

GDZIE LEŻY SZCZECIN

Położenie Szczecina na nizinie zwanej szczecińską mogłoby nasunąć mniemanie, że mamy do czynienia z terenem zupełnie niskim i płaskim a więc monotonnym. Tymczasem miasto powstało w regionie urozmaiconym pod względem rzeźby powierzchni, co wyraźnie wpłynęło na kierunki jego rozbudowy i na charakter komunikacji lądowej.

Szczecin leży nad Odrą w miejscu, gdzie przeprawa przez tę rzekę i Regalicę jest jeszcze względnie łatwa, gdyż dalej na północ podmokłe obszary doliny rzeki i rozległe jezioro Dąbskie stanowią zbyt dużą przeszkodę dla przeprawy z jednej strony na drugą (mapka 1). Inną przeszkodą na północy jest nadto wzniesienie Warszawskie dochodzące do 131 m n.p.m., a Odra płynąca na jego skraju na poziomie 0,3 m n.p.m. daje deniwelacje przekraczające 130 m. Z tego względu wzniesienie Warszawskie jest rzadko zabudowane, a jedynie przedmieście Warszewo weszło na jego powierzchnię osiągając 110 m n.p.m. Samo więc miasto rozbudowało się w wąskim pasie między Odrą, a wzniesieniem Warszawskim zapelniając płaską dolinę rzeki i jej stoki.

Rozwój miasta w tym kierunku następował i z tego powodu, że na wąskim pasie dolinnym między Odrą a krawędzią wzniesienia Warszawskiego skoncentrowały się prawie wszystkie wielkie zakłady przemysłowe Szczecina (fabryka papieru w Skolwinie, huta, cementownia, fabryka nawozów sztucznych, stocznie, fabryki maszyn). Odra naturalna droga wodna, główna arteria łącząca wewnątrz kraju z morzem była decydującym czynnikiem lokalizacji wielkiego przemysłu w Szczecinie.

Podobne zjawisko obserwujemy po drugiej stronie Odry, gdzie ciąg zabudowań od Szczecin-Zdroje przez Podjuchy, Żydwce, Klucz znajduje się między pasmem Bukowym i wysoczyzną dyluwialną z jednej strony a Odrą z drugiej strony. Również tu zlokalizowały się wielkie obiekty przemysłowe. Tędy biegnie linia kolejowa do Gryfina, podobnie jak wzdłuż wzniesienia Warszawskiego do Polic, położonych już na nizinie.

Stary Szczecin rozłożył się nad samą rzeką, lecz na terasie już całkowicie zabezpieczonej przed powodzią. Groźba powodzi nie jest duża,

gdyż szeroka dolina Odry, rozległe jezioro Dąbskie i pobliski zalew umożliwiają rozlanie się nadmiernych wód wszecz nie dopuszczając do ich znacznego podniesienia się. Port zaś zbudowany został na aluwialnej terasie łąkowej, a miasto późniejsze stanęło już na krawędzi wysoczyzny dyluwialnej. Rozbudowa miasta utrudniona przez wspomniane wzniesienie Warszawskie i wąski pas dolinny między nim a Odrą posuwała się w kierunku zachodnim zajmując wysoczyznę dyluwialną niziny Gumienieckiej całkowicie bezleśną (mapka 1), płaską i nadającą się doskonale pod zabudowę.

Rzeźba terenu miasta samego jest urozmaicona. Mniej więcej przez jego środek przebiega rynnowe obniżenie doskonale widoczne w jeziorze Rusalka. Rynna obniżająca się do kilkunastu m n.p.m. ma kierunek z północnego-zachodu na południowy-wschód tak typowy dla jezior polodowcowych na niżu polskim i na pojezierzach. Są to relikty jezierek zanikłych już przy udziale człowieka. Rów ten w którym leży również jezioro Głębokie i Pilichowo stanowi między wzniesieniem Warszawskim a pasmem Bezrzecze—Siadło wyraźny przelom (mapka 1). Jezioro Głębokie znajduje się na poziomie zaledwie 20 m a jezioro Pilichowo 17 m n.p.m.

Pod względem rzeźby urozmaicona jest najbliższa okolica miasta wchodząca częściowo w skład Wielkiego Szczecina. Można tu wydzielić cały szereg subregionów i mikroregionów będących odbiciem budowy geomorfologicznej podłoża. Nad całym miastem górują trzy wyniosłości stanowiące wyraźne mikroregiony (mapka 1): wzniesienie Warszawskie dochodzące do 131 m n.p.m., pasmo Bukowe dochodzące do 147 m n.p.m. i pasmo Bezrzecze—Siadło najniższe wznoszące się do 88 m n.p.m. Wyniosłości te nie stanowią jednak moren czołowych, jak się zwykle przyjmuje lecz mają swe uzasadnienie w tektonice podłoża.

Takie ukształtowanie powierzchni sprawia, że Szczecin leży w pewnego rodzaju kotlinie otwartej ku Odrze między wzniesieniem Warszawskim i pasmem Bezrzecze—Siadło. Osią kotliny jest wspomniana rynna — a górujące nad Szczecinem pagórki stanowią cechę charakterystyczną regionu. Z uwagi na położenie jego w pobliżu Odry płynącej przez obszar Wielkiego Szczecina na poziomie poniżej 1 m n.p.m. deniwelacje są tutaj duże a rzeźba terenu, szczególnie w paśmie Bukowym, wskutek erozji bardzo urozmaicona. Południowe granice Szczecina po prawym brzegu Odry wychodzą na nizinę Weltyńską, będącą typową wysoczyzną dyluwialną zbudowaną z moreny dennej. Większość zabudowań ciągnie się wzdłuż jej krawędzi stanowiącej brzeg doliny Odry (Szczecin-Zdroje, Podjuchy, Żydowce, Klucz), która wciną się więcej niż 50 m w podłoże i ma w tych miejscach około 4 km szerokości (mapka 1).

Między Odrą i wzniesieniem Warszawskim a pasmem Bezrzecze — Siadło rozpościera się niziną Gumieniecką — jako dalszy ciąg kotliny,

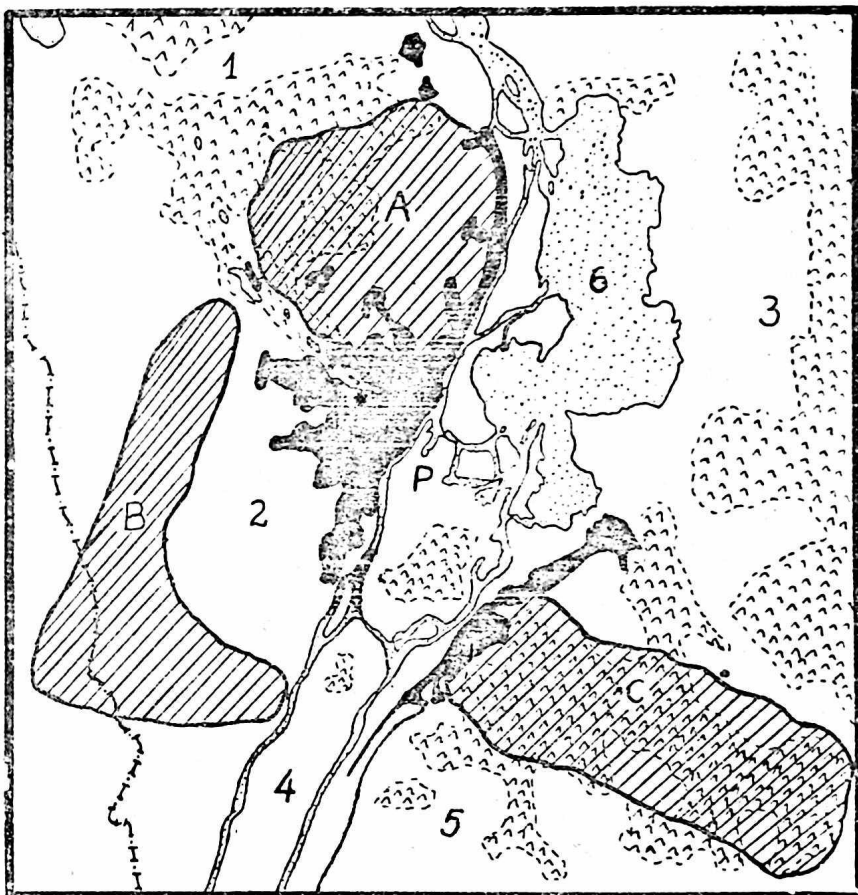
w której położony jest Szczecin — stanowiąca wysoczyznę dyluwialną, prawie równiną niewiele ponad 20 m n.p.m. wyniesioną, na której w kierunku zachodnim rozrósł się w najnowszych czasach Szczecin. Nizina Gumińska bezleśna jest (a raczej powinna być) naturalnym obszarem rolniczym strefy podmiejskiej Szczecina.

Na północ od pasma Bukowego po prawej stronie Odry na terasach rzeki i zalewu leży nizina Goleniowska. Dolina ma tu kilkanaście km szerokości a prawy jej brzeg ukazuje się dopiero pod Goleniowem. Całą nizinę Goleniowską zajmują rozległe lasy, zwane puszcza Goleniowską, wdzierającą się przez puszcza Bukową na teren Wielkiego Szczecina, podobnie jak z północnego-zachodu wkracza w obręb miasta puszcza Wkrzańska, dając jego mieszkańcom tereny turystyczne i wypoczynkowe w bliskiej strefie podmiejskiej.

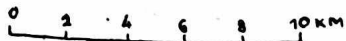
Położenie Szczecina z punktu widzenia topograficznego czy geograficznego nasuwa równocześnie dwa zagadnienia: Szczecina jako miasta i jako portu. Jeśli chodzi o Szczecin jako port to zazwyczaj zgodnie podkreśla się korzystne położenie fizyczno-geograficzne jako główny czynnik powstania i rozwoju, zapominając o tym, że port w dzisiejszej postaci jest właściwie tworem ostatnich 25 lat XIX wieku i XX wieku. Jako port Odra nie służyła długo i trzeba było na terasie aluwialnej pobrać baseny i przekopy w terenie wybitnie zatorfionym. Budowle wymagały z reguły fundamentów palowych o palach 13 m długości. Większość dzisiejszych basenów i przekopów została zbudowana w XX wieku zwłaszcza w okresie pierwszej wojny światowej i w okresie międzywojennym do roku 1936.

Z punktu widzenia położenia geograficzno-matematycznego Szczecin jest istotnie najdalej na południe wysuniętym portem Bałtyku leżąc na 53°26' szerokości północnej. Położenie to w tej części Europy w dużej mierze wpływa na ogólny charakter klimatu, który zasadniczo umożliwia żeglugę w ciągu całego roku zarówno na zalewie jak i na Odrze, aczkolwiek nie bez pomocy lodolamaczy w pewnym okresie zimy (styczeń, luty). Całkowite zamknięcie portu wskutek zlodzenia i unieruchomienie jego zdarza się rzadko i nigdy nie trwa całą zimę, jak np. w przypadku portów kanadyjskich na rzece Św. Wawrzyńca położonych na 46° szerokości geograficznej.

Położenie fizyczno-geograficzne zbliża Szczecin do Morza Północnego na odległość 400 km, umożliwiając poprzez nizinę północno-europejską swobodny dopływ łagodnego powietrza atlantyckiego, będącego pod wpływem Golfstromu. Ścieranie się zaś wpływów oceanicznych z zachodu i kontynentalnych ze wschodu sprawia owe niezdecydowane stany pogody i przeskok w temperaturze zwłaszcza zimą. Srogie zimy zdarzają się jednak rzadko.



TOPOGRAFICZNE POŁOŻENIE SZCZECINA





A — Wzniesienie Warszawskie

B — Pasma Bezrzecze—Siadło

C — Pasma Bukowe

P — Teren Portowy

 lasy i tereny zadrzewione

 tereny bezleśne

1. Nizina Polińska

2. Nizina Gumieniecka


3. Nizina Goleniowska

4. Dolina Odry

5. Nizina Wełtyńska

6. Jezioro Dąbie

 wody

 granica państwa

Podkreślanie położenia Szczecina na międzymorzu adriatycko-bałtyckim (odległość Szczecina od Triestu 900 km w linii prostej) celem wykazania korzystnego położenia jest pozbawione wszelkiego sensu, podobnie jak mierzenie odległości w linii prostej od Pragi, Budapesztu, Wiednia i innych miast.

Z punktu widzenia geograficznego Szczecin jako pomost między kontynentem a Skandynawią wyraźnie wysuwa się na długiej linii brzegowej południowego Bałtyku, lecz predyspozycja ta nie gwarantuje automatycznie hegemonii geograficzno-komunikacyjnej na tym szlaku. Ani też nie gwarantuje jej położenie portu wysuniętego głęboko w ląd — 65 km — co przedłuża drogę morską, jak również położenie przy ujściu dużej rzeki, a więc drogi zasadniczo tańszej od lądowej (mapka 2). Można by tu porównać Szczecin z Hamburgiem położonym 105 km w górę Łaby, z Antwerpią nad Skaldą 88 km od morza i z Bremą która na 70 km odsunięta jest od morza w górę Wezery.

Pod względem położenia geograficzno-politycznego w ostatnim półtora wieku Szczecin przechodził szereg zmian. Jeszcze do roku 1815 Szwedzi usadowieni nad Piana, podówczas jedynym wylotem żeglugi na Bałtyk, pobierali cło w Wołogoszczy hamując w ten sposób handel morski Szczecina należącego w owym czasie do Prus. Pośrednio miało to ten dodatni wpływ na rozwój portu, że w poszukiwaniu innego szlaku w celu ominięcia Piany, zainteresowano się Swiną, która później rozbudowana po bardzo żmudnych i kosztownych pracach stała się jedynym wylotem Szczecina na Bałtyk (mapka 2).

Sto lat zgórą w bliższym zapleczu Szczecina nie następują żadne zmiany granicy geograficzno-politycznej. Dopiero po pierwszej wojnie światowej granica odrodzonego państwa polskiego posunęła się na odległość 120 km od Szczecina, by po drugiej wojnie światowej włączyć go w swoje granice.

Szczecin znajduje się wprawdzie w tych samych warunkach fizyczno-geograficznych jak w czasach kiedy Bolesław Krzywousty ustanawiał tu swe prawa, lecz rola czynników geograficznych zasadniczo się zmieniła, kiedy gospodarka i technika wysunęły się na plan pierwszy jako czynniki portotwórcze. Dawniej czynniki geograficzne niewątpliwie determinowały powstanie i rozwój portu, który wykorzystał samą Odrę na port i jako drogę wodną przepływającą przez jego zaplecze naturalne, a zalew i Piana jako naturalne szlaki do Bałtyku. Położenie topograficzne nad brzegiem rzeki i położenie morskie, wynikające z połączenia Odry przez zalew i wyloty jego z Morzem Bałtyckim były więc czynnikami portotwórczymi. Wskutek tego Szczecin stał się typem portu ujścioworzecznym. Jak wynika z takiego położenia jest portem morskim, ale słodkowodnym (mapka 2). Porzucenie Odry jako portu i zlokalizowanie

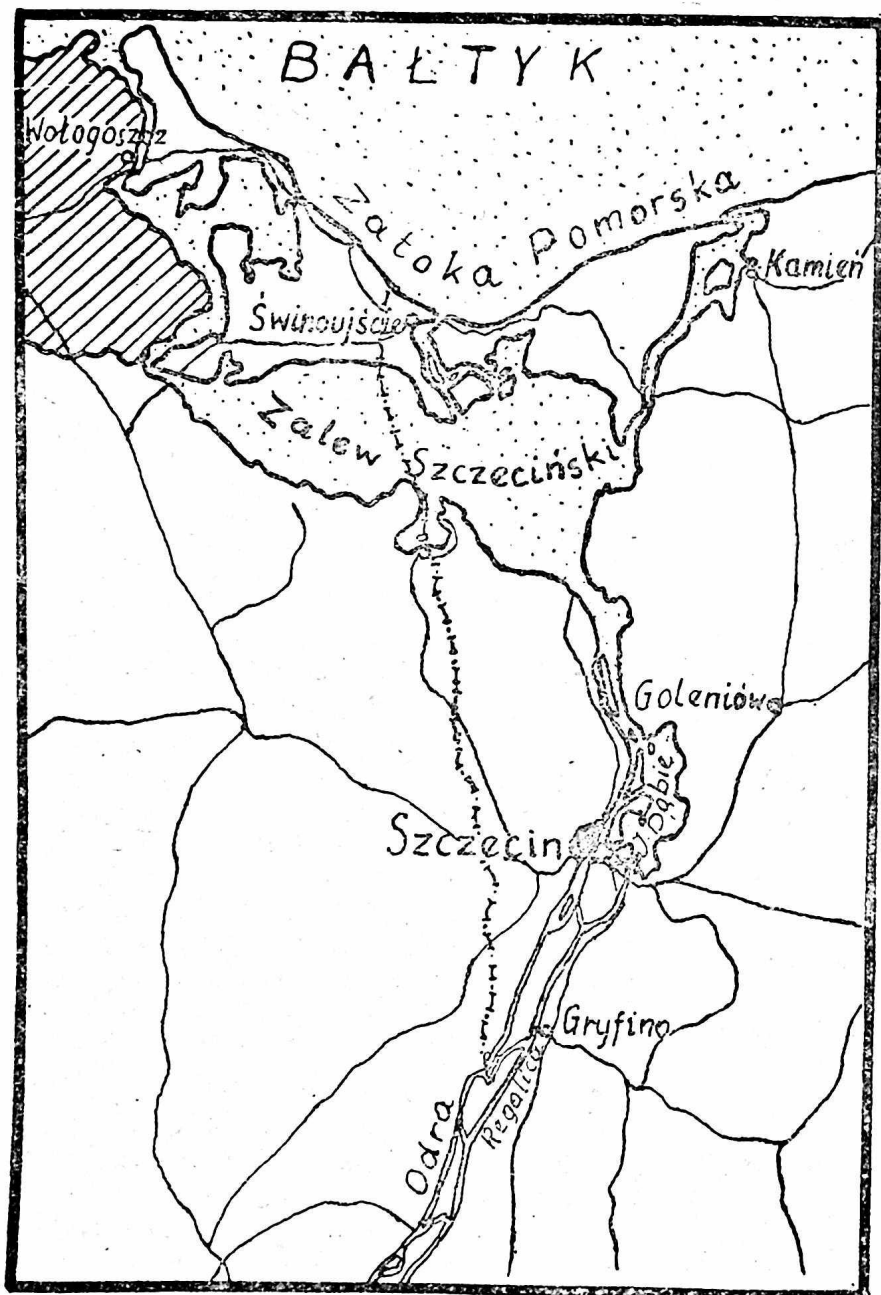
basenów portowych na dnie doliny zatorfionej było następstwem rozwoju żeglugi nowoczesnej i układu topograficznego samego miasta, opisanego poprzednio.

Zaplecze portu kształtowała głównie Odra i jej dorzecze. Zachowała ona swoje znaczenie nawet wówczas, kiedy kolej żelazna wprowadziła poważne zmiany w zasięgu tegoż zaplecza.

Jednak momenty gospodarcze i techniczne dochodzą do głosu. Dla zagwarantowania Szczecinowi położenia morskiego zarówno Odra i port a przede wszystkim zalew i wylot na Bałtyk przez Swinę wymagają ogromnych prac w celu utrzymania przydatnych dróg i torów wodnych. Czysto geograficzne czynniki lokalizacyjne doznają więc silnej modyfikacji i tracą swe znaczenie, podczas gdy czynniki gospodarcze jako portotwórcze wysuwają się na plan pierwszy jak np. koszty transportu z potencjalnego zaplecza, koszty inwestycji portowych, aglomeracja potencjału gospodarczego itp. W związku z tendencjami aglomeracji, port pierwotnie jako osiedle czysto komunikacyjne otrzymuje dodatkowe funkcje.

Położenie topograficzne było dawniej najważniejszym czynnikiem portotwórczym t.zn. położenie nad samą Odrą, ponieważ port musi mieć ochronę przed falą, sztormem i innymi czynnikami atmosferycznymi. W miarę jak rosły rozmiary statków, silniejsza stała się ingerencja człowieka w naturalne warunki topograficzne portu, którego rozrost był następstwem momentów geograficzno-gospodarczych jego położenia morskiego i jego zaplecza. Uprzywilejowane położenie geograficzne nie gwarantuje w nowym układzie jego bezkonkurencyjności w tej części Bałtyku. Z punktu widzenia czysto geograficznego i pod względem tonokilometrycznym położenie jest korzystne, gdyż stwarza port głęboko położony w zapleczu, którego połączenie z morzem wymaga jednak stałego pogłębiania toru. Ponieważ jest to praca technicznie trudna i kosztowna, nie jest wykluczone, że awantport Szczecina, Świnoujście może kiedyś odzyskać swoje dawne znaczenie.

Rola portu morskiego zależy od jego funkcji geograficzno-komunikacyjnych, a nie od jego położenia geograficznego. Wiadomo z historii jakim przesunięciom ulegały najważniejsze punkty portowe z Morza Śródziemnego nad Atlantyk do Hiszpanii i Portugalii, później do Anglii, Francji, Holandii i Niemiec, a Morze Północne stało się ośrodkiem komunikacji światowej, pomimo, że morze to jest mało gościnne, pełne pływów, pozbawione dobrych wybrzeży i zatok, o ujściach rzecznych i wybrzeżach stale zagrożonych zamuleniem. Jednak u jego wybrzeży powstały największe porty europejskie, a w Rotterdamie drugi największy port świata.



MORSKIE POŁOŻENIE SZCZECINA

0 1 2 3 4 5 km



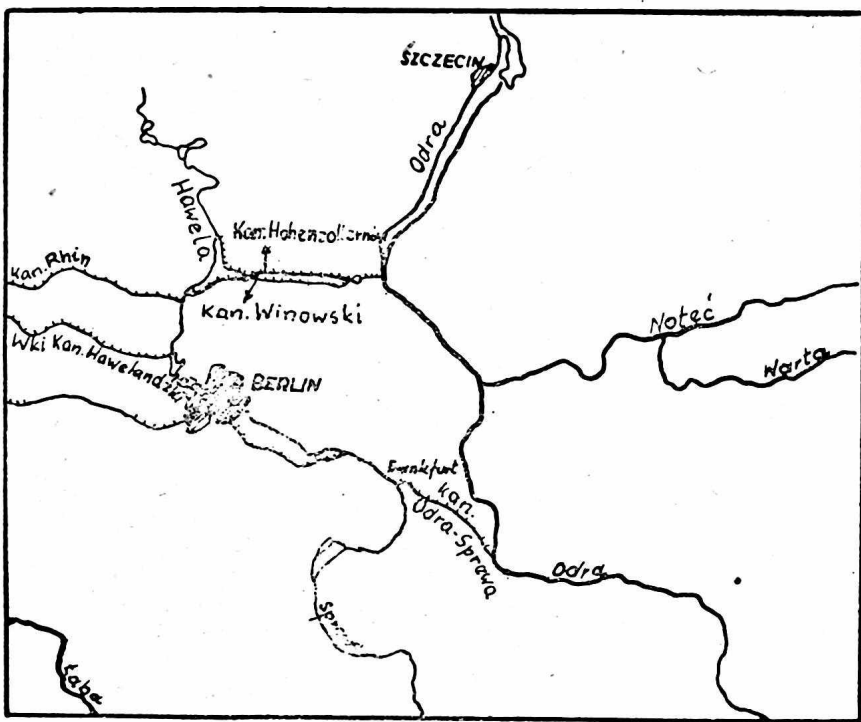
posiadłość szwedzka do 1815r.

Należy podkreślić, że geograficzno-komunikacyjne znaczenie portu szczecińskiego zależy przede wszystkim od położenia jego na drodze tranzytowej ze Skandynawii do Europy środkowej i południowo-wschodniej. Położenie bowiem względem zaplecza podlega całkowicie wpływom geograficzno-gospodarczym, gdyż port ma obsługiwać obszar gospodarczy do niego przylegający. Za naturalne zaplecze uważa się przede wszystkim obszar dorzecza Odry rozszerzony przez kanały łączące dorzecza sąsiednie (mapka 3). Wielkość zaplecza wyznaczona przez dogodnie połączenia drogami wodnymi i kierunkami rzek jest bardzo ważna, jednak decydujące znaczenie posiada struktura gospodarcza zaplecza i jego potencjał gospodarczy.

Naturalne możliwości ograniczone są stopniem żeglowności rzek, które stale trzeba ulepszać, uwzględniając wszystkie inne momenty penetracji zaplecza przez linie kolejowe, drogi i kanały. Geograficzno-gospodarcze pojęcie zaplecza portu zjawia się więc jako funkcja kosztów transportu i staje się obiektem konkurencji między portami. Położenie topograficzne portu jest coraz więcej wielkością techniczną; czynnikami geograficznymi pozostają: usytuowanie zaplecza i położenie morskie (w pojęciu geograficzno-gospodarczym). Oba bowiem, zarówno zaplecze jak i położenie morskie zdeterminowane są bezpośrednio i głównie przez strukturę geograficzno-gospodarczą i geograficzno-komunikacyjną sąsiadującego z portem obszaru. Analiza struktury gospodarczej zaplecza, zwłaszcza jego produktywności z punktu widzenia eksportu i importu, oraz morza z punktu widzenia komunikacyjnego daje pogląd na warunki rozwoju portu. Polepszenie położenia zaplecza i wejście w konkurencję z innymi portami rozszerza się na środki techniczne mające na celu ulepszenie portu, dróg wodnych i lądowych oraz środków zmierzających do obniżenia kosztów usług.

Dolączają się do tego siły aglomeracyjne, które tworzą własny region. Miasto i port — to zespół miejsko-portowy, jednolity region geograficzny, region portowy, a więc twór geograficzno-gospodarczy. W takim pojęciu port, technicznie udoskonalony jest w stanie rozszerzyć zakres swoich wpływów na większe zaplecze o dużym potencjale gospodarczym.

Swoje położenie morskie zachował Szczecin przez przekształcenie pewnych elementów środowiska geograficznego na Odrze i zalewie. Same zaś połączenia kolejowe (tak powszechne mierzenie odległości od Szczecina do różnych punktów Europy) nie ma żadnego związku z naturalnym zapleczem, jeśli port nie nadaża za jego geograficzno-gospodarczą dynamiką.



DROGI WODNE W ZAPLECZU SZCZECINA

Port — to centrum usług, i zależnie od tego jakiej kategorii węzłem jest, będzie się w nim zbiegać mniej lub więcej linii komunikacyjnych morskich i stąd różny będzie jego zasięg. Port zwrócony jest w kierunku morza i w kierunku lądu.

Pewien obszar z racji swego położenia geograficznego nie staje się automatycznie zapleczem portu, ponieważ nowoczesny port z roli biernej przechodzi w rolę czynną i stwarza sobie własne zaplecze starając się być niezbędnym dla jego dynamiki gospodarczej.

Szczecin wreszcie jest portem śródlądowym (Szczecin leży nad Odrą) o czym się często zapomina, a ongiś jego obroty niewiele ustępowały obrotom szczecińskiego portu morskiego.

Geograficzne położenie portu t.zn. w pojęciu fizyczno-geograficznym pozostaje bez zmiany. Jedynie nowa granica polityczna przechodzi przez jego potencjalne zaplecze, które wykazuje silny rozwój gospodarczy. Zasadniczo granice polityczne nie mają wpływu na zaplecze portu, gdyż decydują koszty transportu, i usług portowych oraz ich jakość.

Wykorzystanie więc położenia portu szczecińskiego zarówno geograficzno-gospodarczego jak i geograficzno-komunikacyjnego zależy głównie od polityki gospodarczej państwa.

LITERATURA

1. BRINKEN J., *Okolice Szczecina pod względem geologicznym i morfologicznym*. Czasopismo Geograficzne. Tom XIX zeszyt 1—4, Wrocław 1948.
2. MEYER W., *Das wirtschaftsgeographische Element beim Seehafenstandort*. Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 1. Jahrgang, Heft 7 — 1957, Hagen.