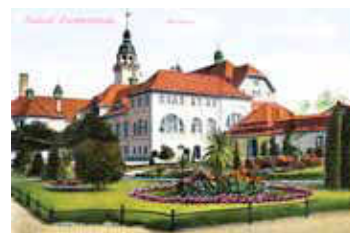


Erwin Rosenthal (Hrsg.)



Swinemünde Świnoujście



250 Jahre deutsche und polnische Geschichte



Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	4
2. Die Gründung der Stadt Swinemünde (Hellmut Hannes)	8
3. Der Hafen an der Swinemündung (Erwin Rosenthal).....	17
4. Drei Anläufe für das Seebad Swinemünde (Klaus Utpatel).....	44
5. Der Nationalsozialismus in Swinemünde (Nils Köhler).....	58
6. Swinemünde – ein Ort der Brücken? (Hellmut Hannes).....	74
7. Zur Entwicklung der Stadt Swinemünde/Świnoujście in den Jahren 1945 bis 2004 (Józef Pluciński).....	79
8. Świnoujście nach dem Beitritt Polens zur EU und zum Schengener Abkommen (Bartosz Turlejski)	106
Straßennamen in Swinemünde/Świnoujście früher und heute (deutsch-polnisch).....	116
Autoren.....	124
Geschichtliche Daten der Stadt	126



Der Hafen an der Swinemündung

Erwin Rosenthal

1. Der „eigentliche Geburtsbrief“ Swinemündes

Wer im heutigen Swinemünde (Świnoujście) nach Türmen, Zinnen, Stadttoren und Resten von Stadtmauern oder monumentalen Sakralbauten Ausschau hält, wie man sie in den benachbarten pommerschen Städten Stettin (Szczecin), Kolberg (Kołobrzeg), Wolgast, Stralsund oder Greifswald findet, wird enttäuscht sein. Hier künden die Zeugen der Vergangenheit vor allem vom Bau und der Blütezeit des Hafens. Die weit ins Meer reichende Molen beeindruckten den Besu-

Weltwunder bestaunt wurde und der 68 Meter hohe Leuchtturm, ein Wahrzeichen der Stadt. Unmittelbar neben dem Leuchtturm lädt die „Ostbatterie“ (Fort Gerhard) zu einem Besuch ein. Nicht unerwähnt bleiben darf auch, dass hier im Jahre 1743 die ersten Unterkünfte für die Erbauer des Hafens errichtet wurden: zwei Baracken, eine für die Soldaten und eine für die Zivilisten. Diese 75 Fuß langen und 16 Fuß breiten Unterkünfte waren die ersten Gebäude Osternothafens (Chorzelin).



Hafenansicht. Im Vordergrund:
Das Fischbollwerk

cher der Stadt ebenso wie die künstlichen Inseln in der Swine, der dem Meer abgerungene Kurpark, ein Leuchtturm, der an der Ostsee seinesgleichen sucht, die trutzigen Festungen am Swineufer oder die Kaiserfahrt (Kanał Piastowski), eine fünf Kilometer lange künstliche Wasserstraße.

Die bedeutendsten historischen Bauwerke der Stadt befinden sich östlich der Swine, auf der Insel Wollin (Wolin). Es sind dies die mehr als einen Kilometer lange Ostmole, die nach ihrer Fertigstellung wie ein

Die Geschichte des Swinemünder Hafens beginnt im zweiten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts. Im August 1713 begannen russische und sächsische Einheiten unter Führung von Alexander Danilowitsch Menschikow einen Angriff auf das von den Schweden besetzte Stettin. Nachdem am 19. September 1713 ein achtstündiges Bombardement der sächsischen Belagerungsartillerie große Teile der Stadt zerstört hatte, gaben die Schweden Stettin auf. Am 6. Oktober 1713 marschierten preußische Truppen in die Stadt ein. Als

Gegenleistung erhielten die Alliierten von Preußen 400.000 Reichstaler. In zwei Verträgen vom Juni und vom Oktober 1713 wurde dem Preußenkönig Friedrich Wilhelm I. die „Sequestration“ (Zwangsverwaltung) des südlich und östlich des Peenestroms gelegenen Gebietes von Schwedisch-Vorpommern (Stettin sowie die Inseln Usedom und Wollin) übertragen. In Geheimklauseln war bereits die endgültige Übernahme des Gebietes an Preußen in Aussicht gestellt worden.^[1]

Da der Schwedenkönig die Zustimmung zu diesem Abkommen verweigerte, gab Preußen schließlich seine neutrale Haltung auf und schloss am 12. Juni 1714 einen Vertrag mit Russland ab, in welchem dem Königreich der endgültige Erwerb Vorpommerns östlich der Peene zugesichert wurde. Später folgten gleichlautende Verträge mit Dänemark, England und



Das obere Bollwerk. Stahlstich von Rosmäsler aus dem Jahre 1837. Im Ostloff'schen Gasthof (Bildmitte), der später zum Hotel „Drei Kronen“ umgebaut wurde, hatte Theodor Fontane als 14-Jähriger seine Tanzstunden absolviert.

Sachsen-Polen. Hiermit beginnt die preußische Herrschaft in jenem Gebiet, das später den Namen Altvorpommern erhielt, wenngleich der Friedensvertrag erst am 20. August 1719 geschlossen und am 21. Januar 1720 bestätigt wurde.

Friedrich Wilhelm I., König in Preußen und Markgraf von Brandenburg, auch Soldatenkönig genannt, ließ

nach der Unterzeichnung des Stockholmer Vertrages voller Stolz an das Berliner Tor in Stettin schreiben: „Kraft rechtmäßiger Verträge und für einen richtigen Preis (von zwei Millionen Talern, E.R.) habe ich Vorpommern bis zur Peene gekauft, erworben und für mich gewonnen.“^[2] Der eigentliche Erbe ganz Pommerns wäre ohnehin Preußen gewesen, denn im Jahre 1632 hatte der kinderlose Pommernherzog Bogislaw XIV. dem Kurfürsten von Brandenburg das seit dem Jahre 1529 bestehende Erbfolgerecht wiederum zugesichert. Die Schweden waren jedoch nicht bereit gewesen, den Grimnitzer Vertrag zu akzeptieren.



Die Dampferanlegestelle mit dem Hotel „Drei Kronen“ (1913)

Mitnichten ging es den Preußenkönigen beim Erwerb von Altvorpommern um die weißen Ostseestrände der Doppelinsel Usedom-Wollin. Man badete zu dieser Zeit noch nicht in der Ostsee, und die späteren Weltbäder der beiden Inseln existierten allenfalls als kleine Fischerdörfer, deren Bewohner sich mühselig vom Fischfang ernährten. Preußen trachtete vielmehr danach, einen Fuß ans Meer zu bekommen, um „am Commercio der ganzen Welt Anteil zu haben“. Die Unterhaltung des stehenden Heeres, das Führen von Kriegen, die Besoldung der Beamten sowie die Schaffung repräsentativer Gebäude in Potsdam und Berlin kosteten Geld, sehr viel Geld sogar. Und der Außenhandel bildete ein probates Mittel zur Aufstockung der Goldreserven.

7. Die „Festung“ Swinemünde

Allzu lange war die Stadt militärisch leicht angreifbar gewesen. So stand im 18. Jahrhundert für ihren militärischen Schutz lediglich eine Invalidenkompanie aus „25 abgelebten, kraftlosen oder kranken Personen, denen körperliche Ruhe weit lieber als ihr Dienst“ war, zur Verfügung.^[11] Als 1806 die Söldner Napoleons anrückten, versagte die Truppe auf der ganzen Linie. 1813 gründete die Stadt eine aus 360 Mann bestehende Bürgergarde. Diese hatte Wachdienste und Gasthauspatrouillen zu verrichten, um die Polizei zu entlasten. Aus Beschwerden ging hervor, dass nicht selten „der ganze Wachdienst in ein Branntweingelage“ ausartete.^[12] Als später Stettiner und Greifswalder Soldaten nach Swinemünde abkommandiert wurden, verringerte sich die Zahl der Beschwerden.

Richtig ernst wurde es für Swinemünde, als die Stadt in den ersten deutsch-dänischen Krieg einbezogen wurde. Am 1. Mai 1848 blockierte die recht betagte dänische Fregatte „Haffrowen“ den Hafen und legte Handel und Wandel in der Stadt völlig lahm. Die überaus kleine preußische Flotte – sie bestand nur aus den Schiffen „Amazone“ und „Adler“ – wagte keinen Angriff, sondern wappnete sich stets vorsorglich zur Flucht. Da man ständig die Beschießung der Stadt oder die Besetzung des Hafens durch die Dänen befürchtete, lief auch die Sommersaison sehr schlecht. Schließlich standen selbst die Bäcker, Fleischer, Kaufleute und Gastwirte kurz vor dem Bankrott, denn die Geldbeutel der Einheimischen waren leer, die Badegäste fehlten weitgehend und Schiffe liefen den Hafen nicht mehr an. Die Stadt sah sich schließlich gezwungen, ein Notprogramm aufzulegen und beschäftigte die Mehrzahl der Arbeitslosen beim Bau der Chaussee in Richtung Golm. Als das Geld knapp wurde, erbat der Magistrat Unterstützung aus Berlin. Nach langem Hin und Her erhielt die Stadt durch die Fürsprache des National-Ökonomen Karl Rodbertus, ritterschaftlicher Abgeordneter für den Landkreis Usedom-Wollin im Landtag der Provinz Pommern und nach 1848 für kurze Zeit Minister für Kultur und Unterricht in Preußen, aus dem „Königlichen Mildtätigkeitsfonds“ ein Darlehen von 5.000 Talern.



Fort Gerharda (Ostbatterie, Werk 2)



Fort Zachodni (Westbatterie, Werk 4)

Im März 1848 begann der vom Kabinett bereits im September 1846 angeordnete Bau der Verteidigungseinrichtungen. Die Leitung übernahm der Ingenieurhauptmann von Eickstädt. 1852 wurde der Ingenieuroffizier Gustav Franz Wilhelm von Kleist zum Festungsbaudirektor ernannt. Das erste, nach dem Bauplan von Kleist aus dem Jahre 1849 auf der Ostseite der Swine errichtete Fort erhielt den Namen „Werk I“. Der Plan für den Bau des Werks II, die spätere Ostbatterie der Seefestung Swinemünde, wurde im Jahre 1853

Drei Anläufe für das Seebad Swinemünde

Klaus Utpatel

Im Jahr 1924 rief die Kurverwaltung dazu auf, „100 Jahre Seebad Swinemünde“ ausgiebig zu feiern, und es fand dann auch ein großer Festumzug statt. Davon wurden natürlich viele Fotos gemacht, aber auf den Bildern fallen vor allem die zahllosen Regenschirme auf: Die Veranstaltung war völlig verregnet. Und die Spottlust, die den Swinemündern zu eigen ist – wie schon Theodor Fontane vermerkte – fand sofort die Erklärung: „Das ist die Strafe dafür, dass Swinemünde beim Aufbau des Seebades von den 100 Jahren einen großen Teil verschlafen hat.“



Festumzug „100 Jahre Seebad Swinemünde“,
Fotokarten von 1924

In der Tat gab es zwar ab 1824 mit der ersten Phase einen mutigen Beginn, aber viele Jahrzehnte lang wurde dann am Strand kein einziges festes Haus gebaut. Und auch in der nächsten Phase, als der Initiator des ersten Hotelkomplexes ab 1870 sein „König-Wilhelm-Bad“ betrieb, war er noch völlig sich selbst überlassen. Erst mit der dritten Phase, als 1888 Berliner Investoren sich für den Bau des Strandvillen-

Viertels engagierten, blühte Swinemünde auf dem Wald- und Dünengelände zu dem weltberühmten Seebad auf. Aber auch aus der Zeit vor dem tatsächlichen Beginn gehören einige Ereignisse zum Thema.



1792 – Der Anstoß für deutsche Seebäder

„Warum hat Deutschland noch kein großes öffentliches Seebad?“ Mit dieser Frage hatte der Göttinger Professor Georg Christoph Lichtenberg Ende 1792 seine Ungeduld in die Öffentlichkeit gebracht.^[1] Er schob damit eine Entwicklung an, die hier zuvor schon vereinzelt im Sande verlaufen war. Ein genialer Physiker (zum Beispiel prägte er die Begriffe „Plus“ und „Minus“ für die Elektrizität, als deren Erforschung noch in den Anfängen war) schärfte den Medizinern den Blick auf die Heilkräfte des Meeres. Sein Vorbild waren die englischen Seebäder, wo er selbst, der zeitlebens kränklich war, Linderung erfahren hatte.

Und Lichtenberg wusste bereits: Ein Badegast braucht auch Bequemlichkeit und dazu noch Abwechslung – Bequemlichkeit mit einem sanft abfallenden Sandstrand und geeigneten Badeeinrichtungen, Abwechslung zum Beispiel für das Auge wie den Wellenschlag und die Beobachtung von aus- und einfahrenden großen Schiffen. Etwas widersprüchlich ist allerdings



Das neue Kurhaus mit dem König-Wilhelm-Bad, 1910

1888 – Das Strandvillen-Viertel entsteht

Schließlich machte Deichmanns Beispiel nach manchem Hin und Her doch noch Schule. Zwar mehrten sich schon Stimmen mit der Aufforderung, die Unterbringung der Badegäste und die Begleitangebote von der Altstadt an die See zu verlagern, und die Reichsgründung 1871 begünstigte zudem viele Projekte – wie zum Beispiel die lang ersehnte Eisenbahn nach Swinemünde. Aber sowohl der Stadt wie auch ihren Bürgern selbst fiel die Abkehr vom Gewohnten sehr schwer, und sie scheuten das Risiko: „Welcher Schafskopf wird sich da draußen wohl ein Haus bauen?“ Doch durch Kräfte von außerhalb gelang dann der Schub nach vorn. Nach dem ersten Investor, der sich noch verrechnet hatte, schafften es seine Nachfolger, allen voran der Berliner Julius Haack, in wenigen Jahren, dem neuen Stadtviertel Gestalt zu geben.

Nachdem das hügelige Gelände planiert und ein Straßennetz vorbereitet war, beteiligten sich auch Swinemünder Unternehmer an der Errichtung von Strand-

villen. Zuerst wurde zwischen der Königsallee und dem König-Wilhelm-Bad gebaut, danach auch westlich davon bis zur Damenbadstraße (heute: Gierczek), als nächstes erfolgte die Erweiterung des ersten Baubereichs bis zum Kurpark. Es entstand die großzügige Promenade – geplant war sogar eine Straßenbahntrasse nach Heringsdorf – und die Verbindungswege zur Stadt wurden zu prächtigen Alleen ausgebaut. Zugleich wurde die äußerst weise Festlegung getroffen, dass der Grüngürtel zwischen der Stadt und dem Strandviertel dauerhaft erhalten bleibt – und dies gilt noch heute. Bereits über 50 Strandvillen waren fertig, als 1900 neben dem Deichmann-Bau das imposante „Konversationshaus“ entstand, das einige Jahre später nach Umbauten und Erweiterungen zum neuen Kurhaus wurde. Es hatte in jeder Hinsicht höchsten Standard und wurde zum vorherrschenden Markenzeichen. Abbildungen gab es davon auf praktisch jedem denkbaren Souvenirartikel, vom Kaffeelöffel bis zum Senftopf. Nicht weniger gerühmt wurden die



Die Begegnungsplattform an der Promenade, die von Bansin nach Świnoujście führt.

Mitteln der EU, des Europäischen Fundus der Territorialgeschichte, finanziert wurde. Es handelt sich um den unweit des Strandes durch den Küstenwald führenden, großzügig gepflasterten, breiten Weg, der die Strandpromenade von Świnoujście mit denen der deutschen Badeorte verbindet. Dort, wo der Weg durch den früheren breiten Kahlschlag an der Grenze verläuft, befindet sich nun ein modern gestaltetes Monument. Das Denkmal hat gleichsam die Form eines auf dem Kopf stehenden U, dessen einer Schenkel auf der deutschen, der andere auf der polnischen Seite der mitten hindurch verlaufenden, in der Pflasterung markierten Grenze steht. So wird der grenzüberschreitende Charakter in eindrucksvoller Weise versinnbildlicht.

In dem von mancherlei Wandlungen geprägten Zeitraum von der Stadtgründung bis in unsere Tage sind recht unterschiedliche Verbindungen von und nach Swinemünde, Brücken im übertragenen Sinne, zu erkennen. Das gilt im Besonderen auch für die sieben Jahrzehnte nach 1945. Swinemünde und Świnoujście – das waren lange Zeit ganz verschiedene, getrennte Welten gewesen: Das deutsche Swinemünde endete im Jahre 1945 nach knapp zweihundertjähriger

Geschichte abrupt und ohne eigentliche Zukunft. Im gleichen Jahr stieg das polnische Świnoujście ohne eigene Geschichte aus dem Nichts. Zwischen beiden schien es lange keine Verbindung, keine Brücke geben zu können. Doch durch die geschilderte Entwicklung, durch die Verständigung zwischen den einstigen und den jetzigen Bürgern wurden mehr und mehr Brücken geschlagen. Sie sind inzwischen, letztlich und vor allem durch die Politik der Europäischen Union fast zu einer Selbstverständlichkeit geworden. So steht Swinemünde zu seinem 250. Gründungsjubiläum in einer ganz neuen Situation, und man darf gespannt sein, wie sich die Geschehnisse der Stadt nach all den Umwälzungen des letzten halben Jahrhunderts weiter gestalten werden.



Ehemaliger Grenzstreifen



Polen. Kein Wunder, dass manche Swinemünde ‚Mexiko‘, ‚Kanada‘ oder sogar ‚goldenes Eldorado‘ nannten[...]“. Ähnlich hatte sich im Februar 1946 ein einheimischer politischer Aktivist geäußert: *[„...] es gibt hier verschiedene Elemente, keine Industrie, eher Handel. Fast alle handeln: Russen, Polen und einige Juden.“*^[6]

In den folgenden Jahren normalisierte sich das Leben in der Stadt etwas. Eine neue Form der Rechtsverletzung bildete in dieser Zeit der Schmuggel. Im Jahre 1947 bildete die Stadt, in der 250 Läden und 35 Restaurants eröffnet worden waren, hierfür ein Paradies. Über die schlecht bewachte, „löchrige“ Grenze – auch die Russen trugen hieran eine Mitschuld – flossen Tonnen von Fleisch, Speck, Wurstwaren, Zucker usw. nach Deutschland. Von dort aus kamen im Gegenzug – ebenfalls über die grüne Grenze – Textilien, Geräte, Maschinen, Werkzeuge, Rasierklingen, Nadeln, Zigaretten und auch Devisen. Zeitgenössische Berichte belegen, dass Świnoujście fast 70 Prozent aller Schmuggelwaren passierten, die im Bezirk West-Pommern registriert wurden.^[7]

Ende 1947 begann man in Rahmen des so genannten „Kampfes um den Handel“ den privaten Handel zugunsten des staatlichen und genossenschaftlichen Sektors immer mehr einzuschränken. Gegen Ende des Jahres 1948 war in der Stadt die Zahl privater Geschäfte, Gaststätten, kleiner Kioske, Haustürverkaufsstellen und selbstständiger Fischer auf 64 gesunken. Das Gros des Handels, der Gastronomie und der Lebensmittelverarbeitung (Bäckereien, Metzgereien, getränkeabfüllende Betriebe etc.) wurde vergesellschaftet. Dieser Prozess schloss auch Apotheken, Drogerien und Gewerbebetriebe ein. Selbst Frisöre, Schneider und Schuhmacher waren gezwungen, sich in Genossenschaften zu vereinigen. Als Druckmittel dienten den Behörden Steuererhöhungen und bei wichtigen Anlässen verhängte Geldstrafen.^[8]

Auch fünf Jahre nach dem Krieg hatte Świnoujście seine frühere Wirtschaftskraft noch nicht wieder erlangt. Keinem einzigen Gewerbe war nach den Kriegseinwirkungen und der Verwüstung in der Nachkriegszeit der Neubeginn gelungen. Die Chance, der Stadt die Rolle eines Seebades und Kurortes zurückzugeben, scheiterte am Veto der Russen. Auch die 1946

eröffnete internationale Fährlinie von Świnoujście nach Trelleborg brachte keinen Wirtschaftsaufschwung. Sie wurde nach einigen Jahren angesichts des „Kalten Kriegs“ wieder eingestellt.

Gute Entwicklungsmöglichkeiten bot der Stadt hingegen die Inbetriebnahme des Szczeciner Hafens. Noch bedeutsamer war der Bau des Fischfang- und Verarbeitungsbetriebes im Jahre 1948. Weniger erfreulich stellte sich vor diesem Hintergrund die Situation der Küstenfischerei dar. Auf erste Erfolge in der Nachkriegszeit folgte in den Jahren 1948/49 eine plötzliche Rezession. Im Resultat verschärfter Regeln für den Fischfang im Grenzgebiet wurden vielen Fischern der Fischereischein und die Erlaubnis zur Fischverarbeitung entzogen. Auch der individuelle Fischhandel wurde untersagt.^[9]



Die erste polnische Konditorei in den Räumen des ehem. Cafés Nohr am Kleinen Markt (Plac Wolności), 1946

Diese Fotos von Günter Hähle (†) zeigen Ansichten der Stadt im Jahre 1963.



Plac Wolności/Armii Krajowej (Blaue Ecke/Kleiner Markt/Lindenstraße)



Hafen mit ehemaligem Preußenhof



Letztes von Deutschen erbautes Haus (Grunwaldzka/Hindenburgstr.)



Plac Wolności (Kleiner Markt)



Das ehemalige Café Nohr am Plac Wolności (Kleiner Markt)



Ul. Monte Cassino (Gartenstraße)



Sommerliches Strandleben in Świnoujście



Die Kirche in Przytór (Pritter)



Der neugestaltete Park Zdrojowy (Kurpark)



Umweltschonende Dünenbebauung im Sinne der Gäste



Erinnerungsstätte zum Gedenken an polnische Soldaten und deportierte Polen, Opfer des sowjetischen Terrors



Die Seenotrettungsstation

Geschichtliche Daten der Stadt

Teil I (1730–1945)

1730 – 1745	Beginn der Arbeiten zur Vertiefung des Fahrwassers in der Swine	1793	Swinemünde erhält die höhere Gerichtsbarkeit.
1740	Beginn des Hafenausbaus	1794/05	In Swinemünde werden 26 größere Schiffe auf Stapel gelegt.
1746	Nachdem der preußische König die Swinemündung zum Hafen erklärt hat, beginnt in der Nähe des Dorfes Westswine der Aufbau eines neuen Ortes.	1806/13 1818/23	Wechselnde französische Besetzung Bau der Molen sowie Vertiefung des Fahrwassers von Swinemünde nach Stettin
1747	Weitere planmäßige Anlage des Ortes; Zuzug aus vielen Regionen Deutschlands und dem Ausland	1819 1820	Swinemünde wird Kreisstadt. König Friedrich Wilhelm III. besucht Swinemünde.
1753	Swinemünde erhält einen Magistrat.	1822	Der Badeverein wird ins Leben gerufen.
1755/56	1.615 einheimische und 421 fremde Schiffe laufen den Hafen an.	1822/23	Bau eines neuen Schulhauses (Ecke Schulstraße)
1756/63	Während des Siebenjährigen Krieges ruht die Arbeit am weiteren Hafenausbau.	1823	Der neue Hafen wird feierlich eröffnet.
1764	Bildung der Bürgerschaft von Swinemünde		
1765/67	Errichtung eines Schulhauses		
1765	Swinemünde wird zur Immediatsstadt erklärt.		
1786	Philipp Sigismund von Lepel wird erster Landrat in Swinemünde.		
1790	Swinemünde hat bereits 2.000 Einwohner.	1823	Ernennung einer Badedirektion für Swinemünde
1792	Weihe der ersten (turmlosen) Kirche Swinemündes. Die Kirche von Westswine, ein Holzbau, ist baufällig und wird abgerissen.	1824	Gründung der Swinemünder Seebadanstalten
		1827	Das Ostseebad Swinemünde zählt 1.200 Badegäste.
		1846	Die Zahl der Badegäste hat sich auf 5.000 erhöht.
		1847	Mehr als 3.000 Schiffe laufen den Hafen an.
		1848/52	Chausseebau von Swinemünde zum Golm
		1848	Beginn des Festungsbaus
		1850	Gründung einer Berufsschule
		1851	Inbetriebnahme der telegrafischen Verbindung Swinemünde-Stettin-Berlin
		1852	Swinemünde wird Garnisonsstadt





Das Buch zum Jubiläum

Swinemünde, die größte Stadt auf der Insel Usedom, erhielt 1765 das Stadtrecht, planmäßig angelegt als Hafen an der von Preußen neu gewonnen Ostseeküste. Im Zuge der Nachkriegsregelung kam die Stadt 1945 zu Polen und heißt seitdem Świnoujście. Der Herausgeber dieses Buches, Erwin Rosenthal, wurde in Swinemünde geboren und entwickelt mit Hilfe anderer Autoren ein facettenreiches Bild seiner Heimatstadt, mit der er bis heute eng verbunden ist.

Die zahlreichen Fotos aus Geschichte und Gegenwart illustrieren zusätzlich die kurze, aber ereignis-

reiche Entwicklung der Stadt. Hier verbinden sich Seebadtraditionen mit maritimer Wirtschaft und militärischer Bedeutung zu einer einzigartigen und spannenden Mischung. Die rasante Entwicklung des Stadtbildes in den vergangenen Jahren ist symptomatisch für die Zuversicht der Stadt und ihrer Bewohner. Visionen zur Rolle von Świnoujście in einem künftig geeinten Europa bilden den Abschluss.

Das Foto auf dieser Seite zeigt die „Mühlenbake“ (Stawa Młyny – „Wiatrak“) auf der Westmole der Hafeneinfahrt. Sie ist zugleich Seezeichen und ein Wahrzeichen der Stadt.

nordlicht verlag Karlshagen

ISBN 978-3-9809640-8-1

Fotonachweise und Rechte

© Erwin Rosenthal:

alle Titelfotos, Seite 3, 17, 18, 31 u., 78 o., 122 o.r., u.l., u.r., 126 r.

© Urząd Miasta Świnoujście:

T. Ambroszczyk (31 o., 122 o.l.), K. Czech (122 m.l.)

© Klaus Utpatel: Seite 44, 51

© Rainer Höll: Seite 78 m., 122 m.r.

© Hellmut Hannes: Seite 78 u., 126 l.

© Józef Pluciński: Seite 83

© Günter Hähle: Seite 95

© Karin Höll (Rückseite)