt rudy do Czechosłowacji i Austrii oraz wysyłkę węgla na Śląsk w latach planu sześcioletniego (węgiel koksujący z Wałbrzycha ekspediowany był na Śląsk systemem „podwójnie łamanym”, tzn. węgiel załadowywano na kolej w kopalni, docierał do portów Wrocławia lub portu Malczyce, rozładowywany był w Gliwicach i trafiał do hut) i później. Oprócz towarów masowych przeładowywano niewielkie ilości drobnicy.

Port do dnia dzisiejszego nie odzyskał wielu budynków zniszczonych w czasie wojny, a część wyremontowana została dopiero w ostatnich latach. Do 1980 roku zlikwidowano dziewięć żurawi, tak że w 1981 roku na stanie było tylko siedem urządzeń służących przeładunkom (w tym dwa spokojnie można traktować jako zabytki techniki, albowiem pochodziły z okresu budowy portu). Dopiero w połowie lat osiemdziesiątych zamontowano dwa wydajne dźwigi²².

Przez cały okres powojenny terytorium portu kurczyło się. W jego części wybudowano dużą elektrociepłownię EC II, a po jej przeciwnej stronie wybudowano jedyną sensowną, nowoczesną i wykorzystywaną w pełni przeładownię zakładową, pracującą na potrzeby właśnie elektrociepłowni. Ta wybudowana w latach 1967-1969 przeładownia posiada nabrzeże przeładunkowe o długości 250 m oraz 100 m nabrzeży postojowych. Węgiel rozładowywany jest przez cztery dźwigi ośmiotonowe i składowany na placu bądź bezpośrednio transportowany taśmociągami biegnącymi nad portem Miejskim do elektrociepłowni. Średnio rocznie przeładowuje się tutaj 650-700 tys. ton węgla. W przypadku niemożności dostarczenia węgla przez żeglugę śródlądową funkcję przeładowni spełnia port Miejski rozładowując węgiel z wagonów. Obecnie prowadzone są prace nad wywozem z EC II przy użyciu transportu wodnego resztek powstałych przy spalaniu²³.

Przed wojną osobnym portem był port Popowice składający się z dwóch części. Nabrzeże przeładunkowe wzdłuż Odry, na którym zamontowano dwa wywroty wagonowe i sześć zesunni i gdzie przeładowywano węgiel i drobnicę (50 tys. ton towarów rocznie), zostało uruchomione pod koniec XIX wieku na kilka lat przed oddaniem przez Śląskie Towarzystwo Żeglugi Parowej portu o powierzchni wodnej 1,5 ha. Port przeznaczony był do obsługi towarów dostarczanych przez kolej, a w zamierzeniach miał stanowić konkurencję dla portu Malczyce. Pracował przede wszystkim na potrzeby regionu sudeckiego. Przeładowywano w nim drobnicę oraz towary rolne na potrzeby Niemiec. W ostatnich latach przedwojennych obroty dochodziły do 230 tys. ton towarów przeładowywanych przez sześć dźwigów²⁴.

²² AP Wrocław, zespół *Zarząd Miejski*, tom 380, bp., *Protokoły z konferencji dot. ŻnO*; tamże, ZODW, t. 194, s. 12-13; AZ ŻnO, *Biuletyn informacyjny za lata 1986-1989*, tam też cząstkowe relacje o modernizacji portu miejskiego; AZ ŻnO, *Raport o stanie portów Odry środkowej na rok 1983*.

²³ J. B u r k a, A. Ś w i t k a, *Określenie rezerwu przepustowości rzeki Odry oraz portów, przystani i przeładowni w aglomeracji wrocławskiej*, Wrocław 1972, s. 61-63; P. W a r z o k, *Wykorzystanie i stan techniczno-gospodarczy portów i przeładowni zakładowych na Odrze oraz ich wykorzystanie w latach 1980-1986* (maszynopis APN IŚ, A 3162, vol. 20), Opole 1987, tab. I-II.

²⁴ *Die Hafен...*, s. 116; AP Wrocław, ZODW, t. 187, s. 28.

Zarówno port, jak i nabrzeże nie ucierpiały wiele wskutek działań wojennych i nie dotknął ich także amok demontażu, albowiem zachowały się wszystkie urządzenia przedwojenne (w niewielkim stopniu tylko zniszczone). Całkowicie zniszczony został spichlerz. Po przekazaniu rzeki w ręce administracji polskiej właścicielem został armator odrzański, który użytkował go wspólnie z PKP. Przez pięćdziesiąt lat nie uczyniono wiele dla polepszenia infrastruktury. Wybudowano stację przesypani cementu; podobnie jak wszystkie inne na Odrze, nie funkcjonowała ona na potrzeby transportu wodnego (poza sporadycznymi próbami mającymi za zadanie sprawdzić nowo instalowane technologie, czy wreszcie nadają się do wdrożenia, aby można było bezproblemowo przewozić tak wrażliwy ładunek, jakim jest cement luzem). W latach siedemdziesiątych zaczęły dominować przeładunki kruszywa na linii barkasamochód. Przeładunki dokonywane w portach Popowice i Miejskim sumowano i w statystykach podawano jako obroty zespołu portów, dlatego niemożliwością jest ich rozgraniczenie²⁵.

Poza tymi dwoma portami i przeładownią EC II Wrocław posiada pięć czynnych przeładowni zakładowych oraz moce przeładunkowe przy dwóch stoczniach. Rolę w statystykach odgrywa przeładownia Wrocławskich Zakładów Przemysłu Nieorganicznego, gdzie przeładowuje się składniki potrzebne do produkcji superfosfatu w ilości średnio rocznie 15 tys. ton, a także przeładownia Przedsiębiorstwa Przemysłu Betonowego „Prefamet-Wrocław”, gdzie przeładowuje się kruszywo w ilości 30 tys. ton rocznie²⁶.

Port Malczyce

Jeden z najstarszych portów odrzańskich, pracujący od początku na potrzeby Zagłębia Wałbrzyskiego oraz kamieniołomów strzelińskich. Zmodernizowany w 1899 roku dwubasenowy port z trzema małymi stoczniami znajdującymi się w jego sąsiedztwie oraz kilkoma dużymi przeładowniami stanowił znaczący element infrastruktury odrzańskiej. Przeładunki przedwojenne dochodziły do 900 tys. ton (1936 rok) przy ruchu barek przekraczającym 4 tys. rocznie. Przy tak dużym ruchu port był bardzo ubogo wyposażony w środki przeładunkowe: tylko trzy małe dźwigi o nośności od 2 do 4 ton, dwa wywroty wagonowe oraz dziesięć zesuwni. Dowóz towarów z przedpola odbywał się wyłącznie koleją, albowiem port nie miał dostępu dla transportu samochodowego. Podobnie jak we wszystkich portach odrzańskich dominował tu wywóz, a towary przywożone (oprócz pierwszych lat drugiej wojny światowej) nie przekraczały 20%²⁷.

²⁵ AP Wrocław, ZODW, t. 298, *Plany techniczne portu Popowice*; tamże, ZZŚr., t. 582, cały poświęcony portowi Popowice; AZ ŻnO, *Raport o stanie przedsiębiorstwa...*, s. 22.

²⁶ Więcej na temat wszystkich przeładowni wrocławskich zob. w przewodniku po Odrze *Führer auf dem Deutschen Schifffahrtstrassen*, cz. 5, *Das Oder-Gebiet*, Berlin 1939, s. 108-118 i 160-177 oraz M. Z a - w a d k a, *Porty i przeładownie odrzańskie 1945-1989* (maszynopis w Instytucie Historii WSP, Zielona Góra 1992), s. 136-158.

²⁷ *Die Hafene...*, s. 338; R. W y t y c z a k, *Droga węglowa z Wałbrzycha do Malczyc na przełomie XVIII i XIX wieku*, „Czasopismo Geograficzne” 1977, t. 48, s. 183-187.

Po wyzwoleniu praktycznie do końca 1949 roku port pracował na potrzeby Sowieckiej Strefy Okupacyjnej w Niemczech z uwagi na wyjątkową kaloryczność węgla wałbrzyskiego. Administratorzy sowieccy – mimo że zachowali sprzęt przeładunkowy w dobrym stanie – uszkodzili kilkakrotnie infrastrukturę nabrzeży przez łowienie ryb metodą „saperską” (kilkakrotnie interweniowali w tej sprawie przedstawiciele władz polskich, jednak bez skutku). W latach planu sześcioletniego przeładowywano tutaj węgiel wałbrzyski dla hut śląskich, a w późniejszym okresie do Szczecina. Ponadto pod koniec lat pięćdziesiątych rozpoczęto wysyłkę granitu z kamieniołomów strzelińskich do Berlina Zachodniego. Do połowy lat siedemdziesiątych port przeładowywał częściej kamień niż węgiel. Utrzymywany był przy życiu głównie z uwagi na to, że na jego terenie istniała stocznia remontowa. W pewnym okresie istniała szansa, aby znaczenie jego zostało przywrócone z uwagi na planowaną budowę stopnia wodnego Malczyce i Lubiąż. W związku z tym pod koniec lat siedemdziesiątych port zamknięto i poddano częściowej modernizacji, przystosowując go do obsługi transportu samochodowego. Po dwóch etapach modernizacji w połowie lat osiemdziesiątych otrzymał nowoczesne nabrzeża oraz sieć dróg dojazdowych. Zmodernizowano także trakcję elektryczną oraz stanowiska manewrowe dla żurawi samojezdnych. W latach osiemdziesiątych przeładowywano w nim średnio 60 tys. ton węgla, 17 tys. ton piasku, 20 tys. ton innych towarów (drobnica, kamienie).

Z uwagi na zamknięcie Zagłębia Wałbrzyskiego oraz katastrofalną sytuację hydrotechniczną na Odrze środkowej w latach dziewięćdziesiątych w porcie praktycznie zaprzestano przeładunków towarów na potrzeby żeglugi śródlądowej²⁸.

Port Ścinawa

Przed wojną w statystykach figurowały tutaj dwa porty: jeden duży, będący własnością spółki Towarzystwo Kolejowe Legnica-Rawicz, oraz będące jego przedłużeniem nabrzeże określane jako port miejski. Port jednobasenowy oddany został do użytku pod koniec XIX wieku i wyposażony był w trzy dźwigi oraz dwa magazyny. Przeładowywano w nim drobnicę w ilości nie przekraczającej 100 tys. ton przy ruchu barek nie przekraczającym 800 jednostek rocznie²⁹.

Po wojnie port tak dalece nikogo nie interesował, iż jedna z inspekcji zaleciła skoszenie na jego terytorium chwastów oraz ustanowienie nadzoru nad majątkiem. Pierwsze przeładunki na większą skalę odnotowano w latach sześćdziesiątych, kiedy to przez port przechodziły znaczące ilości kamienia oraz innych materiałów budowlanych na potrzeby powstającego nieopodal przemysłu miedziowego. Przeładowywano wówczas do 20 tys. ton rocznie. W latach siedemdziesiątych zrealizowano budowę Stacji Przesypowej Cementu, która miała obsługiwać jednostki przychodzą-

²⁸ AP Wrocław, ZODW, t. 33, *Meldunki dotyczące wrzucania materiałów wybuchowych do basenów portowych*; tamże, ZZŚr, t. 333-II, *Analizy ekonomiczne za lata 1946-1949*, AZ ZnO, *Raport o stanie przedsiębiorstwa*, s. 23; P. W a r z o k, *Wykorzystanie...*, tab. I i II.

²⁹ *Die Hafен...*, s. 451-452.

ce z cementowni Górażdże. Ponadto port otrzymał nowe uzbrojenie nabrzeży oraz został częściowo pogłębiony i poszerzony. Z powodu braku środków inwestycyjnych (co wynikało z sytuacji państwa w latach 1980-1981) nie zrealizowano budowy przeładowni drobnicowej na potrzeby Huty Miedzi Legnica oraz powstającej wówczas i nigdy nie ukończonej huty miedzi, cynku i ołowiu „Cedynia” w Orsku. Zaprzepaszczenie przez Żeglugę (a właściwie decyzje resortowe) możliwości obsługi przemysłu miedziowego przez transport śródlądowy, a także upadek koncepcji transportu cementu spowodowały, że port dzisiaj istnieje jako lądowa stacja przesyłowa cementu i wapna a przeładunki odbywają się na linii kolej – transport samochodowy³⁰.

Port Głogów

Oprócz jednej z większych stoczni rzecznych i kilku przeładowni Głogów posiadał przed wojną dwa porty rzeczne. Pierwszy z nich, zwany portem Miejskim, a w innych źródłach Handlowym bądź Zimowym, istniał od dawna, a w latach przed I wojną światową został przebudowany i po niewielkich przeróbkach w 1923 roku uzyskał obecny kształt.

Port służył na potrzeby rynku lokalnego. Wykorzystując znakomite położenie przy dużym węźle kolejowym, przeładowywano w nim niewielkie ilości drobnicy i towarów rolnych (do 70 tys. ton rocznie) przy ruchu barek dochodzącym do 600 jednostek. Dla potrzeb przeładunkowych pracowały trzy niewielkie dźwigi oraz sześć ruchomych zesuwni. Towary magazynowano w czterech magazynach oraz na dwóch placach składowych. Tuż przy porcie znajdowała się dobrze wyposażona przeładownia fabryki krochmalu³¹.

Tuż powyżej portu miejskiego rozpoczęto w początkach lat trzydziestych budowę nowego portu, zwanego Katedralnym, który w założeniach miał obsługiwać ładunki ciężące do Odry z pobliskiego zaplecza należącego do Polski. Budowy nigdy nie ukończono. W czasie wojny powstała już część służyła do wodowania łodzi desantowych i sekwencji okrętów podwodnych, które produkowano w stoczni głogowskiej. Port podjął niewielkie przeładunki już przed wojną, albowiem był wyposażony w place składowe i magazyn, a także elewator zbożowy. Posiadał ponadto dwa dźwigi jednotonowe oraz taśmociąg i pięć zesuwni. Brak jest danych o właścicielu przedwojennym (w czasie wojny był to teren wojskowy)³².

Przejsie frontu, które zniszczyło Głogów, pozostawiło także ślady w portach. Stan portu miejskiego w 1946 roku wyglądał następująco: „wszystkie urządzenia przeładunkowe i pomocnicze tak zniszczone, że uruchomienie jego może nastąpić dopie-

³⁰ AP Wrocław, ZODW, t. 33, *Pismo w sprawie uporządkowania i powołania straży przemysłowej na terenie portu Ścinawa*; AZ Żno, *Plany modernizacji i rozbudowy portu Ścinawa opracowane przez Hydroprojekt w 1979 r.*; tamże, *Raport o stanie przedsiębiorstwa*, s. 23; T. P o d w i Ń s k i, *Rzeka Odra i jej dorzecze w gospodarce województwa legnickiego*, Opole 1984.

³¹ AP Wrocław, ZODW, t. 194, s. 21; *Die Hafén...*, s. 210.

³² *Plany portu Głogów – Katedralny*, AP Wrocław, zespół „Hydroprojekt”, t. 10/2. Zob. także *Plan der Stadt Glogau* z 1936 roku oraz AP Wrocław, ZODW, t. 194, s. 21, 44 a także *Die Hafén...*, s. 210-211 oraz *Führer auf...*, s. 94-95.

ro po odbudowie oraz po usunięciu z basenu portowego wraków”. Sens istnienia drugiego portu w Głogowie został zakwestionowany w 1947 roku.

Przez pierwszy rok powojenny mimo tak dużych zniszczeń porty i stocznia były nawiedzane przez marynarzy sowieckich, którzy szukali części zapasowych dla bazy remontowej swojej floty znajdującej się w Nowej Soli. Nie wiadomo wiele o pracy portu Miejskiego w Głogowie po 1946 roku. Oprócz wzmianek o odremontowaniu dźwigów i ponownym uszkodzeniu przez huragan port ten nie figuruje w statystykach armatora odrzańskiego. Wiadomo, że sporadycznie przeładowywano w nim towary na potrzeby administracji wodnej, a od połowy lat siedemdziesiątych stanowi bazę dla jednostek Przedsiębiorstwa Budownictwa Hydrotechnicznego Odra 2 obsługujących środkową Odrę.

Wygląd obecny portu jest po prostu zatrważający i w pełni ukazuje blisko pięćdziesięcioletnią działalność państwa polskiego na rzecz rzeki Odry. Dokładnie nie wiadomo, dlaczego port tak blisko położony Huty Miedzi w Głogowie nie służył jej potrzebom – w tych celach (dotyczy to także walcowni w Orsku) Żegluga upodobała sobie port Katedralny. Dla potrzeb żurawia samojezdnego wyremontowano tam nabrzeże i przeładowywano z samochodów walcówkę oraz inne półprodukty na barki motorowe z celem odbioru w Europie Zachodniej. Pod koniec lat osiemdziesiątych wykorzystując nową sytuację gospodarczą oraz zapotrzebowanie kopalni na piasek podsadzkowy firma Konpasz przejęła teren od armatora odrzańskiego i rozpoczęła sprzedaż piasku na większą skalę. Obecnie port wchodzi pośrednio w skład Odratrans SA³³.

Port Nowa Sól

Port w obecnym kształcie powstał pod koniec XIX wieku. Początkowo (do 1927 roku) administrowało nim miasto, które później wydzierżawiło go Towarzystwu Parowej Żeglugi Rzecznej z siedzibą w Furstenbergu. Obok portu znajdowała się niewielka stocznia. Przed wojną był jednym z bardziej uczęszczanych portów Odry środkowej. Wchodziło do niego rocznie ponad 1100 jednostek. Przeładunki nie przekraczały 100 tys. ton i w przeciwieństwie do innych portów odrzańskich więcej było towarów, które wchodziły do portu niż tych, które go opuszczały. Przeładowywano tutaj przede wszystkim produkty rolne, drewno, maszyny i węgiel. Port stanowił bazę bunkrową dla holowników, albowiem znajdował się praktycznie w połowie drogi pomiędzy portami Śląska a Berlinem bądź Szczecinem. W późniejszych latach zamontowano tutaj stację paliw płynnych³⁴.

³³ AP Wrocław, ZODW, t. 33, s. 6, *Meldunek z 11 lutego 1946 o pobycie marynarzy sowieckich w porcie Głogów-Żarków* oraz s. 18, *Pismo z dnia 21 stycznia 1946 o zabranii przez wojska sowieckie z portu Głogów Żarków m.in. 45 łodzi*; tamże t. 36, s. 96, *Pismo z dn. 5 lutego*; tamże t. 194, s. 21-22; AZ ŻnO, *Synteza ogólnej charakterystyki stanu technicznego portów Odry środkowej* (maszynopis), s. 7. Ponadto S. J a - g i e l s k i, *Rozwój bazy remontowej Okręgowego Zarządu Wodnego we Wrocławiu, [w:] Dwudziestolecie na polskich wodach śródlądowych*, Warszawa 1965, s. 143-144; M. M i ł k o w s k i, *op. cit.*, s. 120-121.

³⁴ *Die Hafene...*, s. 371-372.

Po wojnie port stanowił bazę i siedzibę dla floty sowieckiej do końca roku 1946. Po ustąpieniu wojsk sowieckich zachowały się trzy czynne dźwigi, a pozostałe urządzenia były zdekompletowane. Do 1949 roku należał do miasta. Nie znajdowało to odbicia w jego działalności. Wobec mizernej ilości taboru będącego w posiadaniu armatora polskiego i jego zainteresowania tylko przewozami na linii Śląsk-Szczecin-Śląsk wszelkie starania o podstawienie barek pod załadunek były bezowocne. W owym czasie port służył jako schronisko i baza dla czekających na remont w pobliskiej stoczni jednostek. Stocznia do 1950 roku kilkakrotnie zmieniała właściciela, dopiero przyznanie jej armatorowi odrzańskiemu jako stoczni remontowej spowodowało stabilizację.

Port po przejęciu go przez żeglugę służył jako stacja bunkrowa dla holowników. Jego katastrofalny stan spowodował zamknięcie go na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Po wykonaniu remontu nabrzeża i zamontowaniu dźwigu samojezdnego typu RDK-160 port podjął działalność przeładunkową w 1978 roku. W latach osiemdziesiątych przeładowywano tutaj średnio 17,8 tys. ton rocznie, z czego najwięcej węgla oraz półproduktów przemysłu miedziowego. Pobliska stocznia rzeczna była częścią składową Wrocławskiej Stoczni Remontowej i zajmowała się remontami pchaczy i barek motorowych³⁵.

Port Cigacice

Podobnie jak większość portów wybudowany został pod koniec ubiegłego stulecia. Przez przedwojenny okres swojej działalności służył na potrzeby przemysłu zielonogórskiego (przede wszystkim zakłady Deuchelta). W latach wojennych wykorzystywany był przez wojsko do doposażania i wykańczania przez Deuchelta dostarczanych tutaj z Głogowa segmentów łodzi desantowych i małych okrętów podwodnych. Ruch był znaczny, gdyż port służył do obsługi największego odrzańskiego przewoźnika, jakim było Śląskie Towarzystwo Żeglugi Parowej – Berliński Lloyd SA z siedzibą w Hamburgu; dochodził do 1500 jednostek (w roku 1938) przy obrocie towarowym nie przekraczającym 40 tys. ton. Przeładowywano oprócz maszyn także zboże, cukier nierafinowany, wyroby ceramiczne oraz inne towary drobnicowe³⁶.

Port jako jedyny nie ucierpiał nic w czasie działań wojennych; podobnie rzecz się miała z jego urządzeniami przeładunkowymi i magazynami. Służył przez pewien czas jako Stacja Obsługi Trasowej dla holowników. Swoje stacje bunkrowe miała tutaj także żegluga czeska i sowiecka. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych został poddany modernizacji. W założeniach miał spełniać funkcję typowo drobnicowego portu nastawionego na obsługę eksportu. Objęty został także programem przeładunku cementu luzem. W ostatnich latach przeładowywano tutaj niespełna 15 tys. ton towarów rocznie, z czego większość to nawozy i drobnica eksportowa³⁷.

³⁵ AZ ŹnO, *Analizy ekonomiczne za lata 1980-1988*; J. Burk a, T. Kalinowski, *op. cit.*, zał. 4.

³⁶ *Die Haf en...*, s. 394-395; AP Wrocław, ZODW, t. 297, s. 1-2, *Opis techniczny portu*.

³⁷ AZ ŹnO, *Synteza ogólnej charakterystyki stanu technicznego portów Odry środkowej*, Wrocław 1983, s. 7 (kopia maszynopisu w posiadaniu autora).

Wydaje się, że powyżej zarysowany obraz działalności portów odrzańskich niebawem zostanie poszerzony. Ogólnie oceniając działalność państwa w dziedzinie żeglugi śródlądowej należy podkreślić wyraźnie, iż tej ostatniej miało się lepiej tylko w momentach decentralizacji. Przy coraz większych zaniedbaniach w infrastrukturze transportu samochodowego daje się zauważyć brak alternatywnych środków transportu, które objęłyby natłok ładunków. Niestety, jak wynika z powyższych rozważań, a także z ostatnich publikacji ludzi związanych z branżą żeglugową, nie należy mimo znów wielkich planów liczyć na to, że Odra stanie się znaczącą drogą transportową. Jest to niepokojące dla strategicznych interesów państwa, albowiem strona niemiecka w krótkim okresie zdołała częściowo zrekonstruować drogi wodne wschodnich Niemiec i należy liczyć się z przechwyceniem przez jej armatorów dużej części przechodzących przez zespół portowy Szczecin-Świnoujście ładunków, których adresatami są firmy z siedzibami w Europie Zachodniej i Środkowej.

Marek Zawadka

BESPRECHUNG EINES ARTIKELS ODER BINNENHAFEN NACH DEM JAHRE 1945

Zusammenfassung

Der Verfasser behandelte im Grundriss Probleme der Binnenschifffahrt, die vor allem die Tätigkeit der Oder Häfen nach 1945 betreffen. Ein Hauptgewicht wurde auf den Erklärungsversuch der Niedergangserscheinung ihrer Bedeutung gelegt. Diese Bearbeitung umfasst ausserdem grundlegende technische Daten, die die Oder Häfen anbelangen, und den Abnutzungsgrad der einzelnen Bestandteile. Stichweise wurde auch die Arbeit dargestellt, die diese Häfen ausgeübt haben. Im 2. Teil der Bearbeitung wurden in kurzen Bemerkungen die Verhandlungen beschrieben, die in einzelnen Oder Häfen eingetreten sind. Als Ausgangspunkt wurde ihr Stand vor 1945 dargestellt. Auf diesem Hintergrund wurden die Zerstörungen dargestellt, die die Oder Infrastruktur infolge der sowjetischen Verwaltung an der Oder erlitten hat, und ebenfalls misslungene Proben seitens der polnischen Behörde, die aus den Hafen die das Gebiet aktivierende Stellen bilden wollten. Es wurde ein technischer Zustand und eine Ausrüstung der einzelnen Häfen in die Umladeanlagen dargestellt. Vorliegende Bearbeitung behandelt gegebenes Problem in keiner Weise erschöpfend. Sie ist sozusagen eine von den ersten, die eine komplexe Monographie über die Ausnutzung der Infrastruktur des Flusses Oder nach 1945 bildet.