LEOPOLD GLUCK

GDAŃSK - GDYNIA - SZCZECIN

Uwagi o trzech portach polskiego obszaru gospodarczego.

Powoli zaczyna się z wojennego chaosu wyłaniać obraz nowej Europy. Nie we wszystkich szczegółach jeszcze całkiem jasny i niewątpliwy. Istnieją wszakże punkty mgliste, problemy trudne do rozwikłania. Nic dziwnego zresztą — stoimy zaledwie u progu epoki, która ma przynieść nam trwały pokój i ład międzynarodowy. Tym większe znaczenie ma zatem uświadomienie sobie zasadniczych zrębów nowego porządku, utrwalenie ich w naszej świadomości i zrozumienie ich wewnętrznej logiki, która niejednokrotnie przesądzać może o słuszności lub błędności dalszych rozwiązań w odniesieniu do tych spraw, które (w oderwaniu od ich szerzej pojmowanego podłoża) mogą wydawać się wątpliwe lub niejasne.

Jednym z tych faktów, których konsekwencje, sięgające we wszystkie nieomal dziedziny naszego życia, powinniśmy uprzytomnić sobie jak najdokładniej — jest przesunięcie się punktu ciężkości państwa polskiego na zachód. Zmienia się w związku z tym **kształt** państwa, zmienia się też żywa treść, zamknięta granicami Rzeczypospolitej. Nowa granica, nowy kształt państwa i nowa treść wypełniająca te granice życiem.

Struktura gospodarstwa narodowego jest tak ściśle związana z podłożem działalności gospodarczej, że nowy kształt państwa naszego, którego zasadniczy zarys ukazuje nam się już dość wyraźnie, przesądza ponad wszelką wątpliwość o jej zasadniczych przemianach. Ktokolwiek zastanawia się nad planowaniem naszego życia gospodarczego i nad drogami jego przyszłego rozwoju, musi uwzględnić ten nowy i bardzo potężny czynnik.

* * *

Nowa granica polska mieć będzie w przybliżeniu ok. 2.975 km długości, w tym zaś 550 km granicy morskiej. W roku 1939 odpowiednie cyfry wynosiły: 5.529 km i 140 km. Na jeden km wybrzeża przypadać będzie obecnie około 545 km^2 powierzchni kraju, podczas gdy w roku 1939 przypadało aż 2.779 km^2. Cyfry te świadczą wymownie o tym, że nowa granica stwarza dla nas odmienną sytuację. Dostęp nasz do morza rozszerza się ogromnie.

Instytut Zachodni

Morze w naszym myśleniu gospodarczym równolegle rozszerza swe znaczenie.

* * *

Granica Polski przesunęła się na zachód. W zasięgu naszym znalazła się Odra. Na przestrzeni 908 km swego biegu płynie Odra 804 km w Polsce. Ku Odrze ciąży ok. 100.000 km² terytorium polskiego, tzn. ok. 35% powierzchni całej Rzeczypospolitej. Całe dorzecze Odry wynosi ca 120.000 km², tzn., że polski obszar dorzecza Odry wynosi ca 83%. A zatem ze wszech miar uzasadnione jest zainteresowanie się Polski Odrą i jej ujściem. Polska myśl gospodarcza musi zatrzymać się nad gospodarczymi konsekwencjami tych faktów.

Podkreślone zostały powyżej dwie doniosłe zmiany, które stanowić powinny przesłanki naszego dalszego rozumowania. Pragniemy tu bowiem wyodrębnić i bliżej nieco scharakteryzować kompleks zagadnień związanych z gospodarczym wykorzystaniem tej nowej sytuacji.

Jest to tym konieczniejsze, że z chwilą gdy w rękach polskich znalazły się ujścia Wisły i Odry wraz z gdańskim i szczecińskim portem, trzeba w naszej polityce morskiej i portowej uwzględnić ten przełomowy dla naszej historii gospodarczej fakt. Całkiem bowiem odmiennie kształtować się musi nasza polityka ekonomiczna na tym odcinku od tego momentu, gdy wrogie siły niemieckie u ujścia tych dwu magistral wodnych zostały unicestwione i porty w Gdańsku i Szczecinie mogą być uważane za instrument posłuszny polskim potrzebom gospodarczym i polskiej racji stanu.

Historia polskiej polityki morskiej — a zarazem historia Gdyni — w okresie dwudziestolecia naszej niepodległości, to jedno pasmo konsekwentnego wysiłku zmierzającego do uniezależnienia naszego gospodarstwa narodowego w zakresie obrotu morskiego od portów niemieckich wzgl. portu, który znajdował się w zasięgu faktycznych wpływów niemieckiej polityki, tzn. Gdańska. Ten cel polityczno-gospodarczy realizowany być musiał z pominięciem czysto ekonomicznych przesłanek.

Wielkim wysiłkiem a zarazem także wielkim kosztem osiągnęliśmy to, że w walce konkurencyjnej z portami niemieckimi eksport i import polski zostały przestawione na Gdańsk i Gdynię, rola zaś Gdyni coraz dobitniej wysuwała się na plan pierwszy.

Suche cyfry poniższego zestawienia obrazują ten zasadniczy przełom w strukturze polskiego handlu morskiego:

Tablica I.

Polski wywóz i przywóz przez porty niemieckie (w 1000 t)

	Hamburg		Bremen		Szczecin		Królewiec		inne porty niem.	
	W.	P.	W.	P.	W.	P.	W.	P.	W.	P.
1925	65	167	10	48	180	69	310	18	22	1
1926	1.980	69	517	54	1.584	38	844	9	226	1
1927	151	163	14	76	330	42	429	25	24	2
1928	196	176	21	68	288	70	351	17	11	1
1929	184	58	12	60	293	34	235	6	30	1
1930	203	104	11	50	368	25	149	7	15	1
1931	121	85	7	42	162	13	46	6	10	1
1932	65	43	4	28	15	3	21	3	6	—
1933	52	17	3	1	60	4	15	1	3	1
1934	32	12	1,6	1,4	33	7	29,8	0,23	6	6

Jeżeli idzie o konkurencję pomiędzy Gdańskiem i Gdynią oraz coraz silniejsze akcentowanie roli Gdyni w polskim handlu morskim, to proces ten ilustruje dobitnie następujące zestawienie liczbowe:

Tablica II.

Polski wywóz i przywóz przez Gdańsk i Gdynię (w 1000 t)

	Gdańsk		Gdynia	
	W.	P.	W.	P.
1924	1.636	738	9,2	0,6
1925	2.032	691	50	1,6
1926	5.660	641	414	0,2
1927	6.380	1.517	889	6,7
1928	6.783	1.832	1.767	193
1929	6.767	1.793	2.493	330
1930	7.122	1.091	3.121	504
1931	7.576	754	4.742	558
1932	5.048	428	4.761	433
1933	4.660	493	5.232	869
1934	5.713	656	6.200	991
1935	4.226	396	6.253	866

Na podkreślenie zasługuje zresztą fakt, że port gdański nie wystarczał dla pełnej obsługi polskich potrzeb portowych i dlatego port w Gdyni już przed wojną posiadał uzasadnienie gospodarcze, a nie tylko polityczne.

Obecnie główny nacisk w polskiej polityce morskiej powinno się kłaść na pełne wykorzystanie gospodarczych możliwości, jakie

IZ Instytut Zachodni

stwarza fakt posiadania przez Polskę trzech poważnych portów morskich. Działalność tych portów powinna być skoordynowana. Nadmierna walka konkurencyjna pomiędzy portami, zwłaszcza w okresie kształtowania się nowej sytuacji portowo-morskiej mogłaby przynieść duże straty i opóźnić normalizację stosunków na tym tak ważnym odcinku. Z tego też względu uznać należy za celowe wprowadzenie jednolitej i wspólnej administracji portów, na której spoczywają zresztą w tej sytuacji tym cięższe obowiązki. Byłoby rzeczą **niedopuszczalną**, gdyby w wyniku tej koncepcji wspólnego zarządu portów ucierpieć miała sprężystość i handlowa sprawność portów.

Widzimy zatem, że obecnie podstawowym zagadnieniem polskiej polityki portowej jest problem kolaboracji, jak najbardziej celowego współdziałania portów, w przeciwieństwie do przedwojennego zagadnienia konkurencji.

Chcąc w sposób jak najracjonalniejszy tę kolaborację ukształtować, trzeba niewątpliwie zbadać przede wszystkim naturalne związki gospodarcze i naturalne ciążenia pewnych okręgów gospodarczych ku poszczególnym portom, by w ten sposób równocześnie otrzymać pogląd na przyszłą ich rolę w naszym gospodarstwie narodowym.

* * *

Gdańsk i Gdynię omawiać trzeba łącznie. Port w Gdyni położony zaledwie o 20 km od Gdańska, nie posiadający przy tym żadnej naturalnej drogi wodnej, musi być traktowany — z chwilą gdy Gdańsk znalazł się całkowicie w rękach polskich — jako port wzajemnie uzupełniający się z Gdańskiem. Ten charakter ścisłego powiązania tych dwóch portów w obecnej chwili jest tym silniejszy, że wedle posiadanych informacji urządzenia portowe w Gdańsku zachowały się niemal bez większych szkód, podczas gdy port w Gdyni jest bardzo poważnie uszkodzony. Wprost odwrotnie przedstawia się sytuacja, jeżeli idzie o stan miasta oraz magazynów, które w Gdyni zachowały się w stosunkowo dobrym stanie, przy olbrzymich w tym zakresie zniszczeniach w Gdańsku.

Plan odbudowy obydwu tych portów musi się liczyć z tym podstawowym założeniem, że porty te w przyszłości nie będą stanowiły jednostek konkurujących, lecz jednostki nawzajem ściśle się dopełniające.

Naturalnym zapleczem gospodarczym Gdańska i Gdyni jest dorzecze Wisły, liczące ok. 200 tys. km^2. Jednakże dopiero pełna regu-

lacja Wisły pozwoli na pełne wykorzystanie możliwości, jakie stwarza położenie Gdańska u ujścia Wisły.

Dla scharakteryzowania faktycznej roli Wisły jako drogi komunikacyjno-towarowej podajemy poniżej cyfry dotyczące ilości towarów, które tą drogą docierały do Gdańska i Gdyni, wzgl. stamtąd szły w górę Wisły:

Tablica III.

Przewóz towarów Wisłą (w 1000 ton)

	z biegiem rzeki	w górę rzeki
1912	302.247	308.039
1920	46.574	87.578
1921	54.763	42.385
1922	87.325	46.282
1923	91.085	33.489
1924	101.986	56.298
1925	121.291	86.618
1926	530.702	87.836
1927	154.747	169.410
1928	464.254	189.650
1929	201.512	116.821
1930	278.685	155.644
1931	272.899	142.600
1932	202.239	135.522
1933	308.844	167.722
1934	381.263	155.331
1935	419.910	148.929

Polityka popierania Gdyni, jako własnego portu polskiego, wpłynęła w tym kierunku, że staraliśmy się pewną część wodnych transportów towarowych, idących Wisłą, kierować przez Gdańsk do Gdyni celem dalszego przeładunku w Gdyni. Udział Gdyni w transportach wiślanych kształtował się, jak następuje:

	przyjęcie	wysyłka	razem
1931	24.316	4.459	28.775
1932	36.803	6.301	43.104
1933	61.728	27.705	89.433
1934	73.434	43.038	116.472
1935	83.899	47.653	131.552

Przedwojenne znaczenie portów w Gdańsku i Gdyni dla poszczególnych okręgów gospodarczych Polski charakteryzują następujące liczby:

IZ Instytut Zachodni

Tablica IV.

Wysyłka do poszczególnych okręgów gospodarczych Polski z portów w Gdańsku i Gdyni (w 1000 ton)

	woj. centralne	woj. wschodnie	woj. śląskie	woj. pozn. i pom.	Małopolska
1926	79	11	10	94	17
1927	164	13	184	164	25
1928	332	25	275	292	61
1929	512	45	632	333	125
1930	279	29	477	232	70
1931	237	20	437	80	55
1932	192	15	158	76	51
1933	284	22	350	68	63

Tablica V.

Odbiór z poszczególnych okręgów gospodarczych Polski w portach Gdańsku i Gdyni (w 1000 ton)

	woj. centralne	woj. wschodnie	woj. śląskie	woj. pozn. i pom.	Małopolska
1926	1.193	489	3.393	1.021	524
1927	1.501	581	4.492	907	544
1928	1.611	271	6.428	553	313
1929	2.001	233	6.682	830	294
1930	1.915	322	7.439	691	298
1931	2.083	288	9.474	601	393
1932	1.574	229	7.134	532	389
1933	1.739	350	6.922	474	581

Największe znaczenie posiadał niewątpliwie Śląsk, który odbierał więcej niż jedną trzecią całego przywozu portowego Polski. Rola zaś jego w wysyłce drogą morską przez Gdańsk i Gdynię była jeszcze większa i wyrażała się udziałem w wysokości trzech piątych. Chodzi tu w przywozie o rudy i złom, w wywozie o węgiel.

Na drugim miejscu stały województwa centralne. Przywóz obejmował przede wszystkim artykuły związane z silnym ośrodkiem importowym warszawskim (towary kolonialne, metalowe, surowce włókiennicze itd.), w wywozie górował węgiel dąbrowiecki i wyroby łódzkiego przemysłu włókienniczego.

Jeżeli idzie o województwa poznańskie i pomorskie, to ich udział w obrotach portów gdańskiego i gdyńskiego wykazuje (w prze-

ciwieństwie do poprzednio omówionych obszarów gospodarczych) na przestrzeni lat 1926—1933 tendencję malejącą.

Małopolska zachodnia stanowi w dwóch trzecich o obrocie Małopolski z omawianymi portami. Małopolska wschodnia odgrywała tu znacznie mniejszą rolę.

Udział wreszcie województw wschodnich określa się w cyfrach nie posiadających istotnego znaczenia dla portów w Gdańsku i Gdyni. Te województwa jako zaplecze gospodarcze przedwojennych portów polskich, schodzą na plan ostatni.

W tej strukturze gospodarczego zaplecza Gdańska i Gdyni, która była ściśle związana z przebiegiem granicy Rzeczypospolitej w r. 1939, zajdą niewątpliwie w przyszłości duże przesunięcia. Trzeba liczyć się poważnie z tym, że przemysłowe zagłębie śląskie i przede wszystkim Wielkopolska będą zmierzały do wykorzystania dogodnej drogi wodnej, jaką jest Odra z Wartą i z leżącym u ujścia Odry Szczecinem, co musi niewątpliwie wpłynąć na zmniejszenie się znaczenia portów w Gdańsku i Gdyni dla tych terenów. Będzie to gospodarcza konsekwencja zniesienia sztucznej granicy, odcinającej szereg terenów polskich od Odry, ku której ciążyć one muszą w sposób nieuchronny i naturalny. Zjawisko to nie może być traktowane jako niepomyślne, mimo że odwraca drogi obrotu towarowego niektórych terytoriów od Gdańska i Gdyni — jest ono przejściem od sztucznej do naturalniejszej konstelacji dróg towarowych w Polsce.

Przykładem tego, jak duże znaczenie dla obrotu portów posiada związanie z naturalnym zapleczem gospodarczym, jest właśnie Gdańsk, który, dopóki nie został włączony, chociaż połowicznie, do polskiego obszaru gospodarczego, dopóty w okresie przed pierwszą wojną światową trwał w stanie wegetacji i zastoju gospodarczego. O zmianach tych świadczą aż nadto wymownie następujące cyfry:

Tablica VI.

Przywóz i wywóz Gdańska (w 1000 ton)

Rok	Przywóz	Wywóz	Rok	Przywóz	Wywóz
1911	1.039	1.204	1929	1.792	6.767
1912	1.142	1.312	1930	1.091	7.122
1913	1.233	878	1931	754	7.576
1924	378	1.636	1932	428	5.047
1925	691	2.032	1933	493	4.659
1926	641	5.659	1934	656	5.713
1927	1.587	6.380	1938	1.564	5.563
1928	1.832	6.783			

IZ Instytut Zachodni

Widzimy tu wyraźnie, jak punkt ciężkości portu w Gdańsku przesunął się ku wywozowi.

Dla uzupełnienia obrazu podamy analogiczne cyfry dla portu w Gdyni:

Tablica VII.

Przywóz i wywóz Gdyni (w 1000 ton)

Rok	Przywóz	Wywóz	Rok	Przywóz	Wywóz
1924	1	9	1930	504	3.122
1925	2	54	1931	559	4.742
1926	1	404	1932	428	4.761
1927	6	892	1933	493	5.235
1928	193	1.765	1934	992	6.400
1929	330	2.493	1938	1.527	7.647

Dynamika rozwojowa naszego handlu morskiego, o której świadczą cyfry tabel powyższych, tym wyraźniejsza nam się stanie, gdy uprzytomnimy sobie, że obrót przez porty w Gdańsku i Gdyni stanowił w ramach ogólnego obrotu zagranicznego Polski w r. 1925 zaledwie 15,3% podczas gdy w r. 1938 — 77,7% (analogiczne cyfry dla przywozu wynoszą: r. 1925 — 19,1%, r. 1938 — 64,4% i dla wywozu r. 1925 — 14,5%, r. 1938 — 80,6%).

Ta ogólna charakterystyka portów w Gdańsku i Gdyni byłaby niepełna, gdybyśmy nie podali tutaj pewnych informacyj co do urządzeń portowych. Zdajemy sobie sprawę z tego, że stan aktualny w bardzo poważnej mierze odbiega od tego, co mówią cyfry z okresu przedwojennego, niemniej jednak cyfry te mają znaczenie chociażby historyczne:

Port	Długość nadbrzeża w km. ogółem	w tym głęb. 8 m.	Powierzchnia składów 1.000 m²	Liczba dźwigów
Gdańsk	30,8	2,0	358	88
Gdynia	8,4	7,8	122	50

* * *

Problem Gdańska i Gdyni był w okresie przed drugą wojną światową przedmiotem ogólnego zainteresowania polskiej publicystyki gospodarczej. Zagadnienia morskie były u nas rozważane przede wszystkim z uwzględnieniem tych dwu bram wypadowych na świat. Obecnie jest pilną koniecznością bliższe zapoznanie społeczeństwa polskiego z nowym i to poważnym elementem przyszłej polityki morskiej Rzeczypospolitej, z trzecim naturalnym portem polskiego obszaru gospodarczego — Szczecinem.

Instytut Zachodni

Jest to sprawa tym pilniejsza i tym ważniejsza, że w krótkim okresie po zdobyciu Szczecina przez Armię Czerwoną, obfituje historia Szczecina i naszego tam pobytu w liczne niespodziewane zwroty i odmiany. Te właśnie zmienne losy naszego dotychczasowego władania w Szczecinie spowodowały tu i ówdzie sceptycyzm i wątpliwości co do przyszłych losów tego miasta i portu. Tym potrzebniejsze jest uświadomienie sobie tych naturalnych i niezmiennych związków Szczecina z polskim terytorium gospodarczym, które zadecydować powinny ostatecznie o załatwieniu sprawy Szczecina na konferencji pokojowej.

Naturalnym zapleczem gospodarczym Szczecina jest dorzecze Odry, Śląsk, Wielkopolska i Pomorze.

Znaczenie Odry i jej dopływów (głównie Warty), jako drogi handlowej, jest dla Szczecina ogromne. Przed pierwszą wojną światową drogą wodną szło ponad 50% ładunków, przy czym na system wodny Odry (Odra, Warta, Noteć) przypadało w odbiorze 76,4%, w wysyłce zaś 75,4%. Granice, ustalone przez Traktat Wersalski, rozbiły politycznie — jednolity organizm gospodarczy, skupiający się dokoła dróg wodnych systemu odrzańskiego. Ujście Warty i ujście Noteci znalazły się w rękach niemieckich, odcięte granicą od środkowego i górnego biegu tych rzek. Równocześnie gwałtownie podupadło znaczenie tych rzek jako dróg handlowych Wielkopolski i częściowo Pomorza, skierowanych ku Szczecinowi. Świadczą o tym cyfry dotyczące portu poznańskiego i portu w Gorzowie, które tu podajemy, by wskazać upadek znaczenia Warty jako drogi handlowej na przykładach portu, znajdującego się w rękach polskich, oraz portu położonego na niemieckim odcinku Warty:

Tablica VIII.

Przeładunek w porcie poznańskim (w 1000 t)

1910	168.300	1932	97.288	1936	47.760
1911	124.819	1933	48.857	1937	5.377
1912	165.543	1934	22.628	1938	6.661
1913	216.478	1935	19.475		

Tablica IX.

Obrót w porcie w Gorzowie (w 1000 t)

1912	111	1934	103
1913	129	1935	93
1932	52	1936	99
1933	86	1937	114

IZ Instytut Zachodni

Jeżeli chodzi o przełom w strukturze komunikacji wodnej w okresie po Traktacie Wersalskim, to szczególnie ciekawy obraz dają cyfry dotyczące portu w Kostrzyniu, który leżąc u ujścia Warty do Odry, posiada kluczowe znaczenie dla całego tego systemu dróg wodnych.

Tablica X.

Obrót w porcie w Kostrzyniu (w 1000 t)

1908	62	1933	69
1911	93	1934	69
1912	143	1935	64
1913	112	1936	68
1931	37	1937	73
1932	42		

Granica ustalona przez Traktat Wersalski, nie tylko przepoławiała naturalny system wodno-komunikacyjny, lecz również odcięła Szczecin od poważnej części jego naturalnego zaplecza gospodarczego: polskiego Górnego Śląska, Wielkopolski i Pomorza. W miarę tego, jak Polska realizowała w okresie swej dwudziestoletniej niepodległości swoją własną politykę morską, następować musiały w strukturze zaplecza gospodarczego Szczecina poważne zmiany. Zarówno utrata części naturalnego zaplecza, które znalazło się w granicach Państwa Polskiego, jak też i stały nacisk konkurencyjny ze strony Hamburga, spowodowały zahamowanie rozwoju portu szczecińskiego. Świadczą o tym następujące cyfry:

Tablica XI.

Wywóz i przywóz portu w Szczecinie (w 1000 t)

	Wywóz	Przywóz		Wywóz	Przywóz
1911	1.340	4.250	1928	1.091	3.506
1912	1.572	3.863	1929	1.519	3.400
1913	1.991	4.255	1930	1.859	3.029
1924	694	2.036	1931	1.461	2.307
1925	1.011	3.125	1932	1.074	2.264
1926	3.699	2.088	1933	1.379	3.083
1927	1.051	2.995	1934	1.771	3.993

Zmniejszenie się znaczenia Szczecina w polskim handlu zagranicznym w okresie przed wybuchem drugiej wojny światowej obrazują cyfry zawarte w tablicy I. Wiemy, że mamy tu do czynienia z wynikiem konsekwentnego wysiłku naszego, który ze względów natury polityczno-gospodarczej zmierzał do zmniejszenia udziału Szczecina, jako portu podówczas niemieckiego, w handlu zagranicz-

IZ Instytut Zachodni

nym Polski. Z chwilą jednak, gdy Szczecin znalazł się w rękach polskich, Odra zaś stanowi polską drogę wodną, sytuacja portu w Szczecinie ulega zasadniczej przemianie.

Sytuację portu szczecińskiego w zakresie tranzytu oraz jej przemiany ilustrować mogą dla poprzedniego okresu następujące cyfry:

Tablica XII.

Tranzyt w porcie szczecińskim (w 1000 t)

	Polska	Czechosłowacja	Kraje Europy środkowej	Rosja
		Wywóz		
1928	289,0	67,1	3,5	3,3
1930	368,7	52,7	4,3	0,2
1932	97,5	17,8	4,6	0,2
1934	56,5	24,9	5,7	0,3
		Przywóz		
1928	72,1	627,5	2,3	4,4
1930	25,3	416,6	1,9	0,2
1932	5,6	88,3	0,8	0,1
1934	7,6	173,1	2,2	0,0

Interesuje nas oczywiście najbardziej tranzyt polski, który szedł przez Szczecin. Tranzyt ten pragniemy tu przedstawić z dwóch stron: 1. z punktu widzenia towarów, które Polska przez Szczecin importowała wzgl. wywoziła, 2. z punktu widzenia dzielnic, które brały bardziej lub mniej intensywny udział w handlu zagranicznym idącym przez Szczecin. Przy sposobności zaś warto też będzie zaznaczyć, jaki jest udział przewozu drogą wodną w dotychczasowym polskim eksporcie i imporcie idącym przez Szczecin.

Tablica XIII.

Struktura towarowa polskiego tranzytu przez Szczecin

Wywóz (w 1000 t)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ogółem	288,4	293,3	368,1	160,9	97,2	122,5	56,7
w tym:							
drzewo	48,4	14,5	8,2	0	0	0	0
węgiel	148,3	131,9	66,9	47,4	10,5	1,3	0
zboże	18,6	97,8	222,6	42,9	69,8	95,5	45,5
cukier	45,0	0	1,6	0	0	0	0
żelazo	3,6	4,5	1,8	4,7	2,5	0	0
mąka	2,6	0	32,7	33,5	2,5	1,3	4,1
cynk	2,3	15,9	18,2	5,7	0	0	0

Przegląd Zachodni, nr 1, 1945 Instytut Zachodni

Dalsze artykuły, które tylko w niektórych latach szły przez Szczecin, nie odgrywały większej roli. Chodzi tu zresztą o małe ilości (ziemniaki, owoce, nafta, nawozy sztuczne i papier).

Droga wodna przy eksporcie przez Szczecin odgrywała poważną rolę w odniesieniu do drzewa, węgla i zboża, znacznie mniejszą w odniesieniu do cukru i mąki. Żelazo i cynk, podobnie zresztą jak i dalsze artykuły, nie umieszczone w powyższej statystyce, nie szły wcale drogą wodną. Niemniej stosunek przewozu statkami żeglugi śródlądowej i przewozów kolejowych wykazuje trwałą rolę przewozów drogą wodną:

Tablica XIV.

Udział przewozów wodnych i kolejowych w polskim wywozie przez Szczecin (w 1000 t)

	Przewóz wodny	Przewóz kolejowy
1928	106,2	182,1
1929	143,6	149,6
1930	179,0	189,1
1931	87,3	73,6
1932	81,8	14,5
1933	62,1	60,4
1934	23,7	33,7

Dla scharakteryzowania dotychczasowego przywozu do Polski przez Szczecin podajemy następujące zestawienie:

Tablica XV.

Struktura towarowa polskiego tranzytu przez Szczecin.

Przywóz (w 1000 t)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ogółem	70,9	34,2	24,7	15,3	5,3	5,8	7,2
w tym:							
kamienie	6,7	0	0,6	0	0	0	0
złom	39,6	16,1	12,2	0	0	0	0
żelazo	2,3	0	0	1,8	0,9	0,5	0,7
oleje	6,0	2,9	1,7	0,7	0	0	0
makuchy	2,4	5,8	3,6	2,2	0	0	0
gliny	4,3	2,1	1,2	0	0,6	0	0,8
papier	2,0	2,2	0	2,7	2,3	4,1	5,6

Niezawarte w powyższym zestawieniu towary (ruda i piryty, ryby, zboże, drzewo) nie mają trwałego znaczenia w imporcie do-

tychczasowym przez Szczecin i pojawiają się zresztą w małych ilościach.

Transport drogą wodną w przywozie ze Szczecina nie odgrywa większej roli.

Dla właściwego oświetlenia naturalnych związków gospodarczych Szczecina z polskim zapleczem doskonały materiał daje statystyka ujmująca tranzyt poszczególnych części polskiego obszaru celnego przez Szczecin. W statystyce tej występuje najwyraźniej grupa trzech województw zachodnich (Wielkopolska, Pomorze i Śląsk), jako ten teren, który w stopniu najsilniejszym korzystał z usług Szczecina jako najodpowiedniejszego portu:

Tablica XVI.

Tranzyt poszczególnych części polskiego obszaru celnego przez Szczecin. Wywóz (w 1000 t)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
woj. centralne i wschodnie	8,1	1,8	13,9	15,7	1,5	2,4	2,6
Małopolska	3,5	4,5	3,6	1,3	0,3	0,3	0,5
Wielkopolska Pomorze, Śląsk	276,1	286,7	350,6	144,6	95,4	119,8	53,6
W. M. Gdańsk	0,6	0,5	0,6	0,3	0,3	0,3	0,12

Transport wodny w wywozie województw zachodnich odgrywa bardzo poważną rolę, stosownie zresztą do ich dogodnego powiązania komunikacyjno-wodnego ze Szczecinem. Świadczą o tym cyfry następujące:

Tablica XVII.

Udział przewozów wodnych i kolejowych w wywozie z województw zachodnich przez Szczecin (1000 t)

	Przewóz wodny	Przewóz kolejowy
1928	106,2	169,9
1929	143,4	143,3
1930	179,0	171,6
1931	88,0	56,6
1932	81,8	13,6
1933	62,1	57,7
1934	23,7	29,9

W jakim stopniu korzystały z usług Szczecina poszczególne części polskiego obszaru celnego w przywozie, mówi nam następująca tablica:

Przegląd Zachodni, nr 1, 1945 Instytut Zachodni

Tablica XVIII.

Tranzyt poszczególnych części polskiego obszaru celnego przez Szczecin. Przywóz (w 1000 t)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Woj. centralne i wschodnie	6,7	3,5	3,8	2,8	1,3	0,5	0,6
Małopolska	2,4	3,0	0,5	0,5	0,1	0,9	1,0
Wielkopolska Pomorze, Śląsk	60,4	27,8	20,4	10,0	3,7	3,4	5,7
W. M. Gdańsk	1,2	1,6	0,6	0,4	0,3	0,4	0,4

Jak z przeglądnięcia cyfr zawartych w tablicy XII wynika, na drugim miejscu po Polsce w handlu tranzytowym przez Szczecin stała Czechosłowacja, aczkolwiek podkreślić trzeba, że udział Polski ma naturalniejsze podstawy. Niemniej warto podkreślić, że ten udział, jaki miała Czechosłowacja w obrotach tranzytowych portu szczecińskiego, jest również wyrazem pewnego związku naturalnego. Da zaplecza gospodarczego Szczecina zaliczała się niewątpliwie przed pierwszą wojną światową częściowo północna Czechosłowacja, w okresie zaś przed drugą wojną światową wschodniomorawski okręg przemysłowy.

Z tego też względu warto w kilku cyfrach zapoznać się ze strukturą towarową czechosłowackiego tranzytu przez Szczecin:

Tablica XIX.

Struktura towarowa czechosłowackiego tranzytu przez Szczecin. Wywóz (w 1000 t)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ogółem	67,1	46,1	52,7	32,1	17,8	26,8	25
w tym:							
żelazo i wyroby	31,3	17,9	7,8	12,9	7,1	8,0	10,5
zboże	5,4	7,6	8,6	5,9	2,1	2,8	0
owoce	3,0	2,8	2,0	1,2	3,9	3,9	0,7
kamienie	3,4	1,1	0	0	0	0	0
gliny	5,2	5,3	4,5	2,6	2,3	2,7	1,3
pasze	9,0	0	0	0	0	0	0
drzewo	0	0	0	0	0	2,5	3,5

Dalsze artykuły nie odgrywają większej roli (mąka, szkło, nici).

Pewne znaczenie miała w wywozie czeskim przez Szczecin droga wodna, którą szło (w 1000 t) w r. 1928 — 14,8, 1929 — 4,7, 1930 — 6,1, 1931 — 2,6, 1932 — 2,3, 1933 — 2,7, 1934 — 0.

Tablica XX.

Struktura towarowa tranzytu czechosłowackiego przez Szczecin

Przywóz (w 1000 t)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ogółem	627,5	561,4	416,6	341,4	88,2	90,5	173,1
w tym:							
żelazo	46,8	7,9	23,5	3,8	3,2	2,5	6,3
złom	0	73,7	0	0	0	0	0
ruda żelazna	511,8	443,6	348,3	302,7	59,7	64,1	131,5
inne rudy i piryty	49,4	13,9	20,5	10,4	1,9	0	0
gliny	4,8	4,6	3,9	2,2	1,5	2,8	1,4
ryby	3,3	4,2	3,3	2,1	1,6	1,5	0
masa drzewna	1,5	0	1,4	1,4	1,3	2,9	3,4
oleje	1	0	0	0,7	0,9	2,4	1,1
kamienie	1,5	2,7	2,5	4,7	3,5	3,0	5,0

Dalsze artykuły (skóry, zboże, papier, makuchy) nie odgrywają większej roli.

* * *

Dobiegamy do końca naszych rozważań. Szereg cyfr, zaczerpniętych zresztą zarówno z polskich jak i niemieckich źródeł, zgodnie świadczy o powiązaniu gospodarczym Szczecina z Polską, mówi o możliwościach rozwojowych Szczecina w ramach Państwa Polskiego. Możliwości te są tym większe, że port w Szczecinie, nie uszkodzony poważniej podczas działań wojennych, należy do najnowocześniejszych portów na Bałtyku (nadbrzeża ogółem 24,0 km w tym głęb. 8 m — 5,0 km, powierzchnia składów 200 tys. m², 160 dźwigów).

Przed Polską otwierają się tu nowe możliwości gospodarcze. Zadaniem polityki gospodarczej będzie ich pełne i racjonalne wykorzystanie, zadaniem zaś społeczeństwa polskiego szybka i sprawna polonizacja Szczecina, która jest tego głównym warunkiem.

Instytut Zachodni