

## FLOTA I ŻEGLUGA PROWINCJI POMORZE I PRUSY WSCHODNIE W LATACH 1919–1939

---

DATA PRZESŁANIA: 14.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 12.09.2016 | KOD JEL: N74

### Andrzej Mielcarek

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński  
e-mail: andrzej.mielcarek@wzieu.pl

#### STRESZCZENIE

W artykule scharakteryzowano wielkość obrotów portów (ruch statków), rozwój tonażu, przedsiębiorstwa armatorskie w głównych portach (Szczecin, Królewiec), a także kierunki żeglugi, na podstawie ówczesnej literatury, materiałów źródłowych i statystyk. W całym analizowanym okresie państwo wspierało inwestycje portowe i żeglugę. Mała flota handlowa Królewca przewyższyła w 1933 roku (21 tys. BRT) kilka razy tonaż z 1913 roku. Flota szczecińska osiągnęła najwyższy stan w 1929 roku (165 tys. BRT). Konkurencja portów północnoniemieckich spowodowała, że armatorzy obu prowincji ograniczyli zasięg żeglugi głównie do Bałtyku i Morza Północnego. Ważną rolę odgrywały przewozy pasażerów i towarów promami kolejowymi na linii Sassnitz–Trelleborg i Świnoujście–Piława, które to linie miały być alternatywą dla niemieckiego tranzytu przez polskie terytorium.

#### SŁOWA KLUCZOWE

żegluga morska, historia, Niemcy

---

### WPROWADZENIE

W latach 1919–1939 nastąpił kolejny etap rozwoju portów i żeglugi morskiej prowincji pomorskiej i Prus Wschodnich. W ciągu tego dwudziestolecia likwidowano skutki wojny, odbudowywano flotę i żeglugę, aby znów w latach 1929–1933 ponosić skutki głębokiego kryzysu, aż do ponownego ożywienia gospodarczego w czasach hitlerowskich.

Największe znaczenie na rozpatrywanym obszarze miały porty w Szczecinie i Królewcu. Poza nimi było wiele portów niższej rangi, takich jak Stralsund, Świnoujście, Kołobrzeg i Ustka. Szczególną pozycję zajmował Sassnitz jako port promowy. W 1939 roku Niemcy zagarnęły litewską Kłajpedę, Wolne Miasto Gdańsk i polską Gdynię.

Celem artykułu jest przedstawienie rozwoju żeglugi przez pryzmat wielkości ruchu statków w większych portach, charakterystykę przedsiębiorstw armatorskich i tonażu ich statków, sposobów eksploatacji, ekonomicznych warunków i politykę państwa wobec żeglugi.

## PORTY

Pod koniec wojny zaczęto rozbudowywać port w Szczecinie. W latach 1917–1927 powstały baseny przeznaczone dla przeładunków masowych. W latach 1927–1929 przekopano kanał łączący Odrę z portem przeładunków masowych, a także Kanał Parnicki. W 1936 roku zbudowano Port Zbożowy z elewatozem (Bartoszyński, 1948, s. 577–578). Port był wyposażony w dźwigi elektryczne i urządzenia dla przeładunków masowych (Seraphim, 1937, s. 190.).

Port w Szczecinie do 1923 roku był własnością i w zarządzie miasta, które nie było w stanie utrzymać portu z własnych środków, utworzyło więc wspólnie z państwem pruskim „wspólnotę portową” (Hafengemeinschaft). Miasto wniosło tereny portowe a państwo miało dać środki na koszty budowy. „Wspólnota eksploatacyjna” zarządzała portem. W 1929 roku połączono obie wspólnoty w „Stettiner Hafengesellschaft m.b.H.”, w której udziałowcami były miasto, państwo i korporacja kupiecka (Seraphim, 1937, s. 194). Poza tym większe zakłady przemysłowe dysponowały własnymi nabrzeżami (Bartoszyński, 1948, s. 580–581).

W 1919 roku utrzymywały się skutki wojny dla obrotów portu szczecińskiego. Od 1920 roku zaczął się wzrost przeładunków, pewien spadek nastąpił w latach 1930–1931. W drugiej połowie lat 30. XX wieku postępował wzrost obrotów portowych, choć z pewnymi wahaniami.

W 1914 roku zaczęto budować nowy port w Królewcu. Wojna opóźniła prace i oddano go do użytku w 1924 roku, znajdował się w pobliżu ujścia Pregoly do Zalewu Wiślanego, miał trzy duże baseny na lewym brzegu rzeki. Port wyposażono w dźwigi elektryczne. Znajdowały się tam też trzy silosy zbożowe (Warchałowski, 2004, s. 253–254). Rozbudowę prowadzono też w następnych latach. Port stanowił własność miasta, a zarządzany był przez Königsberger Hafetriebes G.m.b.H, od 1931 roku Königsberger Hafen G.m.b.H. Połowę udziałów miało miasto i państwo pruskie (Kozieńko-Poklewska, 1993, s. 149). Port przynosił deficyt w wielkości miliona marek pokrywany przez państwo i miasto (Warchałowski, 2004, s. 244).

Obrót towarowy portu królewieckiego obejmował w przywozie drewno, węgiel, śledzie, makuchy i nawozy sztuczne, a w wywozie – celulozę i zboże. Struktura obrotów była podobna do przedwojennej (Warchałowski, 2004, s. 245).

Największe obroty miał port szczeciński. W ciągu 20 lat wzrosły one z kilkuset tysięcy NRT do 2,5 mln NRT statków przyprawiających z ładunkiem (por. tab. 1.) Podobne wielkości, od miliona do 2,5 mln NRT miał Sassnitz ze względu na ruch promów kolejowych. Obroty w Królewcu wahały się od około pół miliona NRT do ponad miliona od 1935 roku i 1,5 mln NRT (por. tab. 2). Obroty w Ustce i Kołobrzegu zbliżały się pod koniec lat 30. XX wieku do 100 tys. NRT, Stralsund osiągał pojemność około 50 tys. NRT (Statistisches Jahrbuch...).

Na obroty portów w Szczecinie i Królewcu istotny wpływ miały perturbacje związane z zapłatą za tranzyt kolejowy do Prus Wschodnich. Wobec braku dewiz w między 7 lutym a 6 marca 1936 roku zmniejszyły się przewozy kolejowe z Niemiec do Prus Wschodnich o 87 tys. t.

Tabela 1. Ruch statków w Szczecinie – obszar gospodarczy w latach 1919–1939

Lata	Przyплыnęły				Wyплыnęły			
	z ładunkiem		Z balastem lub puste		z ładunkiem		Z balastem lub puste	
	liczba .	tys. NRT	liczba	tys. NRT	liczba	tys. NRT	liczba	tys. NRT
1919	1041	505	310	143	987	288	548	411
1924	2082	1082	272	100	2035	740	484	495
1929	4029	2134	677	225	3750	1274	897	1079
1934	4533	2415	691	300	4007	1397	1062	1311
1939	4375	2420	1702	859	5251	2008	800	1200

Źródło: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1922, 1927, 1931, 1937, 1939/40. Berlin.

Tabela 2. Ruch statków w Królewcu 1919–1939

Lata	Przyплыnęły				Wyплыnęły			
	z ładunkiem		Z balastem lub puste		z ładunkiem		Z balastem lub puste	
	liczba	tys. NRT	liczba	tys. NRT	liczba	tys. NRT	liczba	tys. NRT
1919	388	135	54	20	244	74	207	91
1924	1117	564	196	89	870	324	458	312
1929	1262	598	219	95	1093	404	393	290
1934	2303	947	183	97	1533	537	901	502
1939	3394	1439	173	110	1779	604	1810	954

Źródło: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1922, 1927, 1931, 1937, 1939/40. Berlin.

Obniżenie poziomu przewozów wynikało ze skierowania transportów węgla ze Śląska na drogę morską ze Szczecina do Królewca (Mroczo, 1979, s. 147). Groźba skierowania tranzytu na drogę morską stanowiła silną kartę przetargową w rokowaniach z Polską o uregulowanie zobowiązań niemieckich z racji tranzytu kolejowego. W 1934 roku kolejowy tranzyt wschodniopruski wyniósł 3,3 mln t, w 1935 roku – 3,9 mln t, a w pierwszym półroczu 1936 roku – 1 mln t. Przewóz żegluga morską w tejże relacji wyniósł odpowiednio 1,3 mln t, 1,7 mln t i 1,6 mln t. Wskazywało to na możliwość powiększenia przewozów morskich. Pojawił się nawet projekt budowy portu w okolicach Łeby, w odległości 30 km od granicy polskiej, jako portu przeładunkowego dla towarów do Prus Wschodnich. Do przebycia pozostawała droga morska o długości 100 mil morskich do Elbląga i Piławy (Mroczo, 1979, s. 152–153).

## ROZWÓJ FLOTY

Niemiecka flota bałtycka zmniejszyła się do 1931 roku do 240 tys. NRT. Tonaż floty trzech portów bałtyckich Szczecina, Flensburga i Rostocku wynosił w 1913 roku 310 tys. NRT, a w 1931 roku już tylko 184 tys. NRT. W przypadku floty bałtyckiej nie nastąpiło jej odmłodzenie, ponieważ flota ta, składająca się z niewielkich statków, w mniejszym stopniu podlegała rekwizycji ze strony Entanty (Seraphim, 1937, s. 238).

Kryzys, który wybuchł w 1929 roku zmniejszył znacznie zapotrzebowanie na tonaż. Wiele statków zostało zezłomowanych. Działanie to wspierał rząd, płacąc 30 RM za złomowaną tonę brutto. W sumie wypłacono 12 mln RM.

Wobec spadku popytu statki wycofywano z eksploatacji. W Niemczech w 1930 roku udział wycofanego tonażu wyniósł 5,1%, w 1932 roku – 30,5%. Porozumienia armatorów tzw. konferencje często wypłacały swoim członkom premie za odstawienie tonażu. Nastąpił też spadek budownictwa okrętowego (*Geschichte des Verkehrswesen*, 1961, s. 409–410).

Od 1935 roku naziści położyli silniejszy nacisk na wzmocnienie żeglugi niemieckiej, skutkiem czego był wzrost tonażu od połowy 1935 roku do połowy 1939 roku o 789 tys. BRT (o 21,8%). W 1938 roku wielkość tonażu przekroczyła stan z 1930 roku. Nastąpiła też modernizacja floty polegająca na motoryzacji. Udział motorowców wzrósł z 17,2% w 1933 roku do 26,2% w 1939 roku.

Budowa nowych statków była jednocześnie związana z realizacją planów militarnych. Statki były tak wyposażone, aby mogły być wykorzystane w czasie wojny jako transportowce wojskowe, statki szpitalne lub krążowniki pomocnicze. Takie też przeznaczenie mogły mieć statki pasażerskie budowane dla Kraft durch Freude, jako statki wycieczkowe (*Geschichte des Verkehrswesen*, 1961, s. 463).

Armatorzy niemieccy ponosili też straty wynikające z dewaluacji funta i dolara – walut służących do płatności na rynku frachtowym. Naprawy, płace i inne koszty eksploatacji opłacano w markach (*Securius, Bönning*, 1943, s. 51; *Geschichte des Verkehrswesens*, 1961, s. 459).

Spadek dochodów armatorów niemieckich z powodu dewaluacji wyniósł 40–50 %. Od 1933 roku Rzesza pomagała armatorom pokrywając część strat, wynikających z dewaluacji. Na sytuacji armatorów ciążyło stale zadłużenie wynikające z odbudowy floty w dużej części finansowane kredytami (*Geschichte des Verkehrswesens*, 1961, s. 460).

Podobnie jak inne dziedziny gospodarki, także żeglugę morską poddano kontroli państwa. Rozporządzeniem o „organicznej przebudowie gospodarki” z września 1935 roku utworzono „Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt”, do którego należeli przymusowo wszyscy armatorzy i inni obsługujący żeglugę. Grupa została podzielona na grupy zawodowe – armatorzy, przedsiębiorstwa w portach obsługujące żeglugę morską, maklerzy okrętowi, szyprowie żeglugi przybrzeżnej, piloci niebędący zatrudnieni przez państwo, samodzielni rzeczoznawcy w sprawach żeglugowych, a także nadzór techniczny i nawigacyjny (*Securius, Bönning*, 1943, s. 53). Polityka autarkii gospodarczej miała ograniczyć rozwój handlu zagranicznego, zatem i żeglugi morskiej. Plany ekspansji militarnej, która miała dokonywać się głównie na lądzie, nie przewidywały znacniejszego rozwoju floty handlowej (*Der Wettbewerb*, 1940, s. 186).

Władze dążyły do ograniczenia „niezdrowej” konkurencji. Od załadowców i niemieckich portów wymagano, aby dawali pierwszeństwo niemieckim statkom (*Securius, Bönning*, 1943, s. 51–52; *Geschichte des Verkehrswesens*, 1961, s. 464).

Flota szcecińska już w 1923 roku osiągnęła pojemność 136 tys. t, a w 1925 roku został przekroczony poziom przedwojenny i liczba jednostek wynosiła 179 o pojemności 181 tys. BRT. Dochody przedsiębiorstw żeglugowych były wysokie, a poza tym państwo subwencjonowało odbudowę floty udzielając częściowych odszkodowań za statki oddane aliantom i udzielając ulg podatkowych i pomocy kredytowej (*Dopierała*, 1960, s. 68–69).

Tej bardzo szybkiej odbudowie sprzyjał wielki popyt na tonaż, wysokie stawki frachtowe i subwencje państwowe. W czasie wielkiego kryzysu nastąpił upadek wielu przedsiębiorstw armatorskich. Od roku 1931 flota zaczęła się zmniejszać – 91 tys. BRT w 1934 roku, aby znów wzrosnąć do 95 tys. w 1936 roku. 94% stanowił wówczas tonaż parowy. Statki z silnikami spalinowymi, w części żaglowce z silnikami pomocniczymi, zaczęły pojawiać się liczniej w drugiej połowie lat 20. XX wieku, a w drugiej połowie lat 30. ich pojemność wzrosła do 5 tys. BRT.

Tonaż floty szczecińskiej, podobnie jak przed pierwszą wojną, był największy wśród rozpatrywanych portów. Druga pod względem wielkości flota Królewca miała najwyżej kilkanaście procent pojemności floty szczecińskiej. Udział tonażu BRT floty szczecińskiej w tonażu statków obu prowincji, w 1928 roku wynosił 82%. Udział floty szczecińskiej w tonażu niemieckiej floty bałtyckiej wynosił w 1925 roku 42%, w 1939 roku – 39%.

W latach 1925–1939 postępował spadek tonażu i ze stukilkudziesięciu BRT zmniejszył się do 90 tys. BRT. W drugiej połowie lat 30. nastąpił pewien wzrost i w 1939 roku znów przekroczył 100 tys. BRT (por. tab. 3).

Przed pierwszą wojną największym armatorem liniowym była, powstała w 1856 r., Neue Dampfer Compagnie. W 1923 r. zmieniła nazwę na Stettiner Dampfer – Compagnie (SDC). W tymże roku linia tego armatora wspólnie z Deutsche Levante – Linie Hapag-u utworzyły Deutschen Levante – Dienst. W 1924 roku SDC przejęła statki armatorów, z którymi wspólnie utrzymywała linie do krajów Lewantu i utrzymywała ją samodzielnie dalej pod nazwą Deutsche Levant Linie (DLL). Ze względu jednak na trudności finansowe DLL musiał zawrzeć układ z Roland Linie, w którym udziały miał Norddeutsche Lloyd z Bremy. W 1930 roku Norddeutsche Lloyd doprowadził do likwidacji SDC i przejął jego statki z linii lewantyńskiej.

Tabela 3. Flota Szczecina w latach 1925–1939 (tys. BRT/NRT)

Lata	Ogółem			Żaglowce			Parowce			Motorowce		
	liczba	BRT	NRT	liczba	BRT	NRT	liczba	BRT	NRT	liczba	BRT	NRT
1925	179	181	108	20	3	3	154	177	104	1	0	0
1929	172	165	97*	17	1	1	140	159	93	6	3	1
1933	134	116	67*	15	1	1	105	110	64	4	3	1
1937	117	97	54	9	1	0**	90	89	49	6	5	3
1939	126	120	69	10	1	1b	94	111	64	10	6	3

\*w tym lichtungi,

\*\*żaglowce i lichtungi.

Źródło: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1928, 1930, 1932, 1933, 1934, 1935, 1937, 1939/40, Berlin.

Lloyd przejął w 1930 roku akcje SDC i statki z linii lewantyńskiej, a SDC zlikwidowano. Pozostałe 13 statków przejął szczeciński armator „Renata” D.G. Th. Gribel.

Wyrazem dominacji Hamburga było przejmowanie przez ich armatorów firm szczecińskich, na przykład firmy Robert Köppen w 1933 roku. Armatorzy także przenosili się do Hamburga (np. firma Hedwigshütte w 1929 r.) lub rejestrowali tam swoje statki, jak na przykład Ippen Linie AG, której część tonażu w 1929 roku przeszła wraz z większościowym udziałem w kapitale akcyjnym do Hamburga i Lubeki, choć siedzibą armatora pozostał Szczecin.

Do największych armatorów szczecińskich należał Emil R. Retzlaff – firma armatorska założona w 1898 roku w Szczecinie, która prowadziła także, założoną w 1911 roku, Dampschiffs – Reederei „Mercur”. Eksploatowała przede wszystkim masowce, a także holowniki i małe statki pasażerskie. W wyniku strat wojennych i reparacji E.R. Retzlaff utracił wszystkie swoje statki. Część z nich odkupił w 1921 roku. W 1929 roku jego flota liczyła 32 jednostki o łącznej pojemności 50,2 tys. BRT. Było to jedno z największych przedsiębiorstw żeglugowych w Prusach. W 1931 roku nastąpił upadek firmy. Armatorzy, którzy przejęli jej statki, także upadli.

W 1932 roku kryzys osiągnął swój punkt szczytowy. Prawie wszystkie statki, z wyjątkiem eksploatowanych w żegludze liniowej i statków pasażerskich, zostały wycofane z eksploatacji.

Ważnym obszarem szczecińskiej żeglugi była obsługa kąpielisk nadmorskich. Wśród znaczących była Swinemünder Dampfschiffahrts AG. W 1928 roku armator ten został przejęty przez szczecińskiego Stettiner Dampfschiffs AG J.F. Braeunlich.

Największym armatorem w Prusach przed pierwszą wojną i jednym z największych po wojnie była, wspomniana już firma W. Kunstmann, która eksploatowała duże statki do przewozu ładunków masowych. Ponieważ właścicielami byli Żydzi, władze hitlerowskie prowadząc tak zwaną aryzację gospodarki, spowodowały likwidację tej firmy. Najpierw w 1937 roku musiała ona wejść w ścisłą kooperację z firmą z Emden, której właściciel założył w Szczecinie firmę Johs. Fritzen & Sohn, a w 1938 roku ostatecznie ją zlikwidowano. Podział stref wpływów między Niemcy a ZSRR spowodował w 1939 roku przesiedlenie się z Łotwy do Szczecina firmy Max Faulbaum i Brali Seebergi Kugn. A/S, która w Szczecinie występowała pod nazwą Artur Seeberg (Pittelkow, Schmelzkopf, 1987, s. 53–68).

W 1933 roku flota Królewca miała pojemność 21 tys. BRT i ustępowała znacznie innym większym portom bałtyckim (Dopierała, 1960, s. 68). Wzrost floty Królewca był związany z koncernem Stinnesa. Towarzystwo Kohlen – Import AG należące do tego koncernu przejęło zaopatrzenie fabryk celulozy w węgiel. Dlatego też w 1922 roku Stinnes utworzył dwa towarzystwa żeglugowe „Poseidon” i „Artus”, których zadaniem było zaopatrywanie Prus Wschodnich w węgiel, transport drewna oraz innych towarów.

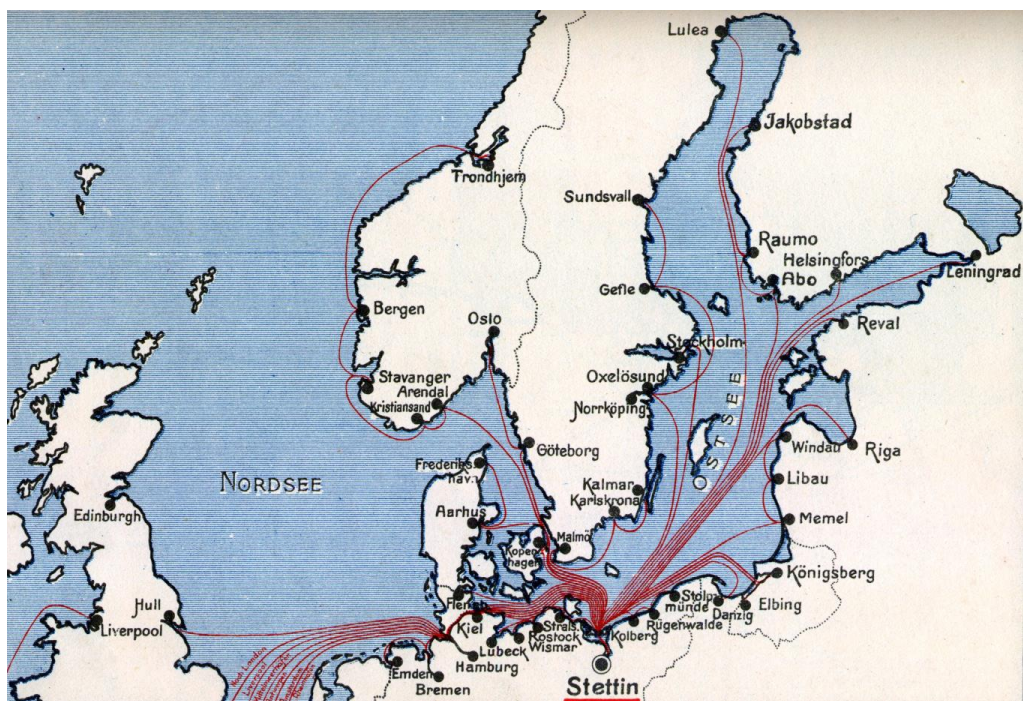
Flota towarzystwa „Poseidon” składała się z pięciu statków o łącznej pojemności 9,3 tys. BRT. Statki te przewoziły głównie drewno z Finlandii, wapno z Gotlandii, węgiel z Rotterdamu dla fabryk celulozy, i piry z południowej Hiszpanii. Wywoziły zboże do Rotterdamu i portów angielskich. Towarzystwo „Poseidon” stało się największym niemieckim towarzystwem na Bałtyku, gdy w 1939 roku doprowadziło do bankructwa i przejęło królewiecką firmę żeglugową „Kleyenstüber”. W towarzystwie żeglugowym „Artus” udziałowcami byli Kohlen – Import AG (55%) i fabryka celulozy Waldhof – Tilsit (30%). Główny udziałowiec tego towarzystwa Kohlen-Import AG przejął w roku 1924 bankrutujące towarzystwo „Hansa Transport Gesellschaft” i utworzył towarzystwo „Artus – Hansa”. Po śmierci Stinnesa towarzystwa funkcjonowały nadal (Koziełło-Poklewski, 1993, s. 149–150).

Z portów Pomorza Środkowego największa flota była zarejestrowana w Ustce i liczyła sześć parowców o pojemności kilku tysięcy ton (Szopowski, 1962, s. 150).

## CHARAKTER I KIERUNKI ŻEGLUGI

Żegluga statków niemieckich po Bałtyku po zakończeniu wojny była utrudniona przez angielską blokadę Rosji. Statki były kontrolowane, żegluga czasowo zakazywana, wywóz towarów nadzorowany przez komisję Entanty. W styczniu 1919 roku żegluga w porcie szczecińskim z powodu angielskiej blokady została prawie przerwana. Dotknęło to przywóz rudy żelaza ze Szwecji i wywóz węgla do Skandynawii. Przywóz rudy stanowił 1/10 przywozu z 1918 roku. Wywóz węgla wyniósł 12 tys. t w porównaniu z 71 tys. t w 1918 roku. Złagodzenie blokady przez wprowadzenie zezwoleń nastąpiło latem 1919 roku. Spowodowało to rozwój handlu Szczecina. Ograniczał się głównie do przywozu szwedzkimi parowcami rudy i drewna, a także ryb z Norwegii (Firle, 1922, s. 89).

Odbudowę dawnych połączeń liniowych Szczecina rozpoczęto w 1920 roku i NDC zaczęła znów obsługiwać linię do Londynu. W 1921 roku założono w Szczecinie Deutsche Orient Linie, która wspólnie z armatorem gdańskim obsługiwała linię lewantyńską, do portów Morza Śródziemnego i Morza Czarnego. Linia ta została zamknięta w 1930 roku (Dopierała, 1960, s. 69, 91). Połączenia żeglugowe Szczecina w połowie lat 20. XX wieku zaprezentowano na rysunku 1.



Rysunek 1. Połączenia żeglugowe Szczecina w połowie lat dwudziestych XX wieku

Źródło: See-Verkehrskarte von Pommern. *Pommern Jahrbuch 1925–1926*. Hrsg. E.F. Werner. Stettin, s. 48.

Żegluga bałtycka miała w dużej mierze charakter trampingu. Warunki naturalne powodowały dłuższe przerwy w żegludze. Dostęp do wielu portów, ze względu na małe głębokości,

miały małe statki. W handlu bałtyckim przeważały mało wartościowe ładunki masowe. Żegludze liniowej nie sprzyjała nierównowaga masy ładunkowej, ponieważ zmuszała do żeglugi z balastem w jedną stronę (Seraphim, s. 251).

Armatorzy niemieccy czerpali korzyści z inflacji. Byli bardziej konkurencyjni dzięki niższym kosztom. Odbudowę żeglugi umożliwiło też ich uczestnictwo w międzynarodowych porozumieniach armatorów tzw. konferencjach. W warunkach inflacji płace załóg statków niemieckich były znacznie niższe (Geschichte des Verkehrwesens, 1961, s. 366).

W 1922 roku na Morzu Bałtyckim kursowały statki należące do 104 armatorów, w tym 78 armatorów niemieckich. Wśród tych ostatnich najpoważniejszą grupę stanowili szczecińscy, utrzymujący na Bałtyku 26 linii żeglugowych. Pojawiła się jednak nowa konkurencja w postaci wspieranych przez państwo flot Łotwy, Estonii i Polski (Mielcarek, 2011, s. 172–173).

Kryzys spowodował zmniejszenie się tonażu, a jesienią 1932 roku unieruchomione było 2/3 tonażu szczecińskiej floty handlowej. Wszystkie przedsiębiorstwa armatorskie poniosły duże straty a przestały istnieć Stettiner Dampfer Compagnie i przedsiębiorstwo armatorskie Retzlaafa (Dopierała, 1960, s. 89).

Po likwidacji SDC część floty przejął Gribel i w 1931 roku utrzymywał łącznie 25 linii, w większości bałtyckich, a poza tym do Hamburga, Bremy, Antwerpii, Rotterdamu, Londynu, Norwegii (*Dzieje Szczecina*, 1994, s. 605).

Ograniczenie eksportu mąki i paszy, importu masła, sera i jaj, produkcji hodowlanej spowodowało w 1933 roku znaczne trudności armatorów szczecińskich, w tym i Gribla. Ostatecznie otrzymał on pomoc państwa jako najbardziej poszkodowana firma. Nie wykraczało to jednak poza ramy ogólnej polityki subwencjonowania floty. Z drugiej strony wzrastał import rudy ze Szwecji i drewna z Finlandii.

W zakresie żeglugi liniowej Szczecin przegrywał walkę konkurencyjną z Gdynią i Hamburgiem. Regularną linię Szczecin–Nowy Jork uruchomiono w kwietniu 1933 roku, działała tylko trzy kwartały, po czym została zamknięta (Dopierała, 1960, s. 96–97).

Od początku 1937 roku nastąpiła poprawa sytuacji szczecińskich armatorów, co wynikało ze znacznych zamówień na transport węgla do Włoch i zwiększenie przewozów drewna. Mogli więc zmodernizować i powiększyć swój tonaż (*Dzieje Szczecina*, 1994, s. 655).

Po pierwszej wojnie wzrost ruchu statków z lub do Królewca postępował stosunkowo wolno. W 1921 roku przybyło tam 938 statków o pojemności 918 tys. NRT, podczas gdy w 1913 roku – 1803 statki o pojemności 1609 tys. NRT. Na początku lat 20. XX wieku Królewiec utrzymywał regularną żeglugę z niemieckimi portami bałtyckimi i Morza Północnego, Rotterdamem i Amsterdamem, a także z krajami skandynawskimi – Danią i Anglią (Firle, 1922, s. 87–88). W latach 30. królewiecki armator Kleyenstueber obsługiwał samodzielnie linię do Flensburga, a do Szczecina wspólnie ze szczecińskim armatorem Griblem. Linię do Kopenhagi obsługiwał duński Det Forenede Dampskib Selskab. Linie do portów nadreńskich, Antwerpii, Emden, Londynu, Leith, Calais obsługiwał armator królewiecki Poseidon. Linie do Hamburga obsługiwali armatorzy Ick (Hamburg), Sartori u. Berger (Kilonia), Mathies (Hamburg). Na linii do Bremy pływał bremeński Neptun, a do Lubeki – armator Sartori i Ick. Najczęściej obsługiwane były porty w Szczecinie (2–3 razy w tygodniu), Hamburgu (2 razy w tygodniu), Bremie (1–2 razy w tygodniu), Lubece, Calais i Londynie (raz w tygodniu). Co 10 dni pływały statki do Flensburga, do Leith, co 14 dni – do Kopenhagi, Antwerpii, Emden (Warchałowski, 2004, s. 255–256).



Porty bałtyckie były, w omawianym okresie i ówczesnych stosunkach gospodarczych, portami niższej rangi niż porty Morza Północnego. Nie opłacało się kierować statków oceanicznych na Bałtyk, ponieważ musiałyby rozładowywać się w wielu portach, a wejścia do wielu z nich były trudne i wymagały obsługi pilotów. Poza tym towarzystwa ubezpieczeniowe nakładały na statki pływające po Bałtyku dodatek ubezpieczeniowy wynoszący wówczas 0,5% od wartości statku i ładunku. Przewyższało to koszty przeładunku ze statku oceanicznego na bałtycki (Seraphim, 1937, s. 260).

Największe znaczenie jako portu rozdzielczego dla żeglugi bałtyckiej miał Hamburg. Z powodów naturalnych, technicznych i ekonomicznych żegluga bałtycka, pomimo starań o usamodzielnienie, potrzebowała portów niemieckich Morza Północnego jako połączenia pośredniego. Nazywano je nawet najbardziej na zachód położonymi portami bałtyckimi (Seraphim, 1937, s. 264).

Wokół kąpielisk nadmorskich rozwinęła się żegluga pasażerska. Na przykład między Szczecinem a Rugią (Rothe, 1989, s. 16).

## SEEDIENST OSTPREUSSEN

Względy polityczne zadecydowały o utworzeniu w styczniu 1920 roku linii dla regularnych przewozów, przede wszystkim osób, do i z Prus Wschodnich. Na tej linii, między Świnoujściem, Sopotem, Piławą i Kłajpedą, pływały początkowo statki Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J.F. Braeunlich, Hapag-u i NDL. Armatorzy zobowiązali się do regularnych rejsów w zamian za co państwo płaciło im za minimalną liczbę pasażerów. Ponieważ brakowało miejsc sypialnych na statkach, rejsy odbywały się w dzień. Pierwszy rozkład jazdy, skomunikowany z kolejowym przewidywał wyjście ze Świnoujścia o godzinie 4 rano i przybycie o godzinie 19 do Piławy. Frekwencję na tej linii zapewniali początkowo Niemcy urodzeni w Prusach Wschodnich jadący na plebiscyt w lipcu 1920 roku, mający zadecydować o przynależności Warmii i Mazur. Wobec zmniejszenia się liczby pasażerów w 1922 roku NDL i Hapag wycofały się z obsługi tej linii. Do 1925 roku pozostały na niej dwa statki Braeunlicha. O utrzymaniu linii zadecydowały jednak względy polityczne. „Seedienst Ostpreussen” została przejęta przez Ministerstwo Komunikacji Rzeszy. Od 1926 roku zaczęły pływać dwa statki motorowe będące własnością państwa. Eksploatowały je NDL i Braeunlich. Mogły zabierać dużą liczbę pasażerów także do kabin III klasy i były przystosowane do zabierania dużych grup wycieczkowych. Służyły także przewozowi niemieckich osadników do Prus Wschodnich i pracowników do pomocy w żniwach. Po 1933 roku znaczenie tej linii wzrosło. Statki przewoziły także żołnierzy, młodzież ze Służby Pracy i turystów.

W 1935 roku wszedł do służby, eksploatowany przez Hapag, trzeci nowy statek „Tannenberg”. Zawijał do Travemünde, Warnemünde, Binz, Świnoujścia, Sopotu, Piławy, Kłajpedy i Libawy (Rothe, 1989, s. 20–22). Przewozy na tej linii były silnie uwarunkowane politycznie i sporami wokół niemieckiego tranzytu kolejowego do Prus Wsch. W 1920 roku wyniosły one 183 tys. osób. W latach 20. XX wieku występowały znaczne wahania i w latach 1921–1929 (bez wartości skrajnych) wyniosły średnio 41,5 tys. osób, w latach 1930–1933 – 64 tys. osób. Od 1934 roku przekraczały znacznie 100 tys., a w 1936 roku osiągnęły nawet 315 tys. osób i wynikało

to z częściowego zamknięcia polskiej granicy dla niemieckiego tranzytu kolejowego do Prus Wschodnich (Scharf, 1981, s. 55).

## LINIA PROMOWA SASSNITZ–TRELLEBORG

W 1919 roku przewieziono 47 tys. pasażerów. Po wzroście przewiezionych pasażerów do 170 tys. osób, w kolejnych latach następował spadek przewozów. Dopiero w 1930 roku przewozy osiągnęły 184 tys. i znów zaczęły się zmniejszać do 108 tys. osób w 1933 roku. Przewozy ładunków wynosiły w sumie w 1919 roku 69 tys. t, w 1920 roku już 209 tys. i następnie zmniejszały się. W 1926 roku nastąpił wzrost do 247 tys. t. Większe przewozy były w 1929 roku – 251 tys. t, a do 1933 roku obniżyły się do 156 tys. t. Przez cały okres występowała niewielka przewaga przywozu z północy (Scharf, 1981, s. 60).

## PODSUMOWANIE

W portach bałtyckich wzrost ruchu statków postępował szczególnie od połowy lat 30. XX wieku. Szczecin był pod tym względem jednym z największych, podobnie jak Sassnitz, ze względu na przewozy promowe. Następnym w kolejności był Królewiec. W innych portach ruch był o rząd wielkości mniejszy.

Odbudowa floty niemieckiej po pierwszej wojnie postępowała szybko z pomocą państwa. Od połowy lat 30. naziści dążyli do wzmocnienia żeglugi niemieckiej. Żegluga morska znalazła się także w strukturach gospodarki utworzonych przez nazistów. Nastąpił wzrost tonażu floty niemieckiej, jednak zmniejszał się tonaż niemieckiej floty bałtyckiej. Floty tej nie modernizowano.

Flota szczecińska w 1925 roku osiągnęła wielkość przedwojenną. Było to możliwe dzięki poprawie sytuacji w żegludze i pomocy państwa. Jej tonaż zmniejszył się w czasie wielkiego kryzysu a niewielki wzrost nastąpił w drugiej połowie lat 30. Flota szczecińska była też największa z omawianych w artykule.

Armatorzy szczecińscy i innych portów pruskich, wobec rosnącej dominacji armatorów północnoniemieckich, musieli ograniczać się do żeglugi trampowej i liniowej o zasięgu bałtyckim i do portów Morza Północnego. Armator szczeciński zdołał utrzymać linie lewantyńską jedynie do początku lat 30 XX wieku. Przez cały omawiany okres działała linia promów kolejowych Sassnitz–Trelleborg, obsługiwana wspólnie ze Szwecją. Ze względów politycznych utrzymywana była przez państwo linia ze Świnoujścia do Piławy w Prusach Wschodnich, co było alternatywną drogą wobec tranzytu kolejowego do Prus. Wschodnich.

## LITERATURA

- Bartoszyński, K. (1948). Obudowanie ujścia Odry. Porty morskie: Świnoujście, Szczecin. W: A. Grodek, M. Kielczewska-Zaleska, A. Zierhoffer (red.), *Monografia Odry*, Poznań.
- Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt* (1940). Bearb. Institut für Konjunkturforschung. Jena.

- Dopierała, B. (1960). Tendencje rozwojowe portu szczecińskiego i szczecińskiej żeglugi w dwudziestoleciu międzywojennym (1919–1939). *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych*, XXII.
- Firle, R. (1922). *Einfluss des Weltkrieges auf Schifffahrt und Handel in der Ostsee*. Berlin u. Leipzig.
- Geschichte des Verkehrswesens* (1961). 7 Lehrbrief II Ausgabe, Nachdruck. Bearb. E. Rehbein, R. Keil, H. Wehner. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen.
- Koziełło-Poklewska, B. (1993). Znaczenie gospodarcze i rozwój portu królewieckiego w okresie międzywojennym. W: M. Biskup, W. Wrześniński (red.), *Królewiec a Polska*. Olsztyn.
- Mielcarek, A. (2011). On the Development of Merchant Navies in the Baltic Countries. The Years 1918–1939. *Studia Maritima*, XXIV.
- Mroczko, M. (1979). Finansowe aspekty niemieckiego tranzytu kolejowego przez Pomorze Gdańskie w latach 1919–1939. *Zapiski Historyczne*, 3 (XLIV).
- Pittelkow, K., Schmelzkopf, R. (1987). *Heimathafen Stettin. Die Geschichte der Stettiner Hafens, seiner Reedereien und seiner maschinengetriebene Schiffe 1815–1945*. Cuxhaven: Eine Strandgut – Publikation.
- Rothe, C. (1989). *Deutsche Seebäderschiffe 1830–1939*. Berlin: Transpres.
- Scharf, H.-W. (1981). *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*. Freiburg.
- Securius, Th., Bönning, H. (1943). *Güterverkehr und Spedition im Grossdeutschen Reich*, t. I, II, die Beförderung von Gütern auf Binnengewässern und über See. Berlin u. Leipzig.
- Seraphim, P.-H. (1937). *Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr*. Berlin.
- Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* 1919, 1920, 1922, 1927, 1928, 1930–1935, 1937, 1939/40. Berlin.
- Szopowski, Z. (1962). *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*. Warszawa–Poznań: PWN.
- Wachowiak, B. (red.). (1994). *Dzieje Szczecina. T. 3, 1806–1945*. Szczecin: Wydawnictwo „13 Muz”.
- Warchałowski, J. (2004). 1937 kwiecień – Referat „Rola Królewca na Bałtyku”. Dokument 9 *Polityka morska państw bałtyckich i skandynawskich w świetle referatów polskich placówek dyplomatycznych i konsularnych na zjazd bałtycki w Gdyni w 1937 r.* Oprac. A.G. Dąbrowski, P. Kołakowski. Słupsk: Pomorska Akademia Pedagogiczna w Słupsku.

---

## THE MERCHANT FLEET OF POMERANIA AND EAST PRUSSIA PROVINCES IN 1919-1939

### ABSTRACT

The article describes turnover of ports through ship traffic, tonnage development, ship owning companies in main ports (Szczecin, Królewiec), as well as shipping directions and destinations. The description is based on source materials and statistics. In the whole period the state supported port investments and shipping. The tonnage of small Królewiec fleet was several times higher in 1933 (21 thousand GRT) than in 1913. The Stettin Fleet reached its peak in 1929 (165 thousand GRT). Competition from ports of northern Germany caused shipping companies of the aforementioned provinces to limit their navigation mainly to the Baltic and North Sea. A significant role was played by passenger and freight services by railway ferries on the Sassnitz – Trelleborg and Świnoujście – Piława lines which was supposed to be an alternative route of German transit through Polish territory.

### KEYWORDS

shipping, history, Germany

*Translated by Andrzej Mielcarek*