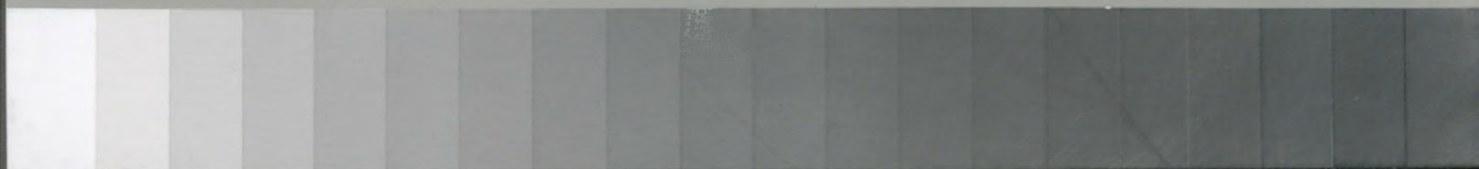


Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



L. GUSTOWSKI

SZCZECIN

*fakty
& liosby*

al. Kraw.



WYDAWNICTWO ZACHODNIE POZNAŃ



L. GUSTOWSKI

SZCZECIN

*fakty
& liczby*

ol. Kraw.



WYDAWNICTWO ZACHODNIE POZNAŃ

SZCZECIN — FAKTY I LICZBY

Inne prace tegoż autora.

1. Polski Przemysł Naftowy — Studium ekonomiczne — Poznań 1926 r.
2. Kartki z podróży — z przedmową Dyrektora P. Instytutu Eksportowego i „Żeglugi Polskiej” — Warszawa, 1930 r.
3. Gdańsk — Gdynia — z przedmową Komisarza Gen. R. P. w Gdańsku, Poznań 1931 r.
4. Danzig und Gdynia — Einige Streiflichter — Gdynia 1931 r.
5. Od Warszawy do Sahary — studium podróżnicze — Warszawa, 1932 r.
6. Garść myśli morskich — Gdynia 1932 r.
7. Kupcy polscy w Belgii i Holandii — Gdynia 1933 r.
8. Pod polską banderą — sprawozdania z podróży — Gdynia 1933 r.
9. Pomorze Zachodnie między I a II Wojną Światową — (odbitka z „Przeglądu Zachodniego”) — Poznań 1945 r.
10. Polska a Pomorze Odrzańskie (P. Z. W. S.) — Warszawa, 1946 r.
11. Życie gospodarcze Pomorza Odrzańskiego, monografia ekonomiczna — Szczecin, 1946 r.
12. O nową polską orientację bałtycką (w przygotowaniu).

LESZEK GUSTOWSKI

SZCZECIN

FAKTY I LICZBY

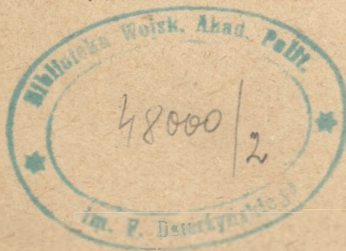
POZNAŃ 1947
WYDAWNICTWO ZACHODNIE

93/438/09 s. 111111

NAKŁADEM ZACHODNIEJ AGENCJI PRASOWEJ
OKŁADKĘ PROJEKTOWAŁ ARTYSTA MALARZ
AL. KRAKOWSKI, A WYKONAŁY ZAKŁADY GRA-
FICZNE ZAP W POZNANIU. — SKŁAD GŁÓWNY:
KSIĘGARNIA ZIEM ZACHODNICH,
POZNAN, UL. BUKOWSKA 1



17162



K - 35 120

CZCIONKAMI PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW GRAFICZNYCH W ZIELONEJ GÓRZE

ZAMIAST WSTĘPU

Pomorze Odrzańskie wchodziło w skład Prus etapami: prawobrzeżna część od r. 1653¹⁾, Szczecin i tzw. Stare Pomorze (Altvorpommern) aż po rzekę Pianę — od r. 1721, reszta obszaru zaodrzańskiego, czyli tzw. okręg strzałkowski (Stralsund) wraz z wyspą Rugią (Neuvorpommern) należała do Prus dopiero od r. 1815.

Prusy, zagarnawszy Nadodrze, nie posiadały jednak aż do III rozbioru Polski w r. 1795 (później znów z przerwą w okresie istnienia Księstwa Warszawskiego, 1807 — 1815) całego naturalnego zaplecza gospodarczego tej części Bałtyku Odrzańskiego. Nie mogły więc przez ciąg kilku pokoleń zapewnić Pomorzu Odrzańskiemu nawet obiektywnych warunków dla rozwoju życia gospodarczego.

Wiele czynników złożyło się na to, że rytm gospodarczy tej ziemi — nawet w szczytowym okresie rozwojowym przemysłu i gospodarki niemieckiej — znajdował się poza głównym nurtem prądów rozwojowych gospodarki niemieckiej. Sytuacja zmieniła się dopiero na przełomie XX wieku; odtąd I Rzesza Niemiecka w trosce o swoje wewnętrzne bazy żywnościowe zaczęła rzeczywiście przykładać wagę do rozwinięcia wysokiej kultury rolnej na Pomorzu Odrzańskim.

Było już jednak wtedy późno. Jak bowiem powszechnie wiadomo, przewaga struktury rolniczej pewnego obszaru automatycznie powoduje znacznie powolniejsze tempo narastania kapitałów, co znów hamuje proces różnicowania się struktury zawodowo-gospodarczej ludności.

Nadodrze — za wyjątkiem tylko Szczecina — nie zapewniało żadnych atrakcyjnych perspektyw dla lokat kapitałowych i przemysłowo-handlowych. Zupełny brak bogactw naturalnych, tudzież zabójczy problem frachtów kolejowych ogromnie ograniczały wszelkie śmielsze inicjatywy wielkoprzemysłowe.

¹⁾ Określana nazwą Hinterpommern, czyli Pomerania Tylna, dopiero po roku 1920 forsowano urzędowo nazwę Ostpommern, aby nie razić dłużej miłośnicy własnej Pomorza, oraz podkreślić graniczne położenie.

Nie wolno przy tym pominąć tego, że swobodna, bezcłowa penetracja produkcji oraz handlu z olbrzymiego i kapitałowo bezspornie silniejszego zaplecza Rzeszy nie mogła sprzyjać znacznieszym lokatom kapitałowym na cele uprzemysłowienia Pomorza. Tym bardziej, że Pomorze było już wtedy spóźnione w gospodarczym i komunikacyjnym swym rozwoju.

Ubogie, mało wydajne gleby na przeważającej części tego obszaru — z wyjątkiem rejonu Pyrzyc i Rędowy — wraz z niefortunnie rozwiązany problem uwłaszczenia chłopów w pierwszej połowie XIX w. i przy olbrzymiej przewadze tzw. wielkiej własności rolnej, sprawiły, że począwszy od drugiej połowy ub. stulecia rozpoczął się tutaj tragiczny proces ucieczki ludności ze wsi. „Ucieczka“ ta osiągnęła liczby zastraszające. Statystyka ludnościowa Prus i Rzeszy doliczyła się za 60-lecie (1870 — 1930) liczby około miliona Pomorzan, którzy na zawsze opuścili Nadodrze, kierując się głównie do Berlina, do Westfalii, Nadrenii, Niemiec środkowo-południowych, oraz za morze (U.S.A., Brazylia, Afryka pd.). Problem wyludniania się Nadodrza nie przestał być groźny aż po okres hitlerowskich Niemiec.

Wielostronne i intensywne gospodarcze promieniowanie Berlina, — miasta-olbrzyma z górą 4-milionowego, stolicy politycznej i centrum kapitałowego oraz przemysłowo-handlowego całej Rzeszy — odległego koleją zaledwie 135 km od Szczecina, niezależnie od dogodnego połączenia wodnego (170 km) — stwarzały z Pomorza Odrzańskiego gospodarczo raczej obszar kolonialny Rzeszy.

Jest różnica między Pomorzem Odrzańskim aż do pierwszej wojny światowej, a Pomorzem w okresie Rzeszy powersalskiej. W tym bowiem przedostatnim okresie dziejów polityczno-gospodarczych Pomorza — a więc między 1918 a 1939 r. i aż do powstania „Grossdeutschlandu“ Adolfa Hitlera — stanowiło Pomorze Odrzańskie prowincję graniczną Rzeszy¹⁾. Toteż całe jego życie gospodarcze rozwijało się pod aspektem politycznym.

W tym okresie, czyli w ciągu 20 lat, znów pozbawione były Szczecin i Pomorze bardzo ważnej części swego naturalnego zaplecza gospodarczego. Rozwijać się więc musiało sztucznie i jeszcze bardziej cofać w tym czasie, kiedy technika i rozwój gospodarczy poczyniły wszędzie indziej poważne postępy.

¹⁾ Od roku 1919—1938 granica Pomorza Odrzańskiego wynosiła 198.7 km a od 1. X. 1938 r. do 10. IX. 1939 r. nawet 400 km.

Rozmyślnie ze strony niemieckiej podtrzymywany pogląd o tymczasowości i przejściowym charakterze uregulowania niemieckich granic wschodnich — oddziaływał gospodarczo negatywnie. Miało to ten skutek, że na tym Pomorzu Odrzańskim nikt nie kwapił się z inwestycjami prywatno-gospodarczymi.

Cokolwiek tutaj podejmowano, czyniono pod kątem politycznym lub administracyjno-reprezentacyjnym, w ogóle z funduszków publicznych.

W całym tym okresie najnowszych swych dziejów gospodarczych, organizm gospodarczy Pomorza żył cudzym kosztem (dotacje budżetowe i Osthilfe) oraz ponosić musiał przeróżne serwituty polityczne, będąc punktem newralgicznym ówczesnego statutu granicznego II i III Rzeszy, jako obszar położony w strefie zasięgu wpływów polskich.¹⁾

Liczba bezrobotnych na Pomorzu Odrzańskim wynosiła 28 lutego 1933 r. — 176.000, czyli prawie 40% całego bezrobocia ówczesnej Polski.²⁾

Nawet III Rzesza hitlerowska, która ze względów politycznych „nakręcała“ wybitnie życie gospodarcze całego Nadodrza, nie poczyniła tam potrzebnych inwestycji. Budowała głównie przyszłe fabryki wojenne oraz instrumentowała technicznie zaniedbane porty Bałtyku odrzańskiego, jako rezerwowe wojenne „okna morskie“, tudzież ponownie położyła punkt ciężkości na podupadle po pierwszej wojnie rolnictwo nadodrzańskie, pragnąc z obszaru tego ciągnąć jak największe nadwyżki rolnicze.

W tym miejscu mała dygresja historyczna.

Kiedy Brandenburgia, na mocy decyzji art. 10 Traktatu w Osnabrück z r. 1648 otrzymała tzw. prawobrzeżne Pomorze Odrzańskie, nie zyskała ona wtedy jeszcze żadnego suwerennego portu morskiego. Szwecja bowiem zastrzegła sobie w umowie z r. 1653 kontrolę portów, wspólne mianowanie komisarzy w portach i uczestnictwo w dochodach celnych. Elektor brandenburski, pragnąc się z tej zależności od Szwecji uwolnić, zamierzył wtedy budowę nowego portu w miejscowości Łeba, na samym krańcu wschodnim Pomorza Odrzańskiego. Jak historycy pruscy stwierdzają: „dotarłszy bowiem do morza, nie miał z tego faktycznie żadnych korzyści“. (Berner, Namslau).

¹⁾ Porównaj studium autora p. t. „Pomorze Odrzańskie między I a II wojną światową“ w „Przeglądzie Zachodnim“ — październik 1945 r.

²⁾ Por. Ostseehandel nr 19 z 1937 roku, oraz Rocznik Statystyczny R. P. 1934 r., który podaje zarejestr. bezrob. per 31. XII. 1933 r. liczbą 343.000.



Jak wiadomo, cały pozostały obszar Nadodrza — gospodarczo najważniejszy — a więc: ujścia Odry z Szczecinem, zatoka i całe Zaodrże pozostały nadal w posiadaniu Szwecji. Wskutek tego oraz z powodu kilku kolejnych wojen ani elektor brandenburski, ani pierwsi królowie pruscy nie mogli obszaru tego od razu gospodarczo zabudowywać według jakiegoś jednolitego planu państwowego. Elektor w rezultacie nie pobrał ani portu w Łebie, ani nie zrealizował planu przeniesienia swej floty do Szczecina.

Historiografowie Pomorza niejednokrotnie podkreślali, że gdyby wielki elektor plan ten urzeczywistnił, wówczas cały przyszły rozwój Szczecina i Pomorza Odrzańskiego byłby gruntownie inny. Tymczasem Szczecin przypadł dopiero po pokoju w Stockholmie (1720) Prusom, ale i wtedy jeszcze przez dalszych 95 lat cały obszar na zachód od Pławy pozostał w posiadaniu Szwecji. I tak oto minęła „jednorazowa szansa historyczna“ gospodarczego rozwoju Nadodrza pod berłem pruskim.

Szansa ta minęła bezpowrotnie. Po roku 1815 bowiem nie można było już marzyć o przeniesieniu stolicy z Berlina do Szczecina, ani o anulowaniu przodującej pozycji innych portów pruskich. W ogóle nie można nie podkreślić raz jeszcze tego faktu, że właśnie stopniowe wciąganie poszczególnych części Nadodrza w skład organizmu polityczno-gospodarczego Prus pozbawiło obszar ten całego szeregu szans, które miały w końcu zadecydować o tym, że aż po ostatnie lata niemieckiego władania Pomorzem Odrzańskim, nawet obiektywnie korzystne dane geopolityczne nie były tu nigdy w pełni wykorzystane.

FAKTY GEOPOLITYCZNE I HISTORYCZNE

Pomijając zachodnie wybrzeże Bałtyku odrzańskiego, — wyrzeźbiła natura w całej tej części Bałtyku jedno tylko głębokie wgłębienie na wysokości tzw. Zatoki Pomorskiej. Sięga ono bez mała o cały stopień szerokości geograficznej w głąb lądu i zajmuje z Zalewem Szczecińskim i ujściami Odry 903 km².

Dzięki temu właśnie rozwinąć się tutaj mógł jeden tylko naprawdę wielki port w Szczecinie. Jego stałą cechą dodatnią, zarówno w relacjach kolejowych, jako też żeglugi śródlądowej stanowi ta okoliczność, że Szczecin jest w całej Europie środkowej najdalej na południe w ląd sięgającym portem morskim i rzecznym.

Od pierwszego rzutu oka na mapę widać, że wybrzeże to rozwinięte jest tylko w swej zachodniej i środkowej części. Natomiast całe wybrzeże Pomorza Zachodniego, zwanego Przedodrzańskim lub Prawobrzeżnym Pomorzem Odrzańskim, jest pozbawione i zatok, i półwyspów, i wysp, a oddzielone od Bałtyku częstymi mierzejami. Toteż zachodzi dość jaskrawa dysproporcja między naturalnym wyposażeniem obydwu części Pomorza Odrzańskiego. Jeśli przyjąć, że całe wybrzeże tej części Bałtyku jest dla żeglugi i portów niekorzystne — a geografowie niemieccy Pomorza używali określenia: „ausgesprochen schiffahrtsfeindlich“ — to szczególnie wybrzeże przedodrzańskiego Pomorza, z winy elementów przyrodniczych, nie posiada danych naturalnych dla powstania i rozwoju dogodnych portów.

Długość wybrzeża Bałtyku Odrzańskiego przekracza 600 km wliczając w to pobrzeża: wysp, półwyspów, zalewów i mierzei. Toteż Pomorze Odrzańskie, za częściowym wyjątkiem zatoki szczecińskiej, mimo długości linii Bałtyku nie mogło swej prosperacji gospodarczej opierać na uprawie morza, czyli aktywizacji wybrzeża. Nie mogło w takim stopniu, jak to gdzie indziej wybrzeża morskie decydująco rzeźbią strukturę gospodarczą kraju. Bałtyk odrzański, dzięki niegościnnym wy-

brzeżom, wrogim portom i żegludze — nie dawał nigdy pełnego wyzicia tamtejszej masie ludnościowej.

Rozpatrując położenie Nadodrza, a w szczególności Szczecina, zarówno na mapie geofizycznej, jak i politycznej, wypośrodkowujemy od razu następujące fakty, które określiły w sposób rozstrzygający plusy i minusy. Oto plusy:

1. Położenie w najwęższym punkcie istmusu adriatycko-bałtyckiego, przy czym głębokie wcięcie u ujść Odry stanowi zarazem najbardziej południowy punkt Bałtyku.
2. Położenie na linii najkrótszego pomostu między kontynentem a Szwecją; a tym samym między pozostałymi krajami Skandynawii.
3. Fakt, że Dania oddalona jest od wyspy Rugii zaledwie 35 km, a wybrzeże Szwecji tylko 70 km, dał m. in. podstawę do budowy trajektu kolejowo-morskiego z Sośnicy (na Rugii) do Trelleborgu w Szwecji.
4. Ujścia bałtyckie Odry oraz cały bieg dolnej Odry wraz z systemem kanałów śródlądowych.
5. Ciężenie handlowo-gospodarcze olbrzymiego zaplecza, z natury należącego do tej części Bałtyku.

Choć bowiem Odra pod względem długości biegu zajmuje pośród wielkich rzek europejskich tylko 19. miejsce, to jednak pod względem wielkości dorzecza znajduje się na 10. miejscu.¹⁾

6. Nadodrzańskie i bałtyckie położenie portu szczecińskiego uczyniło z niego najbliższe i naturalne „oko morskie“ dla całego Śląska, którego zagłębie węglowe i hutnictwo należą do największych na kontynencie.

A oto minusy położenia geopolitycznego:

1. Położenie Szczecina w odległości 65 km od Bałtyku, systematyczne zapiaszczanie płytkich wód tzw. kanału morskiego Świnoujście — Szczecin, oraz wąskość tegoż dostępu morskiego.
2. Olbrzymia przewaga portów północno-morskich w żegludze atlantyckiej, a po r. 1895 (kanał kiloński) konkurencyjny ich zasięg w naturalnym zapleczu bałtyckim Szczecina.

¹⁾ Wisła co do długości biegu znajduje się na siódmym miejscu, lecz pod względem wielkości dorzecza dopiero na 20-tym.

3. Poblize kilku wielkich portów niemieckich Bałtyku zachodniego, a przede wszystkim olbrzymów portowych Morza Północnego, pozostających w ramach politycznych tego samego państwa, musiały hamująco wpływać na rozwój portu w Szczecinie, oraz w ogóle na aktywizację gospodarczą całego wybrzeża Bałtyku odrzańskiego.
4. Położenie na odległej peryferii państwa, w skład którego wchodziło Pomorze Zachodnie aż po rok 1945, przez przeciąg 225 lat musiało stwarzać mnóstwo utrudnień dla zbytu wytworów przemysłowych i produktów rolniczych Pomorza, a także dla zakupu potrzebnych tam surowców i wyrobów gotowych (problem frachtów).
5. Poblize kolejowe i wodne Berlina, nadto swobodna, bezcłowa penetracja wytwórczości przemysłowej Berlina i obszarów Niemiec centralnych i południowo-zachodnich, wносиły — obok plusów — znaczne i niewątpliwe ograniczenia w tamtejszym rozwoju gospodarczym.
6. Rzut oka na geopolityczne położenie Pomorza Odrzańskiego, szczególnie w okresie lat 1918 — 1939, poucza dodatkowo o tragicznym dla Szczecina braku najcenniejszego zaplecza, które w tym okresie stanowiło znów część składową Państwa Polskiego.

Szczegółowa analiza uwypukla jednak dalsze jeszcze niekorzyści, wpływające z faktów następujących:

- a) stosunkowo uboga sieć kolejowa;
- b) brak — za wyjątkiem Odry oraz częściowym Piany i Wkry na Zaodrze, — na całej 400-kilometrowej przestrzeni jakichkolwiek innych spławnych rzek, które mogłyby wyrównać braki tamtejszej sieci kolejowej i drogowej;
- c) nie wystarczające zaludnienie tego obszaru, wynikające z rolniczej struktury, a wielkiej atrakcyjności dużych miast i ośrodków przemysłowych Niemiec, jako to Berlina, Westfalii i Zagłębia Ruhry, co powodowało stałą ucieczkę ludności ze wsi;
- d) wskutek tego uderzający brak większych miast, co znów wpływało ujemnie na tworzenie się ośrodków przemysłowych;
- e) skoncentrowanie przemysłu tylko w okręgu szczecińskim, dzięki czemu nie mogły się tu rozwinąć żadne inne ośrodki przemysłowe, za wyjątkiem Słupska.

Rywalizacja trzech wielkich portów niemieckich: Hamburga, Bremy i Lubeki, nadto zaś polityka taryfowa kolei Rzeszy oraz wydajniejsze,

bo technicznie lepiej instrumentowane drogi wodne do tych trzech portów, w przeciwieństwie do systemów wodnych Odry i Brandenburgii, — wszystko to łącznie nie dozwoliło na wyzyskanie przez port szczeciński swego zaplecza ani naturalnego, ani tzw. kilometrowego.

Toteż nawet na podstawie tych kilku zaledwie wyliczonych plusów i minusów geopolitycznego położenia Szczecina i Nadodrza wysnuć można wniosek, że w tej części niem. Bałtyku przeważały cienie nad blaskami, i to zarówno w okresie poprzedzającym pierwszą wojnę światową, jak w całym okresie II i III Rzeszy.

CHARAKTERYSTYKA PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Historia gospodarcza portu szczecińskiego — jako portu przodującego na Bałtyku — nie jest dawna.

Aczkolwiek najstarsze zapiski dotyczące Szczecina, pochodzące z I połowy XII wieku (porównaj prace Berghausa, Wehrmanna, A. Hofmeistera), wzmiankują o znacznym obrocie towarowym rzeczno-morskim, to jednak ani w okresie średniowiecza, ani w okresie nowożytnym nie wybił się port Szczecin do największych na Bałtyku. Stwierdzić należy, że zarówno polski Gdańsk, jak hanzeatycka Lubeka dystansowały Szczecin parokrotnie, aż po koniec XVIII wieku.

Dopiero wiek XIX zapoczątkował zdecydowaną fazę rozwojową portu szczecińskiego i dopiero w wyniku tej najnowszej ewolucji wybijał się port szczeciński na progu pierwszej wojny światowej do niespornie pierwszego miejsca wpośród wszystkich portów niemieckich Bałtyku. Również około r. 1913 łączny ruch okrętowy i obrót towarowy Szczecina walczył o pierwszeństwo wśród największych portów na Bałtyku w ogóle. W tym samym czasie był Szczecin największym portem Prus, a w skali Rzeszy Niemieckiej znajdował się na miejscu trzecim, bezpośrednio po Hamburgu i Bremie.

1.

Jeśli tak raptowny rozwój Szczecina, zapoczątkowany głównie w II połowie XIX wieku, był możliwy, pomimo że był to raczej okres rozkwitu niemieckich portów północno-morskich — to najważniejszymi czynnikami, które rozwój taki umożliwiły, były: rozkwit zagłębia śląskiego, jego kopalnictwa węglowego i przemysłu hutniczego; stopniowe uszlachetnianie się i ożywienie żeglugi na Odrze; chłonne zaplecze rolnicze, zarówno Nadodrza, jak przede wszystkim Poznańskiego i Śląska, dzięki upowszechniającej się intensywniej kulturze rolnej; parokrotnie ulepszane i pogłębiane wejście morskie do Szczecina; dalej instrumen-

tacja techniczna samego portu; rozbudowa bardzo znacznego przemysłu w Szczecinie; wreszcie okres ogólnej prosperity od r. 1871.

Zapoznajmy się wpierw z głównymi elementami, charakteryzującymi port szczeciński.

1. Położenie: u delty Odry. Odległość od morza 65 km. Zasolenie wód portowych: 1,0‰. Liczba „dni lodowych”: 61, podczas gdy w awanporcie Świnoujście tylko 20 dni. — Szerokość północna $53^{\circ}27'$, długość wschodnia $32^{\circ}11'$.

2. Powierzchnia: 17,4 ha. Głębokość wód na wejściu 8,7 m (1936 r.). Łączna długość nabrzeży: 24 km. Głębokość u nabrzeży maks. 8,9 m. — Strefa wolnocłowa o pow. 6,36 km². Głębokość u nabrzeży 8,7 m.

3. Wyposażenie techniczne w r. 1936: siedem basenów portowych — 160 dźwigów, z tego 108 w strefie wolnocłowej — 3 elewatory zbożowe, 8 pomostów przeładunkowych, powierzchnia magazynów 72 400 m² (w strefie wolnocłowej).

4. Kanał Parnicki (Dunzig-Hafen): głębokość u nabrzeży 8,7 m; 9 dźwigów, magazynów 8 800 m².

Stary port służył do przeładunku drobnicy i ruchu pasażerów.

5. Kanał Kaszubski (Reiherwerderhafen) służył do obrotu towarami masowymi, posiadał wywrotnice całowagonowe dla węgla i głębokość u nabrzeży również 8,7 m.

Taką samą głębokość posiadał Kanał Górnośląski (Steinbruchhafen). Mniejszą nieco głębokość posiadał Kanał Przemysłowy (Industriehafen). Najniższa była 6 m, najwyższa 8 m. Łączna powierzchnia magazynów i spichrzów wynosiła 160 000 m². Poza tym były tu chłodnie, urządzenia tankowe, dźwigi pływające, tutaj mieściły się też rozległe doki i przylegające do nich stocznie.

6. Przedwojenne zaplecze Szczecina: Pomorze Odrzańskie; Brandenburgia Wschodnia; Berlin, lecz tylko częściowo w przywozie; cały Śląsk; a w wywozie cały obszar na wschód aż do Noteci i cała Polska Zachodnia; nadto część Małopolski oraz Morawy.

7. Powojenne zaplecze (według P.H. Seraphima): Pomorze Odrzańskie; częściowo w przywozie Berlin, lecz już pod silniejszym wpływem Hamburga; Marchia graniczna; część Poznańskiego i Pomorza Polskiego; tylko niemiecki Górny Śląsk oraz słabiej Zagłębie Przemysłowe Moraw Wschodnich.

8. Ruch morski okrętów parowych, żaglowców i lichtug pełnomorskich.

Odkładając przedstawienie liczbowe i analizę obrotów portowych Szczecina do rozdziału oddzielnego oraz tablic statystycznych — podaję tutaj tylko kilka ciekawszych aspektów, szczególnie charakterystycznych dla portu szczecińskiego.

Oto kilka liczb porównawczych ruchu okrętów załadowanych według trzech głównych typów za 3 ostatnie lata.

NA WEJŚCIU

	1936 r.		1937 r.		1938 r.	
	tonaż		tonaż		tonaż	
	liczba	netto m ³	liczba	netto m ³	liczba	netto m ³
Okręty parowe	2.759	6.315.763	3.028	6.803.780	3.374	7.098.027
Żaglowce	1.476	288.762	1.531	301.346	1.589	311.374
Lichtugi	180	280.138	189	284.588	202	303.528

NA WYJŚCIU

	liczba	netto m ³	liczba	netto m ³	liczba	netto m ³
Okręty parowe	3.706	6.194.536	3.236	5.359.142	3.193	4.874.106
Żaglowce	1.992	405.105	2.176	419.203	2.065	407.914
Lichtugi	17	27.202	49	28.073	4	8.037

Z powyższego obrazu liczbowego uderzy od razu każdego znacznie większy tonaż załadowanych okrętów parowych na wejściu do Szczecina, aniżeli na wyjściu; stosunek ten pogarszał się w latach 1936—38. Dalej uderza znaczna liczba żaglowców, nawet dużo większa na wyjściu niż na wejściu do Szczecina i to zarówno co do liczby, jak i tonażu.

W ogóle typowym dla portów Bałtyku Zachodniego jest duży odsetek flotyll żaglowców motorowych. Posiadały te flotylle duże znaczenie gospodarcze aż po ostatnie lata. Stanowiły one cenne pogotowie w porcie, rezerwę, która oddawała znaczne usługi swym tonażem pływającym w samym porcie, w żegludze po zatoce, w komunikacji między sąsiednimi portami Nadodrza i Meklemburgii, a nawet w żegludze w ogóle. W flotyllach żaglowych przeważał typ drobnego przedsiębiorcy, właściciela jednego lub kilku statków; nawet zbiorowa własność jednego statku nie była wyjątkiem. Flotylle żaglowców były odporniejsze na kryzysy i zastoje, niż flotylle wielkich armatorów.



9. Morski ruch okrętów w 7 głównych częściach portu szczecińskiego:

Rok 1938	O g ó ł e m		Z krajów zagran.		Z niem. portów	
	liczba okręt.	tonaż w netto m ³	liczba okręt.	tonaż w netto m ³	liczba okręt.	tonaż w netto m ³
1. Strefa wolnocłowa (Freibezirk)						
na wejściu:	1.703	2.048.767	1.555	1.826.233	148	222.514
na wyjściu:	2.009	2.136.759	1.936	2.044.230	73	92.529
2. Kanał Kaszubski (Reiherwerdenhafen)						
na wejściu:	713	3.003.718	464	2.056.043	249	947.675
na wyjściu:	744	3.016.706	533	2.652.359	211	364.347
3. Stary Port (Alter Hafen)						
na wejściu:	2.522	2.240.704	732	1.170.740	1.790	1.069.964
na wyjściu:	1.994	2.021.372	418	1.003.057	1.576	1.018.315
4. Zelechowski (Züllchof-Odermünde)						
na wejściu:	847	1.624.652	296	868.576	551	756.076
na wyjściu:	990	1.479.980	319	650.077	671	829.903
5. Starówka (Dunzig)						
na wejściu:	458	494.081	184	312.148	274	181.933
na wyjściu:	550	658.181	258	485.429	292	172.752
6. Basen Zbożowy (Getreidehafen)						
na wejściu:	116	124.058	36	33.327	80	90.731
na wyjściu:	111	94.835	55	56.596	56	38.239
7. Nowy Przekop (Mölldhafen)						
na wejściu:	110	85.260	49	61.403	51	23.857
na wyjściu:	168	67.455	11	18.584	157	48.871

Z tabeli tej wynika:

- Baseny stanowiące tzw. Stary Port dominowały liczbą okrętów; na drugim miejscu znajdowały się baseny: strefy wolnocłowej i Kanału Kaszubskiego; ten ostatni wyprzedzał poprzednie wielkością tonażu okrętowego, zarówno na wejściu jak na wyjściu.
- Pod względem tonażu stanowiącego obrót z zagranicą górował Kanał Kaszubski. Liczbą okrętów wpływających z zagranicy i vice versa przodowały strefa wolnocłowa, dalej Stary Port, Kanał Kaszubski oraz Starówka, lecz ostatni przewyższał tonaż zagraniczny w przystaniach portowych Zelechowskich, do czego przyczyniał się głównie import i eksport fabryk szczecińskich.

c) Szczeciński ruch okrętowy z portami niemieckimi przeważał w basenach Starego Portu i Zelechowskich. Przewagę ruchu z niemieckimi portami wykazywał Basen Zbożowy; najsłabszy zaś basen strefy wolnocłowej (1:9) w tonażu na wejściu, a nawet (1:20) na wyjściu. W Kanale Kaszubskim proporcja ta wynosiła 1 : 3.

10. Towarowy obrót 12 dworców kolejowych Szczecina.

Łączny obrót w 12 dworcach kolejowych Szczecina	Ładunki wagonowe		Drobnica	
	przywóz	wywóz	przywóz	wywóz
1936 roku	4.489.431	1.588.021	76.059	104.585
1937 „	4.156.185	2.040.482	84.934	111.055
1938 „	3.592.522	2.234.751	87.589	117.571

Ponadto istniał znaczniejszy obrót żywcem i drobiem, lecz głównie na dworcach: towarowym i Szczecin-Turzyn (Torney). Towarowy obrót przesyłkami służbowymi (Dienstgut) na wszystkich dworcach szczecińskich był dość znaczny, zwłaszcza w przywozie z Prus Wschodnich. W roku 1938 dało to łącznie 241.318 t. w przywozie, oraz 75.826 t. w wywozie, via wszystkie dworce szczecińskie.

TOWAROWY OBRÓT NA POSZCZEGÓLNYCH DWORCACH SZCZECINA W 1938 ROKU

Nazwa dworca	Ładunki wagonowe		Drobnica	
	przywóz	wywóz	przywóz	wywóz
Szczecin — strefa wolnocłowa	936.100	336.710	6.378	4.918
Szczecin — Gocłów	192.238	104.789	181	182
Szczecin — Grabów	84.124	34.237	5.736	5.385
Szczecin — Główna	2.147	780	6.862	9.953
Szczecin — Towarowy	1.848.583	1.381.700	38.735	73.326
Szczecin — Odermünde	114.845	33.092	1.106	802
Szczecin — Pomorzany	78.749	51.540	2.514	5.535
Stolzenhagen — Kratzwieck	56.202	262.140	899	878
Szczecin — Turzyn	151.038	19.301	14.345	9.533
Szczecin — Pogodno (Westend)	27.518	5.132	2.736	2.279
Szczecin — Niebuszewo (Zabelsdorf)	42.196	4.539	7.354	5.007
Szczecin — Zelechowo	8.782	791	743	373

2.

Podstawowa zaleta portu szczecińskiego, wyrażająca się w jego położeniu w głębi lądu nad ujściem wielkiej i spławnej rzeki, powodowała zawsze, ale szczególnie od chwili rozwoju flot parowych, okrętów żelaznych, o stale powiększającym się tonażu, a więc i zanurzeniu, prze-

szkody, oraz kosztowne nakłady na stałe pogłębianie drogi pełnomorskiej, celem utrzymania wjazdowych wód portowych z morza do Szczecina na niezbędnym poziomie żeglownym.

Nie da się zaprzeczyć — i potwierdza to siedemsetletnia historia Szczecina, wyposażonego w tzw. prawo składu — że głęboko w ląd sięgające wody portowe ułatwiały mu rozgrywkę konkurencyjną dzięki najkrótszej i najtańszej drodze transportu w głąb lądu. Natomiast zapiaszczenie i systematyczne zamulanie nurtu żeglownego, łączącego na długość 67 km — dziś tylko 65 km — Szczecin z Bałtykiem, dystansowały port ten w przeciwieństwie do innych.

Prusy, wykupiwszy w pokoju sztokholmskim w roku 1720 Szczecin z rąk szwedzkich, nie mogły przez czas pewien korzystać z tej najkrótszej drogi portowo-morskiej, jaką tworzy środkowe ramię Odry i rzeka Świna, wpadając do morza cieśniną, utworzoną między wyspą Uznam i wyspą Wolin na wysokości Świnoujścia.

Dlatego to z powodu płytkich wód tego najkrótszego szlaku portowo-morskiego (powodujących aż po ostatnie lata dotkliwe nieraz awarie), musiały Prusy bezsilnie przyglądać się temu, jak cała żegluga Szczecina szła zachodnim ujściem Odry, czyli rzeką Pianą, opłacając się szwedzkiej komorze celnej w Pianoujściu (Peenemünde).

Temu nieznośnemu stanowi rzeczy zawdzięczał swój rozwój nowy port założony w Świnoujściu. I temu właśnie przypisać trzeba m. in. wszystkie te liczne, zwłaszcza po roku 1817 prace pogłębiające, które zapewnić miały dostępność dla statków pełnomorskich tego najkrótszego szlaku Bałtyk — Szczecin. Pochłaniało to wielomilionowe sumy.

A jednak aż do roku 1892 osiągnięto pogłębienie wód zaledwie do 6 m. Dopiero przekop, dokonany w roku 1896, zwany szlakiem cesarskim (Kaiserfahrt), usuwający szereg skrętów rzeki Świny, skracając samą drogę, tudzież pogłębiając ją do 7 m w roku 1901, oznaczały na czas pewien wystarczające wyposażenie morskiego dostępu Szczecina.

Rychło jednak okazało się i to nie wystarczające. Stałe zapiaszczanie tych wód oraz wzrastające zanurzenie okrętów, zwłaszcza z ładunkiem, powodowały awarie nawet na szlaku cesarskim.

Tymczasem kalkulacja armatorów, szczególnie w przewozach towarów masowych, uprzywilejowała większe jednostki okrętowe. Stwarzało to trudności dla Szczecina-portu, który pozostawał ciągle jeszcze w zarządzie miasta Szczecina, z trudnością radzącego sobie z nakładem

kapitałowym. Jest bowiem rzeczą znaną, że nawet na kapitałowo silnym rynku Niemiec cesarskich z lat 1910—1913 było dla zarządu miasta rzeczą trudną zdobyć niezbędnych kapitałów dla przeprowadzenia dalszych prac pogłębiarskich. Być może, że oddziaływały tu wpływy sfer portowych północno-morskich, które nie życzyły sobie większego usprawnienia portu szczecińskiego ze względów konkurencyjnych.

W konsekwencji tego stanu rzeczy wielkie jednostki okrętowe zaczęły systematycznie omijać port szczeciński, a ponadto w coraz większych rozmiarach odbywać się musiał w Świnoujściu przeładunek z okrętów wielkich na lichtugi, które płynęły potem zatoką do Szczecina. Szczecin musiał beczynnie przyglądać się temu, jak go zaczęły omijać również średniowielkie okręty na korzyść konkurencyjnych portów niemieckich. Amerykańskie okręty-cysterny, przywożące produkty naftowe nie zawijały do Szczecina, a tylko do Świnoujścia, gdzie następował przeładunek.

Na tę bolączkę żałę się wszystkie sprawozdania korupcji kupiectwa szczecińskiego aż po rok 1914 włącznie. W ogóle kosztowny ten przeładunek w Świnoujściu przekreślał często całą kalkulację w Szczecinie. Ostatecznie we wrześniu 1913 r. zapadła uchwała ponownego pogłębienia tej drogi pełnomorskiej do głębokości 8,7 m. Ale wybuch wojny światowej (1914—1918) przeszkodził wykonaniu robót.

Trudne położenie finansowe Rzeszy po przegranej wojnie uniemożliwiało aż po wiosnę 1924 r. ukończenie uchwalonych w roku 1913 robót. Wtedy dopiero powstaje specjalna spółka „dla rozbudowy szlaku morskigo Szczecin — Świnoujście“; lecz wtedy jeszcze udziałowcami jej byli tylko: rząd prowincjonalny Pomorza, m. Szczecin i Korporacja Kupiectwa Szczecińskiego. Roboty trwały przez 6 lat. Osiągnięto wjazd dla okrętów do 5 000 ton brutto.

Już w trakcie dokonywania robót rozwój budownictwa okrętowego oraz typ największych okrętów na Bałtyku wyprzedził ogromnie zamierzony powyżej cel. Dlatego armatorzy szczecińscy, a głównie spedytory i kupiectwo domagali się pogłębienia wjazdu do 9 m, — a wkrótce do 10 m — by dostęp morski do Szczecina umożliwić okrętom o wyporności 8 — 10 tys. ton rej. brutto; ten bowiem typ okrętów zaczął dominować na wszystkich najbardziej uczęszczanych szlakach bałtyckich.

Właściwa ocena tych trudności portu szczecińskiego na tle jego morskiego dostępu wyjaśnia wiele „tajemnic portowych Szczecina“. Tłumaczy ona także w części, dlaczego port szczeciński nie podążał w rozgrywkę konkurencyjnej za Hamburgiem i Bremą oraz Lubeką, zarówno przed pierwszą wojną, a z tymi samymi portami oraz Gdańskiem i Gdynią, w całym okresie między Wersalem a drugą wojną światową.

Słabe finanse miejskie Szczecina, zdobywane wzgl. uzupełniane szeregiem krótkoterminowych pożyczek, powodowały konieczność szybkiej amortyzacji kapitałów, włożonych w częste prace pogłębiające tę drogę morską. Stąd pochodziły wysokie opłaty, jakie uiszczać musiały okręty za używania szlaku. Żaliły się na nie i Korporacja i Izba Handlowa, armatorzy oraz olbrzymi przemysłowe Szczecina, jak stocznia VULKAN, huta żelaza KRAFT, olejarnia itd. Opłaty te były często wprost prohibicyjne. One to dosłownie odciągały ładunki ze Szczecina do Hamburga. Nawet tańszy przewóz drogą wodną odrzańską ze Szczecina nie wyrównywał całkowicie zwiększonej kalkulacji frachtu morskiego i wszystkich opłat portowych.

Jest np. znamienne, że Izba Handlowa w Berlinie w swych „Mitteilungen“ za rok 1914 podawała na stronie 52 następujące przeciętne porównawcze koszty przewozu węgla angielskiego z Newcastle dla Szczecina i Hamburga:

	v i a	Koszta załad. 1 tony węgla w Newcastle	Fracht morski wraz z załad. do szkuty	Fracht rzeczny	Łączny przewóz
1913	Hamburg	1.35 mk	3.85 mk	2.70 mk	7.90 mk
	Szczecin	1.35 mk	5.70 mk	1.75 mk	8.80 mk
1912	Hamburg	1.35 mk	4.55 mk	2.65 mk	8.55 mk
	Szczecin	1.35 mk	6.10 mk.	1.85 mk	9.30 mk

Już samo to liczbowe przeciwstawienie posiada dużą wymowę. Rzuca ono nader ciekawe światło na stan, jaki istniał w latach największego rozkwitu Szczecina, który przypadł na okres 1912 — 1913. Fracht morski wraz z kosztami przeładunku był prawie o 25% wyższy w Szczecinie niż w Hamburgu. Niweluje tę różnicę częściowo niższy fracht przewozu odrzańskiego. Mimo to ogólny koszt przewozu tony węgla angielskiego do Berlina był via Szczecin o 75 fenigów droższy niż via Hamburg, w roku 1912, a o 90 fenigów na tonie w roku 1913¹⁾.

¹⁾ Porównaj w związku z tym kalkulację, podaną w rozdz. p. t. „Niektóre blaski i cienie“.

Tragizm kalkulacyjny portu szczecińskiego byłby daleko większy, gdyby nie przewaga na daleko krótszych odległościach morskich Szczecina od głównych krajów Bałtyku.

MORZE - RZEKI - KOLEJ ŻELAZNA W OBROTACH SZCZECINA

1913 W LATACH: 1938

6.245.538 t.

8.245.538 t.



OKRĘTEM MORSKIM

5.053.697 t.

4.364.124 t.



STATKIEM RZECZNYM

3.729.727 t.

6.349.577 t.



KOLEJĄ ŻELAZNĄ

Rys. 1.

Nawet dobre urządzenia techniczne Szczecina, śląskie zaplecze i droga wodna Odry — nie mogły łącznie wyrównać tego faktu, że już od r. 1901 Szczecin rozwijał się wolniej niż Brema i Hamburg, że państwowe opłaty za pogłębienie ruty okrętowej były na tonie 4-krotnie wyższe aniżeli w Hamburgu.

A w porze zimowej dochodziły jeszcze opłaty za usługi łamaczy lodów, w Szczecinie daleko wyższe niż w Hamburgu, gdzie ze względów klimatycznych były znikome.

Przypominam tylko, że do października 1913 roku opłata na amortyzację kosztów pogłębiania ruty okrętowej

Szczecin—Swinoujście, jaką ponosić musiał każdy okręt wpływający do Szczecina wynosiła: 0,06 mk od m³ pojemności okrętu dla jednostek od 2—2,5 tys. m³ poj. oraz 0,12 mk. od m³ przy statkach o tonażu większym. Po tej dacie obniżona została na 0,02 mk. od m³, wzgl. 0,04 mk. Faktycznie jednak nastąpiły i później jeszcze podwyżki opłaty tej, które np. w okresie inflacji marki niemieckiej były wygórowane.

Innym momentem, który stawiał Szczecin w gorszym położeniu od Hamburga i Bremy, to przewaga przywozów w obrocie towarowym Szczecina. Była ona czymś stałym i wzrastała nawet. Brak carga powrotnego dla okrętów opuszczających port szczeciński przedrażać musiał frachty do Szczecina. — Odsyłam do tabel nr 1 i nr 2, gdzie zobrazowano to zagadnienie liczbami porównawczymi za lata 1913 — 1933. Podano tam również zestawienie największych portów Bałtyku według tonażu okrętowego na wejściu (1913 — 1933), oraz odległości żeglugowe Szczecina od głównych portów Bałtyku.

Ale nawet w okresie powojennym, po tzw. stabilizacji marki niemieckiej, kiedy opłata od pogłębienia została poważnie zredukowana, był Szczecin nadal w niekorzystnym w stosunku do Hamburga i innych portów położeniu z uwagi na niemożliwość zawijania większych jednostek okrętowych tj. o głębszym zanurzeniu.

Przechodzę do zagadnienia frachtów kolejowych.

W tym celu przygotowałem na tabeli nr 3 zestawienie odległości kolejowych Szczecina od głównych ośrodków Europy środkowej i południowej. Zresztą od pierwszego rzutu oka na mapę jest rzeczą widoczną, że Szczecin posiada najkrótsze relacje. Plastycznie uwidacznia to rysunek nr 2 (str. 23). Jeżeli jednak odległość Berlin — Szczecin wynosi 135 km, a Berlin — Hamburg 280 km, a więc stosunek odległościowy obu portów 100:211 — to jednak w koszcie przewozu kolejowego np. obliczonego dla sławek przewozu maszyn — polityka taryfowa kolei niemieckich pogorszyła proporcję tę na niekorzyść Szczecina na 100 : 186.

To samo miało miejsce dla Wrocławia, gdzie proporcja kilometrażu kolejowego dla portów Szczecin — Hamburg wynosiła 100 : 173, podczas gdy proporcja frachtu kolejowego wynosiła 100 : 165.

Odkąd jednak wprowadzono na kolejach Rzeszy tzw. Spezialtarif III, przywilejujący dalsze odległości — stała się iluzoryczną cała naturalna korzyść Szczecina, polegająca na najkrótszych relacjach kolejowych.

Odbiło się to najpierw na obrotach z Berlinem, ponieważ Szczecin nie mógł skorzystać z obniżki taryfowej; uwarunkowanej minimalną odległością kilometrów. Dlatego Hamburg stał się po wojnie w rosnących rozmiarach konkurentem Szczecina także w Berlinie.

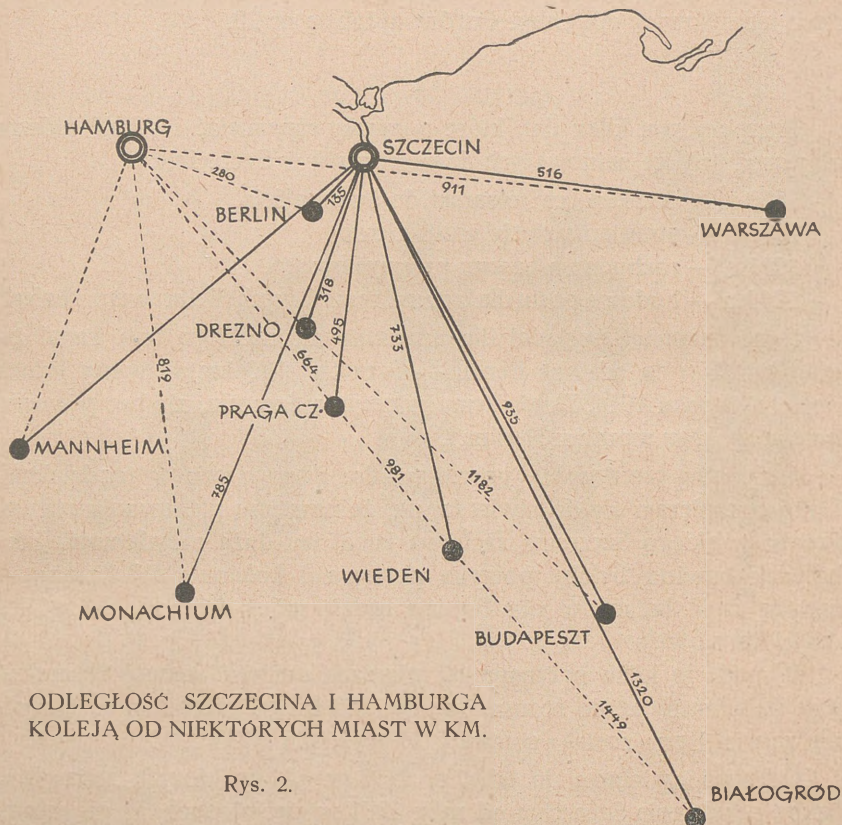
W ogóle powojenny rozwój taryf kolejowych Niemiec jeszcze bardziej obciążał przewozy na krótkich odległościach, co przede wszystkim uderzało w Szczecin, którego kupiectwo i strefy portowe wywalczać sobie musiały każdą poszczególną ulgę.

W okresie lat 1922 — 1939 szanse konkurencyjne Szczecina zmalały również bardzo znacznie pod wpływem polityki taryfowej kolei polskich.

Bez przesady i bez popełnienia błędu określić można całe XX-lecie między dwoma wojnami jako wyścig taryf polskiej i niemieckiej. Każde zarządzenie taryfowe niemieckie spotykało się z natychmiastową reakcją ze strony kolei polskich, przy czym często niższy kurs złotego sprzyjał naszej polityce taryfowej. A to wszystko biło głównie w obroty Szczecina.

Dalszym ciosem była aktywizacja tranzytu czechosłowackiego przez Gdańsk i Gdynię. Właściwie to wydzieranie sobie wzajemne czeskiego

klienta datowało się już od roku 1896. Już wtedy, dzięki taryfie wyjątkowej dla przewozu rud przez Gdańsk, głównie dla Huty „Pokój“, importowanych ze Szwecji — tracił Szczecin sporo na rzecz Gdańska. A przecież wtedy jeszcze koszt przewozu na trasie Gdańsk — Katowice był



nieco droższy, aniżeli Szczecin — Katowice. Ale odpadały przy przewozie przez Gdańsk dla importu śląskiego wysokie opłaty (od pogłęбления) w Szczecinie oraz odpadał o półtora dnia dłuższy przewóz statkiem odrzańskim, co połączone było z ryzykiem wskutek częstych zastoju żeglugi na Odrze itp. — Po wojnie Gdańsk i Gdynia konkurować mogły daleko intensywniej.

Koleje Rzeszy pogarszały sytuację Szczecina także w umowach między państwowych. Głównie tym tłumaczyć należy to, że np. dowóz angielskich maszyn do Łodzi odpadał Szczecinowi na rzecz Hamburga.

Ponadto kolej niemiecka konkurowała w przewozach węgla śląskiego do Szczecina i Świnoujścia, podczas gdy Szczecin — port rzeczny tak bardzo potrzebował carga powrotnego dla barek, które ze Szczecina transportowały rudy szwedzkie na Śląsk. Nie znajdowały one powrotnych ładunków w dół Odry. Porównaj tabelę nr 20.

4.

Przypominam kilka dat, które pozwolą zapamiętać i ocenić główne etapy rozwojowe najnowszych dziejów portu w Szczecinie.

1880 r. — przekop tzw. cesarski do Świnoujścia.

1898 r. — powstanie strefy wolnocłowej.

1917 r. — rozbudowa basenu przemysłowego.

1919 r. — budowa portu dla ładunków masowych (Reiherwerderhafen).

Duże znaczenie posiadał dla Szczecina niemieckiego tzw. kanał żeglugi wielkiej na odcinku Berlin — Szczecin (170 km), otwarty jednak dopiero w roku 1914. Dzięki temu nazywano Szczecin, nie bez pewnego patosu „portem morskim Berlina“.¹⁾

Jak to się rzeczywiście przedstawiało, piszę o tym w rozdziale V. Tutaj ograniczam się do stwierdzenia, że nawet w planowaniu rozwojowym polskiego Szczecina zachowa kanał ten dużą przydatność. Jakakolwiek bowiem byłaby polityka portowa i kolejowa IV Rzeszy — zawsze część ładunków dla Berlina będzie mógł Szczecin obsługiwać dzięki kanałowi.

Wypada w kilku przynajmniej zdaniach omówić rozwój Szczecina, jego zaludnienie aż do rozmiarów tzw. Wielkiego Szczecina, co formalnie zatwierdzone zostało ustawą z 15 września 1939 r.²⁾

Odsyłam czytelnika do tabel nr 11 i nr 12, na których zestawilem liczby zaludnienia Szczecina od roku 1871 w pięcioleciach, aż po ostatni spis ludności z dnia 17 maja 1939 r.

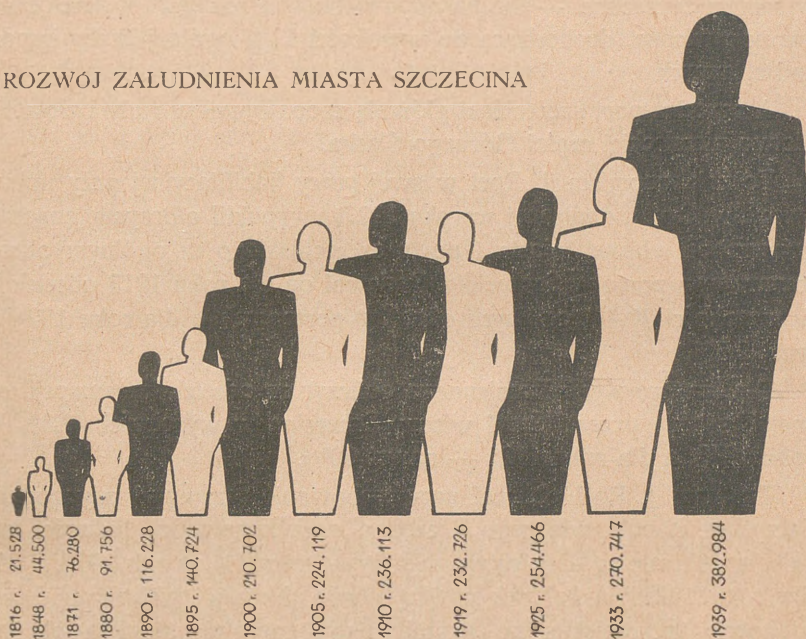
Na tabeli nr 13 obrazuję liczbami tzw. zaplecze ludnościowe Szczecina w czasokresie między trzema spisami ludności, a mianowicie w latach 1910, 1925 i 1933. Wszystkie miejscowości położone w promieniu 10 km od Szczecina stały się obszarem tzw. Wielkiego Szczecina, po likwidacji powiatu Rędowa. Wtedy ludność Szczecina wzrosła z ok. 270 000 mieszkańców na 382 000.

¹⁾ Ponadto system Odry połączony jest kanałem Sprewa-Odra, długości 91 km oraz Kanałem Finowskim, długości 32 km.

²⁾ Patrz rys. 3.

Tak znaczny przyrost zaludnienia Szczecina, łączący się z przyłączeniem miejscowości bogato uprzemysłowionych, sprawił, że ludność Szczecina stanowiła 15,9% ogólnego zaludnienia całego Pomorza Odrzańskiego (1939 r.).

ROZWÓJ ZALUDNIENIA MIASTA SZCZECINA



Rys. 3.

Rozległy przemysł Szczecina zapewniał portowi znaczny obrót towarowy. Pod tym względem Szczecin przodował wśród wszystkich miast niemieckiego Bałtyku. I ten rozwój przemysłowy i wielkomiejski Szczecina zasługuje na specjalne uwypuklenie. Zajmuję się tym w dwu rozdziałach „Szczecin — centrum gospodarcze“ oraz „Szczecin — olbrzym przemysłowy“.

Ekonomiści zgodnie podkreślają, że silnie rozwinięty przemysł portowy, własna flotylla i handel własny, stanowią w sposób rozstrzygający o pozycji i znaczeniu każdego miasta portowego.

Statystyka Rzeszy z roku 1907 wykazała, że Szczecin posiadał stosunkowo większą liczbę osób zarobkowo czynnych, aniżeli Hamburg. Podkreślali to w monografiach R. v. Heinemann, Max Stolt, Köhrer i in.

Obliczono, że np. w roku 1913 konsumpcja własna przemysłu szczecińskiego w zakresie rudy żelaznej i pirytów wynosiła 8,6% całego importu tych surowców via port szczeciński. Sprawiała to głównie huta „Krafft” w Szczecinie i rozbudowany przemysł maszynowy i metalowy w samym Szczecinie. — Liczba odpowiednia za rok 1925 wykazuje konsumpcję własną, dochodzącą do wysokości 17% ogólnej liczby importu rud żelaznych.

A przecież port szczeciński głównie zaopatrywał w rudy i złom hutnictwo niemieckiej części Górnego Śląska.

Toteż ekonomista J. Roel w swej pracy habilitacyjnej przy uniwersytecie w Gryfii, napisanej w roku 1927, uwypuklił olbrzymie znaczenie konsumpcji własnej miasta i portu szczecińskiego w ogólnym obrocie towarowym portu w Szczecinie. Podawał on dla roku 1913 odsetek ten w wysokości 30,4% ogólnych obrotów portowych, a dla roku 1925 nawet 42,5%.

Dla samego węgla kamiennego obliczył on odsetek konsumpcji własnej i zużycia przez handel własny Szczecina w wysokości 41,3% dla roku 1913, a dla roku 1925 — nawet 60%.

Ten sam J. Roel obliczał zapotrzebowanie przemysłu młynarskiego Szczecina, handlu własnego Szczecina oraz konsumpcji ludności miejskiej w zakresie zbóż chlebowych w wysokości 4% za rok 1913, a 29% dla roku 1925. Jakkolwiek ogólny obrót zbożami chlebowymi zmalał w porcie szczecińskim po wojnie (patrz rozdział „Analiza obrotów towarowych”), to jednak widać z przyrostu odsetka podanego wyżej znaczenie konsumpcji własnej przemysłu i miasta.

Niechaj tych kilka liczb wystarczy. Stwierdzają one w każdym razie konieczność odbudowy przemysłu szczecińskiego w Polskim Szczecinie. Dopiero wtedy bowiem zyska Szczecin solidne podstawy rozwoju. Dopiero wtedy uodporniony zostanie na zmienne fluktuacje portowych przeładunków, i uniezależniony od gry koniunktur międzynarodowych.

Jeśli chodzi o flotyllę, armatorów tudzież budownictwo okrętowe — to przyznać i stwierdzić należy, że również pod tym względem Szczecin przodował wśród portów niemieckich Bałtyku przez czas dłuższy. Była nawet taka chwila, na samym progu XX wieku, że Szczecin wykazywał w tej dziedzinie stosunkowo lepsze wyposażenie, aniżeli olbrzym portowy niemiecki — Hamburg. Stan ten pogorszył się znacznie po roku 1910.

Wystarczy chociażby wskazanie na to, że Szczecin posiadał 4 średnio-wielkie stocznie okrętowe i olbrzyma „Vulcan’a”. Zapewniało to Szczecinowi podówczas miejsce czołowe w budownictwie okrętowym Rzeszy. Dopiero stopniowa translokacja „Vulcan’a” do Hamburga w latach 1911 — 13 osłabiła tę pozycję Szczecina. Brak dostatecznych zamówień re-peracyjnych, ogniskujących się już wtedy w portach Morza Północnego, tudzież płytkie wody i nie wystarczająco szerokie na wejściu morskim, spowodowały głównie „ucieczkę przemysłu stocznioowego” ze Szczecina. Osłabiło to w ogóle jego pozycję w całej żegludze na Bałtyku.

Flotylla, posiadająca swój port macierzysty w Szczecinie, zajmowała jeszcze per 1. I. 1913 r. pierwsze (po Hamburgu) miejsce wśród bałtyckich portów niemieckich. Ograniczam zestawienie porównawcze do liczby samych statków parowych (Seedampfer).

Hamburg	771	statków parowych o tonażu			2.480.104	t. r. b.
Szczecin	117	„	„	„	135.282	„ „ „
Flensburg	88	„	„	„	113.847	„ „ „
Lubeka	58	„	„	„	83.658	„ „ „
Kilonia	87	„	„	„	26.764	„ „ „
Gdańsk	34	„	„	„	20.417	„ „ „
Królewiec	13	„	„	„	7.280	„ „ „

Pomimo dużej rozpiętości ilości statków i tonażu pomiędzy flotyllą hamburską a szczecińską, widać jednak przodujące miejsce Szczecina na całym Bałtyku niemieckim. (Vide tabela nr 26 — objaśnienia).

I tej pozycji umieli szczecińscy armatorzy strzec zazdrośnie również w okresie powojennym. Zresztą ułatwił to fakt, że w flotylli szczecińskiej przeważał typ jednostek mniejszych, nie podlegających konfiskacie z tytułu reparacji wojennych.

Toteż flotylla szczecińska per 1. I. 1925 r. liczyła 179 statków o tonażu 181.070 t. r. b., z czego na parowe okręty przypadało 154 jednostek pływających, o tonażu 176.941 t. r. b.

Tym samym powojenna flota szczecińska była nawet nowocześniejsza, większa zarówno co do ilości statków, jak i co do wielkości tonażu. To umożliwiało portowi i armatorom szczecińskim akwizycję ładunków dla Szczecina, jakich by normalnie port szczeciński już po wojnie nigdy do siebie nie mógł ściągnąć. Fakt ten podnoszono w kołach szczecińskich niejednokrotnie, jako klasyczny dowód znaczenia flotylli własnej dla każdego wielkiego portu, „zwłaszcza w okresach przełomowych polityczno-gospodarczych”.

Nie da się zaprzeczyć, że w granicach Rzeszy Niemieckiej obroty towarowe portu szczecińskiego (wraz z pozostałymi portami Bałtyku Odrzańskiego, tj. Zaodrza i Przedodrza) posiadały znaczniejsze rozmiary.

Ale to także jest pewne, że — zarówno w ilościach bezwzględnych, jak i w udziale procentowym do całości obrotów Rzeszy z zagranicą — pozostawały one aż do ostatnich lat niewielkie. Gros zamorskich obrotów niemieckich, przede wszystkim w imporcie, ale także eksporcie, pochodziło, wzgl. kierowane było via niemieckie porty Morza Północnego¹⁾, tudzież lądowe granice Rzeszy.

Dwie liczby unaoczniają stan ten dostatecznie wyraźnie: — wybieram rok 1926, jako ten spośród powojennych, który już po przeprowadzeniu stabilizacji marki niemieckiej uchodzić może za tak zw. normalny rok, który w eksporcie z Niemiec — wskutek znanego strajku węglowego i generalnego w Anglii — oznaczał dla Szczecina szczególniejsze wzmożenie eksportu. Tym samym ewentualny błąd porównawczy wypada raczej na korzyść Szczecina.

Otóż w roku 1926 ogólny import Niemiec wyniósł 19.289.222 ton towarów. W tym partycypowały Szczecin i pozostałe porty Bałtyku Odrzańskiego (Strzałów, Sośnica, Gryfia, Świnoujście, Kołobrzeg, Derłowo i Ustka) — łącznie sumą — 1.729.782 ton.

Stanowiło to więc zaledwie — 8,9% całego importu niemieckiego.

Ogólny eksport niemiecki w r. 1926 wyniósł — 22.057.600 ton, z czego poprzez porty: Szczecin i wyżej wymienione — łącznie 3.614.396 ton. Stanowiło to podówczas 16,4% ogólnego eksportu Niemiec.

Powyższy ilościowy i stosunkowy obraz nie uległ zasadniczym zmianom w latach następnych, aczkolwiek zmalał procentowy udział eksportu.

Przecenia się na ogół rolę Berlina, ilekroć mowa o Szczecinie, jako jego „porcie morskim“ itd. Wykazało to między in. statystyczne, źródłowe opracowanie pt. „Berlins wirtschaftliche Verflechtung“, potwierdziły to także wyniki dysertacji doktorskiej Fr. Schulza, napisanej w Gryfii na temat „Mecklenburg und Pommern als Wirtschaftsgebiet“.

Trzeba przede wszystkim stwierdzić i podkreślić z naciskiem, że głównym dostawcą i głównym obszarem zaopatrzenia tego miasta olbrzymia była zawsze Brandenburgia, jako — zdaniem Urzędu Statystycznego m. Berlina — „właściwe i bezpośrednie zaplecze Berlina“.

¹⁾ Porównaj tab. nr 16.

Stąd pochodziło 45% wszystkich dowozów towarowych Berlina. Również do Brandenburgii kierowanych było ponad 55% wszystkich wywozów Berlina.

„Procentowy udział wszystkich innych okręgów Niemiec (Verkehrsgebiete) — stwierdzał dr Schulz w roku 1933 — w zaopatrywaniu stolicy był o wiele mniejszy (ganz erheblich geringer)“ — str. 46 cytowanej wyżej dysertacji.

Gdy niemiecki Górny Śląsk uczestniczył w 11% dowozów towarowych Berlina, a Hamburg i tzw. okręg dolnej Łaby w 8,1% — Szczecin wraz z całym Pomorzem Odrzańskim zaledwie w 4,08%, a w wywozach z Berlina udział jego wynosił też tylko 5,01%.

W tym miejscu od razu objaśnić należy, że w zaopatrzeniu Berlina przeważały dowozy produktów rolniczych, a głównie żywca na ubój, a więc nadwyżki rolnicze całego Nadodrza. W ogóle Nadodrze uchodziło wraz z Prusami Wschodnimi i Meklemburgią za „główny spichrz mięsny Berlina“ (Hauptfleischkammern). Dla hurtownika berlińskiego było to wygodne nie tylko z uwagi na tani fracht, ale w ogóle tańszy zakup; inne rejony Niemiec centralnych i zachodnich były już penetrowane przez inne wielkie miasta niemieckie.

Berlińskie dowozy zbóż i produktów młynarskich pochodziły głównie z morza via Hamburg, w pszenicy ponad 60%, (gdy Nadodrze uczestniczyło tylko w 7%). Meklemburgia dostarczała do Berlina 31,5% swych wywozów zbóż i mąki, podczas gdy Nadodrze tylko 12,5%. Dostawy mleka z Pomorza Odrzańskiego stanowiły 11,2% dowozów Berlina, gdy Brandenburgia miała udział 75%. W ziemniakach Brandenburgia prawie 70%, podczas gdy Nadodrze około 15%. Gdy odległy Hamburg przekraczał częstokroć 35% dowozów ryb dla Berlina, Szczecin i Pomorze pozostałe — zaledwie 25%. Dostawy cukru spadały do niespełna 3%, a mąki kartoflanej też tylko do 4,6%.

Gdy Zagłębie Ruhry dominowało w dostawach surówki żelaznej do Berlina, obejmując 35 — 40% całego dowozu do Berlina w tym półsurowcu — Szczecin partycypował zaledwie w 11% swoich ogólnych wywozów surówki oraz tylko 20% dowozu węgla.

Natomiast Berlin posiadał tu dobry rynek zbytu w wyrobach stalowych, chemikaliach, piwie, koksie pogazowym, tudzież nawozach pogazowych, otrębach i węglu brunatnym. — Odsyłam Czytelnika do oddzielnej tablicy nr 9, z której wynika szczegółowy przegląd obrotu towarowego z Berlinem.

Tutaj poprzestaję na kilku następujących stwierdzeniach:

1. Analiza obrotów tzw. zaplecza berlińskiego nie wykazuje właściwie nigdzie takich elementów, które usprawiedliwiałyby wyciąganie wniosków o jakimkolwiek dominującym znaczeniu Berlina dla Szczecina.
2. Prawdą bowiem jest, że Berlin swym wyjątkowo dużym zapotrzebowaniem, ale także swą olbrzymią produkcją i handlem promieniował i sięgał wszędzie.
3. Jest raczej znamienne, że mimo dogodnego i bliskiego połączenia wodnego ze Szczecinem (zwłaszcza po roku 1914), mimo o 150 km krótszej odległości kolejowej Szczecina aniżeli Hamburga — nie stał się Szczecin w żadnym wybitniejszym stopniu ani dostawcą, ani odbiorcą Berlina.
4. Prawdą jest, że rola Szczecina, jego portu i całego Nadodrza w zaopatrywaniu Berlina stawała się wybitniejszą dopiero w okresach wojennych.
5. Z drugiej strony, poblize tak wielkiego centrum gospodarczego wpływać musiało również hamującą na rozwój przemysłowo-handlowy tak Szczecina jak i całego Nadodrza.
6. Wreszcie ważnem jest rozgraniczenie między rolą zaplecza berlińskiego w stosunku do samego Szczecina i jego portu, a do reszty Pomorza Odrzańskiego. Kiedy Szczecin, jego port, tudzież porty dolnej Odry stanowią przyrodniczo niezmienny element w geopolitycznym i gospodarczym usytuowaniu Berlina — o tyle nadwyżki rolnicze Nadodrza, a także jego chłonność jako rynku zbytu Berlina, podlegają zasadniczym zmianom, zależnie od statutu politycznego, w ramach którego Nadodrze się znajduje.

Ponieważ w całokształcie obrotów towarowych Szczecina i Nadodrza z Berlinem — za wyjątkiem obrotów żywcem — dominowała droga wodna¹⁾ — w roku 1926 łącznie 330,9 tys. ton, — zakładać można również dla Szczecina i Nadodrza w granicach Polski pewne znacznie większe obroty z Berlinem, jako w przyszłości konieczne, zwłaszcza ze względów aprowizacyjnych tego miasta-olbrzyma, po odpadnięciu dostaw ze Śląska Dolnego, Górnego tzw. Marchii Granicznej i Prus Wschodnich.

¹⁾ Porównaj rozdział „Odra i Szczecin“.

ŚWINOUJŚCIE — AWANPORT SZCZECINA

Świnoujście — jako port i miasto — nie może wykazać się tak starą tradycją, jak porty: Kołobrzeg, Darłowo czy Ustka. Przeciwnie, jest to twór stosunkowo nowy. Jest to „grynderka“, powstała na tle rozgrywki między Szwecją a Prusami.

Przypominam bowiem, że nawet po pokoju stockholmskim z roku 1721, kiedy to wreszcie Prusy zyskały Szczecin u ujścia Odry, niski poziom wód zapiaszczonej rzeki Świny i zatoki uniemożliwiały statkom, załadowanym w Szczecinie, wypływanie na Bałtyk. Musiał więc każdy statek, załadowany w Szczecinie, płynąć zatoką na Pianę, — i poprzez ujście Piany — po opłaceniu się szwedzkiej komorze celnej — osiągał dopiero morze otwarte.

Taki tylko był handel morski ówczesnych Prus, co nie przeszkodziło pruskiemu historykom z emfazą pisać po r. 1721: „odtąd mogliśmy z całym światem handel prowadzić“...

Tego wielce krępującego stanu rzeczy nie chciał Fryderyk Wielki dłużej tolerować. Dlatego po r. 1740 zarządza bagrowanie i regulację rzeki Świny, a u jej ujścia bałtyckiego zakłada port. Świnoujście jest już w r. 1768 miastem; liczba zawijających i odpływających z Świnoujścia statków wynosi w roku tym 2 000, z czego 425 pod banderą obcą.

Ale podczas wojen śląskich Szwedzi wyzyskują klęski pruskie; pragną m. in. przekreślić niezależność pruskiego Szczecina. Dlatego, przechodząc na stronę koalicji antypruskiej, bombardują i palą Świnoujście. — Dopiero w r. 1790 — a więc w cztery lata po śmierci „Starego Fryca“ — było Świnoujście odbudowane. Ale do dawnego samodzielnego rozwoju już nie doszło.

Jako port główny rozwija się Szczecin. Wymogi stale wzrastających wielkości jednostek pływających zniewalają do podjęcia nowych bagrowań tzw. fahrwater przez rzekę Świnę. Świnoujście schodzi do roli awanportu Szczecina, a obok tego rozwija się do rzędu największego kąpie-

liska na całym Pomorzu Odrzańskim. Staje się również centrum gospodarczym wysp Uznam i Wolin. Żyje z żeglugi do Szczecina, z rybołówstwa, przede wszystkim jednak z ruchu lotników, czyli przemysłu turystycznego.

Mimo to morski ruch okrętowy jest dużo większy w Świnoujściu, aniżeli w jakimkolwiek porcie poza Szczecinem. A chociaż zdystansuje go z czasem port rugijski Sośnica, forsownie rozbudowany pod koniec zeszłego stulecia (po 1895 r.), rozwijający się głównie dzięki trajektowi morsko-kolejowemu do Szwecji — przecież liczby obrotów Świnoujścia pozostały pokaźne. Jest on również jako taki uwzględniany stale w publikacjach statystyki portowej Prus i Rzeszy.

Do Świnoujścia, a nie do Szczecina, zawijają tankowce amerykańskie przywożąc naftę, ropę i benzynę. Mają one bowiem przeważnie zanurzenie większe, niżli dopuszczały wody „fahrwater“ Świna — Szczecin.

Drugim głównym artykułem zamorskiego obrotu towarowego Świnoujścia jest węgiel angielski. Przy wyładunku tego węgla i dalszym jego transporcie skutkami przez zatokę szczecińską do Szczecina i w głąb zaplecza, zatrudniona była do ostatnich lat poważna ilość robotników w Świnoujściu.

A oto kilka liczb, charakteryzujących obrót morski Świnoujścia w pięcioletnich okresach od roku 1880:

	Liczba statków na wejściu	Tonaż w tys. ton rej. netto
1880 r.	385	452
1885 r.	382	645
1890 r.	360	602
1895 r.	451	907
1900 r.	308	451
1905 r.	607	705
1910 r.	555	615

Obrót według krajów pochodzenia statków, zawijających do Świnoujścia, daje następujące odsetki:

z Wielkiej Brytanii	28%
Niemiec	18%
Szwecji	15%
Ameryki i Afryki półn. po	2%

W roku 1910 zawinęło tu 1201 statków z ładunkiem, a 51 statków w balaście. Odpłynęło z ładunkiem 935 statków, w balaście lub próżno

odpłynęło 165. Wniosek stąd jasny: Świnoujście miało obrót zamorski o przeważającym charakterze importowym.

Ale to nie wyczerpało obrotów Świnoujścia. Świnoujście bowiem posiadało zawsze znaczny obrót żeglugi rzecznej. Oto obroty towarowe Świnoujścia w tym samym okresie w żegludze śródlądowej:

PRZYWÓZ I WYWÓZ TOWAROWY

1880 r.	247 tys. ton
1885 r.	306 „ „
1890 r.	344 „ „
1895 r.	526 „ „
1900 r.	462 „ „
1905 r.	515 „ „
1910 r.	379 „ „

Nie potrzeba dodawać, że w tej kategorii obrotów Świnoujścia ładunki wywożone przeważały, wynosząc np. w r. 1905 — 425 tys. ton wobec 90 tys. ton przywożonych.

Oceniając obrót śródlądowy portu Świnoujście w r. 1910 stwierdzić należy następujące odsetki: na węgiel angielski przypadało 68%, 18% na produkty naftowe, 11% stanowiły materiały budowlane oraz rudy. — Jest rzeczą zmienną, że w śródlądowym obrocie towarowym Świnoujścia stanowiły np. w roku 1904 materiały budowlane — aż 42 tys. ton. Służyły one wtedy przeważnie wielkiemu ruchowi budowlanemu w kąpieliskach wyspy Uznam i Wolin. Stałe również przywożono znaczne ilości piwa dla kąpielisk sąsiednich, no i dla samego Świnoujścia (1.563 ton w roku 1904).

Statystyka obrotów rzecznych śródlądowych Świnoujścia wykazała za rok 1939 następujące liczby:

ogólny obrót towarowy w dół Świny	650.000 ton
„ „ „ w górę Świny	116.000 „

(W obrotach tych zawarte są również obroty portu Lubin (Lebbin), lecz nie były to liczby znaczne). Utrzymała się nadal przewaga wywozu i to w stosunku 6 : 1.

Wszystkie kolejne pogłębiania drogi pełnomorskiej Szczecin—Świnoujście odbijały się ujemnie na Świnoujściu. Stąd bywały ostre i przewlekłe kryzysy w kołach tamtejszych szyprów, robotników portowych itd. Zwłaszcza od chwili przekopu tzw. drogi cesarskiej, — dzięki czemu wię-

kszość ówczesnych jednostek pełnomorskich mogła bez przeładowania na szkuty, lichtugi i barki wpływać i bezpośrednio wyładowywać w Szczecinie, — w Świnoujściu nastąpiły nader zasadnicze przemiany gospodarcze. — Zobrazował to A. Oppel w swej pracy „Die deutschen Seestädte“, wydanej w roku 1912.

Rozwój dalszy Świnoujścia poszedł w kierunku kąpieliska morskiego. Sprzyjały temu powstające podówczas właśnie kąpieliska i lotniska na wyspie Uznam, a nieco później na wyspie Wolin. Samo Świnoujście przodowało liczbą gości i turystów wpośród wszystkich kąpielisk Bałtyku Odrzańskiego. Tu frekwencja była najwyższa aż po rok 1939 włącznie. Miasto i ludność czerpała stąd znaczne i regularne dochody.

W tym miejscu krótka dygresja historyczna. G. W. Oehlrich podawał stan marynarki handlowej pruskiej per 1. I. 1848 r.¹⁾ Świnoujście posiadało wówczas 15 statków o tonażu łącznym 1.692 łasztów. Jest rzeczą znaną, że inne, dziś dużo mniejsze, porty Pomorza Odrzańskiego posiadały podówczas daleko większą flotyllę.

Ponieważ stan flotyll handlowych w poszczególnych portach odzwierciedlał zawsze ich znaczenie handlowe i gospodarcze w danym okresie, przeto podaję przegląd szczegółowy za rok 1848, więc równo sto lat temu. Pragnę przez to unaocznic olbrzymi przełom, jaki spowodowały: nowoczesny rozwój żeglugi na Bałtyku, jak również zmiany, wywołane uprzywilejowanym rozwojem niemieckich portów Morza Północnego.

Oto liczby podane przez Oehlricha:

port	Szczecin	176	statków	o tonażu	24.152	łaszt
„	Gdańsk	101	„	„	21.456	„
„	Strzałów	91	„	„	10.296	„
„	Bardo	67	„	„	7.517	„
„	Gryfia	53	„	„	5.542	„
„	Królewiec	36	„	„	5.546	„
„	Wołgoszcz	37	„	„	4.795	„
„	Wkryujście	30	„	„	4.558	„
„	Kołobrzeg	19	„	„	3.397	„
„	Słupsk (Ustka)	17	„	„	2.226	„
„	Darłowo	17	„	„	1.971	„
„	Nakło (Anklam)	14	„	„	1.594	„
„	Elbląg	9	„	„	1.672	„

¹⁾ Deutschland zur See, seine Schifffahrt und sein Handel“. Hamburg 1849.

port Dymin	8	statków o tonażu	1.122	łaszt
„ Warpno Stare	4	„ „	376	„
„ Wolin	1	„ „	156	„
„ Warpno Nowe	1	„ „	118	„
„ Kamień	1	„ „	90	„

Nowoczesny rozwój żeglugi, wymagający głębszych wód portowych, a przede wszystkim zapleczy gospodarczych, upadek gospodarczy tej części Bałtyku, przypadający na okres wielkiego rozwoju portów północno-morskich, wreszcie polityka gospodarcza Prus a potem Rzeszy, w których obszarze celnym znalazło się to prusłowiańskie wybrzeże Bałtyku — sprawiły łącznie ten upadek.

Silne oddziaływanie burz północnych i północno-zachodnich zapiaśniały wody wszystkich tych portów. Fiskus pruski nie miał zainteresowania w łożeniu funduszy na instrumentację portów. Były one — jak w ogóle całe Nadodrze — tak odległym zakątkiem, położonym na peryferiach Rzeszy, że kiedy zapadły w stuletni sen, nikt nawet tego nie zauważył... Aż dopiero po roku 1936 reżim hitlerowski zainteresował się tymi regionalnymi „płucami morskimi“. I zaczęły się inwestycje, nawet znaczne. Odżywać zaczęły Kamienie i Woliny, Warpna, Nakła i Dyminy. A z Ustki projektowano uczynić nawet Grosshafen. Zapewne Polska na linii odzyskanego Bałtyku Odrzańskiego kontynuować będzie odbudowę tych portów, jako gwarantów aktywizacji gospodarczej przyległych do nich zapleczy (porównaj rys. 4).



Rys. 4.

Świnoujście, położone pod bokiem olbrzyma szczecińskiego, znajdowało znaczniejsze zawsze możliwości zarobkowe. Ten najnowszy stósunkowo port włączony został dość wcześnie w sieć kolejową Prus, (czego niestety nie można powiedzieć o innych portach Bałtyku Odrzańskiego). To także umożliwiło temu portowi dotrzymanie kroku rozwojowi gospodarczemu drugiej połowy XIX wieku.

Ale przede wszystkim ruch turystyczny w sezonie letnim, oraz konieczność przeładunków z wielkich jednostek morskich, wreszcie transport przez wody zatoki do portu szczecińskiego — to wszystko zapewniało Świnoujściu aż do ostatnich lat podstawy rozwojowe. Nadto było Świnoujście jednym z najważniejszych portów i ośrodków rybackich, zwłaszcza rybołówstwa pełnomorskiego.

Aczkolwiek obrót pasażerski zmalął w Świnoujściu głównie pod wpływem koncentracji ruchu podróżnych do Szwecji i krajów północnych via trajekt kolejowo-morski Sośnica — Trelleborg, to jednak odżył on po roku 1920 dzięki regularnej linii okrętowej pasażersko-towarowej, znanej pod firmą Seedenst Ostpreussen.

Statki tej linii krążyły między portami Kilonia, Travemünde, Świnoujście, Sopot, Piława i Kłajpeda. Przewiozła ona w latach 1920 — 1937 łącznie 1.500.145 pasażerów.

Ileokroć powstawały z Polską trudności na tle tranzytu kolejowego do Prus Wschodnich — tylekroć obroty towarowe i pasażerskie na tej linii znacznie rosły. Ale na odcinku Kilonia — Świnoujście odbywał się największy obrót. W r. 1935 partycypowało Świnoujście w 64⁰/₀, a w roku 1937 zaokrętowało się tu 1.600 osób.

Ta linia morska miała duże znaczenie polityczno-propagandowe. Obsługiwały ją w zasadzie cztery jednostki pełnomorskie. Wiosną rejsy regularne między Świnoujściem a Piławą odbywały się trzy razy w tygodniu. Od września 1928 r. codziennie wypływał statek tej linii ze Świnoujścia do Piławy, zawijając po drodze do Sopotu.

Na progu nowych dziejów gospodarczych Nadodrza w granicach Polski, — rola Świnoujścia nie będzie mała. Szczególnie przez pierwszych lat kilka, przede wszystkim dlatego, że dostęp z morza do Szczecina będzie dla większych jednostek przez szereg lat jeszcze wielce utrudniony z winy dewastacji i zaniedbań wojennych. To rokuje portowi temu znaczniejsze widoki.

ODRA I SZCZECIN

1.

Trzeba z kolei choćby najogólniej scharakteryzować korzyści Szczecina, płynące z dogodnych przewozów odrzańskich i na drogach śródlądowych w ogólności. Pod tym względem ma Szczecin zasadniczą przewagę nad Hamburgiem, lecz tylko w dorzeczu odrzańskim.

Przewaga ta jednak nie jest tak wielka, — nawet w okresie przedwojennym — jak przewaga Hamburga nad Szczecinem w frachtach morskich.

Stanie się to widoczne, gdy przypomnę, że tona węgla na drodze wodnej Berlin — Hamburg (odległość — 376 km) opłacała fracht 2,90 mk, podczas gdy tona węgla na odcinku Szczecin — Berlin opłacała 1,75 mk, przy odległości 190 km.

W przewozie cukru surowego na odległości Hamburg — Wrocław (odległość 790 km) koszt przewozu jednej tony wynosił 5,47 mk. — podczas gdy koszt przewozu na odległości Szczecin — Malczyce (Maltsch — odległość 445 km) wynosił 3,60 mk. Koszt przewozu tony zboża — cytuję frachty podane przez Heuberta za lata 1905 — 1909 — wynosił na odcinkach:

Szczecin — Berlin	odległość	190 km	. .	3,30 mk.
Hamburg — Berlin	„	376	„ . .	3,60 „
Wrocław — Hamburg	„	790	„ . .	7,40 „
Szczecin — Magdeburg	„	334	„ . .	4,30 „
Hamburg — Poznań	„	752	„ . .	7,70 „

A więc nigdzie nie była to przewaga stosunkowa, tj. odpowiednia do mniejszych odległości.

Jako przyczynę takiego układu kosztów przewozowych na drogach wodnych śródlądowych między Hamburgiem a Szczecinem, wymienić trzeba tragiczny dla Szczecina brak carga powrotnego.

Tylko na odcinku obrotu węglem kamiennym i rudami stosunek ten był względnie dobry. Pogarszała go jednak stale konkurencja kolejowa, która powodowała, że coraz większe ilości węgla docierały do Szczecina drogą kolejową.

Gdyby tego przedstawienia na kolej nie było, mogłyby wszystkie szkuty, idące w górę Odry z rudami, zabierać w dół węgiel, którego w r. 1913 przewieziono do Szczecina 700 tys. ton, a 857 tys. ton rud transportowano Odrą.

Tutaj przytoczę jedną tylko typową kalkulację porównawczą dla roku 1913 i roku 1925 dla 1 tony węgla kamiennego.

	1913 rok	1925 rok
Koszt przewozu kolejowego na odcinku Bytom—Szczecin	7.50	10.30
Drogą wodną:		
Bytom—Koźle (koleją)	2.10	3.20
przeładunek w Koźlu	0.50	0.50
Koźle—Szczecin	4.71	5.48
	7.31	9.18

Ale kwestia wyzyskania carga powrotnego nie była jedyną przeszkodą rozwojową żeglugi odrzańskiej. Podobnie bowiem, jak u dostępu morskiego istniały dla Szczecina hamulce nie do przezwyciężenia, podobnie z winy przyrody wydajność drogi odrzańskiej w górnym biegu pogarszała szanse konkurencyjne Szczecina w porównaniu z Hamburgiem, dysponującym drogą wodną Łaby, pod wieloma względami wydajniejszą oraz bezpieczniejszą.

Na tabeli nr 4 zestawilem tzw. dni żeglugi na Odrze w latach 1933 i 1935, umożliwiające pełne wykorzystanie ładowności szkut. Odsyłam do tej tabeli Czytelnika.

Dni żeglownych ma Odra rocznie około 280, gdy Łaba ponad 300. Nieregularny jednak poziom wód umożliwiał pełne wyzyskanie ładowności zaledwie przez 60 — 100 dni w roku.

Jeszcze na progu pierwszej wojny światowej, Odra była daleko od tego stanu żeglowności, żeby przez cały rok można było utrzymywać żeglugę dla statków o 400 tonach ładowności. A przecież już wtedy była zakończona regulacja Odry aż do Wrocławia, jak również skanalizowanie odcinka od ujścia Nisy Kłodzkiej aż po Koźle. Brak jednak zbiornika wód, przewidzianego np. w Otmuchowie (Ottmachau), który by gromadził wiosną nadmierne wody, aby zasilać w miesiącach letnich

Odrę do poziomu żeglownego — odbierał tej ważnej arterii komunikacyjnej te walory, które dla regularnych przewozów towarowych były wszędzie zawsze decydujące tj. wydajność i bezpieczeństwo.

Toteż w miesiącach suszy letniej tysiące statków było „zagwożdżonych“ na górnej Odrze... Dopiero 30. VI. 1913 r. uchwalono ustawę, postanawiającą zbudowanie zapory na Nysie Kłodzkiej w Otmuchowie. Wojna odroczyła wykonanie.

Niedostatecznie wydajna była również droga wodna Warta — Noteć — Wisła, dopuszczająca żeglugę w zasadzie tylko dla skut o ładowności do 170 ton wzgl. 150 ton. Również droga wodna Berlin — Szczecin podniesiona została dopiero w samym początku pierwszej wojny światowej do takiego stanu wydajności, że umożliwiała żeglugę dla statków o ładowności do 600 ton. Wtedy też dopiero ulepszono — również nieomal w przededniu wojny — spławność na Warcie i Noteci, podnosząc je do żeglowności dla statków do 400 ton.

W tym miejscu jedna uwaga: w latach szczególnej suszy, jakimi były 1904 i 1911, Szczecin dystansował żeglugę z Hamburga na Łabie, wyprzedzając wtedy Hamburg w obsłudze Berlina.

Traktat wersalski, postanawiając umiędzynarodowienie Odry, wydanie Polsce i Czechosłowacji znacznej części taboru rzeczno pływającego (z czego Polska zrezygnowała na rzecz Czechosłowacji) spowodował przez szereg lat stagnację na odcinku zamierzonych robót wodnych na Odrze. Warta i Noteć stały się rzekami przeważnie polskimi.

To wszystko uderzyło znów w Szczecin, który dystansowany był przez Łabę hamburską, dzięki większej wydajności tej drogi wodnej, już na wiele lat przed wojną — tracił znów i dopiero z upływem lat doganiał swego konkurenta. Zapora i zbiornik w Otmuchowie stanęły dopiero w roku 1933¹⁾.

Nie znaczy to, żeby inne roboty na Odrze nie były w tym czasie dokonane. Ale dopiero po 1934 r. — ruszyła planowa instrumentacja Odry. Odra stawała się drogą wodną, dostępną i spławną dla statków do 600 ton ładowności.

Rozbudowa Kanału Kłodnickiego (41 km, powiat kozielski), zbiorniki wodne i zapory w Turawie (pow. opolski), w Rędzinach (pow. wrocławski), oraz w Dzierżowie (Sersno — Stauwerder — pow. gliwicki): oto milowe kamienie na drodze uszlusowania i powiększenia wydajności żeglugi odrzańskiej.

¹⁾ Była to w ogóle trzecia największa zapora w Rzeszy; powierzchnia jeziora obejmuje 20 km², o pojemności 147 milionów m³.

W latach ery hitlerowskiej Szczecin marzył o kanale Odra — Dunaj. Publicyści zachodnio-pomorscy rozpisywali się szeroko. Troską Szczecina, jego sfer portowych i spedycyjnych, było, żeby kanał ten ujrzał „światło dzienne“, zanim budowa zamierzonego kanału środkowo-niemieckiego byłaby ukończona. Słusznie lękano się wtedy nowych strat w własnym naturalnym i kilometrowym zapleczu.

Jak wiadomo, kanał środkowo-niemiecki został ukończony, natomiast projekt kanału Odra — Dunaj pozostał na papierze.

Przedwojenny rozwój obrotów towarowych Szczecina na Odrze, Warcie i Noteci zestawiam na tabeli nr 5. Z porównawczego zestawienia wynika, że śródlądowe obroty towarowe Szczecina z obecnie polskim zapleczem stanowiły w r. 1912 — 45%, a w roku 1913 nawet 55% wszystkich obrotów. Fakt ten rokuje na przyszłość optymistyczne widoki dla Szczecina w granicach Polski.

2.

Na tabeli nr 6 zestawilem porównawcze obroty towarowe Szczecina za lata 1913 i 1925: śródlądowe i kolejami. Wynika z tego, że obroty drogą wodną przeważały nad kolejowymi, wynosząc w r. 1913 — 5.054 tys. ton, gdy kolejami tylko — 3.571 tys. ton, a w roku 1925 drogą wodną — 3.138 tys. ton, gdy kolejami — 2.499 tys. ton.

Zestawienie to obrazuje tzw. konkurencję Szczecina w zapleczu innych portów niemieckich, wykazując w obrotach śródlądowych z górą 100 tys. ton towaru na korzyść Szczecina, a kolejami okrążyło — 163 tys. ton.

Są to liczby naprawdę znikome, zwłaszcza gdy je porównać z osiągnięciami tzw. konkurencji Hamburga, którą obrazuję na tabeli nr 7, również dla roku 1925.

Podczas gdy Szczecin miał ze swego zaplecza na drodze wodnej 2,348 tys. ton — Hamburg oraz inne porty niemieckie odciągnęły zeń 3.424 tys. ton.

Drogą kolejową Hamburg wziął wraz z innymi portami niemieckimi ze szczecińskiego zaplecza 3.969 tys. ton, podczas gdy Szczecinowi pozostało zaledwie 1.816 tys. ton.

Wymowa powyższych liczb staje się tym bardziej znamienita, jeśli zważyć, że jako zaplecze Szczecina wzięto tu tylko Śląsk Górny, Środkowy i Dolny oraz Saksonię i Brandenburgię. Również pod tym względem widoki dla Szczecina polskiego są na przyszłość obiecujące.

Na tabeli nr 8 podaję wydajność tzw. systemu wodnego Odry w milionach tono-km, za lata 1937 i 1938. Odsyłam Czytelnika do tej tabeli. Wynika z niej postęp, jaki dokonywał się wtedy na Odrze, dzięki zbudowanym zaporom, zasilającym Odrę do poziomu żeglownego.

Obroty w ważniejszych portach rzecznych Pomorza Odrzańskiego, jak również w portach odrzańskich i na Warcie — obrazuje tabela nr 10. Porównanie tych liczb uwypukli przemianę, jaka dokonała się na odcinku zwiększonej zdolności i wydajności żeglownej Odry. Odsyłam nadto do tab. nr 28, na której zobrazowałem sieć wodną Szczecina i Nadodrza.

Szczegółowa analiza śródlądowego obrotu towarowego Szczecina, zarówno w latach przed pierwszą wojną światową, jak również w całym dwudziestolecu między dwoma wojnami, nastrocza sporo ciekawych wniosków.

Jeśli chodzi o obroty drogą wodną odrzańską, to przyrost był w całym okresie przed pierwszą wojną światową szybszy i stały, podczas gdy powojenny rozwój nie wykazał ani znacniejszego przyrostu, ani tej samej stałej linii rozwojowej. W świetle braków technicznej instrumentacji tej rzeki, liczby te są zrozumiałe. Ale uderzający pozostaje fakt, że np. przewozy towarowe na wejściu do Szczecina dolną Odrą spadały z okragło 619 tys. ton w roku 1913 na 271 tys. ton w roku 1938, że także przewozy na wyjściu ze Szczecina na tym samym szlaku z ilości okragło 308 tys. ton w roku 1913 spadały po wojnie systematycznie, a podniosły się w samym przededniu drugiej wojny też szybko na 331 tys. ton (1938).

Podobne stwierdzenie uczynić można w stosunku do przewozów towarowych do Frankfurtu włącznie. Wynosiły one w roku 1914 okragło 320 tys. ton, spadały potem i tylko raz jeden podniosły się na 268 tys. ton w roku 1938. Normalnie słabsze obroty na tym samym odcinku na wyjściu ze Szczecina, które wynosiły w roku 1913 okragło 132 tys. ton, spadały bardzo poważnie, bo średnio do 40 tys. ton, osiągając tylko jednorazowo w 1938 roku 81,7 tys. ton.

Najczynniejszy odcinek drogi wodnej odrzańskiej pod względem przewozów towarowych stanowi trasa Koźle — Frankfurt.

Obrót wzrastał tutaj dość raptownie między rokiem 1911 a 1914. Ożywił się — po przejściowym spadku w roku 1915 — podczas całej pierwszej wojny światowej, gdyż wtedy zaopatrywały Niemcy hutnictwo śląskie w rudy szwedzkie bez przeszkód.

Ale w ogóle przyrost powojenny na tej trasie był nieznaczny, zważywszy, że już w roku 1918 (wojna!) przekraczał 735 tys. ton na wejściu do Szczecina, a w roku 1938 doszedł tylko do 844 tys. ton — przy całym olbrzymim wkładzie w instrumentację techniczną Odry, zwłaszcza po roku 1933.

Nigdzie lepiej nie uwydatnia się potrzeba polskiego Śląska dla drogi wodnej odrzańskiej!

Jest również znamienne, że przewozy towarowe do Koźła, które wynosiły w roku 1913 — 1.528 tys. ton i wykazywały w ogóle w całym okresie 1902 — 1913 silną tendencję przyrostu, po wojnie stale zmniejszały, a jeszcze w roku 1938 osiągnęły zaledwie połowę (810 tys. ton)

Rzeczny obrót towarowy Szczecina w latach: 1914, 1925, 1933, 1937, 1938.

I. NA WEJŚCIU

W tonach = 1000 kg	1914 r.	1925 r.	1933 r.	1937 r.	1938 r.
Odrą w dół	481.175	189.034	230.938	264.083	271.125
Odrą w górę aż do Frankfurtu włącznie	320.344	248.047	94.106	164.943	268.432
Odrą od Frankfurtu do Koźła	547.795	721.953	564.535	819.400	844.017
Brandenburskimi kanałami	291.568	336.972	338.452	345.137	357.393
Łabą	143.802	40.196	25.746	29.009	47.603
Wartą i Notecią	177.690	88.178	103.988	31.591	49.507
Innymi drogami wodnymi	1.451	1.372	1.798	8.019	8.524

II. NA WYJŚCIU

W tonach = 1000 kg	1914 r.	1925 r.	1933 r.	1937 r.	1938 r.
Odrą w dół	310.160	116.169	198.903	320.310	331.387
Odrą w górę aż do Frankfurtu włącznie	93.722	60.881	43.434	60.447	81.705
Odrą od Frankfurtu do Koźła	972.424	904.450	313.720	873.411	809.704
Brandenburskimi kanałami	458.426	370.125	1.314.482	1.157.413	1.131.200
Łabą	120.422	41.828	43.903	94.621	111.727
Wartą i Notecią	74.233	18.660	16.974	43.261	42.150
Innymi drogami	171	—	5.802	18.396	9.650

Wnioski: W rzecznym obrocie towarowym odrzańskim uderza brak przyrostu po wojnie w wywozie ze Szczecina, oraz nieduży przyrost przywozów do Szczecina, głównie z Koźła. Dwa pierwsze odcinki żeglowne Odry wykazują spadek obrotów.

Przewozy towarów brandenburskimi kanałami wykazują przyrost dopiero w okresie hitlerowskim, i tylko w wywozie ze Szczecina. Datuje się on od powstania nowoczesnych śluz w Niederfinow.

Wykazujące wybitny spadek obrotu na Łabie, nieznacznie podnoszą się na początku drugiej wojny. Wymowny to dowód nikłego udziału Szczecina w głębszym zapleczu Niemiec.

Powojenny spadek przewozów na Warcie i Noteci jest zrozumiały z uwagi na przynależność tego zaplecza do Polski.

Tyle odnośnie przewozów na drodze wodnej odrzańskiej.

Ale niepodobna w ramach tych rozważań pominąć liczbowej, bodaj pobieżnej analizy pozostałego śródlądowego obrotu towarowego Szczecina.

Z tabeli poprzedniej wynika, że przewozy towarowe tzw. kanałami brandenburskimi były, zwłaszcza na wyjściu ze Szczecina, dość znaczne, natomiast nie zwyżkowały prawie wcale na wejściu do Szczecina. Wynosiły przecież już w roku 1913 — 355,6 tys. ton, a w roku 1938 też tylko 357 tys. ton, spadając niekiedy w latach powojennych np. w roku 1932 nawet do 90 tys. ton.

Wskazałem już na to, że wyjątkowo duży przyrost przewozów towarowych brandenburskimi drogami wodnymi datował się od chwili uruchomienia nowoczesnych śluz w m. Niederfinow. W rezultacie obrót towarowy tymi drogami wodnymi był wybitnie jednostronny, bo na 1.500 tys. ton wywiezionych ze Szczecina w roku 1934 posiadał w tymże roku w przywozie do Szczecina niecałe 300 tys. ton (296.720). Proporcja zatem jak 1 : 5. Kalkulacyjnie proporcja ta na pewno była niekorzystna i dlatego m. in. nie można określać tego pojęciem strukturalnie zdrowej wymiany towarowej.

Ale ciekawsze jeszcze wnioski nasuwa przedwojenny i powojenny rozwój przewozów towarowych, płynących rzeką i kanałami Łaby do Szczecina.

Niemcy w swej propagandzie rewizjonistycznej usiłują dziś na nowo wskazywać na to, że Szczecinowi niezbędne jest zaplecze środkowo i zachodnio-niemieckie. Tymczasem przewozy towarowe na Łabie do Szczecina i vice versa były naprawdę nikłe; zniżkowały one stale w okresie powojennym, zarówno w przywozie jak i w wywozie.

potrzebował tych obrotów wobec odpadnięcia zaplecza polskiego Śląska i Poznańskiego.

I właśnie wtedy „Wielka Rzesza“ nie tylko tych obrotów nie ułatwiła, ale spadły one bardzo znacznie. Wynosiły przecież w roku 1905 — 168,6 tys. ton w przywozie i 179 tys. ton w wywozie do Szczecina, natomiast spadły np. w roku 1934 do 22,9 tys. w przywozie oraz do 62,6 tys. ton w wywozie.

Liczyby te pouczają niewąznicznie o tym, że tzw. powiązanie gospodarcze Szczecina z Rzeszą środkową i zachodnią było w ogóle nikłe. A dalej, rekompensatą za utratę zaplecza polskiego nie mogło być ożywienie obrotu towarowego brandenbursko-berlińskiego. Nie mogło ono bowiem wyrównać tonażem swoim utraty tonażu ani na drodze wodnej odrzańskiej, ani na drodze wodnej Warty i Noteci.

Przewozy towarowe Szczecina Wartą i Notecią zapowiadały się na początku pierwszej wojny światowej bardzo obiecująco. Przekroczyły one bowiem w roku 1913 w przywozie 232,4 tys. ton, a w wywozie do Szczecina 124,5 tys. ton.

Ponieważ była to właśnie chwila ukończenia ważnego etapu w nowoczesnej instrumentacji obydwu dróg wodnych — przeto stawiane Warcie i Noteci horoskopy rozwojowe były naprawdę solidnie ugruntowane. Te perspektywy przekreślił wybuch pierwszej wojny światowej.

Oto dokładny obraz liczbowy rozwoju przewozów towarowych na Warcie i Noteci w okresie lat 1914 do 1938:

R o k	PRZEWOZY	WYWOZY
	do Szczecina:	ze Szczecina:
1914	177.690 ton	74.233 ton
1915	21.870 „	12.724 „
1916	12.514 „	16.081 „
1917	3.313 „	16.816 „
1918	5.643 „	20.355 „
1919	3.994 „	6.501 „
1920	1.462 „	5.800 „
1921	1.268 „	4.577 „
1922	3.295 „	8.757 „
1923	3.042 „	3.517 „
1924	13.231 „	5.048 „
1925	88.178 „	18.660 „
1926	243.513 „	4.955 „

1927	222.239 ton	9.927 ton
1928	142.041 „	13.350 „
1929	182.498 „	12.619 „
1930	227.851 „	9.533 „
1931	128.418 „	12.957 „
1932	138.706 „	18.085 „
1933	103.988 „	16.974 „
1934	97.273 „	16.263 „
1935	70.905 „	14.123 „
1936	83.242 „	24.419 „
1937	31.591 „	43.261 „
1938	49.507 „	42.150 „

W powyższym zestawieniu liczbowym uderza nas przede wszystkim katastrofalny spadek obrotów towarowych podczas wojny. W wywozie bowiem do Szczecina przeważał eksport rolniczy Poznańskiego. — Ożywienie raptowne w latach 1925 do 1927 było związane z koniunkturą eksportową do Anglii. W ogóle zaś każde ożywienie przewozów Wartą i Notecią do Szczecina zależało od Polski.

Dla orientacji podaję, że według danych za rok 1938 — a więc na progu drugiej wojny światowej — koszt transportowy 1 tony węgla z niem. części Górnego Śląska na trasie rzecznej: Koźle — Szczecin wynosił średnio 4,10 mk, a koszt transportu 1 tony rudy żelaznej na trasie port rzeczny Szczecin — Koźle 2,90 mkni.

Według danych Izby Handlowej w Szczecinie, stan zatrudnienia rzecznej flotylli odrzańskiej był wtedy już zadawalający, nawet dobry. Dawał się jednak „odczuwać brak taboru pływającego rzecznej, głównie z winy przewlekłego kryzysu żeglugi odrzańskiej“, dzięki czemu przez cały szereg lat nie odnawiano taboru i panował zastój nowych zamówień w stocznjach rzecznych.

Jeszcze parę słów o Odrze.

Na początku pierwszej wojny światowej Odra spławna była tylko dla małych skut do wysokości Raciborza. Od Koźla natomiast liczono spławność pełną, przy czym jednak obfitość wód wskutek krótkich dopływów górskich Odry była w poszczególnych porach roku o wiele nie wystarczająca. Przeprowadzone po roku 1870 prace regulacyjne nie usunęły tych raptownie występujących różnic poziomu wody.

Pierwsze wydatniejsze polepszenie żeglugi datuje się dopiero od roku 1895 tj. po skanalizowaniu górnej Odry aż do ujścia Nysy.

Ale pierwszym odcinkiem pełnej wydajności żeglownej był 7,5 km liczący kanał rzeczny do Wrocławia, pobudowany w r. 1897. Tu spławność wynosiła już 400 ton i poziom wód 1,5 m. Ale do Kostrzyna poziom wód wynosił tylko 1 metr, podnosząc się dopiero wskutek obfitości wód Warty. Odtąd Odra miała 1,30 m nurtu żeglownego aż do Świecia, po czym — dwa metry, wzrastający stopniowo aż do ujścia jeszcze bardzo znacznie.

Niskość wód Odry była przedmiotem niekończących się żalów i postulatów kupiectwa szczecińskiego.

Ustawy regulacyjne Odry z czerwca 1913 r., wskutek wojny nie wykonane, oraz z lipca 1930 r., postanawiające budowę wielkich zbiorników wyrównawczych oraz regulację całego biegu Odry aż do Kostrzyna — oto spóźnione bardzo owoce tych zabiegów. Ale dopiero wykończenie zapory w Otmuchowie i zasilenie z niej wód odrzańskich otwarło nowy okres spławności Odry. Ustały z tą chwilą (1934 r.) fatalne zastoje całych flotylli rzecznych, nie mogących płynąć w dół rzeki z powodu okresowo niskich wód.

Natomiast pozostał jeszcze inny szkopał, mianowicie nie wystarczająco wydajny kanał kłodnicki, spławny tylko dla statków do 150 ton. A kanał ten łączy jednak odrzańską drogę wodną z centrum zagłębia węglowego. Podjęta w tym celu budowa tzw. Kanału Adolfa Hitlera ukończona została na samym początku drugiej wojny światowej.¹⁾

8. XII. 1939 r. rozpoczęto prace około kanału Odry — Dunaj, o czym już wyżej wzmiankowałem.

Stosunki wodne na Warcie i Noteci są znane. Dzięki Kanałowi Bydgoskiemu, łączącemu Notec z Wisłą przez Brdę, posiadała rzeka szczególne znaczenie dla nieprzerwanego połączenia wodnego między Prusami Wschodnimi, które przez Pregolę — Wisłę uzyskiwały w ten sposób związek. W okresie po pierwszej wojnie ten tranzyt wodny znacznie podupadł. W nowych granicach Polski powinien odegrać pewną rolę.

Ważniejsza niż droga wodna Warta — Notec — Wisła — Pregola, była dla Szczecina droga wodna, zwana kanałem Odra — Sprewa, unowocześniona w r. 1886, zwłaszcza na odcinku Fuerstenberg — Berlin, której spławność dopuszczała ładowność statków do 500 ton.

Jednak odcinek dla Szczecina najważniejszy, mianowicie Kanał Firowski, będący bezpośrednią drogą wodną Szczecin — Berlin, spławny

¹⁾ Nadto podczas trwania drugiej wojny światowej otwarto odcinek kanału Kozle—Zabrze w 1942 r.

był tylko dla statków o ładowności do 150 ton. Na progu pierwszej wojny światowej, albo raczej na początku XX wieku, projekt budowy pełnożeglownego połączenia wodnego Szczecin—Berlin, otworzył wieloletni spór między władzami centralnymi w Berlinie, baronami węglowymi na Śląsku — no i Szczecinem.

Podkład gospodarczy sporu był jasny: jeśli ta droga wodna powstanie, łącząc na odległości zaledwie 170 km Szczecin z olbrzymim konsumentem węgla, jakim był 4 milionowy Berlin, węgiel angielski zapanuje niepodzielnie na rynku berlińskim. Nieuregulowana wtedy górna i środkowa Odra nie byłaby mogła konkurować w dowozie węgla śląskiego na 2,5-krotnie dłuższej trasie wodnej, o nikłej wydajności. Jak powiedziano spór był przewlekły. Zakończył się kompromisem: fiskus pruski musiał przyrzec jednoczesne podjęcie robót regulacyjnych na górnej i środkowej Odrze. Ale tzw. Grossschiffahrtsweg Szczecin — Berlin otwarto w połowie 1914 r., podczas gdy prace regulacyjne odrzańskie nie dały wtedy jeszcze zadawalających wyników.

Odra musiała na to oczekiwać jeszcze pełnych lat dwadzieścia (1934). Nic tedy dziwnego, że w okresie powojennym zwłaszcza, nazywano często Szczecin portem morskim Berlina.

3.

Gdy mowa o niższej wydajności drogi wodnej odrzańskiej w zestawieniu z Łabą, Menem, Sprewą, Wezerą czy Renem,¹⁾ należy zagadnienie to odróżnić od udziału procentowego przewozów towarowych niemieckich portów morskich odnośnymi drogami wodnymi w porównaniu z morskim przewozem towarowym.

Jest bowiem rzeczą znaną, że procentowy udział towarowych przewozów Odrą był w porcie szczecińskim daleko wyższy aniżeli np. przewozów wodnych w Bremie czy Hamburgu. Ale już ilościowo przewozy towarowe Łabą do portu Hamburga wynosiły 2,5 razy więcej niż na Odrze do Szczecina; również morskie obroty Hamburga były sześciokrotnie większe niż Szczecina. Na Renie przewozy do Rotterdamu były średnio ponad 7 razy większe niż na Odrze do Szczecina, a sam morski obrót towarowy Rotterdamu był również przeszło 7-krotnie większy.

Na tabeli nr 25 znajdzie Czytelnik odnośny obraz liczbowy dla portów: Gdańsk, Szczecin, Hamburg, Brema i Rotterdam w czasokresie 1928 — 30 r.

¹⁾ Patrz dane na tab. nr 16.

Lecz nie o to chodzi. Zagadnienie tkwi w tym, że port szczeciński, dzięki relatywnie niższej wydajności drogi wodnej Odry, nie mógł akwizować większości ładunków z swego naturalnego oraz kilometrowego zaplecza, ponieważ Odrę dystansowały tam wszędzie wydajniejsze drogi wodne Niemiec środkowych i północno-zachodnich!

Zachodziła tu analogia między Wisłą a drogą wodną: Noteć — Warta — Odra w okresie Polski powersalskiej.

Stwierdzał przecież rocznik 1929 „Die Binnenschiffahrt Deutschlands“ że przewóz towarów z Polski rzeką Odrą do Szczecina wynosił w roku tym okragło 143.000 ton. Stanowiło to 10,3% ogólnych przewozów śródlądowej żeglugi do Szczecina. Tymczasem „Mały Rocznik Statystyczny R. P. 1931“ podaje dla r. 1929 ogólną ilość przewozów rzecznych w kierunku do Gdańska w sumie 218.000 ton towarów.

Zatem jeszcze wtedy, właśnie dzięki stosunkowo lepszej wydajności dróg wodnych: Noteć — Warta — Odra, przewozy z Polski Odrą do portu szczecińskiego stanowiły bez mała 70% całych przewozów Wisłą do Gdańska, mimo wszelkich utrudnień granicznych i celnych.

Pomijając w tym miejscu wnioski, jakie narzucają się pod adresem przyszłej polskiej polityki na drogach wodnych śródlądowych, jako tematycznie nie związane z tymi wywodami — można już tutaj stwierdzić:

1. Stopień wydajności, czyli żeglowności dróg wodnych, jest czynnikiem decydującym dla powodzenia akwizycji ładunków tego portu, który stanowi najbliższe ujście morskie odnośnej drogi wodnej;
2. Szczeciński port nie mógł swego zaplecza naturalnego wzgl. kilometrowego praktycznie wyzyskać, bo stan techniczny jego głównej arterii wodnej, Odry, był jaskrawo niższy aniżeli sąsiednich niemieckich dróg wodnych. Odpadło zaś Szczecinowi najwartościowsze zaplecze naturalne — polskie;
3. Straty w przewozach śródlądowych portu szczecińskiego po pierwszej wojnie byłyby niewątpliwie większe, gdyby stan technicznej wydajności Wisły był lepszy;
4. Rzesza Niemiecka, dająca przez całych 15 lat powojennych (1919 — 1934) pierwszeństwo w inwestycjach wodnych sieci centralnej i północno-zachodniej nad drogą wodną odrzańską, stwierdzała tym samym niedwuznacznie drugorzędne znaczenie Odry w niemieckim systemie gospodarczym. To bowiem, że nowoczesna instrumentacja Odry podjęta została za czasów reżimu hitlerowskiego, było raczej

zapowiedzią ofensywy gospodarczej i politycznej III Rzeszy w kierunku Polski;

5. Niewątpliwie obroty towarowe śródlądowe Szczecina — a zatem i ogólne obroty tego portu mogły być znakomicie większe, gdyby wydajność drogi wodnej odrzańskiej znajdowała się na równym poziomie z drogami wodnymi Niemiec środkowych i północno-zachodnich.

Rozumiały to doskonale sfery portowe, spedytorskie, handlowe portu szczecińskiego. Stąd wypływała rozbieżność interesów między Szczecinem a tamtymi planowaniami Rzeszy. Każde polepszenie stanu tamtych dróg wodnych rikoszetem biło w Szczecin.

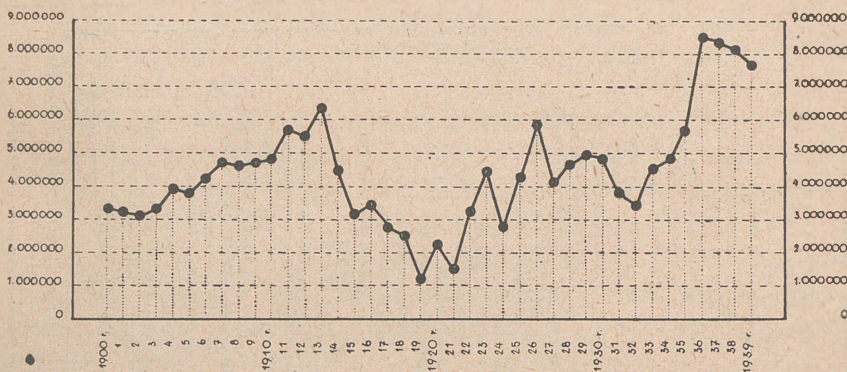
Stwierdzenie to nie jest obojętne w polskiej rozgrywce argumentów o odrzańską drogę wodną i Szczecin. W polskich granicach polityczno-gospodarczych problem ten odpadnie całkowicie.

ANALIZA OBROTÓW PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Przechodzę do charakterystyki ruchu okrętowego oraz obrotów towarowych portu szczecińskiego.

Na tabeli nr 15 zestawilem w tym celu dane liczbowe za czasokres 1900 — 1939 r. włącznie, a więc za lat 40.

PORT SZCZECIN PRZEGLĄD OBROTU TOWAROWEGO ZA OKRES 1900-1939 R.



Rys. 6.

Uważam, że dopiero taki przegląd uchwyci możliwie wszechstronnie nie tylko koniunkturalne wzrosty i spadki obrotów, ale pozwoli na wyśrodkowanie pewnej stałej linii rozwojowej.

1.

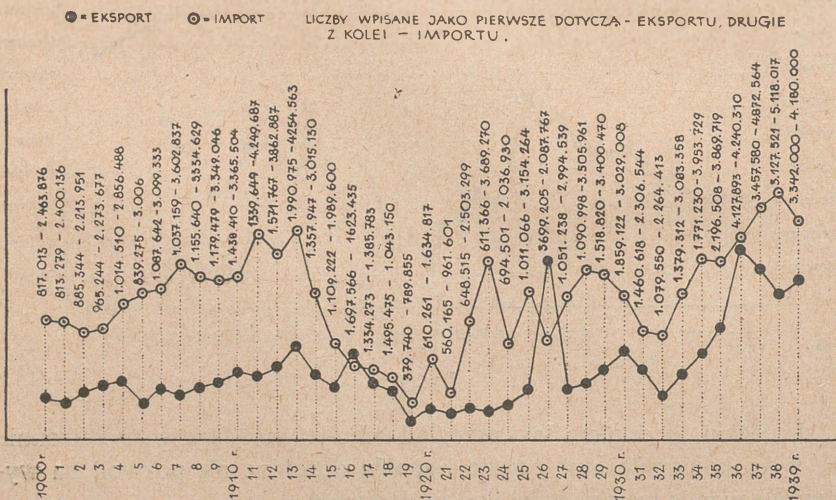
Odsyłając po szczegóły do tabeli nr 15, ograniczam się tutaj tylko do punktowej analizy:

1. W najwyższym roku przedwojennym liczba statków zawijających do Szczecina wynosiła 5.926 o tonażu 7.553.334 cbm. r. n. Najniższy

był rok 1919 z liczbą 1.571 okrętów na wejściu do portu o tonażu 2.080.341 cbm. r. n. — Zauważymy od razu, że najniższych liczb nie wykazał port szczeciński w żadnym z lat pierwszej wojny światowej. Jasny stąd wniosek, że Szczecin odegrał znaczną rolę gospodarczą podczas pierwszej wojny światowej. Potwierdza to również przegląd obrotu towarowego Szczecina w latach 1915 — 1918.

2. Tonaż okrętowy na wejściu podnosił się w latach powojennych zarówno liczbą statków, jak i ich wypornością, osiągając w roku 1936 rekordową liczbę 6.610 statków o tonażu 10.034.873 cbm. n. r. Stanowiło to okragło 2,5 mil. cbm. tonażu na wejściu więcej, aniżeli w najlepszym roku przedwojennym.
3. Analiza porównawcza towarowego obrotu Szczecina w imporcie i eksporcie poucza niespornie o tym, że charakteryzowała go zawsze wybitna przewaga importu nad eksportem. Trzy liczby wystarczą dla uwypuklenia tej przewagi.

IMPORT I EKSPORT SZCZECINA W 40-LECIU 1900-1939 W TONACH



Rys. 7.

W r. 1900 eksport wynosił	817.013 ton—import	2.463.876 ton
„ 1913 „ „	1.990.975 „ — „	4.254.563 „
„ 1939 „ „	3.342.000 „ — „	4.180.000 „

Analiza tych trzech liczb stwierdza, że stosunek dawnej wybitnej przewagi importu nad eksportem poprawiał się. Ale porównanie całego

okresu lat powojennych nie potwierdza tego. Jedynym rokiem w którym eksportowe obroty Szczecina przewyższały importowe — był rok 1926, z powodu anormalnie wysokiego eksportu węgla.

Na oddzielnej tabeli nr 15 zestawilem towarowe obroty Szczecina w żegludze śródlądowej, na przestrzeni lat 1913 — 1929, zarówno importowe, jak eksportowe i tranzytowe.

W oddzielnych rubrykach rozbito te obroty na poszczególne grupy dróg wodnych, a więc drogi wodne Marchii (Maerkische Wasserstrassen), na Łabie, Warcie i Noteci, natomiast obroty odrzańskie rozbite zostały na obroty odrzańskie od Słubic (Frankfurtu) w dół rzeki, od Słubic w górę rzeki, oraz obroty dolnej Odry.

Odsyłam do tego zestawienia Czytelnika, ograniczając się tu do wniosków następujących:

1. Łączny obrót śródlądowy Szczecina w r. 1913 wynosił 5.054 tys. ton, a w r. 1925 — 3.138 tys. ton, z czego wywozy stanowiły w r. 1913 — 2.740 tys. ton, a w r. 1925 tylko 1.512 tys. ton. Jest przy tym znamienne, że przed wojną wywozy przewyższały dowozy (2.314 tys. ton w r. 1913), gdy po wojnie dowozy przewyższały wywozy (1.625 tys. ton w r. 1925).
2. Wskazałem już na innym miejscu, że wskutek wybitnego zaniedbania inwestycji wodnych w systemie Odry aż po okres hitlerowski — środkowe i zachodnie drogi wodne Niemiec odciągały do innych portów ładunki z szczecińskiego zaplecza.

Na tabeli nr 17 zestawilem porównawczo za lata 1913, 1933, 1934, 1936 ruch okrętowy Szczecina w porównaniu z Hamburgiem, Bremą, Królewcem oraz Gdańskiem i Gdynią (łącznie). Za ten sam okres czasu podałem obrót towarowy morski tych samych portów.

Wnioski, jakie stąd się nasuwają, są następujące:

1. Jeszcze w roku 1934 Szczecin nie dorównał ruchem okrętów zawiązających i odpływających liczbom przedwojennego tonażu. Był on wtedy jedynym wśród portów niemieckich, który nie dogonił r. 1913.
2. W obrocie towarowym — oprócz Królewca — również żaden z wielkich portów Niemiec nie osiągnął jeszcze w roku 1934 obrotów przedwojennych. Gdy jednak Szczecinowi brakowało już tylko 8,1% — Hamburgowi aż 20,4%, Bremie 15,3%. Obrót polskich portów wykazał przyrost już w r. 1934 o całych 580% w stosunku do r. 1913.

Na tej samej tabeli nr 17 podałem porównawczo trzy grupy towarowe w obrocie morskim eksportowym: Szczecina, Gdańska i Gdyni

za lata 1933 i 1934, mianowicie w węglu, drzewie budowlanym, użytkowym i kopalniakach, oraz cukrze. Z liczb tych wynika jasno, że port szczeciński ani w pierwszej, ani w drugiej grupie w żadnym roku nie dociągał do liczb ani Gdańska, ani Gdyni; tylko w eksporcie cukru przeładunek Gdyni był mniej więcej równy eksportowi morskiemu Szczecina.

Na tej samej tablicy podano porównawczo import morski: Szczecina, Gdańska i Gdyni w następujących grupach towarowych: rudy i żelastwo, fosfaty i śledzie solone. A więc grupy, które były zawsze typowe dla morskiego importu szczecińskiego. Analiza tych liczb wykazuje, że:

- a) przywóz rud i żużli w Szczecinie przewyższał Gdynię prawie pięciokrotnie w r. 1934 i prawie trzykrotnie w r. 1933. Był również dwukrotnie większy niż w Gdańsku w obydwu tych latach;
- b) w imporcie żelastwa (żelaza) import szczeciński był nieco większy od gdańskiego (w r. 1934 wyjątkowo pięciokrotnie), natomiast przeszło dwunastokrotnie przewyższał szczeciński przywóz żelaza Gdynia.
- c) szczeciński przywóz fosfatów był w obu latach prawie trzykrotnie wyższy niż w Gdańsku czy w Gdyni;
- d) w śledziach solonych przeważał nadal Szczecin, ale już w roku 1934 przewyższył go nieco Gdańsk. Import śledzi solonych w Gdyni był dwukrotnie mniejszy od Szczecina.

Na dwu tabelach nr 18 i 19 przedstawiłem szczegółowe dane morskiego wywozu Szczecina w główniejszych towarach. Wybrałem lata 1900, 1910, 1915 (rok wojenny), oraz 1925 i 1938.

2.

Wnioski, na wysnucie których pozwalają te dwa zestawienia, są bardzo różnorokie. Wyliczę tylko najważniejsze, najpierw odnośnie importu:

1. Żyto, które stanowiło jeszcze 151 tys. ton w przywozie w roku 1900, spadało stopniowo do 11 tys. ton w r. 1925, osiągając potem wyjątkowo w r. 1938 — 39 tys. ton;
2. Pszenica, której przywóz był minimalny przed wojną i aż po r. 1925 — podniosła się w r. 1938 na 25,6 tys. ton;
3. Również przywóz jęczmienia znikomy przed wojną, podwyższył się na 51,7 tys. ton w r. 1938.

4. Przywóz owsa był minimalny w ostatnich latach, choć przed wojną osiągnął np. w r. 1905 — 69,6 tys. ton;
5. Uderzający jest rozwój przywozu kukurydzy. Gdy w r. 1900 wynosił 50 tys. ton — w 1938 nagle 178 tys. ton, a w r. 1937 wynosił nawet 227 tys. ton;
6. Przywóz siemienia lnianego zmniejszał w ostatnich latach całkiem wyraźnie. Najwidoczniej szczecińskie olejarstwo przestawiło się na przerób egzotycznych nasion olejarskich (soja, kopra), bo kiedy siemię lniane dało ilość 9,6 tys. ton w roku 1938, to surowce olejarskie pochodzenia zamorskiego importowane były w ilości 112 tys. ton w r. 1938, a w innych latach powojennych np. w r. 1932 wynosiły nawet 185 tys. ton. Do roku 1911 nie mamy jeszcze żadnego importu nasion oleistych zamorskich;
7. Przywóz otrąb, przed wojną znaczny (np. z górą 122 tys. ton w roku 1909 i jeszcze 107,9 tys. ton w roku 1913) — spada po wojnie całkiem widocznie, od r. 1936 podnosząc się aż do 120 tys. ton w roku 1938;
8. Budulec i papierówka były zawsze znaczną pozycją w porcie szczecińskim. Przyczynił się do tego w lwiej części zachodnio-pomorski przemysł papierniczy, powołany do życia z inicjatywy magnata śląskiego Henckel-Donnersmarcka, głównie po roku 1910. Przywóz ten zwiększał w latach powojennych, zwłaszcza od r. 1925, osiągając w r. 1937 aż 411 tys. ton, po czym w r. 1938—338,5 tys. ton;
9. Przywozy kawy i ryżu — głównie via Hamburg i Brema — zmniejszały w całym czterdziestoleciu (porównaj tabelę);
10. Poważną pozycją był import śledzi, zwłaszcza śledzi solonych, przy czym znamioną rzeczą jest, że dwa lata wojenne 1915 i 1919 były szczytowymi, przy czym rok 1919 ilością 139 tys. ton, a w roku 1920 aż 166 tys. ton. Przywóz ten potem malał. Utrata polskiego zbytu, konkurencja Gdańska i Gdyni spowodowały łącznie znaczny spadek, który w r. 1937 osiągnął najniższy poziom tonażu 44.140, podnosząc się w r. 1938 na 55.031 ton;
11. Import win również zmniejszał w wymienionym 40-leciu poważnie, spadając na 1.103 ton w r. 1915, a 2.996 ton w roku 1938;
12. Import smalcu w r. 1911 wynoszący jeszcze 29,6 tys. ton, nie osiągnął po wojnie tej liczby nigdy, a w okresie hitlerowskim spadł aż na 1.280 ton;

13. Ważnym artykułem przywozowym były produkty naftowe. Przejściowo w r. 1906 przekroczyły 101 tys. ton, po wojnie bardzo zmalały, osiągając najwyższą liczbę w r. 1934 ilością 20,4 tys. ton, spadając w r. 1938 na 2.460 ton — Wniosek stąd łatwy: porty północno-morskie ściągnęły cały import. Żadna regularna linia okrętowa amerykańskich okrętów-cystern tutaj zawijać nie mogła.

Port szczeciński, zbyt płytkimi wodami u wejścia powodował kosztowny przeładunek w Świnoujściu. To widocznie ułatwiało konkurencję Hamburgowi.

Przywóz kamieni (Feldspat), wynoszący w roku 1909 jeszcze przeszło 40 tys. ton, wykazywał stale zniżkującą tendencję, a po stopniowym ożywieniu się w latach 1925 — 29, spadł na 16 tys ton w r. 1938.

14. Fosforyty były zawsze ważnym artykułem przywozu portu szczecińskiego, ale ilość 253,5 tys. ton w r. 1912 stanowiła szczyt. Po wojnie nie osiągnęła nigdy tej wysokości, aczkolwiek w r. 1938 przywóz ten dał ilość 145,7 tys. ton.

Przerabiały je na superfosfaty dwie fabryki nawozów w Szczecinie i trzecia w Dąbiu;

15. Granit i kamienie brukowe były od dawna poważnym artykułem importowym Szczecina. Zanikł jednak import kamieni brukowych (Pflastersteine) całkowicie po roku 1932, odkąd Rzesza przeszła w budownictwie nawierzchni drogowych na inne systemy. Granit od roku 1910 z kilkuletnią przerwą utrzymał się w przywozie, notując jeszcze w r. 1938 — 24,6 tys. ton. Dostarczała go Szwecja;
16. Rudy żelazne stanowiły od dziewięćdziesiątych lat ubiegłego wieku podstawowy artykuł masowego importu. Na progu pierwszej wojny światowej rósł import rud, podwajając się między rokiem 1910 a 1913, w którym osiągnął 1.190 tys. ton. — Obserwując przywóz rud w latach wojennych, kiedy wynosił:

1914	—	867.914	ton
1915	—	1.372.464	„
1916	—	1.138.912	„
1917	—	1.072.684	„
1918	—	738.821	„

widzimy — na tym jedynym już artykule — olbrzymie znaczenie portu szczecińskiego dla zbrojeń wojennych Niemiec. Można zary-

zykować wręcz twierdzenie, że bez tego przywozu, jak również przywozu innych rud i żużli, odbywającego się podczas całego trwania wojny — Niemcy nie byłyby mogły przeciągnąć wojny aż do roku 1918.

Tę samą rolę zaopatrywania zbrojowni Niemiec odegrał Szczecin na parę lat przed drugą wojną światową, kiedy to hitlerowski już reżim (na zapas) dozbrajał się. Wtedy przewóz rud żelaznych przez Szczecin wynosił:

1936	—	544.632 ton
1937	—	912.145 „
1938	—	915.187 „

To samo powiedzieć można o żwirze siarkowym (Schwefelkies), którego import wzmógł się w przededniu drugiej wojny światowej, osiągając w ogóle rekordową ilość 182.319 ton, choć jeszcze w r. 1935 wynosił zaledwie 113 tys. ton;

17. Zanikł natomiast w latach powojennych całkowicie przywóz rud cynkowych, w które przed wojną zaopatrywał Szczecin całe hutnictwo śląskie. A wynosiło to np. w r. 1911 — 144 tys. ton. Miejsce Szczecina zajął Gdańsk. Ostatni znaczniejszy przywóz przez Szczecin notuje rok 1924 ilością 2.454 ton, aby zaniknąć potem całkowicie. Przywóz innych rud żelaznych i żużli utrzymywał się, za wyjątkiem kilku lat powojennych, na poziomie około 100 tys. ton;
18. W latach przed pierwszą wojną światową, oraz w ostatnich przed drugą wojną światową, wzmógł się przywóz tomasówki, notując ilości poważne, bo 82,3 tys. ton w r. 1936, oraz 74,7 tys. ton w r. 1938. Zapotrzebowanie rolnictwa na nawozy sztuczne stale bowiem na Pomorzu wzrastało;
19. Przywóz węgla i koksu, przed pierwszą wojną światową głównie angielskiego, wynoszący przeciętnie od 800 — 1.200 tys. ton, wzrósł znacznie w latach 1933 — 39, osiągając w ostatnim roku ponad 1,5 miliona ton. Jest przy tym znamienne, że po wojnie węgiel holenderski niejednokrotnie przeważał nad dostawami węgla angielskiego.

Jest w ogóle rzeczą znaną, że Szczecin, port morski Śląska — jego wielkiego zagłębia węglowego zwłaszcza, notował tak znaczny import węgla obcego pochodzenia. Leży bowiem Szczecin na skrzyżowaniu tych dróg eksportowych węgla angielskiego, które umożliwiały tańsze jego dostawy np. do Berlina, aniżeli węglowi śląskiemu czy nadreńskiemu;

20. Przywóz żelaza surowego wynoszący w r. 1907 jeszcze 131,5 tys. ton spadał aż do r. 1913 (43,3 tys. ton). W latach powojennych nigdy nie przekroczył o wiele 26 tys. ton — Surówkę tę przerabiał głównie przemysł szczeciński i nadodrzański. Przemysł hutniczy niemiecki pokrywał w rosnącej mierze dawny import surówki Szczecina;
21. Pokażną pozycję stanowiły wyroby żelazne, części maszynowe, oraz maszyny. Od r. 1912 statystyka portowa podawała obie te pozycje łącznie. I znów przemysł szczeciński, jako duży konsument, decydował o wielkości importu. W r. 1914 importował Szczecin 107 tys. ton. Po wojnie np. w r. 1923 import ten przekroczył 435 tys. ton, zresztą utrzymywał się w całym okresie między pierwszą a drugą wojną na poziomie ponad 200 tys. ton;
22. Przywóz papieru i papy — mniejszy przed wojną (1913) — 43 tys. ton — w latach 1927—39 wzrastał systematycznie, wynosząc np. w 1937 — 126 tys. ton.

Oto sumaryczna analiza importowych obrotów Szczecina.

3.

Przechodzę do omówienia obrotów eksportowych, których szczegółowy przegląd znajdzie Czytelnik na tabeli nr 19.

1. Najpoważniejszym artykułem w eksporcie Szczecina był cukier. W roku 1910 eksport ten wynosił 276 tys. ton, a w roku 1913 — 309 tys. ton. Podczas trwania pierwszej wojny światowej stanowił cenny ten artykuł wymienny środek płatniczy Niemiec na surowce wojenne z Szwecji (porównaj tabelę).
Po wojnie wzrastał się od r. 1924, osiągając wtedy ponad 167 tys. ton. Zależnie od polityki kartelowej wzrastał się lub spadał, na ogół jednak przekraczał 150 tys. ton. Ten podstawowy artykuł eksportu Szczecina opierał się na szczecińskich cukrowniach.
2. Drugim największym artykułem wywozu szczecińskiego — zwłaszcza w okresie lat powojennych — był papier. Tonaż wywozu do r. 1913 przekraczał 64,6 tys. ton; w r. 1937 wzmożł się do 115,665 tys. ton; średnio w całym okresie od r. 1927 około 100 tys. ton.
3. Wywóz ze Szczecina — to wywóz rolniczy. Toteż zboża chlebowe, żyto i pszenica, w zależności od dobrych lub złych lat żniwnych zwykowały lub zniżkowały w tych obrotach. W roku 1913 żyta

- wywieziono łącznie 187,3 tys. ton, a pszenicy 82,8 tys. ton. Po latach przerwy wojennej i powojennej stanowił rok 1929 ponowną fazę rozwoju eksportu żyta i pszenicy, przekraczając w pierwszym 293 tys. ton, a w drugim 87.5 tys. ton. Dobry rok żniwny 1933 dał nawet 320 tys. ton eksportu żytniego i 164,8 tys. ton wywozu pszenicy. W okresie przed drugą wojną światową ilości wywozowe były już znacznie skromniejsze, jednakże wynosiły zawsze jeszcze np. w roku 1938 — 61.8 tys. ton żyta i 88 tys. ton pszenicy.
4. Eksport jęczmienia przed wojną niewielki, np. w roku 1913 (największy przedwojenny) wynosił tylko 30.5 tys. ton, natomiast w latach powojennych w r. 1930 przekroczył 106 tys. ton, aby jeszcze w przededniu drugiej wojny światowej utrzymać się na poziomie ca 70 tys. ton.
 5. Przeciwną ewolucję zanotował wywóz owsa, wynoszący w roku 1913 rekordową ilość ponad 140 tys. ton, aby stopniowo w latach powojennych, za jednym wyjątkiem lat 1929—30, zupełnie zanikać, tak że w roku 1937 i 1938 waha się między 4 tys. a 4,9 tys. ton..
 6. Wywóz ziemniaków — zwłaszcza sadzeniaków — osiągnął w roku 1914 — 16.5 tys. ton. Podnosi się jeszcze dwukrotnie w latach 1925 (21.7 tys. ton) i 1931 (29.6 tys. ton). Zanika po roku 1933, aby na krótko przed drugą wojną światową zanotować w roku 1938 liczbę 2.2 tys. ton.
 7. Ale daleko ważniejszą pozycją jest eksport mączki kartoflanej. Tu znowu przemysł własny Szczecina stanowił podstawę. Eksport ten wynosił w roku 1910 prawie 80 tys. ton. Wykazuje jednak duże wahania. Po wojnie podnosi się w roku 1932 do 35 tys. i potem znowu wzrasta do 50 tys. ton w roku 1938.
 8. Mąka jest z natury rzeczy wielkim artykułem eksportowym Szczecina. Wykazuje przed wojną światową stale wzrastającą tendencję, bo pomiędzy rokiem 1900 a 1913 wzrasta z 46,2 tys. ton na 219.2 tys. ton. W młynach szczecińskich odbywało się tzw. mieszanie chlebowych zbóż rosyjskich z zachodnio-pomorskimi i poznańskimi. Do Szczecina również szły Wartą ogromne ilości mąki. Po wojnie światowej, aż do roku 1924 włącznie, eksport mąki z Szczecina był minimalny. Między rokiem 1925 a 1929 osiąga zaledwie poziom roku 1909. W roku 1934 wynosi już znowu 125 tys. ton, aby w okresie hitlerowskim stopniowo zmaleć, osiągając w roku 1938 poziom niewiele większy niż w roku 1903 (52,7 tys. ton i 56,5 tys. ton).

9. Wywóz spirytusu i wypalaneek zrazu dość znaczny, bo wynoszący w roku 1913 powyżej 16 tys. ton, w latach powojennych raz tylko jeden w roku 1931 przekroczył 10 tys. ton. Zamierał on jednak widocznie, osiągając w latach 1936 i 1937 — 2.600 ton, a w roku 1938 — 1.8 tys. ton.
10. Znaczne zmiany wykazywał eksport śledzi, zwłaszcza w latach powojennych. Była o tym już mowa przy analizie główniejszych pozycji importowych. Eksport śledziowy Szczecina obracał się w latach 1927 — 1938 między 7 tys. a coś ponad 3 tys. ton.
11. Cement, ważny artykuł eksportu szczecińskiego, wykazywał w latach przedwojennych ilością 202.6 tys. ton w r. 1912 — rekordowy tonaż. Był on również podczas wojny światowej poważnym artykułem wymiennym w stosunku do dostawców wojennych Niemiec na Bałtyku. W całym okresie międzywojennym 1920—1934 prawie nie sięgał ponad 30 tys. ton; dopiero w ostatnich latach przedwojennych osiągnął w r. 1936 — 77 tys. ton.
12. Wywóz węgla na krótko przed pierwszą wojną światową już znaczny, bo wynoszący 214 tys. ton w r. 1912 i 118 tys. ton w r. 1913 — rozkwitł prawdziwie w czasie trwania wojny światowej bijąc w r. 1919 liczbą 2.250 tys. ton rekord na całe dwudziestolecie.

Dopiero rok wyjątkowy 1926 (strajk w Anglii) raptownie wzmógł eksport węgla na 2.329 tys. ton. W latach następnych spada, ale podnosi się w ostatnich latach przedwojennych, bijąc nawet rekord 1926 roku w roku 1936 liczbą 2.390 tys. ton. — Fakt, że port szczeciński mógł tak nagłym zapotrzebowaniom wydołać, dowodzi znacznych możliwości technicznych przeładunkowych tego portu, co rokuje w polskich planowaniach znaczne możliwości rozwojowe na tym odcinku. A Polska ustalić będzie musiała współpracę i odpowiedni podział swego eksportu węglowego — zapewne największego w nowej Europie — między trzy porty masowego przeładunku węgla, jakimi są: Gdynia, Gdańsk i Szczecin.

13. Wywóz superfosfatów osiągnął najwyższy rozwój w r. 1913 liczbą 61.4 tys. ton, po czym już tylko zniżkował, podnosząc się raz jeszcze w r. 1929 na 53.000 ton, po czym malował całkiem widocznie, osiągając w r. 1937 — 9.2 tys. ton, a w r. 1938 prawie 14.000 ton.
14. Wywóz surówki żelaznej i złomu był pokaźny tylko w pierwszych latach XX wieku, po czym ustawał stopniowo, wynosząc na progu

pierwszej wojny światowej zaledwie 6.6 tys. ton. Podnosić się zaczął po roku 1930 i osiągnął ca 30.000 ton w roku 1938.

15. Daleko większym już artykułem eksportowym Szczecina były wyroby żelazne, maszyny i części maszynowe. Stanowiły one prawie 45.000 ton w r. 1913, podniosły się w latach 1927 — 1930 na przeszło 80 tys. ton i utrzymały się na przeszło 50 tys. ton w r. 1938.
16. Wywóz cynku, jako ściśle związany z polskim hutnictwem śląskim, był znaczny tylko w latach przed pierwszą wojną światową, osiągając w latach 1912 i 1913 ponad 52 tys. ton. Raz jeden, w roku 1930 osiągnął wywóz cynku tę samą ilość, lecz zamarł w ostatnich latach przed drugą wojną światową prawie całkowicie. Jeszcze mniejszym artykułem wywozu był ołów.
17. Natomiast artykułem wywozu portu szczecińskiego, który zależnie od koniunktur międzynarodowych notował duże ilości — było drzewo budulcowe i użytkowe. Ponad 31 tys. ton, wywiózł takiego drzewa Szczecin w r. 1913. Od r. 1924 pozycja ta znakomicie zwiększała, przekraczając w r. 1926 — 160 tys. ton, spadała raptownie po r. 1934, lecz w r. 1938 podniosła się prawie na 77 tys. ton.

4.

Na zakończenie charakterystyki towarowego obrotu Szczecina drogą morską, śródlądową i kolejową — podaję na tablicy nr 20 porównawcze zestawienie — ilościowe i procentowe — obrotów za rok 1913 oraz trzy ostatnie normalne lata przed drugą wojną światową.

Odsyłam Czytelnika do tego zestawienia; daje ono bowiem globalny, a zarazem porównawczy pogląd (porównaj także rys. nr 1 str. 21).

Pod okregiem gospodarczym Szczecina rozumieć należy wszystkie porty na dolnej Odrze, na północ i na południe od miasta Szczecina, które zresztą objęte są pojęciem Wielkiego Szczecina. Ta tabela porównawcza przekonywa niedwuznacznie o tym, że przewóz kolejowy wzmógł się najbardziej, natomiast spadły przewozy drogą rzeczną, wynosząc w przywozie 20% mniej, niż w r. 1913. Równocześnie zaś wzmógł się przywóz morski o 20%, a wywóz o 57%. Wzrost przywozów kolejowych wynosił 102%, a wywóz 36%.

Łącznie za 16 lat powojennych wzrost przywozu morskiego, rzeczno i kolejowego Szczecina wykazywał przyrost tylko 28%, a wywóz o 24%. — Potwierdza to raz jeszcze wypowiedziany już na innym miejscu wniosek: że Szczecin powojenny nie dotrzymał nigdzie

tempa rozwojowego, że był w defensywie, że ani II, ani III Rzesza Niemiecka nie mogła — po utracie większej części zaplecza polskiego — portowi temu zapewnić odpowiednich ładunków.

Pozostaje jeszcze przedstawienie importu i eksportu Szczecina według krajów pochodzenia, względnie przeznaczenia. Wybieram lata 1937 i 1938.

Oto podział importu towarowego Szczecina według krajów:

Kraj pochodzenia	1937 rok	1938 rok
Rosja europejska	105.185 ton	41.344 ton
Finlandia	111.702 „	138.835 „
Łotwa	182.229 „	70.336 „
Estonia	27.655 „	21.192 „
Litwa	12.021 „	23.723 „
Szwecja	993.002 „	859.771 „
Norwegia	82.629 „	142.067 „
Dania	44.732 „	57.641 „
Anglia	312.172 „	386.575 „
Holandia	58.218 „	561.255 „
Belgia	93.984 „	88.186 „
Francja	9.469 „	19.416 „
Hiszpania	14.935 „	48.239 „
Portugalia	1.336 „	6 „
Włochy	69.908 „	34.431 „
Grecja	62.612 „	73.678 „
Inne kraje europejskie	50.776 „	
Turcja	6.019 „	16.196 „
Afryka	206.234 „	178.739 „
Azja	79.353 „	155.420 „
Ameryka	456.000 „	415.473 „

Ponadto w imporcie towarowym Szczecina uczestniczyły:

Niemieckie porty Bałtyku	406.660 ton	453.117 ton
Niemieckie porty Morza Północnego	164.292 „	124.977 „
Niemieckie porty Renu	134.726 „	74.787 „
Gdańsk	443 „	11.123 „
Gdynia	3.729 „	3.490 „

Eksport towarowy Szczecina kierował się do krajów następujących:

Kraj przeznaczenia	1937 r.	1938 r.
Rosja europejska	25 ton	— ton
Finlandia	193.058 „	86.036 „
Łotwa	41.662 „	55.358 „
Estonia	22.656 „	13.225 „
Litwa	15.419 „	7.172 „
Szwecja	307.757 „	203.493 „
Norwegia	273.535 „	122.628 „
Dania	504.385 „	470.366 „
Anglia	11.029 „	5.935 „
Holandia	349.661 „	424.267 „
Belgia	57.210 „	34.442 „
Francja	47.979 „	„
Hiszpania	1.316 „	1.783 „
Portugalia	500 „	413 „
Włochy	339.480 „	325.651 „
Grecja	93.236 „	117.068 „
Inne kraje europejskie	135.188 „	196.512 „
Turcja	122 „	9.391 „
Afryka	29.561 „	2.390 „
Azja	12.243 „	„
Ameryka	35.642 „	„

Ponadto w eksporcie towarowym Szczecina uczestniczyły:

Niemieckie porty Bałtyku	633.726 ton	711.642 ton
Niemieckie porty Morza Północnego	105.150 „	160.989 „
Niemieckie porty Renu	139.287 „	85.897 „
Gdańsk	106.516 „	92.571 „
Gdynia	1.232 „	292 „

4.

Z rozmysłem podałem tylko porównawcze liczby za dwa ostatnie lata, bezpośrednio przed drugą wojną światową. Najpierw dlatego, ponieważ wtedy port szczeciński zanotował najwyższe liczby obrotowe, po wtóre ponieważ analiza kierunkowa obrotów powojennych (za r. 1925) przedstawiona już była na innym miejscu. Uważam też, że sięganie do liczb z okresu sprzed pierwszej wojny światowej nie dawałoby w danym wypadku żadnej praktycznej wartości porównawczej.

Zachęcam Czytelnika do wczytania się w obydwie zestawienia, obrazujące obrót towarowy Szczecina według krajów przeznaczenia względnie pochodzenia. W związku z tym odsyłam też do tab. nr 2, zawierającej procentowy udział bander handlowych w ruchu okrętowym Szczecina za lata 1913, 1929 i 1933. Celem uchwycenia stanu tego w r. 1938 — ostatnim normalnym przedwojennym — podałem bandery okrętów na wejściu, na oddzielnej tabeli nr 21.

Jak wiadomo Szczecin nie posiadał linii regularnych z dalszym zamorzem. Nie wpływały więc towary do Szczecina bezpośrednio w całookrętowych ładunkach, lecz szły łamanym transportem. Z braku szczegółowych danych odnośnie roli pośredniczącej innych portów, głównie niemieckich, w przywozie wzgl. w wywozie szczecińskim, zwłaszcza odnośnie dalszych krajów zamorskich — znajomość udziału poszczególnych bander handlowych może być dużą pomocą orientacyjną. Otóż wysoki, ponad 60% udział bandery niemieckiej w ruchu okrętowym Szczecina dowodzi, że pośrednictwo portów niemieckich — czytając głównie Hamburga — było przeważające.

Na tab. nr 22 — 23 zestawilem na podstawie ilościowych danych obrotów towarowych kolejność krajów w porcie szczecińskim w latach 1937 — 38.

Na koniec kilka zdań o udziale niemieckich portów w towarowym obrocie portu szczecińskiego w ostatnich dwu latach. — Powołuję się tutaj na wywody zawarte w rozdziale pt. „Niektóre blaski i cienie oraz konkurencja portów niemieckich“.

Jest rzeczą zrozumiałą, że obroty Szczecina z portami niemieckimi musiały być znaczne; składały się na to zarówno żegluga przybrzeżna bliska i dalsza, bałtycka, jako też północno-morska oraz do portów Renu. Globalnie wynosiły one ilości następujące:

	1937 r.	1938 r.
Niemieckie porty bałtyckie	1.040.386 ton	1.164.759 ton
Niem. porty północno-morskie	269.442 „	289.966 „
„ „ Renu	277.013 „	160.684 „

Wyjaśniam: podczas gdy wywozowe ładunki ze Szczecina przeważały w obrotach z niem. portami Bałtyku — przywozowe dominowały w obrotach z portami niem. Morza Północnego. Wynika z tego także aktywna rola gospodarcza Szczecina w stosunku do bałtyckich portów, a pasywna, — z powodu przewagi Hamburga, — w stosunku do portów

północno-morskich. — Dodaje, że obroty towarowe z portami Renu, tak w przewozie jak i w wywozie, utrzymywały się na poziomie równym.

Polski Szczecin obrotów tych nie będzie zapewne w tych rozmiarach wykazywał. Niemniej obsługa rozległego, bo 500 km wybrzeża polskiego Bałtyku, dostarczać mu będzie znacznych obrotów.

W każdym razie przewaga obrotów Szczecina z portami niemieckimi, zwłaszcza na Bałtyku, wyrażająca się w proporcji do obrotów z portami niem. morza Północnego i Renu jak 10:3:2, nie uprawnia do żadnego pesymizmu. W lwiej części bałtyckie obroty niemieckie Szczecina odbywały się z portami, które dzisiaj już nie należą do niemieckiego Bałtyku.

Wypada jeszcze powiedzieć słów parę o obrotach towarowych portu szczecińskiego z Gdynią i Gdańskiem. Wynosiły one łącznie:

	Gdańsk	Gdynia
w roku 1937	106.259 ton	4.961 ton
„ 1938	103.694 „	3.782 „

Uderza przewaga Gdańska. Jest ona zrozumiała z uwagi na tradycyjne wieloletnie kontakty tych dwóch portów; przed pierwszą wojną światową były obroty parokrotnie wyższe. Eksportowe ładunki przeważały po wojnie w obrotach Szczecina z Gdańskiem, podczas gdy importowe w obrotach z Gdynią. Na tab. nr 24 podałem szczegółowy przegląd obrotów towarowych za rok 1938.

SZCZECIN — CENTRUM GOSPODARCZE NADODRZA

Ogólnie znaną była przewaga rolniczo-leśnej struktury gospodarczej całego Pomorza Odrzańskiego. Natomiast mało kto orientuje się w liczbowym obrazie wyjątkowej pozycji gospodarczej, jaką na tym obszarze zajmowało m. Szczecin wzgl. szczeciński rejon gospodarczy, przewany na samym progu drugiej wojny światowej WIELKIM SZCZECINEM (15 kwietnia 1939 r.).

Opublikowane po raz pierwszy dla roku 1925 przez główny urząd statystyczny Rzeszy dane porównawcze statystyki gospodarczej, na podstawie tzw. „Einheitswerte“,¹⁾ uwypukliły stan ten w sposób nieomal rewelacyjny. Oto kilka tylko liczb, będących średnią lat 1928 — 30.

A. Całe Pomorze Odrzańskie wraz z Szczecinem.			
Ogólna wartość wszelkich przedsiębiorstw			
rolnych i leśnych	1.844.136	tys. mk.	
Ogólna wartość wszelkich przedsiębiorstw			
przemysłowych	762.349	„ „	
Zatem proporcja przemysł:rolnictwo — 1:2,4.			
B. Pomorze Odrzańskie bez Szczecina.			
Ogólna wartość wszelkich przedsiębiorstw			
rolniczo-leśnych	1.840.155	„ „	
Ogólna wartość wszelkich przedsiębiorstw			
przemysłowych	450.810	„ „	
Zatem proporcja przemysł:rolnictwo — 1:4,08.			
C. Miasto Szczecin.			
Ogólna wartość użytków i gospodarstw rol-			
nych i leśnych	3.981	„ „	
Ogólna wartość wszelkich przedsiębiorstw			
przemysłowych	311.539	„	
Zatem proporcja przemysł:rolnictwo — 77,9:1.			

¹⁾ Obliczonych według formuлки: majątek surowy wszystkich gałęzi gospodarczych po potrąceniu obciążających go długów.

Najsumaryczniejsze wnioski z proporcji powyższych brzmią następująco: bez Szczecina życie gospodarcze całego Nadodrza miało z górą czterokrotną przewagę struktury rolniczo-leśnej nad przemysłową, podczas gdy wraz z Szczecinem przewaga ta zmniejszyła się na 2,5-krotną.

Sam Szczecin odwracał tę przewagę na przemysłowo-handlową i to prawie 80-krotną. Pozostawiając na stronie ocenę ścisłości przytoczonej statystyki względnie dopuszczalności wyciągania aż tak dalekich wniosków, można przecież jednak stwierdzić, że rola Szczecina, jako centrum gospodarczego i handlowego, w świetle wymowy tych stosunków liczbowych nie może podlegać wątpliwości.

Ale nie na tym wyczerpuje się wymowa liczb.

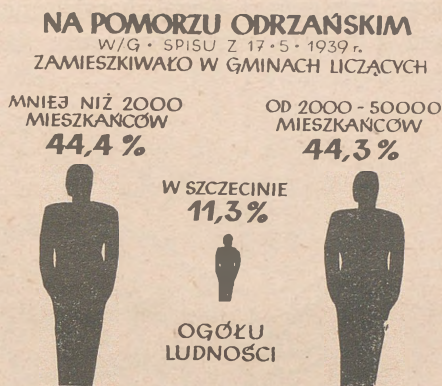
Szczecin był bowiem nie tylko największym, ale w ogóle jedynym centrum przemysłowo-handlowym na całym Nadodrzu. Powoływanie, obok Szczecina ośrodków takich jak Strzałów na odległym Zaodrzu, oraz Słupsk na krańcu wschodnim Przedodrza, nie wytrzymuje porównania. Było ono raczej obliczone na schlebianie ambicji regionalnej, na przyciszenie wzrastającego rozżalenia obydwu regionów, gospodarczo niedorozwiniętych, a jak na wschodzie, jaskrawo zaniedbanych.

Szczecin był także jedynym wielkim miastem na całym tym, aż 420-kilometrowym pasie przybałtyckim. Jego zaludnienie stanowiło przed wybuchem drugiej wojny światowej — już po znacznym powiększeniu obszaru tzw. prowincji Pommern z dniem 1. 10. 1938¹⁾ — ponad 15,9% ogólnego zaludnienia całego Pomorza Odrzańskiego²⁾.

Żadne z 50. kilku miast na tym obszarze nie posiadało zaludnienia powyżej 50 tysięcy mieszkańców. Dopiero ostatni spis ludności Rzeszy z 17 maja 1939 r. po raz pierwszy ujawnił taką tendencję w dwu miastach: w Strzałowie i Słupsku, publikując dla Słupska liczbę 50.377 mieszkańców, a dla Strzałowa 52.931 mieszkańców.

¹⁾ Po włączeniu okr. rej. Piła o obszarze 11.457 km², którego zaludnienie wynosiło 479 tys. mieszkańców. Obszar całego Pomorza 38.409 km.

²⁾ Ludność spisowa Pomorza per 17. V. 1939 — 2.393.844. Ludność spisowa tzw. Wielkiego Szczecina per 17. V. 1939 — 382.984 mieszkańców.



Rys. 8.

Dwie tablice porównawcze: wzrostu zaludnienia Szczecina, oraz rozwoju zaludnienia 23 miast w rejencji Koszalin unaocznia Czytelnikowi zamierający niemal charakter przyrostu tamtych miast, w porównaniu z bardzo silnym rozrostem ludnościowym Szczecina. (Porównaj także rys. nr. 8 i 9).



Rys. 9.

Szczecin stał nawet wpośród tzw. wielkich miast tzw. Wielkiej Rzeszy (Grossdeutschland) według ogłoszonych w r. 1941 danych na 20 miejscu. W rzeczywistości zajmował wtedy Szczecin osiemnaste miejsce w Rzeszy, ponieważ niemiecka statystyka przedwcześnie zdyskontowała „błyskawiczne zwycięstwa” reżimu, włączając do Niemiec Wiedeń i Łódź.

W ogóle stwierdzić trzeba dobitnie nie wystarczające miejskie zaplecze ludnościowe (także i wiejskie) całego 600-kilometrowego wybrzeża Bałtyku odrzańskiego. Było to niewątpliwie jedną z głównych przyczyn nieprzerwanej „anemii gospodarczej” tego rozległego szmatu ziemi słowiańskiej w całym okresie prusko-niemieckiej okupacji.

Toteż już to jedno stwierdzenie — zresztą wielokrotnie naświetlane i tak też sformułowane przez profesorów wszechnic niemieckich, jak np. Volza z Lipska, W. Vitta z Gryfii, H. Hessego z Wrocławia i wielu innych — wystarczy dziś Polsce, jako uzasadnienie prawa do posiadania Szczecina.

Bez Szczecina bowiem nie byłoby w ogóle zaplecza miejskiego na całym Bałtyku odrzańskim, dziś polskim.

BALTYK



Obumierająca prawobrzeżna część Pomorza Odrzańskiego bez Szczecina nie miałaby w polskim posiadaniu nieomal żadnej wartości, a było to notoryczne w całym okresie powersalskim, że obszar ten stale podupadał gospodarczo i posiadał olbrzymie deficyty bilansów migracyjnych.

Warto więc w tym miejscu podkreślić z naciskiem, że organiczna potrzeba przynależności Szczecina do polskiego Nadodrza jest fundamentalnym warunkiem. Zresztą Szczecin nie z siebie czerpał zaludnienie, a co za tym idzie podstawy dla swego intensywnego życia przemysłowo-handlowego. Szczecin rozrósł się ludnościowo kosztem ludności reszty Pomorza. Nawet M. Wehrmann stwierdzał już w r. 1911, że „zaledwie około 40% mieszkańców — to urodzeni szczeciniacy¹⁾).

Nie jest przesadą twierdzenie, że historyczny fakt powrotu Przedodrza do Polski zeszedłby bez Szczecina do wydarzeń drugorzędnych.

Po tej dygresji wracam do dalszych liczb, obrazujących według tej samej porównawczej statystyki wartościowej Rzeszy — wybitną rolę Szczecina, jako centrum gospodarczego. — Operowanie danymi — przeciętna za lata 1928—30 — jest dla tych wywodów wystarczające. Pominając bowiem okres sztucznego ożywienia gospodarczego za reżimu Hitlera, nie uległy stosunki liczbowe żadnej zasadniczej zmianie. Zresztą już liczby roku 1925, jako pierwszego pełnego roku od chwili ustabilizowania się marki, posiadają większą wartość porównawczą, aniżeli liczby któregośkolwiek z lat po 1934. Oto zestawienie porównawcze wartości majątku surowego, średnia z lat 1928 — 1930 — w podziale na poszczególne gałęzie przemysłowe Szczecina i całego Pomorza:

Majątku surowego wartość wszystkich przedsiębiorstw w mk.	Na całym Pomorzu	w Szczecinie	Procentowy udział Szczecina
w górnictwie	1.150.000 mk.	23.000	2 %
w przemyśle mineralnym (kamieniołomy, cementownie, wapienniki, cegielnie, szamotownie, ceramika)	55.697.000	22.440.000	40.28 „
w metalowym i maszynowym	90.030.000	38.896.000	47.17 „
w chemicznym	29.050.000	24.930.000	85.82 „
w papierniach	60.299.000	31.317.000	15.32 „
w tartakach, fabrykach mebli itd.	61.221.000	9.378.000	15.32 „
w spożywczym	247.483.000	71.994.000	29.09 „
w budowlanym	52.154.000	13.523.000	25.93 „
w gazowniach, wodociągach, elektro-wniach	97.316.000	78.829.000	81 „
w przemyśle gastronomicznym i hotelarskim	125.080.000	9.867.000	7.89 „
w higienie i lecznictwie	26.439.000	3.688.000	13.95 „

¹⁾ Martin Wehrmann: Geschichte der Stadt Stettin, str. 516, Szczecin 1911 r.

Najpobieżniejszy rzut oka na liczby powyższe unaocznia koncentrację przemysłową w Szczecinie. Dochodzi tak daleko, że w niektórych gałęziach udział całego pozostałego Pomorza pozaszczecińskiego jest minimalny. (Np. przemysł chemiczny, elektrownie).

Ale nie dość na tym. Trzy następujące liczby przedstawiają centrum handlowo-gospodarcze Szczecina jeszcze wyraziściej:

w ubezpieczeniach	57.945.000 mk.	54.781.000 mk.	95,3 %
w komunikacji	73.174.000 „	41.584.000 „	56,8 „
w handlu	928.151.000 „	389.861.000 „	42,04 „

Tak znaczna przewaga udziału jednego ośrodka miejskiego musiała z natury zahamować tworzenie się innych ośrodków. Dlatego dopiero w odległości 250 km na wschód widzimy drugi ośrodek, niepomierne słabszy, Słupsk. Pozbawiony jednak dogodnych naturalnych podstaw rozwojowych — powstał on głównie pod wpływem polityki wzmocnienia pogranicza z Polską, oraz w wyniku rozpiętości frachtów niektórych surowców i produktów.

Według spisu z 31 marca 1937 r. (spis przemysłowo-rzemieślniczy) — zapisanych było w rejestrach handlowych okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie 5.547 firm i spółdzielni, gdy w izbowym okręgu słupskim — 3.012.

Pomijając różnice wielkości okręgów izbowych — tyle stwierdzić należy, że rozdrobnienie firmowe było w słupskim okręgu daleko większe, przeciętna wielkość i obroty w Szczecinie dużo większe. Zużycie energii elektrycznej obliczone za rok 1928 dało w Szczecinie 51,7 milionów kilowatogodzin, — podczas gdy zużycie we wszystkich miastach Pomorza pozostałego wynosiło 39,4 milionów kilowatogodzin, a w przemyśle Pomorza — poza Szczecinem — również tylko 42,8 milionów kwh.

Motoryzacja w Szczecinie per 31. III. 1930 wykazać się mogła liczbami:

samochodów ciężarowych i autobusów	820
„ osobowych	2.084
motocykli ciężkich	1.142
motocykli innych	1.528

Wypadał tedy jeden pojazd mechaniczny na 59 mieszkańców Szczecina. Tą średnią zbliżał się Szczecin do przeciętnej, obliczonej wtedy dla całych Prus.

Ale właściwy rozwój motoryzacji przypadł dopiero w latach 1934 — 1939, a statystyka Rzeszy obliczała per 1. VII. 1939 dla rejencji Szczecin 25.012 samochodów osobowych i 6.224 pojazdów ciężarowych, nie licząc 25,6 tys. motocykli oraz 1.762 ciągników. Lwia część przypadała na Szczecin.

Szczecin posiadał port lotniczy od roku 1926 — niezależnie od portu lotniczego w Świnoujściu. W roku 1938 przelot samolotów wynosił w Szczecinie 418 aparatów, ruch pasażerski 674 osób, a przewóz lotniczy towarów, bagażu i przesyłek pocztowych ponad 7.300 kg oraz 10.368 kg w tranzycie. W sieci telefonicznej przodował Szczecin na całym pasie Bałtyku niemieckiego. Na 100 mieszkańców przypadało tu 9,9 aparatów (koniec marca 1939), a sieć radioabonentów per 1. IV. 39 wyrażała się liczbą 86.082, za czym wypadało na 100 gospodarstw domowych aż 73,8 radioodbiorników.

Jedyna na Pomorzu odrzańskim autostrada łączyła Szczecin z Berlinem (140,9 km).

A jednak Szczecin, jako portowe centrum, jako olbrzym przemysłowy i ośrodek handlowo-gospodarczy nie myślał nigdy kategoriami wewnętrznego rynku niemieckiego. Wystarczy wczytać się w sprawozdania Izb szczecińskich, a zwłaszcza korporacji kupiectwa, armatorów, aby od razu zauważyć przewagę zainteresowań handlem zagranicznym taryfami celnymi, kolejowymi, traktatami handlowymi i konwencjami. I było to zrozumiałe. Konkurencja Hamburga i Bremy, oraz przełożone ciążenie bliskiego Berlina nie pozostawiało Szczecinowi pola do popisu. Zdobyczą i zyskiem mogły być dla niego tylko samodzielne wyrąbywanie dróg zbytu i zakupu, samodzielne akwirowanie ładunków. Szczecin był dlatego zawsze rzecznikiem i najgorliwszym propagatorem — naturalnie Szczecin handlowo-gospodarczy, a nie urzędniczy — dobrych stosunków z Polską, Rosją, z krajami naddunajskimi i Czechosłowacją. Na tym budował całą swoją przyszłość, najmniej zagrożoną przez konkurentów-olbrzymów niemieckich.

SZCZECIN — OLBRZYM PRZEMYSŁOWY NADODRZA

1.

Szczecin był centrum największego zgęszczenia przemysłu metalowego, zarazem siedzibą największych fabryk. I ten właśnie przemysł z bogatym wachlarzem różniczkowanych działów produkcji, od olbrzymów stoczniowych aż po norymberszczyznę — spowodował nie tylko ogromny przyrost ludności w mieście, ale wprost niebywały odsetek ludności, zatrudnionej w przemyśle. Wynosił on już około r. 1905 w powiecie miejskim Szczecin 47,7⁰% wszystkich zawodowo-czynnych w przemyśle, a w sąsiednim powiecie Rędowa — 42,4⁰%, przy czym miejscowości tego powiatu, położone bliżej Szczecina, wykazywały jeszcze większy odsetek.

Dwie liczby naświetlą ten proces wymownie: oto liczba osób, zatrudnionych w przemyśle, wzrastała w latach spisowych 1895 i 1907 jak następuje:

1895	24.002
1907	43.585

Ze sprawozdań rocznych korporacji kupiectwa w Szczecinie — korporacji powołanej do życia w r. 1822 i wielce zasłużonej około rozwoju uprzemysłowienia i handlu Szczecina, której sprawozdania roczne zawierają ciekawe materiały do historii gospodarczej Szczecina w ubiegłych 120 latach — wynikają następujące liczby zatrudnionych robotników w powiecie miejskim Szczecina oraz wiejskim Rędowa.

1912	33.573
1913	36.532

Ale dopiero rok 1895 wzgl. 1897 był rokiem przełomowym w rozwoju przemysłu Szczecina. Znamy stwierdzili w latach powojennych z żalem, że wojna światowa 1914 — 1918 r. ten dwudziestoletni dopiero rozmach przemysłowy tak gwałtownie przerwała.

Już obraz liczbowy metalowych zakładów według spisu z 12. czerwca 1907 r. dla powiatu miejskiego Szczecina był następujący:

stocznie i warsztaty	14	zakładów, załoga	4.568 osób
fabrykacja maszyn parow.	1	„ „	1.958 „
„ maszyn do szycia	2	„ „	796 „
„ części maszyn do szycia	1	„ „	392 „
„ żelaznych konstrukcji budowlanych	5	„ „	649 „
„ kotłów parowych i wy- posażenia	4	„ „	704 „
„ odlewni żelaza	3	„ „	484 „
„ maszyn wszelkiego ro- dzaju	24	„ „	935 „
„ rowerów	7	„ „	274 „

Statystyka zawodów stwierdzała w tym samym roku dla miasta Szczecina w interesujących nas działach obróbki metali następujące liczby osób, zarobkowo czynnych w głównych zawodach:

ślusarstwo	2.900	zarobk. czyn.	3.660	} czerpiących z tego utrzymanie.
maszyny i narzędzia	3.038	„ „	5.636	
budownictwo okrętów	2.633	„ „	5.549	

Według statystyki Rzeszy, rocznik 1908 tom 207, porównującej liczbę zarobkowo czynnych w największych miastach Niemiec (Grosstädte) — liczba zarobkowo czynnych w przemyśle i budownictwie była w Szczecinie największa spośród wszystkich miast nadbałtyckich, oraz także stosunkowo większa, aniżeli w Hamburgu (R. v. Heinemann).

2.

Rozwój przemysłu stocznioowego w Szczecinie przechodził następujące koleje:

Najstarszą stocznia była firma Nueske Co. Powstała ona już w r. 1815. Produkowała zrazu głównie statki morskie konstrukcji drewnianej, wybijając się na czoło wszystkich stocznii na Bałtyku. Na budownictwo okrętowe żelazne przestawiła się dopiero w roku 1891. Przeciętna liczba zatrudnionych robotników wynosiła 300, a najwyższa załoga robotnicza dochodziła do 570 (1905). W latach powojennych przeprowadziła firma Nueske całkowitą przebudowę, zażywając w Niemczech renomy najnowocześniejszej stoczni.

Szczecińskie zakłady budowy maszyn VULCAN powstały jako mała stocznia w r. 1851. Fabrykowała ona od roku 1857 również parowozy,

należąc pod tym względem do czołowych fabryk w Rzeszy. W roku 1926 ukończyła produkcję czterotysięcznego parowozu.

Ale jej główną fabrykacją była sławna produkcja stoczniowa. Już w roku 1910 VULCAN wykończył 300 jednostek morskich; w r. 1926 puszczono na wodę 750, wśród nich olbrzymy, dzięki którym marynarka handlowa niemiecka zdobywała rekord szybkości w rejsach transatlantycznych. VULCAN był również znaczną dostawcą jednostek floty wojennej niemieckiej. Wykonywał w latach przedwojennych zamówienia dla marynarek wojennych państw obcych.

Na długo przed pierwszą wojną światową, bo w r. 1907, zdaniem znawców (Probst), VULKAN w Szczecinie osiągnął budową parostatku „Kaiserin Auguste Victoria“, oraz „George Washington“ o pojemności 25.570 ton br. rj. największą wielkość osiągalną; szerokość bowiem Odry i urządzenia stoczniove nie dozwoliły już na budowę statków o większych długościach i pomiarach. Dlatego zakłada VULCAN przedsiębiorstwo filialne w Hamburgu w r. 1910. Filia ta staje się wkrótce większą od szczecińskiej stoczni. Od października 1911 roku przeniosła się siedziba spółki i zarząd główny do Hamburga. Zmieniona została również firma stoczni, a mianowicie zamiast dawniej: „Szczecińska Spółka Budowy Maszyn VULCAN“ na „Zakłady VULCAN Hamburg i Szczecin“.

W tym miejscu przypomnieć muszę, że statystyka miasta Szczecina wykazała pod wpływem przeniesienia „VULCANA“ do Hamburga po raz pierwszy w roku 1911 zmniejszenie się ludności. Kiedy ludność Szczecina wzrastała od roku 1901 rok za rokiem o 2 — 5 tysięcy mieszkańców, to w czasie od 1. I. 1911 spadła z 237.170 na 236.401, co według M. Stolta „wyłącznie przypisać należy zmniejszeniu stoczni VULCAN“.

Bo VULCAN to był olbrzym nie byle jaki. Zajmował sam jedną dzielnicę Szczecina — Brodów.

Aż do roku 1911 dzięki VULCANOWI Szczecin zajmował przed Hamburgiem pierwsze miejsce wśród ośrodków przemysłu okrętowego Niemiec.

W r. 1900 zatrudniał VULCAN 5,8 tys. robotników. Z początkiem roku 1909 wzrosła ta liczba do 9.000 osób, spadając jednak potem stopniowo, w związku z powstaniem zakładów filialnych w Hamburgu.

Wśród przyczyn podupadania tej największej stoczni wyliczyć należy ze względów zasadniczych przyczyny następujące: Szczecin położony jest zbyt daleko od głównych dróg handlu północno-morskiego. Brak mu więc tzw. zamówień reparacyjnych, które stają się wszystkie

prawie udziałem stoczni w portach północno-morskich. Zresztą nawet tam, gdzie sława VULCANA była atrakcją, na przeszkodzie stawały wysokie koszty konwoju statków uszkodzonych, a także wysokie opłaty na kanale morskim Szczecina i w porcie.

Prace reparacyjne samych armatorów bałtyckich nie pokrywały możliwości VULCANA szczecińskiego. Zamówienia zaś na nowe budowy były niewystarczające, zwłaszcza pod wpływem ostrej konkurencji stoczni angielskich, mogących się wywiązać z analogicznych zamówień szybciej i taniej.

Ponadto każde nowe większe zamówienie wymagało w VULCANIE uzupełnień i przebudowy urządzeń. To powodowało znaczne nakłady pieniężne. Zdarzało się, że VULCAN zaledwie pokrywał koszty własne. Gdyby nie budowa parowozów, oraz inne oddziały fabrykacji — VULCAN musiałby się już wcześniej likwidować. Aby sobie zapewnić większy udział w naprawach okrętowych, nastąpiło założenie filialnej stoczni w Hamburgu. Nadzieje te jednak zawiodły. Stwierdzało to już kwietniowe wydanie „Deutsche Schifffahrt“ z r. 1913; dywidenda bowiem spadła z 14% na 6% w roku 1913. Warunki rynku pracy w Hamburgu okazały się dla szczecińskiego olbrzyma wyjątkowo trudne.

Jeszcze parę danych: obszar zajęty przez VULCAN wynosił 28 ha w r. 1905, z tego zabudowanego terenu 102 tys. m kw.; do tegoż roku wykonał VULCAN: 70 okrętów wojennych, 152 parostatków dla marynarki handlowej i 49 statków o zapędzie kołowym (Raddampfer). Po przeniesieniu i rozbudowie filii hamburskiej ograniczyła się budowa w Szczecinie do jednostek średnich i małych aż do długości 150 m. W budowie jednostek marynarki wojennej — do małych krążowników, a zwłaszcza torpedowców, których wykańczał ok. 6 jednostek rocznie.

Trzecią co do wielkości stocznia w Szczecinie były tzw. Stettiner Oderwerke, specjalizujące się w budowie średnio-wielkich parostatków osobowych i towarowych, oraz łamaczy lodów i bagrów. Do r. 1926 włącznie spuściła ona na wody 750 jednostek pływających. Zatrudniała przeciętnie 900 robotników, w roku 1905 nawet 1.100.

Mniejsza była stocznia firmy G. KOCH, specjalizująca się w budowie małych parostatków towarowych rzecznych oraz szkut pełnomorskich dla żeglugi w zatoce i na Odrze.

Po wojnie powstała jeszcze stocznia OSTSEEWERFT, której właścicielem był armator szczeciński Emil Retzlaff, rozwijająca się pomyślnie, lecz również tylko w budowie mniejszych jednostek.

Cztery stocznie szczecińskie, istniejące w r. 1907, wykonały podówczas 39 jednostek morskich o tonażu łącznym 50 tys. br. rej. ton, o sile maszyn ca 117 tys. HP, posiadając na początku 1908 r. w budowie dalsze 43 statki o tonażu 52 tys. ton rej. br. i mocy maszyn ca 179 tys. HP.

Był to rok szczytowy w szczecińskim budownictwie okrętowym. Lata 1911 i 1912 wykazywały już tonaż o połowę mniejszy. Według danych rocznego sprawozdania Izby Przemysłowo Handlowej w Szczecinie za lata 1935 — 36 do roku 1928 czynne były cztery stocznie, zatrudniające przy dobrych zamówieniach od 6 — 10 tys. robotników. Po tym roku już tylko jedna przez całych sześć lat następnych! Spowodowało to emigrację wykwalifikowanych robotników-rzemieślników stoczniowych, tak że kiedy w r. 1935 budownictwo okrętowe w Szczecinie ponownie się ożywia — brak było pracowników wykwalifikowanych. Organizowano więc kursy przeszkalające. Tymczasem zamówienia w końcu roku 1936 napłynęły tak liczne, że wszystkie cztery stocznie podjęły pracę — prócz VULCANA, który — jak to powszechnie wiadomo — w myśl traktatu wersalskiego, oraz w wyniku decyzji koncernu stoczni niemieckich, uległ nieomal całkowitemu demontażowi.

Dopiero rozkaz „Führera“ z 12. VI. 1938 r. nakazał odbudowę stoczni VULCAN. Roboty podjęto w sierpniu 1938 r. wznosząc od fundamentów nową stocznię. Osławiony przywódca frontu pracy, Robert Ley, zdecydował o zamówieniu kilku jednostek morskich, na szeroką skalę zaprojektowanej flotyli K. D. F. — Pomimo trudności surowcowych i braku specjalistów, konstruktorów i inżynierów okrętowych — na który żałą się wszystkie kolejne sprawozdania Izby szczecińskiej, — stanęło szczecińskie budownictwo okrętowe przed drugą wojną światową w obliczu nowego okresu wysokiej koniunktury.

Druga wojna światowa przekreśliła wszystkie te widoki. Państwo Polskie — po dokonanych demontażu ocalałych od działań wojennych urządzeń stoczniowych — przejęło bardzo skromne urządzenia stoczniowe. Bez przesady powiedzieć można, że odbudowa budownictwa okrętowego w Szczecinie dokonywać się będzie musiała od samych podstaw.

Tyle wiadomo, że stoczniowy przemysł szczeciński — dzięki firmie NUESKE i VULCAN — rozstawił Szczecin na wszystkich głównych szlakach morskich. Niemieckie czasopisma specjalne, jak „Die Deutsche Schiffahrt“, oraz rocznik „Nauticus“ uwypuklały niejednokrotnie ten fakt, że właściwie dopiero jednostki pływające, zbudowane w Szczecinie,

przełamały u armatorów niemieckich panującą aż po pierwsze lata XX wieku nieufność do własnego budownictwa okrętowego, że również dopiero za sprawą stoczni VULCAN, angielskie stocznie przestały lekceważyć niemieckie stocznie. Przeto polskie budownictwo okrętowe na gruncie Szczecina ma uitorowaną drogę, warto więc o rozbudowę przemysłu tego w Szczecinie się pokusić.

3.

Nowy okres rozwoju przemysłu żelaznego na Pomorzu zapoczątkowała w r. 1897 huta „KRAFT“, powstała w Kratzwieck, w bezpośrednim pobliżu Szczecina, w pow. Rędowa. Poza wytwórczością wysokopieczową surówki, posiadała ona zakłady filialne, w tym znaczną koksownię, dalej fabrykę smoły, amoniaku, fabrykę kamienia żużlowego (Schlackenstein), własną cegielnię i cementownię, w której przerabiano żużel wysokopieczowy (na tzw. żelazny portlandcement). — O rozmiarach tego czołowego szczecińskiego zakładu żelaznego świadczy fakt, że zatrudniał on już w r. 1904 przeciętnie 1200 robotników, a potrzebne surowce sprowadził na 280 parostatkach, 10 żegłowcach, 23 skutach morskich i 357 skutach rzecznych. Sprzedaż fabrykatów huty „KRAFT“ wynosiła według dr M. Stolta w r. 1904 — 14,2 milionów mk.

Huta wysokopieczowa w Stolzenhagen-Kratzvieck powstała z inicjatywy magnata śląskiego, księcia Henckel-Donnersmarck. Było to pierwsze w ogóle w Niemczech przedsiębiorstwo wysokopieczowe nad wybrzeżem. Posiadała trzy wysokie piece, zbudowane w latach 1897, 1898 i 1900. A był to okres, kiedy niemieckie hutnictwo żelaza walczyło z dużymi trudnościami zbytu w ostrej walce konkurencyjnej z przemysłem angielskim. Położone w głębi, walczyły huty niemieckie z dużymi kosztami transportu importowanych rud, a potem gotowego wyrobu. Huta w Szczecinie posiadała korzystniejsze warunki rozwojowe. Tu bowiem krzyżował się po najtańszych cenach dowóz rud i węgla kamiennego: angielskiego i zachodnio-niemieckiego. Tu była najniższa cena szwedzkich rud. Stąd wreszcie mogło żelazo gotowe bez walki konkurencyjnej opanować rynek zbytu w szerokim rejonie Berlin — Poznań i aż po Prusy Wschodnie, a nawet pokusić się o eksport. Co jednak było najważniejsze dla założycieli huty szczecińskiej, to fakt, że w tym rejonie nacisk kartelu węglowego i hutniczego był minimalny.

Huta KRAFT przerabiała początkowo tylko szwedzkie rudy na angielskim węglu. Później dopiero, — jak stwierdza dr R. v. Heinemann w swej monografii „Pozycja Szczecina w gospodarce światowej“ —

sprowadzać zaczęto rudy również z Algeru i Tunisu, a węgiel z Dolnego Śląska. Oto kilka liczb produkcji surówki w Szczecinie.

1900 r.	104.444 ton
1905 r.	158.364 „
1913 r.	164.297 „

Ale w latach powojennych huta szczecińska walczyła z dużymi trudnościami. Toteż ogólnie stwierdzić można, że spośród trzech wysokich pieców przeważnie tylko jeden, okresowo dwa były czynne. Nadmienić należy, że w r. 1921 nastąpiło sfuzjowanie huty KRAFT z hutą w Lubece, przy czym dyspozycje i kierownictwo były odtąd w Lubece.

Ale promieniowanie tak znacznej produkcji hutniczej w przeciągu ćwierćwiecza było nader wielostronne w procesie uprzemysłowienia całego okręgu szczecińskiego, a nawet reszty Pomorza. Dzięki miejscowemu surowcowi żelaznemu, rozwinął się zróżniczkowany i poważnych rozmiarów przemysł maszynowy, oraz rozwijać się mogły drobne, średnie i wielkie zakłady przetwórcze żelaza.

4.

Przechodzę do przeglądu dalszych gałęzi przemysłu metalowego i maszynowego w Szczecinie.

Już w roku 1857 powstała tu fabryka maszyn do szycia i rowerów Bernhard STOEWER. Rozwinęła się ona stopniowo do jednej z największych fabryk tego rodzaju w całej Rzeszy. Zatrudniała w roku 1905 — 1.600 robotników, a w r. 1911 — 1.727 robotników.

O wielkości przedsiębiorstwa tego daje pojęcie produkcja z roku 1911, która wynosiła:

75 tys. maszyn do szycia
14 „ rowerów

Ta sama fabryka podjęła na parę lat przed pierwszą wojną światową produkcję maszyn do pisania, wybijając się również znaczniejszą ilością produkcji w tej dziedzinie. Nie miała ona warunków konkurencyjnych idealnych. Dość pomyśleć o olbrzymim imporcie amerykańskich maszyn do szycia SINGER, aby zrozumieć wysiłek konkurencyjny, jakiemu sprostać musiał STOEWER.

A jednak na krótko przed wybuchem pierwszej wojny światowej, według szacunków, liczba zainstalowanych w całej Rzeszy maszyn do szycia STOEWER przewyższała maszyny marki SINGER. Rowery STOEWERA miały na rynku markę handlową GREIF, czyli GRYF, godło

państwowe słowiańskich ksiąząt Pomorza Odrzańskiego. STOEWER eksportował swoje fabrykaty niemal do wszystkich krajów świata, przy czym oczywiście pośredniczył Hamburg i Brema, gdyż w Szczecinie, za wyjątkiem paru lat, nie funkcjonowała żadna regularna linia dalekomorska.

Nieco później powstały w Szczecinie zakłady STOEWERA (1896), odróżniające się w firmie dodatkiem „Gebrueder“, (BRACIA STOEWER). Specjalizowała się ona w wytwórczości części rowerowych, budowie motocykli, oraz podjęła fabrykację samochodów. Rozwój tej fabryki charakteryzują dwie liczby:

1905 r. zatrudnia Gebr. STOEWER	310 robotników
1911 r. „ „ „	920 „

Większość produkcji przeznaczona była na eksport, głównie do Anglii, Rosji, Danii, oraz byłych Austro-Węgier. W ostatnich latach przedwojennych pod wpływem konkurencji amerykańskiej rozwinęły zakłady STOEWER szeroką propagandę zbytu na rynku niemieckim, umieszczając na nim z czasem przeważną część produkcji. Wyrabiały one również pługi motorowe, cenione w kołach wielkiej własności rolniczej Nadodrza, Meklemburgii i także Prus Wschodnich.

W latach po pierwszej wojnie światowej, zakłady STOEWERA powiększyły załogę robotniczą na przeszło 2.000 robotników, zaliczając się do rzędu wielkich fabryk samochodowych.

Oprócz samochodów osobowych, produkował STOEWER także autobusy i samochody ciężarowe.

Jeszcze jedna firma budowy maszyn jakością swych maszyn zdobyła zasięg daleko poza Pomorze. Była to firma SCHUETT i AHRENS, związana najistotniej z potrzebami rolnictwa. Zatrudniała ona w r. 1905 — 115 robotników, a budową maszyn rolniczych i narzędzi zdobyła sobie dosłownie rynek zbytu na całym tzw. wschodzie niemieckim.

Fabrykaty SCHUETT i AHRENS cenione były w Poznańskim i na Pomorzu polskim. Importowane były również do Polski.

W ogóle od kilkudziesięciu lat nie schodziły z asortymentu branżowego naszego handlu maszyn i narzędzi rolniczych.

Na kilka lat przed wybuchem drugiej wojny światowej znajdowały również ciągniki tej firmy szeroki rynek zbytu.

Nie podobna pominąć dość poważnego działu przemysłu budowlanego Szczecina, mianowicie budownictwa mostów i konstrukcji stalowych, zwłaszcza czołowego reprezentanta tej branży, firmy J. Golinow

i Syn, która zasłynęła budową największego mostu kolejowego zwozzonego w Europie, na kanale Trollhaeta w Szwecji. Firma ta, z górą stuletnia, specjalizowała się w budowie mostów również poza granicami Rzeszy np. w krajach naddunajskich. Podobnych firm średnio-dużych i mniejszych było kilkanaście.

Dziś jeszcze patrząc na konstrukcję mostów na Odrze, podziwiać można osiągnięcia techniki tej gałęzi przemysłowej Szczecina.

Cały przemysł metalowy i maszynowy szczeciński, jak już zaznaczono wyżej, posiadał znaczne ułatwienia dzięki wytwórczości hutniczej wysokopieczowej na miejscu. Trzy bowiem wysokie piece huty KRAFT w Stolzenhagen-Kratzweick miały zdolność produkcyjną roczną 2,5 do 3 milionów ton surówki. Łatwiej było porozumieć się szczecińskiemu metalowemu przemysłowi przetwórczemu z hutą miejscową, aniżeli z olbrzymami śląskimi lub westfalskimi.

5.

Cementownie Nadodrza przerabiały główną część produkcji kredy miejscowej oraz z Rugii.

Przemysł cementowy koncentrował się w Szczecinie i okręgu, a to z uwagi na tani dowóz surowca drogą morską i odrzańską. W grupie przemysłów mineralnych zajmowały cementownie bezspornie pierwsze miejsce.

Przemysł cementowy ma tutaj prawie stuletnią tradycję. Pierwsza bowiem cementownia powstała w r. 1852 w Żelechowie (Zuellichow). Była ona faktycznie pierwszą również cementownią w całej Rzeszy. Zrazu czerpała surowiec na miejscu, potem z miejscowości Kalkofen na wyspie Wolin, oraz z wysepki Chrostowo (Gristow) w pobliżu Kamienia.

Tak zwana szczecińska fabryka portlandcementu w Żelechowie zatrudniała w r. 1933 około 430 robotników i była tym samym największą na Pomorzu. Ona to kupiła i unieruchomiła cementownię w Chrostowie (1920 r.).

W kolejności drugą największą cementownią była szeroko znana fabryka portlandcementu „Stern“, o załodze robotniczej 250 osób, położona w miejscowości Finkenwalde. Była to druga najstarsza cementownia zachodnio-pomorska (założona około r. 1862).

Do szczecińskiego przemysłu cementowego zaliczyć należy jeszcze oddział fabrykacyjny huty żelaznej KRAFT, w miejscowości Stolzenhagen-Kratzweick o załodze robotniczej 90 osób, wyrabiający wspomniany

już wyżej tzw. żelazny portlandcement, produkowany na szlacie wysokopieczowej, oraz wapienniku, najczęściej duńskiego pochodzenia.

Ceramikę przemysłową reprezentowała właściwie tylko jedna wielka firma DIDIER, przemianowana na spółkę Akcyjną: Szczecińska Fabryka Szamotowa. Zatrudniała ona w r. 1934 — 700 robotników; wyrabiała kamienie ogniotrwałe i zaprawę garncarską, nadto znane retorty dla gazowni. Ten olbrzym szczeciński skazany był na przywóz glinki ze Śląska i Moraw, a kaolinu z Anglii.

O rozmiarach Szczecińskiej Fabryki Szamotowej świadczy wywóz kamieni szamotowych w r. 1928, który wynosił 27.476 ton. W liczbie tej mieścił się eksport ponad 4.000 ton do Rosji. Szamotownia szczecińska była najpierwszą i najstarszą w tej grupie w całej Rzeszy, a kierownictwo jej w latach powojennych potrafiło skoncentrować liczne szamotownie w Niemczech, zachowując dla siebie przodującą rolę w koncernie przemysłu szamotowego.

Największa część papierniczego przemysłu na Pomorzu skupiła się nad dolną Odrą, w bezpośrednim pobliżu Szczecina.

Tu powstaje w miejscowości Odermünde największa niemiecka papiernia, szeroko znana FELDMÜHLE, zatrudniająca 2.000 robotników. Jest to przedsiębiorstwo-koncern, które wytwarzało wszystkie surowce i półsurowce papiernicze, oraz liczne produkty uboczne. FELDMÜHLE, jako znak wodny papieru, miał markę o zasięgu europejskim. Papiernia ta była najpoważniejszym dostawcą papieru gazetowego, papieru do pakowania, a także papieru jedwabnego.

W okresie pierwszej wojny światowej rozwinęła FELDMÜHLE na szeroką skalę produkcję tzw. worków papierowych. FELDMÜHLE oparta była na dostawie zagranicznego surowca drzewnego, głównie na importach z Finlandii, a także ze Szwecji i Estonii w latach powojennych.

Okolo roku 1930 produkcja tej jednej papierni przekraczała 320.000 kg papieru dziennie.

Papiernia FELDMÜHLE nabyła w roku 1926 najstarszą papiernię zachodnio-pomorską Hohenkrug, o dziennej produkcji 45.000 kg papieru. Papiernia ta zainstalowała w roku 1928 największą i najnowocześniejszą maszynę do fabrykacji papieru piśmiennego. Specjalizowała się ona w przerobie półproduktów papierniczych na papier piśmienny i drukarski. Zakład filialny w Dąb i u, przetwarzający głównie miejscowy surowiec sosnowy, produkował oprócz papieru także natron celulozy.

Szczecińska Fabryka Papieru i Papy posiadała zdolność wytwórczą 26.000 kg. dziennie papy surowej i tzw. papy wełniano-filcowej oraz

12.000 kg papieru do pakowania, zużywając do tej produkcji szmaty, zbierane dla niej z wszystkich wielkich miast Niemiec oraz niemieckiego wschodu. Tą produkcją zaliczała się wymieniona Szczecińska Fabryka Papieru i Papy do największych fabryk papy surowej w Rzeszy.

W okresie przed pierwszą wojną światową rozwijały również fabryki papy dachowej w okręgu szczecińskim poważniejszy eksport do krajów Europy północnej oraz wschodniej. Konkurencja papy angielskiej ograniczyła później poważnie zasięg eksportowy. Mimo to eksport taki istniał do lat ostatnich. Ograniczał się jednak do bezsmołowej papy bitumicznej, kierując się głównie do Afryki południowej, Syrii, Egiptu i Turcji.

Gałęzią przemysłową, związaną nader istotnie z potrzebami zachodnio-pomorskiego rolnictwa, był przemysł nawozów sztucznych.

I trzeba od razu stwierdzić, że skoncentrowany był on głównie w promieniu Szczecina, reprezentowany przez zakłady, które w tej dziedzinie były olbrzymami nawet w skali przemysłowej Rzeszy.

Fabryka produktów chemicznych w Pomorzanach, oraz fabryka w Stolzenhagen-Kratzweck były to dwie największe fabryki nawozów sztucznych na terenie Rzeszy. Trzecia była znacznie mniejsza i miała siedzibę w Dąbiu.

Fabryka w Pomorzanach, założona w r. 1857, pierwotnie jako fabryka sody kaustycznej, opierała się na surowcu kredowym Rugii, siarce z Sycylii, oraz warzonce z Anglii. Rozwinęła ona produkcję superfosfatów dopiero wtedy, gdy konkurencja wielkich zakładów w Stassfurcie podcięła jej możliwości zbytu sody. Dogodne położenie nadmorskie zapewniło jej korzystne zakupy surowca zamorskiego, a więc fosforytów z Florydy, Algeru, Tunisu, Hiszpanii i Portugalii, a z Norwegii, Wielkiej Brytanii, Irlandii oraz Szwecji import pirytów (Schwefelkies).

Podczas gdy fabryka w Pomorzanach zatrudniała w dobrym roku (1932) okragło 500 osób — druga fabryka, również do największych niemieckich fabryk superfosfatów należąca, założona w Stolzenhagen w r. 1872, zatrudniała przeciętnie 400 robotników.

Dogodne położenie w pobliżu chłonnego obszaru rolniczego zapewniało obu zakładom szeroki zbytna całym Pomorzu, a także do Prus Wschodnich i Gdańska. Znamiennym tylko było to, że już Zaodrze było daleko mniejszym rynkiem zbytu szczecińskich fabryk nawozów sztucznych, mając dzięki budowie taryfy kolejowej korzystniejsze dostawy z fabryk Niemiec środkowych.

Obliczono np. dla r. 1935, że dostawy soli potasowych z fabryk Niemiec środkowych na Pomorze Przedodrzańskie powodowały podrożenie o blisko 50% i więcej; innymi słowy 100 kg soli potasowej kosztowało o połowę mniej odbiorcę w Szczecinie, aniżeli odbiorcę w Słupsku. To przedrożenie frachtowe obliczono na odcinku kolejowym Stassfurt — Szczecin 298 km oraz Stassfurt — Słupsk 503 km.

Analogiczne obliczenie, przeprowadzone dla przewozu tomasówki z Hanoweru na odległościach kolejowych: Peine — Szczecin = 381 km, oraz Peine — Słupsk = 612 km, wykazało podrożenie nawozu w Słupsku o prawie 30%.

Powyższe obliczenia tłumaczą aż nadto, dlaczego fabryka w Pomorzanach, oraz fabryka (UNION) w Stolzenhagen cały swój zbyty kierowały głównie na wschód. Np. w r. 1928 z ogólnych dostaw superfosfatu w ilości 23.750 ton, — Meklemburgia otrzymała zaledwie 3.794, a sąsiednia Brandenburgia też tylko 9.355 ton.

Dodać należy, że fabryka w Pomorzanach posiadała filialny zakład w Gdańsku, oraz — obok nawozów — wytwarzała wszelkie chemikalia przemysłowe i dużo medykamentów. Fabryka UNION w Stolzenhagen posiadała zakłady filialne w Berlinie i Kłajpedzie oraz specjalizowała się bardziej w wytwórczości nawozów sztucznych, wytwarzając obok tego duże ilości kwasu solnego. Kwas solny kierował się w znacznie większych ilościach do zachodnio-pomorskich papierni, nadto zaś do Berlina.

Zbyt zagraniczny pomorskich fabryk nawozów sztucznych stanowił 25 — 35% produkcji ogólnej. Nie kierował się on do zachodniej Europy, ponieważ tam konkurencja francuskich superfosfatów była zbyt silna. Nawet dostawy eksportowe do Szwecji i Danii były stosunkowo nikłe, ponieważ Rotterdam rozprowadzał i tutaj superfosfaty francuskie. Jedynymi poważnymi odbiorcami były Finlandia, Łotwa, Estonia, oraz Litwa Kowieńska.

Wybitnie eksportową gałęzią przemysłową był przemysł olejarski. Rozrósł się on do rozmiarów wielkich tylko w Szczecinie, przy czym olejarnie tamtejsze zaliczane były — obok olejarni w Bremie i Hamburgu — do największych w Rzeszy.

Przemysł olejarski na Pomorzu Odrzańskim sięga początkami swymi połowy XVIII wieku, ale były to raczej warzelnie olejów z rzepaku i rzepiku; obydwie te rośliny oleiste uprawiane tu były podówczas w znacznie większych rozmiarach. Olej służył wtedy głównie do celów oświetleniowych. Dla olejarni tych sprowadzano również siemię lniane z Holandii.

Nowoczesny rozwój poszedł w kierunku przeróbki surowca olejarskiego zamorskiego, jako to ziarn palmowych, ale przede wszystkim soi, importowanej z Mandżurii.

Na pierwsze miejsce wybiły się tu szczecińskie zakłady olejarskie w Żelechowie (zał. 1910 r.). Sprowadzały one całookrętowe ładunki soi i innych nasion oleistych, głównie z Dalekiego Wschodu. Produkowały oleje jadalne (z soi), nadto olej rzepakowy dla celów oświetleniowych, oraz surowce dla przemysłu linoleum, laków, mydlarskiego i smarów. Nadto były one poważnym dostawcą makuchów wszelkich gatunków — w r. 1931 ponad 150.000 ton.

Dostawy oleju soja z szczecińskich olejarni dla fabryk margaryny były szczególnie cenione. Zbyt olejów jadalnych poza Niemcami rozciągał się na Szwecję i Norwegię. Znaczniejsze ilości importowała również Polska, Austria, Włochy i Afryka Półn. Zbyt makuchów ograniczał się do Skandynawii i krajów bałtyckich. — Druga olejarnia P. J. Stahlberg (zał. w r. 1897) należała do największych w Rzeszy i przerabiała od 1931 r. do 100.000 ton nasion oleistych rocznie.

Wytwórczość lakierów, kitów i farb, także mineralnych, ogniskowała się głównie w Strzałowie, ale i w Szczecinie. — W ogóle, dzięki znaczniejszej produkcji kwasów i soli oraz innych chemikalii — jako tzw. ubocznej produkcji wyliczonych już olbrzymów przemysłu papierniczego, nawozów sztucznych, destylarni drzewa, gorzelnii itp. mógł się tutaj — w okręgu szczecińskim zwłaszcza — rozwinąć pokaźny przemysł chemiczny, który np. wytwórczością artykułów techniczno-drogeryjnych sięgał zbytem m. in. do Polski, również w latach powojennych.

Produkcja jedwabiu sztucznego posiadała w Żydowie (Sydowsaue), w samym pobliżu Szczecina, jeden poważny zakład wytwórczy.

Powstał on na samym początku bież. stulecia i walczył z dużymi trudnościami. Był nawet czasowo unieruchomiony, po czym jednak rozwinął się do rozmiarów olbrzyma, zatrudniającego do 2.000 robotników. — Obok celulozy, sody żrącej (Aetznatron), kwasu solnego i siarkowodoru — posiadał wszystkie potrzebne dane rozwojowe na miejscu.

Cukrownictwo rozmieszczone było na Nadodrzu głównie lewobrzeżnym; nie było np. ani jednej cukrowni na linii na wschód od Kołobrzegu. Położone one były w pobliżu plantacji buraka cukrowego, nad spławną drogą wodną lub w portach.

Już w r. 1817 istniała w Szczecinie warzelnia cukru, która rafinowała cukier trzcinowy, zamorskiego pochodzenia. Około r. 1852 przestawiła się rafineria na przerób cukru surowego buraczanego. Roczna zdol-

ność przerobu rafinerii szczecińskiej wynosiła 1.000.000 qu. Przerabiała cukier surowy nie tylko zachodnio-pomorski, ale przede wszystkim poznański, nadto meklemburski. Eksportowała też znaczne ilości rafinady do Holandii, Danii, Francji i Finlandii.

Dogodne położenie nadodrzańskie ocaliło ją po pierwszej wojnie od ruiny, dzięki ułatwionemu zbytowowi w głąb Niemiec. Mimo to położenie jej stało się wtedy wskutek utraty dowozu surowca z polskiego zaplecza oraz zbytu rafinady w Polsce bardzo trudne. Wskazywał na to memoriał Izby Handlowej w Szczecinie jeszcze w r. 1929 (porównaj rozdział „Upośledzenie portu szczecińskiego“).

Jeśli chodzi o browarnictwo, to największe browary na całym Nadodrzu mieściły się również w Szczecinie; były to browary: Engelhardt, Bergschloss i Bohrisch.

Miały one największą produkcję i największe zatrudnienie, choć na całym Pomorzu odrzańskim istniało w roku spisowym 1925 jeszcze 26 browarów o łącznym zatrudnieniu 1.500 osób (wraz z szczecińskimi).

5.

Jeszcze na wiele lat przed pierwszą wojną światową należał przemysł konfekcyjny Szczecina do tych gałęzi przemysłowych, które głównie pracowały na eksport. Spis z r. 1903 podawał zatrudnienie w tej gałęzi w wysokości 6.500 osób, a wartość produkcji na sumę ca 21.000.000 Mk.

Nie był to jednak przemysł o typie wielkich zakładów. Opierał się głównie na typie przedsiębiorcy i wielkiej przykrawalni, podczas gdy wykańczanie odbywało się już systemem chałupniczym. Mimo to znamienne jest, że już spis zawodowy 12. VI. 1907 r. podawał następujące liczby dla powiatu miejskiego Szczecina:

liczba zakładów konfekcyjnych (Kleidergewerbe) . . .	3.089
liczba zatrudnionych w tym przemyśle	7.178 osób
liczba szwalni	128
liczba zatrudnionych	182 osób
liczba krawców i konfeksjonerów	7.601 osób
liczba czerpiących z powyższego utrzymanie	7.769 osób

Dr M. Stolt podawał za sprawozdaniem Korporacji Kupiectwa Szczecińskiego, że w r. 1910 istniało w Szczecinie 68 większych zakładów konfekcyjnych, zatrudniających 8.500 robotników i wyrobnic. Wartość produkcji konfekcyjnej wynosiła ca 40 milionów marek, a liczba wypłaconych zarobków wynosiła 12 milionów marek. Była to konfekcja prawie wyłącznie męska i dla chłopców.

O ile eksport konfekcji tej znajdował w pierwszym dziesiątku XX wieku duży zbyt głównie w Szwecji i Norwegii — spadał on w następnych latach. W zamian jednak chłonny rynek niemiecki (zagłębia przemysłowe) wyrównały z nawiązką ten ubytek. Sprawozdania z roku 1912 wskazują na poważny wzrost zatrudnionych krawców i krawcowych. Wymienia się bowiem 14—15 tysięcy. Wartość produkcji na przeszło 40 milionów.

7.

Na uwypuklenie zasługuje jeszcze handel śledziowy Szczecina.

Mimo zmiennych koniunktur rybołówstwa zachodnio-pomorskiego, mimo że minęły od kilku stuleci bezpowrotnie już główne ławice śledzi u brzegów Bałtyku odrzańskiego, na którym opierała się aktywność handlowa Kołobrzegu i całego przedodrzańskiego Bałtyku aż po Szczecin włącznie — Szczecin pozostał największym na Bałtyku centrum handlu śledziowego. Szczecin był również największym w Niemczech ośrodkiem importu śledzi solonych.

Już w pierwszej połowie XIX wieku, na krótko po wojnach napoleońskich, notujemy w Szczecinie pierwszą „grinderkę“ firm śledziowych.



Rys. 11.

Dwie liczby dają o tym wyobrażenie. Kiedy import śledzi w r. 1825 wynosił 30 tys. beczek — to w roku 1913 dochodzi do 724 tysięcy beczek. Szczecin staje się głównym ośrodkiem importu śledzi z Anglii, Norwegii, Szwecji, Holandii i pozostałego wybrzeża Niemiec. Bezkonkurencyjny międzynarodowy handel śledziowy Szczecina trwał do pierwszej wojny światowej.

Giełda śledziowa ściągała kupców importerów z całej Europy do Szczecina. A sezon śledziowy trwał z wyjątkiem miesięcy wiosennych przez cały prawie rok.

W imporcie przeważały śledzie ze Szkocji ca 30%, z Anglii

(Yarmouth) ca 20%, prawie tyleż z Norwegii (155 tys. ton); Holandia partycypowała w 5%, a Szwecja w 2—3%.

W latach po pierwszej wojnie światowej uderzył w handel śledziowy w Szczecinie bardzo poważny cios — utrata polskich rynków zbytu, mianowicie Poznańskiego, Górnego Śląska i okręgu nadnoteckiego, do których bezcłowo sprzedawał Szczecin bardzo poważne ilości śledzi.

W śledziowych kołach fachowych Szczecina podkreślano z żalem utratę „katolickich i żydowskich głównych konsumentów śledzi, których braku nie mogły wyrównać protestanckie masy Reichu“.

Utrata była tym boleśnieszka, że zbiegła się z utratą zbytu w Małopolsce i części Kongresówki, które były aż do roku 1914 obsługiwane również przez szczeciński handel śledziowy. Tu wszędzie miejsce Szczecina zajął Gdańsk.

Jak bardzo odbiło się to na imporcie śledziowym Szczecina poucza rok 1922, w którym import ogólny śledzi wynosił zaledwie 379.000 beczek, a więc spadł w porównaniu z r. 1913 o całych 60%.

Ale już po roku 1923 stopniowo podnosił się zbyt dla śledziowego rynku Szczecina, za czym rosły również liczby importu (576 tys. beczek). Rozległe chłodnie, magazyny kryte itp. udoskonaleń na molo śledziowym w porcie szczecińskim podnosiły sprawność obsługi w tym dziale handlu szczecińskiego.

NIEKTÓRE BLASKI I CIENIE ORAZ KONKURENCJA PORTÓW NIEMIECKICH

Przy analizie obrotu towarowego portu szczecińskiego uderzył zapewne Czytelnika brak jakichkolwiek znaczniejszych partii towarowych importu np. bawełny, a także brak importu towarów kolonialnych. Otóż wyjaśnić należy, że te dwa działy obrotu towarowego każdego naprawdę wielkiego portu były w Szczecinie nieznane. Tu wyręczyły Szczecin Brema i Hamburg.

A przecież zaopatrywanie w bawełnę fabryk tekstylnych Śląska, należącego do najbliższego i naturalnego zaplecza Szczecina, powinno było stać się zadaniem tego portu. Jeśli tak nie było, główna przyczyna leży w tym, że u narodzin przemysłu bawełnianego na Śląsku, Szczecin nie był jeszcze do tej roli przygotowany.

Do późniejszego startu nie dopuścili Szczecina obydwaj olbrzymi portowe Niemiec (Brema i Hamburg).

Dużo wydajniejsze drogi wodne z zachodu Niemiec na południowy wschód, oraz gęstsza sieć kolejowa zapewniały Bremie i Hamburgowi przewagę. W końcu sam moment płytkich wód wjazdu portowego Szczecina przekreślały widoki na skierowanie żeglugi transatlantyckiej do Szczecina.

W towarach kolonialnych, dla których Szczecin miał na wschodzie i południu znaczne zaplecze zbytu, ograniczała się rola Szczecina do pośrednika Hamburga; to raczej kupiectwo hurtowe Szczecina podjęło rolę rozprawdzania tych partii towarowych, które koleją lub tzw. małą żeglugą sprowadzano z Hamburga.

Flotyła własna Szczecina, duża liczba armatorów, wielka ilość linii regularnych ze Szczecina do wszystkich portów Bałtyku oraz Belgii, Holandii i Anglii, narzuca pytanie, dlaczego Szczecin nie rozwinął żeglugi regularnej z portami Ameryki Północnej i Południowej.

Stwierdzić należy, że próby takie były dwukrotnie podejmowane. Pierwsza pod flagą Hamburg — America Line w latach 80-tych ubiegłego stulecia. Opierała się ona wtedy na ruchu emigrantów do U. S. A. oraz ładunkach cukru surowego i cementu. W imporcie z Ameryki szły do Szczecina: kukurydza, pszenica, smalec, żywica i produkty naftowe.

Rozwojowi temu, na ogół obiecującemu, położył kres zakaz rządowy z r. 1897 emigracji zamorskiej ze Szczecina; odtąd tylko Hamburg względnie Brema były dopuszczone do tego ruchu pasażerskiego.

Ponieważ eksport cukru i cementu w tym samym czasie prawie ustał, przeto linia regularna została zlikwidowana. Wprawdzie jeszcze do roku 1906, jak wyczytać można ze sprawozdań kupiectwa szczecińskiego — utrzymywana była żegluga z portami północno-amerykańskimi w postaci rejsów sporadycznych. Ustało to jednak po roku 1906 całkowicie. Odtąd wywozy ze Szczecina do Ameryki szły łamanym frachtem przez Kopenhagę, Hamburg i porty angielskie.

Szczecin w ogóle posiadał przed wojną połączenia regularnymi liniami z portami Skandynawii i Rosji bałtyckiej, dalej z niemieckimi portami północno-morskimi, Anglią, Belgią i Holandią. W r. 1910 powstała żegluga regularna, — lecz tylko jeden okręt co cztery tygodnie — z portami morza Śródziemnego.

Oto dlaczego skazany był Szczecin w całym dalszym zamorskim imporcie i eksporcie na pośrednictwa innych portów.

Na dobro armatorów szczecińskich trzeba zapisać, że umieli oni flotyllą swoją obsłużyć nieomal jedną piątą całego przywozu, a w przywozach rudy ze Szwecji zachowali monopol aż po rok 1929, kiedy to znane szwedzkie towarzystwo Grängsberg podjęło import ten przy pomocy własnej flotylli parostatków, specjalnie do przewozu rudy przystosowanych.

Brak linii regularnych z dalszym zamorzem, tak dotkliwy w Szczecinie, łagodziła jednak rozwinięta żegluga trampów, zwłaszcza w przewozie towarów masowych. Dzięki temu Szczecin posiadał bezpośrednie i trwałe połączenie — aczkolwiek nieregularne — z wielu portami odległego zamorza. Więc zawiąły do Szczecina okręty z portów Afryki płd., Australii, Oceanu Indyjskiego, a szczególnie z Władywostoku, skąd szczecińska olejarnia sprowadzała soję. Okręty te przywoziły wszelkie rudy, fosforyty oraz piryty. Uderzał brak ładunków z portów północno-i południowo-amerykańskich.

W ogólności stwierdzić należy, że Szczecin — poza Hamburgiem i Bremą — jako jedyny niemiecki port na Bałtyku, posiadał stale znaczniejsze przywozy surowców zamorskich. Nie posiadały go w latach przedwojennych ani Lubeka, ani Gdańsk, ani Królewiec. Od tych trzech portów wyróżniał się Szczecin również tym, że utrzymywał regularne rejsy trampowe z portami północno-morskimi.

W roku 1913 wykazuje statystyka portowa wprowadzić tylko 6 statków amerykańskich o tonażu 15.817 ton rej. br. oraz dwa okręty z Brazylii o tonażu 4.320 t. r. b. i cztery z Argentyny o tonażu 4.722 t. r. b. — natomiast 44 okręty z Tunisu i Algeru o tonażu 79,4 tys. ton r.b., osiem okrętów rosyjskich z Władywostoku o tonażu 19,3 tys. ton r. b., osiem okrętów angielskich z Oceanu Indyjskiego o tonażu 22,4 tys. r. b., pięć australijskich o tonażu 10,5 tys. ton r. b., dwa okręty z Indii Zach. oraz po jednym okręcie z Indii brytyjskich i Afryki wschodniej.

Po pierwszej wojnie światowej nastąpiły znaczniejsze przegrupowania w obrocie zamorskim Szczecina.

Przed wszystkim obroty z Anglią, które po Szwecji zajmowały w r. 1913 drugie miejsce, spadły na czwarte i zmniejszyły się prawie do jednej piątej obrotów przedwojennych. Obroty z Rosją, które zajmowały trzecie miejsce (tonażem 279 tys. ton) w imporcie, oraz (134 tys. ton) w eksporcie, spadły na miejsce siódme (73 tys. ton w imporcie i 26 tys. ton w eksporcie). Odpadły całkowicie przywozy z Algeru i Tunisu, zajmujące jeszcze w roku 1913 czwarte miejsce (244 tys. ton). Obniżyły się przywozy ze Stanów Zjednoczonych, zajmujące (135 tys. ton) siódme miejsce. Odpadły przywozy z Australii i Oceanu Spokojnego, stanowiące w r. 1913 — 117 tys. ton.

Jako nowi poważni klienci portu szczecińskiego pojawiły się w wywozie Finlandia i kraje bałtyckie: Łotwa, Estonia, także Litwa. Finlandia zajęła miejsce trzecie w imporcie szczecińskim (1925 r. — 239 tys. ton), dystansując nawet Anglię, która jednak w eksporcie ze Szczecina zachowała miejsce pierwsze, gdy Finlandia weszła na miejsce szóste (83,6 tys. ton).

W ogólności stwierdzić trzeba, że obrót towarowy morski Szczecina z tzw. krajami północnymi, stanowił w r. 1913 jedną trzecią całego morskiego obrotu towarowego, a podwyższył się w latach powojennych do połowy, aczkolwiek w tym samym czasie ilościowo spadł z 2,5 milionów ton w r. 1913 na niewiele ponad 2 miliony ton w r. 1925. Szwecja dominowała w tym obrocie towarowym zarówno przed, jak i po wojnie (rudy, kamienie, drzewo, ryby, morskie).

Obrót towarowy Szczecina z niemieckimi portami spadł po wojnie na 14% ogólnego obrotu towarowego Szczecina, przy czym obroty portów niemieckiego Bałtyku ze Szczecinem były dużo większe, aniżeli obroty towarowe portów północnych.

Jest rzeczą zrozumiałą, że kiedy przed wojną w obrocie bałtyckim niemieckim Szczecina przeważało Pomorze gdańskie (w r. 1913 — eksport 70 tys. ton, a import 137,7 tys. ton, podczas gdy po wojnie z wolnym miastem Gdańskiem np. w r. 1925 tylko 16,2 tys. ton w eksporcie i 23,3 tys. ton w imporcie) — to po wojnie górowały obroty z Prusami Wschodnimi.

Jeśli chodzi o porty północno-morskie, to obroty Szczecina z Hamburgiem dziesięciokrotnie się podwyższyły w r. 1925 w stosunku do r. 1913, zmalały zaś z niemieckimi portami dolnego Renu. Dr A. Dieckmann w swym studium kartograficznym pt. „Die Wirtschaftsgeographische Struktur des Seehafens Stettin“ stwierdził dosłownie:

„Dies ist ein untrugliches Zeichen, dass Stettin noch weiter in die Abhaengigkeit Hamburgs geraten ist, trotz aller Bemuehungen, eigenen Verkehr mit eigenen Schiffen festzulegen und zu foerdern“.

Ten sam Dieckmann jednak tłumaczył to wzmożenie się obrotów importowych z Hamburgiem po wojnie tym, że obrót pozaeuropejski Szczecina zmalał między r. 1913 a 1925 z 630 tys. ton na 180 tys. ton.

Tymczasem obroty Szczecina z krajami europejskimi pozabałtyckimi były mniejsze w ogóle, spadając z 2 milionów ton obrotu towarowego w r. 1913 na 1,15 milionów ton w r. 1925.

W tym obrocie, nowym artykułem po wojnie był węgiel holenderski, o czym wspomniałem wyżej. Import ten wynosił w r. 1925 — 360 tys. ton, choć nie istniał w r. 1913 wcale. W tym samym roku import węgla angielskiego zmalał do 180 tys. ton, choć wynosił w roku 1913 w Szczecinie 854 tys. ton.

Pozaeuropejski obrót towarowy Szczecina, o którego spadku w okresie między 1913 a 1925 r. już była mowa, był w przewadze olbrzymiej importowy. Kiedy bowiem eksport w r. 1925 wynosił zaledwie 7 tys. ton, to import wynosił 175 tys. ton. W tym imporcie udział Stanów Zjednoczonych wynosi 80 tys. ton. Z Ameryki Południowej importował Szczecin w tym roku 77.800 ton fosforytów dla przetwórczych celów szczecińskich fabryk nawozów sztucznych.

W ogóle całość pozaeuropejskiego importu pokrywała zapotrzebowania przemysłu szczecińskiego, co raz jeszcze podkreśla ważność uprzemysłowienia, jako jedyne, pozakonjunkturalnego i niezagrożonego konkurencją obrotu towarowego z zamorzem.

Wypada wskazać na obroty Szczecina z Czechosłowacją, w której zapotrzebowanie hutnictwa zagłębia Morawsko-Ostrawskiego w rudy żelazne ze Szwecji było zawsze znaczne. Na mocy art. 363 traktatu wersalskiego Niemcy zobowiązane zostały do odstąpienia Czechosłowacji na lat 99 pewnych terenów portowych w Hamburgu i Szczecinie. Pertraktacje toczyły się — jeśli chodzi o odstąpienie pewnej strefy portowej w Szczecinie — przez długi szereg lat, nie dając pozytywnych wyników.

Niemcy wołały zapełniać opinię świata ustawicznymi narzekaniami na „krzywdy dyktatu wersalskiego“, niż w sposób kupiecki podchodzić do rzeczywistości.

A przecież import szwedzkich rud, z przeznaczeniem dla hutnictwa czeskiego, wynosił przeszło 650 tys. ton rocznie, przy czym rudy te ze Szczecina płynęły Odrą do Koźła, gdzie przeładowywane były na kolej.

Czechosłowacja żądała oddzielnej i administrowanej przez siebie strefy wolnocłowej w Szczecinie. Ze względów prestiżowych nie chciano tego przyznać, wskazując na to, że tylko przeładunki rudy są znaczne, a drobnica nie obejmuje nigdy całokrętowych ładunków dla Czechosłowacji, co powodowałoby przedrożenie manipulacji portowej i koszty dodatkowe dla statków. Przeładunek rud odbywać się mógł w Reiherwerderhafen (Nabrzeże Kaszubskie).

Tymczasem Gdańsk i Gdynia, mimo odległości 706 km, (gdy odległość Szczecin — Morawska Ostrawa wynosiła tylko 546 km), przyciągały znaczne ilości tych dostaw czeskich. Taryfa kolejowa polska była w przeliczeniu na marki niższa (5,45 marek za tonę, gdy niemiecka taryfa obliczała 6,60).

Już w roku 1929 przeładowały Gdynia i Gdańsk tranzytowo do Czechosłowacji 401 tys. ton.

Polski Szczecin stanie przed tym samym zagadnieniem i czeska wolna strefa portowa będzie tutaj wpływała ożywiająco na obroty w porcie.

Również Dolne Łużyce ze swym przemysłem sukienniczym oraz zagłębiem węgla brunatnego winny stać się domeną polskiego Szczecina.

Konkurencja Hamburga i rozwój zarządu portem

A jednak rozwój Szczecina nie był w ogóle łatwy. Wynikało to już z szeregu przedstawianych wyżej momentów.

W latach 1890 — 1903, — ale również i potem, — „walka z molochem Hamburga wydaje się beznadziejna“ (Der Kampf gegen den Moloch Hamburg erscheint aussichtslos) — stwierdzały sprawozdania kupiectwa szczecińskiego, Izby i sfer portowych.

Albo taki jeszcze refren:

„es ist trostlos — pisali armatorzy szczecińscy — dass wir nach hartem Kampfe zusehen muessen, wie uns von Hamburg und Luebeck ein Teil unseres Geschaeftes nach dem andern entwunden wird, und zwar durch Hilfsmittel, welche uns versagt sind, a n d e r e n aber unter teilweiser Beihilfe der Koeniglich — Preussischen Staatsregierung geschaffen werden“.

Bo rzeczywiście Szczecin rozwijał się słabiej niż Hamburg i Lubeka, począwszy od lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia.

Wymogi nowoczesnej żeglugi rosły, gdy tymczasem port szczeciński w rozwoju swoim opierał się na samym mieście i jego sferach portowych i przemysłowych.

Stanowczo za długo pozostawał szczeciński port w zarządzie miejskim, gdy inne porty przejęte były dawno przez państwo lub mieszane organizacje, specjalnie ku temu celowi utworzone.

Istotnie dopiero w r. 1923 przeszła administracja portu szczecińskiego z rąk tzw. miejskiej deputacji portowej w ręce spółki pod nazwą „Szczecińska Wspólnota Portowa“. Przez cały czas trwania zarządu deputacji miejskiej, składającej się aż do pierwszej wojny światowej z 21 członków — w tym 4 członków magistratu, 9 radnych miasta, 8 przedstawicieli obywatelstwa — wszelkie wydatki, związane z portem pokrywane były przez samo miasto lub systemem pożyczek miejskich.

Tymczasem unowocześniony port morsko-rzeczny Szczecina domagał się już gdzieś około roku 1873 zmiany tego systemu.

Przypomnę w związku z tym pokrótce, że przed rokiem 1873 port ograniczał się do umocnionych nabrzeży Odry. Dopiero zniszczenie wałów fortecznych Szczecina, oraz powiększający się ruch okrętowy, — dzięki wydatniejszemu pogłębieniu drogi morskiej Szczecin — Świnoujście — umożliwiły powstanie basenu portowego na rzece Starówce (Dunzig). Od roku 1894 rozpoczęła się budowa tzw. strefy wolnocłowej, której wschodni basen, jako pierwszy, oddano w r. 1898 do użytku.

Dalszą datą rozwojową nowoczesnego portu była uchwała rady miejskiej z roku 1905, postanawiająca budowę basenu przemysłowego. W r. 1906 rozpoczęto budowę zachodniego basenu strefy wolnocłowej, którą przekazano do użytku w r. 1910.

Ale uchwała o budowie basenu przemysłowego pozostała przez 7 lat na papierze z braku funduszy. Podjęto budowę dopiero w roku 1911.

Jednakże dopiero w roku 1917 przystąpić mogło miasto do wykończenia tzw. Steinbruchhafen, będącego składową częścią basenu przemysłowego, dziś zwanego Kanałem Górnośląskim.

Natomiast basen portowy, w którym ogniskował się aż do roku 1939 obrót towarów masowych, tzw. Reiherwerderhafen oddano do użytku w latach 1919 — 1920. Dziś nazywa się on Kanałem Kaszubskim.

Powojenne trudności finansowe miasta przekraczały jego zdolność finansowania portu. Zainteresowano więc skarb pruski, wskazując na ogólnopolskie znaczenie portu i osiągnięto tyle, że powstała spółka „Szczecińska Wspólnota Portowa“.

Do „Wspólnoty“ włożyło miasto wszystkie swoje inwestycje portowe wraz z nieruchomościami miejskimi. Skarb pruski przejął pożyczki miasta, zaciągnięte na cele portowe; wynosiły one per 31. III. 1923 — 180 milionów marek papierowych, które zwaloryzowano na 35.546 tys. marek złotych. Po potrąceniu już zapłaconej sumy pozostał dług przejęty przez „Wspólnotę Portową“ w wysokości 24.895 tys. marek złotych, które później zwaloryzowano na 3.100 tys. marek

Obydwaj udziałowcy „Wspólnoty“ mieli odtąd wspólnie zarządzać i rozbudowywać urządzenia portowe, jak również zarządzać koleją portową. Istotnie odtąd ustały na czas pewien trudności finansowe w rozbudowie portu. Do końca lipca 1926 r. zainwestowano 120 milionów marek papierowych, oraz 9.945.600 marek rentowych, które oprocentowane po 3% przewidywały amortyzację roczną w wysokości 1%.

Zarząd właściwy portu spoczywał w rękach tzw. Rady Portu (Hafenbeirat) pod przewodnictwem nadprezydenta miasta, 3 przedstawicieli miasta i 3 przedstawicieli państwa pruskiego, oraz 2 przedstawicieli kupiectwa szczecińskiego, delegowanych przez miejscową Izbę Handlową. Szczegółowa umowa spółkowa przewidywała w paragrafie 13 rozwiązanie „Wspólnoty“, skoro zainwestowany przez państwo pruskie kapitał zostanie zamortyzowany; całkowite urządzenia portowe przejdą wtedy znów na własność miasta Szczecina.

„Szczecińska Wspólnota Portowa“ wyłoniła „Szczecińską Spółkę dla Eksploatacji Portu“, jako spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością (1. IV. 1923). Kapitałem zakładowym spółki w wysokości 75 tys. marek rentowych podzieliły się Prusy i miasto Szczecin po 30 tys., a kupiectwo szczecińskie włożyło 15 tys. Zatem stosunek kapitałów obracał się w proporcji 2:2:1. Nad Spółką Eksploatacyjną stała rada nadzorcza, złożona z 10 członków. Spółka nie była osobą prawa publicznego, lecz prywatnego i „zobowiązana była do eksploatawania portu na zasadach kupieckich“. Statut spółkowy przewidywał, że czysty dochód (§ 18) zużywa się wyłącznie na odnowienie urządzeń portowych.

Z tytułu przekazanych Spółce urządzeń portowych zobowiązana była Spółka do opłacania dzierżawy na rzecz Szczecińskiej Wspólnoty Portowej w stosunku 4% wartości tych urządzeń, przy czym w pierwszych trzech latach istnienia Spółki czynsz dzierżawny wynosił 2 i 3%. Umowa spółkowa ważna była do 31. 12. 1952, po czym przedłużać się miała automatycznie na dalsze 10 lat, o ile nie byłaby na dwa lata przedtem wypowiedziana.

W całym tym układzie spółkowym uderza drobiazgowość oceny strony finansowej. Ewolucja jednak już wkrótce zmusiła do zmiany § 18 odnośnie czynszu dzierżawnego. Nastąpiło to w lipcu 1925 r. Zmiana poszła w tym kierunku, że zamiast obliczać czynsz od wartości przejętych urządzeń, opłacała go odtąd Spółka eksploatacyjna w wysokości 5% miesięcznych wpływów eksploatacyjnych. Nadto poczynszy od r. 1928 nastąpiła fuzja osobowa w organach nadzorczych, zarówno Wspólnoty Portowej, jak i Spółki Eksploatacyjnej.

Ale dalszy powojenny rozwój portu szczecińskiego nie potwierdził optymistycznych przewidywań. — Trudności finansowe portu nie zmalały. Efektem finansowym obu spółek były znaczne deficyty, zresztą wierne odbicie niekorzystnych warunków gospodarczych, wśród których rozwijać się musiały szczecińskie przeładunki portowe.

Mam przed sobą bilansowe zamknięcie obu spółek za lata 1924, 1925, 1926 i 1927 per 31 marca każdego roku. Pomimo „ufryzowania“ bilansów z powodu nieodprowadzania przewidzianych czynszów dzierżawnych (a tylko małego ich odsetka), oraz niezainwestowania sum w odnowienia urządzeń portowych — łączny dochód książkowy za te cztery lata wynosił okragło 753 tys. marek, a strata łączna 337 tys. marek.

A. Hoppe w dysertacji swej z lutego 1929 r., analizując rachunek strat i zysków stwierdza, że udziałowcy zainwestowali w tym czasie 1.334 tys. mk, wobec czego rzeczywista strata obu spółek do 31. III. 1927

wyniosła 918 tys. marek. — W roku 1928 preliminarz budżetowy przewidywał dalszą dopłatę miasta w wysokości 472 tys. marek.

Ten sam Hoppe, na podstawie budżetów miejskich Szczecina za lata 1900 — 1913, wykazuje ówczesne dotacje miasta na rzecz portu, obracające się rocznie między 540 tys. a 700 tys. marek. Ponieważ był to okres wielkich inwestycji portowych, dochodzi on do wniosku, że „w latach 1924—1928 sytuacja finansowa portu znacznie się pogorszyła“.

Jedynym plusem po roku 1923 było to, że już nie samo miasto, lecz również skarb pruski brał udział w tych dopłatach na rzecz portu szczecińskiego; powodowało to pewne odciążenie budżetu miejskiego. — Dodać przy tym należy, że rok 1926, jak również częściowo rok 1927 był, jako okres konjunktury z powodu strajku węglowego w Anglii, okresem znacznego ożywienia się obrotów portowych Szczecina, dzięki czemu np. wywóz węgla z Szczecina osiągnął nienotowaną wysokość, bo 2.329 tys. ton, choć w całym okresie 1920 — 1933 nie przekraczał prawie nigdy 200 tys. ton.

Jak dalece konkurencja Hamburga i Lubeki była dotkliwa, poucza obraz liczbowy z lat 1901, 1902 i 1903.

Obrót towarowy Lubeki wzrósł o 53 tys. ton, Hamburga o 570 tys. ton, podczas gdy port szczeciński wykazał spadek w wysokości 130 tys. ton w porównaniu z rokiem 1901.

Znawcy i statystycy portowi wskazywali na to, że od r. 1896 rozwój obrotów portowych Szczecina wykazywał charakter stagnacyjny, podczas gdy Hamburga i Lubeki wzrastał. Przypisywano to ogólnie „niezdrowym i nienaturalnym przeszkodom, jakie zahamowały swobodny rozwój“. (F. Uecker).

Statek o pomiarach 4.500 cbm, wpływający do portu szczecińskiego z ładunkiem węgla w ilości 3.000 ton, po przeładunku do skut rzecznych, odpływający potem w balaście, ponosił w Szczecinie następujące opłaty portowe, z pominięciem opłat ubocznych:

na wejściu	0,06 mk		
na wyjściu	0,06 „		
	0,12 mk	od 1 cbm x 4.500	— 540,00 mk
opłata za pogłębienie	3.000 ton x 0,12	—	360,00 „
miejska opłata portowa	2,5 feniga za 1 cbm	—	112,50 „
miejska opłata od ładunku	0,03 za tonę	—	90,00 „
razem . .			— 1.102,50 mk

Tymczasem skarbową opłatą portową w Hamburgu wynosiła łącznie 0,06 od cbm, a więc 270 mk.

Tym samym różnica opłat portowych wynosiła na niekorzyść Szczecina 832,50 mk. Innymi słowy, obciążenie na jednej tonie w Szczecinie było, o 0,28 mk wyższe, aniżeli w Hamburgu.

Toteż sprawozdanie szczecińskiej korporacji kupieckiej stwierdzało z tego już jednego powodu „odpływ statków, a co za tym idzie również obrotów towarowych ze Szczecina do Hamburga“.

Wysokie opłaty za używanie tzw. drogi pełnomorskiej Świnoujście — Szczecin powodowało omijanie Szczecina przez statki wielu armatorów na korzyść Hamburga.

Huta KRAFT w Szczecinie zapłaciła w r. 1902 ponad 47.000 mk z tytułu samych opłat od pogłębiania. Analogicznie i inne wielkie fabryki okręgu szczecińskiego.

UPOŚLEDZENIE PORTU SZCZECIŃSKIEGO POD ZABOREM PRUSKO-NIEMIECKIM

Tytuł tego rozdziału usprawiedliwiony jest wywodami kilku poprzednich. Przyzna to sam Czytelnik, mając w pamięci rozliczne „nędze i cienie“ rozwojowe portu szczecińskiego wyliczone w rozdziałach: wstępnym, dalej charakteryzującym port i Odrę, oraz zawierającym analizę obrotów towarowych i warunki konkurencyjne Szczecina w ramach statutu politycznego Niemiec.

Ale fakt ten jest w ogóle za mało znany w Polsce — i niesłusznie bywa pomijany dziś zwłaszcza, kiedy stwierdzenie tego stanu rzeczy wzmacnić może polską argumentację rewindykacyjną do Szczecina i bałtyckich ujść Odry.

Jeśli cały tzw. niemiecki wschód w poważnej niemieckiej literaturze polityczno-gospodarczej często nazywany był „das Sorgenkind des Reiches“ — czyli dzieckiem, powodującym szczególniejsze troski Rzeszy — to Szczecin i całe, zwłaszcza prawobrzeżne Nadodrze nazywało się „das Stiefkind des Reiches“ — a więc przybranym dzieckiem Rzeszy, albo lepiej: dzieckiem, traktowanym po macoszemu przez drugą matkę.

Określenie to spotykałem w licznych wypowiedziach zarówno w publikacjach, wyprzedzających na długo pierwszą wojnę światową, jako też w okresie powersalskim. Na upośledzenie Szczecina i Nadodrza żalili się dosłownie wszyscy, nawet wysocy dygnitarze prowincji zachodnio-pomorskiej, nadsyłani z głębi Rzeszy, skoro tylko czas dłuższy w tej części Bałtyku rządzić im wypadło. Pełno było aluzji na tle tego, nazwałbym, „kompleksu niższości“ i upośledzenia zachodnio-pomorskiego w ramach Rzeszy nawet w publikacjach o charakterze propagandowym. — Powołałem się tu tylko na roczniki 1928 — 1929 czasopisma „Pomerland“.

1.

Upośledzenie Szczecina — jego portu w szczególności — wytłumaczyć trzeba przede wszystkim szeregiem faktów, które powstać musiały z chwilą inkorporowania tej części Bałtyku do Prus (Rzeszy). Wskażę na nie pokrótce sposobem punktowym:

1. Port w Szczecinie był w ramach Prus, a potem Rzeszy jednym z wielu portów morskich, bynajmniej nie najkorzystniej z natury wyposażonym;
2. Rozwój handlu morskiego Prus do roku 1872 i Rzeszy cesarskiej po tym roku objął głównie porty morskie niemieckiego Morza Północnego;
3. Szczecin nie stał się — wbrew nadziejom i zapowiedziom tzw. Wielkiego Elektora — stolicą Brandenburgii wzgl. Prus;
4. Port szczeciński nie był nigdy uprzywilejowanym portem na niemieckim Bałtyku. Były nim porty w Lubece i Królewcu; ten ostatni, zarówno przed, jak i po pierwszej wojnie światowej, z uwagi na swe krańcowo-peryferyjne i graniczne usytuowanie geopolityczne, doznawał wielorakiej opieki;
5. Po uruchomieniu Kanału Kilońskiego w roku 1896 przybyła portowi w Szczecinie konkurencja Hamburga i innych portów północnomorskich, nawet w jego naturalnym i najbliższym zapleczu morskim tj. w Szwecji, Finlandii i Rosji Bałtyckiej;
6. Z tej samej przyczyny podupadał Szczecin już od 1909 roku, stopniowo coraz wyraźniej, jako centrum niemieckiego budownictwa okrętowego, choć przez prawie 25 lat był nim istotnie.
7. Konkurencja Hamburga i Bremy, wysokie opłaty na Kanale Kilońskim, niskie wody na wejściu do portu, wreszcie nader wysokie opłaty, pobierane na kanale morskim Szczecin — Świnoujście przekreśliły wszelką możliwość rozwoju regularnej żeglugi atlantyckiej w porcie Szczecin, co właściwie pozbawiło go charakteru portu na prawdę wielkiego;
8. W granicach polityczno-gospodarczych Rzeszy drogi wodne: Renu, Łaby, Wezery, Haweli i Szprewy szeregowały się daleko przed Odrą. Stąd ich uszląkowanie nastąpiło daleko wcześniej. I wszystkie następne, kolejne polepszenia odnośnych rzek i kanałów niemieckich: zachodnich, północnych i południowych, zawsze o wiele wyprzedzały odrzańską sieć wodną. To zaś dystansowało port szczeciński

nawet w jego naturalnym i kilometrowym zapleczu na korzyść konkurencyjnych portów niemieckich.

9. Polityka taryfowa kolei Rzeszy oraz ich polityka inwestycyjna kierowała się takimi samymi kalkulacyjnymi względami wyższej rentowności na zachodzie i w centralno-południowej Rzeszy. Przeciwnie nawet — na liczne przedstawienia i memoriały korporacji szczecińskiej Izby Handlowej w Szczecinie — wyliczono ze strony kolei Rzeszy niską rentowność istniejących linii kolejowych itp. Stąd m. in. wytwórczość eksportowa Śląska musiała omijać port szczeciński, wysyłana kolejami na zachód Niemiec.
10. Wszystkie wyliczone wyżej przyczyny powodowały daleko szybszy rozwój przemysłu, obrotów, ruchu statków, linii regularnych dalekomorskich, sieci komunikacyjnej itd., na zachód od Szczecina, wskutek czego port szczeciński tracić musiał systematycznie swe znaczenie. Najlepsi znawcy przedmiotu stwierdzali, że Szczecin utrzymał swą pozycję przodującą wśród niemieckich portów bałtyckich głównie dzięki powstałemu w porcie tym przemysłowi, którego zapotrzebowanie własne oraz eksport własny — całkiem prawie niezależnie od dostaw względnie zbytu na rynku wewnętrznym niemieckim — ratowały jego stale malejącą atrakcyjność;
11. Jeden rzut oka na usytuowanie Szczecina pod zaborem niemieckim w całym okresie do pierwszej wojny światowej przekonywa o tym, że — obok Gdańska i Królewca — musiał port ten posiadać najdroższy zakup surowców, półsurowców i fabrykatów, o ile je nabywać musiał na rynku niemieckim.
Również przy zbywaniu towarów na rynku niemieckim — za wyjątkiem częściowym do Berlina, Gdańska i Poznańskiego, a rud szwedzkich Odrą na Śląsk i Morawy — obciążały Szczecin wyższe frachty, aniżeli pozostałe porty niemieckie;
12. Nawet więc niezależnie od winy zaniedbań czynników urzędowych centralnych Prus i Rzeszy i nawet pomijając przemożne wpływy Hamburga i Bremy, nawet silniejsze Lubeki — musiało tempo rozwoju portu szczecińskiego w ramach Rzeszy kształtować się wolniej;
13. Nie podobno pominąć w tym wyliczeniu również i tego, że z braku regularnych i odpowiednio częstych połączeń okrętowych z krajami zamorskimi, Szczecin nie był właściwie nigdy portem rozdzielczym

tw. drobnicy, najcenniejszej części obrotów towarowych w każdym większym porcie;

14. Ponadto rozwój żeglugi transatlantyckiej do portów niemieckich w tzw. całokrętowych ładunkach towarów kolonialnych, owoców południowych, a przede wszystkim bawełny i wełny, całkowicie ominął Szczecin na korzyść Břemy i Hamburga.

Wskazany juř brak odpowiednio licznych i częstych połączeń żeglugi regularnej w Szczecinie powodował odpływ do portów niemieckich, które te połączenia regularne posiadały, nawet takich ładunków, które by w innych warunkach przez Szczecin taniej się kalkulowały.

2.

Tak przedstawiało się upośledzenie portu szczecińskiego w ramach cesarskiej Rzeszy. Można by juř w tym miejscu od razu dodać, że żadno z tych upośledzeń nie istniałoby dla Szczecina, gdyby był portem morsko-rzeczynym Polski Niepodległej.

Tymczasem warunki pogorszyły się jeszcze bardziej z chwilą powstania Polski, w której granicach, z woli twórców traktatu wersalskiego, nie znalazł się Szczecin. Obok bowiem wszystkich wyliczonych juř upośledzeń portu szczecińskiego sprzed pierwszej wojny światowej — doszły jeszcze następujące nowe:

1. Odpadnięcie zaplecza nadnoteckiego, gdańskiego, Pomorza i Poznńskiego po 1919 roku, oraz części najważniejszej — Górnego Śląska po roku 1922;
2. Osłabienie prężności gospodarczej Rzeszy i jej finansów w wyniku przegranej pierwszej wojny światowej (inflacja marki, wydanie floty handlowej, świadczenia reparacyjne);
3. Olbrzymia, stale wzrastająca konkurencja portu polskiego w Gdańsku, dawniej prawie nieodczuwana przez Szczecin;
4. Budowa i rozbudowa nieistniejącego dawniej portu polskiego w Gdyni, który w krótkim przeciągu 12 lat istnienia wybił się do rzędu największego portu na Bałtyku.
5. Rozbudowa przez Polskę sieci kolejowej do Bałtyku z tzw. żelazną Odrą, czyli linią kolejową Śląsk — Bałtyk na czele.
6. Katastrofalna dla portu szczecińskiego walka taryfowa kolei polskich i niemieckich, nie tylko w tzw. kilometrowym zapleczu Szczecina, ale i w Czechosłowacji, Austrii i na Węgrzech akwirująca ładunki na rzecz obydwu polskich portów;

7. Równoległe polityka kolei Rzeszy — częściowo pod wpływem ciężaru reparacyj wojennych — przestawiła się na ulgowe taryfy głównie na długie dystanse, wskutek czego Szczecin z nich korzystać nie mógł;
8. „Obrona Prus Wschodnich“, a więc i portu w Królewcu, powodowała dalsze jeszcze upośledzenie Szczecina;
9. Przewlekły kryzys rolny, stagnacja w przemyśle, autarkiczne gospodarstwa narodowe w krajach, które były dawniej dużymi odbiorcami przemysłu szczecińskiego (np. cementu, papieru, olejów, cukru);
10. Wzrastająca konkurencja wyrobów amerykańskich, co zmusiło np. przemysł samochodowy, maszyn do szycia, chemiczny — Szczecina, do poszukiwania nowych rynków zbytu;
11. Szybsza instrumentacja nowoczesna zachodnio-niemieckich dróg wodnych, aniżeli drogi odrzańskiej i kanału Szczecin — Berlin, ułatwiała usadowienie się tamtych w tzw. kilometrowym zapleczu Szczecina;
12. Długotrwała wojna celna z Polską dotkliwie uderza Szczecin, jego przemysł i port;
13. Rozgłośna, uporczywa akcja rewindykacyjna Rzeszy pod hasłem „krwawiących granic wschodnich“ paraliżuje, opóźnia i stale odraza konieczne inwestycje portowe także w Szczecinie;
14. Zastój i bezrobocie w Szczecinie, a szybszy wzrost obrotów w innych portach niemieckich znów dystansuje Szczecin. Tak samo oddziałuje zanik budownictwa okrętowego, całkowity demontaż „VULCANA“ w 1929 r. itd.;
15. Okres ożywienia nastąpił dopiero po roku 1934, tj. w okresie hitlerowskim. A więc chyba bardzo późno. Trwał krótko i raptownie przerwany został wybuchem drugiej wojny światowej wskutek wrześniowego napadu na Polskę.

Ale okres ten był także z wielu względów niekorzystny. W gospodarce bowiem ruch narodowo-socjalistyczny systemem licznych zakazów, ustawodawstwem antyżydowskim, planem czteroletnim oraz dążeniami autarkicznymi polityki gospodarczej III Rzeszy hamował pełniejszy rozwój.

Oto obraz nowych powojennych upośledzeń Szczecina, zresztą całkowicie bez pretensji do pełnego wyliczenia wszystkich główniejszych

przyczyn zaniedbania i zastoju. Ale już wymienione charakteryzują dość jaskrawo sytuację Szczecina, jako „kopciuszka portowego“ Rzeszy.

Żadna z kilku kolejnych akcji finansowej pomocy Rzeszy na rzecz tzw. zagrożonego wschodu nie obejmowała Szczecina w stopniu i rozmiarach, jakie były naprawdę potrzebne. Stąd „kompleks upośledzenia“ wzrastał się tutaj w całym 20-leciu powojennym całkiem widocznie.

3.

Dorzuć z kolei jeszcze garść danych, ilustrujących zagadnienie. Wychodzę bowiem z założenia, że wszystkie te fakty łącznie legitymują w niemalym stopniu prawo Polski do posiadania Szczecina wraz z swobodną żeglugą na Odrze.

Jeden z najlepszych znawców stosunków portowych Szczecina b. minister Rzeszy dr R. Krohne stwierdził z naciskiem, że „Szczecin i Pomorze zaniedbywano do pierwszej wojny światowej ze względów politycznych na rzecz zachodu“. Ten sam Krohne udawadniał w r. 1930, że „dzisiaj to się mści, bo Szczecin walczyć musi o swoją egzystencję“ (um seine Selbstbehauptung). Czytamy tam dalej dosłownie:

„Stettin wehrt sich gegen seine Vernachlässigung zu Gunsten von Plaetzen, sie sich auf fruehere Zeiten berufen, aber heute keine unmittelbare Schluesselstellung mehr besitzen“.

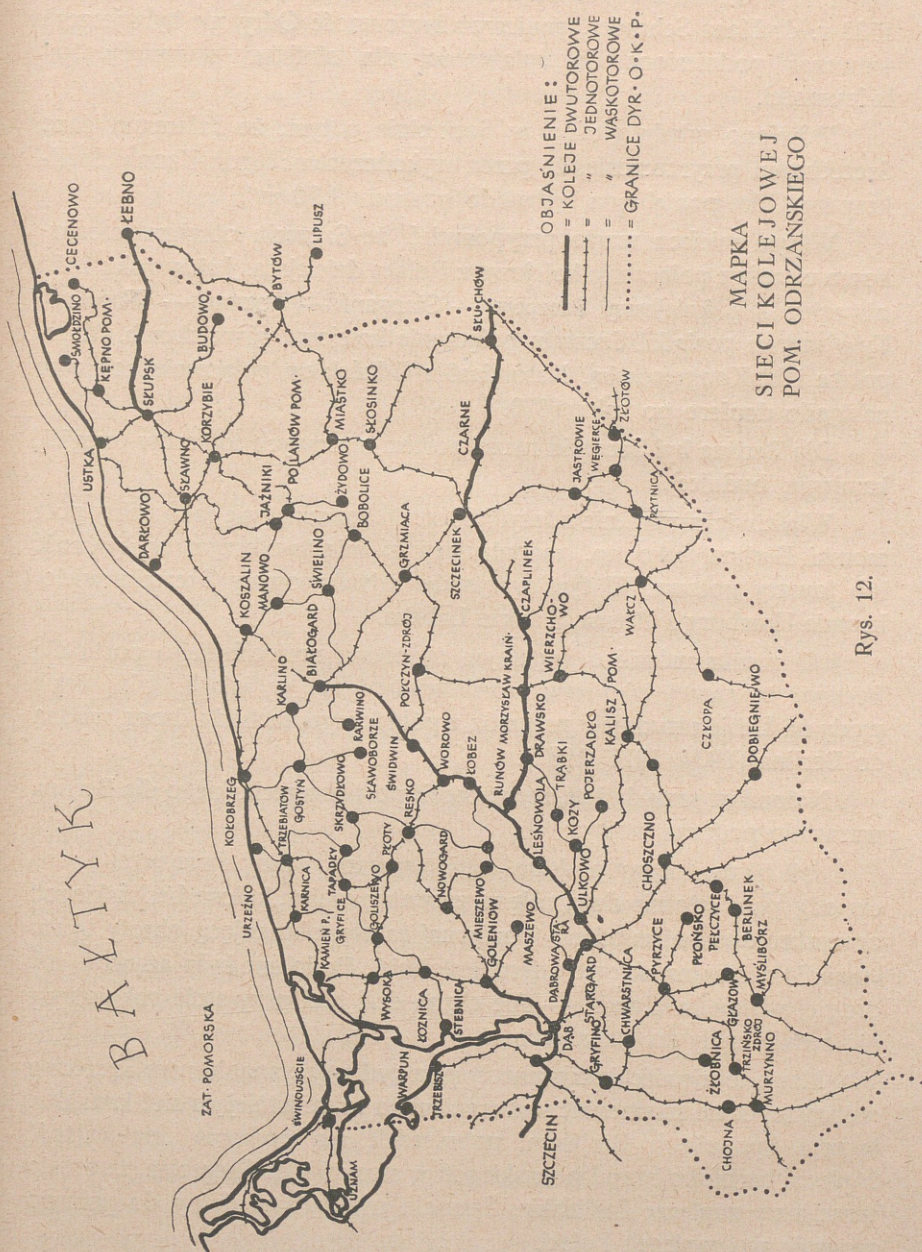
Krohne walczył przez piętnaście lat jako przedstawiciel Szczecina w Berlinie o lepszą komunikację dla Szczecina i Pomorza i o zbiorniki wodne np. w Otmuchowie na Odrze, o nowoczesne śluzy na kanale Szczecin — Berlin (Schiffshebewerk Niederfinow) itd.

A budowa śluz przeciągała się ze względów finansowych — choć wtajemniczeni twierdzili, że zapewne także z winy interwencji portów konkurencyjnych. Śluzy te stanęły dopiero w roku 1934.

I było to znów spóźnione, bo tymczasem kanały niemieckie północno-zachodnie i środkowe usadowiły się w basenie berlińskim, osiągając wielokrotnie wyższe obroty, aniżeli w najśmielszych planach mógł zdykontować Szczecin.

W związku z tym wypada wspomnieć, że koła handlowo-portowe Szczecina żywo zaniepokojone były otwarciem niemieckiego Kanału Środkowego (Mittellandkanal) 30 października 1938 r. Fakt ten uznano powszechnie jako „zagrożenie Odry od zachodu Niemiec“. Tego okre-

BALTYK



Rys. 12.

ślenia użył dosłownie w odczycie publicznym w Szczecinie 10 lutego 1938 r. dr Hans Schrader, ponieważ żeglowność Odry nie była jeszcze wówczas podniesiona do splawności dla statków o tysiącu ton ładowności.

Mówiono wtedy głośno w Szczecinie o tym, że „złamano dane Szczecinowi przyrzeczenie, że przed wykończeniem tegoż Kanału Środkowego Odra pogłębiona będzie do poziomu 1.70 m“.

W tym miejscu warto przypomnieć, że Szczecin otrzymał stosunkowo wcześniej połączenie kolejowe z Polską dzisiejszą. Już w roku 1856 otwarto linię kolejową Szczecin — Stargard — Poznań — Wrocław. Tym samym posiadał Szczecin połączenie kolejowe również z b. Małopolską i b. Kongresówką. Natomiast z Gdańskiem połączenie kolejowe nastąpiło dopiero po roku 1870.

Dla Berlina był Szczecin raczej portem masowych towarów (węgiel, kamienie, budulec).

Właściwie nigdy „nie zdążył“ Szczecin rozwinąć się jako pełny port morski Berlina, jako np. zaopatrujący to miasto-olbrzym w żywność lub towary gotowe. W tym wszystkim zdystansowały Szczecin wielokrotnie Hamburg i Brema, a także Lubeka.

Jeśli można mówić o większym znaczeniu szczecińskiego portu dla Berlina, to raczej jako tzw. Aushilfshafen np. w latach, gdy niskie wody na Łabie utrudniały przywóz z północnego zachodu drogą wodną do Berlina (1904, 1911, 1932).

Natomiast prawdą jest, że znaczenie portu szczecińskiego dla Berlina wzrastało podczas wojny.

I tak niezagrożony podczas całej pierwszej wojny światowej Szczecin odgrywał istotnie dużą rolę w zaopatrywaniu „kolosa berlińskiego“ oraz zbrojowni niemieckich (porównaj tabelę, obrazującą obroty towarowe Szczecina za ubiegłe czterdziestolecie). Podobnie było aż po 4. rok drugiej wojny światowej. — Ale chyba dziś nikt przy stole pokojowym nie będzie czuł na ten argument...

Mimo to niemieckie argumenty przeciwko-przyznaniu nam Szczecina zechcą zapewne szermować wskazaniem na to, że istniejąca sieć kanałów, łącząca Szczecin z Berlinem, potwierdzić ma rzekomą „naturalność zaplecza berlińsko-brandenburskiego“ w stosunku do Szczecina, że przeto utraciwszy zaplecze berlińskie, Szczecin nie będzie zdolny do pełnego rozwoju w granicach Polski.

Powołuję się na wywody poprzednich rozdziałów. Dodam tutaj tylko jeszcze, że na tabeli nr 9 zestawilem obroty Szczecina z Berlinem. Liczby te żadną miarą nie potwierdzają argumentów niemieckich.

Po pierwszej wojnie połączenia kolejowe Szczecina z Górnym Śląskiem (częścią niemiecką) musiały odbywać się na liniach kolejowych zachodnich, okrężnych, więc odleglejszych. Np. tylko jednotorowa kolej łączyła, via Rypin, Szczecin z Głogowem.

A przecież w ciągu 20 lat na tym odcinku nie uczyniono niczego dla Szczecina.

Drogie frachty obciążały zarówno przywóz jak i wywóz do dalszych rynków zbytu w Niemczech, i to w stopniu stosunkowo wyższym aniżeli uprzywilejowane pod każdym względem Prusy Wschodnie. Z winy tej polityki taryfowej Rzeszy, całkowicie odpadł zbyt ziemniaków, zwłaszcza z Pomorza przedodrzańskiego. Żyto notowane było w Łebnie o 1,50 mk niżej aniżeli w Szczecinie (za 50 kg). Ziarno siewne, którego dostarczał specjalny handel szczeciński przez całe 20 lat przed pierwszą wojną światową do Poznańskiego i Śląska, odpadło również całkowicie.

Jeśli chodzi o odrzańskie połączenia z portem szczecińskim, przypomnieć należy liczne naturalne braki tej rzeki, które powodowały na przestrzeni całych 60 lat ostatnich bardzo poważne opóźnienia w komunikacyjno-gospodarczej wydajności tej głównej arterii, łączącej Szczecin z jego zapleczem.

Nieprawdą jest, że wytwórczość Śląska kierowana była przez Szczecin. Analiza statystyki przewozów kolejowych stwierdza, że szła ona głównie na zachód Niemiec. W ogóle dla eksportu śląskiego inne porty niemieckie pełniły tę służbę.

Nieprawdą jest, że nadwyżki rolnicze z tzw. niemieckiego wschodu szły drogą morską. Szły one w olbrzymiej przewadze kolejami (Dieckman). Również wywóz produktów bogato rozgałęzionego przemysłu szczecińskiego nie znajdował rynków zbytu w Niemczech, ale musiał je sam akwirować znacznie dalej. Był to przemysł nastawiony prze-ważnie na eksport zamorski.

Dlatego to Szczecin, jego Izba Handlowa, korporacja kupiecka i handel spedycyjny śledziły z dużą uwagą politykę traktatów handlowych Rzeszy.

Port ten bowiem żył nie z rynku niemieckiego, podobnie jak przemysł Szczecina pracował nie dla rynku niemieckiego lub tylko zachodnio-pomorskiego. Tym tłumaczy się m. in. głównie fakt, że ilekroć wysokie

cla albo beztraktatowe okresy uniemożliwiały eksport szczeciński — przemysł ten przeżywał ostre kryzysy i bywał częściowo unieruchamiany.

4.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie ogłosiła w roku 1929 specjalny memoriał (Denkschrift), pod znaczącym tytułem: *Schaedigung der Wirtschaft des Regierungsbezirk Stettin durch die Grenzziehung im Osten*“.

Odsyłam Czytelnika do tego memoriału, ponieważ zawiera on sporo wiadomości i liczb, które zarówno w polskim planowaniu w tej części Bałtyku, jako też w dyskusjach przed konferencją pokojową mogą być z powodzeniem wyzyskane. — Pomijam szczegóły, odbiegające od wywodu tego i cały balast rewizjonistycznych argumentów II Rzeszy. Natomiast za cytowanym memoriałem Izby Szczecińskiej powtórzyć chcę pokrótce te liczby, które memoriał podawał jako straty Szczecina z powodu odpadnięcia zaplecza polskiego.

Skoro bowiem tereny te wraz z całym Śląskiem i całym pograniczem Poznańskiego tudzież Pomorzem Zachodnim — stanowią dziś obszar polityczny Państwa Polskiego, przeto przywrócone zostały Szczecinowi potencjalnie te właśnie utracone aktywa.

Tym samym widoki rozwojowe muszą być dla Szczecina lepsze, aniżeli mogły być kiedykolwiek w ramach jakichkolwiek granic Rzeszy.

A więc przemysł cukrowniczy Szczecina sprowadzał z Poznńskiego przed pierwszą wojną rocznie 180 tysięcy ctn. cukru surowego. Dostawy te odpadły szczecińskiej rafinerii całkowicie. Rafineria ta dostarczała np. w roku 1913 do Poznńskiego i na Pomorze Gdańskie 112 tys. ctn. rafinady. Memoriał oceniał tu stratę Szczecina na przeszło pół miliona marek rocznie. Memoriał przyznawał, że szczecińska rafineria lukę tę „wyrównywać mogła tylko przy znacznych dopłatach frachtowych“.

Przemysł chemiczny i nawozów sztucznych Szczecina dostarczał rocznie do utraconego zaplecza polskiego towarów za 1.700.000 mk. Memoriał stwierdzał, że według orzeczeń zainteresowanych nastąpiła 50% redukcja produkcji.

Przemysł olejarski Szczecina dostarczył w r. 1913 — 10.000 makuchoń soja (Sojaschrot), za cenę 1.500.000 mk. I ta pozycja stracona została całkowicie po wojnie.

Przemysł cementowy dostarczał w r. 1913 — 134.223 ton cementu do utraconego zaplecza polskiego. Ten zbyt odpadł po wojnie cementowniom szczecińskim całkowicie.

Huta Kraft w Szczecinie dostarczała rocznie 5.000 ton surówki żelaza, oraz 13.000 ton cementu. Dostawy te zmalały do 220 ton w roku 1927. — Tak samo przemysł stoczniowy ucierpiał tutaj dotkliwie z powodu rozbudowy stoczni gdańskiej i elbląskiej oraz wskutek budowy stoczni w Gdyni.

Szczeciński hurt towarów kolonialnych szacował swój utracony zbył na sumę 6.000.000 mk. Wywóz nasion z Szczecina do utraconego zaplecza zmalał bardzo znacznie a wynosił dla jednej tylko wielkiej firmy szczecińskiej aż 3.500 ctn. rocznie. Memoriał stwierdzał: „spadł on do minimum i nie mógł być aż do roku 1929 nigdzie wyrównany“. — Tak samo handel zbożem i olbrzymi obrót mąką drogą wodną z Poznania, zredukowane zostały po wojnie do minimum. Memoriał stwierdzał: „były to straty niepowetowane, skutkiem tego Szczecin zatracił po wojnie całkowicie swoje znaczenie jako „der bedeutenste Getreideausfuhrplatz der Ostseekueste“, a przypominam, że ucierpiały na tym przede wszystkim wielkie młyny szczecińskie i handel portowo-spedycyjny.

Dalej ucierpiały w Szczecinie: hurt lakierów, farb, pokostów, (stratę szacowano na przeszło 400.000 mk rocznie), nadto hurt win itp., który oceniał stratę na 600.000 mk rocznie; także przemysł meblarski Szczecina i fabrykacja beczek i kadzi, które nie odzyskały swego zbytu w Poznańskim.

Ale bodaj najdotkliwiej ucierpiał szczeciński handel śledzi. Oceniał on straty w polskim zapleczu na 50.000 ton rocznie. Wspomniany memoriał głosił dosłownie: „neue Absatzgebiete konnten bisher nur im geringen Masse erschlossen werden“.

Ponadto ustał „handel rybą świeżą, dla której głównie polski Górny Śląsk, Pomorze Gdańskie itd., z swą katolicką ludnością stanowiły wspólny rynek zbytu“ („ein glänzendes Absatzgebiet“).

Tyle z memoriału Izby Szczecińskiej.

Wynika z tego bezspornie, że polski rynek posiadał stare tradycje w porcie i handlu szczecińskim, skoro tak dotkliwie utratę jego odczuwał Szczecin jeszcze w dziesięć lat po Wersalu.

W ogóle Szczecin oczekiwał zawsze wiele od dobrych stosunków z Polską.

Szczecin i kupiectwo szczecińskie wysyłały często delegacje zarówno na Targi Lwowskie, jak i na Targi Poznańskie; ostatnio w roku 1937. Koła szczecińskie zabiegały o szybkie i długotrwałe ustabilizowanie stosunków z Polską — i to wbrew grubemu tynkowi hitlerowskiej kasty urzędniczej, nadsyłanej z Berlina dla rządów na Pomorzu.

Przypominam, że gdy 26. I. 1934 r. zawarty został 10-letni „pakt przyjaźni z Polską” — Szczecin odetchnął (atmete auf). Sympatia do hitleryzmu podniosła się wtedy na Pomorzu, zwłaszcza wśród szczecińskiego kupiectwa i pośród przemysłowych kół szczecińskich. Wiązano bowiem nowe nadzieje z tym faktem.

Dopiero gdy przyszły ograniczenia eksportowe i coraz ostrzejsze dewizowe w latach 1935 — 1936, a w listopadzie 1935 zakazy wywozu tłuszczów, olejów, ziemniaków, surówki żelaza, skór i wyrobów tekstylnych — nadzieje te znów przygasły.

Gdy Rosja znosi tak zwany „Torgsin“, Szczecin — zawsze czuły na wznowienie handlu z Rosją, datującego się od czasów Fryderyka Wielkiego — przygotowuje się do handlu z nią.

Kiedy jednak w lutym 1936 r. nastąpiły znane ograniczenia w ruchu tranzytowym przez Polskę do Prus Wschodnich — szczecińskie koła gospodarcze jeszcze mocniej przygasły. Czuły nadciągającą burzę, której tu sobie nikt nie życzył, kto rozumował kategoriami gospodarczymi.

Reasumuję. Szczecin i całe Nadodrze cierpiały w obrębie Rzeszy na upośledzenie; można by to nazwać kompleksem niższości. Żalono się na „macosze traktowanie prowincji pomorskiej“ i na jej lekceważenie, nawet „na poniewieranie opinią Pomorzan“.

Można by zebrać spory tomik wypowiedzi wybitnych Pomorzan, którzy żalili się na tym tle właśnie: to na władze centralne w Berlinie, to na prasę niemiecką, to znowu na całą opinię w głębi Niemiec.

Wydawano specjalne publikacje, mające na celu przełamanie w opinii niemieckiej lekceważenia Pomorzan i Pomorza.

Stan taki trwał aż po okres hitlerowski włącznie, skoro jeszcze Br. Heinemann pisał dosłownie: „Pomorze nie jest znane w szerokiej opinii niemieckiej“. Tak samo pisał jeszcze w kwietniu 1939 prof. Simoleit, wprowadzając to głównie do Pomorza przedodrzańskiego. Herbert Gaede, rzecznik hitlerowskiej propagandy na Pomorzu, zwracał się do opinii niemieckiej jeszcze w połowie 1940 r. m. in. słowami: „man sollte Abbitte tun an Pommern“.

Tym samym ze strony urzędowej stwierdzono, że Pomorze i Pomorzanie traktowani byli jako coś mniej wartościowego, po części obcego, coś zbyt odległego, czego ani znać, ani poznawać nie warto.

GDYBY SZCZECIN PRZYPADŁ JUŻ W 1919 ROKU POLSCE...

1.

Na mapie geopolitycznej Niemiec północno-wschodnich po pierwszej wojnie światowej — a szczególnie po roku 1922 — każdego uderzać musiało to, że Szczecin oraz Pomorze Odrzańskie, zarówno na wschodzie, jak na południu, doznało znacznego pogorszenia pod względem usytuowania komunikacyjnego. Że przynależąc z natury do polskiego zaplecza, już wtedy osłabione zostało komunikacyjnie w sposób nader zasadniczy.

Było widoczne, że to „komunikacyjne okaleczenie“ Nadodrza osiągało również jego środkowej części, skoro Odra, posiadająca żeglowne dopływy wyłącznie na wschodzie, skarłowaciała jako główna arteria komunikacyjna.

Tymczasem Szczecin nie mógł w reszcie Niemiec akwirować znaczniejszych ładunków z powodu nadmiernej konkurencji Zachodu i Północy Niemiec.

Nadto właśnie wyjątkowa koncentracja linii kolejowych i wodnych z całej Rzeszy dookoła Berlina osłabiała, nawet podważała potencjał możliwości akwizycyjnych portu szczecińskiego w centralnym zapleczu niemieckim. W tych warunkach drogą wodną i kanał Szczecin — Berlin nie mogły stanowić rekompensaty za utratę dogodniejszych komunikacji ze Śląskiem oraz polskiego zaplecza na wschodzie, południowym wschodzie i południu.

Wprawdzie najwięcej ucierpieć musiało w całym okresie lat 1919 — 1939 wschodnie, czyli prawobrzeżne Pomorze Odrzańskie, określane przez ekonomistów niemieckich, jako „półwysep zamierający“. Ale bardzo dotkliwe straty poniósł przede wszystkim sam port szczeciński i jego rozgałęziony przemysł portowy.

W ogóle sieć kolejowa niemiecka z wybitną koncentracją ku Berlinowi, oraz przy przewadze kierunku zachód-wschód w tzw. głównych

liniach kolejowych — zaciążyć musiała fatalnie nad losami gospodarczymi Szczecina i całej tej części Bałtyku, z chwilą powstania w 1918 roku Polski niepodległej z terytorialnym dostępem do morza.

Polska bowiem naprawiała, w miarę swych ówczesnych ograniczonych możliwości finansowych, wady kolejnictwa przejęte po zaborcach. „Żelazna Odra“, jak Niemcy określali z przekąsem konkurencyjną linię Śląsk — Bałtyk, uzupełniała brakujące połączenie północ-południe, wskutek tego znaczna część obrotów z zachodu na wschód i ze wschodu na zachód, odbywająca się dawniej wzdłuż Pomorza, musiała odpaść. (Por. rys. 13).

Studium mapy kolejowej pogłębiało jeszcze bardziej negatywne wnioski z oceny całości komunikacyjnego usytuowania tego obszaru. Była to już tylko głowa z starorzyskiej legendy, pozbawiona tułowie i kończyn, zatem niezdolna do samodzielnego życia.

I tak też było w istocie. Cały ten obszar skazany był na łaskę i niełaskę dobrych traktatów handlowych z Polską, oraz korzystnych konwencji taryfowych.

Należyte wyjaśnienie tego właśnie kompleksu zagadnień jest nieodzowne dla zrozumienia niedorozwoju gospodarczego Szczecina i całego Nadodrza w całym minionym 20-leciu, między Wersalem a wrześniem 1939 r.

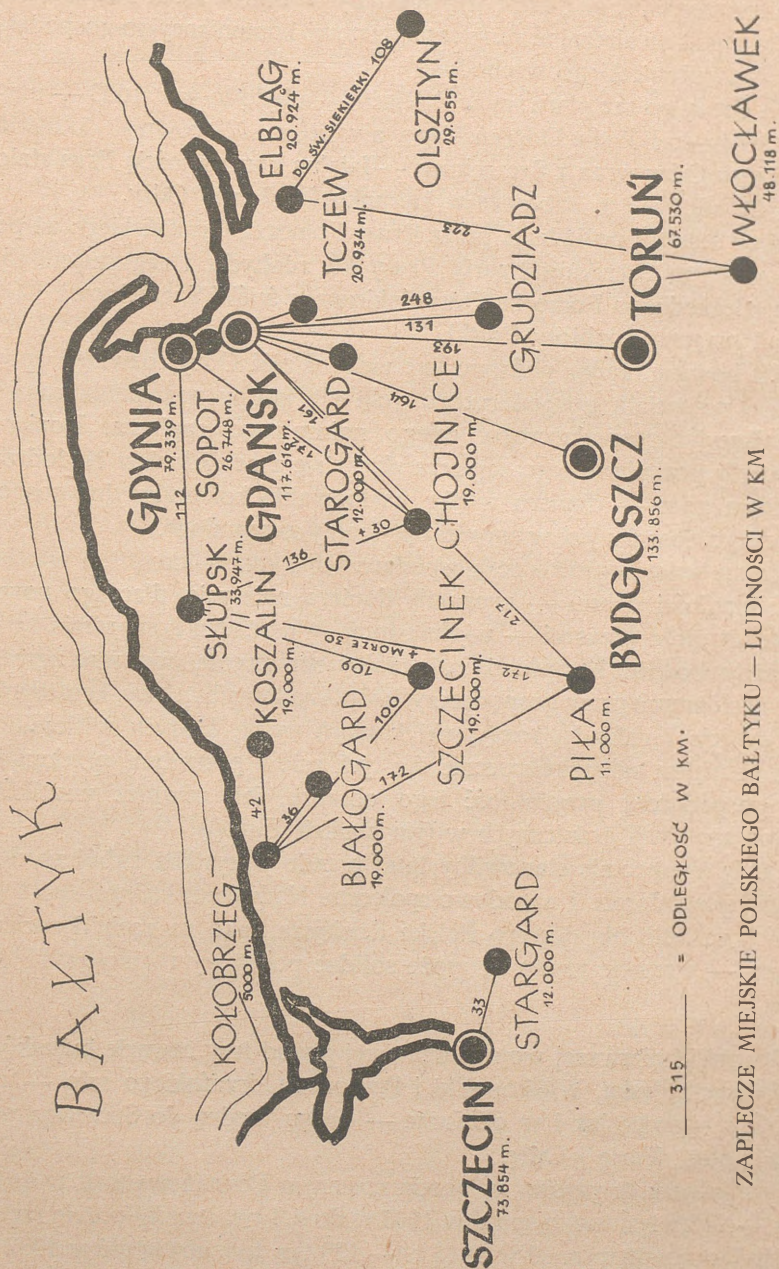
Jest to również jedynym kluczem dla zrozumienia najgłębszych przyczyn niemiecko-hitlerowskiego parcia w kierunku Gdańska, w kierunku Noteci i Warty, Poznańskiego i Śląska. I odwrócenie dziś tych przyczyn legitymuje w sposób szczególniejszy polskie parcie do Odry i za Odrę.

W tym miejscu mała dygresja.

Też polityków i historyków było albo Prusy, albo niepodległa Polska, bo obok siebie obydwa państwa istnieć nie będą mogły. Cokolwiek bowiem przyzna się z etnograficznie polskich obszarów nowemu Państwu Polskiemu — istotnie brakować będzie Prusom.



Rys. 13.



ZAPLECZE MIEJSKIE POLSKIEGO BAŁTYKU — LUDNOŚCI W KM

Rys. 14.

W tym rozumieniu traktat wersalski był kompromisem. Ale właśnie przez to zadał nieuleczalne rany organizmowi komunikacyjno-gospodarczemu tzw. niemieckiego wschodu.

Gdy Prusy po raz pierwszy w dziejach — a było to w r. 1653 — uzyskały dostęp do Bałtyku Odrzańskiego, a w roku 1721 również do ujścia bałtyckiego Odry wraz z Szczecinem — fatalną koniecznością Prus stało się parcie zdobywcze, zaborcze w kierunku środkowej Odry.

Zabór Śląska i posiadanie przez Prusy Pomorza Odrzańskiego aż po Pianę wraz ze Szczecinem parły Prusy ku zdobyciu i zagarnięciu zaplecza, niezbędnego Pomorzemu Odrzańskiemu, a ściślej Szczecinowi.

Stąd przyszły rozbiory Polski.

Nikt bowiem, żadne państwo nie może u ujść Odry rozwinąć optymalnego potencjału gospodarczego, jeśli nie jest w posiadaniu całego komunikacyjno-gospodarczego, całego naturalnego zaplecza. Dopiero wtedy, gdy posiadanie tego zaplecza złączy się z posiadaniem Nadodrza w jednym ręku — dopiero wtedy usytuowanie komunikacyjno-gospodarcze tego obszaru jest w sposób optymalny zapewnione.

Kto ten spłot konieczności gospodarczych i komunikacyjnych w całej ich rozciągłości doceni — zrozumie dopiero należycie, dlaczego nowa Polska nie może przystać — właśnie tutaj — na żaden kompromis.

Każdy bowiem kompromis oznaczałby okaleczenie, ponowne zgwałcenie niezłomnych praw gospodarczych. Spowodowałby nowe, kosztowne stałe dotacje i nakłady, rozgrywki konkurencyjne, których wielomilionowa pieniężna suma, rokrocznie dla tych celów potrzebna, przekreślałaby gospodarczą przydatność tego obszaru, jak również wszelkich nowych stypulacji granicznych w tym punkcie Europy.

Każdy kompromis stanowiłby tutaj przede wszystkim zabójczy cios w życie gospodarcze i narodowo-społeczne Nadodrza, któremu po tylu wiekach zaniedbania dopiero Polska dzisiejsza, jako na zachód zorientowana — wreszcie zapewnić może solidne podstawy rozwojowe.

2.

Do chwili pierwszej wojny światowej ponad trzy czwarte ładunków towarowych Śląska, Wielkopolski i Pomorza Odrzańskiego szło — zarówno w wysyłce jak i w odbiorze — drogą wodną do Szczecina poprzez Noteć, Wartę i Odrę.

Przeladunek towarowy w porcie rzeczonym Poznań wynosił w 1913 roku — 216,5 tys. ton, a spadł w 1937 r. do 5,3 tys. ton. W porcie rzeczonym w Gorzowie wynosił w 1913 r. — 129 tys. ton, aby spaść w 1932 r.

do 52 tys. ton, a w Kostrzynie, więc u spływu Warty i Odry, wynosi w 1912 r. — 143 tys. ton, spadając w 1932 r. do 42 tys. ton.

Czy może być wymowniejszy argument i dowód, że Szczecin powinien być włączony daleko wcześniej w system polityczno-gospodarczy Polski?

Lecz to dopiero jeden wycinek tego zagadnienia.

Bo kontakty handlowo-gospodarcze Szczecina z polskim zapleczem gospodarczym były — mimo rozdziału politycznego Szczecina z ówczesną Polską — tak wielostronne i tradycyjne, że w okresie powersalskim Państwo Polskie posługiwało się tym portem naprawdę w stopniu nie małym!

Dość przytoczyć fakt, że jeszcze w 8 lat po zakończeniu pierwszej wojny światowej — mianowicie w 1926 r. eksport i import z Polski via Szczecin wynosił okragło jeden milion 650 tys. ton towarów.

Ale pomijając wyjątkowy rok 1926, z uwagi na koniunkturę eksportową dla węgla polskiego z powodu przewlekłego strajku węglowego w Anglii, kiedy także porty niemieckie Hamburg i Brema wykazały znaczniejsze obroty z Polską — przez cały okres lat 1919 — 1939 polski import i eksport via Szczecin odgrywał największą wśród wszystkich bałtyckich portów niemieckich rolę. To zaś, że mały obroty, niczego od strony gospodarczej nie przesądza, zważywszy forsowną rozbudowę i zasadnicze uprzywilejowanie Gdyni.

Że jednak obroty Szczecina z Polską mimo wszystko istniały zawsze, że były kilkakrotnie wyższe niż z każdym innym portem Bałtyku niemieckiego, potwierdza gospodarczą potrzebę Szczecina dla polskiego obszaru gospodarczego, nawet w nienaturalnych warunkach politycznego statutu granicznego Polski i Niemiec między pierwszą a drugą wojną światową. Oto parę liczb:

w r. 1926 eksportowaliśmy via Szczecin				1.584 tys. ton
„ 1927	„	„	„	330 „ „
„ 1928	„	„	„	288 „ „
„ 1929	„	„	„	293 „ „
„ 1930	„	„	„	368 „ „
„ 1931	„	„	„	162 „ „
„ 1932	„	„	„	15 „ „
„ 1933	„	„	„	60 „ „
„ 1934	„	„	„	33 „ „
„ 1937	„	„	„	219.9 „ „

w r. 1926	importowaliśmy	via Szczecin	38 tys. ton
„ 1927	„	„	42 „
„ 1928	„	„	70 „
„ 1929	„	„	34 „
„ 1930	„	„	25 „
„ 1931	„	„	13 „
„ 1932	„	„	3 „
„ 1933	„	„	4 „
„ 1934	„	„	7 „
„ 1937	„	„	82.9 „

Dochodzą nadto obroty tranzytowe portu w Szczecinie z Polską, które wynosiły w imporcie 72 tys. ton w 1928 roku, 25 tys. ton w 1930 r. i 7,6 tys. ton w 1934 r., — a w eksporcie Polski przedstawiały się następująco:

w 1928 r.	—	288	tysięcy ton
„ 1929 „	—	293	„
„ 1930 „	—	368	„
„ 1931 „	—	161	„
„ 1932 „	—	97	„
„ 1933 „	—	122,5	„
„ 1934 „	—	56,7	„
„ 1935 „	—	26	„
„ 1936 „	—	14	„
„ 1937 „	—	16	„

Zasadniczo tranzyt ten składał się z ładunków eksportowych zboża, mąki i węgla obok innych, raczej koniunkturalnych grup towarowych.

Fakt, że gros tych ładunków szło drogą wodną, nie kolejową, potwierdza jeszcze bardziej naturalność ciążenia tej części naszego ówczesnego obrotu gospodarczego ku bałtyckim ujściom Odry — wbrew politycznym napięciom i pomimo uprzywilejowania polskich portów Gdyni i Gdańska.

Że lwia część naszych ówczesnych obrotów via Szczecin pochodziła z województw zachodnich, jest aż nadto wyraźne, a podkreśla to jeszcze bardziej znaczenie Szczecina dla Polski Zachodniej! Zatem — tym większe obecnie, po dokonanym tak potężnym przesunięciu się naszej granicy na zachód.

Zachodnio-bałtycka, czyli odrzańska orientacja Polski dzisiejszej zapewni nie tylko pełniejsze wyzyskanie i rozwój Ziem Odzyskanych — z Pomorzem Odrzańskim oraz Śląskiem na czele — ale złączy nas bardziej z Zachodem, jak również zbliży do gospodarczo najchłonniejszych rynków Bałtyku (Dania, Szwecja, Norwegia).

Dochodzi nadto argument wagi o wadze międzynarodowej: oto Państwo Polskie ma wykazać, że stając się gospodarzem na rozszerzonym Bałtyku, potrafi również obsłużyć cały, bezspornie duży potencjał handlowo-gospodarczy bratniej Czechosłowacji w zakresie rzeczno-morskich przeładunków: importowych, eksportowych i tranzytowych.

Liczbowym obrazem obrotów towarowych Czechosłowacji via Szczecin, którym służył po pierwszej wojnie światowej osobny obszar w porcie tzw. strefa wolnocłowa — warto oddzielnie się zająć, jako obrotem, który w większości swej gruntował się na podstawach naturalnego zaplecza morawskiego okręgu przemysłowego, zwłaszcza jego części wschodniej, w stosunku do odrzańskich ujść bałtyckich.

Wywozowe ładunki tranzytowe były stosunkowo niewielkie i wykazywały między 1928 — 1934 rokiem stałą tendencję zniżkową, bo z 67 tys. ton na 25 tys. ton. Natomiast przywozowe ładunki były nader pokaźne; ilustrują to liczby następujące:

1928 r.	—	627 tys. ton
1929 „	—	561 „ „
1930 „	—	417 „ „
1931 „	—	341 „ „
1932 „	—	88 „ „
1933 „	—	91 „ „
1934 „	—	173 „ „

Dominowały w tym obrocie stale importy rudy żelaznej (ponad 75%), nadto żelazo surowe, masa drzewna, gliny i kamienie; także ryby i oleje znaczniejsze wykazywały pozycje.

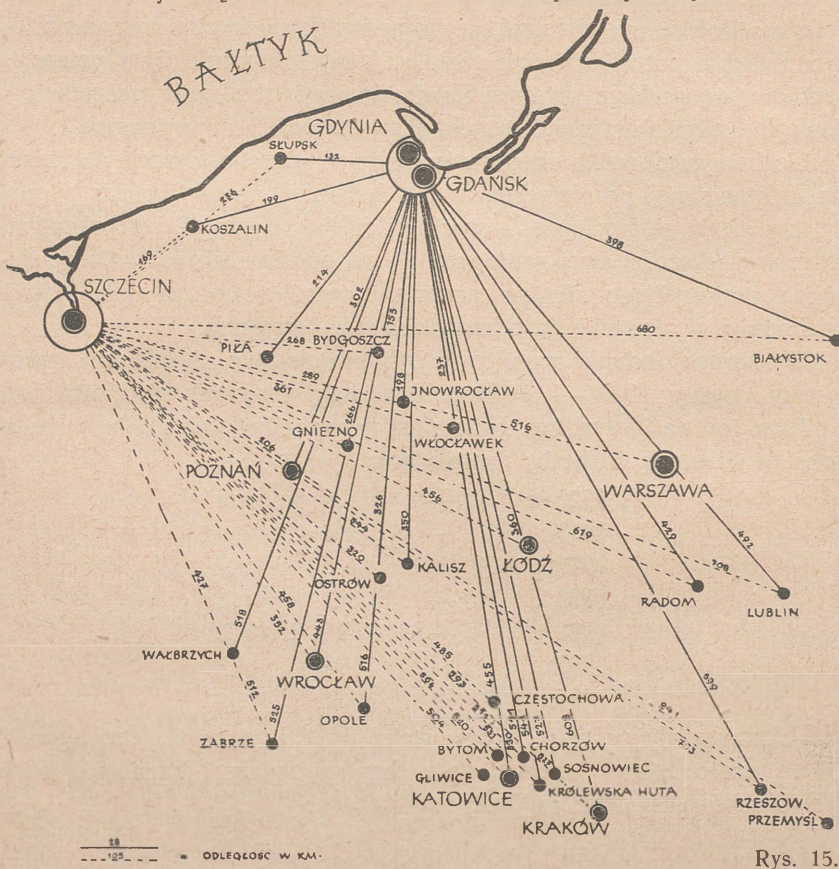
3.

Jak wiadomo, jest Szczecin także najbliższym polskim portem morskim w ogóle w Polsce, w której środek państwa przesunął się o 200 km na zachód.

Szczecin jest nie tylko najbliższym portem dla Śląska, (Wrocław — Szczecin 351 km koleją) — ale i dla Łodzi (450 km), przede wszystkim jednak dla Poznania (206 km) i dla Bydgoszczy, nawet niezależnie

od połączeń wodnych (Kanal Bydgoski, Noteć, Warta, Odra). Na tabeli nr 27 zestawiono odległości kolejowe zarówno dla Szczecina jak i Gdańska (Gdyni) od 30 większych miast polskich. Porównaj również rys. 15.

Wynika z tego jasno, że również sieć kolejowa, wykazująca najkrótsze relacje większości miast i ośrodków przemysłowych w Polsce



Rys. 15.

MAPKA SIECI KOLEJOWEJ POMORZA ODRZANSKIEGO

właśnie do Szczecina, domagała się już dawniej — a domaga się tego obecnie — aby Szczecin, Odra i jej bałtyckie ujścia wchodziły w skład Państwa Polskiego.

Stanowczo za mało docenia się fakt, że dzięki tym najkrótszym relacjom kolejowym Szczecin od polskich centrów gospodarczych i miej-

skich możliwe są olbrzymie oszczędności, że znaczą one bardzo wiele. Aby to unaocznić wystarczy zsumować konieczne dawniej dopłaty kolei polskich, pomijając nawet lepsze szanse konkurencyjne dla zbytu produkcji, zakupu surowców i półsurowców.

Przypominam, że Polskie Koleje Państwowe wg taryfy z 1. IV. 1937 roku obliczały od tony węgla, przewożonej w całowagonowych ładunkach z polskich kopalń Górnego Śląska do Gdyni lub Gdańska, zł 5,56. Natomiast na tej samej trasie przewóz tony węgla dla celów eksportowych — nawet na odległościach do 600 km — tylko 1,98 zł.

Otóż polski Szczecin zaoszczędzić może Skarbowi Państwa rok rocznie wiele milionów złotych w samych dopłatach kolei.

A były one przez lat dwadzieścia między pierwszą a drugą wojną światową niezbędne. Musiały być ponoszone — niewątpliwie kosztem poziomu cen wewnętrznych — a tym samym kosztem dalszych możliwości uprzemysłowienia kraju — celem wyrównania podówczas gorszych szans polskiego eksportu, głównie z winy czynników transportowych, tj. z braku Odry i Szczecina.

W tym miejscu jedna wielce znamienita dla rozumowania niemieckich kół urzędowych Szczecina wiadomość.

Oto koła szczecińskie, grupujące się około tamtejszej Izby Handlowej, sugerowały delegatom Izby Handlowej w Gdyni — ostatnio jeszcze w roku 1936 z racji pobytu delegacji w Szczecinie — porozumienie wspólne Gdańska, Gdyni i Szczecina, wymierzone przeciw konkurencji Hamburga i Bremy.

Gorącym zwolennikiem takiej ścisłej kooperacji gdyńsko-gdańsko-szczecińskiej był m. wielu innymi dr Krohne, znany już z kilku poprzednich cytat. Nie ma chyba jaskrawszego dowodu na to, jak bardzo Szczecin czuł się upośledzony w granicach Rzeszy Niemieckiej.

Nie ma też wymowniejszego świadectwa poczucia wspólnoty interesów Szczecina z pozostałymi portami polskimi, które — wbrew wszystkim wrogim nastawieniom politycznym — istniało. I było ono żywe, stwierdzając przez to samo, że czysto gospodarcze względy domagały się już dawniej wcielenia Szczecina do Polski, jako pełniejszego gwaranta jego rozwoju.

Przedstawiciele portu i spedycji szczecińskiej niejednokrotnie stwierdzali, że Polska Niepodległa, tzw. powersalska, nie byłaby nigdy budo-
wała Gdyni, jako portu wielkiego, gdyby była otrzymała porty w Szczecinie oraz w Gdańsku w niepodzielne władanie. Tymczasem Polska

powersalska musiała kosztem wielomilionowym budować port gdyński właśnie dlatego, że nie dano jej wtedy pełnego i nieskrępowanego dostępu do morza, jakiego wymagały potrzeby gospodarcze i państwowe.

Takie samo źródło powstania miała polska magistrala Śląsk—Gdynia, zwana też polską „Żelazną Odrą“, skoro nie dano Polsce ówczesnej Odry naturalnej (porównaj rys. 13, str. 112).

I ten port w Gdyni łącznie z „Żelazną Odrą“ fatalnie zaciążyły nad możliwościami rozwojowymi portu w Szczecinie w całym okresie między pierwszą a drugą wojną światową.

Port morski Szczecina i olbrzymi szczeciński port rzeczny odrzański — to płuca gospodarcze i płuca morskie nie tylko Polski, ale i Czechosłowacji (także Łużyc). Jest więc rzeczą zrozumiałą, że te dwa słowiańskie zaplecza Szczecina domagają się tego, by Polska, jako największy naród zachodnio-słowiański, była tu właśnie gospodarzem niepodzielnym.

Bez przesady powiedzieć można, że kluczowa pozycja Szczecina jest tak podstawowej wagi, że bez jego posiadania zeszloby odzyskanie Pomorza Odrzańskiego do znaczenia wydarzeń drugorzędnych. Nawet rozwój polityczno-gospodarczy nowej Polski — a od niego wszak zależy rozwój społeczny i kulturalny — stanąłby pod znakiem zapytania. Podobnie, jak z punktu widzenia strategicznego i obronności państwa — tylko lewy brzeg Odry może być granicą Polski, tak dopiero władanie nad wszystkimi ujściami Odry i Szczecinem nadaje posiadaniu przez nas piastowskiego Pomorza Odrzańskiego wartość pierwszorzędną.

4.

Stanowczo wypowiedzieć można przekonanie, że wyłączenie konkurencji Hamburga i Bremy oraz Lubeki z naturalnego i kilometrowego zaplecza Szczecina — wyrówna Szczecinowi z nawiązką tzw. „utracone obroty z Berlinem“.

Stwierdzić należy, że polski Szczecin i polska droga odrzańska zyskać również muszą, skoro ustaną raz na zawsze konkurencyjne stawki kolei niemieckich, które „konkurowały“ z drogą wodną odrzańską, zwłaszcza w okresie po pierwszej wojnie światowej.

Dieckman, poważny znawca przedmiotu, a którego również chyba nikt nie pomówi o propolskie stanowisko, stwierdzał w roku 1929:

„Wprawdzie istnieją niektóre powiązania obrotu towarowego Szczecina z częściami Niemiec Zachodnich, ale udział ten tak się rozprasza i rozdrabnia (zersplittert sich),

że w zestawieniu z udziałami innych portów — obszarów tych nie podobna określać jako zaplecza Szczecina“ (gar nicht in Frage kommen).

Oto odpowiedź, jakiej można udzielić na podstawie liczb i wypowiedzi samych niemieckich specjalistów na ewentualne kontrargumenty.

I jeszcze jedno!

Przed wojną światową określano tzw. kilometrowe zaplecze Szczecina linią, która na zachodzie przebiegała Rostok, Magdeburg, Gotha i Monachium, a na wschodzie Koszalin, Piłę, Sieradz i Sandomierz. Szczecińskie publikacje portowe stwierdzały wtedy szumnie, że „dzięki tak rozległemu zapleczu, tonaż okrętów i przeładunek towarowy Szczecina był większy, aniżeli łączny: Królewca, Gdańska i Lubeki“ (1912).

Wiadomo dobrze, jak bardzo te stosunki zmieniły się po pierwszej wojnie.

Okazało się, że przyczyną niedorozwoju, nawet podupadania Szczecina i jego obrotów była utrata właśnie zaplecza na wschód od Szczecina i na południe. A więc zaplecza polskiego.

Polska uczyniła w międzyczasie, głównie w zakresie komunikacyjnym oraz instrumentacji portowej, bardzo wiele, aby zbliżyć się do Bałtyku. Skróciliśmy jednak odległości od Bałtyku o 130 km (Gdańsk—Zagłębie Śląskie). Natomiast Rze-

sza, która zdawać musiała sobie z tego sprawę, jak wiele straciły Szczecin i Pomorze Odrzańskie wskutek traktatu wersalskiego — nieuczyniła nic. (Porównaj rys. 16).

Jest to również argument nieobojętny w dzisiejszych i jutrzejszych rozgrywkach z kontrpropagandą niemiecką.

Gdyby Niemcy nie byli posiadali Szczecina już podczas pierwszej wojny światowej — wojna trwałaby zapewne krócej.



Rys. 16.

Argument ten liczbami udokumentowany (porównaj liczby zawarte w rozdz. „Analiza Obrotów Towarowych Szczecina“, oraz w odnośnych tablicach statystycznych, obrazujących obroty portowe w latach wojennych) nie powinien w rozważaniach międzynarodowych schodzić z porządku dziennego. Zwłaszcza po straszliwych doświadczeniach drugiej wojny światowej, w przebiegu której Szczecin znów odegrał przez 4 lata analogiczną rolę.

Gdy hitleryzm zaanektował tzw. Sudety — Szczecinowi brak było w ówczesnej konstelacji geopolitycznej tylko jeszcze... polskiego zaplecza.

I wtedy zaczął działać nieomal automatycznie fatalizm dziejowy.

Kto bowiem posiada Pomorze, Odrę i Szczecin — musi dążyć do opanowania głównego zaplecza południowo-wschodniego. Otóż ten fatalizm prusko-niemiecki trzeba nareszcie wykluczyć na całą bliską i dalszą przyszłość.

Tylko Polska może to miejsce zająć. Tylko Polska jest ku temu powołana. I tylko Polska nie nadużyje swej pozycji u bałtyckich ujść Odry. Również tylko Polska udostępni innym narodom słowiańskim szerokie korzystanie z bałtyckich dróg.

I jeszcze jedno ciekawe zagadnienie.

Jak wiadomo, „uzgodnił“ Hitler w końcu roku 1938 z uległą podówczas Czechosłowacją budowę kanału Dunaj—Odra. Miał on być splawny dla statków o ładowności do 1.000 ton. W ten sposób otrzymać miał Szczecin połączenie z Morzem Czarnym. Byłoby ono najkrótszym połączeniem tzw. niemieckiego Bałtyku z Morzem Czarnym. Ponadto posiadać miał kanał Dunaj—Odra odgałęzienie 40 km do Wiednia. Jakże wtedy szeroko rozpisywano się o tym w Szczecinie!

Plan ten rozkołysał całą opinię portową i handlową miasta.

Dobrze rozreklamowane znaczenie kanału tego, stwarzającego ze Szczecina „port morski Wiednia“, wskazywanie na olbrzymi tranzyt towarowy z krajów naddunajskich aż po Bułgarię włącznie — spotęgowało nawet prohitlerowskie nastawienie w sferach gospodarczych Szczecina.

Dopiero wtedy Grossdeutschland stał się aspiracją kół szczecińskich. Perspektywy te pociągały, niewoliły wszystkich. — Hitler planował ukończenie kanału tego w roku 1944.

Jeśli była jakaś troska, jeśli jeszcze jakieś obawy nurtowały w kołach szczecińskich, to głównie te, czy kanał Dunaj—Odra nie będzie później

wykończony aniżeli postanowiona wtedy budowa kanału Ren—Men—Dunaj. Lękano się bowiem wtedy w Szczecinie nowych strat w formie odciągania przez kanał ten dalszych ładunków z kilometrowego zaplecza Szczecina.

Gaupresseleiter H. Gaede — ten sam, który na wstępie rządów hitlerowskich na Pomorzu Odrzańskim — pisał dosłownie:

„Dieser Teil des Reiches wurde wirtschaftlich und kulturell straflich vernachlaessigt“,

roił w pierwszym kwartale 1940 r. już o Szczecinie jako: „Zentrum eines wirtschaftlichen Grossraumes, der von der Ostsee bis zum Schwarzen Meere reicht und dessen Moeglichkeiten nach Osten, im Zuge des Wiederaufbaues des deutsch-russischen Handelsverkehrs, bis nach Ostasien reichen“.

I nie była to tylko wypowiedź odosobniona oficjalnego rzecznika propagandy w Szczecinie. Również sfery portowe ulegały tym rojeniom.

One to przechwalały się wtedy rozgłosnie, że w samym przededniu napadu na Polskę udało się, mimo żywych protestów prasy angielskiej, zakupić w Anglii i przywieźć dwa duże parostatki... Teraz zaczęły kołatać w ministerstwach w Berlinie o zrealizowanie dawnego postulatu jednolitych stawek frachtowych na odcinku kolejowym Wiedeń — Bratysława.

Ba, nawet rozpoczęto starania o jednolity list frachtowy z portów Morza Czarnego do Szczecina.

Nic to, że Grossdeutschland zagrażał nowymi powikłaniami wojennymi na wschodzie... To widocznie były rzeczy nie nowe ani dla Prus, ani dla Niemiec.

Gdy Niemcy zdobyli we wrześniu 1939 również polski Górny Śląsk — w sprawozdaniach Izby Szczecińskiej czytać mogliśmy: „obróć towarowy na Odrze do Szczecina powiększył się ogromnie“ (ganz gewaltig). Wtedy marzenia kół szczecińskich stanęły u szczytu.

Doprawdy trudno przewidzieć, na czym skończyłyby się niemieckie sny o „Grossraum Stettin“. To pewne, że nie zatrzymałyby się one i nie uszanowały niczych granic politycznych. — Toteż przy stole międzynarodowym przyszłej Konferencji Pokojowej z Niemcami nie wolno o tym zapominać.

Szczecin nie może pozostać w posiadaniu jakiegokolwiek R z e s z y.

Przecież jeszcze w roku 1926 wybitny zresztą syndyk korporacji kupiectwa w Szczecinie, dr Hans Schrader pisał zrezygnowany:

„Usunięcie niebezpiecznej konkurencji polskich portów dla Szczecina jest nie do pomyślenia bez naprawy zbrodni gospodarczej i politycznej „korytarza polskiego”. Mogą one w skutkach ulec złagodzeniu jedynie drogą uregulowania drogi wodnej Odry, pogłębienia morskiego wejścia do Szczecina, ulepszenia urządzeń przeładunkowych w porcie szczecińskim, niezbędnej rozbudowy linii kolejowych, oraz zasadniczej zmiany polityki taryfowej kolei Rzeszy (str. 37 „Pommern Jahrbuch 1926—27”).

Ponieważ tych dróg „złagodzenia następstw Wersalu” Szczecin w Rzeszy doprosić się nie mógł — przeto stanowią również te wypowiedzi niesporny dowód na to, jak bardzo Szczecin potrzebował Polski.

Cytowany już raz Herbert Gaede stwierdzał na początku roku 1934 ogólny upadek życia portowego i handlowego Szczecina (dosłownie mówił o Verfall), jak w ogóle nie znajdował dość czarnych kolorów na odmalowanie zacofania gospodarczego Pomorza. Spychał oczywiście winę tego stanu rzeczy na II Rzeszę (Auswirkungen der Systemzeit).

Ale to nie wszystko jeszcze. Przytoczę inną bardzo znamieną wypowiedź, dr R a m m e, charakteryzującą akcję i rezultaty osadnictwa chłopskiego na Pomorzu Odrzańskim. Pisał on w roku 1931 dosłownie:

„Większość osiedleńców, gdy ich pytano o życzenia, odpowiadała „zwolnijcie nas stąd co rychlej”.

Ten sam Ramme, którego znów nikt chyba o propolskie nastawienie posądzać nie zechce, konkludował w związku z tym następująco:

„Die Polengefahr wird hier in ihrer Schwere und Bedeutung vielfach nicht mehr richtig gewuerdigt. Vielmehr glaubt man in nicht seltenen Faellen, das sich, rein wirtschaftlich gesehen, die Lage fuer den Einzelnen eher bessern wuerde“. Str. 47. „Pommern Jahrbuch 1930—31“.

Było to wyznanie po prostu rozbrajające. Wynika bowiem z tego, że ludność niemiecka, zresztą w przewadze rolnicza, lub zamieszkała w tzw. miastach rolniczych (Landstaedte) — oczekiwała zmiany na lepsze, z chwilą przyłączenia Nadodrza do Polski.

Bezcenne to w dzisiejszych polskich argumentach rewindykacyjnych.

Najwidoczniej indolencja Niemiec na tym obszarze doprowadziła ludność do tego przekonania. Najwidoczniej — słuchy z za polskiego kordonu oddziaływały atrakcyjnie i werbowwały na rzecz Polski.

Inaczej dr Ramme nigdy by takiego zdania nie zamieścił w „Roczniku Zachodnio-Pomorskim“, oficjalnym wydawnictwie Izby Rolniczej w Szczecinie, subwencionowanym przez Rząd.

Może powie ktoś: zgoda, lecz odnosiło się to tylko do Pomorza Przedodrzańskiego. Więc zacytuję jeszcze wielce szanowany autorytet, bo wypowiedź profesora lipskiego uniwersytetu V. Volza, który nawet w wydawnictwie po części rewizjonistycznym zamieścił takie zdanie o możliwościach rozwojowych niemieckich portów bałtyckich:

„wegen des langen und schmalen Ostens sind die Ostsee-haefen fuer den grossen Verkehr ziemlich belanglos und illusorisch“ (str. 45).

Było to z punktu widzenia naukowego ściśle przyznanie, że posiadanie przez Rzeszę wschodnich prowincji bez zaplecza kwalifikuje niemieckie porty Bałtyku, jako nieprzydatne dla wielkiego obrotu towarowego.

Dobiegam końca.

Jakikolwiek postanowiony będzie polski plan odbudowy trzech naszych olbrzymów portowych: Szczecina, Gdyni i Gdańska — odbudowy uwzględniającej ich stan obecny i rozmiary zniszczeń wojennych, ale zharmonizowanej już z ich nowymi zadaniami w granicach polityczno-gospodarczych nowej Polski — plan, który oparty być musi na wzajemnej współpracy tych portów i zasadzie uzupełniania się — warto jeszcze bodaj najogólniej przypomnieć elementy porównawcze ich wielkości i sprawności technicznej oraz obrotu według stanu z 1938 roku, jako ostatniego roku przedwojennego:

Port	Długość na- brzeży w kilometrach	Nabrzeże o zagł. 8 m. i więcej	Składy portowe w 1000 m ²	Liczba dźwigów	Obroty towarowe	
					Import	Eksport
					w tysiącach ton	
Szczecin	24	5	200	160	3.232	2.643
Gdynia	8.4	7.8	122	50	1.527	7.647
Gdańsk	30.8	2	358	88	1.564	5.563

Jak z tabelki powyższej widać, Szczecin dominował na samym progu drugiej wojny światowej we wszystkich niemal głównych elementach porównawczych instrumentacji portowych. A przecież wykazywał stosunkowo niższe obroty towarowe.

Dowód to niezbity, że same inwestycje portowe nie wystarczają, jeśli danemu portowi zbraknie odpowiednio wielkiego zaplecza gospodarczego, tej głównej podstawy rozwojowej każdego nowoczesnego portu.

Z całości wywodów wypływa więc wniosek: Szczecin powinien być już dawniej przypaść Polsce.

Ktokolwiek dziś wniknie i oceni usytuowanie geopolityczne nowej Polski — obojętnie: czy swój, czy obcokrajowiec — uznać będzie musiał, że rozwój gospodarczy Polski współczesnej jest nie do pomyślenia bez swobodnej żeglugi na Odrze, bez posiadania wszystkich bałtyckich ujść Odry, bez Szczecina.

W szczególności odnosi się ten pewnik do Polski, w której granicach położony jest nareszcie cały już Śląsk, do Polski, w której dorzecze Odry stanowi ponad 100.000 km², czyli okrągło trzecią część powierzchni państwa.

Wyjątkowa waga gatunkowa gospodarki śląskiej w ramach polskiego gospodarstwa narodowego uwypukla rację u bałtyckich ujść Odry jeszcze i przez to, że śląskie górnictwo i hutnictwo i śląski przemysł przetwórczy stwarzają łącznie szerokie podstawy dla polskiej pracy portowo-morskiej.

Wszelki twór obcy — i jakakolwiek Rzesza Niemiecka — usadowione u odrzańskich ujść kontrolowałyby faktycznie olbrzymią część polskiego życia gospodarczego, stając się jednocześnie kosztownym pośrednikiem — często niewygodnym i wrogim konkurentem — ponad połowy naszego handlu z zagranicą.

Kluczowe znaczenie Odry i Szczecina w systemie gospodarczym nowej Polski podkreślił świeżo Narodowy Plan Inwestycyjny, który pomyślany został jako pierwszy milowy kamień na drodze do przebudowy wadliwej i jednostronnej struktury gospodarczej Polski, na której przedłużeniu państwo nasze stać się ma przemysłowo-rolniczym.

Bez władania Odrą i Szczecinem byłaby przebudowa ta nieosiągalnym prawie zamierzeniem.

Jest pewnikiem, że rozkwit gospodarczy Śląska w granicach Polski — że najsolidniejsze uodpornienie jego eksportowej, konkurencyjnej prężności — domagają się polskiego pełnego władania Odrą, jako naturalną i najtańszą arterią komunikacyjną tegoż Śląska, oraz Szczecinem, jako naturalnym, najbliższym „oknem morskim“ Śląska.

Dołączone do niniejszego studium mapki połączeń wodnych, śródlądowych Szczecina, oraz odległości kolejowych 30 największych miast Polski od Szczecina unaocznia pewnik ten plastycznie. (Por. tab. nr 27).

Zbrodnicze dewastacje wojenne na Odrze i w porcie szczecińskim powodują, że Polska przejmując te kluczowe aktywa swego przyszłego potencjału gospodarczego nieomal w stanie surowym. Rzesza Niemiecka, odpowiedzialna za te spustoszenia, utraciła eo ipso wszelkie prawa do zabierania głosu w sprawie szczecińsko-odrzańskiej.

W świetle wymowy niniejszej garści faktów i liczb zdyskwalifikowała się Rzesza już dawniej w swym prawie do Odry i Szczecina, skoro niezniszczona w wyniku wojny z 1918 r. nie rozwinęła wtedy nawet odpowiedniej tutaj aktywności.

Tym mniej uczynić by to mogła po zniszczeniu i klęsce drugiej przez siebie wywołanej wojnie światowej.

Stanowczo IV Rzesza Niemiecka, dla której — w dość zasadniczo w 1945 r. zmienionych granicach — port szczeciński znaczylby jeszcze mniej aniżeli to było po roku 1918, nie posiada żadnej witalnie, obiektywnie przekonującej legitymacji do władania ujściami Odry.

Nie do pomyślenia są też wszelkie koncepcje kompromisowego, polowicznego i tymczasowego rozwiązania tzw. problemu odrzańsko-szczecińskiego. Mieszczą one w sobie nierównie większe niebezpieczeństwo potencjonalne, aniżeli to mogło mieć miejsce po roku 1920 z Wolnym Miastem Gdańskiem, oddzielonym wtedy od Rzeszy pasem 82 km Pomorza Polskiego oraz sąsiadującym z „niemiecką wyspą wschodniopruską“ na kilkudziesięciu zaledwie (85) kilometrach. — Dość pomyśleć o obecnych 500 km granicy Odry, aby od razu zauważyć ogrom możliwości nacisku tutaj...

Wszelkie kondominium polsko-niemieckie na Odrze lub w Szczecinie stanowiłoby nazbyt kuszącą sposobność choćby do paraliżowania i dezawuowania polskiego eksportu węglowego na rynkach obcych, ilekroć wymagałyby tego interesy takiegoż eksportu niemieckiego.

Do samej możliwości zaistnienia takiej sytuacji Polska żadną miarą dopuścić nie może.

Polska musi otrzymać niepodzielne władanie nad drogą wodną Odry wraz z Szczecinem. Zresztą samo rozmieszczenie tzw. zbiorników wyrównawczych, jakie regulują wodostan żeglowny Odry — przemawia za koniecznością posiadania przez Polskę również zachodniego brzegu tej rzeki.

Na pełnej bowiem spławności Odry zależeć musi temu państwu, które panuje i na Śląsku i w Szczecinie.

Każde inne rozwiązanie uderzać będzie w żywotność nowej Polski, musi spowodować karłowatość naszego stanu posiadania i na Śląsku i w Szczecinie.

Reasumuję: Wskutek władania całym Śląskiem oraz drogą wodną odrzańską, dalej wskutek specyficznego ciężaru gatunkowego górnictwa i hutnictwa śląskiego w gospodarstwie narodowym i strukturze gospodarczej nowej Polski — orientacja bałtycka Polski stała się dziś ipso facto zachodnia.

Będzie ona taka trwale. Po prostu inaczej być nie może, odkąd Polska wytknęła sobie jako cel główny: przestawienie struktury gospodarczej kraju z rolniczej na przemysłowo-rolniczą.

Zakładając to jako wytyczną główną polskiej polityki gospodarczej — możemy implicity zakładać również olbrzymie perspektywy rozwojowe dla Szczecina.

Pozornie powyższy wniosek mój zdaje się osłabiać wcześniejsza odbudowa Gdańska i Gdyni, i wcześniejszy tam rozwój obrotów portowych. Ale stało się tak tylko dlatego, że tamte dwa wielkie porty polskie przejęliśmy daleko wcześniej. Stało się tak dlatego, ponieważ ich instrumentacja techniczna w spadku powojennym nadawała się do szybszego uruchomienia.

Nie inaczej było z głównymi drogami komunikacyjnymi do Gdańska i Gdyni, podczas gdy wodne i kolejowe połączenia ze Szczecinem są zagadnieniem długofalowym, wymagającym większych nakładów.

Z całości zebranych w tej pracy faktów i liczb każdy dopowiedzieć sobie może, jak ogromne możliwości rozwojowe zyskaliśmy dzięki Szczecinowi. Podobnych argumentów równie ważnych i jeszcze donioślejszych można by przytaczać stronicami.

Zamykam jednak te uwagi stwierdzeniem: warto, ze wszech miar warto, aby najpracowitsze polskie ręce i co najprzedniejsza polska inteligencja, najlepsi technicy i mechanicy, czołowi organizatorzy z przemysłu i handlu orientowali się na POLSKI SZCZECIN.

Tą drogą bowiem najpewniej i najszybciej odbudujemy Szczecin ze zniszczeń wojennych i przysposobimy go do tych zadań i przeznaczeń, jakie Szczecinowi wytyczyły niezłomne prawa: geograficzne, gospodarcze, dróg wodnych śródlądowych, tranzytowych, oraz państwo-polityczne.

Będziemy jednak musieli łożyć — przez lat wiele — olbrzymie kapitały w odbudowę instrumentacji technicznej wszystkich naszych portów.

Ale ten wkład kapitału oraz polskiej pracy i polskiej myśli przedsiębiorczej, ześrodkowany tutaj na wybrzeżu, jest najbardziej opłacalnym, zarówno ze stanowiska polskiej racji stanu, jako też z polskiego gospodarczego punktu widzenia.

To też warto i należy wyzwać w całym narodzie — podobnie jak to było już raz u narodzin polskiej Gdyni — pewnego rodzaju nastawienie polskiej masy społecznej w kierunku zbiorowego zrywu, pędu i orientacji ku polskiemu Szczecinowi.

Ktokolwiek przemysli dokładnie problematykę odbudowy portu szczecińskiego i aktywizacji odrzańskiej drogi wodnej, zwłaszcza na tle doniosłych zadań Szczecina dzięki wybitnej roli gospodarki śląskiej w zagadnieniu industrializacji nowej Polski — musi ubolewać nad dotkliwym ciosem, jaki ponieśliśmy, przejmując właśnie port szczeciński w tak wysokim stopniu dewastacji wojennej, tudzież demontażu...

Znowu bowiem Szczecin — jak to już w jego dziejach niejednokrotnie bywało — pozostaje w tyle za odbudową portów sąsiednich. Znowu opóźniony będzie w swym rozwoju w stosunku do innych portów. Znowu zmuszony jest doganiać osiągnięcia tamtych, ponieważ będzie miał start późniejszy.

Ale jakkolwiek ustali się współpraca i podział zadań trzech naszych wielkich portów morskich — w tym dwu wielkich portów morsko-rzecznych — nikt rozpatrujący obiektywnie perspektywy rozwojowe portu szczecińskiego nie może być pesymistą.

Przeciwnie, z całości wyluszczonych tutaj argumentów, wynika niespornie, że tylko Polska zapewnić może portowi temu pełny, optymalny i maksymalny ponowny rozkwit.

Tabela nr 1.

ZAGADNIENIE CAGRA POWROTNEGO W SZCZECINIE, GDAŃSKU
I GDYNI — UDZIAŁ PROCENTOWY TONAŻU STATKÓW W BALASZCIE

	Tonaż statków na wejściu			Tonaż statków na wyjściu		
	1913	1929	1932	1913	1929	1932
Szczecin	8	10)	9	49	47	43
Gdańsk	25*)	61**)	65	30*)	6*)	5
Gdynia	—	82	67	—	15	18

NAJWIĘKSZE PORTY BAŁTYKU WEDŁUG TONAŻU STATKÓW
NA WEJŚCIU
(1.000 ton rej. netto).

	1913 r.	1929 r.	1933 r.
Kopenhaga	4.718	5.929	6.732
Stockholm	1.730	2.690	2.572
Malmo	2.734	3.129	3.206
Kilonia	630	1.026	818
Lubeka	1.004	926	588
Ryga	2.070	1.179	916
Leningrad	3.042	2.369	1.917
Goteborg	2.140	3.330	3.512
Królewiec	650	694	922
Helsinki	601	1.237	1.326
Gdańsk	925	3.918	2.763
Gdynia***)	—	1.445	3.426
Szczecin	2.670	2.285	2.189

*) za rok 1912

**) za rok 1930

***), w roku 1935 Gdynia osiągnęła w tonażu statków na wejściu 4.559 tys. ton
a w „ 1938 Gdynia „ „ „ 6,5 miliona ton
„ 1938 Gdańsk „ „ „ 4,8 „ „
„ 1938 Stockholm „ „ „ 3,9 „ „
„ 1938 Szczecin „ „ „ 3,4 „ „
„ 1938 Helsinki „ „ „ 2,6 „ „

Tabela nr 2.

ODLEGŁOŚCI ŻEGLUGOWE SZCZECINA
OD WSZYSTKICH GŁÓWNYCH PORTÓW BAŁTYKU

	w milach morskich
Szczecin — Gdynia — Gdańsk	201
Kopenhaga	130
Stockholm	400
Malmo	130
Lubeka	776
Haparenda	795
Viipuri	633
Helsinki	522
Leningrad	649
Talin	500
Ryga	442
Windawa	324
Libawa	280
Kłajpeda	261
Królewiec	210
Abo (Turku)	435
Hango	457
Goteborg	216
Flensburg	214
Kilonia	183

Źródło: Luensee, Entfernungstabellen, Hamburg 1923.

PROCENTOWY UDZIAŁ BANDER HANDLOWYCH W SZCZECINIE
W LATACH 1913, 1929 i 1933.

obliczony według statków na wejściu do portu w porcie tonażu w tonach rej. n.

	1913	1929	1933
niemiecka	59	64	64
łotewska, estońska, litewska	—	2	1
fińska	—	2	2
rosyjska	2	1	2
szwedzka	12	7	5
duńska	8	13	7
norweska	9	—	4
angielska	10	4	3
belgijska, holenderska, francuska	1	3	2
pońska, gdańska	—	1	2

Źródło: P. H. Seraphim „Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr, rok 1937.

Tabela nr 3.

ODLEGŁOŚCI SZCZECINA I HAMBURGA
OD NIEKTÓRYCH STOLIC I WIELKICH MIAST W KM KOLEJĄ

	Od Szczecina	Od Hamburga
Berlin	135 km	280 km
Drezno	318 "	457 "
Warszawa	516 "	911 "
Praga Czeska	495 "	664 "
Wiedeń	733 "	981 "
Monachium	785 "	819 "
Budapeszt	935 "	1.182 "
Białogród	1.320 "	1.449 "
Wrocław	354 "	816 "
Łódź	458 "	779 "
Srednia	604,9 "	833,8 "

ODLEGŁOŚCI OD SZCZECINA DROGĄ WODNĄ W KM

Berlin	186
Wrocław	489
Koźle	643
Malczyce (Maltsch)	445

SZCZECIN A GDAŃSK (ODLEGŁOŚĆ W KM KOLEJĄ)

	do Szczecina	do Gdańska
Poznań	208 km	302 km
Wrocław	355 "	464 "
Opole	438 "	516 "
Katowice	533 "	601 "
Kraków	615 "	672 "
Gniezno	258 "	267 "
Srednia	400 "	470 "

Tabela nr 4.

DNI ŻEGLUGOWE NA ODRZE

od 1. I. do 31 XII.

	Rok 1933	1934	1935
Pełne wykorzystanie ładowności przy nurcie ponad 1,50 m	40	63	144
Dla trzech czwartych ładowności (nurt 1,48 — 1,18)	66	60	50
Dla połowy ładowności (nurt 1,08 — 0,98 m)	101	108	63
Dla jednej trzeciej ładowności (nurt 0,88 m)	77	28	42
Przeszkody lodowe	51	56	51
Unieruchomienie z powodu suszy letniej	30	50	15

Źródła: Sprawozdania Izby Przem. Handl. w Szczecinie za lata 1933, 1934 oraz 1935 i 1936.

Tabela nr 5.

ODRA, WARTA I NOTEC
W OBROTACH TOWAROWYCH SZCZECINA W LATACH 1911 — 1913

A. Obroty łączne w tys. ton

	Przywóz	Wywóz	Razem
Rok 1911	2.249	1.339	3.588
„ 1912	3.862	1.571	5.433
„ 1913	4.254	1.990	6.244

B. Obroty śródlądowe Odrą

„ 1912	818	1.298	2.116
„ 1913	1.562	1.968	3.530

C. Obroty śródlądowe Wartą i Notecią

„ 1912	177	103	280
„ 1913	232	125	357

W roku 1912 obroty towarowe Szczecina Odrą, Wartą i Notecią
razem 2.396 tys. ton

W roku 1913 obroty towarowe Szczecina Odrą, Wartą i Notecią
razem 3.887 tys. ton

Zatem śródlądowe obroty Szczecina wynosiły z obecnie polskim zapleczem
w przedostatnim roku przed pierwszą wojną światową 45%, a w ostatnim nawet 55%.
(Zestawione według danych prof. Hesseggo z Wrocławia).

Tabela nr 6.

OBROTY TOWAROWE SZCZECINA
W ROKU 1913 A W 1925

1. Obroty drogą wodną śródlądową

	Przywóz	Wywóz	Łącznie
1913	2.314.000 ton	2.740.000 ton	5.054.000 ton
1925	1.625.000 ton	1.512.000 ton	3.137.000 ton

2. Obroty kolejami łącznie

1913	3.571.000 ton
1925	2.499.400 ton

KONKURENCJA SZCZECINA W ZAPLECZU INNYCH PORTÓW NIEM.

Rok 1925

1. Obroty śródlądowe	2.818 ton	420 ton	3.238 ton
z Meklemburgii z dolnej Łaby	8.580 „	9.096 „	17.676 „
z Magdeburga	28.863 „	28.434 „	57.297 „
z Nadrenii (droga morska)	9.894 „	11.898 „	21.792 „
			<u>100.003 ton</u>
2. Obroty kolejami łącznie			
z innymi portami niemieckimi	31.896 ton	28.398 ton	60.294 ton
z Westfalią i zagł. Ruhry	54.370 „	12.825 „	67.195 „
z Oldenburgiem, Hanoverem,			
z Luneburgiem	23.100 „	12.370 „	35.470 „
			<u>162.959 ton</u>

Zestawione według dr Dieckmann: „Die Wirtschaftsgeographische Struktur
des Seehafens Stettin“.

Tabela nr 7.

KONKURENCJA HAMBURGA ORAZ INNYCH PORTÓW NIEMIECKICH W ZAPLE CZU SZCZECINA*)

Rok 1925 Inne porty niemieckie odciągnęły ładunki

a) drogą wodną śródlądową

w przywozie		1.140.000 ton
w wywozie		2.284.000 „
razem		3.424.000 ton

podczas gdy Szczecin z zaplecza miał:

w przywozie		896.000 ton
w wywozie		1.452.000 „
razem		2.348.000 ton

b) drogą kolejową

w przywozie		1.996.000 ton
w wywozie		1.973.000 „
razem		3.969.000 ton

podczas gdy Szczecin otrzymał:

w przywozie		1.081.000 ton
w wywozie		735.000 „
razem		1.816.000 ton

*) Jako zaplecze Szczecina wzięto tu tylko: Śląsk Górny, Środkowy i Dolny, Saksonię, oraz Brandenburgię.

Zródło: Zestawione według dr A. Dieckmann: „Die Wirtschaftsgeographische Struktur des Seehafens Stettin“, oraz dr R. v. Heinemann: „Die Stellung Stettins in der Weltwirtschaft“.

Tabela nr 8.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA ZA LATA 1937, 1938 I 1939

A SYSTEM WODNY ODRY

Wydajność w tono-km

Długość stat. systemu wodnego		1,102 km
	1937 r.	1938 r.
przewozy w milionach tono-kilometrów	2.654	2.779
z tego pod flagą obcą	62	59
splaw tratwami	1	4

U w a g a : Porównawczo podaję, że analogicznie obliczone przewozy na syst. wodnym Prus Wschodnich wynosiły przy dług. 524 km tylko 138 milionów t.-k. (1938 r.) a syst. wodnego brandenburskiego przy dług. 905 km — 1.524 miliony t.-k. Przewozy na wodach syst. Ł a b y przy długości 1.603 km wykazały liczbę 3.729 milionów t.-k.

Zródło: Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich 1939—40.

Tabela nr 9.

SZCZECIN I POMORZE ODRZAŃSKIE
W ŁĄCZNYCH OBROTACH TOWAROWYCH BERLINA

Nazwa towaru	Przewozy z Pomorza Odrzańskiego	Łączny przywóz do Berlina	Wywozy Berlina na Pom. Odrzańskie	Łączny wywóz z Berlina
Łączny obrót towarowy	688.059	18.356 654	185.436	3.697.037
Wyroby młynarskie	10.060	225.691	8.760	118.507
Zboże	76.270	516.663	1.329	84.064
Ziemniaki i mączka	44.600	426.073	1.243	19.575
Metale, żelazo i maszyny	74.911	945.324	31.361	694.886
Kamienie, cement, glinki, szkło i wapno	68.412	5.452.659	12.887	684.095
Drzewo	47.896	832 884	3.604	166 151
Papier i papa	12.792	314.397	6.105	106.280
Mięso i ryby*)	18.571	125.217	913	8 868
Towary kolonialne	47 056	636 466	7.123	29 300
Węgiel i torf oraz koks	138.251	7.911.151	39.256	138.106
Cukier melasa i buraki cukrowe	3.862	137.153	1.661	8.778
Chemikalia, smoła, nafta	1.312	348 208	13.611	76.560
Oleje jadalne i makuchy	2.590	109.274	1.993	24.958

*) Nie wliczono przywozu żywcą; dostawy te z Nadodrza wynosiły: 53.491 wołów, 134.052 cieląt, 127.835 owiec i 463.490 świń.

Uwaga: Ponad 20% dowozów węgla i tyleż płodów rolnych z Pomorza Odrzańskiego — głównie via Szczecin szło do Berlina. 10% wytwórczości metalowej, 7% szczecińskich importów drzewa i tyleż towarów kolonialnych, nadto kamieni, papieru i ryb z Pomorza (Szczecina) odbierał Berlin.

Z całości powyższego przeglądu wynika, że procentowy udział zarówno dowozów jak i przywozów do, względnie z Berlina — Pomorza Odrzańskiego (Szczecina), był niewielki — w stosunku do całości obrotów towarowych miasta-olbrzyma.

Stat. Amt. der Stadt Berlin. — „Berlins wirtschaftliche Verflechtung“ — Berlin 1928.

Tabela nr 10.

OBROTY I GRUPY TOWAROWE W WAŻNIEJSZYCH
PORTACH RZECZNYCH POMORZA I ZAPLECZA W 1939 ROKU

W tysiącach ton	Szczecin	Świno- ujście i Lebbin	Koźle	Wrocław	Z portów Odry śródk. Warty, Noteci
Ogólny obrót towarowy w dół rzeki	1.516	650	532	343	447
Ogólny obrót towarowy w górę rzeki	2.198	116	3.290	378	869
Łączny obrót towarowy . . .	3.714	766	3.822	721	1.316
Łączny obrót towarowy w roku 1938	4.064		3.858	730	1.294
W dół rzeki:					
zbóż	342	—	7	68	58
węgla kamiennego i brunatnego	419	82	4	13	134
rud żelaznych	1	1	343	43	10
W górę rzeki:					
zbóż	184	1	25	180	214
rud żelaznych	439	—	—	—	8
węgla kamiennego i brunatnego	821	—	3.153	—	191
nawozów	75	—	2	—	—
żelaza i gotowych wyrobów żelaznych	53	—	38	4	—

Źródło: Statist. Jahrbuch für das Deutsche Reich 1939—1940.

Tabela nr 11.

ROZWÓJ ZALUDNIENIA MIASTA SZCZECINA OD ROKU 1871 — 1939

	Łączna liczba	Na 100 mężczyzn przypadało kobiet	Przyrost w ‰	Przyrost naturalny za 5-lecie w ‰
1 grudnia 1871 r.	76.280	96,15	+ 3,48	—
„ 1875 r.	80.972	95,97	+ 6,15	13,22
„ 1880 r.	91.756	100,15	+13,32	—
„ 1885 r.	99 543	104,50	+ 8,49	9,57
„ 1890 r.	116.228	106,40	+16,76	6,97
„ 1895 r.	140.724	106,99	+21,80	7,91
„ 1900 r.*)	210.702	103,84	+49,73	9,68
„ 1905 r.	224.119	109,15	+ 6,37	11,63
„ 1910 r.	236.113	108,51	+ 5,36	8,49
1 paźdz. 1910 r.	234.075	113,61	— 0,86	317***)
16 czerwca 1925 r.	254.466	111,08	+ 8,71	1.402***)
16 „ 1933 r.	270.747	111,11	+ 6,40	731***)
17 maja 1939 r.**)	382.984	—	—	2 949***)

*) Już po włączeniu ludności przedmieść: Grabowa, Brodowa i Niemierzyna, co nastąpiło 1. 4. 1910 r.

**) Już po włączeniu ludności: z przyłączonej części pow. Rędowa, co nastąpiło 15. 9. 1939 r., a także ludności z przyłączonych części powiatów Nowogród i Gryfin, przez co powstał obszar tzw. Wielkiego Szczecina.

***) Do 1910 r. włącznie podano przyrost naturalny ludności za odnośne pięciolecie w stosunku do 1 000 mieszkańców. Następne liczby oznaczają przyrost naturalny, ogólny w danym roku.

Tabela nr 12.

ROZWÓJ ZALUDNIENIA MIASTA SZCZECINA

Rok 1816	(1. XII.)	21.528 mieszkańców
„ 1848	„	44.500 „
„ 1871	„	76.280 „
„ 1880	„	91.756 „
„ 1890	„	116.228 „
„ 1895	„	140.724 „
„ 1900	„	210.702 „
„ 1905	„	224.119 „
„ 1910	„	236.113 „
„ 1919	(8. X.)	232.726 „
„ 1925	(16. VI.)	254.466 „
„ 1933	(16. VI.)	270.747 „
„ 1939	(17. V.)	382.984 „

Źródła: Stat. Jahrbuch f. d. Freistaat Preussen oraz Stat. Jahrbuch d. St. Stettin.

Tabela nr 13.

ZAPLECZE LUDNOŚCIOWE SZCZECINA
(Według spisu ludności w latach 1910, 1925 i 1933)

Miejscowości w promieniu 10 km				
Bollincken	—	Boltn	1.512	*)
Finkenwalde	—	Zdroje	3.040	4.619
Frauendorf	—	Golęcino	4.016	6.614
Friedensburg	—		486	**)
Gotzlow	—	Gocław	765	948
Güstow	—	Wstowo	625	776
Hökendorf	—	Kłaskowo	1.502	3.075
Kreckow	—	Krzekowo	1.271	990
Möhringen	—	Mierzyn	733	883
Neuendorf	—		794	636
Neuenkirchen	—		604	806
Podejuch	—	Podjuchy	4.424	7.052
Polchow	—	Pilchowo	356	452
Pommerensdorf	—	Pomorzany	4.576	5.423
Scheune	—	Gumienice	693	1.173
Stolzenhagen	—	Glinki	5.135	5.790
Sydowsaue	—	Żydowice	1.050	2.157
Völschendorf	—	Wilczkowo	503	537
Warsow	—	Warszawa	1.254	2.116
Wussow	—	Osowo	537	739
Züllchow	—	Żelechowo	8.009	8.874
Najbliższe miasta:				
Gartz n. Odrą	—	Gardziec	3.750	3.624
Gryfin	—		7.260	8.938
Politz	—	Police	4.149	5.456

Objaśnienia: *) W 1921 scalona z gminą w. Frauendorf.

**) W 1923 scalona z gminą w. Podejuch

***) Włączone zostały dekretem gabinet. 15. X. 1939 do tzw. Wielkiego Szczecina.

Źródło: Stat. Jahrbuch der Stadt Stettin 1928.

Tabela nr 14.

IMPORT ŚLEDZIOWY W SZCZECINIE, GDAŃSKU I GDYNI

Rok	Szczecin	Gdańsk	Gdynia
1913	109.000 ton	40.000 ton	—
1928	70.971 „	86.300 „	455 ton
1929	73.850 „	109.000 „	408 „

REPARTYCJE IMPORTU ŚLEDZI SOLONYCH W SZCZECINIE
W LATACH 1928 I 1929 (W BECZKACH)

Z połowów	1928	1929
szkockich i islandzkich	230.172	220.152
z Yarmouth i Lowestoft (Anglia)	103.504	154.530
matiasów	22.112	19.018
skandynawskich	95.280	86.727
holenderskich	1.533	284
niemieckich	3.577	2.383
	456.178	483.094 beczek

Zapasy śledziowe w Szczecinie:

1. I. 1929 r.	— 56.703 beczek
31. XII. 1929 r.	— 49.483,5 „

W przeciągu lat 1912 — 1913 odpłynęło do Polski Wartą i Notecią 3.624 beczek śledzi ze Szczecina, gdy w przeciągu lat 1925 — 1927 już tylko 383 beczek.

Tabela nr 15.

MORSKI RUCH STATKÓW I MORSKI OBRÓT TOWAROWY SZCZECINA
ZA 40-LECIE OSTATNIE (1900 — 1939)

Rok	Statki na wejściu		Import w tonach (100 kg)	Eksport w tonach (1000 kg)	Cały obrót towarowy w tonach	Stosunek proc. do roku poprzedniego
	Liczba	Tonaż w cbm N.R. *)				
1900	4.582	4.392.972	2.463.876	817.013	3.280.889	+ 4
1901	4.424	4.319.216	2.400.136	813.279	3.213.415	— 2
1902	4.303	4.133.439	2.213.951	885.344	3.099.295	— 4
1903	4.202	4.164.211	2.273.677	963.244	3.236.921	— 4
1904	5.029	5.067.490	2.856.488	114.510	3.870.998	+ 20
1905	4.934	5.247.924	3.006.788	839.275	3.840.063	
1906	5.102	5.755.082	3.099.333	1.087.642	4.186.975	+ 9
1907	5.079	6.120.148	3.602.837	1.037.159	4.639.996	+ 11
1908	5.124	5.728.141	3.334.629	1.155.640	4.490.269	— 3
1909	4.826	5.612.425	3.349.046	1.179.479	4.528.525	— 1
1910	5.177	5.746.532	3.365.504	1.438.410	4.803.914	— 6
1911	5.569	6.909.298	4.249.687	1.339.649	5.589.336	+ 16
1912	5.496	6.558.286	3.862.687	1.571.767	5.434.654	— 3
1913	5.926	7.553.334	4.254.563	1.990.975	6.245.538	+ 15
1914	3.937	5.159.277	3.015.130	1.357.947	4.373.077	— 30
1915	2.666	3.225.766	1.989.600	1.109.222	3.098.822	— 29
1916	2.370	2.890.829	1.623.435	1.697.566	3.321.001	— 7
1917	2.513	2.832.466	1.385.783	1.334.273	2.720.056	— 18
1918	2.575	2.810.329	1.043.150	1.495.475	2.538.625	— 7
1919	1.571	2.080.341	789.855	379.740	1.169.595	— 54
1920	2.907	2.893.283	1.634.817	610.261	2.245.078	+ 92
1921	2.585	2.731.854	961.601	560.165	1.521.766	— 32
1922	2.968	4.528.022	2.503.299	648.515	3.151.814	+ 107
1923	3.227	6.272.962	3.689.270	611.366	4.300.642	+ 36
1924	2.926	4.396.000	2.036.930	694.501	2.731.431	— 36
1925	3.936	5.726.115	3.154.264	1.011.066	4.165.330	+ 52
1926	5.170	7.621.534	2.087.767	3.699.205	5.786.972	+ 39
1927	4.160	5.566.092	2.994.539	1.051.238	4.045.777	— 30
1928	4.686	6.465.745	3.505.961	1.090.998	4.596.959	+ 14
1929	4.443	6.445.533	3.400.470	1.518.820	4.919.290	— 7
1930	5.365	6.994.924	3.029.008	1.859.122	4.888.130	— 0,6
1931	3.946	5.297.692	2.306.544	1.460.618	3.767.162	— 23
1932	3.808	4.854.016	2.264.413	1.073.550	3.337.963	— 11
1933	4.282	6.194.527	3.083.358	1.379.312	4.462.670	+ 34
1934	5.062	7.501.539	3.953.729	1.771.230	5.724.959	+ 28
1935	5.071	7.693.481	3.869.719	2.196.508	6.066.227	+ 6
1936	6.610	10.034.873	4.240.310	4.127.893	8.368.203	+ 30
1937	6.513	9.750.925	4.882.564	3.457.580	8.330.144	— 0
1938	6.469	9.621.240	5.118.017	3.127.521	8.245.538	— 4,1
1939	6.049	—	4.180.000	3.342.000	7.522.000	—

Zródło: Statistik Stettiner Hafen 1938 — Stettiner Hafengesellschaft. Szczecin, maj 1939 r. — Wydanie hektograficzne str. 4.

*) Jedna tona rejestrowa odpowiada 2.832 cbm.

Tabela nr 15 a.

ŚRÓDLĄDOWY OBRÓT TOWAROWY SZCZECINA ZA LATA 1913 — 1929
PRZEWOZY NA WEJŚCIU I WYJŚCIU ORAZ W TRANZYCIE

Rok	Drogi wodne branden- burskie	Łabą	Wartą i Notecią	O d r a			Innymi drogami wodnymi	Razem
				od Ślu- bic do Kozła	w górę aż do Ślubic	dolnym biegiem		

I. Na wejściu

1913	355.603	159.424	232.462	670.021	274.253	618.610	3.059	2.313.432
1914	291.568	143.802	177.690	547.795	320.344	481.175	1.451	1.963.825
1915	195.279	129.605	21.870	288.723	153.524	267.116	—	1.056.117
1916	235.767	324.225	12.514	681.384	215.847	278.403	—	1.748.140
1917	203.035	103.234	3.313	319.906	97.248	226.270	—	953.006
1918	219.231	61.473	5.643	734.746	77.965	196.485	—	1.295.543
1919	207.102	77.417	3.994	796.032	95.947	198.619	—	1.379.111
1920	214.891	62.875	1.462	614.844	62.434	214.562	—	1.175.068
1921	197.669	62.739	1.268	257.381	64.337	186.769	—	770.163
1922	250.732	75.224	3.295	554.288	122.296	276.160	1.695	1.283.690
1923	254.408	51.356	3.042	418.885	88.786	240.806	1.226	1.058.510
1924	514.445	36.380	9.042	610.613	130.437	223.582	6.022	1.330.522
1925	337.934	32.864	32.057	721.953	248.047	189.034	62.863	1.625.752
1926	363.772	60.185	59.539	1207.410	186.784	196.863	184.784	2.259.337
1927	396.106	75.987	51.487	909.106	128.682	210.312	178.607	1.947.287
1928	388.936	74.460	42.868	529.962	151.813	264.553	109.171	1.561.763
1929	311.474	55.058	49.698	537.539	166.661	289.383	136.823	1.546.636

II. Na wyjściu

1913	558.551	86.486	124.498	1528.406	131.992	308.237	2.095	2.740.265
1914	458.426	120.422	74.233	975.424	93.722	310.016	171	2.029.414
1915	285.567	153.453	12.724	789.331	66.161	242.357	—	1.549.573
1916	130.931	134.745	16.081	892.013	45.109	297.570	—	1.516.449
1917	164.079	95.913	16.816	428.619	44.628	122.198	—	872.253
1918	206.080	133.463	20.355	702.365	19.246	196.243	—	1.277.752
1919	210.803	96.895	6.501	388.283	25.237	181.450	—	909.169
1920	135.970	46.739	55.800	652.549	25.808	244.524	—	1.111.390
1921	138.166	33.407	4.577	125.610	27.960	216.868	—	546.588
1922	275.349	45.760	8.757	391.972	39.898	229.541	2.228	993.505
1923	222.812	47.942	3.517	625.915	23.688	183.256	450	1.107.580
1924	260.056	23.197	2.828	685.748	24.070	117.447	3.404	1.116.750
1925	370.125	35.595	4.482	904.920	60.881	116.169	20.411	1.512.583
1926	331.132	55.210	3.617	621.831	61.803	80.247	3.537	1.157.377
1927	478.828	63.914	5.562	701.466	40.589	84.827	12.148	1.387.334
1928	1.105.973	50.467	6.147	299.334	48.144	172.216	9.517	1.691.798
1929	830.737	45.853	12.418	474.290	47.323	140.044	2.741	1.553.406

OBRÓT ŚRÓDLĄDOWY TOWAROWY NIEMIEC
ORAZ W NIEKTÓRYCH WAŻNIEJSZYCH PORTACH RZECZNYCH
W ROKU 1937

Łączny obrót towarowy na drogach śródlądowych:

	na wejściu		na wyjściu
1936 r. —	77.391.000 ton	1936 r. —	75.225.000 ton
1937 r. —	85.777.000 „	1937 r. —	85.160.000 „

Z tego węgla:

1936 r. —	21.352.000 ton	1936 r. —	41.682.000 ton
1937 r. —	23.065.000 „	1937 r. —	49.844.000 „

Obrót towarowy w niektórych ważniejszych portach niemieckich:

Szczecin i Świnoujście	1.474.000 ton	2.526.000 ton
Berlin	7.250.000 „	1.137.000 „
Hamburg	4.590.000 „	5.400.000 „
Brema	2.139.000 „	501.000 „
Emden	2.855.000 „	2.767.000 „
Magdeburg	1.121.000 „	679.000 „
Lubeka	420.000 „	245.000 „
Królewiec	492.000 „	444.000 „
Koźle	500.000 „	3.354.000 „
Wrocław	308.000 „	388.000 „

Źródło: Hübner's Weltstatistik 1939 — Wiedeń, str. 220.

Tabela nr 17.

RUCH STATKÓW

W MILIONACH T. R. N. W SZĘŚCIU WIELKICH PORTACH MORSKICH

Rok	1913	1933	1934	1936
Hamburg	28.6	35.6	37.0	38.3
Brema	8.9	15.2	15.8	16.9
Gdańsk i Gdynia	1.9	12.3	14.6	16.4
Szczecin	5.4	4.4	5.3	7.1
Królewiec	1.5	1.9	2.1	3.7

Z powyższego wynika, że ruchem statków zawijających i odpływających, tylko Szczecin w 1934 r. jeszcze nie dorównywał liczbie przedwojennego tonażu.

OBRÓT TOWAROWY MORSKI W SZĘŚCIU WIELKICH PORTACH

W MILIONACH TON = 1000 KG

	1913	1933	1934	1936
Hamburg	25.5	19.1	20.03	22.0
Brema	7.2	4.7	6.1	6.7
Gdańsk i Gdynia	2.0	11.3	13.6	13.4
Szczecin	6.2	4.5	5.7	8.4
Królewiec	1.6	2.1	2.7	4.6

Za wyjątkiem Królewca — żaden z wielkich portów Niemiec nie osiągnął do 1934 r. włącznie obrotów przedwojennych.

Hamburgowi brakowało jeszcze w 1934 r. 20.4%; Bremie — 15.3%; Szczecinowi tylko 8.1%.

W tym samym roku (1934) obrót towarowy polskich portów Gdańsk—Gdynia wykazał wzrost o 580%.

WAŻNIEJSZE GRUPY TOWAROWE W OBROTACH SZCZECINA

GDANSKA I GDYNI

Eksport morzem

Rok 1933 i 1934 w tys. kg		Szczecin	Gdańsk	Gdynia
Węgiel, koks, brykiety	1933	183.000	3.208.000	4.649.600
	1934	557.800	5.512.700	5.563.200
Drzewo budowl.,	1933	42.300	733.800	258.600
użytkowe i kopalniane	1934	8.000	726.000	213.600
cukier	1933	111.400	5.200	93.800
	1934	95.100	1.200	101.200

Import morzem

rudę i żuźle	1933	268.100	111.900	80.200
	1934	521.700	236.400	103.600
żelastwo	1933	8.400	13.500	320.800
	1934	20.800	4.400	314.100
fosfaty	1933	97.300	26.700	39.600
	1934	136.000	63.900	59.400
śledzie solone	1933	46.700	36.100	20.600
	1934	43.500	45.300	20.500

Źródła: Dane Izby Przem. Handl. w Szczecinie w sprawozd. 1934—1937.

Tabela nr 18.

GŁÓWNIJSZE TOWARY W PRZYWOZIE MORSKIM SZCZECINA

Towary w tonach	W l a t a c h					
	1900	1905	1910	1915	1925	1938
Zyto	151.105	17.708	3.427	1.392	11.025	39.241
Pszenica	3.943	2.151	2.778	3	9.283	25.608
Jęczmień	2.661	11.791	2.370	2.553	14.548	51.790
Owies	32.217	69.653	12.294	309	2.535	17.027
Kukurydza	50.102	31.091	4.031	1.853	2.535	178.150
Siemię lniane	9.507	12.521	12.686	476	22.350	9.641
Nasiona oleiste	—	—	—	—	81.503	112.658
Ospa	27.707	70.181	82.201	360	915	19.837
Budulec i papierówka	128.879	129.655	131.160	13.546	295.851	338.529
Kawa	7.607	6.499	4.640	2.496	2.251	1.717
Ryż	8.737	3.100	7.885	804	7.462	4.812
Śledzie	77.897	86.681	115.199	135.377	85.903	55.031
Wino	6.805	7.786	6.713	1.103	203	2.996
Smalec	18.108	22.458	15.749	5.060	7.492	1.280
Nafta	80.811	42.056	85.623	3.085	5.157	2.468
Szpat (Feldspat)	46.546	37.600	24.771	9.626	28.715	16.099
Fosforyty	104.495	164.217	198.926	868	174.745	145.730
Granit	27.403	38.140	20.638	16.464	6.675	24.641
Brukowiec	130.798	199.685	109.168	29.034	29.748	—
Rudy żelazne	397.227	454.447	568.897	1.372.464	994.710	915.187
Piryty	61.216	98.243	132.699	59.244	125.016	182.319
Ruda cynkowa	5.914	33.467	132.699	633	413	—
Inne rudy i żuźle	50.712	69.540	72.769	103.619	85.879	92.963
Tomasówka	9.314	28.527	76.652	—	47.740	74.738
Węgiel kam. i koks	603.588	901.963	898.185	2.440	821.256	1.522.023
Żelazo surowe	131.686	52.892	50.122	31.997	15.103	18.496
Wyroby żelazne	40.969	87.251	101.392	8.614	144.061	204.157
Maszyny i części	7.495	6.863	14.704	—	—	—
Papier i papa	14.526	16.325	56.187	16.680	56.803	112.461

Źródło: Stettiner Hafengesellschaft — Statistik Stettiner Hafen 1938.

Tabela nr 19.

GŁÓWNIJSZE TOWARY W WYWOZIE MORSKIM SZCZECINA

Towary w tonach	W l a t a c h					
	1900	1905	1910	1915	1925	1938
Żyto	8.269	55.302	123.385	216	67.142	61.810
Pszenica	30.914	7.915	46.262	38	60.409	88.021
Jęczmień	14.739	4.544	22.224	44	14.192	76.868
Owies	1.596	338	47.582	—	14.814	4.992
Ziemniaki	21.156	6.812	31.789	1.532	21.798	2.156
Mąka ziemniaczana	32.476	33.660	77.905	992	33.092	49.586
Mąka	46.231	72.530	148.002	74	48.914	56.549
Dekstryna	11.675	10.653	15.909	80	—	3.043
Cukier	156.896	119.204	276.150	41.194	201.910	127.351
Spirytus i wypal.	18.633	8.424	9.980	1.218	2.041	1.793
Śledzie	12.551	8.857	14.281	19.423	12.137	3.389
Cement	80.632	95.206	139.517	43.315	32.700	56.063
Węgiel i koks	2.357	34.557	24.383	143.555	31.981	1.819.923
Superfosfaty	11.354	20.541	37.688	38	18.152	13.967
Żelazo surowe i złom.	5.150	8.529	8.714	355	1.574	29.894
Wyroby żelazne	22.052	21.431	27.211	14.492	46.162	50.056
Maszyny i części	6.120	5.841	15.611	—	—	—
Cynk	25.583	24.509	34.005	19.702	18.944	692
Ołów	4.629	11.579	6.857	53	5.246	241
Budulec i drzewo						
użytkowe	32.795	27.871	14.803	1.239	85.970	76.916
Papier i papa	19.110	23.191	47.752	13.444	56.807	106.490

Źródło: Stettiner Hafengesellschaft — Statistik Stettiner Hafen 1938.

Tabela nr 20.

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY OKRĘGU GOSPODARCZEGO SZCZECIN
W TONACH (1 000 KG) I W STOSUNKU PROCENTOWYM DO ROKU 1913

Rodzaj środka przewozowego	W l a t a c h						
	1913 ton	1936 ton	0/0 *)	1937 ton	0/0 *)	1938 ton	0/0 *)

Okrętem morskim:

I	Przywóz	4.254.563	4.240.310	99,6	4.872.564	114	5.118.017	120
	Wywóz	1.990.975	4.127.893	207	3.457.580	175	3.127.521	157
	Łącznie	6.245.538	8.368.203	134	8.330.144	133	8.245.538	132

Statkiem rzecznym:

II	Przywóz	2.313.432	1.798.077	78	1.662.182	72	1.846.601	80
	Wywóz	2.740.265	2.472.063	90	2.567.859	94	2.517.523	92
	Łącznie	5.053.697	4.270.140	84	4.230.041	83	4.364.124	86

Koleją żelazną:

III	Przywóz	1.939.617	4.759.838	240	4.411.556	227	3.921.429	202
	Wywóz	1.790.110	1.895.497	106	2.283.090	127	2.428.148	136
	Łącznie	3.729.727	6.655.335	178	6.694.646	179	6.349.577	170

Pozycje I—III łącznie:

Przywóz	8.507.612	10.798.225	127	10.946.302	129	10.886.047	128
Wywóz	6.521.350	8.495.453	130	8.308.529	127	8.074.192	124
Łącznie	15.028.962	19.293.678	128	19.254.831	128	18.960.239	126

*) Rok 1913 = 100.

Źródło: Stettiner Hafengesellschaft — Statistik Stettiner Hafen 1938.

Tabela nr 21.

RUCH STATKÓW W SZCZECINIE W ROKU 1938
WEDŁUG BANDER NARODOWYCH

Na wyjściu z portu

Rodzaj bandery	Parostatki		Żaglowce		Lichtugi pełnomorskie	R a z e m
1. Niemiecka	z ład.	2.238	z ład.	1.968	z ład.	4
	bez ład.	86	bez ł.	82	bez ł.	176
						4.554
2. Szwedzka		208		340	—	
		107		41	—	696
3. Duńska		256		298	—	
		24		3	—	581
4. Norweska		159		3	—	
		51		1	—	214
5. Holenderska		96		56	—	
		24		10	—	186
6. Fińska		71		—	—	
		10		—	—	81
7. Grecka		50		—	—	
		13		—	—	63
8. Brytyjska		6		—	—	
		44		—	—	50
9. Estońska		29		—	—	
		8		—	—	37
10. Włoska		33		—	—	
		1		—	—	34
11. Łotewska		23		—	—	
		8		—	—	31
12. Jugosłowiańska		9		—	—	
		1		—	—	10
13. Bandery różne		29		—	—	29
Łącznie pod flagą obcą		955		697	—	2.012
bez ładunku		305		55	—	—

Opracowane wg Hafenstatistik Stettin, str. 26—27.

Tabela nr 22.

KOLEJNOŚĆ KRAJÓW EUROPY
CO DO WIELKOŚCI OBROTU TOWAROWEGO SZCZECINA. ROK 1937

1.	Szwecja	1.300.759 ton
2.	Dania	546.117 „
3.	Włochy	409.388 „
4.	Holandia	407.879 „
5.	Norwegia	356.164 „
6.	Anglia	323.201 „
7.	Finlandia	304.750 „
8.	Łotwa	223.891 „
9.	Grecja	155.848 „
10.	Belgia	151.194 „
11.	Polska *)	111.220 „
12.	Rosja	105.210 „
13.	Estonia	50.392 „
14.	Francja	57.448 „
15.	Litwa	27.440 „
16.	Hiszpania	16.251 „
17.	Turcja	6.141 „
18.	Portugalia	1.836 „
I.	Wszystkie kraje Europy **)	4.741.103 ton
II.	Wszystkie kraje Ameryki	491.642 „
III.	Wszystkie kraje Afryki	235.795 „
IV.	Wszystkie kraje Azji	91.596 „

*) Bez obrotów rzecznych (Warta, Noteć) oraz kolejowych.

**) Bez obrotów z niemieckimi portami morskimi.

Tabela nr 23.

KOLEJNOŚĆ KRAJÓW EUROPY
CO DO WIELKOŚCI OBROTU TOWAROWEGO SZCZECINA. ROK 1938

1.	Szwecja	1.063.264 ton
2.	Holandia	985.522 „
3.	Dania	528.007 „
4.	Anglia	392.510 „
5.	Włochy	360.082 „
6.	Norwegia	264.695 „
7.	Finlandia	224.871 „
8.	Grecja	190.746 „
9.	Łotwa	125.694 „
10.	Belgia	122.628 „
11.	Polska *)	107.476 „
12.	Hiszpania	50.022 „
13.	Rosja	41.344 „
14.	Estonia	34.417 „
15.	Litwa	30.898 „
16.	Turcja	25.587 „
17.	Francja	19.416 „
18.	Portugalia	419 „
I.	Wszystkie kraje Europy **)	4.764.110 ton
II.	Wszystkie kraje Ameryki	415.473 „
III.	Wszystkie kraje Afryki	181.129 „
IV.	Wszystkie kraje Azji	155.420 „

*) Bez obrotów rzecznych (Warta, Noteć) oraz kolejowych.

**) Bez obrotów z niemieckimi portami morskimi.

Tabela nr 24.

GŁÓWNE TOWARY
W OBROTACH EKSPORT. i IMPORTOWYCH SZCZECINA Z GDANSKIEM
I GDYNIA W ROKU 1938

Obroty eksportowe w tonach			Obroty importowe w tonach		
	Gdańsk	Gdynia		Gdańsk	Gdynia
konserw rybnych	6	292	śledzi	4	
śledzi	21		żyta	2.640	3.490
ryżu	225		jęczmienia	4.236	
odpadków tłuszcz.	1		owsa	1.751	
słodu	1		fasoli	35	
farby do barw. piwa	1		grochu	11	
mazi pogazowej	300		ziarn. słoneczn.	69	
węgla	62.459		nasion trawy	97	
koksu	7.827		welny owczej	16	
brykietów i węgla			drzewa czerw.	59	
brunatnego	7.976		olei smarowych	2	
granitu	13.439		olei mineralnych	7	
gliny	2		granitu	210	
wapna gaszonego	2		farby na metale	4	
kaoliny	1		farby olejnej	5	
kredy	5		smoły drzewnej	86	
feldspatu	30		chemikaliów	200	
kwarcu	1		podkl. drzewn. okr.	317	
farb olejnych	2		desek	660	
tlenku cynku	18		mebli	78	
żelatyny	5		stali	465	
chemikaliów	34		przedm. gosp. dom.		
lnu	6		z żelaza	159	
wyrobów drzewnych	1		cynku	10	
papieru	1				
papy	2				
szkła specj. Hohlglass	1				
stali	11				
rur stalowych	27				
drutu stalowego	2				
wyrobów walcowanych	43				
wyrob. żel. lanych	4				
wyrob. żel. kutych	39				
maszyn elektr.	5				
części maszyn	6				
motorów elektr.	2				
lin drucianych	4				
wyrobów drutowych	2				
norymberszczyzny	14				
śrub żelaznych	3				
blachy itp.	4				
wyrobów z ołowiu	1				
kabla miedzianego	58				
wyrobów z miedzi	5				
książek i gazet	4				
tkanin	6				
instrumentów muz.	1				
lin	13				

Tabela nr 25.

RUCH TOWAROWY MORSKI I RZECZNY
W PORTACH GDANSK, SZCZECIN, HAMBURG, BREMA I ROTTERDAM

P o r t y	Ogólny przywóz morzem	Przewozy rzeczne w kier. od portu	W ‰ ‰ przywozu morzem	Ogólny wywóz morzem	Przewozy rzeczne w kier. do portu	W ‰ ‰ wywozu morzem
	w 1000 ton			w 1000 ton		
Gdańsk (Wisła)						
1928	1.832	134	7,3	6.783	195	2,9
1929	1.793	65	3,6	6.767	218	3,2
1930	1.091	66	6,0	7 122	289	4,1
Szczecin (Odra)						
1928	3.512	1.814	51,7	1.054	1.269	120,2
1929	3.407	1.809	53,1	1.522	1.388	91,2
Hamburg (Łaba)						
1928	19.729	5.827	29,5	9.915	4.335	43,7
1929	18.827	5.022	26,7	9.810	3.686	37,6
Brema (Wezera)						
1928	3.990	760	19,0	1.974	1.792	90,8
1929	4.031	697	17,3	2.441	1.470	60,2
Rotterdam (Ren)						
1928	20.702	15.213	73,5	15.446	13.470	87,2
1929	22.948	17 225	75,1	15.503	14.187	91,5
1930	20.764	14.938	71,9	13.939	12.770	91,6

Zródło: Czesław Klarner — „Śląsk i Pomorze jako symbole naszej niezależności”. Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego — Toruń 1932, str. 60

Tabela nr 26.

RUCH STATKÓW I TONAŻ W PORTACH NIEM. BAŁTYKU
I NIEM. MORZA PÓŁNOCNEGO W ROKU 1937 (NA WEJŚCIU)

Bałtyk			Morze Północne		
	liczba	ton. w trn.		liczba	ton. w trn.
Wszystkie niem.			Wszystkie niem.		
porty Bałtyku	26.422	11.674.000	porty M. Półn.	33.643	33.537.000
Szczecin	6.513	3.446.000	Hamburg	18.663	19.745.000
Lubeka	5.264	1.114.000	Brema	7.469	6.403.000
Sońnica	3.679	2.562.000	Bremerhaven	903	2.550.000
Kilonia	3.462	1.217.000	Brake	456	298.000
Flensburg	1.402	147.000	Nordeham	503	611.000
Królewiec	3.332	1.361.000	Emden	3.574	2.793.000
Roztoka	2.770	1.828.000	Rendsburg	424	79.000
			Cuxhaven	476	828.000
			Wilhelmshaven	1.169	231.000

Objaśnienie: Per 1. I. 1938 flota morska stacjonowana na Bałtyku niem., wliczając jednostki powyżej 50 cbm wyporności, liczyła 583 statki o tonażu — 293.511 t. br.
Flota stacjonowana na niem. M. Półn. 3.085 statków o tonażu 3.838.808 t. br.

Źródło: Hübners Weltstatistik 1939 — Wiedeń, str. 219.

Z tabeli powyższej wynika, że średnia wielkość statków na wejściu do Szczecina przekraczała o niewiele 500 ton rejestr. netto, podczas gdy w Hamburgu średnia przekraczała 1000 ton rejestr. netto.

Gdy Szczecin liczbą statków obejmował coś ponad 25% ogólnego ruchu statków w niemieckich portach Bałtyku, Hamburg — ponad 60% ruchu statków niem. Morza Północnego.

Gdy Hamburg tonażem statków na wejściu górował prawie trzykrotnie nad tonażem największego kolejnego portu Morza Północnego — (Bremy) — Szczecin miał w bezpośrednim pobliżu port w Sońnicy, którego tonaż był tylko o okragło milion ton mniejszy.

Tabela nr 27.

ODLEGŁOŚĆ 30 MIAST POLSKICH OD POLSKICH PORTÓW
SZCZECIN — GDANSK — GDYNIA*)

	km kolejną do Szczecina	do Gdańska
1. Piła	118 km	214 km
2. Koszalin	169 „	199 „
3. Poznań	206 „	302 „
4. Słupsk	236 „	132 „
5. Gniezno	257 „	266 „
6. Bydgoszcz (Gł.)	268 „	153 „
7. Inowrocław	289 „	198 „
8. Ostrów Wlkp.	320 „	326 „
9. Kalisz	344 „	350 „
10. Włocławek	361 „	237 „
11. Wrocław (Gł.)	352 „	443 „
12. Wałbrzych	427 „	518 „
13. Łódź (Kaliska)	456 „	360 „
14. Opole	458 „	516 „
15. Częstochowa	485 „	455 „
16. Bytom	506 „	506 „
17. Gliwice	504 „	518 „
18. Chorzów	511 „	511 „
19. Zabrze	512 „	525 „
20. Katowice	520 „	530 „
21. Sosnowiec (Pn.)	527 „	527 „
22. Królewska Huta	531 „	541 „
23. Kraków	593 „	608 „
24. Kielce	601 „	514 „
25. Radom	619 „	429 „
26. Białystok (Centr.)	680 „	398 „
27. Lublin	708 „	492 „
28. Rzeszów	753 „	699 „
29. Warszawa Zachodnia	516 „	326 „
30. Przemyśl (Gł.)	841 „	721 „
Średnia	417 „	455,5 „

*) Aby otrzymać odległość do Gdyni, należy dodać zawsze 13 km do odległości kolejowej do Gdańska.

Zestawienie własne według danych D. K. P. Poznań.

Tabela nr 28.

SIEĆ WODNA ŚRÓDLĄDOWA SZCZECINA,
POMORZA ODRZAŃSKIEGO I JEGO ZAPLECZA

Powierzchnia dorzeczy			D ł u g o ś ć	
			biegu	spł. odcinków
Odra	—	116.250 km ²	870 km	715 km
Warta	—	51.500 „	730 „	539 „
Noteć	—	17.300 „	355 „	308 „
Piana	—	5.100 „	156 „	104 „
Wkra	—	2.200 „	103 „	36 „
Rega	—	2.650 „	190 „	— „
Prośnica	—	3.150 „	165 „	1 „
Wipera	—	2.150 „	115 „	3 „
Łeba	—	1.550 „	95 „	1 „
Słupa	—	1.400 „	110 „	1 „
Brda	—	4.654 „	233 „	17 „
Czarna	—	2 202 „	186 „	6 „
Nysa Łużycka	—	4.250 „	256 „	15 „
„ Kłodzka	—	4 550 „	196 „	— „
Bober	—	5.950 „	268 „	— „
Kanały:	—	—	—	—
Sprewa-Odra	—	—	—	129 „
Berlin-Szczecin	—	—	—	170 „
Finowski	—	—	—	32 „
Bydgoski	—	—	—	24 „

Zalew Szczeciński
ma powierzchnię 903 km², głębokość 9 m — średnio 3.8 m.

Tabela nr 29.

OBROTY TOWAROWE PORTÓW BAŁTYKU ODRZAŃSKIEGO
W LATACH 1937 — 1938 — 1939

W tysiącach ton = 1000 kg		W r o k u		
		1937	1938	1939
Porty Okr. Gosp. Szczecin	przywóz	4.873	5.118	4.180
	wywóz	3.458	2.631	3.242
Sośnica (Rugia)	przywóz	112	110	11
	wywóz	323	364	179
Strzałów	przywóz	83	95	60
	wywóz	106	153	143
Kołobrzeg	przywóz	131	126	82
	wywóz	94	104	148
Ustka (Stolpmünde)	przywóz	164	151	130
	wywóz	71	85	123
P o r ó w n a w c z o :				
Elbląg	przywóz	226	252	252
	wywóz	42	53	52

Źródło: Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich — rocznik 1939—1940, str. 235.

LITERATURA

1. Dr M. Stolt: „Wirtschafts und bevölkerungsgeographische Verhältnisse von Alt-Vorpommern“. Frankfurt a. d. Oder 1918.
2. Dr A. Dieckmann: „Die wirtschaftsgeographische Struktur des Seehafens Stettin“. Hamburg 1929.
3. Dr R. Heinemann: „Die Stellung Stettins in der Weltwirtschaft“. Berlin 1927.
4. Stettiner Hafengesellschaft: Statistik Stettiner Hafen, 1938.
5. Hoppe: „Die wirtschaftlichen Unternehmungen der Stadt Stettin, unter Berücksichtigung ihrer Organisation“.
6. Wehrmann: Geschichte der Stadt Stettin“.
7. H. Gaede: „Pommern“. Berlin 1940.
8. H. Seraphin: „Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr“. Berlin 1937.
9. K. F. Kohlhoff: „Neue Heimatkunde von Pommern“. Koszalin 1918.
10. Statistisches Jahrbuch der Stadt Stettin, rocznik 1938. Szczecin 1938.
11. Statistisches Reichsamt: „Die Seeschifffahrt“ za rok 1935 i 1937.
12. Statistisches Reichsamt: „Die Binnenschifffahrt“, rok 1937.
13. Industrie und Handelskammer zu Stettin. Sprawozdania za lata: 1928, 1929, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937.
14. Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern, zu Stettin. Sprawozdania za lata: 1929, 1930, 1931 i 1932.
15. Wirtschafts und verkehrsgeographischer Atlas von Pommern za rok 1934.
16. Pommern Jahrbuch, Szczecin za lata: 1925, 1926, 1927, 1928, 1930 i 1931.
17. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich za lata 1937, 1939 i 1940.
18. Dr M. Friedrich: „Allgemeine und spezielle Wirtschaftsgeographie“ Berlin 1926. część I. Der Deutsche Osten und Norden, Berlin 1930.
19. „Die Einwirkungen der Gebietsabtretungen auf die deutsche Wirtschaft“ część I. Der Deutsche Norden, Berlin 1930.
20. W. Volz: „Die Ostdeutsche Wirtschaft“. Eine wirtschaftsgeographische Untersuchung über die natürlichen Grundlagen des deutschen Ostens und seine Stellung in der gesamtdeutschen Wirtschaft.
21. Dr A. Hesse: „Die Wirkungen des Friedens von Versailles auf die Wirtschaft des deutschen Ostens“, Jena 1930.
22. W. Oerlich: „Deutschland zur See, seine Schifffahrt und sein Handel“, Hamburg 1849.
23. Statistik der Eisenbahnen im deutschen Reiche, rocznik 1938, Berlin 1940.
24. NAUTICUS: Jahrbuch für Deutschland Seeinteressen, roczniki 1942, 1943.
25. H. Rogmann: „Der grossdeutsche Osten in der Bevölkerungsdynamik Ostmitteleuropas“, Wroclaw 1939.
26. Czasopismo „Ostseehandel“, Szczecin, roczniki 1936—1940.
27. Amtliches Gemeindeverzeichnis für das Deutsche Reich auf Grund der Volkszählung 1939, Berlin 1941.

28. H. Rogmann: „Ostdeutschlands grosse Not“, Berlin 1930.
29. F. Schulz: Mecklenburg und Pommern als Wirtschaftsgebiet, 1933.
30. C. Cronau: „Hinterpommern“, Wirtschfts — und Kulturaufgaben eines Grenzbezirks, Kösslin 1929.
31. Die Technik im Ostseeraum, rocznik 1939.
32. Statistisches Reichsamt: „Die Seeschifffahrt“, rok 1937, tom 524/I, zeszyt 1.
33. Schifffahrtswege Donau oder Elbe, rocznik 1941, zeszyt 1—6.
34. „Das Bollwerk“, die NS. Monatszeitschrift für Pommern, roczniki 1935, 1937 1939.
35. Maly Rocznik Statystyczny R. P., roczniki 1926—1939.
36. Inż. Czesław Klarner: „Śląsk i Pomorze“. Toruń 1932 (Inst. Balt.).
37. Trotha — König: „Deutsche Seefahrt“, Berlin 1940.
38. Erich Köhrer: „Pommern, seine Entwicklung und Zukunft“, Charlottenburg 1924.
39. Hübners Weltstatistik, 73 Ausgabe, Wieden 1939.
40. Statistisches Amt der Stadt Berlin — Berlins wirtschaftl. Verflechtung, Berlin 1928.

SPIS ROZDZIAŁÓW:

1. Zamiast wstępu	5
2. Fakty geopolityczne i historyczne	9
3. Charakterystyka portu szczecińskiego	13
4. Świnoujście — awanport Szczecina	31
5. Odra i Szczecin	37
6. Analiza obrotów portu szczecińskiego	51
7. Szczecin — centrum gospodarcze Nadodrza	66
8. Szczecin — olbrzym przemysłowy Nadodrza	73
9. Niektóre blaski i cienie oraz konkurencja portów niemieckich	89
10. Upośledzenie portu szczecińskiego pod zaborem prusko-niemieckim	99
11. Gdyby Szczecin przypadł już w 1919 roku Polsce	111
12. Tablice statystyczne	130
 Literatura	 155
Spis mapek i diagramów	158
Spis tablic	159

SPIS MAPEK, SZKICÓW I DIAGRAMÓW

1. Morze, rzeki i kolej żelazna w obrotach Szczecina w latach 1913—1938	20
2. Odległość Szczecina i Hamburga od niektórych stolic i miast (mapka) . . .	23
3. Rozwój zaludnienia Szczecina w okresie 1816—1939 r.	25
4. Mapka portów polskich na Bałtyku	35
5. Mapka odległości od Szczecina drogą wodną w km	44
6. Przegląd obrotu towarowego portu szczecińskiego w latach 1900—1939 (diagram)	51
7. Import i eksport Szczecina w latach 1900—1939 (diagram)	52
8. Ludność miejska i wiejska na Pomorzu Odrzańskim (grafikon)	67
9. Zaplecze miejskie polskiego Bałtyku (mapka)	68
10. Mapka zaludnienia Pomorza Zachodniego według spisu z 14. II. 1946 r.	69
11. Szczecin przodował w niem. imporcie śledzi (grafikon)	87
12. Mapka sieci kolejowej Pomorza Odrzańskiego	105
13. Odra naturalna i „Polska Odra żelazna“ (szkic)	112
14. Zaplecze miejskie polskiego Bałtyku — ludność i odległości w km (mapka)	113
15. Mapka odległości Szczecina, Gdańska i Gdyni od 30 miast Polski	118
16. Niemcy nie inwestowały w koleje żelazne (mapka)	121

SPIS TABEL

1. Zagadnienie carga powrotnego w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni	130
2. Odległości żeglugowe Szczecina od wszystkich głównych portów Bałtyku	131
3. Odległości Szczecina i Hamburga od niektórych stolic i wielkich miast w km kolejną	132
4. Dni żeglugowe na Odrze	132
5. Odra, Warta i Noteć w obrotach tow. Szczecina w latach 1911—1913	133
6. Obroty towarowe Szczecina w 1913 a w 1925 roku	133
7. Konkurencja Hamburga oraz innych portów niemieckich w zapleczu Szczecina	134
8. Żegluga śródlądowa za lata 1937, 1938 i 1939	134
9. Szczecin i Pomorze Odrzańskie w łącznych obrotach towarowych Berlina	135
10. Obroty i grupy towarowe w ważniejszych portach rzecznych Pomorza i zaplecza w 1939 r.	136
11. Rozwój zaludnienia miasta Szczecina od roku 1871—1939	137
12. Rozwój zaludnienia miasta Szczecina	137
13. Zaplecze ludnościowe Szczecina	138
14. Import śledziowy w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni	139
15. Morski ruch statków i morski obrót towar. Szczecina w latach 1900—1939	140
15a. Śródlądowy obrót towarowy Szczecina za lata 1913—1929	141
16. Śródlądowy obrót towarowy Niemiec	142
17. Ruch statków	143
18. Główniejsze towary w przywozie morskim Szczecina	144
19. Główniejsze towary w wywozie morskim Szczecina	145
20. Ogólny obrót towarowy okręgu gospodarczego Szczecina	146
21. Ruch statków w Szczecinie w r. 1938 według bander narodowych	147
22. Kolejność krajów Europy co do wielkości obrotu towarowego Szczecina rok 1937	148

23. Kolejność krajów Europy co do wielkości obrotu towarowego Szczecina rok 1938	148
24. Główne towary w obrotach eksportowych i importowych Szczecina z Gdańskiem i Gdynią w roku 1938	149
25. Ruch towarowy morski i rzeczny w portach Gdańsk, Szczecin, Hamburg, Brema i Rotterdam	150
26. Ruch statków i tonaż w portach niem. Bałtyku i niem. Morza Półn.	151
27. Odległości 30 miast Polski od polskich portów Szczecin—Gdańsk—Gdynia w km kolejną	152
28. Sieć wodna śródlądowa Szczecina, Pomorza Odrzańskiego i jego zaplecza	153
29. Obroty towarowe portów Bałtyku Odrzańskiego w latach 1937, 1938 i 1939	154



F № 004675 A

17.5.53 rok 1266



C e n a

zł 12 = gr

DK wzór 217 „Prasa” Bydg. 2336 51



48000

2