

## ROLA I ZNACZENIE ODRY W GOSPODARCE NIEMIEC W OKRESIE 1910—1939 r.

### I. UWAGI WSTĘPNE

Niemcy III Rzeszy, obdarzone przez naturę czterema systemami rzecznyymi: Ren—Men, Wezera, Łaba i Odra, Odrę traktowali po macoszemu<sup>1</sup>. Zjawisko to miało swego rodzaju wytłumaczenie w niewielkim stosunkowo udziale tej rzeki w przewozach na niemieckich wodach śródlądowych. Obliczony w tonokilometrach udział jej wynosił w roku:

1921 — 6 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	przewozów	na	rzekach	Niemiec <sup>2</sup>
1927 — 9,3 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	„	„	„	„
1934 — 8,4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	„	„	„	„
1936 — 8,3 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	„	„	„	„

Jeśli się nadto zważy, iż dla uzyskania powyższego efektu na rzece stosunkowo długiej (bo eksploatowanej na ok. 630 km) trzeba było uruchomić 3 274 jednostki (barki i statki)<sup>3</sup>, a więc 18<sup>0</sup>/<sub>100</sub> parku wodnego Niemiec, to staje się zrozumiałą niechęć prowadzenia poważnych poczynań eksploatacyjnych, mało efektywnych. W wypowiedziach wielu autorów niemieckich przebijała się głęboka troska o umożliwienie racjonalnej eksploatacji rzeki. Kładli oni jednak głównie nacisk na techniczne uszlusowanie rzeki, które, zrealizowane, miało stworzyć jednolitą koncepcję gospodarczą Odry.

Odra, jak to jeszcze szerzej omówię, składała się z paru odcinków żeglujących, nie zespolonych w jedną całość. Odrębnym koncepcjom eksploatacyjnym służyła górna Odra do ujścia Kanału Wilhelma; była ona przedmiotem wielu zabiegów technicznych. Do innych celów służyła dolna Odra, od Hohensaaten poczynając do Szczecina włącznie. Naturalny charakter rzeki i głębokość jej nurtu zwalniały tu zarząd z troski o jej techniczną przydatność. Środkowy odcinek trasy, odgrywający swą rolę jedynie, gdy chodzi o połączenia bezpośrednie Śląsk—Szczecin, był słabiej wykorzystany, zaniedbany w historycznym rozwoju, technicznie nie użeglowiony.

Podnoszone dla samousprawiedliwienia niejako względy, iż do XVIII w. Odra podlegała kilku organizmom politycznym — państewkom niemieckim<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Po włączeniu Austrii pod koniec 1938 r. przybył jeszcze Dunaj.

<sup>2</sup> Obliczone na podstawie danych z „Wirtschaft und Statistik”, 1937.

<sup>3</sup> Dane dotyczące 1936 r. Markmann, Die deutschen Wasserstrassen, 1938, s. 268.

<sup>4</sup> Por. F. Riese, Entwicklung der Oder-Schifffahrt, 1919, s. 12.



— nie mogą całkowicie tłumaczyć faktu zaniedbywania Odry jako jednolitego systemu komunikacji wodnej i transportu wodnego. Istotną przyczyną tego stanu tkwi w podkreślanych już wyżej czynnikach natury gospodarczej, które działając częściowo w poprzek, a nie wzdłuż całego systemu wodnego Odry, powodowały ścieranie się koncepcyj eksploatacyjnych poszczególnych odcinków i wpływały na nieustalenie się pozycji Odry w gospodarce Niemiec.

Punktem wyjściowym dla podjętych tu szczegółowych rozważań może być bilans towarowy sporządzony dla lat 1937 i 1930. Rok 1937 był rokiem *prosperity* gospodarczej i wyteżonych usiłowań wzmocnienia życia gospodarczego na wschodzie III Rzeszy, rok 1930 — rokiem kryzysu, a nadto przed objęciem władzy przez Hitlera, gdy akcja skierowana przeciwko Polsce nie przybrała jeszcze form krańcowych.

TABELA I

Bilans towarów przewożonych na Odrze<sup>5</sup> według tras w latach 1930 i 1937

L.p.	Trasa i kierunki kursu	Obroty towarowe w tys. ton	
		1930	1937
1	Szczecin — Berlin	766	1 290
	Berlin — Szczecin	279	210
2	Śląsk — Berlin	1 823	2 338*
	Berlin — Śląsk	59	84
3	Szczecin — Śląsk	424	717*
	Śląsk — Szczecin	732	719
4	Szczecin — Pomorze i tereny prawobrzeżne	236	375**
	Pomorze i tereny prawobrzeżne — Szczecin	605	369
5	Śląsk — tereny prawobrzeżne	91	132
	Tereny prawobrzeżne — Śląsk	4	6
6	Śląsk — tereny lewobrzeżne	314	848
	Tereny lewobrzeżne — Śląsk	252	167
7	Śląsk, obrót wewnętrzny	122	280
8	Szczecin — tereny lewobrzeżne	71	120
	Tereny lewobrzeżne — Szczecin	106	47

\* Zahamowanie eksportu i wzrost zbrojeń.

\*\* Zanik ładunków z Polski.

Uwaga: Jako prawy brzeg traktowane są ziemie na wschód od Odry, jako lewy — na zachód od Odry i Nysy Łużyckiej. Nazwa „Śląsk” obejmuje pojęcie Śląska Górnego i Dolnego. Przez „Berlin” rozumiany jest okręg gospodarczy Berlina; są to okręgi wodne: Berlin-miasto, Berlin Wielki, okręg wodny — Marchia i okręg wód kanału Plaue-Ihle, a więc okręgi statystyczne Niemiec, oznaczone numerami 16a, 16b, 17c oraz 18a.

<sup>5</sup> Bilans powyższy opracowany jest według tablic obrotów towarowych między poszczególnymi okręgami wodnymi Niemiec „Statistik des Deutschen Reichs. Die Binnenschiffahrt”. Należy tu jednak zaznaczyć, iż bilans ułożony na podstawie obrotów poszczególnych portów Odry i śluz kontrolujących obrót Odry z Berlinem, nie daje się zamknąć, wykazując manka sięgające w niektórych latach 600 tys. ton ładunku. Suma ładunków wyjściowych nie zgadza się z sumą ładunków na wejściu. Te duże stosunkowo różnice świadczą o poważnych uchybieniach i niedociągnięciu statystyk niemieckich.



Jak wynika z tego ogólnego zestawienia, wysuwają się na Odrze na pierwsze miejsce trzy trasy eksploatacyjne: Szczecin—Berlin, Śląsk—Berlin, Śląsk—Szczecin, łącznie z kierunkiem powrotnym. Rolę dominującą odgrywał tu Berlin i jego okręg przemysłowy, który działał w stosunku do ziem na wschód odeń położonych jak pompa ssąca i traktował Odrę jako arterię komunikacyjną, zasilającą go w surowce przemysłowe płynące ze Śląska, bądź Morzem Bałtyckim przez Szczecin. Hasła rozbudowy systemu komunikacyjnego Odry i wzmocnienia potencjału gospodarczego ziem wschodnich III Rzeszy, forsowane przez środowiska zainteresowane rozwojem żeglugi na Odrze, trafiły na grunt podatny dopiero w Niemczech hitlerowskich. Tu również znajdowały one swe gospodarcze uzasadnienie, wywołane zbliżającym się terminem ukończenia prac przy budowie Kanału Środkowego<sup>6</sup> i spodziewanym w związku z tym podważeniem układu stosunków gospodarczych w rejonie Berlina<sup>7</sup>. Szczegółowy jednak wgląd w ówczesne metody postępowania, mające za zadanie ożywienie żeglugi na Odrze (np. przerzucanie ładunków przeznaczonych dla Berlina przez Szczecin, zamiast przez Hamburg, jak to było z węglem dostarczonym z Zagłębia Ruhry i Anglii), pozwala przypuszczać, iż nie dałyby się one stosować na dłuższą metę.

W systemie bowiem, który z góry przekreślał możliwości stworzenia ze Śląska samodzielnego, wielostronnie uprzemysłowionego centrum i spychał go do roli bazy surowcowo-zaopatrzeniowej dla innych ośrodków przemysłowych wewnątrz kraju, w systemie, który wyznaczając Śląskowi tę rolę, nie chciał dzielić się surowcem z zagranicą, Odra jako całość nigdy nie mogła stać się w pełni eksploatowaną drogą transportową i funkcje transportowe spełniała tylko na pewnych odcinkach, z sobą nie powiązanych, zgodnie zresztą z układem ciśnień towarowych istniejących w tym systemie.

## II. UKŁAD GOSPODARCZY POSZCZEGÓLNYCH KIERUNKÓW PRZEWOZOWYCH ODRY

### a. Kierunek Szczecin—Berlin i Berlin—Szczecin

Jedną z trzech podstawowych funkcji transportowych Odry była w gospodarce Niemiec obsługa trasy wodnej Szczecin—Berlin. Prowadzi ona Odrą i kanałami bądź na Hawelę (Kanał Hohenzollernów), bądź na Sprewę (kanał Odra—Sprewa). W ten sposób trasa ta o łamanym biegu składa się z dwóch odcinków: południkowego (z północy na południe) i równoleżnikowego (ze wschodu na zachód). Z koryta Odry korzysta ona tylko w swym południkowym biegu, na odcinku około 100 lub 150 km. Pod względem wielkości obrotów ustępuje trasie Śląsk—Berlin. Znaczna w liczbach bezwzględnych, jak i procen-

<sup>6</sup> Kanał Środkowy (*Mittellandkanal*) łączący Berlin z Zagłębiem Ruhry, oddany został do użytku w czasie ostatniej wojny.

<sup>7</sup> Według obliczeń spodziewano się w Berlinie potaniaenia węgla o 5 RM na tonie, p. rozdział III.



towych, ilość występujących tu ładunków, obok innych zasadniczych cech charakterystycznych, uzasadnia słuszność wydzielenia tej trasy w oddzielnie traktowaną całość. Pobieżne już spojrzenie na przytoczone poniżej zestawienie lub na załączone dalej szkice pozwala na szybkie zorientowanie się w charakterystycznej jednokierunkowości biegu masy towarowej. Kierunek Szczecin—Berlin wykazuje dominującą przewagę wobec kierunku odwrotnego. Nie daje się co prawda zamknąć danych liczbowych dla idącego w obu kierunkach ładunku w jakiejś stałej relacji procentowej, niemniej poniższe zestawienie (tabl. II) wykazuje dla kierunku Berlin—Szczecin pewne, niejako skostnienie możliwości wysyłkowych Berlina, nie wykraczających poza liczbę 300 tys. ton rocznie. W tym samym czasie odpowiednie sumy na trasie Szczecin—Berlin wahają się w zależności od koniunktury i polityki gospodarczej od 100 do 1 300 tys. ton rocznie.

TABELA II

*Obroty towarowe na trasie Szczecin — Berlin w tys. ton*

Lata	Kierunki	
	Szczecin—Berlin	Berlin—Szczecin
1910	519 tys. ton	84 tys. ton
1914	389 „	255 „
1921	109 „	124 „
1927	498 „	297 „
1930	765 „	279 „
1933	1 312 „	301 „
1937	1 289 „	210 „

W r. 1921 nastąpiło pewnego rodzaju załamanie się przewozów z następujących przyczyn: przegranie przez Niemcy I wojny światowej, niestabilizowanie się życia gospodarczego, wahania kursu marki, szczególna dekonunktura komunikacyjna na Odrze wskutek długotrwałej suszy i powstałych stąd trudności komunikacyjnych w okresie letnim. Inne lata wykazują pewną stabilizację przewozów w kierunku na Szczecin przy jednoczesnej poważnej tendencji dynamicznej wzrostu przewozów w kierunku na Berlin.

Dla zrozumienia zjawiska jednokierunkowości przewozów konieczne jest bliższe zapoznanie się ze strukturą masy ładunkowej, biorącej udział w obrocie towarowym obydwu kierunków. W celu otrzymania przejrzystszej obrazu nie wyczerpujemy wszystkich grup towarowych, łącząc je, zależnie od właściwości ładunku, w większe jednostki statystyczne. Zamykając zestawienie w cyfrach globalnych, odrzucamy jednocześnie te gatunki towarów, których obrót nie wykraczał poza sumę 15 tys. ton rocznie.

To generalne zestawienie pozwala na wysnucie pewnych wniosków, zgodnych z ogólnymi uwagami wstępnymi. Sam Szczecin nie był ośrodkiem przetwórczym dla ładunków przewożonych przez żeglugę śródlądową i rola jego u ujścia Odry sprowadza się przede wszystkim do roli portu jako węzła



TABELA III  
Obrót towarowy Odra na trasie Szczecin — Berlin w tys. ton

Ładunek	1910	1914	1921	1927	1930	1933	1937
Kierunek Szczecin — Berlin							
węgiel, koks, brykiety	181	140	2	227	458	899	909
żelazo, sztaby, blacha, drut	38	28	1	43	51	28	34
zboża i strączkowe	28	13	7	29	45	117	16
drzewo i celuloza	70	20	3	33	30	12	41
cukier i surówka cukr.	13	15	2	1	17	14	15
papier	3	17	15	7	15	7	17
ryby	7	10	21	3	9	5	6
Kierunek Berlin — Szczecin							
węgiel brunatny	6	21	36	19	10	—	—
zboża i strączkowe	1	1	1	—	57	204	—
mąka	—	5	—	7	16	7	2
wyroby kamieniarskie	37	40	8	47	22	22	—
ziemie i glinki	5	42	14	123	63	15	52
cement	—	10	3	4	—	—	68
chemikalia	—	5	1	2	2	1	42

łączącego rynku zagraniczne z zapleczem powiązaniem przez Odrę. Z wykazanych w tabeli III grup towarów poza ładunkami papieru, cukru, zboża i częściowo drzewa pozostałe ładunki, przesyłane przez Szczecin do Berlina, są pochodzenia zamorskiego, a więc w Szczecinie tylko przeładowywane. Miarę wspomnianego zjawiska podkreśla jeszcze wyraźniej procentowe zestawienie<sup>8</sup> udziału ładunków importowanych przez Szczecin w przesyłkach wodnych kierowanych stąd do Berlina. Trzy zasadnicze pozycje: węgiel, żelazo oraz celuloza<sup>9</sup> stanowią już w roku:

1910 — 45 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	przesyłek towarowych trasy Szczecin — Berlin
1914 — 44 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „ „ „ „
1921 — 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „ „ „ „
1927 — 56 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „ „ „ „
1930 — 69 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „ „ „ „
1933 — 74 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „ „ „ „
1937 — 73 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „ „ „ „

Poza więc anormalnym pod wieloma względami 1921 rokiem zestawienie pozostałych lat, chociażby w trzech wyżej wymienionych pozycjach, wykazuje znakomity udział artykułów zamorskich na trasie wodnej szczecińsko-berlińskiej.

<sup>8</sup> P. niżej.

<sup>9</sup> Pozycję celulozy przyjmujemy szacunkowo jako 30% ładunku drzewa. Obliczenia szczegółowe wykazały przykładowo dla r. 1932 — 40%.



Podobnie przedstawia się sprawa, gdy chodzi o odwrotny kierunek biegu towarów. Również i w tej relacji rola Szczecina sprowadzała się przede wszystkim do funkcji przeładunkowych. Zasadnicze pozycje dostarczanych tu z Berlina drogą wodną towarów takich, jak wyroby kamieniarskie, ziemie i glinki oraz niektóre chemikalia, figurują na liście artykułów eksportowanych przez Niemcy. Ze względu na większe zróżnicowanie ładunków, efemeryczność ich występowania, a co za tym idzie trudność sprawdzenia ich przeznaczeń, oraz ze względu na drobnicowy charakter większości ładunków, ujęcie zagadnienia w procentowym aspekcie nie odtworzyłoby obrazu rzeczywistości. Dlatego też zasygnalizujemy tu tylko dwie dane dotyczące lat koniunktury, jako lat pełnego rozwoju wszystkich funkcji gospodarczych. W 1927 r. same tylko trzy pozycje: cement, glinki i wyroby kamieniarskie stanowiły 58<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ładunków, a w roku 1937 — 57,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Przeprowadzone powyżej rozważanie wykazuje wyraźnie, iż mamy tu do czynienia nie ze zjawiskiem przypadkowym i ubocznym, lecz z przejawami stałego układu stosunków i struktury gospodarczej obsługiwanych przez Odrę, jako drogę transportową, terenów. Istotną zatem czynnością, jaką spełniała w ubiegłych czterdziestu latach Odra na odcinku Szczecin—Hohensaaten—Fürstenberg z odnogą na zachód kanałami Odra—Hawela i Odra—Sprewa, była obsługa przywozu i wywozu okręgu przemysłowego Berlina. W danym jednak wypadku nie mówimy o przywozie i wywozie w obsłudze wewnątrz krajowej, śródlądowej, lecz w relacji zamorskiej<sup>10</sup>. Z wypowiedzianych przed chwilą konkluzji wynika, iż dla Berlina Szczecin spełniał funkcję aparatu obsługującego jego gospodarkę. Rola Szczecina była w przeważającej mierze usługowa. Odra posiadała przede wszystkim charakter drogi wylotowej, ułatwiającej nawiązywanie stosunków handlowych z zagranicą. Obrót na trasie Berlin—Szczecin nie był wynikiem układu nadwyżek i niedoborów towarowych na obszarach położonych u kresów tej trasy. Nie kończyła się ona bowiem na Szczecinie, lecz miała swoje przedłużenie w morskich liniach żeglugowych. Wielkość zatem ładunków na trasie Szczecin—Berlin i odwrotnie uzależniona była przede wszystkim od charakteru stosunków gospodarczych Niemiec z krajami zamorskimi, z drugiej jednak strony zależała od roli, jaką wyznaczały Niemcy portowi szczecińskiemu w obsłudze własnego obrotu drogą morską.

Szczegółowa analiza liczb podanych w tabeli III narzuca pytanie, dlaczego istniała poważna dysproporcja między rolą Odry w obsłudze przewozu i wywozu z okręgu berlińskiego. Obliczone dane procentowe wykazują następujący udział ładunków idących Odrą w ogólnych, wodnych obrotach towarowych Berlina w latach<sup>11</sup>:

<sup>10</sup> Używamy terminu „zamorski”, a nie „zagraniczny”, gdyż niektóre z ładunków przywożonych drogą przez Szczecin były pochodzenia niemieckiego.

<sup>11</sup> Mówiąc tu o udziale ładunków płynących Odrą do Berlina, mamy na myśli ładunki, płynące ze Szczecina, i do nich się odnosi podane zestawienie.



	1910	1914	1921	1927	1930	1933	1937
w imporcie Berlina	4,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	4,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	6,5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	4,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	8,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	20,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	16,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
w eksporcie Berlina	1,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	8,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	6,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	5,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	5,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	9,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	4,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Aby zdać sobie sprawę z przyczyn występujących tu dysproporcji między pozycjami eksportu i importu wodnego Berlina, zanalizujemy najpierw pozycje importu. Nie uwzględniając 1921 r. z powodów już wymienionych, widzimy pewną stabilizację procentowego udziału ładunków, idących Odrą ze Szczecina, w obrotach śródlądowych Berlina. Sytuacja zmienia się radykalnie po r. 1930, a szczególnie po 1933 r. Aby dociec przyczyn tych zmian, cofnąć się musimy do naszego zestawienia artykułów przewożonych Odrą do Berlina. Znajdziemy tam wyjaśnienie interesującego nas zjawiska, gdy zastanowimy się nad pochodzeniem poszczególnych grup towarowych, które zwykowały w sposób mogący zaważyć na procentowym udziale ładunków szczecińskich w obrotach wodnych Berlina. Główną pozycję — zwykującą w okresie lat dziesięciu, który charakterystyczny jest i z tego względu, iż zamyka się między wierzchołkami cykliw koniunkturalnych (rok 1927 i 1937) — zajmuje węgiel. Ładunek jego ulega we wspomnianym czasie czterokrotnej wyższe. Najcharakterystyczniejsza jest tu jednak inna sprawa. Węgiel, wieziony przez Szczecin i Odrę, pochodził częściowo z Anglii, głównie zaś z Zagłębia Ruhry. Droga więc, pokonywana przez ten węgiel, nie była bynajmniej właściwa, przynajmniej z punktu widzenia racjonalnego wyzyskania istniejących możliwości transportowych. Trasa morska wiodąca do Hamburga i dalszy przewóz Łabą wydawałyby się naturalniejsze. Fakt powyższy, jeśli się zważy nadto, iż węgiel na odrzańskim odcinku drogi wodnej, stanowił 70<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ładunku w 1937 r., zmusza do postawienia tezy, iż węgiel obecność swoją na Odrze zawdzięczał specjalnym pociągnięciom natury politycznej. Była to bez wątpienia jedna z metod handlowego ożywiania funkcji życiowych Pomorza szczecińskiego. Dowodzą tego najlepiej stawki przewozowe, pobierane na tym odcinku w porównaniu z trasą pokonywaną przez węgiel śląski.

Szczecin — Berlin	w 1936 — 2,15 RM, w 1938 2,15 RM/t — węgla
Śląsk — Berlin (Kozle)	w 1936 — 5,90 RM, w 1938 — 5,90 RM/t węgla

Droga ze Szczecina do Berlina bynajmniej nie była tak krótka lub tańsza, ażeby usprawiedliwić poważne dysproporcje obciążeń frachtowych. W transporcie *gros* kosztów powodują koszty stałe, te zaś niewiele się różniły dla poszczególnych odcinków Odry. Na kanałach natomiast były dosłownie takie same. Nisko skalkulowana stawka przewozowa na dolnej Odrze zależeć musiała od wysokości dodatkowych obciążeń, jakie spadały na węgiel angielski i westfalski z tytułu przewozów morskich.

1937		1937	
Emden — Szczecin	— 3,77 RM/ton	Tyne — Szczecin	3,87 RM/ton
Szczecin — Berlin	— 2,15 RM/ton	Szczecin — Berlin	2,15 RM/ton
razem 5,92 RM/ton		6,02 RM/ton	



Stawki morskie są tu szczególnie wysokie. W latach 1930—1936 nie wykraçały one poza 3 RM/tonę węgla. Wówczas stawki śródlądowe zachowywały pewną stałość, ulegając nieznacznym tylko wahaniom. Różnice, płacone przez nabywcę węgla śląskiego i np. angielskiego, były niewielkie. W niektórych latach węgiel angielski był tańszy na rynku berlińskim od węgla śląskiego.

Jeśli zważymy, że utrzymywanie niskich stawek na dolnej Odrze stanowiło ponadto atut konkurencyjny w stosunku do żeglugi na górnej Odrze, a pośrednio biło w produkcję śląską, to na tym przykładzie wyraźnie widać ścieranie się interesów żeglugowych, spowodowanych rozbięciem Odry na poszczególne odcinki eksploatacyjne.

Wysuwane przez narodowy socjalizm hasło uaktywnienia gospodarczego wschodnich terenów Niemiec czyni w zupełności jasną i zrozumiałą politykę forsowania żeglugi drogami wodnymi biegnącymi na wschód od Berlina. Tym należy również tłumaczyć wielką różnicę między obrotami 1930 r. a 1933, przy czym ten ostatni rok nie był bynajmniej rokiem wyjścia z kryzysu. Rok 1933 wobec 1930 r. ponad dwakroć podniósł przywóz węgla przez Szczecin, a prawie dwukrotnie ogólną sumę obrotów.

Po stronie ładunków wywożonych z Berlina dostrzegamy większą równomierność udziału funkcji Odry i Szczecina w transportowej obsłudze stolicy byłej Rzeszy. Nie wykracza ona poza 10% wysyłanych ładunków z tym zastrzeżeniem, że i tu można zaobserwować pewną anomalię przejawiającą się w 1933 r. Spowodowały ją w pewnej mierze pociągnięcia natury politycznej. Dotyczyły one wywozu zbóż i roślin strączkowych kierowanych przez Szczecin do Holandii i Danii.

Sformułowane powyżej uwagi wymagają dla ich poparcia dodatkowych wyjaśnień. Sama obecność i wzrost tych czy innych pozycji towarowych na Odrze, chociażby kierowanych tam dłuższą trasą morską, nie mogłaby stanowić argumentu o pozagospodarczych celach, do jakich miał służyć tak obrany kierunek. Toteż nieodzowne jest zapoznanie się, przynajmniej pobieżne, z możliwościami transportowymi innej, dogodniejszej gospodarczo drogi. W stosunku do omawianych ładunków, węgla i zboża, była nią droga — Hamburg i Łaba. Zdając sobie z tego sprawę, liczni niemieccy autorzy i politycy, którym powierzono rozwój żeglugi na Odrze, występowali w jej obronie i zwalczając konkurencję Hamburga przygotowywali atmosferę przychylną dla pociągnięć natury politycznej, których cel bywał niejednokrotnie sprzeczny z zasadami gospodarczymi<sup>12</sup>.

Porównanie wzrostu przewozu węgla i koksów na trasie Szczecin—Odra—Berlin z jednoczesnym zahamowaniem, a nawet spadkiem tychże przewozów na trasie Hamburg—Łaba—Berlin, jest najlepszym dowodem słuszności powyższych twierdzeń.

<sup>12</sup> Por. F. R ü c k e r, Die Seehafenstellung in der Nachkriegszeit; p. S e r a p h i m, Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr, 1937. Gothein w pracy zbiorowej „Oderausbau u. Oderverkehr” 1930; M a r k m a n n, Die deutschen Wasserstrassen 1938.



TABELA IV  
Przewóz węgla i koksu drogą wodną do Berlina w tys. ton

Trasa	1927	1930	1933	1937
Hamburg — Łaba — Berlin	735	796	188	616
Szczecin — Odra — Berlin	227	458	962	909

Silę ciężenia ładunków ku Hamburgowi, jako portowi położonemu nad morzem o szeroko rozbudowanych połączeniach żeglugowych, odczuwano nie tylko na rynku berlińskim. Pozycja po pozycji<sup>13</sup> Hamburg zdobywał w swej walce ze Szczecinem również wpływy na bieg ładunków wychodzących z Morza Bałtyckiego. Na tle powyższych uwag godnym podkreślenia jest jeszcze jeden paradoks, wynikający z tej konkurencji. Mianowicie ruda szwedzka sprowadzana była do Berlina głównie przez Hamburg. Szczecinowi przypadało w udziale np. w 1930 r. z ogólnej sumy importowanej rudy tylko 350 ton, a w r. 1933 około 200 ton. Import w tych latach wynosił dla Berlina w 1930 r. 1 313 ton, a w r. 1933 — 1 165 ton.

Wiele obaw o stan żeglugi na dolnej Odrze budziła, szczególnie wśród autorów późniejszych<sup>14</sup>, szybko posuwająca się budowa Kanału Środkowego (*Mittellandkanal*), łączącego system wodny Berlina z Renem. Załamanie się koniunktury gospodarczej w dolnym biegu Odry z chwilą przerzucania ładunków węgla ze szlaku morskiego na drogę śródlądową, bezpośrednią Zagłębie Ruhry—Berlin, wobec wykazywanych ok. 70% udziału węgla w obrotach rzecznych, idących przez Szczecin, byłoby nieuniknione i bez przestawienia radykalnego funkcji przewozowych Odry z kierunków poprzecznych (Szczecin—Berlin, Śląsk—Berlin) na kierunek podłużny — wzdłuż całego biegu rzeki spowodowałyby poważny kryzys żeglugowy na Odrze<sup>15</sup>.

W omawianym okresie lat trzydziestu zarysowywała się poważna dysproporcja w obrotach towarowych na interesującej nas trasie między jednym a drugim kierunkiem żeglugi, a więc między kierunkiem Szczecin—Berlin i Berlin—Szczecin. Zjawisko to zaznacza się w latach 1933 i 1937 następującym stosunkiem przewiezionego w obu kierunkach towaru: w 1933 r. przewozy mają się do siebie jak 13 do 3, a w r. 1937 jak 12 do 2. Taki układ musiałby się niekorzystnie odbijać na wynikach eksploatacji barek i statków kursujących na tej trasie. Stały popyt na tonaż w Szczecinie wobec nikłej podaży ładunków w Berlinie powodował konieczność pływania w jednym kierunku bez ładunku, a więc i bez zarobionego frachtu. Stan taki mógł być zmieniony tylko przez związanie tonażu z jakimś dodatkowym kierunkiem eksploatacyjnym. Podobna sytuacja niezrównoważenia tonażowego kierunków istniała również

<sup>13</sup> P. F. R ü c k e r, *op. cit.*, s. 16, 17, 23, 35.

<sup>14</sup> Gothein, Seraphim, Markmann.

<sup>15</sup> Dalsze szczegółowe zagadnienia w swym zakresie, jak również sprawa walki konkurencyjnej między dwoma portami: Szczecin i Hamburg omawiane będą w następnych częściach tego artykułu.



na trasie Berlin—Śląsk. Poza tymi dwiema zasadniczymi trasami wchodzić w grę mógł jeszcze ruch lokalny: Berlin—Odra środkowa. Małe jednakże obroty nie mogły zaważyć na zlikwidowaniu nadmiaru wolnego tonażu w Berlinie. Większość zatem barek wracała próżna na Odrę. Na śluzach kanałowych nie daje się obecnie na podstawie oficjalnych statystyk uchwycić destynacji barki. Nie można stwierdzić mianowicie, czy płynęła ona w dół Odry — w kierunku Szczecina, czy też w górę — na Śląsk. Dlatego też podana niżej tabela obejmuje sumarycznie liczby, odnoszące się do obydwu kierunków (na Śląsk i do Szczecina)<sup>16</sup>.

TABELA V

*Ruch barek na śluzach z Odry i na Odrę w 1937 r.<sup>17</sup>*

Kierunki tras	Przełynęło barek	
	ogółem	w tym próżnych
Hohensaaten		
śluzza wschodnia		
na Odrę	5 345	3 461
na Hawelę	3 209	197
śluzza zachodnia		
na Odrę	627	159
na Hawelę	4 240	551
Fürstenberg		
na Odrę	8 776	7 697
na Sprewę	7 397	146

Znajdujące się na Odrze próżne barki wykorzystywały częściowo obrót lokalny dla zapelnienia luk, tak że w porcie Szczecina ilość próżnych barek na wejściu była stosunkowo mniejsza. W r. 1933 ogółem wpłynęło do portu rzecznego w Szczecinie 7 642 barki, w tym próżnych 4 241, w r. 1937 wpłynęło ogółem 8 309, w tym 5 198 próżnych. Na zmniejszenie się dysproporcji wpływał ubocznie ruch pełnych barek ze Śląska, których nie sposób wydzielić z ogólnych danych, obejmujących wszystkie przybyłe do Szczecina barki. Jako próżne liczono barki pozbawione całkowicie ładunku. Stąd nawet poważne różnice liczbowe między pozycjami: barki próżne na śluzach i w Szczecinie nie świadczą jeszcze o radykalnej zmianie po wejściu tonażu z kanałów na Odrę. Barki załadowane miały w 1933 r. przeciętny ładunek 260 ton, w r. 1937 zaś 302 tony. W r. 1933 cały przewieziony ładunek przy pełnym wyzyskaniu zupełnej nośności

<sup>16</sup> Roczniki statystyczne Niemiec notowały, jeżeli chodzi o Kanał Fryderyka Wilhelma (Odra—Sprewa) ruch barek i towaru na śluzie w Fürstenbergu, co się zaś tyczy kanału Hohenzollernów (Odra—Hawela) na dwu śluzach w Hohensaaten odrębnie.

<sup>17</sup> Dla porównania podane są również ilości barek w odwrotnym kierunku (do Berlina).



barki ok. 380 ton<sup>18</sup> zająłby ok. 2 380 jednostek, czyli prawie 2/3 ogólnej liczby barek było niepotrzebnie zatrudnionych lub płynęło bez ładunku. W r. 1937 wystarczyłoby analogicznie ok. 2 490 barek. W tym więc przypadku około 80% tonażu zawijało do Szczecina bez ładunku.

Zebrany powyżej materiał statystyczny oraz niemieckie opracowania pozwalają na postawienie następujących tez, które się wiążą z twierdzeniami już ogólnie wypowiedzianymi na wstępie.

Trasa wodna Szczecin—Berlin nie łączyła bezpośrednio samodzielnych ośrodków gospodarczych, stąd nie posiadała samodzielnego znaczenia. Kończyła się wylotem na morze, a jej zamorskie przedłużenia znajdowały swą rację w funkcjach eksportu i importu Niemiec z rejonu bałtyckiego, który tą drogą był niewielki. Forma i rozmiary eksploataowania tego odcinka Odry były w znacznej mierze uzależnione od udziału niemieckiego handlu zamorskiego w obrotach na Bałtyku. Poza tym znaczne ilości ładunku były celowo ściągane do Berlina drogą okrężną przez Szczecin, by w ten sposób ożywić życie gospodarcze wschodnich ziem III Rzeszy i ściślej związać je z centralnymi ośrodkami gospodarczymi Niemiec.

#### b. Kierunek Śląsk — Berlin i Berlin — Śląsk

Z kolei przechodzimy do drugiej trasy odrzańskiej, obejmującej dwa kierunki: Śląsk—Berlin i kierunek odwrotny. Podobnie jak w omówionym już wyżej przypadku trasa ta składa się z dwu odcinków wodnych. Jednym z nich jest sama Odra, a właściwie południowy jej bieg od Śląska do ujścia kanałów. Drugi odcinek, zgodny z trasą omawianą w poprzednim rozdziale, stanowią dwa kanały, łączące Odrę ze Sprewą i Hawelą. Wspólny przebieg trasy na kanałach, jak zresztą i inne względy, a przede wszystkim stosunek istniejącego tu układu interesów i koncepcji eksploatacyjnej Odry do tego, co we wstępie nazwaliśmy *naturalnym* układem gospodarczo-żeglugowym rzeki, czynią tę trasę podobną do poprzedniej. Niektóre więc ogólne spostrzeżenia, wypowiedziane poprzednio, będziemy tu również stosowali. Ma jednak ona także swoje cechy odmienne. Już sama wielkość procentowego udziału tej trasy w obrotach ogólnych Odry, zamykająca się liczbą 32% (w 1930 i w 1937 r.), wobec innych nieznaczących ilościowo kierunków eksploatacyjnych wykazuje wagę zadań, jakie powierzano transportowi odrzańskiemu do wykonania.

Charakter wymiany towarowej i jej przyczyny są bardziej niż w poprzednim przypadku rozbudowane i z tego też względu mogłyby się wydawać bardziej skomplikowane. Dwa jednak momenty, odnośnie do mającej tu miejsce wymiany, pozwalają na dość łatwe zorientowanie się we współzależności między dwoma ośrodkami gospodarczymi, znajdującymi się na końcach omawianej trasy. Jest to przede wszystkim dość szczegółowo prowadzona statystyka niemiecka, osobna dla każdego okręgu wodnego, oraz sam charakter zjawiska jednokierunkowości wymiennej, zdążającej przede wszystkim po linii Śląsk—

<sup>18</sup> Jest to średnia nośność barki zawijającej do Szczecina w tym czasie.



Berlin. Przy tym znacznym ilościowo kierunku ładunek powrotny stanowi minimalną, procentowo nieporównywalną sumę towaru.

Obserwacja powstawania i zanikania pewnych ładunków w poszczególnych latach badanego okresu pozwala na stwierdzenie względnej stałości w wymianie między Śląskiem a Berlinem. Dzięki temu inne zjawiska bądź to gospodarczej natury, np. cykle koniunkturalne, zahamowywanie obrotu wodnego wskutek przeciągających się okresów suszy letniej czy też zjawiska polityczno-gospodarcze, dość łatwo znajdują swoje odzwierciedlenie w danych statystycznych obejmujących poruszane problemy.

Podleganie obydwu obszarów gospodarczych (Berlina i Śląska) jednemu organizmowi politycznemu oraz wytworzenie się pewnych, uznawanych przez państwo zasad gospodarowania, które Śląskowi i Berlinowi wyznaczały określone czynności w ramach systemu gospodarczego Niemiec, wpływały na znormalizowanie się niejako przedsięwzięć eksploatacyjnych i ujednoczenie czynności usługowych Odry. Wskutek tego na ich tle łatwiej dostrzega się wszelkiego rodzaju odchylenia od przyjętych schematycznie norm postępowania. Podkreślana stałość zjawisk występujących na śląskim odcinku Odry i związanych z nią kanałach zarysowuje się jeszcze wyraźniej, gdy weźmiemy pod uwagę zasadniczą odmienną potrzeb każdego z dwóch ośrodków gospodarczych.

Powtórzyć tu możemy poczynione już w poprzedniej części uwagi na temat surowcowego zestawu towarów sprowadzanych przez okręg przemysłowy Berlina. Na trasie Szczecin—Berlin ze względu na rozległość rynków zamorskich łączonych przez Szczecin z Berlinem charakter importowanych towarów nie był tak jednolity, jak na trasie Śląsk—Berlin. Rozmiary silniejszej jeszcze niż poprzednio dysproporcji przewozów między kierunkami badanej trasy pozwalają się zorientować, iż istniejący ruch towarowy musi obejmować masowy przewóz surowców. Wymiana artykułów gotowych w obrębie tego samego kraju nie dałaby się wyobrazić w tak masowej formie, jak to miało tutaj miejsce. Dla zobrazowania rozmiarów zjawiska przytaczamy wykonaną dla interesującej nas trasy szczegółową tabelę.

TABELA VI

*Obrót towarowy w kierunku Śląsk — Berlin i Berlin — Śląsk w tys. ton.*

Kierunek	1910	1914	1921	1927	1930	1933	1937
Śląsk—Berlin	1 369	1 490	411	2 387	1 823	1 320	2 338
Berlin—Śląsk	17	34	12	48	59	47	84

Dane zawarte w zestawieniu są bardzo wymowne, nabierają jednak dodatkowego wyrazu, gdy je rozpatrzymy pod względem procentowego udziału wykonanych na trasie przewozów w stosunku do ogólnych obrotów portów Berlina i Śląska.

Obliczenia te są w pewnym stopniu niedokładne, ponieważ nie udało się wyeliminować obrotu wewnętrznego Śląska i Berlina, który jest liczony dwukrotnie, w sumie załadunku i wyładunku.



TABELA VII  
 Udział obrotów trasy Śląsk — Berlin w przywozie i wywozie tych okręgów

Kierunki trasy	1910	1914	1921	1927	1930	1933	1937
Ładunki kierunku Śląsk—Berlin							
w ‰ wywozu Śląska	70‰	62‰	50‰	66‰	56‰	53‰	53‰
w ‰ przywozu Berlina	21‰	17‰	23‰	23‰	27‰	20‰	21‰
Ładunki kierunku Berlin—Śląsk							
w ‰ przywozu Śląska	1,4‰	2,6‰	3,0‰	3,6‰	6,3‰	5,0‰	6,6‰
w ‰ wywozu Berlina	0,1‰	0,8‰	0,7‰	0,2‰	1,8‰	1,4‰	1,9‰

W przytoczonej tabeli zaobserwować się daje przede wszystkim niewielka rozpiętość wahań, szczególnie gdy się uwzględni, iż w czasie badanych lat były trzy okresy *prosperity* i dwa zahamowania obrotów spowodowane kryzysami gospodarczymi. Poza pewną charakterystyczną stałością zjawisk zachodzących na tej trasie, podane zestawienie obrazuje znaczenie wymiany dla poszczególnych ośrodków, a więc tak dla Śląska, jak i Berlina. Uzyskane tam wielkości świadczą, iż wymiana w wywozie Śląska i w przywozie Berlina absorbowała poważniejszy, aczkolwiek bynajmniej nierówny odsetek ogólnych obrotów. Dla wywozu ze Śląska stanowiło to od 50‰ do 70‰, gdy dla przywozu Berlina od 17‰ do 27‰. Jeśli zacieśnimy badany okres do lat po I wojnie światowej, to przeciętna udziału ładunków, idących do Berlina, w wywozie Śląska wyniesie 60‰ ładunków przewiezionych do stolicy Niemiec drogą wodną. Przytoczone wielkości daleko odbiegają od siebie, dowodząc, jak różną skalą musimy mierzyć efekty tego samego zjawiska. Sześćdziesiąt procent eksportu wodnego Śląska równało się zaledwie 1/4 ładunków dowożonych Berlinowi za pośrednictwem transportu wodnego. Tak więc znaczenie gospodarcze ładunków, idących do Berlina, dowodzi, iż wykorzystanie Śląska na rzecz okręgu Berlina nie było bynajmniej *conditio sine qua non* dla rozwoju tego drugiego. Stwierdzenie to jest tym bardziej uzasadnione dla kierunku odwrotnego. Wywóz z Berlina na Śląsk stanowił dla pierwszego około 1‰ ogólnego wywozu, w ostatnich latach 1,5‰, co po stronie przywozu Śląska stanowiło zaledwie 6,5‰ ładunków<sup>19</sup>.

Z wykazanych ilości towarów wynika, iż charakter obrotów między Śląskiem a Berlinem był w relacji wodnej właściwie jednostronny. Berlin wsyłał niejako dostarczany przez Śląsk towar, by nic, a przynajmniej prawie nic, w zamian nie dawać Śląskowi. Ze stosunków wymiennych, traktowanych bezwzględnie, a więc, gdy bierzemy pod uwagę tylko ogólne dane ilościowe, nie

<sup>19</sup> Ponieważ rozważamy jedynie przewozy drogą wodną, nie można proporcji tutaj występujących traktować jako proporcji ostatecznych, mimo to transport wodny obsługiwał w sposób zasadniczy przewóz surowców masowych, służących jako materiał wyjściowy dla produkcji w Berlinie.



wynika jeszcze bezpośrednio fakt eksploatacji. Termin ten przyjęty jest raczej dla sytuacji, w której jeden ośrodek gospodarczy korzysta z bogactw naturalnych drugiego i przetwarza je dla zyskowego odprzedania w formie gotowego produktu. Toteż, aby stwierdzić, czy Odra jako droga transportowa była w istocie narzędziem, umożliwiającym eksploatację Śląska przez okręg Berlina, przyjrzeć się jeszcze trzeba jakościowemu składowi ładunków.

TABELA VIII

Skład ładunków przewożonych Odrą ze Śląska do Berlina w tys. ton.

Rodzaje ładunków	1910	1927	1937
ładunki o charakterze surowcowym:			
węgiel i koks	1 071,4	2 200,4	2 059,8
cement	—	1,8	15,1
drzewo	13,1	5,0	—
cynk	8,1	13,7	—
zboże	150,1	31,4	65,6
Razem	1 242,7	2 252,3	2 140,5
fabrykaty i półfabrykaty:			
mąka	39,1	29,3	27,4
cukier i surówka cukrowa	6,7	6,3	38,7
słód	4,3	—	9,4
żelazo sztabowe	18,8	18,5	—
wyroby żelazne	3,3	1,6	—
ołów w blokach i wyroby	3,6	—	—
wyroby kamieniarskie	3,8	18,3	7,0
papier	11,2	32,9	44,2
benzol	—	—	7,4
Razem	90,8	106,9	134,1

Wykaz zestawionych grup towarowych obejmuje tylko te pozycje, które przekraczały 2 tys. ton. Przypomnieć należy, że pełne sumy przewiezionych ładunków wynosiły dla poszczególnych lat: 1910 — 1 369 tys. ton, 1927 — 2 387 tys. ton, 1937 — 2 338 tys. ton. Z tego wynika, że udział fabrykatów i półfabrykatów (nawet gdybyśmy tu dorzucili cement, który z dużą dozą słuszności można by traktować jako fabrykat) w wywozie Śląska, idącym do Berlina, wynosił niecałe 10%. Ponad 90% stanowiły surowce. Śmiało zatem można powiedzieć, że również z punktu widzenia jakościowego Odra w wywozie ładunków ze Śląska służyła do jego eksploatacji.

Odra wskutek wspomnianego układu wymiany towarowej na jej odcinku południowym nie stanowiła drogi jednakowo ważkiej dla czynników gospodarczych z niej korzystających. Poza kopalniami, dla których nad wyraz cenną musiała być przydatność żegluga Odry, dla innych środowisk dyspozycyj-



nych bynajmniej nie była ona tak atrakcyjna, aby je skłonić do długofalowych inwestycji. Na ogólną ilość importowanego drogą wodną do Berlina węgla i koksu, wynoszącą w 1930 r. 2 849,5 tys. ton, na węgiel i koks śląski przypadało ok. 49%, tj. 1 413,9 tys. ton. W roku zaś 1937 Berlin—miasto, łącznie z okręgiem sprowadził drogą wodną 4 327 tys. ton, w tym ze Śląska — 1 946 tys. ton, a więc 44%. Z powyższych liczb trudno wnioskować, ażeby zainteresowanie się transportem odrzańskim u importerów węgla w Berlinie było tej miary, iż gotowi byłiby ponosić świadczenia na rzecz poprawy żeglugi na Odrze. Świadczy o tym głos jednego z autorów niemieckich<sup>20</sup>. Nadrzędne czynniki gospodarcze były raczej związane interesami z Zagłębiem Ruhry, z którym łączyła je intensywna wymiana o szerokim wachlarzu towarów. Toteż dla wzmocnienia akcji inwestycyjnej musiano sięgać do argumentów natury politycznej. Nadmienić należy, że cytowane wyżej ilości węgla dostarczanego przez Śląsk ulec miały wkrótce poważnym na jego niekorzyść zmianom, w związku z ukończeniem prac nad przekopaniem Kanału Centralnego. Wielu autorów niemieckich budowę Kanału Centralnego łączyło z nieuniknionym zanikiem świadczeń towarowych Śląska na rzecz Berlina. Spodziewano się wypierania węgla śląskiego przez węgiel z Zagłębia Ruhry. Cena bowiem tego węgla miała spaść na rynku berlińskim o 5 RM na tonie<sup>21</sup>. Fakt powyższy skłaniał jednak do wysnuwania fałszywych wniosków, prowadzących w skutkach gospodarczych do podjęcia walki konkurencyjnej z węglem westfalskim, a w skutkach technicznych do jak najszybszego uspławnienia Odry i doprowadzenia tej rzeki do stanu umożliwiającego uprawianie żeglugi tysiactonowymi barkami. Uzyskane tą drogą obniżki kosztów i frachtu miały zwiększyć konkurencyjność węgla śląskiego wobec węgla z Zagłębia Ruhry.

Jednak nie tylko uwaga czynnika zainteresowanego samym ładunkiem musiała być w ten sposób skupiona na problemach żeglugi na Odrze. Kopalnie oraz nabywcy węgla i tak musieli korzystać w okresie zimy z innych środków transportu. Jedynie taniaść przewozu powodowała ich powrót na drogę wodną co rok. Ze względów jednak zasadniczych miały wiele powodów do niezadowolenia przede wszystkim same przedsiębiorstwa eksploatujące tonaż wodny na Odrze. W danym więc wypadku czynniki najbardziej zainteresowane, będące podmiotem przedsięwzięć żeglugowych, podobnie jak w dolnym biegu rzeki, nie były w stanie zorganizować racjonalnej eksploatacji posiadanego tonażu. Na przeszkodzie stał przede wszystkim nierównomierny rozkład towarów między dwa kierunki przewozu. Uchwycenie statystyczne zjawiska bezładnikowego powrotu barek z Berlina na Śląsk jest dużo trudniejsze, aniżeli miało

<sup>20</sup> Markmann, *op. cit.* s. 262: „Als bei der ersten grossen Kanalvorlage (chodzu o Kanał Środkowy), Ende des abgelaufenen Jahrhunderts Schlesien eine gleichzeitige Verbesserung der Oderwasserstrasse, insbesondere beim Verkehr mit Berlin, verlangte, wurde diese Forderung als Eigennutz angesehen, bald aber musste man sich überzeugen, dass es sich tatsächlich um Lebensinteresse der oberen Oder handelte”.

<sup>21</sup> Gothein, *op. cit.* s. 17.



to miejsce na trasie Berlin—Szczecin. Śląsk bowiem obejmuje znaczny odcinek drogi Odry, szczególnie bogaty w liczne porty rzeczne. Intensywny też ruch między pojedynczymi portami wewnątrz Śląska uniemożliwia wyodrębnienie interesującego nas zjawiska ruchu próżnych barek. Omawiając to samo zagadnienie na trasie Berlin—Szczecin, zestawiliśmy łącznie z kierunkiem na Śląsk ilości próżnych barek na służach przy wejściu na Odrę. By nie poruszać tego ponownie, odsyłamy czytelnika do poczynionych już wyżej spostrzeżeń. Tu dla celów orientacyjnych podamy dane, dotyczące ilości próżnych barek w pierwszym większym porcie na trasie z Berlina — to jest we Wrocławiu oraz w wyjściowym porcie Śląska, a mianowicie w Koźlu.

TABELA IX

*Ruch barek próżnych w portach Wrocławia i Koźla (płynących z dołu rzeki)*

Lata	wplynęło do Wrocławia		wplynęło do Koźla	
	barek ogółem	w tym próżnych	barek ogółem	w tym próżnych
1930	1 986	1 106	4 670	3 031
1931	2 389	1 392	4 502	3 209
1932	2 048	1 045	3 840	3 144
1933	3 113	1 283	3 550	2 730
1934	3 296	1 293	5 053	3 969
1935	1 492	567	5 437	3 833
1937	1 057	203	8 710	6 387

Jeszcze raz podkreślamy, że podane liczby nie odnoszą się do ruchu barek wyłącznie z kierunku Berlina. Wyodrębnienie ruchu próżnych barek dla tego kierunku osobno pozwoliłoby na bliższe sprecyzowanie zjawiska oddziaływania dysproporcji ładunkowych na zatrudnienie tonażu. Dla szerszego naświetlenia tego ważnego problemu przytoczymy jeszcze ruch próżnych barek, notowany na służie w Rędzinie, z rozbiciem na kierunki przepływu barek.

TABELA X

*Ruch barek na służie w Rędzinie*

Lata	Kierunek w górę Odry		Kierunek w dół Odry	
	barki ogółem	w tym próżne	barki ogółem	w tym próżne
1927	8 889	4 907	8 483	159
1930	7 122	4 465	7 087	397
1933	6 793	4 225	7 280	303
1937	10 701	7 778	10 764	155

Liczby te, jak i poprzednie, ze względu na centralne na Śląsku położenie służy w Rędzinie, nie ujmują wyłącznie poruszanego zagadnienia. Niemniej oddają one całkowicie, szczególnie w zestawieniu z kierunkiem w dół Odry, ważność zagadnienia bezładunkowych kursów powrotnych. Porównanie obu kierunków podkreśla przez występujący tutaj kontrast znaczenie interesującego nas problemu. Gdybyśmy potraktowali obsługę trasy Berlin—Śląsk



w całkowitym oderwaniu od innych lokalnych usług przewozowych, to jak z tabeli VI wynika, jedna tylko barka na 33 (w r. 1930), a jedna na 29 (w r. 1937) wracałaby na Śląsk z pełnym ładunkiem. Umiejętność „trampowego” frachtowania barki od portu do portu zmniejszyła ten katastrofalny w przeciwnym razie stosunek.

Trudności eksploatacyjne rzeki, nie pozwalające z jednej strony ze względów technicznych na kursowanie większego tonażu niż 650 ton/jednostkę, wówczas gdy rzeki Niemiec zachodnich dopuszczały barki ponad 1 000 ton nośności, z drugiej strony, i to może przyczynowo w większym zakresie niemożność wykorzystania pełnej nośności barki w obie strony ze względu na brak ładunku, powodowały niechęć angażowania na tej trasie większych jednostek żeglugowych. Coroczna prawie ewentualność przymusowych postojów w okresie letnim (przynajmniej do czasu usunięcia tego zjawiska przez budowę wystarczająco dużych zbiorników zasilających) lub niemożność całosezonowego kursowania barki z pełnym zanurzeniem<sup>22</sup> wywoływała dodatkowo zjawisko przeciążania transportu wodnego nadmiernymi kosztami stałymi. Konkurencja faktyczna i potencjalna zmuszała do utrzymywania stawek frachtowych na jak najniższym poziomie, a pomimo to stawki te były dużo wyższe aniżeli np. na Renie.

Fracht na omawianej trasie Koźle—Berlin przez Sprewę, razem 550 km, wynosił za 1 tonę węgla w roku:

1913 — 5,36 Mk; w 1927 — 5,55 RM; w 1934 — 5,90 RM<sup>23</sup>

wówczas gdy dla dłuższego nawet przebiegu na Renie: Rotterdam—Mannheim 570 km fracht za tonę zboża wynosił w roku:

1913 — 2,35 Mk; w 1927 — 2,99 RM; w 1937 — 2,77 RM.

O ile na poprzednim odcinku eksploatacyjnym Odry zagadnienie uszlusowania rzeki czy też zasilania jej nurtu w wystarczającą dla pełnej żeglugi ilość wody nie istniało, to dla tego odcinka kwestia ilości wody w rzece jest kwestią żeglugi w ogóle<sup>24</sup>. W porównaniu z innymi rzekami w III Rzeszy Odra ustępowała im wskutek swego najbardziej na wschód wysuniętego położenia tak pod względem długości przerw w żegludze w okresie zamarzania rzeki, a trwających tu o 14 dni przeciętnie dłużej, niż na innych rzekach Europy środkowej, jak też wobec nie spotykanych na innych rzekach okresów wysychania koryta, i to do takiego stanu, przy którym nie może być mowy o eksploataowaniu rzeki przez kursujący tam normalnie tonaż. Poza przejściowymi okresami susz z lat 1911, 1917, 1921 dały się szczególnie we znaki ostatnio lata 1928 i 1932, gdy odpowiednio 800 i 900 barek zostało zatrzymanych w górze rzeki<sup>25</sup>. Ze

<sup>22</sup> P. niżej.

<sup>23</sup> „Statistik des Deutschen Reichs — die Binnenschifffahrt im Jahre 1927” oraz Markmann, *op. cit.* s. 269.

<sup>24</sup> Zagadnienia, związane z techniczną eksploatacją Odry, będą omawiane w jednej z następnych części pracy.

<sup>25</sup> P. R. Lütgens, *Die deutschen Seehäfen 1934*, s. 8 oraz Gothein w pracy zbiorowej „Oderausbau u. Oderverkehr”, 1930.



względem na małą przepustowość śluz w tym drugim wypadku pewna ich ilość musiała zimować w porcie wrocławskim, gdyż nie zdążyła spłynąć z ładunkiem przed zamarznięciem rzeki.

Odra na odcinku od Koźła po ujście kanałów berlińskich wykorzystywana była jeszcze do przetrzucania ładunków ze Śląska do portu Hamburga. Ze względu jednak, iż była to trasa, konkurująca z kierunkiem żeglugi na Szczecin, omówimy ją bliżej łącznie z innymi kwestiami tego trzeciego kierunku eksploatacji Odry.

Reasumując to, co powyżej powiedzieliśmy, dają się w konsekwencji wywnioskować, podobnie jak we wstępie i w pierwszej części pracy, ogólne wnioski. Sprowadzają się one do stwierdzenia, iż na trasie Śląsk—Berlin i Berlin—Śląsk, Odra z jednego tylko punktu widzenia odgrywała zasadniczą rolę. Chodziło tu mianowicie o udział w wywozie produkcji z obszaru Śląska. Obsługa innych potrzeb życia gospodarczego, występujących na terenach łączonych nurtem rzeki, w nieznacznej tylko mierze wykonywana była przez żeglugę odrzańską. Tak więc udział Odry w przywozie Śląska i w wywozie Berlina był znikomy. Ładunki, pochodzące ze Śląska na rynek berliński, zamykały się cyfrą około 25% towarów dostarczanych Berlinowi przez inne trasy wodne. Stąd też anormalne wydaje się zjawisko, że wykonując na tym odcinku jedną tylko z czterech funkcji eksploatacyjnych, ta właśnie trasa legitymuje się sumą ponad dwa miliony ton obrotu rocznie i zajmuje pierwsze miejsce daleko przed sumami obrotów innych odcinków rzeki. Pozostałe poza obsługą śląskiego wywozu funkcje Odry posiadały tak niewielkie rozmiary, iż w żadnym wypadku nie mogły decydować o znaczeniu i przydatności gospodarczej rzeki.

System jednak gospodarki niemieckiej, koncentrujący w rejonie Berlina produkcję tak środków, jak i wschodnich Niemiec, nie dopuszczał do zmiany układu ciśnień i ładunków w obszarze Odry i nie pozwalał na zgodne z naturalnymi właściwościami rzeki całkowite wykorzystanie jej możliwości żeglugowych.

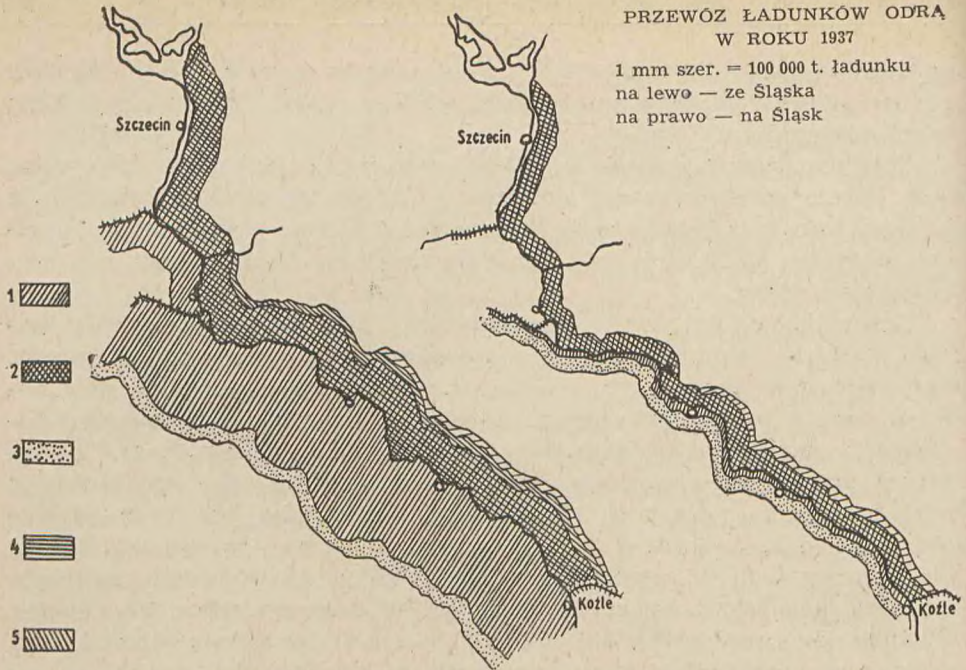
### c. Kierunek Śląsk—Szczecin i Szczecin—Śląsk

Z tras żeglownych Odry trzecią z punktu widzenia masowości występujących w obrocie ładunków jest trasa Śląsk—Szczecin. Obejmuje ona dwa jednakowo obciążone kierunki żeglugowe: Śląsk—Szczecin i Szczecin—Śląsk. Należy to szczególnie podkreślić, gdyż cechą tą różni się przede wszystkim od dwóch tras poprzednich. Z dwóch ośrodków gospodarczych, połączonych rzeką, właściwie jeden tylko można zdefiniować. Jest nim Śląsk. Drugim kontrahentem wymiany towarowej, umożliwionej dzięki pośrednictwu transportu wodnego, jest zagranica. Trasa Śląsk—Szczecin to przede wszystkim przedłużenie linii żeglugowych morskich, łączących śląski ośrodek produkcyjny z odbiorcami zagranicznymi, jak również z eksporterami towarów nabywanych przez Śląsk. Sam Szczecin, nie będąc ośrodkiem produkcyjnym na miarę Śląska, ani tym bardziej surowcowym, w tej koncepcji gospodarczej odgrywał rolę pośredniczego ogniwa, przeladowującego dostarczony z zaplecza towar na



PRZEWÓZ ŁADUNKÓW ODRA  
W ROKU 1937

1 mm szer. = 100 000 t. ładunku  
na lewo — ze Śląska  
na prawo — na Śląsk



1. Śląsk — Berlin i odwrotnie; 2. Śląsk — Szczecin i odwr.; 3. Śląsk — tereny lewobrzeżne i odwr.; 4. Obroty wewnętrzne Śląska; 5. Śląsk — tereny prawobrzeżne i odwrotnie.

zawijające do portu statki morskie. Pod tym względem rola Szczecina jest podobna do roli, jaką odgrywał w układzie Berlin—Szczecin. Umożliwienie łatwego dostępu do morza towarom śląskim, a więc umożliwienie im przenikania na obszerny rynek światowy powinno zdawałoby się znaleźć odpowiednie odbicie w obrocie towarowym na tej trasie. Uplasowanie się jednak jej obrotów na trzecim miejscu w wykazie przewozów towarowych na Odrze, a w r. 1937 nawet na czwartym (gdy chodzi o przewóz ładunków wychodzących ze Śląska) musi mieć jakieś dodatkowe powody, dla których ta najbardziej dla Odry, a zdawałoby się i dla Śląska naturalna trasa transportowa nie była należycie wykorzystana. Podsumowanie jednak dyskusji i wysnucie wniosków pozostawiamy na później.

Cechą charakterystyczną tej trasy jest nie tylko kontaktowanie ośrodka przemysłowego, jakim jest Śląsk, ze światem poprzez morze, lecz nadto, co nas bardziej interesuje, trasa ta (eliminując ruch lokalny) ma najbardziej zrównoważony bilans ładunkowy. To zrównoważenie jest prawie idealne w latach koniunktury 1927 i 1937. Spośród badanych jest to jedyny układ, który odpowiadając koncepcjom eksploatacyjnym Odry na całej jej długości, przedstawia zarazem mocną tendencję do wyrównywania się ciśnień ładunkowych. Tendencja taka, ze względu na biegnącą niejednokrotnie różnymi torami politykę czynników decydujących o wymianie, trudna jest do przedstawienia liczbowego. O odchyleniach w dół lub w górę będą decydowały pojedyncze posunięcia zainteresowanych rządów. Mogą one dotyczyć polityki handlu za-



granicznego, lub — jeśli chodzi o Niemcy — dotyczyły oczywiście wewnętrznej polityki gospodarczej. Sam jednak fakt wzajemnego oscylowania wokół siebie przewozów pozwala na podtrzymywanie wypowiedzianej tezy o tendencji do równoważenia się obrotów na trasie. Tabela XI podaje zestawienie przewozów towarowych według lat.

TABELA XI

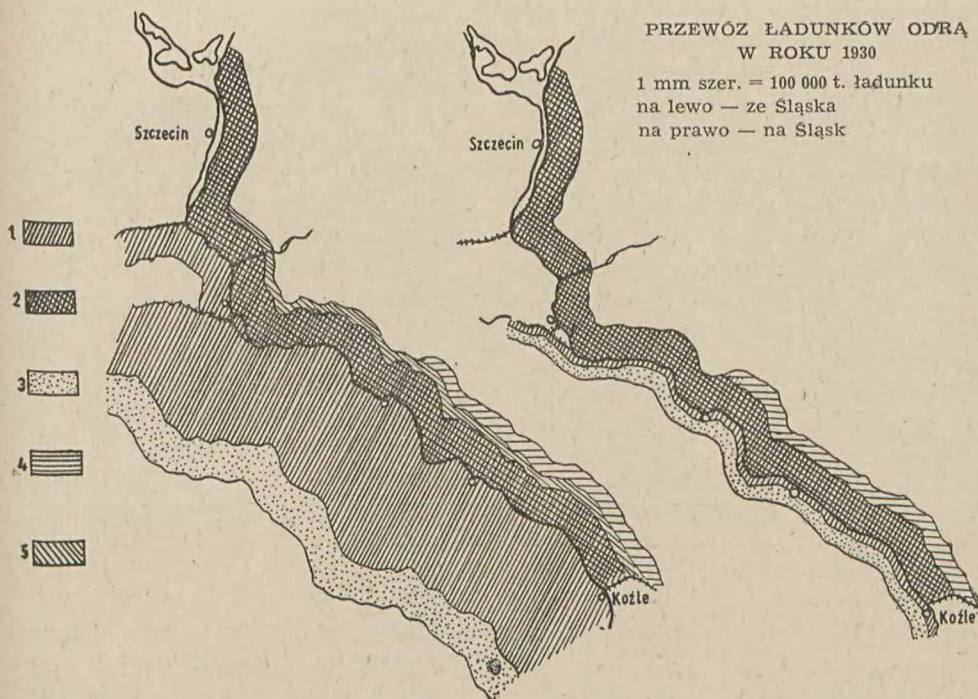
Obroty towarowe na trasie Śląsk — Szczecin w tysiącach ton z rozbięciem na kierunki

Kierunki	1910	1914	1921	1927	1930	1933	1937
Śląsk—Szczecin	25,8	385,3	191,4	593,4	732,0	486,6	717,0
Szczecin—Śląsk	744,1	1 020,9	146,4	667,9	424,0	285,2	719,4

Sytuacja przed I wojną światową, gdy przywóz Śląska dominował nad wywozem, odwraca się po wojnie, wykazując przewagę wywozu, z tym zastrzeżeniem, że jak zaznaczyliśmy wyżej, w latach koniunktury gospodarczej oba kierunki przewozu prawie się wyrównują. Znaczne ilościowo dysproporcje sprzed pierwszej wojny, występujące równoległe z masowym wywozem ze Śląska do Berlina, zacierają się po wojnie. Obustronne odchylenia w wymianie towarów zaznaczają się wyraźniej, gdy porównamy procentowe udziały przewozów w ogólnych obrotach obu ośrodków załadowniczych i wyładowniczych.

PRZEWÓZ ŁADUNKÓW ODRA  
W ROKU 1930

1 mm szer. = 100 000 t. ładunku  
na lewo — ze Śląska  
na prawo — na Śląsk



1. Śląsk — Berlin i odwrotnie; 2. Śląsk — Szczecin i odwr.; 3. Śląsk — tereny lewobrzeżne i odwr.; 4. Obroty wewnętrzne Śląska; 5. Śląsk — tereny prawobrzeżne i odwrotnie.



TABELA XII  
Obroty towarowe na trasie wodnej Śląsk — Szczecin w ujęciu procentowym

	1910	1914	1921	1927	1930	1933	1937
przywóz ze Szczecina w % przywozu Śląska	60%	77%	37%	50%	45%	32%	57%
przywóz ze Śląska w % przywozów Szczecina	9,6%	25%	33%	37%	40%	37%	49%
Śląsk wysyła do Szczecina w % wywozu	2%	16%	23%	16%	22%	19%	17%
Szczecin wysyła w % wywozu na Śląsk	43%	54%	42%	46%	27%	14%	28%

Współzależność w korzystaniu z trasy wodnej jest, jak widzimy, dość różnorodna z tym jednak zastrzeżeniem, że zaznacza się przewaga relatywna (procentowa) funkcji wysyłkowej Szczecina nad podobną funkcją Śląska. Można by stąd wysnuć błędny wniosek, że Śląsk w niemieckim systemie gospodarczym był ośrodkiem przetwórczym w tak dużych rozmiarach, iż jego import przewyższał wywóz. Ponieważ jednak mówimy tylko o przewozie wodą, masę towarową można by z dużą dozą prawdopodobieństwa traktować jako surowce lub półfabrykaty. Przed podobną pomyłką ustrzeżemy się również, gdy przypomnimy, iż trasa Szczecin—Śląsk jest dopiero trzecią co do wielkości obrotów. Udział procentowy jest więc wypadkową stosunków istniejących jednocześnie na pozostałych odcinkach już omówionych. Gros ładunków tak ze Śląska, jak i ze Szczecina szło Odrą do Berlina. W poprzedniej części pracy stwierdziliśmy, że zasadniczą funkcją Śląska było zaopatrywanie przemysłu berlińskiego w surowce. Odbijało się to poważnie na możliwościach rozwojowych samego Śląska, jak też na udziale jego bogactw mineralnych w wymianie międzynarodowej. Podkreślamy to mocno, gdyż zlokalizowanie czynności przetwórczych surowców śląskich, zgodnie z ekonomiczną zasadą lokalizacji produkcji u źródeł wydobywania surowców, postawiłoby zagrożenie Odry w innym świetle.

Dla celów analitycznych ciekawe jest zestawienie ładunków (w tys. ton) wychodzących z obu początkowych punktów żeglugi, a więc ze Szczecina i Śląska.

TABELA XIII

	1910	1921	1927	1930	1933	1937
Wywóz Szczecina						
Odrą ogółem:	1 686	348	1 447	1 211	2 032	2 508
w tym do Berlina i na Śląsk	1 263	255	1 165	1 189	1 596	2 008
Wywóz Śląska ogółem:	1 731	724	3 390	2 031	2 484	4 046
w tym do Berlina	1 369	411	2 387	1 823	1 320	2 338

Porównując ilości ładunków na obu końcach szlaku Odry i zakładając, iż



produkcja Berlina zostałaby w całości zastąpiona przez Śląsk, co jest w poważnym stopniu nierealne bez wprowadzenia szeregu innych poprawek tak w zakresie przywozu, jak i wywozu Śląska, otrzymujemy warunki, a przynajmniej potencjalny ich układ bardziej sprzyjający rozwojowi żeglugi na Odrze. Taki układ mógłby powstać po zaistnieniu dwu momentów gospodarczych: po pierwsze, stworzenie ze Śląska samodzielnego centrum przemysłowego, po drugie, utrzymywanie z zagranicą takich stosunków wymiennych, które by przedmiotem wymiany czyniły nadwyżki surowcowe i produkty pochodzące ze Śląska<sup>26</sup>.

Pod względem jakościowym obrót towarowy na trasie Szczecin — Śląsk przedstawiał się następująco:

TABELA XIV  
Obroty towarowe Odrą na trasie Śląsk — Szczecin w tys. ton.

Ładunek	1910	1913	1921	1927	1930	1933	1937
Śląsk — Szczecin							
cynk i wyroby	—	13,8	3,1	—	28,6	3,3	—
żelazo sztabowe	—	—	—	8,6	5,1	—	—
wyroby żelazne	—	—	—	4,0	2,1	—	—
glinki	—	10,8	7,6	10,3	4,8	2,6	—
wyroby kamieniarskie	—	4,2	—	4,7	—	—	—
zboże	8,4	1,2	—	—	140,7	77,9	57,3
mąka	—	12,9	—	5,0	22,3	41,4	29,9
cukier	—	—	8,1	46,1	187,0	69,1	95,7
drzewo	—	—	—	5,1	9,4	116,8	22,2
papier	—	18,6	—	10,9	—	8,2	11,2
węgiel	14,4	119,4	168,3	458,2	279,9	238,4	427,0
Szczecin — Śląsk							
nawozy sztuczne	82,5	57,9	—	18,6	17,3	30,3	34,5
różne surówki	18,3	17,0	—	5,5	3,0	2,8	12,6
łom żelazny	24,7	18,0	—	4,6	2,3	14,3	12,7
ruda żelazna	307,6	530,1	129,5	529,0	267,5	32,0	301,5
siarka	105,8	135,0	—	43,0	66,2	59,6	80,4
glinki	2,5	—	—	2,1	2,9	6,9	—
wyroby kamieniarskie	36,6	—	29,9	—	—	—	—
ryby	25,2	7,1	9,6	7,1	7,9	5,8	3,7
zboże	2,5	—	1,2	9,2	—	—	8,3
drzewo	2,8	5,1	—	3,5	7,0	36,1	116,8
materiały pędne	—	—	—	—	16,9	—	11,2
makuchy	—	—	—	4,8	11,0	33,1	15,5

U w a g a: Zamieszczone są tylko pozycje najbardziej charakterystyczne bądź liczbowo duże, bądź względnie stałe w obrocie.

<sup>26</sup> Stąd można przypuszczać, że w polskiej koncepcji zagospodarowania Śląska istnieją warunki umożliwiające lepsze wykorzystanie możliwości rozwojowych żeglugi na Odrze.



Przyglądając się danym liczbowym z tabeli czternastej, obejmującym transport wodny, a więc głównie masowy, dostrzegamy duży udział ilościowy artykułów żywnościowych po stronie wywozu Śląska. Jedynie tylko pozycja węgla reprezentuje udział artykułów przemysłowych. Z grubsza zestawiony udział artykułów przemysłowych w dwu latach koniunktur, uwzględniając uwagi poczynione co do samej tabeli i jej dokładności, przedstawia się następująco:

	1927 w tysiącach ton	1937 (zaokrąglone)
węgiel	450	420
artykuły przemysłowe	30	40
artykuły żywnościowe	50	180

Dane te pozwalają na dostrzeżenie pewnego paradoksu, nadającego Śląskowi w refleksie transportu wodnego do Szczecina charakter nie przemysłowego, lecz żywnościowego centrum produkcyjnego. Poza węglem niektóre pozycje przemysłowe schodzą w 1937 r. do tak nikłych rozmiarów, że nie mogły być one objęte wykazem sporządzonym na tab. XIV. Jest to tym bardziej znamienne, że co do niektórych artykułów widać tendencję do posługiwania się transportem wodnym. Ich zatem nieobecność na szlaku wodnym pozwala nam się domyślić, iż nie brały one udziału w wymianie. Dla udzielenia jednak ostatecznej odpowiedzi należałoby dokonać szczegółowych badań przewozów przy pomocy innych środków transportowych, co wykracza poza nakreślone ramy tematu<sup>27</sup>.

W imporcie zagadnienie sortymentów towarowych, przesyłanych ze Szczecina na Śląsk, posiada charakter bardziej odpowiadający funkcjom gospodarczym Śląska. Ciekawa tu jest na przykładzie rudy obserwacja działania kryzysu, sięgającego poza 1933 r., a wykazującego w tej pozycji następujący rozwój wywozów: 1933—32; 1934—81; 1935—233; 1936—240; 1937—301 tys. ton. Liczby te dalekie były jeszcze od stanu popytu na rudę żelazną w r. 1927. Jest to tym znamienne również, że stawki na przewóz rudy wodą uprzywilejowały poważnie ten ładunek w stosunku do frachtu kolejowego. Stan przewozów spowodowany był zjawiskami ogólnogospodarczymi. Obniżka frachtu na rudę była skądinąd zrozumiała, gdyż ruda zapewniała ładunek powrotny próżnym barkom wracającym ze Szczecina. Znajdowały one w ten sposób dodatkowe zatrudnienie i powrót z opłaconym frachtem. Utrzymanie wysokich stawek kolejowych za przewóz rudy z portu szczecińskiego na Śląsk było jednym z niewielu pociągnięć gospodarczych, chroniących w ogóle żeglugę na Odrze przed ewentualną konkurencją kolejową.

<sup>27</sup> Dla łatwiejszego zorientowania się w rozdziale ładunków między drogą wodną a koleją p. tablice XVII i XVIII.



Stawki na rudę i węgiel wynosiły w ostatnich latach badanego okresu:<sup>28</sup>

ruda — wodą 6,15; kolejną — 28,70  
węgiel — wodą 8,71; kolejną — 10,40 zł.

Trasa Śląsk—Szczecin, jako najbliższa prawidłowym koncepcjom eksploatacyjnym Odry, miała konkurentki, odbierające jej ładunek, nie tylko w dwu już poprzednio omówionych przypadkach, lecz nadto w trasie Śląsk—Hamburg. Ta trasa godziła bezpośrednio w interesy dolnej Odry, gdyż eliminowała Szczecin, łącząc Śląsk z zamorskimi rynkami zbytu i zaopatrzenia. Sprowadzając zasadniczo nasze rozważania do trzech tras, nie możemy jednak pominąć wpływu portu hamburskiego na rozwój żeglugi na Odrze. Rolę Łaby w tym względzie poruszemy dalej, tu nas interesować będzie wpływ i funkcje samego Hamburga w stosunku do portu w Szczecinie.

Za Hamburgiem jako czwartym obszarem ciśnienia, interesującym ładunki, które płynęły Odrą, przemawiało kilka względów, czyniąc go atrakcyjnym dla eksportowanych i importowanych morzem towarów. Spośród czynników, na których opierała się atrakcyjność portu hamburskiego, wymienimy kilka najważniejszych. Są to: a) naturalne położenie Hamburga nad Morzem Północnym, dającym bezpośrednie wyjście na Atlantyk; b) gospodarcze znaczenie Hamburga, jako punktu węzłowego dla komunikacji morskiej w ogóle. Tu skupiały się i skupiać prawdopodobnie będą regularne linie okrętowe; c) dogodne położenie w stosunku do zaplecza, z którym łączy Hamburg droga wodna Łaby; d) posunięcia natury polityczno-gospodarczej, spowodowane zresztą wskutek doceniania wymienionych wyżej czynników naturalnych. Rozpatrzmy poruszane momenty z punktu widzenia wpływów, jakie mogły mieć na rozwój żeglugi na trasie Śląsk — Szczecin. Atrakcyjność Hamburga dla rynku śląskiego zasadzała się przede wszystkim na tym, iż skupiając w swym porcie wiele linii stałych, łączących regularnie port z krajami zamorskimi, dawał on zapewnienie częstej możliwości załadowniczej i wyładowniczej dla towaru będącego w obrocie. Jeśli się zważy, że następny port na wschód, jakim był Szczecin (pomijamy inne mniejszego znaczenia), upośledzony był w stosunku do Hamburga pod dwoma względami: jako dalej położony od baz dowozowych oraz i przede wszystkim jako port mający stosunkowo niewielkie niemieckie zaplecze gospodarcze, które nie dorównywało w znacznym stopniu zapleczu Hamburga — to łatwo dojdziemy do wniosku, że supremacja ta musiała mieć poważny wpływ na rozdział ładunków między te dwa porty byłej Rzeszy. Nieuwzględnianie interesów niemieckich na wschodzie i lekceważące traktowanie obszaru Odry przez rząd i społeczeństwo niemieckie jako terenu eksploatacyjnego<sup>29</sup> przekreślało poważniejsze możliwości rozwojowe Szczecina, a co za

<sup>28</sup> Stawki przeliczone na złote polskie podaję za Z. Derdzińskim, Zagadnienie transportu morskiego w handlu zagranicznym państw Europy środkowo-wschodniej (pisane w Londynie w czasie wojny).

<sup>29</sup> M a r k m a n n, op. cit. s. 255: „Besonders wichtig ist das Odergebiet für weite andere, selbst entfernt gelegene Teile des Vaterlandes als Versorger mit Nahrungs-



tym idzie unicestwiało wysiłki zmierzające do stworzenia sytuacji, w której port szczeciński mógłby się przeciwstawić wpływow dającym prym Hamburgowi. Do zanotowania mamy szereg posunięć celowo przekreślających możliwości rozwojowe Szczecina. Wzrost obrotów na Bałtyku i wzrost wskaźników dotyczących rozwoju poszczególnych portów bałtyckich najlepiej charakteryzuje trudności wykorzystania koniunktury rozwojowej przez Szczecin<sup>30</sup>.

TABELA XV

Wskaźniki ruchu statków w portach bałtyckich dla roku 1936. (Rok 1912=100)<sup>31</sup>

Gdańsk	339,4	Sztokholm	156,4
Helsinki	321,2	Szczecin	153,1
Tallin	283,1	Lübeka	137,2
Królewiec	279,9	Leningrad	82,7
Kopenhaga	174,7	Ryga	44,1

Powyższe zestawienie obrazuje nam skutki polityki gospodarczej stosowanej wobec Szczecina. Sprowadzała się ona do posunięć godzących poważnie w interesy tego portu. Wymienimy spośród nich kilka najznamienniejszych; a) przerzucenie linii *Baltische Lloyd*, łączącej Szczecin z Nowym Jorkiem do Hamburga, zresztą pod presją czynników kierujących tym portem. Szczecin posiadał 53 linie żeglugowe, z czego jednak 8 przypadało na połączenia dalekomorskie. Pozostałe były liniami bądź bałtyckimi, bądź łączącymi Szczecin z niemieckimi portami Morza Północnego, b) zamknięcie Szczecina przed I wojną światową dla ruchu emigracyjnego do Ameryki, pod pretekstem szkodliwego oddziaływania na stan zaludnienia wsi pomorskiej, c) przeniesienie do Hamburga podstawowych doków stoczni *Vulcanus*. Poza tymi bezpośrednimi pociągnięciami, bijącymi w możliwości rozwojowe Szczecina, mamy do zanotowania działania pośrednie, np. wprowadzenie w 1914 r. taryfy kolejowej, która zastępując system taryf wyjątkowych, również uprzywilejowujących

mitteln und Rohstoffen... Es sei nur die in Magdeburg neuentstandene Zinkverhüttung erinnert, die sich zum Teil auf oberschlesischen Erzen aufbaut". — F. R ü c k e r, *op. cit.* s. 16: „Das kam schon in der Tatsache zum Ausdruck, dass die deutsche Öffentlichkeit, wenn vor dem Kriege von der Seemachtstellung Deutschlands die Rede war, nur den Nordseehäfen ihre Aufmerksamkeit zuwandte. Auch bei den deutschen Wirtschaftspolitikern und selbst bei den preussischen Behörden richtete sich bei einer Betrachtung der deutschen Seeinteressen der Blick fast immer mit einer gewissen Einseitigkeit auf die grossen Handelsplätze an der Nordsee und namentlich auf Hamburg.

<sup>30</sup> F. R ü c k e r, *op. cit.*, s. 23: „Hamburgs Übergewicht hat sich in der Nachkriegszeit noch verstärkt. Als Welthafen mit einem ausgedehnten Liniennetz hat es mit zunehmendem Erfolge nicht nur die Versorgung des schlesischen und tschechoslowakischen Hinterlandes Stettins mit überseeischen Gütern an sich gezogen sondern dem Oderhafen auch solche Ausfuhrüter wie Getreide, Holz, Papier und Zucker entzogen, die nach den seewärtigen Ausfuhrrichtungen ihren Weg über Stettin hätten nehmen müssen”.

<sup>31</sup> „Rocznik Morski i Kolonialny”, 1938.



port hamburski, jeszcze bardziej pogorszyła sytuację Szczecina. Nowa taryfa strefowa zrównywała przy dłuższych odległościach fracht do Hamburga z frachtem do Szczecina. Dopiero taryfa z 1924 r. przywróciła zasadę progresji przy obliczaniu stawek frachtowych<sup>32</sup>. Uwagi te wychodzą częściowo poza zakres zagadnień Odry, niemniej pozwolą one naświetlić wielostronnie sytuację, jaka istniała u ujścia Odry, i przyczynią się do łatwiejszego zrozumienia współzależności między funkcjonowaniem Szczecina a wpływami Hamburga, sięgającymi po Odrę. Konkurencja, istniejąca między obu portami, nie sprowadzała się tylko do działania pośredniego i osłabiania pozycji Szczecina jako portu morskiego, lecz znajdowała nadto swój oddźwięk w samych obrotach ładunków na Odrze. Z Odry bowiem Hamburg odciągnął następujące ilości ładunków (w tys. ton):

	1910	1927	1937
w kierunku do morza	136,8	128,6	348,7
w kierunku od morza	249,5	292,5	163,4

Poza ładunkami, których przejście przez Hamburg było nie do uniknięcia i z wielu względów zrozumiałe, a to z racji skupienia się tam połączeń transoceanicznych, spotykamy ładunki sprowadzane przez oba porty, bądź przez oba porty jednocześnie wysyłane. Ładunkami, dla których Hamburg stanowił port końcowy, były np. kawa, juta, skóry, ryż, tytoń i w pewnym stopniu nafta. Były to bowiem towary konsumowane przez ludność lub przemysł Śląska w niewielkiej stosunkowo ilości, a jako ładunki całookrętowe musiały z konieczności zawiązać do takiego portu, który skupiał jak najwięcej możliwości szybkiego i łatwego ich rozprowadzenia.

Poza tym przez Hamburg szły na Śląsk towary, które widzimy również w porcie szczecińskim. Zamieszczona tabela pozwoli na dokładniejsze zorientowanie się w rozmiarach podkreślonego zjawiska.

W tabeli XVI zestawione są tylko dublujące się pozycje, nie ma natomiast tych, które występują np. tylko po stronie Hamburga, mimo iż zdajemy sobie sprawę, że niektóre z nich mogłyby przechodzić drogą przez Szczecin. Uznanie słuszności udziału wykazanych wyżej towarów w obrotach Hamburga z punktu widzenia gospodarczego wymagałoby szczegółowych studiów i obejmowałoby już ściśle zagadnienie roli portów, a nie dotyczyłoby rzeki.

Zestawiając dotychczasowe spostrzeżenia nad naturą trasy towarowej Śląsk — Szczecin, podkreślamy, iż trasa ta w gospodarce Niemiec odgrywała trzeciorzędną rolę po dwu poprzednio omawianych. Mimo swojej dalszoplanowej roli trasa ta wykazuje w przeciwieństwie do dwu poprzednich tendencję do równoważenia się obrotów w obu kierunkach: na Śląsk i ze Śląska. Stwarzało to możliwości racjonalnej gospodarki tonażem pływającym i usuwało

<sup>32</sup> F. Rücker, op. cit. s. 85.



TABELA XVI

Przewóz niektórych towarów na Śląsk przez Hamburg i Szczecin drogą wodną w tys. ton.

Rodzaj ładunku	1910		1927		1937	
	Hamburg	Szczecin	Hamburg	Szczecin	Hamburg	Szczecin
kierunek na Śląsk						
chemikalia	3,9	6,3	—	—	—	—
nawozy sztuczne	64,4	96,4	—	—	8,0	—
siarka	7,6	100,3	28,9	43,9	—	34,6
zboże	8,2	3,3	31,2	7,8	4,6	8,4
nasiona oleiste	3,0	2,8	—	—	—	—
oleje zwierzęce i roślinne	17,0	8,4	7,9	1,2	—	—
oleje mineralne	3,9	33,6	—	—	—	—
makuchy	—	—	36,4	4,8	21,9	15,5
mąka	—	—	7,7	1,1	—	—
ruda żelazna	—	—	23,3	525,7	—	—
łom żelazny	—	—	6,9	4,6	15,2	12,7
kierunek ze Śląska						
zboże	28,1	3,1	—	—	15,3	57,5
smoła	2,2	3,0	—	—	—	—
nawozy sztuczne	—	—	34,4	1,0	—	—
mąka	—	—	2,6	5,1	—	—
papier	—	—	21,0	10,9	28,2	11,1
cukier	—	—	63,4	46,1	6,2	95,2
koks	—	—	—	—	40,5	69,2

w swoim przynajmniej zakresie niebezpieczny objaw jednokierunkowej eksploatacji barek, przy konieczności powrotu bez ładunku. Tu wreszcie, podobnie jak poprzednio, zaznaczyć należy, że rola i znaczenie Odry, jako szlaku komunikacyjnego, przede wszystkim zależały od funkcji wyznaczonych do zrealizowania Śląskowi.

TABELA XVII

Przewóz towarów koleją na trasie Śląsk — Szczecin w tysiącach ton.

	1927	1933
1. wyroby żelazne	17,3	7,0
2. wyroby szklane	3,3	1,4
3. wyroby kamieniarskie	58,7	37,5
4. papier	4,1	1,0
5. cukier	2,7	—
6. węgiel	378,7	694,1
7. ziemie i glinki	10,9	7,5
8. wapno	5,5	—

Uwaga: Wykaz obejmuje pozycje powyżej 2 tys. ton ładunku.



TABELA XVIII

Przewóz towarów koleją na trasie Śląsk — Berlin w tysiącach ton.

	1927	1933
1. chemikalia	3,4	1,0
2. nawozy sztuczne	34,8	26,8
3. wyroby żelazne	136,2	34,3
4. wyroby szklane	1,1	10,7
5. wyroby drzewne (celuloza)	16,3	17,5
6. produkty destylacji węgla	11,0	9,0
7. soda	7,0	12,0
8. spirytualia	—	3,9
9. wyroby kamieniarskie	1 215,0	859,9
10. smoła	5,7	—
11. wyroby cementowe	23,9	10,1
12. mąka	5,5	7,5
13. papier	53,6	27,7
14. różne rudy i surówki	14,0	3,9
15. zboża	8,4	10,8
16. cement	62,0	61,7
17. drzewo	87,7	45,4
18. wapno	114,3	71,9
19. kartofle	29,8	2,7
20. węgiel (koks, brykiety)	2 391,5	1 931,8
21. cynk	2,4	0,7
22. pasze zwierzęce	13,6	5,5
23. glinki i ziemie	143,7	84,5
24. mleko	—	4,0
25. owoce	13,2	4,9

Uwaga: Wykaz obejmuje pozycje powyżej 3 tys. ton ładunku.

Stosunek artykułów przemysłowych do produktów rolnych miał się w przewozie koleją na trasie Śląsk — Berlin w roku:

1927	jak 15 : 28	w 1933	jak 10 : 21
Ogólny wywóz Śląska koleją w 1927 r. — 23 158,7 tys. ton			
: z tego do Berlina		7 186,0 tys. ton	
: z tego do Szczecina		503,0 tys. ton	
Ogólny wywóz Śląska koleją w 1933 r. — 12 758,7 tys. ton			
: z tego do Berlina		3 791,3 tys. ton	
: z tego do Szczecina		769,2 tys. ton	

Uwaga: Przez „Berlin” rozumieć należy obszar Brandenburgii, łącznie z miastem Berlinem, przez „Szczecin” — porty pomorskie do Łeby włącznie.

