

R. Techman, *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945-1956*, Poznań 2003, s. 103-177.

Ryszard Techman

**ARMIA RADZIECKA
W GOSPODARCE MORSKIEJ SZCZECINA
W LATACH 1945-1955**

1. Szczecin w okresie radzieckiej komendantury (kwiecień-lipiec 1945).

Związki taktyczne 2. armii uderzeniowej, które 26 kwietnia 1945 r. opanowały Szczecin, podjęły dalsze działania ofensywne na Anklam, na miejscu pozostawiając tylko niewielką część jednostek dla utworzenia garnizonu szczecińskiego. Dotychczasowy dowódca jednej z dywizji, płk Aleksander Fiedotow, doświadczony żołnierz, służący w Armii Czerwonej od 1918 r., został mianowany wojennym komendantem miasta¹.

W wyniku ucieczki ludności przed zbliżającym się frontem lub jej ewakuacji wraz z urzędami i zakładami na terytorium Niemiec, Szczecin niemal opustoszał. Pod koniec kwietnia 1945 r. pozostało około 6000 mieszkańców, najczęściej ludzi starszych i dzieci, którzy z takich czy innych względów nie wyjechali. Przemieszczaniu osób i instytucji towarzyszył wywóz zapasów żywności, a wiele jej składów i magazynów zniszczyły wycofujące się wojska niemieckie, co było jedną z przyczyn kryzysu aprowizacyjnego miasta.

Okręg komendantury radzieckiej w Szczecinie był jednym z dziewiętnastu, jakie ZSRR utworzył na terenach pięciu prowincji wschodnich Niemiec (Brandenburgii, Meklemburgii, obu Saksonii oraz Turynгии). Podlegał (razem z podobnymi w Schwerinie oraz Güstrow) zarządowi Sowieckiej Administracji Wojennej Meklemburgii z siedzibą w Schwerinie, którego szefem był gen. płk. Iwan Iwanowicz Fedjuniński². Szczecińska komendantura, ukryta pod numerem poczty polowej 93720, miała początkowo swą siedzibę na ul. Małopolskiej 15, w ostatniej zaś

¹ W czasie służby wojskowej Fiedotow Aleksandr Aleksandrowicz był przez 15 lat dowódcą pułku, przez 3 lata starszym kierownikiem taktycznym Akademii Wojskowej im. M. Frunze, tyleż samo naczelnikiem oddziału Sztabu Generalnego, a przez rok dowódcą dywizji; posiadał liczne odznaczenia, m.in. Order Lenina, Order Czerwonego Sztandaru oraz Czerwonej Gwiazdy.

² J. Foitzik, *Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) 1945-1949. Struktur und Funktion*, Berlin 1999, s. 153, 453.

dekadzie maja 1945 r. przeniosła się do gmachu Landeshaus przy Jasnych Błoniach, który wcześniej opuściła polska administracja. Nie znamy jej struktury organizacyjnej, wiemy natomiast, iż komendant dysponował pewną liczbą oficerów i podoficerów, kierując pracami sztabu przy pomocy zastępców: do spraw politycznych oraz do spraw gospodarczych, a zapewne podlegał mu również dowódca oddziałów trofiejnych. Rozległość Szczecina nakazała powołać aparat terenowy w postaci komendatur rejonowych, utworzonych w czterech częściach miasta. Siedziba I. komendy mieściła się przy Postrasse (obecnie Dubois) 8/9, II. znalazła swe miejsce w domu przy Roonstrasse (dziś ul. Piotra Skargi) 19, a III - przy Elisabethstrasse (ul. Kaszubska) 33. Dzielnica Pogodno, gdzie w willach mieściła się kwatera marsz. Konstantego Rokossowskiego oraz zamieszkiwała kadra i żołnierze, stanowiła rejon IV. Wyraźnie odcinał się on od pozostałych, gdyż odgrodzono go szlabanami i stały tu posterunki wartownicze. Zwierzchnia władza płk. A. Fiedotowa nie obejmowała całego terytorium tzw. Wielkiego Szczecina, ponieważ zarówno na północy, w Policach i na południu, w Dąbiu, Podjuchach i Zdrojach, działali niezależni komendanci wojenni. Podobnie przedstawiała się sytuacja portu szczecińskiego, który ze względu na swą specyfikę i znaczenie został wydzielony z ogólnych struktur wojskowych³.

W końcu kwietnia 1945 r. radziecka komendantura stanowiła jedyną władzę na terenie Szczecina, ale wkrótce pojawiły się przed nią problemy związane z funkcjonowaniem polskich i niemieckich władz samorządowych oraz zapewnieniem bezpieczeństwa i aprowizacji przybywającej ludności. Dwa dni bowiem po zajęciu Szczecina przez Armię Czerwoną (26 IV 1945) dotarł tu przedstawiciel Rządu Tymczasowego, następnie oficjalny prezydent miasta, Piotr Zaremba⁴. Możliwości działania przybyłej z nim ekipy były jednak ograniczone, ponieważ po pierwsze rzeczywisty zarząd sprawował płk A. Fiedotow, po wtóre zaś grupa organizacyjna złożona z dwadzieścia kilku osób, nie była w stanie objąć kontrolą rozległych terenów miejskich. Należało więc skupić jak największą liczbę polskich osadników, napływających w wyniku starań z Poznania i Wielkopolski, bądź werbowanych spośród wracających do kraju z robót przymusowych w Rzeszy. W ciągu zaledwie dwu tygodni znalazło się w Szczecinie około 4 200 Polaków, zamieszkujących głównie Śródmieście.

Byli oni i tak mniej liczni od Niemców, którzy pozostali w Szczecinie po zakończeniu działań militarnych. Powołany w mieście nad Odrą w dniu 5 maja 1945 r.

³ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń i dokumenty historyczne* (egz. AP w Szczecinie), t. 1, s. 109; idem, *Wspomnienia Prezydenta Szczecina 1945-1950*, Poznań 1980, s. 152; Z. Romanow, *Działalność niemieckiego Zarządu Miejskiego w Szczecinie (od maja do lipca 1945 r.)*, *Rocznik Koszaliński*, 1984-1985, nr 20, s. 148; K. Golczewski, *Porzucona twierdza. Szczecin 1944-1945*, Poznań 1967, s. 156.

⁴ Kwestie związane z przejmowaniem Szczecina przez polskie władze mają już bogatą literaturę, której nie sposób tu wymienić. Wypadnie odnotować jedynie: P. Zaremba, *Walka o polski Szczecin*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1986; T. Marczak, *Granica zachodnia w polskiej polityce zagranicznej w latach 1944-1950*, Wrocław 1995.

niemiecki cywilny zarząd (Deutsche Bezirk Zabelsdorf), administrujący początkowo jedynie rejonem Niebuszewa, gdzie zgrupowano ludność tej narodowości, zaczął się rozrastać i wkrótce objął kilka dzielnic, przekształcając się w Szczeciński Zarząd Miejski (Stettiner Stadtverwaltung). Niemcy, którzy wcześniej opuścili nadodrzańskie miasto, teraz powracali, najczęściej z sentymentu do ojczystych stron i pewności, że na stałe pozostaną. Maksymalne zaludnienie przez nich Szczecina było na rękę tym siłom politycznym, które liczyły na to, że w ten sposób wywrą nacisk na państwa koalicji antyhitlerowskiej i ostudzą nadzieje na oddanie miasta Rzeczypospolitej⁵.

Samorząd niemiecki zajmował się początkowo sprawami rejestracji mieszkańców, dostarczaniem określonego kontyngentu robotników do dyspozycji radzieckiego wojska, rozdzielnictwem mieszkań i żywności. Te zadania oraz organizacja wewnętrzna powiększały się stopniowo, a zastępca burmistrza, któremu kompetencyjnie podlegało administrowanie pobliskimi wsiami, łączył swe funkcje ze stanowiskiem landrata powiatu szczecińskiego. Pomimo rozbudowanej struktury, składającej się w ostatnim okresie funkcjonowania z kilkunastu wydziałów, zakres możliwości swobodnego działania niemieckiego Zarządu Miejskiego był poważnie ograniczony. Podlegał on bowiem komendanturze wojennej, jej składał sprawozdania, uzgadniał wszystkie ważniejsze kwestie. Obietnice radzieckie, zwłaszcza w zakresie uruchamiania zakładów użyteczności publicznej, często nie były dotrzymywane lub je odwoływano, a Rosjanie ingerowali w przebieg wykonywanych czynności⁶.

Radziecka obecność w Szczecinie w kilku pierwszych tygodniach pełna jest dramatycznych akcentów odnoszących się do aktów przemocy i grabieży, które niegdyś przypisywano wyłącznie ukrywającym się w ruinach niemieckim dywersantom. Rzeczywiste oblicze radzieckiego panowania nad miastem odsłonił wojewoda L. Borkowicz, który w relacji do B. Bieruta z 12 maja 1945 r. informował, że Rosjanie nie pozwalali na swobodne osiedlanie się Polaków, nie robili żadnej różnicy między nimi a Niemcami, obu narodowościom wyznaczając specjalne dzielnice, co aż nadto kojarzyło się z gettami z okresu wojny. Dowództwo radzieckie nie panowało nad rozwojem wypadków, miasto było systematycznie palone przez czerwonoarmistów, którzy nie pozwalali gasić pożarów, dopuszczali się rozbojów i gwałtów. W takiej sytuacji Borkowicz zwrócił się z prośbą o interwencję najwyższych gremiów polskich i radzieckich, a zarazem o określenie się Moskwy w sprawie losów Szczecina⁷.

⁵ Z. Romanow, op.cit., s. 146 i n., W. Neuhoff, Działalność niemieckiego Zarządu Miejskiego w Szczecinie od 3 maja do 5 lipca 1945, Przegląd Zachodniopomorski, 1998, nr 2, s. 103 i n.; H. Rybicki, Rozważania o historii najnowszej Pomorza Zachodniego, Słupsk 1982, s. 70-71.

⁶ Z. Romanow, op.cit., s. 104-105, 150-154; B. Frankiewicz, Początki administracji polskiej w miastach i na wsi Pomorza Zachodniego w 1945 r., Przegląd Zachodniopomorski, 1979, z. 1, s. 174-175.

⁷ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Biuro Prezydzialne Krajowej Rady Narodowej (dalej: BP KRN), sygn. 797, s. 16-17: odręczne pismo L. Borkowicza do B. Bieruta z 12.05.1945.

Zapewne na skutek tej interwencji został odkomenderowany na rozkaz dowódcy 2. Frontu Białoruskiego specjalny pułk do zaprowadzenia porządku w nadodrzańskim mieście. Wyłapywani byli zarówno radzieccy maruderzy w trakcie rozbojów i podpaleń, jak i niemieccy sabotażyści. Energiczne, lecz doraźne działania płk. Maslenkowa z NKWD, nie poprawiły jednak w radykalny sposób stanu bezpieczeństwa, i nadal występowały liczne przypadki samowoli radzieckich jednostek⁸. Potwierdzały to skargi osadników przyjeżdżających do Szczecina, nieprzychylnie traktowanych, ograbianych i bitych, łapanych do wszelkich robót, co zniechęcało do pozostania, a rozchodzące się szybko wieści o rosyjskim bezprawiu ograniczały liczbę napływających⁹. Dla żołdatów, z których część nigdy nie była w dużym mieście, Szczecin przedstawiał wręcz niewyobrażalny obiekt pożądania: *"każdy dom, każdy lokal czy mieszkanie, stało otworem dla wszystkich, nic dziwnego, że możliwości zdobycia rzeczy i przedmiotów wartościowych, a w wielu wypadkach nadzwyczaj cennych, były bardzo łatwe"*¹⁰.

Wspierana przez organy samorządowe i państwowe akcja osadnicza, została zahamowana przez decyzje Rządu Tymczasowego, który nakazał im opuszczenie miasta. Ewakuacja nastąpiła w dniach 17 - 19 maja 1945 r., a u jej podstaw legły różnorakie czynniki, nie do końca jeszcze wyjaśnione. Starsza historiografia przyjmowała bowiem powszechnie, iż wyprowadzenie władz polskich ze Szczecina spowodowały protesty rządów zachodnich, niechętnych terytorialnej ekspansji Polski i wchodzeniu na tereny oficjalnie nie przyznane¹¹. Później coraz częściej uważano, idąc za W.T. Kowalskim, że należy to zawdzięczać polityce reparacyjnej, a mówiąc wprost - obawą ZSRR o przyszłość majątku ponemieckiego nad Odrą¹². Ostatnio przytaczana argumentacja mocno osłabia dotychczasowe dowodzenie, wskazując od siebie na pomijaną dotąd rolę komunistów niemieckich¹³. Trudno przesądzać, na obecnym etapie znajomości radzieckich zasobów aktowych wojska, służby dyplomatycznej czy nawet partyjnych, co zaważyło bardziej - nie można wykluczyć równie silnego oddziaływania kilku, dobrze przecież współgrających ze sobą przyczyn. Wydaje się jednak, iż w przypadku majowego exodusu administracji Rzeczypospolitej najbardziej zdecydowała postawa Anglosasów¹⁴.

⁸ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 1, s. 165-166: dz. nr 41; t. 3, s. 552: dz. nr 89 z 6.07.1945.

⁹ AAN, Ministerstwo Administracji Publicznej (dalej:MAP), sygn. 2491, s. 6, 8.

¹⁰ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 1, s. 296: dok. nr 156.

¹¹ K. Golczewski, *op.cit.*, s. 183, 220-222.

¹² W. T. Kowalski, *Szczecin w układach politycznych II wojny światowej*, *Spojrzenia* 1971, nr 7, s. 4-5.

¹³ Szeroko o tym: Z. Romanow, *Ludność niemiecka na ziemiach zachodnich i północnych w latach 1945-1947*, *Słupsk* 1992, s. 181 i n.

¹⁴ Wskazywałyby na to również materiały dyplomatyczne, do których dotarł w Moskwie piszący te słowa. Są to pisma (znane po części z anglo-amerykańskich wydawnictw źródłowych): Ambasady USA z 8.04.1945, że niektóre terytoria w sowieckiej strefie okupacyjnej Niemiec (Śląsk, WMG) zostały oficjalnie przyłączone do Polski, odpowiedź A. Wyszyńskiego z 15.04.1945 do Harrimana, odpowiedź z kolei na to Kennana z 11.05.1945 i ostateczne pismo A. Wyszyńskiego z 16.05.1945 (pierwszy dzień ewakuacji polskich władz) - Archiwum

W wyniku wspomnianych posunięć polski Zarząd Miejski musiał ulec rozwiązaniu, a w jego miejsce powstała Grupa Operacyjna "Szczecin", przeniesiona początkowo do pobliskiego Stargardu, potem zaś do Koszalina. Ewakuacja Polaków wzbudziła ogromne nadzieje wśród Niemców, wzmógł się ich napływ, zwłaszcza z pobliskich okolic miasta, a stan tej ludności osiągnął w połowie roku 83.000. Z kolei niepewność co do ostatecznej przynależności Szczecina, wyzwała różnego rodzaju plotki o jego specjalnym statusie. W opinii jednych miał stać się on wolnym miastem pod radzieckim, angielskim i amerykańskim protektoratem, inni głosili, że port szczeciński przyjmie międzynarodowy charakter z udziałem rządów Niemiec, Polski i Czechosłowacji, a były też takie osoby, które wprost oddawały miasto południowemu sąsiadowi¹⁵.

Ludność niemiecka krytycznie oceniała postępowanie wojsk radzieckich, zagrażających bezpieczeństwu osobistemu i posiadanemu mieniu. Memorandum jej samorządowych władz kierowane 20 maja 1945 r. do komendanta wojennego miasta, akcentowało dokonywanie gwałtów na kobietach, bezpodstawne aresztowania, grabieże i plądrowanie mieszkań itp. Zwraçało także uwagę na katastrofalny stan aprowizacji, jednej z przyczyn ogromnej umieralności, spowodowany po części zaborem bydła z najbliższego zaplecza. Całość tych zagadnień miała być znana komendantowi, który obiecując pomoc nie dotrzymał słowa i trudności związane z niedopuszczalnymi warunkami życia nadal pozostały. Dla zapobieżenia ostatecznej katastrofie niemiecki samorząd wysunął kilka postulatów. Główny dotyczył przejęcia przezeń miasta, by mógł on pod kontrolą zająć się zaopatrzeniem ludności, nadto skoncentrowania radzieckiej administracji w jednym miejscu i utworzenia przy komendanturze wydziału niemieckiego, zapewnienia ochrony mieszkańcom poprzez zorganizowanie samoobrony i wspólnych patroli niemiecko-radzieckich¹⁶.

Napływ Niemców do Szczecina zaskoczył komendanturę wojenną, która nie do końca zdawała sobie sprawę z rodzących się komplikacji. Ona przecież w poważnym stopniu gwarantowała dostawy aprowizacyjne, a duży wzrost liczby mieszkańców przy ogólnym niedostatku żywności powodował ogromne perturbacje. Próba regulacji stanu zaludnienia był wprowadzony w końcu maja 1945 r. przez władze wojskowe zakaz osiedlania się nowych przybyszy, ale w praktyce nie był on stosowany, i fala napływających nie zmniejszyła się¹⁷.

Ministerstwa Spraw Zagranicznych Federacji Rosyjskiej w Moskwie (dalej: AMSZ FR), fond 0122, opis 27, papka 195, dzieło 11, s. 34, 47, 85-87, 90.

¹⁵ A. Hutnikiewicz, Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945-1950, Szczecin 1991, s. 46; R. Techman, Internacjonalizacja miasta czy portu?. Kilka uwag o dokumencie z 1946 roku, Przegląd Zachodniopomorski, 1996, z. 4, s. 152-154.

¹⁶ Stettin-Szczecin 1945-1946. Dokumente-Erinnerungen. Dokumenty-Wspomnienia, Rostock 1994, s. 114.

¹⁷ Stettin-Szczecin..., s. 130. Powrót niemieckich osadników na północnym zachodzie nowej Polski zaniepokoił w końcu maja 1945 r. wyższe dowództwo radzieckie w Berlinie, które obawiając się trudności i znacznych kosztów w ponownej ewakuacji na Zachód, monitowało wiceministra A. Wyszyńskiego, by rząd polski

6 czerwca 1945 r. niemiecki Zarząd Miejski wystosował do rządu ZSRR oraz Międzyalianckiej Komisji Kontrolnej w Berlinie petycję z prośbą o udzielenie pomocy Szczecinowi i zrealizowanie jego propozycji, by przezwyciężyć zaistniałe trudności¹⁸. Przedstawił w niej tragiczne warunki życia spowodowane katastrofalną aprowizacją i kłopotami mieszkaniowymi, które po części wynikać miały z zajmowania budynków przez wojsko i administrację polską oraz szykanowania Niemców poprzez ich rejonizację i ograniczenia w swobodzie przemieszczania. Petycja nie ograniczała się jednak do spraw o charakterze społecznym, lecz podnosiła również zagrożenia polityczne, co było swego rodzaju ewenementem, gdyż wysuwał je samorząd miejski podległy radzieckiej komendanturze w stosunku do rządu jednego ze zwycięskich mocarstw¹⁹. Podkreślała ogromne znaczenie Szczecina dla całych Niemiec, zaznaczając, że: "*Miasto to, z jego urządzeniami portowymi, będzie musiało także i w przyszłości być ogniwem łączącym całą gospodarkę byłych terenów niemieckich. Nie do pomyślenia byłby brak Szczecina z jego stoczniami i licznymi fabrykami a także wszelkiego rodzaju powiązaniami kooperacyjnymi z resztą kraju*"²⁰. Znalazły się w niej argumenty demograficzno-etniczne mówiące o zasiedleniu do wojny wyłącznie niemieckimi mieszkańcami i ich prawem do samostanowienia²¹.

Rezygnacja ze Szczecina nie była oczywiście brana pod uwagę przez Rząd Tymczasowy Rzeczypospolitej, który nie zaniechał rozmów z władzami ZSRR o powrót do miasta. Na początku czerwca 1945 r. Rosjanie wyrazili zgodę na wprowadzenie do Szczecina polskiego Zarządu Miejskiego, nakazując pozostawienie jeszcze przez jakiś czas władz wojewódzkich w Koszalinie. Taką decyzję wymuszały zarówno względy taktyczne, by na zewnątrz nadal występowała administracja radziecka, obawy Moskwy o zdominowanie ludności miasta przez napływających Niemców, jak i dostrzegalna przez nią potrzeba wzmocnienia polskiego osadnictwa²². Zarząd Miejski na nowo rozpoczął pracę 9 czerwca 1945 r., a oprócz niego istniały samorząd niemiecki i komendantura wojenna.

W szczecińskiej rzeczywistości komendant wojenny musiał niekiedy zachowywać się dyplomatycznie, choć tego rodzaju zdolności nie były mocną cechą charakteru płk. A. Fiedotowa. Obie strony, polska i niemiecka, zwracały się do komendantury o przekazanie miasta im tylko we władanie. Wiceprezydent Szczecina Franciszek Jamroży zauważał: "*Sytuacja Wojennego Komendanta nie była do*

ustanowił naturalną zaporę zapobiegającą powrotowi Niemców zza Odry - AMSZ FR, fond 0122, opis 27, papka 199a, dzieło 47, s. 59: pismo W. Siemionowa z 29.05.1945 do A. Wyszynskiego.

¹⁸ Stettin-Szczecin..., s. 130.

¹⁹ E. Włodarczyk, Ludność niemiecka i polska w Szczecinie w 1945 roku, w: Pomorze trudna Ojczyzna?, pod red. A. Saksona, Poznań 1996, s. 224.

²⁰ Stettin-Szczecin..., s. 130-132.

²¹ Ibidem, s. 132.

²² P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 2, s. 416-417: dok. nr 184 z 13.06.1945.

*pozadzroszczenia: są dwa zarządy miejskie i obydwaj na tym samym terenie. Rozkazy niejasne. Z jednej strony Niemcy komuniści, którzy to mocno podkreślają....Z drugiej Polacy, współtowarzysze broni, także komuniści...*²³". Przesadnie akcentował Jamroży propolskie sympatie radzieckiego komendanta, który przede wszystkim kierował się interesem swego państwa, rzadko kiedy zgodnym z polskimi lub niemieckimi dążeniami i oczekiwaniami.

Polskie próby rozpoznania radzieckiego stanowiska co do przyszłości niemieckiego samorządu w Szczecinie kończyły się niepowodzeniem, komendant odpowiadał wymijająco, twierdząc, że wypełnia jedynie rozkazy przełożonych, a nie realizuje samodzielnej polityki²⁴. Dla Niemców równie niejasne były zamiary Kremla wobec Polaków, obie więc strony trzymane w niepewności do ostatecznych rozstrzygnięć. Historykowi, patrzącemu z perspektywy półwiecza, ukształtowanemu ponadto na materiałach dziejopisa tamtych wydarzeń - prezydenta P. Zaremby, wydawać się może, iż więcej przesłanek i sygnałów przemawiało za przyłączeniem miasta do Polski, ale w ówczesnych realiach nie tylko przeciętny obywatel nie był tego pewien, ale też i elity władzy, zaniepokojone losami Szczecina.

Funkcjonowanie podwójnego samorządu miejskiego: polskiego i niemieckiego, jeśli nie liczyć nadrzędności radzieckiej komendantury, było więc elementarnym czynnikiem złożonej sytuacji politycznej Szczecina. Każda ze stron rościła pretensje do swego rodzaju monopolu władzy, używając różnych argumentów, czyniła zarzuty o istnieniu drugiej, najczęściej krytykowała postępowanie mieszkańców przeciwnej narodowości. Niemcy na przykład akcentowali wyrzucanie z budynków swej ludności przez Polaków, akty grabieży i gwałtów, ci ostatni - niemiecką samowolę w zajmowaniu domów, wywożeniu urządzeń, umeblowania, żywności itp.²⁵.

Dobra współpraca z administracją wojskową była ważną sprawą dla polskiego Zarządu Miejskiego, toteż wyznaczony został oficer łącznikowy (mjr dypl. Adam Chorzewski) między nią a komendanturą. Powołano zarazem stanowisko obserwatora w porcie handlowym, zajęтым przez obce wojska, ujęte w ramach nowo utworzonego Wydziału Morskiego, na czele którego stanął kmdr Ignacy Kuczkowski²⁶. Polsko-radzieckie współzycie w Szczecinie wydatnie wspomagały zabiegi nie tyle dyplomatyczne, co towarzyskie. Prezydent miasta oraz wojewoda szczeciński, jeśli nadarzyła się okazja, podejmowali wystawnie i komendanta i radzieckich generałów,

²³ Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APS), Zbiór relacji i wspomnień, sygn. 1: F. Jamroży "Wspomnienia z pionierskich dni w Szczecinie" (04-07 1945), s. 33.

²⁴ Ibidem, s. 35.

²⁵ Stettin-Szczecin..., s. 134, 142, 146; P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 2, s. 413: dok. nr 183 z 12.06.1945.

²⁶ P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 2, s. 406: dok. nr 179 z 10.06.1945; R. Techman, Komórki morskie w urzędach administracji ogólnej Pomorza Zachodniego w latach 1945-1950, Przegląd Zachodniopomorski, 1984, z. 1-2, s. 41 i n.

dowódców stacjonujących tutaj jednostek bądź przyjeżdżających z Berlina, by w trakcie prowadzonych wtedy rozmów rozwiązywać trudne problemy²⁷.

Strona polska patrzyła jednak krytycznie na niektóre poczynania komendanta Fiedotowa, zarzucając mu prowadzenie nie do końca jasnej polityki w stosunku do ludności niemieckiej, co - jak przypuszczała - wynikało z braku odgórnych instrukcji. Posądzany był on zwłaszcza o lekceważenie problemów ogromnego wzrostu liczby Niemców, ich odpowiedniej dyslokacji względnie przywłaszczania przez nich mienia²⁸. Co gorsze, iż transporty z ludnością tej nacji organizowała także administracja wojskowa w Stralsundzie, Wołogoszczy i na wyspie Rugii, kierując je drogą wodną do miasta nad Odrą²⁹.

Dla władz radzieckich ogromne znaczenie miał potencjał gospodarczy Szczecina. Była to przecież nie tylko stolica Pomorza Zachodniego, ale przede wszystkim jego największy ośrodek ludnościowy i ekonomiczny, jedyny właściwie, który koncentrował przed wojną wszystkie niemal rodzaje wytwórczości, dając ponad połowę produkcji przemysłowej całego regionu³⁰. Oddziały trofiejne знаły wartość majątku ponemieckiego, gdyż rozpoznanie ułatwiała im niekępowana obecność w mieście w pierwszych tygodniach po jego zdobyciu, kiedy mogły dokładniej ocenić i zweryfikować posiadane informacje.

Zestawienia sporządzone dla Państwowego Komitetu Obrony ZSRR, które dotyczyły potencjału przemysłowego Szczecina, wytypowanego do zdemontowania i wywiezienia na wschód, obejmowały praktycznie wszystkie stocznie, urządzenia portowe, tartaki, elektrownie, chłodnie, zakłady spożywcze, budowlane i konstrukcji metalowych, papiernie, cementownie, cegielnie. Zatwierdzone zostały decyzjami GOKO dla Meklemburgii i Pomeranii z 16, 22 i 31 maja oraz 8, 20 i 26 czerwca 1945 r³¹.

Według pierwszych list, podpisanych 6-7 maja 1945 r. przez gen. lejtn. Siergieja Szatiłowa, demontażowi podlegać miały: papiernia w Dąbiu, filia fabryki "Pommersche Motorenwerke" w Podjuchach oraz tutejsza fabryka sztucznego jedwabiu. Z kolei obszernie zestawienie z 18 dnia tego miesiąca ujmuje na przykład elektrownię szczecińską z dokładnym wyszczególnieniem co rozebrać (kotły, turbiny); fabrykę celulozowo-papierniczą w Skolwinie, gdzie wywozowi podlegać miały wszystkie urządzenia techniczne, energetyczne, transportowe, materiały i gotowa produkcja; stocznnię w Szczecinie (nie precyzowano którą), skąd należało zabrać 150 obrabiarek, 13200 ton stali statkowej i kabli; fabrykę samochodów "Stoewer" (450

²⁷ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 2, s. 342: dz. nr 59 z 7.06.1945.

²⁸ *Ibidem*, s. 413-414: dok. nr 183 z 12.06.1945.

²⁹ *Ibidem*, s. 402: dok. nr 179 z 10.06.1945; Z. Romanow, *Działalność niemieckiego...*, s. 147.

³⁰ K. Golczewski, *op.cit.*, s. 161-162.

³¹ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego (dalej: MŻiHZ), sygn. 325, s. 7-9.

obrabiarek, półfabrykaty, materiały i instrumenty) oraz centralę telefoniczną miasta³². Równie obszerny wykaz pochodzi z 15 czerwca 1945 r., a dotyczy m. in. huty, jedynej na terenach północnej Polski, z której do Rosji pojechały: urządzenia dwóch wielkich pieców, koksowni, sześć turbin i tyleż maszyn parowych, dwadzieścia obrabiarek do obróbki metali oraz osprzęt energetyczny, transportowy i inny. Podobnie precyzyjnie wyliczono co zostanie wymontowane z czterech największych zakładów przemysłu spożywczego, cegielni "Feldmühle" czy cementowni na Żelechowie³³.

Do demontażu oraz przy organizowaniu życia gospodarczego miasta, Rosjanie wykorzystywali ludność niemiecką, a niekiedy polską - przybywającą z głębi kraju lub powracającą z robót przymusowych w Niemczech. W początkach lipca 1945 r., czyli w ostatnich dniach administrowania miastem przez komendanturę wojenną, pracowało dlań ponad 22000 Niemców, w tym ponad 17000 przymusowo i blisko 5000 dobrowolnie³⁴. Znaczny rezerwuar siły roboczej stanowiły obozy jenieckie, skąd zatrzymani tutaj kierowni byli do wszelkich możliwych prac w mieście: pomagali przy budowie mostów, urządzali lazarety dla wojska, uprzątały gruz z ulic. Z jeńców zostały również utworzone grupy robocze, które miały za zadanie zbieranie cennych rzeczy i przedmiotów z mieszkań, zwożonych następnie do portu szczecińskiego w celu wywiezienia do Rosji³⁵.

Pod koniec pierwszej dekady czerwca 1945 r. oddziały 2. Frontu Białoruskiego rozpoczęły ewakuację ze Szczecina. Zwijane były szpitale, wywożone meble i urządzenia domowe, które oficerowie przywłaszczyli sobie w ramach prywatnej zdobyczy wojennej³⁶. Fakt wycofywania jednostek miał poważne znaczenie, gdyż wiązał się ze zmianą podległości miasta radzieckiej administracji wojskowej. W związku bowiem z przeniesieniem siedziby sztabu marsz. K. Rokossowskiego do Bydgoszczy oraz przechodzeniem wojska w stan pokojowy, nastąpiła zmiana zasięgu radzieckich formacji na północno-zachodnich krańcach Polski. Tereny położone na zachód od Odry, ze Szczecinem i Świnoujściem włącznie, weszły faktycznie w orbitę działania dowódcy Sowieckiej Wojskowej Administracji Niemiec w Berlinie - G. Żukowa, natomiast prawobrzeżny obszar pozostał w kompetencji K. Rokossowskiego, który stanął wówczas na czele Północnej Grupy Wojsk w Polsce³⁷.

16 czerwca 1945 r., dziesięć dni po przybyciu do Szczecina, polski samorząd po raz drugi został zmuszony do odejścia z miasta. Tym razem nie pod dyktando

³² Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie (dalej: AMSZ), Zespół 7, t. 60, s. 32-33: spis przedsiębiorstw z rejonu Szczecina, których urządzenia miały być wywiezione.

³³ AAN, Ministerstwo Przemysłu i Handlu (dalej: MPiH), sygn. 66, s. 24-25: spis rosyjski podpisany przez S. Szatylowa; AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 32-33: spis przedsiębiorstw z rejonu Szczecina, których urządzenia miały być wywiezione.

³⁴ APS, Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa (dalej: ZMiMRN) w Szczecinie, sygn. 526, s. 33.

³⁵ Stettin-Szczecin..., s. 110-112.

³⁶ P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 2, s. 403: dok. nr 179 z 10.06.1945.

³⁷ Ibidem, s. 348: dz. nr 63 z 11.06.1945; K. Golczewski, op.cit., s. 193, 197.

dplomacji zachodniej, lecz z polecenia Warszawy, która nie chciała dać nowych powodów do interwencji oraz komplikować sytuacji w trakcie pertraktacji moskiewskich dotyczących formowania nowego rządu Rzeczypospolitej³⁸. By wypełnić wytworzoną lukę, utworzono instytucję pod nazwą: Komitet Pomocy Polakom, który miał organizować osadnictwo, udzielać opieki pozostającym, występować jako nieoficjalny reprezentant wobec komendantury, bronić w miarę możliwości polskiej racji stanu. Podczas ewakuacji polskie władze otrzymały zapewnienie, że ich nieobecność w Szczecinie nie powinna trwać długo.

Zapowiedź uznania przez państwa zachodnie Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej (TRJN), przyniosła korzystną zmianę wydarzeń, choć całkowicie nie rozwiała wątpliwości co do dalszych losów miasta. W dniu ukonstytuowania się TRJN (28 czerwca 1945 r.), Stalin podjął jednostronną decyzję o przekazaniu Szczecina polskiej administracji (powiadomiła o tym prezydenta P.Zarembę kwatera główna wojsk okupacyjnych w Berlinie), a oficjalne jego przejęcie z rąk niemieckich nastąpiło 5 lipca 1945 r. Po kilku dniach funkcje swe złożyły komendantury radzieckie, najpierw cztery rejonowe, a następnie centralna³⁹

Opuszczając Szczecin, Aleksander Fiedotow (awansowany w międzyczasie do stopnia generała), zdał agendy mjr. Adamowi Gorczakowowi (oficerowi Armii Czerwonej polskiego pochodzenia przydzielonemu do WP), który występował w charakterze pierwszego polskiego komendanta wojskowego miasta. Zmiana ta kończyła formalnie okres gestii ZSRR nad Szczecinem, jakkolwiek Gorczakow okazywał wyraźnie proradzieckie nastawienie⁴⁰.

Konferencja poczdamska (17 VII - 2 VIII 1945 r.) rozstrzygnęła ostatecznie o przynależności Szczecina i Pomorza Zachodniego do Polski. Polityczno-prawna aprobata trzech państw, wypracowana w trudnych debatach, tworzyła warunki stabilizacji władz administracyjnych, umożliwiała wysiedlenie Niemców i polonizację, gruntowała świadomość znaczenia tego regionu w nowej rzeczywistości. Próby odchodzenia od decyzji poczdamskich, podejmowane potem przez zachodnich sprzymierzeńców, nie zmieniły istniejącej sytuacji.

2. Port szczeciński w radzieckim władaniu.

a. Działalność radziecka w pierwszym okresie powojennym.

W momencie przyznania Szczecina Rzeczypospolitej, władza terytorialna polskiego samorządu miejskiego została poważnie uszczuplona, gdyż radzieckie

³⁸ Z. Romanow, *Ludność niemiecka...*, s. 193.

³⁹ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 3, s. 553: dok. nr 90 z 7.07.1945; s. 625: dok. nr 304 z 12.07.1945.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 556: dz. nr 92; s. 566: dz. nr 99; s. 578: dz. nr 111; s. 625: dok. nr 304 z 12.07.1945.

wojska zajmowały cały właściwie port, wszystkie stocznie i wiele obiektów przemysłowych, a także przyportowe dzielnice mieszkalne⁴¹. Zatrzymanie ich w obcych rękach było w istocie bezprawne, ponieważ ustalenia w Poczdamie, wykreślające granice Polski na zachód od Szczecina i Świnoujścia, nie zastrzegały dla ZSRR jakichkolwiek wewnętrznych terenów Polski⁴². Choć obszar wyłączony z gospodarki i jurysdykcji polskiej (ok. 30 km²) kurczył się w miarę, jak oddziały wojskowe opuszczały miejsca stacjonowania po wykonaniu określonych zadań, to jednak częste zmiany ich dyslokacji i nieograniczona swoboda przemieszczania stwarzały „*stan laski bądź nielaski dla ludności cywilnej*”⁴³.

Ustalenie liczebności obcych żołnierzy i oficerów podlegających radzieckiemu garnizonowi w Szczecinie nie jest możliwe bez dostępu do źródeł moskiewskich. Problem ten silnie nurtował w 1946 r. wicekonsula brytyjskiego Josepha Waltersa, który raportował swoim przełożonym w Londynie, że wielkość tę określano wtedy tak różnie, gdyż od jednej do dziesięciu dywizji, że nie sposób było wybrać jakiegokolwiek pewnej liczby⁴⁴. Pierwsza z wymienionych jest chyba najbardziej prawdopodobna, co zresztą przyjmują hipotetycznie na bazie innych poszlak ostatnie prace, ale z czasem jeszcze malała⁴⁵. Poza pododdziałami i dowództwami związanymi z portem i przemysłem okrętowym, o czym niżej, była w Szczecinie co najmniej do pierwszych miesięcy 1946 r. komendantura Marynarki Wojennej (krypt. "Uranija"), gospodarstwo Andrejewa (a później Tudrejewa) na Krzekowie (pp. 66986), nieznane bliżej jednostki: Apkina oraz na ul. Łukasińskiego, dwa szpitale wojskowe (Kalinina oraz Diakonisek). Rosjanie dysponowali zakładami mięsnymi i piekarniczymi oraz pobliskimi majątkami rolnymi, a cały garnizon obsługiwały trzy centrale telefoniczne ("Don", "Rakieta" i "B" na Oderwerke)⁴⁶.

Z dawnego terytorium III Rzeszy właściwie tylko Szczecin wchodził w grę jako morski ośrodek transportowy dla zwycięskiej armii, stanowiąc dla Moskwy priorytetowy obiekt w ujściu Odry. Porty handlowe w radzieckiej strefie okupacyjnej Niemiec (z Rostokiem na czele), charakteryzujące się niewielką powierzchnią składowo-magazynową i małym potencjałem przeładunkowym, wymagające ponadto rozminowania, nie były w stanie sprostać ogromnej masie zdobyczy wojennych i reparacji, jaką Rosjanie wyznaczyli do wywozu z tego kraju.

⁴¹ Idem, *Walka o polski...*, s. 244 i n.; idem, *Wspomnienia prezydenta...*, s. 466.

⁴² AAN, Ministerstwo Ziem Odzyskanych (dalej: MZO), sygn. 1674, s. 180-181: referat A. Ziętowskiego z 6.11.1945.

⁴³ Ibidem, MŻ i HZ, sygn. 325, s. 20.

⁴⁴ J. Tebinka, R. Techman, Raporty brytyjskiego wicekonsula w Szczecinie Josepha Waltersa z 1946 roku, cz. I, *Zapiski Historyczne*, 1997, z. 1, s. 93.

⁴⁵ G. Baziur, Stacjonowanie jednostek Armii Radzieckiej w Szczecinie w latach 1945-1992 na tle ogólnej sytuacji geopolitycznej Polski powojennej, *Przegląd Zachodniopomorski*, 2000, z. 4, s. 177 i n.

⁴⁶ APS, Spuścizna Piotra Zaremby, sygn. 315: spisy abonentów sieci telefonicznej w Szczecinie za VIII-IX 1945 i 1946.

Niemal zaraz po zdobyciu miasta rozpoczęły się przygotowania do uruchomienia szczecińskiego portu dla radzieckich potrzeb transportowych. Początek dała ocena stanu technicznego i kompletowanie planów budowlano-konstrukcyjnych⁴⁷. Wznowienie eksploatacji było trudnym zadaniem, ponieważ w końcowej fazie wojny poważnemu zniszczeniu uległa portowa baza materialna, a ruch żeglugowy został całkowicie sparaliżowany⁴⁸. Gdyby szeregować przyczyny spustoszenia, to w odniesieniu do nieruchomości, największe z nich dokonały alianckie ataki z powietrza, minimalne szkody powstały w wyniku starć ulicznych, do dużych natomiast strat przyczyniły się świadome działania niemieckie: ewakuacja obiektów i urządzeń ewentualnie ich uszkodzenie⁴⁹.

Wojna obróciła w perzynę potencjał przeładunkowy, albowiem z dźwigów portowych, których liczba w 1939 r. sięgała 152 (w tym 6 pływających), żaden nie nadawał się od razu do pracy. Zostały wysadzone, zbombardowane lub też ich żywotne części zabrali wycofujący się Niemcy do miejscowości Badewick w angielskiej strefie okupacyjnej. Podobnie żalosny widok przedstawiały urządzenia kolejowe, o czym świadczyły zdetonowane bocznice, tory i zwrotnice czy dwie z siedmiu istniejących niegdyś lokomotywy przetokowe. To samo można powiedzieć o taborze pływającym, który do wojny składał się m. in. z 87 holowników, 5 lodołamaczy i 9 pogłębiarek, w większości ewakuowanym do Niemiec lub zatopionym. Totalna dewastacja osiągnęła mosty łączące miasto z portem oraz usytuowane nad kanałami portowymi, zburzone niemal całkowicie w części nadwodnej i w połowie - w podwodnej⁵⁰.

Równie niekorzystnie przedstawiał się stan techniczny elewatorów i obiektów chłodniczych. Te pierwsze, o łącznej pojemności 57.000 t, przez kilka lat nie wypełniały funkcji składowania zboża, służąc co najwyżej do przechowywania innych towarów. Największy z nich, położony na nabrzeżu "Ewa", mieszczący 43.000 t, prócz wywiezionych lub niezdatnych urządzeń wewnętrznych, był ponadto uszkodzony wybuchem pocisku. Praktycznie przestały istnieć dwie najważniejsze chłodnie

⁴⁷ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 1, s. 114; dz. nr 32 z 2.05.1945; idem, *Wspomnienia prezydenta...*, s. 91.

⁴⁸ W polskiej literaturze przedmiotu zagadnienie to zostało wyczerpująco przedstawione, gdyż wykorzystane zostały wszystkie możliwe źródła. W gruncie rzeczy stanowią je materiały Kazimierza Bartoszyńskiego, ujęte najpierw w notatce z 24.01.1946, przygotowanej następnie, po rozszerzeniu i odpowiednim przeredagowaniu, do publikacji w zbiorowym opracowaniu pod red. F. Barcińskiego pt. "Zagospodarowanie województwa szczecińskiego", które ukazało się w Szczecinie na początku 1947. Uzyskane przez autora radzieckie dokumenty, niekompletne i wybiórcze, potwierdzają ogólnie przedstawiany obraz, nie precyzując szczegółowo zniszczeń poszczególnych obiektów - "Dokład o wosstanowlenji sztetinskiego porta", Sztettin 1946, Centralne Archiwum Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej w Moskwie (dalej: CAMO FR), Kolekcja, opis 501910, dzieło 1.

⁴⁹ APS, Szczeciński Urząd Morski (dalej: SUM), sygn. I/50, s. 7-39.

⁵⁰ F. Barciński, op. cit., s. 300-303, 313-314; Dokład o wosstanowlenji..., s. 7-8; R. Techman, *Sprawozdanie z działalności Delegatury Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie w okresie 28.07-8.08.1945*, Szczeciński Informator Archiwalny, Szczecin 1990, nr 5, s. 132-133; E. Dobrzycki, *Morska funkcja Szczecina w organizmie gospodarczym Polski Ludowej 1945-1960*, Szczecin 1967, s. 25.

portowe, obrzucone bombami, liczące po 5.000 t pojemności każda, zniszczenia budynków trzech pozostałych szacowano na trzydzieści procent. Znacznie natomiast lepiej zachowały się zbiorniki na paliwo płynne (tylko dużych firm - 44.185 m³), gdyż eksperci oceniali ich zrujnowanie na dwadzieścia pięć procent⁵¹.

Z ogólnej liczby 32.000 m nabrzeży, jakie istniały przed wojną, nadawała się do eksploatacji praktycznie jedna trzecia, a najmniejszych uszkodzeń doznały betonowe lub kamienne, pozostałe, stanowiące większość, zostały silnie naruszone. Ocalała blisko połowa potencjału składowego magazynów publicznych (65.126 m² ze 133.800 m² w 1939 r., jeśli pominąć ok. 20 400 m² prywatnych), niemniej ani jeden nie mógł być zaraz wykorzystany, wymagając zabezpieczenia i znacznych napraw⁵².

Żeglugę w ujściu Odry oraz w kanałach i basenach blokowały miny i wraki kilkudziesięciu mniejszych i przeszło dziesięciu dużych statków, zwalone mosty, wysadzone dźwigi i inne konstrukcje stalowe. Kilkuletnia przerwa w pogłębianiu akwenów doprowadziła do ich znacznego zamulenia i spłylenia, przez co nie mogły wchodzić do portu statki o zanurzeniu większym niż siedem metrów. Skutkiem operacji militarnych była też niekorzystna dla żeglugi sytuacja na torze wodnym Szczecin-Świnoujście. Usiany wrakami, pozbawiony oświetlenia (zniszczenie stacji rozdzielczej), instalacji optycznych i wielu pław, nie był w stanie spełniać swej podstawowej roli, bez wykonania poważnych robót⁵³.

W końcu czerwca 1945 r. przybyli do odbudowy portu szczecińskiego pierwsi Rosjanie: robotnicy i personel wykwalifikowany, a wśród nich grupa techniczna, licząca dziewięć osób. Zjechali tu następnie szoferzy, konstruktorzy, mechanicy i ludzie różnych profesji, często bez doświadczenia portowego. Trzon zawodowej kadry stanowili inżynierowie w stopniu majora i kapitana: Korczikow, Popow, Safonow, Kaptelinin, Korowin, Chromow, Kurzanow, starsi technicy lejtnanci Farykin i Sikke, lejtnanci Szilow i Barabanow, a także naczelnicy: warsztatu odlewniczego - Rogoza i dźwigu pływającego - Panewin. Ponad siedemdziesięciu specjalistów radzieckich: dźwigowych, elektryków i ślusarzy trafiło bezpośrednio z obozów pracy w Niemczech, siłą roboczą stanowili natomiast żołnierze oraz jeńcy niemieccy spośród których wybrano wielu fachowców⁵⁴.

Prace koncentrowały się na kilku kierunkach jednocześnie, i były prowadzone tylko i wyłącznie w najniezbędniejszym zakresie, by jak najszybciej osiągnąć zamierzony cel: uruchomić eksploatację dla wywozu towarów z Niemiec. Część

⁵¹ F. Barciński, op.cit., s. 300, 312; E. Dobrzycki, op.cit., s. 25.

⁵² F. Barciński, op.cit., s. 298-299, 310-312; E. Dobrzycki, op.cit., s. 24-25; R. Techman, Sprawozdanie z działalności..., s. 115-117.

⁵³ F. Barciński, op.cit., s. 315.

⁵⁴ Dokład o wosstanowlenji...Ciekawych informacji na temat wykorzystania fachowców niemieckich zawierają raporty niemieckie o porcie szczecińskim, które zamieścił w swoich dziennikach P. Zaremba, oraz materiały niemieckiego magistratu, zachowane w: APS, ZMiMRN w Szczecinie, sygn. 530, s. 111, 125, 129.

personelu zajmowała się uprzątnięciem nabrzeży, magazynów i placów składowych, ich odgruzowywaniem i prowizorycznym przygotowaniem do gromadzenia ładunków, inni w tym czasie remontowali urządzenia przeładunkowe w utworzonych centralnych warsztatach mechanicznych (inż. mjr Safonow i st. technik lejtnant Farykin), natomiast ściągnięte naprędce oddziały "Epronu" trałowały Odrę i kanały portowe oraz wydobywały wraki tarasujące przejścia dla żeglugi⁵⁵.

Odbudowa przebiegała stosunkowo szybko, toteż w lipcu 1945 r. pierwsze dźwigi były gotowe do użytku: dwa stały na nabrzeżach stoczniowych "Wulkan" i "Oderwerke", następny w rejonie węglowym. Wobec konieczności wykonania ogromnych zadań, nie tylko nie demontowano urządzeń przeładunkowych, ale przeciwnie - były one ściągane z wielu stron Niemiec, by maksymalnie zwiększyć zdolność transportową. Wszystkie niemal miejsca nadające się do prowizorycznego składowania lub magazynowania, wypełniane były stopniowo towarami, niekiedy do wysokości pięciu lub sześciu pięter⁵⁶.

Przy pomocy kilku trałowców Rosjanie oczyścili tor wodny i akweny portowe z min magnetycznych, dzięki czemu 11 lipca 1945 r. weszły do portu szczecińskiego pierwsze statki ("Akademik Karpinskij", "Oranienburg") po odbiór ładunków oraz uruchomiona została stała komunikacja wodna między Szczecinem a Świnoujściem (parowiec "Ueckermünde"). Po wznowieniu żeglugi rozpoczęły się naprawy wewnętrznej sieci kolejowej, prowizoryczne remonty dróg i magazynów w strefie wolnocłowej oraz doraźna odbudowa mostów przez Odrę i Parnicę⁵⁷.

Poza portem szczecińskim także część terytorium miasta i pewne obszary jego najbliższej okolicy, weszły w gestię tworzonej Centralnej Bazy Przeładunkowej (CBP) nr 3601, na czele której stanął we wrześniu 1945 r. naczelnik - gen. mjr Izotow (urzędujący przy ul. Piotra Skargi 30). Podporządkowano ją co prawda Ludowemu Komisariatowi Obrony ZSRR w Moskwie, lecz organicznie była związana z Sowiecką Wojskową Administracją Niemiec, a zwłaszcza z jej Zarządami: Zdobyczy Wojennych oraz Transportowym⁵⁸. Zakres działania CBP był szerszy niż

⁵⁵ Dokład o wostanowlenji...

⁵⁶ Ibidem; AAN, MŻiHZ, sygn. 315, s. 16-17: notatka dla min. żeglugi i handlu zagranicznego z 19.02.1946; APS, Urząd Wojewódzki Szczeciński (dalej: UWS), sygn. 1365, s. 23: notatka K. Bartoszyńskiego z 24.01.1946.

⁵⁷ P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 3, s. 562: dz. nr 95, s. 622: dok. nr 300 i 302, s. 650: dok. nr 316; M. Orzeł, Morska rodzina, w: Z Nadodrzańskiej Ziemi. Wspomnienia Szczecinian, wybór, opracowanie, wstęp T. Białecki, Poznań 1974, s. 155.

⁵⁸ Problem podległości radzieckich wojsk w Szczecinie nie jest w polskich źródłach jasno zarysowany. Zauważmy więc, iż od marca 1946 SWAG wyraźnie odcinał się od zawiadywania sprawami szczecińskimi, odsyłając zainteresowanych do stolicy ZSRR, choć nadal uczestniczył w opracowywaniu niektórych koncepcji dotyczących nadodrzańskiego miasta. Moskwa z kolei wskazywała na potrzebę konsultowania się z Berlinem - taką przynajmniej politykę dostrzegamy do 1947. Rzec więc można: przy formalnej podległości Szczecina Ludowemu Komisariatowi Obrony ZSRR poważne wpływy zachowała wojskowa administracja berlińska, przynajmniej w pierwszych latach po wojnie. Ta mało przejrzysta sytuacja powodowała, że władze szczecińskiej administracji ogólnej do końca lat czterdziestych nie były pewne, kto właściwie - Berlin czy Moskwa - kieruje bazą przeładunkową: APS, UWS, sygn. 1275: pismo UWS z 20.06.1947 do Delegatury Rządu przy PGW w

sugerowałyaby to nazwa, ponieważ kierowała ona nie tylko przeładunkiem niemieckich transportów rzeczno-morskich, ale i eksploatacją polskich obiektów przemysłowych, gospodarstw rolnych i rybnych, jak również grupami demontażowymi, wykonującymi rozbiórkę wyposażenia przedsiębiorstw⁵⁹.

W ramach Centralnej Bazy Przeładunkowej port szczeciński stanowił odrębną jednostkę "N[arodnyj] K[omissariat] O[borony] SSSR Uprawlenije Sztetinskogo Morskogo Porta", usadowioną na obszarze tzw. Międzyodrza, a więc od Odry po Regalicę. Wobec zaminowania ośrodków portowych na wybrzeżu meklemburskim, dysponujących zresztą niewielkim potencjałem przeładunkowo-składowym, łączył drogą morską wschodnią strefę okupacyjną Niemiec z portami ZSRR na Bałtyku⁶⁰.

Na czele zarządu portowego stał naczelnik, płk G.Dikoj (siedziba: ul. Królowej Korony Polskiej 9), dobry organizator, który 12 lipca 1945 r. przybył do Szczecina wraz z kilkoma pracownikami z portu archangielskiego⁶¹. Zarządzał on całym terenem portowym i nabrzeżami wzdłuż Odry, dostępnymi dla statków handlowych, przeładunkiem morskim oraz kontrolą ruchu jednostek na tym obszarze. Do dyspozycji miał organ wykonawczy tzw. "Dispeczerskaja", który faktycznie spełniał funkcje polskich odpowiedników: biura portowego i kapitanatu portu zarazem. Podlegały mu ponadto dwie komendantury: morska (siedziba ul. Piotra Skargi 17) i rzeczna (ul. Kapitańska 8a), zajmujące się sprawami awizacji oraz ruchu pasażersko-towarowego, każda dla swej części obrotu portowego. Na takie rozwiązanie organizacyjne wpływał charakter rzeczno-morski portu szczecińskiego: zdobycz wojenna i ładunki reparacyjne trafiały doń głównie na barkach kanałami wschodniemieckiego systemu dróg wodnych i Odrą, po czym przeładowywano je tutaj na statki pełnomorskie, ekspedując dalej do ZSRR⁶².

Rosjanie panowali niepodzielnie na terenach portowych, kontrolowali także ruch na rzece Odrze i Zalewie Szczecińskim. Nie negowali wprawdzie polskich praw do tego obszaru, ale starali się maksymalnie odroczyć ich uzyskanie, kierując się swoim interesem. Taka polityka była wielce szkodliwa dla Polski wobec konieczności posiadania portu szczecińskiego i wykazania się jego zagospodarowaniem, choćby ze

Legnicy; AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 17, 122, 267; ibidem, Zespół 10, t. 21, s. 67, 87; AAN, MZO, sygn. 61, s. 62, 151-153, sygn. 73, s. 23-25. Zob. H. Róžański, Śladem wspomnień i dokumentów (1943-1948), Warszawa 1988, s. 355, 358-360, 457, 487-488; J. Foitzik, op. cit., s. 178.

⁵⁹ AAN, MZiHZ, sygn. 325, s. 29; AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 122; Dokład o wosstanowlenji...

⁶⁰ A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 63-64; Port Szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 roku, pod red. B. Dziedziula, Warszawa-Poznań 1975, s. 74.

⁶¹ Dokład o wosstanowlenji...

⁶² APS, SUM, I/50, s. 41; AAN, MZO, sygn. 75, s. 236: sprawozdanie o porcie szczecińskim z 15.02.1946; R. Techman, Sprawozdanie z działalności..., s. 127; Port szczeciński..., s. 74. Polskie źródła są niekiedy sprzeczne lub niedokładne w kwestii administracji radzieckiej portu szczecińskiego - np. kmdr. Konstanty Jacynicz pisał 22 sierpnia 1945, iż Delegatura GUM nie jest w stanie ustalić kto jest władny w sprawach morskich. Wymieniał, iż w porcie szczecińskim urzędują następujące władze: komendant bazy przeładunkowej - płk Dikoj; przedstawiciel władz wojskowo-morskich kmdr Lazo; wojenny komendant portu rzeczno-morskiego mjr Bielik; wojenny komendant portu morskiego - nieznany; szef sztabu wojennego dowództwa rzeczno-morskiego - ppłk Jakubowicz.

względem na perspektywę konferencji pokojowej, na której miały zapaść ostateczne decyzje co do granicy zachodniej Polski⁶³.

Port szczeciński stanowił dla radzieckiej administracji wojskowej nie tylko ośrodek ekspedycji ładunków, ale i miejsce intensywnej rozbiórki obiektów przemysłowych, które nie uległy całkowitemu zniszczeniu podczas wojny. Nie sposób określić precyzyjnie strat polskich z tego powodu, niemniej z wielu zakładów wywieziono urządzenia i surowce, część z nich natomiast została spustoszona lub rozkradzona. Taki los spotkał rafinerię spirytusu, rzeźnię, przedsiębiorstwa budowlane oraz wyrobu papy i tynków szlachejnych, w znacznej mierze elektrownię i chłodnię portową, fabryki czekolady i margaryny, kilka zakładów przemysłu drzewnego itd.⁶⁴.

Pomimo silnego zburzenia przez naloty alianckie przedsiębiorstw nad dolną Odrą, ten właśnie obszar Szczecina, leżący w rejonie zainteresowania Centralnej Bazy Przeładunkowej, stał się największym polem radzieckiego demontażu, który niemal całkowicie ogołocił z urządzeń obiekty przemysłu okrętowego, żelaznego, chemicznego, przetworów spożywczych. Władze wojskowe dokonały ostatecznej dewastacji fabryk cementu, konserw mięsnych i olejarni na Żelechowie. Częściowo zniszczone fabryka chemiczna oraz huta w Stołczynie, poddano rozległej rozbiórce i wywozowi aparatury. Podobny los spotkał fabrykę celulozowo-papierniczą w Skolwinie, a także fabrykę kamienia sztucznego i nowoczesne cegielnie. Jakkolwiek niemal totalnej zagładzie podczas bombardowań uległy magazyny niemieckiej marynarki wojennej w Gołęczynie, fabryki brykietów i silosa zbożowego na Gocławiu, to jednak i tu dzieła zniszczenia dokończyli radzieccy żołnierze. Łupem padały nie tylko urządzenia, ale także drzwi, futryny okienne, podłogi i sprzęt biurowy, a nawet kable elektryczne wydobywane z ziemi. Usytuowany wzdłuż brzegów rzeki szczeciński przemysł przyportowy dysponował torami i rozjazdami, co ułatwiało dowóz koleją zagrabionego mienia do nabrzeży, skąd dalej ekspediowane było ono statkami⁶⁵.

Kilka dni po tym, jak Stalin podjął ostateczną decyzję o przekazaniu Szczecina Polsce, resort przemysłu Rzeczypospolitej, sceptycznie oceniający możliwości współpracy z lokalnymi władzami, które tworzyły komórki do spraw żeglugowo-

⁶³ APS, UWS, sygn. 1365, s. 37-39: notatka K. Bartoszyńskiego z 24.01.1946.

⁶⁴ AAN, MAP, sygn. 2464, s. 98-100; ibidem, MPiH, sygn. 4342, s. 59; ibidem, MŻiHZ, sygn. 325, s. 268; P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 4, s. 876:dok. nr 401; APS, UWS, sygn. 1365, s. 13-15: notatka K. Bartoszyńskiego z 24.01.1946.

⁶⁵ AAN, MŻiHZ, sygn. 325, s. 73-75: prot. komisji międzyministerialnej z 18.03.1946; s. 85-86: krótki opis terenów portowych w Szczecinie przekazanych władzom polskim na podstawie prot. z 5.03.1946; ibidem, MZO, sygn. 60, s. 164; APS, UWS, sygn. 223, s. 15-17: pismo dyr. DOKP z 25.09.1945; sygn. 1365, s. 13-15: notatka K. Bartoszyńskiego z 24.01.1946; Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG), *Zjednoczenie Stoczni Polskich* (dalej: ZSP), sygn. 253, s. 39: pismo z 27.03.1946 do nac. dyr. ZSP.

portowych⁶⁶, polecił Głównemu Urzędowi Morskiemu w Gdańsku utworzyć placówki administracji morskiej w okręgu zachodniopomorskim. Przygotowania trwały niecały miesiąc, w ciągu którego opracowany został wstępny plan obsady personalnej wyjeżdżającej grupy (tzw. Ekipa Szczecin) i zakres jej zadań. Kierownik, kmdr ppor. Jan Łuszczkiewicz, otrzymał polecenie przygotowania warunków do utworzenia Kapitanatu Portu w Szczecinie wraz ze Świnoujściem⁶⁷. W przypadku sprzyjających okoliczności miał również podjąć się ze swoim personelem zabezpieczenia mienia morskiego oraz zebrać materiały, który byłyby podstawą dalszych poczynań organizacyjnych centrali⁶⁸.

Wstępny rekonesans w Szczecinie, dokonany w końcu lipca i na początku sierpnia 1945 r., wykorzystany został do ustalenia zniszczeń wojennych w portach i żegludze, rozpoznania miejscowych stosunków tudzież określenia perspektyw pracy polskich jednostek administracyjnych. Przybyła z Gdańska grupa nawiązała kontakty z władzami polskimi i radzieckimi, a także z funkcjonariuszami byłych niemieckich urzędów miasta, którzy dostarczyli bezcennych niekiedy informacji. Po tych rozmowach wyłoniły się najpilniejsze do rozstrzygnięcia problemy, a więc: przeprowadzenie drogi tranzytowej przez port szczeciński oraz objęcie jego choćby niewielkiej części, uruchomienie żeglugi, uchylenie radzieckich zakazów połowów ryb i zaprzestanie konfiskaty mienia rybackiego, uzyskanie kilku jednostek pływających⁶⁹.

Kontakty z obcą komendanturą nie nastrojały jednak optymistycznie, pozwalając sądzić, iż nie należy liczyć się z szybkim przekazaniem terenów portowych. Łudzono się wprawdzie, iż fakt przyznania Polsce Szczecina i Świnoujścia przez dopiero co zakończoną konferencję w Poczdamie może spowodować korzystne zmiany na tym obszarze, niemniej najbliższa rzeczywistość szybko rozwiała te oczekiwania. Potwierdził to zresztą w tym samym niemal czasie komendant wojenny miasta, podając do wiadomości, że wywiezieniu podlega całe uzbrojenie portu szczecińskiego⁷⁰.

Możliwości grupy były ograniczone brakiem odpowiednich pełnomocnictw polskich oraz obiecanych gajtów od władz radzieckich, gdyż zaświadczenia wystawione na funkcje "kapitana" czy "bosmana" niewiele znaczyły. Inna rzecz, iż nawet najlepsze dokumenty najczęściej okazywały się bezużyteczne, gdy w jakiegokolwiek mierze mogłyby uszczuplić albo gestię władczą obcych dowódców albo

⁶⁶ R. Techman, *Komórki morskie...*, s. 41-55.

⁶⁷ Archiwum Zakładowe Urzędu Morskiego w Gdyni, teczka osobowa J. Łuszczkiewicza, sygn Ł-29: pismo z 17.07.1945.

⁶⁸ APS, SUM, sygn. I/20, s. 7: pismo dyr. Głównego UM z 25.07.1945 do Pełn. Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie.

⁶⁹ R. Techman, *Sprawozdanie z działalności...*, s. 135-136.

⁷⁰ *Ibidem*, s. 132-133

interesy gospodarcze ich kraju. Demontaż pojmowany był jako oczywiste i naturalne prawo armii zwycięskiej, której przecież przegrany zniszczył i ograbił kraj⁷¹.

Wymiernym rezultatem pobytu czołówki wysłanej z Gdańska stała się cenna analiza skomplikowanej rzeczywistości szczecińskiej. Formułowała ona koncepcję polskiej racji stanu, wyrażanej koniecznością natychmiastowego usadowienia się w porcie szczecińskim, by metodą stopniowego przejmowania władac nim w przyszłości, ale także potrzebą zajęcia przez Polskę, głównie ze względów bezpieczeństwa, całego Zalewu Szczecińskiego. Oznaczałoby to ustalenie granicy z Niemcami w cieśninie Piany, z pozostawieniem po stronie polskiej całej wyspy Uznam. Taki zarys linii granicznej, argumentowany czynnikami geograficznymi i militarnymi, wysuwała szczecińska administracja morska jeszcze po 21 września 1945 r., kiedy to nastąpiła delimitacja granicy między Rzeczypospolitą a radziecką strefą okupacyjną Niemiec⁷².

W zakresie spraw organizacyjnych postulowano rozbudowę dotychczasowej grupy, by można było dysponować na miejscu aparatem zdolnym do szybkiego przenikania na obszar portowy, a w przypadku jego jednorazowego przekazania - przejścia i zabezpieczenia całości po opuszczeniu przez załogi radzieckie. Wysuwano także nieodzowność zachowania administracyjnej niepodzielności Szczecina i Świnoujścia oraz tymczasową nienaruszalność wspólnoty miasta i portu⁷³.

Rezultaty rekonesansu i powyższej analizy sytuacji znalazły wyraz w powołaniu 23 sierpnia 1945 r. Delegatury GUM w Szczecinie. Ponieważ porty szczeciński i świnoujski oraz Odra i Zalew Szczeciński były całkowicie podporządkowane radzieckiemu władaniu, przeto sytuacja ta z konieczności ustawiała zadania tej jednostki. Sprowadzały się one do gromadzenia wszelkich wiadomości o zachodzących wydarzeniach, przekazywaniu informacji bezpośrednio zwierzchnictwu, opracowywaniu zasad postępowania i dostarczania niezbędnych materiałów, by władze centralne mogły podejmować oficjalne interwencje. Z czasem ulegały one poszerzeniu o pertraktacje na szczeblu lokalnym i zabezpieczanie wszelkiego mienia portowo-żeglugowego, który udało się zająć lub otrzymać. Sytuacja wymogła bowiem na Delegaturze GUM *"kierownictwo akcji ingerowania i penetracji portu - czyli sprawę opartą nie na korespondencji, lecz na osobistych kontaktach, konferencjach i rozmowach z władzami radzieckimi, z przedstawicielami aliantów zachodnich, z czynnikami kierowniczymi władz polskich"*⁷⁴.

b. Przejmowanie majątku portowego przez polską administrację.

⁷¹ Ibidem, s. 134-135.

⁷² Ibidem, s. 97.

⁷³ Ibidem, s. 140-142.

⁷⁴ APS, SUM, sygn. I/88, s. 3: pismo Delegatury Głównego UM z 1.10.1945 do dyr. GUM w Gdańsku.

Zaistniały w wyniku wojny stan radzieckiego posiadania wyzwalał naturalne tendencje do odzyskania utraconego mienia. Wymagała tego konieczność szybkiego zasiedlenia Szczecina i jego gospodarczego ożywienia, przemawiały za tym względy polityczne, gdyż posiadanie miasta wraz z portem stanowiło dla Polaków warunek wynikający z uchwał poczdamskich. Ten splot gospodarczych i politycznych czynników sprawiał, że integracja grodu nad Odrą z resztą kraju nabrała ogólnopaństwowego znaczenia.

Centralne i terenowe władze Rzeczypospolitej zdawały sobie sprawę z roli jaką port szczeciński odgrywał dla ZSRR w zakresie zaopatrzenia armii okupacyjnej w Niemczech i wywozu stamtąd zdobyczy wojennej. Niedopuszczalna była jednak sytuacja, by całkowicie pozostawał on poza polską administracją. Na takim tle rodziły się najrozmaitsze pomysły doprowadzenia do kompromisowego rozwiązania nabrzmiałego problemu.

W końcu października 1945 r. Delegatura GUM opracowała wytyczne do współpracy z komendanturą radziecką. Miała być ona możliwa - jak zakładano - ze względu choćby na odmienność struktury użytkowania portu szczecińskiego: dla Rosjan służył on tylko do ekspedycji łupów i ładunków reparacyjnych, Polakom miał być potrzebny przede wszystkim dla eksportu węgla, przeładunku drobnicy i importu surowców. Ta odmienność eksploatacyjna pozwalałaby na współdziałanie, które umożliwiłoby obu stronom wykonywanie własnych zadań. Co więcej - potrzeby radzieckie miały stale maleć, wobec kurczenia się przeładunków niemieckich, a polskie systematycznie rosnąć z uwagi na przewidywane nasilanie się ruchu portowego⁷⁵.

Pod uwagę brane były dwie ewentualności: albo całkowite oddanie portu szczecińskiego polskim organom, które przekazałyby do użytkowania obcym władzom pewne tereny dla ich wyłącznego zarządu, nadzoru i eksploatacji, albo jego podział na odrębne części administracyjne. Ta ostatnia propozycja, w istocie popierana, była rozpatrywana z kolei w trzech wariantach, a każdy z wydzielonych w ten sposób obszarów byłby samowystarczalny, zwarty w sobie i posiadający dogodne połączenia kolejowe i drogowe. Część polska stanowić miała jakby nadrzędną administrację, gdyż zapewniałaby warunki bezpieczeństwa żeglugi, co wprawdzie wiązałoby się z dużymi nakładami na odbudowę urządzeń nawigacyjno-sygnalizacyjnych, lecz dawałoby możliwość występowania na zewnątrz w charakterze gospodarza całości. Według tej koncepcji dla Polski najlepszy byłby obszar wschodni, z basenem węglowo-rudowym, silosem zbożowym i zbiornikami na ropę,

⁷⁵ APS, KW PPR, sygn. 1038; ibidem, UWS, sygn. 1767: uwagi J. Łuszczkiewicza z 27.10.1945 do spr. Pełn. Rządu na Okręg Pomorze Zachodnie z 1.11.1945.

zapewniający dobre warunki eksploatacji, radziecka natomiast strefa, wymagająca zachowania tajemnicy wojskowej, dużych powierzchni wodnych oraz znacznych długości nabrzeży wobec przeładunku z barlinek na statki, miała się koncentrować w obszarze zachodnim portu szczecińskiego⁷⁶.

Problem postępowania polskiej administracji wobec władz radzieckich stanął na konferencji w Sopocie (uczestniczyli m. in. E. Kwiatkowski, J. Wojnar, S. Szwalbe), która odbyła się 23 października 1945 r. Rzecz interesująca, iż Polacy, którzy nie dysponowali ani jednym kawałkiem portu, ustalali zasięg obszaru, który powinien być pozostawiony w dyspozycji armii radzieckiej. Ścierały się ze sobą dwie koncepcje, wysuwane przez reprezentantów Szczecina: władze morskie oraz samorząd terytorialny, obie uwzględniały właściwie konieczność podziału portu na część radziecką oraz polską. Pierwsza, prezydencka, optowała za pozostawieniem Polsce zwartego kompleksu złączonego z miastem, czyli właściwie dawną część przemysłową wzdłuż Odry, a także strefę wolnocłową; druga, rozważana w kilku wariantach o których wyżej mówiliśmy, generalnie uważała za wskazane przejęcie obszaru przeładunkowego towarów masowych. Ogólne poparcie zyskał pierwszy wariant, uważany za korzystniejszy, umożliwiający bowiem przeładunek zarówno drobnicy jak i masówki. W odniesieniu natomiast do administracji wojskowej ZSRR, przyjęte zostały uwagi władz morskich, że charakter rzeczno-morski obcych przeładunków oraz konieczność utrzymania tajemnicy eksploatacji, najlepiej predystynują do tego celu zachodnią część portu szczecińskiego, leżąca daleko od miasta⁷⁷. Generalnie biorąc przypuszczenia o skłonności obcego państwa do ustępstw i przyjęcia polskiej propozycji, której zresztą oficjalną drogą nie złożono, okazały się całkowicie płonne.

Prowadzone w Moskwie w końcu października 1945 rokowania dotyczące głównie robót czerpalnych i podwodnych w polskich portach, pozwoliły niejako przy okazji poznać stanowisko ZSRR wobec Szczecina. Jakub Berman mówił o tym wprost, iż *"żadnych pozytywnych rozstrzygnięć co do niego nie osiągnięto oraz liczyć na nie w najbliższym czasie nie należy"*⁷⁸. Wojskowa administracja nadal tłumaczyła swą gestię nad portem szczecińskim koniecznością wykonania ogromnych zadań transportowych związanych z ładunkami reparacyjnymi. Polacy przypuszczali, iż gdyby nawet weszli w posiadanie wycinka portowego, to nie będzie on miał większej wartości pod względem eksploatacyjnym.

⁷⁶ Ibidem.

⁷⁷ AMSZ, Zespól 18, w. 27, t. 415, s. 4-5: spr. prezyd. Szczecina inż. Piotra Zaremby z rozmów odbytych w sprawie portu szczecińskiego - Sopot 23.10.1945; ditto w: Źródła do dziejów Pomorza Zachodniego, t. 7: Szczecin w dokumentach polskiej służby dyplomatycznej 1945-1950, wstęp, wybór i opracowanie Ryszard Techman, Szczecin 1996, dok. nr 20; zob. też P. Zaremby, Dziennik 1945, Szczecin 1996, s. 157.

⁷⁸ AAN, Ministerstwo Żeglugi (dalej: MŻ), sygn. 545: pismo DM z 5.11.1945 do Jerzego Michalewskiego.

W rezultacie tej sytuacji władze morskie w Warszawie uznały sprawę portu szczecińskiego za *"nie wymagającą inwestycji i wkładów"*, a w konsekwencji dopuszczały możliwość ograniczenia roli Delegatury GUM w Szczecinie do agendy o charakterze li tylko obserwacyjnym. Skutkowało to powstrzymaniem jej rozbudowy organizacyjno-personalnej i pozbawieniem realności bliskiej wizji przekształcenia tej placówki w samodzielny Urząd Morski, przedłużając stan tymczasowości administracyjnej. Cały zamiar wywołał żywy oddźwięk i natychmiastową kontrakcję szczecińskiej jednostki, która wykazywała niesłusność tej polityki, wynikającej z niepełnej wiedzy o wydarzeniach zachodzących w nadodrzańskiej aglomeracji. Biernemu oczekiwaniu na rozwój wydarzeń przeciwstawiono konieczność dalszych aktywnych działań, gdyż *"o polskości Szczecina świadczy tylko nasz stan posiadania, który nie możemy ograniczyć tylko do posiadania miasta i znikomego skrawka zaplecza"*. Przekonywano centralę, iż chwilowa nawet rezygnacja z walki oznacza niepowetowaną stratę, że powinna się ona odbywać stale i na wszystkich możliwych frontach, a jednym z nich jest *"silne stanowisko miejscowych władz morskich"*, które muszą być przygotowane w każdej chwili do podjęcia pracy w porcie szczecińskim. Oszczędności, jakie miały przynieść ograniczenia kadrowe, nie tylko uważano za pozorne, lecz wręcz szkodliwe. Argumentacja ta przyniosła pozytywny rezultat, gdyż Warszawa nie poczyniła jakichkolwiek kroków zmierzających do radykalnych cięć etatowych⁷⁹.

W sytuacji zagrożenia swego bytu, Delegatura GUM spotęgowała naciski na stronę radziecką, by zmienić dotąd nieugięte jej stanowisko wobec polskich roszczeń. Powodzenie całej akcji, nawet gdyby miała ona trwać dłużej, uwiarygadniało przecież potrzebę istnienia tej placówki. Zwróciła się ona 20 listopada 1945 r. do szefa komendatury portowej o wydzielenie z zarządu wojskowego obszaru ujściowego Odry, gdzie znajdowały się nabrzeża zakładów przemysłowych, który mógłby służyć zwłaszcza przeładunkowi węgla dla wypełnienia zobowiązań wynikających z zawartych umów handlowych z ZSRR, Szwecją, Danią i Norwegią⁸⁰.

Rosjanie nie stawiali wprawdzie sprzeciwu wykorzystania tego rejonu dla polskiej eksploatacji, niemniej oddalili prośbę, twierdząc, iż nie pozwala im na to jeszcze kumulacja zadań transportowych i konieczność składowania większej ilości ładunków na nabrzeżach⁸¹. To niepowodzenie nie spowołniło starań szczecińskiej administracji, bowiem sam fakt potwierdzenia gotowości oddania przez komendaturę radziecką pewnych terenów, był dobrą zapowiedzią. Pojawiła się ponadto nadzieja na korzystne zmiany, gdyż rozpoczęły się rokowania o wykorzystanie drogi morskiej do

⁷⁹ APS, SUM, sygn. I/49, s. 143: notatka z 13.11.1945.

⁸⁰ Ibidem, s. 147: pismo Delegatury Głównego UM z 20.11.1945 do G.Dikoja.

⁸¹ Ibidem, s. 151: pismo N.K.O. Zarządu Portu Morskiego w Szczecinie z 29.11.1945.

Szczecina dla przywozu polskich reemigrantów i repatriantów tudzież wysiedlenia z Polski Niemców.

Obrony polskiej racji stanu podjęły się nie tylko lokalne organy administracji morskiej, lecz także władze samorządu terytorialnego. Zmierzały one do rewindykacji swych praw na terenie portu szczecińskiego, którym miasto władało niepodzielnie niemal do połowy lat dwudziestych, a potem z uwagi na trudności finansowe podzieliło się administracją i eksploatacją z rządem pruskim. Prezydent Piotr Zaremba zauważał w końcu sierpnia 1945 r., iż *"Miasto i port w Szczecinie tworzą nierozłączną całość. Port szczeciński jest ściśle związany z przemysłem miejskim i odwrotnie, większość zakładów miejskich znajduje się bezpośrednio w strefie portowej. W Szczecinie nie można tak, jak to ma miejsce w Gdańsku, a przede wszystkim w Gdyni - oddzielić wyraźną granicę miasta od portu. Zachodzi konieczność starań, aby Główny Urząd Morski możliwie szybko przejął z udziałem miasta port szczeciński we władanie"*⁸². Wychodząc z założenia obiektywnego charakteru praw sukcesyjnych, popychany nadto trudnościami ekonomicznymi, wysunął on program, który przewidywał uruchomienie rybołówstwa śródlądowo-zalewowego, żeglugi przybrzeżnej i promowej. To przenikanie wpływów miejskich na obszary portowe zostało uznane za ważny sposób utrwalania tam polskiego stanu posiadania i kontroli poczynań radzieckich⁸³. Zarząd Miejski dysponował wówczas w ramach swej struktury Biurem Portowo-Gospodarczym (następcą wcześniejszego Wydziału Morskiego), przekształconym wkrótce w Wydział Portowy⁸⁴.

Zarówno administracja morska, jak i miejska, mimo czasami rozbieżnych interesów⁸⁵, zgodne jednak w postępowaniu wobec radzieckiego dowództwa, przyjęły taktykę małych kroków, narzuconą wręcz przez wymogi chwili. Hołdowanie nadrzędnej zasadzie: *"Jeśli ma nam przypaść- musimy w nim być"*, nie wykluczało odmienności metod, jakimi zamierzano osiągnąć wytyczony cel. Dla władz samorządowych dewiza ta oznaczała przede wszystkim wchodzenie do portu pod pozorem przejmowania znajdujących się tam przedsiębiorstw użyteczności publicznej⁸⁶. Z kolei czynniki portowe forsowały pogląd, by do Szczecina kierować jak najwięcej statków i w ten sposób - metodą faktów dokonanych - tworzyć warunki współżycia polsko-radzieckiego, nie czekając na oficjalne przekazanie obiektów i nabrzeży⁸⁷.

⁸² P. Zaremba, Pierwszy szczeciński rok 1945, Poznań 1966, s. 225; Port szczeciński..., s. 76.

⁸³ R. Techman, Sprawozdanie z działalności..., s. 129.

⁸⁴ Idem, Komórki morskie..., s. 52.

⁸⁵ Idem, Samorządy terytorialne Gdańska, Gdyni i Szczecina wobec gospodarki portowej w latach 1945-1949, Rocznik Gdański, 1998, z. 2, s. 12-14.

⁸⁶ P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 3, s. 579; R. Techman, Sprawozdanie z działalności..., s. 129.

⁸⁷ AAN, MŻiHZ, sygn. 325, s. 21; APS, SUM, sygn. 1/51, s. 25; ibidem, Urząd Pełnomocnika do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecin (dalej: UP), sygn. 195, s.13; A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 64; R. Techman,

Rozmowy z komendantami wojskowymi, nie tylko te służbowe, ale i te w trakcie uroczystości państwowych i towarzyskich bankietów, prowadzone „w stylu chińskiej uprzejmości” - jak celnie zauważył P.Zaremba⁸⁸ - nie wnosiły praktycznie nic, poza ogólną prezentacją stanowisk. Administracja wojskowa oficjalnie nie kwestionowała praw Polski do portu, lecz - podkreślając konieczność wykonania zadań - wyraźnie wskazywała na siebie jako gospodarza zajętego obszaru⁸⁹. Częste odsyłanie do władz zwierzchnich, nawet w sytuacjach, w których decyzje mogły zapaść na miejscu, stało się wręcz regułą radzieckiej taktyki⁹⁰. Była to typowa gra na zwłokę, na zniechęcenie przeciwnika, by zyskując na czasie, dokonać zaplanowanego demontażu i wykorzystać maksymalnie infrastrukturę portową⁹¹.

Pertraktacje z tutejszymi dowódcami, niezbędne, by czuli presję polskich żądań, wykazywały jednak, że bez wsparcia czynników centralnych niewiele da się osiągnąć⁹². Wypada wszak podkreślić aktywność miejscowych organów - choćby ich mobilizacyjno-informacyjną rolę, dzięki której Warszawa dysponowała wiadomościami o aktualnej sytuacji, uzasadniającymi konieczność oficjalnej interwencji rządu polskiego. Od października 1945 r. działania zmierzające do odzyskania portu szczecińskiego podjęły także najwyższe władze partyjne i państwowe, dzięki czemu całość poczynąń przybrała wielotorowy charakter⁹³.

Prezydent miasta oraz Pełnomocnik Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie naświetlali w okresie września-października 1945 r. sprawę portu szczecińskiego kilku najważniejszym resortom warszawskim i głównodowodzącemu SWAG - marsz. G. Żukowowi⁹⁴. Adresatami byli zwłaszcza: wiceminister spraw zagranicznych Zygmunt Modzelewski, minister żeglugi i handlu zagranicznego - S. Jędrychowski, a także Jakub Berman, podsekretarz stanu w Urzędzie Rady Ministrów. Była to właściwie

Diariusz Delegatury Głównego Urzędu Morskiego w Szczecinie w latach 1945-1946, Przegląd Zachodniopomorski, 1988, z. 4, s. 162.

⁸⁸ P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 5, s. 933, 934; A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 64.

⁸⁹ Ibidem; APS, SUM, sygn. 1/51, s. 25.

⁹⁰ Rosjanie twierdzili wręcz, iż „bez rozkazu wykonawczego władz wyższych nie będzie możliwe ustalenie granic współpracy na terenie portu w Szczecinie” - APG, Główny Urząd Morski (dalej: Główny UM), sygn. 39, s. 6.

⁹¹ Nierzadko jednak władze radzieckie przekraczały progi dyplomatycznej przyzwoitości. Klasycznym tego przykładem może być projekt umowy (z października 1945) o dostarczanie miastu energii elektrycznej wytwarzanej przez elektrownię w porcie. Nosiła ona wyraźnie charakter dyktatu, uznając za jedynie ważny tekst rosyjski oraz powołując się na obowiązującą jakoby w porcie szczecińskim ustawę o portach morskich ZSRR - APS, ZMiMRN w Szczecinie, sygn. 63, s. 61-63.

⁹² APS, SUM, sygn. 1/49, s. 143-145; sygn. 1/51, s. 25; ibidem, KW PPR, sygn. 839 (1/IX/81), s. 63; AAN, MŻiHZ, sygn. 325, s. 22.

⁹³ APS, SUM, sygn. 1/51, s. 25; A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 65.

⁹⁴ W aktach zachowało się pismo L. Borkowicza z 17.09.1945 do marsz. G. Żukowa, choć nie mamy pewności czy opuściło ono Szczecin. Niewątpliwie jednak podczas kilku polskich wizyt w Berlinie, sprawa portu szczecińskiego musiała być zasygnalizowana.

kampania na rzecz rozpoczęcia szerokiej akcji za oddaniem portu szczecińskiego w polskie użytkowanie⁹⁵.

Lokalne inicjatywy zmierzające do ograniczenia obcej obecności wymagały zwłaszcza zdecydowanego wsparcia na drodze dyplomatycznej. Kumulacja politycznych i gospodarczych czynników sprawiła ponadto, że radziecki aspekt zagadnień szczecińskich musiał nabrać w posunięciach MSZ poważnego znaczenia⁹⁶. Złożoność sytuacji, jaka wynikała ze specyfiki stosunków polsko-radzieckich, niejako z góry dyktowała Warszawie ostrożne ruchy. W grę wchodziły zatem rozwiązania kompromisowe, uznające potrzeby obu państw, które - *"gwarantując nienaruszalność interesów Armii Czerwonej"* - umożliwiłyby Polsce realizację najważniejszych zadań eksploatacyjnych. Silnym argumentem strony polskiej miał być fakt, że uruchomienie przez nią portu szczecińskiego, przyspieszy procesy integracyjne, zapewniając tym ważny atut na oczekiwanej konferencji pokojowej. W październiku 1945 r. została sformułowana ogólna zasada, by przy interwencji stwarzać pozory, iż Polska nie prosi o oddanie jej części portu szczecińskiego, leżącego w końcu na jej terytorium, lecz że konieczność gospodarcza zmusza ją do uszczuplenia pełnej dotąd gestii administracji wojskowej. Rozumiano, że żądanie wyłączności władzy nie jest możliwe, niemniej pozostawienie ówczesnego stanu nie było brane pod uwagę⁹⁷.

Polacy poruszali ten problem podczas wizyt i spotkań dyplomatycznych w Moskwie. 24 października 1945 r. J. Berman, szara eminencja partii komunistycznej, odpowiedzialny w niej m.in. za politykę zagraniczną, oraz Władysław Matwin, sekretarz Ambasady RP w stolicy ZSRR, w rozmowie z wiceministrem spraw zagranicznych Andrejem Wyszyńskim prosili rząd radziecki o przekazanie kilku mniejszych portów na Wybrzeżu Środkowym oraz wydzielenie niektórych nabrzeży w Szczecinie i Kołobrzegu, uzasadniając, że w istotny sposób wesprze to dostawy węgla dla ZSRR. A. Wyszyński obiecał sprawę załatwić, pytany ponownie za kilka dni nie potrafił dać jeszcze konkretnej odpowiedzi, nigdy też pisemnie jej nie udzielił⁹⁸. Kiedy niecały miesiąc później ustnie oświadczone Wiaczesławowi Mołotowowi, że Polsce potrzebny jest port szczeciński, ten odpowiedział, że *"nado padumat"*⁹⁹.

Warszawska służba dyplomatyczna wysłała 7 stycznia 1946 r. w sprawie portu szczecińskiego i Odry *"Pro memoria"* do Ambasady ZSRR w Warszawie, które merytorycznie zostało przygotowane w oparciu o wcześniejsze memorandum ministra

⁹⁵ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 5, s. 943: dok. nr 217; s. 947: dok. nr 220; s. 955: dz. nr 227; s. 1001: dok. 423; *Pierwszy wojewoda szczeciński. Dokumenty i komentarze (1945-1949)*, Szczecin 1986, s. 86; A. Hutnikiewicz, *op.cit.*, s. 65.

⁹⁶ R. Techman, *Szczecin w aktach polskiej służby dyplomatycznej 1945-1950*, w: *50 lat Polski na Pomorzu Zachodnim*, pod red. K. Kozłowskiego i E. Włodarczyka, Szczecin 1996, s. 64-65.

⁹⁷ *Ibidem*, s. 65.

⁹⁸ AMSZ FR, fond 0122, opis 27, papka 195, dielo 6, s. 115, 120: zapisy rozmów J. Bermana i W. Matwina z 24 i 30.10.1945.

⁹⁹ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 5, s. 949: dz. nr 221.

żeglugi i handlu zagranicznego¹⁰⁰. Nieodzowna i pilna potrzeba przekazania Polsce części portu szczecińskiego, uwzględniająca zatem istnienie nadal bazy przeładunkowej Armii Czerwonej (z obawy przed pełnym odrzuceniem wysuwano minimalistyczne postulaty), była uzasadniana wszechstronnymi argumentami gospodarczo-politycznymi. Znalazły się więc tu wywody o konieczności wykonania zadań w zakresie obrotu towarowego, ujęcia Szczecina w ogólnopolskich planach gospodarczych i zapewnienia mu właściwego udziału w życiu ekonomicznym Pomorza Zachodniego, co m.in. wiązało się z uzyskaniem nowych miejsc pracy, których brak hamował osadnictwo. Podkreślano konieczność całkowitego spolszczenia miasta nad Odrą, a więc szybkiego wyzbycia się elementu niemieckiego, reasumując jakby, iż należyte zagospodarowanie ośrodka portowego stanowi poważne wzmocnienie polskiej pozycji przed przyszlą konferencją pokojową¹⁰¹.

Niemal równocześnie z wystosowaniem do radzieckiej placówki w Warszawie wspomnianego memorandum, w Moskwie przyjął W. Matwina W. Mołotow. Wyraził wówczas przekonanie, że co do oddania Polsce dwóch basenów w Szczecinie, o których wcześniej napomknął polski przedstawiciel, "*można się dogadać*", ubolewając i dziwiąc się jednocześnie, iż dotychczas tego nie uczyniono. Obiecał udzielić odpowiedzi w imieniu swego rządu, do której jednak nie doszło¹⁰². Dwa tygodnie później zagadnienie przejęcia portów zachodniopomorskich i odrzańskich poruszył z wiceministrem spraw zagranicznych ZSRR W.G. Diekanozowem ambasador RP w Moskwie - Henryk Raabe¹⁰³.

Bodaj najwięcej do powiedzenia miał jednak w rozmowach w Moskwie i Berlinie wiceminister przemysłu i handlu H. Różański, specjalnie w tym celu wyznaczony przez B.Bieruta¹⁰⁴. Z inicjatywy prezydenta KRN postawił on problemy Szczecina i Odry w stolicy ZSRR w listopadzie 1945 r. przed głównym kwatermistrzem Armii Czerwonej gen. armii Andrejem Chrulowem, który rozwił nadzieje, tłumacząc, że "*port szczeciński ma obecnie decydujące znaczenie zarówno dla zaopatrzenia radzieckich wojsk okupacyjnych, jak i dla wywozu do ZSRR sprzętu wojskowego i zdobyczy wojennych z Niemiec. Dlatego skierowano do Berlina przedstawicieli Narkomatów Żeglugi Rzecznej i Floty Morskiej. Mają oni uruchomić sprawną żeglugę na Odrze i kanałach łączących Berlin z Odrą. Szczecin jest w tej*

¹⁰⁰ AMSZ, Zespół 6, w. 31, t. 478, s. 5; ibidem, Zespół 7, t. 60, s. 21-24; Źródła do dziejów..., t. 7, s. 49-51, dok. 23 - zob. też dok. 21 - memorandum ministra żeglugi i handlu zagranicznego S. Jędrzychowskiego z 26.11.1945 (ditto - AAN, MŻiHZ, sygn. 325, s. 2-3); A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 66-67.

¹⁰¹ AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 21-24; Źródła do dziejów..., t. 7, s. 49-51.

¹⁰² AMSZ FR, fond 0122, opis 28, papka 200, dzieło 6, s. 3.

¹⁰³ Ibidem, s. 6.

¹⁰⁴ H. Różański, op.cit., s. 355 i n.

chwili jedynym portem na Bałtyku, z którym można utrzymywać regularne rejsy statków pomiędzy radziecką strefą okupacji i Związkiem Radzieckim"¹⁰⁵.

Sprawą portu szczecińskiego zainteresowane były nie tylko służba dyplomatyczna i resorty gospodarcze, lecz również organy opiniotwórcze. Pierwsza zaangażowała się Komisja Morska Krajowej Rady Narodowej, która już 21 października 1945 r. podjęła w obecności B. Bieruta i E. Osóbki-Morawskiego rezolucję wzywającą rząd do przyspieszenia działań w celu przejęcia terenów portowych¹⁰⁶. Apel ten był w późniejszym okresie niejednokrotnie ponawiany.

Z wielu argumentów gospodarczych czy politycznych, które ułatwiłyby posadowienie się władzy polskiej w porcie szczecińskim, żaden nie przemówił tak skutecznie, jak możliwość odprawiania przez Szczecin morskich transportów repatriacyjno-wysiedleńczych. Plan przewozu Polaków i Niemców drogą morską wyłonił się podczas rozmów polskiej delegacji rządowej z delegacjami ZSRR i Wielkiej Brytanii, do których doszło w październiku 1945 r. w Berlinie¹⁰⁷.

Pod presją aliantów odbyły się w grudniu tego roku pertraktacje z naczelnikiem szczecińskiej bazy przeładunkowej gen. mjr. Izotowem oraz dowódcą Floty Południowo-Zachodniego Bałtyku - wiceadmirałem Winogradowem, w wyniku których strona polska uzyskała pewne obietnice dotyczące portów szczecińskiego i świnoujskiego. Chodziło tu o zgodę na przekazanie do jej dyspozycji kilkuset metrów nabrzeża na podjęcie żeglugi i ustanowienie swoich przedstawicieli w tych ośrodkach, zapewnienie pomocy w zakresie nawigacji i pilotażu, uzgodnienie podstawowych zasad ruchu statków¹⁰⁸.

Podjęte kroki ruszyły z miejsca problem przekazania Polsce choć części obszaru portowego, jakkolwiek Rosjanie maksymalnie przeciągali ostateczne rozwiązania, wykorzystując czas na pospieszne kończenie demontażu przedsiębiorstw przemysłowych wzdłuż dolnej Odry. Podczas pierwszego kontaktu z dowódcą SWAG w Berlinie w połowie lutego 1946 r. H. Różański przedstawił koncepcję przeniesienia Centralnej Bazy Przeładunkowej ze Szczecina do Świnoujścia i ofertę, że polska administracja morska zagwarantuje sprawną obsługę ładunków radzieckich. Te propozycje spotkały się jeszcze wówczas ze sprzeciwem G. Żukowa, który oświadczył, że *"w sytuacji niskiej sprawności transportu kolejowego i przeszkód, jakie napotyka tranzyt kolejowy przez nasz kraj, jak też nie rozwiązanych problemów przeładunku z wagonów o europejskim rozstawie kół na wagony radzieckie, nie może*

¹⁰⁵ Ibidem, s. 358.

¹⁰⁶ AAN, BP KRN, sygn. 17, s. 7; A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 65.

¹⁰⁷ J. K. Sawicki, *Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce 1945-1947*, Gdańsk 1988, s. 71.

¹⁰⁸ APG, Główny UM, sygn. 10, s. 8-10: pismo Delegatury GUM z 13.12.1945; J.K.Sawicki, op.cit., s. 73-74. Wypadnie właściwie wspomnieć, iż teren Huty Szczecin został już wtedy udostępniony Centrali Węglowej, a gen. mjr. Izotow i płk G.Dikoj obiecali oddać elewator i inne obiekty przemysłowe - zob. P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 5, s. 951:dz. nr 233.

on rezygnować ze sprawnie działającego transportu drogą wodną przez Odrę i Szczecin"¹⁰⁹.

Ostatnia dekada miesiąca przyniosła jednak długo oczekiwany zwrot, gdyż dowódca SWAG wydał decyzję co do terytorialnego okrojenia zasięgu Centralnej Bazy Przeładunkowej w Szczecinie przez oddanie nabrzeży ujścia Odry na południe od Polic. Potwierdził to 1 marca 1946 r. w czasie drugiego spotkania z H. Rózańskim. Przed rządem polskim otworzyła się perspektywa przejmowania pewnych odcinków portowych i uruchamiania na nich eksploatacji¹¹⁰.

W rezultacie rozmów prowadzonych w 1946 r. z marsz. G. Żukowem, a później i marsz. W. Sokołowskim (maj) oraz gen. armii - N. Bułganinem (sierpień), przedstawiciele polskich władz oraz wyżsi oficerowie radzieckich wojsk w Niemczech, zwłaszcza ich kwatermistrz - gen. lejtn. N. K. Żyżyn, przyjeżdżali do Szczecina, by na miejscu rozstrzygać wszystkie sprawy. Główne akty zdawczo-odbiorcze zostały podpisane 5 marca, 15 maja i 6 września tego roku¹¹¹.

Proces wchodzenia Polski do portu szczecińskiego rozpoczął się 26 lutego 1946 r., kiedy pracownicy administracji morskiej dokonali wizji lokalnej czterokilometrowego brzegu dolnej Odry z uzbrojonymi nabrzeżami (Baran, Snop, Huk, Kra, Ucho, Mak, Oko, Cal, Drab, Comet), po jego przekazaniu w związku z potrzebami repatriacji drogą morską. Objęte ostatecznie w marcu, zostały później doraźnie przystosowane do obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego¹¹².

Z kolei w dniu 3 kwietnia 1946 r. weszły w polskie posiadanie trzy składy benzyny o pojemności łącznej 37200 m³ (Rhenania-Ossag, Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft i Hugo Stinnes), a 19 dnia tego miesiąca Rzeczypospolita uzyskała Kępę Parnicką z rafinerią spirytusu i Kępę Regalicką ze stoczną rzeczną. Dokładnie w połowie maja otrzymano nabrzeża: Fant z zakładami papierniczymi i Ewa z potężnym elewatoem oraz rzeźnię na Starówce. W ostatniej dekadzie lipca Rosjanie oddali nabrzeża Nowego Portu i północną część Wyspy Dolnej Okrętowej z fabryką brykietów, chłodnię na Łasztowni z dwoma nabrzeżami, natomiast miesiąc później - nabrzeże Arsenal¹¹³.

¹⁰⁹ H. Rózański, op.cit., s. 359-360.

¹¹⁰ Ibidem, s. 360; AAN, MPiH, sygn. 62, s. 45: spr. z rozmowy 1.03.1946. Według dokładnego dziennika Delegatury Głównego Urzędu Morskiego, 20 lutego 1946 polskie władze administracji morskiej w Szczecinie zostały telefonicznie poinformowane o oddaniu dla ruchu repatriacyjnego nabrzeży dolnej Odry, 25 lutego podpisał ponoć ten akt płk G. Dikoj, dzień później odbyła się w tej sprawie wizja lokalna w porcie szczecińskim, natomiast 1 marca specjalna konferencja. Daty te podajemy ze względu na trudności niektórych historyków z ustaleniem, kiedy właściwie Rosjanie oddali pierwsze tereny portowe - APS, UP, sygn. 195, s. 261, 263, 267.

¹¹¹ AAN, KC PPR, sygn. 295/VII-70 a, s. 131: pismo H. Rózańskiego do gen. armii A. Chrulewa.

¹¹² A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 67; E. Dobrzycki, Rola PPR w przemysłowym zagospodarowaniu Pomorza Zachodniego (ze szczególnym uwzględnieniem odbudowy i aktywizacji portu szczecińskiego), w: Polska Partia Robotnicza na Pomorzu Zachodnim, pod red. B. Dopierały, Poznań 1965, s. 184.

¹¹³ Port szczeciński..., s. 81-84; CAMO FR, opis 502396, dzieło 1: notatka dowódcy bazy gen. mjr. Izotowa z 14. 08.1947.

6 września 1946 r. na konferencji przedstawiciele Ministerstwa Sił Zbrojnych ZSRR i rządu RP, która odbyła się w Szczecinie, uzgodniono przekazanie dalszych części portu szczecińskiego, typując konkretne obiekty i terminy zdania-przejęcia¹¹⁴. 13 września w polskie ręce trafiła część pochylni i hale stoczni Oderwerke, ale jeszcze bez nabrzeży, torów i budynków administracyjno-produkcyjnych, odebranych po dwóch miesiącach. Doszła ponadto Wyspa Górna Okrętowa z magazynami, a także warsztaty mechaniczne zakładów "Gollnow und Sohn", choć samo nabrzeże, budynki i dźwigi zdano w początkach listopada. Z kolei 16 września strona polska przejęła nabrzeże nad Kanałem Noteckim z urządzeniami przeładunkowymi, a pozostałą część tego terenu i obszaru nad Basenem Górniczym wraz z budynkiem i torami kolejowymi oraz trzema dźwigami i kadłubem holownika w połowie października. Dopiero w grudniu Polska oficjalnie otrzymała nabrzeże pasażerskie znajdujące się poniżej Wałów Chrobrego, jakkolwiek od dawna dobijał tu pierwszy statek s/s "Piast", oraz destylarnię smoły i zakład wyrobu papy wraz z torami i budynkami¹¹⁵.

Tabela 1

Przejmowanie nabrzeży portu szczecińskiego
1946 rok

Lp.	Nazwa polska	Nazwa niemiecka	Data przejęcia
1	Huk	Hedwigshütte	26.02.*
2	Snop	Kornhaus, Gotzlow	26.02.*
3	Baran	Balticwerft	26.02.*
4	Drab	Dampfmühle, Züllhof	5.03.
5	Cal	Portland, Zementfabrik, Züllhof	5.03.
6	Oko	Oelwerke	5.03.
7	Mak	Marinelager	5.03.
8	Ucho	Union, Chem. Fabr. Stolzenhagen	5.03.
9	Kra	Elsenwerke, Kratzwik	5.03.
10	C.P.N. Mag. nr 1	Ossag Renania	3.04.
11	C.P.N. Mag. nr 2	Hugo Stinnes	3.04.
12	C.P.N. Mag. nr 3	Deutsch-Amerik. Petroleum-Gesellschaft	3.04.
13	Kępa Parnicka	Silberwiese	19.04.

¹¹⁴ AAN, MŻiHZ, sygn. 325, s. 216-217; ibidem, KC PPR, sygn. 295/VII-70 a, s. 122-124; APS, SUM, sygn. I/50, s. 315-316.

¹¹⁵ Port Szczeciński..., s. 84-86; CAMO FR, opis 502396, dzieło 1: notatka dowódcy bazy gen. mjr. Izotowa z 14.08.1947; APS, UWS, sygn. 1274: pismo z 2.12.1947 do Biura Łącznika UWS w sprawie zakładu "Vedag".

14	Reja	Dunzigkay	15.05.
15	Ewa	Getreidehafen	15.05.
16	Fant	Feldmühle, Odermünde	15.05
17	Nowy Port	Möllnhafen	25.07.
18	Wyspa "Dolna Okrętowa"	Patmos Insel	25.07.
19	Nabrzeże Śledziowe	Selhaus Bolwerk	25.07.
20	Arsenał	Marinewaffenbetrieb	24.08**
21	Wyspa "Górna Okrętowa"	Tirpitz Insel	13.09***
22	Nabrzeże Zachodnie	Netze-Becken	15.10.
23	Golnow	Gollnow und Sohn	5.11.
24	Odra	Oderwerke	11.11.
25	Przystań Pasażerska	Pasagierkay	13.12.

* W oryginale: 1.02.1946.

** W oryginale: 5.11.1946.

*** W oryginale: 6.09.1946.

Źródło: Zagospodarowanie województwa szczecińskiego - stan na 31. 12. 1946 r., pod red. F. Barcińskiego, Szczecin 1947, s. 318-319.

Cały praktycznie więc 1946 rok wypełniały zabiegi o kolejne przejmowanie obiektów (zob. tabela nr 1), uzyskiwanych bądź w wyniku ustaleń na wysokim szczeblu (trzy konferencje szczecińskie) bądź przez lokalne uzgodnienia administracji portowej z dowódcami oddziałów gospodarczych. W końcu tego okresu Rzeczypospolita posiadała wszystkie nabrzeża rejonu dolnej Odry i pewne enklawy w granicach portu centralnego¹¹⁶.

Polskie władze nurtowała obawa, by majątek portowy, nie został wywieziony do ZSRR. Problem ten poruszono nawet na forum wspólnie obradujących 4 września 1946 r. poselskich Komisji Morskiej i Handlu Zagranicznego oraz Komunikacyjnej KRN. Rozmowy w tej sprawie toczył H. Różański z gen. armii A. Chrułowem w Moskwie, i ten zapewnił, że wyposażenie i tabor portu szczecińskiego pozostanie na miejscu. Polacy starali się także przekonać administrację wojskową, by pozostawiła urządzenia przeładunkowe i jednostki pływające nie będące mieniem przedwojennym, a przywiezionych przez Rosjan z Niemiec, których wartość byłaby wliczona w kwotę reparacyjną wyznaczoną dla Polski¹¹⁷.

¹¹⁶ Port Szczeciński ..., s. 80-86; E. Dobrzycki, Rola PPR..., s. 184-186.

¹¹⁷ AAN, BP KRN, sygn. 17, s. 125: prot. posiedz. komisji z 4. 09.1946; ibidem, MŻiHZ, sygn. 325, s. 211: pismo GUM z 5.09.1946 do MŻiHZ; APS, SUM, sygn. I/50, 335: pismo MŻiHZ z 31.10.1946.

Ostatni kwartał 1946 r., który był okresem intensywnego przekazywania obiektów portowych, przyniósł niespodziewane komplikacje. Komendantura radziecka powiadomiła miejscową administrację morską i miejską o zamierzonym zniesieniu Centralnej Bazy Przeładunkowej z dniem 1 listopada. Likwidacja miała polegać na wstrzymaniu nowych transportów reparacyjnych i wojskowych ze wschodniej strefy okupacyjnej Niemiec i ukończeniu przeładunku nagromadzonych na nabrzeżach towarów; zakładała jednak pozostawienie jeszcze pewnych terenów dla potrzeb radzieckich. W rzeczywistości do portu szczecińskiego zaczął wchodzić przez swe agendy resort handlu ZSRR, rozpoczynając przeładunek węgla ze Śląska, usadowiła się tu również niemiecko-radziecka spółka żegluga "DERUTRA", która zajęła się eksportem tego surowca do krajów skandynawskich. Pojawienie się nowych użytkowników, nie podlegających dotychczasowym strukturom, zrodziło polskie obawy, że proces przejmowania obszarów portowych może ulec opóźnieniu¹¹⁸.

Potencjał gospodarczy znajdujący się w gestii radzieckiej był nadal bardzo duży, gdyż 1 stycznia 1947 r. szczecińska baza zajmowała:

1. Tereny "Dunkierki", obszar pozwalający na magazynowanie 22.000 t ładunków, z trzema dźwigami (mostowym elektrycznym i portalowymi), a także torami kolejowymi długości 1770 m.
2. Rejon wolnocłowy, z basenami zachodnim i wschodnim, z dwoma stacjami rozrządowymi i torami kolejowymi o długości 33295 m, warsztatami mechanicznymi. Dawał możliwości zmagazynowania 100.000 t, dysponował dwudziestoma pięcioma urządzeniami przeładunkowymi - dźwigami: portalowymi (8), półportalowymi (7), mostowymi (3) i pływającymi (7).
3. Tereny tzw. sortowni o pojemności składowania 54.000 t i dźwigiem elektrycznym 75 t.
4. Basen węglowy ze stacją rozrządową i nabrzeżami, gdzie można było złożyć 42.300 t ładunków, torami kolejowymi o długości 8990 m, warsztatem mechanicznym; siedmioma dźwigami (mostowymi, portalowymi).

Administracja wojskowa dysponowała ponadto centralną stacją rozrządową (12.300 m torów), bazami: spirytusową (3 zbiorniki -15.000 l) oraz naftową (3750 m³), tartakiem, kilkunastoma magazynami zlokalizowanymi w różnych miejscach oraz taborem składającą się z 20 holowników i kutrów - najlepsze z nich wcześniej odesłano do radzieckich portów¹¹⁹.

Porozumienia lub układy cząstkowe nie przesłoniły głównego celu, jakim pozostawało przejęcie całego bez wyjątku terytorium portowego. Władze

¹¹⁸ A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 70-71.

¹¹⁹ CAMO FR, opis 502396, dzieło 1: notatka dowódcy bazy gen. mjr. Izotowa z 14.08.1947; AAN, MŻiHZ, sygn. 325, s. 209-215; ibidem, MŻ, sygn. 543 - ostatnie źródła podają, że na początku września 1946 Rosjanie dysponowali 30 dźwigami, a w końcu października tego roku - 33.

Rzeczypospolitej zdawały sobie jednak sprawę, że jego zupełne opuszczenie przez obce oddziały może okazać się niemożliwe. W rozmowach nieoficjalnych Rosjanie wielokrotnie podawali ostateczne terminy zdania, ale nie były one dotrzymywane. Ponieważ w końcu 1946 r. przeładunki reparacyjne Centralnej Bazy Przeładunkowej uległy radykalnemu zmniejszeniu, przeto polska strona uznała to za szansę osiągnięcia upragnionego celu. Czas był po temu najwyższy, gdyż sprawdziły się podejrzenia, że obca administracja kończy przeładunek wojenny, a zaczyna handlowy, całkowicie nieprzewidziany. Wojewoda szczeciński monitował o tym ministra ziem odzyskanych W. Gomułkę, sprawa znana była również służbie dyplomatycznej oraz resortowi żeglugi i handlu zagranicznego¹²⁰.

Na skutek zaistniałej sytuacji, H. Różański zwrócił się w połowie stycznia 1947 r. do gen. armii A.W. Chrułowa z prośbą o przekazanie portu szczecińskiego. Gwarantował zarazem pozostawienie Rosjanom jednego z rejonów, który zabezpieczałby z jednej strony ich potrzeby transportowe, z drugiej zaś nie utrudniałby polskim władzom swobodnej eksploatacji¹²¹. Korespondencję z głównym kwatermistrem wojsk radzieckich poprzedziła rozmowa Różańskiego w Moskwie z kierownikiem IV Oddziału Europejskiego MSZ ZSRR A.M. Aleksandrowem, któremu podlegała kompetencyjnie Polska. Wiceminister akcentował wówczas, iż dotychczas przyznane nabrzeża przedzielone są nabrzeżami zajęтыми przez oddziały wojskowe, co ogromnie utrudnia komunikację i efektywne wykorzystanie urządzeń portowych. Prosił zatem o przyspieszenie rozdzielenia stref radzieckiej i polskiej¹²².

Problem ten został ostatecznie postawiony na czterodniowej konferencji (przewodniczyli: gen. lejtn. W. A. Bajukow i wiceminister K. Petruszewicz), która odbyła się w Szczecinie w dniach 28 - 31 I 1947 r. Zakończyła się ona zapowiedzią przekazania szczecińskiego portu, z pozostawieniem części wolnocłowej dotychczasowemu użytkownikowi, dla skoncentrowania tam przeładunku wojskowego. Strona polska uzyskała zapewnienie dopuszczenia do tego obszaru jej robotników i przedsiębiorstw usługowych oraz otrzymania wszystkich handlowych frachtów. W myśl uzgodnień miały być również zdane Polsce niektóre nabrzeża wraz z całą ich infrastrukturą, a także pewna liczba urządzeń przeładunkowych¹²³.

¹²⁰ AAN, MZO, sygn. 60, s. 237-238: pismo woj. szczecińskiego z 30.12.1946; P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 8, s. 618: dok. nr 580, pismo prez. Szczecina z 24.12.1946; ibidem, t. 9, s. 2146: dok. nr 588, notatka prez. Szczecina w sprawie portu szczecińskiego z 1.01.1947; A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 70-71.

¹²¹ AMSZ FR, fond 06, opis 9, papka 64, giełło 980, s. 7-8: "Sprawka po woprosu Sztetinskiego porta" autorstwa W. Gomułki z 2.06.1947; tekst pisma H. Różańskiego: AAN, KC PPR, sygn. 295/VII-70a, s. 130-132.

¹²² AMSZ FR, Fond 0122, opis 29, papka 208, dzieło 5: zapis spotkania H. Wolpe i H. Różańskiego z 10.01.1947 z A.M. Aleksandrowem.

¹²³ Ibidem, fond 07, opis 12, papka 27, dzieło 363, s. 2-4; CAMO FR, opis 502396, dzieło 1, s. 21-23; AAN, Centralny Urząd Planowania (dalej: CUP), sygn. 1828, s. 13-30: prot. narady z 30.01.1947; ibidem KC PPR, sygn. 295/VII-70a, s. 124-129; ibidem, MŻiHZ, sygn. 325, s. 277 i n.; ibidem, MŻ, sygn. 543; AMSZ, Zespół 7, t. 60, w. 8, s. 93-94; APS, SUM, sygn. I/19, s. 337-338; ibidem, UWS, sygn. 128 d, s. 387; zob. W. Białek,

Najbliższy okres pokazał jednak, iż decyzje szczecińskie nie były wiążące dla Rosjan, którzy zwlekali z wypełnieniem poczynionych obietnic. Wprawdzie przekazali oni w pierwszych dniach lutego 1947 r. nabrzeża Starówki oraz Warty, każde z kilkoma dźwigami, torami kolejowymi i zabudowaniami, ale wkrótce zaczęli kwestionować wspólne ustalenia. Według oświadczeń miejscowego dowództwa cała sprawa została odesłana do rozstrzygnięcia moskiewskim decydem. W połowie marca jednostka radziecka zażądała zdjęcia polskich straży z wymienionych nabrzeży, przywracając tu posterunki wojskowe i ponowne użytkowanie zajętego obszaru. Akcja była argumentowana rzekomo niewielkim zainteresowaniem Polaków otrzymanymi obiektami, skoro przez kilka tygodni nie uruchomili oni ich eksploatacji¹²⁴.

Postanowienia wypracowane w Szczecinie przez W.A. Bajukowa i K. Petruszewicza, nie zostały przyjęte jednakowo w Warszawie i Moskwie. Premier RP Józef Cyrankiewicz podczas pobytu w stolicy ZSRR oficjalnej delegacji rządowej w okresie koniec lutego - początek marca 1947, wyraził w imieniu władz polskich całkowitą aprobatę dla postulowanych rozwiązań, inaczej natomiast ustosunkowała się druga strona. Otóż wicepremier Anastas Mikojan, stwierdził, że W.A. Bajukow nie został upoważniony przez kremłowską administrację do załatwienia całej sprawy i musi być ona odroczone wobec potrzeby konsultacji z dowódcą SWAG - marsz. W. Sokołowskim oraz zainteresowanymi ministerstwami¹²⁵.

Wstępnej oceny sytuacji w porcie szczecińskim dokonał w trakcie tej wizyty wspomniany A.M. Aleksandrow z rosyjskiego MSZ. Zauważał on mianowicie, że *"uzasadnienie konieczności zachowania przeładunkowej bazy MBC w Szczecinie dla obróbki reparaacji, a tym bardziej handlowych ładunków, przedstawia trudności"*¹²⁶. Utrzymanie bowiem oddziału wojskowego (brygady), niemieckich jeńców oraz wolnych specjalistów tego państwa, a także radzieckiego aparatu ekspedycyjnego, kosztowało więcej, niż obsługa masy towarowej przez Polaków, którzy mieli pobierać w rozliczeniu clearingowym od 0,5 do 3 dolarów amerykańskich za transport 1 tony. Biorąc pod uwagę wszystkie uwarunkowania, postulował on, by przekazać Polsce do 1 maja 1947 r. port szczeciński, pozostawiając pewne jego części nadal w dyspozycji ZSRR - baza miałyby ulec likwidacji, a przeładunki przejęłyby polskie firmy. W rękach radzieckich pozostałyby tabor pływający oraz zwiezione z portów niemieckich dźwigi (w liczbie 47), przy czym A.M. Aleksandrow dopuszczał myśl ich

Przejęcie od radzieckich władz wojskowych obiektów gospodarki morskiej na wybrzeżu, Wojskowy Przegląd Historyczny, 1981, nr 4, s. 52-53; A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 71-72.

¹²⁴ AAN, MŻ, sygn. 543: pismo UM w Szczecinie z 14.05.1947; APS, SUM, sygn. I/19, s. 393, 421, 451: obiekty przejęte przez władze polskie w porcie szczecińskim na podstawie sprawozdań.

¹²⁵ AMSZ FR, fond 06, opis 9, papka 64, gielo 980, s. 7-8: "Sprawka po woprosu Sztetinskiego porta" autorstwa W. Gomułki z 2.06.1947.

¹²⁶ Ibidem, fond 07, opis 12, papka 27, dzieło 363, s. 5-6: "Priedłożenie po woprosam, kasajuszczimsja Sztettinskiego porta" z 3.03.1947.

wydzierżawienia stronie polskiej. Pozostawione części urządzeń portowych chciał on zaliczyć do puli reparacyjnej, jaka przypadała Rzeczypospolitej z transzy ZSRR¹²⁷.

Pozostający w Moskwie po wyjeździe delegacji polskiej H. Różański (ponownie uppełnomocniony przez B. Bieruta do negocjacji w sprawie Szczecina) otrzymał z Ministerstwa Obrony ZSRR projekt opracowany przez sztab marsz. W. Sokołowskiego. Założenia berlińskie całkowicie zrywały z cichą nadzieją Polaków, że uda im się objąć całe terytorium portowe w zamian za gwarancje obsługi ładunków radzieckich. Potwierdzały natomiast to, co ustalono właściwie w końcu stycznia 1947 r.: administracja wojskowa miała zrezygnować z wielu terenów szczecińskiego portu, lecz utrzymać jeden z najżywoźniejszych na warunkach wieczystej dzierżawy¹²⁸. Wizja lokalna w mieście nad Odrą z przedstawicielami Berlina i Moskwy wykazała jedynie, że obce przymiarki do nowego usytuowania bazy kolidują z polskimi planami zagospodarowania obszaru portowego. Zaproponowano powołanie mieszanej komisji ekspertów, by znaleźć rozwiązanie do przyjęcia przez obie strony¹²⁹.

Przedłużająca się jednak "cisza" w załatwianiu żywoźnej dla gospodarki Polski sprawy portu szczecińskiego, wywołała reakcję warszawskich władz. Wicepremier W. Gomułka wystąpił 2 czerwca 1947 r. z pismem do rządu radzieckiego, naświetlając dotychczasowe starania strony polskiej i postępowanie Kremla. Kilka dni później Rada Ministrów ZSRR postanowiła zobowiązać ministra sił zbrojnych tego państwa do przekazania Polsce portu szczecińskiego, za wyjątkiem niektórych rejonów dla zagwarantowania załadunku i wyładunku towarów reparacyjnych i innych, a także przygotowania stosownych porozumień¹³⁰.

Dopiero wtedy problem nabrał właściwego tempa, wchodząc na tory proceduralne. Projekty, wówczas opracowane przez resort obrony (T. Bułganina) i inne ciała (tzw. komisji Krutikowa), trafiły do MSZ, który podjął się redakcji ostatecznej wersji. Na tym na przykład etapie dodany został punkt o konieczności powiązania czasu trwania radzieckiej dzierżawy w Szczecinie z okresem przebywania wojsk okupacyjnych w Niemczech, by chronić interesy ZSRR. Nie przewidywano sprzeciwów Polski co do treści przygotowanych postanowień za wyjątkiem kwestii udziału majątku portowego w puli reparacyjnej z Niemiec¹³¹.

Szef dyplomacji W. Mołotow obiecywał załatwić sprawę przekazania portu szczecińskiego jeszcze w czerwcu 1947 r. Strona polska sugerowała nawet konkretną

¹²⁷ Ibidem.

¹²⁸ H. Różański, op.cit., s. 482. Na podstawie innych źródeł, wprawdzie zupełnie szczątkowych, nasuwać się mogą poważne wątpliwości, czy wydarzenia opisywane przez H. Różańskiego po datę marcową, nie są projekcją wcześniejszych, styczniowych, po których doszło do konferencji szczecińskiej.

¹²⁹ AMSZ FR, fond 0122, opis 29, papka 208, dzieło 5, s. 38-39: zapis rozmowy A.M. Aleksandrowa z H. Różańskim z 11.03.1947; H. Różański, op.cit., s. 488.

¹³⁰ AMSZ FR, fond 06, opis 9, papka 64, dzieło 980, s. 18: "Postanowlenie" Sowietu Ministrow Sojuza CCP z czerwca 1947.

¹³¹ Ibidem, s. 14: pismo Zorina z 10.06.1947 do W.M. Mołotowa.

datę, wskazując na Święto Morza w Szczecinie, kiedy pierwszy raz po wojnie miały się tu odbyć centralne uroczystości z udziałem prezydenta Bieruta. Ponieważ te zapewnienia nie ziściły się, przeto ambasador RP w Moskwie, M. Naszkowski, interweniował u wiceministra A. Wyszyńskiego, by podjąć wreszcie wspólne działania¹³².

W dniu 15 sierpnia 1947 r. przybył do Szczecina ambasador ZSRR w Polsce W. Lebediew oraz gen. W. A. Bajukow, którzy spotkali się tu m. in. z wiceministrem żeglugi K. Petruszewiczem. Zostały wówczas zorganizowane zespoły fachowców w celu przeprowadzenia inwentaryzacji urządzeń przeładunkowych i taboru pływającego, by można było dokonać ich podziału między obie strony. Kilka dni później odbyła się wspólna konferencja, na której omówiono wątpliwości i kwestie sporne - największe dotyczyły przymiarki obcej administracji do zachowania sobie części basenu węglowego oraz prerogatyw dla odrzańskiego oddziału towarzystwa żeglugowego, urzędującego w Szczecinie¹³³.

Strona polska nie rezygnowała z zasugerowania ZSRR swego rodzaju symbolicznej daty w dziejach Szczecina, kiedy mogłoby dojść do podpisania umowy, momentu na tyle bliskiego, by mógł skrócić okres oczekiwania i przyspieszyć całą akcję, a zarazem dać podstawy do propagandowego wykorzystania. Padła więc propozycja złożenia podpisów pod aktem 7 września, czyli w dniu planowanego otwarcia w mieście nad Odrą III Zjazdu Przemysłowego Ziem Odzyskanych¹³⁴. Ostatecznie, po licznych konsultacjach w Warszawie, Berlinie i Moskwie, kilkutygodniowej pracy ekspertów, dłuższych bądź krótszych przerwach spowodowanych niezgodnością stanowisk, zawarto 17 września 1947 r. "Porozumienie między rządem ZSRR i Rządem Rzeczypospolitej Polskiej o przekazaniu władzom polskim portu w Szczecinie"¹³⁵.

Oficjalne uroczystości związane z przejściem terytorium portowego odbyły się dwa dni później, kiedy do miasta nad Odrą przyjechali: minister żeglugi Adam Rapacki i wielu wyższych urzędników różnych resortów oraz generałowie radzieccy Masłow i W.A. Bajukow. Zmiana warty na moście Sobieskiego (obecnie Długim) była

¹³² AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 73: notatka z rozmowy z 21.06.1947; ibidem, Zespół 15, w. 25, t. 272, s. 17: notatka z 14. 07.1947; Źródła do dziejów..., t. 7, dok. nr 64 i 66, s. 167, 170; P. Zaremba, Dziennik wydarzeń ..., t. 9: dz. nr 775 z 20.06.1947.

¹³³ AMSZ FR, fond 0122, opis 29, papka 208, s. 40-41: zapis rozmowy A.M. Aleksandrowa z H. Rózańskim 1.09.1947; APS, Narodowy Bank Polski - Oddział Wojewódzki (dalej: NBP-OW), sygn. 14, s. 241: spr. NBP-OW za 08.1947.

¹³⁴ AMSZ FR, fond 0122, opis 29, papka 208, s. 37-38: zapis rozmowy w dniu 28 sierpnia 1947 A.M. Aleksandrowa z drugim sekretarzem Ambasady RP w Moskwie.

¹³⁵ H. Rózański, op.cit., s. 370, 481-488; A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 72-73. Tekst porozumienia - R. Techman, Źródła do dziejów Pomorza Zachodniego, t. 5: Gospodarka morską w latach 1945-1950, Szczecin 1992, s. 63-67, dok. nr 11; pełniejszy (z załącznikami) - t. 7: Szczecin w dokumentach..., dok. nr 72. Wypadnie zauważyć, że uzgodnienia trwały do późna 17 września 1947, i taką też datę przyjęto oficjalnie, natomiast sam akt został podpisany przez ambasadora ZSRR W. Lebediewa i wicem. żeglugi Kazimierza Petruszewicza, następnego dnia o 14¹⁵.

symbolicznym aktem zdania i przejęcia portu szczecińskiego. Następnego dnia rozpoczęło się faktyczne przejmowanie - Polska otrzymała następujące rejony: Starówkę, Górnoląski (wtedy tzw. Nowowęglowy-chodziło konkretnie o przystań przemysłową basenu Warty i Noteckiego), północną część Basenu Kaszubskiego (port węglowy), a także tory kolejowe i urządzenia parków (stacji) rozrządowych: przedwęglowego, centralnego i wschodniego, bazę benzynową przy kanale Parnickim, centralną elektrownię portową o mocy 44500 kW z 32 podstacjami i transformatorniami. Obszary te przekazano w całości, a zatem z nabrzeżami (łącznie 4250 m), budynkami i urządzeniami przeładunkowymi (w sumie 14 różnego rodzaju dźwigów - elektryczne i ręczne). Zgodnie z ustaleniami wartość dźwigów, mostów, barek, urządzeń warsztatów, które uprzednio nie należały do portu szczecińskiego, a zostały przywiezione bądź wybudowane przez Rosjan, podlegała zaliczeniu na rachunek przypadających Polsce reparacji wojennych¹³⁶.

Akt zdawczo-odbiorczy został podpisany w Szczecinie 21 października 1947 r. przez kilkusobową komisję mieszaną. W jej skład weszli - radzieccy przedstawiciele bazy: płk Howenko (szef sztabu), inż. ppłk Prontyszew, ppłk Telebokow, inż. mjr Korczikow, inż. mjr Popow, mjr Gorobiec; stronę polską reprezentowali natomiast dyrektorzy Urzędu Morskiego: dr A. Bonarski i kpt. ż. w. T. Wysocki oraz wicedyrektor PKP A. Szychowski i naczelny dyrektor Zjednoczenia Energetycznego - L.Górski. Obejmowane obiekty znajdowały się w stanie dużego wyszabrowania i zniszczenia¹³⁷.

Porozumienie wrześnieowe stanowiło decydującą przesłankę rozwoju portu szczecińskiego w okresie planu trzyletniego, który wyznaczał mu poważne zadania w przeładunku głównej masy ładunkowej - węgla. Doraźne działania techniczno-eksploatacyjne mogły być teraz zastąpione bardziej racjonalnym zagospodarowaniem nabrzeży i potencjału przeładunkowego. Służyły temu wcześniejsze decyzje o powołaniu Komisji Aktywizacji Regionu Szczecińskiego, międzyministerialnej instytucji przy Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów oraz Urzędu Pełnomocnika do Rozbudowy i Zagospodarowania Portu Szczecina. Ważną rolę odegrały w tym procesie organy administracji morskiej, które uniezależnione od Gdańska prowadziły samodzielną pracę w zakresie odbudowy i eksploatacji portowej¹³⁸.

¹³⁶ Większość źródeł podaje 21 października za datę złożenia podpisów, co wydaje się być prawdopodobniejsze.

¹³⁷ Zachował się dokładny obraz obiektów przejmowanych przez kolejarzy - oto przykład dotyczący parowozowni: "Dachy całkowicie zniszczone. Po drzwiach, oknach i podłodze ani śladu. Warsztaty pozbawione obrabiarek, instalacji i fundamentów. Obrotnice uszkodzone i pozbawione motorów. Skład opału bez ogrodzenia i zasieków. Urządzenia do węglowania zniszczone i bez motorów, brak wózków i szyn" - APS, KW PPR, sygn. 852 (1/IX/94): "Warunki pracy polskich kolejarzy w porcie Szczecin od 19.09.1947".

¹³⁸ S. Kaczkowski, Komisja Aktywizacji Regionu Szczecińskiego (przyczynek do historii rozwoju gospodarczego Szczecina), w: Polska Ludowa, t. 3, Warszawa 1964, s. 27-38; R. Techman, Z dziejów szczecińskiej administracji morskiej w latach 1945-1955, Nautologia, 1998, nr 2, 55-71.

c. Strefa portowa ZSRR w latach 1947-1955.

Ugoda wrześniowa, kończąca stan bezumownego przebywania obcych wojsk w porcie szczecińskim, tworzyła zupełnie nową sytuację prawną. Charakteryzowała się ona ograniczeniem ich obecności do określonego terenu i nadaniem mu ogólnego statusu. Radzieckim władzom pozostawiono nabrzeża, obiekty i urządzenia strefy wolnocłowej, bazę spirytusową i tartak na wyspie Łasztowni oraz nabrzeże Chorzowskie w basenie węglowym. Części te nie stanowiły zwartej terytorium, co w konsekwencji rodziło później problemy eksploatacyjne. Całość zajmowała około 590 000 m² lądu i 220 000 m² akwatoriów, przekraczając nieco 8% ogólnej powierzchni portowej. Nie był to więc obszar duży, lecz podane liczby, same w sobie złudne, nie oddają jego znaczenia; dość powiedzieć, że zdolności przeładunkowo-składowe radzieckiej bazy nie były w momencie jej powstania mniejsze od rejonu polskiego¹³⁹.

Terytorium wydzielone, oficjalnie nazwane przez stronę polską "strefą tranzytową"¹⁴⁰, by - jak miemam - przynajmniej na zewnątrz maskować podległość obecnemu państwu, zostało przekazane na prawach bezpłatnej dzierżawy. Była ona warunkowa, gdyż jej trwanie wyznaczał termin przebywania wojsk radzieckich w Niemczech, niemożliwy wtedy do przewidzenia. Powinności najemcy sprowadzały się do zapewnienia należytej eksploatacji, nienaruszalności otrzymanego majątku i uzgadniania poważniejszych robót budowlanych z polską administracją morską, dzierżawcę natomiast zobowiązano do płatnych usług w zakresie zaopatrywania bazy w energię elektryczną i siłę roboczą, bunkrowania statków przewożących ładunki radzieckie oraz zabezpieczenia ich przewozu na polskich liniach kolejowych.

Symptomatyczne, że tekst porozumienia nie wspominał o zadaniach, jakie strefa tranzytowa miała spełniać. Ponieważ w tego rodzaju polityczno-gospodarczych układach najczęściej precyzowano charakter użytkowania danego terenu czy obiektu, przeto nie sądzę, by można złożyć to na karb zwykłego przeoczenia. Chodzi tu raczej o świadome niedomówienie, które pozwalało Rosjanom uniknąć niezręcznej sytuacji i jej - być może - skutków prawnych. Zapis bowiem, że baza prowadzić będzie przeładunek wszelkich towarów, oznaczałoby po prostu niedotrzymanie wcześniejszych obietnic, danych polskiej administracji, która miała przejąć cały obrót handlowy - z

¹³⁹ Sam tylko obszar wolnocłowy dysponował 4 km nabrzeży, w przytłaczającej większości o konstrukcji żelazno-betonowej i klinkierowej, ponad 33 km torów kolejowych, nastawnicami i obrotownicami wagonowymi, 6 dużymi magazynami o powierzchni powyżej 42 000 m², kilkudziesięcioma budynkami o różnym przeznaczeniu, 7 podstacjami elektrycznymi oraz kilkunastoma dźwigami - AAN, MZ, sygn. 1548: akt przekazania strefy wolnocłowej z 11 I 1955. Dane powyższe, pochodzące ze źródeł polskich, nie zawsze pokrywają się z radzieckimi. Według raportu bazy z działalności w 1952 r. część lądowa zajmowała obszar 520 tys. m².

¹⁴⁰ Termin ten wprowadzono w 1950 r., przedtem były w użyciu różne nazwy: baza wojskowa, strefa dzierżawiona, obszar wolnocłowy, strefa radziecka czy wolny obszar celny. Obszar wydzielony tworzył w ówczesnej nomenklaturze tzw. 28 rejon portu szczecińskiego.

kolei jego faktyczne oddanie negowałoby w ogóle sens utrzymania obszaru wydzielonego, albowiem ładunki strictly wojskowe praktycznie straciły na znaczeniu¹⁴¹.

Administracja radzieckiego rejonu należała do specjalnie wyodrębnionej jednostki wojskowej nr 96703, podległej bezpośrednio naczelnikowi Tyłów Sił Zbrojnych ZSRR w Moskwie. Jej struktura organizacyjna w latach czterdziestych nie jest nam znana, choć wiemy, iż dysponowała ona służbami technicznymi i remontowo-budowlanymi (kierował nimi inż. mjr Korczikow), eksploatacyjno-mechanicznymi czy zaopatrzeniowymi¹⁴². Pomimo specyficznego charakteru działania, związanego z wykonywaniem funkcji przeładunkowo-handlowych, a nie typowo wojskowych, dowódca jednostki decydował o wszystkich sprawach, także o kierunkach eksploatacji. Na posunięcia w kwestiach zasadniczych nie miały większego wpływu pracujące tu radzieckie przedsiębiorstwa spedycyjno-maklerskie, podporządkowane władzom cywilnym, ściślej resortom handlu lub floty morskiej¹⁴³. Teren strefy został ogrodzony, pilnowały go oddziały wojskowe, a dostęp do niej był możliwy jedynie za ściśle ewidencjonowanymi przepustkami¹⁴⁴.

Pierwsze miesiące działalności radzieckiej wykazały, jak bardzo rzeczywistość odbiega od polskich oczekiwań, pokładanych w ustaleniach z września 1947 r. Postępowanie obcego zarządu stanowiło dla władz w Warszawie i Szczecinie, konfrontujących je bez przerwy z rzezonym aktem prawnym, pewne zaskoczenie. Chodziło zwłaszcza o charakter uprawnień jednostki wojskowej, który nie został *expressis verbis* sprecyzowany, podobnie zresztą jak i prawa wydzierżawiającego, przez co obaj sygnatariusze od początku inaczej interpretowali zawarte porozumienie¹⁴⁵.

¹⁴¹ Polska interpelacja skłaniała się ku wnioskowi, że porozumienie uprawnia bazę jedynie do przeładunków wojskowych i repatriacyjnych, nie zaś handlowych - te, jak wiadomo, miały być oddane na mocy postanowień konferencji szczecińskiej ze stycznia 1947-AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 181-185.

¹⁴² Numer formacji wojskowej znany z pieczęci odcisniętych na nielicznie zachowanych dokumentach rosyjskich. Jednostka nr 96703 nie była tworem nowym, lecz zmodyfikowaną kontynuacją administracji wojskowej z lat 1945-1946. Materiały moskiewskie z 1952 i 1953, jakimi dysponujemy, określają strefę jako Centralną Bazę Wojenno-Morską nr 3601. Dowodzili wspomnianą jednostką oficerowie w randze pułkownika, kolejno: wspomniany już Dikoj (1945-1946), po nim - Łopuchow (1947-1951), a następnie Fiodorow (1951-1955).

¹⁴³ P. Zaremba, *Wspomnienia prezydenta...*, s. 518; APS, ZPS, sygn. 873: pismo ZPS z 29.04.1950 do MŻ.

¹⁴⁴ Przekroczenie strefy bez zezwolenia groziło poważnymi konsekwencjami, np. statek "Narew" został w 1952 ostrzelany z broni maszynowej po omyłkowym wpłynięciu do basenu radzieckiego - APS, SUM, sygn. II/817, s. 4-5.

¹⁴⁵ Wydział Radziecki MSZ wstrzymywał się od wydawania opinii na temat Szczecina, uważając, iż "nie jest z naszej strony ustalone do kogo należy władza suwerenna (faktyczna i formalna) na terenie obszaru dzierzawionego przez Związek Radziecki" - AMSZ, Zespół 7, t. 100, s. 4; t. 60, s. 181. Problem określenia charakteru strefy, który absorbował uwagę władz polskich, implikował rozstrzygnięcie wielu spraw celnych, komunikacyjnych itp. Z tego np. powodu zakończyła się fiaskiem ważna konferencja dotycząca rozwiązania kwestii szczecińskiego węzła kolejowego - AMSZ, Zespół 10, t. 21, s. 60.

Dla strony radzieckiej oddanie terenów do dyspozycji, jak ujęto to w umowie, znaczyło w praktyce samodzielność administracyjną i ekonomiczną, rządziła się więc niemal autonomicznie: dysponowała zamkniętym terytorium, niezależnym systemem gospodarczym i odrębnymi przepisami prawnymi. W gruncie rzeczy była to kontynuacja polityki z poprzedniego okresu, tyle tylko, że na mocno okrojonym obszarze. To zaś Warszawa traktowała jako odejście od normalnych praw, wynikających z zasady suwerenności polskiej nad portem szczecińskim, sprowadzając uprawnienia bazy wyłącznie do roli użytkownika przekazanych nabrzeży i mienia ruchomego, jedynie więc wykonawcy umowy, bez przejmowania zwierzchności¹⁴⁶. Rzec by można: stan faktycznej eksterytorialności enklawy uzasadniał nie tyle jej status, ile rzeczywista siła władza terenu, zarazem jednak słabość prawowitego właściciela, który w konfrontacji z komendanturą radziecką okazywał się bezsilny.

Niezależność obcej strefy przejawiała się na wielu płaszczyznach. Obszar wydzielony tworzył lukę w polskim systemie celno-dewizowym i komunikacyjnym, gdyż obrót towarowy i ruch osobowy pomiędzy bazą a Niemcami, ZSRR i Polską, we wszystkich możliwych relacjach, nie był pod każdym względem uregulowany. Brak uzgodnień odnośnie do dokumentacji transportów, sposobu postępowania przy odprawach i w ogóle stosunku do polskich przepisów oraz służby celnej i granicznej powodował, że istniała pełna swoboda wwozu i wywozu, wykluczająca m. in. zawarcie odpowiednich umów tranzytowych. Ta anormalna sytuacja, kiedy ruch kolejowy, kołowy, morski i rzeczny pozostawał poza polską kontrolą, stwarzała ogromne możliwości nielegalnych transakcji, narażając skarb państwa na znaczne straty. Zjawisko przemytu towarów, dewiz czy nawet osób do Szczecina i z tego miasta, nie należało wcale do rzadkości, a wobec winnych tych przestępstw nie dysponowano żadną egzekutywą. Pewnym wyłomem w niezależności bazy radzieckiej stało się dopuszczenie polskich celników (od maja 1947 r.) oraz wopistów (w początkach 1948 r.) do kontroli statków obcych armatorów (za wyjątkiem jednostek pływających pod banderą radziecką), ale i to napotykało na duże przeszkody¹⁴⁷.

Administracja wojskowa, wykorzystując stan bezumowny, nie akceptowała rozliczeń za przewozy towarowe, co poważnie uszczuplało wpływy PKP. Uchylano się także od odpowiedzialności za przetrzymywanie i uszkodzanie wagonów, zajmowano bezprawnie stacje rozrządowe, przejazdami zaś do poszczególnych części strefy ograniczono przepustowość polskiego węzła kolejowego. Podpisane w Moskwie

¹⁴⁶ Wykładnię taką dawały opinie: Biura Prawno-Traktatowego MSZ z 17.09.1948 oraz B. Koselnika, doradcy min. żeglugi, z 31.05. tego roku - AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 169-170; AAN, MŻ, sygn. 1547, s. 33-35.

¹⁴⁷ AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 151-152, 156, 181-185, 205-208, 228-230; AAN, MŻ, sygn. 543: pismo MON do MŻ z 16.05.1947; Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie (dalej: ASG), Dowództwo WOP (dalej: DWOP), sygn. II/222/38: pismo z 19.10.1949; P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 7, s. 411; dok. 539; idem, *Wspomnienia prezydenta...*, s. 409; APS, SUM, sygn. I/94: pismo Urzędu Celnego z 19.07.1947 do Urzędu Morskiego w Szczecinie; ibidem, NBP-OW, sygn. 3, s. 358; M. L. Krogulski, *Okupacja w imię sojuszu. Armia radziecka w Polsce 1944-1956*, Warszawa 2000, s. 134-142.

w połowie stycznia 1950 r. protokoły zmieniające dotychczasowe polsko-radzieckie przepisy kolejowe nie ujmowały niestety spraw transportów przechodzących przez węzeł szczeciński¹⁴⁸.

Strefa tworzyła odrębną całość również pod względem sanitarnym: wszystkie wchodzące do niej statki, niezależnie od bandery, podlegały kompetencji tamtejszego naczelnika służby medycznej. Do niego należała odprawa sanitarna, decyzje o kwarantannie i wydawanie świadectw tzw. "Free practic" i "Bill of Health", wystawionych na formularzach radzieckich, opatrzonych godłem i pieczęciami tego państwa¹⁴⁹.

W najbardziej spektakularny sposób samodzielność gospodarcza bazy uzewnętrzniała się w zakresie pobierania opłat portowych. Statki bandery radzieckiej i innych zagranicznych armatorów, zawijających do strefy lub korzystające częściowo tylko z usług polskiego obszaru portu, z reguły nie uiszczaly administracji morskiej należnych opłat albo opłacały jedynie taką ich część, jaką tej władzy udało się wymierzyć i wyegzekwować. Również intensywna żegluga barek odrzańskich, będących w gestii radziecko-niemieckiej, nie była obłożona żadnymi kwotami¹⁵⁰. Rosjanie uniezależnili się od polskich taryf, wprowadzając swoją kalkulację stawek, polegającą na tym, że o ich wysokości nie decydowała suma kwot za poszczególne czynności usługowe, ale globalna wielkość statku¹⁵¹. Kwestionując w ogóle zasadność takiej polityki, MSZ wychodziło z założenia, iż przynajmniej główną część sum strona radziecka uzyskiwała bezprawnie, gdyż najemcy należały się co najwyżej opłaty wynikające z eksploatacji urządzeń portowych (składowe, dźwigowe), inne zaś, dotyczące korzystania z portu (tonażowe, przystaniowe, postojowe, ładunkowe) przysługiwały dzierżawcy, który ponosił nakłady na utrzymanie drogi wodnej, bezpieczeństwo żeglugi, konserwację nabrzeży itd.¹⁵².

Stosowanie w jednym porcie odmiennych zasad finansowych i występowanie różnych inkasentów podważało zaufanie zagranicznych kół shippingowych. Ich

¹⁴⁸ AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 175-178, 187-188, 231-232. Straty PKP w okresie 10.1947-06.1949 szacowano na 70 mln zł; M.L. Krogulski, op.cit., s.143.

¹⁴⁹ APS, SUM, sygn. II/814: pismo Portowego Urzędu Zdrowia z 7.12.1949 do dyr. Morskiego Urzędu Zdrowia w Gdyni. Według niektórych źródeł (ibidem, s. 52) Rosjanie zgodzili się na to, by począwszy od końca 1949 dokumenty sanitarne dla statków, z wyjątkiem statków radzieckich przychodzących lub odchodzących do ZSRR, wydawały władze polskie. Nie wiadomo czy decyzja ta została wprowadzona w życie.

¹⁵⁰ AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 171; APS, SUM, sygn. I/113, s. 52, 114; ibidem, sygn. II/814: pismo SUM z 28.03.1949 do MZ.

¹⁵¹ Stawka ryczałtowa wynosiła 47 centów za 1 NRT - kwota ta obejmowała opłaty za usługi portowe, pilotowe, holownicze oraz prowizję maklerską. Źródła nie są całkowicie jednoznaczne przy porównaniu kosztów obsługi identycznego statku w strefie radzieckiej i polskiej; na ogół wskazują na zbliżoność kalkulacji, częściej chyba jednak, że strefa wydzielona pobierała wyższe sumy - APS, SUM, sygn. I/367, s. 15-17; ibidem, ZPS, sygn. 865: notatka z 7.10.1949.

¹⁵² AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 169-170, s. 239-240; APS, SUM, sygn. I/113, s. 114, sygn. I/367, s. 15-17. Roszczenia polskie opiewały na sumę 615 000 dolarów za okres 1.09.1947-31.12.1949 oraz po 155 000 dolarów za każdy następny rok.

wrażenie, że w Szczecinie istnieją dwie oddzielne administracje portowe o nierozgraniczonych dokładnie kompetencjach, wcale nie było bezpodstawne, lecz odzwierciedlało faktyczny stan rzeczy. Co więcej *“dawało obraz niekompletnej suwerenności polskiej nad Szczecinem, z oczywistym uszczerbkiem dla prestiżu państwa”*¹⁵³. Prasa zachodnia pisała niemal wprost o kontroli polskich portów przez obce siły¹⁵⁴.

Rozpatrując problem z czysto prawnego punktu widzenia należy podnieść dwie kwestie. Po pierwsze, funkcjonujące tu obce przedstawicielstwa spedycyjno-maklerskie nie miały podstaw prawnych działalności, gdyż nigdy nie poddały się przepisom polskim. Ich obecność nie była zresztą uzgodniona z odpowiednimi władzami, nie regulowały też żadnych należności za świadczenia komunalne, czynsze mieszkaniowe itd. Po drugie, baza wprowadziła święta radzieckie, co kolidowało z polskimi zasadami, opartymi na ustaleniach międzynarodowych konwencji morskich. Odchylenia od oficjalnego kalendarza powodowały ewidentne straty ekonomiczne i szkodziły opinii portu u zachodnich armatorów¹⁵⁵.

Przedstawiony tu kompleks spraw natury prawno-gospodarczej, odnoszący się do działania administracji wojskowej, uzmysłowił polskiemu czynnikom, iż porozumienie z września 1947 r. nie likwidowało wielu problemów i wymaga dodatkowych rozstrzygnięć. Domagały się tego przede wszystkim resorty komunikacji, skarbu oraz żeglugi. Formułowano to m. in. w dokumentach programowych, dotyczących polityki morskiej państwa, które kładły silny nacisk na wzmocnienie roli Szczecina. Warunkiem niezbędnym całego procesu miało być uzgodnienie normalnych zasad współpracy polsko-radzieckiej. Ministerstwo Żeglugi nalegało na zawarcie jednorazowego porozumienia co do spornych zagadnień oraz układu generalnego o gospodarce morskiej, wyznaczającego także linie podziału interesów w Szczecinie i strefie okupacyjnej Niemiec¹⁵⁶.

Problem stał się na tyle palący, iż Rada Ministrów zwróciła się w końcu 1949 r. do Ministerstwa Spraw Zagranicznych, by uregulowało wszystkie sprzeczności na drodze dyplomatycznej¹⁵⁷. Do wystosowania oficjalnej noty jednak nie doszło, ponieważ polska dyplomacja uznała, iż *“sprawy szczecińskie nie nadają się do wysunięcia tak ze względów na sytuację polityczną, jak też ze względu na odrębność tego zagadnienia”*¹⁵⁸. Nietrudno to sformułowanie odczytać w kontekście

¹⁵³ AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 171; APS, SUM, sygn. I/113, s. 29, sygn. I/367, s. 15-17; AAN,MŻ, sygn. 1547, s. 35.

¹⁵⁴ APS, ZPS, sygn. 865: notatka służbowa z 7.10.1949.

¹⁵⁵ AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 172-173, 217, 240-241, 267.

¹⁵⁶ Ibidem, t. 100, s. 34-38, 55-59; ibidem, Zespół 10, t. 21, s. 25-26, 98-101. Silny akcent kładziono na powołanie w Szczecinie wspólnej instytucji uprawomocnionej do rozstrzygania na miejscu wszelkich zatargów.

¹⁵⁷ Ibidem, Zespół 7, t. 60, s. 215.

¹⁵⁸ Ibidem, t. 100, s. 62-65, 69.

zaostrzającego się kursu stalinowskiego i zwykłej obawy, aby nie zadrażniać stosunków ze wschodnim hegemonem. Wyrażna niechęć MSZ "wobec Szczecina", dostrzegana w końcu lat czterdziestych, wynikała oczywiście nie z jakichkolwiek uprzedzeń do nadodrzańskiego miasta, lecz świadomości, że załatwienie problemu wymaga podjęcia rozmów z władzami radzieckimi, co studziło aktywniejsze posunięcia. Była to więc wewnętrzna sprawa polska, ograniczona do rozważań w tych ministerstwach, których żywotne interesy spletały się w Szczecinie - strona przeciwna nie została nawet sprowokowana do zajęcia stanowiska. Rzecz godna zauważenia, iż stosunki polsko-radzieckie odnośnie do portu szczecińskiego i Odry potwierdzają tezę o niesamodzielności polityki zagranicznej Polski w schyłkowym okresie stalinizmu¹⁵⁹.

Po 1950 r., kiedy umilkły niemal wszelkie dyskusje na temat charakteru strefy tranzytowej, w pamięci zainteresowanych pozostał najprawdopodobniej tylko ogólny kanon polityki MSZ, sprowadzający się do unikania takich sytuacji, które w jakikolwiek sposób mogłyby sugerować, że na obszar wydzielony nie rozciąga się w całej pełni niezawisłość państwa polskiego¹⁶⁰.

Wypada zasygnalizować polityczny aspekt funkcjonowania portowej jednostki radzieckiej w Szczecinie. Fakt bowiem obecności wojsk tego państwa wywoływał wśród dokerów nastroje antyradzieckie, uspokojone na krótko w momencie przejmowania portu we wrześniu 1947 r. Wpływał na to splot wielu czynników, jak choćby utrwalony obraz wywożenia zdobyczy wojennej, widok nietrzeźwych żołnierzy czy faworyzowanie Niemców przez Rosjan¹⁶¹.

Stosunki między administracją polską a radziecką, pozbawione cech wrogości, były poprawne, jeśli nie życzliwe, szczególnie podczas kontaktów towarzyskich. Na gruncie urzędowym dowódca bazy sporadycznie spotykał się z dyrektorem polskiego obszaru portu, rzadziej chyba niż bezpośrednio po wojnie. Każdy z nich realizował swoje zadania, a stroną w sprawach eksploatacyjnych dla władz polskich byli najczęściej kierownicy radzieckich przedsiębiorstw spedycyjnych lub maklerskich. Problemów natury poważniejszej - bardziej w obcym niż polskim mniemaniu, by wskazać na kwestie korekty granic, regulacji ruchu barek czy może faktycznie znaczącej zamiany nabrzeży - radzieckie czynniki wojskowe nie podejmowały, zasłaniając się brakiem osobowości prawnej i odpowiednich pełnomocnictw. W takich przypadkach niejako zgodnie z utartą i skuteczną taktyką, sugerowano podjęcie rozmów bezpośrednio w Moskwie.

¹⁵⁹ W. Borodziej, *Od Poczdamu do Szklarskiej Poręby. Polska w stosunkach międzynarodowych 1945-1947*, Londyn 1990, s. 351.

¹⁶⁰ Ilustracją tej tezy mogą być rozważania w MSZ nad wyborem najlepszego wariantu dotyczącego charakteru ruchu komunikacyjnego między strefą a Niemcami - AMSZ, Zespół 7, t. 60, s. 175-178.

¹⁶¹ APS, KW PPR, sygn. 44, s. 394, sygn. 398, s. 104, 271.

Twierdzenie jednak, iż między obu strefami nie dochodziło do współpracy, byłoby oczywiście nieprawdą. Odbывała się ona np. w zakresie udostępniania dźwigów, nabrzeży, pilotowania statków, holowania barek, informowania o prognozach pogody itd., co przysparzało obopólnych korzyści gospodarczych, wiążąc ściślej ze sobą partnerów. Nie należy zapominać i o tym, iż baza została uzależniona od pewnych świadczeń strony polskiej, gwarantowanych znanym nam porozumieniem, które jak gdyby osłabiały jej autonomię. Te zobowiązania znalazły odbicie w strukturze organizacyjnej Zarządu Portu Szczecin; niektóre jego komórki zajmowały się obsługą polskiego udziału w eksploatacji strefy wydzielonej¹⁶².

Charakter i wielkość radzieckich obrotów portowych w Szczecinie były swoistym odzwierciedleniem polityki ZSRR wobec obszaru wschodnioniemieckiego; tę z kolei wyznaczały konsekwencje klęski III Rzeszy i okupacji Niemiec. Umowa poczdamska przewidywała odszkodowania dla Związku Radzieckiego w formie „wywiezienia odpowiednich przedmiotów”, stąd też port szczeciński przeładowywał po uruchomieniu (lipiec 1945 r.) wszystko „co tylko można z Niemiec wywieźć - od maszyn począwszy na krzesłach skończywszy” - jak plastycznie ujął to Piotr Zaremba, dopuszczony do użytkowanych nabrzeży¹⁶³. Ogromny wachlarz ładowanej masy towarowej uzupełniało także zagrabione mienie z ziem polskich, podobnego wprawdzie rodzaju, lecz oczywiście w innej skali.

Połączenia kanałowe Odry z niemieckim systemem dróg wodnych umożliwiały ekspedycję łupów berlinkami do Szczecina, gdzie przeładowywano je na statki. Tabor śródlądowy przewożący zdobycz wojenną pochodził z całych Niemiec bądź też został zafrachtowany w Holandii, Belgii, Czechosłowacji i Polsce. Uruchomienie ogromnej jak na ówczesne czasy liczby jednostek pływających zwożących do miasta nad Odrą ponemieckie mienie, wymagało zaangażowania dużej liczby przewoźników nie tylko prywatnych. Niemieckie urzędy pracy dostarczały Rosjanom sterników, szyprów, maszynistów a nawet żeglarzy, by obsadzić wszystkie łodzie czy barki¹⁶⁴.

Koniec sezonu żeglugowego na arterii odrzańskiej u schyłku 1945 r. przyspieszył wykorzystanie transportu samochodowego (na początku szły nim małe ilości lokalnej zdobyczy, później od kilkudziesięciu do ponad sto samochodów z

¹⁶² W 1950 r. utworzono specjalnie Biuro Portowe „Łasztownia”, które po roku połączono z Biurem Portowym „Starówka” w nowym twórze BP „Starówka-Łasztownia”. W pionie eksploatacyjnym istniał też Dział Strefy Dzierżawionej oraz Sekcja Przeładunków Radzieckich. Żadna z tych komórek nie miała oczywiście gestii władczej w stosunku do obszaru wydzielonego. Dodajmy może, iż działalność strefy nie była ujęta w polskich planach: techniczno-ekonomicznych i usługowo-eksploatacyjnym, lecz pewne informacje zawierały plany zatrudnienia oraz finansowy.

¹⁶³ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 5, s. 908; zob. też: E. Basiński, *Stosunki gospodarcze Polski z Radziecką Strefą Okupacyjną Niemiec (1945-1949)*, w: *Z dziejów stosunków polsko-radzieckich i rozwoju wspólnoty państw socjalistycznych*, 1978, t. 17, s. 184 i n. Fakt wywożenia z Niemiec praktycznie wszystkiego (starych mebli, okien, klozetów, spluczek, akt itp.) potwierdzają wspomnienia niemieckich jeńców wojennych pracujących w Szczecinie, zamieszczane w ostatnich latach na łamach „Pommersche Zeitung”.

¹⁶⁴ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 3, dok. nr 300: spr. o porcie szczecińskim z 11.07.1945.

Berlina dziennie)¹⁶⁵, a przede wszystkim kolejowego, który pomału zyskiwał na znaczeniu. Ten ostatni, o przelotowości 40-150 wagonów na dobę, rozpoczął się najprawdopodobniej około połowy października, wychodząc najpierw z miejscowości Pasewalk, potem zapewne i innych. Transport kolejowy odegrał bardzo poważną rolę przy przewozie węgla ze Śląska - w początkach 1946 r. Centrala Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego dostarczała go do Szczecina w ilości około 1000 ton dziennie, które następnie władze radzieckie we własnym zakresie przeładowywały na statki¹⁶⁶.

W tym okresie eksploatacja portu szczecińskiego była wyjątkowo intensywna; szybko rosła liczba czynnych urządzeń przeładunkowych i potęgował się ruch jednostek pływających. Przy ładowaniu wykorzystywano praktycznie wszystko, "*co może podnosić*", a więc urządzenia portowe, statkowe, pływające czy zainstalowane na zanurzonej doku. W końcu 1945 r. pracowało już 67 różnego rodzaju dźwigów, (w sierpniu roku następnego - 98), a w basenach i kanałach cumowało stale od 20 do 30 statków i od 1000 do 2000 barek. Pośpiech i żywiołowość, jakie towarzyszyły wywożeniu "trofejných" towarów, prowadziły niejednokrotnie do całkowitej blokady, czyli tzw. zakorkowania portu¹⁶⁷.

Rosjanie stworzyli w porcie szczecińskim siedem rejonów eksploatacyjnych, gdzie dokonywany był przeładunek towarów, a każdym kierował doświadczony fachowiec, odpowiedzialny za wykonanie zadań. Najważniejsze z nich to: Przemysłowy (zakłady wzdłuż Odry - kpt. Kurzanow), Węglowy (inż. kpt. Korowin), Pasażerski, Centralny (strefa wolnocłowa - kpt. Pierfiriew), Dunkierki, później doszły jeszcze dwa kolejne miejsca załadunku i wyładunku (m.in. Wyspa Górna Okrętowa). Pierwszy z wymienionych był najbardziej obciążony ze względu na dogodne położenie i najliczniejsze wyposażenie w urządzenia przeładunkowe. Generalnie jednak przyływ masy towarowej przynajmniej z początku przewyższał możliwości jej odprawienia, pomimo wzrastającej liczby różnego rodzaju dźwigów¹⁶⁸.

Polacy szacowali, iż w przypadku postoju 2000 berlinek o pojemności od 400 do 600 ton każda, na terenie portu mogło znajdować się jednorazowo nawet około 1 mln ton ładunków. Przeciętną przepustowość nabrzeży i ich urządzeń eksperci ocenili na 250.000 ton miesięcznie, maksymalną zaś na 500.000 ton, co świadczyło o

¹⁶⁵ ASG, Pomorska Brygada WOP (dalej: PB WOP), sygn. II/180/27: meld. sytuac. z 5.02 i 1.03. 1946.

¹⁶⁶ APS, SUM, sygn. I/49, s. 141; sygn. I/50, s. 43; ibidem, UWS, sygn. 1365, s.25; ibidem, NBP-OW, sygn. 160, s. 405: krótki zarys działalności Działu Przeładunków Dorzecza Odry CZPPW. Według danych niemieckich, komunikację pasażerską między radziecką strefą okupacyjną Niemiec a Szczecinem (z Pasewalku i Rostoku) wojskowa administracja uruchomiła 24.06.1945 - APS, ZMiMRN w Szczecinie, sygn. 530, s. 140.

¹⁶⁷ AAN, MZO, sygn. 75, s. 236-237; CAMO FR, Kolekcja, opis 501910, dzieło 1, korobka 58: "Dokład o wosstanowlenji szcettinskiego porta".

¹⁶⁸ Dokład o wosstanowlenji...

ogromnych możliwościach Szczecina jako punktu przerzutowego masy ładunkowej¹⁶⁹. W oparciu o radziecki materiał aktowy, można powiedzieć, iż wielkości te niewiele odbiegały od rzeczywistych przeładunków. Przez pierwszych trzynaście miesięcy eksploatacji (lipiec 1945-sierpień 1946) Rosjanie przeładowali ponad 2,1 mln ton ładunków, przy czym w okresie 1945 r. nigdy nie przekraczały one 100 tys. ton miesięcznie, od marca zaś roku następnego osiągnęto regularnie dwukrotnie więcej, bijąc w lipcu rekord - 307, 03 tys. ton¹⁷⁰.

Obrót, który w 1945 r. miał wyłącznie jednokierunkowy charakter, poszerzył swój zakres w roku następnym. Oprócz dostaw reparacyjnych w ramach odszkodowań wojennych, ewentualnie towarów zarekwirowanych w drodze zwykłego rabunku, pojawiły się w Szczecinie ładunki eksportu i importu radzieckiego, po nawiązaniu przez to państwo normalnych stosunków handlowych z obszarem okupowanym¹⁷¹. Proporcji między poszczególnymi grupami towarowymi nie sposób ustalić, zapewne do czasu, kiedy udostępnione zostaną akta jednostki wojskowej.

Jakkolwiek dane statystyczne (tab.2), występujące w dostępnych materiałach polskich począwszy od 1947 r., budzą co do swej dokładności pewne zastrzeżenia¹⁷², to jednak na ich podstawie można poczynić kilka uwag ogólniejszej natury. Otóż kulminacja przeładunków strefy wydzielonej nastąpiła najprawdopodobniej w 1948 r., kiedy jej obrót osiągnął 2.784.750 t, i nigdy potem nie zbliżył się do tego pułapu. Gdyby przyjąć, że były to przeładunki całkowite, to po raz pierwszy wielkość masy towarowej radzieckiego rejonu byłaby mniejsza od tej, która przeszła przez część polską. To widoczne obniżenie się obrotu po 1948 r. jest zupełnie zrozumiałe na tle ówczesnej sytuacji międzynarodowej: konflikt mocarstw, a przede wszystkim przemiany polityki sowieckiej wobec Niemiec, odcisnęły wyraźnie piętno na łagodzeniu represyjności gospodarczej ZSRR w okupowanej strefie. Wyrazem tego było poniesienie rabunkowej eksploatacji i stopniowe zmniejszanie dostaw reparacyjnych¹⁷³, co niejako automatycznie odbijało się na przeładunkach szczecińskich. W 1951 r. stanowiły one już niewiele więcej niż 10-20% tego, co przyjeły polskie nabrzeża.

¹⁶⁹ APS, SUM, sygn. I/50, s. 47; ibidem, UWS, sygn. 1365, s. 29; K. Bartoszyński, Przewidywane związki Szczecina z jego gospodarczym zapleczem oraz rozdział ładunków śląskich między nasze porty, Archiwum Najwyższego Sądu Wojskowego w Warszawie, sygn. 348/57/39, t. 9, s. 69.

¹⁷⁰ CAMO FR, Kolekcja, opis 501910, dzieło 1, korobka 58: "Dokład o wosstanowlenji sztetinskiego porta".

¹⁷¹ A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 70; E. Basiński, Od Lublina do Zgorzelca. Współdziałanie Polski i ZSRR w rozwiązywaniu problemu niemieckiego 1944-1955, Warszawa 1980, s. 514.

¹⁷² Wobec odmowy dowództwa radzieckiego ujawniania jakichkolwiek informacji o działalności strefy, polska administracja morska zestawiała dane o obrocie na podstawie wiadomości Urzędu Celnego, maklerów, spedytorów, PKP. Obejmują one najprawdopodobniej jedynie przeładunki dokonywane przez polskich dokerów, nie uwzględniając prac żołnierzy i jeńców wojennych, co istotnie zaniżyło rzeczywistą wielkość przeładowywanej masy towarowej- APS, SUM, sygn. I/94: pismo SUM z 15.12.1947 do MŻ.

¹⁷³ E. Basiński, Stosunki gospodarcze..., s. 191-192; idem, Od Lublina..., s. 512-513.

Tabela 2

Porównanie przeładunków strefy polskiej i radzieckiej
(w tysiącach ton^a)

Rok	Strefa radziecka	Strefa polska
1945	379,5 ^b	-
1946	1791,6 ^c	98,2
1947	1328,4 ^d	765,8
1948	2761,9	3315,6
1949	1031,7 ^e	4807,6
1950	570,4 ^f	5195,5
1951	324,5	5601,5
1952	125,9 ^g	5269,7

^a Zastrzeżenia co do statystyki polskiej-przypis
^b Okres lipiec-grudzień.
^c Tylko za styczeń-sierpień.
^d Wielkość ta dotyczy być może

tylko drugiego półrocza, ponieważ dopiero wówczas pracę w strefie radzieckiej rozpoczęli polscy dokerzy.

^e Za styczeń-październik.

^f Niektóre źródła ponad 700 tys. ton, a całkowity przeładunek ok. 1,2 mln ton.

^g Według polskich danych - 109,2 t - obroty tylko za I kwartał (zakończenie przeładunków strefy).

Źródło: CAMO FR w Moskwie, Kolekcja, opis 121188, dzieło 3, korobka 16-17; tamże opis 501910, dzieło 1, korobka 58: "Dokład o wosstanowlenji sztettingo portu"; AMSZ, Zespół 7, t.60, s. 239; AAN, MZO, sygn. 2070, s. 24; APS, SUM, sygn. I/113, s. 106; tamże, ZPS, sygn. 1/224, s. 213, 283, sygn. I/273, s. 25; Cz. Wojewódka, *Zmiany w strukturze obrotów polskich portów morskich w latach 1945-1960*, Gdańsk 1961, z. 2, tab. 33.

W kontekście działalności strefy radzieckiej, która nie była ujmowana w statystykach polskich, jawi się problem ostatecznej wielkości przeładunków całego portu szczecińskiego. Trudno przesądzać o pierwszych trzech latach, dla których informacje nie są całkiem pewne, lecz bardzo prawdopodobne, że w 1948 r. obrót łączny Szczecina przekraczał obroty Gdańska lub Gdyni. Przeczyłoby to dotychczasowym ustaleniom historyków; być może więc port szczeciński wcześniej stał się największym spośród portów polskich.

Dysponując wyrywkowymi informacjami nie sposób dokładnie zanalizować struktury i dynamiki wywozu i przywozu. Tytułem przykładu można podać, że w 1947 r. do ZSRR kierowano ze Szczecina m. in. zboże, maszyny fabryczne, żywność, węgiel, brykiety, drzewo, meble, benzynę, spirytus, cement, rudę żelaza, motory,

rowery, chemikalia; z kolei w kierunku odwrotnym - do Niemiec - szły samochody, maszyny, barki, konie itd.¹⁷⁴ Ogólny przekrój obrotów lepiej charakteryzują dane z roku następnego, według których 35% stanowiła drobnica (ogromna różnorodność asortymentowa: od butów i papierosów po urządzenia fabryk i holowniki), dalej złom i węgiel - mniej więcej po 20%, drewno 9%, inne ładunki masowe specjalne: paliwa i zboże - po około 1% każde i niewiele więcej nawozy sztuczne. Pozostałe prawie 13% przypadało na tzw. towary inne, przy czym tabele statystyczne nie ujawniały, co kryje ta nazwa¹⁷⁵. Nie popełnię chyba większego błędu, jeśli zaryzykuję twierdzenie, że w radzieckim eksporcie przez port szczeciński przeważały surowce, a w imporcie produkty i towary przemysłowe. Gdyby uznać ponadto, iż dane wycinkowe (którymi dysponujemy) dotyczące rodzajów transportu są w pełni miarodajne, to udział przewozów kolejowych do Szczecina wyniósłby w 1948 r. od 30 do 40%, pozostała część zaś przypadłaby na drogi wodne.

Począwszy od 1946 r. strefa tranzytowa prowadziła normalną wymianę handlową z innymi krajami. Ten zewnętrzny obrót zapoczątkował najprawdopodobniej polski węgiel, idąc ze Śląska do radzieckich portów na Bałtyku. Podstawę tworzyły jednak ładunki z Niemiec do państw skandynawskich i Europy Zachodniej: odbiorcami złomu były Finlandia, Włochy i Szwecja, soli kamiennej i jadalnej - Norwegia i Dania, kopalniaków i dłużyc - Holandia i Anglia¹⁷⁶.

Na tle malejących z jednej strony dostaw reparacyjnych, z drugiej zaś potęgujących się obrotów handlowych, zauważyć można pewną zmianę asortymentu przeładowywanej masy towarowej. Na początku lat pięćdziesiątych zniknął z przeładunku węgiel i złom, utrzymała natomiast pozycję drobnica (mniej chyba zróżnicowana), ważne miejsce zajmowały nawozy sztuczne i ruda oraz cement¹⁷⁷.

Pełne i wiarygodne dane mamy właściwie dla pierwszych trzech miesięcy 1952 r., ostatnich w handlowej eksploatacji strefy. Otóż przeładowano tu wówczas ogółem 125.973 t towarów, z czego 42.129 t stanowił wywóz do ZSRR, a pozostałe 83.844 t do innych krajów. W całości do wschodniego sąsiada poszły urządzenia (4.968 t) i cement (37.161 t), natomiast siarczan amonu (11.028 t), apatyty (52.535 t), ruda manganu (7.000 t), zboże (12.340 t) i masło (941 t) trafiły na rynki różnych państw, zapewne europejskich. Ten obrót towarowy obsłużyło 39 statków, w tym 34 radzieckie i 5 zagranicznych¹⁷⁸.

¹⁷⁴ AAN, MZO, sygn. 2070, s. 24.

¹⁷⁵ APS, SUM, sygn. I/113, s. 106.

¹⁷⁶ Ibidem, s. 37-42. Pierwszą partię 4000 t węgla do ZSRR wysłano już 17.08.1945 - P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t. 4, s. 796.

¹⁷⁷ Przybliżone dane za 1951 podają, że przeładowano około 100.000 t nawozów sztucznych, 60.000 t rudy i apatytów, 16.000 t instalacji fabrycznych i 120.000 t cementu w workach - APS, ZPS, sygn. 874: pismo ZPS z 18.03.1952 do MŻ.

¹⁷⁸ CAMO FR, opis 121188, dzieło 3, korobka 16-17: Raport o dział. Centr. Bazy WM Nr 3601 w 1952 r.

Logicznym następstwem rozwoju funkcji handlowych obszaru wydzielonego była rywalizacja z polskim rejonem o ładunki niemieckie. Zaraz po wojnie zaplecze zachodnie portu szczecińskiego, czyli Brandenburgia i Meklemburgia, nie odgrywało w polskich planach praktycznie żadnej roli. Nie bez znaczenia był tu czynnik polityczny, skoro otwarcie na tym kierunku kryło - zdaniem MSZ - *“argument rewizjonistyczny o niemożliwości gospodarczego wykorzystania przez Polskę portu szczecińskiego bez oparcia o stosunki gospodarcze z Berlinem”*¹⁷⁹. Zapewne pod wpływem umacniania się systemu komunistycznego we wschodniej części Niemiec stanowisko polskiej służby dyplomatycznej stało się bardziej elastyczne. Złożone Polsce na początku 1949 r. przez Deutsche Wirtschaftskommission propozycje przeładunku towarów transportowanych pomiędzy strefę okupacyjną a krajami zachodnioeuropejskimi (po zamknięciu tranzytu przez Trizonię) spotkało się jednak z odmową Sowieckiej Wojskowej Administracji Niemiec, która poleciła skierować je do radzieckiej części portu szczecińskiego¹⁸⁰.

W latach 1949-1951 baza wojskowa niemal zmonopolizowała obrót towarowy między obszarem wschodnich Niemiec a Związkiem Radzieckim, wywołując zrozumiałe zaniepokojenie polskich władz portowych. Przechwytywanie tych transportów ułatwiała nie tylko przychylność najwyższych czynników wojskowych, ale też ścisłe kontakty z organizacjami żeglugowymi obsługującymi trasy wodne do Szczecina. Konkurencyjność działania umacniały ponadto preferencyjne stawki kolejowo-portowe, większa elastyczność i dysponowanie lepszymi możliwościami technicznymi. Interesujące, iż nawet wschodnioniemiecka misja dyplomatyczna akredytowana w Warszawie nie była na początku zorientowana, kto właściwie w Szczecinie jest uprawniony do przeładunku towarów w ramach umowy handlowej między NRD a ZSRR¹⁸¹.

Obsługa różnego rodzaju transportów wymagała zorganizowania odpowiedniego aparatu wykonawczego, zdolnego zaspokoić potrzeby statków i wymogi stawiane przez masę ładunkową. Tworzenie specjalistycznych przedsiębiorstw rozpoczęto od maklerstwa i pilotażu, powierzając zorganizowanie tych usług Agencji Morskiej (Moragenctwa - ul. Zygmunta Starego 1)) Ministerstwa Floty Morskiej ZSRR, której pierwszym naczelnikiem był ppłk Fafurin. Klarkowie byli najprawdopodobniej Rosjanami, natomiast statki pilotowało w porcie i na trasie do Świnoujścia 12 doświadczonych Niemców. Moragenctwo zajmowało się więc dyspozycją i obsługą statków radzieckich oraz charterowanych przez to państwo, które

¹⁷⁹ AMSZ, Zespól 10, t. 21, s. 1.

¹⁸⁰ APS, SUM, sygn. I/113, s. 107-109; AMSZ, Zespól 7, t. 60, s.183-184; ibidem, Zespól 10, t. 21, s. 23, 25; AAN, MPiH, sygn. 55, s. 138.

¹⁸¹ AMSZ, Zespól 7, t. 60, s.183-184; APS, ZPS, sygn. 873: pisma ZPS do MŻ z: 3.08.1950, 27.02.1951, 24.12.1951.

przybywały do portu szczecińskiego lub świnoujskiego, tutaj też zlokalizowano jego agendy terenowe. Załatwianie formalności ekspedycyjnych przejęło Biuro Transportowo-Spedycyjne "Lenwiesztrans" z Leningradu, wykorzystujące jeńców i oddziały wojskowe do robót fizycznych i przeładunku. Obsługę dźwigów i większość prac inżynieryjno-technicznych wykonywała niemiecka siła robocza¹⁸².

W przewozie ładunków drogą wodną, która odgrywała decydującą rolę, uczestniczyły dwa przedsiębiorstwa: GAPO, czyli Gosudarstwiennoje Parachodnoje Akcjonarnoje Obszczestwo (z centralą we Frankfurcie nad Odrą) oraz DERUTRA czyli Deutsch-Russische Transport Gesellschaft. Po powstaniu NRD towary przewoziło (oprócz GAPO) przedsiębiorstwo Deutsche Schiffahrts- und Umschlagsbetrieb (DSU) z Berlina¹⁸³.

Liczba Niemców utrzymywanych przez Rosjan w porcie szczecińskim (zatrudnionych i członków ich rodzin) wynosiła w latach 1945-1946 z pewnością nie mniej niż 3000-4000, z czasem jednak malała. W połowie 1947 r. na terytorium zajętych przez obce wojska znajdowało się 1652 robotników i fachowców tej narodowości (bez rodzin), a po zmianach wynikających z porozumienia wrześnieowego statystyki podają 1208 pracowników i 809 osób będących na ich utrzymaniu. Z kolei według danych z początku 1950 r. przebywały tu 1199 osoby (z rodzinami około 2700-3000), przy czym największa grupa obejmowała portowe roboty techniczno-eksploatacyjne, bo 900 (z rodzinami 2400), dalszych 154 pracowało w warsztatach remontowych tutejszego towarzystwa żeglugowego - GAPO, zaś kolejnych 45 wykorzystywały firmy: "Lenwniesztrans" (35) i "Moragenctwo" (10)¹⁸⁴.

Splot różnych czynników - by wspomnieć tylko potrzeby coraz większej specjalizacji w obsłudze ładunków, spadek liczby niemieckich pracowników czy naciski administracji morskiej - warunkował dopuszczenie do eksploatacji przedsiębiorstw polskich. Najpierw udało się to liczmanom, następnie maklerom okrętowym: doświadczona firma maklerska "Navigator" przejęła z obszaru wydzielonego wszystkie statki obcych bander poza rosyjskimi oraz statki tego państwa w części polskiej. Pilotaż portowy powinien być formalnie od października 1947 r. w polskich rękach, jednak lokalne władze morskie, nie dysponujące odpowiednio licznymi i wyszkolonymi kadrami, przedłużyły Moragenctwu prawo pilotowania

¹⁸² W. Czaja, Maklerstwo okrętowe, przygody i praca, w: Wspomnienia mieszkańców Pomorza Zachodniego, t.1: W służbie polskiego morza, Szczecin 1991, s.40-44; AMSZ, Zespół 6, s.35; APS, UP, sygn. 195, s. 145. Ludność niemiecka, zatrudniona w bazie, była chroniona przez swoich pracodawców przede wszystkim przed repatriacją, dla niej też jednostka wojskowa utrzymywała 3 szkoły, które bezskutecznie próbował zamknąć WUBP - AMSZ, Zespół 7, t. 60, s.119; AAN, MZO, sygn. 61, s. 327, sygn. 73, s.13; APS, UWS, sygn. 3431, s.495; ibidem, KW PPR, sygn.396, s.38.

¹⁸³ AMSZ, Zespół 6, t. 807, s. 35; P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 8, s. 526, t. 9, s.1847; A. Hutnikiewicz, op.cit., s.70-71.

¹⁸⁴ AMSZ FR, Fond 0122, opis 33, papka 254, dzieło 13, s. 25-27: zapis rozmowy wicekonsula ZSRR A.P.Nikitina z I sekretarzem KW PZPR J. Prymą z 24.02.1950; AMSZ, Zespół 7, w. 8, t. 60, s. 119-121; APS, UWS, sygn. 1272, s. 36: pismo jednostki wojskowej nr 96703 z 16.10.1947.

statków z i do bazy wojskowej. Wewnętrznie radziecką sprawą były natomiast pozostałe tzw. usługi ruchowe, a więc cumowanie i holowanie. W zakresie shipchandlerstwa pozycję monopolisty w obu częściach portu szczecińskiego zajęła Agentura Morska Powszechniej Centrali Handlowej, zastąpiona później przez "Baltone"¹⁸⁵.

W połowie 1947 r. dowództwo radzieckie, pomne wcześniejszych przyrzeczeń, zgodziło się na wykonywanie robót fizycznych przez dwie firmy: prywatną "Poltrans", która otrzymała przeładunek drzewa i państwową "C. Hartwig", dopuszczoną do załadunku i wyładunku pozostałych towarów. Od końca 1948 r., po zerwaniu umowy z "Poltransem", wszystkie ładunki przejął "C. Hartwig", a ponad rok później nowo powstałe przedsiębiorstwo - Zarząd Portu Szczecin¹⁸⁶.

Warunki wykonywania prac negocjowano rokrocznie, pertraktacje trwały nieraz kilka miesięcy, nim podpisano odpowiednią umowę. Chociaż każda następna przynosiła stronie polskiej korzystniejsze rozwiązania, to jednak naprawdę żadna nie była w stanie zapewnić rentowności. Wynikało to m. in. z faktu, iż podczas rozmów wspomniane firmy miały związane ręce ogólnymi instrukcjami resortu żeglugi, który zabraniał zrywania rokowań; przy tradycyjnej taktyce zwlekania i twardym stanowisku Rosjan dawało to jak najgorsze rezultaty. Co ważniejsze, kontrahent radziecki, przedsiębiorstwo "Lenwniesztrans", z zasady odrzucał wszelkie dodatki płacowe obowiązujące w polskiej części portu, nie zgadzał się na podnoszenie stawek w takim tempie, w jakim rosły koszty robocizny, narzucał normy i granice dziennego przeładunku, obciążając wykonawcę odpowiedzialnością materialną za niedotrzymanie terminu lub uszkodzenia towaru. Jeśli dodamy do tego niekorzystny sposób płatności i przeliczniki walutowe, to wyłoni się obraz trudności finansowych polskich przedsiębiorstw spedycyjnych pracujących w strefie tranzytowej. Między innymi warunki te spowodowały, że "C. Hartwig" odnotował w 1948 r., przy obrotach 250.000 dolarów, stratę wynoszącą ponad 20% tej sumy¹⁸⁷.

Problemy finansowe miały swe źródło także w nieracjonalnym wykorzystaniu sił roboczych ze względu na konkurencję z innymi wykonawcami. Otóż "Lenwniesztrans" zatrzymywał dla siebie ładunki bardziej opłacalne, obsługiwane przez żołnierzy rosyjskich i jeńców niemieckich, zlecając polskim firmom pracochłonnejsze, ryzykowniejsze i mniej dochodowe. W konsekwencji wywoływało

¹⁸⁵ W. Czaja, op.cit., s.42; APS, SUM, sygn. I/94: pismo Urzędu Morskiego z 12.06.1947 do MŻ, sygn. I/113, s. 122,137; ibidem, KW PPR, sygn. 831 (I/IX/73): spr. Wydz. Przemysłu KW PPR za 05.1947.

¹⁸⁶ AAN, MŻ, sygn. 543: pismo UM w Szczecinie z 12.06.1947 do MŻ; APS, ZPS, sygn. 873: pismo ZPS z 27.02.1951 do MŻ.

¹⁸⁷ AMSZ, Zespół 7, t. 60, s.178-180, 183-184; APS, SUM, sygn. II/814: pismo dyr. A. Bonarskiego z 29.04.1949 do KW PZPR; ibidem, ZPS, sygn. 872: umowa z 28.06.1949, pismo ZPS z 06.1950 do MŻ w sprawie umowy z "Lenwniesztrans", sygn. 873: Umowa z 1.06.1950; pisma ZPS z 27.02. i 29.04.1950 do MŻ; ibidem, KW PPR, sygn. 853 (I/IX/95): umowa z 10.03.1948.

to niezadowolenie robotników, większą fluktuację i mniejszą wydajność, będące pożywką ich antyradzieckiej postawy. Potrzeba więc ciągłości i racjonalności zatrudnienia wymuszała starania o wyłączność na wykonywanie przeładunku, nasilone po utworzeniu NRD, kiedy dowódca jednostki zwolnił wszystkich jeńców wojennych. Ponieważ jednak administracja wojskowa otrzymywała gratyfikację za udział w obrotach handlowych, przeto nie spieszyła się z oddaniem całości prac fizycznych¹⁸⁸.

Konieczność utrzymywania przez przedsiębiorstwa spedycyjne rezerw dokerów miała oczywiście niekorzystne skutki ekonomiczne: w okresach niewielkiego ruchu w polskiej części portu, w rejonie radzieckim robotnicy zazwyczaj nie pracowali, co w dwójnasób uwypuklało problem nadwyżek robocizny, z kolei przy wielkim obciążeniu obszaru polskiego podwajały się trudności w wykonaniu zobowiązań wynikających z podpisanych umów ze strefą tranzytową. Kontyngent zatrudnionej w bazie siły roboczej obniżał się proporcjonalnie do malejących obrotów towarowych - w 1947 r. pracowało tu 500-700 polskich sztauerów i trymerów, trzy lata później - 360, a pod koniec 1951 r. już tylko 171¹⁸⁹.

Oceny pracy polskiego robotnika, dokonywane w ciągu całego okresu przez zleceniodawców, nie były jednoznaczne. Czasami skarżyli się oni na ich niską wydajność i dyscyplinę¹⁹⁰, niekiedy jednak wyrażali podziw i uznanie. Na przykład w sierpniu 1947 r. 12 osobowa grupa z firmy C. Hartwig pobiła rekord wyładunku strefy radzieckiej, który w ocenie administracji wojskowej był wynikiem na miarę europejską¹⁹¹. Niekiedy dochodziło do poważniejszych konfliktów - incydent związany z postrzeleniem w listopadzie 1947 r. przez radzieckiego wartownika ośmiu polskich robotników, wzburzył ich kolegów, zmuszając obce władze do przeprowadzenia dochodzenia oraz ukarania winnych, jeśli pominąć urzędowe przeprosiny i tłumaczenie, że "*wypadek, jaki miał miejsce, nie był aktem złej woli, lecz bolesnym nieporozumieniem*"¹⁹².

Zupełnie nie zamierzony zwrot w sytuacji portu szczecińskiego przyniosły negocjacje w sprawie wykonywania prac przy przeładunku w latach 1951-1952. Kością niezgody trwających ponad siedem miesięcy rozmów był postulowany przez Zarząd Portu Szczecin trzykrotny wzrost stawek robocizny, wywołany li tylko i wyłącznie przez reformę walutową w Polsce. Patowe położenie obu kontrahentów rozwiązały dopiero ogólne polsko-radzieckie rokowania handlowe, prowadzone w Moskwie w lutym-marcu 1952 r. Rosjanie zaakceptowali propozycję przejęcia przez

¹⁸⁸ APS, ZPS, sygn. 873: Umowa z 1.06.1950, pisma ZPS do MŻ z 27.02 i 19.05.1951.

¹⁸⁹ Ibidem, SUM, sygn. I/187, s.175; ibidem, ZMiMRN w Szczecinie, sygn. 118, s.25; ibidem, Urząd Zatrudnienia., sygn. 29, s. 6.

¹⁹⁰ Ibidem, SUM, sygn. I/94: pismo Urzędu Morskiego z 10.07.1947 do firmy C. Hartwig.

¹⁹¹ Ibidem, KW PPR, sygn. 398, s. 64: spr. KM PPR Szczecin za 09.1947.

¹⁹² Ibidem, SUM, sygn. I/94: pismo dowódcy bazy do dyr. SUM z 10.11.1947; ASG, PB WOP, sygn. II/181/12: meld. sytuac. 3 Oddziału WOP z 10.11.1947; sygn. II/181/45: meld. sytuac. MGPG z 10.11.1947.

polskie nabrzeża przeładunków na podstawie taryfy tranzytowej, znacznie niższej od stosowanych dotychczas, gdyż nie opartej na kosztach własnych przedsiębiorstwa portowego. Te postanowienia, dyktowane jedynie względami ekonomicznymi, oznaczały w praktyce zamknięcie od 1 IV 1952 r. obrotów handlowych strefy radzieckiej. Spedycję transportów przejął "C. Hartwig", a istniejącą placówkę firmy "Sojuzwniesztrans" (sukcesora "Lenwniesztransu") zredukowano do rozmiarów pozwalających na obsługę minimalnego ruchu reparacyjnego¹⁹³. Ówczesny potencjał radzieckiej bazy przedstawia tabela nr 3.

Jakkolwiek wykonanie decyzji moskiewskich wiązało się z poważnymi trudnościami w sferze eksploatacyjno-technicznej, wobec szczupłości placów, niedostatecznej głębokości wód przy nabrzeżach czy wreszcie niedostatku urządzeń do przeładunku drobnicy, to jednak stanowiły one istotny krok na drodze ograniczenia obcej obecności w porcie szczecińskim. Obszar wydzielony zatracił wcześniejszy kształt eksploatacyjny, przestała istnieć także konkurencja między rejonami o tranzyt niemiecki, zmieniła się również sytuacja w zakresie pobierania opłat portowych. Te niewątpliwe korzyści strona polska okupiła ustępstwami finansowymi, godząc się na niepomysłne dla siebie rozliczenie zadłużeń radzieckich.

Pozbawiona przeładunków handlowych baza radziecka nie zaprzestała całkowicie działalności, choć zakres jej pracy poważnie się zmniejszył. Według moskiewskich źródeł zatrudniała ona 15 stycznia 1953 r. 1098 osób, z czego 189 oficerów, 140 podoficerów i 769 żołnierzy, co szczegółowo podaje tabela nr 4.

Tabela 3

Charakterystyka eksploatacyjna Strefy Tranzytowej¹
(stan na 31.03.1952 r.)

Wyszczególnienie	Urządzenia przeładunkowe	Magazyny manipulacyjne	Nabrzeża
Ilość (w sztukach)	28 w tym: masowe-14 drobnicowe-7 pływające-2 kolejowe-5	6 w tym: I linii-4 II linii-2	

¹⁹³ AAN, MŻ, sygn. 756, s.30-31; APS, ZPS, sygn. 874: pismo ZPS z 18.03.1952 do MŻ; ibidem, sygn. 865: notatka w sprawie pobytu w Szczecinie zastępcy ministra handlu zagranicznego ZSRR.

Roczna zdolność przeładunkowa (w tys. ton)	3639 w tym: masowe-3169 drobnicowe-470		
Powierzchnia ogólna (w m ²)		25976 w tym: I linii-12064 II linii-13912	
Powierzchnia użytkowa (w m ²)		18182 w tym: I linii-8444 II linii-9738	
Przeciętny okres składowania (w dniach)		33 w tym: I linii-25 II linii-50	
Przeciętne obciążenie (t/m ²)		1,1 w tym: I linii-1,2 II linii-1,0	
Zdolność przepustowa (w tys/ton)		216 w tym: I linii-146 II linii-70	
Roczna zdolność przepustowa (w tys. ton)			1820 w tym: masowe-1585 drobnicowe-235

¹ Według źródeł polskich

Źródło: zestawienie autora na podstawie tabel szczegółowych - AAN, MŻ, sygn. 1547.

Tabela 4

Zestawienie składu osobowego
Centralnej Bazy Ministerstwa Obrony ZSRR Nr 3601
(15 stycznia 1953 r.)

Nazwa	Liczba			
	oficerów	podoficer.	żołnierzy	Razem
poszczególnych części bazy				
Według norm WC				
Uprawlenije bazy	73	9	21	103
20 Otd. Miestn.Ctr. rota	1	-	-	1
1501 Int. skład	5	1	5	11

854 Garn. X/piekarnia	1	-	-	1
Dwie ofic. gostinicy	-	1	1	2
Dwie ofic. stołowyje	-	1	-	1
W sumie	80	12	27	119
Poza normami WC				
Otdielenije Nr 3255	9	2	-	11
Otdielenije Nr 3259	9	-	2	11
Otdielenije Nr3262	7	-	-	7
254 OR batalion	22	34	232	288
2-ja rota 254 ORB-ba	5	13	144	162
260 OKT batalion	42	66	305	413
2236 Poż. komanda	1	3	13	17
1520 Tech. skład	3	-	-	3
24 Otd. Żel.-Dor. rota	6	10	46	62
339 Garniz. Lazaret	5	-	-	5
W sumie	109	128	742	979
Ogółem	189	140	769	1098

Źródło: CAMO FR w Moskwie, opis 121188, dzieło 3, korobka 37.

Większa część stanu osobowego pełniła czysto wojskowe obowiązki związane ze służbą wartowniczą i wewnętrzną, a więc ochroną obiektów czy szkoleniem nowo przybyłych żołnierzy. Znaczna grupa (ponad stuosobowa) zajmowała się eksploatacją i remontami urządzeń technicznych i energetycznych, floty pływającej itd. Niejako w zastępstwie dotychczasowej eksploatacji handlowej, oddział załadunkowo-wyładunkowy szczecińskiej bazy wyspecjalizował się w wytwarzaniu mebli koszarowych. W 1952 r. zostało tu wyprodukowanych 86 dużych stołów, 172 ławki do nich, 8225 taboretów, 5081 szafek przyłóżkowych oraz 202 tapczany¹⁹⁴.

Baza posiadała wówczas 35 dźwigów (portalowe i półportalowe, kolejowe, mostowe, gąsienicowe, pływające), o wydajności 272 t, przy czym 22 stanowiły własność ZSRR, a 13 dzierżawiła bezpłatnie od strony polskiej. Urządzenia przeładunkowe były mocno wyeksploatowane, wiele z nich potrzebowało kapitalnego remontu. Portowy tabor pływający składał się 28 jednostek: 18 holowników, 3 kutrów, 4 barek oraz po 1 jachcie, łodzi motorowej i platformie. Zgodnie z postanowieniem z 30 maja 1952 r. 9 holowników zostało oddanych Marynarce Wojennej ZSRR. Dla wypełniania swoich zadań 260 OKTB (oddział kranowo-takielnyj) posiadał w

¹⁹⁴ CAMO FR, opis 121188, dzieło 3, korobka 18: raport o działal. Centralnej Bazy WM Nr 3601 w 1952 r.

centralnej części oraz w rejonie węglowym jeden główny, a w czterech innych miejscach podręczne warszaty mechaniczne ze ślusarniami, stolarniami, pracowniami mechanicznymi i elektrotechnicznymi oraz kuźniami i odlewniami¹⁹⁵.

Problemem nie tylko już gospodarczym, ale i politycznym, jedynym w zasadzie, który rozpatrywały czynniki rządowe i służby dyplomatyczne obu krajów, była kwestia przekazania polskim władzom nabrzeża Chorzowskiego w zamian za nabrzeże Parnickie. Dyktował to konkretny zapis porozumienia wrześniowego, wymiana musiała więc mieć znamiona aktu politycznego, stąd zaangażowanie przedstawicieli wysokiego szczebla. Nabrzeże Chorzowskie, wciśnięte pomiędzy dwa polskie nabrzeża - Gliwickie i Kaszubskie - stwarzało Zarządowi Portu Szczecin niemałe kłopoty organizacyjno-eksploatacyjne. Obca administracja, usytuowana w środku nowo wybudowanego Basenu Górniczego, utrudniała koordynację całego obszaru, wywoływała utyskiwania armatorów zagranicznych ze względu na różnice w warunkach czarteru statków, sprawiała trudności kolejowe i dyspozycyjno-nawigacyjne¹⁹⁶.

Obaj partnerzy nie byli w jednakowej mierze zainteresowani zamianą, dlatego też negocjacje ciągnęły się bez mała siedem lat. Polską aktywność narzucały przyjęte założenia linii rozwojowej portu, które szły w kierunku pełnej koncentracji obrotu towarów masowych w jednym rejonie, korzystne dla szybkości i kosztów przeładunku. Strona przeciwna zyskiwałaby połączenie rozdzielonych terenów stoczni przy Parnicy i nabrzeża Parnickiego, tworzących kompleks przeładunkowo-stoczniowy w gestii jednego państwa, choć dwóch eksploataatorów: jednostki wojskowej i towarzystwa żeglugowego¹⁹⁷. W radzieckim mniemaniu nie równoważyło to najprawdopodobniej utraty nabrzeża Chorzowskiego, co wpływało na brak zainteresowania tych władz pomyślnym zakończeniem rokowań.

Wydawało się, iż zostaną one ostatecznie zamknięte w 1952 r., kiedy doszło do skonkretyzowania stanowisk w podpisanym 28 marca w Warszawie przez ambasadora ZSRR Arkadija Sobolewa i wiceministra żeglugi Leona Bielskiego protokole dodatkowym do porozumienia z września 1947 r. Jednakże problemy natury technicznej, związane z wyposażeniem nabrzeża Parnickiego, do którego dowódca jednostki wносił stale zastrzeżenia, przewlekały całą sprawę¹⁹⁸.

Długotrwałe zabiegi o zamianę nabrzeży przesłoniły zapewne polskim władzom portowym proces budowy Niemieckiej Republiki Demokratycznej, który - jak wcześniej sygnalizowano - miał wpływ na stosunki polsko-radzieckie w Szczecinie. W

¹⁹⁵ Ibidem, korobka 21-22.

¹⁹⁶ AMSZ, Zespół 7, t.60, s.232,239-240, t.61, s. 26-29,41,45; APS, SUM, sygn. 158: pismo SUM z 17.10.1949 r. do MŻ; ibidem, ZPS, sygn. 865: akta dotyczące zamiany nabrzeża Kaszubskiego na Parnickie.

¹⁹⁷ Rokowania obrosły w obszerny tom dokumentów- APS, ZPS, sygn. 865: akta dotyczące zamiany nabrzeża Kaszubskiego na Parnickie; AMSZ, Zespół 7, t. 61; AAN, MŻ, sygn. 1547.

¹⁹⁸ Ibidem.

aspekcie gospodarczym dotyczył on redukcji obciążeń, konkretnie zaniechania reparacji wojennych i zwrotu towarzystw akcyjnych, utworzonych w latach czterdziestych¹⁹⁹.

Oddanie stronie niemieckiej w 1952 r. Gosudarstwiennogo Akcjonarnogo Parachodnogo Obszczestwa znalazło wkrótce odbicie na terenie szczecińskim. Po wstępnych ustaleniach majątek GAPO, to znaczy warsztaty i urządzenia, został wykupiony przez Centralny Zarząd Morskich Stoczni Remontowych w Gdyni. 20 XI 1953 r. Ambasada ZSRR w Warszawie zakomunikowała w nocy do polskiego MSZ, że rząd radziecki zrzeka się praw do dzierżawionych obszarów i obiektów towarzystwa żeglugowego, traktując to jako element składowy porozumienia wrześnieowego²⁰⁰.

Wydarzenia potoczyły się teraz szybciej niż poprzednio: miesiąc po tym dowódca jednostki wojskowej zakomunikował Zarządowi Portu Szczecin, że w najbliższym czasie przewiduje przejście nabrzeża Parnickiego. Ponieważ zwłoka trwała zbyt długo, przedstawiciel resortu spraw zagranicznych jeszcze 23 III 1954 r. prosił I sekretarza Ambasady ZSRR w Warszawie o interwencję i przyspieszenie terminu zamiany. Ku zaskoczeniu strony polskiej, dwa dni później charge d'affaires tej placówki - Babarin, przekazał propozycję Moskwy dotyczącą zwrotu dzierżawionego terytorium portu szczecińskiego i wykupieniu przeprowadzonych tam inwestycji²⁰¹.

Być może data ta nie jest zupełnie przypadkowa: 25 marca bowiem Związek Radziecki uznał de facto NRD, w następstwie czego w najbliższej przyszłości musiał zmienić się status wojsk okupacyjnych. Baza w Szczecinie, po zaniku funkcji handlowych, traciła zapewne znaczenie z wojskowego i politycznego punktu widzenia, co mogło podważyć rację jej dalszego bytu.

14 V 1954 r. Ambasada ZSRR w Warszawie oficjalną notą zawiadomiła rząd polski o przekazaniu dzierżawionych rejonów i w związku z tym wygaśnięciu porozumienia z 17 IX 1947 r.²⁰²

Po wykonaniu odpowiednich prac inwentaryzacyjnych, ustaleniu stanu technicznego i przeprowadzeniu szacunków wartości mienia²⁰³, komisja polsko-

¹⁹⁹ AMSZ, Zespół 7, t.61, s.112; A. Skowroński, *Polska a problem Niemiec 1945-1965*, Warszawa 1967, s.86.

²⁰⁰ AMSZ, Zespół 7, t.61, s. 96-97,102, 104-105, 108, 112-113, 116, 120-121, 126.

²⁰¹ Ibidem, s.85, 89-95, 157; AAN MŻ, sygn. 446, s.127. Ministerstwo Handlu Zagranicznego wyceniło oferowane mienie na 4,5 mln zł, natomiast eksperci radzieccy na 30 mln zł - AMSZ, Zespół 7, t.61, s.157. W efekcie zakupiono: barkę, holownik pożarniczy, 9 różnych dźwigów, suwnicę, 6 tokarek, po 2 frezerki, strugarki i wiertarki, kable i przewody oraz różny sprzęt jako złom - AAN, MŻ, sygn. 1549.

²⁰² AMSZ, Zespół 7, t.61, s.95, 122-123, 144, 155, 157.

²⁰³ Zasadnicze spotkanie obu stron, na którym ustalono organizacyjne formy pracy przy przekazywaniu radzieckiego majątku odbyło się już 10 kwietnia 1954. Powołano do życia cztery robocze Komisje Techniczne do Spraw: Taboru Pływającego, Sprzętu Portowego i Urządzeń Lądowych, Urządzeń Warsztatowych oraz do Spraw Materiałowych - APS, ZPS, sygn. 870: protokół z posiedzenia mieszanej Komisji Radziecko-Polskiej z

radziecka pod przewodnictwem Tadeusza Dąbrowskiego, naczelnego dyrektora Centralnego Zarządu Portów, i kontradmirała Iwana Fedorowicza Kuczerenki, przystąpiła do protokolarnego przekazywania poszczególnych obszarów i obiektów. 27 października oddano nabrzeże Chorzowskie i spirytusownię, 1 grudnia - tartak, a 11 I 1955 r. strefę wolnocłową. W tym samym dniu ZSRR zrzekł się nieodpłatnie 6 dźwigów półportalowych wraz z częściami zapasowymi. Trzeba dodać, że 8 XII 1954 r. Centrala Morska Importowo-Eksportowa "Centromor" otrzymała urządzenia i maszyny z obszaru wolnocłowego, będące własnością Wszechzwiązkowego Zjednoczenia "Maszynoeksport" z Moskwy. Były to różnego rodzaju dźwigi - 10 (pływające, portalowe, mostowy, kolejowy, gaśnicowy), obrabiarki - 12 (tokarki, frezarki, strugarki, wiertarki), holowniki - 3 (w tym pożarniczy "Florian"), motorówka rzeczna, jacht, barki - 2 (w tym samochodowa), wagony i platformy kolejowe - 4, wagonetki ręczne - 3, przeciwwaga oraz części zapasowe do dźwigów. Przejęte mienie ruchome oraz nieruchomości były w opłakanym stanie technicznym z powodu wyeksploatowania oraz dewastacji i wymagały odbudowy lub gruntownego remontu²⁰⁴.

Dotychczasowe rozważania torują na koniec drogę próbie periodyzacji stosunków polsko-radzieckich w sferze gospodarowania portem szczecińskim. Pozwala ona na wyraźne wyodrębnienie trzech faz wspólnych kontaktów. Pierwsza z nich, trwająca od zakończenia wojny do lutego 1946 r., kiedy niepodzielnie zarządzała całym portem radziecka administracja wojskowa, to okres wielotorowych rokowań o dopuszczenie polskich władz morskich do użytkowania chociaż części ich legalnego mienia. Z prawnego punktu widzenia obce panowanie nad portem miało nolens volens cechy okupacji, ponieważ ani konferencja poczdamska przyznająca Szczecin i Świnoujście Polsce, ani układy dwustronne nie legalizowały istniejącego stanu rzeczy. Etap drugi, który charakteryzuje stopniowe rozszerzenie polskich wpływów, rozpoczyna oddanie przez ZSRR w końcu lutego 1946 r. pierwszych nabrzeży nad dolną Odrą, zamyka natomiast porozumienie między obu państwami z 17 IX 1947 r., przekazujące port szczeciński Polsce z pozostawieniem stronie radzieckiej pewnych jego rejonów i obiektów na prawach bezpłatnej dzierżawy. Funkcjonowanie tej właśnie strefy jest ostatnim stadium obcej obecności morskiej w Szczecinie.

Fakt odzyskania całego portu szczecińskiego determinował racjonalniejszą i bardziej planową gospodarkę, zarówno w zakresie przeładunków masowych jak i - a może przede wszystkim - ładunków drobnicowych, dla których posiadanie strefy wolnocłowej nie dawało się przecenić. Możliwość zatem pełnej eksploatacji sprzyjała

10.04.1954 oraz instrukcja dotycząca sposobu ustalenia stanu technicznego urządzeń w porcie szczecińskim z 12.04.1954.

²⁰⁴ Komplet prot. zdawczo-odbiorczych: AAN, MŻ, sygn. 1548; APS, ZPS, sygn. 866, 868, 869; zob. Port Szczeciński..., s.243.

kompleksowemu zagospodarowaniu i rozbudowie portu. Jeśli traktować rzecz w kategoriach czysto politycznych, to likwidacja bazy wojskowej oznaczała przejęcie całkowitej suwerenności Polski nad Szczecinem, ograniczonej występowaniem w centralnej części miasta eksterytorialnej enklawy, której oddziaływanie wychodziło poza zajęty teren. Jedność polityczna i gospodarcza, znosząca dwoistość administracji i systemów ekonomicznych, tworzyła warunki odzyskania zaufania międzynarodowych kół żeglugowych. Rozciągnięcie polskiej jurysdykcji nad portem szczecińskim oddalało również w stosunkach ze wschodnim sąsiadem element niezgody, który niejednokrotnie wyzwał objawy wrogości, potęgował więc nastroje antyradzieckie.

3. Obecność wojsk i handlowych placówek radzieckich w przemyśle okrętowym miasta (1945-1952).

Przemysł okrętowy na Pomorzu Zachodnim reprezentował przed wojną praktycznie tylko ośrodek szczeciński, gdzie zlokalizowane były dwie wielkie stocznie Stettiner Oderwerke A. G. i Stettiner Vulkanwerft A.G., mniejsze Balticwerft G.m.b.H. i Greifenwerft G.m.b.H., kilka warsztatów budowy i naprawy taboru rzeczno-portowego²⁰⁵ oraz duże zakłady produkcyjne o zbliżonym profilu - J. Gollnow und Sohn. Na Wyspie Górnej Okrętowej znajdowały się ponadto warsztaty marynarki wojennej, a na Bredowie - zarządu wodnego.

"Oderwerke" i "Vulkanwerft" zatrudniały w czasie wojny od 6000 do 10000 ludzi, w zależności od nasilenia robót. Ich produkcja, dotąd nastawiona na budowę frachtowców, statków pasażerskich, pogłębiarek, lodołamaczy, holowników, różnego rodzaju urządzeń i maszyn, została przeprofilowana, ponieważ na większą skalę podjęto się wytwarzania uzbrojenia oraz budowy trałowców. Położone w sąsiedztwie obu stoczni zakłady J. Gollnow und Sohn, wyróżniały się swoją specjalnością, produkowały bowiem promy dla marynarki wojennej, pontony dokowe itd., a także mosty, śluzy, hale fabryczne, dając w tym okresie pracę około 3000 osób²⁰⁶. Stocznia "Greifenwerft" (Gryf) natomiast, usytuowana na Kępie Regalickiej, budowała statki morskie i rzeczne do 1000 t, m. in. tankowce służące marynarce, promy motorowe, holowniki, barki czy pontony desantowe. Mniejsza od niej stocznia "Balticwerft

²⁰⁵ Wyróżnienia wymagają tu koniecznie: Max Protz - Dunziger Boots und Schiffswerft przy ul. Przejazd 3 i Gustaw und Hans Sabuel Bootswerf und Schiffsreparaturwerkstatt - Portowa 12 a, oba zresztą zniszczone przez naloty alianckie. Pomijam np. Glückauf, Schiffs-und Maschinenwerkstatt (uszkodzona przez bombardowania, a urządzenia zdemontowane), Hafenbanhoff der Stettiner Hafengesellschaft, zajmującej się reperacją drag, holowników, promów i łodzi motorowych, też zbombardowanej, a następnie zdemolowanej przez Rosjan oraz Ippenlinie, Rederei-Komanditgesellschaft, także uszkodzonej przez naloty i zdemontowanej - zob. APS, SUM, sygn. I/50, s. 31; Dzieje Szczecina, t. 3: 1806-1945, pod red. B. Wachowiaka, Szczecin 1994, s. 682-685.

²⁰⁶ APS, NBP-OW, sygn. 2, s. 613-615.

(Bałtyk) w Stołczynie wytwarzała części pontonów dla wojska, różne konstrukcje żelazne, kadłuby obiektów pływających itd²⁰⁷.

Działania militarne, ewakuacja części mienia stocznego do Niemiec, a nade wszystko radzieckie postępowanie, praktycznie pozbawiły Szczecin przemysłu okrętowego. Ustalenie procentowego stopnia dewastacji przez każdy ze wskazanych tu czynników nie jest właściwie możliwe, niemniej o ile teren i budynki poważnie ucierpiały na skutek nalotów bombowych, to utrata urządzeń wiązała się w przeważającej mierze z działalnością "trofeijnych oddziałów".

W przeciwieństwie do Gdańska, dla którego ustalono podczas rokowań polsko-radzieckich w Moskwie w maju 1945 r. szczegółowy podział majątku stocznego między Polskę i ZSRR, miasto nad Odrą nie chroniły jakiegokolwiek porozumienia. Kluczowy przemysł, zwłaszcza okrętowy właśnie, traktowany całkowicie jako zdobycz wojenna miał być rozebrany i wywieziony. Państwowy Komitet Obrony ZSRR (GOKO) decyzją nr 8605 z 16 maja 1945 r. ustalił pierwsze przedsiębiorstwa, które należało zdemontować i odesłać do tego kraju - wśród nich znalazły się wszystkie stocznie²⁰⁸. Postanowienia te realizowały niemal natychmiast specjalne oddziały gospodarcze, które podczas działań wojennych podążały za większymi jednostkami wojskowymi. Zawarcie umowy 16 VIII 1945 r. między Tymczasowym Rządem Jedności Narodowej a rządem ZSRR w sprawie wynagradzania szkód wojennych, nic tu nie zmieniło²⁰⁹.

W połowie września 1945 r. Zjednoczenie Stoczni Polskich (ZSP) w Gdańsku oddelegowało do Szczecina grupę pracowników dla rozpoznania sytuacji i ewentualnego przejęcia od radzieckich władz przemysłu okrętowego. Podstawowy trzon tej czołówki stanowili inżynierowie: Jan Morze, Jan Gruszecki, Henryk Sosnowski, Jan Nentwig oraz Zdzisław Załachowski i technik Władysław Prusakowski. Stwierdzili oni na miejscu, że znaczna część mienia stocznego została już wywieziona, a prace rozbiórkowe trwają nadal. W celu ratowania tego co pozostało i uruchomienia nadających się do tego stoczni, powołana została wkrótce Delegatura ZSP, na czele której stanął inż. Henryk Sosnowski²¹⁰.

Polska administracja weszła na teren opuszczonej przez Rosjan stoczni "Gryf" 25 września 1945 r., dzień później objęto będące w dobrym stanie dwie odlewnie: "Umschulungswerkstatt Fuer die Vulcanwerft" (wydajność 0,6 t odlewów dziennie) i

²⁰⁷ Ibidem, s. 511-513.

²⁰⁸ AAN, MZiHZ, sygn.325, s. 8: spis zakładów znajdujących się w obrębie m. Szczecina podlegających demontażowi i wywiezieniu zgodnie z postanowieniem GOKO.

²⁰⁹ A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 73-74; Z. Misztal, Gospodarka morska w Polsce w latach 1945-1975, Gdańsk 1978, s. 41.

²¹⁰ A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 74; Z. Misztal, op.cit., s. 44-45; APG, ZSP, sygn. 224, s. 163: zarządzenie wewnętrzne ZSP nr 27 z 2.11.1945. Poza wymienionymi wyżej w składzie grupy szczecińskiej znaleźli się jeszcze: szoferzy Maksymilian Lorenc i Julian Trzeciak oraz czterech podoficerów ochrony - APG, ZSP, sygn. 253, s. 7: delegacja służbowa z 3.9.1945.

"Hisengiesserei Fuer die Vulcanwerft" (2,5 t), natomiast 1 grudnia tego roku zdecydowano o zajęciu stoczni "Bałtyk"²¹¹. Obie stocznie, ucierpiały poważnie na skutek nalotów bombowych i radzieckiego demontażu, a zniszczenia określano ogólnie na 80 i 90 procent. Budynki w większości były silnie naruszone przez pociski i bomby, urządzenia stoczniowe uszkodzone, a maszyny wywiezione²¹².

W czasie działań wojennych poważnemu uszkodzeniu uległy w stoczni "Gryf" trzy pochylnie wciągowe, a tylko jedna z nich, najnowsza, nadawała się do odbudowy. Pomimo uszkodzeń i wymontowaniu przez Rosjan niektórych urządzeń (maszyny napędowe slipów oraz do obróbki mechanicznej), istniała możliwość eksploatacji żurawii masztowych po dokonaniu stosownych napraw, podobnie jak wykorzystania budynku kadłubowni po odremontowaniu i doposażeniu w maszyny. Wysadzona została w powietrze przez Niemców centrala elektryczna, a kompletnie zdemolowany główny warsztat mechaniczny wraz z obrabiarkami. Natomiast w stanie tylko częściowego uszkodzenia znajdowały się budynki kuźni, spawalni i innych drobnych warsztatów podręcznych rozrzuconych na terenie stoczniowym, podobnie jak i domy mieszkalne (wartownia i dom dozorczy), tory kolejki oraz kilka obiektów pływających: kafar budowlany, 2 krypy, 4 łodzie ratunkowe i rybackie, 1 motorówka, 8 pontonów i prom przewozowy, rokujące po naprawach możliwość eksploatacji²¹³.

Poważniejszych uszkodzeń doznała podczas wojny stocznia "Bałtyk" - najmniej ucierpiała pochylnia wciągowa (slip) do budowy jednostek, transformator główny czy mieszkania prywatne oraz walce do prostowania blach, warte pewnych nakładów, by służyć swemu przeznaczeniu. Za nieopłacalne do odbudowy uznane zostały natomiast budynki warsztatów mechanicznych, kadłubowni, stolarni, magazynów, rozdzielni elektrycznej, a w ogromnym procencie nie nadawały się do użytku hala montażowa, różnego rodzaju instalacje, dźwigi. I tu również działały radzieckie bataliony trofiejne, pozbawiając ten zakład wielu ocalałych urządzeń²¹⁴.

Główne prace demontażowe Rosjanie prowadzili w największych stoczniach szczecińskich. Polscy specjaliści, którzy w końcu września 1945 r. oceniali stopień zniszczeń "Wulkanu" na osiemdziesiąt procent, byli świadkami rozmontowywania znajdujących się tam jeszcze dźwigów, helingów i konstrukcji żelaznych. Do połowy października natomiast zostały wywiezione najwartościowsze maszyny ze stoczni

²¹¹ APG, ZSP, sygn. 253, s. 19, 21: pismo ZSP z 26.10.1945 i wyciąg ze spr. Delegatury ZSP w Szczecinie.

²¹² Zob. A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 39-41; APS, SUM, sygn. I/19, s. 389; ibidem, NBP-OW, sygn. 2, s. 511-513; C. Borski, Pierwsze lata szczecińskiej stoczni "Gryf", Budownictwo Okrętowe, 1964, nr 2, s. 37-39; Z. Załachowski, Stocznia Szczecińska, Budownictwo Okrętowe, 1965, nr 6, s. 184-185.

²¹³ APG, ZSP, sygn. 253, s. 86, 177-179: opinia z 9.08.1946, plan inwestycyjny stoczni "Gryf" z 18.08.1946.

²¹⁴ Ibidem, s. 85, 92-93: opinia z 9.08. 1946, plan inwestycyjny stoczni "Bałtyk" z 15.08.1946; APS, Stocznia im. A. Warskiego (dalej: Stocznia), Naczelny Dyrektor (dalej: ND), sygn. 4: prot. zdawczo-odbiorczy Stoczni "Bałtyk" z 6.11.1946. Między podanymi źródłami występują różnice w ocenie stopnia zniszczeń.

"Odra" oraz zakładu "Gollnow und Sohn", a oddziały zdobywcy wojennej pracowały nad rozbiórką ocalałych budynków²¹⁵.

Delegatura ZSP miała w tym okresie nie tylko ogromne trudności przy podejmowaniu prób przejęcia od radzieckich organów dużych zakładów stoczniowych, ale też utrzymania mniejszych, które były nadal rozszabrowywane wobec braku dostatecznej liczby strażników. Ponieważ postępy prac demontażowych w zastraszającym tempie niszczyły dotychczasową substancję przemysłu okrętowego, przeto szef Delegatury, inż. Henryk Sosnowski udał się w październiku 1945 r. do Berlina, gdzie przedstawił dowództwu Sowieckiej Wojskowej Administracji Niemiec ówczesny stan szczecińskich stoczni oraz sposoby niszczenia ich majątku. Na skutek prowadzonych pertraktacji została wówczas zorganizowana komisja radziecka, która badała ten problem przez kilka dni w Szczecinie. Wprawdzie rozważała ona możliwość przerwania bezmyślnej i szkodliwej rozbiórki obiektów stoczniowych i oddania niektórych z nich, szermując nawet terminami oddania Polsce portu szczecińskiego (co było często praktykowane przez Rosjan), ale najbliższa przyszłość pokazała, że słowa te nie miały praktycznego znaczenia²¹⁶.

Na początku 1946 r. centrala ZSP w Gdańsku, borykająca się z kłopotami finansowymi, nie widząc celowości łożenia na przemysł okrętowy Szczecina z braku perspektyw podjęcia przezeń produkcji, wstrzymała fundusze. Ograniczyła następnie na przeciąg kilku miesięcy skład osobowy swej Delegatury do kilku pracowników umysłowych i fizycznych, a co za tym idzie zadania szczecińskiej placówki do obserwacyjno-informacyjnych i niewielkiej tylko działalności technicznej. W następstwie takiej polityki przestały niemal istnieć możliwości zabezpieczenia przejętego majątku stoczniowego. Sytuacja zmieniła się dopiero po połowie 1946 r. w wyniku poparcia ministra S. Jędrzychowskiego oraz dyrektora centrali ZSP, wizytującego w tym okresie Szczecin. Oceniał on po powrocie do Gdańska, że teren nadodrzańskiego miasta jest *"niezmiernie interesujący dla odbudowy i rozwoju przemysłu okrętowego"* wobec istnienia wielu i to różnorodnych zakładów, i *"że ze względów natury gospodarczej, społecznej i politycznej"* należy tu *"możliwie spieszenie zorganizować"* chociażby jego pierwociny. Nie przypadkowo więc wtedy szczecińska placówka opracowała plany odbudowy stoczni "Gryf" i "Bałtyk", a zatrudniana siła robocza aktywniej przystąpiła do prac porządkowo-zabezpieczających i częściowo inwestycyjnych²¹⁷.

Krytycznym okiem na sytuację związaną z tworzeniem załączków szczecińskiego przemysłu okrętowego patrzyła część fachowców morskich, uważając,

²¹⁵ Ibidem, s. 22: wyciąg ze spr. Delegatury ZSP w Szczecinie.

²¹⁶ Ibidem.

²¹⁷ Ibidem, s. 36, 87, 91, 177; C. Borski, op.cit., s. 37-39; Z. Załachowski, op.cit., s. 184-185; A. Hutnikiewicz, op.cit., s. 76. Wspomniane plany odbudowy noszą daty: "Bałtyk" - 15, a "Gryf" - 18.08.1946.

że nie zostały wykorzystane wszystkie możliwości do jego uruchomienia. Negatywnie ustosunkowano się do decentralizacji działań, podejmowanych przez różne instytucje, zarzuty mówiły o nieporadności finansowej i niedołęstwie, a niekiedy nazbyt maksymalistycznych żądaniach wysuwanych wobec władz radzieckich zamiast polityki "małych kroków", ewentualnie braku elastyczności i nieumiejętności postępowania z nimi. Chodziło tu m. in. o to, że nie zostały podjęte próby odkupienia od Rosjan obrabiarek (za niewielkie kwoty), które sprzedawane były nieraz całymi barkami²¹⁸.

Możliwości budowy okrętów w Szczecinie zostały poważnie utrudnione na skutek nie tylko dewastacji samych obiektów stoczniowych, lecz również utraty największych doków miasta, zniszczonych bądź wywiezionych. Port szczeciński posiadał kilka mniejszych (5000-7000 t) oraz jeden nowoczesny i duży dok pływający o wyporności 10000 t (dł. 154 m i szer. 32 m). Przez zatopienie w najwyższym miejscu w ujściu Odry na wysokości Skolwina większości z nich (niektóre rozsadzono uprzednio dynamitem) oraz dźwigów pływających ze stoczni "Oderwerke" i "Vulkan", żegluga na tej rzece została niemal zamknięta. Pozostało jedynie na środku wąskie przejście, umożliwiające wpływanie do Szczecina statków o pojemności do 1500 t. Marynarka radziecka przy pomocy specjalistów niemieckich zdołała ten największy dok podnieść 7 lipca 1945 r. i doprowadzić do nabrzeża stoczni "Oderwerke", gdzie był poddany wielotygodniowej naprawie. Razem z dokiem wydobyto dźwig pływający o nośności 60 t, który później oddał duże usługi przy wydobywaniu wraków. Dzięki tej operacji nurt rzeki w miejscu wspomnianych przeszkód kilkakrotnie się poszerzył się i port szczeciński mógł przyjmować jednostki do 10000 t²¹⁹.

Polskie władze miejskie i portowe, świadome konieczności pozostawienia na miejscu jedynego naówczas doku pływającego, podjęły rozmowy na ten temat z administracją wojskową, która wykorzystywała go do przeładunku. Starania nie przyniosły jednak rezultatu, gdyż w listopadzie 1946 r. Rosjanie wywieźli dok, uważając, że stanowi on ich własność zgodnie z zawartymi z Polską umowami²²⁰.

Ogromne spustoszenie w majątku stoczniowym pozbawiało Szczecin na nieokreślony czas możliwości budowania jednostek pływających, skazując miasto co najwyżej na rolę ośrodka remontującego statki. By tego dokonać należało przejść jednak od obcych wojsk największe stocznie, zapobiegając tym samym ich doszczętnemu ogołoceniu. Z prowadzonego bowiem rozpoznania wynikało, że

²¹⁸ AAN, MŻIHZ, sygn. 355, s. 86: wypowiedź K. Bartoszyńskiego, kier. szczecińskiego oddziału Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża.

²¹⁹ Ibidem, Grupy Operacyjne Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów i Ministerstwa Przemysłu (dalej: GO KERM i MP), sygn. 194, s. 54; ibidem, MPiH, sygn. 4342, s. 38-39: pismo z 10.07.1945; P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 3, s. 604: dok. 293; APS, ZM i MRN w Szczecinie, sygn. 530, s. 139.

²²⁰ AMSZ, Zespół 6, w. 31, t. 482: notatka dla ministra Olszewskiego z rozmowy w dniu 26.11.1946 z radcą ambasady ZSRR Jakowlewem; AAN, MPiH, sygn. 4342, s. 89: pismo z 29.11.1945.

"Oderwerke", "Vulkan" i "Gollnow und Sohn", dysponowały jeszcze pewnym potencjałem stoczniovym: dokiem, kilkunastoma dźwigami różnego rodzaju, kilkoma parowozami itd.²²¹ Naciski polskie spotykały się z oporami strony radzieckiej, ale zapoczątkowany proces przechodzenia portu szczecińskiego w gestię Rzeczypospolitej wiązał te sprawy ściśle ze sobą.

Decydujące znaczenie dla przejęcia największych stocznii szczecińskich miała konferencja w Szczecinie 6 września 1946 r., kiedy doszło do spotkania między gen. lejtn. W.A. Bajukowem a wiceministrem K. Petruszewiczem oraz grona doradców z obu stron. Rozmowy dotyczyły m.in. obiektów i terenów przemysłu okrętowego, które Rosjanie skłonni byli oddać, ustalając ogólne terminy ich opuszczenia przez oddziały zdobywczy wojennej²²².

Stocznia "Odra" została przekazana w dwóch rzutach. Najpierw 13 września 1946 r. oddano część pochylni i hale: kadłubową, kowalską, montażową oraz kilka kadłubów holowników i niewykończony statek typu Hansa. Reszta obiektów fabrycznych, budynków administracyjnych, kilka dźwigów i teren z prowadzącymi doń torami kolejowymi i nabrzeżem, znalazła się w rękach polskich 11 listopada tego roku²²³. Przez jakiś czas jeszcze dostęp do nabrzeży i w pobliże helingów blokowała nadal marynarka radziecka, gdyż wywożono zgromadzone tu materiały - do Rosji szły więc: śruby i wały okrętowe, maszty, windy i łańcuchy kotwiczne, żurawie łodziowe, cysterny i cylindry, łożyska, kondensatory, pompy czy drzwi nieprzemakające²²⁴. W warunkach gorączkowego ładowania łupów, trudno było polskiej administracji przeprowadzać jakiegokolwiek prace wstępne czy nawet dokładniej ocenić stan techniczno-produkcyjny tej stoczni. Dopiero po jej opuszczeniu przez Rosjan (20.01.1947) ogólne zniszczenia liczone na 65-70 procent, przy prawie zupełnym wywiezieniu i dewastacji parku maszynowego i narzędziowego, środków transportowych oraz siły i światła, uszkodzonych czterech pochylniach, doku 800 t i kilka pozostałych dźwigów. Do odbudowy nadawało się ledwie 40 procent budynków administracyjno-fabrycznych, czynny był jeden dźwig portalowy 10 t²²⁵.

W podobny sposób, etapami, władze polskie znalazły się w posiadaniu zakładów "J. Gollnow und Sohn". Okres wojny nie naruszył specjalnie ich substancji majątkowej, gdyż jeszcze na jesieni 1945 r. istniały tam w dobrym stanie hale fabryczne, urządzenia wewnętrzne i sprzęt, dźwigi itd., jednak pół roku rosyjskiego

²²¹ APS, Stocznia, ND, sygn. 4, s. 59-61.

²²² Ibidem, SUM, sygn. I/19, s. 31; sygn. I/51, s. 181.

²²³ Ibidem, sygn. I/19, s. 13, 35, 127; sygn. 51, s. 177, 245.

²²⁴ Ibidem, sygn. I/51, s. 249.

²²⁵ Ibidem, Stocznia, ND, sygn. 4, s. 55, 71-75; sygn. 10, s. 9; sygn. 14, s. 19; ibidem, SUM, I/19, s. 387; Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego. Studium monograficzne, pod red. Tadeusza Madeja, Warszawa-Poznań 1975, s. 73-74. W literaturze przedmiotu podawany jest bardzo różny procent ogólny zniszczeń, najczęściej zawyżony, sięga niekiedy 95-100 procent.

demontażu zmieniło zupełnie ten obraz. Na początku (13 września 1946 r.) Polska otrzymała warsztaty mechaniczne z częściowym wyposażeniem i budynek czteropiętrowy, potem zaś (5 listopada 1946 r.) tereny fabryczne z torami, nabrzeżami, budynkami i dwoma czynnymi dźwigami: 50 t elektrycznym młotowym i 5 t kolejowym parowym, różnym taborem pływającym - częściowo zdatnym do remontu oraz konstrukcjami i materiałami. Stan zachowania miał wpływ na decyzję, by zakład przeznaczyć na warsztaty portowe administracji morskiej²²⁶.

Na podstawie ustaleń wspomnianej wcześniej konferencji, polskie władze otrzymały 13 września 1946 r. teren i pozostałości po zakładach naprawy łodzi podwodnych na Wyspie Górnej Okrętowej. Do odbudowy nadawały się budynki fabryczne nowszej konstrukcji, lecz aparatura wewnętrzna była zrujnowana lub wymontowana. Promy przewożące ludzi i pojazdy między wyspą a lądem zostały zatopione, wyciąg dla okrętów wojennych pozbawiony zasadniczych urządzeń. Zachowane trzy dźwigi (kolejowy i portowe), pomimo, że silnie zniszczone, nadawały się do remontu. Całość zatraciła swe przedwojenne funkcje, a teren przygotowano do składowania i przeładunków soli potasowych. Porozumienie gwarantowało Rosjanom pozostanie tu jeszcze przez kilka tygodni, by wywieźć zgromadzone łupy wojenne w postaci kilkunastu wielkich kotłów oraz wielu ton masy papierowej²²⁷.

Systematycznemu demontażowi podlegała również stocznia "Wulkan" - w końcu 1945 r. przy jej nabrzeżach niejednokrotnie cumowało od kilku do kilkunastu dużych statków, które ładowały zgromadzone obrabiarki, dźwigi, kable, konstrukcje żelazne, części maszyn itd., świadcząc o skali rabunku²²⁸. Stała się ona jednak nie tylko zwykłym obiektem grabieży, ale otrzymała zadania specjalne w ramach rosyjskiej polityki w Szczecinie, co trafnie skomentował prezydent Piotr Zaremba: *"najpierw wszystko zdemontowali - a potem z kawałków składają z powrotem"*²²⁹.

Otóż na początku września 1945 r. Ministerstwo Floty Morskiej ZSRR przysłało tutaj z Moskwy specjalistę okrętowca, płk inż. Abrosimowa, w celu uruchomienia "Sudostroitel'nogo Remontnogo Zawoda Wulkan". Plany zakładały, że w przyszłości stanie się on samowystarczalny, dzięki handlowemu charakterowi. Warsztat naprawy radzieckich jednostek pływających (obsługujących bazę przeładunkową), tych zwłaszcza, które kursując z ładunkami zdobycznymi doznawały awarii, miał być utworzony w jednej z hal stocznioowych, uprzednio rozgrabionej. Wspomagałby on nadto akcję wydobywania z wody części zwalonych mostów i innych konstrukcji oraz przeładowywanie łupów z barek na statki morskie wobec

²²⁶ APS, SUM, sygn. I/19, s. 35, 153-157, 387; sygn. I/51, s. 177-179, 335-337; ibidem, Stocznia, Sekretariat, sygn. 4, s. 41-43.

²²⁷ Ibidem, Stocznia, Sekretariat, sygn. 4, s. 41-43; ibidem, SUM, I/19, s. 33, 175, 179, 387, 391.

²²⁸ Ibidem, SUM, sygn. I/50, s. 45; ibidem, KW PPR, sygn. 765 (I/IX/7), s. 1; ibidem, Stocznia, ND, sygn. 3, s. 11; Dokład o wosstanowlenji ..., s. 17.

²²⁹ P. Zaremba, Dziennik wydarzeń..., t. 4, s. 728-729: dz. nr 157 z 14.09.1945.

niedostatku urządzeń mechanicznych²³⁰. W otwarciu tej placówki polscy fachowcy słusznie doszukiwali się zamiaru dłuższej eksploatacji szczecińskiego portu przez Rosjan²³¹.

Kierownik radzieckiego zakładu stocznioowego, płk Abrosimow, rozpoczął jego tworzenie od kompletowania obrabiarek i innych maszyn, uruchomienia pływającego dźwigu 75 t oraz angażowania personelu. W tej ostatniej sprawie zwrócił się do Zarządu Miejskiego w Szczecinie z prośbą o dostarczenie polskich sił fachowych, argumentując to nie tyle brakiem dostatecznej liczby kwalifikowanych Rosjan i Niemców, ile chęcią utrzymania dobrych stosunków z administracją miejską. Zadeklarował przy tym pomoc w załatwieniu koncesji na połowy rybne, której dotąd nie była ona w stanie uzyskać, by poprawić ciężką sytuację aprowizacyjną. Pomagał mu w tych staraniach komendant miasta mjr Gorczakow, wykazujący ponoć "*daleko idącą życzliwość dla władz samorządowych*", który uważał, iż udzielenie wsparcia wyjdzie Szczecinowi na dobre²³².

Zważywszy, iż pojawiła się szansa przyspieszenia przerzutu transportów morskich do ZSRR, a tym samym - jak sobie wyobrażano - perspektywa szybszego oddania szczecińskiego portu, ponadto zatrudnienia wielu osób oraz uruchomienia rybołówstwa, innymi słowy ożywienia gospodarczego, lokalny samorząd skierował do nowo powstałej radzieckiej stoczni 2 inżynierów mechaników oraz 72 pracowników wykwalifikowanych, którzy mieli otrzymywać płace według stawek obowiązujących w Polsce²³³. Część jego kierownictwa liczyła po cichu, że udzielenie pomocy placówce radzieckiej, i nawiązanie z nią ścisłej współpracy, być może umożliwi usadowienie się w porcie szczecińskim, o co toczył się właściwie spór między samorządem miejskim a administracją morską.

Przybyła tymczasem z Gdańska do Szczecina ekipa Zjednoczenia Stoczni Polskich, stanowiąca załączek miejscowej Delegatury, wykluczyła jakąkolwiek zależność od płk. Abrosimowa, dążąc do objęcia kierowanych przezeń warsztatów reperacyjnych na podstawie ogólnych pełnomocnictw²³⁴. Nie odżegnywała się jednak od kadrowego wsparcia, warunkując go przyspieszeniem momentu przekazania stoczni szczecińskich. Od swej centrali w Gdańsku otrzymała polecenie nawiązania ściślejszych więzi i oddelegowania kilku fachowców służących radą²³⁵. W sumie jednak ani jeden ani drugi kierunek nie przyniósł pozytywnych rezultatów. Część

²³⁰ AAN, MAP, sygn. 2464, s. 94: pismo W. Kotowskiego z 20.03.1945 do L. Borkowicza; APG, ZSP, sygn. 253, s. 17: "Memoriał w sprawie Szczecina" z 22.09.1945.

²³¹ APS, UWS, sygn. 1365, s. 27: notatka z 24.01.1946.

²³² AAN, MAP, sygn. 2464, s. 94: pismo W. Kotowskiego do L. Borkowicza z 20.09.1945; APS, UWS, sygn. 1365, s. 27: notatka z 24.01.1946 - to ostatnie źródło wymienia dźwig nie 75. a 60 t.

²³³ AAN, MAP, sygn. 2464, s. 94: pismo W. Kotowskiego do L. Borkowicza z 20.09.1945.

²³⁴ Ibidem; APG, ZSP, sygn. 253, s. 17.

²³⁵ APG, ZSP, sygn. 240, s. 30: pismo ZSP do płk. Abrasimowa.

inżynierów i techników, których władze samorządowe udzieliły płk. Abrosimowowi, wycofała się z kontraktu, pracę opuścili liczni robotnicy z powodu niskich płac i niedostatku wyżywienia. W efekcie kierownik radzieckiej stoczni czynił miastu poważne wyrzuty, a przybyłej administracji stoczniowej nie zamierzał zdać zakładu naprawczego, przynajmniej do czasu zrealizowania przezeń zadań.

W końcu października 1945 r. "Sudostroitelnyj Remontnoj Zawod Wulkan" dysponował kilkusetosobową (niektóre dane mówią o 350 osobach), wielonarodowościową załogą polsko-niemiecko-rosyjską²³⁶. Najważniejsze funkcje szefów działów lub brygadzistów spełniali Niemcy (np. kier. technicznym był inż. Kurt Pening), z których kilku było pod obserwacją Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego z racji wcześniejszej przynależności do partii narodowo-socjalistycznej oraz szykanowania polskiego personelu stoczniowego²³⁷. Nie mamy żadnych danych o działalności tego zakładu (a mogła ona być dosyć intensywna), poza tym właściwie, że wydobyty z wody i naprawiony dźwig pływający faktycznie był w użyciu, gdyż przy jego wydatnej pomocy usuwano wraki portowe oraz stawiano na ląd holowniki przeznaczone do remontu. W eksploatacji był co najmniej jeszcze dźwig portalowy oraz dok 6000 t. Stocznia ta remontowała również na zlecenie polskiej Centrali Produktów Naftowych skład naftowy nr 1 (Rhenania Ossag)²³⁸.

Określone cele, jakie wyznaczyli Rosjanie Wulkanowi, powodowały, że zgoła inaczej, trudniej zdecydowanie, przedstawiały się rozmowy w sprawie jego całkowitego przejścia. Dopiero więc po zakończeniu grabieży oraz poniechaniu napraw jednostek pływających, strona polska odebrała w dniu 3 stycznia 1947 r. oficjalnie stocznię, a ściślej jej teren (146.000 m²) i budynki warsztatowo-magazynowo-administracyjne (m. in. główny gmach o kubaturze 64.610 m³), dosyć dobrze zachowane nabrzeże stalowo-betonowe (205 m) oraz kutrowe (20 m), 6500 m torów kolejowych, dwa dźwigi (elektryczny i portalowy) cztery pochylnie półdokowe, a także urządzenia do prostowania, cięcia i walcowania grubych blach czy zatopiony ponton kolejowy. Wiele jednak obiektów i maszyn wykazywało poważny stopień uszkodzenia bądź wyeksploatowania, niekiedy wykluczający możliwości ich wykorzystania. Pozostałości po stoczni otrzymała Centrala Złomu, która zamierzała utworzyć zakład kasowania wraków²³⁹.

²³⁶ Ibidem, sygn. 253, s. 22: wyciąg ze spr. Delegatury ZSP z 27.10.1945.

²³⁷ Delegatura UOP w Szczecinie, sygn. 39/IV/t.2, s. 10: spr. Sekcji Morskiej MUBP za 26.11-6.12.1945. Źródło to podaje, że w momencie rozpoczęcia działalności tej stoczni było tu zatrudnionych 30 Polaków, w tym 4 inż.

²³⁸ APS, UWS, sygn. 1365, s. 27: notatka z 24.01.1946; sygn. 4106, s. 17, 31: spr. CPN-Oddział Morski za 05. i 10. 1946; APG, ZSP, sygn. 253, s. 51, 130: pismo ZSP z 17.04.1946 i notatka z 17.10.1946.

²³⁹ AAN, MŻ, sygn. 543: akt zdawczo-odbiorczy z 3.01.1947, pisma Centrali Złomu z 5.02.1947 i MŻ z 20.10.1947; APS, SUM, I/19, s. 315, 387, sygn. I/52, s. 29-31; E. Skrzymowski, Okrętownictwo w czterdziestolecu Pomorza Zachodniego. Sesja naukowa: Gospodarka morska w 40-leciu PRL, część pierwsza, Szczecin 13-14 czerwca 1985, s. 172-173.

Przekazanie stoczni "Wulkan" kładło kres istnienia warsztatów remontowych Ministerstwa Floty Morskiej ZSRR. 25 lutego 1947 r. polska administracja przejęła z rąk inż. kpt Zubkowa, reprezentującego ten resort, zajmowaną przez "Sudostroitelno Remontnoj Zawod Wulkan" parcelę gruntową o powierzchni 1920 m² i kanał byłej niemieckiej inspekcji Lloyd Register wraz ze znajdującymi się tu zabudowaniami: domem dla wartowników, garażem dla jednostek pływających, magazynem i pomieszczeniami biurowymi. Obszar ten został od razu przydzielony oddziałowi szczecińskiemu armatora Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe SA, którym kierował inż. Stanisław Szymański, jeden z członków komisji zdawczo-odbiorczej²⁴⁰. Trzy dni później strona polska otrzymała zdekompletowany sprzęt i urządzenia, które pozostały po działalności tej stoczni, a były to m. in.: 31 różnych tokarek o różnej wadze, 5 strugarek, 8 wiertarek, 2 narzynarki, po 1 frezarce i pile stolarskiej oraz 25 t dźwиг mostowy²⁴¹.

13 sierpnia 1947 r. radziecka administracja wojskowa zwolniła obszar (ok. 6.000 m²) dawnej stoczni na Bredowie w rejonie dolnej Odry, pozostawiając niewiele tylko uszkodzony slip (do 1000 t), w niezłym stanie warsztat mechaniczny (300 m²) oraz kilka budynków mieszkalnych, administracyjnych, gospodarczych, garaży i magazynów, zdadne do użytku: kuźnię, spawalnię i kotłownię; wymagające kapitalnego remontu tokarnię i ślusarnię, a także linię kolejki wąskotorowej o długości 1800 m z kilkoma wagonikami, nabrzeże (823 m), pewną ilość kadłubów taboru rzeczno-odpornego o bardzo różnym stanie zużycia, trochę urządzeń i narzędzi. Zburzone lub wysadzone były m. in: pomieszczenie transformatorów i windy slipowej, maszynownia oddziału elektrycznego. Całość objęły wkrótce dwa przedsiębiorstwa polskie, mianowicie robót czepalnych i podwodnych oraz żegluga morskiej²⁴².

Przekazując w latach 1946-1947 większe i mniejsze stocznie szczecińskie, wojskowa administracja radziecka nie rezygnowała całkowicie z możliwości remontowania przez siebie mniejszych jednostek pływających, gdyż nad Parnicą nadal działały "Portowe Zakłady Reperacyjne". Tworzone były w okresie powstawania bazy przeładunkowej, podlegając jej władzy. Na mocy art. 9 porozumienia z 17 września 1947 r., teren stoczni przeszedł na prawach bezpłatnej dzierżawy na okres 99 lat w gestię obcego towarzystwa armatorskiego, które otrzymało prawo własności na warsztaty i inne urządzenia wybudowane przez niego na zajęтым terytorium.

"Sztetinskij Sudoremontnyj Zawod Sowieckiego Akcjoniernego Parochodnogo Obszczestwa na r. Oder", którego kierownikiem był przez jakiś czas niejaki Worobiew, a głównym inżynierem Władimir Duraniew, zajmował początkowo

²⁴⁰ AAN, MŻ, sygn. 543: akt zdawczo-odbiorczy z 25.02.1947.

²⁴¹ Ibidem, akt zdawczo-odbiorczy z 28.02.1947.

²⁴² Ibidem, akt zdawczo-odbiorczy z 13.08.1947 w polskim tłumaczeniu; APS, SUM, I/52, s. 133, 141-147; Kurier Szczeciński, nr 226, 21.08.1947, s. 6.

znacznie więcej nieruchomości administracyjnych i pofabrycznych niż wynikałoby to ze wskazanej umowy. Nie respektował więc jej ustaleń, przez wiele miesięcy wstrzymywał się ponadto z przekazaniem radiostacji portowej, a pobliski stoczni teren wcześniej zdany Polakom (np. była destylarnią smoły "Vedag"), traktował nadal jako swój, rozkradając i dewastując. Polskie interwencje w tej sprawie kończyły się odsyłaniem do władz w Berlinie, miejscowe władze radzieckie nie reagowały, tłumacząc się brakiem kompetencji²⁴³

Radziecka stocznia obejmowała tereny po obu stronach ulicy Gdańskiej, z lewej, rozciągającej się do nabrzeża przystani Parnica, mieścił się właściwy zakład (pow. ok. 10.000 m²), z drugiej zaś (na identycznej powierzchni) znajdował się klub i mieszkania pracownicze. Rosjanie dysponowali na tym obszarze dwukondygnacyjnym budynkiem administracyjnym w bardzo dobrym stanie (zdolnym pomieścić pięćdziesięcioosobowy personel) oraz pomieszczeniami produkcyjnymi pozwalającymi na zatrudnienie do 300 robotników w systemie dwuzmianowym. Posiadały one dostateczne urządzenia socjalne - na dobrym poziomie stołówkę, szatnię i prysznice. Zakład ten rozporządzał warsztatami: mechanicznym (250 m²), kotłarsko-kadłubowym (300 m²), stolarsko-mechanicznym i obróbki ręcznej (150 m²), odlewnią i kuźnią, a także niewielkimi obiektami, gdzie dokonywano napraw elektrycznych, prób agregatów paliwowych itp. Budynki te były stare i ciasne, nie miały "warsztatowego charakteru", poważną trudność stanowił ponadto brak urządzeń dźwigowych i znaczne zużycie osprzętu i narzędzi. Remonty odbywały się przy nabrzeżu nieuzbrojonym o głębokości wody około 8 m, nad małym basenem o szerokości 10 m. Brak wyciągu (slipu), największej chyba bolączki, zmuszał do korzystania z podnośnika statkowego o udźwigu 40 t, który pozwalał na jednostronne wynurzenie statku dla kontroli i robót np. przy śrubie²⁴⁴.

Na początku lat pięćdziesiątych, w schyłkowym okresie działalności, stocznia radziecka liczyła 123 pracowników, w tym: 83 tzw. produkcyjnych, 15 - administracyjnych, 3 siły pomocnicze, 8 inżynierów i techników, 7 osób pomocy technicznej i 7 uczniów. Funkcję kierownika zakładu pełnił wówczas Aleksandr Stiepanowicz Sidorow²⁴⁵. Wśród pracujących bezpośrednio przy produkcji było około 60 Niemców, przeważnie wysoko kwalifikowanych okrętowców, jak choćby szef produkcji, kierownicy (mistrzowie) działów mechanicznego, kadłubowni i stolarki okrętowej oraz brygadziści. Pracowali tu także Polacy, zatrudnieni w administracji

²⁴³ APS, SUM, sygn. I/113, s. 14: pismo z 27.02.1948; ibidem, UWS, sygn. 1274: pismo z 2.12.1947; sygn. 1365, s. 27: notatka z 24.01.1946; AMSZ, Zespół 6, w. 61, t. 807, s. 35: notatka A. Bonarskiego z 6.04.1948; Źródła do dziejów..., t. 7, s. 224, dok. nr 88.

²⁴⁴ AMSZ, Zespół 7, t.61, s. 97-100: notatka z 27.09.1952.

²⁴⁵ Ibidem, s. 99: notatka z 27.09.1952; AAN, Delegatura Wojskowa RP przy Północnej Grupie Wojsk Armii Radzieckiej w Legnicy (dalej: DW PGWAR), sygn. 103, s. 23, 111: pisma z 25.11.1952 i 12.01.1953 w sprawie bezprawnego usunięcia z mieszkania Polaka przez kier. stoczni radzieckiej w Szczecinie.

байд jako robotnicy. Nie była odgradzona od sąsiednich nabrzeży, lecz ochraniał ją niezbrojeni niemieccy strażnicy, a w pobliżu został usytuowany posterunek polskiego batalionu portowego²⁴⁶.

Stocznia nad Parnicą przeprowadzała remonty niewielkich statków bez dokowania i kapitalne remonty silników nie tylko radzieckich armatorów. Ponieważ dysponowała tanią siłą roboczą, wykorzystywała istniejące maszyny i urządzenia aż do ich zupełnego zużycia, nie płaciła podatków i nie musiała uwzględniać w swoich kalkulacjach żadnych odpisów amortyzacyjnych, przeto przedstawiane przezeń oferty cenowe na usługi były korzystne i dla polskich przewoźników transportu morskiego. Z jej więc świadczeń dosyć chętnie korzystały przedsiębiorstwa rybołówstwa, żeglugi przybrzeżnej, zarządu portowego czy robót czerpalnych i podwodnych w Szczecinie i Świnoujściu²⁴⁷. Z polskiego punktu widzenia radziecki obiekt stoczniowy nie przedstawiał większej wartości jako zakład produkcyjny. Zwracał jednak uwagę ze względu na znaczenie kwalifikowanych kadr niemieckich rzemieślników-okrętowców, których doświadczenie mogłoby być spożytkowane w przemyśle okrętowym miasta nad Odrą²⁴⁸.

Po likwidacji centrali we wschodnich Niemczech właścicielowi stoczni, czyli towarzystwu żeglugowemu zależało na korzystnym zbyciu niepotrzebnego mu obiektu w Szczecinie. Wstępne rozmowy przeprowadził we wrześniu 1952 r. ambasador ZSRR w Polsce A. Sobolew z wicepremierem J. Bermanem²⁴⁹. Dwa miesiące później armator wystąpił z oficjalną propozycją jej przekazania w zamian za rekompensatę finansową (z tytułu posiadania prawa własności urządzeń) oraz tereny przy spirytusowni w Nowym Porcie. Strona polska zainteresowana całą transakcją podkreślała zwłaszcza konieczność przejęcia obiektu w ruchu i z całym personelem²⁵⁰. Rokowania toczyły się w Warszawie między polskimi resortami żeglugi oraz handlu zagranicznego, a radzieckim przedstawicielstwem handlowym i przyniosły pozytywny rezultat, gdyż wymiana została dokonana, chociaż nie znamy jej warunków²⁵¹.

Operacja ta kładła ostateczny kres istnienia radzieckiej obecności w przemyśle okrętowym Szczecina, jeśli nie liczyć udziału specjalistów tego państwa w uruchomieniu produkcji statków stoczni szczecińskiej, wtedy właśnie największym. W

²⁴⁶ AMSZ, Zespół 7, t.61, s. 99: notatka z 27.09.1952; ASG, PB WOP, sygn. II/211/26: meld. sytuac. z 23.03.1950.

²⁴⁷ APS, Morski Urząd Rybacki (dalej: MUR), sygn. 424, s. 49; ibidem, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych (dalej: PRCiP), sygn. 8: prot. z narady wytwórczej z 25-26.11.1949; ibidem, SUM, sygn. I/206: stenogram dyspozycji ministra żeglugi w związku z pobytem w Szczecinie 17-18.06.1948; ASG, PB WOP, sygn. II/211/26: meld. sytuac. z 23.03.1950.

²⁴⁸ AMSZ, Zespół 7, t.61, s. 99: notatka z 27.09.1952.

²⁴⁹ AMSZ FR, fond 0122, opis 35, papka 282, dielo 14, s. 58: zapis rozmowy A. Sobolewa z J. Bermanem z 23.09.1952.

²⁵⁰ AMSZ, Zespół 7, t. 61, s. 103: notatka informacyjna z 12.11.1952.

²⁵¹ Ibidem.

skali kilku omawianych lat, aktywność ZSRR, a ściślej reprezentowanych przezeń władz wojskowych i cywilnych, obejmowała jakby dwie sfery działalności, różnie ocenianych z polskiej perspektywy. Pierwsza, bez wątpienia donioślejsza w negatywnych skutkach, dotyczyła demontażu mienia poniemieckiego, a więc wywozu ocalałych z pożogi wojennej urządzeń a nawet całych obiektów (np. doki), niekiedy też po prostu ich bezmyślnego niszczenia. To ona właśnie uniemożliwiła w poważnym stopniu wcześniejsze uruchomienie budowy jednostek pływających. Mniejszy, jeśli nie żaden, wpływ na początki szczecińskiego przemysłu okrętowego miała działalność stoczni-warsztatów radzieckich nad Odrą i Parnicą, które pracując na potrzeby swej armii i towarzystw żeglugowych, dokonywały także usług handlowych na rzecz innych kontrahentów, co zapewne przynosiło im zyski.

Właściwie rok 1947, kiedy duże stocznie szczecińskie znalazły się w rękach polskich, stanowi początek powojennego rozwoju przemysłu okrętowego na Pomorzu Zachodnim. Powtórzmy, iż ich ogólny wówczas stan techniczny przesądził o takim a nie innym przeznaczeniu: profil produkcyjny z konieczności musiał być zastąpiony remontowym. Po odblokowaniu funduszy dla Szczecina można było intensywniej przystąpić do prac inwestycyjno-technicznych, najpierw na stocznich Gryf i Bałtyk, następnie Odra. W połowie 1947 r. dwie pierwsze rozpoczęły naprawy jednostek rzecznych i portowych, ta ostatnia nieco później. Przeprowadzano tu remonty okresowe i awaryjne kadłubów stalowych i drewnianych (dokowano statki do 800 t), uruchomiono produkcję odlewów i odkuwek, konstrukcji żelaznych, armatury maszyn, wykonując także różne usługi w zakresie obróbki mechanicznej i blacharstwa²⁵². Brak określenia przyszłości największych stoczni szczecińskich spowodował zbędne wydatkowanie znacznych kwot, by dostosować niektóre obiekty do zadań bieżących, mocno niebawem skorygowanych.

Doraźne działania nabrały rozmachu właściwie od 1948 r., kiedy z budżetu centralnego wyasygnowano blisko 500 mln zł na odbudowę budynków i odtworzenie wyposażenia stoczni Odra. Osiągnięcia tego okresu nie przesłaniają faktu, iż dopiero decyzja rządowa o budowie w Szczecinie serii statków dla ZSRR, umożliwiła powstanie nowoczesnego przemysłu okrętowego. Była ona podstawą opracowania pierwszego projektu odbudowy stoczni szczecińskiej (dawnej Odry), noszącego datę 20 lipca 1949 r., którego realizacja pozwoliła nadodrzańskiemu miastu odzyskać w latach pięćdziesiątych rangę ośrodka produkującego statki pełnomorskie²⁵³.

²⁵² APS, SUM, sygn. I/19, s. 87-91; ibidem, Stocznia, ND, sygn. 1, s. 1-2; F. Gronowski, Dwadzieścia lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim, Przegląd Zachodniopomorski, 1965, nr 6, s. 76; C. Borski, op.cit. s. 37-39. W źródłach można spotkać różne daty uruchomienia stoczni Odra: 1.06.1947, 3. kwartał albo koniec tego roku.

²⁵³ APS, Stocznia, ND, sygn. 1, s. 23; T. Madej, Osiągnięcia i perspektywy rozwojowe Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego, Szczecin, 1959, z. 4-5, s. 39-40; F. Gronowski, Dwadzieścia lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim, Przegląd Zachodniopomorski, 1965, z. 6, s. 71-97.

4. Radzieckie rybołówstwo w Szczecinie i jego najbliższej okolicy (1945-1950).

Po zakończeniu działań zbrojnych szczególnego znaczenia dla ZSRR nabrały kwestie aprowizacyjne, gdyż zgrupowania wojskowe, które stacjonowały w Szczecinie i jego okolicach, potrzebowały dużo żywności. Warunki naturalne obszaru szczecińskiego i sytuacja zastana nad jego wodami w zakresie narzędzi produkcji i siły roboczej, umożliwiały uzupełnienie produktów spożywczych - rybami, ważnego substytutu mięsa. Sprzyjające okoliczności pozwalały więc, by w miejscach stacjonowania, gdzie istniały wydajne akweny, uruchamiać połowy ryb. Dla niektórych przedsiębiorczych Rosjan, którzy weszli w posiadanie taboru pływającego i rybaków niemieckich, była to znakomita okazja do wzbogacenia się przed powrotem do swego kraju.

Przez wiele miesięcy od kwietnia 1945 r. pobliskie Szczecinowi wody śródlądowo-zalewowe nie były na ogół dostępne dla polskich osadników. Oddziały radzieckie przebywały w miejscowościach portowych, blokując uprawianie rybołówstwa, również żegluga przybrzeżna znajdowała się w ich rękach²⁵⁴. Prowadziły iście rabunkową gospodarkę: uprawiały kłusownictwo przy pomocy granatów, petard i innych materiałów wybuchowych, co w szybkim tempie wyniszczało rybostan²⁵⁵. One przechwyciły większość ponemieckiego taboru i sprzętu, bez którego ubogi rybak zza Buga lub z głębi kraju nie miał szans rozpoczęcia pracy, nie będąc w stanie kupić łodzi czy ponieść koszty remontu obiektów wydobytych z wody. Z sarkazmem zauważano, że ryby w mieście jedli tylko *"spekulanci, szabrownicy i złodzieje, bo żaden urzędnik ani robotnik nie jest w możności kupna ryb na wolnym rynku, a ryb na kartki nie było i nie ma"*²⁵⁶.

Możliwości wykorzystania połowów ryb, by poprawić złą aprowizację Szczecina, dostrzegły zaraz po przybyciu doń polskie władze samorządowe i wojewódzkie. Utworzona spośród pierwszych repatriantów grupa rybacka, nie zdążyła jednak rozwinąć szerszej działalności wobec przymusowego opuszczenia miasta przez administrację Rzeczypospolitej²⁵⁷. Dopiero po jego ostatecznym przejęciu z rąk niemieckich powstał w Zarządzie Miejskim Oddział Rybacki, który zajął się organizacją połowów, dostawami ryb, taborem i sprzętem rybackim oraz kwestią

²⁵⁴ APS, UWS, sygn. 939, s. 251.

²⁵⁵ Ibidem, sygn. 941, s. 51.

²⁵⁶ Ibidem, s. 53.

²⁵⁷ P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń...*, t.1, s. 249, 270; R. Techman, *Komórki morskie...*, s. 53. Grupę stanowiło wówczas trzech rybaków: Stanisław Borowicz z Kielc, Jan Borowicz z Poznania, Tadeusz Kałużyński z Wronek, którzy przybyli pierwszym transportem osadników z Poznania do Szczecina w dniu 5.05.1945 - APS, ZMiMRN w Szczecinie, sygn. 278, s. 11, 19.

wolnego dostępu do wód jeziora Dąbie, Zalewu Szczecińskiego i morza²⁵⁸. Realizacja tych problemów zależała od dobrej woli jednostek radzieckich stojących nad ich brzegami, także zainteresowanych eksploatacją obszarów wodnych, nie tylko ze względów aprowizacyjnych, ale i zarobkowych.

Istniejąca sytuacja w zakresie rybołówstwa w rejonie szczecińsko-świnoujskim oraz na Wybrzeżu Środkowym była przedmiotem rozmów ministra przemysłu Hilarego Minca w Moskwie na początku lipca 1945 roku²⁵⁹. Rosjanie zgadzali się m.in. na przekazanie 12 kutrów w Szczecinie, oddanie polskiej administracji wszystkich przedsiębiorstw związanych z przemysłem rybnym (fabryk konserw, lodu, mączki rybnej, sieci, a także wędzarni, stoczni, chłodni i przetwórnicy), znajdujących się na wybrzeżu Prus Wschodnich w granicach RP oraz na Pomorzu Zachodnim, ale w rzeczywistości nie mieli zamiaru dotrzymać obietnic²⁶⁰.

Prezydent Szczecina starał się iść na rękę komendanturze portowej, współpracując z nią w rozwiązywaniu problemów natury technicznej i personalnej, liczył bowiem na uzyskanie korzyści w zakresie uruchomienia branży rybnej. W istocie była to polityka słuszna, gdyż to właśnie oddziały wchodzące w skład Centralnej Bazy Przeładunkowej decydowały o uwolnieniu najbliższych wód, zwłaszcza jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego. Administracja wojskowa, zapewne pod wpływem decyzji zapadłych w Moskwie, skłonna była rzekomo w lipcu 1945 roku oddać kilka kutrów rybackich do połowu ryb na Zalewie Szczecińskim, ale na deklaracjach te zobowiązania się kończyły²⁶¹. Do interwencji w tej sprawie u marsz. G. Żukowa szykował się Pełnomocnik Rządu RP na Okręg Pomorze Zachodnie, przygotowując stosowne pisma, ale nie mamy pewności, czy adresat je otrzymał; inna rzecz, iż nie miała ona i tak szans powodzenia. Wspomniany urząd zwracał się również w tej sprawie do Generalnego Pełnomocnika Rządu RP dla Ziem Odzyskanych w Warszawie, nic jednak i tym razem nie wskórał²⁶².

Presja trudnej sytuacji żywnościowej była tak wielka, że na początku sierpnia 1945 roku doszło w Szczecinie do zebrania założycielskiego kilkunastu osób, przedstawicieli różnych zawodów (kupców, rybaków i buchalterów), w celu zawiązania spółdzielni połowów i przetworów rybnych oraz ich zbytu, pierwszej tego rodzaju placówki na terenie miasta. Cały zamysł został bardzo przychylnie przyjęty

²⁵⁸ R. Techman, *Komórki morskie...*, s. 53.

²⁵⁹ AAN, MŻiHZ, sygn. 334; APG, Biuro Odbudowy Portów, sygn. 17, s. 51.

²⁶⁰ Tekst polski - A. Ropelewski, *Materiały do historii polskiego rybołówstwa morskiego*, Gdynia 1972, s. 23-24; AAN, Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego (dalej: GIRM), sygn. 17, s. 26-27; ibidem, MŻiHZ, sygn. 330, s. 12-13; tekst rosyjski - AAN, MŻiHZ, sygn. 331, s. 2-5 i uwagi Jana Wojnara - s. 14; J. K. Sawicki, *op.cit.*, s. 61-62.

²⁶¹ APS, UWS, sygn. 54, s. 7.

²⁶² AAN, MAP, sygn. 2464, s. 93; APS, UWS, sygn. 819, s. 127.

przez samorząd terytorialny, liczący na złagodzenie ogromnych kłopotów z zapewnieniem mieszkańcom aprowizacji²⁶³.

Grupa inicjatywna poważne możliwości eksploatacyjne dostrzegała zwłaszcza w tafli jeziora Dąbie, jednego z największych w Polsce (40 km²), którego wydajność, oceniana na około 180 t ryby miesięczne, pozwalała myśleć o dużych dostawach na rynek szczeciński. Przed wojną zapewniało ono byt co najmniej kilkudziesięciu rybakom niemieckim, i z tego choćby powodu stanowić mogło również niemały ośrodek polskiego osadnictwa²⁶⁴. W rezultacie ustaleń z różnymi organami powstać miały we wrześniu 1945 roku dwa przedsiębiorstwa: firma eksploatacyjna dla administracji i użytkowania jeziora Dąbie oraz spółdzielnia handlowa, by zbywać złowiony surowiec²⁶⁵. Najbliższa rzeczywistość przekreśliła jednak te plany, gdyż oddziały wojskowe nie zamierzały z nikim dzielić się terenami łownymi, uniemożliwiając dostęp do wspomnianego akwenu. Pierwsza polska spółka rybacka nie mogła więc rozwinąć poważniejszej działalności.

Radziecka eksploatacja szczecińskich akwenów przybrała formę bądź doraźnych połowów, uprawianych przez pojedynczych żołnierzy lub zgrupowania wojskowe, bądź tworzenia stałych placówek, które pracowały na rzecz obcych formacji.

Charakter zorganizowany nosiła zwłaszcza obca obecność na rzekach i jeziorach bezpośrednio przyległych do Szczecina. Najprawdopodobniej zdemobilizowani oficerowie lub podoficerowie radzieccy, którzy zwolnieni z wojska nie chcieli wracać do ojczyzny i z rybołówstwa postanowili czerpać środki na utrzymanie, utworzyli na terenie miasta w końcu 1945 roku trzy bazy rybackie. Usytuowane zostały korzystnie w stosunku do najbliższych wód, mianowicie w Stołczynie i Golęcinie nad Odrą oraz na wyspie Mienia, leżącej u ujścia Regalicy do jeziora Dąbie. Ich formy administracyjne nie są znane, zapewne dysponowały nielicznym personelem, być może poza szefem-kierownikiem, także buchalterem, zaopatrzeniowcem oraz kilkoma żołnierzami w roli nadzorców. Odbiorcami ryb były oddziały radzieckie, poważną jednak część zbywano na wolnym rynku.

Rybaczy niemieccy stanowili fachową siłę roboczą, dawali sprzęt i tabor, natomiast w zamian otrzymywali ochronę swych mocodawców przed wysiedleniem, ponadto niezłe wynagrodzenie w naturze (być może połowę złowionych ryb i częściowe wyżywienie), łatwo zamienialne na gotówkę, by zupełnie dobrze przeżyć trudny dla nich okres²⁶⁶. Według polskich źródeł Niemcy zarabiali przeciętnie w 1947

²⁶³ APS, UWS, sygn. 3818: prot. zebrania organizacyjnego z 6.8.1945.

²⁶⁴ Ibidem, sygn. 941; sygn. 51; ibidem, MUR, sygn. 83, s. 245.

²⁶⁵ Ibidem, UWS, sygn. 3818, s. 131-133.

²⁶⁶ Ibidem, sygn. 1103, s. 31; R. Techman, Radzieckie bazy rybackie w rejonie ujścia Odry - dokument z roku 1947, *Nautologia*, 1994, nr 1, s. 40; M. Sawala, Rybołówstwo łódzkie na wodach należących do obszaru Szczecina po 1945 r., *Materiały Zachodniopomorskie*, 1992, t. 38, s. 423.

roku po kilka tysięcy złotych dziennie, co wydaje się aż nieprawdopodobne, gdyż była to wtedy wysokość średniej miesięcznej pensji urzędnika. Co więcej: interesy załóg niemieckich i radzieckiej zwierzchności, prowadziły w konsekwencji do tego, że byli oni wspólnie zainteresowani utrzymaniem istniejącej sytuacji²⁶⁷.

Ośrodek rybacki na Stołczynie obsługiwał najprawdopodobniej jednostkę wojskową o numerze poczty polowej 96893, a upoważnionym do jego reprezentowania był niejaki Wołkow. Według danych z września 1947 roku zatrudniał trzydziestu pięciu rybaków niemieckich, zajmujących osady przy ulicach Morskiej, Łowieckiej i Dąbrówki. Dysponował trzystumetrowym nabrzeżem wzdłuż Odry, 23 łodziami wiosłowymi (dł. 6,80 m, szer. 1,35 m, zanurz. 0,20 m) i około 250 sztukami sieci, łowiąc na rzece Odrze i na jeziorze Dąbie²⁶⁸.

Baza rybacka w Gołęczynie, którą kierował naczelnik Iwan Michajłowicz Griniew, dostarczała rzekomo ryby oddziałom kryjącym się pod numerami 77052 i 96703 - ten ostatni oznaczał jednostkę administrującą strefą radziecką w porcie szczecińskim. Ośrodek zajmował kilkaset metrów nabrzeża odrzańskiego i dwa kanały, posiadał 18 łodzi wiosłowych, odbiegających nieco rozmiarami od tych ze Stołczyna (dł. 6 m, szer. 1,50 m, zanurz. 0,30), uznawanych zresztą za wyjątkowo udane, a łowiło na nich 39 rybaków niemieckich, którzy wraz ze swoimi rodzinami stanowili trzykrotnie liczniejszą grupę²⁶⁹.

Z kolei na wyspie Mienia dla władz radzieckich pracowało na 4 kutrach i 6 łodziach wiosłowych 18 niemieckich przedstawicieli tego zawodu. W imieniu placówki występował niejaki Chochłow, a obsługiwała ona "Moragenctwo" czyli Morską Agencję resortu żeglugi ZSRR w Szczecinie. Zdaniem tej ostatniej, baza ta powstała z myślą o zaprowiantowaniu marynarzy statków handlowych ZSRR wpływających do Szczecina, a jej dzienny połów wynosił rzekomo 300 kg, co było wielkością kilkukrotnie zaniżoną. Faktycznie bowiem, jak oficjalnie przyznał dowódca Centralnej Bazy Przeladunkowej, stanowiła ona podstawę aprowizacyjną wojskowego garnizonu w mieście nad Odrą²⁷⁰.

²⁶⁷ R. Techman, *Radzieckie bazy...*, s. 41.

²⁶⁸ APS, UWS, sygn. 220, s. 191; sygn. 1103, s. 29; sygn. 1274: relacja z 30.09.1947 w sprawie radzieckich przedsiębiorstw rybackich; AAN, DW PGWAR, sygn. 15, s. 100; R. Techman, *Radzieckie bazy...*, s. 42. Dane co do liczby taboru nie są zgodne w źródłach, jakimi dysponujemy. Według niektórych armia radziecka dysponowała w końcu października 1946 r. w Stołczynie 17 łodziami wiosłowymi i 6 osadami (przed wojną 25 łodzi i 30 rybaków), na Gołęczynie zaś 27 łodziami i 9 osadami (przed wojną 30 łodzi i 35 rybaków) - APS, MUR, sygn. 374, s. 11, 13. Łodzie gołęcińskie otrzymały numery: od 2 do 19, natomiast stołczyńskie - od 13 do 33 - tamże, sygn. 181, s. 7-9. Z kolei w lutym 1947 r. Gołęczin miał ponoć 50 łodzi a Stołczyn 28. Liczba kutrów była stała, były to: Men 1 - motor Junkers 12 PS, 8,5 m dł., 2,5 m szer., 0,80 m zanurz.; podobne parametry miał Men 2 nieco tylko węższy (2 m) przy 0,75 m zanurz.; Men 3 i Men 4 posiadały silniki Diesel 15 PS, 10,5 m dł., 4 m szer. i 0,70 m zanurz. - tamże, sygn. 174. Dysponujemy także spisami rybaków niemieckich, którzy poławiali dla wojska radzieckiego we wszystkich bazach.

²⁶⁹ Ibidem.

²⁷⁰ Ibidem; AAN, GIRM, sygn. 62, s. 33.

Połowy radzieckie były w istocie nielegalne, o ile bowiem na zajmowanie i użytkowanie przedsiębiorstw i obiektów rolnych rząd polski zawarł stosowne umowy z Północną Grupą Wojsk, o tyle takie porozumienia na prawo do uprawiania rybołówstwa morskiego i śródlądowego, nie istniały. Wydane zostały trzykrotnie w latach czterdziestych (1945, 1947, 1949) rozkazy radzieckiego dowództwa wysokiego szczebla zabraniające łowienia ryb jednostkom wojskowym na polskich jeziorach, ale nie były respektowane. Sytuacja komplikowała się tym bardziej, że interesujące nas placówki leżały na terenie podległym właściwie kompetencji Sowieckiej Wojskowej Administracji Niemiec - z tą formacją nie podpisano żadnych umów, a inne ją nie obowiązywały²⁷¹.

Radzieckie enklawy wpływały niekorzystnie na rozwój polskiego osadnictwa przybrzeżnego, blokując możliwość uprawiania zawodu rybaka przez napływających do Szczecina przesiedleńców, pozbawionych tu najlepszych osad i niemal jedyne majątku. Funkcjonowanie obcych ośrodków dezorganizowało ponadto rynek rybny miasta, bowiem tania siła robocza pozwalała Rosjanom dostarczać większe partie ryb po cenach, które zastosowane przez Polaków, nie dawały im szans rentowności²⁷².

Problem usunięcia z Polski rybaków pracujących dla Rosjan nie nabrał może szczególnej wagi w ramach powszechnej akcji wysiedlenia ludności niemieckiej, niemniej nie pozostał zupełnie w cieniu. Znalazł pewien posłuch we wrześniu 1946 r. na ogólnopolskiej Naradzie Rybackiej w Szczecinie, która zajmowała się najważniejszymi sprawami tej branży. Jednak dopiero w końcu roku władze samorządowe oraz rybackie podjęły starania o odzyskanie taboru ponemieckiego i zniesienie obcych ośrodków nad Odrą. Ponieważ do tego czasu sprawa radzieckich placówek połowowych nie nabrała większego rozmachu, przeto nie było nawet mowy, by dopuściły one polską administrację na zajmowany przez siebie teren.

Kierownik Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie podjął się interwencji nie tylko w biurze łącznikowym wojewody, powołanym do likwidowania wszelkich konfliktów związanych z pobytem wojsk radzieckich, lecz również w Delegaturze Rządu RP przy dowództwie PGW w Legnicy. Twierdził wręcz, że *"Obecna sytuacja wywołuje szkodliwy ferment wśród ludności rybackiej, rekrutującej się głównie z repatriantów zza Buga. Osadnicy - rybacy, nie posiadając narzędzi połowu są w krytycznej sytuacji materialnej, stają się elementem nieproduktywnym i ciężarem dla Państwa"*. Był przekonany, że rybacy w zamian za oddanie im taboru i sprzętu użytkowanego przez Niemców, będą skłonni dostarczać rybę obcym oddziałom wojskowym²⁷³. Po zbadaniu całej sprawy delegat legnicki uznał, że nie jest w stanie pomóc w akcji rewindykacyjnej, ponieważ bazy nie podlegają jednostkom

²⁷¹ APS, UWS, sygn. 1103.

²⁷² Ibidem, sygn. 1274: pismo Wydz. Apropozycji i Handlu UWS z 2.05.1947; ibidem, MUR, sygn. 83, s. 245.

²⁷³ AAN, DW PGWAR, sygn. 15, s. 99.

wchodzącym w skład formacji marsz. K. Rokossowskiego. Doradzał interwencję za pośrednictwem cywilnych władz centralnych, ale i tą drogą administracja szczecińska nic nie załatwiła²⁷⁴.

W gronie miejscowych organów rozważana była również koncepcja siłowego rozwiązania tego problemu: zajęcia obszaru i wydalenia z Polski zatrudnionych u Rosjan Niemców, korzystając z pomocy Wojsk Ochrony Pogranicza. Poniechano na szczęście tych zamiarów, zapewne z obawy przed politycznymi skutkami takiego czynu i trudną do przewidzenia reakcją ze strony radzieckich dowódców, z którymi szefowie wymienionych placówek byli w dobrych stosunkach. Wprawdzie najważniejszy z nich - naczelnik Centralnej Bazy Przeładunkowej odżegnywał się od odpowiedzialności za działalność gospodarstw rybackich prowadzonych przez obywateli ZSRR, ale nie znana była postawa innych komendantów, zainteresowanych materialnie w zachowaniu status quo. Nie od rzeczy był także niepokój o możliwość zbrojnego oporu Niemców z wyspy Mienia, których posądzano o posiadanie broni automatycznej²⁷⁵.

Ponieważ akcja rewindykacyjna nie przyniosła pożądanych rezultatów, przeto administracja rybacka usiłowała nakłonić radzieckiego oficera łącznikowego przy wojewodzie do zarejestrowania całego taboru eksploatowanego przez obce placówki i uzyskania kart rybackich dla zatrudnionych tam Niemców, by w ten sposób rozciągnąć nad nimi pewną kontrolę²⁷⁶. W sukurs przyszły i inne okoliczności: umacnianie się bowiem polskiego stanu posiadania w Szczecinie, a zarazem kurczenie zasięgu administracji wojskowej, spowodowało, że naczelnicy baz rybackich usiłowali zalegalizować swe istnienie jako dostawcy ryb dla poszczególnych oddziałów radzieckich²⁷⁷. Doszli więc do przekonania, że w aktualnej sytuacji, by przetrwać i kontynuować proceder, niezbędne jest poddanie się polskim przepisom i formalne uznanie całego sprzętu rybackiego za własność Rzeczypospolitej. Z tego powodu w lipcu-sierpniu 1947 roku kierownictwo wszystkich placówek zwróciło się do władz wojewódzkich o przydzielenie niemieckim załogom kart rybackich dla cudzoziemców.

Pomimo ogólnej akceptacji, szczecińskie organy administracyjne stanęły przed pewnym dylematem: z jednej bowiem strony powinny były odmówić ich wydania, kierując się brakiem umów między rządami Polski i Niemiec w sprawach połowu ryb, nadto bezprawnym, nie zalegalizowanym w żaden sposób istnieniem radzieckich

²⁷⁴ Ibidem, s. 98; APS, MUR, sygn. 272, s. 55.

²⁷⁵ APS, ZMiMRN w Szczecinie, sygn. 120, s. 17-18; ibidem, UWS, sygn. 1103, s. 63-67; R. Techman, *Radzieckie bazy...*, s. 41; Kurier Szczeciński, 1.10.1946, nr 225, s. 1. W dokumencie z połowy lipca 1947 komisarz dzielnicowy prosił WUBP o kontrolę rybaków w czasie połowu, skonfiskowanie im sprzętu i ryb, powiadomienie władz radzieckich, że łowią oni wbrew rozkazom "w celu ewentualnego wyciągnięcia odpowiednich konsekwencji służbowych w stosunku do winnych" - APS, UWS, sygn. 1103, s. 15.

²⁷⁶ APS, MUR, sygn. 272, s. 55.

²⁷⁷ Ibidem, UWS, sygn. 1274: relacja z 30.09.1947 w sprawie radzieckich przedsiębiorstw rybackich; R. Techman, *Radzieckie bazy...*, s. 42.

ośrodków czy ich wybitnie rabunkową gospodarką i nieuregulowanym stanem finansowym, z drugiej natomiast strony odmowa groziła ucieczką rybaków niemieckich z taborem i sprzętem przez niedostatecznie strzeżony Zalew Szczeciński albo jego wywiezienie na radzieckich statkach morskich²⁷⁸.

Tymczasowe karty rybackie zostały ostatecznie przydzielone, a wydał je w myśl przepisów wojewoda szczeciński, który wkrótce scedował swe uprawnienia na Morski Urząd Rybacki w Szczecinie. Pierwszych trzydzieści dziewięć kart otrzymała baza w Gołęczynie - wystawiane imiennie pozwalają nam poznać wszystkich rybaków niemieckich pracujących dla Rosjan, a najczęściej były to całe rodziny - np. Zimmermann (5 osób), Vestphal (3) czy Bärenbruch, Kleinke, Gulbies, Heinrich, Kuschnitz - te ostatnie reprezentowane przez dwie osoby każda²⁷⁹. Polska administracja rybacka mogła wkrótce dokonać zewidencjonowania personelu niemieckiego i jego majątku, jej urzędnicy wchodzili od końca 1947 roku na teren wszystkich baz radzieckich, nawiązała także pewne formy współpracy, gdyż kilku szczecińskich rybaków odbyło tam swoje praktyki²⁸⁰.

Intencje strony polskiej były czytelne: chodziło po prostu o stwierdzenie stanu faktycznego i ewentualne zabezpieczenie się przed nagłym wywozem taboru i sprzętu. Takie kroki dyktowały liczne ucieczki rybaków niemieckich, najczęściej za radzieckim przyzwoleniem, do wschodniej strefy okupacyjnej Niemiec. Organy rybackie wyczulone na możliwość wystąpienia takiego scenariusza, dokonywały co jakiś czas kontroli stanu jednostek pływających, prowadziły statystykę ich połowów²⁸¹.

W pierwszych latach potencjał szczecińskich baz rybackich w zakresie narzędzi pracy nie był mały nawet w skali całego Pomorza Zachodniego, ale z czasem ich udział malał. Bynajmniej nie dlatego, iż zmniejszała się liczba jednostek połowowych, prawie niezmienna, lecz wobec faktu, że z miesiąca na miesiąc zwiększał się polski stan posiadania. Dobrze ilustrują to dane z połowy listopada 1948 roku: na 114 kutrów placówki radzieckie dysponowały tylko 4, zatem kilkoma procentami z całości, jeszcze gorsze proporcje odnosiły się do łodzi motorowych, gdyż z 281 Rosjanie posiadali 1. Najlepsza relacja dotyczyła łodzi wiosłowych, ponieważ bazy miały ich 52 (Gołęczyn - 22, Stołczyn - 21, Mienia - 9) na 407 zarejestrowanych²⁸². Liczba rybaków, którym władze polskie przydzieliły karty rybackie, sięgała 92 osób (Gołęczyn - 39, Stołczyn - 35, Mienia - 18) co mogło stanowić kilka procent całej ludności zatrudnionej w rybołówstwie zachodniopomorskim.

²⁷⁸ APS, UWS, sygn. 1103, s. 5, 65; sygn. 1274: relacja z 30.09.1947 w sprawie radzieckich przedsiębiorstw rybackich; R. Techman, *Radzieckie bazy...*, s. 42.

²⁷⁹ APS, UWS, sygn. 1103, s. 1-4, 11-12, 55-59, 71-77.

²⁸⁰ Ibidem, s. 21; ibidem, MUR, sygn. 83, s. 11; R. Techman, *Radzieckie bazy...*, s. 41.

²⁸¹ APS, MUR, sygn. 376, s. 38, 42, 48, 52.

²⁸² Ibidem, sygn. 178, s. 37-41.

Połowy radzieckich ośrodków, zbywane początkowo w sposób dowolny, od 1948 r. odbierała Centrala Rybna, ich zaś wyniki były wtedy wliczane do ogólnych zestawień rybołówstwa całego obwodu, a następnie okręgu szczecińskiego²⁸³. Dysponujemy pewną statystyką, która - choć wydaje się mocno zaniżona - pozwala na wysunięcie uogólnień co do eksploatacyjnej strony działalności baz radzieckich. Otóż w 1948 r. złowiły one bez mała 120 t ryb, dając blisko 25 % ogółu połowów szczecińskiego obwodu rybackiego (do sierpnia tego roku wchodziły doń miejscowości Szczecin i jego dzielnice: Gołęczin, Stołczyn, Skolwin oraz Mścięcino), najmniej w czerwcu (6,2 t), najwięcej w październiku (19,1 t), przy średniej miesięcznej około 10 t. Ich udział był z początkiem 1948 roku bardzo duży, gdyż stanowił 84,6 %, malał jednak z miesiąca na miesiąc, schodząc w czerwcu poniżej 50%. Na koniec tego roku, kiedy przestały łowić kutry z wyspy Mienia, a w obwodzie szczecińskim znalazły się po reorganizacji władz rybackich inne jeszcze porty i przystanie: Stepnica, Dąbie, Bystra, Lubczyna, Kopiec, Łąka i Inoujście, rosyjskie ośrodki rybackie odnotowały najsłabszy wynik - 6,8 % wyłowionego surowca rybnego. Podobnie jak i Polacy łowiły one przede wszystkim tzw. białą rybę: najwięcej płotek i leszczy, ale także okonie, szczupaki, sandacze, liny oraz węgorze, rzadziej trafiał się boleń, sporadycznie mintaj²⁸⁴. Efekty eksploatacyjne 1949 roku wcale nie odbiegały od poprzednich, albowiem tylko za okres kwietnia - października bazy w Stołczynie i Gołęczynie złowiły 100 t ryb, co wręcz nasuwa skojarzenie czy przypadkiem placówka na wyspie Mienia, która dysponowała przecież największymi możliwościami łowczymi była rzeczywiście ujmowana w polskiej statystyce za poprzedni rok²⁸⁵.

Polskie starania o usunięcie obcych wpływów w rybołówstwie szczecińskim przyniosły w gruncie rzeczy połowiczny sukces. Wprawdzie w grudniu 1948 roku przestała istnieć baza rybacka na wyspie Mienia, ale wszystkie jej kutry, po uprzednim remoncie, zostały przez Rosjan wraz z załogami niemieckimi przeprowadzone do radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec²⁸⁶. Inaczej było z łodziami rybackimi i etatową obsadą pozostałych placówek. Najpierw zlikwidowany został ośrodek w Stołczynie, po tym jak w końcu kwietnia 1950 roku przedstawiciel jednostki radzieckiej powiadomił polskie władze rybackie, że gospodarstwo rybne ulega rozwiązaniu. Ponieważ Niemcy nie byli zatrudnieni przez ten oddział, który otrzymywał od nich tylko ryby, przeto MUR w Szczecinie odebrał im karty rybackie, pozostawił wraz z

²⁸³ Ibidem, sygn. 27, s. 35.

²⁸⁴ Ibidem, sygn. 321, 375-376: zestawiono na podstawie dekadowych sprawozdań eksploatacyjnych Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie.

²⁸⁵ Ibidem, sygn. 377-378: zestawienia dekadowe i miesięczne.

²⁸⁶ Ibidem, sygn. 27, s. 157. Według informacji z początku grudnia 1948 baza z wyspy Mienia dysponowała prócz wspomnianych 4 kutrów także 2 łodziami motorowymi i 9 łodziami wiosłowymi, przy czym kilka z nich było w remoncie - APS, MUR, sygn. 375: zestawienie taboru za 10.1948.

rodzinami (razem 80 osób) do dyspozycji administracji ogólnej w celu wysiedlenia, a następnie przejął tabor na skarb państwa²⁸⁷. W podobny sposób nastąpił kres bazy gołęcińskiej - w ostatniej dekadzie lipca 1950 roku rybacy niemieccy przestali łowić, pozbawieni podstawowych dokumentów uprawniających do wykonywania zawodu²⁸⁸. Jednostki połowowe z Gołęcina i Stołczyna znalazły się w posiadaniu szczecińskich spółdzielni: najpierw "Delfin", a potem (po jej wchłonięciu) - "Certy". Ta ostatnia zatrudniła 20 rybaków niemieckich (6 stołczyńskich i 14 gołęcińskich), mieszkających na ulicach: Światowida, Morskiej i Łowieckiej. Ten też rok zamyka istnienie w mieście nad Odrą enklaw radzieckiego rybołówstwa²⁸⁹.

Gwoli dopełnienia problematyki wypadnie jeszcze przyrzeć się radzieckiej obecności po wschodniej stronie jeziora Dąbie, gdzie również istniały sprzyjające warunki tworzenia gospodarstw połowowych, choć ograniczone w zasadzie tylko do dwóch przystani rybackich. Większa z nich - Lubczyna, była jednak zniszczona, zawałona gruzem i różnego rodzaju sprzętem wojskowym, wymagając pewnych nakładów, by uruchomić połowy, stąd też chyba niewielkie nią zainteresowanie radzieckich jednostek. Inna sprawa, iż czynnikiem stabilizującym polskie osadnictwo był tu zapewne niewielki oddział WP, pełniący służbę ochrony granicy, który najprawdopodobniej korzystał z połowów siedmiu pozostałych na miejscu niemieckich rybaków²⁹⁰. Rosjanie skierowali uwagę na ocalałą osadę Bystra, gdzie pod ich nadzorem znalazły się 22 rodziny dysponujące odpowiednim taborem i sprzętem, czterema wędzarniami, warsztatem stolarskim zdolnym wyrabiać beczki oraz maszyną do mielenia ryb. Ich to "przygarnęła" najpierw radziecka składnica materiałów broni chemicznej, potem zaś, po jej odejściu na początku 1947 roku, do placówki tej "przyznawały się" różne jednostki wojskowe, podległe najprawdopodobniej przełożonym w Goleniowie²⁹¹. Za wyłączenie całej wsi z wysiedlenia, ludność niemiecka, która cieszyła się dużą swobodą, musiała oddawać większość złowionych ryb, na potrzeby nie tylko aprowizacyjne, ale też prywatne swych pracodawców, zbywających surowiec na okolicznych targowiskach.

Działalność grupy rybackiej w Bystrej, która zdaniem władz polskich bezprawnie łowiła ryby, zatrudniała bowiem w sposób nielegalny rybaków mieszkających na terenie wyjętym spod administracji Rzeczypospolitej, bez jej porozumienia i zgody, była przyczyną licznych zatargów. Władze powiatowe nie

²⁸⁷ Ibidem, UWS, sygn. 1105, s. 51.

²⁸⁸ Ibidem, MUR, sygn. 379, s. 22.

²⁸⁹ Ibidem, UWS, sygn. 1104, s. 1; ibidem, MUR, sygn. 32, s. 81, 153; sygn. 33, s. 75, 85, 171, 231; sygn. 34, s. 127, 131; sygn. 47, s. 3; M. Sawala, op.cit., s. 423-425.

²⁹⁰ APS, UWS, sygn. 787, s. 25; AP Płoty, Starostwo Powiatowe Nowogardzkie, sygn. 67, s. 11-12: pismo Urzędu Gminy w Lubczynie z 22.09.1945.

²⁹¹ Miała ona wchodzić od stycznia 1947 r. w skład 415 gospodarstwa mjra Szipanowa stacjonującego w Goleniowie, co według polskich danych nie odpowiadało prawdzie, potem 5 oddziału gospodarczego ppłk Koszańskiego; w źródłach występuje też 411 AZCH podlegający IV Oddziałowi Intendenturu PGW AR.

zamierzały tolerować autonomii wsi i zarządziły jej przejęcie. Wybrały jednak najbardziej nieodpowiednią formę, gdyż w lutym 1947 r. dokonały na nią najazdu z oddziałem milicji i Wojska Polskiego, rozpoczynając wysiedlanie mieszkańców²⁹².

Negatywny wydźwięk całej akcji, już ze swej natury niewłaściwej, pogłębił fakt, iż przybyła ekipa oraz wykorzystująca sytuację okoliczna ludność, dopuściły się aktów grabieży i dewastacji. Przy okazji uległ rzekomo splądrowaniu dom radzieckiego oficera, a flaga tego państwa została zdeptana. Za dopuszczenie do konfliktu zapłacił swoim stanowiskiem gryfiński starosta, zaś kres wysiedleniu położył uzbrojony oddział radziecki. Niemcy otrzymali z powrotem większą część swego majątku (inwentarza żywego, łodzi, kutrów i sprzętu rybackiego), natomiast w ogólnym zamieszaniu najbardziej ucierpiała sama miejscowość, częściowo zdewastowana i rozszabrowana²⁹³. Sprawa stała się głośna, była również powodem wymiany zdań między wojewodą szczecińskim a dowódcą Północnej Grupy Wojsk marsz. K. Rokossowskim i jego kwatermistrzem gen. lejtn. F.N. Łagunowem²⁹⁴.

Wbrew umowom polsko-radzieckim o eksploatacji przez PGW obiektów rolnych, a także zakazom połowów ryb w polskich jeziorach, Bystra nadal pozostawała w obcych rękach. Zajął ją tym razem 5 oddział gospodarczy (jednostki ppłk. Koszańskiego), którego komendant kpt. Poluchowicz²⁹⁵ bez zgody administracji polskiej założył ponownie gospodarstwo rybne, dysponujące wówczas 2 kutrami, 2 łodziami motorowymi, 12 łodziami wiosłowymi i znaczną ilością sieci. Wobec wytworzenia się nowej sytuacji, szczeciński wojewoda prosił w sierpniu 1947 roku dowódcę PGW o uregulowanie całej sprawy "*gdyż taki stan rzeczy bardzo ujemnie wpływa na zagospodarowanie ziem Pomorza Zachodniego*"²⁹⁶. Interwencja nie przyniosła zrazu rezultatu, podobnie jak i pisma do polskiego przedstawiciela przy dowództwie legnickim²⁹⁷.

W końcu jednak, kiedy zagadnienie to - chcąc nie chcąc - nabrało rozgłosu, strona radziecka podjęła decyzję o opuszczeniu Bystrej, obiecując oddanie wsi wraz z całym taborem i sprzętem rybackim. Z obawy przed jego utratą łącznik wojewody uczulał starostę gryfińskiego oraz administrację rybacką, by przyspieszyły akcję, a jego zwierzchnik wydał stosowne upoważnienia dla władz powiatowych. Przewidywania nie okazały się płonne, albowiem 24 września 1947 roku Rosjanie zlikwidowali nagle swoją placówkę, formalnie zdając ją dopiero po tygodniu, przez co

²⁹² APS, UWS, sygn. 1272, s. 32-33.

²⁹³ AAN, MAP, sygn. 667, s. 70-71; APS, UWS, sygn. 1272, s. 29-32.

²⁹⁴ Ibidem.

²⁹⁵ W źródłach nazwisko to pisane jest różnie, występuje też forma Puluchowicz, z kolei w akcie zdawczo-odbiorczym miejscowości - Paluszkiewicz.

²⁹⁶ APS, UWS, sygn. 1272, s. 33.

²⁹⁷ Ibidem, sygn. 1276: pismo z 27.08.1947. Ta interwencja rozszerzała podstawy prawne przejęcia Bystrej, jednocześnie podawała nieco inne dane o taborze rybackim tu zgromadzonym, chyba właściwsze, mianowicie Rosjanie mieli posiadać: 2 łodzie motorowe, kilka łodzi wiosłowych oraz odpowiednią ilość sieci.

kilkunastu Niemców, najprawdopodobniej uprzedzonych wcześniej, zbiegło z częścią swego dobytku na jednostkach pływających do wschodnich Niemiec²⁹⁸. Kilka dni później starosta gryfiński wszedł na teren Bystrej²⁹⁹, przekazując ją następnie Morskiemu Urzędowi Rybackiemu w Szczecinie, który przejął w stanie mocno zużytych 10 łodzi wiosłowych, 3 włoki węgorzowe, 55 żaków oraz sieci zastawnych. Pozostali na miejscu Niemcy (w liczbie siedmiu) zostali wkrótce wysiedleni, natomiast w ich miejsce przybyli rybacy z Dąbia i Trzebieży oraz jezior poznańskich³⁰⁰.

Gdyby na koniec dokonać krótkiej charakterystyki wspomnianych radzieckich ośrodków rybackich, to nasuwa się ogólna konstatacja, że były one właściwie przedsiębiorstwami zarobkowymi, bez stosownych ku temu uprawnień formalnych, które wykorzystywały istniejące możliwości czerpania pokaźnych dochodów z eksploatacji polskich akwenów. Nie posiadały więc żadnych licencji, nie opłacały ustawowych podatków, pomniejszały zatem wpływy skarbu państwa z tytułu nie wywiązywania się z obowiązku fiskalnego. Prowadziły przy tym nieracjonalną eksploatację wyniszczającą stan zarybienia, degradowały środowisko lądowo-wodne, niewiele robiąc sobie z obowiązujących przepisów ochronnych. Nie mając prawnych podstaw działania, obce gospodarstwa rybackie stanowiły poważną przeszkodę w administrowaniu terenami przybrzeżnymi i portowymi przez właściwe władze polskie.

²⁹⁸ Ibidem, sygn. 3490, s. 143, 147-148, 152-153. Dysponujemy dokładnymi nazwiskami Niemców, którzy opuścili Bystrą - grupa ta liczyła 12 osób, a stanowili ją członkowie 5 rodzin: Pjuka, Fok, Grut, Pmlle, Fik.

²⁹⁹ Zachował się bardzo szczegółowy akt zdawczo-odbiorczy - przekazywał mienie komendant 411 AZCH kpt. Katinin a przejmował starosta Michał Maško. Wymieńmy tylko, że strona polska odbierała np. różnego rodzaju ruchomości (meble, wanny itp.) motor do łodzi, 4 wędzarnie, warsztat stolarski, maszynę do mielenia ryb, 12 beczek, wagę, ale także młyn elektryczny i 2 piekarnie, a z taboru i sprzętu rybackiego: 10 łodzi wiosłowych, 4 sztuki sieci węgorzowych, 30 żaków, 40 sztuk skrzydeł do żaków, 25 sztuk sieci zastawnych - zob. APS, UWS, sygn. 3490, s. 129-135.

³⁰⁰ Ibidem, s. 145, 152; ibidem, MUR, sygn. 24, s. 83.