

INSTYTUT BAŁTYCKI W TORUNIU

Dział Informacji Naukowej.

Komunikat: Serja III. Nr. 14

Port szczeciński w r. 1933.

Wzrost obrotów towarowych i ruchu okrętowego.

R. 1933 przyniósł dla Szczecina znaczne ożywienie ruchu towarowego, które odzwierciedla się w następujących cyfrach:

R o k	Przywóz	Wywóz w tonach	Ogółem
1913	4 255 000	1 991 000	6 246 000
1932	2 264 000	1 074 000	3 338 000
1933	3 083 000	1 379 000	4 462 000

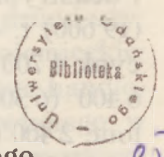
Wzrost obrotów wyniósł co prawda w r. 1933 w stosunku do r. 1932 w przywozie 819 000 t. (36%), w wywozie 305 000 t. (28%), ogółem 1 142 000 t. (33%), jednakże w porównaniu z r. 1913 spadek jest jeszcze dość znaczny, gdyż wynosi on dla przywozu i wywozu razem cyfrę 1 784 000 t. (28%). Istotnym jest, że datujące się od r. 1931 kurczenie się obrotów, wynoszących w latach 1930, 1931 i 1932 78%, 60% i 50% obrotów z r. 1913, zostało zahamowane (71% z r. 1913) i że dalsza poprawa charakteryzuje również r. 1934.

W przywozie figurowały w r. 1933 następujące ważniejsze pozycje (w nawiasach podane cyfry odnoszą się do r. 1932): węgiel i koks 1 385 200 (817 700) t. — budulec i drzewo użytkowe 321 400 (254 700) t. — ruda 279 700 (236 200) t. — ziarno Soja 153 600 (185 400) t. — kamienie i glinki 114 900 (86 800) t. — fosfaty 97 300 (71 700) t. — żelazo handlowe 87 800 (56 200) t. — śledzie solone 46 700 (48 800) t. — zboże 35 800 (30 500) t. — masło 18 500 (29 400) t. — siemie lniane 27 300 (25 000) t. — celuloza 33 400 (20 200) t. — mączka Tomasa 49 000 (14 000) t. — surówka żelazna 5 900 (8 500) t. — jaja 8 000 (6 800) t. — złom żel. i stal. 8 300 (1 700) t. — maszyny 2 200 (1 100) t.

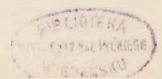
Najważniejszymi pozycjami w wywozie były: zboże 556 000 (308 200) t. — węgiel, koks i brykiety 183 100 (166 300) t. — cukier

F1

Stank H.



cu 17013



D 11/153/10m

117 300 (84 100) t. — papier i tektura 81 200 (81 000) t. — mąka 119 400 (80 100) t. — żelazo obrobione 28 400 (43 500) t. — krochmal i dekstryna 34 500 (38 700) t. — budulec i drzewo użytkowe 49 100 (19 600) t. — maszyny 5 500 (18 600) t. — oleje 10 900 (17 800) t. — cynk 4 700 (9 600) t. — cement 10 000 (8 000) t. — farby i barwniki 6 400 (6 300) t. — surówka żel. 5 800 (5 600) t. — i śledzie solone 2 400 (3 800) t.

Wzrost obrotów towarowych pociągnął za sobą wzmożenie ruchu okrętowego:

R o k	Weszło		Wyszło	
	Ilość okręt.	Pojemność w m ³ NR	Ilość okręt.	Pojemność w m ³ NR
1913	5 926	7 553 000	6 200	7 650 000
1932	3 808	4 854 000	3 662	4 803 000
1933	4 282	6 195 000	4 256	6 225 000

O ile chodzi o narodowość statków, to w r. 1933 na pierwszym miejscu co do pojemności figuruje na wejściu bandera niemiecka (3 113 statków o pojemności 3 995 000 m³ NR), następnie idą: duńska (382 statk. o pojemn. 482 000 m³ NR), szwedzka (293 statk. o pojemn. 294 000 m³ NR), norweska (138 statk. o pojemn. 234 000 m³ NR), angielska (42 statk. o pojemn. 219 000 m³ NR), USA (23 statk. o pojemności 210 000 m³ NR), holenderska 155 statków o pojemności 150 000 m³ NR), fińska 42 statk. o pojemności 149 000 m³ NR), gdańska (10 statk. o pojemn. 144 000 m³ NR), rosyjska (28 statk. o pojemn. 113 000 m³ NR). Pojemność statków, które pod wymienionymi flagami zawinęły do portu, wynosi blisko 97% ogólnej pojemności statków na wejściu.

Przyczyny ożywienia.

Analizując w najogólniejszych zarysach przyczyny wzrostu obrotów, należałoby podkreślić, że wzrost ten stoi niewątpliwie w związku z poprawą sztucznie w Niemczech, nakręconej konjunktury gospodarczej, na co wskazuje wzmożony przywóz niektórych surowców, przerabianych przez przemysł zaplecza szczecińskiego. I tak wzrósł przywóz węgla, sprowadzanego z Anglii, a przede wszystkim z Zagłębia Rurskiego dla potrzeb Szczecina i Berlina, papierówki i celulozy dla szczecińskiej fabryki papieru

„Feldmühle“, rud dla hut na niemieckim Śląsku i w Czechosłowacji, fosfatów, importowanych przez rozwinięty w Szczecinie przemysł nawozów sztucznych, kamieni (brukarskich, bloków granitowych, spatu polnego, kaolinu) w związku z rozbudową dróg i ożywieniem w rachubę wchodzących gałęziach przemysłu niemieckiego i sprowadzanego głównie z Niemiec zachodnich żelaza handlowego w następstwie ruszenia z miejsca ruchu budowlanego w Niemczech. — W eksporcie zwiększeniu uległy przede wszystkim produkty rolnictwa i leśnictwa, jak zboże, cukier, mąka i drzewo, które to artykuły ekspedjowane były po większej części do niemieckich prowincyj zachodnich.

Nietylko wzrost przeładunku towarów masowych jest charakterystyczny w r. 1933 dla portu szczecińskiego. Rzuca się poza to w oczy tendencja przestawiania się raczej na pośrednictwo w obrocie wewnętrznym, t. j. przywóz z zachodu Niemiec węgla i żelaza oraz wywóz w kierunku odwrotnym płodów rolniczych produkcji wschodnio-niemieckiej. Dowodzą powyższego następujące cyfry: o ile udział portów niemieckich w ogólnych obrotach portu szczecińskiego wyniósł w r. 1913 w przywozie 7% (316 000 t.), w wywozie 32% (635 000 t.), w przywozie i wywozie razem 15% (949 000 t.), to w r. 1932 udział ten wzrósł do 40% (904 000 t.) w przywozie, 37% w wywozie (402 000 t.) i 39% (1 306 000 t.) w przywozie i wywozie razem wziętym. Za r. 1933 brak potrzebnych danych statystycznych, jednakże nie ulega wątpliwości, że już w r. 1932 wyraźnie zarysowana ewolucja jeszcze dobitniej uwydatniła się w roku sprawozdawczym temwięcej, że obroty Szczecina z państwami skandynawskimi i nadbałtyckimi stale się zmniejszają w wyniku niemieckiej polityki autarkicznej, ograniczającej przywóz produktów rolnych i reakcji ze strony dotkniętych tą polityką krajów, przestawiających się stopniowo na import z Anglii, która zresztą przez zawarcie korzystnych traktatów handlowych umiała wykorzystać koniunkturę.

Obroty z zapleczem polskim.

Dane statystyczne za r. 1932 (cyfry za r. 1933 nie zostały jeszcze opublikowane) pozwalają na zorientowanie się w roli, jaką zaplecze polskie odgrywa w obrotach portu szczecińskiego.

W r. 1932 przywieziono z polskiego obszaru celnego do Szczecina 96 780 t. (w tem drogą kolejową 15 683 t., drogą rzeczną — tylko z polskiej części dorzecza Warty i Noteci — 81 097 t.) oraz wywieziono z Szczecina 6 905 t. (w tem drogą kolejową 3 826 t., rzeczną — do polskiej części dorzecza Warty i Noteci — 3 079 t.), razem 103 683 t. W porównaniu z r. 1931, w którym obroty Szczecina z zapleczem polskiem wyniosły 174 993 t., należy skonstatować spadek o 71 318 t. (40%). Pomimo spadku ruchu towarowy z Polską posiada dla Szczecina w dalszym ciągu poważne znaczenie gospodarcze, czego dowodziłaby okoliczność, że kolejowy przywóz z Polski stanowił w r. 1932 33% ogólnego przywozu drogą kolejową z zagranicy do Szczecina (48 024 t.), a przywóz z polskiej części dorzecza Warty i Noteci 9% ogólnego przywozu drogą rzeczną do Szczecina (930 377 t.). Wywóz kolejowy do Polski wynosił 4% ogólnego wywozu kolejowego z Szczecina zagranicę (101 121 t.); jedynie eksport drogą rzeczną do polskiej części dorzecza Warty i Noteci na tle cyfry 1 259 377 t. ogólnego wywozu drogą rzeczną z Szczecina praktycznie nie odgrywał żadnej roli.

Najważniejszymi pozycjami były w r. 1932 w przywozie z Polski do Szczecina drogą kolejową i rzeczną łącznie: zboże (71 230 t.), węgiel (10 250 t), kartofle (3 826 t), metale nieszlachetne (3 653 t), mąka i przetwory młynarskie (2 435 t), krochmal i mączka kartoflana (1 157 t), drzewo i wyroby (694 t), owoce strączkowe (402 t), owoce, warzywa, rośliny (288 t), chemikalja (269 t), ryby i skorupiaki (184 t) i ryż (141 t), w wywozie: papier i makulatura (2 726 t), nasiona oleiste (677 t), glinki (652 t), makuchy (400 t), kamienie (358 t), złom żel. i stal. (267 t), celuloza (186 t), oleje (prócz mineralnych), tłuszcze (159 t), oraz ryby i skorupiaki (136 t).

Sytuacja żeglugi.

Tonaż osiadłych w Szczecinie towarzystw żeglugi wynosił na dzień 31. 12. 1933 88 jednostek okrętowych o pojemności 82 306 BRT. Spadek tonażu w stosunku do r. 1932, w którym zarejestrowanych było 96 jednostek o pojemności 99 414 BRT, tłumaczy się zdemontowaniem okrętów przestarzałych, gdy tymczasem spadek w stosunku do r. 1929 (130 jednostek okrętowych o pojemności

169 863 BRT) spowodowany został zlikwidowaniem dwóch poważnych towarzystw okrętowych „Stettiner Dampfer - Compagnie“ w r. 1930 i „R. Retzlaff Reederei“ w r. 1931.

Żegluga nieregularna wykazywała — dzięki wzrostowi przeładunku towarów masowych — dość dobre zatrudnienie. Gorzej przedstawiała się sytuacja żeglugi regularnej, która na liniach do państw skandynawskich i nadbałtyckich boleśnie odczuła wywołane konjunkturą polityczno - gospodarczą kurczenie się obrotów tych państw z Niemcami. Już w r. 1932 obroty Szczecina z państwami skandynawskimi zmniejszyły się z 2 210 704 t. w r. 1929 do 980 379 t (— 56%), podczas gdy obroty z państwami nadbałtyckimi (Estonja, Łotwa, Litwa, Finlandja) skurczyły się z 556 407 t w r. 1929 do 195 095 t (— 65%). Można z całą pewnością przyjąć, że wymiana towarowa Szczecina z państwami nadbałtyckimi uległa w r. 1933 dalszej redukcji i to głównie z powodu spadku obrotów z Rosją, które dotychczas stale wykazywały tendencję wzrostu (z 100 984 t w r. 1929 do 316 062 t w r. 1932). Scantic Line, która w okresie czasu kwiecień — grudzień utrzymywała w roku sprawozdawczym regularną komunikację pomiędzy Szczecinem z jednej, a Nowym Jorkiem i Filadelfją z drugiej strony, zrezygnowała na stałe z rejsów szczecińskich. Temsamem pogrzebane zostały daleko idące nadzieje na podniesienie znaczenia portu szczecińskiego w handlu zamorskim.

Budownictwo okrętowe.

Szczeciński przemysł budowy okrętów, który jeszcze przed wojną stał na wysokim poziomie rozwoju, podupadł po wojnie, skoro tylko zapotrzebowanie na tonaż handlowy zostało w pełni nasycone. W okresie czasu 1928 — 1931 zlikwidowane zostały w Szczecinie stocznie „Vulcan-Werft“, „Nüschke-Werft“ i „Ostsee - Werft“. Bolesne było przedewszystkiem unieruchomienie znanej nawet poza granicami Niemiec stoczni „Vulcan - Werft“, zatrudniającej w okresie dobrej konjunktury do 8 000 robotników. Z większych stoczni utrzymała się stocznia „Oder - Werke“, doskonale pod względem technicznym wyposażona i specjalizująca się w budowie pogłębiarek i innych statków technicznych. Przedsiębiorstwo to było w r. 1933 dobrze zatrudnione przy budowie

największego w Niemczech łamacza lodów dla szczecińskiej Izby Przemysłowo - Handlowej, przedłużaniu kursujących do Prus Wschodnich statków „Hansestadt Danzig“ i „Preussen“ o 10 m. oraz demontowaniu wycofanych z ruchu statków.

Konkurencja Hamburga.

Objawem zmiennym jest konkurencja Hamburga, która coraz częściej daje się we znaki portowi szczecińskiemu. Konkurencja ta ujawniła się 1) w przyłożeniu ręki przez Hamburg do likwidacji rejsów „Scantic Line“ do portu szczecińskiego, 2) w rozbiciu trudności w kierowaniu węgla rurskiego przez Szczecin do Berlina (Hamburg zainteresowany jest oczywiście, by transporty szły przez Hamburg), 3) w penetracji handlowo - akwizycyjnej nawet na odcinkach zaplecza, grawitujących niewątpliwie w stronę portu szczecińskiego, 4) w wypieraniu z Bałtyku i stopniowym uszczuplaniu roli, jaką Szczecin pragnąłby odgrywać w wymianie towarowej, odbywającej się pomiędzy Rzeszą i państwami skandynawskimi i bałtyckimi. Kilka cyfr dla ilustracji: w r. 1932 obroty Szczecina z państwami skandynawskimi (980 339 t) zmniejszyły się w stosunku do r. 1929 (2 210 704 t) o 56%, podczas gdy strata Hamburga wyniosła tylko 27% (z 2 810 989 t w r. 1929 do 2 023 756 t w r. 1932); zauważyć należy, że w obrotach portów niemieckich (Hamburg, Szczecin, Brema, Lubeka, Królewiec) z państwami nadbałtyckimi i skandynawskimi udział Hamburga, stojącego na pierwszym miejscu, wyniósł w r. 1932 40% i 51%, podczas gdy Szczecin przy udziale 27% i 25% zadowolić się musiał drugim miejscem.

Stosunek do Gdyni.

Stosunek Szczecina do Gdyni charakteryzowała w latach do 1932 wł. gwałtowna kampania prasowa, nieprzebierająca w środkach, byleby tylko w jaknajbardziej fałszywym świetle przedstawić tendencje polskiej polityki morskiej, imputować jej cele imperjalistyczne i w sposób przesadny malować niebezpieczeństwo konkurencji młodego portu polskiego dla Szczecina, przyczem oczywiście chodziło o osiągnięcie celu ubocznego, jakim było uzy-

skanie ulg i ułatwień dla „zagrożonego niemieckiego przyczółka gospodarczego na wschodzie Niemiec“. Rok 1933 przyniósł, co należy obiektywnie podkreślić, zmianę na lepsze. Po objęciu władzy przez ruch nacjonal - socjalistyczny napaści należały naogół do wyjątków. Jak się dalej układać będą stosunki, okaże najbliższa przyszłość.

Toruń, w sierpniu 1934 r.

UWAGA: INSTYTUT BAŁTYCKI ANI AUTOR NIE MAJĄ ŻADNYCH ZA-
STRZEŻEŃ CO DO DOWOLNEGO ZUŻYTKOWANIA KOMUNIKATU.

Tłoczono w Drukarni Rolniczej S. A. w Toruniu, Bydgoska 56.

