

AH
18 December 1951
I/2931POLANDDESCRIPTION OF COUNTRYCOMMUNICATIONSWaterwaysÜbersicht über den STETTINER Hafen

SOURCE MUNICH: A recently arrived refugee who worked until his escape in the STETTIN-Port.

DATE OF OBSERVATION: 1949 - 1951.

+ + +

Die Verwaltung des STETTINER Hafens wurde am 1. Januar 1950 gegründet und übernahm die Funktionen des früheren STETTINER Seeamtes (Zarząd Portu Szczecińskiego, Szczeciński Urząd Morski.) Die ZPS ist in Hafenämter eingeteilt, welche die einzelnen Küstenteile umfassen. Die Verwaltung befindet sich in der Waly Chrobrego Straße Nr. 2.

Generaldirektor ist BILINSKI Jan, der aus der UdSSR kommt. In dem Gebäude in der Waly Chrobrego Straße befinden sich folgende Abteilungen:

Ekspluatacyjny, Leiter KUPRYNSKI (fnu) aus der UdSSR, Abteilung für Massenverladungen, Administrationsabteilung, Leiter GAWRONSKI Feliks; Inspektionsabteilung, Leiter JASZCZURA (fnu), ein vom UB zugewiesener Sowjet, steht der Personalabteilung vor.

Die einzelnen Hafenämter, die unmittelbar der UPS unterstellt sind:

Bunker - umfaßt das Ufer Arsenal. Dort arbeiten etwa 20 Leute bei der Versorgung der Schiffe mit Kohle und Wasser.

Góra - umfaßt das Ufer von Arsenal bis Kra ausschließlich, also die Ufer Wulkan, Huk, Snop, Ucho, Oko, außer der Fischereizentrale (Central Rybna) und Wyspa Okretowo-Góra. Dort arbeiten etwa 1,500 Mann. Hier befinden sich 11 feststehende Kräne. Im Hafen Wyspa Okretowo-Góra werden kleine Warenladungen vorgenommen. Große Zuckerlager, Zellulose Lager und Lager für Eisen und Baumwolle sind hier untergebracht. Im Hafen Snop wird Kohle und Roheisen in kleinen Mengen verladen, ebenfalls im Hafen Huk. Im Hafen Ucho befinden sich Ställe für importierte Pferde, im Hafen Oko ist der Standort für Schiffe, die auf Ladungen warten, im Hafen Wulkan Heringslager für den Import.

Starówka - umfaßt das Ufer von der Westseite des russischen Hafens bis Lasztownia. Dort arbeiten etwa 1,200 Leute; dort werden Kautschuk, Drähte und Eisenwaren ausgeladen. Der Hafen besitzt sieben feststehende einarmige Kräne bis zu 3,5 6 Tragfähigkeit. Deutsche Schiffe bringen hierher Eisen und Zucker, teilweise auch Zement.

AH
18 December 1951
1/2931POLAND
(cont'd 1)

Parnica - umfaßt das Ufer von der Elektrownia ab bis zum Oberschlesischen Ufer. Es ist dies der Kohlenhafen. Wenn der polnische Hauptkohlenhafen überfüllt ist, wird hier Roheisen ausgeladen und Kohle, Öl, sowie Petroleum eingeladen. Teilweise werden hier auch andere Waren verladen. Der Hafen hat vier feststehende Kräne bis zu sieben Tonne Tragfähigkeit.

Kaszbaskie - umfaßt den gesamten Kohlehafen, also das Ufer Gliwickie, Kaszubskie, Gornoslaski, Basen Notecki und Basen Warty. Es arbeiten dort etwa 3.000 Mann. Dieser Teil wurde 1950 von den Sowjets an Polen übergeben. Zur Zeit wird hier ein großer Fließbandverlader gebaut, der 20 Züge täglich verladen kann, und der laut Plan 1951 noch fertiggestellt werden soll. Es wird von den staatlichen Firmen Mostostal und Hydro-Trust zwischen den Ufern Kaszbaskie und Noteckie gebaut. Im Oberschlesischen Hafen wird aus Finnland kommendes Papier auf Schiffe nach Schweden und Holland verladen.

Ewa - Hier spielt sich der Ex- und Import von Getreide ab. Hat einen großen deutschen Elevator, drei Silos für Weizen und Korn und einen für Mais, Hafer, usw. Leiter des Büros ist WULERT (fnu).

Die Fischezentrale (Centrala Rybna) hat ihren Hafen in Lasztownia. Hier werden Schiffe und Hochseekutter aus- und eingeladen, weiterhin sind dort auch Lager. "Kutry Zalewowe" werden im Hafen Oke ausgeladen, wo sich auch die Fischverwertungsfabrik befindet. Das Heringsbassin befindet sich beim Industriekanal, in der Nähe der früheren Bunker.

Die Zentrale der Ölindustrie Nr. 3 (Centrala Przemyslu Naftowego) verladet Öl im Oberschlesischen Hafen und Lasztownia. Unbekannt ist, woher das Öl und das Benzin stammt, es ist aber Tatsache, daß sie im Hafen von Szczecin verladen werden.

Der russische Haupthafen beschäftigt nur deutsche Facharbeiter, die aus diesem Grunde nicht evakuiert worden sind.

Der tschechische Hafen befindet sich auf dem östlichen Teil der Insel Ewa und soll in Kürze zur Exploitation freigegeben werden. Dort wird eine Mole in einer Länge von 860 m mit fünf Hallen gebaut. Der Hafen hat acht kleine einarmige Kräne. Es wird ebenfalls eine Hebebrücke als Verbindung der Insel Ewa zum Russischen Hafen gebaut.

Die Hütte STETTIN (Huta szczecin) auf dem Ufer Kra produziert nur für die Sowjets. Roheisen wird aus Deutschland und Polen bezogen. Stahl wird mit den polnischen Schiffe M.S. Narew, Bug, Torun, Goplo und mit sowjetischen Schiffen abtransportiert.

Das Elektrizitätswerk befindet sich in der Nähe des Ufers Parnica und besitzt 12 Kessel.

Der russische Spiritushafen befindet sich 100 m westlich der Elektrownia. Jeden Dienstag und Freitag wird der Spiritus mit zwei sowjetischen Tankschiffen "Kondrup 1" und Kondrup 2"

POLAND
(cont'd 2)

abtransportiert.

Die STETTINer Werft, die früheren Oderwerke, befinden sich zwischen der Oder und dem Hafen Wulkan. Dort arbeiten etwa 3.000 Mann. Es werden dort Fischkutter am Fließband hergestellt die aus Eisen und Holz gebaut werden. Auch Reparaturen von polnischen Handels- und Kriegsschiffen werden dort ausgeführt, sowie kleinere Reparaturen an ausländischen Schiffe. Die Werft hat zwei Schwimmdocks. Zwei der vier Stapel wurden abmontiert und Teile auf die Insel Gorno-Oktretowe geschafft. Am 22. Juli 1951 wurde mit dem Bau eines 1.000 t Transportschiffes für Roheisen und Kohle begonnen.

Das Amt Hafenarbeiten (Portwowe Roboty Czerpalnie i Podwodne - PRCiP) mit dem Sitz in DANZIG (GDANSK) hat eine Expositur in SZCZECIN. Die Expositur hat fünf Tauchermansschaften und eine Sondierungsmannschaft. Vier Vertiefungsmaschinen arbeiten und zwar "Zaba" am Ufer Notacki und "Odra 1" im Kanal Gornoslaski, "Odra 2" und "Inz. Wenda" von SWINOUJSCIE bis zu den Grenzen des Hafens. PRCiP hat seine eigenen Werkstätten. Direktor ist GRZEGORCZYK (fnu), der frühere Inspektionschef der Verwaltung des STETTINer Hafens.

Die Werkstätten der Verwaltung des STETTINer Hafen (Zarząd Portu Szczecińskiego) befinden sich in Golnowo, zwischen dem PRCiP und dem Ufer Ucho. Es arbeiten dort etwa 300 Leute, die Generalüberholungen der Schiffe der ZPS durchführen.

Die Werkstätten der GDYNIA - Amerika-Linie (heute "Große Schifffahrt," da die GDYNIA-Amerika-Linie nicht mehr besteht,) befinden sich in Richtung der kleinen Regalicja, neben der Feuerwehr.

Der größte Hafenverkehr entwickelte sich in STETTIN in den Jahren 1947, 1948 und 1949. Nach der Pause im Mai 1950 kamen die Kohlenverladungen in Betrieb. Die Kohlen werden auf sowjetische Schiffe bis zu 10.000 t Fassungsvermögen, auf schwedische, dänische, norwegische Schiffe mit einem Fassungsvermögen von 2.000 bis 3.000 t verladen.

Aus diesem Hafen werden ausgeführt: Fleisch, Eisen, Draht, verarbeitete Zellulose, Zucker, Öl, Benzin. Es kommen an: Baumwolle, Wolle Kautschuk, schwedisches Roheisen, Holz zur Papierverarbeitung) aus Finnland, Chemikalien. Von polnischen Schiffen laufen regelmäßig diesen Hafen an: Goplo - Kohle und Roheisen, Soldek - Kohle und Roheisen, Kilinski 10.000 t, Michiewicz 10.000 t, das größte polnische Warentransportschiff Warta 10.000 t, Torun - Kohle und Roheisen, Rataj - Kohle und Roheisen, der in letzter Zeit Getreide transportiert, Bug, Narew, Gliwice, Oksywie und das in GDANSK neu erbaute Schiff Wroclaw.

AH
18 December 1951
I/2931POLAND
(cont'd 3)

Das Kapitanat ist unmittelbar dem Schiffahrtsministerium unterstellt und mittelbar finanziell dem ZPS, Kapitän ist der etwa 68 Jahre alte ZALEWSKI Wladyslaw, ehemals Kapitän für große Fahrt. Das Amt befindet sich an der Oder gegenüber der Insel Grfia. Dort befindet sich das Devisenamt der Wop, die Kontrollstelle Wop, der Dienstoffizier des Hafens, der ältere Hafenoffizier SWITALA Wacław (Hafen - UB,) Ermittlungsreferat (Ing. SCHNEIDER, Posener, ein Aktivist, Parteiangehöriger, rigoroser Mensch,) die Dispositoren: SOKOLOWSKI Stanislaw; KRUK Henryk, PRZYBOROWSKI Czesław, KORDONSKI Zbigniew. Das Lotsen und die Hafennavigation bis SWINOUJSCIE sind dem Kapitanat unterstellt. Das Kapitanat des Hafens besitzt folgende Einheiten:

SS Pelika - 1951 aus Holland, Holownik	400 PS
SS Henryk - 1948	400 PS
MS Lis - 1945	280 PS
MS Pilot 52 - 1949	210 PS
MS Pilot 51 - 1949	210 PS
MS Pilot 63 - 1950	210 PS

ehemals deutsche Holowniki:

SS Bizon	400 PS
SS Los	400 PS
SS Tadeusz	260 PS
SS Mietek	120 PS
SS Kazek	170 PS
SS Tadek	80 PS
SS Wladyslaw	---
MS Marek	120 PS

Zwei deutsche ehemals Holowniki Pommerland und Swinemünde sind zur Zeit in Reparatur.

Motorschiffe neu:

Irena 1946 aus Schweden eingeführt;
Basia 1947 aus Schweden eingeführt;
Grazyna 1951 aus Schweden eingeführt;

Ehemals deutsche Motorschiffe:

Ninka, Basia, Krystyna, Zosia, Wiselka, Janka mit ZMP-Mannschaft, Janinka mit weiblicher Mannschaft;

Schwimmkräne:

1 Nr. 3, 31 t aus Holland, im Juli 1951 geliefert;
1 Nr. 4, 100 to ehemals deutsch;
2 63 to
3 30 to
2 9 to, die in der Superphosphatfabrik arbeiten,
1 15 to, der im PRCiP arbeitet.

AH
18 December 1951
I/2931

POLAND
(cont'd 4)

Der Hafen dieser schwimmenden Einheiten befindet sich in der Nähe der Werkstätten der ZPS in Golnowo. Chef dieser Einheiten ist Ing. KRONBERG (fnu) aus LWOW, der bei den Arbeitern sehr beliebt ist. Chef der Mannschaften ist der Führer Leutnant des WOP, CZECH Zdzislaw. In diesem Hafen werden kleine neue Einheiten gebaut und alle Reparaturen an Einheiten des Kapitanats vorgenommen.

Die Verteilung, Versorgung und Schulung der Mannschaften wird hier durchgeführt.

Direktor ist Dr. Ing. URBANSKI (fnu). Technischer Chef ist SZYMIK Roman, früherer Bootsmann auf der Blyskawica, der nach dem Kriege aus England zurückkehrte. Er ist ein Karriere-macher; er hat im Mai 1951 den früheren technischen Chef, Ing. SWIERGIEL (fnu) der UB übergeben. SWIERGIEL ist Zusammenarbeit mit dem Westen und Sabotage vorgeworfen worden.

Die ehemals deutschen Schiffe Pommerland und Swinemünde sollten die Kessel des italienischen Schiffes Usymbara bekommen, der unweit von Kra versenkt wurde. Ing. SWIERGIEL war damit nicht einverstanden, da die Kessel zu 60 v.H. zerstört waren. Nach dessen Verhaftung wurden noch weitere acht Personen des Kontrolldepartments des Schiffsverkehrsministeriums in SZCZECIN in der Waly Chrobrego Straße verhaftet. Nach einigen Tagen wurde eine Frau entlassen, die dann berichten konnte, daß SZYMIK alle angezeigt hatte, um das Amt des Chefs zu übernehmen.

Die rechte Hand des SZYMIK ist ein gewisser SZMACAJ (fnu), ein verbissener Kommunist und früherer See-Miliziant, der von der WOP zugeteilt wurde. WOP hat überhaupt großen Einfluß in Personalfragen. Jeder, der neu eingestellt wird, wird erst vom WOP über seine Familienverhältnisse und seine Vergangenheit geprüft. Nach dieser Prüfung und nach der Ausfüllung einiger Formulare und der Unterzeichnung der Verpflichtung hinsichtlich der Einhaltung der Schweigepflicht kann der Antragsteller eingestellt werden.

Die Zahl der Vertrauensleute des Regimes schätzt man auf 50 v.H. Die Arbeit ist schwer, die Normen hoch. Ein Beispiel: im Jahre 1946 betrug die Norm für Kohletrimmen pro Arbeiter täglich 35 t, heute, 1951, beträgt die Norm 156 t täglich. Der Verdienst ist geringer geworden, da die Prämien von 15 auf 10 v.H. gesenkt wurden und da die Preise gestiegen sind. Die Arbeiter nehmen zur Arbeit nur eine Flasche Milch und fast stets trockenes Brot mit.

Die Heuer eines Matrosen beträgt 612 Zloty plus 52 Zloty Seezulage. Ein älterer Matrose verdient 712 Zloty plus 58 Zloty Zulage. Der Leiter einer schwimmenden Einheit verdient 860 Zloty plus 63 Zloty Zulage.

AH
18 December 1951
I/2931

POLAND
(cont'd 5)

Die Gemeinschaftsküche für die ZPS-Arbeiter gibt Mittagessen für 3,40 Zloty aus. Die Arbeiter der UB, MO und WOP haben besondere Verkaufsstellen, in welchen die Waren um 26 v.H. billiger und überhaupt in einer größeren Auswahl vorhanden sind. Die einzige Beschränkung, der sie unterstellt sind, ist die, daß sie, um Spekulationen vorzubeugen, beim Einkauf Kontrollkarten vorzeigen müssen und nicht jede beliebige Menge kaufen dürfen. Für ausländische Matrosen gibt es ebenfalls besondere Läden, zum Beispiel "Baltona," wo sie für die Allgemeinheit nicht zugängliche Waren, wie Wurstwaren und Süßigkeiten, kaufen können.

Der Zwang Versammlungen zu besuchen, wo stundenlang politische Vorträge gehalten und Loblieder auf die Leistungen der Regierung gesungen werden, bedingt, daß der Arbeiter zu einem seelenlosen, apathischen Automaten wird. Jedoch kann man bei einem gewissen Teil von Arbeitern, denen es materiell etwas besser geht, die Einflüsse der Propaganda bemerken. Sie halten sich an die aufgestellten Statistiken über den Aufbau der Industrie in Polen, und entschuldigen die, wie man sagt "vorläufigen" Opfer. Dieser Prozentsatz ist jedoch sehr klein, denn nur eine kleine Gruppe lebt in besseren materiellen Verhältnissen.

Die Sowjets haben im ZPS einen Beobachter im Range eines Majors, der entscheidenden Einfluß auf die Verwaltung ausübt. Die sowjetischen Schiffe zahlen nicht für Holowanie (Schlepper), weil die sowjetischen Kapitäne die Durchfahrtsquittungen nicht unterschreiben wollen. Der STETTINer Hafen hatte im Jahre 1950 etwa 1,200,000 Zloty Defizit, wie offiziell auf einer Versammlung bekanntgegeben wurde. Die Sparsamkeit, die von den Leitern der Schiffseinheiten getrieben wird, ist in Wirklichkeit eine Vergeudung. Um eine Prämie für geringen Heizmaterialverbrauch zu erlangen, geben sie eine höhere Stundenzahl für die Arbeit der Maschinen an, wobei natürlich ein geringerer Verbrauch an Heizmaterial vorgetäuscht wird. Die Sparsamkeit im Verbrauch von Schmiermitteln schädigt die Motoren und andere Teile, und die Verpflichtung, die Schiffe längere Zeit ohne Generalüberholung in Betrieb zu halten, bewirkt, daß die Maschinen am Ende überhaupt nicht mehr überholt werden können, sondern eingeschmolzen werden müssen.

Im Hafen arbeiten auch Deutsche, von denen in STETTIN etwa 2,000, zum größten Teil in der Stodary ulica, Kapitanska ulica und am sowjetischen Hafen wohnen. Wenn sie in polnischen Betrieben arbeiten, erhalten sie die gleiche Bezahlung wie die Polen, bei den Sowjets ist die Bezahlung etwas niedriger, dafür erhalten sie Lebensmittelzuteilungen.

Folgende Personen haben einen gewissen Einfluß im ZPS:

18 December 1951
I/2931POLAND
(cont'd 6)

Der Schützling des ZPS Direktors, JESKE (fnu), dessen Aufgabe es ist, die Arbeiter bei der Arbeit, sowie deren Ansichten und Meinungen zu kontrollieren. Sekretärin des Betriebsrates ist ORZESKA Eugenia, die bei den Arbeitern unbeliebt ist, da sie die Beamten gegenüber den Arbeitern bei der Verteilung von Urlaubsplätzen bevorzugt.

ZIOLKOWSKI (fnu) - Vorsitzender des Betriebsrates, TABORSKI Eugeniusz, ein älterer Matrose des Kapitanats, Agent des WOP, bewirkte die Festnahme einiger Juden, die auf dem schwedischen Schiff Rex 1949 flüchten wollten. KULIS Zdzislaw, Sekretär der Partei-Grundorganisation (Podstawowa Organizacja Partyjna) im Kapitanat. Er überwacht die Einstellung von Arbeitern, da er als Sekretär Einfluß auf das Personalamt hat. WALEWSKI Tadeusz ist zweiter Sekretär.

In der Wojewodschafts-UB arbeiten unter anderem: MYSLIWIEC (fnu), Leutnant MACKOWIAK (fnu), der Chef der II. Abteilung und der Kraftfahrer PASTUSZEK (fnu).

Gefängnis-Kommandant des Gefängnisses in der ulica KASZUBSKA ist der chorazy SZYMANSKI (fnu). Leiter der besonderen Abteilungen in diesem Gefängnis sind ZUR (fnu) und WOZNIAK (fnu). Blockleiter sind STALMANSKI (fnu) und BACHOWSKI (fnu).

UB-Agenten in SZCZECIN sind KUREK (fnu), SZCZECIN, ulica Szarotki 1, der unter anderem die im gleichen Hause wohnenden GRYGA (fnu) und PRESMAN (fnu) wegen Handels mit Gold und Devisen anzeigte. Beide wurden im Juni 1951 zu langen Gefängnisstrafen verurteilt.

Ein anderer Agent ist LWANDOWSKI (fnu), von Beruf Metzger, sein Laden ist in der Szarotka 13. Seine Feinde brachten im Sommer 1951 seinen 18-jährigen Sohn an die Grenze, damit er dort festgenommen werde. Er saß aber nur drei Wochen und wurde dann freigelassen.

Ein Beweis der Ausbeutung Polens durch die UdSSR ist die Demontage und der Abtransport einer der größten Fabriken für synthetisches Benzin in Europa im Jahre 1948 aus POLICE. Bei dieser Gelegenheit wurde der Direktor der Altmetallzentrale (Centrala Zlomu) verhaftet, weil er zum Verschmelzen Teile wegnahm, die noch gebrauchsfähig waren. Die Ölfabrik in SZCZECIN wurde zum Teil nach GDANSK abtransportiert. Einige demontierte Teile verrosteten in SZCZECIN.

Die Verfolgung der Kirche wird unter anderem durch folgendes Beispiel bewiesen: Der Pfarrer der römisch-katholischen Gemeinde St. Kostki in SZCZECIN baute im Verlaufe von zwei Jahren die vernichtete Kirche wieder auf und gab nach Vollendung den Spendern die Spenden wieder zurück. Im Jahre 1950 wurde er verhaftet und erst 1951 ausgemergelt und psychisch gebrochen, wieder freigelassen.

ITEM No. 12991

AH

18 December 1951

I/2931

POLAND
(cont'd 7)

EVAL. COMMENT:

Some of the names of persons and most names of the haulers were mentioned in the Items 8640, 8637, 8666, 8661.

It is not quite certain whether this can be considered as confirmation or only as duplication. The report sounds genuine.