

RYSZARD TECHMAN¹

Komenda Główna Straży Granicznej w Warszawie

Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie

ORCID: 000-0003-2272-6032

*Z powojennych dziejów stoczni „Wulkan” w Szczecinie:
radziecki demontaż i eksploatacja,
czechosłowackie zainteresowanie złomowaniem statków,
polskie nadzieje na odbudowę i rozwój produkcji okrętowej*

Przed II wojną światową Szczecin był ważnym ośrodkiem przemysłu okrętowego, dysponując dwiema dużymi stoczniami: „Stettiner Oderwerke A. G.” i „Stettiner Vulcanwerft A.G.”, mniejszymi „Balticwerft G.m.b.H.” i „Greifenwerft G.m.b.H.”, kilkoma warsztatami budowy i naprawy taboru rzeczno-portowego² oraz zakładami produkcyjnymi o zbliżonym charakterze – „J. Gollnow und Sohn”. Ponadto na Wyspie Górnej Okrętowej znajdowały się warsztaty marynarki wojennej, a na Bredowie – zarządu wodnego.

Podczas wojny produkcja „Oderwerke” (późniejsza „Odra”) i „Vulcanwerft” („Wulkan”), wcześniej nastawiona na budowę frachtowców, statków pasażerskich, pogłębiarek, lodołamaczy, holowników itp., została w znacznym stopniu przeprofilowana, ponieważ na większą skalę powstawały tu obiekty na potrzeby wojenne, m.in. trałowce. Położone w sąsiedztwie obu stoczni zakłady „J. Gollnow und Sohn” budowały promy dla marynarki wojennej, pontony dokowe, a także mosty, śluzy, hale fabryczne. Z kolei usytuowana na Kępie Parnickiej stocznia „Greifenwerft” („Gryf”) wodowała i wyposażała m.in. niewielkie tankowce, promy, holowniki, barki i pontony desantowe, natomiast mniejsza od niej „Balticwerft” („Bałtyk”) w Stołczynie produkowała

¹ Dr hab. Ryszard Techman – historyk, archiwista, płk Straży Granicznej, zastępca dyr. Biura Ochrony Informacji Komendy Głównej SG w Warszawie, kier. Archiwum SG w Szczecinie, zajmuje się dziejami po 1918 r. administracji i gospodarki morskiej, dyplomacji i ochrony granic.

² Najważniejsze z nich to: Max Protz – Dunziger Boots und Schiffswerft i Gustaw und Hans Sabuel Bootswerf und Schiffsreparaturwerkstatt, oba zresztą zniszczone przez naloty alianckie – Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APSz), Szczeciński Urząd Morski (dalej: SUM), sygn. I/50, s. 31; *Dzieje Szczecina*, t. 3: 1806–1945, pod red. B. Wachowiaka, Szczecin 1994, s. 682–685.

na potrzeby wojska części pontonów, różne konstrukcje żelazne, kadłuby obiektów pływających itd³.

Zmagania militarne, niszczenie urządzeń portowych i stoczniowych przez wycofujących się hitlerowców oraz ewakuacja części tego mienia na zachód Niemiec, a nade wszystko radzieckie działania, w ogromnym stopniu pozbawiły Szczecin przemysłu okrętowego. Procentowy stopień dewastacji przez każdy z powyższych czynników trudny jest do ustalenia, niemniej o ile teren i budynki poważnie ucierpiały na skutek alianckich nalotów bombowych, o tyle utrata urządzeń wiązała się przede wszystkim z działalnością „trofiejnych” oddziałów wschodniego sąsiada Polski.

Szczecin, w przeciwieństwie do Gdańska, dla którego ustalono podczas rokowań polsko-radzieckich w Moskwie w maju 1945 r. podział poniemieckiego majątku stoczniowego między Polskę i ZSRR (pomimo, iż strona polska otrzymywała zdecydowanie mniej, to i tak nie była w stanie wyegzekwować swojej części), nie miał możliwości zachowania zasobów sprzed wojny. Kluczowy przemysł, zwłaszcza właśnie okrętowy, traktowany w pełni jako zdobycz wojenna, miał być rozebrany i wywieziony. Państwowy Komitet Obrony ZSRR decyzją nr 8605 z 16 maja 1945 r. ustalił pierwsze przedsięwzięcia, które należało zdemontować i odesłać do tego kraju – wśród nich znalazły się wszystkie stocznie niemieckiego jeszcze Szczecina⁴. Realizacją tych postanowień zajmowały się specjalne oddziały gospodarcze, które podczas działań wojennych podążały za większymi jednostkami wojskowymi. Późniejsza umowa z 16 sierpnia 1945 r. między Tymczasowym Rządem Jedności Narodowej RP a rządem ZSRR w sprawie wynagradzania szkód wojennych, nie przyniosła stronie polskiej oczekiwanej w tej sprawie zmiany⁵.

W połowie września 1945 r. Zjednoczenie Stoczni Polskich w Gdańsku, któremu powierzono odbudowę przemysłu okrętowego na całym wybrzeżu, oddelegowało do Szczecina grupę pracowników (dali oni początek powstałej wówczas Delegaturze ZSP), dla rozpoznania sytuacji i ewentualnego przejścia od radzieckich władz wojskowych

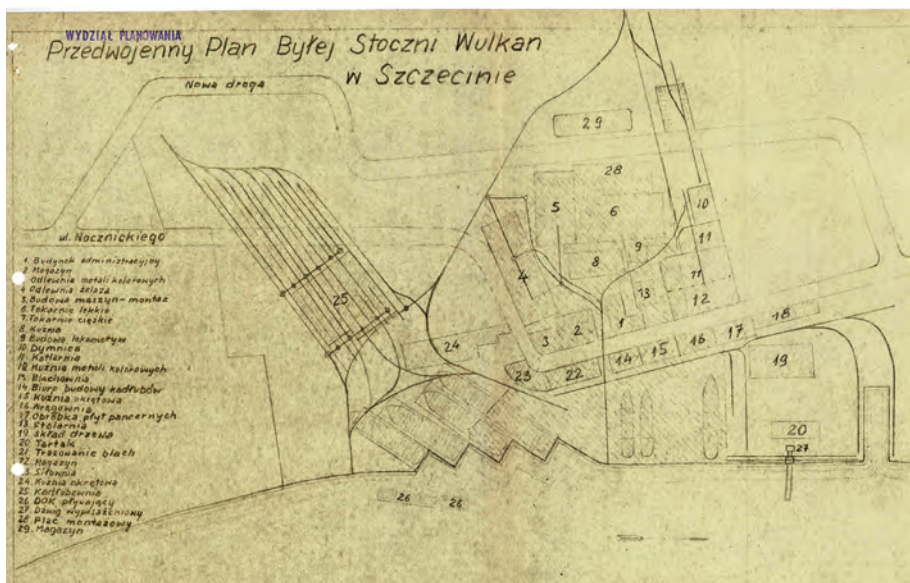
³ R. Techman, *Bilans otwarcia*, w: *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim*, opracowanie zbiorowe pod red. I. Dunin-Kwinty, J. Stanielewicza, Szczecin 1995, s. 33.

⁴ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego (dalej: MŻiHZ), sygn.325, s. 8: spis zakładów znajdujących się w obrębie m. Szczecina podlegających demontażowi i wywiezieniu zgodnie z postanowieniem GOKO.

⁵ A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*, Szczecin 1991, s. 73–74; Z. Misztal, *Gospodarka morska w Polsce w latach 1945–1975*, Gdańsk 1978, s. 41.

mienia stoczniowego. Na miejscu okazało się jednak, iż znaczna część mienia stoczniowego została już wywieziona, a prace rozbiórkowe trwały nadal⁶.

Na teren opuszczonej przez czerwoarmistów stoczni „Gryf” polska administracja weszła 25 września tego roku, następnego dnia objęto nadzorem dwie odlewnie związane ze stoczną „Wulkan”, natomiast z początkiem grudnia tego roku zdecydowano o zajęciu stoczni „Bałtyk”, pomimo, iż pozostawały tu jeszcze obce posterunki. Obie stocznie ucierpiały poważnie na skutek nalotów bombowych i radzieckiego demontażu: budynki w większości były silnie naruszone przez pociski i bomby, urządzenia stoczniowe uszkodzone, a maszyny wywiezione⁷.



Archiwum Akt Nowych, Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego sygn. 496

⁶ Cz. Jeryś, *Początek Zjednoczenia Stoczni Polskich*, „Nautologia”, 1981, nr 2, s. 42–49; W. Urbanowicz, *Początki Zjednoczenia Stoczni Polskich*, „Budownictwo Okrętowe”, 1965, s. 175–178; A. Hutnikiewicz, dz. cyt., s. 74; Z. Miszał, dz. cyt., s. 44–45; E. Skrzymowski, *Stocznie Pomorza Zachodniego*, w: *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim...*, s. 145–146; R. Techman, dz. cyt., s. 34.

⁷ Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG), *Zjednoczenie Stoczni Polskich* (dalej: ZSP), sygn. 253, s. 19, 21: pismo ZSP z 26.10.1945 i wyciąg ze spr. Delegatury ZSP w Szczecinie; APSz, SUM, sygn. I/19, s. 389; A. Hutnikiewicz, dz. cyt., s. 39–41; 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.

Główne i systematyczne prace demontażowe Sowietci prowadzili w największych stoczniach szczecińskich. Polscy specjaliści, którzy w końcu września 1945 r. oceniali stopień zniszczeń „Wulkanu” na 80 procent, widzieli rozmontowywanie znajdujących się tam jeszcze dźwigów, helingów i konstrukcji żelaznych. Zdobyć wywożono drogą morską i lądową, a skalę rabunku uzmysławiał fakt, iż przy nabrzeżu tej stoczni niejednokrotnie cumowało od kilku do kilkunastu dużych statków, na lądzie zaś oczekiwała podobna ilość podstawionych do odjazdu wagonów kolejowych. Na oba te środki transportu jeńcy niemieccy pod nadzorem żołnierzy radzieckich ładowali zgromadzone obrabiarki, dźwigi, kable, części maszyn itd. Z kolei do połowy października 1945 r. zostały wywiezione najwartościowsze maszyny ze stoczni „Odra” oraz zakładu „Gollnow und Sohn”, a oddziały zdobywcy wojennej pracowały nad rozbiórką ocalałych budynków⁸.

Ogołocenie majątku stoczniewego pozbawiało Szczecin na wiele lat możliwości budowania morskich jednostek pływających; bliższa mogła być jedynie perspektywa remontowania polskiego taboru rzeczno-portowego ewentualnie niewielkich statków różnych bander, które wpływałyby do szczecińskiego portu. Dla jego rozwoju konieczność zorganizowania tej usługi zagranicznym armatorom sygnalizowały przede wszystkim władze żeglugowe, zarówno centralne, jak i miejscowe. By takie zamierzenia mogły się ziścić, należało przejąć od obcych wojsk duże stocznie, zapobiegając ich doszczętnemu unicestwieniu. Z prowadzonego bowiem rozpoznania wynikało, że „Oderwerke”, „Vulkanwerft” i „Gollnow und Sohn”, dysponowały jeszcze pewnym potencjałem stoczniewym: dokiem, kilkunastoma dźwigami różnego rodzaju, pochylniami, kilkoma parowozami itd. Naciski polskiej administracji spotykały się z silnym oporem strony radzieckiej, jakkolwiek zapoczątkowany w pierwszych miesiącach 1946 r. proces stopniowego przechodzenia niektórych rejonów portu szczecińskiego w gestię Rzeczypospolitej wiązał te sprawy ściśle ze sobą.

Zjednoczenie Stoczni Polskich w Gdańsku, które jasno stawiało sprawę, że celem jego działania w Szczecinie będzie jedynie prowadzenie działalności remontowej statków, a nie ich budowa, skupiło swój wysiłek na uruchomieniu tylko jednej dużej stoczni. Z braku dokładniejszej

⁸ APG, ZSP, sygn. 253, s. 22: wyciąg ze spr. Delegatury ZSP w Szczecinie; APSz, SUM, sygn. I/50, s. 45; tamże, Komitet Wojewódzki Polskiej Partii Robotniczej (dalej: KW PPR), sygn. 765 (I/IX/7), s. 1; tamże, Stocznia Szczecińska, Naczelny Dyrektor, sygn. 3, s. 11, 13: spr. służbowe Komendy Straży Stoczniewej w Szczecinie z 18. oraz 19.12.1945.

wiedzy o stanie technicznym tych największych, zajętych jeszcze przez Sowietów, pierwotnie skłaniało się ku stoczni „Wulkan” jako zakładu bardziej uniwersalnego niż „Odra” (ta ostatnia z kolei była korzystniej rozbudowana), z czym zgadzała się jego szczecińska Delegatura. Rzecz godna zauważenia, iż ów wybór został wstępnie zaakceptowany przez Departament Morski Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego w Warszawie. Jeszcze bowiem w połowie listopada 1946 r. zalecił on przygotowanie „Wulkanu” dla bieżących remontów statków morskich oraz jako bazy ciężkiego sprzętu ratowniczego, która po otrzymaniu z demobilu amerykańskiego dźwigu pływającego miała przystąpić do wydobywania wraków na szczecińskich akwenach. Zarekomendowano nawet osobę (Aleksandra Patatyna) na kierownika tej stoczni, bądź co bądź nadal pozostającej we władaniu radzieckiej armii. W końcu tego miesiąca, gdy znaczna część „Odry” i zakładu „Gollnow und Sohn” przeszła w ręce polskie, i można było bliżej poznać ich stan techniczny, Zjednoczenie Stoczni Polskich uznało, że „Wulkan”, w przeciwieństwie do „Odry”, nie spełnia warunków dla prowadzenia prac remontowych statków, przede wszystkim ze względu na brak basenu dokowego i zniszczenie większości budynków przemysłowych oraz urządzeń⁹.

Przejęcie stoczni „Wulkan” przez polską administrację stanowiło poważny problem, gdyż stała się ona nie tylko obiektem grabieży, ale otrzymała zadania specjalne w ramach rosyjskiej polityki w Szczecinie. Z początkiem bowiem września 1945 r. Ministerstwo Floty Morskiej ZSRR oddelegowało z Moskwy do miasta nad Odrą specjalistę okrętowca, płk. inż. Абросимова (Abrosimowa), by uruchomił Судостроительный Ремонтный Зовод (Sudostroitelnyj Remontnyj Zavod) dla potrzeb Centralnej Bazy Przeładunkowej ZSRR przez którą ekspediowano do tego kraju wszelkie łupy wojenne i towary reparacyjne¹⁰. Ten warsztat naprawy radzieckich jednostek pływających, zwłaszcza tych, które kursując z ładunkami zdobyczymi doznawały awarii, został utworzony w jednej z hal stoczniowych, uprzednio w dużej części rozgrabionej. Miał również za zadanie wspierać akcję wydobywania z wody części zwałonych mostów i innych konstrukcji oraz ich złomowanie, jak również wspomagać

⁹ APG, ZSP, sygn. 253, s. 50–51: pismo Del. ZSP w Szczecinie z 17.04.1946 do dyr. ZSP w Gdańsku; s. 128: wniosek ND ZSP z 2.10.1946; s. 156–158: pismo dyr. ZSP z 12.11.1946; s. 163–164: pismo dyr. ZSP z 26.11.1946 do MZiHZ; s. 168: pismo MZiHZ z 16.10.1946 do ZSP w Gdańsku.

¹⁰ Szerzej o tym: R. Techman, *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945–1946*, Poznań 2003, s. 112 i n.

w przeładunku towarów z barek na statki morskie wobec niedostatku urządzeń mechanicznych. W powstaniu tej placówki polscy fachowcy doszukiwali się zamiaru dłuższej eksploatacji szczecińskiego portu przez Sowieców, skoro ci twierdzili, że Zavod „Vulcan” miałby w przyszłości stać się rzekomo samowystarczalny i zmienić charakter na bardziej eksploatacyjno-handlowy, podobnie jak uczyniła to później Centralna Baza Przeładunkowa¹¹.

W wyniku radzieckich potrzeb, zdewastowana uprzednio stocznia „Wulkan” była stopniowo wyposażana w różnego rodzaju urządzenia, zabierane ad hoc z wielu miejsc portu szczecińskiego. Pełna improwizacji działalność Abrosimowa rozpoczęła się więc od kompletowania obrabiarek, frezarek i innych maszyn, uruchomienia pływającego dźwigu 75 ton oraz angażowania personelu. Działania te trafnie ujął prezydent miasta Piotr Zaremba: *najpierw wszystko zdemontowali – a potem z kawałków składają z powrotem*¹². Szef Zavoda „Vulcan” zwrócił się także do polskiego Zarządu Miejskiego w Szczecinie z prośbą o dostarczenie sił fachowych, uzasadniając to kuriozalnym argumentem nie tyle bowiem brakiem kwalifikowanych kadr niemieckich i radzieckich, ile chęcią utrzymania dobrych stosunków z magistratem. Zadeklarował przy tym pomoc w załatwieniu koncesji na połowy rybne¹³, której dotąd nie był on w stanie uzyskać, by poprawić trudną sytuację aprowizacyjną szczecińskiej aglomeracji. W tych staraniach wsparł go komendant miasta mjr Adam Gorczakow, wykazujący ponoć *daleko idącą życzliwość dla władz samorządowych*, który uważał, że udzielenie pomocy Abrosimowowi wyjdzie Szczecinowi na dobre¹⁴.

Lokalny samorząd, oczekujący na likwidację Centralnej Bazy Przeładunkowej, a tym samym nieodległą – jak się wydawało – perspektywę oddania Rzeczypospolitej szczecińskiego portu, ważnego dla polskiej gospodarki, licząc także na zatrudnienie wielu osób

¹¹ AAN, Ministerstwo Administracji Publicznej (dalej: MAP), sygn. 2464, s. 94: pismo W. Kotowskiego do L. Borkowicza z 20.09.1945; APG, ZSP, sygn. 253, s. 17: „Memoriał w sprawie Szczecina” z 22.09.1945; APSz, Urząd Wojewódzki Szczeciński (dalej: UWS), sygn. 1365, s. 27: notatka z 24.01.1946.

¹² P. Zaremba, *Dziennik wydarzeń i dokumenty historyczne*, t. 4 (egz. Archiwum Państwowego w Szczecinie), s. 728–729: dz. nr 157 z 14.09.1945; APG, ZSP, sygn. 253, s. 88: „Opinia o potrzebach i możliwościach przemysłu stocznioowego na najbliższy okres w Szczecinie w ramach obecnych zainteresowań w Szczecinie”.

¹³ R. Techman, *Radzieckie rybołówstwo w Szczecinie w latach 1945–1950*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 2000, z. 2, s. 119 i n.

¹⁴ AAN, MAP, sygn. 2464, s. 94: pismo W. Kotowskiego do L. Borkowicza z 20.09.1945; APSz, UWS, sygn. 1365, s. 27: notatka z 24.01.1946; E. Skrzymowski, dz. cyt., s. 145; R. Techman, *Armia radziecka...*, s. 162.

oraz uruchomienie rybołówstwa, skierował do radzieckiego zakładu dwóch inżynierów-mechaników oraz 72 pracowników wykwalifikowanych, którzy mieli otrzymywać płace według stawek obowiązujących w Polsce¹⁵. Część osób z kierownictwa Zarządu Miejskiego łudziła się ponadto, iż udzielenie pomocy obcemu zakładowi, i nawiązanie z nim bliższej współpracy, umożliwi usadowienie się w porcie szczecińskim, o co toczył się pewien spór między samorządem miejskim a administracją morską¹⁶.

Miejscowa Delegatura Zjednoczenia Stoczni Polskich, wykluczając jakąkolwiek zależność od płk. Abrosimowa, dążyła do zajęcia jego warsztatów reperacyjnych na podstawie ogólnych pełnomocnictw, ale akcja ta nie miała najmniejszych szans powodzenia. Nie odżegnywała się jednak od kadrowego wsparcia, warunkując to koniecznością przyspieszenia momentu przekazania stoczni szczecińskich. Od swej centrali w Gdańsku otrzymała polecenie nawiązania ściślejszych kontaktów i oddelegowania do Rosjan kilku fachowców służących radą¹⁷. W sumie jednak ani miastu ani polskiej administracji stoczniowej nie udało się odnieść jakiegokolwiek sukcesu. Część inżynierów i techników, których władze samorządowe dostarczyły płk. Abrosimowowi, wycofała się z kontraktu, pracę opuścili liczni robotnicy z powodu niskich płac i niedostatku wyżywienia. W efekcie kierownik radzieckiej stoczni czynił miastu poważny wyrzut, a Delegaturze ZSP nie zamierzał zdać swego zakładu, przynajmniej do czasu zrealizowania nałożonych na niego zadań.

Pod koniec października 1945 r. Sudostroitelnyj Remontnyj Zavod dysponował wielonarodowościową załogą polsko-niemiecko-sowiecką, liczącą kilkaset osób. Najważniejsze funkcje szefów działów lub brygadzystów spełniali Niemcy (np. kier. technicznym był inż. Kurt Pening), najprawdopodobniej byli pracownicy stoczni „Oderwerke” i „Vulcanwerft”. Przynajmniej część z nich poddał inwigilacji Miejski Urząd Bezpieczeństwa Publicznego w związku z wcześniejszą przynależnością do partii narodowo-socjalistycznej oraz szykanowania polskiego personelu stoczniowego. W dostępnych nam źródłach nie zachowały

¹⁵ AAN, MAP, sygn. 2464, s. 94: pismo W. Kotowskiego do L. Borkowicza z 20.09.1945.

¹⁶ APG, ZSP, sygn. 253, s. 17: „Memoriał w sprawie Szczecina” inż. J. Morze z 22.09.1945. O relacjach miasto-port zob. R. Techman, *Samorządy terytorialne Gdańska, Gdyni i Szczecina wobec gospodarki portowej w latach 1945–1949*, „Rocznik Gdański”, 1998, z. 2, s. 5–32; *Port szczeciński w opracowaniach źródłowych z 1945 roku*, do druku przygotował, tytułem i wstępem opatrzył Ryszard Techman, „Nautologia”, 2005, nr 142, s. 55–64.

¹⁷ APG, ZSP, sygn. 240, s. 30: pismo ZSP do płk. Abrosimowa, sygn. 253, s. 17.

się informacje o działalności tego zakładu, niemniej musiała być intensywna skoro prace trwały dzień i noc. Z drobnych wzmianek wiemy, że wydobyty z wody i naprawiony dźwig pływający był w ciągłym użytku i przy jego wydatnej pomocy usuwano wraki portowe oraz stawiano na ląd holowniki przeznaczone do remontu. W eksploatacji znajdował się też co najmniej dźwig portalowy oraz dok 6000 ton. „Wulkan” naprawiał jednostki pływające nie tylko dla własnych potrzeb, ale także podejmował się realizacji polskich zleceń: np. dla Centrali Produktów Naftowych remontował skład naftowy nr 1 (Rhenania Ossag)¹⁸.

Ostatnie miesiące 1946 r. zdawały się być końcem wywozu łupów wojennych przez Centralną Bazę Przeładunkową w porcie szczecińskim (która wkrótce przeszła na obsługę normalnego obrotu portowego w administrowanym przez siebie rejonie) oraz demontażu przemysłu okrętowego. Ważne znaczenie dla tego procesu miała konferencja w Szczecinie 6 września 1946 r., kiedy doszło do spotkania między gen. lejtn. B.A. Баюковым (W.A. Bajukowem) a wiceministrem żeglugi i handlu zagranicznego RP Kazimierzem Petruszewiczem oraz grona doradców z obu stron. Rozmowy dotyczyły m.in. obiektów i terenów stoczniowych, które Rosjanie skłonni byli oddać, ustalając ogólne terminy ich opuszczenia przez oddziały zdobytczy wojennej¹⁹.

W jej wyniku 13 września w polskie ręce trafiła część pochylni i hale (kadłubowa, kowalska i montażowa) stoczni „Oderwerke” (z kilkoma kadłubami holowników i z niedokończonym statkiem typu „Hansa”). Resztę obiektów fabrycznych, budynków administracyjnych, kilka dźwigów i teren z prowadzącymi doń torami kolejowymi i nabrzeżem, przejęto 11 listopada tego roku. W podobny sposób, etapami, władze polskie znalazły się w posiadaniu zakładów „Gollnow und Sohn”. We wrześniu tego roku Polska otrzymała warsztaty mechaniczne z częściowym wyposażeniem i budynek czteropiętrowy, potem zaś (w listopadzie) tereny fabryczne z torami, nabrzeżami, budynkami

¹⁸ Tamże, sygn. 253, s. 22: wyciąg ze spr. Delegatury ZSP z 27.10.1945; Instytut Pamięci Narodowej Oddział w Szczecinie (dalej: IPN Szczecin), sygn. 008/IV/ t.2, s. 10: spr. Sekcji Morskiej MUBP za 26.11–6.12.1945 (wg tego źródła w momencie rozpoczęcia działalności tej stoczni było tu zatrudnionych 30 Polaków, w tym 4 inż.); APŚz, 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; M. Filipowicz, Ludzie, stocznie, okręty, Gdańsk 1985, s. 253. Na początku listopada 1945 r. Alfred Ziętowski podaje w opracowaniu, że rosyjski warsztat miał ponad 200 robotników, w: *Port szczeciński w opracowaniach źródłowych...*, s. 63.

¹⁹ APŚz, SUM, sygn. I/19, s. 31; sygn. I/51, s. 181; AAN, MŻiHZ, sygn. 325, s. 216–217; tamże, Komitet Centralny PPR, sygn. 295/VII-70 a, s. 122–124.

i dwoma czynnymi dźwigami: 50 ton elektrycznym młotowym i 5 ton kolejowym parowym, różnym taborem pływającym – częściowo zdającym do remontu oraz konstrukcjami i materiałami²⁰.

W związku z rolą, jaką dla Sowietów pełnił Zavod „Vulcan”, zdecydowanie trudniej przedstawiały się rozmowy w sprawie jego całkowitego przejęcia. Dopiero więc po zakończeniu akcji wywozu „trofeów” i wykonaniu innych zadań, co wiązało się ze zmianą profilu działania Centralnej Bazy Przeładunkowej ZSRR w porcie szczecińskim, Urząd Morski w Szczecinie oficjalnie odebrał w dniu 3 stycznia 1947 r. tę stocznice, a ściślej jej teren (146 000 m²), budynki warsztatowe i 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 pódokowe, a także urządzenia do prostowania, cięcia i walcowania grubych blach, również zatopiony ponton kolejowy. Wiele jednak obiektów i maszyn wykazywało poważny stopień uszkodzenia bądź wyeksploatowania, niekiedy wykluczający możliwość ich wykorzystania. Kilka dni później (6 stycznia 1947 r.) odebrano od Rosjan do tymczasowego użytku dźwig portalowy, elektryczny o nośności 30 ton²¹.

Oddanie stoczni „Wulkan” polskim władzom kładło kres funkcjonowania warsztatów remontowych Ministerstwa Floty Morskiej ZSRR. 25 lutego 1947 r. administracja RP przejęła z rąk reprezentanta tego resortu (inż. kpt. Zubkova) zajmowaną przez Sudostroiitelnij Remontnyj Zavod parcelę o powierzchni 1920 m² i kanał byłej niemieckiej inspekcji Lloyd Register wraz ze znajdującymi się tu zabudowaniami: domem wartowników, garażem dla jednostek pływających, magazynem i pomieszczeniami biurowymi. Obszar ten został przydzielony oddziałowi szczecińskiemu armatora Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe S.A. Po trzech dniach strona polska otrzymała zdekompletowany sprzęt

²⁰ APSz, SUM, I/19, s. 35, 153–157, 387, sygn. I/51, s. 177–179, 335–337; tamże, UWS, sygn. 1274: pismo z 2.12.1947 do Biura Łącznika UWS w sprawie zakładu „Vedag”; R. Techman, *Armia radziecka...*, s. 161–162; *Port Szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 r.*, pod red. B. Dziedziuli, Warszawa–Poznań 1975, s. 84–86.

²¹ AAN, Ministerstwo Żeglugi (dalej: MŻ), sygn. 543: akt zdawczo-odbiorczy z 3.01.1947, pisma Centrali Złomu z 5.02.1947 i MŻ z 20.10.1947; APSz, SUM, sygn. I/19, s. 315, 387, sygn. I/52, s. 29–31; R. Techman, *Armia radziecka...*, s. 164; E. Skrzymowski, *Okrętownictwo w czterdziestoleciu Pomorza Zachodniego. Sesja naukowa: Gospodarka morska w 40-leciu PRL*, część I, Szczecin 13–14 czerwca 1985, s. 172–173; R. Techman, *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1947, „Przegląd Zachodniopomorski”*, 2002, z. 2, s. 219–220; 223.

i urządzenia, które pozostały po działalności tej stoczni, m.in. 31 różnych tokarek, 5 strugarek, 8 wiertarek, 2 narzynarki, po 1 frezarce i pile stolarskiej oraz dźwig mostowy 25 ton²².

Po wejściu polskiej administracji na teren stoczni powstał problem jej organizacyjnej przynależności. Dyrekcja ZSP w Gdańsku już kilka miesięcy wcześniej odzegnała się ostatecznie od przejęcia stoczni „Wulkan”, nie widząc perspektyw przydatności ocalałego tam mienia. Jej zły stan techniczny, a także brak ogólnego planu zagospodarowania szczecińskiego przemysłu okrętowego, zdecydowały o tym, że 5 lutego 1947 r. stocznia „Wulkan” przejęło przedsiębiorstwo państwowe „Centrala Żłomu” w Katowicach, która utworzyła na terenie Szczecina (pierwsza siedziba przy ul. Kaszubskiej 17) tzw. Zbiornicę nr 3. Miała ona prowadzić eksploatację i skup złomu hutniczego, odlewniczego i metali nieżelaznych oraz prowadzić jego wysyłkę do hut względnie na składy zapasowe. Formalnie obejmowała ona teren ówczesnego województwa szczecińskiego bez kilku powiatów we wschodniej jego części (słupskiego, miastecckiego, bytowskiego i sławieńskiego – podległych Zbiornicy nr 5 w Gdańsku). Jednak jej prace koncentrowały się przede wszystkim na dwóch najważniejszych obiektach: stoczni „Wulkan” w Szczecinie oraz byłej Fabryce Benzyny Syntetycznej w Policach²³.

Po przejściu terenu stoczniowego Zbiornica nr 3 podjęła wstępne prace porządkowe, zwłaszcza odgruzowanie terenu, umożliwiając między innymi wykorzystanie przynależnego do „Wulkanu” nabrzeża nad Odrą dla potrzeb eksploatacji portowej – obsługi jednostek wpływających do Szczecina. 14 maja 1947 r. dobił tu pierwszy statek, żaglowiec motorowy „Isolda” bandery szwedzkiej (112,70 BRT), na który przy pomocy dźwigu 30-tonowego załadowano 170 ton węgla²⁴. W ten sposób, po uruchomieniu nabrzeży „Odry” i „Wulkanu”, zwiększyła się przepustowość portu szczecińskiego w zakresie przeładunku „czarnego złota”, wykonywanych wcześniej tylko na nabrzeżu „Huk”.

Katowicka „Centrala Żłomu” szukała jednak dróg całościowego rozwiązania problemu spożytkowania terenu stoczniowego i zachowanych budowli oraz urządzeń. Priorytetem okazała się propozycja (trudno obecnie ustalić, kto i dokładnie kiedy ją przedstawił) utworzenia zakładu demontażu statków. Ponieważ przedsięwzięcie

²² AAN, MŻ, sygn. 543: akty zdawczo-odbiorcze z 25.02.1947 i 28.02.1947.

²³ APSz, Komitet Dzielnicowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej Szczecin-Port, sygn. 5: sprawozdanie Centrali Żłomu-Zbiornicy nr 3 w Szczecinie za rok 1949.

²⁴ R. Techman, *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1947...*, s. 223, 234.

wymagało sporych nakładów finansowych, a otrzymanie funduszy państwowych raczej nie wchodziło w rachubę, przeto należało znaleźć odpowiedniego partnera do zrealizowania projektu. Podjęto więc próbę zainteresowania czechosłowackiego hutnictwa, któremu zależało na pozyskiwaniu złomu dla rosnącej produkcji przemysłowej.

Wybór ten nie był przypadkowy, albowiem wiązał się z postępującą normalizacją stosunków polsko-czechosłowackich. Już zresztą po zakończeniu II wojny światowej, władze ČSR zwróciły uwagę na Szczecin, patrząc głównie przez pryzmat przyszłej eksploatacji Odry i portu ujścia tej rzeki dla przeładunków tranzytowych. Początkowe starania spełzły na niczym, gdyż konflikt graniczny między Rzeczpospolitą i Czechosłowacją nader negatywnie ważył na relacjach między obu krajami. Zawarcie układu o przyjaźni i wzajemnej pomocy w kwietniu 1947 r. otworzyło drogę do uregulowania stosunków polityczno-gospodarczych. 4 lipca tego roku, po kilkumiesięcznych rokowaniach, doszło do podpisania konwencji o zapewnieniu współpracy gospodarczej, która kładła podwaliny pod bliższy związek Warszawy i Pragi na wielu płaszczyznach: przemysłowej, komunikacyjnej, rolniczej, inwestycyjnej itd.²⁵ Niosła ona za sobą niemałe nadzieje na podejmowanie różnych form wzajemnej aktywności. Czesi zyskali zwłaszcza na możliwości korzystania z odrzańskiej drogi wodnej (tworząc przedsiębiorstwo żeglugowe) oraz eksploatacji otrzymanego rejonu w porcie szczecińskim²⁶.

Jeszcze w trakcie trwania negocjacji w sprawie wspomnianej konwencji, przedstawiciele przemysłu i komunikacji ČSR przeprowadzili rekonesans w ujściu Odry, by na miejscu zapoznać się z aktualną sytuacją Szczecina – w ciągu 1947 r. wracali tu kilkakrotnie. Wprawdzie w ich głównym zainteresowaniu pozostawały warunki działalności portowej (m.in. urządzeń przeładunkowych, możliwości założenia firmy spedycyjnej) i kwestii rozwoju tranzytu, lecz interesowali się także stanem przemysłu okrętowego. Badali nawet możliwość zorganizowania tutaj budowy taboru rzeczno- i dla żeglugi przybrzeżnej; części do nich wytwarzałby przemysł czeski, a montowane byłyby w szczecińskich stoczniach²⁷.

²⁵ A. Hutnikiewicz, dz. cyt., s. 172–187.

²⁶ R. Techman, *Czechosłowacka żegluga na Odrze*, cz. I, „Przegląd Zachodniopomorski”, 2018, z. 1, s. 145–167; cz. II, 2019, z. 1, s. 5–27; A. Szczepańska, *Rejon czechosłowacki w porcie szczecińskim w latach 1949–1956*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 2006, z. 3.

²⁷ R. Techman, *Kalendarium morskie Szczecina...*, s. 238, 244–245: informacje z 5.06, 17. i 26.07.1947 r.; tenże, *Kalendarium wydarzeń Szczecin–Czechosłowacja w latach*

Siłą rzeczy, iż zamysł wykorzystania stoczni „Wulkan” do odmiennych zadań niż przed wojną, forsowała „Centrala Żłomu”, wykazująca w tym względzie dużą aktywność. Z jej udziałem odbyły się w początkach 1948 r. pierwsze, sondażowe rozmowy miarodajnych sfer hutnictwa polskiego i czechosłowackiego w sprawie utworzenia wspólnego przedsiębiorstwa, które zajęłoby się cięciem i rozbiórką statków oraz innych obiektów na złom.

W obszernych uwagach z 7 lutego 1948 „Centrala Żłomu” nakreśliła poszczególne etapy prac w zakresie organizacyjno-prawnym, handlowym, technicznym i finansowym, których finalnym efektem byłoby uruchomienie działalności²⁸. Według katowickiej centrali za podjęciem takiej inicjatywy przemawiało przede wszystkim rosnące zapotrzebowanie na podstawowy surowiec do produkcji stali, którego powojenne zapasy w Polsce gwałtownie się kurczyły. Spodziewano się również, że demontaż starych okrętów nabywanych zagranicą przedstawia dużo większe korzyści w porównaniu ze zwykłym importem złomu, głównie ze względu na niższe koszty i zatrudnienie polskiej siły roboczej itd. Współpraca z Czechami miała przynieść znaczącą pomoc w sfinansowaniu przedsiębiorstwa, zwłaszcza w odniesieniu do pozyskania kapitałów: zakładowego i obrotowego; zapewnienia dostaw potrzebnych urządzeń i maszyn, wykorzystania dobrych kontaktów partnera na rynkach zagranicznych czy zdobycia fachowych kadr technicznych i handlowych. Należy podkreślić, iż inicjatywa „Centrali Żłomu” znalazła uznanie w oczach Ministerstwa Przemysłu i Handlu RP, które włączyło się do wdrożenia tej koncepcji w życie²⁹.

W celu uruchomienia prac przygotowawczych, na forum Polsko-Czechosłowackiego Komitetu Przemysłu Hutniczego, który obradował w dniach 3–5 lutego 1948 r. w Katowicach, podjęto decyzję o powołaniu „Polsko-Czechosłowackiego Towarzystwa Eksploatacji Żłomu” (Československo-polska společnost pro získávání šrotu) w Szczecinie³⁰. Ogólne zasady funkcjonowania przedsiębiorstwa przedstawił pomysłodawca w pierwszych dniach kwietnia tego roku. Miało mieć ono

1945–1992, w: *Polsko-czeskie kontakty dyplomatyczne, gospodarcze i kulturalne w XX–XXI wieku*, red. A. Szczepańska-Dudziak, Szczecin 2017, s. 130–131.

²⁸ AAN, Ministerstwo Przemysłu i Handlu (dalej: MPiH), sygn. 2986, s. 1: „Uwagi Centrali Żłomu z 7.02.1948 w sprawie utworzenia Polsko-Czechosłowackiego Towarzystwa Zakładów Cięcia Żłomu”.

²⁹ Tamże.

³⁰ Tamże, s. 11–14: „Propozycje w sprawie opracowania zasad współpracy polsko-czechosłowackiej w dziedzinie cięcia wraków stalowych na złom” z 6.04.1948.

formę spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, z wniesieniem przez każdą ze stron udziałów w wysokości połowy kapitału zakładowego, której wpłata przewidziana była w gotówce bądź w formie majątkowej. Kontrahent polski przewidywał włączenie przede wszystkim aportu rzeczowego w postaci terenów, zabudowań i urządzeń stoczni „Wulkan”, szacowanego według cen przedwojennych na 3 do 4 mln dolarów USA. Strona czechosłowacka wstępnie zadeklarowała udziały pieniężne. Roboczo ustalono zarys organizacyjny, ogólną strukturę władz spółki (zarząd, Rada Nadzorcza, Walne Zgromadzenie Spólników), liczebność ich członków, zasady mianowania, sprawy rozrachunku finansowego, rozstrzygania sporów itd.³¹

Planowane rozwiązania były przedmiotem posiedzenia Podkomitetu Gospodarczego Polsko-Czechosłowackiego Komitetu Przemysłu Hutniczego w Katowicach w dniu 7 kwietnia 1948 r., dokąd przybyła dwuosobowa delegacja centralnej dyrekcji hut czechosłowackich w Pradze. Kilkukrotnie liczniejsi polscy przedstawiciele reprezentowali Ministerstwo Przemysłu i Handlu, Centralny Zarząd Przemysłu Hutniczego (CZPH) i „Centralę Żłomu”. Strona polska zwracała uwagę na konieczność dopracowania trudnych spraw celnych, finansowych i dewizowych (rozrachunki miały być w dolarach USA), z kolei czechosłowacka wysunęła życzenie o potrzebie wydłużenia terminu trwania i wypowiedzenia spółki. Uzgodniono konieczność powołania wspólnej Komisji Technicznej, której zadaniem byłoby oszacowanie polskiego wkładu rzeczowego (stocznia „Wulkan”), ustalenie ilości i rodzaju urządzeń technicznych, zbadanie możliwości i terminów wykonania inwestycji i zakupów, zatrudnienia odpowiedniego personelu. Dla należytego przygotowania działalności spółki uznano za konieczne przestudiowanie sytuacji na rynkach międzynarodowych w zakresie pozyskiwania wraków okrętowych, określenie odpowiedniego aparatu handlowego, ogólnej kalkulacji kosztów eksploatacyjnych oraz rentowności przedsiębiorstwa. Obie strony uznały za konieczne szkolenie fachowców za granicą i utworzenie własnego laboratorium³².

Na propozycję strony polskiej, przedstawionej na posiedzeniu kwietniowym, Czesi odpowiedzieli w ostatnich dniach tego miesiąca, zastrzegając, by ich uwagi potraktować jako niewiążące aż do końcowych

³¹ Tamże, sygn. 803, s. 45: „Notatka w sprawie projektu polsko-czechosłowackiego towarzystwa eksploatacji złomu w Szczecinie” z 20.04.1948.

³² Tamże, s. 33–39: protokół z posiedzenia Podkomitetu Gospodarczego Polsko-Czechosłowackiego Komitetu Przemysłu Hutniczego w Katowicach w dniu 7.04.1948.

pertraktacji. Owe dezyderaty nie odbiegały właściwie od ogólnych schematów zawierania spółek, i w gruncie rzeczy nie były sprzeczne z polską wizją zasad funkcjonowania przedsiębiorstwa³³. Szerzej potraktowano cel jego założenia, wyliczając szczegółowo obiekty do przeróbki na złom wraz z wyraźniej artykułowanym zakresem działalności. Dopuszczano możliwość, za zgodą obu wspólników, przyjmowania do demontażu obiektów innych interesantów. Najważniejsze były jednak postulaty nadania terenowi spółki w Szczecinie charakteru strefy wolnocłowej, wydzielenia z polskiego obszaru celnego oraz przyznania jej specjalnego statusu dewizowego³⁴. Interesujące, iż Czesi, którzy starali się o wolną strefę w porcie szczecińskim (w ostateczności otrzymali tylko jedno nabrzeże, o ograniczonej samodzielności organizacyjno-eksploatacyjnej) chcieli takiego samego statusu dla terenów stoczni „Wulkan”.

Powyższe sugestie omawiano w polskim Ministerstwie Przemysłu i Handlu w gronie przedstawicieli Biura Współpracy Przemysłowej, Biura Prawnego i Departamentu Finansowego, a ich analiza miała stanowić podstawę do skoordynowania stanowiska wszystkich zainteresowanych resortów RP oraz Narodowego Banku Polskiego, jak również ustalenia wytycznych do dalszych pertraktacji z ČSR³⁵.

W początkach maja 1948 r. Biuro Prawne Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie opracowało projekt umowy (statutu) „Polsko-Czechosłowackiego Towarzystwa Eksploatacji Złomu”, zawierający w zasadzie znaczną część uwag przyszłego partnera. Nie uwzględniono m.in. propozycji, która zakładała wykluczenie możliwości podobnych umów z kontrahentami z innych państw, co wiązałoby stronę polską, nie dając jej podstaw do zawierania korzystniejszych dla niej porozumień³⁶.

Poza rozpatrywaniem kwestii teoretycznych, które zdominowały pierwsze miesiące prac nad powstaniem towarzystwa, czynności podjęła mieszana Komisja Techniczna. Delegaci czechosłowaccy, wytypowani na jej członków, po przybyciu do Katowic 28 kwietnia 1948 r. udali się wraz z polskimi przedstawicielami jeszcze tego samego dnia

³³ Ten kilkunastoricowy tekst, musiał jednak wzbudzić zastrzeżenia strony polskiej, o czym świadczyły znaki zapytania postawione przy poszczególnych punktach – AAN, MPiH, sygn. 803, s. 29–32; tłumaczenie projektu zawarcia umowy spółki z o.o.

³⁴ Tamże, s. 41–42; tłumaczenie „Wytyczne dla czynności handlowych spółki z o.o. w Szczecinie”, Praga 27.04.1948; s. 26–27, tłumaczenie załącznika nr 1 i 2.

³⁵ Archiwum Państwowe w Katowicach (dalej: AP Katowice), Centralny Zarząd Przemysłu Hutniczego w Katowicach (dalej: CZPH), sygn. 1294, s. 108: „Sprawozdanie z prac Polsko-Czechosłowackiego Branżowego Komitetu Przemysłu Hutniczego” [1948].

³⁶ AAN, MPiH, sygn. 803, s. 1: pismo Biura Prawnego z 7.05.1948 do Biura Współpracy Przemysłowej MPiH oraz projekt statutu, s. 2–9; sygn. 2986, s. 16–23.

do Szczecina. Pierwszym i zasadniczym zadaniem Komisji była wycena aportu polskiego i zaopiniowanie dalszych inwestycji potrzebnych do uruchomienia przedsiębiorstwa³⁷. W trakcie tych prac pojawiły się różnice zdań pomiędzy polskimi i czechosłowackimi członkami Komisji dotyczące w szczególności: wysokości procentu, jaki należałoby przyjąć na amortyzację, oceny zniszczeń niektórych obiektów, określenie ich wartości oraz użyteczności. Generalnie biorąc dla Czechosłowaków część obiektów była wątpliwej przydatności, a niektórzy Polacy – ich zdaniem – nadmiernie wysoko taksowali³⁸.

Warto przyjrzeć się bliżej opisowi ówczesnego majątku stoczniowego i ocenie jego wartości. Podane niżej dane były, jak się wydaje, pierwotnymi szacunkami strony polskiej, z pewnością zawyżonymi w stosunku do faktycznego stanu materialnego „Wulkanu”, co później w jakimś stopniu zostało zweryfikowane przez Komisję Techniczną. Jego teren, o ogólnej powierzchni ok. 140 000 m², częściowo oczyszczony z gruzów zabudowań fabrycznych, usytuowany na dwóch poziomach z nachyleniem ku brzegowi Odry, był jakoby wart 4 200 000 zł przedwojennych. Budynki: hale fabryczne i dom administracyjny, zadaszone, rzekomo wyremontowane i do użytku, o kubaturze ogólnej 109 091 m³ stanowić miały wartość 6 981 720 zł. Tory kolejowe, rozprowadzone po całym terenie o ogólnej długości 2468 mb. wyceniono na 740 400 zł. Brzeg na przestrzeni 180 m ze ścianką Larsena z wybetonowanym nabrzeżem, to z kolei 3 600 000 zł. Cztery pochylnie, z których podobno dwie wykończone (dla uruchomienia należało je uzbroić w tory i urządzenia mechaniczne), o platformach betonowych, wartości – 800 000 zł. Urządzenia i maszyny: 5 dźwigów (1 elektryczny – 30 ton, 3 parowe – 5 ton i 1 motorowy – 3 tony), 4 nożyce do cięcia żelaza, paczkarka motorowa elektryczna, samochody ciężarowe, wagi, szacowano na 222 500 zł. Z kolei oparkanie, przewody wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe i kable elektryczne, drogi brukowane, liczone razem na 3 293 342 zł. Ogólną wartość istniejących urządzeń, budynków i placu strona polska ustaliła na 19 837 962 zł przedwojennych, co w przeliczeniu na ówczesną walutę amerykańską dało 3 829 722 dolary (1 dolar 5,18 zł). W celu przygotowania stoczni „Wulkan” do demontażu statków koszt nowych

³⁷ AP Katowice, CZPH, sygn. 1294, s. 108: „Sprawozdanie z prac Polsko-Czechosłowackiego Branżowego Komitetu Przemysłu Hutniczego” [1948]; AAN, MPiH, sygn. 803, s. 26: pismo Centrali Złomu z 2.05.1948 do MPiH.

³⁸ AAN, MPiH, sygn. 803, s. 18–21: Protokół z konferencji w sprawie Polsko-Czechosłowackiego Towarzystwa Eksploatacji Złomu w Szczecinie, odbytej w Katowicach w dniu 11.05.1948.

inwestycji wyceniono na około 94 750 000 powojennych zł, czyli 236 875 dolarów (według oficjalnego wtedy kursu: 1 dolar – 400 zł). Przewidywano, że nowa stocznia dokona rozbiórki pięciu okrętów miesięcznie o wadze brutto od 3000 do 3500 ton, z czego uzysk miał wynieść około 13 000–15 000 ton złomu hutniczego, wsadowego³⁹.

W dniu 8 maja 1948 r. przybyła do Szczecina (wcześniej brała udział w Międzynarodowych Targach Poznańskich) kilkusobowa delegacja kierownictwa zarządu czechosłowackich hut w Pradze (i najprawdopodobniej dyrektor Departamentu Hutniczego praskiego Ministerstwa Przemysłu), która dokonała oględzin stoczni „Wulkan”. Podczas jej pobytu Komisja Techniczna sprawozdała o wynikach wyceny polskiego aportu w złotych z 1938 r. Ponieważ nie było całkowitej zgodności między członkami Komisji podane zostały dwie wartości: wyższa polskich delegatów, niższa czechosłowackich. Pierwsza wynosiła 13 558 840 zł (67 794 200 kčs), druga – 13 008 540 zł (65 042 700 kčs)⁴⁰. Różnice odnosiły się do wysokości procentu amortyzacji dla niektórych obiektów.

Po przeprowadzeniu wspomnianych rozmów i techniczno-financej ekspertyzy w Szczecinie, w dniu 11 maja 1948 r. odbyło się posiedzenie w ramach Podkomitetu Gospodarczego Polsko-Czechosłowackiego Komitetu Przemysłu Hutniczego w Katowicach, na którym obie strony potwierdziły gotowość wstąpienia do spółki. Udział wzięli: czterosobowa delegacja przedsiębiorstwa państwowego czechosłowackie huty oraz po tyłuż przedstawiciele CZPH i „Centrali Złomu”. Omówiono szereg spraw dotyczących: wyników prac Komisji Technicznej, polskiego aportu rzeczowego, kapitału zakładowego, obcych postulatów w kwestiach celnych, finansowych i dewizowych. Strona polska została poinformowana o wynikach rozmów z Ministerstwem Skarbu i NBP, które generalnie dobrze odniosły się do utworzenia spółki, jakkolwiek wprowadziły pewne uwagi. Miała być ona tworzona według przepisów polskiego prawa handlowego i skarbowego, jej teren byłby strefą wolnocłową, a majątek nie podlegałby znacjonalizowaniu. Postulat Pragi, by spółka była specjalnie traktowana w zakresie wysokości podatku

³⁹ Tamże, sygn. 2986: „Notatka opis z podaniem wartości w złotych przedwojennych z 1939 r. terenu byłej stoczni „Wulkan”, użytkowych budowli odbudowanych, wyremontowanych, inwestycji już dokonanych i projektowanych, związanych z urządzeniem stoczni do cięcia okrętów”.

⁴⁰ AP Katowice, CZPH, sygn. 1294, s. 108: „Sprawozdanie z prac Polsko-Czechosłowackiego Branżowego Komitetu Przemysłu Hutniczego” [1948]; AAN, MPiH, sygn. 803, s. 26: pismo Centrali Złomu z 2.05.1948 do MPiH.

obrotowego z tytułu jej dostaw do Czechosłowacji, zdecydowano przekazać do rozstrzygnięcia polskiemu Ministerstwu Skarbu. Uzgodniono, że „Polsko-Czechosłowackie Towarzystwo Eksploatacji Żłomu” będzie zawarte na czas nieokreślony, a jego rozwiązanie mogło być zgłoszone nie wcześniej niż przed upływem siedmiu lat istnienia. Czesi, którzy pozytywnie ustosunkowali się do powyższych propozycji, uzależnili ostateczne stanowisko od zgody miarodajnych czynników swego państwa. Wyszunęli zarazem dwa nowe postulaty, wcześniej nie artykułowane, które zakładały, że kapitał zakładowy spółki pokryją przede wszystkim w formie aportu rzeczowego (urządzenia techniczne i maszyny), a ewentualnie resztę w gotówce. Poza tym pragnęli stworzyć na terenie „Wulkanu” możliwości importowe dla towarów nie objętych działalnością towarzystwa i korzystać w tych celach z utworzonej strefy wolnocłowej⁴¹.

Następnego dnia (12 maja 1948 r.) kontynuowano posiedzenie Podkomitetu Gospodarczego, na którym sprecyzowano stanowisko Ministerstwa Przemysłu i Handlu, uzgodnione z Ministerstwem Skarbu i NBP, a dotyczące formy prawnej spółki, kapitału zakładowego i udziału obu stron w aportach rzeczowych, jak i wkładach gotówkowych, kapitału obrotowego, strefy wolnocłowej na terenie „Wulkanu”, wydzielenia spółki z polskiego obszaru dewizowego, by w stosunkach z zagranicą nie była krepowana polskimi przepisami, wyłączenia przepisów polskiej ustawy nacjonalizacyjnej, rachunkowości prowadzonej w dolarach, rozliczenia dostaw, podatków itd. Strona czechosłowacka uznała, że zasady zawarte w propozycjach polskich są celowe i właściwe dla należytego funkcjonowania towarzystwa, lecz niejako tradycyjnie zastrzegła, że w tych sprawach muszą wypowiedzieć się miarodajne ministerstwa jej kraju oraz Národní Bank ČSR. Przewidywała, że nastąpi to na kolejnym spotkaniu obu stron w Pradze, planowanym pod koniec maja. Do tego czasu miał być przesłany do stolicy Czechosłowacji projekt statutu opracowany przez Biuro Prawne MPiH, wcześniej nie udostępniony obcej stronie⁴².

⁴¹ AAN, MPiH, sygn. 803, s. 18–21: Protokół z konferencji w sprawie Polsko-Czechosłowackiego Towarzystwa Eksploatacji Żłomu w Szczecinie, odbytej w Katowicach w dniu 11.05.1948; AP Katowice, CZPH, sygn. 1294, s. 108: „Sprawozdanie z prac Polsko-Czechosłowackiego Branżowego Komitetu Przemysłu Hutniczego” [1948].

⁴² AP Katowice, CZPH, sygn. 1294, s. 108: „Sprawozdanie z prac Polsko-Czechosłowackiego Branżowego Komitetu Przemysłu Hutniczego” [1948]; AAN, MPiH, sygn. 803, s. 11–12: „Załącznik do protokołu z konferencji odbytej w Katowicach w dniu 12.05.1948 r. w sprawie projektowanej spółki polsko-czeskiej dla eksploatacji żłomu w Szczecinie, s. 13–14: notatka służbowa z 14.05.1948 dla dyr.

Od połowy maja 1948 r., dostępne nam źródła milczą o kontynuowaniu prac nad utworzeniem „Polsko-Czechosłowackiego Towarzystwa Eksploatacji Żłomu” na terenie stoczni „Wulkan” w Szczecinie. Można zaryzykować twierdzenie, iż z tego przedsięwzięcia wycofała się strona czechosłowacka, która – naszym zdaniem – nie wykazywała dostatecznie silnego zaangażowania, by cały zamiar był skutecznie realizowany. Decyzję w tej sprawie mogły podjąć władze ministerialne hutnictwa w Pradze, najpewniej sceptycznie oceniające potrzebę ich kraju w powołaniu przedsiębiorstwa złomowania statków w Polsce. Być może ogólna sytuacja polityczna w Czechosłowacji po tzw. rewolucji lutowej, i m.in. czystka personalna na wszystkich szczeblach zarządzania, miała tu jakiś wpływ. W grę wchodziła jednak realność zamierzenia, choćby ze względu na skomplikowane do rozstrzygnięcia procedury prawne, finansowe, celne itd., czy nawet kwestie polityczne, związane z funkcjonowaniem spółki obu państw. Wolno nam nadto sądzić, iż czechosłowacki pragmatyzm, dający o sobie znać w trakcie majowego rekonesansu w Szczecinie, kiedy oceniano walory stoczni „Wulkan”, mógł spowodować odejście od planowanej w tym zakresie współpracy sąsiadujących krajów.

Po wycofaniu się z negocjacji strony czechosłowackiej, szczecińska Zbiornica nr 3 Centrali Żłomu w Katowicach kontynuowała eksploatację najważniejszych obszarów działania: stoczni „Wulkan” oraz podległego jej terenu byłej niemieckiej Fabryki Benzyny Syntetycznej w Policach. Przez pierwsze trzy kwartały 1949 r. dostarczyła z obu placówek; a zwłaszcza z tej ostatniej, blisko 50 tys. ton złomu dla hut. Doszło jednak do wielu nieprawidłowości na terenie Polic (czego agendy na „Wulkanie” najprawdopodobniej uniknęły), co skończyło się głośnym procesem pokazowym kierownictwa Zbiornicy nr 3 i wysokimi dlań wyrokami sądowymi (m.in. dwoma wyrokami śmierci, zamienionymi później na dożywotnie więzienie)⁴³.

W tym czasie nie został jeszcze porzucony plan wykorzystania stoczni „Wulkan” do demontażu statków-wraków, gdyż Centrala Żłomu przystąpiła do organizacji odpowiedniej komórki, która miała „przyczynić się do oczyszczenia dróg wodnych i dostawy hutom drogocennego surowca”. Poczyniono nawet kosztem ponad 19 mln złotych

Biura Prawnego z konferencji, która odbyła się w Katowicach 12.05.1948.

⁴³ APSz, KD PZPR Szczecin-Port, sygn. 5: sprawozdanie Centrali Żłomu-Zbiornicy Nr 3 w Szczecinie za rok 1949; R. Ptaszyński, Proces Centrali Żłomu, „Sedina.pl magazyn. Rocznik Miłoników Dawnego Szczecina”, 2010, nr 5, s. 62–65.

znaczące inwestycje z tym związane, ale także socjalno-bytowe dla robotników (m.in. remont łazienek, umywalni i ubikacji). Zmontowana została własna lokomotywa dla podciągania i spuszczenia wagonów, zakupiono sprzęt spawalniczy i nurkowy dla cięcia statków pod wodą, odgruzowano teren stoczniowy, założono instalację elektryczną, przygotowano dużą część urządzeń pochylni dla wciągania wraków do cięcia, zakupiono obrabiarki i narzędzia warsztatowe⁴⁴.

Działania Centrali Żłomu ostatecznie nie znalazły uznania, choćby dlatego, iż resort żeglugi w końcu lat czterdziestych brał już pod uwagę, że jedynym właściwie terenem ewentualnej rozbudowy czynnej Stoczni „Odra”, będzie granicząca z nią Stocznia „Wulkan”, gdzie znajdowały się lepsze niż w tej pierwszej pochylnie. Zakładano, że Centrala Żłomu jest tylko chwilowym jej użytkownikiem. We wrześniu 1949 r. Ministerstwo Żeglugi wystąpiło do Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, by w planie sześciolletnim (1950–1955) odbudować i uruchomić stocznię „Wulkan” dla produkcji okrętowej. Co interesujące: władze resortowe wyszły od oceny stanu aktualnego, uważając, iż w wyniku działań wojennych oraz ich skutków zakład ten „praktycznie nie istnieje”. Zauważano, że resztki głównych budynków warsztatowych zostały rozebrane i wywiezione przez Centralę Żłomu, a na terenie stoczni pozostały nawierzchnie betonowe (płyty fundamentowe) czterech slipów (pochylni). Ponadto przy samym nabrzeżu znajdował się budynek warsztatowy (ok. 5000 m²) wykorzystywany przez Szczeciński Urząd Morski, zaś obok niego dźwig wieżowy 35 ton, którym posługiwała się jeszcze Centrala Żłomu. „Wulkan” miał po generalnej odbudowie, zakończonej w ciągu pierwszych trzech lat sześciolatki, budować wyłącznie tankowce motorowe o nośności do 15 000 TDW – plan zakładał, iż w okresie 1953–1955 pochylnie opuści 16 tego rodzaju jednostek o pojemności 242 240 TDW. Stocznia miała budować jedynie kadłuby, gdyż ośrodek wyposażeniowy dla niej przewidziano na Wyspie Górnej Okrętowej. Koszt całej inwestycji (budynki, pochylnie, sieć elektryczna, wodna, acetylenowa, wyposażenie w dźwignice, maszyny, narzędzia, transport i zagospodarowanie terenu) szacowano na ogromną kwotę 9 505 milionów złotych⁴⁵.

⁴⁴ APSz, KD PZPR Szczecin-Port, sygn. 5: sprawozdanie Centrali Żłomu-Zbiornicy Nr 3 w Szczecinie za rok 1949.

⁴⁵ AAN, PKPG, sygn. 496 „Notatka [Ministerstwa Żeglugi] w sprawie odbudowy i uruchomienia Stoczni „Wulkan” – z 12.09.1949 r.; APSz, Stocznia Szczecińska, Naczelny Dyrektor, sygn. 20, s. 1–2: „Notatka z rozmów przeprowadzonych w Stoczni „Odra” w czasie bytności naczelnika Hallera z MŻ w dniu 11.11.1948.

W listopadzie 1948 r. stocznia „Wulkan” została ostatecznie przejęta prawnie na własność państwa polskiego⁴⁶, a dwa lata później weszła w skład (zarządzenie ministra żeglugi z 6 września 1950 r.) przedsiębiorstwa państwowego wyodrębnionego „Stocznia Szczecińska” (powstałego na bazie stoczni „Odra”). Zamyśl jej odbudowy i uruchomienia produkcji okrętowej w okresie planu sześcioletniego spalił na panewce. Najprawdopodobniej żadnego znaczenia nie miał tu fakt, iż w 1951 r. przeszła z Ministerstwa Żeglugi w gestię Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, które miało wtedy zupełnie inne priorytety inwestycyjne. Dopiero w 1957 r. przystąpiono do odbudowy ośrodka kadłubowego „Wulkan”, znajdującego później bardzo ważne miejsce w procesie produkcyjnym statków morskich Stoczni Szczecińskiej⁴⁷.

Szczecińska stocznia „Wulkan” doznała w trakcie II wojny światowej niemałych strat w wyniku bombardowań alianckich, dewastacji urządzeń przez wycofujących się Niemców, z kolei po jej zakończeniu mocno odczuła radziecką politykę okupacyjną. Dzieło niszczenia jej majątku kończyły bowiem obce oddziały zdobywcy wojennej. Na terenie stoczniowym funkcjonował także przez blisko półtora roku Sudostroitelnyj Remontnyj Zavod, który współuczestnicząc w rabunku, pracował dla potrzeb Centralnej Bazy Przeładunkowej ZSRR, ekspediującej do tego kraju wszelkie „trofejne” dobra (i towary reparacyjne), nie tylko z Niemiec, ale i z Pomorza Zachodniego. Z natury rzeczy Zavod „Vulcan” zajmował się przede wszystkim naprawą radzieckich jednostek pływających, wspomagał akcję wydobywania z wody części zwalonych mostów i innych konstrukcji oraz ich złomowanie, jak również uczestniczył w przeładunku towarów z barek na statki morskie wobec niedostatku urządzeń mechanicznych. Proces przekazywania Polsce portu szczecińskiego, wiążący się z naciskami centralnej i lokalnej administracji morskiej oraz zakończeniem dotychczasowej funkcji obcej bazy, skutkowało również opuszczeniem przez Rosjan największych stoczni szczecińskich, a tym samym Zavoda „Vulcan”. Na jego teren weszła w lutym 1947 r. „Centrala Złomu”, która wywoziła stąd ten surowiec, dopełniając spustoszenie majątku stoczniowego. Korzystając z uregulowania stosunków politycznych i gospodarczych Warszawy z Pragą wyszła

⁴⁶ Orzeczenie ministra żeglugi nr 3 z dnia 2 listopada 1948, ogłoszone w Monitorze Polskim nr A-6 z dnia 14.02.1949, poz. 62.

⁴⁷ *Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego. Studium monograficzne*, praca zbiorowa pod red. Tadeusza Madeja, Warszawa–Poznań 1975, s. 33, 78–81; T. Waluszkiewicz, *Odbudowa i modernizacja Stoczni „Wulkan”*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 1963, nr 2, s. 41 i n.

z inicjatywą utworzenia w stoczni „Wulkan” „Polsko-Czechosłowackiego Towarzystwa Eksploatacji Żłomu” dla demontażu, cięcia wraków i starych statków (także innych obiektów), leżących w wodach polskich oraz kupowanych za granicą. Trwające od lutego do maja 1948 r. rozmowy w tej sprawie ostatecznie zakończyły się fiaskiem, najprawdopodobniej ze względu na rezygnację z tego przedsięwzięcia przez południowego sąsiada Polski. Stocznia „Wulkan” wraz z pozostałym na jej terenie niewielkim majątkiem została przejęta z początkiem lat pięćdziesiątch przez przedsiębiorstwo państwowe „Stocznia Szczecińska”, która w okresie planu pięcioletniego (1956–1960) przystąpiła tutaj do odbudowy i modernizacji bardzo ważnego ośrodka kadłubowego.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Akt Nowych w Warszawie

Komitet Centralny Polskiej Partii Robotniczej

sygn. 295/VII-70a

Ministerstwo Administracji Publicznej

sygn. 2464

Ministerstwo Przemysłu i Handlu

sygn. 803, 2986

Ministerstwo Żeglugi

sygn. 543

Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego

sygn. 325

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego

sygn. 496

Archiwum Państwowe w Gdańsku

Zjednoczenie Stoczni Polskich:

sygn. 240, 253

Archiwum Państwowe w Katowicach

Centralny Zarząd Przemysłu Hutniczego

sygn. 1294

Archiwum Państwowe w Szczecinie

Komitet Dzielnicowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej Szczecin-Port
sygn. 5

Komitet Wojewódzki Polskiej Partii Robotniczej
sygn. 765

Stocznia Szczecińska – Naczelnny Dyrektor
sygn. 3, 20

Szczeciński Urząd Morski
sygn. I/19, I/50, I/51, I/52

Urząd Wojewódzki Szczeciński
sygn. 1274, 1365

Instytut Pamięci Narodowej Oddział w Szczecinie

sygn. 008/IV/t. 2

LITERATURA

Borski C., *Pierwsze lata szczecińskiej stoczni „Gryf”, „Budownictwo Okrętowe”,* 1964, nr 2.

Dzieje Szczecina, t. 3: 1806–1945, pod red. B. Wachowiaka, Szczecin 1994.

Filipowicz M., *Ludzie, stocznie, okręty*, Gdańsk 1985.

Hutnikiewicz A., *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*, Szczecin 1991.

Jeryś Cz., *Początek Zjednoczenia Stoczni Polskich*, „Nautologia”, 1981, nr 2.

Kalendarium wydarzeń Szczecin-Czechosłowacja w latach 1945–1992, [w:] *Polsko-czeskie kontakty dyplomatyczne, gospodarcze i kulturalne w XX–XXI wieku*, red. A. Szczepańska-Dudziak, Szczecin 2017.

Miształ Z., *Gospodarka morska w Polsce w latach 1945–1975*, Gdańsk 1978.

Port Szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 r., pod red. B. Dziedziula, Warszawa–Poznań 1975.

Ptaszyński R., *Proces Centrali Złomu*, „Sedina.pl magazyn. Rocznik Miłośników Dawnego Szczecina” 2010, nr 5.

Skrzymowski E., *Okrętownictwo w czterdziestoleciu Pomorza Zachodniego*. Sesja naukowa: *Gospodarka morska w 40-leciu PRL*, część I, Szczecin 13–14 czerwca 1985.

Skrzymowski E., *Stocznie Pomorza Zachodniego*, [w:] *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim*, oprac. zbiorowe pod red. I. Dunin-Kwinty, J. Stanielewicza, Szczecin 1995.

Szczepańska A., *Rejon czechosłowacki w porcie szczecińskim w latach 1949–1956*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 2006, z. 3.

- Techman R., *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945–1946*, Poznań 2003.
- Techman R., *Bilans otwarcia*, [w:] *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim*, oprac. zbiorowe pod red. I. Dunin-Kwinty, J. Stanielewicza, Szczecin 1995.
- Techman R., *Czechosłowacka żegluga na Odrze*, cz. I, „Przegląd Zachodniopomorski”, 2018, z. 1, s. 145–167; cz. II, 2019, z. 1, s. 5–27.
- Techman R., *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1947*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 2002, z. 2.
- Techman R., *Port szczeciński w opracowaniach źródłowych z 1945 roku, do druku przygotował, tytułem i wstępem opatrzył Ryszard Techman*, „Nautologia”, 2005, nr 142, s. 55–64.
- Techman R., *Radzieckie rybołówstwo w Szczecinie w latach 1945–1950*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 2000, z. 2.
- Techman R., *Samorządy terytorialne Gdańska, Gdyni i Szczecina wobec gospodarki portowej w latach 1945–1949*, „Rocznik Gdański”, 1998, z. 2, s. 5–32.
- Urbanowicz W., *Początki Zjednoczenia Stoczni Polskich*, „Budownictwo Okrętowe”, 1965.
- Waluszkiewicz T., *Odbudowa i modernizacja Stoczni „Wulkan”*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 1963, nr 2.
- Załachowski Z., *Stocznia Szczecińska*, „Budownictwo Okrętowe”, 1965, nr 6.
- Zaremba P., *Dziennik wydarzeń i dokumenty historyczne*, t. 4 (egz. Archiwum Państwowego w Szczecinie).

RYSZARD TECHMAN

Z powojennych dziejów stoczni „Wulkan” w Szczecinie: radziecki demontaż i eksploatacja, czechosłowackie zainteresowanie złomowaniem statków, polskie nadzieje na odbudowę i rozwój produkcji okrętowej

STRESZCZENIE

Szczecińska stocznia „Wulkan” jedna z dwu największych w mieście przed 1939 r., doznała w trakcie II wojny światowej niemałych strat w wyniku bombardowania lotnictwa alianckiego. Po zakończeniu działań militarnych dzieła zniszczenia dokonały z kolei – w ramach radzieckiej polityki okupacyjnej – obce oddziały zdobyczy wojennej. Na terenie stoczniovym funkcjonował także przez blisko półtora roku „Sudostroitelnyj Remontnoj Zavod Vulcan”, który aktywnie współuczestnicząc w grabieży, pracował na potrzeby Centralnej Bazy Przeładunkowej ZSRR w porcie szczecińskim, ekspediującej

do tego kraju wszelkie „trofiejne” dobra (i towary reparacyjne) nie tylko z Niemiec, ale i z Pomorza Zachodniego. Z natury rzeczy Zavod „Vulcan” zajmował się naprawą radzieckich jednostek pływających (własnych bądź zabranych), wspomagał akcje wydobywania z wody części zwalonych mostów i innych konstrukcji oraz ich złomowania, jak również brał udział w przeładunku towarów z barek na statki morskie wobec niedostatku urządzeń mechanicznych. Został zlikwidowany w pierwszych miesiącach 1947 r., po opuszczeniu przez Sowieców, a na przekazany teren weszła „Centrala Złomu”. Korzystając z uregulowania stosunków politycznych i gospodarczych między Polską i Czechosłowacją wyszła z inicjatywą utworzenia tutaj „Polsko-Czechosłowackiego Towarzystwa Eksploatacji Złomu” dla cięcia i demontażu wraków statków oraz innych obiektów. Trwające od lutego do maja 1948 r. rozmowy w tej sprawie zakończyły się jednak fiaskiem, najprawdopodobniej ze względu na rezygnację z tego przedsięwzięcia przez południowego sąsiada Polski. Stocznia „Wulkan” wraz z pozostałym na jej obszarze pewnym majątkiem została przejęta z początkiem lat pięćdziesiątych XX wieku przez przedsiębiorstwo państwowe „Stocznia Szczecińska”, która w okresie planu pięcioletniego (1956–1960) przystąpiła do odbudowy i modernizacji tego bardzo ważnego ośrodka kałubowego.

SŁOWA KLUCZOWE: Szczecin, gospodarka morska, stocznia Wulkan, powojenna produkcja okrętowa

RYSZARD TECHMAN

From the post-war history of the “Wulkan” shipyard in Szczecin: dismantling and exploitation by the Soviets, Czechoslovakia’s interest in scrapping ships, Poland’s hopes for reconstruction and development of shipbuilding

SUMMARY

The “Wulkan” shipyard, which was one of the two largest facilities of this kind in Szczecin before 1939, sustained considerable losses during World War II as a result of Allied bombing raids. After the end of the war, the process of destruction was continued by foreign armies under the Soviet occupation policy. For nearly a year and a half, the “Sudostroitelnyj Remontnoj Zavod Vulcan” operated in the area of the shipyard, actively participating in the looting. It was working under the supervision of the Central Transshipment Base of the USSR in the Szczecin harbour, exporting to the Soviet Union all war booty not only from Germany, but also from Western Pomerania. The purpose of Zavod “Vulcan” was the repair of Soviet vessels (own or taken over), support in the

removal from the water of parts of collapsed bridges and other constructions and their scrapping, as well as participation in the reloading of goods from barges to sea vessels in the face of the shortage of mechanical equipment. The facility was liquidated in the first months of 1947, after its abandonment by the Soviets, and was taken over by “Centrala Złomu” (Scrapping Centre). In the face of the settled political and economic relations between Poland and Czechoslovakia, an initiative was proposed to establish a Polish-Czechoslovak cooperation for cutting, dismantling and scrapping of shipwrecks and other objects. Negotiations, which lasted from February to May 1948, were, however, unsuccessful, most likely due to the fact that Poland’s southern neighbour decided to abandon the project. The “Wulkan” shipyard, along with some of its assets that still remain in the area, was taken over at the beginning of the 1950s by the state enterprise “Stocznia Szczecińska”, which – as part of the five-year plan (1956–1960) – commenced rebuilding and modernisation of this very important shipbuilding centre.

KEYWORDS: Szczecin, maritime economy, Wulkan shipyard, post-war shipbuilding