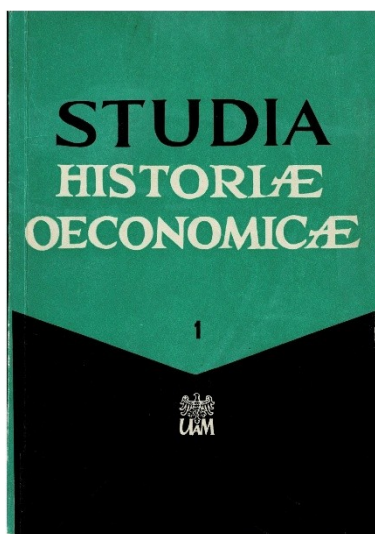




Łangowski, R. (1967) 'Die Entwicklung des
Szczeciner Hafens in den Jahren 1945—1960',
Studia Historiae Oeconomicae, 1, pp. 211–224.

<https://doi.org/10.14746/sho.1967.01.1.010>

<https://pressto.amu.edu.pl/index.php/sho/issue/archive>

The text was digitised from an earlier printed edition of *Studia Historiae Oeconomicae*. The digitisation process involved scanning, automated optical character recognition (OCR), and subsequent manual verification of the recognised text. The original source material is held by the Collegium Historicum Library at Adam Mickiewicz University, Poznań.
bch.amu.edu.pl

The task was carried out within the framework of the competition “Social Responsibility of Science II – Support for Scientific Libraries”. The project entitled “Digitization of archival editions of scientific journals collected by the Library of the Coll. Historicum of Adam Mickiewicz University”. The project was co-financed from state budget funds granted by the Minister of Science within the framework of the Programme Social Responsibility of Science II. Support for Scientific Libraries (agreement no. BIBL/SP/0092/2024/02 of 05.12.2024).

Total value of the project: PLN 247,236.00. Amount of co-financing: PLN 220,836.00.



UNIwersytet
IM. ADAMA MICKIEWICZA
W POZNANIU



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego



Spółeczna
Odpowiedzialność
Nauki II

Ryszard Łangowski

DIE ENTWICKLUNG DES SZCZECINER HAFENS IN DEN JAHREN 1945—1960

Die qualitativen neuen Nachkriegsbedingungen, in denen sich der Szczeciner Hafen im Rahmen des polnischen Staatswesens befand, schufen eine veränderte Wirtschaftslage und eine andere Perspektive seiner Entwicklung. Die entstandenen Wandlungen hatten nicht nur den Charakter einer anderen Staatszugehörigkeit, sondern zeichneten sich gleichfalls durch die ökonomische Struktur aus, die sich aus den sich in Polen heranzubildenden sozialistischen Verhältnissen ergab. Dies entschied im voraus über das anderweitige Funktionssystem des Hafens im Rahmen der polnischen Zollgrenzen und über anderweitige Aufgaben, die das Ergebnis des sich neu gebildeten Hinterlandes und seiner andersartigen Bedeutung für die Wirtschaft des Landes waren.

1. Der wirtschaftliche Zustand des Hafens nach dem zweiten Weltkrieg

In der Beurteilung der wirtschaftlichen Brauchbarkeit des Hafens und dessen Exploitation nach dem zweiten Weltkrieg muss festgestellt werden, dass er sowohl infolge der Kriegezerstörungen der Hafenbecken, der Kaianlagen, des Verladungspotentials, der Verkehrsmittel innerhalb des Hafens usw. als auch der Kriegezerstörungen des direkten und des weiteren Hinterlandes des Hafens keinen grossen Wert darstellte. Nicht unberücksichtigt dürfen die gesellschaftlichdemographischen Faktoren bleiben, wie sie sich in den Tagen der Übernahme gestalteten. In den Kriegsjahren bereicherte die deutsche Wirtschaft keineswegs den Hafen mit neuen wirtschaftlichen Werten — sondern im Gegenteil — dadurch, dass er nicht konserviert wurde und nicht die entsprechenden Ausbesserungsarbeiten durchgeführt wurden, schuf sie natürliche Voraussetzungen für den Prozess seiner Devastation.

Die Kriegshandlungen im Jahre 1945 und auch die Bombenangriffe aus dem vorhergehenden Zeitabschnitt sowie die Sabotageaktionen der deutschen Faschistengruppe gleich nach dem Krieg führten zu einem

Zustand der völligen Untauglichkeit zur Aufnahme irgendeiner Arbeit.

Unter den obwaltenden Verhältnissen muss man, wenn man von der Übernahme des Hafens durch die polnische Administration spricht, vielmehr die Übernahme des Hafengeländes in Erwägung ziehen und nicht eines Organismus, der eine normale Funktionsfähigkeit besitzt.

Das Fahrwasser von Szczecin nach Świnoujście war noch Ende des Jahres 1946 mit 25 erkannten Wracks, die in dem Stromlauf versenkt waren, verbarrikadiert¹. Völlig zerstört waren auch die Signalisationsanlagen. Daher war bis Ende 1947 die Schifffahrt in diesem Gewässer nur am Tage möglich².

Ein analogischer Sachverhalt bestand in den meisten Hafenbecken. Es mag angebracht sein, wenigstens einige von ihnen als Beispiel anzuführen. In dem Hafenbecken am „Kaschubischen Kai“ befanden sich folgende Wracks: eine Waggonkippanlage, der Dampfer „Emil“ (70 m lang und 10 m breit), der Dampfer „Otto Alfred Müller“ (65 m lang und 8 m breit), ausserdem noch eine Reihe kleinerer Wracks³. In dem Hafenbecken am „Fant-Kai“ lag das Wrack des Dampfers „Usombore“ (10 000 NRT)⁴.

Von dem Stand der Hafenbecken kann die Tatsache zeugen, dass nur im Jahre 1947 insgesamt 92 Wracks verschiedener Art gehoben wurden⁵. Ein ähnliches Bild stellten die Kaianlagen dar. Ein bedeutender Teil war sowohl in Hinsicht auf die Zerstörungen der Kaimauern wie auch auf die zerstörten Strassen, Gleise und andere feste Ausstattungen in einem nicht gebrauchsfähigen Zustand. Von den Verladeeinrichtungen, die sich vor dem Kriege (1938) im Hafen befanden, übernahm die polnische Administration praktisch keine einzige, die exploitationsfähig gewesen wäre⁶.

Der Zustand der Lagerschuppen und Behälter für flüssige Ladungen

¹ Archiwum KW PZPR Szczecin (Archiv der Bezirksleitung der VPAP Szczecin), Aktennummer 1/XII/33. Informacja o pracy portu szczecińskiego w roku 1947 (*Information über die Arbeit des Szczeciner Hafens im Jahre 1947*).

² Archiwum KW PZPR Szczecin (Archiv d. Bezirksleitung der VPAP Szczecin), Aktennummer 1/XI/81. Sprawozdanie wydziału eksploatacyjnego Szczecińskiego Urzędu Morskiego za rok 1947 (*Bericht des Szczeciner Seeamtes, Abteilung Exploitation, für das Jahr 1947*).

³ „Kurier Szczeciński” Nr. 269 vom 3. 10. 1947.

⁴ Biuletyn Informacyjny Wybrzeża (Informationsbulletin der Küste) Nummer 2, Gdańsk 1947, S. 5.

⁵ Archiwum KW PZPR Szczecin (Archiv der Bezirksleitung der VPAP Szczecin), Aktennummer 1/IX/81.

⁶ Z. Heliński: Niektóre zagadnienia aktywizacji portów Pomorza Zachodniego w okresie lat 1946—1949 (*Einige Probleme der Häfen von Pomorze Zachodnie in den Jahren 1946—1949*), Maschinenschrift. Biblioteka Politechniki Szczecińskiej (Bibliothek der Technischen Hochschule Szczecin), S. 100.

wich nicht sehr von dem Zustand der oben besprochenen Hafeneinrichtungen ab. Der grösste Lagerschuppen, der Kornspeicher am Kai „Eva“ eignete sich nach der Übernahme wegen des Fehlens an inneren Einrichtungen wie auch wegen der erheblichen Zerstörungen, die während der Kriegshandlungen durch Artilleriebeschuss verursacht wurden, nicht zur Exploitation⁷.

Nach den veröffentlichten Angaben von 1946 ergibt sich folgendes Bild der Kriegszerstörungen im Hafen von Szczecin: 10% der modernen Kais waren völlig zerstört, 50% der Lagerschuppen verlangten eine teilweise Ausbesserung, 20% eine generelle, 30% der Lagerschuppen waren vollständig zerstört. Die mechanischen Verladeeinrichtungen waren zu 40% völlig zerstört; weitere 40% benötigten eine teilweise und 20% eine generelle Ausbesserung. Hinzuzufügen ist, dass die polnische Verwaltung kein Transportmittel für den Innenverkehr übernommen hat — sowohl für den Land- wie auch für den Wasserweg — welches sich für eine volle Exploitation geeignet hätte⁸.

In einer ähnlichen Situation befanden sich die Ausbesserungswerke, Kommunaleinrichtungen, Bürohäuser usw. Vollständig zerstört war auch die Werft und andere Betriebe, ohne die ein Hafen nicht arbeiten kann. In dieser Situation mussten die Arbeiten zum Inbetriebnehmen des Hafens fast von Grund aus angefangen werden.

Wenn man alle Faktoren berücksichtigt, die sowohl direkt mit dem Hafen in Verbindung stehen — wie die späte Übernahme⁹, die vollständige Zerstörung der Verladeeinrichtungen, erhebliche Zerstörungen der Kais und der Hafenbecken — als auch die ausserhalb des Hafens¹⁰ stehenden Verhältnisse, die aber einen direkten Einfluss auf den Wirkungsbereich haben, so muss festgestellt werden, dass die Entwicklung des Szczeciner Hafens unter besonders schweren Bedingungen begann, die in der Regel einmalig sind und in keinem anderen europäischen Hafen der Nachkriegszeit vorzufinden sind.

⁷ Archiwum KW PZPR Szczecin (Archiv der Bezirksleitung der VPAP Szczecin) Aktennummer 1/IX/79. Materiały dotyczące stanu magazynów w porcie szczecińskim (Materialien über den Stand der Lagerschuppen im Szczeciner Hafen).

⁸ St. Hückel, W. Staniszkis: Wytoczne odbudowy polskich portów morskich (*Richtlinien zum Wiederaufbau der polnischen Seehäfen*). Technika Morza i Wybrzeża (*See- und Küstentechnik*) Nr. 1, Gdańsk 1946.

⁹ Die Übernahme der Häfen durch die polnischen Behörden fand in den Jahren 1946—1948 statt.

¹⁰ Die Vernichtung des Industriepotentials sowie der Wege und der Transportmittel im Wirtschaftshinterland, ferner Bevölkerungsprobleme in Szczecin; der totale Mangel an Fachleuten, überhaupt die geringe Zahl an Arbeitskräften usw.

2. Der Aufbau des Hafens

Unmittelbar nach der Übernahme der ersten Kais wurde mit deren Ausbesserung und Herrichtung für die Bedürfnisse der Exploitation begonnen ¹¹.

Bis Ende des Jahres 1946 wurden in Szczecin fünf Kräne in Betrieb gesetzt und sechs weitere verschiedenen Typs, die von den sowjetischen Behörden übergeben wurden, fertiggestellt. Ausserdem wurde ein Schwimmkran, der aus amerikanischer Demobilisierung stammte, zusammengestellt und in Betrieb gesetzt ¹². Die Fläche der Lagerschuppen, die exploitiert wurde oder sich zur Exploitation eignete, betrug 19 652 m². Ausbesserungsarbeiten fanden an weiteren Lagerschuppen mit einer Fläche von 7185 m² statt; ausserdem wurde der Kornspeicher am Kai „Eva“ und die Behälter für flüssige Stoffe mit einem Rauminhalt von 44 000 m³ benutzt ¹³.

Das Ergebnis der erwähnten Investitionen und Generalausbesserungen war die notdürftige Herrichtung eines Teiles des Hafens für die Verladungsarbeiten. Obwohl der Güterumschlag im Jahre 1946 noch gering war, zeugte es doch von der Bereitschaft Polens, den Hafen zu beleben.

Das charakteristische Merkmal des erwähnten Zeitabschnittes war vor allem eine gewisse Planlosigkeit. Erst mit dem Jahre 1947 begann eine neue Etappe der Arbeiten im Szczeciner Hafen. Im Juni jenes Jahres wurde von dem ökonomischen Komitee des Ministerrats ein Investitionsplan für die Aktivisierung der Kohlenverladung verabschiedet ¹⁴. Für die volle Realisierung der geplanten Aufgaben wurde ein Bevollmächtigter der Regierung für den Ausbau und die Bewirtschaftung des Hafens mit dem Sitz in Szczecin berufen.

Die erwähnten Massnahmen schufen reale Bedingungen für die weitere, schnelle Entwicklung des Hafens. Von den wichtigsten Investitionsarbeiten im Jahre 1947 können folgende genannt werden: die Wiederherstellung eines Lagerschuppens am Kai „Eva“, eines Lagerschuppens in der „Hutnicza“-Str. sowie Lagerschuppen auf der Insel „Górna Okrętowa“ ¹⁵, der Bau von Brücken über die Ost- und Westoder,

¹¹ März 1946.

¹² Archiwum Szczecińskiego Urzędu Morskiego (Archiv des Szczeciner Seeamtes), Sprawozdanie za rok 1946 (*Bericht für das Jahr 1946*).

¹³ Ebenda.

¹⁴ Archiwum KW PZPR Szczecin (Archiv der Bezirksleitung der VPAP Szczecin) Aktennummer 1/IX/81. Sprawozdanie wydziału eksploatacyjnego SUM za rok 1947 (*Bericht des Szczeciner Seeamtes, Abteilung Exploitation, für das Jahr 1947*).

¹⁵ Ebenda. Aktennummer 1/IX/79. Informacja dotycząca stanu magazynów w porcie szczecińskim (Information über den Stand der Lagerschuppen im Szczeciner Hafen).

sowie über den „Parnicki“-Kanal (Brücken vom Typ Bailey)¹⁶. Dazu kommen noch die Säuberungsarbeiten, der Wiederaufbau sowie die Wiederinstandsetzung der Passagieranlegestellen an den „Chrobry“-Wällen, des Kais „Eva“, des Arsensals und der Oder mit den Kanälen des inneren Hafenbeckens auf der Insel „Górna Okrętowa“¹⁷.

Eine bedeutende Investitionsleistung war die Ausstattung des Hafens mit Kranvorrichtungen. Ende 1947 wurden 33 Kräne in Betrieb gesetzt, darunter: 8 Schwimmkräne, einer mit einer Tragfähigkeit von 100 Tonnen, 2 mit einer Tragfähigkeit von 60 Tonnen, 4 mit einer Tragfähigkeit von 30 Tonnen, einer mit 6 Tonnen Tragfähigkeit. Der Rest waren Elektro- und Dampfkräne, darunter einige Eisenbahnkräne mit einer Tragfähigkeit von 6 Tonnen¹⁸.

Ende 1947 wurde die Anbringung von Leuchtfuern im Hafen zur Bezeichnung des Fahrwassers Szczecin-Świnoujście vollendet.

Für die Kontinuierung der Konzeption, den Hafen dem Massengüterumschlag anzupassen, wurde mit dem Bau eines grossen Hafenbeckens für diesen Zweck begonnen. Die Anfänge dieser Investition fielen auf das Jahr 1948, beendet wurden sie 1951. Die ersten Jahre und gerade das Jahr 1948 waren die Zeit der intensivsten Arbeiten. Es muss erwähnt werden, dass gerade 1948 und teilweise 1949 die grössten Investitionsarbeiten aller europäischen Häfen in Szczecin durchgeführt wurden¹⁹. Infolge der erwähnten Arbeiten wurde der Szczeciner Hafen schon am 29. April 1949 mit dem Kai „Gliwickie Nabrzeże“ bereichert²⁰. Ende des Jahres wurde das neuerbaute „Bytomskie Nabrzeże“ und das wiederhergestellte „Katowickie Nabrzeże“ der Bestimmung übergeben²¹.

Zu den Hauptunternehmungen auf dem Gelände des Kohlenbeckens gehört der Bau eines grossen Elevators, womit 1949 begonnen wurde. In den Jahren 1949/50 wurden Piere gebaut, auf denen später Förderbänder, Teleskope und die übrigen Elemente angebracht wurden²².

¹⁶ Ebenda. Aktennummer 1/XII/33. Sprawozdanie sytuacyjne Wojewody Szczecińskiego za III kwartał 1947 r. z dnia 10 października 1947 r. (*Situationsbericht des Szczeciner Wojewoden für das 3. Jahresviertel 1947 vom 10. Oktober 1947*).

¹⁷ Ebenda. Aktennummer 1/IX/81. Sprawozdanie wydziału eksploatacyjnego SUM za rok 1947 (*Bericht des Szczeciner Seemates, Abteilung Exploitation, für das Jahr 1947*).

¹⁸ Ebenda. Sprawozdanie z pracy dźwigów w porcie szczecińskim za rok 1948 (*Bericht über die Arbeit der Kräne im Szczeciner Hafen für das Jahr 1948*).

¹⁹ St. Trojnar: Port szczeciński w dziesięcioleciu Polski Ludowej (*Der Szczeciner Hafen zum zehnjährigen Bestehen Volkspolens*). Technika i Gospodarka Morska (Seetechnik und -wirtschaft) Nr. 5, Gdańsk 1955, S. 17.

²⁰ „Kurier Szczeciński“ Nr. 147 vom 30. 5. 1949.

²¹ Archiwum Zarządu Portu Szczecin. (Archiv des Hafenamtes Szczecin). Dokumentacja działu inwestycji (*Dokumentation der Investitionsabteilung*).

²² Archiwum ZPS (Archiv des Hafenamtes Szczecin). Prace inwestycyjne

Von der Grösse der Investitionen im Szczeciner Hafen zeugt die Tatsache, dass ungefähr 50% aller Investitionskredite im Bereich der Schifffahrt während des Dreijahrplanes (1947—1949) auf die Häfen entfielen, hiervon über die Hälfte gerade auf den Szczeciner Hafen²³.

Bei der Realisierung des darauffolgenden Planes (1950—1955) nahm weiterhin der Bau des Geländes des Massengüterumschlages eine Hauptposition ein. Schon 1950 wurden die eigentlichen Arbeiten des Kohlenpiers mit einem Kostenaufwand von 8 Millionen Zloty beendet. Auf diesem Pier wurden Verladeeinrichtungen mit einem Förderband erbaut — auf dem Kai „Bytomskie Nabrzeże“ eine Waggonkippvorrichtung, sowie mehrgleisige Bahnstrecken, ein Elektrizitätsunterwerk und ausserdem eine neue Bahnbrücke. Die Gesamtkosten der Förderbrücke belaufen sich auf 51 410 000 Zloty und ungefähr 1 000 000 Dollar²⁴.

Auf dem Gebiet des Stückgutumschlages wurde die Errichtung von zwei gesonderten Geländen vorgesehen: „Starówka“ und „Eva“. In der ersten Etappe wurde „Starówka“ (1950—1952) aufgebaut, in den Jahren 1952—1953 „Eva“. Die Gesamtkosten des Baues betrugen über 10 000 000 Zloty.

Ausser den erwähnten Geländen des Massen- und Stückgutumschlages stellten die Baggararbeiten einen erheblichen Teil der Investitionen im Sechsjahrplan dar. Für die Fahrrinne Szczecin-Świnoujście wurden in den Jahren 1950—1956 über 10 Millionen Zloty ausgegeben²⁵.

Ein grosser Kostenaufwand war auch mit Neuanschaffungen verbunden. So beliefen sich 1952 die Ausgaben für den Kauf von drei 8-Tonnen-Kränen über 12 Millionen Zloty. In dem gleichen Jahr wurde ein 255-PS-Schlepper für 1 426 000 Zloty angekauft. Ein Jahr früher wurden zwei Schlepper — „Felix“ und „Andrzej“ mit einem Gesamtwert von 5 108 000 Zloty gekauft²⁶.

Zusammenfassend kann die Investitionstätigkeit dieser Zeit als äusserst gewinnbringend beurteilt werden. Sie bildete die Grundlage für die weitere Entwicklung des Hafens. Besonders vorteilhaft waren die Ausgaben für die Vertiefung der Fahrrinne Szczecin-Świnoujście wie auch die Ausgaben für den Wiederaufbau oder den Bau der ein-

i modernizacyjne Zarządu Portu Szczecin w latach 1946—1959 (*Investitions- und Modernisierungsarbeiten des Szczeciner Hafenamtes in den Jahren 1946—1959* (lies *Investitionsarbeiten*).

²³ Z. Cwiek, J. Gluziński: 10-lecie Polski Ludowej na Pomorzu (*10 Jahre Volkspolen in Pomorze*) Warschau 1954, S. 311.

²⁴ Archiwum ZPS (Archiv des Szczeciner Hafenamtes). Dokumentacja działu rozliczeń inwestycyjnych (*Dokumentation der Abteilung der Investitionsverrechnungen*).

²⁵ Ebenda.

²⁶ Ebenda.

zelenen Kais und für die Ausstattung des Hafens mit unentbehrlichen Verladeeinrichtungen.

In den folgenden Jahren wurde das Augenmerk bei den weiteren Investitionen hauptsächlich auf die Schaffung eines entsprechenden Verladungspotentials für Stückgüter gelenkt (die Kais: Lasztownia, Starówka sowie der Sowjetische und der Tschechoslowakische Kai), ferner auf die Ausstattung des Potentials des Massengüterumschlags mit Vorrichtungen, mit denen Verladungen von den Schiffen auf Schleppkähne und umgekehrt möglich sind (am Kai „Chorzowskie Nabrzeże“).

Von den bedeutendsten realisierten Investitionen auf dem Gebiet des Stückgüterumschlages kann hier der Wiederaufbau und die Modernisierung des Kais „Starówka“ genannt werden — die Kosten betrugen 3 Millionen Zloty²⁷. Bedeutend grössere Geldsummen wurden für das Freigelände für die Tschechoslowakei bestimmt. Die Hauptarbeiten, die den Umbau des Kais zum Ziel hatten, wurden 1958 durchgeführt. Mit einem Gesamtkostenaufwand von 33 Millionen Zloty wurden Verladerrampe und das Lagerschuppendach wiederhergestellt, in den folgenden Jahren: Lagerschuppen 1, 2 und 3 sowie die Mauern und der Oberbau des Kais²⁸.

Auf dem Gebiet des Massengüterumschlags wurde der Kai „Katowickie Nabrzeże“ einer Generalausbesserung unterzogen. Die Hauptarbeiten wurden in den Jahren 1957—1959 durchgeführt. Die Ausgaben beliefen sich auf eine Summe von 30 Millionen Zloty. Am Kai „Gliwickie Nabrzeże“ wurden 1959 die Gleise und die Kohlenbehälter ausgebessert — am „Bytomskie Nabrzeże“ die Kräne; ausserdem wurden hier die Strassen modernisiert²⁹. Zur selben Zeit wurden viele andere Investitionsarbeiten durchgeführt, deren Gesamtsumme erheblich die hier genannten Unternehmungen überschritt.

Besonders zu unterstreichen ist die Tatsache, dass der Fünfjahrplan (1956—1960) einen sehr bedeutenden Abschnitt in der Entwicklung des Szczeciner Hafens abschloss. In dieser Zeit wurde der Prozess des Aufbaues beendet und eine Verladungskapazität geschaffen, die grösser war als in den Vorkriegsjahren. Zwar waren 1960 noch abgesonderte Flächen bzw. Objekte vorhanden, die nicht benutzbar waren, aber gleichzeitig völlig neue Produktionsmöglichkeiten geschaffen.

Es wäre sicherlich nicht angebracht, eine volle Wiedergabe aller Vorrichtungen anzustreben, die hier jemals vorhanden waren. Die schnelle Entwicklung des technischen Fortschritts, neue Anforderungen,

²⁷ Ebenda. Prace inwestycyjne (Investitionsarbeiten), S. 44.

²⁸ Ebenda, S. 46 und 47.

²⁹ Ebenda. Dokumentacja działu rozliczeń inwestycyjnych (Dokumentation der Abteilung der Investitionsverrechnungen).

Der Stand der Ausstattung des Szczeciner Hafens im Jahre 1960 ³⁰

Gesamtlänge der Kais	8 844 m
Anzahl der Kräne und Verladeeinrichtungen	66
Anzahl der mechanischen Ausrüstungen	121
Anzahl der Schlepper	16
Oberfläche der Lager- und Sammelplätze	197 057 m ²
Länge der Krangleise	4 306 m
Länge der Strassen	13 025 m

die von der Schifffahrt gestellt wurden, und auch neue Bedingungen, die sich infolge der Rückkehr von Szczecin in den Bereich der polnischen Wirtschaftsverhältnisse herausbildeten, bestimmten den damaligen Charakter des Hafens. Objektiv kann festgestellt werden, dass hier binnen der vergangenen 15 Jahre grosse Umgestaltungen vorgenommen wurden, so dass der Stand des Jahres 1960 nicht mehr an das Bild des Hafens aus den Vorkriegszeiten erinnerte.

Es ist heute schwer, den Gesamtkostenaufwand für den Ausbau des Hafens festzulegen. Wenn man jedoch berücksichtigt, dass die Ausgaben des Hafenamtes in den Jahren 1950—1960 827 Millionen Zloty betrugen, so kann angenommen werden, dass der Gesamtwert der neugeschaffenen Güter erheblich 1 Milliarde Zloty überschritten hat, denn der Kostenaufwand bis 1950 kann auf ungefähr 300 Millionen geschätzt werden.

Daraus ergibt sich, dass der Szczeciner Hafen am Ende der vergangenen 15 Jahre ein neues Werk der polnischen Idee und der polnischen Arbeit war. Das in dieser Zeit geschaffene Potential erlaubte es, den Umschlagsrekord mit 8 818 000 Tonnen zu überbieten, was die Position Szczecins, als des grössten Hafens an der Ostsee sehr stärkte.

3. Die Struktur und Grösse des Umschlags

Der Beginn der Exploitationsbereitschaft fiel auf den 1. April 1946. An diesem Tage wurde eine notdürftige Adaption des Kais „Oko“ für das Aufnehmen der ersten Schiffe beendet, was erst am 3. April stattfand ³⁰. Da wurde das Schiff „Poseidon“ — unter der Flagge „C“ der Alliierten — registriert, das Repatrianten aus Lübeck an Bord hatte ³¹. Dieses Datum gilt allgemein als der Arbeitsbeginn des Szczeciner Hafens im Rahmen der polnischen Staatszugehörigkeit. Nur wenige Kais waren unter polnischer Verwaltung. Der Stand der Zerstörungen war so gross, dass man nicht an eine normale Verladungsarbeit denken konnte. Der Gesamtumschlag des Hafens in 1946 belief sich auf 69 000

³⁰ Ebenda. Dokumentacja działu inwestycji (*Dokumentation der Investitionsabteilung*).

³¹ Archiwum SUM (Archiv des Szczeciner Seeamtes). Sprawozdanie SUM za rok 1946 (*Bericht des Szczeciner Seeamtes für das Jahr 1946*).

Tonnen. Eine bedeutende Belebung brachte erst das Jahr 1947. Der Wiederaufbau des Landes forderte viele ausländische Ausstattungen, wofür selbstverständlich viele Waren ausgeführt werden mussten. Der Aussenhandel überschritt schon 1947 mit 24 976 000 Tonnen Umsatz das Niveau von 1938 mit 18 907 000 Tonnen ³².

Aus diesem Sachverhalt heraus ergab sich für alle polnischen Häfen das Problem der Steigerung der Umschlagsfähigkeit, besonders aber für Kohle als die Hauptausfuhrware. Am meisten war Szczecin infolge der günstigen Verbindung mit dem Kohlengebiet von Śląsk sowohl auf dem Land- wie auch Wasserweg für diese Aufgabe geeignet. Daher wurde auch im Rahmen der sog. Spezialisierung der grösste Teil des Kohlenumschlags für diesen Hafen vorgesehen.

In den Jahren 1947—1949 war Szczecin aber noch nicht für diese Bedürfnisse eingerichtet, und obgleich Kohle mehr als 3/4 des Umschlags darstellte, fanden doch in Szczecin im Vergleich mit anderen polnischen Häfen (Gdynia, Gdańsk) proportional die wenigsten Verladungen statt ³³.

Eine wesentliche Erscheinung in diesen Jahren war das grosse Tempo seiner Entwicklung. Wenn wir das Jahr 1947 als Basis annehmen, so erreichte Szczecin 1949 eine Umschlagssteigerung von 627,6%, was den höchsten Prozentsatz im Vergleich mit allen europäischen Häfen darstellt ³⁴. Diese Tatsache war auch aus dem Grunde wichtig, weil nämlich zur gleichen Zeit in vielen Häfen der Umschlag eine sinkende Tendenz aufwies. Dieser Prozentsatz darf jedoch nicht überschätzt werden. Es muss nämlich berücksichtigt werden, dass mit dem Jahr 1947 die ganzjährige Exploitation für den Szczeciner Hafen begann, während alle europäischen Häfen dieser Grösse schon 1945 die Nachkriegsarbeit begonnen und 1947 schon eine rege Tätigkeit entwickelt hatten.

Einen grossen Einfluss auf die weitere Entwicklung des Hafens hatten die gesellschaftlichen Wandlungen, die sich in dieser Zeit in Polen abspielten. Hierdurch ergab sich eine wesentliche Reorganisierung im Verwaltungssystem des Landes, im System der Entwicklung des Wirtschaftslebens und auch auf dem Gebiet der Aussenhandelsbeziehungen. Das schnelle Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung und besonders die entschiedene Priorität, welche die Schwerindustrie in der Ökonomie gewann, musste selbstverständlich einen Einfluss auf die Änderungen sowohl in bezug auf den Umsatz wie auch auf die Warenstruktur des Aussenhandels ausüben.

Seine Aufgaben wuchsen tatsächlich verhältnismässig sehr schnell

³² Morski Rocznik Statystyczny (Statistisches Seejahrbuch) Gdynia 1960, S. 4 und 10.

³³ Ebenda., S. 38 und 39.

³⁴ Archiwum SPS (Archiv des Szczeciner Hafenamtes) Jgg. 1946—1955, Tab. I.

an. Wenn noch im Jahre 1948 der Handelsumsatz 36 393 000 Tonnen betrug, so stieg er am Ende dieses Zeitabschnittes, also 1960, auf 48 608 000 Tonnen an³⁵.

Dieses Anwachsen der Aufgaben im Aussenhandel hatte jedoch keinen wesentlichen Einfluss auf die Menge der Verladungen in den Häfen. Auf Grund der internationalen Verhältnisse, in deren Rahmen die Staaten des sozialistischen Lagers zu Partnern des polnischen Aussenhandels wurden — vor allem die UdSSR, die Tschechoslowakei und die Deutsche Demokratische Republik — fand der grösste Teil des Warenumschlages zwischen diesen Staaten auf dem Landwege statt.

1949 umfasste der Aussenhandel mit den Staaten des sozialistischen Lagers 44% des Gesamtumsatzes³⁶. 1960 wuchs er auf 63% an — bei einer Steigerung des Warenaustausches von 116,5%³⁷. Daraus ergibt sich, dass die Menge des Warenaustausches im Aussenhandel keinen Einfluss auf den Umfang der Verladungen in den Häfen hatte, denn der entschiedenen grösste Teil des Umsatzes mit den Volksrepubliken wurde auf dem Landwege durchgeführt. Der Anteil der Wasserwege im Aussenhandel wies bis 1960 eine sinkende Tendenz auf³⁸.

Noch charakteristischer illustriert diese Erscheinungen die Gegenüberstellung der Zahlen für das Jahr 1938 und 1960. Im Jahre 1938 betrug der Anteil des Wasserweges im polnischen Aussenhandel 77% und 1960 34,7%³⁹.

Einer Änderung unterlag auch die Struktur des Warenumsatzes. Eine bedeutende Umwälzung, die sich direkt auf den Szczeciner Hafen auswirkte, stellte die Tendenz der Abnahme des Kohlenexportes dar. Im Jahre 1960 wurden, im Vergleich mit 1949, 3 582 000 Tonnen Kohlen weniger aus den polnischen Häfen ausgeführt⁴⁰. Dies gilt ebenfalls für den Szczeciner Hafen. 1950 wurden im Szczeciner Hafen 3 781 000 Tonnen Kohlen verladen, dagegen 1960 — 3 638 000 Tonnen.

Die Verladung anderer Massengüter stieg dagegen an. Diese Gruppe umfasste 1950 nur einen unbedeutenden Prozentsatz der Gesamtverladungen, nämlich nur 5,3%⁴¹. Doch wuchs sie 1960 auf die beträchtliche Summe von 1 669 000 Tonnen an, was etwa 19% des Gesamtumsatzes ausmacht. Schon 1951 rückten andere Massengüterladungen mit ihrem Ausmass auf die zweite Position des Hafenumschlages vor⁴².

³⁵ Morski Rocznik Statystyczny (Statistisches Seejahrbuch) Gdynia 1960, S. 10.

³⁶ Rocznik Statystyczny 1960 (Statistisches Jahrbuch 1960), Warschau 1960, S. 288 und 289.

³⁷ Ebenda.

³⁸ Morski Rocznik Statystyczny (Statistisches Seejahrbuch), Gdynia 1960, S. 10.

³⁹ Ebenda. S. 4 und 10.

⁴⁰ Ebenda. S. 62.

⁴¹ Archiwum ZPS (Archiv des Szczeciner Hafenamtes) Jgg. 1946—1955, Tab. I.

⁴² Ebenda.

Ein gesondertes Problem des Szczeciner Hafens stellt der Stückgutumschlag dar. In der ersten Konzeption der Entwicklung des Hafens sah man vor allem Massengüterladungen — vor allem Kohle. Mit der Zeit, besonders infolge des ständig anwachsenden tschechoslowakischen Transits, in dem Erz und Stückgut den Vorrang einnahmen, entstand die Konzeption, die die ursprünglichen Entwicklungserwägungen bezüglich des Hafens änderte bzw. bereicherte. In diesen Anschauungen wurde den Stückgutverladungen eine grosse Bedeutung zugemessen, wodurch die Gesamtwarenstruktur des Hafens mehr denn zuvor bereichert werden sollte.

Diese Bemühungen waren von Erfolg gekrönt. Schon 1955 wurden über dreimal soviel Verladungen dieser Waren durchgeführt als 1949⁴³. Im Jahre 1960 stieg dann die Gesamtstückgutverladung auf 1 176 000 Tonnen an, was 470% der Verladungen von 1949 ausmachte.

Im Vergleich mit anderen europäischen Häfen wies Szczecin positive und negative Erscheinungen auf. Seine Entwicklung war auf Grund der durchgeführten Verladungen im allgemeinen langsamer, als man es in den meisten Häfen beobachten konnte. Jedoch war gleichzeitig ein schnelleres Tempo als in den bekannten Häfen Emden, Rouen oder Newcastle zu verzeichnen.

Die Höhe der Verladungen des Szczeciner Hafens in den Jahren 1946—1960

Jahr	Gütermenge total in 1000 t	Jahr	Gütermenge total in 1000 t	Jahr	Gütermenge total in 1000 t
1946	98	1951	5601	1956	6055
1947	766	1952	5270	1957	5379
1948	3316	1953	5917	1958	6336
1949	4808	1954	6281	1959	7340
1950	5195	1955	6773	1960	8818

Bei der Analyse des Anstiegs der Gesamtverladungen nahm Szczecin jedoch einen weiteren Platz ein. Man konnte aber die sehr günstige Erscheinung der Strukturveränderung der Verladungen beobachten, in denen mit einem immer schnelleren Tempo — im allgemeinen eines der schnellsten unter den europäischen Häfen — der Anteil des Stückguts und anderer sehr wertvoller Waren anwuchs. Ein weiterer Faktor, der die Stellung des Hafens hob, war die günstige Proportion der Ein- und Ausfuhr. Während für alle europäischen Häfen die Gesamtverladungsbilanz des gesamten Zeitabschnitts einen erheblichen Unterschied aufwies — durchschnittlich 20—25% in der Einfuhr und ungefähr 65—70%

⁴³ Ebenda.

in der Ausfuhr — so überschritt in Szczecin dieser Unterschied nicht 10% und schwankte meistens sowohl bei der Einfuhr wie auch Ausfuhr um etwa 50%, was vom Standpunkt der Schifffahrt äusserst günstig war. Von allen Häfen wird nämlich die Aufrechterhaltung der Proportion „fifty — fifty“ angestrebt, die eine Möglichkeit der Vermeidung von Ballastreisen darbietet. In Verbindung mit diesen Vergleichen kann ohne weiteres festgestellt werden, dass der Szczeciner Hafen im allgemeinen mit dem Tempo der restlichen europäischen Häfen Schritt hielt.

Ein anderes, günstigeres Bild ergibt der Vergleich mit der Vorkriegszeit. Es wurde schon auf die bedeutenden Investitionserfolge aufmerksam gemacht, die grundlegend das Heute des Hafens änderten. Es ist somit angebracht, die Höhe der Verladungen und das Tempo der Entwicklung nach dem 1. und 2. Weltkrieg zu vergleichen. Wobei keineswegs die Tatsache unberücksichtigt bleiben kann, dass der 1. Weltkrieg keine Zerstörungen des Hafens zur Folge hatte. Die Ausgangsbedingungen in den Jahren 1919 und 1946 waren also grundverschieden.

Die Grösse der Verladungen aus dem Jahre 1913 (6 246 000 Tonnen) wurde erst im 19. Jahr nach dem Kriegsende überschritten (1936 — 8 248 000 Tonnen), dagegen der Wert von 1938 (8 246 000 Tonnen) schon im 15. Jahr (1960 — 8 818 000 Tonnen). Aber dieser Vergleich gibt noch kein volles Bild, denn die Anfangsjahre nach dem 1. Weltkrieg waren für Szczecin sehr ungünstig und erst in den letzten Jahren vor dem 2. Weltkrieg begannen die Verladungen schnell anzuwachsen.

Dagegen wurde unter den polnischen Verhältnissen die Grenze von 5 000 000 Tonnen schon ab 1950 überschritten und ein Absinken unterhalb dieser Grenze wurde nicht notiert. Eine nähere, vergleichende Charakteristik für die 18 Jahre der Zwischenkriegszeit und nach 1945 ergibt sich aus der Tabelle, die das Entwicklungstempo und die Höhe der Verladungen wiedergibt.

Aus den angeführten Tatsachen geht hervor, dass sich Szczecin im Rahmen der polnischen Wirtschaftsverhältnisse unter günstigeren Bedingungen befand als in den Zeiten des 3. Reiches.

Bei einer vollen Objektivität der Beurteilung müssen auch die veränderten politischen Bedingungen berücksichtigt werden, die im beträchtlichen Umfang eine Begründung des langsameren Tempos der Entwicklung darstellen, als es aus dem Wirtschaftssystem des Hinterlandes und der Transitmöglichkeiten hervorgehen mag. Infolge der in Polen vollführten Umgestaltungen befand sich unser Land in dem Lager, welches den Sozialismus aufbaute. Dies erlaubte, die Industrie zu dem Niveau der wirtschaftlich entwickelten Staaten hervorzuheben und auf diesem Gebiet bedeutende Erfolge zu erzielen. Zugleich rief dies eine grosse Ungunst der kapitalistischen Staaten hervor, die zu den traditionellen Kon-

trahenten in unserem Aussenhandel gehörten. Der unvergessliche Eiserne Vorhang und die damit verbundene politische und wirtschaftliche Diskrimination entschied im voraus über den Rückgang des Handelsaustausches mit diesen Staaten. Andererseits erlaubten die gutnachbarlichen Beziehungen mit den sozialistischen Nachbarstaaten und die sich immer enger knüpfenden Freundschaftsbande eine Richtungsänderung des Aussenhandels, infolgedessen wurden solche Staaten wie die UdSSR, die Tschechoslowakei, die DDR, Ungarn und andere Volksrepubliken zu den Hauptkontrahenten unseres Handels. Da sich infolge der geographischen Lage die Landwege am besten für den Warenaustausch eigneten, wurden fast 100% des Austausches mit diesen Ländern unter Nichtberücksichtigung der Häfen vollführt. Dies schuf eine Situation, in der der Anteil der Wasserwege — bei einem Anwachsen der Gesamtumsätze im Vergleich mit 1938 um 157% — nur um 15% anstieg. In absoluten Zahlen ausgedrückt, betrugen die Aussenhandelsumsätze von 1938 18 907 000 Tonnen, davon auf dem Wasserweg 14 695 000 Tonnen; dagegen belief sich 1960 der Gesamtumsatz auf 48 608 000 Tonnen, an dem die Häfen mit über 16 868 000 Tonnen teilhatten.

Diese Zahlen zeugen von den sich vollziehenden Veränderungen; und weil in der Situation der polnischen Häfen der Aussenhandel im Prinzip der einzige Warenlieferant war, so bestimmte auch dieser die Entwicklungsmöglichkeiten der einzelnen Häfen, darunter auch des Szczeciner Hafens.

Die erwähnten wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, die auf Grund des 2. Weltkrieges in Mittel- und Osteuropa entstanden, bestimmten ebenfalls die Veränderungen des wirtschaftlichen Transithinterlandes solcher Häfen wie Hamburg und Szczecin. Die Entstehung der Staaten des sozialistischen Lagers erlaubte es, dass sich Szczecin zu einem grossen internationalen Hafen entwickelte. Von grosser Bedeutung für die Höhe des Gesamtumsatzes im Hafen zeugt der ständige Anwuchs der Transitladungen. Im Jahre 1950 betrugen sie 637 Tonnen, 1960 wuchsen sie auf 2 929 500 Tonnen an.

Zum Schluss kann festgestellt werden, dass die Entwicklung des Szczeciner Hafens im Rahmen der polnischen Staatszugehörigkeit planmässig verlief. Es wurden zwar nicht die Ergebnisse erzielt, die auf anderen Gebieten des ökonomischen Lebens zu verzeichnen waren, aber es wurden vollkommen die Bedürfnisse gesichert, die dem Hafen von der Wirtschaft des Landes gestellt wurden. Es war schliesslich ein lebendiges Symbol der Anstrengungen des polnischen Arbeiters und Ingenieurs und bestätigte die Planmässigkeit und die Überlegenheit der polnischen Wirtschaft und ihrer sozialistischen Verhältnisse.