

PORTY ODRZAŃSKIE

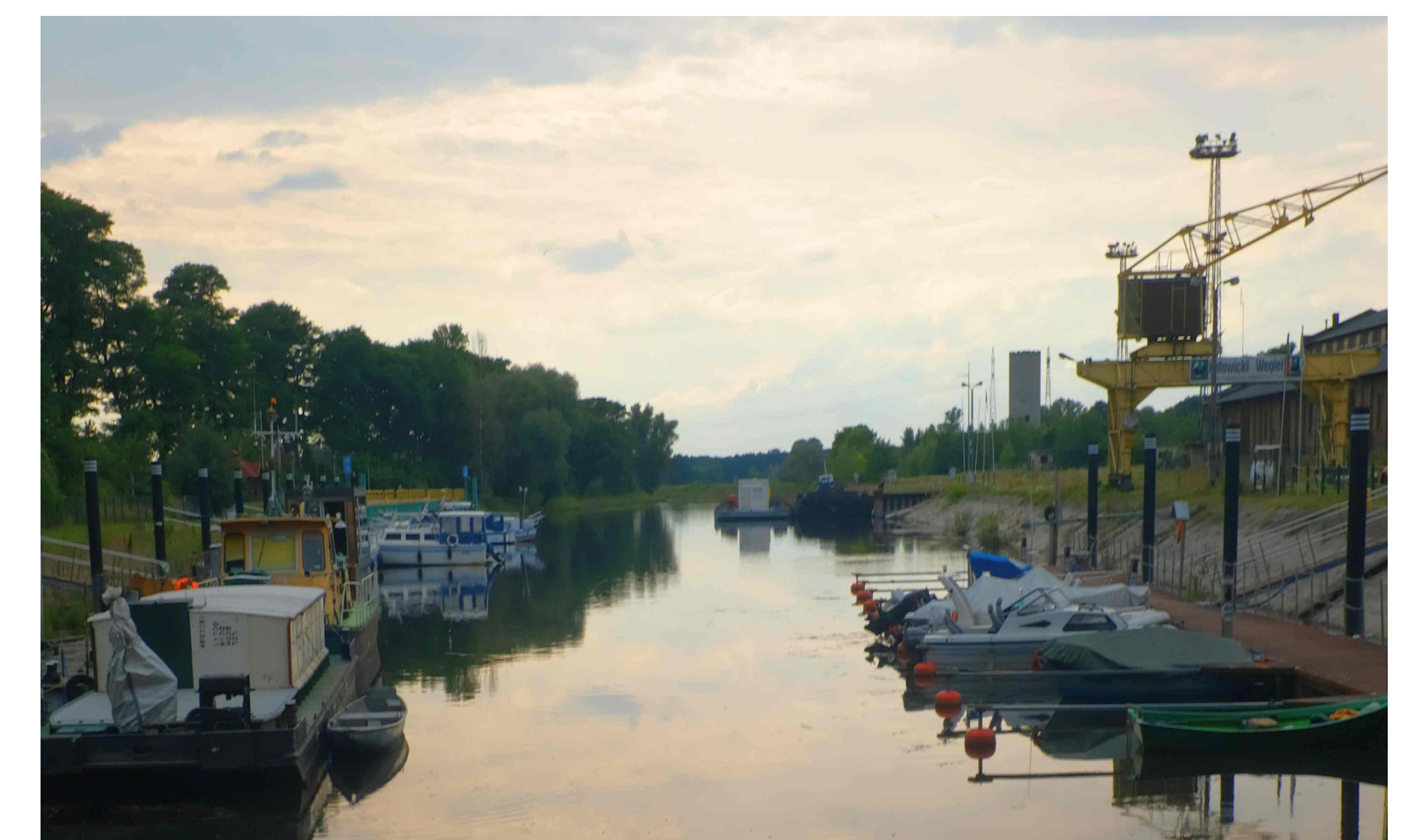
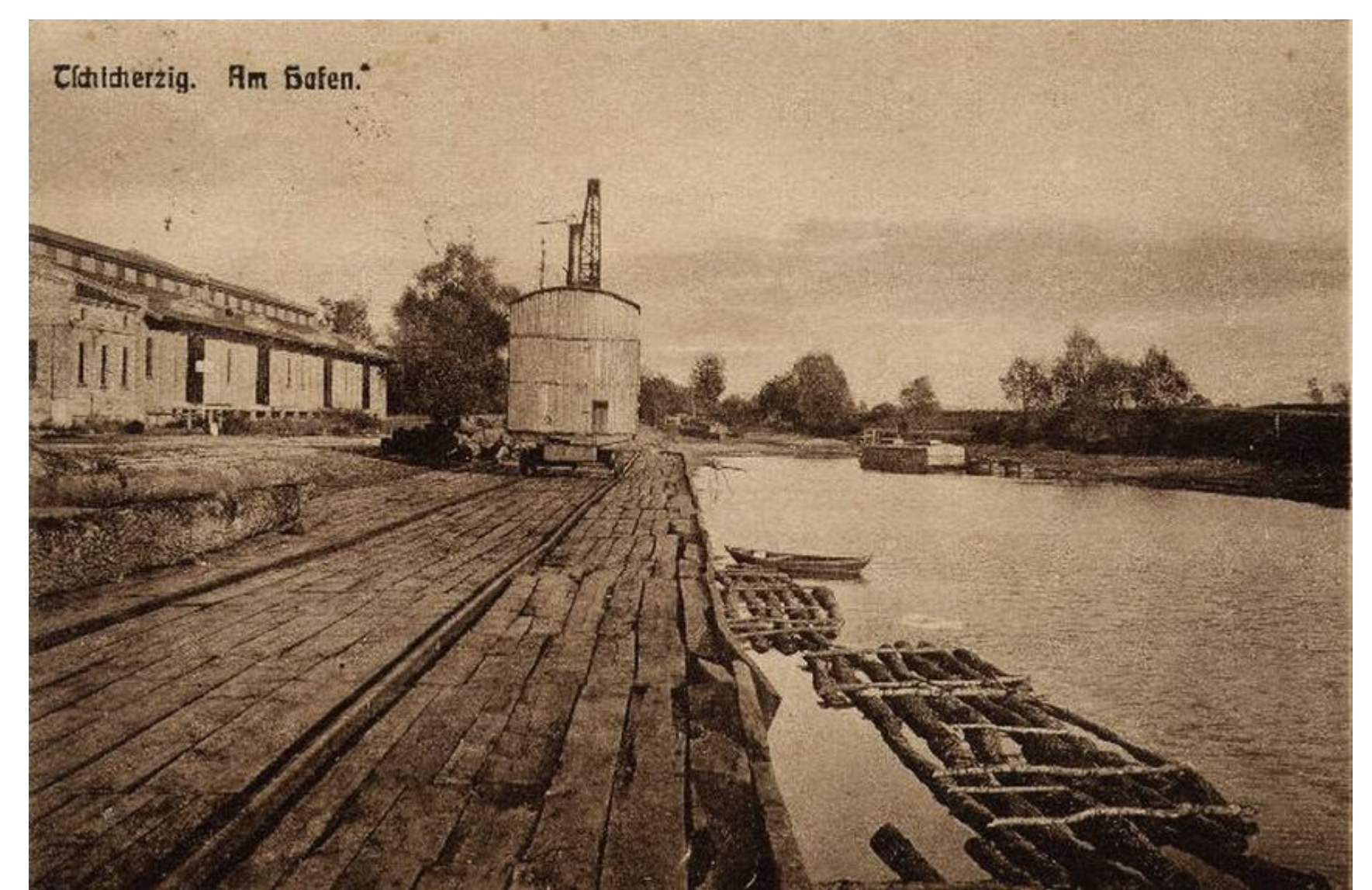
Wystawa powstała
w ramach projektu "**Kroniki Portowe**"
dofinansowanego ze środków MKiDN
w ramach priorytetu Edukacja Kulturalna



Zbudowany został pod koniec XIX wieku, w latach 1897-9. Początkowo pełnił głównie rolę zimowiska dla statków. Na początku XX wieku w pobliżu portu zbudowano elektrownię wodną na Odrze. Obecny charakter portu przydała Cigacicom przebudowa z 1934 roku. W okresie międzywojennym służył potrzebom przemysłu zielonogórskiego. Dostarczane były tutaj z Głogowa segmenty łodzi desantowych i małych okrętów podwodnych. Ruch dochodził do 1500 jednostek. Przeładowywano oprócz maszyn także zboże, cukier nierafinowany, wyroby ceramiczne oraz inne towary drobnicowe.

Port jako jedyny nie ucierpiał w czasie działań wojennych- ocalały także budynki portowe, jak i urządzenia przeładunkowe i magazyny. Port w Cigacicach przez pewien czas służył 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 końcu lat 90. XX wieku przeładowywano tutaj niespełna 15 tys. ton towarów rocznie, z czego większość to nawozy i drobnica eksportowa. Obecnie pełni rolę portu pasażerskiego i dla małych jednostek turystycznych, z pełnym zapleczem sanitarnym.

Dane techniczne: powierzchnia akwatorium: 2,46 ha
Długość nadbrzeży przeładunkowych: 544 m
Długość nadbrzeży postojowych: 571 m. Port ma 1 żuraw bramowy o udźwigu 2 tony. Magazyny portowe są w bardzo złym stanie technicznym.



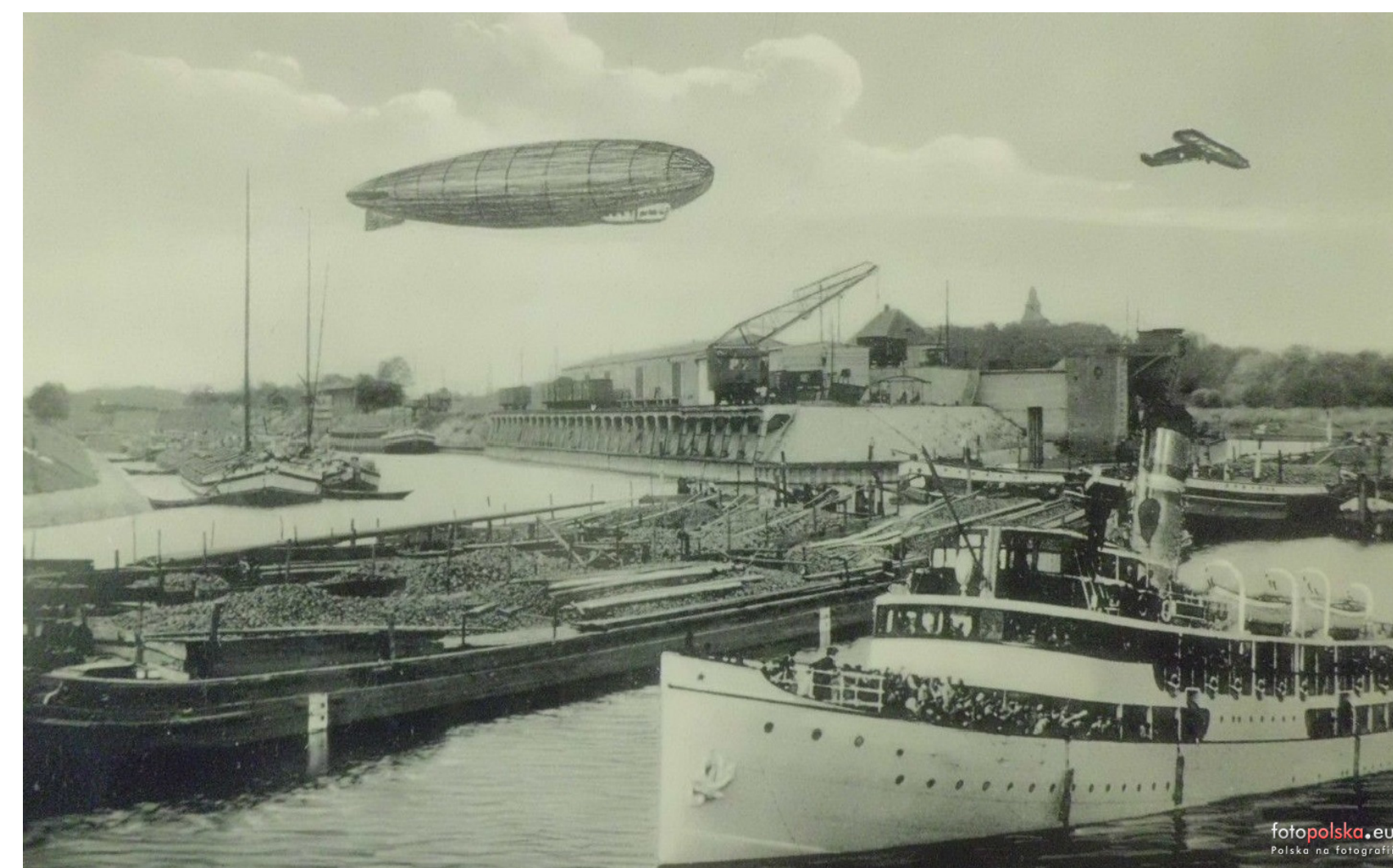
W latach 1878-1879 Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej zbudował port jednobasenowy, utworzony poprzez pogłębienie zlikwidowanego zakola Odry i ujścia Średzkiej Wody do Odry. W 1895 roku doprowadzono do Malczyc linię kolejową z Wałbrzycha przez Strzegom. Do portu poprowadzono bocznice kolejową a na nabrzeżach basenów (w latach 1896-1899 wykopano drugi basen) zabudowano dwa wywroty (skipy) do mechanicznego rozładunku wagonów z węglem i do rozładunku kamienia granitowego. Port został założony i był utrzymywany tak jak port w Koźlu przez Zarząd Budownictwa Wodnego (Wasserbauverwaltung). Urządzenia przeładunkowe węgla i bocznice były własnością Pruskich Kolei Państwowych.

W porcie funkcjonował szereg firm i małych stocznii budujących barki odrzańskie na czterech pochylniach. Duży problem związany z eksploatacją portu stanowił brak miejsc postojowych w wąskich basenach i kanale portowym. Puste barki cumowały na długości kilku kilometrów, poniżej i powyżej portu w nurcie rzeki (po obu stronach) i utrudniały żeglugę w nurcie rzeki.

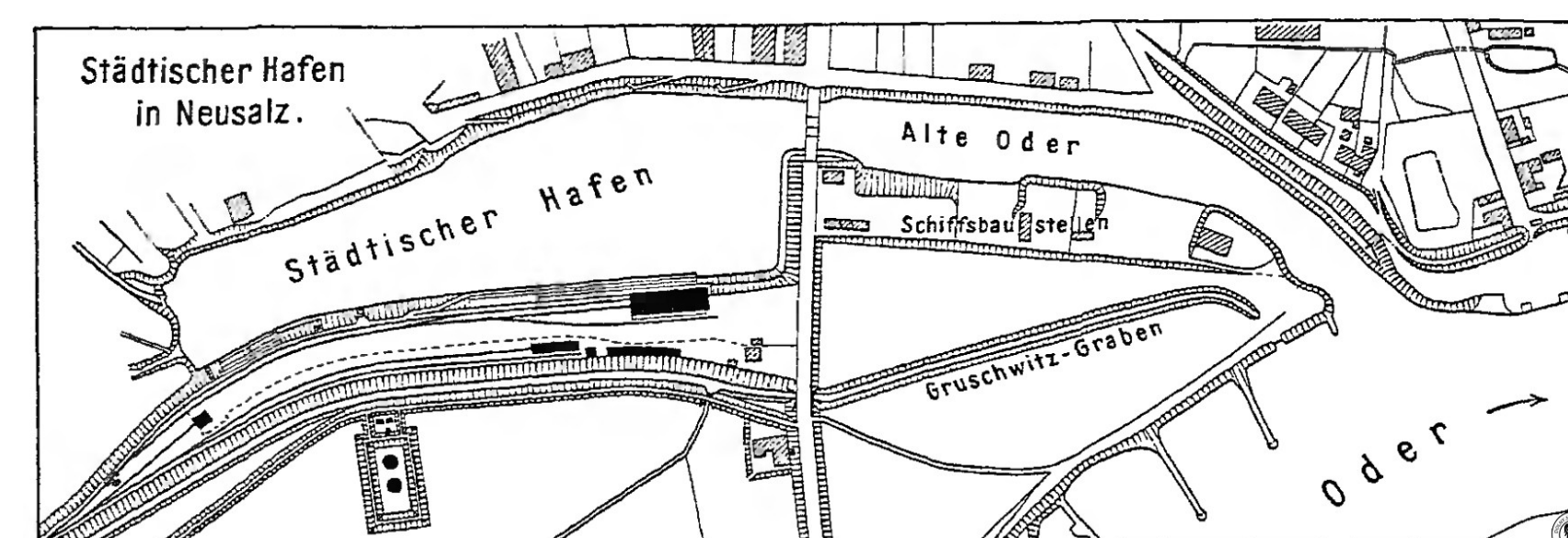
W latach 1925-1927 poniżej Malczyc zlikwidowano zakole rzeki przekładając Wał Średzki i wykonując przekop. Odcinek starorzecza przystosowano do funkcji postojowiska i schroniska zimowego o nabrzeżach postojowych długości 600 m.

Port w Malczycach został zajęty przez wojska sowieckie 7 lutego 1945 roku bez większych zniszczeń i uruchomiony przez Sowietów Towarzystwo Żeglugi na Odrze, które przejęło zarządzanie Odrą i Kanałem Gliwickim. Towarzystwo przejęło porty i zachowane jednostki pływające (ok. 800 holowników i barek), które w latach 1945-1946 wyprowadzono do radzieckiej strefy okupacyjnej w Niemczech i do Rosji. Przeładownia węgla w porcie malczyckim służyła do przeładunku węgla, który był drogą wodną transportowany do strefy okupacyjnej w Niemczech.

W 1947 roku port był wyposażony w następujące urządzenia przeładunkowe: 1 dźwig obrotowy z napędem elektrycznym o udźwigu 4 tony, 1 dźwig stały o udźwigu 2 ton, dwa dźwigi kolejowe o udźwigu 2,5 i 1 tony, dźwig taśmowy 20 tonowy, 2 wywrotnice wagonów z napędem ręcznym do rozładunku wagonów 20 tonowych i 1 zsuwni drewna. Z powodu dekapitalizacji urządzeń przeładunkowych w 1976 roku port został wyłączony z eksploatacji. W latach 1977-1979 przystąpiono do modernizacji portu. Plan inwestycyjny zakładał dwa etapy modernizacji. W pierwszym etapie odbudowano nabrzeże przeładunkowe o długości 91 m z jednym stanowiskiem barkowym, zmodernizowano układ komunikacyjny z drogą dojazdową i placem manewrowym dla żurawia samojezdnego typu RDK-160. W drugim etapie zbudowano nabrzeże pionowe o długości 80 m, ale z powodów trudności finansowych zrezygnowano z dalszych prac. Planowano budowę na terenie portu placu składowego o powierzchni 800 m², przeznaczonego do przeładunków i magazynowania prefabrykowanych elementów budowlanych. W 1985 roku w porcie Malczycy przeładowano 132,3 tys. ton towaru, a w 1989 roku już tylko 35 tys. ton. Jedną z przyczyn mniejszych przeładunków była postępująca erozja dna rzeki poniżej stopnia wodnego w Brzegu Dolnym i spowodowane tym obniżanie lustra wody w porcie. Z tego powodu barki są ładowane na niższą stopę ładunkową niż barki przepływające Odrą. W 1990 roku zaprzestano całkowicie prowadzenia przeładunków w porcie i wszystkie obiekty przekazano gminie. Później wykorzystywane były jedynie place składowe i bocznice kolejowe przez "WĘGLOKOKS" S.A. z Katowic, zaś z początkiem XXI wieku port nabyła szczecińska firma żeglugowa "Fabiko".



Do czasu uzyskania połączenia kolejowego w 1871 r. z Wrocławiem i Zieloną Górą, rzeka Odra była dla Nowej Soli najważniejszym szlakiem komunikacyjnym. W XVI i XVII w. większość mieszkańców osady warzelników soli stanowili przewoźnicy. Na łodziach transportowano sól, zboże, rudę, węgiel. Urządzenie portu rozpoczęto w 1592 r. zamknięciem od wschodu odnogi odrzańskiej ("Starej Odry"), oblewającej wyspę zwaną Małym Laskiem. Prowadzone w wieku XVI i XVII inwestycje polegały głównie na przystosowaniu brzegu rzeki do wyładunku i rozładunku towarów. Szeroko zakrojone prace miały miejsce dopiero w XIX w. W 1851 r. w Nowej Soli dotychczasowy port rozbudowano i umocniono jego nabrzeża skarpowe. Część gruntów przyległych do portu przeznaczono dla stoczni. Nowoczesny port przeładunkowy powstał w Nowej Soli dopiero w 1897 r. Założyło go miasto Nowa Sól w 429,8 km biegu Odry. Pierwsze prace polegały na pogłębieniu basenu portowego, ze względu na holowniki parowe, które posiadały większe zanurzenie. Magazyny, istniejące nad kanałem portowym od XVIII w., wynajęto prywatnym przedsiębiorstwom. Administrowanie portem leżało w gestii miasta. Port od 1896 roku połączony został od pld. bocznica kolejową z towarowym dworcem kolejowym. W 1924 r. miasto wydzierżawiło port nowosolskiej Spółce portowo-magazynowej, a od 1927 r. Związkowi Parowej Żeglugi Recznej i Śródlądowej Marynarzy Niemieckich z Fürstenbergu, który administrował portem do 1945 r. W okresie II wojny światowej port odgrywał ważną rolę w transporcie dla przemysłu zbrojeniowego. W lutym 1945 r. w porcie cumowało wiele barek. Niemcy do ostatniej chwili przed wkroczeniem wojsk sowieckich utrzymywali żeglugę na Odrze, ponieważ pomimo niskich temperatur nie było wówczas kry na rzece. Większość barek podczas działań wojennych zatopiono. Po wojnie wraki wydobyto, wyremontowano i wcielono do polskiej żeglugi rzecznej. Zniszczenia portów w Głogowie i Krośnie Odrzańskim sprawiły, że Nowa Sól w pierwszych latach powojennych odegrała kluczową rolę w uruchomieniu żeglugi na Odrze. Na pocz. lat 80-tych XX w. zanotowano znaczny spadek przeładunków w porcie. Przedsiębiorstwo ODRATRANS z Wrocławia zakończyła przeładunek towarów w porcie w Nowej Soli w połowie 1999 r., a 2 magazyny będące własnością spółki wydzierżawiono Przedsiębiorstwu Wielobranżowemu "TALBOK" s.c. Budynek kapitanatu portu został przejęty w 1998 r. przez Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji i po remoncie wykorzystywany jest jako baza turystyczna dla wodniaków. Właścicielem portu jest Urząd Miasta i Gminy Nowa Sól.



Po raz pierwszy pomysł budowy portu w Opolu pojawił się już w latach 30. XIX wieku jednak przez ponad 50 lat nie zdecydowano się rozpocząć prac budowlanych. Na początku 1881 roku zapadła ostateczna decyzja, że port powstanie w pod opolskiej wsi Sakrau (dziś Zakrzów) Przygotowanie projektu trwało przeszło 7 lat od 1895 do 1902 roku. Wieś tą do Opolu włączono 15 maja 1899 roku, a głównym powodem była właśnie budowa portu handlowego i przeładunkowego. By przyspieszyć pracę i zdobyć dodatkowe fundusze w 1910 roku powołano Akcyjne Towarzystwo Portowe, do którego przystąpiły władze miasta, Zarząd Kolei Pruskich, Izba Handlowa oraz dwie prywatne cementownie. Dzięki dodatkowemu wsparciu 25.10.1913 roku nastąpiło uroczyste otwarcie Portu Opole.

Port w Opolu, posiada pojedynczy, prostokątny basen, zorientowany w przybliżeniu w osi północ-południe, usytuowany na wysokości 154 km Odry. Jego pierwotnie projektowana w 1904 roku długość wynosiła 430 m, ostatecznie na etapie budowy obiektu zwiększono ją do 600 m

Głównymi klientami przystani były opolskie cementownie. W 1935 roku oddano do użytku nowoczesne magazyny zbożowe, które były wyposażone w specjalnie zaprojektowany system osuszania, oczyszczania oraz utrzymania stałej temperatury. Dwa lata później ukończono budowę magazynów chłodniczych, które mogły przechowywać przetwory mleczne i produkty szybko się psujące. Dzięki temu odwleczono upadek portu, jedynie o kilka lat. Jak się okazało gwoździem do trumny była II wojna światowa i zniszczenie większości cementowni - głównych kontrahentów portu.

Po wojnie już nigdy nie udało się odzyskać świetności sprzed lat. Z czasem coraz częściej opolska przystań przegrywała z portem w Kędzierzynie-Koźlu, by ostatecznie stać się bardziej lokalną ciekawostką niż centrum przeładunkowym.



PORT POPOWICE WE WROCŁU

W latach 1887-1888 Frankfurckie Towarzystwo Kolei Towarowych (Frankfurter Güterbahn-Gesellschaft) zbudowało własny port i stocznię na lewym brzegu Odry w Popowicach, na zachód od mostu kolejowego i nabrzeża przeładunkowego kolei państwowych. Do końca XIX wieku, przy wschodnim pionowym nabrzeżu o konstrukcji drewnianej, wzniesiono cztery magazyny i budynek administracyjny, przy nabrzeżu zachodnim skarpowym, w północnej części usytuowano stocznię z maszynownią i kuźnią wzniesionymi w konstrukcji szkieletowej. Prostopadle do nurtu Odry znajdowała się pochylnia. Nabrzeże wschodnie wyposażono w trzy dźwigi parowe o nośności 2 i 2,5 tony, dźwig ręczny i wywrotnicę. Port posiadał odkryte place do składowania żelaza i żwiru oraz wiaty do przechowywania desek. Dogodne połączenie z miastem zapewniała bocznicą kolejowa łącząca port ze stacją Wrocław - Popowice. Ruch kolejowy w porcie obsługiwały dwie lokomotywy.

Po 1916 r. port stał się własnością Śląskiej Kompanii Żeglugi Parowej. Nastąpiła modernizacja portu i przebudowa nabrzeży w konstrukcji żelbetowej. Ta sama firma zbudowała w 1925 r. budynek trafostacji na południe od basenu portowego. W latach 1927 - 1928 w południowej części terenu portu powstał budynek mieszkalny wzniesiony przez firmę budowlaną Ihme & Pelke oraz murowane ogrodzenie. Ok. 1932 r. zbudowano toalety i portiernię, a w 1938 r. budynek administracji (wcześniej kantyny) przy południowym krańcu basenu wg projektu arch. Otto Richtera. W latach 1939-1940 na zachód od basenu wzniesiono wielokondygnacyjny elewator zbożowy w konstrukcji żelbetowej.

Port w Popowicach był pierwszym nowoczesnym portem wrocławskim przed otwarciem portu miejskiego przy ul. Kleczkowskiej i drugim pod względem zajmowanej powierzchni (9,5 ha) i przeładunków. Podczas działań wojennych w 1945 r. na skutek bombardowań i ostrzału artyleryjskiego port w dużym stopniu został zniszczony.

Po przekazaniu portu przez radziecką komendanturę wojenną administracji polskiej podlegał on Państwowemu Zarządowi Wodnemu, a następnie przedsiębiorstwu Żegluga na Odrze. Piwnice zniszczonych magazynów zasypano po uprzednim rozebraniu resztek murów, podobnie jak elewatora. Uszkodzoną wywrotnicę rozebrano. W 1959 r. przeprowadzono generalny remont nabrzeża. Największą inwestycją lat 60. było wybudowanie przez Wrocławską Centralę Materiałów Budowlanych po zachodniej stronie basenu trzech wysokich silosów stacji przesypowej cementu i wapna. W latach 70. przy zachodnim nabrzeżu u wejścia do portu zainstalowano dźwig bramowy produkcji Zakładów Urządzeń Dźwigowych w Mińsku Mazowieckim. Od 1992 r. właścicielem portu było przedsiębiorstwo Odratrans SA. Wraz z Portem Miejskim stanowił on zespół portowy obejmujący organizacyjnie wspólne zaplecze administracyjno-gospodarcze. Z końcem drugiej dekady XXI wieku na terenie portu podjęto budowę osiedla mieszkaniowego. Pierwszy etap inwestycji zakończono w 2019 r. Kolejne wielorodzinne bloki powstaną tutaj do 2028 roku.



PORT MIEJSKI WE WROCŁU

Port wchodził w skład tzw. wrocławskiego węzła wodnego - największego w Polsce i jednego z największych w Europie systemu dróg wodnych i budowli hydrotechnicznych.

Zbudowany został w latach 1897-1901, kiedy to w 1897 r. oddano do użytku nową drogę wodną, prowadzącą przez Starą Odrę i Kanał Miejski. Projektem portu i jego zaplecza zajmowała się grupa architektów i konstruktorów. Wśród nich byli m.in. Richard Plüddemann i Karl Klimm, którzy już wcześniej współpracowali przy projekcie Mostu Zwierzynieckiego i Mostów Osobowickich. Port powstawał przez cztery lata. W tym czasie zweryfikowano początkowe plany. - Zakładano, że powstaną trzy baseny, ale ostatecznie skończyło się na jednym, a budowa pozostałych została odłożona na później. Do dziś wybudowano tylko jeden o długości 700 m. Przy nabrzeżach portu zbudowano magazyny i wiele innych budynków portowych, w tym spichlerz. W porcie znajdował się jeden basen portowy, suwnica zainstalowana po obu stronach basenu, czternaście żurawi, mały parowiec portowy, dwie lokomotywy, wywrotki wąskotorowe i wiele innych urządzeń portowych. W latach 30-tych XX w. nieopodal spichlerza wybudowano wielokondygnacyjny elewator zbożowy. W czasie wojny duża część portu została zniszczona i wiele z budowli nie zostało do dziś naprawionych. Po wojnie port pełnił rolę głównie tranzytową. Do lat 50-tych podlegał zarządowi miasta, później przedsiębiorstwu Żegluga na Odrze, przekształconej w 1993 r. w Odratrans S.A. W późniejszych latach zmniejszenie transportu towarowego drogą wodną spowodowało, że część infrastruktury portu została zlikwidowana. W 2005 r. pożar zniszczył znaczny fragment spichlerza, który uległ zawaleniu. Obecnie z dawnych zabudowań w porcie pozostały głównie: basen portowy, spichlerz (dziś łuszczarnia jęczmienia), suwnica, dźwig-żuraw, lokomotywnia, budynek wagi, magazyny i warsztaty mechaniczne, budynek dawnego zarządu portu.

