

# Piotr Franków

---

## Transport wodny w Gorzowie Wielkopolskim po roku 1945

---

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 16, 169-172

---

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**Piotr Franków**  
Gorzów

## **Transport wodny w Gorzowie Wielkopolskim po roku 1945**

Położenie geograficzne Gorzowa predysponowało to miasto do odgrywania dużej roli w komunikacji śródlądowej z wykorzystaniem szlaku wodnego, jakim jest rzeka Warta.

Dzieje żeglugi i przewozu towarów na Warcie sięgają odległych czasów. Już w XIX wieku Warta była ważnym szlakiem handlowym, którym przewożono znaczne ilości towarów. W górę rzeki przewożono głównie surowce energetyczne, drewno, jutę, przędzę, kamień budowlany, cement, półfabrykaty żelazne oraz zboża i warzywa strączkowe. Natomiast z biegiem Warty przewożono drewno (głównie deski i podkłady kolejowe), węgiel kamienny, zboża, przędzę, tłuszcze i przetwory roślinne. W 1896 roku zbudowany został port rzeczny w sztucznej odnodze Warty w kierunku kanału Ulgi<sup>1</sup>.

Po I wojnie światowej rola gorzowskiego portu zmalała z powodu odcięcia granicą polityczną szerokiego zaplecza Wielkopolski, terenów nadnoteckich, w wyniku powstania niepodległego państwa polskiego. Obroty towarowe i ruch statków rzecznych w porcie uległy zdecydowanemu zmniejszeniu.

Asortyment przewożonych towarów był podobny do tego z okresu XIX w. W latach 1918–1945 przewożono głównie: węgiel kamienny, wapno, cement, wyroby z żelaza i stali, drewno, zboża i artykuły spożywcze<sup>2</sup>.

W obliczu zbliżającego się frontu w 1945 roku urządzenia portu rzeczno-nabrzeżu długości 0,5 km – w tym dźwigi parowe i elektryczne, transportery i inne urządzenia – w części zdemontowano i wywieziono w głąb Niemiec, pozostałe uległy znacznemu zniszczeniu.

Niektóre zakłady przemysłowe posiadały w porcie gorzowskim swoje baseny przeładunkowe; dotyczyło to przędzalni i tkalni juty Max Bahr oraz fabryki IG Farbenindustrie.

Część pozostawionych jednostek pływających zatopiono, oba mosty – kolejowy i kołowy – zostały przez Niemców wysadzone w powietrze. Rzeką Wartą na odcinku miejskim została zablokowana<sup>3</sup>.

Włączenie w 1945 roku do Polski ziem nadodrzańskich z portami w Szczecinie i Świnoujściu oraz ujścia Warty do Odry stwarzało rozległe zaplecze gospodar-

---

1 *Gorzów Wielkopolski. Przeszłość i teraźniejszość*, pod red. J. Wąsickiego, Poznań 1964, s. 99.

2 Tamże, s. 131-132.

3 Tamże, s. 131-132.

cze zapewniające korzystne warunki do rozwinięcia w tym regionie komunikacji i transportu wodnego<sup>4</sup>. Problem ten nie doczekał się jednak w okresie ostatniego półwiecza właściwego rozwiązania.

W pierwszych latach po zakończeniu wojny i odblokowaniu szlaku wodnego w obrębie miasta, mimo braku odpowiednich urządzeń portowych, wykorzystywano drogę wodną do wywozu głównie cegły rozbiórkowej i innych materiałów do odbudowy stolicy.

W latach następnych port rzeczny nie był w pełni wykorzystywany. Gorzowskie zakłady przemysłowe mogłyby korzystać z tańszego transportu do zapewnienia sobie surowców. Ta drogą mógłby docierać do Gorzowa m.in. węgiel z Górnego Śląska, a z lesistych terenów rozciągających się i na południe, i na wschód od miasta do innych regionów Polski – bogactwa lasów, w tym głównie drewno przeznaczone na kopalniaki i do dalszej obróbki w zakładach meblarskich Wielkopolski i innych ośrodków.

Organizacją transportu wodnego na Warcie zajęła się Dyrekcja Okręgowa Dróg Wodnych w Poznaniu. Do Gorzowa skierowano pierwszych organizatorów Państwowego Zarządu Wodnego, który miał przejąć organizację transportu na Warcie. Kierownikiem gorzowskiej placówki został inż. Kwapisz, jego zastępcą Jan Piasek, który do Gorzowa dotarł już 4 maja 1945 roku<sup>5</sup>. Instytucja ta rozpoczęła działalność w sierpniu 1945 roku. Obejmowała teren od byłej granicy polsko-niemieckiej do nowej granicy państwowej w Kostrzynie n. Odrą. Siedziba Państwowego Zarządu Wodnego w Gorzowie znajdowała się na ul. Łokietka 8, później przy Wale Okrężnym 37. Zatrudnionych tam było wówczas 27 pracowników umysłowych i 125 fizycznych<sup>6</sup>.

5 września 1945 roku nastąpiło otwarcie regularnej linii przewozów towarowych na Warcie w ruchu holowniczym z Poznania do Gorzowa i z powrotem<sup>7</sup>.

Państwowemu Zarządowi Wodnemu w Gorzowie podlegała Stocznia Rzeczna usytuowana przy Wale Okrężnym w zakolu rzeki Warty. Kierownikiem Stoczni był wówczas Jerzy Zabłocki.

W czasach odbudowy Państwowego Zarządu Wodnego w Gorzowie przewidywano, że w latach 1947–1949 należy wykonać następujące prace:

- regulację rzeki Warty na podporządkowanym gorzowskiemu przedsiębiorstwu odcinku,
- założenie plantacji wikliny na obszarze 50-70 ha,
- wydobycie obiektów zatopionych w Warcie, w tym 9 barek i 2 parostatków,

4 *Ziemia Lubuska*, praca zbiorowa pod red. M. Szczanieckiej i S. Zajchowskiej, Poznań 1950, s. 453-456; *Poznań. Zarys dziejów*, praca zbiorowa pod red. J. Topolskiego, Poznań 1973, s. 147.

5 Archiwum Państwowe w Gorzowie Wlkp. (dalej: AP Gorzów), Starostwo Powiatowe w Gorzowie Wlkp. (dalej: SPG), sygn. 23/1. Jan Piasek (ur. 28 IX 1911), w latach 1940-1945 pracował w Dyrekcji Dróg Wodnych w Poznaniu jako technik. Zaczął tam organizować Zarząd Dróg Wodnych, zabezpieczał statki i barki znajdujące się na terenie poznańskiej stoczni rzecznej i odcinku Warty podległym Państwowemu Zarządowi Wodnemu.

6 Muzeum Lubuskie im. Jana Dekerta w Gorzowie Wlkp. (dalej: MLG),teczka: Zarząd Wodny i Stocznia w Gorzowie Wlkp.

7 *Wartą z Poznania do Gorzowa*, Głos Wielkopolski nr 189 z 5 IX 1945 roku. Poznań.

- kapitalny remont wydobytych obiektów (2 pogłębiarek, 2 parostatków, 2 motorówek, 12 barek),
- odbudowę portu w Kostrzynie n.Odrą (bagrowanie nadbrzeża, remont urządzeń portowych i magazynów)<sup>8</sup>.

W planach zagospodarowania miasta Gorzowa z 1949 roku przewidywano zbudowanie dużego portu rzeczno-godolnego na łuku Warty w Wieprzycach. Uwzględniano wówczas włączenie w przyszłości tej podmiejskiej miejscowości w granice administracyjne Gorzowa<sup>9</sup>.

W 1950 roku w wyniku zmian reorganizacyjnych Państwowy Zarząd Wodny w Gorzowie został podporządkowany Okręgowi Szczecińskiemu. Nastąpiła wkrótce zmiana nazwy jednostki na Rejon Dróg Wodnych.

Głównymi zadaniami Rejonu Dróg Wodnych były: regulacja brzegów rzeki, pogłębienie jej koryta oraz budowa ostróg (główek) na rzece.

W latach następnych na skutek dalszych reorganizacji i przekształceń w sieci dróg wodnych utworzono w Gorzowie **Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego**, podporządkowane Dyrekcji Okręgowej Budownictwa Wodnego w Poznaniu.

W gorzowskiej Stoczni Rzecznzej zajmowano się głównie remontem obiektów pływających, a także naprawą sprzętu technicznego (ładowarki, ciągniki, przyczepy, samochody) wykorzystywanego do obsługi transportu rzeczno-godolnego oraz naprawą i modernizacją koszarek (pływające obiekty mieszkalne dla pracowników budownictwa wodnego w terenie).

W latach siedemdziesiątych w gorzowskiej stoczni – już usamodzielnionej i przemianowanej na Zakład Produkcji i Usług Stoczniowych – przystąpiono do budowy dużych barek i pontonów wykorzystywanych w budownictwie wodnym. Nadal remontowano również obiekty pływające, głównie barki.

Gorzowski Zakład Produkcji i Usług Stoczniowych (w mieście nadal nazywany Stoczną Rzeczną) największe sukcesy notował w okresie, gdy kierowali nim inż. Stanisław Psuj (1958-1971) i Stanisław Łaszuk (1971-1991).

W 1975 roku gorzowscy stoczniowcy wybudowali dwie pełnopokładowe barki o nośności 130 ton, które zostały przekazane do nadrzędnej jednostki – przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego w Poznaniu<sup>10</sup>.

Gorzowscy stoczniowcy mogli budować większe barki o nośności 150 ton, ale wymagało to rozbudowy zakładu i stworzenia odpowiedniego zaplecza technicznego.

W roku następnym wybudowano górnopokładową 130-tonową barkę (BP-130) oraz pierwszy ponton pod koparkę o wyporności 30 ton<sup>11</sup>.

Barki i pontony budowane przez gorzowskich stoczniowców cieszyły się uznaniem poznańskich użytkowników. Warunkiem dalszego rozwoju musiały być poważne inwestycje w stworzenie odpowiedniej bazy i zaplecza technicznego. Konkretnie decyzje w tym zakresie nie zostały podjęte.

8 AP Gorzów, SPG, sygn. 30, s. 148, Trzyletni plan odbudowy Państwowego Zarządu Wodnego w Gorzowie.

9 MLG,teczka: Zarząd Wodny i Stocznia w Gorzowie Wlkp.

10 *Wodowanie barki w gorzowskiej stoczni*, Gazeta Lubuska z 2 I 1976, s. 3.

11 *Kolejne wodowanie w gorzowskiej stoczni*, Gazeta Lubuska, nr 297 z 30 XII 1976, s. 1.

W 1978 roku w gorzowskiej Stoczni odbyło się szóste wodowanie barki górnopokładowej o wyporności 130 ton, która wzbogaciła bazę transportową poznańskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego<sup>12</sup>.

W latach następnych ograniczono w Gorzowie produkcję barek. W zmienionych warunkach gospodarczych zaczęto budować ramy i zasuwy do jazów, przeprowadzono remonty sprzętu technicznego, a także jednostek pływających własnych oraz żeglugi bydgoskiej i szczecińskiej. Zmalał także ruch przewozowy po Warcie. Części załogi Stoczni rzecznej wykonywała prace na nabrzeżu Warty, gdzie utworzono promenadę spacerową dla mieszkańców miasta<sup>13</sup>.

W sierpniu 1988 roku zwodowano w Gorzowie 15 jednostkę pływającą; była nią barka 130-tonowa. Armatorem tej barki, zresztą jak i poprzednich, było Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Poznaniu. Przeznaczona została do przewozu faszyny i kamieni, niezbędnych przy umacnianiu brzegów rzek i wznoszenia obiektów wodnych<sup>14</sup>.

Początek lat dziewięćdziesiątych przyniósł niekorzystne zmiany dla tego przedsiębiorstwa. Po odejściu na emeryturę wieloletniego kierownika Stanisława Łaszuka stocznia krótko kierował Marek Koczorowski<sup>15</sup>.

Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Gorzowie Wlkp. istniało do 1993 roku. Należy żałować, że transport rzeczny przeżywa w Polsce kryzys, że ta najtańsza przecież forma przewozu, nie jest odpowiednio wykorzystywana<sup>16</sup>.

Może w przyszłości Gorzów Wlkp. powróci do wcześniejszych tradycji i z powrotem zwróci się ku swojej rzece.

12 *Szósta jednostka w gorzowskiej stoczni*, Gazeta Lubuska, nr 289 z 20 XII 1978, s. 2.

13 *Zamiast barek – usługi*, Gazeta Lubuska, nr 188 z 24-26 XII 1982, s. 1-2.

14 *Płyn barko ...*, Gazeta Lubuska, nr 180 z 4 VIII 1988 s. 1. Matką chrzestną barki była Janina Łaszczuk – żona długoletniego kierownika gorzowskiej stoczni. W uroczystości uczestniczył dyrektor PBW w Poznaniu Damian Jur.

15 Stanisław Łaszczuk (ur. 1922), w okresie okupacji żołnierz AK, przybył do Gorzowa z Nowogródzczyzny, w Stoczni Recznej pracował od 1946 r., był zastępcą kierownika, później kierownikiem w latach 1971–1991.

16 *Port zatopionej barki*, Ziemia Gorzowska, nr 37 z 12 IX 1996, s. 9.