Studia Maritima, vol. XXIV (2011)
ISSN 0137-3587

ANTONI F. KOMOROWSKI
IWONA PIETKIEWICZ
Gdynia

DIE SCHIFFFAHRTSPOLITIK UND DIE MARKIERUNG DES SCHIFFFAHRTSWEGES STETTIN–SWINEMÜNDE IN DEN JAHREN 1820–1945

Die Lage Stettins – eines großen Umschlaghafens und einer ausgebauten Werftinfrastruktur – im Landesinneren direkt am oberen Flusslauf der Oder forderte, seitdem diese Anlage bestand, den Bedarf nach einer Verbindung mit Schifffahrtswegen, mindestens zwecks der Beförderung von Gütern. Der Transport auf dem Fluss und über die Kanäle war eine der Möglichkeiten, die man seit Langem nutzte. Der Seetransport ist jedoch ein komplexeres Problem, das des Baus von Schifffahrtswegen und der Organisierung des Transports in Richtung Ostsee bedarf.

Die Swine – ist eine der Abzweigungen (Engen), die Gewässer des Stettiner Haffs, darunter hauptsächlich der Oder, in die Ostsee ableitet. Andere Abzweigungen, die das Haff mit der Ostsee verbinden, sind Peene und Dievenow. Die Schifffahrt zwischen dem Hafen in Stettin, der seit dem 11. Jahrhundert im Betrieb ist, und der Ostsee wurde immer durch unterschiedliche Wassertiefen bedingt und bedurfte einer genauen Markierung von Fahrwassern. Swine war nicht immer der Hauptkanal der Schifffahrt für die Schiffe, die aus Stettin Richtung Ostsee fuhren. Hier konzentrierte sich jedoch der Seehandel Preußens mit Dänemark, Schweden und anderen Ländern. Die Schiffe, die aus Stettin über die Alte Swine Richtung Ostsee fuhren, mussten über eine relativ seichte Fahrrinne fahren, die einer genauen Navigationsmarkierung bedurfte. Häufig musste man

Schiffe auf der Reede in Swinemünde teilweise entladen, um ihren Tiefgang zu vermindern.

Zur Beförderung von Gütern benutzte man in dieser Region spezielle Flachboote, die man Leichter nannte. Der Hauptstrom der Swine hatte eine Tiefe von nur 4,0 m. Eine längere Zeit übte die Peene die Rolle des Hauptweges für die Schifffahrt im System aus, da sie tiefer war. Der Fluss stand jedoch lange Jahre unter schwedischer Verwaltung (seit dem Westfällischen Frieden im Jahre 1648), die den Warentransport mit relativ hohen Zollgebühren belegte.[1] So war die Situation bis zum Jahr 1739, in dem man kraft der Entscheidung des preußischen Königs mit dem Bau eines Hafens und einer Stadt an der Swinemündung begann.

Unabhängig von den Bedingungen fand die Schifffahrt nach und aus Stettin auf den Schifffahrtswegen auf der Peene und Swine statt. Sie war relativ intensiv, wovon die Anzahl von Warenschiffen zeugt, die die beiden Flüsse befuhren. Im Jahre 1816 notierte man nämlich die Ein- und Ausfahrt von 1104 Schiffen mit dem Schifffahrtsweg auf der Peene und 1427 Schiffe auf der Swine.[2] Vier Jahre später war die Statistik der Fahrten nach und aus Stettin auf denselbens Straßen ähnlich. Über die Peenemündung fuhren 1145 Schiffe und über die Swinemündung – 1302.

Die Navigationsmarkierung von Gewässern des Stettiner Haffs, über das die Schifffahrtswege von den Mündungen der Peene und der Swine nach Stettin verliefen, war von enorm großer Bedeutung. Zwecks Gewährleistung einer sicheren Navigation stellte man schon im Jahre 1858 kleine Leuchtschiffe auf, die im östlichen Teil des Haffs und auf der Gabelung des Schifffahrtsweges in Richtung Peene fest verankert wurden. Diese Schiffe wurden mit einem Tageszeichen in Form einer Kugel auf dem Mast ausgestattet und in der Nacht hatten sie zwei–drei Laternen, die senkrecht auf dem Mast besfestigt wurden.[3]

Die Schiffe, die aus Swinemünde nach Stettin fuhren, befanden sich zuerst auf der Alten Swine und nach der Einfahrt auf das Haffgewässer nahmen sie die südöstliche Richtung bis zum Leuchtschiff *Kriks* (Abb. 1). Danach fuhren sie in Richtung Süden am zweiten Leuchtschiff namens „Swantewitz“ vorbei, das

---

[1] Im Jahre 1720 kauften Preußen die Inseln Wollin und Usedom den Schweden ab, jedoch behielten die Schweden bis zum Jahre 1815 die Peene und die Ortschaft Wolgast, wo man Zölle für die Güterbeförderung einzog.

[2] *Historia Pomorza* [Geschichte Pommerns], hg. v. G. Labuda, Bd. 3, T. 1, Poznań 1993, S. 388–389.

[3] Landesarchiv Greifswald (weiter: LA Greifswald), Rep. 80, Nr. 1260.

etwas nördlich von Ziegenort, in der Nähe der Insel Leitholm verankert wurde. Weiter führte das Fahrwasser immer südlich direkt bis nach Stettin.[4]

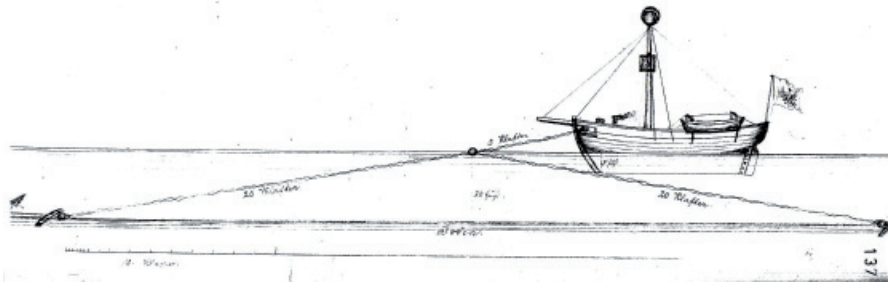

Abb. 1. Leuchtschiff *Kriks* im Stettiner Haff im Jahre 1857
Quelle: LA Greifswald, Rep. 80, Nr. 1259, S. 137

Nachdem die Schiffe aus Stettin in Richtung Peene die Region von Groß Stepenitz und Ziegenort verlassen hatten, befanden sie sich am Leuchtschiff *Swantewitz* und richteten sich nordwestlich bis zur Stelle, wo sich die weiteren Leuchtschiffe *Kaiserfahrt* (seit 1880) und – weiter westlich – *Woitzig* befanden. So standen auf den Gewässern des Stettiner Haffs zugleich 3–4 Leuchtschiffe verankert. In den nächsten Jahren wurden sie durch neuere ersetzt. So war die Situation bis zum Erbauen einer neuen Schifffahrtsroute über die Haffsmitte. Sie wurde in den Jahren 1875–1890 ausgegraben. Diese Fahrrinne hatte eine Tiefe von 7,5 m, eine Länge von 8 km, eine Breite von 80 m und verkürzte den Weg, den Schiffe nach Stettin über das Stettiner Haff fahren mussten. Die Realisierung dieser hydrotechnischen Investition ermöglichte eine weitere Modernisierung der Fahrrinne auf ihrer ganzen Länge. Der Kanal bekam den Namen Kaiserfahrt.[5]

Trotz der Eröffnung des neuen Kanals für die Schifffahrt blieben die Leuchtschiffe *Swantewitz*, *Kaiserfahrt* und *Woitzig* auf den Haffgewässern stehen. Am längsten, d. h. bis zum Jahre 1925, befand sich in seiner Position das letzte von ihnen.

---

4 Ibid., Nr. 1259.
5 Seit 1945 Kanał Piastowski (Piastenkanal).

Leuchtschiffe des Stettiner Haffs

Name	Lage	Anmerkungen
Kriks *Kriks II*	Breite 53º 49,0′ N Länge 14º 29,5′ E	In der Position bis 1880.
Swantewitz *Swantewitz II* *Swantewitz III*	Breite 53º 40,5′ N Länge 14º 31,4′ E	In der Position bis 1901.
Kaiserfahrt (ex-*Kriks*)	Breite 53º 48,2′ N Länge 14º 21,2′ E	In der Position von 1880 bis 1909.
Woitzig *Woitzig II*	Breite 53º 41′ N Länge 14º 18′ E	In der Position bis 1925.

Quelle: LA Greifswald, Rep. 80, Z. 1259, S. 137.

Die Ursache der Entscheidung über den Bau eines Hafens in Swinemünde in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts waren vor allem hohe Zollgebühren für Schiffe auf der Peene, deren Mündung sich immer noch im schwedischen Besitz befand. Diese Entscheidung berücksichtigte vor allem günstige Bedingungen der Pommerschen Bucht für die Erschaffung von geschützten Ankerplätzen für Schiffe, die auf die Entladung oder Beladung im Hafen Swinemünde oder in Stettin warteten.

Der Ausbau des Swinemünder Hafens und die Vertiefung des Fahrwassers begannen in den Jahren 1738–1740. Einige Jahre später, d. h. im Jahre 1747, wurde der Hafen zu einem Seehafen und die Stadtrechte erwarb man im Jahre 1765.

Die Ufer der Swine wurden an ihrer Mündung und in der Nähe des neu gebauten Hafens nach Möglichkeiten und nach der zu dieser Zeit verwendeten Technologie gefestigt. Man faschinierte und pfählte sie mit Holzpfählen. Auch der Schifffahrtsweg nach Stettin auf der Alten Swine wurde zuerst bis auf 5 m und dann bis auf 6 m vertieft. Zu dieser Zeit verwendete man Technologien ähnlicher Art auch in anderen Häfen wie z. B. in Danzig.[6]

Um die Wellenbrecher am Hafeneingang für Schiffe sichtbar zu kennzeichnen, stellte man an ihrem Ende Holzbaken mit charakteristischer Spitzenmarkierung (Abb. 2). In der Nacht – nach Bedarf – entweder zündete man in ihrer Nähe Feuer an oder man machte das Licht an der Spitze der Bake an. Besonders wichtig

[6] A. Komorowski, I. Pietkiewicz, A. Szulczewski: *Najstarsze latarnie morskie Zatoki Gdańskiej* [Die ältesten Leuchttürme der Danziger Bucht], Gdańsk 2009, S. 78.

war die Markierung des Kopfes des östlichen Wellenbrechers, denn er ragte über Hafengewässer heraus.

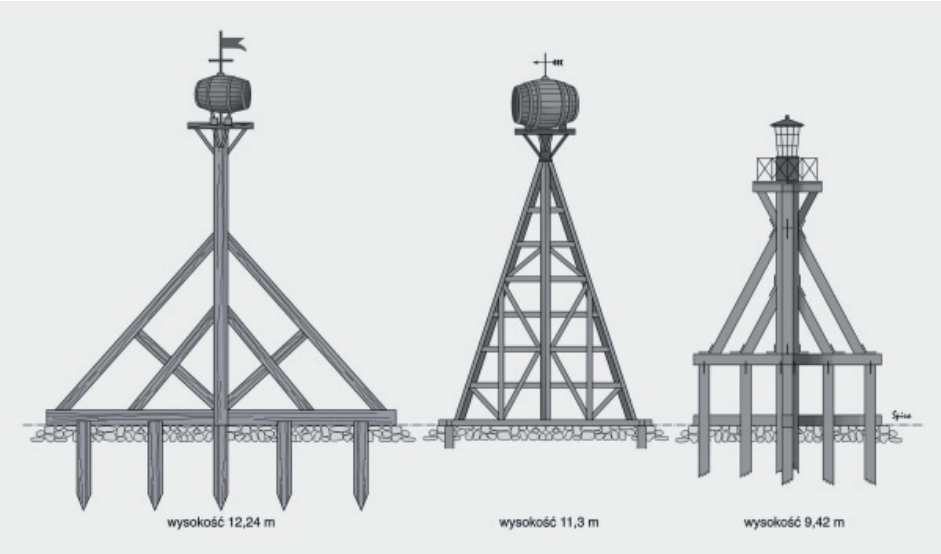

Abb. 2. Rekonstruktion der ersten Einfahrtsbake vom östlichen Wellenbrecher des Hafens Swinemünde
Quelle: Archiwum Państwowe w Szczecinie [Staatsarchiv Stettin], Urząd Budownictwa Portowego w Świnoujściu [Hafenbauamt in Swinemünde], 50

In den Jahren 1818–1823 baute man an der Swinemündung zwei steinerne Wellenbrecher auf, weswegen sich die Navigation am Hafeneingang änderte. Man führte auch neue Navigationszeichen ein: einen eisernen, zweiten Leuchtturm mit einer Höhe von 12,5 m (anders auch: Leuchtbake), der am Ende des östlichen Wellenbrechers (1828) platziert wurde. Er wurde mit einer Argand-Lampe ausgestattet, die fünf Scheinwerfer in zwei Reihen besaß. Sie leuchteten im Winkel 180° mit einer festen Blende, die sich mit einer Reichweite von 2,5 Seemeilen auszeichnete (Abb. 3)[7]. Im Jahre 1830 errichtete man eine Seelotsenstation am westlichen Flussufer.

[7] LA Greifswald, Nr. 615-4: *Preußens See Atlas*, Berlin 1841.

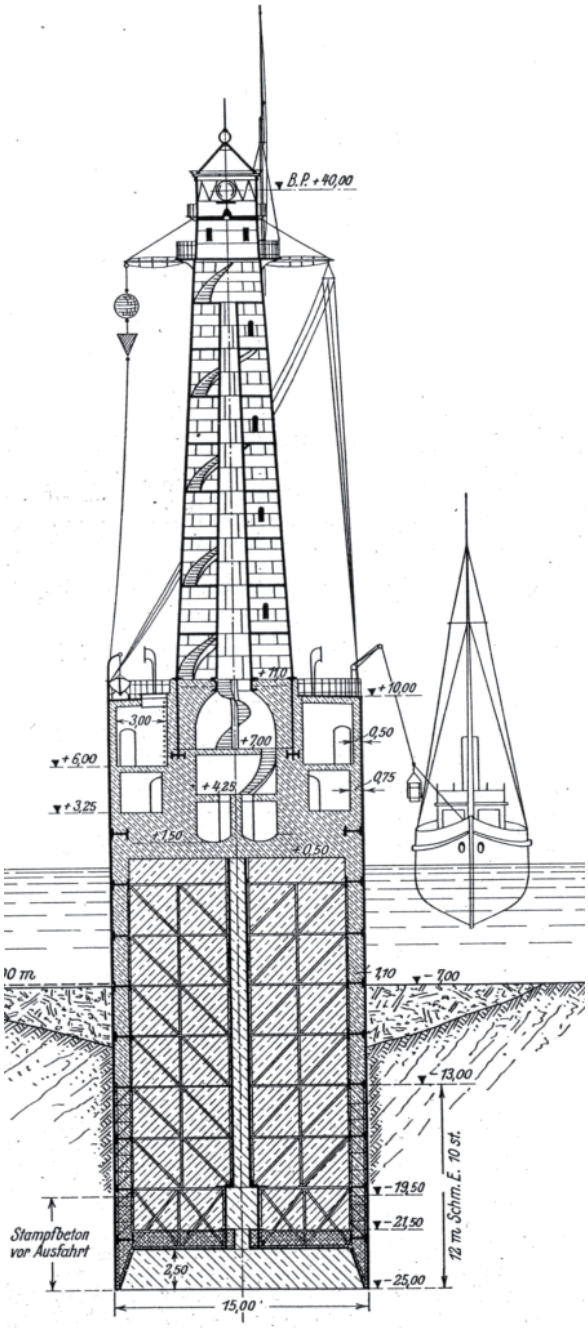

Abb. 3. Der Entwurf des Leuchtturms für die Odersandbank
Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund

In den Jahren 1849–1855 beschäftigte man sich hier mit einer erneuten Schalung und Befestigung des östlichen Swineufers bis zu Osternothafen, indem man neue steinerne Konstruktionen einbaute.[8]

Im Jahre 1892 begannen Arbeiten bei der Regulierung der Swine in der Nähe von Swinemünde. Man machte Einschnitte nahe an der Kaiserfahrt und an der Mölln Fahrt. Man vertiefte die Swine an ihrer Mündung bis auf 9,5 m und erweiterte das Hauptfahrwasser bis zu 150 m in der breiten Strömung, bis 100 m in der Nähe von dem Damanschen Strom und bis 80 m im weiteren Teil der Oder bis zu Stettin. In den Jahren 1893–1900 wurden auch Swineufer befestigt und der Schifffahrtsweg wurde bis auf 7 m vertieft.

In den Jahren 1854–1857 erbaute man in Swinemünde einen gemauerten Leuchtturm mit einer Höhe von ca. 68 m und mit einem Leuchtfeuer auf der Spitze, die eine Fresnel-Linse der 1. Klasse und einen Ölbrenner mit fünf Zündfäden enthielt. Der Leuchtturm wurde in Osternothafen aufgestellt und hatte eine Tragweite von 20 Seemeilen. Der hohe achteckige Turm wurde schon nach 12 Jahren nach der Inbetriebnahme einer Renovierung seines äußeren Gehäusemantels unterzogen, da seine äußere Schicht der fortschreitenden Erosion ausgesetzt war. Die Renovierung wurde in den Jahren 1902–1903 durchgeführt. Man tauschte die äußere Beschichtung aus und verlieh der Turmkonstruktion die ovale Form im waagerechten Durchschnitt. Umgebaut wurden auch Elemente des Turmuntersatzes – Magazingebäude und Wohnungen von Leuchtturmwärtern.

Die oben beschriebenen Einzelheiten der Investition, der Vertiefungen und Regulierungen von Fahrwassern des Haffs zeigen nur einen Ausschnitt aller Änderungen, denen der Schifffahrtsweg nach Stettin unterlag. All diese Probleme sind von besonderer Komplexität und bedürfen sicherlich einer getrennten, monographischen Bearbeitung.

Ein anderes Problem für den Swinemünder Hafen stellte eine korrekte Markierung und Bestimmung von Schifffahrtsrouten auf dem Gebiet der Pommerschen Bucht seitens nördlicher Einfahrten in den Hafen dar. Die Tiefe des Fahrwassers, das die nach Swinemünde fahrenden Schiffe passierten, betrug 10–12 m, jedoch befand sich auf diesem Weg (und befindet sich immer noch) Odersandbank mit einer Tiefe bis zu 8 m und einer Minimaltiefe von 6 m.

Die seichte Stelle musste also gut gekennzeichnet werden, um Schiffe mit einem größeren Tiefgang vor Schwierigkeiten beim Einlauf nach Swinemünde

---

[8] R. Burkhardt: *Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde*, 1. Teil, S. 380.

zu schützen. Die Sandbank wurde anfangs mit Bojen markiert, jedoch entstand später das Projekt der Verankerung eines Leuchtschiffes am südlichen Rand der Sandbank. Der Plan wurde jedoch nicht verwirklicht, denn die Kosten für den Bau eines solchen Schiffes (im Jahre 1884 ca. 257 Tsd. Mark) und für seinen Betrieb (jährlich 30 Tsd. Mark) sehr hoch waren. Ende des 19. Jahrhunderts entwarf man ein neues Projekt, das die Aufstellung eines Leuchtturms vorsah, der einen im Boden fest vertieften Fundament haben sollte, ähnlich wie der auf der Nordsee in Betrieb verbleibende Leuchtturm *Roter Sand*. Man setzte dabei auch voraus, dass eine neue Leuchtbake westlich von Dievenow in der Ortschaft Kiesberg platziert und die Leuchttragweite des Leuchtturms *Greifswalder Oie* verstärkt wird.

Bevor man einen technischen Entwurf dieses Konzeptes schuf, erforschte man den Boden der Sandbank, indem man darin bohrte und bathymetrische Messungen durchführte. Die oben genannten Arbeiten wurden im Jahre 1903 vom Hafenbauamt Swinemünde vollzogen.[9] Man machte 38 Bohrlöcher mit je einer Tiefe von ca. 30 m unter dem durchschnittlichen Wasserpegel. Man setzte voraus, dass der eventuelle untere Teil des Leuchtturms zylindrisch mit einem Durchmesser von 15 m und einer Höhe von 35 m sein wird. Der obere Rand der zylindrischen Konstruktion sollte sich 10 m über dem durchschnittlichen Wasserpegel befinden. Die Höhe des Leuchtfeuers über das Wasser sollte 40 m betragen. Das Projekt für die Odersandbank befindet sich auf der Abb. 3.[10] Leider wurde es aus unbekannten Gründen nicht umgesetzt.

Das nächste, ähnliche Problem stellte die Verflachung der Ostsee in der südwestlichen Richtung von der Strecke Bornholm–Adlersandbank dar, in deren Nähe auch Schifffahrtswege nach Swinemünde verliefen. Die Minimaltiefe auf diesem Gebiet belief sich auf 5 m und brauchte somit eine gute Markierung. Dazu verwendete man Bojen, aber zusätzlich stellte man im Jahre 1884 noch ein Leuchtschiff auf.

In den Jahren 1884–1945 befanden sich dort nacheinander drei verschiedene Schiffseinheiten mit der Bezeichnung „Adlergrund“: *Adlergrund I*, *Adlergrund II* und *Adlergrund* ohne jegliche Ziffer.

Das älteste Leuchtschiff *Adlergrund I* wurde in den Jahren 1883/1884 in der Kaiserlichen Werft in Danzig erbaut. Das war ein hölzernes Zwei-Mast-Schiff mit einer Länge von 40 m, einer Breite von 7 m und einem Tiefgang von 3 m. Auf

---

[9] Archiwum Państwowe w Szczecinie [Staatsarchiv Stettin], Urząd Budownictwa Portowego w Świnoujściu [Hafenbauamt in Swinemünde].

[10] Unterlagen des Wasser- und Schifffahrtsamts Stralsund.

seinem roten Rumpf stand mit weißen Buchstaben „Adlergrund“ und die Seitennummer 38 geschrieben. Auf dem Hauptmast befand sich ein Leuchtapparat mit einer schwarzen Kugel auf dem Top. Die Kosten des Baus und der Ausstatung des Schiffes beliefen sich auf 257 Tsd. Mark.

Das Leuchtschiff wurde am 21. August 1884 in den Liniendienst eingezogen. Er befand sich zuerst in der geographischen Lage: 54° 48′ 10″ N, 14° 21′ 59″ E, aber schon am 30. Juni 1901 änderte man sie in: 54° 50′ 02″ N, 14° 21′ 59″ E. Im Nebel oder beim schlechten Wetter gab das Schiff jede drei Minuten zwei Sekunden lange Tonsignale mit einer Sirene. Falls die Sirene außer Betrieb war, schoß man jede 15 Minuten zweimal aus einem Geschütz und schlug man jede zwei Minuten in kurzen Zeitabschnitten in eine Glocke. Das Schiff beendete seinen Dienst im Jahre 1919, da man es aus dem Schiffsregister löschte.[11]

Die nächste Schiffseinheit, die für die Aufstellung in der Position des Adlergrundes vorgesehen wurde, war das Leuchtschiff *Adlergrund II* mit dem Baujahr 1884. Wie sein Vorgänger war es ein hölzernes Zwei-Mast-Schiff mit einer Länge von 40 m, einer Breite von 7 m und einem Tiefgang von 3 m. Es wurde auch in der Danziger Werft gebaut, jedoch waren seine Baukosten entschieden niedriger als bei dem Vorgänger und betrugen 198.098 Mark. Das Leuchtschiff bekam nur die Grundausstattung, was davon zeugt, dass es von Anfang an als Ersatz für *Adlergrund I* dienen sollte und dass es nur dann auf die Stelle gebracht wurde, wenn das Hauptschiff der technischen Kontrolle oder einer Werftreparatur unterzogen wurde. Die Schiffseinheit trat in den Reservedienst am 21. Februar 1885 ein, jedoch ist es nicht gelungen, festzustellen, wie oft sie *Adlergrund I* ersetzte. Es steht jedoch fest, dass man sich im Jahre 1892 entschied, das Leuchtschiff *Adlergrund II* als Hauptschiff für die Stelle Stollergrund: 54° 30′ 03″ N, 10° 17′ 00″ E auszustellen. Im Jahre 1893 befand sich das Schiff in der Lage: 54° 30′ 25″ N, 10° 17′ 40″ E. Ein ununterbrochener vierjährger Dienst unter schwierigen Bedingungen dieser darauf unzureichend vorbereiteten Schiffseinheit führte dazu, dass man das Schiff schon im Jahre 1896 – nach einem elfjährigen Einsatz – wegen der Rumpfvermorschung als dienstunfähig erklären musste. Am 9. Oktober 1896 wurde das Leuchtschiff *Adlergrund II* vom Dienst zurückgezogen.[12]

Die letzte der Schiffseinheiten namens *Adlergrund* wurde in den Jahren 1913–1914 in der Stettiner Werft Nüscke & Co. erbaut. Sie bekam die Seiten-

---

[11] E. Gröner: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*, Bd. 5, *Hilfsschiffe II*, Koblenz 1988, S. 236–241.

[12] Ibid.

nummer 241 und man ließ sie am 16. Mai 1914 vom Stapel laufen. Das war ein Leuchtschiff mit einer Länge von 47,5 m, einer Breite von 8 m, einem Tiefgang von 2,5 m und mit dem Triebwerk, das aus zwei Dieselmotoren der Firma Deutz bestand, die von zwei Schrauben betätigt wurden. Auf dem ersten der Maste mit einer Höhe von 4,1 m installierte man die Blende mit einer Lichtstärke von 100 Watt. Auf dem Fockmast dagegen hatte das Schiff die Tageskennzeichnung in Form einer schwarzen Kugel. Auf dem Heckflagstock befand sich die Fahne der Reichsmarine. Das Leuchtschiff sollte ein Geschenk der deutschen Regierung für die brasilianische Regierung sein, jedoch wurde dieser Plan durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges durchkreuzt.

Es wurde in die deutsche Marine einbezogen und diente in den Kriegsjahren als ein Kriegsschiff. Während der Jahre, in denen Leuchtschiffe *Adlergrund* im Einsatz waren, benutzte man sie mehrmals – sowohl im Ersten als auch im Zweiten Weltkrieg – als Kriegseinheiten. Zum ersten Mal diente das Leuchtschiff *Adlergrund I* den Militärzwecken am 21. März 1918 im Rahmen der Aktion Dagö-Ösel, die Besetzung zweier baltischen Inseln – jetzt: Hiiuma und Saaremaa – betraf. Nach Ende des Ersten Weltkrieges war das Schiff seit 1919 als Leuchtschiff *Kiel III* im Einsatz. In die geographische Lage 54° 50′ 02″ N, 14° 22′ 40″ E wurde es als Hauptleuchtschiff im Jahre 1922 gestellt. Neben ihm befanden sich dort zusätzlich drei Bojen, die die Lage der Schiffseinheit markierten. Im Jahre 1931 wurde das Schiff modernisiert: Man entfernte die Nebelsirene vom Heckbord, verlängerte beide Masten bis auf 26 m und installierte dort Sender pneumatischer Nebelsignale. Im Jahre 1938 betrug die Lichttragweite des Leuchtschiffes 11,5 Seemeilen. Das Licht wurde in einer Höhe von 1,1 m über den Meeresspiegel sichtbar. Während des Zweiten Weltkrieges wurde auch diese Schiffseinheit als Kriegsschiff benutzt.

In den Jahren 1941–1945 war es im Dienst in der Kriegsmarine, in der 127. Flottille der Kriegsschiffe und in der Schutzflottille als Wachschiff 5 kontrollierte es Minenverschläge und Fahrwasser auf der Ostsee. Am 3. Mai 1945 wurde es nach einem Luftangriff in der Lage 54° 27′ N, 11° 32′ E versenkt. Das Schiffswrack entfernte man im Jahre 1953, was in deutschen Seglernachrichten angemerkt wurde, und dann gab es von ihm nichts mehr zu hören.[13]

[13] „Nachrichten für Seefahrer“, 2764, 1953.

Schlussfolgerungen

Aufgrund der obigen Beschreibungen und der Analyse kann man Schlüsse über die Wichtigkeit der Schifffahrtswege ziehen, die nach Stettin führten, d. h. in einen wichtigen Umschlagshafen für Ware, die auf Land- und Wasserstraßen befördert wurde. Die Handelsentwicklung und ein relativ großer Schifffahrtsverkehr auf der Strecke Ostsee–Stettin zwang die Verwaltung zur Modernisierung des Seehafens Swinemünde, genauer gesagt der Einfahrt in diesen Hafen und der Fahrwasser, die nach Stettin führten. Die Modernisierung des Hafens und der Schifffahrtswege verlief etappenweise und war mit der Entwicklung verschiedener Navigationszeichen, die die Sicherheit auf einem bestimmten Niveau gewährleisteten, verbunden. Andererseits tendierte die Schifffahrtspolitik zur Zulassung der Schifffahrt auf der Strecke Swinemünde–Stettin von Schiffen mit einer größeren Tonnage und – was damit verbunden war – mit einem größeren Tiefgang. Dieser Prozess erzwang periodisch geführte Vertiefungsarbeiten an den Hauptfahrrinnen.

Infolge der beschriebenen und auch anderen Handlungen wurde die Hafenanlage Swinemünde-Stettin zu einem der wichtigsten Verkehrsknoten dieser Art im südlichen Teil der Ostsee. Sie machte den Wettbewerb den Verkehrsknoten: Pillau-Königsberg und der Danziger Hafenanlage.

Übersetzt von Małgorzata Osiewicz-Maternowska

POLITYKA ŻEGLUGOWA I OZNAKOWANIE TRASY SZCZECIN–ŚWINOUJŚCIE W LATACH 1820–1945

Streszczenie

W artykule ukazano ważność dróg wodnych prowadzących do Szczecina – ważnego portu przeładunkowego towarów transportowanych drogami śródlądowymi i morskimi. Rozwój handlu i spory ruch żeglugowy na trasie Bałtyk–Szczecin wymusiły na władzach modernizację portu morskiego w Świnoujściu, podejścia do tego portu oraz dróg wodnych prowadzących do Szczecina. Modernizacja portu i dróg wodnych przebiegała etapami

i była związana z rozwojem różnorodnych znaków nawigacyjnych, które zapewniały odpowiedni poziom bezpieczeństwa żeglugi. Z drugiej strony polityka żeglugowa zmierzała do dopuszczenia do żeglugi na trasie Świnoujście–Szczecin statków o większym tonażu, a tym samym o większym zanurzeniu. Ten proces wymuszał konieczność okresowego pogłębiania głównego toru wodnego.

W rezultacie tych i innych działań kompleks portowy Świnoujście-Szczecin stał się jednym z ważniejszych węzłów tego typu na południowym Bałtyku. Konkurował on z węzłami Piława-Królewiec i kompleksem portowym Gdańska.