

EKONOMICZNE PODŁOŻE SYTUACJI 1918—1925

W całokształcie zjawisk ekonomicznych, które określały sytuację społeczno-gospodarczą Szczecina w pierwszych latach międzywojennych, nie trudno doszukać się zjawiska *generalnego, decydującego*. Było nim rozczłonkowanie jednolitego organizmu gospodarczego jaki stanowi Szczecin wraz z całym swoim polskim zapleczem, które w wyniku Traktatu Wersalskiego wróciło do Polski bez Szczecina.

Konsekwencje Traktatu Wersalskiego, w szczególności art. 27, 28, 29, 100, 104, 363/64, 380/86 oraz koncepcja statutu Gdańska jako wolnego miasta — mściły się na położeniu ekonomicznym po obu stronach granicy. Powodowały wyraźny upadek gospodarczy zachodniego Pomorza po jednej stronie — i duże, oparte na wysoko oprocentowanym kredycie zagranicznym, wysiłki inwestycyjne oraz kosztowne dumpingowe posunięcia polityczno-gospodarcze — po stronie Polski. Podjęcie tych przedsięwzięć przy innej konstelacji polityczno-ekonomicznej byłoby zapewne mocno dyskusyjne. *Traktat Wersalski był więc w tym wypadku aktem politycznym ignorującym istnienie obiektywnych, gospodarczych prawidłowości.*

Spadek roli gospodarczej Szczecina w powojennej niemieckiej ekonomice był wynikiem rozerwania tej jedności ekonomicznej. Jest to fakt w zasadzie nie kwestionowany; istnieje w tym zakresie również zadziwiająca zgodność zajmujących się tym problemem autorów niemieckich.

Do wniosków takich dochodzą Walter Bodo („Der Stettiner Hafen, seine Entwicklung und Bedeutung für die deutsche Wirtschaft” 1931), E. Evert („Der Stettiner Hafen seit Beendigung des Weltkrieges” — 1932), Wilhelm Klauke („Die Stellung Stettins im Handel der deutschen Seehafen” — 1933), Walter Linden („Stettins Aufgaben im Osteuropäischen Verkehr” — 1938), Günther Amtmann („Pommern und Schlesien” — 1940), a także Christiansen, Krohne, Schrader. Ten ostatni w szczególności bardzo obrazowo przedstawia skutki zaniedbania gospodarczego Pomorza.

W artykule „Der Seehafen Stettin und die deutsche Volkswirtschaft” (Ostseehandel — 1934) Dr Hans Schrader pisze:

„Es gibt sogar Werke, die sich mit Ostraumpolitik befassen, in denen der Oderstrom, Oberschlesien, und der Seehafen Stettin gar nicht oder nur den Namen noch erwähnt werden. Für den Leien sind Seehäfen identisch mit Hamburg und Bremen, der deutsche Osten mit Ostpreussen, und Industrie mit West- und Süddeutschland, zur Not noch Berlin. Im Osten Deutschlands wachsen Kartoffeln und weiden Kühe und Schaffe, und dann kommt nach diesen verbreiteten Vorstellungen bald die Grenze, Polen und Kosaken”.

Obraz ten jest nieco przesadzony, ale nie ulega wątpliwości, że wyraźne zmniejszenie się konkurencyjności Szczecina i jego powiązań handlowych rzutowało na całą gospodarkę Pomorza Zachodniego i położenie jego 1,5 mln ludności (1919 r.), w tej liczbie 650 tys. ludności miejskiej. Błędem byłoby również niedoceniecie wpływu tego faktu na sytuację w rolnictwie, przy czym zależność jest tu wzajemna: charakter stosunków handlowych Szczecina miał wpływ na produkcję rolną agrarnego zaplecza — z kolei poziom gospodarki rolnej na wahania w obrotach pochodzących z tego zaplecza. Jest to zresztą typowe dla każdego portu posiadającego zaplecze agrarne.

Rozpatrzmy więc niektóre węzłowe zagadnienia w określonej kolejności historycznej, tak jak odzwierciedlały one proces degradacji gospodarczej Pomorza Zachodniego po pierwszej wojnie światowej.

Pozycja Szczecina jako portu jest ważnym wskaźnikiem sytuacji ogólnej, ponieważ poprzez tego typu instytucje gospodarcze z samej swej natury uzewnętrzniają się losy terenów, będących w jej bezpośrednim zasięgu.

1. Rok 1913 stanowi bazę porównawczą jako ostatni rok przedwojenny. Szczecin jako port zajmuje w tym czasie trzecie miejsce w Rzeszy po Hamburgu i Bremie, osiągając obroty 6,2 mil. ton — przewyższając w ten sposób ogólną wielkość obrotów Gdańska, Lubeki i Królewca razem wziętych. Ponieważ istnieje również zgodność co do określenia realnego zaplecza Szczecina: Pomorze, Śląsk, Poznańskie, zachodnia Galicja i Brandenburgia (Heinemann, Evert i inni) — warto zastanowić się nad gospodarczą strukturą tego zaplecza.

Określa ją dość charakterystycznie zatrudnienie w tysiącach:

	Rolnictwo	Przemysł
Pomorze	367,2	171,5
Poznańskie	494,3	162,1
Śląsk	845,0	854,0
Zachodnia Galicja	3.545,0	304,0
Brandenburgia	509,0	602,5
Czechy (zaplecze dalsze)	662,9	403,0

Ta zdecydowana przewaga rolnictwa na wymienionych terenach tłumaczy szczególną wrażliwość tej gałęzi na zmianę sytuacji w porcie. Pod względem zasobów naturalnych zaplecze reprezentowało węgiel, cynk, ołów, bazalt, granit, kredę, sól, zróżnicowaną glebę i opartą na niej uprawę żyta, ziemniaków, buraków cukrowych, warzyw, tytoniu oraz hodowlę bydła i owiec. Ogromne znaczenie dla Szczecina posiadał przemysł metalurgiczny, chemiczny i metalowy Śląska, przemysł miejscowy oraz przetwórczość rolnicza (gorzelnie, cukrownie, tartaki, przedsiębiorstwa, młyny, fabryki win itp.).

Przywóz i wywóz do — i z tych ziem decydował o obciążeniu Szczecina; świadczą o tym odpowiednie dane statystyczne będące podstawą ustalenia konturów zaplecza. Obroty te z kolei zasadniczo wpływały na sytuację ogólnogospodarczą regionu. O ścisłej więzi ekonomicznej wspomnianych terenów ze Szczecinem świadczy również jeszcze jeden istotny wskaźnik: gdy tereny te znalazły się w granicach Polski, trzeba było tworzyć odpowiedni system celny po to, by towary stąd kierować do Gdańska i Gdyni. To, że bez sztucznych przedsięwzięć towary szłyby naturalną drogą do Szczecina jest wielce wymowne.

2. Krótko o okresie wojny 1914—1918. Już jesienią 1914 roku obroty Szczecina spadły o około 3 mil. ton — a jednocześnie Szczecin zyskuje pozycję głównego portu, zaopatrującego cały niemiecki przemysł w rudę (przetwarzał on w 63 proc. rudę

zagraniczną). W latach 1915—17 wwożono przeciętnie 1,75 mln. ton, w tej liczbie 1,3 mln ton rudy — a wywożono 1,38 mln ton, w tej liczbie 1,1 mln ton węgla. Jest rzeczą charakterystyczną, że wwozem rudy przez Szczecin zajmowały się przedsiębiorstwa żeglugowe Bremy i Hamburga. W aktach Oberpräsidium znajduje się takie twierdzenie: „Bez przesady można stwierdzić, że bez Szczecina dla naszego przemysłu zbrojeniowego doszłoby w czasie wojny do katastrofy.” Chodzi tu zapewne o to, że trudno byłoby przeciągnąć wojnę do roku 1918.

Takie są ogólne dzieje gospodarcze Szczecina, poprzedzające okres będący właściwym przedmiotem naszych rozważań. Stańliśmy przed czynnikiem, decydującym o późniejszej sytuacji gospodarczej całego Pomorza Zachodniego. Nie wdając się w szerszą ocenę polityczną Traktatu Wersalskiego, zatrzymać się należy nad jego konsekwencjami gospodarczymi dla tej ziemi.

3. Z ogólnej utraconej przez Niemcy powierzchni 70.580 km² — Polsce zwrócono 46.143 km², w całości związanych ekonomicznie ze Szczecinem. Ważne jest określenie gospodarczego potencjału tych terenów. W dziedzinie produkcji rolnej przypadało w 1913 roku na tych ziemiach przeciętnie na głowę 289,3 kg żyta, 85,2 kg pszenicy, 152,2 kg owsa, 1.325,3 kg ziemniaków — przy odpowiednio przeciętnych dla Rzeszy: 160,0; 64,3; 137,6; 662,4 kg. Zbiory globalne tego obszaru wynosiły w 1913 roku 2.317.278 ton zbóż, w tej liczbie pszenicy 198.842 tony; żyta 1.373.054 ton, jęczmienia 315.000 ton, owsa 430.775 ton, ziemniaków 5.737.500 ton, buraków cukrowych 2.351.000 ton.

Różnice między wskaźnikami na głowę na tych terenach a przeciętną w Rzeszy również wskazują na duże ich rolnicze znaczenie. Szczecin poniósł więc w zakresie obrotów płodami rolnymi dużą szkodę, tym bardziej, że wspomniane tereny stwarzały jednocześnie własny rynek wewnętrzny — duże zapotrzebowanie na maszyny rolnicze, nawozy sztuczne, cement itp. Jednocześnie ziemie te posiadały 15% ogólnego stanu Rzeszy — koni, 11,2% — wołów, 11,2% — trzody chlewnej.

W granicach Polski znalazły się również przemysłowe ośrodki żywotności gospodarczej Szczecina: 46% przedsiębiorstw przemysłowych Śląska, przeszło połowa pieców koksowniczych i hut żelaza i stali, 51 kopalń, cały przemysł cynkowy i ołowiu, 5/8 ilości pieców hutniczych, 314 zakładów stalowniczych i walcowniczych; 22% przedsiębiorstw przemysłowych Pomorza Wschodniego oraz ośrodki przemysłowe Poznańskiego. Przeciętych zostało 68 linii kolejowych, 144 drogi bite i 722 drogi inne.

Wtedy to dały o sobie znać wszystkie naruszone prawidłowości naturalnej więzi gospodarczej. Następuje gwałtowny spadek obrotów w porcie szczecińskim do 1.169.595 ton w 1919 roku, przez cały interesujący nas okres poziom ich kształtował się następująco: 1920 — 2.245.078 ton, 1921 — 1.521.766 ton, 1922 — 3.151.814 ton, 1923 — 4.300.642 ton i 1924 — 2.731.431 ton. Jednocześnie gwałtownie spadają obroty śródlądowe, w szczególności Wartą i Notecią, z 232.462 ton do 9.042 ton (wejście) i 124.298 ton do 2.828 ton (wyjście) — wskaźnik szczególnie istotny.

Eliminując w rozważaniach przyczyny uboczne — rozprzężenie ogólne po wojnie i spadek tonażu floty — wyraźniej widzimy działanie przyczyny strukturalnej, jaką była utrata zaplecza. Rozprzężenie powojenne bowiem zostało wkrótce usunięte, a tonaż szczecińskiej floty nawet przekroczoney.

4. Skutki tego stanu rzeczy znalazły swe odbicie również w sytuacji innych dziedzin gospodarki Pomorza Zachodniego. Przemysł chemiczny, drzewny i metalowy, stracił swe rynki zbytu na polskich terenach. Handel nasionami stracił swe rynki zbytu w Poznańskim, Wielkopolsce, Rosji, na terenach dawnych Austro-Węgier oraz państw bałkańskich. Podobnie handel winem, spirytusem, rybą i śledziami. Oderwanie zaplecza dotknęło wyraźnie przedsiębiorstwa przemysłowe Szczecina,

a głównie fabrykę cementu „Union”, fabryki maszyn rolniczych i nawozów sztucznych. Huta „Kraft”, która jeszcze w latach 1916—1917 przynosiła kilka milionów marek zysku, straciła po wojnie swe znaczenie, by następnie całkowicie podpaść pod naciskiem konkurencji hutnictwa zachodnio-niemieckiego. Niekorzystnie kształtowały się warunki produkcji w stoczni „Vulkan” na skutek braku zamówień. Jest rzeczą charakterystyczną, że tzw. kryzys stoczniowy w 1927 roku wyprzedził o lata początek kryzysu 1929—33, spowodował unieruchomienie stoczni i decyzję koncernu „Deschimag” o sprzedaży urządzeń stoczniowych.

Obok czynnika zasadniczego, straty w miejscowym przemyśle i rolnictwie wywołane zostały słabą konkurencyjnością ich produktów na rynkach środkowo- i zachodnio-niemieckich ze względu na wysoki fracht i taryfy przewozowe. W rolnictwie na przykład 43% gospodarstw do 100 ha i 53% — powyżej 100 ha ponosiło straty (dane z roku 1926).

Ramy rynku wewnętrznego można określić również na podstawie analizy stopnia udziału zużycia własnego szczecińskiego obszaru gospodarczego w całości obrotów w okresie powojennym. Jak wiadomo, port jest nie tylko pośrednikiem, ale i służy zaspokajaniu surowcowych potrzeb miejscowego przemysłu. Rozmiar tych potrzeb wywiera swój wpływ na stałość przeładunków portowych. Wchodzą tu w rachubę te surowce, które stanowią mogą podstawę produkcji przemysłu szczecińskiego. Obliczenia wskazują, że w roku 1925 (przy niskich obrotach w ogóle) własne zużycie rudy wynosiło 16,8%, surowców dla przemysłu nawozów sztucznych — 28%, buraków cukrowych — 36,1%, drzewa — 31,6%, olejów mineralnych — 13,8%, węgla — 60% — w całości obrotów. Jeśli przyjąć udział zużycia własnego w roku 1913 za 100, to w roku 1925 wynosił on 114% — notujemy zatem wzrost udziału procentowego, ale w stosunku do znacznie niższego w cyfrach bezwzględnych ogólnego poziomu obrotów. Jednocześnie należy sobie zdawać sprawę, że w ówczesnym układzie gospodarczym Szczecina — znaczenie samego problemu wewnętrznego spożycia szczecińskiego, o regionu gospodarczego stało się większe niż przedtem. Na ramy rynku wewnętrznego wpłynęły nie tylko zaburzenia w przemyśle, ale i ważny fakt, że o obliczu gospodarczym tej ziemi jako całości decydowało rolnictwo o junkierskiej (głównie), a także kapitalistycznej formie własności, obejmującej około 90% terenów rolniczych i leśnych.

Taka jest ogólna sytuacja gospodarcza w pierwszych latach powojennych, stanowiąca podłoże poziomu warunków materialnych ludności.

5. Konkretyzacją tego stanu rzeczy był ówczesny poziom stopy życiowej ludności. Zakończenie wojny nie poprawiło sytuacji materialnej szerokich rzesz — znaczne jej pogorszenie się ma miejsce w latach 1920—1923. W roku 1922 ceny na artykuły powszechnego użytku wzrastają przeszło dwukrotnie.

Cena 1 funta w IV 1921 Cena 1 funta w IV 1922

chleb	1,38	3,25
ziemniaki	0,55	1,90
mięso wołowe	16,5	32,0
mięso wieprzowe	18,0	34,0
cukier	3,65	8,40
mleko	2,40	5,40
1 kWh energii elektrycznej	2,25	6,0
1 m ³ gazu	1,90	3,0
100 kg brykietów	18,8	40,0

Ogólny wskaźnik drożyzny jeszcze w większym stopniu wzrósł w roku 1923: od 2.759 marek w IV 1922 do 231.140 w IV 1923. W lutym 1923 wartość 1 marki stanowiła 1.90 wartości w czerwcu 1922. Zjawiska inflacyjne powodowały że ni-duży wzrost płac nominalnych, jaki miał miejsce, nie mógł oczywiście zahamować wyraźnego spadku płac realnych. Znacznie wzrosło bezrobocie w samym Szczecinie (około 5.000 osób w roku 1921) oraz bezrobocie w rolnictwie, którego wynikiem była emigracja. Przeciętna bezrobocia na Pomorzu Zachodnim była znacznie wyższa, aniżeli w Rzeszy. Również ciężka była sytuacja mieszkaniowa. Nędza bezrobotnych „była straszliwa i prowadziła do niesłychanego niedostatku” (V. B. 1922, str. 9). Z drugiej strony, wzbogacone w okresie wojny, na skutek uprzywilejowanej sytuacji niektóre przedsiębiorstwa przemysłowe (Neue Dampfercompagnie, Stoeverwerke, przemysł cukrowniczy) — powiększyły swoje zyski. Wszystko to legło u podstaw ruchu strajkowego i — obok innych czynników — rewolucyjnej działalności politycznej komunistów na Pomorzu Zachodnim.

6. Podsumowując zarys sytuacji ekonomicznej na Pomorzu Zachodnim do roku 1925, warto zwrócić uwagę na następujące zagadnienia:

a) upadek gospodarczy Pomorza Zachodniego wywołany był *generalnie* rozerwaniem jedności ekonomicznej tego organizmu — a jednocześnie społeczno-ustrojową strukturą tej ziemi (junkierską formą własności), zacofaną nawet w stosunku do innych terenów Rzeszy Niemieckiej. Ten drugi czynnik dawał o sobie znać szczególnie po utracie zaplecza. Toteż również z tego punktu widzenia walka niemieckich mas pracujących o zmianę tej struktury społecznej posiada szczególne znaczenie, *jako walka o pełniejsze wykorzystanie i dalszy rozwój sił wytwórczych Pomorza Zachodniego.*

b) rozerwanie jedności organicznej ziem polskich w wyniku Traktatu Wersalskiego miało ujemne znaczenie *obustronne*, tzn. dla Pomorza Zachodniego i jego ludności (fakt ten tkwił u podstaw jej sytuacji ekonomicznej) a także dla Polski. Spowodował on tu przedsięwzięcia kosztowne dla społeczeństwa: kompensowane poziomem cen wewnętrznych taryfy przewozowe poniżej kosztów własnych, dumping frachtowy oparty na drogim kapitale zagranicznym, budownictwo magistrali węglowej jako *conditio sine qua non* w ówczesnym układzie, nierentowne dla Polski uprzywilejowanie *American Scanticline* — szereg przedsięwzięć, przed którymi w innych warunkach przestrzegłby normalny rachunek ekonomiczny.

Zignorowane przez Traktat Wersalski prawidłowości ekonomiczne przywrócone zostały dopiero po drugiej wojnie światowej, ponieważ jednocześnie po obu stronach granicy zmieniła się struktura społeczno-gospodarcza — żadnej natury czynniki nie stoją na przeszkodzie w pełnym wykorzystaniu tych prawidłowości drogą współpracy ekonomicznej między Polską a Niemiecką Republiką Demokratyczną.*)

*) Fragment większej pracy naukowej pt. „Ekonomiczne podstawy degradacji Szczecina w okresie międzywojennym”.