

POWIĄZANIA SZCZECINA Z CZECHOSŁOWACJĄ W DWUDZIESTOLECIU MIĘDZYWOJENNYM

I. WSTĘP

Powiązania Szczecina z Czechosłowacją stanowiły ważny czynnik rozwoju portu szczecińskiego w ostatnich dziesięcioleciach. Dla pozbawionej dostępu do morza Czechosłowacji port ten, jak wynika z zamieszczonych poniżej danych, był portem morskim, położonym znacznie korzystniej pod względem odległości niż konkurencyjne porty w Hamburgu, Trieście, Gdańsku i Gdyni.

TABELA I

*Taryfowe odległości niektórych miejscowości Czechosłowacji od Szczecina,
Hamburga i portów polskiego obszaru celnego¹ (w km)*

	Szczecin	Hamburg	Gdańsk i Gdynia
Praga	495	658	760
Žatec	463	589	763
Pilzno	569	664	857
Opawa	547	795	732
Brno	607	836	871
Brzeclaw	668	897	890
Karlowe Wary	509	579	805
Trutnow	407	636	804

Według obliczeń szczecińskiej Izby Przemysłowo-Handlowej z 1930 r.², przeciętna odległość 40 najważniejszych pod względem gospodarczym miejscowości położonych w różnych regionach Czechosłowacji wynosiła: do Szczecina 595 km, do Gdańska—Gdyni 770 km, do Hamburga 790 km, do Trieštu 882 km.

Pomimo tego dogodnego położenia, port szczeciński zmuszony był, w celu

¹ W okresie nasilenia walki konkurencyjnej między Szczecinem a portami polskiego obszaru celnego odległości taryfowe Gdyni zostały zrównane z odległościami taryfowymi stacji kolejowej Danzig—Neufahrwasser.

² H. Schrader, Die Bedeutung des Seehafens Stettin für die tschechoslowakische Volkswirtschaft. Vortrag für die tschechoslowakische Excursion in Stettin am 28. Juni 1930. Art. inserowany w aktach nadprezydenta prowincji zachodniopomorskiej (Landesarchiv Greifswald, Rep 60, nr 2676, Die Industrie- u. Handelskammer in Stettin, Band 4).

uzyskania i utrzymania tranzytu czeskiego, do prowadzenia zaciętej walki konkurencyjnej, która z biegiem lat przyjmowała coraz ostrzejsze formy.

Celem niniejszego artykułu jest wskazanie na niektóre tylko zagadnienia dotyczące powiązań Szczecina z Czechosłowacją w latach międzywojennych. Problem ten bowiem, tak interesujący ze względu na rolę, jaką odgrywa obecnie nasz wielki port nadodrzański w zamorskich powiązaniach socjalistycznej Czechosłowacji, nie został dotychczas monograficznie opracowany i wymaga wielu studiów, opartych na rozrzuconym po archiwach kilku krajów materiale źródłowym i szeregu częściowych opracowań, publikowanych w czasopiśmie niemieckich, czechosłowackich i polskich³.

II. SZCZECIN A HAMBURG W ZAMORSKICH POWIĄZANIACH ZIEM CZESKICH PRZED I WOJNĄ ŚWIATOWĄ

Ziemie czeskie stanowiły przed I wojną światową, obok Śląska i Berlina, najbardziej wartościowy składnik potencjalnego zaplecza portu szczecińskiego, co wyrażało się w fakcie, że piąta część wszystkich pracowników zakładów przemysłowych czynnych na terenie tego zaplecza znajdowała się w Czechach, na Morawach i na Śląsku Cieszyńskim⁴. Czechy sprowadzały drogą morską znaczne ilości towarów masowych, w pierwszym rzędzie żelazo i rudy żelazne, nawozy sztuczne, bawełnę i inne surowce włókiennicze, nasiona oleiste oraz towary kolonialne. Najważniejszymi pozycjami czeskiego eksportu były: żelazo i jego przetwory (w tym również kosztowne maszyny), cukier, szkło, porcelana, drzewo, papier oraz wyroby przemysłu chemicznego. Potencjalne zaplecze portu szczecińskiego nie pokrywało się jednak z jego zapleczem realnym, czego dowodzi choćby wysokość czeskiego tranzytu przez Hamburg i Szczecin w r. 1913. Podczas gdy port hamburski przeładował wówczas z tego tranzytu 1 551 tys. ton, to na Szczecin przypadało zaledwie 33 tys. ton. W ilości tej uwzględnionych zostało 11 tys. ton rudy, która ze Szczecina do Koźła została przewieziona za pomocą barek odrzańskich, tam zaś przeładowana na wagony kolejowe⁵.

Ten nieznaczny udział Szczecina w tranzycie czeskim spowodowany był

³ Jeżeli chodzi o polskie materiały źródłowe do sprawy powiązań Szczecina z Czechosłowacją, to znajdują się one głównie w Wojewódzkich Archiwach Państwowych w Szczecinie i Gdańsku oraz w Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Arch. Akt Nowych w Warszawie. Szczególnie cenne są pod tym względem zeszyły akt poselstwa polskiego w Pradze i konsulatu polskich w Czechosłowacji i Szczecinie (AMSZ) oraz zespół Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów (AAN), zawierający wiele materiałów naświetlających walkę konkurencyjną Szczecina z Gdańskiem, Gdynią i innymi portami obsługującymi tranzyt czeski.

⁴ R. Heine mann, Die Stellung Stettins in der Weltwirtschaft, Berlin (?), 1927 (?), s. 37, 38.

⁵ Wszystkie dane statystyczne dotyczące obrotów tranzytowych Czechosłowacji zostały zaczerpnięte, o ile nie podano inaczej, z roczników Głównego Urzędu Statystycznego Rzeszy, „Die Binnenschiffahrt” oraz „Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen”.

wieloma względami ekonomicznymi i historycznymi. Aż do zniesienia ceł na Sundzie (1857 r.) port szczeciński był portem drugorzędnym, podczas gdy Hamburg już od stuleci był głównym portem nie tylko zachodnich, ale i śródkowych Niemiec wraz z Berlinem i wpływami swymi obejmował Śląsk, Czechy, a nawet Królestwo Kongresowe i Galicję. Atrakcyjność portu szczecińskiego zmniejszało jego niekorzystne w porównaniu z Hamburgiem wyposażenie techniczne, wyższe koszty przeładunku i składowania, brak bezpośrednich linii, łączących Szczecin z portami położonymi poza Bałtykiem i Morzem Północnym, a w związku z tym konieczność łamanej żeglugi z odleglejszymi portami, utrzymywanej za pośrednictwem Hamburga. Najważniejszą jednak zaletę Hamburga jako portu dla tranzytu czeskiego stanowiło jego położenie u ujścia Łaby, rzeki, która była żeglowna już w odległości 84 km od ówczesnej granicy między Czechami a Saksonią. Stąd też za pośrednictwem Łaby uzyskał Hamburg w 1913 r. ponad 1400 tys. ton czeskiego tranzytu. Możliwości komunikacyjne Łaby zwiększała dodatkowo polityka taryfowa kolei austriackich i saskich, które były zainteresowane w maksymalnym przedłużeniu trasy dowozów do portów rzecznych, położonych na swoim terytorium i z tego powodu, dzięki znacznym zniżkom przewoźnego na liniach dojazdowych do portów położonych nad Łabą, odciągały transporty czeskie od bliższych odrzańskich portów Koźła i Wrocławia⁶.

Podstawową funkcją Odry nie było zresztą wówczas powiązanie ziem położonych w górnym jej biegu z Bałtykiem, lecz równoleżnikowe powiązania z jednej strony Śląska, z drugiej zaś Szczecina z Berlinem i systemami rzecznyymi Łaby i Renu. Prowadziło to do poważnych zaniedbań w zagospodarowaniu Odry, szczególnie w porównaniu do obu wspomnianych wyżej rzek⁷. W odniesieniu do tranzytu czeskiego przejawiało się to w znikomej wysokości przewozów odrzańskich dla ziem czeskich przed I wojną światową. W 1913 r. np. przewieziono Odrą do Koźła, a stąd kolejami do Czech, zaledwie 10 tys. ton rudy.

III. TRAKTAT WERSALSKI A UPRAWNIENIA CZECHOSŁOWACJI NA ODRZE I W SZCZECINIE

Mimo nieznaczących do czasów I wojny światowej związków Szczecina z ziemiami czeskimi i słowackimi przywódcy powstałej po tej wojnie republiki wysoko ocenić musieli potencjalne korzyści, tkwiące w usytuowaniu portu szczecińskiego i Odry w stosunku do czeskiego zaplecza, skoro w Trak-

⁶ R. Rückert, Die Seehafenstellung Stettins in der Nachkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der polnischen Ostseehafenpolitik, Berlin (1931 ?), s. 15, 16.

⁷ Odnosnie do tych zagadnień wiele danych przytacza wydawnictwo zbiorowe „Monografia Odry” (Poznań 1948), a zwłaszcza zamieszczone tam rozprawy A. Grodka, A. Borna i K. Bartoszyńskiego oraz rozprawa P. Małka, Rola i znaczenie Odry w gospodarce Niemiec w okresie 1910—1939 r. („Przegląd Zachodni”, nr 2/1960, s. 302—329).

²¹ Przegląd Zachodni

tacie Wersalskim znajdujemy kilka artykułów, nadających Czechosłowacji specjalne prawa na Odrze i w Szczecinie. Na zinternacjonalizowanej, od ujścia Opawy, Odrze, zarządzanej przez międzynarodową komisję, w skład której wchodził również przedstawiciel Czechosłowacji, powstało czeskie przedsiębiorstwo żeglugi (*Československá Plavební Společnost na Odře*), którego flota liczyła 80 barek o ogólnym tonażu blisko 36 tys. ton i 11 statków holowniczych o łącznej sile 5700 KM. Barki i holowniki, które weszły w skład tej floty uzyskała Czechosłowacja z niemieckich odszkodowań wojennych. Jako zimowisko dla czechosłowackiego taboru na Odrze Traktat Wersalski przeznaczał część portu rzeczno-głaznego w Opolu. Celem eksploatacji swej odrzańskiej flotylli rząd czechosłowacki utworzył specjalne towarzystwo akcyjne, w którym do państwa należało 72% akcji. Głównym prywatnym współdziałowcem tego towarzystwa były wielkie zakłady górniczo-hutnicze w Witkovicach i Brnie, stanowiące własność kapitału niemieckiego. Niemiecką była również prawie cała załoga tego tylko z nazwy czechosłowackiego towarzystwa żeglugi odrzańskiej. W 1931 r. wśród 300 jego pracowników zaledwie 6 posiadało obywatelstwo czechosłowackie⁸.

Przez cały okres dwudziestolecia flota towarzystwa, które było przedsiębiorstwem deficytowym, pozostawała w zasadzie niezmienną. Tak np. w 1931 r. liczyła ona 72 barki (z czego 30 drewnianych), 11 statków holowniczych i 5 holowników portowych.

O zainteresowaniu rządu praskiego w utrzymaniu własnego towarzystwa żeglugi odrzańskiej świadczy okoliczność, że od chwili powstania towarzystwa do 1931 r. rząd udzielił mu łącznych subwencji w wysokości 12 mln kor. cz., przeznaczonych w większej części na remont statków i barek, których łączną wartość szacowano na 20 mln kor. cz. Nie można natomiast powiedzieć, że podobnie odnosiły się do czechosłowackiego przedsiębiorstwa żegluzowego szczecińskie koła gospodarcze, które nie rozumiały, iż konieczność zapewnienia ładunków dla własnych statków i barek zmusi Czechów do znaczniejszego niż przed I wojną światową wykorzystania Odry dla tranzytu masowych towarów, w pierwszym rzędzie zaś rudy żelaznej. Typowym dla pierwszego powojennego dziesięciolecia był pod tym względem pogląd tych kół, że „w postaci czechosłowackiego przedsiębiorstwa żegluzowego przybył Szczecinowi nowy konkurent”⁹. Pogląd ten miał jednak ulec zasadniczej zmianie w przypadającym na początek trzydziestych lat okresie wzmożenia się walki konkurencyjnej o tranzyt czeski pomiędzy Szczecinem i Hamburgiem oraz portami polskiego obszaru celnego.

Na mocy 363 art. Traktatu Wersalskiego Czechosłowacja uzyskała prawo wydzierżawienia na okres 99 lat w Szczecinie — podobnie zresztą jak

⁸ Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie (dalej oznaczone skrótem AMSZ), Akta konsulatu polskiego w Szczecinie, wiązka 5, Sprawozdanie morskie konsulatu za r. 1931, s. 50—52.

⁹ R. Heinemann, *op. cit.*, s. 69.

i w Hamburgu — części portu, w której mogła wznosić swoje własne urządzenia. W sprawie tej przez kilka lat toczyły się rokowania między Pragą a Berlinem. Czechosłowacja domagała się początkowo uzyskania własnej przystani na terenie ówczesnego portu wolnocłowego, przystosowanego szczególnie do przeładunku drobnicy. W utworzeniu wolnej strefy czeskiej przystosowanej do przyjmowania tego rodzaju ładunków leżały wielkie szanse rozwojowe szczecińskiego portu, szans tych nie potrafiły jednak dostrzec szczecińskie koła gospodarcze, które czynnikiem oficjalnym w Berlinie podsuwały używany w rokowaniach z Czechosłowacją argument, iż strona czeska nie posiada prawa domagania się w Szczecinie wolnej strefy, przeznaczonej do przeładowywania drobnicy, gdyż dotychczas przez port szczeciński przywoziła ona jedynie towary masowe. Rokowania, które toczono jeszcze w 1927 r., nie doprowadziły do żadnych rezultatów i Czechosłowacja zrezygnowała ostatecznie ze swoich postulatów, zadowolając się jedynie uzyskaniem wolnej strefy w Hamburgu¹⁰. U podstaw tej rezygnacji leżały zresztą nowe możliwości, które powstały dla tranzytu czeskiego w związku z forsowną rozbudową portu gdańskiego i budową portu w Gdyni.

Przyczyny tego zaskakującego wprost nierozumienia własnych interesów przez szczecińskie koła gospodarcze, których poglądy podzielała zresztą z pobudek nacjonalistycznych cała szczecińska opinia społeczna, leżały w wielkich ambicjach Szczecina. Opierając się na pomocy rządu pruskiego przygotowywał się Szczecin do odegrania wielkiej roli w planowanej wówczas ekspansji gospodarczej Niemiec na tereny państw bałtyckich i skandynawskich oraz w pierwszym rzędzie na tereny Związku Radzieckiego¹¹ i z tego powodu zlekceważył nieznaczną wobec takich perspektyw widoków korzyści, związane z utworzeniem u siebie wolnej strefy czechosłowackiej.

Już wkrótce jednak rozwój wydarzeń udowodnił, że owe wielkie nadzieje Szczecina okazały się nierealne. W związku z tym stosunek do niedawnych jeszcze propozycji czechosłowackich uległ tu zasadniczej zmianie już wiosną 1928 r. Wtedy to bowiem bremeński koncern „Deschimag”, który wszedł następnie w posiadanie największej szczecińskiej stoczni „Vulkan” (zatrudniającej w czasach swej świetności do 7 tys. robotników i budującej statki o pojemności 25 tys. BRT), podał do wiadomości zaskoczonej zupełnie opinii publicznej, że stocznia zostanie zlikwidowana, zaś jej urządzenia będą albo sprzedane, albo też oddane na złom. Gdy nawet interwencja rządu pruskiego nie potrafiła odwieść dyrekcji bremeńskiego koncernu od wykonania tego postanowienia, szczecińska opinia społeczna jedyny ratunek ujrzała w sprzedaniu „Vulkanu” Czechom. Prasa szczecińska zamieściła bowiem informacje, iż w Pradze toczą się w tej sprawie rokowania, które prowadzi dyrektor szczecińskiego

¹⁰ R. Heinemann, *op. cit.*, s. 29—31.

¹¹ B. Dopierała, Tendencje rozwojowe portu szczecińskiego i szczecińskiej żeglugi w l. 1919—1939. „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, tom XXII r. 1960.

oddziału „Deschimagu”, obejmującego dawną stocznię „Vulkan”. Charakterystyczna dla nastrojów panujących wśród zagrożonych znacznym wzrostem bezrobocia robotników szczecińskich była opinia szczecińskiego organu SPD, dziennika „Volksbote”, który pisał, że

„patrzac ze stanowiska klasy robotniczej można by tylko temu przyklasnąć, gdyby w ten sposób zakłady zostały uratowane, dzięki czemu tysiące robotników mogłyby dalej zarabiać na chleb”¹².

Ten sam dziennik podkreślał równocześnie, że nabrzeża byłego „Vulkana” nadają się znakomicie do przeładunku towarów, mogą więc stanowić podstawę do utworzenia w porcie szczecińskim wolnej strefy, do której posiadania upoważnił Czechosłowację Traktat Wersalski. Na możliwość wykorzystania nabrzeża „Vulkana” jako podstawy wolnej strefy czechosłowackiej w porcie szczecińskim wskazywał także konsul polski w Szczecinie, który donosił również, iż sprawą nabycia tego nabrzeża zainteresowały się witykowieckie zakłady hutnicze oraz znany czeski fabrykant obuwia Bata¹³.

Rokowania w sprawie sprzedania „Vulkana” Czechom nie zakończyły się wprawdzie zakupieniem przez nich tej stoczni, jednak od tego czasu gospodarcze sfery Szczecina wykazywały wyjątkową aktywność w dziedzinie umocnienia powiązań gospodarczych między Szczecinem a Czechosłowacją, co spowodowane było nasileniem się konkurencyjnej walki o tranzyt czeski między portem szczecińskim a portami Hamburga oraz Gdańska i Gdyni.

IV. GŁÓWNE ETAPY MIĘDZYKRAJOWEJ WALKI O TRANZYKT CZESKI W L. 1919—1939

Wysoko uprzemysłowiona, lecz pozbawiona własnego dostępu do morza, Czechosłowacja była pożądanym klientem portów wszystkich pobliskich państw. O udział w obsłudze jej tranzytu ubiegały się początkowo głównie porty Triest i Fiume, Hamburg oraz Szczecin. W pierwszych latach powojennych ze współzawodnictwa tego wychodziły zwycięsko porty włoskie. W r. 1925 zarząd kolei niemieckich obniżył jednak znacznie wysokość przewoźnego dla tranzytu artykułów masowych dla Czechosłowacji, wprowadzając w tym celu specjalne taryfy wyjątkowe (*Seehafendurchfuhrtarif 6-SD 6*), co doprowadziło natychmiast do znacznego zwiększenia przewozów czeskich artykułów masowych przez Hamburg i Szczecin, przy równoczesnym spadku przewozu tych artykułów przez porty włoskie¹⁴. Zachęcony tymi sukcesami zarząd *Reichsbahngesellschaft* uzupełnił taryfę SD 6 nowymi stawkami ulgo-

¹² „Volksbote” z dn. 31 III 1928 r.

¹³ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej oznaczane skrótem AAN), akta Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów (dalej KERM), nr 916 — Konsulat w Szczecinie, fol. 99, 100; raport konsula polskiego w Szczecinie z 2 IV 1928 z tytułu „Projektowane unieruchomienie stoczni „Vulcan-Werke” w Szczecinie.

¹⁴ H. Schrader, *Pommerns neuzeitliche Verkehrspolitik*, „Pommern Jahrbuch” 1925—26, s. 35, 36.

wymi dla czeskiej drobnicy. Na krok ten koleje i porty włoskie odpowiedziały obniżeniem własnych taryf i innymi udogodnieniami dla tranzytu czeskiego, co doprowadziło do zaciętej walki taryfowej między portami i kolejami niemieckimi a włoskimi. Walka ta toczyła się aż do połowy 1928 r., kiedy to na zorganizowanej w Monachium konferencji zainteresowane koła niemieckie i włoskie osiągnęły porozumienie, dzieląc Czechosłowację na strefę wpływów portów włoskich i niemieckich¹⁵. Porozumienie to jednak umożliwiło intensyfikację zainicjowanych już poprzednio polskich wysiłków odciążenia tranzytu czechosłowackiego, korzystającego dotychczas z usług portów hamburskiego i szczecińskiego, do Gdańska i Gdyni.

Pierwsze sugestie pozyskania tranzytu czeskiego pojawiły się w Polsce w 1924 r. w związku z projektami skierowania polskiej ekspansji gospodarczej na Bałkany i Bliski Wschód, czego widocznym znakiem była zorganizowana wówczas Wystawa Polska w Konstantynopolu. W połowie tego roku w oficjalnym organie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, tygodniku „Przemysł i Handel”, ukazał się artykuł¹⁶, którego autor stwierdzał, iż ówczesne Ministerstwo Kolei Żelaznych podjęło współzawodnictwo z kolejami niemieckimi w dziedzinie obsługi tranzytu czeskiego, wprowadzając m. in. przewóz ładunków tranzytowych pociągami pospiesznymi. Nie chodziło tu jednak tyle o odciążenie tranzytu czeskiego od portów niemieckich, ile o odebranie kolejom niemieckim obsługi nieznacznego zresztą tranzytu czeskiego, korzystającego z usług portu gdańskiego. Świadczyła o tym uwaga autora podkreślająca, że celem tej akcji polskich kolei jest

„przeciwdziałać temu, aby obrót towarowy między omawianymi krajami — w tym również i Czechosłowacją — a nami ani w części nawet nie odbywał się pod obcą marką”.

O tym, że te emancypacyjne dążenia polskiej polityki transportowej posiadały jednak równocześnie wyraźne ostrze antyszczecińskie świadczy szereg artykułów wspomnianego już oficjalnego organu Ministerstwa Przemysłu i Handlu¹⁷. Koła gospodarcze Gdańska nie liczyły jednak początkowo na znaczniejszy dopływ czechosłowackiego tranzytu. Prezes Rady Portu w Gdańsku, płk de Loës, nawet w kilka miesięcy po wybuchu niemiecko-polskiej wojny celnej postulował jako równorzędne zadania zdobycie dla Gdańska tranzytu z Czechosłowacji oraz z Ukrainy podkreślając, iż nieodzownym tego

¹⁵ W sprawach tych wiele informacji zawierają sprawozdania ekonomiczne konsulatu polskiego w Pradze z lat 1927 i 1928 (AAN, KERM, nr 828—829) oraz raporty konsula polskiego w Trieście z lat 1927 i 1928 (AAN, KERM).

¹⁶ Z. Ficki, Drogi handlowe na Bałkany i Bliski Wschód; „Przemysł i Handel”, nr 30/1924, s. 835—837.

¹⁷ Np. stwierdzenie J. Gieysztora w artykule, Nowa taryfa towarowa na kolejach („Przemysł i Handel”, nr 52/1924, s. 1308—1309): „...nowa taryfa przewidyje wreszcie niższe taryfy na import przez Gdańsk wełny, bawełny i juty, celem odciążenia tych ładunków od kierunku na Szczecin”.

warunkiem jest zbudowanie sieci kanałów w celu powiązania Bałtyku z Morzem Czarnym¹⁸.

Przełomowym wydarzeniem, którego konsekwencje zmusiły polskie sfery gospodarcze do podjęcia intensywnej walki konkurencyjnej o tranzyt czeski, prowadzonej wprawdzie głównie przeciwko Szczecinowi, z myślą o pozyskaniu ładunków szwedzkiej rudy dla zakładów hutniczych w Witkowicach, później zaś w równym stopniu przeciw Szczecinowi i Hamburgowi o czeską drobnicę, była niemiecko-polska wojna celna. Szybka rozbudowa Gdańska, zbudowanie nowoczesnego wielkiego portu w Gdyni, stworzenie, w postaci magistrali kolejowej Herby Nowe — Gdynia, sprawnego systemu komunikacyjnego wiążącego ówczesne polskie wybrzeże ze Śląskiem, postawiły przed gospodarką polską konieczność zapewnienia licznym nowym urządzeniom dopływu dostatecznej ilości masy towarowej, której minimum dla obu portów polskiego obszaru celnego określone zostało na 18 mln ton obrotów rocznie, zaś dla magistrali kolejowej na 12 mln ton rocznie. W związku z tym Ministerstwo Przemysłu i Handlu, pod którego pieczę znajdowały się oba nasze porty oraz kierownictwo PKP wysunęły postulat

„zwiększenia zaplecza naszych portów przez przyciągnięcie przewozów tranzytowych z Czechosłowacji, Austrii, Rumunii i Rosji”.

podkreślając, iż

„ze wszystkich obcych krajów, które mogłyby odegrać rolę zaplecza w stosunku do Gdańska na pierwsze miejsce wysuwa się Czechosłowacja”¹⁹.

Autorowi cytowanych stwierdzeń, Januszowi Butlerowi, późniejszemu dyrektorowi przedstawicielstwa polskich portów i kolei w Pradze, który był niewątpliwie najlepszym w Polsce znawcą problematyki walki taryfowej kolei niemieckich i polskich, wtórowało wielu innych reprezentantów naszych kół gospodarczych²⁰. Podnoszono przy tym szczególnie, że ze względu na konieczność przesyłania z portów polskich na Śląsk pustych wagonów kolejowych, którymi PKP dowoziły do tych portów około 1 mln ton węgla miesięcznie, należy zwrócić szczególną uwagę na odebranie Szczecinowi najpoważniejszego czeskiego artykułu tranzytowego, mianowicie rudy szwedzkiej. Zainicjowana w r. 1925 walka o tę rudę doprowadziła szybko do niebezpiecznych dla Szczecina wyników. O ile mianowicie w r. 1925 otrzymała Czechosłowacja za pośrednictwem portu szczecińskiego 725 tys. ton rudy, zaś za pośrednictwem Gdańska tylko 25 tys. ton, to w r. 1930, kiedy to w Szczecinie przeładowano dla Czechosłowacji 582 tys. ton rudy, analogiczne liczby dla portów polskich wyniosły już 361 tys. ton. Należy przy tym podkreślić, że w roku tym zrównały się przewozy rudy dla Czechosłowacji za pomocą kolei.

¹⁸ H. de Loës, Port gdański dla Polski, „Przemysł i Handel”, nr 48/1925, s. 1538—1543.

¹⁹ J. Butler, W sprawie przewozów tranzytowych przez porty polskie, „Przemysł i Handel”, nr 34/1928, s. 1383.

²⁰ Znamiennym pod tym względem jest artykuł J. Korwin-Piotrowskiego, W sprawie skierowania części transportów szwedzkiej rudy żelaznej przez Gdańsk, „Przemysł i Handel”, nr 26/1926, s. 794, 795.

Ze Szczecina do hut czeskich przewieziono bowiem tą drogą 360 tys. ton, zaś z Gdańska i Gdyni 361 tys. ton rudy. Jak podkreślali teraz ekonomiści niemieccy, na dobro portu szczecińskiego wyszła okoliczność, że „czechosłowaccy właściciele hut muszą zatrudnić stanowiącą ich własność flotę odrzańską”²¹.

Polskie sfery oficjalne nie ograniczały się jednak, nawet w początkach usiłowań o uzyskanie tranzytu czeskiego, jedynie do rudy dla morawskiego przemysłu hutniczego. Szczególnym orędownikiem rozwoju stosunków z Czechosłowacją na odcinku obsługi jej ruchu tranzytowego był ówczesny minister przemysłu i handlu, Eugeniusz Kwiatkowski, czemu niejednokrotnie dawał wyraz w publicznych wypowiedziach²², opierając się zresztą na szerokim poparciu zainteresowanych kół gospodarczych, zwłaszcza w województwach zachodnich i południowych²³. Z Ministerstwem Przemysłu i Handlu współdziałało ściśle Ministerstwo Spraw Zagranicznych, które w połowie 1927 r. opracowało wytyczne dla uaktywnienia działalności gospodarczo-handlowej polskich placówek dyplomatycznych i konsularnych za granicą w celu poprawienia naszego bilansu handlowego i płatniczego²⁴. Realizując wytyczne MSZ konsulat polski w Pradze już od 1926 r. podjął, wspólnie z Delegacją Polską do gdańskiej Rady Portu, akcję w celu częściowego skierowania handlu zagranicznego Czechosłowacji przez Gdańsk. W wyniku tych usiłowań ilość towarów importowanych do Czechosłowacji osiągnęła w 1926 r. 45, zaś w 1927 r. już 112 tys. ton, zaś eksport wzrósł odpowiednio z 1,5 do 7 tys. ton. W r. 1927 wykaz artykułów, które Czechosłowacja importowała przez Gdańsk obejmował prócz 97 tys. ton rudy takie pozycje, jak 7 tys. ton nawozów sztucznych, 5 400 ton żelaza, 1 800 ton chemikalii i szereg drobniejszych pozycji. Bardziej aniżeli import zróżnicowany był niewielki wprawdzie w swej globalnej ilości eksport czechosłowacki przez porty polskie, wówczas głównie przez Gdańsk²⁵.

²¹ R. Kloss, Die Seehandelsstellung der deutschen Ostseehäfen, unter besonderer Berücksichtigung der Wettbewerbslage Stettins, Danzigs und Gdingens, Köln 1935, s. 30, 31.

²² „Podnieść trzeba, że porty nasze nadbałtyckie mogą się stać doskonałym instrumentem handlu naszych południowych sąsiadów i Polska ich interesom chce czynić zadość” — z referatu E. Kwiatkowskiego, ogłoszonego w Poznaniu w pierwszych dniach grudnia 1928 r. na obchodach pięciolecia „Pomeranii”. („Gazeta Poznańska i Pomorska” z dn. 11 XII 1928 r., s. 3; wycinek inser. w aktach AAN, KERM, nr 410, fol. 64).

²³ „Memoriał Zrzeszenia Związków Przemysłowych Zachodniej i Południowej Polski”, najprawdopodobniej z 1927 r., postulując szybką budowę magistrali kolejowej podkreśla, że „koleje polskie będą mogły w znaczniejszym stopniu pośredniczyć w dostarczaniu surowców do Czechosłowacji, które obecnie po największej części odbywa się przez Szczecin”. (AAN, KERM, nr 698, fol. 34).

²⁴ Notatka w sprawie organizacji eksportu polskiego z 26 VIII 1927 r., opracowana przez Referat Mocarstw Zachodnich Wydziału Zachodniego w Departamencie Polityczno-Ekonom. MSZ; AAN, KERM, nr 142.

²⁵ Sprawozdanie konsula RP w Pradze T. Lubaczewskiego pt. Życie gospodarcze Czechosłowacji w r. 1927; AAN, KERM, nr 829, fol. 149.

Poważną rolę we wzroście obrotów czechosłowackich przez Gdańsk i Gdynię odegrały porozumienia taryfowe między PKP a kolejami Czechosłowacji. Ponieważ obowiązująca od 1 IX 1927 r. polsko-czechosłowacka taryfa związkowa nie posiadała zeszytu, obejmującego komunikacje z portami polskimi, z inicjatywy gdańskiej Rady Portu odbyły się w tej sprawie rokowania wprerw w Pradze, a następnie w Gdańsku. W wyniku tych konferencji z dn. 1 III 1929 r. weszła w życie bezpośrednia taryfa morska między Czechosłowacją a portami polskimi, której poszczególne stawki uległy następnie kilku kolejnym obniżkom. W rezultacie tych polskich posunięć zostały zagrożone w Czechosłowacji interesy wszystkich portów, współzawodniczących z Gdańskiem i Gdynią, co wykazuje tabela II.

TABELA II

Wysokość przewoźnego niektórych towarów tranzytu czeskiego do Hamburga, Szczecina Gdańska—Gdyni i Triestu²⁶

(opłata w halerzach na 100 kg w transportach 15-tonowych)

Rodzaj towaru	Stacja	Hamburg	Szczecin	Gdańsk-Gdynia	Triest ²⁷
Deski	Szolyra	3 243	2 871	1 095	2 060
Ruda żelazna	Trzyniec	1 253	974	527	1 330
Żelazo w sztabach	Frysztat	1 777	1 482	1 233	1 915
Fosfaty	Brzeclaw	1 376	1 198	1 013	930

W celu umocnienia pozycji portów polskiego obszaru celnego w obsłudze tranzytu dla Czechosłowacji, polskie sfery oficjalne nie zadowolily się wprowadzeniem tej konkurencyjnej taryfy, lecz przedstawiły stronie czeskiej propozycje utworzenia w Gdyni strefy wolnocłowej, w której Czechosłowacja mogłaby na wzór Hamburga posiadać oddzielny własny basen. W artykule wstępnym oficjalnego organu ministra Kwiatkowskiego²⁸ zaproponowano przy tym, że w gdyńskiej strefie wolnocłowej Czechosłowacja mogłaby sprawować nadzór celno-skarbowy, a nawet zapowiadano zgodę na stacjonowanie statków czechosłowackiej marynarki handlowej w porcie gdyńskim. Artykuł kończył się wyrażonym pod adresem czechosłowackich sfer gospodarczych zapewnieniem, że „wszelkie ich życzenia będą bezwzględnie natychmiast uwzględnione”. W kilka tygodni po ukazaniu się tego artykułu min. Kwiatkowski udał się do Czechosłowacji z kilkudniową wizytą oficjalną, przeprowadzając szereg rozmów z przedstawicielami kół rządowych i sfer gospodarczych, m. in. z prezydentem republiki Masarykiem.

²⁶ Raport konsulatu RP w Morawskiej Ostrawie z 7 V 1929, Transporty czechosłowackie na Gdańsk—Gdynię. AAN, KERM, nr 835, fol. 343—346.

²⁷ Opłaty do Triestu podano dla transportów 10-tonowych (z wyjątkiem rudy żelaznej).

²⁸ F. Hilchen, Wykorzystanie wolnocłowej strefy w Gdyni dla ruchu tranzytowego z Czechosłowacji, „Przemysł i Handel”, nr 32/1929.

Trzeba jednak stwierdzić, że wysunięte wówczas przez Polskę propozycje nie zostały przyjęte przez stronę czeską. Przyczyną tego była niewątpliwie poparta przez czynniki oficjalne Rzeszy kontrakcja portów niemieckich. Na jej czoło wysunął się Szczecin, najbardziej w owym czasie zagrożony na odcinku czechosłowackim przez konkurencję portów polskich. Przełomowym w tej dziedzinie stał się r. 1930, kiedy to Szczecin podjął szereg kroków w celu przeciwstawienia się konkurencji portów polskich. W dn. 27 i 28 czerwca tego roku przebywała w Szczecinie na zaproszenie miejscowej Izby Przemysłowo-Handlowej kilkudziesięcioosobowa grupa przedstawicieli czechosłowackich sfer gospodarczych, wśród nich przedstawiciele Związku Czechosłowackich Izb Przemysłowo-Handlowych i Związku Przemysłowców Morawskich. Prócz reprezentantów miejscowych sfer gospodarczych w rozmowach z Czechami, a raczej w znacznej większości z czechosłowackimi Niemcami, brali udział przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji Rzeszy oraz pruskiego Ministerstwa Handlu i Przemysłu. Celem rokowań było przekonanie gości czechosłowackich, że tranzyt przez port szczeciński daje gospodarce czeskiej więcej korzyści, aniżeli tranzyt przez Hamburg względnie porty polskiego obszaru celnego. Szczególnie wiele argumentów zawierały wywody syndyka szczecińskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, dr H. Schradera, który wygłosił zasadniczy referat o znaczeniu portu szczecińskiego dla czechosłowackiej gospodarki narodowej²⁹. Przedstawiciele władz państwowych wskazywali na perspektywy wzrostu znaczenia Szczecina dla Czechosłowacji w ramach przyszłych poważniejszych przeobrażeń gospodarczych i politycznych. Dyrektor ministerialny Schultze z pruskiego Ministerstwa Handlu i Przemysłu ujął problemy powiązań Szczecina z Czechosłowacją na tle idei Paneuropy, o której powiedział, że kryje w sobie duże możliwości na przyszłość. Dr Gährs z Ministerstwa Komunikacji Rzeszy poświęcił swe przemówienie przyszłej rozbudowie Odry jako drogi wodnej oraz zwrócił uwagę na możliwości, wpływające ze zrealizowania projektu budowy kanału Odra—Dunaj³⁰. Gährs nawiązał zresztą do tezy głównego referenta, który mówił o konieczności zbudowania tego kanału, przy czym Schrader nie omieszkał nadać temu postulatowi ostrza antykomunistycznego i antyradzieckiego³¹.

W sierpniu tego samego roku bawiła w Szczecinie grupa czeskich publicystów ekonomicznych. Miejscowe koła gospodarcze, w pierwszym zaś rzędzie dyrektor portu i były minister komunikacji Rzeszy, dr R. Krohne, usiłowały

²⁹ Por. przypis 2.

³⁰ Sprawozdanie ekonomiczne konsulatu polskiego w Szczecinie z 11 VII 1930 w sprawie wycieczki czechosłowackich sfer gospodarczych w Szczecinie; AMSZ, Konsulat szczeciński, nr 3, raporty handlowe za r. 1930.

³¹ Schrader powiedział m. in.: „Wir... hoffen und wünschen, dass sich die Wirtschaft der beteiligten Staaten (tj. Czechosłowacji i Niemiec) mit aller Kraft für den Bau dieses Kanals einsetzt, der... im höchsten Masse alle Wünsche erfüllen, Brot und Arbeit bringen und die europäischen Nationen zum späteren schwersten Kampf zur Erhaltung Europas verbinden wird” (podkreślenie B. D.).

zjednać ich dla sprawy bliższego powiązania Czechosłowacji z portem szczecińskim. W wygłoszonym wobec dziennikarzy czeskich referacie dr Krohne oskarżał Polaków o stosowanie *dumpingu* frachtowego podkreślając, że *dumping* ten

„nie będzie mógł się ciągnąć po wieczne czasy, gdyż możliwości subwencjonowania posiadają pewne granice, których nie można przekroczyć”

i że porty polskiego obszaru celnego

„prędzej czy później ustąpić będą musiały miejsca portom, posiadającym lepsze naturalne warunki geograficzne”³².

Znamienna dla atmosfery, która cechowała ówczesny etap walki Szczecina i portów polskiego obszaru celnego o pozyskanie czeskiego klienta, była okoliczność, że polski konsulat w Szczecinie potrafił poza plecami honorowego konsula Czechosłowacji w Szczecinie, z pochodzenia Niemca, porozumieć się z uczestnikami owej dziennikarskiej wycieczki i skłonić ich do zwiedzenia Gdyni. Dziennikarzy czeskich pozyskano w porcie gdyńskim nawet dla takich spraw, jak kierowanie emigracji czechosłowackiej przez Gdynię, wysyłanie Czechów do polskich szkół morskich i utworzenie konsulatu czechosłowackiego w Gdyni³³.

Staraniem o odzyskanie i rozszerzenie tranzytu czeskiego sfery gospodarcze Szczecina poświęcały w następnych miesiącach wiele wysiłków. Tematyka ta była często poruszana na zebraniach miejscowej Izby Przemysłowo-Handlowej, często pisała o nich miejscowa prasa. We wszystkich wystąpieniach podkreślano konieczność polepszenia komunikacji z Czechosłowacją, zwłaszcza w obliczu postępującej szybko budowy magistrali kolejowej Herby Nowe — Gdynia. Domagano się również obniżenia opłat przewozowych dla tranzytu czeskiego i opracowania nowych form organizacyjnych, ułatwiających rozwój kontaktów gospodarczych z Czechosłowacją. W tym czasie wysunięto w Szczecinie projekt powołania do życia specjalnej Niemiecko-Czechosłowackiej Izby Handlowej z siedzibą w Szczecinie. Ponieważ wybór Szczecina na siedzibę tej Izby wywoływał sprzeczności innych miast niemieckich, głównie Hamburga, Magdeburga i Drezna, w marcu 1931 r. zorganizowano przy Izbie Handlowej w Ołomuńcu — Czeski Komitet dla obrotu gospodarczego Czechosłowacji ze Szczecinem, jednoczący przedstawicieli izb handlowych kilku miast. Były to miasta: Bratysława, Brno, Ołomuniec, Liberec, Opawa i Hradec Kralowe³⁴. Na ten okres przypada również założenie przedstawicielstwa portu szczecińskiego w Pradze, na co rząd polski odpowiedział założeniem w stolicy Czechosło-

³² Raport ekonomiczny konsulatu polskiego w Szczecinie z 23 VIII 1930, AMSZ, Konsulat szczeciński, nr 3, raporty handlowe za r. 1930.

³³ Pismo konsula polskiego w Szczecinie J. Lechowskiego z 15 XII 1930 do poselstwa PR w Berlinie. AMSZ, Kons. szczec. w. 3, raporty handlowe za r. 1930.

³⁴ Sprawozdanie ekonomiczne konsulatu polskiego w Szczecinie z 11 IV 1931, AMSZ, kons. szczec. nr 11, raporty handlowe 1931—1933. Por. również E. Ewert, Der Stettiner Hafen seit Beendigung des Weltkrieges, książka bez miejsca wydania, wydana po 1932 r., s. 98.

wacji od r. 1932 przedstawicielstwa Polskich Kolei Państwowych oraz portów w Gdańsku i Gdyni. Port szczeciński nie ograniczył się zresztą do przeciwstawienia się polskim usiłowaniam jedynie na terenie Czechosłowacji, lecz usiłował stanąć do walki konkurencyjnej z Gdańskiem i Gdynią również w pozostałych krajach Europy środkowej i południowo-wschodniej. Jednym z przejawów tej działalności była przedsięwzięta w październiku 1933 r. podróż dyrektora portu szczecińskiego, Krohnego, do Budapesztu³⁵.

Walka konkurencyjna pomiędzy Szczecinem a portami polskiego obszaru celnego doprowadziła również do kilkakrotnego obniżenia taryfy tranzytowej dla towarów czeskich tak ze strony polskiej, jak i niemieckiej. Z walki tej strona polska wychodziła przeważnie zwycięsko. Jedno ze sprawozdań polskiego Ministerstwa Komunikacji podkreślało, że rozwój obsługi tranzytu czechosłowackiego przez porty polskiego obszaru celnego polega głównie „na systematycznym pozyskiwaniu coraz to dalszych obszarów w kierunku na zachód

TABELA III

Tranzyt czechosłowacki przez Szczecin, Hamburg i porty polskiego obszaru celnego w dwudziestoleciu międzywojennym (w tys. ton)

Lata	Tranzyt przez Hamburg	Niepełny tranzyt globalny przez Szczecin	Tranzyt przez porty polskiego obszaru celnego
1913	1 551	32	
1920	947	400	
1921	1 589	234	
1922	949	205	
1923	1 217	1 191	
1924	1 862	645	
1925	1 628	798	
1926	3 038	759	46
1927	2 076	650	119
1928	2 156	789	155*
1929	1 695	877	
1930	1 677	745	361*
1931	1 699	562	271*
1932	1 373	163	98
1933	1 310	163	260
1934	1 223	256	378
1935	1 258	371	533
1936	1 454	444	582
1937	1 913	880	1 259
1938	1 361	924	

* Tylko ruda żelazna dla Czechosłowacji przez Gdańsk.

³⁵ Sprawozdanie ekonomiczne konsulatu szczec. z 11 X 1930; AMSZ, kons. Szczec. w. 3, raporty handlowe za r. 1930.

i południe". Jeśli w r. 1931 zasięg portów polskich ograniczał się do Słowaczyny i wschodniej części Moraw, to w końcu 1932 r. przeszły z portów polskich do północnych okręgów Czech właściwych pierwsze transporty bawelny³⁶. Gdańsk i Gdynia poczęły więc na terenie Czechosłowacji przeciwstawiać się nie tylko Szczecinowi, ale również Hamburgowi i Bremie.

Kolejną poważniejszą próbę przeciwstawienia się wpływowi portów polskich na terenie Czechosłowacji podjął Szczecin w 1933 r., kierując ją zresztą w większym jeszcze stopniu przeciwko Hamburgowi aniżeli przeciw Gdańskowi i Gdyni. W kwietniu tego roku została mianowicie otwarta przez amerykańskie towarzystwo żeglugowe „Scantic Line” bezpośrednia linia regularna, łącząca Szczecin z Nowym Jorkiem i Filadelfią. Nowa ta linia miała służyć przede wszystkim obsłudze tranzytu czechosłowackiego, austriackiego, węgierskiego i rumuńskiego. W związku z tym dla działalności akwizycyjnej

TABELA IV

Tranzyt czechosłowacki przez Szczecin w dwudziestoleciu międzywojennym (w tys. ton)

Lata	Tranzyt kolejowy	Niepełny tranzyt łączony (Odra+kolej)	Niepełny tranzyt globalny	W tym przywóz rudy	Procentowy udział rudy w globalnym tranzycie
1913	22	10	32	10	31
1920	24	376	400	387	97
1921	166	68	234	145	71
1922	105	100	205	136	66
1923	971	220	1 191	1 100	92
1924	187	458	645	608	94
1925	209	589	798	747	94
1926	264	495	759	609	80
1927	270	380	650	515	79
1928	680	109	789	670	85
1929	603	274	877	731	83
1930	463	282	745	651	87
1931	368	194	562	507	90
1932	103	60	163	122	74
1933	115	48	163	112	69
1934	196	60	256	192	75
1935	245	126	371	311	84
1936	314	130	444	371	84
1937	742	138	880	705	80
1938	827	97	924	679	73

³⁶ Sprawozdanie polskiego Min. Komunikacji z polityki taryfowej, przesłane 14 II 1934 r. do Biura Ekonomicznego Prezydium Rady Ministrów. AAN, KERM, nr 1175, fol. 176—181.

„Scantic Line” utworzyła specjalną firmę „Continental-Amerika” (w skrócie „Contam”) z filiami w Szczecinie i Pradze.

Pierwsze propozycje założenia bezpośredniej linii Szczecin — Nowy Jork przedstawili reprezentanci portu szczecińskiego dyrekcji „Scantic Line” jeszcze w 1929 r. Rokowania w tej sprawie uległy jednak wówczas zawieszeniu, ponieważ szczecińskie koła gospodarcze uzależniały przyznanie towarzystwu szeregu proponowanych przezeń przywilejów jedynie w wypadku zlikwidowania utrzymywanych przez „Scantic Line” połączeń między Gdynią a Ame-

TABELA V

Kolejowy tranzyt czechosłowacki przez Szczecin w dwudziestoleciu międzywojennym według przywozu i wywozu (w tys. ton)

Lata	Przywóz do Czechosłowacji	Wywóz z Czechosłowacji	Ogółem	Przywóz rudy	Obroty ogółem bez przywozu rudy
1913	17	5	22	—	22
1920	22	2	24	11	13
1921	119	47	166	76	90
1922	77	28	105	36	69
1923	934	37	971	880	91
1924	168	19	187	149	38
1925	185	24	209	157	52
1926	141	123	264	114	150
1927	199	71	270	135	135
1928	628	52	680	561	119
1929	562	41	603	458	145
1930	416	47	463	369	94
1931	338	30	368	313	55
1932	88	15	103	61	42
1933	91	24	115	64	51
1934	173	23	196	131	65
1935	226	19	245	185	60
1936	300	14	314	241	73
1937	642	100	742	567	175
1938	673	154	827	582	245

ryką, na co amerykańskie towarzystwo żeglugowe nie chciało się jednak zgodzić. Z tego też powodu do otwarcia linii doszło dopiero w 1933 r., kiedy to Szczecin przyznał towarzystwu znaczne przywileje, niezależnie od okoliczności, że w dalszym ciągu nie zgadzało się ono na likwidację swoich powiązań z Gdynią.

Już po kilku tygodniach działalności nowej linii okazało się, że może ona liczyć na dostateczną ilość ładunków. Co tydzień bowiem opuszczały Szczecin statki amerykańskiego towarzystwa, zabierając za każdym razem 500—700 ton drobnicy. Z Czechosłowacji wywożono głównie chmiel, siód, szmaty, zioła

lecznicze i ołówki, z Austrii pierze, ołówki i wina butelkowane. Ten ostatni produkt był również obiektem tranzytu węgierskiego.

Linia Szczecin — Nowy Jork okazała się w pełni rentowna. Już pierwsze jej sukcesy zapowiadały możliwość znacznego rozwoju tranzytu państw środkowoeuropejskich przez port szczeciński, co wywołało poważne zaniepokojenie Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie, tym bardziej, że firma „Contam” próbowała nawet odciągnąć od Gdyni część polskich ładunków drobnicowych. Z tego też powodu Ministerstwo Przemysłu

TABELA VI

Główne pozycje kolejowego tranzytu czechosłowackiego przez Szczecin w dwudziestoleciu międzywojennym (w tys. ton)

Lata	Przywóz do Czechosłowacji							Wywóz z Czechosłowacji		
	ruda	żelazo i żłom	gliny	ryby	drzewo i celuloza	oleje	kamienie	żelazo i stal	zboże	owoce
1913	—	2	1	1	0	1	9	0	1	—
1921	76	16	0	1	0	2	5	14	2	1
1922	36	28	—	4	0	1	3	11	3	1
1923	880	38	2	7	0	1	3	15	2	2
1924	149	2	1	8	0	1	4	5	2	2
1925	157	5	3	5	1	1	3	5	1	2
1926	114	12	3	4	1	1	4	14	2	2
1927	135	42	4	3	1	1	3	22	7	2
1928	561	47	5	3	2	1	2	31	5	3
1929	458	82	5	4	1	1	3	18	8	3
1930	369	24	4	3	1	1	3	8	9	2
1931	313	4	2	2	1	1	5	13	6	1
1932	61	3	2	2	1	1	4	7	2	4
1933	64	3	3	2	3	2	4	8	3	4
1934	131	6	1	0	3	1	5	11	0	1
1935	185	0	0	2	4	1	4	0	0	0
1936	241	0	0	2	5	1	6	0	0	0
1937	567	1	1	2	6	1	8	—	—	1
1938	582	0	0	1	1	0	7	—	0	0

i Handlu wszczęło energiczną akcję protestacyjną wobec naczelnej dyrekcji „Scantic Line”. Akcja ta okazała się jednak wkrótce niepotrzebna, gdyż równocześnie z kołami polskimi do walki o zlikwidowanie szczecińskiej linii przystąpiły gospodarze koła Hamburga osiągając szybko pełny sukces. Potężne zachodniemieckie towarzystwa żeglugowe „Hapag” i „Norddeutscher Lloyd” uzyskały mianowicie za pośrednictwem amerykańskiej linii „United

States Lines" bezpośrednią pomoc rządu amerykańskiego, który zagroził dyrekcji „Scantic Line” odebraniem wysokiej subwencji za przewożenie poczty do państw skandynawskich i bałtyckich, jeśli nie zrezygnuje ona z rejsów do Szczecina.

W wyniku tej ingerencji już w grudniu tego samego roku linia bezpośredniej żeglugi Szczecin—Nowy Jork została zlikwidowana³⁷.

W takich okolicznościach szczecińskie koła gospodarcze straciły zupełnie nadzieję utrzymania tranzytu z tego regionu Europy w warunkach walki konkurencyjnej skierowanej równocześnie przeciwko Hamburgowi i portom

TABELA VII

*Tranzyt czechosłowacki przez Hamburg w dwudziestoleciu międzywojennym
wg podziału na przywóz i wywóz (w tonach)*

Lata	Przywóz do Czechosłowacji			Wywóz z Czechosłowacji		
	koleją	Łabą	razem	koleją	Łabą	razem
1913	41 625 ¹	691 197	732 822	48 093	769 760	817 853
1920	93 350	467 348	560 698	29 109	357 467	386 576
1921	679 418	441 524	1 120 942	142 878	324 712	467 590
1922	323 377	133 941	457 318	169 555	322 403	491 958
1923	317 253	215 131	532 384	221 422	462 902	684 324
1924	256 645	665 216	921 861	147 309	792 806	940 115
1925	292 530	563 532	856 062	117 506	654 492	771 997
1926	248 520	463 404	711 924	976 203	1 350 100	2 326 303
1927	309 377	713 953	1 023 330	372 916	679 479	1 052 395
1928	422 101	738 992	1 161 093	297 148	697 705	994 853
1929	140 309	620 928	761 237	344 942	588 980	933 922
1930	323 947	450 816	774 763	273 802	628 699	902 501
1931	240 328	623 593	863 921	219 750	615 457	835 207
1932	186 342	433 834	620 176	133 515	619 331	752 846
1933	206 105	525 867	731 972	157 525	420 472	577 997
1934	301 915	367 134	669 049	246 049	307 728	553 777
1935	284 868	389 529	674 397	268 094	315 152	583 246
1936	281 914	453 129	735 043	256 796	461 717	718 513
1937	274 970	469 040	744 010	360 016	809 108	1 169 124
1938	217 133	387 193	640 809	214 594	484 916	720 611
		+36 483 ²			+21 101 ²	

¹ tylko Czechy

² okręg sudecki (Sudetengau)

³⁷ Szczegółowe oświetlenie problemu bezpośredniego połączenia liniowego Szczecin—Ameryka w 1933 r. omawia sprawozdanie morskie konsula polskiego w Szczecinie H. Sztarka za r. 1933. (AMSZ, kons. szczec. w. 11). Akta konsulatu szczecińskiego z 1933 r. zawierają również obszerną korespondencję w tej sprawie. (AMSZ, kons. szczec. w. 16), „Żegluga” (1933—1937).

polskiego obszaru celnego. Koła te doszły również do przekonania, że głównym konkurentem Szczecina jest zdecydowanie port hamburski i że wobec tego należy poszukać *modus vivendi* z portami polskiego obszaru celnego, a być może uzyskać nawet ich pomoc w walce przeciwko Hamburgowi. W związku z tym od października 1933 r. przedstawiciele tych kół poczęli przedkładać w pierw polskiemu konsulowi w Szczecinie, później zaś innym polskim osobistościom oficjalnym, aż do ministra przemysłu i handlu Rajchmana włącznie, propozycje takiej współpracy. Składając pierwszą tego rodzaju propozycję w dniu 21 X 1933 r. dyrektor handlowy portu szczeciń-

TABELA VIII

Tranzyt czechosłowacki przez porty polskiego obszaru celnego w latach 1926-1937
(w tys. ton)

Lata	Przez Gdynię			Przez Gdańsk			Ogółem przez porty polskiego ob. cel.		
	do Czechosł.	z Czechosł.	razem	do Czechosł.	z Czechosł.	razem	do Czechosł.	z Czechosł.	razem
1926				45	1	46	45	1	46
1927				112	7	119	112	7	119
1928									155*
1930									361*
1931									271*
1932	19	1	20	55	23	78	74	24	98
1933	66	4	70	124	66	190	190	70	260
1934	84	15	99	196	83	279	280	98	378
1935	116	14	130	328	75	403	444	89	533
1936	79	14	93	374	115	489	453	129	582
1937	178	45	223	627	409	1 036	805	454	1 259

* Tylko ruda żelazna dla Czechosłowacji przez Gdańsk

skiego dr E. Oldenburg podkreślał, iż należy zakończyć walkę taryfową pomiędzy Szczecinem a Gdańskiem i Gdynią, gdyż „na konkurencji portów polskich i Szczecina korzysta „ten trzeci, tj. Czechosłowacja”. Oldenburg sugerował, iż w imię korzyści politycznych Szczecin powinien uzyskać kontyngent przeładunkowy polskiego węgla i przeznaczonej dla hut polskich rudy w wysokości miliona ton rocznie, zaś „zmniejszenie się obrotu w portach polskich o ten milion mogłoby być zrekomensowane wyższymi stawkami na towarach czeskich”, co „miałoby w wyniku wielki wpływ na uspokojenie opinii pod względem politycznym, gdyż całe zagadnienie 'korytarza'... przestałoby być zmorą dla szczecińskiego portu”³⁸. W stosunku do kilkakrotnie ponawianych tego rodzaju propozycji strona polska zastosowała taktykę przewlekania, nie myśląc jednak angażować się po stronie Szczecina

³⁸ Konsul polski w Szczecinie 21 X 1933 do Poselstwa Polskiego w Berlinie (AMSZ, kons. szczec., w. 18, „Sprawy portowe”).

w walkę z Hamburgiem. Najdobitniej stanowisko Polski w tej sprawie precyzowało pismo dyrektora Departamentu Morskiego Min. Przemysłu i Handlu Z. Moździeńskiego z dnia 31 V 1935 r., skierowane do Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Podkreślało ono, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu „uważa nawiązywanie obecnie jakichkolwiek rozmów dotyczących porozumienia między portami polskiego obszaru celnego a Szczecinem za niewskazane”, gdyż „znaczenie (Szczecina) w handlu zamorskim jest tylko lokalne”. Pismo podkreślało również, że:

„w obecnej chwili porty nasze znajdują się w fazie jak najusilniejszego zdobywania sobie nowych transakcyj tranzytowych drogą ułatwień taryfowych i innych udogodnień, rywalizują też na tym polu tak z niemieckimi, jak adriatyckimi portami”³⁹.

Niezależnie od prób porozumienia się z portami polskiego obszaru celnego Szczecin kontynuował nadal w ramach ogólnej polityki tranzytowej Rzeszy wysiłki, mające na celu odzyskanie tranzytu utraconego na rzecz polskich portów. Jednym z czynników, ułatwiających mu tę działalność było wprowadzenie przez koleje Rzeszy w r. 1934 zasady, iż koleje te przejmować będą automatycznie stawki przewozowe, jakie na przewóz towarów do portów polskich wprowadzą PKP (tzw. „Auslobung”). Prócz tego koleje niemieckie poczęły przyjmować przewoźne za tranzyt przez Niemcy w tzw. „Registermarkach” lub innych niemieckich papierach wartościowych, co wobec ich niskiego kursu było równoznaczne z refakcją dochodzącą do 30% opłaty taryfowej. Politykę dalszego obniżania opłat i stosowania ulg dla tranzytu prowadziły też, wraz z kolejami, wszystkie porty niemieckie ze Szczecinem włącznie⁴⁰.

Główną odpowiedzią na taryfowe posunięcia niemieckie było uruchomienie wolnego obszaru celnego w porcie gdyńskim oraz dalsza rozbudowa systemu przedstawicielstw polskich portów w innych krajach europejskich⁴¹, z których tranzyt dochodził do Polski, korzystając częściowo z pośrednictwa kolei czechosłowackich. Jeśli chodzi o strefę wolnocłową portu gdyńskiego, którą oddano do użytku w początkach 1934 r., organ min. Kwiatkowskiego podkreślał w specjalnym artykule okolicznościowym, że jej otwarcie stanie się poważnym impulsem dla dalszego rozwoju ruchu tranzytowego do Czechosłowacji, Austrii, Rumunii oraz na Węgry⁴².

³⁹ Cytowane pismo patrz: AMSZ, kons. szczec., w. 18, Sprawy portowe. Próby nawiązania przez Szczecin współpracy z Gdańskiem i Gdynią, skierowane tak przeciw Hamburgowi, jak i Czechosłowacji, omawiają sprawozdania morskie konsulatu polskiego w Szczecinie za r. 1933 (AMSZ, kons. szczec., w. 11), 1934 (w. 12) i 1935 (w. 13). Prócz tego korespondencja w tej sprawie zawarta jest w teczkach „Żegluga” (wiązka 16) oraz „Sprawy portowe” (w. 18).

⁴⁰ „Rola Gdyni w handlu zagranicznym Rzeczypospolitej Polski”, artykuł zamieszczony w „Roczniku Rady Interesantów Portu w Gdyni” za rok 1934, s. 247.

⁴¹ W samym tylko 1934 r. otwarto takie przedstawicielstwa w Wiedniu i Budapeszcie, zaś poza Europą w Tel Awiwie.

⁴² R. P(iłsudski?), Wolny port w Gdyni, „Przemysł i Handel”, nr 33/1933, s. 1021—22.

W realizacji tych założeń polskiej polityki taryfowej zainteresowana była również i Czechosłowacja, która systematycznie zwiększała swoje obroty tranzytowe przez Gdańsk i Gdynię. W okresie panowania Hitlera coraz poważniejszą rolę zaczęły odgrywać w tym względzie czynniki polityczne, mianowicie prześladowania ludności żydowskiej w Niemczech oraz wzrastające wciąż, zwłaszcza po przyłączeniu Austrii do Rzeszy, poczucie zagrożenia zewnętrznego Czechosłowacji ze strony niemieckiego imperializmu. W tym też duchu rozumiano otwarcie w początkach 1938 r. konsulatu czechosłowackiego w Gdyni⁴³.

Niezależnie od spowodowanego wymienionymi już względami rozwoju tranzytu czechosłowackiego przez Gdańsk i Gdynię, wzrastały równocześnie czechosłowackie przeładunki portu szczecińskiego, co spowodowane było w głównej mierze znacznym wzrostem produkcji przemysłu hutniczego Czechosłowacji. Jest również rzeczą interesującą, że dokonywało się nieustannie przesunięcie tranzytu czeskiego na wschód, do portów nadbałtyckich, co oznaczało, że już w okresie międzywojennym zaczęła zarysowywać się tendencja odchodzenia czechosłowackiego tranzytu od Hamburga.

Dopiero na tle omówionej tu w olbrzymim skrócie międzynarodowej walki o tranzyt czeski można przedstawić ilościowy rozwój tego tranzytu przez port szczeciński. Dla pełniejszego podkreślenia jego tendencji rozwojowych wykażemy go na tle udziału w tranżycie czechosłowackim ze strony Hamburga i portów polskiego obszaru celnego. Przedstawione poniżej zestawienia statystyczne wykazują jednak pewne luki, zaś w odniesieniu do portu szczecińskiego nie mogą być uważane za ścisłe, gdyż zawierają dane zaniżone. Oficjalne statystyki niemieckie nie notowały bowiem specjalnie obrotów tranzytowych. W odniesieniu do Czechosłowacji można dość dokładnie odtworzyć wysokość jej tranzytu przez Hamburg na podstawie oficjalnej statystyki kolejowej, publikowanej systematycznie w wydawnictwie Głównego Urzędu Statystycznego Rzeszy pt. „Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen” oraz statystyki przewozów rzecznych, ogłaszanej w wydawnictwie tego urzędu pt. „Die Binnenschiffahrt”. Statystyki niemieckie nie uwzględniały jednak przewozów za pośrednictwem „żeglugi łamanej”, znaczna zaś część obrotów tranzytowych Szczecina z Czechosłowacją odbywała się właśnie tą drogą (Odrą do Koźła lub w mniejszej ilości do Wrocławia, stamtąd zaś koleją do Czechosłowacji). Pewną pomoc w określeniu wysokości tranzytu korzystającego z łamanej żeglugi odrzańskiej, może stanowić zestawienie niektórych pozycji statystyki kolejowej ze statystyką żeglugi śródlądowej. W ten sposób można uzyskać wysokość przewozów głównego artykułu tranzytu czeskiego przez Szczecin, którym była ruda. Statystyka kolejowa podaje mianowicie kolejowe przewozy rudy z niemieckiej części Śląska do Czechosłowacji.

⁴³ Na tę okoliczność zwracają uwagę raporty poselstwa polskiego w Pradze z okresu między „Anschlusssem” a utworzeniem „Protectoratu” (AAN, KERM, nr 831, Poselstwo w Pradze).

Ze względu na brak kopalń rudy na Dolnym Śląsku oraz na Opolszczyźnie można przyjąć, że całość rudy przewożonej koleją z Koźła lub Wrocławia do Czechosłowacji wchodziła w skład tranzytu czeskiego, korzystającego z portu w Szczecinie. Te obliczenia możliwe są jednak tylko w wypadku rudy, w innych natomiast trudno wyodrębnić towary wyprodukowane na Dolnym Śląsku i Opolszczyźnie od towarów przechodzących przez te tereny tranzytem ze Szczecina. Dlatego też ogólna ilość tranzytu czeskiego, korzystającego z usług portu szczecińskiego, uległa wspomnianemu już zaniżeniu i uzyskanie odnoszących się doń dokładnych danych wymagać będzie prawdopodobnie wielu żmudnych poszukiwań.

Jeżeli chodzi o tranzyt czechosłowacki przez Gdynię, to aż do 1932 r. ani Urząd Morski w Gdyni, ani nawet GUS nie prowadziły statystyki tranzytu. Dla okresu wcześniejszego dysponujemy jedynie szczegółową statystyką tranzytu w r. 1926 i 1927, co zawdzięczamy zachowaniu jej w aktach polskiego konsulatu w Pradze oraz zanotowaniu w aktach polskich placówek konsularnych w Czechosłowacji i Szczecinie częściowych danych, dotyczących przywozu rudy dla Czechosłowacji przez port gdański w latach 1929, 1930 i 1931. Począwszy jednak od r. 1932 dysponujemy opublikowaną w „Roczniku Morskim i Kolonialnym”⁴⁴ statystyką czechosłowackiego tranzytu przez Gdańsk i Gdynię aż po 1937 r.

V. SPRAWA KANAŁU ODRA—DUNAJ A POWIĄZANIE CZECHOSŁOWACJI ZE SZCZECINEM

Główna przewaga Hamburga nad Szczecinem w dziedzinie obsługi czechosłowackiego tranzytu polegała na jego doskonałym powiązaniu z zapleczem czechosłowackim za pośrednictwem Łaby. Nic dziwnego więc, że z chwilą przystąpienia do intensywnej walki o odciążenie tego tranzytu od Hamburga poczęto w Szczecinie wiązać coraz większe nadzieje z kanałem Odra—Dunaj. Główną przeszkodą w realizacji tego przedsięwzięcia stanowiły jednak trudne warunki żeglugowe na Odrze. Usunięcie ich wymagało zlikwidowania deficytu wody w Odrze wynoszącego pół miliarda metrów sześciennych. Celowi temu służyć miała budowa kilku wielkich zbiorników retencyjnych, jednak aż do okresu wielkiego kryzysu gospodarczego realizacja odpowiednich planów, opracowanych jeszcze przed I wojną światową, postępowała bardzo opieszale. Prace te przyspieszono jednak w okresie wielkiego kryzysu lat 1929—1933, a więc w czasie scharakteryzowanego już wzmożenia wysiłków szczecińskich kół gospodarczych nad wzmocnieniem powiązań Szczecina z Czechosłowacją. Dopiero też w tym czasie poczęto w kołach gospodarczych Szczecina traktować jako realną możliwość zbudowanie kanału Odra—Dunaj i wykorzystanie go dla zwiększenia wpływów Szczecina w Czechosłowacji oraz innych krajach położonych nad Dunajem. Koła te poddały się nawet złudnym marzeniom o szybkim oddaniu do użytku tego

⁴⁴ „Rocznik Morski i Kolonialny”, Warszawa 1938, s. 100.

kanalu. W lipcu 1931 r. zarząd portu szczecińskiego zapowiedział na specjalnej konferencji prasowej szybkie podjęcie prac nad budową kanału na wszystkich od razu jego odcinkach⁴⁵. W rzeczywistości jednak aż do narzucenia Czechosłowacji postanowień monachijskich projekt budowy kanału nie wyszedł poza stadium wstępnych dyskusji niemiecko-czechosłowackich. Powściągliwość Czechów w stosunku do tego projektu związana była w znacznym stopniu z obawą, iż kanał ten ułatwi kapitałowi niemieckiemu wzmoczenie penetracji tak w Czechosłowacji, jak i innych państwach Europy południowo-wschodniej. Dalszy przebieg wypadków w pełni potwierdził te obawy. W kilka dni po zawarciu umowy monachijskiej rząd III Rzeszy polecił profesorowi politechniki wrocławskiej F. Zunkerowi przygotować w przyspieszonym tempie roboczy plan budowy kanału Odra—Dunaj. Niemiecko-czechosłowacką umowę o wspólnej budowie kanału podpisano w Berlinie w dniu 20 XI 1938 r. wraz z dwoma innymi znamienymi umowami, mianowicie umową o definitywnym ustaleniu granicy i budowie na czeskim terenie eksterytorialnej niemieckiej autostrady. Pod względem polityki transportowej oznaczało to zapowiedź zupełnej utraty przez porty polskiego obszaru celnego — głównie na rzecz Szczecina — całego tranzytu z państw położonych na południe od Polski. Pod tym względem zgodni byli kierownicy polskich placówek konsularnych w Pradze, Morawskiej Ostrawie i innych miastach czechosłowackich oraz ich koledzy we Wrocławiu, Hamburgu i Szczecinie. W wygłoszonym w MSZ w marcu 1939 r. referacie o sytuacji Szczecina i portów polskiego obszaru celnego w związku z budową kanału Odra—Dunaj, konsul Russocki, szukając dróg ratunku przed zupełnym podporządkowaniem tego regionu Europy gospodarczej i politycznej hegemonii Niemiec sugerował zupełnie w ówczesnej sytuacji ekonomicznej Polski fantastyczne plany budowy połączenia wodnego Bałtyk—Morze Czarne na trasie Wisła—Dniestr—Prut i Wisła—Dunaj. W sugestjach tych nawiązywał zresztą Russocki do wypowiedzi wicepremiera Kwiatkowskiego na posiedzeniu komisji inwestycyjnej sejmu z dn. 15 lutego 1939 r. W przeciwieństwie jednak do Kwiatkowskiego, który przyznawał, iż pomysł jest nierealny ze względu na brak środków finansowych, Russocki proponował, by w związku z wyjazdem płka Koca do Londynu w sprawie uzyskania pożyczki angielskiej zainteresować rząd Wielkiej Brytanii sprawą budowy proponowanych przez siebie kanałów⁴⁶. Na jakie bezdroża zesłała myśl polityczna ówczesnej Polski

⁴⁵ Sprawozdanie ekonomiczne konsula polskiego w Szczecinie z 11 VII 1931 w sprawie budowy kanału Odra—Dunaj. AMSZ, kons. szczec. w. 11, raporty handlowe 1931—1933.

⁴⁶ W sprawie budowy kanału Odra—Dunaj wiele materiałów zawierają: kolejne sprawozdania morskie konsulatu polskiego w Szczecinie za lata 1932—1938 i niektóre specjalne raporty i opracowania tego konsulatu (np. wzmiankowane już w przyp. 45 sprawozd. ekonom. z 11 VII 1931); referat konsula H. Sztarka, Układ gospodarczo-komunikacyjnych stosunków polsko-niemieckich w świetle zagadnień politycznych na Bałtyku ze stycznia 1937 r. oraz referat konsula W. Russowskiego,

świadczy okoliczność, że niektóre koła gospodarcze nie podzielały wcale pomonachijskich obaw wicepremiera i kierowników polskich placówek konsularnych w Czechosłowacji i Niemczech. Charakterystyczny pod tym względem był artykuł wstępny oficjalnej „Polski Gospodarczej” z dnia 19 XI 1938 r., pt. Tranzyt portowy na tle ostatnich zmian politycznych. Poważny znawca zagadnień tranzytowych A. Rudzki twierdził w nim, że „w dążeniu, aby nie dać żadnej drodze przewozowej morskiej stanowiska monopolistycznego” — Czechosłowacja w dalszym ciągu będzie rozwijała swój tranzyt przez Gdańsk i Gdynię. „Wszystkie dotychczasowe argumenty pozostały w mocy — konkludował Rudzki — można się więc spodziewać, że i kierunek polityki pozostanie bez zmian”⁴⁷. Jak dalekimi od rzeczywistości były opinie niektórych kół politycznych w Warszawie świadczy założenie już w kilka tygodni po Monachium przedstawicielstwa PKP i portów polskich w Bratysławie. Jak podkreślał bowiem autor cytowanego wyżej artykułu, w Warszawie spodziewano się, że „gdy Słowacja prowadzić będzie mogła bardziej samodzielną politykę komunikacyjną, stosunki jej z portami polskiego obszaru celnego ulegną zapewne silnemu wzmoczeniu”.

Przy omawianiu powiązań Szczecina z Czechosłowacją nie sposób pominąć choćby tylko w formie podkreślenia, że powiązania te nie miały charakteru wyłącznie ekonomicznego i technicznego, lecz mocno łączyły się z problemami polityki międzynarodowej. Wystarczy przypomnieć choć kilka wypowiedzi czołowych niemieckich działaczy gospodarczych z okresu międzywojennego, by uzmysłowić sobie, że w uzależnieniu Czechosłowacji od portów morskich Rzeszy imperializm niemiecki widział jeden z instrumentów pozbawienia Czechów i Słowaków ich niepodległości narodowej, traktując zresztą poobnie innych wschodnich bezpośrednich i pośrednich sąsiadów Niemiec. Oto kilka spośród licznych wypowiedzi związanych z jednym tylko kanałem Odra—Dunaj, które pochodzą od byłego ministra komunikacji Rzeszy, wieloletniego dyrektora portu szczecińskiego i przewodniczącego Związku Popierania Interesów Żeglugowych Odry, dr Rudolfa Krohnego.

W pierwszej wypowiedzi, pochodzącej z 1932 r. Krohne wzywa ogólnie do walki ze Słowiańszczyzną, manifestując w ten sposób, że koła które on reprezentuje, jednakowy los gotują Polsce i Czechosłowacji. Krohne powiedział wtedy:

„Nasz niemiecki naród musi być przepojony myślą, że tu na wschodzie i tu nad Odrą, rozegra się bitwa przeciw Słowiańszczyźnie, że tu stoczona musi być

Kanał Odra—Dunaj i jego znaczenie dla Szczecina i portów polskiego obszaru celnego z lutego 1939 r. (AMSZ, Konsulat Szczecin, szereg teczek w wiązках 7, 11, 12, 13, 16, 17, 18); referat konsulatu RP w Hamburgu z lutego 1939 r. o roli Hamburga jako portu tranzytowego (AMSZ, Ambasada w Berlinie, w. 222, t. 3); sprawozdania polskich konsulatów w Morawskiej Ostrawie z lat 1926—29 oraz raporty gospodarcze konsula polskiego i polskiego posła w Pradze z lat 1927—1939 (AAN, KERM, nr 827—831 i 834, 835).

⁴⁷ „Polska Gospodarcza”, nr 47 z 19 XI 1938.



walka dla uratowania możliwości ekspansji gospodarki niemieckiej na wschodzie"⁴⁸.

Zacytowane tutaj poglądy uściślił Krohne w Hamburgu w 1935 r., mówiąc na zjeździe przedstawicieli kół gospodarczych, zainteresowanych w rozwoju żeglugi śródlądowej:

„Niemcy musiałyby się, obok tej walki o utrzymanie swej pozycji na rynkach światowych, rozejrzeć za innymi terenami gospodarczej ekspansji, a te mogą leżeć tylko na wschodzie i północnym wschodzie Europy. Będziemy zatem, mimo wszelkich pozorów, które dotąd jeszcze istnieją, prowadzić świadomą politykę gospodarczą wschodnią”⁴⁹.

O ile takim językiem ośmielił się mówić Krohne w r. 1935, to jego przemówienie w czasie „Dnia Odry” w Gliwicach na wiosnę 1939 r. brzmiało już jak surma bojowa:

„Odra ma nieco inne znaczenie aniżeli reszta dróg wodnych, które służąc mniej lub więcej celom komunikacyjnym, spokojnie przepływają. Odra jest rzeką walki, jest arterią krwionośną dla niemieckiego terenu granicznego na wschodzie”⁵⁰.

Wkrótce po przemówieniu Krohnego rozpoczął się kolejny akt niemieckiej agresji. Po Czechosłowacji przysła kolej na Polskę. Jeszcze przed agresją na nasz kraj Hitler zmusił Czechów do rozpoczęcia prac nad połączeniem Odry z Dunajem planując ukończyć budowę kanału już w 1945 r. W kołach gospodarczych Szczecina w związku z tym faktem oraz szybkim podbojem przez Niemcy całej Europy południowo-wschodniej poczęto opracowywać fantastyczny plan przekształcenia Szczecina w nie ustępujący w niczym Hamburgowi port światowy, główny łącznik z zamorskimi krajami środkowoeuropejskiej i bałkańskiej części światowego niemieckiego imperium. Wystarczy wskazać, że spodziewano się, iż masa towarowa, która dochodzić będzie do Szczecina dzięki kanałowi Odra—Dunaj osiągnie 15 mln ton rocznie⁵¹. Praca nad kanałem ulegała jednak coraz poważniejszym opóźnieniom, w miarę jak przedłużająca się wojna wymagała coraz więcej surowców i sił roboczych. Ostatecznie budowę kanału przerwano po klęsce stalingradzkiej, kiedy to rząd Rzeszy, ogłaszając tzw. „totalną mobilizację” wstrzymał wszystkie prace, które nie służyły bezpośrednio potrzebom wojennym⁵².

⁴⁸ Cyt. wg sprawozdania morskiego konsula polskiego w Szczecinie za r. 1932 (AMSZ, kons. szczec., w. 7).

⁴⁹ Cyt. wg sprawozdania morskiego konsula polskiego w Szczecinie za r. 1935 (AMSZ, kons. szczec., w. 13).

⁵⁰ Konsul polski w Szczecinie 14 VII 1939 do Min. Spr. Zagr. w Warszawie (AMSZ, Ambasada Berlin, w. 212, teczka 9).

⁵¹ „Die Verwaltung und Bewirtschaftung des Stettiner Hafens in den Jahren 1923—1940”, Band 3: „Ausbau des Seehafens Stettin”, Szczecin 1940.

⁵² A. Born, Regulacja Odry i rozbudowa urządzeń technicznych, „Monografia Odry”, s. 527, 528.

Wyzwolenie Czechosłowacji i Polski przez wojska radzieckie i przejście obu krajów na drogę budowy socjalizmu wyznacza nowy etap w powiązaniach Szczecina z Czechosłowacją. W wyniku rozgromienia hitlerowskich Niemiec Szczecin wraz z całą Odrą znalazł się w granicach zaprzyjaźnionej z Czechosłowacją Polski. Nowe stosunki, ujęte organizacyjnie w dwustronnych umowach obu państw i postanowieniach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, zapewniły portowi szczecińskiemu, jako portowi położonemu najbliżej głównych ośrodków gospodarczych Czechosłowacji — a stąd równocześnie portowi dla niej najtańszemu — wielkie możliwości rozwoju w oparciu o wzrastający wciąż potencjał gospodarczy naszych południowych po-bratymców. Świadczy o tym choćby liczba 1 miliona 900 tys. ton tranzytu czeskiego, która przeszła przez ten port w 1960 r. Zespolecie w ramach jednego państwa polskiego trzech wielkich portów: Szczecina, Gdańska i Gdyni uczyniło bezprzedmiotową konkurencyjną walkę między tymi portami. Walka ta w dwudziestolecie międzywojennym miała przecież tło głównie polityczne i stanowiła znaczne obciążenie dla naszej gospodarki narodowej. Przynależność Polski i Czechosłowacji do obozu socjalizmu ułatwiła Szczecinowi — przy pełnym respektowaniu zasad konkurencyjności — wyrwanie Hamburgowi pierwszeństwa w obsłudze morskich obrotów Czechosłowacji. Podjęta niedawno przez rządy Polski i ČSRS uchwała o wspólnej budowie kanału Odra—Dunaj da szczecińskiemu portowi dodatkową możliwość zwiększenia tych obrotów dzięki taniej drodze wodnej, na czym przecież niegdyś opierał się rozwój Hamburga jako portu tranzytu czeskiego. W świetle wszystkich tych okoliczności wydaje się rzeczą niewątpliwą, że tranzyt czechosłowacki przez Szczecin czeka jeszcze wielka przyszłość, którą nie można pod tym względem porównywać z zagmatwaną i pełną trudności sytuacją portu szczecińskiego w ramach Niemiec.