

ALFRED SIEBENEICHEN

*Udział Gdańska
w handlu zagranicznym
Polski*




GDAŃSK
1929

*ODBITKA Z ROCZNIKA GDAŃSKIEGO TOM II i III
LATA 1928 i 1929*

ALFRED SIEBENEICHEN

*Udział Gdańska
w handlu zagranicznym
Polski*



 Biblioteka Główna
Uniwersytetu Gdańskiego



1100216162

GDAŃSK
1929

ODBITKA Z ROCZNIKA GDAŃSKIEGO TOM II i III
LATA 1928 i 1929

Odbito 100 egzemplarzy

Nakładem Towarzystwa Przyjaciół Nauki
i Sztuki w Gdańsku

Czcionkami Drukarni Gdańskiej, Gdańsk,
Stadtgebiet Nr. 12



II 94714

VIII 11 F
VIII 11 D
XV 4/3 B

I K 260/35/70

65-
1

Sprawę udziału Gdańska w handlu zagranicznym Polski rozpatrywać można zarówno z punktu widzenia udziału Gdańska, jako portu polskiego, jak też z punktu widzenia udziału Gdańska, jako aparatu handlowego tu osiadłego. Aby omówić sprawę możliwie wyczerpująco, ujmijemy ją zarówno w pierwszym jak i drugim zrozumieniu.

Gdańsk włączony został do polskiego obszaru gospodarczego, aby zapewnić Polsce wolny i bezpieczny dostęp do morza przez umożliwienie jej nieskrępowanego korzystania z portu gdańskiego. Włączenie to miało przynieść korzyści nietylko Polsce, lecz również i Gdańskowi, który w łączności gospodarczej z Polską miał odzyskać swe stanowisko, jakie zajmował przez całe wieki, będąc złączony politycznie i gospodarczo z Polską przedrozbiorową. Ta łączność a zarazem i wynikające z niej korzyści przerwane zostały z chwilą zagarnięcia Gdańska przez Prusy i zepchnięcia tego portu do rzędu jednego z mniejszych portów niemieckich, zaniebawianych na rzecz innych portów konkurencyjnych. Gdańsk, jako port, odgrywał rolę raczej lokalną. Dziś, jak zaznaczyliśmy, charakter tego portu oraz możliwości jego rozwoju uległy zasadniczej zmianie.

Wpływa na to w pierwszej linii fakt, że Gdańsk — zamiast, jak przed wojną, pełnić funkcje jednego z wielu portów niemieckich, stał się najważniejszym portem Polski, a więc rozległego i zasobnego obszaru gospodarczego. Życie gospodarcze Polski rozwija się coraz bardziej, a zwłaszcza rozwija się jej handel zagraniczny, z czego oczywiście i korzystać musi również Gdańsk.

Niniejsza praca jest rozszerzeniem treści wykładu, wygłoszonego na posiedzeniu T-wa Przyjaciół Nauki i Sztuki w dniu 30 listopada 1928 r.

Wprawdzie minęło dopiero 10 lat od czasu, kiedy Polska odzyskała swą niepodległość i zaczęła pracować nad rozwojem swojego życia gospodarczego. W dodatku należy wziąć pod uwagę fakt, że pierwsze lata swej niepodległości Polska użyć musiała na obronę swego terytorjum przed obcym najazdem i na wywalczenie swych granic tak na wschodzie jak i na zachodzie. Uwzględnić też należy, że Polska niepodległa rozpocząć musiała od dzwigniania swoich miast i wsi z gruzów i pogorzeliisk a swoich zakładów przemysłowych z ruin, jakie pozostawiła po sobie wojna światowa. Również nie należy zapominać o tem, że przez cały ten okres Polska budowała odnowa swój aparat państwowy, swą administrację, wojsko itp. i zaczęła dopiero pracę nad organizacją swego handlu, przemysłu i rolnictwa. Mimo to stwierdzić możemy, że w tym czasie działo się więcej, niż się tego można było spodziewać, co daje się zauważyć również i na polu handlu morskiego, czego wykładnikiem jest między innymi również rozwój portu gdańskiego.

Ten stały rozwój Polski nie jest już dziś przez nikogo kwestjonowany. Nie stawia się więc już zarzutu, jak to było do niedawna, że Gdańsk nie ma wogóle widoków rozwoju, będąc złączonym z Polską, natomiast podnosi się zarzut, jakoby udział Gdańska w handlu zagranicznym jest zbyt mały i nie odpowiada jego potrzebom. Przeprowadza się przytem najczęściej porównanie ze stanem przedwojennym i twierdzi się, że obecnie, mimo wszystko, Gdańsk znajduje się w gorszym położeniu, niż przed wybuchem wojny światowej.

Wydaje się więc koniecznem przeprowadzić możliwie ściśle analizę przedwojennego stanu portu gdańskiego oraz handlu przez ten port i porównać wyniki tej analizy ze stanem obecnym. W pierwszym więc rzędzie będzie tu chodziło o zbadanie struktury obrotu portowego w Gdańsku przed wojną oraz składników, jakie ten obrót tworzyły.

Obrót towarowy w porcie gdańskim w latach przedwojennych.

W ostatnich trzech latach przed wojną ruch okrętowy w gdańskim porcie wykazywał na wejściu następujące ilości statków i tonażu okrętowego:

	statków	n. r. t.
1911	2 732	970 315
1912	2 992	970 653
1913	2 910	924 837

W tym samym czasie obrót towarowy w porcie gdańskim wykazywał następujące ilości (w tonach):

	przywóz	wywóz	ogółem
1911	1 039 701	1 203 765	2 243 466
1912	1 141 455	1 311 787	2 453 242
1913	1 233 630	878 471	2 112 101

Jak z powyższego widzimy, obrót towarowy mieścił się w granicach dość skromnych, wykazując w ostatnim roku nawet pewien spadek ogólnej liczby obrotu towarowego, co tłumaczy się bardzo znacznym zmniejszeniem się wywozu przez Gdańsk.

Obecnie zajmujemy się szczegółową analizą liczb przywozu i wywozu przez port gdański, przyczem ograniczymy się do ostatnich dwóch lat przedwojennych, co da nam dostateczne wyniki dla wyciągnięcia wniosków.

Przywóz.

Na przywóz przez port gdański składał się cały szereg towarów najrozmaitszych rodzajów, wykazujących stosunkowo nieznaczne liczby pod względem ciężaru, zwłaszcza jeżeli chodzi o towary wysokowartościowe, oraz kilka towarów masowych o dużym ciężarze. Gdańska statystyka przedwojenna dzieli obrót towarowy gdański na kilkanaście grup, niezupełnie zresztą ściśle określonych, podając w tych grupach dość niekompletny podział na poszczególne towary.

Pierwszą grupę stanowią produkty rolne, ogrodnicze i pastewne. Grupa ta wykazuje w roku 1912 ogółem 31 905 ton, w roku zaś 1913 ogółem 34 598 ton. Jak widać z załączonej tablicy*), największe ilości dawały tu rośliny strączkowe i kukurydza, kawa, cykorja i surogaty kawy, owoce południowe, tytoń, jęczmień, korzenie, nasiona oleiste i ziarenka kakaowe.

Drugą grupę stanowiły produkty leśne, które w roku 1912 dały 23 204 tony, w roku zaś 1913 — 40 368 ton.

Trzecia grupa pod nazwą „inne produkty rolne, leśne, surowce pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, artykuły spożywcze i pożywki“, dała w roku 1912 sumę 134 678 ton, w roku zaś 1913 — 126 661 ton. Pod względem ilościowym na pierwszym miejscu stał przywóz śledzi, dając 46 478 ton, wzgl. 40 138 ton, następnie ryż, otręby, makuchy, produkty młynarskie, smalec, tłuszcze zwierzęce, skóry i futra niewyprawione, wreszcie wina, spirytualja, czekolada i szereg drobniejszych pozycji.

Czwartą grupę dawały surowce mineralne i kopalniane, wynoszące w 1912 r. 591 957 ton, w roku zaś 1913 — 613 790 ton. Jak widzimy, jest to pod względem wagowym najpoważniejsza pozycja, gdyż składały się na nią tego rodzaju towary masowe,

*) patrz zestawienie I.

jak węgiel, którego przywieziono 176 791 ton, wzgl. 228 387 ton, następnie rudy żelazne, figurujące z sumą 161 454 tony, względnie 163 497 ton, następnie nafta, której przywieziono 43 248 ton, wzgl. 45 068 ton, wreszcie oleje smarowe, smoła, żywice, asfalt itp.

Piąta grupa wyrobów z tłuszczów i olejów była bardzo nieznaczna, dając w roku 1912 ogółem 3 976 ton, w roku zaś 1913 — 4 078 ton.

Poważniejszą pozycję stanowiły produkty chemiczne i farmaceutyczne, które w r. 1912 dały 199 748 ton, w roku zaś 1913 — 268 837 ton. Wśród nich na pierwszym miejscu stała tomasyna, dając w obu latach ponad 100 000 ton, następnie saletra chlorkowa (55 965 wzgl. 74 799 ton), piryty (około 45 000 ton), superfosfaty (w r. 1913 — 47 500 ton) oraz szereg artykułów chemicznych w ilościach drobniejszych. Zasluguje na podkreślenie, że w tej pozycji wykazano w roku 1913 przywóz 11 054 ton soli jadalnej.

Jak widać z załączonego zestawienia, z pośród dalszych grup, większe znaczenie posiadała tylko grupa metali i wyrobów z metali, wykazująca w r. 1912 przywóz w wysokości 83 449 ton, w roku zaś 1913 — 62 593 tony. W tej grupie największe znaczenie miało żelazo kute i walcowane, dając 33 483 tony, wzgl. 27 468 ton, następnie surówka i żelazo stare, które dały 18 953, wzgl. 5 712 ton, oraz blacha i drut, wykazujące 9 002 wzgl. 6 351 ton. Maszyny, artykuły elektrotechniczne i środki lokomocji wykazały w roku 1912 — 7 962 tony, w roku zaś 1913 — 9 717 ton.

Jak więc widzimy, w przywozie znajdujemy tu tego rodzaju artykuły, jak węgiel, nafta, cement, wapno, następnie sól, cykorję, cukier, makuchy, olej lniany, masło i margarynę, co już obecnie pozwalam sobie specjalnie podkreślić, ze względu na dalsze wnioski, jakie będziemy musieli z tego wyciągnąć.

Wywóz.

Wywóz z Gdańska był daleko mniej urozmaicony. Korzystając znów z gdańskiej statystyki, podzielonej na wyżej wspomniane grupy, możemy przekonać się, że 98 % wywozu w roku 1912 i 97 % wywozu w r. 1913 dawały pierwsze trzy grupy, a mianowicie: produkty rolne, produkty leśne oraz „inne“, a ściślej mówiąc, — cukier. Inne więc grupy miały zupełnie minimalne znaczenie.

Pierwsza grupa — produkty rolne, ogrodnicze i pastewne — dały w roku 1912 ogółem 441 321 ton, w roku zaś 1913 — 339 199 ton. Na te liczby składał się prawie że całkowicie wywóz żyta, jęczmienia, owsa i pszenicy. Zboże to częściowo tylko pochodziło z dawnych obszarów niemieckich, natomiast w dużym procencie przywiezione było z poza obszaru ówczesnych ziem, należących do Rzeszy, w czym bardzo duży procent pochodził z

Rosji, nie wliczając w to Królestwa Kongresowego. Wystarczy zaznaczyć, że z Rosji pochodziło w roku 1912 — 60 % zboża przywiezionego z zagranicy, w roku zaś 1913 niewiele mniej, gdyż 56 %.

Wywóz produktów leśnych, a więc drzewa w stanie surowym i obrobionym, wyniósł w r. 1912 — 350 922 tony i w roku 1913 — 211 713 ton.

Grupa innych artykułów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, artykułów spożywczych i pożywek wykazuje w wywozie w 1912 r. 496 926 ton i w 1913 r. — 303 470 ton. Z tego wywóz cukru stanowił 430 838 ton, wzgl. 226 784 tony, wywóz mąki i artykułów młynarskich — 46 434 wzgl. 58 777 ton i wreszcie wywóz syropu i melasy — 11 217 względnie 10 771 ton. Inne artykuły stanowiły nieznaczne ilości. Jeśli chodzi o wywóz cukru, to zauważyć możemy znaczny spadek w 1913 r. Tłumaczy się to znacznym spadkiem dowozu cukru rosyjskiego, który w bardzo dużym stopniu brał udział w wywozie przez port gdański. Tak więc w 1912 r. wywieziono cukru rosyjskiego 241 tysięcy ton, czyli że cukier ten stanowił 54 % całego wywozu cukru przez Gdańsk. W 1913 r. wywieziono zaledwie 39 tysięcy ton, czyli 17 % ogólnego wywozu cukru, czem się tłumaczy wyżej wykazany spadek wywozu.

Jak to zaznaczyliśmy wyżej, inne grupy towarów nie miały w wywozie prawie że żadnego znaczenia, wynosząc ogółem 25 względnie 30 tysięcy ton.

W ten sposób możemy stwierdzić, że przedwojenny wywóz przez Gdańsk składał się właściwie z drzewa, następnie ze zboża i cukru, których znaczna część pochodziła z Rosji i kierowała się na Gdańsk jedynie dzięki traktatowi handlowemu niemiecko-rosyjskiemu, w którym zastrzeżone było parytetowe traktowanie Gdańska i Królewca pod względem taryf kolejowych z rosyjskimi portami na Bałtyku. Ten traktat handlowy, zawarty w r. 1904, w okresie dla Rosji bardzo trudnym, musi być uważany za zupełnie wyjątkowy, wobec czego również i wywóz rosyjskiego zboża i cukru przez Gdańsk uznać trzeba jako wynik zupełnie wyjątkowych warunków politycznych przed wojną.

Handel przedwojenny w Gdańsku.

Wyżej scharakteryzowany obrót towarowy przez port gdański stanowił częściowo przedmiot samoistnego handlu gdańskiego kupiectwa, częściowo zaś dawał zatrudnienie gdańskiemu handlowi ekspedycyjnemu. We własnym zakresie zajmował się kupiec gdański wywozem drzewa, zboża, cukru oraz przywozem śledzi, towarów kolonialnych, nawozów sztucznych, węgla, nafty, soli itp.

Przywóz zatrudniał w bardzo dużym stopniu handel ekspedycyjny, gdzie wymienić trzeba rudę żelazną, nawozy sztuczne, cement, wyroby z żelaza, ryż, skóry surowe, materiały budowlane, żywicę itp. towary, które w sumie dawały około 640 tysięcy ton, czyli że stanowiły około 60 % ogólnego przywozu.

Zauważyć też trzeba, że w handlu morskim bezpośrednie stosunki kupiectwa gdańskiego nie sięgały zbyt daleko i ograniczały się przeważnie do portów niemieckich. W nielicznych tylko artykułach występuje stosunek bezpośredni z krajami odbiorczymi, rzadziej z rynkami zakupu. Kawę, ryż, korzenie, szmalce amerykański, łój, itp. kupowano prawie że wyłącznie w Hamburgu, Bremie itp. Do zupełnie wyjątkowych wypadków należą stosunki bezpośrednio z krajami zaoceanicznymi, a i tu przeważnie sprowadzano towary w komunikacji łamanej. Bardziej rozległe stosunki z krajami odbiorczymi istniały prawie że wyłącznie w wywozie trzech zasadniczych artykułów, a więc drzewa, zboża i cukru.

Na ten lokalny charakter handlu i portu gdańskiego wskazują również flagi statków, obsługujących obrót towarowy Gdańska. Były to w pierwszej linii statki niemieckie (53%), następnie norweskie (14%), szwedzkie (11%), angielskie (8%) i duńskie (6%). W znikomym stopniu obsługiwały port gdański statki holenderskie, rosyjskie i belgijskie. Z bardziej odległych państw notowana jest jedyna Ameryka, której udział w 1912 r. wynosi 0,1%. Jak widzimy, zainteresowanie portem gdańskim wśród floty międzynarodowej było bardzo niewielkie.

Obrót towarowy w porcie gdańskim obecnie.

Sytuacja portu gdańskiego zmieniła się w sposób zupełnie zasadniczy z chwilą przyłączenia Gdańska do obszaru gospodarczego Polski. Jak to zaznaczyliśmy wyżej, przyłączenie to nastąpiło w chwili, kiedy Polska wskutek długich lat wojny i rabunkowej gospodarki okupantów znajdowała się w zupełnej ruinie. Polska i jej życie gospodarcze musiały budować się odnowa, a bynajmniej nie ułatwiały tego powojenne stosunki ekonomiczne, gdyż chociaż mniej, lecz podobnie dotkliwie, odczuwały inne kraje skutki wojny światowej. Mimo to już od pierwszej chwili dała się odczuć zmiana sytuacji, w jakiej obecnie znalazł się port gdański, stając się dojściem do morza olbrzymiego obszaru gospodarczego, posiadającego wielkie możliwości przyszłego rozwoju i niespożyte siły potencjonalne. Wraz z odradzeniem się Polski, następowało również odradzanie się portu gdańskiego. Port ten stopniowo zajmować zaczął takie stanowisko wśród innych portów europejskich, jakie stanowisko wywalczała zaczęła sobie Polska wśród innych krajów Europy.

Nic też dziwnego, że już od pierwszej chwili port gdański stał się portem o znaczeniu światowym. Z roli kopciuszka wśród portów niemieckich wyrósł Gdańsk do roli węzła, łączącego państwo polskie z innymi państwami zaoceanicznymi. Dało się to odczuć przede wszystkim we wzmożonym ruchu okrętowym, który z roku na rok zaczął przybierać coraz większe rozmiary. W porównaniu z latami przedwojennymi ilość i tonaż statków, jakie w poszczególnych latach zawinęły do portu gdańskiego, dały następujące liczby:

	statków	n. r. t.
1913	2 910	924 837
1919	1 435	535 496
1920	1 951	987 740
1921	2 632	1 568 336
1922	2 712	1 423 129
1923	2 930	1 722 927
1924	3 312	1 635 010
1925	3 986	1 869 979
1926	5 967	3 432 480
1927	6 950	3 899 854
1928*)	6 198	4 045 240

Podobnie jak ruch okrętowy, rozwijać się począł również obrót towarowy w gdańskim porcie. W porównaniu z ostatnim rokiem przedwojennym obrót ten w poszczególnych latach przedstawiał się, jak następuje (w tonach):

	Przywóz	Wywóz	Ogółem
1913	1 233 630	878 471	2 112 101
1920	1 700 000	138 246	1 838 246
1921	1 026 420	378 952	1 405 372
1922	466 287	504 411	970 698
1923	654 929	1 062 864	1 717 793
1924	738 072	1 636 485	2 374 557
1925	690 779	2 031 969	2 722 748
1926	640 696	5 659 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682

Pierwsze dwa lata powojenne wykazują wyjątkowo duży przywóz, co tłumaczy się tem, że wskutek zniszczeń wojennych Polska musiała sprowadzać ogromne ilości najrozmaitszych towarów a przede wszystkim artykułów żywnościowych, w celu

*) Dane dla 1928 roku — bez żeglugi przybrzeżnej w zatoce gdańskiej. Takież dane dla roku 1927 dałyby statków 6492 o pojemności 3 860 153 n. r. t.

pokrycia krajowego zapotrzebowania. Jednakowoż już w 1922 roku ten nienormalny przywóz ustał i odtąd zarówno w przywozie jak i w wywozie widzimy stały wzrost ruchu towarowego, gdzie od 1926 roku zaczynają wychodzić ogromne ilości węgla drogą morską. Zaznaczyć przytem trzeba, że na obrót towarowy w gdańskim porcie składają się prawie że wyłącznie towary idące z Polski i do Polski, nie zaś towary tranzytowe, wobec czego w dalszych rozważaniach sprawy tranzytu możemy nie uwzględniać zupełnie.

Zmiana struktury obrotu towarowego w gdańskim porcie.

Zupełnie więc rozumiałem jest, że również struktura obrotu towarowego przez port gdański musiała ulec zasadniczej zmianie, gdyż zarówno w przywozie jak i w wywozie poszczególne ich składniki musiały dostosować się do potrzeb gospodarczych życia ekonomicznego Polski. Oczywiście, że po stronie przywozu musiały odpaść te towary, które produkowane są w dostatecznej ilości na polskim obszarze gospodarczym, tak samo, jak po stronie wywozu musiały przybyć nowe towary, które Polska produkuje w nadmiarze i może wywozić zagranicę.

Byłoby więc nielogicznie, gdybyśmy nadal mieli spotkać w przywozie przez port gdański tego rodzaju towary, jak węgiel, nafta, cement, wapno, sól, cykorja, cukier itp., które przed wojną przychodziły przez Gdańsk w dużych ilościach, wynoszących w 1912 roku 300 000 ton, a w 1913 roku nawet 385 000 ton. Brak tych ładunków przywozowych został z biegiem czasu zastąpiony przez inne towary, a więc bądź surowce, niezbędne dla polskiego przemysłu, bądź też towary gotowe, odpowiadające istotnym potrzebom gospodarczym Polski.

Również po stronie wywozu musiały nastąpić poważne zmiany. Zmniejszył się więc wywóz zbóż przede wszystkim wskutek tego, że odpadły te ilości, które przychodziły z Rosji, a ponadto przyczyniły się do tego lata nieurodzaju w Polsce oraz znacznie zwiększona konsumpcja wewnętrzna. Również dla tych samych powodów zmniejszył się wywóz cukru, gdzie, jak widzieliśmy, cukier rosyjski odgrywał poważną rolę. Natomiast zwiększył się bardzo znacznie wywóz innych towarów, jak na przykład drzewa, spirytusu, otrąb, parafiny, materiałów włókienniczych, nawozów, wyrobów metalowych itp. a ponadto przybył zupełnie nowy eksport tego rodzaju artykułów, jak węgla, nafty i produktów naftowych, cementu, soli, mięsa surowego i przetworów mięsnych oraz całego szeregu innych produktów wytwarzanych w Polsce.

Z powyższego wynika, że obrót powojenny w porcie gdańskim posiada zupełnie odmienne oblicze, niż obrót towarowy przed wojną. Ścisłe porównanie liczb przywozu i wywozu przed wojną

ze stanem obecnym jest dość trudne, gdyż, zwłaszcza dla lat przedwojennych, nie posiadamy dostatecznie szczegółowej statystyki. Cyfrowe zestawienia dla lat przedwojennych operują przeważnie sumarycznymi danymi dla pewnych grup towarowych, na które został podzielony obrót portowy, przyczem w podziale tym istnieje daleko idąca dowolność, pozbawiona nieraz wewnętrznego uzasadnienia. To też porównanie możliwe jest jedynie w ten sposób, że również dane powojenne, znacznie bardziej szczegółowe, trzeba z konieczności łączyć w takie same grupy, otrzymując w ten sposób mniej dokładny obraz, dający jednak ogólne pojęcie o zmianach, jakie zaszły w tym obrocie.

Porównanie obrotu przedwojennego z obrotem w r. 1928 podajemy w załączniku (zestawienie II). Stanowi ono potwierdzenie tego, co już wyżej pokrótce scharakteryzowaliśmy.

Przywóz.

A więc w przywozie widzimy bardzo znaczne zwiększenie się liczby, odnoszącej się do pierwszej grupy produktów rolnych, co tłumaczy się przede wszystkim wzrostem przywozu zboża, poddyktowanym w 1928 roku niedostatecznym urodzajem w Polsce. Jednakowoż obok tego występuje tu wzrost przywozu nasion olejnych, jako surowca dla olejarni, następnie artykułów kolonialnych, jak herbata, kakao, tytoń itp., sprowadzanych dla pokrycia wewnętrznego zapotrzebowania Polski.

Druga grupa — produktów leśnych ukazuje zmniejszenie się przywozu, co jest również rzeczą dostatecznie zrozumiałą.

Grupa innych towarów pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, artykułów spożywczych i pożywek, wykazuje dość znaczny wzrost, co tłumaczy się zwiększonym przywozem tego rodzaju towarów, jak śledzi, szmalcu, tłuszczów zwierzęcych, ryżu itp., gdzie wystarczy zaznaczyć, że przywóz śledzi wzrósł z 40 000 do 86 000 ton.

Grupa surowców mineralnych i kopalnianych, nie dość szczegółowo wyjaśniona w statystyce przedwojennej a wskutek tego trudna do porównania, wykazywałaby w naszym zestawieniu, (gdzie wliczyliśmy węgiel, przetwory ropy naftowej, smołę, żywicę, asfalt, rudy żelazne i piryty) pewne zmniejszenie się, co może być tłumaczone błędem rachunkowym przez niedoliczenie do tej grupy któregoś z towarów w 1928 roku a włączonego tu przed wojną; w każdym zaś razie tłumaczy się opadnięciem przywozu węgla, który dał w 1913 roku 228 tysięcy ton oraz nafty, której przywieziono 45 000 ton. Ubytek ten został jednakowoż skompensowany znacznie większym przywozem rudy żelaznej oraz pirytów. Dalsze grupy wykazują znaczne zwiększenie się przywozu. Dotyczy to w szczególności artykułów chemicznych, gdzie wzrósł bardzo silnie przywóz nawozów sztucznych oraz metali i wyrobów metalo-

wych, gdzie przybył przywóz starego żelaza, wykazujący znikome ilości przed wojną.

Wywóz.

Jeszcze większe zmiany nastąpiły w wywozie przez port gdański. Jak zaznaczyliśmy poprzednio, przed wojną na wywóz składały się w 98 % trzy artykuły eksportowe, a mianowicie: zboże, cukier i drzewo. Obecnie wywóz przez port gdański daje nam zupełnie inny obraz.

Grupa artykułów rolnych, wskutek zmniejszenia się wywozu pszenicy, żyta i owsa, wykazuje w 1928 roku bardzo znaczne zmniejszenie, gdyż utrzymał się tylko wywóz jęczmienia, wzrósł nieco wywóz roślin strączkowych, a obok tych artykułów wywożono inne towary w mniejszych stosunkowo ilościach.

Natomiast zwiększył się bardzo znacznie wywóz drzewa, pomimo że w ostatnim roku dał się zaznaczyć silny spadek koniunktury. Mimo to, w stosunku do stanu przedwojennego, wywóz obecny jest kilkakrotnie większy.

Grupa innych towarów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego zmniejszyła się również, co tłumaczy się całkowicie zmniejszeniem się wywozu cukru oraz produktów młynarskich.

Następna grupa — surowców mineralnych i kopalnianych — daje nam zupełnie nową dziedzinę wywozu przez port gdański, na który składają się węgiel i produkty naftowe, wynoszące łącznie 5 401 000 ton. Węgiel skierował się przez port gdański poraz pierwszy w chwili rozpoczęcia wojny gospodarczej z Niemcami, które zamknęły swój rynek dla węgla polskiego. Ten krok Niemiec okazał się w rezultacie dla rozwoju eksportu węgla z Polski bardzo korzystny, gdyż w ten sposób Polska skierowała swe wysiłki na dalsze rynki zbytu, zdobywając je szybko i po raz pierwszy kierując eksport węgla na drogę morską. Skorzystały na tem nasze porty, oraz dało to bezpośredni impuls do tworzenia polskiej floty handlowej. Wywóz produktów naftowych znajduje swe dostateczne uzasadnienie w fakcie istnienia polskiego przemysłu naftowego, który również częściowo korzysta z drogi morskiej.

W następnej grupie głównym artykułem wywozu jest parafina. W grupie wyrobów chemicznych i farmaceutycznych występują nawozy sztuczne, sól jadalna, sól strassfurcka, soda i inne artykuły chemiczne.

W dalszych grupach zasługuje na podkreślenie wywóz cementu (80 000 ton) oraz dość różniczkowany wywóz wyrobów metalowych.

Jak więc widzimy, wywóz przez port gdański różniczkował się bardzo silnie i wykazuje cały szereg nowych towarów, jakie przed wojną wcale nie występowały.

Wzrost obrotu morskiego.

W ten sposób na podstawie liczb obrotu towarowego w 1928 r., będących zresztą dalszym ciągiem rozwoju obrotu z lat poprzednich, stwierdzić możemy, że pomimo bardzo wielu zmian, jakie zaszły w porównaniu ze stanem przedwojennym, obrót ten zwiększył się bardzo znacznie zarówno pod względem ilości towarów oraz ich masy. Wprawdzie w wywozie zwiększenie się wagi towarów zawdzięczamy głównie przybyciu nowego towaru wywozowego, a mianowicie węgla, lecz nawet po odciążeniu ilości wywożonego węgla od ogólnego wywozu oraz po odliczeniu przedwojennego wywozu towarów rosyjskich, będziemy mogli stwierdzić, że wywóz innych towarów w swej sumie nie ustępuje stanowi przedwojennemu. Bez tych potrąceń wywóz przedwojenny został przekroczony bezmałą dziewięciokrotnie.

Bardzo znacznie rozszerzył się również zasięg handlu przez port gdański, wskutek tego, że Polska dąży do bezpośredniego nawiązania stosunków z krajami produkującymi towary, zakupywane przez Polskę, oraz z ostatecznymi odbiorcami, względnie konsumentami towarów produkowanych w Polsce. Droga morska szczególnie nadaje się dla tego celu, gdyż towary przewożone morzem nie napotykają na swej drodze na żadne przeszkody w postaci granic celnych oraz najrozmaitszych utrudnień w postaci przepisów weterynaryjnych, wysokich taryf kolejowych itp.

Wzrost znaczenia portu gdańskiego wyraża się wreszcie w zwiększeniu się udziału bander, reprezentowanych przez statki, zawijające do portu gdańskiego. O ile przed wojną obrót towarowy przez port gdański obsługiwały floty zaledwie 9 państw, o tyle obecnie gdańska statystyka wykazuje 32 bandery, reprezentowane w porcie. Jeśli nawet wśród nich znajduje się 9 bander państw nowopowstałych, to jednak stwierdzić można, że wzrost zainteresowania się portem gdańskim jest bardzo znaczny, skoro polski handel przez Gdańsk zdołał przyciągnąć statki 14 państw przedwojennych, które przedtem nie nawiedzały tego portu.

Dane statystyczne, dotyczące obrotu towarowego Polski z zagranicą oraz obrotu towarowego portu gdańskiego, wskazują również na to, że obrót towarowy w tym porcie wzrasta stosunkowo znacznie szybciej, niż obrót towarowy Polski z zagranicą. Mianowicie, gdybyśmy ogólny obrót zagraniczny Polski w 1920 r. oraz ogólny obrót w porcie gdańskim przyjęli, jako 100 jednostek, wówczas dalsze lata dałyby nam następujące liczby wskaźnikowe:

rok	ogólny obrót zagraniczny Polski	ogólny obrót towarowy w porcie gdańskim
1922	100	100
1923	157	177
1924	137	244

rok	ogólny obrót zagraniczny	ogólny obrót towarowy
	Polski	w porcie gdańskim
1925	128	280
1926	186	649
1927	190	813
1928	193	889

Powyższe zestawienie wykazuje nam, że w tym samym czasie, kiedy ogólny obrót towarowy Polski z zagranicy nie wzrósł nawet dwukrotnie, obrót w porcie gdańskim wzrósł bezmała dziewięciokrotnie. Również widzimy, że nawet w tych okresach, kiedy handel Polski z zagranicą cofał się, jak na przykład w latach 1924 i 1925, obrót przez Gdańsk wykazywał stale zwiększanie się i to bardzo silne.

Udział % % portu gdańskiego w polskim handlu morskim.

Już powyższe dane wskazują na to, że udział portu gdańskiego w handlu zagranicznym Polski musi być bardzo znaczny. Potwierdzają nam to istotnie liczby procentowe, dotyczące bądź stosunku przywozu przez port gdański, do ogólnego przywozu do Polski lub też wywozu przez port gdański do ogólnego wywozu z Polski, bądź też wreszcie stosunku ogólnego obrotu w porcie gdańskim do ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą. Liczby procentowe udziału portu gdańskiego w polskim handlu zagranicznym podaje nam poniższe zestawienie:

rok	% przywozu	% wywozu	% obrotu ogólnego
1922	11	5	7,4
1923	20	6	8,2
1924	30	10	13,1
1925	20	15	16,0
1926	26	25	25,5
1927	31	31	31,3
1928	35	33	33,7

Jak z powyższego wynika, udział ruchu towarowego przez port gdański wzrastał stopniowo zarówno po stronie przywozu jak i wywozu, osiągając w ostatnich latach uderzającą równowagę. Zasluguje też na specjalne podkreślenie, że w obecnej chwili trzecia część tak przywozu jak i wywozu w polskim obrocie towarowym z zagranicą przechodzi przez port gdański.

Rzecz prosta, że odsetek udziału portu gdańskiego w poszczególnych towarach jest różny i niekiedy znacznie przekracza wyżej wykazane liczby procentowe. Dla przykładu podamy tu kilka towarów typowych, wykazując jednocześnie stosunek przywozu, względnie wywozu przez port gdański do przywozu, względnie wywozu do polskiego obszaru celnego w ogólności.

P R Z Y W Ó Z :

zboże	31 %
pszenica	48 %
żyto	32 %
ryż	17 %
wino	50 %
kawa	66 %
herbata	79 %
kakao	53 %
tytoń	62 %
śledzie	do 100 %
szmalec	35 %
nawozy	60 %
rudy, żelazo, stal	78 %
rudy żelazne	56 %
papier i wyroby	13 %

W Y W Ó Z :

drzewo	19 %
zboże	60 %
jęczmień	66 %
cukier	57 %
węgiel	41 %
produkty naftowe	10 %
cement	84 %
metale i wyroby metalowe	5 %
papier i wyroby z papieru	6 %
materiały i wyroby włókniste	10 %

Jak widzimy, niektóre towary przechodzą przez port gdański w odsetkach bardzo dużych, obierając sobie przede wszystkim drogę morską. Inne towary kierują się bardziej przez granice lądowe. W dużym stopniu decyduje tu położenie geograficzne kraju zakupu lub zbytu danego towaru, chociaż nie jest to bezwzględna zasada, gdyż w wielu wypadkach odgrywa tu dużą rolę walka konkurencyjna portów niemieckich, a zwłaszcza kolei niemieckich, które starają się odciągnąć transporty towarowe od drogi morskiej przez Gdańsk. Nie wdając się tutaj w szersze omawianie tego tematu, zaznaczamy tylko, że wskutek tej walki konkurencyjnej i stosowania wyjątkowo niskich taryf kolejowych przez koleje niemieckie, cztery konkurencyjne porty, a mianowicie: Królewiec, Szczecin, Hamburg i Brema — zdołały przyciągnąć do siebie w 1927 r. około 1 300 000 ton towarów idących z Polski, lub do Polski. Gdyby ta masa towarów mogła być skierowana przez własne porty, udział portu gdańskiego w handlu zagranicznym Polski zwiększyłby się jeszcze bardziej.

Udział kupiectwa gdańskiego w handlu zagranicznym Polski.

Przekonaliśmy się więc, że w stosunku do stanu przedwojennego obrót towarów przez port gdański bynajmniej się cofnął, lecz przeciwnie, wykazuje znaczne zwiększenie i zróżniczkowanie się przechodzących przez ten port towarów. Również mogliśmy stwierdzić, że udział portu gdańskiego w handlu zagranicznym Polski jest bardzo znaczny, gdyż wynosi około 34 % ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą, oraz że udział ten z roku na rok się zwiększa.

Pozostaje więc do zbadania sprawa, jak przedstawia się udział gdańskiego kupiectwa w obrocie towarowym polsko-zagranicznym. Tu bardzo często spotykamy się z twierdzeniem, że udział ten jest bardzo nieznaczny i że w stosunku do stanu przedwojennego, położenie gdańskiego kupca jest znacznie gorsze, niż położenie obecne.

Tego rodzaju twierdzenie nigdy nie bywa poparte konkretnymi danymi, które rozciągałyby się na całokształt gdańskiego handlu. Najczęściej są to głosy reprezentujące jakąś poszczególną branżę, i w tem kryje się też całkowicie daleko idące nieporozumienie oraz błąd popełniany przez grupy czy też stronnictwa, które tego rodzaju pogląd reprezentują. Zupełnie bowiem inaczej przedstawi się sprawa wówczas, gdy naszymi badaniami obejmujemy całokształt gdańskiego kupiectwa, czyli gdańskiego handlu, nie zacieśniając się do jakiejś poszczególnej branży.

Rozwój stanu kupieckiego.

Przedewszystkiem więc stwierdzić musimy, że w porównaniu ze stanem przedwojennym liczba osób, zatrudnionych w handlu, wzrosła po wojnie w sposób bardzo znaczny. Posługując się tu wynikami ostatnich spisów ludności na obszarach, wchodzących w skład Wolnego Miasta, możemy się przekonać, że, o ile przed wojną utrzymywało się z handlu 21 158 osób zawodowo czynnych, czyli niecałe 15 %, o tyle już rok 1923 wykazał 47 292 osoby, zatrudnione w handlu, czyli 28 % czynnej zawodowo ludności gdańskiej. Niestety, nie posiadamy późniejszych danych statystycznych, gdyż po 1923 roku nie przeprowadzono w Gdańsku spisu ludności z podziałem na zawody, przypuszczać jednak możemy, że od tego czasu ilość osób utrzymujących się z handlu wzrosła jeszcze bardziej.

Już powyższe liczby wskazują na to, że handel gdański rozwija się w latach powojennych bardzo pomyślnie, co oczywiście jest wynikiem szerszego umożliwienia Gdańskowi brania udziału w polskim handlu zagranicznym. Jednakowoż posiadamy jeszcze inny miernik, który może służyć jako potwierdzenie tego faktu.

Tym miernikiem jest wzrost dobrobytu w Gdańsku, który mierzyć możemy przy pomocy danych, dotyczących wkładów oszczędnościowych w gdańskich kasach oszczędności. Gdańskie kasy oszczędności w ostatnich 4 latach wykazały następujący stan na rachunkach oszczędnościowych:

1925	14,7	miljonów	guld.
1926	20,8	„	„
1927	30,6	„	„
1928	39,3	„	„

Mając na względzie, że handel zatrudnia największą ilość osób, jest rzeczą zupełnie jasną, że ten wzrost nie mógł się odbyć bez udziału tych osób, czyli że sytuacja w handlu musiała wykazywać, ogólnie biorąc, trwałe polepszenie.

Inaczej przedstawiać się może sprawa, gdy pod sytuacją handlu gdańskiego rozumieć będziemy stopień zarobku indywidualnych właścicieli przedsiębiorstw, lub też gdybyśmy chcieli uogólniać sytuację w poszczególnych branżach gdańskiego handlu, porównyując stan obecny ze stanem przedwojennym.

Co się tyczy pierwszej sprawy, to nie ulega najmniejszej wątpliwości, że przy większych nawet obrotach rentowność przedsiębiorstw handlowych w Gdańsku mogła zmaleć już chociażby ze względu na obecną wysokość podatków, jakie ściąga z handlu Wolne Miasto Gdańsk, oraz ze względu na najrozmaitsze inne świadczenia, a przede wszystkim polityki Senatu. Można też stwierdzić, że, jak na całym niemal świecie, tak też i w Gdańsku nastąpiło pewne przesunięcie dobrobytu na rzecz niższych klas społecznych, przez zastosowanie bardziej demokratycznego klucza podziału dóbr społecznych, co jest wynikiem głębokich zmian, wywołanych w psychice narodów i zaszłych podczas wojny.

Zmiany w poszczególnych działach handlu.

Szczególnie jednak błędne wnioski wynikają wskutek uogólniania położenia powojennego niektórych działów handlu gdańskiego i mylenia sytuacji poszczególnych branż z sytuacją całego handlu gdańskiego. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że n. p. gdański handel zbożem, gdzie obrót przedwojenny wynosił, jak widzieliśmy, 340 do 440 tysięcy ton, obecnie zaś obrót ten (przywóz i wywóz) wynosi około 220 tysięcy ton (rok 1928), zmniejszył się znacznie, wskutek czego gdański kupiec zbożowy musiał ponieść dotkliwy uszczerbek w swoich zarobkach. Podobnie przedstawia się sprawa w handlu cukrem, gdzie zamiast przedwojennych 430 do 230 tysięcy ton wywóz ten w najkorzystniejszym roku osiągnął 180 tysięcy ton (rok 1926), co również daje realne podstawy do uskarżań. Zupełnie inna sytuacja wynika jednak z eksportu drzewa, gdzie zamiast przedwojennych 350 do



210 tysięcy ton w ostatnich latach wywóz drzewa podniósł się w najkorzystniejszym roku (1927) do 1 740 000 ton a w mniej korzystniejszym roku 1928 osiągnął jednak 914 000 ton, a więc zwiększył się kilkakrotnie. Tutaj narzekań ze strony gdańskiego kupca być nie może, a jeśli jakiegokolwiek narzekania istnieją, to raczej odnoszą się do sytuacji międzynarodowej na rynku drzewnym i do poziomu cen na tym rynku, co jednak jest sprawą, nie mającą nic wspólnego ze sprawą włączenia Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego.

Jak widzieliśmy ze szczegółowego porównania obrotu towarowego przez port gdański w chwili obecnej z obrotem przedwojennym, cały szereg dziedzin importu oraz eksportu wykazuje pewien, nieraz bardzo znaczny, rozrost, a nawet widzimy zupełnie nowe towary, przechodzące przez ten port. Zdawałoby się więc, że rozrost ten nie może pozostawać bez korzystnego wpływu na sytuację gospodarczą gdańskiego kupiectwa. Tak jest też niewątpliwie, czemu w żadnym wypadku nie da się zaprzeczyć.

Widzieliśmy też, że już przed wojną bardzo znaczna ilość towarów, przechodzących przez port gdański, stanowiła obiekt zatrudnienia gdańskiego ekspedytora, nie zaś gdańskiego kupca-pośrednika. Przypomnimy tu, że w przywozie 60 % towarów przechodziło jako towar ekspedycyjny, to znaczy, dający zatrudnienie wyłącznie gdańskiemu ekspedytorowi. Również i obecnie istnieje cały szereg towarów, gdzie zatrudniony jest wyłącznie, lub prawie że wyłącznie gdański ekspedytor. Tem niemniej daje to powód do uskarżeń ze strony gdańskiego kupiectwa, które twierdzi, że pewne dziedziny eksportu lub importu Polski przez port gdański przechodzą „ponad głowami“ gdańskich kupców.

Wynika z tego, że gdańskie kupiectwo pragnęłoby odegrać bardziej czynną rolę w handlu zagranicznym Polski, co możnaby powitać z pełnym zadowoleniem. Nie chcemy też bynajmniej twierdzić, aby ta bardziej czynna rola była niemożliwa, lub też napotykała na niechęć ze strony sfer gospodarczych Polski. Muszą więc istnieć inne przyczyny, które wpływają na to, że istniejące możliwości nie zostały wykorzystane przez gdańskiego kupca.

Skargi gdańskiego kupiectwa dotyczą głównie tych wypadków, gdzie zakup towarów przywożonych do Polski został zcentralizowany w rękach wspólnej organizacji zakupu, stworzonej n. p. przez przemysł polski przy imporcie surowców, lub też gdzie sprzedaż polskich towarów zagranicę dokonywana jest bezpośrednio przez polskie przedsiębiorstwa przemysłowe lub handlowe, albo też przez polskie centralne organizacje sprzedaży bez uciekania się do pośrednictwa handlu gdańskiego.

Oczywiście nie można przyjąć jako regułę, że każdy import czy też eksport w obrocie towarowym Polski z zagranicą przez

port gdański musi bezwarunkowo przechodzić przez ręce gdańskiego pośrednika. Jednakowoż z drugiej strony nie można zaprzeczyć, że w szeregu dziedzin importu i eksportu udział gdańskiego pośrednika mógłby być większy, niż jest w chwili obecnej. Postaramy się więc zbadać przyczyny tego zjawiska.

Przyczyny niedostatecznego udziału.

Stwierdzić musimy na wstępie, że w Gdańsku istnieją w ogromnej większości stare przedsiębiorstwa przedwojenne, które zdawna obrały sobie zupełnie określone przedmioty i kierunki handlu. Nowych przedsiębiorstw przybyło stosunkowo niewiele, gdyż większość młodych przedsiębiorstw, powstałych w dużej ilości w pierwszych latach powojennych, zwłaszcza zaś w okresie inflacji, nie przetrwały kryzysu, jaki towarzyszył wprowadzeniu w Gdańsku oraz w Polsce nowej ustabilizowanej waluty. Te przedsiębiorstwa przedwojenne, o zupełnie określonych dziedzinach zainteresowań, przedwojennych przyzwyczajeniach i metodach działania, znalazły się w obliczu istniej rewolucji, kiedy w porcie gdańskim, wskutek dostosowania się obrotu towarowego do nowej sytuacji gospodarczej, zmieniły się zarówno rodzaje towarów jak i kierunki przechodzenia tych towarów. Zmiany te omówiliśmy poprzednio dostatecznie szczegółowo, przypomnimy więc tylko, że import węgla, ropy, soli, cementu itp. ustał zupełnie, ustępując bardzo znacznemu eksportowi tych samych towarów. Z drugiej strony zmniejszył się eksport zboża i cukru, lecz zwiększył się nie tylko eksport drzewa, co leżało w ramach zainteresowań przedwojennych przedsiębiorstw gdańskich, ale zwiększył się, względnie powstał nanowo, szereg innych dziedzin eksportowych, obracając się początkowo w dość skromnych liczbach, lecz wzrastając z biegiem czasu coraz bardziej.

Te nowe dziedziny i nowe kierunki handlu niezawsze były chwywane w lot i wyzyskiwane przez istniejące w Gdańsku przedsiębiorstwa, wskutek czego istotnie rozwinęły się bez ich udziału i odbywają się „ponad głowami“ gdańskich kupców.

Pozatem w trudnych latach powojennych musiały wejść w życie różnego rodzaju ograniczenia zarówno importu jak i eksportu, wynikające z koniecznych wskazań polskiej polityki gospodarczej. Te ograniczenia, jakkolwiek obecnie stopniowo redukowane, dotknęły również niektórych gałęzi przedwojennego handlu gdańskiego. Tu na specjalne podkreślenie zasługują dążenie polskiej polityki gospodarczej, mające na celu uniezależnienie się od zbędnego pośrednictwa krajów trzecich i nawiązywania bezpośrednich stosunków z dostawcami i odbiorcami. To dążenie ciąga za sobą również chęć uwolnienia się od pośrednictwa portów niemieckich. Kupiec gdański niechętnie wnika w celowość tej polityki, obstając przy swoich korzyściach egoistycznych, a

więc tak samo niechętnie widzi ograniczenia przywozu towarów luksusowych do Polski jak też dążenie do wyeliminowania pośrednictwa portów niemieckich, gdyż wszak, jak to zaznaczyliśmy wyżej, gdański kupiec przed wojną przeważnie zakupywał towary właśnie w Hamburgu, Bremie itp. portach i pragnąłby nadal zachować swoje przyzwyczajenia.

Przez przyłączenie do polskiego obszaru gospodarczego kupiec gdański uzyskał możliwość pośredniczenia w handlu w większym, niż przedtem zakresie, nie tylko w znaczeniu terytorjalnym, ze względu na zwiększenie się obszaru ciężenia do portu gdańskiego, lecz również w znaczeniu zwiększenia się ilości branż towarowych. Czynny udział w wyzyskaniu nowych możliwości uwarunkowany jest przede wszystkim posiadaniem koniecznych wiadomości fachowych, a następnie gruntowną znajomością źródeł zakupu i zbytu. Zwłaszcza tam, gdzie chodzi o nowopowstający eksport towarów polskiego przemysłu zagranicę, konieczna jest bardzo gruntowna znajomość polskiego przemysłu i jego możliwości produkcyjnych, w drugiej zaś linii tak samo gruntowna znajomość sytuacji na rynkach zbytu, które młody ten eksport musi dla siebie zdobywać. Nie wystarcza tu przytem dorywcze zaznajomienie się ze stanem tego lub owego działu polskiego przemysłu, lecz pilne i ciągłe śledzenie rozwoju danego działu produkcji i ścisłe współdziałanie przy ulepszaniu i rozszerzaniu tej produkcji. Tymczasem gdański pośrednik dotychczas najczęściej był przedstawicielem interesów przemysłu niemieckiego, którego możliwości produkcyjne znał dobrze, i orjentował się raczej w możliwościach sprzedaży niemieckich towarów na rynku polskim. Dziś więc brak mu nie tylko znajomości zdolności produkcyjnej przemysłu polskiego, lecz również znajomości obcych rynków, dokąd miałyby być kierowane towary polskie. Poza tem musiałby on zerwać zupełnie z dotychczasowym kierunkiem, przerzucając się z importu do Polski na eksport z Polski, a ponadto, i to jest rzeczą najważniejszą, musiałby porzucić swe dotychczasowe przedstawicielstwa i przyjąć przedstawicielstwa przemysłu polskiego, gdyż jest zupełnie nie do pomyślenia, aby ten sam przedstawiciel mógł jednocześnie pracować na rzecz przedsiębiorstw niemieckich i przedsiębiorstw polskich, a więc obsługiwać w jednym i tym samym czasie dwa wzajemnie zwalczające się obozy. Pośrednik gdański, wierząc bezgranicznie w dobroć produktów przemysłu niemieckiego i wierząc w to, że prędzej czy później rynek polski otworzy się dla towarów niemieckich, które reprezentuje, w wyjątkowych wypadkach zdobywa się na porzucenie jego zdaniem pewnego i korzystnego interesu, aby przejść do handlu produktami przemysłu polskiego, w których dobroć nie wierzy, a często jej nie zna i które jego zdaniem stanowią interes daleko mniej pewny i mniej korzystny. To też kupiec gdański daleko mniej interesuje się rozwojem przemysłu polskiego, nie śledzi tego rozwoju jako

współpracownik, lecz uświadamia go sobie dopiero wówczas, gdy wyroby polskie skutecznie zaczynają konkurować na rynku zbytu z wyrobami przemysłu niemieckiego, których przedstawicielstwo posiada. Takie nastawienie się gdańskiego handlu, aż nadto często spotykane, nie sprzyja oczywiście udziałowi gdańskiego kupca w handlu zagranicznym Polski.

Przyznać trzeba obiektywnie, że istotnie, do czasu, współpraca z przemysłem zagranicznym jest dla gdańskiego kupca korzystniejsza, niż współpraca z przemysłem polskim, który nie może mu dać tych samych warunków, jakie mu daje zagranica. W pierwszym rzędzie wchodzi tu w rachubę warunki kredytowe, bardzo dogodne, jeśli chodzi o import towarów zagranicznych, a bardzo mało korzystne, gdy chodzi o eksport z Polski. Stwierdzić jednak trzeba, a wykazują to już obecnie konkretne przykłady, że jest to gra na krótką metę i że raczej winnoby być zadaniem kupiectwa gdańskiego zasilenie polskiego eksportu potrzebnymi kredytami a tem samem współdziałanie od początku w zdobywaniu rynków obcych. W tych warunkach gdański pośrednik nigdy nie mógłby się znaleźć w takiej sytuacji, gdzie już zapoczątkowany i rozwinięty bez niego eksport odbywa się rzecz prosta i nadal bez jego udziału. Oczywiście to, co powiedzieliśmy o kredycie, ma zastosowanie również i do wszelkich innych form współdziałania przy rozwijaniu i organizowaniu stosunków handlowych Polski z zagranicą. Udział gdańskiego pośrednika będzie zawsze mile widziany, lecz jako warunek musi być stawiane czynne współdziałanie gdańskiego kupca przy realizowaniu zamierzeń polskiej polityki gospodarczej oraz zadeklarowanie współpracy, która przynosiłaby korzyści nie tylko gdańskiemu pośrednikowi, lecz również życiu gospodarczemu Polski.

Tymczasem sposób, w jaki formułuje dzisiaj Gdańsk swe żądanie, domagając się większego udziału w handlu zagranicznym Polski, posiada bardzo mało cech kupieckiego stawiania sprawy i wygląda raczej na to, jakoby Gdańsk posiadał prawo a Polska obowiązek zatrudnienia gdańskiego kupca bez większych z jego strony starań i bez zagwarantowania Polsce drugostronnych korzyści. Zaznaczamy, że już dzisiaj znajduje się w Gdańsku dość dużo przedstawicieli sfer gospodarczych, którzy pojmują sprawę w sposób przez nas wyżej wskazany i dążą do ugruntowania współpracy z polskim życiem gospodarczym na zasadach czysto handlowych. Jednakowoż naogół zrozumienie konieczności czynnego współdziałania Gdańska w dziedzinie rozwoju handlu zagranicznego Polski nie zdołało jeszcze nabrać cech rzeczy samej przez się zrozumiałej, co oczywiście musi pociągać za sobą odpowiednie konsekwencje praktyczne.

Czynniki psychologiczne.

Z tego, co powiedzieliśmy wyżej, wynika niedwuznacznie, że dużą rolę odgrywają w tej sprawie czynniki również natury

psychologicznej. Oficjalne stanowisko Gdańska, zwłaszcza w ubiegłych latach, opiera się, jak zaznaczyliśmy, na rzekomym obowiązku Polski zatrudnienia portu i kupca gdańskiego, natomiast nie uwzględnia obowiązku gdańskiego kupca zastosowania się do polskiej polityki gospodarczej i dołożenia ze swej strony wszelkich starań, aby dążenia tej polityki zostały jak najpomyślniej zrealizowane. To stanowisko mimowoli nasuwa wspomnienia z minionych wieków, kiedy Gdańsk posiadał cały szereg przywilejów, gwarantujących mu utrzymanie w swoich rękach handlu morskiego Polski oraz płynących stąd korzyści. Przypomina to owo średniowieczne prawo składu, oddające w ręce obywateli gdańskich monopol na zamorski handel Polski przez Gdańsk, przypomina to prawo Gdańska do regulowania eksportu zboża z Polski, przypomina inne przywileje, które posiadał Gdańsk w ubiegłych wiekach i z których korzystał w sposób niezawsze idący w parze z dobrem Rzeczypospolitej Polskiej.

Badając stosunek Gdańska do Polski od chwili przyłączenia tego portu do polskiego obszaru gospodarczego, możemy napotkać cały szereg momentów, które w sposób aż nadto jaskrawo nasuwają myśl o pewnej analogii w dążeniach Gdańska średniowiecznego oraz Gdańska bezpośrednio po wojnie. Gdańsk wchodził do obszaru gospodarczego Polski, jako jedyny port przeznaczony do obsługiwanego całego tego obszaru. Wszystkie tereny portowe bądź stanowiły własność obywateli gdańskich, bądź też były przez nich dzierżawione. Obywatele gdańscy posiadali w ten sposób faktyczny monopol w porcie gdańskim. Wiemy doskonale, jaki opór stawiany był przez oficjalne władze gdańskie przeciwko wydzierżawianiu tych terenów firmom polskim i jak z tym żądaniem solidaryzowały się gdańskie sfery gospodarcze. Wiemy również, jakie trudności formalne wprowadzone zostały a i do dnia dzisiejszego istnieją, jeśli chodzi o nabywanie nieruchomości w Gdańsku przez obywateli polskich, przy zakładaniu filij polskich towarzystw w Gdańsku, przy przydzielaniu mieszkań dla pracowników handlowych, pochodzących z Polski itp. Sfery oficjalne gdańskie w ścisłym porozumieniu ze sferami gospodarczymi a w każdym bądź razie bez najmniejszego z ich strony głosu, już nie protestu, lecz chociażby przestrogi, starały się odsunąć polski element od portu i zachować nadal faktyczny monopol na handel polski przez port gdański w rękach przedwojennych firm gdańskich. Obok tego monopolu w samym porcie konstruowana jest teza o uprzywilejowaniu gdańskiego kupca do udziału w handlu zagranicznym Polski.

I tu znów kupiec gdański w pierwszych chwilach wysuwa w stosunku do Polski cały szereg żądań, opartych jakoby na wyjątkowych jego prawach, i uzasadnia konieczność różnych przywilejów, które miałyby go postawić w lepsze położenie, niż kupca

polskiego. Żądania te dotyczą przede wszystkim zwolnienia kupca gdańskiego od działania zarządzeń reglamentacyjnych, jak n. p. w dziedzinie zakazów wywozu lub też później w dziedzinie ceł wywozowych, gdzie towary zakupione przez gdańskich kupców miałyby być wolne od tych ograniczeń. Niema natomiast ustosunkowania się do Polski, jako do obszaru, z którym Gdańsk posiada interesy wspólne i wskutek tego musi dbać o jego dobro w równym stopniu, jak i o interesy własne.

Idea wspólnoty interesów gospodarczych Polski i Gdańska nie tylko że nie była uznawana, lecz nawet bardzo gwałtownie zwalczana. Pierwotnie stosunek Gdańska do Polski zabarwiony był silnie niewiarą w trwałe istnienie Polski, którą uważano za państwo sezonowe. Tego rodzaju pogląd, przejęty oczywiście z Niemiec, które starały się przekonać świat cały o tem, że Polska nie posiada żadnych szans do utrzymania swej niepodległości, wskutek niezdolności narodu polskiego do rządzenia samym sobą i nie posiadania przezeń zdolności organizacyjnych, wpływał na to, że Gdańsk ustosunkował się do Polski, jak do pewnego rodzaju kolonji, z której należy wyciągnąć maximum korzyści dla siebie i to w czasie jak najkrótszym.

Po kilku pierwszych latach, kiedy Polska zdołała wywalczyć sobie określone granice polityczne, zorganizować armję, administrację, odbudować przemysł i rozwijać inne dziedziny swego życia gospodarczego, pogląd na Polskę, jako na państwo sezonowe, musiał ulec stopniowo rewizji. Można było spodziewać się, że wówczas już Gdańsk uzna konieczność ściślej współpracy gospodarczej z Polską i dostosowania się do zmienionych warunków. Tymczasem Gdańsk poszedł po zupełnie odwrotnej linii, co stało się pod wpływem niemieckich nacjonalistów, jacy stali wówczas u steru rządów Wolnego Miasta.

Mianowicie, kiedy upadła nadzieja, że Polska w krótkim czasie rozsypie się w gruzy, i kiedy, przeciwnie, państwo polskie zaczęło coraz bardziej krzepnąć, w Gdańsku zaczęto szerzyć nowe hasło: niebezpieczeństwo dla Gdańska, który Polska zamierza jakoby zagarnąć. Szerzono poglądy, że od strony silnej Polski grozi największe niebezpieczeństwo niemieckiej kulturze Gdańska oraz jego prawom politycznym, przyznany mu przez traktat wersalski. Poczęto więc głosić hasła separatyzmu od Polski i to we wszystkich dziedzinach, nie wyłączając dziedziny gospodarczej. Co więcej, na stosunki gospodarcze poczęto kłaść specjalny nacisk, uważając, że zbliżenie się gospodarcze i ścisła współpraca z Polską na tym polu byłaby początkiem groźnego łączenia się z Polską, które mogłoby się przerzucić na inne pola, i sprzyjać pochłonięciu Gdańska przez Polskę. Oczywiście tego rodzaju atmosfera znów nie mogła przyczynić się do zgodnej współpracy gdań-

skiego kupca ze sferami gospodarczymi w Polsce a tem samym do wplecenia gdańskiego kupiectwa w orbitę polskich stosunków handlowych z zagranicą.

Dopiero ostatnie lata przyniosły w Gdańsku pewną zmianę w ustosunkowaniu się do Polski. Na czele Gdańska znalazły się sfery, które wystawiły na czele swego programu zgodną współpracę z Polską na polu gospodarczem. Program ten znalazł przychylny oddźwięk wśród większości gdańskiej ludności, która pod wpływem faktów życiowych zaczęła sobie coraz jaśniej zdawać sprawę ze strat, jakie ponosi Gdańsk, wskutek głoszonego i realizowanego przedtem separatyzmu gospodarczego. Ten zwrot musi być uznany, jako pomyślny dla sfer handlowych w Gdańsku. Nie mógł dać jednak natychmiastowych wyników, gdyż nie można zapominać o tem, że deklarację tę poprzedzał cały szereg lat, w ciągu których ustosunkowanie się Gdańska do Polski było diametralnie przeciwne, oraz że właśnie te lata odznaczały się największym dotychczas rozwojem polskiego życia gospodarczego oraz ustaleniem zasadniczych wytycznych polskiej polityki gospodarczej. Gdańsk od tych prac zasadniczych odsunął się dobrowolnie, wobec czego obecnie znalazł się w obliczu całego szeregu faktów dokonanych, gdzie zdobycie należnego mu stanowiska *post factum* musi przedstawiać dla niego dość znaczne trudności.

Nie oznacza to jednak, aby sprawa była dla Gdańska zupełnie beznadziejna, tem bardziej, że mimo wszystko Polska do niego odnosi się zupełnie obiektywnie, a nawet przychylnie. Istnieje też cały szereg dziedzin importu i eksportu polskiego, które domagają się dalszego rozwoju a często nawet zapoczątkowania ich odnowa. Wszędzie tu kupiec gdański ma możliwość czynnego współdziałania i wzięcia udziału w przeprowadzanych pracach. Jest rzeczą zrozumiałą, że żądanie gdańskiego kupiectwa, aby je do tego udziału dopuszczono, nie może opierać się li tylko na wskazywaniu na jakieś zagwarantowane mu prawa, lecz polegać musi na inicjatywie i wnoszeniu do tej współpracy konkretnych wartości, tak, aby udział Gdańska w handlu zagranicznym Polski gwarantował korzyści nietylko gdańskiemu kupcowi, lecz również polskiemu odbiorcy lub dostawcy.

Nie ulega wątpliwości, że zrozumienie takiej właśnie formy współpracy istnieje wśród znacznego odłamu gdańskiego społeczeństwa, pomimo, że wrogowie zbliżenia gospodarczego polsko-gdańskiego starają się atmosferę współpracy jak najbardziej zmącić i zbliżenie to utrudnić. Poza poprzedniami argumentami, mającemi udowodnić, że zbliżenie się gospodarcze zagraża Gdańskowi politycznie, wysuwany jest w ostatnich czasach dalszy jeszcze argument, który przemawiać ma jako dowód, że Polska celowo stara się pomniejszyć udział handlu gdańskiego w handlu zagranicznym Polski. Dowodem tym ma być fakt budowy przez

Polskę nowego portu w Gdyni. Jak w innych sprawach, tak i w tej przytaczane są argumenty najczęściej nierzeczowe, wobec czego w ramach niniejszej pracy pozwolimy sobie omówić i tę sprawę, chociażby pokrótce.

Konkurencja Gdyni.

Dane, które poprzednio przytoczyliśmy, mówiąc o rozwoju handlu zagranicznego Polski oraz o rozwoju obrotu towarowego przez port gdański, wskazywały jasno na bardzo szybki rozwój handlu morskiego Polski, gdzie zwłaszcza eksport z roku na rok wykazuje coraz większe liczby. Port gdański, pomimo coraz większej rozbudowy i wielomiljonowych inwestycji, z trudem tylko mógł podolać swemu zadaniu, a nawet w pewnych okresach, jak n. p. w r. 1926, kiedy rozpoczął się masowy eksport węgla, nie mógł uczynić zadość stawianym mu wymaganiom. Ten stały wzrost udziału drogi morskiej w polskim handlu zagranicznym musiał doprowadzić do przekonania, że rychło nadejdzie moment, kiedy sam port gdański nie będzie mógł wystarczyć. Trzeba tu ponadto zauważyć, że zdolność przepustowa, jaką Gdańsk wykazywał w ostatnich czasach, była jego zdolnością maksymalną, możliwą do osiągnięcia tylko dzięki temu, że jego urządzenia pracowały na trzy zmiany, czyli całą dobę bez przerwy.

Przewidująca polityka polska wymagała więc rozpoczęcia budowy drugiego portu, któryby równoległe z portem gdańskim obsługiwał polski handel zagraniczny. Tym drugim portem stał się budowany obecnie port w Gdyni. Jak wielką była potrzeba budowy tego portu, dowodzi okoliczność, że poszczególne jego nabrzeża są zabierane natychmiast po wykończeniu przez czekające na nie przedsiębiorstwa i są niezwłocznie eksploatowane. Nie jest to więc budowa na zapas, lecz budowa pod naciskiem bieżących potrzeb gospodarczych. Najlepszym tego dowodem jest, że od samego początku jego budowy port ten zaczął przyjmować i wysyłać ładunki, wzrastające z każdym rokiem.

W 1928 roku port w Gdyni wykazał obrót towarowy, wynoszący bezmała 2 miliony ton. W najbliższych latach należy przyjąć, jako zdolność przepustową Gdyni, 4 do 6 milionów ton. Ponieważ w tym samym czasie zdolność przepustowa Gdańska wynosić będzie około 10 milionów ton, przeto oba te porty razem będą mogły przepuścić do 16 milionów ton rocznie. Ogólny obrót towarowy Polski z zagranicą zwiększa się stale, a udział obrotu morskiego zwiększa się szybciej jeszcze, co, jak należy przypuszczać, pozostanie i nadal trwałą cechą polskiego handlu zagranicznego. Można więc śmiało liczyć na to, że te 16 milionów ton zostaną całkowicie pokryte, dalsze zaś inwestycje w portach będą mogły przyczynić się do osiągnięcia bardziej normalnej pracy przeładunkowej oraz uzyskania koniecznej rezerwy.

Wyżej przytoczone dane stanowią już same przez się dostateczną odpowiedź na zarzuty, stawiane Polsce przez niektóre sfery zagraniczne. Dodać jeszcze możemy, że dla Polski nie istnieje i nie może istnieć zagadnienie zrzeczenia się drogi morskiej przez Gdańsk z tytułu posiadania Gdyni. Zarówno jeden jak i drugi port jest dla dalszego rozwoju życia gospodarczego Polski bezwarunkowo potrzebny. Wszelkie próby wygrywania Gdyni przeciwko Gdańskowi muszą być przez Polskę z całą stanowczością odparte.

Wystawianie tezy, że Gdynia stanowi groźną konkurencję dla Gdańska, musi być uznane jako szkodliwe zarówno dla Gdańska jak i dla Polski. Nie ulega wątpliwości, że wskutek budowy Gdyni port gdański nie będzie w przyszłości posiadał monopolistycznego stanowiska jedyne go portu polskiego. Jednakowoż widzieliśmy, jak z punktu widzenia gospodarczego tego rodzaju monopolistyczne zamysły szkodliwie oddziaływały na same interesy gdańskiego handlu i prowadziły do tego, nie mających nic wspólnego z kupieckimi metodami postępowania.

Również i w danym wypadku chęć obrony monopolu Gdańska przez wysuwanie pretensji do Polski i głoszenie nieuzasadnionych obaw przed konkurencją Gdyni, może mieć skutek fatalny, gdyż o ileby Gdańsk poddał się tym nastrojom, wówczas odsuwałby się od Gdyni coraz bardziej, zamiast dążyć i na tem polu do ścisłej współpracy. Zauważyć trzeba, że wszak Gdynia powstaje w najbliższem sąsiedztwie Gdańska i to w dodatku w miejscu, gdzie do niedawna istniała zaledwie skromna wioska rybacka. Gdynia powstaje więc z niczego i nie posiada przedewszystkiem koniecznego aparatu handlowego, któryby port ten mógł obsługiwać. Doświadczenie firm gdańskich mogłoby więc znaleźć dobre zastosowanie w Gdyni, a firmy gdańskie powinnyby widzieć w Gdyni nowe pole do pracy, które gwarantowałoby im dalszy jeszcze rozwój. Pod względem warunków pracy Gdynia, jak każdy świeżo otwarty teren, nadaje się do najbardziej intensywnej i zyskowej działalności.

W tych warunkach Gdynia nie może być uważana, jako czynnik dla gdańskiego kupiectwa szkodliwy. Oczywiście, że przyszłość zależeć będzie od samych firm gdańskich i od ich stanowiska, jakie zajmą w stosunku do Polski. I w danym wypadku Polska żądać musi od firm gdańskich wniesienia realnych wartości, a conajmniej wniesienia szczerzej chęci współpracowania z polskimi sferami gospodarczymi z korzyścią dla dalszego rozwoju polskiego handlu zagranicznego.

Wnioski.

Wszystko, co powiedzieliśmy wyżej, wskazuje na to, że w stosunku do stanu przedwojennego port gdański rozwija się

pomyślnie i posiada dalsze widoki rozwoju. Wraz ze zwiększeniem się obrotu towarowego Polski z zagranicą, zwiększa się również, i to w sposób bardziej nawet szybki, obrót towarowy przez port gdański.

Udział portu gdańskiego w handlu zagranicznym Polski jest bardzo znaczny, i procent tego udziału wzrasta z roku na rok. Zwiększają się nie tylko ilości towarów, przechodzących przez port gdański, lecz zwiększają się również rodzaje tych towarów, gdyż przybywają coraz to nowe gałęzie importu i eksportu.

Ten obrót towarowy przez port gdański daje zatrudnienie gdańskiemu handlowi ekspedycyjnemu oraz innym gałęziom pomocniczym w handlu, a częściowo zatrudniają również gdańskiego kupca-pośrednika. Udział, a raczej stopień udziału tego kupca w polskim handlu zagranicznym zależy w bardzo znacznej mierze od jego własnej inicjatywy oraz jego stosunku do polskiego życia gospodarczego. Im ściślej będzie współpraca Gdańska z polskimi sferami gospodarczymi, tem większym będzie udział gdańskiego handlu w handlu zagranicznym Polski.

Jeśli więc Gdańsk nie chce, aby handel zamorski przecho-
dził ponad głowami jego kupców, co istotnie groziłoby dalszemu istnieniu gdańskiego kupiectwa, jako takiego, musi przez rzeczowy stosunek do Polski i lojalną współpracę z jej sferami gospodarczymi wpleść się w orbitę polskiego handlu morskiego, ku czemu posiada realne możliwości.

ZESTAWIENIE I.

Przywóz i wywóz towarów w latach 1912 i 1913*)

	1912	1913
	w tonach	
1. Produkty rolnicze, ogrodownicze i pa- stewne	31 905	34 598
w tem:		
jęczmień	1 422	1 448
strączkowe i kukurydza	7 774	10 174

*) Źródło: Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig, Gdańsk 1914.

	1912	1913
	w t o n a c h	
nasiona oleiste	425	1 275
owoce południowe	2 558	3 204
k a w a	5 021	4 638
cykorja i surogaty kawy	3 061	1 907
kakao w ziarnkach i łupiny kakaowe	761	985
herbata	8	11
korzenie	895	1 031
tytoń surowy	1 667	1 253
2. Produkty leśne	23 204	40 368
w tem:		
drzewo budulcowe i użytkowe eu-		
ropejskie	804	1 668
drzewo użytkowe pozaeuropejskie	1 119	2 016
3. Inne artykuły pochodzenia zwierzęcego		
i roślinnego, artykuły spożywcze i po-		
żywki	134 678	126 661
w tem:		
mięso i słonina	61	132
śledzie	46 478	40 138
szmalce	6 731	6 210
łój	2 740	3 145
tran rybi i z fok	1 381	1 159
miód	787	833
skórki futrzane i skóry	7 914	13 842
olej lniany	325	735
olej palmowy i kokosowy	1 254	1 277
mąka i produkty młynarskie	5 817	6 209
ryż	12 129	13 682
cukier	1 168	1 096
syrop i melasa	904	656
likiery, spirytus, wódki	4 692	1 198
wino i moszcz	3 969	3 836
piwo	976	494
otręby	12 170	7 153
makuchy	6 412	7 705
kakao i czekolada	234	184
masło i margaryna	1 381	1 189
wyroby tytoniowe	755	465
4. Surowce mineralne i kopalniane, oleje		
mineralne	591 957	613 790
w tem:		
węgiel, koks, torf	176 791	228 387
oleje smarowe	11 411	5 695

	1912	1913
	w tonach	
nafta	43 248	45 068
smoły, żywice, asfalt	5 516	6 900
rudy żelazne	161 454	163 497
piryty	43 506	47 511
5. Wyroby z tłuszczów i olejów	3 976	4 078
w tem:		
lanolina i parafina	222	574
6. Wyroby chemiczne i farmaceutyczne, farby i barwniki	199 748	268 837
w tem:		
sól	1 478	11 054
7. Surowce i wyroby włókiennicze z su- rowców zwierzęcych i roślinnych.	5 404	3 850
w tem:		
jedwab	76	134
wełna i włosie	110	140
bawełna	892	1 027
szmaty	130	72
8. Skóry wyprawione, wyroby skórzane	326	246
9. Wyroby kauczukowe	27	15
10. Plecionki z surowców roślinnych	29	6
11. Miotły, szczotki, pędzle i sita	8	15
12. Towary gotowe ze zwierzęcych i roślin- nych surowców, rzeźbione lub obro- bione	1 457	1 033
13. Papier, tektura i wyroby	6 759	5 893
14. Książki, obrazy i malowidła	9	11
15. Wyroby z kamieni lub innych surowców mineralnych i kopalnianych, oprócz ka- mionkowych	47 087	57 938
16. Wyroby kamionkowe	3 042	3 531
17. Szkło i wyroby szklane	246	209
18. Metale i wyroby metalowe	83 449	62 593
w tem:		
surówka i stare żelazo	18 959	5 712
żelazo kute i walcowane	33 483	27 468
szyny i podkłady kolejowe	3 114	1 915
blacha i drut	9 002	6 351
kotwice i łańcuchy	263	192
ołów i stopy z ołowiu	1 130	767
cynk i stopy cynku	200	174
cyna i stopy cyny	396	604
miedź i stopy miedzi	915	891

	1912	1913
	w tonach	
19. Maszyny, artykuły elektrotechniczne, środki lokomocji	7 962	9 717
20. Broń, zegary, instrumenty muzyczne, zabawki	41	47
21. Inne wyżej nie wymienione towary	141	194
	1 141 455	1 233 630

W Y W Ó Z :

1. Produkty rolnicze, ogrodnicze i pastewne	441 321	339 199
w tem:		
pszenica	41 795	54 561
żyto	183 984	125 094
jęczmień	113 958	63 876
owies	70 757	79 390
rośliny strączkowe i kukurydza	12 113	4 638
nasiona oleiste	9 984	6 251
2. Produkty leśne	350 922	211 713
w tem:		
drzewo budowlane i użytkowe	303 418	145 458
3. Inne artykuły pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, artykuły spożywcze i pożywki	496 926	303 470
w tem:		
skórki futrzane i skóry	1 000	870
mąka i produkty młynarskie	46 434	58 777
olej rzepakowy	45	50
cukier	430 838	226 784
syrop i melasa	11 217	10 761
piwo	72	112
likier, spirytus, wyroby spirytusowe	1 137	312
wino i moszcz	357	227
makuchy	1 519	1 711
otręby	190	127
4. Surowce mineralne i kopalniane, oleje mineralne	4 758	10 382
w tem:		
smoły i żywice	47	72
farby, barwniki	1 445	1 580

	1912	1913
	w tonach	
5. Wyroby z tłuszczów i olejów	96	64
6. Wyroby chemiczne i farmaceutyczne, farby, barwniki	1 145	1 580
7. Surowce i wyroby włókiennicze z su- rowców zwierzęcych i roślinnych . . .	563	561
8. Skóry wyprawione, wyroby skórzane .	35	6
9. Wyroby kauczukowe	13	3
10. Plecionki z surowców roślinnych . .	2	6
11. Miotły, szczotki, pędzle, sita	7	13
12. Towary gotowe z surowców roślinnych, rzeźbione lub obrobione	3 654	2 529
13. Papier, tektura i wyroby z nich . . .	1 604	279
14. Książki, obrazy i malowidła	—	3
15. Wyroby z kamieni lub innych surow- ców mineralnych i kopalnianych oprócz kamionkowych	8	—
16. Wyroby kamionkowe	21	640
17. Szkło i wyroby szklane	864	123
18. Metale i wyroby metalowe	9 020	7 789
w tem:		
żelazo i wyroby z żelaza	8 446	7 253
ołów i wyroby z ołowiu	96	70
cynk, cyna i wyroby z nich	106	152
miedź i wyroby z miedzi	356	244
19. Maszyny, artykuły elektrotechniczne, środki lokomocji	219	93
20. Broń, zegary, instrumenty muzyczne, zabawki	—	40
21. Inne wyżej niewymienione towary . .	275	28
	1 311 757	878 471

ZESTAWIENIE II.

Porównanie obrotu towarowego w latach
1912, 1913, 1928.

	P R Z Y W Ó Z.		
	1912	1913	1928
1. Produkty rolne, ogrodow- nicze i pastewne	31 905	34 598	178 847
2. Produkty leśne	23 204	40 368	15 742

	1912	1913	1928
3. Inne artykuły pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, art. spożywcze i pożywki	134 678	126 661	151 906
4. Surowce mineralne i kopalniane, oleje mineralne	591 957	613 790	492 970
5. Wyroby z tłuszczów i olejów	3 976	4 078	12 818
6. Wyroby chemiczne i farmac., farby, barwniki	199 748	268 837	368 784
7. Surowce i wyroby włókiennicze	5 404	3 850	9 934
8. Papier i wyroby z papieru	6 768	5 904	12 222
9. Wyroby z kamieni i ceramika	50 375	61 678	39 083
10. Metale i wyroby metalowe	91 411	72 310	541 920
11. Inne towary	2 029	1 556	8 183
	1 141 455	1 233 630	1 832 409

W Y W Ó Z.

1. Produkty rolne, ogrodnicze i pastewne	441 321	339 199	101 517
2. Produkty leśne	350 922	211 713	914 192
3. Inne artykuły pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, art. spożywcze i pożywki	496 926	303 470	158 166
4. Surowce mineralne i kopalniane, oleje mineralne	4 758	10 382	5 400 547
5. Wyroby z tłuszczów i olejów	96	64	20 830
6. Wyroby chemiczne i farmac., farby, barwniki	1 445	1 580	73 176
7. Surowce i wyroby włókiennicze	563	561	3 785
8. Papier i wyroby z papieru	1 604	282	1 071
9. Wyroby z kamieni, ceramika, materiały budowlane	897	763	82 335
10. Metale i wyroby metalowe	9 239	7 832	25 021
11. Inne towary	3 986	2 625	2 291
	1 311 757	878 471	6 783 273

Bibliografja.

Źródła. Konwencja między Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem, zawarta w Paryżu 9 listopada 1920. — Port Gdański, w opracowaniu Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. Gdańsk, 1923 i 1926. — Umowa z dnia 24 października 1921 zawarta pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem. — Roczniki Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej. Warszawa, 1924-1928. — Wiadomości Statystyczne. Głównego Urzędu Statystycznego R. P. Warszawa, 1920—1928. — Zbiór Dokumentów Urzędowych, dotyczących stosunku W. M. Gdańska do Rzeczypospolitej Polskiej cz. I, 1918—1920, cz. II, 1921—1923, cz. III, 1924—1926. Gdańsk 1923, 1924 i 1928. —

Amtliche Urkunden zur Konvention zwischen Danzig und Polen vom 15. November 1920. Gdańsk 1920. — Bericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Danzig über Danzigs Handel, Gewerbe und Schifffahrt. Gdańsk 1914. — Berichte über die Lage von Handel, Industrie und Schifffahrt, erstattet von der Handelskammer zu Danzig. Gdańsk 1923—1928. — Danziger Statistische Mitteilungen; früher: Statistische Mitteilungen der Freien Stadt Danzig. Gdańsk 1921—1928. — Danzigs Handel und Industrie, herausgegeben von der Danziger Verkehrszentrale. Gdańsk 1912. —

Literatura. Askenazy Szymon, Gdańsk a Polska. Warszawa 1919. Bartoszewicz St., Polski eksport produktów naftowych przez Gdańsk. Warszawa. Przemysł i Handel, 1922, zeszyt 11. — Bohdan Edward, Morska polityka gospodarcza Polski. Warszawa 1928. — Butler Janusz, Konkurencja portów bałtyckich w świetle współzawodnictwa kolei polskich i niemieckich. Warszawa 1929. — Firstenberg Juljan, Port gdański ze stanowiska prawnego. Warszawa 1927. — Frankiewicz Czesław Dr., Historia Pomorza w zarysie. Toruń 1927. „Gdańsk“, praca zbiorowa pod redakcją prof. Stanisława Kutrzeby. Lwów 1918. — Hilchen Feliks Dr., Obecny stan włączenia celnego Gdańska do Polski. Warszawa, Ekonomista, 1924, tom III. — Tenże, Wpływ organizacji handlu zagranicznego na bilans płatniczy. Warszawa 1928. — Kamieński Jan Korwin, Inż., Zagadnienia morskie w Polsce. Warszawa 1929. — Kutrzeba Stanisław, Prof. Dr., Polska Odrodzona. Kraków 1922. —

Tenże, Handel i przemysł do roku 1793, w pracy zbiorowej p. t. „Gdańsk“. Lwów 1928. — Lutman Roman Dr., Historia Gdańska do roku 1793, oraz: Historia Gdańska w latach 1793 do 1918. W pracy zbiorowej p. t. „Gdańsk“. Lwów 1928. — Rostkowski Feliks, Sześć lat polskiej polityki handlowo-morskiej. Warszawa 1926. — Rudzki Adam, Wpływ wyniku rokowań handlowych z Niemcami na kierunek handlu zamorskiego Polski. Warszawa 1926. — Rummel Julian, Gdynia — port polski. Toruń 1926. — Sławski Stanisław Dr., Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich. Gdańsk 1925. — Tenże, Gdańsk, Polska a Niemcy. Poznań 1926. — Stopczyk Wojciech, Handel międzynarodowy na Bałtyku. Toruń 1928. —

Danziger Wirtschaft und Statistik, Heft 1: Wirtschaftliche Stellung und weltwirtschaftliche Bedeutung der Freien Stadt Danzig. Gdańsk 1923. — Hintze Prof. Dr., Die Industrialisierungspolitik Friedrich des Großen, verglichen mit den von Goßler'schen Plänen für Westpreußen. 1903. — Hirsch A. Über die geographische Lage und Entwicklung der Stadt Danzig. Królewiec 1912. — Thomsen Hermann Dr., Danzig als Handelshafen. Gdańsk 1918. — Tenże, Danzigs Handel und Industrie in ihren Entwicklungsmöglichkeiten. Gdańsk 1921. —



Tegoż autora:

- Reglamentacja handlu w Polsce (str. 36; odbitka z tygodnika „Przemysł i Handel“), Warszawa 1920.
- Gdańsk a Polska na tle gospodarczych postanowień Traktatu, Konwencji i Umów. (str. 112). Warszawa 1923.
- Podstawy polsko-gdańskich stosunków gospodarczych. — „Ekonomista“ tom III z r. 1924, str. 68—108.
- Polen und der Hafen von Danzig. (str. 45). Gdańsk 1926.
- Służba informacyjno-gospodarcza w Polsce a zagranicą. (str. 16, odbitka z „Ekonomisty“) Warszawa 1926.
- Aufstieg oder Verfall des Danziger Hafens? 1919—1925 (str. 45) Gdańsk 1926.
- La Pologne et le développement du port de Dantzig (str. 91) Paryż 1926.
- Rozwój czy upadek portu gdańskiego? (str. 45) Warszawa 1926.
- Wolne Miasto pod względem finansowym i gospodarczym. (str. 48; odbitka z pracy zbiorowej p. t. „Gdańsk“ pod red. prof. Stanisława Kutrzeby) Lwów 1927.
- Kredyt krótkoterminowy dla handlu (str. 16; odbitka z „Ekonomisty“) Warszawa 1928.
- Das Wirtschaftsleben der Freien Stadt Danzig. (str. 29) Gdańsk 1929.
- Le port de Dantzig. (Dix années de son union économique avec la Pologne) 1919—1928. (str. 112) Gdańsk 1929.
- Zehnjährige Entwicklung des Danziger Hafens. (str. 122) Gdańsk 1929.

Nie pożyczaj się do

domu
BIBLIOTEKA
UNIwersytecka
Gdańsk

II 94714