

RYSZARD TECHMAN
Szczecin

**SCHIFFFAHRT ÜBER HAFFS,
AUF HAFEN- UND KÜSTENGEWÄSSERN POMMERNS
IN DEN JAHREN 1945–1956**

Nach dem Zweiten Weltkrieg rückten die Fragen der Schifffahrt auf Innen- und Küstengewässern in den Hintergrund. Die Ursache dafür war der Wiederaufbau von Häfen und der Handelsflotte, der den Vorrang in der Hierarchie allgemeinstaatlicher Bedürfnisse hatte. Deswegen findet man die Anfänge dieser Schifffahrt eher in den von unten kommenden Initiativen und gelegentlichen Handlungen, die in keinen beschlossenen Plänen oder festgelegten Entwicklungsrichtungen fussten. In der Situation, die nach dem Abschluss der Militärhandlungen entstand, umfassten Hauptunternehmungen im Bereich der Hafen-, Haffs- und Küstenschifffahrt hauptsächlich zwei Regionen: Stettin-Swinemünde und Danzig-Gdingen.

Die Aktivierung der Westlichen Gebiete Polens erzwang vor allem das Starten des Wassertransports mit dem Verkehrscharakter, das als Fahrmittel fungierte, indem es einzelne Ortschaften mit Stettin und Swinemünde verband. Den Weg bahnten ihm wirtschaftliche und politische Gründe, und insbesondere die Notwendigkeit einer schnellen Besiedlung der Gebiete am Stettiner Haff. Schon in der nahen Zukunft erwies sich, dass die Schifffahrt auf verdeckten Gewässern, angesichts zerstörter Straßen und Brücken und eines unzureichenden Bus- und Bahntransports auf diesen Gebieten, eine bedeutende Rolle spielte. Ihre Entstehung begünstigte die materielle Basis, denn ein Teil der Schiffswracks, die

in den Gewässern Pommerns lagen, wäre nach einer Renovierung immer noch zu gebrauchen.¹

Der freie Wettbewerb, den das polnische Schifffahrtsministerium in diesem Bereich nach dem Krieg tolerierte, bot der territorialen Selbstverwaltung und dem Privatsektor Wirkungsmöglichkeiten an. Ökonomische Beweggründe, die aus den Bestrebungen der lokalen Verwaltung (des Eigentümers des ehemals deutschen Vermögens) nach der Gewinnung von einem zusätzlichen Einkommen resultierten, und auch die Notwendigkeit der Sicherung einer festen Verbindung mit der Hauptstadt der Woiwodschaft stellten die Grundlagen für den Einsatz am 18. Dezember 1945 durch die Stadtverwaltung in Swinemünde des Dampfschiffes *Piast* dar, dass Schifffahrten nach Stettin und zurück machte.² Das war die erste relativ reguläre Verkehrslinie zwischen den beiden Städten, die von großer Bedeutung für Besiedlung und Belebung des nordwestlichen Teils Polens war. Es ist zu bemerken, dass zu dieser Zeit zwischen der Insel Wollin und dem Rest des Landes eigentlich keine Verbindung bestand: Die Bahn fuhr nur bis Reclaw (Hagen), da Brücken auf dem Fluss Dievenow gesprengt worden waren, ein in Bezug auf die Anzahl spärlicher und teurer Busverkehr wurde erst ein paar Monate später gegründet und der vereinzelte PKW-Transport wurde vor allem von unternehmungslustigen Dieben beherrscht.

Bis Mitte Oktober 1946 beförderte dieses unformelle Schifffahrtsunternehmen über 17 Tsd. Passagiere und 599 Tonnent Güter aus Swinemünde, und brachte somit Gewinne seinem kommunalen Reeder. Die *Piast* transportierte alles: Personen, Post, Habe von Ansiedlern mit lebendem Inventar. Man benutzte sie auch als Reiseschiff. Im Oktober 1948, nach der Kollision mit einem Schlepper, hörte

¹ R. Techman, J. Stanielewicz: *Żegluga na morskich wodach przybrzeżnych i wewnętrznych* [Schifffahrt auf Küstenseengewässern und Innengewässern], in: *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim* [50 Jahre der polnischen Seewirtschaft in Westpommern], hg. v. I. Dunin-Kwinta, J. Stanielewicz, Szczecin 1995, S. 101.

² Archiwum Państwowe w Szczecinie [Staatsarchiv Stettin – weiter: AP Szczecin], Oddział w Międzyzdrojach [Abteilung Misdroy – weiter: AP Międzyzdroje], Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa w Swinoujściu [Stadtverwaltung und Nationaler Stadtrat in Swinemünde], 10: Information über die Entstehung und die Tätigkeit des kommunalen Schifffahrtsunternehmens in Swinemünde; R. Techman: *Gospodarka morska w latach 1945–1950* [Seewirtschaft in den Jahren 1945–1950], Szczecin 1992 (*Źródła do dziejów Pomorza Zachodniego* [Quellen zur Geschichte Westpommerns], Bd. 5), S. 103–106; A. Wroński: „*Piast*“ *był pierwszy* ... [Die *Piast* war die Erste ...], „Siódmy Głos Tygodnia“ [Die Siebte Wochenstimme], 1964, 30, S. 4; J. Miciński: *Piast był pierwszy* [Die *Piast* war die Erste], „Morze“ [Das Meer], 1985, 4, S. 6–7.

sie auf zu fahren und beendete somit die Tätigkeit des Swinemünder Frachtführers.³

Im Januar oder Februar 1946 fing ein nicht besonders großer, ehemals deutscher Schlepper *Fritz* (er wurde von polnischen Ansiedlern und einheimischen Deutschen in Betrieb gesetzt) an, auf der Überfahrt zwischen den Inseln Karсібór (Kaseburg) und Uznam (Usedom) angesiedelte und zugewanderte Bevölkerung und ihr Besitz überzusetzen. Er bekam von seinem neuen Eigentümer – der Gemeinde Przytór (Pritter) – den Namen *Władysław IV*.⁴ Er wurde bald einer Truppeneinheit des Grenzschutzes (WOP) unterordnet und diente der Stoff- und Lebensmittelversorgung für die am Stettiner Haff entstehenden Stellen dieser Militärformation. Der Schlepper fuhr auch nach Swinemünde und Stettin. Ende dieses Jahres wurde er durch die Gemeinde zurückgewonnen und dann an die Selbstverwaltung höherer Stufe übergeben. Er gab den Ansporn zur Gründung Mitte April 1947 des Wolliner Kreisunternehmens für Schifffahrt (Powiatowe Wolińskie Przedsiębiorstwo Żeglugowe) „Władysław IV“. Drei Monate später begann man mit dem Schlepper Lebensmittel, Kohle und Baustoffe zu befördern, ohne dabei auf die Überfahrt zwischen Kaseburg und Swinemünde zu verzichten. Die Kreisselbstverwaltung verband mit ihm die Hoffnung auf eine wirtschaftliche Unabhängigkeit, aber seine Benutzung war trotz Erwartungen nicht rentabel, was zur Auflösung der Firma Mitte 1948 führte.⁵

³ R. Techman: *Gospodarka morska ...* [Seewirtschaft ...], S. 104; idem: *Kalendarium morskie Szczecina* [Seekalendarium Stettins – weiter: KmS]. *Rok 1948* [Jahr 1948], „Przegląd Zachodniopomorski“ [Westpommerische Rundschau – weiter: PZP], 2003, 3, S. 257; idem: KmS 1950, *ibid.*, 2006, 1, S. 150; idem: KmS 1954, *ibid.*, 2008, 1, S. 140.

⁴ Z. Dobrzyński: *Szefz „Władysława IV“* [Der Chef von der *Władysław IV*], „Morze“ [Das Meer], 1985, 11, S. 4–5; J. Kmito: *Spotkanie z morzem* [Ein Treffen mit dem Meer], in: *Z nadodrzańskiej ziemi. Wspomnienia szczecinian* [Vom Oderland. Erinnerungen der Stettiner], Auswahl, Bearbeitung und Einführung v. T. Białecki, Poznań 1974, S. 324–357; R. Techman: *Gospodarka morska ...* [Seewirtschaft ...], S. 106–108.

⁵ AP Szczecin, Urząd Wojewódzki Szczeciński [Stettiner Woiwodschaftsamt – weiter: UWS], 675, S. 255; 1692, S. 71, 589; AP Międzyzdroje, Starostwo Powiatowe Wolińskie [Wolliner Landratskreisamt], 171: Protokoll der Übergabe des Schiffes *Władysław IV* an den Voigt der Gemeinde Przytór (Pritter) vom 8. Dez. 1946; *ibid.*, Powiatowa Rada Narodowa w Świnoujściu [Nationaler Landkreisesrat Swinemünde – weiter: PRN Świnoujście], 4: Beschluss Nr. 25 des Wolliner Nationalen Landkreisesrates vom 15. April 1947 über die Gründung des Wolliner Kreisunternehmens für Schifffahrt „Władysław IV“; *ibid.*, 118: Auszug aus dem Protokoll Nr. 1 der PRN-Tagung vom 13. Juni 1950; *ibid.*, Wydział Powiatowy Woliński w Świnoujściu [Wolliner Landkreisabteilung in Swinemünde], 10: Haushalt für das Jahr 1947; *ibid.*, 82, S. 6–8; R. Techman: *Gospodarka morska ...* [Seewirtschaft ...], S. 106–108. Der Schlepper DS *Władysław IV*, bald in *Zbyszko* umbenannt, wurde zur weiteren Teilnahme am Verkehr wegen seines sehr schlechten technischen Zustandes nicht zugelassen und ein paar Jahre später verschrottet.

In der Stettiner Hafenschifffahrt erschien Ende Juli 1947 ein kommunaler Reeder – das Unternehmen *Tramwaje i Autobusy m. Szczecina* (Straßenbahnen und Busse der Stadt Stettin). Es setzte eine Wasserstraßenbahn in Betrieb, nämlich die Dampffähre *Piotr*, die an Werktagen Arbeiter auf der Strecke: Haken-terrasse – Getreidespeicher „Ewa“ – Schlachthaus – Werkstätte des Seeamtes – Hütte „Szczecin“ beförderte und sonntags Ausflüge im Stettiner Hafen machte. In den letzten Monaten 1948 verzichtete der städtische Reeder auf diese Dienstleistungen, wahrscheinlich wegen der Einführung von Vorschriften, die Selbstständigkeit und wirtschaftliche Aktivität der Selbstverwaltung einschränkten.⁶

Das Privatkapital unternahm schon im Oktober 1945 einen Versuch, Wassertransport in Kamień Pomorski (Cammin in Pommern) zu starten. Die Initiative von Jan Krużyński, der sich an das hiesige Landratsamt mit der Bitte um die Zuteilung des auf der Sandbank liegenden Schiffes *Heidebring* (später *Jolanta*) wandte, setzte die Wiederbelebung der Vorkriegslinie Stettin–Cammin–Swinemünde voraus. Man argumentierte, dass sie nicht nur Arbeitsplätze und günstiges Gehalt für mindestens ein paar Personen schafft, sondern dass sie auch „Ansielerverkehr beleben und hiesige Gebiete mit unentbehrlichen Waren versorgen“ wird. Der Entwurf fand keine Unterstützung in der Landkreisverwaltung, denn auch sie bemühte sich (erfolglos), ein Schifffahrtsunternehmen zu gründen.⁷

Ein ähnliches Ziel setzte sich die Gesellschaft *Linia Żeglugi Rzecznej i Przybrzeżnej „Dłoń Robotnicza“ Sp. z o.o.* (Linie für Fluss- und Küstenschifffahrt „Arbeiterhand“ GmbH) in Stettin voraus, die am 24. Juni 1946 r. zur „Beförderung von Personen und aller Art Waren auf den Flüssen Oder und Warthe und auf der Ostseeküste“ ins Register eingetragen wurde. Um sich den Anfang leichter zu machen, wählten ihre Chefs nicht nur einen „zeitgemäßen“ Namen für die Firma, sondern sie verbreiteten auch die Information, dass ihre Aktionäre Mitglieder der Polnischen Arbeiterpartei (angeblich sollte sie die Patronin der Firma sein) und Partisanen der Volksgarde seien, was auf den Einspruch des Stettiner Woiwoden stieß. Mit großen Schwierigkeiten renovierte „Dłoń Robotnicza“

⁶ AP Szczecin, Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie [Industrie- und Handelskammer in Szczecin – weiter: IPH], 124, S. 185; *ibid.*, Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa w Szczecinie [Stadtvorstand und Nationaler Stadtrat in Szczecin], 128, S. 98; „Głos Szczeciński“ [Stettiner Stimme – weiter: GS], 234, 25.08.1948; „Kurier Szczeciński“ [Stettiner Kurier –weiter: KS), 180, 6.07.1947 und 202, 28.07.1947.

⁷ AP Międzyzdroje, Starostwo Powiatowe Kamieńskie [Camminer Landratskreisamt], 69: Schreiben von Jan Krużyński an das Amt des Bevollmächtigten der RP-Regierung für den Camminer Kreis über die Zuteilung eines Schiffes, das zur Gründung eines Unternehmens für Küstenschifffahrt unentbehrlich ist; R. Techman: *Gospodarka morska ...* [Seewirtschaft ...], S. 102.

das Motorboot *Trzygłów* (geholt aus dem Wasser in der Nähe von Karsibór – Kaseburg), das ein paar Monate im Jahre 1948 Personen und Ware zwischen Stettin und Gryfino (Greifenhagen) beförderte. Die Gesellschaft charterte auch von der russischen Verwaltung das Dampfschiff *Ukraina*, das die Strecke Stettin–Międzyzdroje (Misdroy) befuhr, aber angesichts unzureichenden Chancen, sich auf dem Markt zu behaupten, musste sie die Überlegenheit des stärkeren Reeders Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku „Gryf“ (Polnische Küstenschifffahrt auf der Ostsee „Der Greif“) anerkennen. Enorm große finanzielle Probleme der Firma „Dłóń Robotnicza“ beschleunigten ihren Untergang – am 20. Oktober 1948 stellte sie ihre Tätigkeit ein.⁸

Die hier erwähnten Unternehmungen der kommunalen Verwaltung, der Selbstverwaltung und des kapitalistischen Sektors waren zwar kurzfristig und es fehlte ihnen an Schwung wegen finanzieller Schwäche ihrer Initiatoren und keiner besonders günstigen Atmosphäre dafür, dass sie sich mit dem Wassertransport beschäftigen, jedoch spielten sie in diesen Jahren eine wichtige Rolle. Erst die Unterstützung in diesem Bereich seitens des Staates gab eine festere Grundlage zur Entwicklung der Schifffahrt auf Innen- und Küstengewässern des polnischen Meeres.

Am 20. November 1946 wurde in Stettin (nachdem man aufgehört hatte, ein ähnliches Unternehmen in Danzig zu organisieren⁹) die erwähnte GmbH Polnische Küstenschifffahrt auf der Ostsee „Gryf“ gegründet, die die Interessen einiger Ostseestädte und des Staatsschatzes vertrat. Der seinerzeit größte polnische Reeder war am Anfang auf den Gebieten des Stettiner Hafes und der Danziger Bucht tätig. Er wurde gezwungen, Wracks anzupassen und Schiffseinheiten zu

⁸ Archiwum Akt Nowych w Warszawie [Archiv der Neuen Akten in Warschau – weiter: AAN Warszawa], Ministerstwo Ziem Odzyskanych [Ministerium für Wiedergewonnene Gebiete], 56, Mikrofilm B 5156: Schreiben von L. Borkowicz vom 4. Juni 1946 an W. Gomułka; AP Szczecin, IPH, 27, S. 47; 70, S. 43; *ibid.*, Urząd Pełnomocnika do Zagospodarowania i Odbudowy Portu Szczecin [Amt des Bevollmächtigten für Bewirtschaftung und Wiederaufbau des Stettiner Hafens – weiter: UP], 38, S. 51–52; *ibid.*, Okręgowy Urząd Likwidacyjny [Bezirks-Liquidationskreisamt], 311, S. 17; *ibid.*, Komitet Wojewódzki Polskiej Partii Robotniczej [Wojewodschaftskomitee der Polnischen Arbeiterpartei], 864: Vertrag der Gesellschaft „Dłóń Robotnicza“ mit der Polnischen Küstenschifffahrt „Gryf“ vom 20. Mai 1948; *ibid.*, Szczeciński Urząd Morski (Stettiner Seeamt – weiter: SUM), 38, S. 53–55; *ibid.*, Sąd Okręgowy [Bezirksgericht], 1960, 1992: Gerichtssachen gegen „Dłóń Robotnicza“; R. Techman: KmS 1948, PZP, 2003, 3, S. 257; *idem*: *Gospodarka morską ...* [Seewirtschaft ...], S. 108–109; KS, 138, 21.05.1948.

⁹ Die früher gegründete GmbH „Gryf“ Żegluga Przybrzeżna in Gdańsk, deren Patron der Wirtschaftliche Verband der Seestädte (ZGMM) war, fand keine Akzeptanz des Resorts für Schifffahrt und Außenhandel, der in ihr eine Einschränkung eigenen Einkommens zugunsten des Urhebers – ZGMM – sah.

nutzen, die man im Rahmen der Kriegsentschädigung (Bedürfnisse der Nationalwirtschaft, die aus ihrer Zerstörung wieder aufgebaut werden musste, ermöglichen keinen Bau eines neuen Fahrzeugparks) bekam und er musste seit Anfang an gegen eine unrentable Nutzung kämpfen. Fehlende Erfahrung und mangelnde Kenntnis des Tätigkeitsbereiches, Schwierigkeiten, entsprechendes Personal anzustellen oder Mängel in Versorgung, ergänzen die Reihe von Problemen, mit denen er sich messen musste.¹⁰

Im Jahre 1947 eröffnete der „Gryf“ auf dem Stettiner Haff ein paar fest Verbindungen, die zusammen mit dem oben erwähnten „Piaśt“ 65.729 Passagiere und 1789 Tonen Ware beförderten. Die Wasserstraße aus Stettin nach Swinemünde befuhr seit dem 14. April dieses Jahres DS *San*, das dann von der gepachteten sowjetischen *Ukraina* unterstützt wurde. Am 17. Juli fuhr MS *Jolanta* zum ersten Mal nach Trzebież (Ziegenort), und MS *Telimena* begab sich am 19. August auf ihre erste Schiffsreise nach Mędyzdroje (Misdroy). Die nahe Zukunft zeigte, dass nur die Verbindung mit Swinemünde sich durch eine gewisse Regularität auszeichnete, während andere nur saisonbedingt waren. Die Schifffahrt von „Gryf“ in der Stettiner Region füllte vor allem Verkehrsaufgaben aus, während die in der Danziger Bucht entschieden touristischen Charakter hatte.¹¹

Mit dem Anstieg der zugeteilten Tonnage kamen auf die bisherigen Strecken immer neue Schiffe dazu. Man eröffnete neue Linien, z. B. nach Stepnica (Stepenitz; 22. April 1948 – MS *Aldona*), und ein Teil der alten (z. B. nach Ziegenort) wurde wegen zu niedriger Besucherzahl geschlossen. Unter 14 Einheiten (darunter 3 eiserne Kähne), über die „Gryf“ verfügte – beförderten 9 von ihnen mit einem Rauminhalt von 2791,12 BRT, die in der Stettiner Region benutzt wurden, 108.765 Personen und 2893,3 Tonen Ladung bis Ende 1948. Wenn auch Personenbeförderung relativ groß war, dann war Warentransport unzureichend, um den Fahrzeugpark des Frachters auszunutzen. Dies resultierte vor allem aus

¹⁰ AP Szczecin, Biuro Prezydialne Wojewódzkiej Rady Narodowej [Präsidentenbüro des Woiwodschaftsnationalrates – weiter: BP WRN), 169, S. 1; 254, S. 610; W. Bublewski: *Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku „Gryf“* [Polnische Küstenschifffahrt auf der Ostsee „Der Greif“], „Biuletyn Nautologiczny“ [Nautologisches Bulletin], 1958, 9–10, S. 3–5; R. Techman: *Gospodarka morska ...* [Seewirtschaft ...], S. 111–112.

¹¹ AP Szczecin, IPH, 21, S. 42; *ibid.*, UP, 168, S. 13; W. Bublewski: *op. cit.*, S. 6–7; KS, 192, 18.07.1947 und 251, 15.09.1947.

einer relativ schwachen wirtschaftlichen Belegung der Ortschaften am Stettiner Haff und aus einer unzureichenden Entwicklung von Swinemünde.¹²

Tabelle 1. Stettiner Fahrzeugpark der Polnischen Küstenschifffahrt auf der Ostsee „Gryf“ (31. Dez. 1948)

Schiffsname	Baujahr	Rauminhalt BRT	Kraft KM	Geschwindigkeit (Knoten)	Passagierzahl	Besatzung
MS <i>Jolanta</i>	1926	39,12	120	9,2	120	5
MS <i>Malgosia</i>	1935	58,03	225	10,0	150	5
MS <i>Julia</i>	1945	118,63	450	10,0	130	5
DS <i>Telimena</i>	1906	110,39	160	9,0	350	7
MS <i>Aldona</i>	1941	29,91	120	12,0	70	4
DS <i>Diana</i>	1911	376,24	240	7,0	1000/550	17
MS <i>Elżunia</i>	1933	37,47	190	8,0	45	5
DS <i>San</i>	1871	109,33	160	7,0	150	7
DS <i>Beniowski</i>	1905	1912,00	3500	17,0	550/915	31
Kähne GF I, II, III	.	330,00	.	.	.	4

Es gelang, den Schifffahrtswirkungsbereich auf die ganze polnische Küste dadurch aufzudehnen, dass man eine Linie zwischen Sopot (Zoppot) und Stettin eröffnete, die seit dem 23. Juli 1948 das größte Schiff der Firma „Gryf“ – DS *Beniowski* befuhr. Die Strecke erfreute sich einer relativ großer Beliebtheit, da man in ein paar Monaten fast 5000 Passagiere bediente. Am Kabotageverkehr auf diesem Schifffahrtsweg nahm auch ausnahmsweise der größte polnische Seereeder – Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe SA (Gdingen-Amerika Schifffahrtlinien AG) teil, der 21.502,1 Tonen Ladung, meistens flüssigen Treibstoff, beförderte. Die Nützlichkeit des Personen- und Warentransports auf dem Meer hatte jedoch keinen festen Charakter wegen der Form der polnischen Seeküste und ihrer wirtschaftlichen Schwäche, die dem Wassertransport keinen Vorzug anboten. Dazu konnten der parallel verlaufende Bahngleis und gute Schotterstraßen (abgesehen von der Tariffhöhe und der traditionellen Bindung von Spediteure an Festlandtransport) den Bedarf an Transport auf dieser Strecke decken. Der Aufwand für die Nutzung des Dampfschiffes *Beniowski* war dazu noch so groß und nicht pro-

¹² AP Szczecin, BP WRN, 169, S. 1–6; 633, S. 117–119, 127; AAN Warszawa, Centralny Urząd Planowania [Zentralles Planungsamt], 4197, S. 16; R. Techman: *Gospodarka morska ...* [Seewirtschaft ...], S. 113–115; W. Bublewski: op. cit., S. 8–9.

portional zum erreichten Gewinn, dass man in der nächsten Saison auf darauf verzichtete.¹³

Da die unrentable Wirtschaft der Gesellschaft „Gryf“ von einem starken Druck auf Schifffahrtsverstaatlichung im Allgemeinen begleitet wurde, wurde ihr Schicksal besiegelt. Bei der Vorstellung von Veränderungen argumentierte das Schifffahrtsministerium, dass sich das Erhalten des Verkehrs zwischen Stettin und Danzig als zwecklos und kostspielig und die Leitung eines Unternehmens mit der Zweigniederlassung in Danzig – als schwierig und unlogisch erweisen sollten. Da es aus organisatorischen und finanziellen Gründen keinen Sinn darin sähe, nur einen Frachtführer zu behalten, schlug das Schifffahrtsministerium vor, den „Gryf“ in zwei Unternehmen zu gliedern. Der Vorsatz wurde bald umgesetzt: mit dem Anfang April 1949 rief man staatliche Reedereien ins Leben: Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie (Küstenschifffahrt Stettin), die als ihren Wirkungsbereich den westlichen Teil der Küste – einschließlich bis Darłowo (Rügenwalde) – hatte, und Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku (Küstenschifffahrt Danzig) für den restlichen Teil der polnischen Küstengrenze.¹⁴

Die Lage und die Eigenart des Stettiner Hafens als einen Fluss- und Seehafen verbanden zu einer unlösbaren Einheit seinen Wiederaufbau mit der Bewirtschaftung der Oder als einer Verkehrsader. Es ist natürlich selbstverständlich, dass die hiesige Zweigniederlassung der GmbH Polska Żegluga na Odrze (Polnische Schifffahrt auf der Oder – PŻnO), die in Breslau aufgrund des Beschlusses des Wirtschaftskomitees des Ministerrates vom 2. Mai 1946 gegründet wurde, sich für den Wasserverkehr interessierte. Ihre Teilhaber waren Hauptbereiche der Staatsindustrie (Kohlenindustrie, Hüttengewerbe, Zement- und Petroleumindustrie) und drei Städte: Breslau, Posen und Stettin. Die Stettiner Abteilung des Unternehmens war befugt u. a. zur selbstständigen Führung von Schifffahrtsunternehmungen, zur Verwaltung der Linien in den oberen oder unteren Lauf des Flusses von Stettin aus und zur Durchführung von Umladungen im Stettiner

¹³ AP Szczecin, IPH, 25, S. 41; 26, S. 34; 70, S. 43; W. Bublewski: op. cit., S. 9.

¹⁴ AAN Warszawa, Ministerstwo Żeglugi [Schifffahrtsministerium – weiter: MŻ], 291, S. 48; Verordnungen des Schifffahrtsministers vom 8. Feb. 1949, herausgegeben in Übereinstimmung mit dem Schatzminister und dem Vorstandsvorsitzenden des Zentralen Planungsamtes über die Gründung der Staatsunternehmen unter den Namen Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku und Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie, „Monitor Polski“ [Polnisches Amtsblatt], A-25, Pos. 400, 401.

Hafen. Den größten Teil von ausgeführten Tätigkeiten stellte die technische Bedienung von Warentransporten aus Schlesien und zurück dar.¹⁵

Im Juli 1946 begann die Oderschifffahrt relativ regelmäßige Schiffsreisen nach Swinemünde mit dem Motorkahn *Warszawa* anzubieten, da schlesische Transporte irregulär kamen. Bevor man sie im Oktober einstellte, bedienten sie bis zu diesem Zeitpunkt 7741 Passagiere und beförderten fast 130 Tönen von Waren. Außerdem führte man mit dem eigenen Fahrzeugpark gelegentliche Schiffsreisen aus. Das waren ausschließlich Kreuzfahrten im Hafen und in Richtung des Stettiner Haffs für insgesamt 2160 Interessierten. Das relativ geringe Interesse an den Fahrten ist auf die Anfangsphase des Stadtaufbaus und die unzureichende Anzahl an Schiffseinheiten, die die Eröffnung einer regulären Schiffflinie unmöglich machte, zurückzuführen. Ladungstransporte nach Wollin, Kamień (Cammin) und Dziwnów (Dievenow) kamen nicht zustande, angeblich wegen der mangelnden Schifffahrtssicherheit, da sie von Minen gefährdet werden sollte.¹⁶

Wenn auch der lokale Warenverkehr im Jahre 1946 gering war, dann umfasste er – dank der Nutzung von Schiffseinheiten während Zwangsaufenthalte – im nächsten Jahr schon 25 Schiffsreisen in den beiden Richtungen von Stettin aus, nämlich nach Norden und nach Süden von der Stadt, darunter 18 Schiffsreisen nach Swinemünde, eine nach Posen und 6 im Stettiner Hafen. Charakteristisch für sie war die wachsende Bedeutung der Swinemünder Verkehrslinie, der fortwährende Interessenmangel von Posen an Odertransporten und das Erscheinen zum ersten Mal von Hafenmasse, die aus der nächsten Umgebung geliefert wurde.¹⁷

Um wirtschaftlichen Bedürfnissen entgegenzukommen, eröffnete die Oderschifffahrt am 7. Juli 1947 den alltäglichen Verkehr auf der Strecke Stettin–Gryfino (Greifenhagen) – zuerst mit dem Motorboot *Halina* und dann mit Motorkähnen *Kraków* und *Zabrze*. Die Verbindung zwischen dem Zentrum einer relativ großen Stadt und dem Obst- und Gemüse-Zentrum gab eine Chance für die Entwicklung der Linie, die zudem günstiger, d. h. kürzer als Bus- und Bahnverbindung

¹⁵ M. Zawadka: *Trudne początki polskiej żeglugi na Odrze* [Schwierige Anfänge der polnischen Schifffahrt auf der Oder], „Zeszyty Odrzańskie“ [Oderhefte], 20, 2000, S. 143–146.

¹⁶ Archiwum Państwowe we Wrocławiu [Staatsarchiv Breslau], Polska Żegluga na Odrze [Polnische Schifffahrt auf der Oder], 12: Bericht der Polnischen Schifffahrt auf der Oder, Abteilung in Stettin, für das Jahr 1946, S. 11–14, 22.

¹⁷ AP Szczecin, Polska Żegluga na Odrze Oddział w Szczecinie [Polnische Schifffahrt auf der Oder, Abteilung Stettin – weiter: PŻnO], 21: Bericht der PŻnO-Verkehrsabteilung für das Jahr 1947.

war. Im ersten Jahr ihrer Tätigkeit nahmen die oben erwähnten Einheiten 11.428 Personen und 279 Tonen Ware ans Bord und brachten dem Reeder einen gerade nicht geringen Gewinn. Die guten Aussichten bestätigten sich mit der Zeit: Im Jahre 1948 verdoppelte sich die Anzahl der Passagiere (17.400) und die Menge der Ladungen (558 Tonen), was einen ähnlichen Gewinnanstieg bedeutete. Das war die Folge der zunehmenden Aufnahmefähigkeit des Stettiner Marktes, deren Ursache die fortschreitende Stadtaktivierung und ihre Offenheit für die Herstellung vorstädtischer Bauernhöfe war. Im nächsten Jahr eröffnete PŻnO zusätzlich eine Linie zur Personenbeförderung auf der Strecke Stettin–Moczyły (Schillersdorf; Westoder), die der Motorkahn *Zabrze* befuhr, jedoch verzichtete man auf sie nach ein paar Wochen wegen ihrer Unrentabilität aufgrund geringer Besucherzahl. Am Anfang dieses Jahrzehntes beförderte der Reeder auf der Strecke aus Stettin nach Greifenhagen (die Strecke wurde inzwischen bis zu Ognica [Nipperwiese] verlängert) mit dem Schiff *Kinga* und dem Schlepper *Skrzetuski* 28431 Passagiere und 340 Tonen Ware.¹⁸

In Bezug darauf, dass im Jahre 1947 Schiffe von der Polnischen Küstenschifffahrt „Gryf“ auf den Schifffahrtswegen des Stettiner Haffs erschienen, verzichtete die Oderschifffahrt auf Personenbeförderung nach Swinemünde. Sie bot jedoch weiter Schiffsreisen im Hafen und über das Haff an, die (trotz ihrer Irregularität) die fünffach größere Zahl an Interessierten (10.738) brachten als ein Jahr zuvor. Und in der allgemeinen Zusammenstellung aller beförderten Ladungen (hauptsächlich aus Schlesien) stellte der Transport auf Hafengewässern einen bedeutenden und schnell wachsenden (von 1548 Tonen im Jahre 1947 auf 47.448 Tonen im Jahre 1949) Anteil dar.¹⁹

Die Polnische Schifffahrt auf der Oder eröffnete Mitte Oktober 1948 Hafentransport für Personen. Die Wasserstraßenbahn *Pionier* machte zuerst Schiffsreisen die Oder entlang – von der Bailey-Brücke (am Hauptbahnhof) nach Stołczyn (Stolzenhagen), aber eine geringe Besucheranzahl erzwang die Änderung der Route. Auf der neuen Strecke von dem „Odra“-Kai bis auf die Insel Gryfia (Tirpitz Insel) und Halbinsel Ewa beförderte man nur bis Ende des Jahres 16.543 Angestellter verschiedener Firmen. Im letzten Jahr dieses Jahrzehntes (1949)

¹⁸ Ibid., 18: Tätigkeitsbericht von PŻnO für 1948; 19: Tätigkeitsbericht von PŻnO für 1949; 21: Bericht der Verkehrsabteilung für 1947; Z. 35: *Notatka w sprawie komunikacji pasażersko-towarowej Szczecin–Gryfino* [Notiz über den Personen- und Warenverkehr Stettin–Greifenhagen]; 41: Tätigkeitsbericht der PŻnO-Expositur für 1950; R. Techman: KmS 1949, PZP, 2004, 2, S. 189.

¹⁹ AP Szczecin, PŻnO, 21: Bericht der Verkehrsabteilung für 1947; 18: Tätigkeitsbericht von PŻnO für 1948.

unterhielt PŻnO weiter die Linie: Hakenterrasse – „Odra“-Kai – „Ewa“-Kai – Okrętowa-Insel (Patmosinsel), auf der das Personen- und Güterschiff *Kinga* und Personenschiffseinheiten *Piotr*, *Halina* und *Pionier* während 2676 Schiffsreisen 82.112 Personen transportierten. Diese Schiffe wurden außerdem an verschiedene Stettiner Institutionen vermietet, die Ausflüge oder Feier für ihr Personal am Bord veranstalteten.²⁰ Im nächsten Jahrzehnt verzichtete PŻnO auf Personenverkehr in den oberen Lauf der Oder und im Hafen und dieser Verkehr wurde durch die Küstenschifffahrt monopolisiert.

Die Reederei Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie bekämpfte mehrere Nutzungs- und Finanzprobleme, deren Ursache waren: der Überschuss an Passagieren an Sonn- und Feiertagen beim Stillstand an Werktagen, die Saure-Gurken-Zeit vom Oktober bis Mai, der schlechte technische Zustand von Anlageplätzen in den Häfen und Schiffsverbrauch. Das Projekt der Organisierung einer regulären Personenbeförderung an der Küste und der baltischen Kabotage erfuhr keine Verwirklichung. Man setzte weiter zwei Grundaufgaben um: das Hafftransport und die Bedienung des Touristik- und Hafenverkehrs.²¹

Im ersten Jahr der Tätigkeit setzte man Schiffsreisen auf alten Strecken fort. Man eröffnete auch zwei neue, die saisonbedingt waren: Kamień (Cammin) – Dziwnów (Dievenow) – Międzywodzie (Heidebrink) und eine lokale: Stettin-Hauptbahnhof – Stettin-Altdamm, außerdem veranstaltete man auch viele Spazierfahrten im Hafen. Einer relativ großen Beliebtheit erfreuten sich „Ausflüge auf das Meer“ (mit den Schiffen *Julia* und *Diana*), an denen fast 7000 Personen teilnahmen. Der Verfrachter eröffnete am 2. Mai dieses Jahres die erste Linie für Gütertransport über das Stettiner Haff, die zwei wichtigste Ortschaften dieses Gewässers verband. Das Dampfschiff *San*, das man der Fischzentrale charterte, verließ Stettin jeden Tag und fuhr über Stepnica (Stepenitz), Wollin, Lubin (Lebbin), Wicko (Vietzig) nach Swinemünde und zurück. Einige Wochen lang holte das Schiff Fische (insgesamt über 800 Tonnen) und hinterließ in Fischersiedlungen Eisladungen, die es aus der Woiwodschaftshauptstadt samt anderer Ware brachte. Man setzte voraus, dass diese Schiffsreisen die Wirtschaft am Stettiner Haff beleben, jedoch dauerten sie zu kurz, um dies zu erzielen.²²

²⁰ Ibid., Z. 18: Tätigkeitsbericht von PŻnO für 1948; 19: Tätigkeitsbericht von PŻnO für 1949.

²¹ Ibid., Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Szczecinie [Oberste Kontrollkammer. Delegatur in Szczecin – weiter: NIK], 412: Protokoll der Kontrolle des Unternehmens Żegluga Szczecińska vom Februar 1950.

²² Ibid.; GS, 36, 7.05.1949.

Nachdem der Oderfrachtführer sich aus dem Personentransport in den oberen Flusslauf zurückgezogen hatte, startete Żegluga Przybrzeżna am 10. September 1951 einen täglichen Personen- und Güterverkehr aus Stettin nach Gryfino (Greifenhagen). Anfang Mai nächsten Jahres machte die Küstenschiffahrt eine Probeschiffsreise auf der Strecke Stettin – Greifenhagen – Widuchowa (Fiddichow) – Ognica (Nipperwiese) – Krajnik Dolny (Niederkränig), mit der Voraussetzung, dass sie dort eine feste Linie eröffnet, die einerseits die nicht besonders gute Lage dieser Ortschaften in Bezug auf Straßen- und Bahnverbindungen mit Stettin verbessert und andererseits die Möglichkeit gibt, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Gemüse zu befördern. Jedoch erteilte das Kommando der Stettiner WOP-Brigade (Militäreinheit des Grenzschutzes) seine Zustimmung nur für die Eröffnung des Wasserverkehrs zwischen Fiddichow und Stettin (Innengewässer), mit Verbot für die Verbindungen mit den Ortschaften Niederkränig und Nipperwiese, da sie sich an Grenzgewässern befinden.²³

Anfang der 50er Jahre zwang man den Stettiner Reeder (ohne Änderung seiner bisherigen Spezialisierung) zur Erweiterung seiner Transportaufgaben. Gegen seinen Willen wurde er in den letzten Monaten 1949 verpflichtet, den Fährverkehr in Swinemünde zu unterhalten, der sich bisher in sowjetischen Händen befand. Die Lage der Stadt, die sich auf zwei Inseln erstreckt, zwischen den sich die tiefe Strömung der Swine befindet, die einen Teil des Fahrwassers von der Ostsee in den Stettiner Hafen bildet, brachte viele Verkehrsprobleme mit sich. Die Entwicklung Swinemündes war in gewissem Grad von Fähren abhängig, denn ein problemloser Verkehr zwischen den beiden Ufern war ein wichtiger Faktor, der den Ansiedlungsprozess und den Tourismus steigern und den Ausbau des linken und des rechten Teiles der Stadt ermöglichen könnte. Der Fährverkehr sicherte auch eine Verbindung zwischen der Stadt und ihrem wirtschaftlichen Hinterland, da man auf diese Weise Waren für die Bevölkerung und Industrie- und Handelsunternehmen transportierte, den Zugang zur Bahn, deren Endstation sich am rechten Ufer in Warszów (Ostswine) befand, und zu einer sich im Bau befindenden großen Fischereizentrale ermöglichte.²⁴ Verhandlungen bezüglich der Übernahme der von Russen benutzten Fähren endeten erfolglos. Die Rus-

²³ Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie [Archiv des Grenzschutzes in Szczecin – weiter: ASG Szczecin], Dowództwo Wojsk Ochrony Pogranicza [Kommando des Grenzschutzes – weiter: DWOP], 240/174, S. 410–411; R. Techman: *KmS 1951*, PZP, 2006, 2, S. 187.

²⁴ AP Szczecin, SUM, 298: Schreiben von SUM vom 8. Juli 1949; *ibid.*, *Żegluga Szczecińska* [Stettiner Schiffahrt – weiter: ŻS], 93, S. 40: Voraussetzungen des Projektes über den Flottenausbau [1953]; R. Techman: *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach*

sen genehmigten jedoch die Transportführung durch die polnische Verwaltung. Nutzungsversuche des Motorkahns *Zabrze* (Eigentum von PŻnO) und dann der gelegentlich gestellten Schiffe der Küstenschifffahrt Ende der 40er Jahre (DS *San*, MS *Milka* i MS *Małgosia*) erwiesen sich als wenig effektiv. Schließlich setzte der Reeder Żegluga Przybrzeżna am 1. Mai 1950 die Fähre *Wolin* in Betrieb, deren Einsatz zusammen mit anderen Einheiten (das Motorboot *Ania*, später die Fähren DS *Natalia* und MS *Świnoujście*) den polnischen Personen- und Güterverkehr zwischen den beiden Ufern der Swine stärkte und die Stadt vom russischen Transportmonopol befreite.²⁵

Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie unterhielt auch den Verkehr zwischen Swinemünde und der Fischersiedlung Karsibór (Kaseburg), die sich auf der Insel – dem wichtigen Lebensmittelhinterland – befand. Der Stettiner Reeder schickte auf diese Strecke die Dampffähre *Piotr*, die durchschnittlich im Monat 5000 Personen und 600 Fahrzeuge beförderte.²⁶

Dieser Frachtführer wurde zum Monopolisten im Wassertransport von Arbeitern, die Investitions-, Werft- und Umschlagarbeiten ausführten, oder deren Firmen ihre Büros auf dem Gebiet des Stettiner Hafens besaßen. Es gab nicht immer einen Zufahrtsweg auf dem Festland – er führte auf Umwegen oder war sehr lang bzw. unzugänglich aufgrund der „öffentlichen Sicherheit“. Żegluga Przybrzeżna konnte den ganzen Bedarf nicht stillen (sie besaß auch nicht ausreichend Fahrzeuge), jedoch unterhielt sie feste Verbindungen zwischen Hakenterrasse und der Insel Górna Okrętowa (Gryfia – Tirpitz-Insel), wo sich die Stettiner Reparaturwerft „Gryfia“ befand (MS *Małgosia* brachte dorthin und wieder zurück täglich ca. 800 Arbeiter), und zwischen Hakenterrasse und dem „Ewa“-Kai,

1945–1956 [Die sowjetische Armee in der Seewirtschaft Westpommerns in den Jahren 1945–1956], Poznań 2003, S. 229–230.

²⁵ AAN, MŻ, 640: Schreiben von Żegluga Przybrzeżna vom 10. Dez. 1949 an MŻ; Schreiben der Staatskommission für Wirtschaftplanung (PKPG) vom 24. Okt. 1950 an MŻ; AP Szczecin, SUM, 298: Notiz bezüglich der Fähren in Swinemünde; *ibid.*, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie [Präsidium des Nationalen Woiwodschaftsrates – weiter: PWRN], 490: Anlage Nr. 2 zum Protokoll Nr. XLIII des PWRN (Beschluss Nr. 521 des PWRN vom 27. Nov. 1950); *ibid.*, UWS, 4860: Beschluss Nr. 131 des Nationalen Stadtrates in Swinemünde vom 14. Feb. 1948; R. Techman: *Armia radziecka ...* [Die sowjetische Armee ...], S. 230.

²⁶ AP Szczecin, ŻS, 93, S. 43: Voraussetzungen des Projektes über den Flottenausbau [1953]; AP Międzyzdroje, PRN Świnoujście, 118: Schreiben des PRN vom 15. Sept. 1950 an das Zentralkomitee der Polnischen Vereinigten Arbeiterpartei (PZPR).

auf dem sich Getreidespeicher, Hafenerlagerhäuser, die tschechoslowakische Zone befanden (DS *Telimena* transportierte am Tag über 400 Personen).²⁷

Am Anfang der 50er Jahre trafen die Administrationsverwaltung und der Sicherheitsdienst misslungene Entscheidungen, die zur Popularitätssenkung in der Küstenschifffahrt führten. Es ging um eine sehr rigorose Anwendung der Vorschriften über den Aufenthalt im Grenzgebiet (der notwendige Besitz von speziellen Genehmigungen) oder um die Einführung absurder Passierscheine für Schiffe, worauf man zwar schnell verzichtete, was jedoch aber noch eine Zeit lang einen negativen Einfluss auf die Besucherzahl ausübte.²⁸

Der technische Zustand der Stettiner Fahrzeuge Mitte dieses Jahrzehntes war sehr schlecht, denn fast alle Schiffe bedurften des Außenmantelsaustausches, was potentiell zum Schluss der Tätigkeit des Unternehmens führen konnte. Alle Einheiten wurden ständig „geflickt“ und renoviert, um transportieren zu können, was den Einfluss auf die Erhöhung von Nutzungskosten hatte und zur Unrentabilität der Schifffahrt führte. Eine einmalige Transportfähigkeit des ganzen Fahrzeugparks konnte den Bedarf in der Sommersaison, wenn Druck von Touristen und Feriengästen groß war, nicht stillen. Auch die immer wachsende Ladungsmasse, die zum Wassertransport auf dem Gebiet des Stettiner Haffs angemeldet wurde, konnte den Ausbau der Güterflotte nicht abwarten.²⁹

²⁷ AP Szczecin, ŻS, 93: *Memoriał Komisji Morskiej w Szczecinie przy Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego w sprawie osobowej komunikacji wodnej w porcie szczecińskim* [Denkschrift des Seeausschusses in Stettin bei der Polnischen Außenhandelskammer über Wasserverkehr von Personen im Stettiner Hafen]; *Założenie projektu rozbudowy floty* [Voraussetzungen des Projektes über den Flottenausbau] [1953]. Es ist zu bemerken, dass man im Stettiner Hafen seit Ende der 40er Jahre eine feste Verbindung zwischen dem Festland und der Insel Gryfia unterhielt, die von Hafenschiffen *Gryfia* und *Sultan* bedient wurde (mit kürzeren und längeren Unterbrechungen). J. Miciński, S. Kolicki: *Pod polską banderą* [Unter der polnischen Flagge], Gdynia 1962, S. 108.

²⁸ AP Szczecin, NIK, 413: Protokoll der Kontrolle im Unternehmen Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie im März 1953; ASG, DWOP, 240/175, S. 213, 217–218, 330, 340–341, 344, 346 und andere, wo sich fast die ganze Korrespondenz zur Sache befindet; *ibid.*, Pomorska Brygada WOP [Pommersche Grenzschutz-Brigade – weiter: PBWOP], 185/27: Schreiben des Oberbefehlshabers der Militäreinheit Nr. 1486 in Stettin an den Direktor der Küstenschifffahrt in Stettin; 187/29: Schreiben des Unternehmens Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie vom 13. April 1953 und 26. Mai 1953 an die Militäreinheit Nr. 1486 in Stettin.

²⁹ AP Szczecin, ŻS, 93: Protokoll der Beratung vom wirtschaftlichen Aktiv vom 17. Feb. 1953, Voraussetzungen des Projektes über den Flottenausbau [1953].

Tabelle 2. Personen- und Güterbeförderung der Stettiner Küstenflotte in den Jahren 1949–1952

Spezifizierung	Jahr				Jahre 1949–1952
	1949	1950	1951	1952	
Passagiere (Anzahl)	249.935	226.796	203.446	1.389.674	2.069.851
Passagiere/Meilen	4.392.860	5.265.069	4.633.082	5.644.754	19.935.765
Güter (Tonnen)	1.427	1.515	6.192	18.495	27.629
Tonnen/Meile	47.445	45.210	196.808	302.623	592.086

Quelle: AAN, MZ, 785, 788: Statistische Berichte des MZ für 1950, 1951 und 1952; AP Szczecin, NIK, 412: Protokoll der Kontrolle im Unternehmen Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie (Feb. 1950).

Wegen des Mangels an entsprechenden Schiffseinheiten führte der Stettiner Reeder keine Tätigkeit im mittleren Teil der Ostseeküste, obwohl er befugt war, Transportdienstleistungen bis einschließlich Darłowo (Rügenwalde) anzubieten. So wurde diese Region im Sommer durch das Schifffahrtsunternehmen aus Danzig bedient. Das machte Badeorte an der Ostsee attraktiver aus der Sicht von Touristen und Feriengästen. Anfangs (1949) bot der Danziger Reeder nur vereinzelt Schiffsreisen mit dem Schiff *Barbara* nach Ustka (Stolpmünde) und Rügenwalde an und er beförderte Touristen und Feriengäste zwischen den beiden Häfen und lief in jedem von ihnen ins Meer aus.³⁰ Im nächsten Jahr führte man auf die Strecke Gdingen–Stolpmünde das größte Schiff des Frachtführers – das Dampfschiff *Panna Wodna* ein, das zwei oder drei Schiffsreisen täglich machte, die im Hafen von Stolpmünde begannen. Es nahm im Durchschnitt von ein paar Zehnten bis ein paar Hunderten Personen ans Bord auf. Von Zeit zu Zeit verlängerte es die Route bis nach Rügenwalde und kehrte nach mehreren Stunden in den eigenen Hafen zurück.³¹ Ein Jahr später (1951) umfassten die bisherigen Schifffahrtsrouten auch Kołobrzeg (Kolberg) und an die Mittlere Küste schickte man die beiden Schiffe: DS *Panna Wodna* fuhr vor allem aus Gdingen nach Stolpmünde, und DS

³⁰ ASG, Bałtycka Brygada WOP [Baltische Grenzschutz-Brigade – weiter: BBWOP], 168/23: Lagemeldung Nr. 204 von Morska Graniczna Placówka Kontrolna [Kontrollstelle an der Meeresgrenze – MGPK] Nr. 20 in Ustka (Stolpmünde). Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku beförderte auch Personen mit einem Motorboot auf der Strecke Darłówek–Darłowo (Rügenwaldermünde–Rügenwalde, 3 km) und bediente die dortige Bevölkerung und Feriengäste. Im Sommer belief sich die Besucherzahl sogar bis auf 1200 Personen pro Tag.

³¹ Diese Frage signalisieren relativ detailliert Tageslagemeldungen, niedergeschrieben von MGPK Nr. 20 in Ustka (z. B. die Nummern: 162, 173, 175, 179, 185, 190, 208), die Daten angeben, an denen das Schiff in die Häfen einlief und wie viele Personen es beförderte – siehe: ASG, BBWOP, 169/25; 168/24.

Barbara befuhr die Strecke zwischen Stolpmünde, Rügenwalde und Kolberg. Die Besucherzahl variierte – es gab sogar solche Tage, an denen sich am Meer 1500 Passagiere, Feriengäste und Kinder von Sommerlagern befanden.³² Das Dampfschiff *Panna Wodna* lief Ende August dieses Jahres in Stettin ein, um den Boden für die Gründung einer Personenlinie entlang der ganzen polnischen Küste vorzubereiten, jedoch misslang der Plan.³³

Außer der Bedienung des Touristenverkehrs unternahm Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku am Anfang der 50er Jahre einen Versuch, Kabotage zu starten, die die Häfen der östlichen und der westlichen Küste Polens verbinden sollte. Der Danziger Frachtführer bekam das kleinste Schiff der Polnischen Handelsflotte – MS *Narew*, das am 6. Januar 1952 zum ersten Mal aus Danzig nach Stettin kam und somit diese Linie eröffnete.³⁴ Sie wurde irregulär befahren, u. a. aufgrund des technischen Zustands des Schiffes, was zu einer stark schwankenden Alimentation von Gütern führte. Der Mangel an regulären Ladungen, an eigener Basis, Kais, Umschlaganlagen, Probleme mit der Überwindung des Widerwillens für die Nutzung des Wassertransports bei Kunden – steigerten das Schwierigkeitsgrad der Unternehmung und führten dazu, dass der Danziger Reeder nach zwei Jahren die Kabotageschiffahrt einstellte. Es ist jedoch zu betonen, dass der Höhepunkt von Güterbeförderung zwischen polnischen Häfen im ersten Jahrzehnt nach dem Krieg gerade auf die Jahre 1952–1954 zufiel, also auf die Zeit, in der *Narew* tätig war, die zusammen mit zwei anderen Kabotageschiffe: MS *Dziwna* (im Kreis um Stettin-Swinemünde) und MS *Tula* (für den Kreis um Danzig und Gdingen) 75,4 Tsd. Tonen Güter beförderte.³⁵

³² Ibid., 170/56, 174/93 und 177/10: Lagemeldungen der MGPK Nr. 18 in Kołobrzeg (Kolberg), Nr. 19 in Darłowo (Rügenwalde) und Nr. 20 in Ustka (Stolpmünde) aus dem Jahr 1951. Wegen einer geringen Besucherzahl in der Höchstphase des Stalinismus auf der Strecke Gdingen–Stolpmünde verzichtete der Danziger Reeder im Jahre 1954 auf das Schiff *Panna Wodna* und ließ an der Mittleren Küste das Schiff *Barbara*. Es ist auch zu bemerken, dass es bis Ende der 40er Jahre (später war das nicht mehr möglich wegen der Einführung von Verschärfungen in Bezug auf den Verkehr in Grenzgebieten) Schiffe gab, die ins Meer mit Touristengruppen führen und die mit dem Danziger Reeder überhaupt nicht verbunden waren. Während des Seefestes wurden Ausflüge mit Kuttern von der Administrationsverwaltung, der Seeliga und dem Seeinstitut für Fischerei organisiert. Es gab aber auch Fälle, in denen Kuttereigentümer Feriengäste entgeltlich ans Bord nahmen und sie die Küste entlang führen.

³³ R. Techman: KmS1951, PZP, 2006, 2, S. 185–186.

³⁴ Ibid., 1952, PZP, 2006, 3, S. 192.

³⁵ AP Szczecin, Polska Żegluga Morska [Polnische Seeschiffahrt – weiter: PŻM], 352: Dienstonotiz vom 31. Aug. 1953; ibid., Polska Izba Handlu Zagranicznego [Polnische Außenhandelskammer], 40: Protokoll der 50. Tagung der PIHZ-Seekommission in Stettin vom 30. Okt. 1953: *Zagadnienie żeglugi kabotażowej pomiędzy portami wybrzeża wschodniego i zachodniego* [Die Frage der Kabotage-Schiffahrt zwischen den Häfen der östlichen und westlichen Küste]; F. Gronowski: *Przestanki*

Die erste Hälfte der 50er Jahre brachte eine ganze Reihe organisatorisch-rechtlicher Änderungen mit sich, die – statt ein richtiges Verwaltungsmodell für die Küstenseefahrt und die Schifffahrt auf Innengewässern auszuarbeiten – keine rationale Problemlösung anboten. Anfang Juni 1953 vereinte man zwei Staatsunternehmen: Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku und Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie. Infolge dieser Fusion entstand das Staatsunternehmen Polska Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku (Polnische Küstenschifffahrt in Danzig), dem die Expositur in Stettin unterordnet wurde.³⁶ Der Reeder an der Oder verlor sein selbstständiges Dasein im rechtlich-wirtschaftlichen und organisatorischen Bereich. Nach der Restrukturierung verfügte er über 12 Einheiten: 8 Personenschiffe (*Diana, Telimena, Małgosia, Jolanta, Elżunia, Ania, Krystyna* und *Oleńka*) mit einer Kraft von 1310 KM und der Transportkapazität zur Beförderung von 1289 Personen, 3 Fähren (*Natalia, Wolin* und *Piotr* – 400 KM und 880 Personen) und das Motorschiff *Dziwna* für Gütertransport (100 KM, bis zu 103 Tonen Ladung).

Mitte dieses Jahrzehntes schlug das Ministerium für Staatskontrolle (MKP) in Warschau – aufgrund von Ergebnissen einer Kontrolle, der die beiden Reeder unterzogen wurden – vor, Unternehmen, die sich mit beiden Arten der Schifffahrt beschäftigten, zusammenzufügen. Man nannte Argumente in Bezug auf die Nutzung, Organisation, auf die Kader und Finanzen: Die Fusion sollte zur Kostensenkung, besseren Nutzung von Besatzungen und der Beförderungsfähigkeit führen, und auch die Entwicklung der Personen- und Güterschifffahrt anspornen.³⁷ Man erhörte die Argumente und die Stettiner Expositur der Polska Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku wurde mit dem ersten Tag des Jahres 1956

rozwoju kabotażu morskiego w Polsce [Voraussetzungen zur Entwicklung der Seekabotage in Polen], PZP, 1970, 3, S. 100 ff.

³⁶ Aufgrund der Verordnung des Schifffahrtsministers Nr. 57 vom 9. März 1953; ASG, PBWOP, 187/29; Schreiben der Polnischen Küstenschifffahrt an den Oberbefehlshaber der Militäreinheit Nr. 1486.

³⁷ Die Fusionsnotwendigkeit argumentierte man mit den ähnlichen Vorsätzen bei der Schiffsnutzung, der Deckung ihrer Tätigkeitsbereiche, der Möglichkeit einer besseren Nutzung des Fahrzeugparks auch im Winter und mit dem irrationalen Bestehen nebeneinander von zwei abgesonderten Büro-, Gastronomie- und Sozialstrukturen. Einen Nachteil der vorherigen Neuorganisation sollte eine lose Bindung (wegen der Entfernung) der Stettiner Expositur mit der Danziger Zentrale darstellen, was angeblich Schwierigkeiten in einer entsprechenden Aufsicht bereitete und den Anstieg der Verwaltungskosten mit sich bringen sollte. Als Schwäche bewertete man die Unterordnung der Küstenschifffahrt dem Zentralvorstand der Polnischen Kriegsflotte, der sie – wegen intensiver Beschäftigung mit der internationalen Schifffahrt – marginal behandelte und sogar keine Entwicklungsrichtungen für sie formulierte. AAN, MŻ, 345; Schreiben des MKP vom 8. März 1955.

in die Rayonexpositur des Staatsunternehmens Żegluga na Odrze w Szczecinie (Schifffahrt auf der Oder in Stettin) eingegliedert.³⁸

Die neue Struktur bestand nur ein Jahr, denn die Rayonexpositur wurde am 1. Januar 1957 in ein selbstständiges Staatsunternehmen Żegluga Szczecińska (Stettiner Schifffahrt) umgewandelt. Sein Wirkungsbereich umfasste Personen- und Güterbeförderung, Fährentransport und Schlepperdienstleistungen im Rahmen des Hafens, des Stettiner Haffs, des unteren Laufs der Oder und der Küstengewässer. Die so formulierten Befugnisse beinhalteten auch die Kahnleihe zur Lagerung und Hilfstätigkeiten in Bezug auf Renovierung eigener Schiffseinheiten und Anlagen auf dem Land und in Wasser. Die Güterbeförderung und das Schleppen auf der Oder übernahm das Staatsunternehmen Żegluga na Odrze.³⁹ Die auf diese Weise gestaltete Organisation der Schifffahrt über Haffs, auf Hafen- und Küstengewässern der westlichen Küste Polens beendete die erste Etappe ihrer Entwicklung nach dem Krieg und unterlag in mehreren nächsten Jahren keinen größeren Veränderungen.

Übersetzt von Małgorzata Osiewicz-Maternowska

ŻEGLUGA NA ZALEWACH, WODACH PORTOWYCH I PRZYBRZEŻNYCH POMORZA ZACHODNIEGO W LATACH 1945–1956

Streszczenie

Artykuł przedstawia w zarysie kształtowanie się i rozwój żeglugi na zalewach, wodach portowych i przybrzeżnych Pomorza Zachodniego w latach 1945–1957. W pierwszych latach po drugiej wojnie światowej odegrała ona poważną rolę wobec zniszczenia dróg i mostów oraz niedostatecznej komunikacji autobusowej i kolejowej tego obszaru, a drogę jej powstaniu torowały względy gospodarcze i polityczne związane z koniecznością szybkiego zasiedlenia terenów nad Zalewem Szczecińskim. Wolna konkurencja, którą w tej dziedzinie tolerował z początku resort morski, stworzyła możliwości działania samorządowi terytorialnemu i sektorowi prywatnemu.

W związku z tym zilustrowano pokrótce działalność Zarządu Miejskiego w Świnoujściu, który dysponował statkiem (s/s „Piaś”) kursującym na trasie Szczecin–Świnoujście,

³⁸ AP Szczecin, SUM, 692: Schreiben des Staatsunternehmens Żegluga na Odrze Rayonexpositur in Stettin vom 10. Jan. 1956 an SUM; *ibid.*, ŻS, 60: Protokoll der Kontrolle im Staatsunternehmen Żegluga Szczecińska.

³⁹ *Ibid.*, PŻM, 167, S. 8: Schreiben von Żegluga Szczecińska an PŻM vom 10. Jan. 1957; R. Techman, J. Salmonowicz: *op. cit.*, S. 106 ff.

Powiatowego Wolińskiego Przedsiębiorstwa Żeglugowego „Władysław IV” (s/s „Władysław IV”), Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Szczecinie (s/s „Piotr”), spółek z ograniczoną odpowiedzialnością: Linia Żeglugi Recznej i Przybrzeżnej „Dłoń Robotnicza” w Szczecinie, Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku „Gryf” w Szczecinie oraz Polska Żegluga na Odrze – oddział szczeciński. Upaństwowienie przewozów wodnych w Polsce pod koniec lat czterdziestych XX wieku spowodowało upadek inicjatyw komunalnych i prywatnych. Na terenie Pomorza Zachodniego (do Darłowa włącznie) transportem pasażerskim i towarowym zajęło się utworzone w kwietniu 1949 roku przedsiębiorstwo państwowe Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie, które w następnych latach przechodziło wiele reorganizacji, tracąc nawet samodzielność prawną. Powstanie 1 stycznia 1957 roku przedsiębiorstwa Żegluga Szczecińska, którego zakres działalności obejmował przewozy pasażerskie, towarowe, promowe i usługi holowania w rejonie portu szczecińskiego, Zalewu Szczecińskiego, dolnej Odry i wód przybrzeżnych – kończyło powojenny okres rozwoju żeglugi na wodach wewnętrznych i przybrzeżnych zachodniego wybrzeża Polski.