

6281

JAN ZDZITOWIECKI

BAŁTYK
SZKIC GOSPODARCZY

WYDAWNICTWO
INSTYTUTU ZACHODNIEGO
POZNAŃ
1946

BALTYK
SZKIC GOSPODARCZY

ODBITKA Z „PRZEGLĄDU ZACHODNIEGO”

NR 4-5

K - 10605

TŁOCZONO W DRUKARNI ŚW. WOJCIECHA
POD ZARZĄDEM PAŃSTWOWYM W POZNANIU

5693

JAN ZDZITOWIECKI

BAŁTYK
SZKIC GOSPODARCZY

338(26)

WYDAWNICTWO
INSTYTUTU ZACHODNIEGO
POZNAŃ
1946

08304



NR. INW. ~~15769~~

F 44

F. 29	23 280
-------	--------



387

1. Położenie Bałtyku.

Bałtyk jest morzem śródziemnym Europy północnej nie tylko dlatego, że wody jego wlewają się głęboko w stały ląd, ale przede wszystkim dlatego, że — podobnie, jak nad południowym morzem Śródziemnym — nad brzegami jego znalazło swe siedziby dużo narodów. To właśnie pociągnęło za sobą bogactwo historii tego morza, bogactwo w wojny, ale także w obrót gospodarczy. Morza, nad których brzegami siedzi jedno lub mało gospodarstw narodowych — są jakby wewnętrznymi jeziorami narodów, pozostają na uboczu szlaków historycznych, szczęśliwe, że nie znają wojen, niefortunne — bo nie ma o co wojować.

Samymi już kształtami swymi Bałtyk jakby chce sięgnąć do największej ilości ziem i ludów: z początku kieruje się ku wschodowi, potem jednym swym wybrzeżem trzyma się bliżej zachodu, by zatokami dotrzeć do dalekiej północy i wschodu. Wprawdzie jest morzem stosunkowo nie największym, obejmuje przestrzeń około 407 tys. km² i stanowi 3,4% wód europejskich; jest też morzem płytkim — średniej głębokości 55 do 100 m, w Beltach do 30 m, w Sundzie zaś nawet tylko 8 metrów — ale jest morzem w pewnym sensie rozległym, rozgałęzionym. Od jakiegoś 54° szerokości geograf. sięga prawie po północne koło podbiegunowe, niemal od 10° długości (od Greenwich) — sięga po jej stopień 30. Wielka ilość dopływów wód rzecznych pociąga za sobą słabe zasolenie Bałtyku, średnio 7,8‰, przy czym większe — bliżej wylotu ku oceanowi, znacznie niższe — na północy; ta jego cecha ma swój wpływ na faunę jego. Wybrzeża Bałtyku, jak już wspomniano, są bardzo urozmaicone — na południowym zachodzie głęboko na kształt fiordu wrzynające się zatoki, dalej ku południowi i wschodowi, ku ujściom Odry, obszerne, płytkie jednak zalewy, następnie płaskie, pełne wydm wybrzeża Pomorza, przerwane zatokami i zalewami pod Gdańskiem i Królewcem, ciągnące się dalej aż ku Zatoce Ry-

skiej; odtąd dopiero, a właściwie od granic Estonii, wybrzeże staje się poszarpane i rozczłonkowane, zachowując wciąż ten charakter w Finlandii i Szwecji. Jakby pomostem między Finlandią a Szwecją jest tyle politycznych kłopotów sprawiający Archipelag Alandzki, nie licząc zaś zamykających dostęp do oceanu wysp duńskich, na Bałtyku jest jeszcze kilka większych wysp, jak estońska Ozylia (Ösel, Saare Maa) i Dagö (Hiu Maa), szwedzki Gotland i Öland, stara słowiańska, później niemiecka Rugia i wreszcie duński Bornholm. Wyspy te nie stanowią jednak stacyj na bardziej uczęszczanych szlakach komunikacyjnych — prócz Rugii, gdzie z Sońnicy wiedzie trajekt do Trelleborga w Szwecji — a mniejszy rozmiar niektórych innych wysp nie pozbawia ich jeszcze większego od innych znaczenia, jak np. wyspa Fehmarn, lub jeszcze lepiej wysepka w Zatoce Fińskiej z twierdzą Kronsztadtem; co prawda nie jest to bezpośrednio znaczenie gospodarcze.

Lód pokrywa corocznie zimą północne i środkowe okolice morza, a podczas ostrzejszych zim tworzy się nawet i w południowej części, utrudniając czasem żeglugę, umożliwiającą wówczas przy pomocy łamaczy lodów.

Wrzynając się głęboko w ląd Europy, a mając na dalekim południowym wschodzie — jakby naprzeciw — równie głęboko w ląd wlane Morze Czarne, Bałtyk jest morzem, które leży u ostatniego, licząc ku wschodowi, zwężenia kontynentu europejskiego, tego pomostu szerokości zaledwie 1150 km, przez który przechodzą z zachodu na wschód wszystkie drogi lądowe i wodne śródlądowe. To położenie pociągało za sobą nie tylko większą różnorodność losów politycznych ziem, leżących na tych szlakach, ale dawało samemu Bałtykowi możliwość jakby zahaczania o bliskie lądowe drogi komunikacyjne oraz podnosiło — i podnosi — jego walory gospodarcze.

Bałtykowi zawdzięczają położone nad nim kraje więcej jeszcze niż inne swoim morzom: bez niego większość ich miałaby surowszy klimat; przypomnijmy sobie, że Leningrad czy Helsingfors (Helsinki) leży na tej samej szerokości geograficznej, co południowy kraniec Grenlandii...

W naszym stuleciu i w naszej części świata nie rodzą się już nowe narody, ale za to wiele dawnych narodów albo odzyskało swe utracone niepodległe państwo, albo w ogóle uzyskało je po raz pierwszy w dziejach. I właśnie pewnego rodzaju częścią albo zupełną nowością nad brzegami Bałtyku było — w wyniku poprzedniej wojny światowej — pojawienie się tam państw nowych i odnowionych. Zamiast ciągłego przed wspomnianą wojną rosyjskiego wybrzeża od Torneo po Kłajpedę, a dalej ciągłego wybrzeża nie-

mieckiego, rozłożyło się kilka organizmów państwowych — czasem w szybkim tempie, bo dla przyrodzonych przyczyn, kształtujących się w organizmy gospodarcze — Finlandia, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, a wreszcie osobno wymienić należy Prusy Wschodnie, tę jakby bezdomną prowincję, obcą Niemcom, do których wcielono ją, odgraniczoną od Polski, której prawie cała jest częścią gospodarczą. Po poprzedniej wojnie światowej pozostała wprawdzie u wybrzeży Bałtyku Rosja, ale z nieznacznym tylko pasem wybrzeża Ingrii i portem Leningradu, miasta o znaczeniu głównie politycznym. Te zmiany polityczne musiały też pociągnąć pewne zmiany w znaczeniu gospodarczym Bałtyku i jego portów.

2. Zaplecze Bałtyku.

Morze samo przez się, jako pewien obszar ziemi pod wodami, politycznie i gospodarczo oczywiście nic nie znaczy; znaczenie swe czerpie dopiero z tzw. zaplecza, z ziem i ludów okalających je, z rozległości i bogactwa pierwszych i z przemysłowości drugich, z żywości stosunków politycznych i gospodarczych, zadzierzgniętych między okalającymi ludami. Zagadnienie przeto dostępu do morza — tak od wewnątrz, od lądu i ziem na zapleczu, jak też od zewnątrz — od dalszych ziem i ludów, jest dla każdego morza zagadnieniem pierwszej doniosłości, tym bardziej uwypuklonym, gdy morze ma taką konfigurację jak Bałtyk, który wołą i siłą jednego z nadbrzeżnych jego narodów mógł być zamknięty dla dostępu z zewnątrz; zamknięcie takie stawało się kłatką dla innych nadbrzeżnych państw i narodów. Jakie to miało polityczne następstwa — uczy o tym historia stosunków nad Bałtykiem; jakie zaś miałyby znaczenie gospodarcze — nie trudno sobie wyobrazić. Dlatego też Bałtyk, jako morze otwarte, posiada dla narodów, które nad jego brzegami mają swoje siedziby, niezwykle znaczenie.

Ziemie, okalające morze, o tyle znów stanowią rzeczywiste jego zaplecze, tzn. tereny, mogące korzystać z obrotu swymi płodami drogą morską, o ile ma ono (tj. zaplecze) połączenia komunikacyjne z morzem, dostęp do niego. Ten dostęp zaś, połączenia komunikacyjne mogą być albo naturalne, albo też być dziełem rąk ludzkich. Do pierwszych należy sieć rzeczna, do drugich kanały i drogi żelazne; w mniejszym stopniu, przynajmniej do ostatnich czasów, inne drogi lądowe.

Naturalny basen Bałtyku obejmuje prawie całość terenów większości państw, położonych nad tym morzem — z dwoma, co

prawda, wyjątkami, i to takimi jak Niemcy i Rosja, których obroty handlowe zorientowane były ku innym morzom; Bałtyk miał dla nich raczej znaczenie polityczne.

Rozpatrując zlewisko Bałtyku od południa — spostrzec można łatwo, że wybrzeże niemieckie od granic Danii aż po ujście Odry jest właściwie tylko wąskim pasem ziem, nie mogącym mieć dla Bałtyku, jako zaplecze gospodarcze, większego znaczenia. Port w Kilonii sławę swą zawdzięcza kanałowi, który odeń bierze swą nazwę (inaczej Kaiser-Wilhelm-Kanal), a wagę główną z usług, jakie może oddać — i oddawał — niemieckiej flocie wojennej. Słynny dawniej port w Lubece, choć w pobliżu ujścia Trawy, połączony jest kanałem z Łabą i przez to poniekąd włączony do jej systemu komunikacyjnego. Ostatnio wymieniona rzeka jakby oddzieliła ten pas nadbrzeżny Bałtyku od głębszego ładu i zabiera pobliskie ziemie dla basenu Morza Północnego. Rzeki tego regionu są niezbyt długie i na niewielkiej przestrzeni żeglowne, np. Trawa (Trave) długości 112 km, żeglowna na 56 km; Piana (Penne), długości 156 km, żeglowna na 104 km; Wkra (Ücker), długości 103 km, żeglowna 36 km; basen tych rzek obejmuje nie więcej jak 12—14 tys. km².

Inne oczywiście znaczenie ma dla Bałtyku Odra, wpadająca doń pod 54^o szerokości i między 14 a 15^o długości geograficznej. Ta rzeka jest pierwszą, licząc od zachodu, która daje swemu morzu obszerne i cenne zaplecze gospodarcze. Na jedną jej cechę charakterystyczną zwracana bywa przy tym uwaga. Mniej więcej od jakiegoś 52^o szerokości geograficznej Odra zmienia dość gwałtownie swój bieg i przybiera — aż do ujścia — kierunek północny. I otóż od tego miejsca na całym tym długim przebiegu nie przyjmuje żadnego dopływu od strony zachodniej; kilkadziesiąt zaś kilometrów od zmiany kierunku na północny wpada właśnie do Odry od wschodu największy jej dopływ, Warta. Środkowy natomiast i górny bieg Odry obfituje i w lewobrzeżne dopływy, z których ostatnim — licząc w dół — jest rzeka Nisa Łużycka. Dla tej konfiguracji dopływów dolna Odra stanowi dla ziem, położonych na lewym jej brzegu, jakby rzekę graniczną, zaporę, nie szlak komunikacyjny — nie prowadzą bowiem doń żadne drogi wodne z zewnątrz tego kraju. Gdy mowa przeto o zlewisku Odry po zachodniej jej stronie, to właściwie obejmuje ono ziemie, położone między Odrą a Sudetami — inaczej mówiąc Śląsk i część Łużyc. Przypomnijmy sobie, że to była właśnie zachodnia granica państwa polskiego, ukształtowanego przez pierwszych jej władców Mieszka I (963—992) i Bolesława Chrobrego (992—1025), a później

zachodnia granica słowiańskich księstw pomorskich i polskich dzielnic książęcych.

Odra, jako rzeka znacznej długości (861 km), ma też wielkie dorzecze, obejmujące ponad 118 km². Największym dopływem Odry jest Warta, licząca 752 km długości i zbierająca wody z obszaru bez mała 54 tys. km². Wspomniano już, że Odra obejmuje swym dorzeczem dawne ziemie słowiańskie i polskie — ostatnio w znacznej części należące do Prus (Rzeszy Niemieckiej); główny prawobrzeżny dopływ Odry, rzeka Warta niedawno miała prawie cały swój bieg na ziemiach państwa polskiego (626 km, w granicach Niemiec był odcinek przy ujściu do Odry), z całego dorzecza Odry przypadło też około 39% na ziemie polskie (ok. 12% powierzchni państwa polskiego z 1939 r.). To naturalne zaplecze Odry rozcięte zostało polityczną granicą polsko-niemiecką, pociągniętą bez liczenia się z tymi naturalnymi warunkami gospodarczo-komunikacyjnymi i przez to hamującą rozwój gospodarczy wchodzących tu w rachubę ziem. Polskie zaplecze Odry powiększone zostało przez połączenie Kanalem Bydgoskim z dorzeczem Wisły — a prócz tego oba one stykają się w górnych biegach swych rzek. Zważywszy na to, że każde dorzecze stanowi pewną całość gospodarczą — z gospodarczych względów śmiało można uważać Odrę za rzekę na równi polską jak Wisłę. Przez to, że Odra i jej dopływy oddzielone są od sąsiednich dorzeczy niskimi i często bagnistymi terenami — nie trudno było połączyć system Odry z tymi sąsiednimi dorzeczami (np. kanały, łączące z Łabą lub przez Wartę i Noteć z Wisłą). Dzięki kanałom, łączącym ją z Łabą, Odra stała się drogą dostaw z zasobnego Śląska do Berlina.

Podobnie jak rzeki, mające swe ujścia na wybrzeżach Bałtyku na północny zachód od ujścia Odry — i rzeki, uchodzące do Bałtyku na Zachodnim Pomorzu, mają tylko lokalne znaczenie — ziemie, przez które przepływają, są jakby obramowane przez zlewiska Odry i częściowo Wisły. Najdłuższa z tych rzek, Rega (190 km), nie jest w ogóle żeglowna, a właściwie inne tak samo, więc np. Prośnica (Persante, długość 165 km), Wieprz (Wipper, 115 km), Słupa (Stolpe, 110 km), Łeba (110 km), z których jedna (Wieprz) żeglowna jest na 3 km od ujścia, pozostałe na 1 km. W podobnym wypadku trudno jest mówić nawet o „dorzeczu“, zwłaszcza w sensie gospodarczym — w każdym razie nie obejmuje ono więcej niż jakieś 10 tys. km².

Rzeką, wpadającą do Bałtyku a mającą największe z rzek basenu bałtyckiego dorzecze, jest Wisła, wpadająca do zatoki Gdańskiej w pobliżu 54^o szerokości geograficznej. Dorzecze Wisły

— wśród rzek środkowej i zachodniej Europy — zajmuje trzecie co do obszaru miejsce, po Dunaju i Renie; dorzecze to liczy około 200 tys. km², z czego ponad 90% przypadło na ziemie państwa polskiego (w granicach 1939 r.). Dorzeczem tym obejmowała Wisła ponad 45% terytoriów Polski. System jej dopływów łączy w węzeł odległe nieraz ziemie i skupia je wokół jednego ośrodka, położonego w pobliżu Warszawy. Przez to zaś, że dopływy Wisły sięgają nieraz blisko dorzeczy innych wielkich rzek — jak na zachodniej stronie Odry, czy to w górnych biegach obu rzek, czy w środkowych, na południowej — Dniestru, wschodniej — Dniepru i północnej — Niemna — i nie są od tych innych dorzeczy oddzielone żadnymi naturalnymi przeszkodami nie do przebycia, wiślany szlak komunikacyjny łatwo nadawał się do połączenia kanałami z sąsiednimi wodami, nawet ze zlewiskiem Morza Czarnego. W tej dziedzinie niewiele było jednak jeszcze zrobione, istniejące zaś tam kanały były dziełem z czasów dawnego państwa polskiego (upadło ono, jak wiadomo, w 1795 r.).

Zamknięty w sobie kraj między ujściem Wisły i Niemna, Prusy Wschodnie, mają dzięki Pregole i paru innym rzekom oraz wielu jeziorom nader dogodny warunki komunikacyjne i wielką łatwość spławu do Bałtyku — niestety od wielu lat dziesiątków granica polityczna, oddzielająca wybrzeże tego kraju od niezbyt nawet dalekiego, ale zasobniejszego zaplecza, nie pozwalała na pełniejsze wykorzystanie przyrodzonych możliwości. Główna rzeka tego regionu, Pregola, jest na całej swej długości żeglowna, zaś dorzecze jej obejmuje, wraz z dopływami, około 15 tys. km². Pewne znaczenie ma też, uchodząca podobnie jak Pregola do Zalewu Fryskiego, tylko bardziej na południe, inna większa rzeka Prus Wschodnich, a mianowicie Pasłęka (Passarge); choć długością swą mało ustępuje Pregole (120 km), to jednak żeglowna jest tylko na 9 km. Całe niemal południe Prus Wschodnich zajęte jest górnymi biegami dopływów Narwi, jednego z głównych prawobrzeżnych dopływów Wisły (wraz z Bugiem).

Głęboko sięgająca w łód, swoim i swoich dopływów biegiem blisko podchodząca do dorzeczy Wisły, Dniepru i Dźwiny, a mająca swe ujście w Zalewie Kurońskim rzeka Niemen obejmuje swym zlewiskiem nieco ponad 90 tys. km².

Dorzecza dotychczas wymienianych rzek obejmowały przede wszystkim ziemie polskie — dawne i obecne, jeden tylko Niemen toczy swe wody i przez etnograficzne ziemie litewskie oraz białoruskie. Część Litwy i położonej bardziej ku północy Łotwy (dawnej Kurlandii) zraszają rzeki Windawa (po łotewsku Wenta),

300 km długości, oraz Aa Kurlandzka (po łotewsku Lielupe), mająca 125 km długości. Panią jednak dawnej Kurlandii i południowych Inflant — tj. Łotwy — jest Dźwina Zachodnia wraz z dopływami, głównie z prawego, północno-wschodniego brzegu. W górnym swym biegu zbliża się ona do dorzeczy Dniepru i do samej tej rzeki — pas łądu między tym górnym jej biegiem i również górnym biegiem Dniepru stanowi znane w historii wojen tzw. Wrota Smoleńskie. Dorzeczem swym zazębia się również Dźwina o system wodny północnych Inflant (Estonii) wraz z jeziorem Pejpus i wreszcie o Zatokę Fińską. Uchodząca do morza w Zatoce Ryskiej Zachodnia Dźwina ma około 1200 km długości, z czego 367 km dolnego biegu znajdowało się na ziemiach łotewskich. Dorzecze Dźwiny obejmuje 185 tys. km².

Na północ od ujścia Dźwiny basen bałtycki stanowi stosunkowo niewielki kraj, na który składa się północna część Łotwy, Estonia (co razem stanowiło dawne Inflanty), oraz dawna Ingermanlandia (Ingria), będąca częścią Imperium rosyjskiego. Jest to zlewisko, złożone z paru rzek i jezior, z których główne znaczenie mają rzeka Wielka, wpadająca przez jezioro Pejpus i rzekę Narwę do Zatoki Fińskiej, oraz krótka, ale pełnowodna rzeka Newa, łącząca tę samą zatokę z jeziorem Ładoga — i dalej, przez rzekę Świr z jeziorem Onega; w ten sposób dorzecze Bałtyku schodzi się tu z okolicami Morza Białego, a ku południowi kanałami i Jeziorem Białym ze zlewiskiem górnej Wołgi.

Można się wyrazić, że niemal cała Finlandia i Szwecja wchodzi w skład naturalnego zaplecza Bałtyku, wyjąwszy tylko północne krańce Finlandii i południowo-zachodnią część Szwecji; północne okolice obu tych krajów mogą również ciążyć ku swoim północnym ujściom, ale raczej już przy pomocy ludzkiej — w Finlandii ujście to stanowił znajdujący się na otwartym i niezamierzającym morzu port Petsamo (Peczenga), w Szwecji norweski port Narvik, do którego wiedzie droga żelazna. Jednak środkowa część Finlandii, mimo pobliskiego Bałtyku, słabiej jest z nim związana siecią rzeczną; kraj ten jest jakby odwrócony od morza, powiązany natomiast wewnętrznymi szlakami wodnymi licznych jezior. Zdecydowanie ku Bałtykowi skłania się natomiast północna Szwecja drogami licznych potoków, spływających z Gór Skandynawskich.

Tak przedstawiające się naturalne, bo przez samą naturę wyposażone w drogi, wiodące ku morzu; zaplecze Bałtyku uzupełnione jest jeszcze przez drogi, pobudowane przez człowieka, które

rozszerzają naturalne zaplecze, a składają się na nie sieć kanałów oraz dróg lądowych, przede wszystkim kolei żelaznych.

Pomijając Kanał Kiloński, o którym już wspomniano i który ma specjalne znaczenie, inne kanały, łączące system Odry i południowo-zachodnią część Bałtyku z dorzeczem Łaby — trzeba raczej powiedzieć, że nie tyle powiększają dorzecze Odry, co raczej zacierają jego granice. Odra, rzeka, sięgająca bogatych i rolniczo i przemysłowo ziem śląskich, przez połączenia swe z Łabą umożliwia zasobom tego terenu sięganie do portu w Hamburgu, a wspomniane już było, że stanowiła ona też jedną z arteryj dowozowych dla Berlina. Połączenie dorzecza Odry z dorzeczem Wisły obraca się w ramach zaplecza Bałtyku, łączy jednak pośrednio Wisłę z Łabą, a przez to i z dalszymi rzekami, choćby z Renem. Również w orbicie zaplecza Bałtyku mieszczą się kanały, łączące system Wisły z Niemnem, ale tego rodzaju połączenia mają przecież swój wpływ na lepszy rozwój niektórych portów. Dla szczególnych powodów powstał kanał, łączący przez Narew i jej dopływy Wisłę z Niemnem (tzw. Kanał Augustowski); powstał on mianowicie w czasie, gdy po upadku dawnego państwa polskiego Królestwo Polskie posiadało jeszcze pewną samodzielność gospodarczą, a nie mogło korzystać z polskiego portu w Gdańsku, zajętego przez Prusy, bowiem państwu temu zależało na osłabieniu gospodarczym ziem polskich. Wówczas to (1818 r.) powstała myśl wybudowania połączenia Wisły z którymś z portów Bałtyku, będącym w rosyjskim posiadaniu; od Wisły przez istniejący do dziś wymieniony już Kanał Augustowski, dalej Niemnem, znów kanałem i rzeką Windawą chciano skierować ruch do portu tej samej nazwy. Windawa (ostatnio na Łotwie, Ventpils). Zamknięte granice pruskie zostałyby wówczas ominięte, ale projektu nie zrealizowano do końca.

Szczególne znaczenie dla tamtejszych ziem miały pobudowane w końcu XVIII stulecia dwa kanały (Ogińskiego i Królewski), łączące dorzecza Wisły oraz Niemna z dorzeczem Dniepru; dla zmiany warunków politycznych w ostatnich dziesięcioleciach nie odgrywały one większej roli; projekty rekonstrukcji ich znajdowały się też przed tą wojną w stadium końcowych przygotowań. Kanały, znajdujące się na terenie Prus Wschodnich, były wartościowym uzupełnieniem tamtejszej sieci dróg wodnych, ale znaczenie ich nie mogło przekroczyć pewnych rozmiarów, zakreślonych polityczną izolacją wybrzeża wschodnio-pruskiego od jego naturalnego zaplecza.

Na rzeczywiste zaplecze Bałtyku składają się prócz terenów, objętych naturalną i budowaną siecią dróg wodnych, również i ziemie, włączone do niego przez skomunikowanie ich z brzegiem morskim drogami żelaznymi. Nie podobna pomieszczać tu jakiegoś szczegółowszego opisu wszystkich tych lądowych szlaków komunikacyjnych, którymi płyną od Bałtyku i do tego morza towary w głąb — i z głębi — krajów. Są to wszystkie linie, znajdujące swe zakończenie w portach Bałtyku, a biegnące — o ile nie chodzi o fiński i szwedzki brzeg tego morza — z południa, południowego wschodu i wschodu. Takie to połączenie kolejowe (linia Śląsk—Gdynia) stało się jednym z czynników rozwoju portu w Gdyni, swym zwłaszcza południowym i południowo wschodnim połączeniem kolejowym zawdzięczał prawie cały swój rozwój port w Królewcu itd. Przez połączenia kolejowe do zaplecza Bałtyku, w każdym razie co do niektórych dóbr, zaliczane bywały Czecho-słowacja, Rumunia, Węgry, ziemie białoruskie...

Na tak zarysowane zaplecze Bałtyku składa się przeto ogromna część Europy, a dla większego jeszcze uwypuklenia jego znaczenia należy rozejrzeć się także w tym, ile ten basen liczy mieszkańców — i jakimi rozporządza zasobami materialnymi, które mogą stać się przedmiotem obrotów gospodarczych na Bałtyku — i przedmiotem ich rzeczywiście były.

• Mówiąc o ludach, zamieszkujących na zapleczu Bałtyku, będziemy brali pod uwagę przede wszystkim narody w politycznych granicach państw, sięgających brzegów morskich (stan z 1939 r.); wprawdzie zaplecze to nieraz sięga i poza te granice, z drugiej znów strony niektóre państwa, przytykające do Bałtyku, nie całe są częściami jego zaplecza; poprawkę, wynikającą z tej drugiej obiekcji, należy też wprowadzić: np. z Niemiec do zaplecza Bałtyku należało na lewym brzegu Odry tylko Pomorze zaodrzańskie, częściowo Meklemburgia i Szlezwik-Holsztyn, następnie Śląsk, oraz wszystkie ziemie, leżące na wschód od Odry, wreszcie Prusy Wschodnie; i z Rosji należy wydzielić ziemie zaplecza Bałtyku (więc np. Ingermanlandię lub Białoruś); ciężenie pewnych okręgów Szwecji (np. do portu w Narvik lub do Skagerraku) oraz Finlandii (do portu w Petsamo) nie do Bałtyku — łatwiej można pominąć.

W przytoczonym niżej zestawieniu podana jest powierzchnia (w tys. km²), ilość ludności (w milionach) oraz gęstość zaludnienia państw okalających Bałtyk (w granicach z 1939 roku):

Wyszczególnienie	Powierzchnia	Ilość ludności		Gęstość zaludn. w r. 1936 na 1 km ²
		1920	1936	
Dania	44	3,3	3,8	85
Estonia	48	1,1	1,1	24
Finlandia	383	3,4	3,6	9
Litwa	56	-	2,5	45
Łotwa	66	1,6	2,0	30
Niemcy *)	146	11,6	12,0	.
Polska (z Gdańskiem) . .	392	26,7	35,5	90 (Gdańsk 213)
Szwecja	449	5,9	6,3	14

Zestawienie to wymienia osiem państw, posiadających wybrzeża Bałtyku. Ale słusznie zauważono, że znaczenie posiadania dostępu do tych wybrzeży jest dla państw tych zupełnie różne. Cztery mianowicie z nich (włączając w to i nie wymienioną w tabeliczce Rosję), a piąte z pewnymi zastrzeżeniami, mają dostęp również i do innych — czasem lepiej położonych — mórz. Dania ma wiele dłuższą od bałtyckiej linię wybrzeża Morza Północnego, Skagerraku i Kattegatu; Niemcy mają Morze Północne z wieloma portami, bliższymi ich gospodarczo więcej rozwiniętych dzielnic, z Hamburgiem na czele; Rosja ma wiele gospodarczo dogodniejszych i nawet bliższych świata mórz jak — nie mówiąc już o dalekim Oceanie Spokojnym — Morze Czarne, a od czasu przeprowadzenia drogi żelaznej przez wschodnią Karelię do niezamarzającego Murmańska na Oceanie Północnym, zapewniła sobie i ten jeszcze wylot na świat. Toteż po uszczupieniu po poprzedniej wojnie rosyjskiego wybrzeża Bałtyku i postępującej waloryzacji gospodarczej Uralu i Syberii, gospodarczy punkt ciężkości Rosji począł się przesuwac ku wschodowi i południu, czego wyrazem było choćby przeniesienie stolicy państwa z nadbałtyckiego Leningu do Moskwy. Wprawdzie najdłuższe wybrzeże Szwecji to właśnie brzegi Bałtyku, ale prócz tego kraj ten rozporządza dość długa linią wybrzeża Kattegatu z dogodnym portem w Göteborgu. Finlandia wreszcie miała prócz Bałtyku jeszcze skrawek wybrzeża Oceanu Północnego z portem w Petsamo (Peczenga) — choć był on słabo związany z życiem gospodarczym tego kraju i ostatnio wreszcie odpadł odeń.

W innym położeniu były pozostałe kraje nadbałtyckie, Polska, Litwa, Łotwa i Estonia; dla nich Bałtyk był jedyną drogą morską

*) Prowincje: Prusy Wsch., Pomorze, Śląsk, Schleswig-Holstein, z prow. Brandenburg regencja Frankfurt n. Odrą. Ludność w 1925 i 1933 r. Gęstość: w Prusach Wsch. 65,1; na Pomorzu 59,1; na Śląsku 128,4; w Szlezwicku 90,6, w reg. Frankf. 69,4; w całych Niemczech 140,3 na 1 km². Wszystko w 1933 r.

dla komunikowania się ze światem — ta sprawa więc, czy jest to morze otwarte — była dla nich niemal sprawą życia i śmierci gospodarczej.

Długość wybrzeża morskiego państw nadbałtyckich i stosunek procentowy granicy morskiej do granic w ogóle podaje następujące zestawienie (stan z 1939 r.):

K r a j	Długość wybrzeża w km	Stosunek gran. morskiej do gran. w ogóle
Dania	2200	97,5
Estonia	850	59,2
Finlandia	1646	35,1
Litwa	91	7,2
Łotwa	450	28,8
Niemcy	1733	22,6
Polska	140	2,5
Rosja Europ.	4000	54,3
Szwecja	2668*	60,4

W zestawieniu zwraca uwagę krótkość wybrzeża i niski stosunek jego do całości granic u jednego zwłaszcza z państw, mianowicie Polski; wyżej przytoczone co do niej dane tym bardziej podobne są do paradoksu, gdy zważy się na wielkość obszaru, posiadanego przez to państwo w 1939 roku, i ilość ludności jego (podane w zestawieniu). Może nawet powstać pytanie, czy kraj ten można było w ogóle uważać za bałtycki? Tymczasem ten właśnie kraj — może jak żaden inny — zasługiwał na zaliczenie go do krajów bałtyckich. Pomijając tu takie względy, jak klimat, florę, faunę, jak też stosunki geologiczne znacznej części Polski, odwołać się wypadnie do zarysowanego poprzednio naturalnego zaplecza Bałtyku, w ramach którego leżała cała niemal Polska: do zlewiska Bałtyku należało bowiem prawie 75% jej obszaru (z dorzeczka Wisły 46,6%, Niemna 13,3%, Odry 11,7%, Dźwiny 2,7%). Pod tym względem bałtycki charakter Polski wystąpi jeszcze silniej w takich granicach, jakie stają się jej udziałem po tej wojnie. Równie decydującym względem były tu stosunki gospodarcze Polski: z danych dotyczących jej obrotów zagranicznych pokaże się, że znaczenie tego tak krótkiego wybrzeża stało się większe, niż całej granicy lądowej.

*) Bez szkieł i fiordów.

3. Zarys stosunków gospodarczych.

A. Podział zawodowy ludności

Pewne światło na stosunki gospodarcze krajów nadbałtyckich rzuci budowa zawodowa ich ludności. Dane te zawiera następujące zestawienie (w odsetkach czynnych zawodowo):

Kraje — Zajęcia	Rolnictwo Leśnictwo Rybo- łówstwo	Przemysł i Górnictwo	Handel i Komunik.	Armia	Służba pub. i wolne zawody	Służba domowa i osobista
Dania (1930 r.) . . .	35,0	28,1	18,4	0,4	6,4	11,7
Estonia (1934 r.) . . .	68,2	15,8	7,1	1,8	4,6	2,5
Finlandia (1930 r.) . . .	64,6	22,0	7,5	0,4	3,2	2,3
Litwa (1923 r.) . . .	79,4	8,7	3,3	1,7	1,6	5,3
Kłajpeda (1925 r.) . . .	48,2	16,7	8,7	3,6		22,8
Łotwa (1930 r.) . . .	67,0	15,3	8,8	1,6	4,6	2,7
Niemcy (1933 r.)* . . .	29,9	40,0	18,1	0,4	8,0	4,0
Polska (1921 r.) . . .	76,2	11,2	5,7	2,6	2,5	1,8
Gdańsk (1929 r.) . . .	20,9	31,5	28,7	.	9,9	9,0
Rosja (1926 r.)* . . .	85,0	8,9	2,9	0,7	2,5	.
Szwecja (1930 r.) . . .	36,0	32,3	17,7	0,6	6,2	7,2

W powyższym zestawieniu wypisane zostały co do Niemiec i Rosji Europejskiej dane, dotyczące całości tych krajów; podział zawodowy jednak ludności tych prowincyj, które można zaliczyć do zlewiska Bałtyku, odbiega nieco od tych cyfr ogólnych; i tak np. dla Niemiec przedstawiał się on następująco (w odsetkach, 1933 r.):

Prowincja — Zawód	Rolnictwo Leśnictwo Rybo- łówstwo	Przemysł i Górnictwo	Handel i Komunik.	Służba pub. i zawody wolne	Służba domowa	Inne
Prusy Wsch.	42,2	21,6	12,4	7,2	1,7	14,9
Pomorze	39,2	23,7	14,1	7,0	1,8	14,0
Meklemburgia	38,3	22,1	14,6	7,9	2,9	14,2
Szlezwik-Hol.	25,6	29,9	18,4	9,3	2,4	14,4
Śląsk	25,2	36,0	14,5	7,1	2,1	15,1

B. Rolnictwo, hodowla i lasy.

We wszystkich wymienionych krajach zawodowo czynna ludność rolnicza (wzgl. zajęta w leśnictwie i rybołówstwie) stanowiła

*) Całe Niemcy i cała Rosja Europejska.

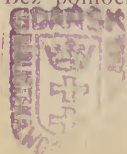
najczęściej bezwzględna, a przynajmniej względna większość (prócz dwóch niemieckich prowincyj). I istotnie w jednej części tych krajów rolnictwo, produkcja rolna, jest główną gałęzią życia gospodarczego, będącą czasem podstawą i dla pewnych gałęzi przemysłu przetwórczego (przemysł spożywczy); w innej części ogromne przestrzenie zajmują lasy; one znów są główną gałęzią życia gospodarczego kraju wraz z przemysłem, który się na nich opiera. Jednak prócz wymienionych gałęzi produkcji pierwotnej przemysł regionu bałtyckiego opierał się też na dużych zasobach kopalnianych — i wyroby tego przemysłu oraz surowce górnicze stanowiły znaczną pozycję obrotów handlowych na Bałtyku.

Już sam wgląd w cyfry, dotyczące rozmiarów gruntów, użytkowanych rolniczo, czy też pokrytych lasem, w zestawieniu z całością przestrzeni każdego z krajów, da pewne wskazówki co do wagi produkcji rolnej, czy leśnej. Odpowiednie dane zawiera obecnie przytaczane zestawienie, w którym uwidoczniła się ilość ziemi użytkowanej rolniczo (w tys. ha) ogółem, grunty orne, łąki i pastwiska, wreszcie powierzchnia lasów i odsetek, zajmowany przez nią w stosunku do całej powierzchni państwa:

Kraje — Ziemie	Ziemia użytkowana rolniczo (1000 ha)			L a s y	
	Ogółem	Orna	Łąki i pastw.	Powierzchnia (w tys. ha)	%
Dania (1936 r.) . .	-	2655	425	348 (1931 r.)	8,1
Estonia „ . .	2824	1081	1742	914 (1934 r.)	20,2
Finlandia „ . .	3427	2554	863	25264 (1924 r.)	73,5
Litwa „ . .	3897	2718	1140	1029 (1930 r.)	18,8
Łotwa „ . .	3813	2121	1657	1659 (1929 r.)	25,2
Niemcy (1937 r.) .	33077	21381	10768	12948 (1935 r.)*	27,5
Polska (1936 r.) .	25585	18557	6476	8352 (1936 r.)	21,5
Rosja Eur. (1934 r.)	636346**	223916**	397324**	138707 (1933 r.)*	23,2
Szwecja (1936 r.) .	4862	3739	1091	23181 (1929 r.)*	56,5
Prusy W. (1933 r.)	2499	1740	739	708	
Pomorze „	2353	1840	497	994	
Meklemburgia „	1011	772	229	314	
Szl.-Holsztyn „	1170	627	532	123	
Śląsk „	2203	1774	401	1025	

Aby wyczerpać dane, dotyczące podstaw produkcji rolnej *s e n s u l a r g o*, wypada poznać jeszcze stan hodowli w zajmujących nas tutaj krajach — o czym same tylko liczby, ukazujące wielkość obszarów pod łąkami itp., oczywiście nie mogą wszystkiego

*) Powierzchnia produkcyjna. **) Bez północnych okręgów.



powiedzieć. Stan inwentarzy przedstawiał się więc w następujący sposób (w tys. sztuk):

K r a j e	Rok spisu	Konie	Bydło rогate	Świnie	Owce	Kozy
Dania*)	1937	552,2	3067,0	2571,0	187,0	21,0
Estonia	1937	209,1	638,9	379,3	650,5	2,2
Finlandia	1937	380,0	1925,0	504,0	1072,0	12,9(1936 r.)
Litwa**)	1937	552,1	1172,2	* 1192,0	614,4	-
Łotwa	1937	391,9	1209,9	739,3	1334,0	5,5
Niemcy, całe	1937	3433,8***)	20503,6	23846,9	4692,3	2630,1
Polska	1937	3887,6***)	10568,9	7690,5	3181,5	405,1
Szwecja	1937	620,0	2962,0	1300,0	405,0	49,9

Dla scharakteryzowania zarówno intensywności samej hodowli, jak też gospodarstwa rolnego w ogóle, posłużyć mogą dane, dotyczące ilości sztuk inwentarza w stosunku do obszaru; na 100 ha ziemi, użytkowanej rolniczo, przypadają więc sztuk:

K r a j e	Rok	Konie	Bydło	Świnie	Owce
Dania	1938	18,3	103,4	92,4	6,1 (1937 r.)
Estonia	1938	7,7	23,2	13,5	22,9
Finlandia	1938	11,1	56,2	14,7	31,3
Litwa	1938	14,0	30,5	30,3	31,7
Łotwa	1938	10,5	32,1	21,3	35,6
Niemcy, całe	1938	12,0	69,3	81,7	16,7
Polska	1938	15,3	41,2	29,4	13,3
Szwecja	1938	12,8	60,9	26,7	8,3

Gospodarstwa rolne zajmujących nas tutaj krajów to przeważnie gospodarstwa mniejsze, zarządzane bezpośrednio przez właściciela; wyjątek stanowią tu prowincje niemieckie, zwłaszcza Prusy Wschodnie, gdzie znaczny odsetek ziem znajdował się w posiadaniu wielkich właścicieli ziemskich. Rosja stanowiła innego znów rodzaju wyjątek — ze względu na swój odmienny ustrój polityczny i społeczny. Lasy natomiast w niektórych z wymienionych krajów były niemal w całości własnością państwa, a gdzie indziej państwo było właścicielem bardzo znacznej ich przestrzeni.

Wracając do danych liczbowych, przedstawionych w ostatnich dwóch zestawieniach — okazuje się z nich, w zgodzie z poprzednio

*) Dane dotyczą tylko gmin wiejskich. **) Zliczone tylko zwierzęta użytkowane w gosp. wiejskich. ***) Bez koni należących do armii.

przytoczonymi danymi, dotyczącymi zawodowego podziału ludności, że cały region bałtycki jest krainą o charakterze rolniczym (wliczając w to i hodowlę), albo — jak Finlandia czy Szwecja — leśnym. Poziom gospodarstwa rolne go tak rozpiętych krajów nie jest — oczywiście — wszędzie bliski sobie: obok wysoko postawionych gospodarstw Danii mamy tu ekstensywnie eksploatowane gospodarstwa ziem białoruskich. Produkcja gospodarstw rolnych i leśnych stała się też podstawą pewnych gałęzi wysoko rozwiniętego przemysłu, jak np. przemysł spożywczy w Danii albo leśny w Szwecji i Finlandii.

Produkcja głównych zbóż oraz ziemniaków i buraków cukrowych przedstawiała się w sposób następujący (w 1937 roku, w tys. ctn. podw., plony z 1 ha w ctn. podw. Poszczególne kraje i prowincje oznaczone zostały w następujący sposób: 1 — Dania, 2 — Estonia, 3 — Finlandia, 4 — Litwa, 5 — Łotwa, 6 — Niemcy, całe, 7 — Polska, 8 — Rosja Eur., 9 — Szwecja, 10 — Europa, bez Rosji, 11 — Prusy Wschodnie, 12 — Pomorze, 13 — Szlezwik-Holsztyn, 14 — Meklemburgia, 15 — Śląsk).

	Pszenica		Żyto		Jęczmień		Owies		Ziemniaki		Buraki cukr.	
	Ogółem	Z 1 ha	Ogółem	Z 1 ha	Ogółem	Z 1 ha	Ogółem	Z 1 ha	Ogółem	Z 1 ha	Ogółem	Z 1 ha
1	3 680	28,5	2 512	18,0	10 994	29,8	10 249	27,2	13240	164,1	21 478	382,0
2	758	11,1	2 115	14,2	809	9,1	1 391	9,6	9856	130,5	—	—
3	1 720	17,6	4 140	17,1	1 740	13,3	6 700	14,8	13380	143,9	880	262,7
4	2 207	10,5	6 069	11,9	2 740	12,8	3 878	11,1	25099	136,0	1 857	226,0
5	1 715	12,5	4 215	14,6	2 184	12,8	4 050	12,1	17820	140,3	2 800	200,0
6	48 605	21,7	73 442	16,3	38 875	20,2	63 320	20,2	587297	188,4	166 776	336,9
7	19 262	11,4	56 378	9,9	13 634	11,1	23 429	10,2	402210	134,9	32 456	221,1
8*	259 438	7,3	219 380	8,7	66 101	8,7	149 561	8,7	515945	82,1	110 341	84,2
9	7 000	23,6	4 128	19,5	2 066	20,0	12 653	19,1	18871	40,1	20 769	376,0
10	420 000	13,6	206 200	12,7	148 000	13,7	216 000	15,1	1647000	143,2	511 600	285,8
11	731	16,3	5 589	15,8	3 327	21,2	3 434	20,1	32 947	196,8	2 327	333,9
12	1 446	19,3	8 727	15,6	2 047	20,6	5 993	20,4	65 605	190,4	10 063	321,6
13	1 351	23,1	1 775	16,9	817	20,4	2 825	22,4	6 406	175,5	405	309,1
14	1 343	20,1	3 181	16,0	875	19,2	3 065	22,0	17 725	193,8	5 711	300,9
15	4 521	21,9	7 600	17,4	3 696	21,3	4 924	20,0	6 395	201,5	33 942	370,0

Klimat i inne warunki naturalne wysuwają na pierwszy plan w poszczególnych krajach ten, czy inny rodzaj zboża, a kraje położone na wschodnim wybrzeżu Bałtyku należały prócz tego do rzędu większych producentów lnu, tak np. Polska (głównie jej ziemie północno-wschodnie, granice z 1939 r.) wyprodukowała w 1937 r. 381 tys. ctn. podw. włókna i 753 tys. ctn. podw. siemienia lnia-

*) Dla Rosji Eur. dane przeciętne z lat 1931—1935.

nego, Litwa 313 tys. ctn. podw. włókna (razem z konopiami) i 356 tys. siemienia, Łotwa 231 tys. ctn. podw. włókna i 223 tys. ctn. podw. siemienia. Prócz produkcji rolnej, hodowlanej czy leśnej — wspomnieć jeszcze wypada o rybolówstwie, które odgrywa w tych nadmorskich krajach swoją, niekiedy nawet większą rolę. Zwłaszcza chodzi tu o Danię, która zresztą dużo zawdzięcza położonym daleko na oceanie wyspom Färöer, oraz o Szwecję. I tak połowy duńskie przyniosły w 1937 roku 116,2 tys. ton, szwedzkie (w 1936 r.) 109,9 tys. ton, fińskie (w 1935 r.) 23,5 tys. ton, polskie 14,0 tys. ton, łotewskie 13,8 tys. ton. Duńskim połowom wprawdzie było daleko do takich np. islandzkich, gdzie w 1933 roku nalapano 2006 kg na głowę, albo nawet do norweskich — 407 kg na głowę, ale złowione w tym samym czasie w Danii 41 kg na głowę były lepszym wynikiem, niż angielskie 21 kg, lub holenderskie 13 kg. W Szwecji złowiono w tymże roku 16 kg na głowę, w Finlandii 10 kg. Rybolówstwem trudnią się przeważnie niezależni rybacy, właściciele lub współwłaściciele statków i przyrządów; w znacznym stopniu zajmują się też oni innymi, pobocznymi zajęciami, jak np. rolnictwem, jak też i odwrotnie, inne zawody znajdują w rolnictwie swe zajęcie dodatkowe.

Już stosunek ilości ziemi użytkowanej rolniczo, w tym ornej oraz pod łąkami i pastwiskami, rozmiarów powierzchni leśnych, następnie zaś dane, dotyczące wysokości produkcji głównych zbóż, jak i wydajności ich z 1 ha, a wreszcie ilości inwentarzy i to, ile zwierząt przypada na 1 ha ziemi rolniczej — już zespół tych danych może zorientować nas co do znaczenia odpowiednich gałęzi gospodarstw państw bałtyckich w stosunku do innych, jak też pouczyć o wadze poszczególnych z tych gałęzi w gospodarstwie każdego z krajów z osobna. Bowiem ta waga rolnictwa, hodowli, czy gospodarstwa leśnego nie wszędzie jest jednakowa. Dania jest krajem zielonych łąk, bielonych farm i pięknych, bukowych lasów. Jest to kraj rolnictwa i hodowli, na lasy tamtejsze składa się jednak wartościowe twarde drzewo i przestrzeń ich powoli wzrasta. Zarówno rolnictwo jak hodowla (świń i drobiu, mianowicie kur) stoi na bardzo wysokim poziomie, będąc podstawą niemniej wysoko postawionego przemysłu spożywczego. Hodowla bydła pociągnęła za sobą — obok produkcji mięsa — rozwój gospodarstwa mlecznego; produkcja mleka sięgnęła w Danii w 1935 r. 5120 mil. kg, mięsa zaś 183,5 tys. ton. Znaczna większość tej produkcji mlecznej — do 80% — przerabiana była na masło, którego produkcja wyniosła w 1935 roku 168 mil. kg (sera zaś 29 mil. kg). Z przemysłem mleczarskim związana jest hodowla nierogacizny, którą spasa się od-

tłuszczone mleko. Prawie całą duńską produkcję nierogaczyny odbierała Anglia, duży zaś wywóz żywych wieprzy kierował się prawie wyłącznie do Niemiec. Wysoki poziom duńskiego rolnictwa, jak też skoncentrowanie się produkcji jego w kierunku hodowlanym, pociągnął za sobą konieczność wywozu nadwyżek produkcyjnych, zwłaszcza tłuszczów, bekonów, jaj (głównym odbiorcą była Anglia). O handlu zagranicznym mowa będzie później, tutaj zauważyć jednak wypada, że już sama produkcja rolna, a tym bardziej pewna jej jednokierunkowość pociągała za sobą konieczność sprowadzania wielu artykułów, niezbędnych dla niej, a nie posiadanych na miejscu, jak np. zboża, pasze, maszyny rolnicze, nawozy sztuczne itp.

Tak jak Dania stoi pod znakiem, Cerery, Szwecja znów i Finlandia są krainami Sylwana. O rolnictwie może być mowa tylko na południu Szwecji oraz Finlandii. Finlandia jednak ma większe (poza Rosją) zasoby leśne w Europie; wprawdzie przestrzeń leśna jest tam taka sama, jak w Szwecji (23 mil. ha), ale podczas gdy w Szwecji stanowi to 56,5% powierzchni kraju (bez wód), co wynosi 3,8 ha na 1 mieszkańca, to w Finlandii stanowi ona 67,2% powierzchni kraju (bez wód), czyli 6,4 ha na 1 mieszkańca. Dla stosunkowo małej ilości innych zasobów — lasy mają w Finlandii tym większe znaczenie. W ostatnich (przedwojennych) latach do 80—90% wywozu z tego kraju stanowiły mniej lub więcej obrobione produkty leśne. Roczny wyrąb wynosił w Finlandii średnio 39 mil. m³, w Szwecji więcej — nawet, bo około 41 milionów. Ale Szwecja lepiej jest wyposażona w inne jeszcze zasoby. Eksploatacja lasów ułatwiona jest przez obfite zasoby sił wódnych, łatwość transportu wodnego i możliwości nawigacji w wielu niezamarzających portach (w Szwecji), a nawet w zamarzających, przy pomocy łamaczy lodów. I tak jak cztery piąte wywozu Danii stanowiły produkty rolnicze, znaczną przewagę w wywozie Finlandii miały produkty leśne, w wywozie zaś Szwecji stanowiły one prawie połowę. Nie trzeba jednak przypuszczać, by rolnictwo tych dwóch — prócz Danii — krajów skandynawskich nie miało swego udziału w wywozie z tych krajów; choć nie zajmuje ono tak panującego stanowiska w gospodarstwie kraju, to jednak stoi na wysokim poziomie i produkty jego cieszą się za granicą dobrą opinią. Zarówno Szwecja jak Finlandia eksportują produkty hodowlane (tłuszcze i bekony ze Szwecji, jaja, masło, sery z obu krajów) głównie do Anglii, następnie do Niemiec.

Posuwamy się dalej wybrzeżem Bałtyku; obok Finlandii przytyka do tego morza Rosja. Opis gospodarki rolnej, czy leśnej,



samej nadbrzeżnej krainy, czy okolic jeziora Ładoga, które stanowią tak mały ułamek olbrzymiego imperium, byłby mało celowy, opis zaś jakichś szerszych regionów tego państwa, ciągnących do portu w Leningradzie, na pewno wykroczyłby za daleko poza ramy tej rozprawy. W każdym razie Rosja ma duże porty na Morzu Czarnym, które służą wywozowi jej zboża i produktów naftowych, a wielka część jej handlu zagranicznego odbywała się przez granicę lądową. W związku z tym handel rosyjski na Bałtyku, obroty w leningradzkim porcie, po poprzedniej wojnie światowej w stosunku do czasów przed nią — straciły na znaczeniu; choć port ten jest stosunkowo bliski nieprzebranych zasobów leśnych północnej Rosji, to jednak mogą one obecnie korzystać z niezamarzającego i położonego na otwartym morzu portu w Murmańsku, albo z dawnego portu w Archangielsku.

Tak jak Danię, Szwecję i Finlandię (prócz tego Norwegię) przyjęte jest ujmować w jedną grupę tzw. państw skandynawskich — podobnie trzy mniejsze kraje, położone na wschodnim wybrzeżu Bałtyku, często łączone bywały razem, i to pod za szeroką nieco nazwą państw bałtyckich. Wszystkie te trzy kraje mają wspólne cechy — są to mianowicie obszary przede wszystkim rolnicze, przy czym o niezbyt wysokim poziomie kultury rolnej, raczej ekstensywnym typie eksploatacji. Dość znaczną pozycję w gospodarstwie wszystkich tych trzech krajów jest hodowla i wszystkie one eksportowały pewne ilości produktów hodowlanych, jak np. Łotwa mięsa i przetworów mięsnych, nabiału. Wszystkie trzy kraje są producentami i eksporterami lnu — Litwa zajmowała nawet w wywozie europejskim lnu jedno z pierwszych, po Rosji Europ. i Polsce, miejsc. Jednym z głównych bogactw Łotwy jest jej szata leśna — w ilości lasów, przypadających na 1 mieszkańca, zajmuje ona miejsce zaraz po krajach skandynawskich, około 1 ha na głowę. Wywóz drzewa stanowił też znaczną pozycję w handlu zagranicznym zarówno Łotwy jak Estonii. Rolnictwo wszystkich trzech krajów wywoziło wprawdzie pewne ilości niektórych swych płodów, ale były to ilości nieznaczne — i z drugiej strony kraje te musiały też przywozić stosunkowo większe ilości artykułów spożywczych z zagranicy (np. cukier). Te tzw. kraje bałtyckie dla swoich stosunkowo niewielkich rozmiarów i niezbyt wysoko rozwiniętej, choć często znajdującej się na drodze postępu gospodarki rolnej czy leśnej — nie mogły zajmować widoczniejszego miejsca w morskich obrotach handlowych.

Wprawdzie Szwecja rozmiarami swych ziem przewyższała, Finlandia natomiast niemal dorównywała Polsce (w granicach 1939 r.),

jednak gdy się zważy na to, że terytoria obu tych państw skandy-
nawskich są często pustkowiami — Polskę należy uznać za główne
państwo regionu bałtyckiego, zaś charakter ten jej jeszcze bardziej
uwytkli się po zmianach granicznych, które następują po ostat-
niej wojnie; na ten charakter jej, jako głównego państwa regionu
bałtyckiego, wskazywała zarówno ilość jej ludności, jak i gęstość
zaludnienia. Określając Polskę jako główne państwo regionu bał-
tyckiego — nie należy zapominać ani o Niemcach, ani o Rosji,
ale tylko część tych państw można uważać za ziemie bałtyckie.

Polska jest krainą o charakterze rolniczym; niektóre zaś jej
połacie, jak np. ciągnący się na południu łańcuch Karpat, są okoli-
cami w większym stopniu niż inne pokrytymi lasami. Produkcja
rolna przeto wraz z hodowlą oraz produkcja leśna były dużą po-
zycją w gospodarstwie polskim. Nie wszystkie jednak okręgi
kraju dawały nadwyżki produkcji rolnej ponad konsumpcję we-
wnętrzną, niektóre wykazywały nawet niedobory; w związku
z tym na wywóz pozostawała stosunkowo niewielka ilość, zbóż
chlebowych np. około 5 mil. kw. Hodowla ilościowo była dość do-
brze postawiona, znajdowała się przy tym na drodze postępu-
jącego rozwoju, ale poziom jej nie sięgał jeszcze pożądanej wyso-
kości; mimo to zwierzęta i produkty hodowlane miały swą pozycję
w wywozie, jak nierogacizna i przetwory z niej, nabiał, czy mięso
świeże i mrożone. Mimo istnienia w Polsce kilku większych komple-
ksów leśnych, nawet o charakterze pierwotnych puszczy (np.
Puszcza Białowieska), szata leśna kraju, jako całości, nie należała
do najbogatszych — na 1 mieszkańca przypadało 0,27 ha prze-
strzeni leśnej. Ale wywóz drewna był stosunkowo bardzo wysoki
— dochodził niekiedy do 15 mil. ton. I w tej dziedzinie należy się
liczyć po obecnej wojnie ze zmianami — jeśli się zważy na to,
że wielkie przestrzenie leśne rozpościerały się na ziemiach północ-
nych i wschodnich, z drugiej zaś strony znaczne kompleksy leśne
położone są na Śląsku oraz w zlewisku Warty i Noteci, na zacho-
dnych ziemiach nowych.

Opis gospodarstwa rolnego i leśnego oraz hodowli nadbałtyc-
kich prowincyj Niemiec — tak, jak podobnych prowincyj Rosji —
nie prowadziłby do celu; z liczb wyżej co do nich przytoczonych
widoczny jest ich rolniczy charakter — istotnie są to najbardziej
rolnicze prowincje całych Niemiec, zbliżone raczej swym charak-
terem gospodarczym do sąsiednich prowincyj Polski. Opis znów
gospodarki całych Niemiec wykraczałby daleko poza zakres tej
rozprawy. Dla scharakteryzowania przeto udziału Niemiec w „ży-
ciu“ gospodarczym Bałtyku poprzestaniemy na przytaczanych ni-

zej danych, dotyczących obrotu niemieckiego w portach tego morza, w szczególności obrotów niemieckich portów bałtyckich.

C. Górnictwo.

Dane, dotyczące podziału zawodowego ludności we wszystkich niemal krajach z nad brzegów Bałtyku na pierwszym miejscu mają ludność, zajęta w rolnictwie (leśnictwie i rybołówstwie); może to służyć jako pewien wskaźnik rozwoju gospodarczego tych krajów — póki nie ma dostatecznego aparatu dla produktywniejszego zajęcia ludności, pozostaje ona przy rolnictwie. Postępem w stosunku do rolniczej produkcji roślinnej jest na ogół nowoczesna produkcja hodowlana, jak np. w wyjątkowo dla tego dogodnie geograficznie położonej Danii — choć trzeba przyznać, że rolnictwo krajów bałtyckich zdradza w ogóle dążność do przesunięcia się ku produkcji hodowlanej. Wspomniana przed chwilą Dania ma stosunkowo niewielki odsetek ludności rolniczej, co przypisać należy wysokiemu poziomowi tej gałęzi jej życia gospodarczego — rolnictwo (zwłaszcza właśnie hodowla) jest tam również podstawą wysoko rozwiniętego przemysłu spożywczego; podobnie jest w Szwecji z leśnictwem i przemysłem leśnym. Odsetek ludności zajętej w przemyśle i górnictwie zwykle podawany bywa łącznie; jeśli chodzi jednak o surowce górnicze, których przegląd w krajach nadbałtyckich uzupełni teraz obraz naturalnych miejscowych podstaw ich rozwoju gospodarczego, o ile więc chodzi o surowce górnicze, to poza Niemcami i Rosją mowa tu może być tylko o Polsce i Szwecji. Nie przesądza to oczywiście możliwości rozwoju przemysłowego innych krajów, uboższych właśnie co do surowców górniczych, bo istnienie ich w jakimś kraju nie warunkuje bezwzględnie rozwoju przemysłowego danego kraju — ale przecież go ułatwia.

Rozpoczynając przegląd surowców górniczych od tych, które są źródłami wytwarzania siły mechanicznej, na pierwszym miejscu trzeba wymienić węgiel. Główne zagłębie węglowe zaplecza Bałtyku było ostatnio rozdzielone terytorialnie między trzy państwa, Polskę, Czechosłowację i Niemcy, a położone ono jest w okolicach górnych biegów Wisły i Odry. Razem ogólna powierzchnia tego zagłębienia wynosi około 5400 km², z czego do Polski należało 3880 km², do Czechosłowacji 950 i do Niemiec 570 km². Zasoby tego zagłębienia są olbrzymie (trzysta kilkadziesiąt miliardów ton). W dorzeczu Odry znajduje się inne jeszcze zagłębie węglowe, a mianowicie w Sudetach, na pograniczu Śląska Średniego i Dolnego. Poza

tymi dwoma zagłębiami wydobywane jest jeszcze nieco węgla w południowej Szwecji, w Skanii. W 1937 roku w Polsce wydobyto 36218 tys. ton węgla kamiennego, w Szwecji 460 tys. ton. Produkcja Niemiec stała na drugim, po Anglii, miejscu w Europie (184513 tys. ton), ale zawdzięczać to należało głównie zagłębiu reńsko-westfalskiemu. Polska ma w swych dzielnicach zachodnich duże zasoby węgla brunatnego, eksploatacja jego była jednak nieznaczna (w 1937 roku 19 tys. ton). W okolicach średniego biegu Odry znajdują się też w przedwojennych granicach Niemiec duże pokłady tego węgla, który w tym kraju był skrzętnie wydobywany.

Ropa naftowa występuje w strefie, mogącej mieć swe ujście do Bałtyku, tylko u podnóża Karpat; wydobyte jej wyniosło w 1937 roku 502 tys. ton. Wzdłuż północnego wybrzeża Estonii występują łupki oleiste (bituminowe), których produkcja sięgnęła w 1937 roku 1156 tys. ton metr.; łupki te znajdują się prócz tego i w Karpatach, dotąd jednak nie były tam eksploatowane. W tych samych okolicach Karpat występuje asfalt, gaz ziemny i wosk ziemny, produkcja tych surowców była jednak niezbyt duża. Gdy mowa o naturalnych źródłach wytwarzania siły mechanicznej — wypada wspomnieć i o sile wodnej. Zasoby jej są bardzo duże — w Szwecji szacowane są na 5 milionów KM, w Finlandii na 1,8 mil. KM, w Polsce na 3,7 mil. KM. Siły te wyzyskane były w stosunkowo nieznacznym stopniu — najlepiej w Szwecji, 1,8 mil. KM (1935 r.), następnie w Finlandii, 0,4 mil. KM i w Polsce, 0,1 mil. KM.

Nad Bałtykiem leży kraj, którego złoża rudy żelaznej należą do najbogatszych w Europie — mianowicie Szwecja. Stare ośrodki produkcji rudy położone są w pobliżu Sztokholmu, ale choć przestrzeń ich wynosi 15 tys. km², to jednak główne bogactwo rudy znajduje się na północy, w Laponii; złoża w Kirunavara są największym znanym pokładem żelaza na świecie, liczą one 8 tys. km². Wysokoprocetowa ruda z tych złóż (55—70% żelaza) wysyłana jest drogą żelazną, prowadzącą z portu Narvik na północy Norwegii do portu Lulea w Zatoce Botnickiej Bałtyku, przy czym zimą, gdy Bałtyk jest zamrznięty, transporty idą do Narvik, latem część ich kierowana bywa i do Lulea. Część rudy przetwarzana była w Szwecji, więcej jednak wywoziło się do Anglii, Niemiec czy Polski; i tak np. w 1930 roku z wydobytych 11236 tys. ton wywieziono za granicę 9459 tys. ton. Prócz pokładów Szwecji, ruda żelazna znajduje się jeszcze w Finlandii, gdzie jednak jeszcze mało była eksploatowana, oraz w Polsce. Złoża polskie, znajdujące się głównie w południowo-zachodniej oraz środkowej części państwa (na zachód od górnego biegu Warty i środkowego biegu

Pilicy, ku Wiśle), nie są jeszcze dostatecznie zbadane, zasoby ich oceniane bywają rozmaicie — można je przyjąć na 300 milionów ton; nie są one tak bogate w żelazo, jak szwedzkie (czasem zawierają jednak do 57% żelaza, zwykle około 35%). Wydobycie rudy żelaznej w Polsce ulegało silnym wahanom, w 1937 roku wynosiło 780 tys. ton (ale w 1932 roku tylko 77 tys. ton). Hutnictwo polskie opierało się w dużym stopniu na rudzie importowanej. W śląskim zagłębiu węglowym występują również rudy ołowiu i cynku, które znaleźć można także i w Szwecji; produkcja rud cynkowych wyniosła w 1937 roku w Polsce 191,1 tys. ton (koncentrat rudy), w Szwecji 67,9 tys. ton; rud ołowiu — w Polsce 8,9 tys. ton (koncentrat rudy), w Szwecji 14,8 tys. ton. W Szwecji wydobywana jest nadto niewielka ilość rudy miedzianej, rud bizmutu, w 1937 roku wydobyto 4977 kg złota oraz 27216 kg srebra; to ostatnie produkowane było też w niewielkich ilościach i w Polsce (w 1937 roku 2177 kg).

Z innych kopalin wymienić należy bogate złoża soli kuchennej w Polsce, zwłaszcza w pobliżu Krakowa (Wieliczka); soli tej (kopalnie i solanki) wydobyto w tym kraju w 1937 roku 593 tys. ton. W Finlandii i Szwecji występuje talk, w Estonii i na Łotwie gips; w Szwecji wydobywana jest mika, w Finlandii azbest i wreszcie kaolin z Bornholmu przydatny jest dla wyrobu znanej duńskiej porcelany.

D. P r z e m y s ł.

Kraje nadbałtyckie stosunkowo dość późno weszły w orbitę nowoczesnych stosunków gospodarczych, niemniej jednak niektóre z nich potrafiły zająć na rynkach światowych poważne pozycje. Rozwój przemysłowy tych krajów — jak to wynikać może z danych, dotyczących ich bogactw naturalnych, skazany był na pewną jednostronność — chyba że przyrodzone braki wypełniane musiałyby być przywozem pewnych surowców. Na miejscu bowiem mógł znaleźć podstawy rozwoju przemysł drzewny w Szwecji, Finlandii, bałtyckim regionie Rosji, mniej już w Polsce i na Łotwie, przemysł hutniczy i metalurgiczny w Szwecji, gdzie siła popędowa mogła być czerpana z tamtejszych wód, a w Polsce znów i w całym zagłębiu śląskim dla istniejących tam zasobów węglowych, a także dla występujących w obu krajach rud; może znaleźć dobre podstawy swego rozwoju przemysł spożywczy — i istotnie doszedł on do wysokiego poziomu w Danii, której gospodarstwa rolne niemal że nie wiadomo, czy zaliczyć właśnie do dziedziny rolnictwa, czy przemysłu; rozwój tej gałęzi przemysłu

postępuje też i w innych krajach. Pewne podstawy ma też tu i owdzie, np. w Polsce, czy Szwecji, przemysł chemiczny, ale stosunkowo dobrze rozwinięty np. w Polsce przemysł włókienniczy musi już uciekać się do przywozu surowca. I właśnie dla pewnej jednostronności uposażenia w zasoby naturalne, poza pewnymi wyjątkami, jak np. ruda żelazna w Szwecji, czy lasy szwedzkie i fińskie, dość skromnego przy tym — kraje znad Bałtyku (oczywiście prócz Niemiec i zwłaszcza Rosji, dla których Bałtyk nie ma tego znaczenia), jeśli tylko pragną podnieść swój poziom gospodarczy, nie mogą nie uciekać się do żywej wymiany z innymi ziemiami, które by dostarczały im — w zamian za ich cenne przecież plody — tych wielu dóbr, których gospodarstwu nadbałtyckim brakuje. Stąd zagadnienie taniej i otwartej drogi komunikacyjnej jest dla nich niezwykle doniosłe. Taką zaś drogą jest dla większości ich tylko Bałtyk, morze, które zbyt łatwo zamknąć.

Rolnictwo (wraz z hodowlą) i leśnictwo są podstawowymi zajęciami nadbałtyckich krajów, z oboma nimi związane są też dobrze w niektórych z tych krajów rozwinięte przemysły, mianowicie spożywczy i drzewny. Jeśli nawet ilościowo ustępuje co do niektórych produktów miejsca, to jednak w dziedzinie przemysłu spożywczego przoduje Dania. O duńskim wywozie produktów gospodarstw rolnych i hodowlanych wyżej już wspomniano — wprawdzie nie wszystko to można zapisać na rzecz przemysłu spożywczego, ale rozgraniczenia są tu nieraz zawodne. Produkcja niektórych artykułów przemysłu spożywczego w Danii, Polsce i Szwecji wynosiła w 1937 roku:

K r a j	Piwo Tys. hktłtr.	Spiyrtus Tys. hktłtr.	Cukier Tys. ton*)	Margaryna Tys. ton
Dania	2354	104	250	77,7
Polska	1317	778	563	—
Szwecja	2723	413	337	59,6

Szwecja i Finlandia są głównymi (prócz Rosji) producentami drzewa tartego i obliczono, że tartaki obu tych krajów zużywają w każdym z nich około 12 milionów mtr³ drzewa rocznie. Przemysły drzewne obu tych krajów wytwarzają ponadto półfabrykaty, lepiej zresztą obrobione w Szwecji. Przemysł drzewny istniał prócz tego w Polsce — głównie tartaki, ale i inne zakłady, ponadto na Łotwie, w Estonii, a nawet i w Danii, ale tutaj posługiwał się głównie przywiezionym surowcem i produkcja zużywana była

*) Kampania 1937/38.

przede wszystkim na miejscu. Produkcja niektórych artykułów przemysłu drzewnego przedstawiała się w 1937 roku jak następuje (w tys. ton):

K r a j	Celuloza	Miazga drzewna	Papier	Tektura
Finlandia	1475*)	716*)	606	151
Polska	93	60	209	40
Szwecja	2790	734	779	135

Przemysłem, którego jeden z podstawowych surowców stanowi drzewo, jest wyrób zapalek — w tej dziedzinie znana w szerokim świecie jest Szwecja. W 1936 roku fabryki szwedzkie wyprodukowały 25,5 tys. ton zapalek, z czego eksportowano 21,3 tys., wartości 1 miliona funtów st. Przemysł zapalczany, pod szwedzkimi auspicjami, istniał też i w innych omawianych tu krajach, jak np. w Polsce, Danii czy Finlandii.

Szwecja wywoziła znaczne ilości swych rud żelaznych właśnie w stanie surowym, ale tym niemniej rozwinął się tam też i przemysł metalurgiczny; brak mu taniego paliwa, więc też poszedł on w kierunku produkcji artykułów wyższej wartości i miał w świecie dobrą markę. Prócz szwedzkiego na uwagę zasługiwał polski, fiński, a wreszcie nawet nie posiadający własnych rud duński i lotewski przemysł metalurgiczny. Produkcja surówki, stali i wyrobów walcowanych przedstawiała się w 1937 roku następująco (w tys. ton):

K r a j e	Surówka	Stal	Wyroby walcowane
Finlandia*)	13	42	.
Polska	724	1450	1043**)
Szwecja	648	1132	760

W Polsce wyprodukowano nadto w 1937 roku 17,6 tys. ton ołowiu, 107,2 tys. ton cynku, w Szwecji w tymże roku 1,8 tys. ton aluminium.

Przemysł włókienniczy znajdował się we wszystkich niemal krajach nadbałtyckich, przede wszystkim w Polsce, skąd wyroby jego bywały częściowo wywożone, następnie w państwach skandynawskich, wraz z Finlandią, które produkowały na użytek we-

*) W 1936 roku. **) Bez rur.

wewnętrzny, a wreszcie i w tzw. państwach bałtyckich sensu stricto. Wrzcion bawełnianych było w 1937 r. w Polsce 1926 tys. sztuk, w Szwecji 584 tys., w Finlandii 313 tys., w Estonii 99 tys. sztuk. Produkcja zaś przędzy i tkanin wełnianych i bawełnianych wynosiła w 1936 roku (w tys. ton):

K r a j e	W e ł n a		B a w e ł n a	
	przędza	tkaniny	przędza	tkaniny
Dania	8,5	6,1	2,4	3,8
Estonia	4,5	2,2	4,7	3,1
Finlandia	11,4	7,4	.	.
Polska	66,7*)	40,8*)	33,0	7,4
Szwecja	29,0	20,0	13,3	11,3

Do bardziej rozwiniętych w niektórych z omawianych krajów zaliczyć można np. przemysł chemiczny w Polsce czy Szwecji, elektro-metalurgiczny (w Szwecji), mineralny (w Polsce, Szwecji, Danii, Finlandii). Prócz wymienionych większych działów przemysłu istniały też i inne, mniejsze gałęzie, produkujące zazwyczaj na potrzeby miejscowe.

Swego rodzaju miarą rozwoju przemysłowego kraju może być liczba zatrudnionych właśnie w przemyśle pracowników. I tak np. w Danii ilość zatrudnionych w przemyśle wynosiła w 1937 roku 172,7 tys., na Litwie w tym samym roku było robotników przemysłowych 26,0 tys., w Polsce robotników zatrudnionych 746,7 tys., w Szwecji w 1936 roku było robotników 499 tys. Dla wejrzenia zaś w postępujący rozwój przemysłowy niektórych krajów nad Bałtyku, można poznać wskaźnik ich produkcji przemysłowej w ciągu kilku ostatnich lat; wyglądał on jak następuje:

Lata	K r a j e					
	Europa bez Rosji	Dania	Estonia	Finlandia	Polska	Szwecja
1928	100	100	100	100	100	.
1929	104	108	101	98	102	100
1930	95	117	99	89	90	103
1931	84	108	91	78	78	96
1932	75	98	79	81	64	89
1933	80	114	82	94	70	91
1934	89	126	97	114	79	110
1935	96	135	107	122	85	123
1936	105	141	121	134	94	135
1937	115	147	139	146	111	149
1938	113	146	146	146	119	146

*) W 1937 roku.

E. Handel zagraniczny.

O tyle, o ile można było, zapoznaliśmy się wyżej zarówno z naturalnymi zasobami krajów bałtyckich, jak też z rozmiarami niektórych z ich główniejszych gałęzi wytwórczości przemysłowej. Posłużyć to nam może do zorientowania się w tym, do jakiego stopnia kraje te z jednej strony mogły swymi dobrami służyć zagranicy, z drugiej zaś — o ile musiały korzystać z dóbr, pochodzących z innych krajów. Na ogół można powiedzieć, że produkcja poszczególnych krajów nadbałtyckich była dosyć jednostronna, a przykładem mogła służyć tu choćby Dania ze swym rolnictwem, czy hodowlą, lub Szwecja z rudą żelazną i lasami. Stąd tym większa konieczność wymiany i tym większe jej znaczenie, tym większe znaczenie jej sposobów, do najdogodniejszych zaś z nich należy otwarte morze.

Obroty handlu zagranicznego państw bałtyckich w ciągu ostatnich kilku lat układały się w następujący sposób (w milionach RM):

Kraje Lata	P r z y w ó z						W y w ó z					
	1929	1932	1934	1935	1936	1937	1929	1932	1934	1935	1936	1937
Dania	1919	874	737	699	794	905	1810	861	664	660	731	847
Estonia . . .	137	41	38	47	59	75	132	47	48	55	57	72
Finlandia . .	732	223	264	284	334	493	673	297	345	333	390	505
Litwa	128	70	58	53	65	89	138	79	62	63	80	87
Łotwa	292	67	76	82	88	112	221	77	68	80	101	127
Polska	1465	407	377	404	471	591	1324	512	461	434	482	563
Szwecja . . .	2005	898	851	928	1039	1348	2038	736	850	815	964	1269

Salda wymiany międzynarodowej państw bałtyckich wypadają rozmaicie — fińskie, estońskie, litewskie i polskie miały stałszą skłonność do przechylania się ku stronie dodatniej, pozostałe ku ujemnej. Salda — dodatnie, czy ujemne — nie były zbyt wysokie; zarówno przywóz jak wywóz ma dla krajów nadbałtyckich swoje znaczenie.

Udział handlu państw nadbałtyckich w handlu międzynarodowym podaje następujące zestawienie (w odsetkach):

Kraje Lata	P r z y w ó z						W y w ó z					
	1929	1932	1934	1935	1936	1937	1929	1932	1934	1935	1936	1937
Europa . . .	56,3	61,7	60,7	58,1	57,4	56,7	49,6	53,1	51,4	49,8	47,9	47,4
Dania	1,3	1,5	1,5	1,4	1,5	1,3	1,3	1,7	1,4	1,4	1,4	1,4
Estonia . . .	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Finlandia . .	0,5	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,5	0,6	0,8	0,7	0,8	0,8
Litwa	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1
Łotwa	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Polska	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9
Szwecja . . .	1,4	1,6	1,7	1,8	1,9	1,9	1,5	1,4	1,9	1,8	1,9	2,0
Państwa bałt. razem	4,5	4,5	4,9	5,0	5,3	5,2	4,6	5,1	5,5	5,3	5,5	5,7
Niemcy . . .	9,1	8,1	8,9	8,2	7,8	8,1	9,9	11,0	9,1	9,2	9,3	9,5
Rosja	1,3	2,7	1,0	1,0	1,2	0,9	1,5	2,4	1,9	1,7	1,3	1,3

Dla uzupełnienia obrazu natężenia obrotów handlu zagranicznego w państwach nadbałtyckich podamy jeszcze, ile przywozu i wywozu przypadало na 1 mieszkańca (w RM); zawiera to przytaczane obecnie zestawienie:

Kraje i lata	P r z y w ó z				W y w ó z			
	1929	1932	1936	1937	1929	1932	1936	1937
Dania	545	243	208	265	446	205	191	247
Estonia	123	36	52	67	117	42	50	64
Finlandia	202	60	88	129	186	80	103	132
Litwa	55	29	26	35	59	33	32	34
Łotwa	155	35	45	57	117	40	51	65
Polska	47	12	14	17	42	16	14	16
Niemcy	210	72	63	81	211	88	71	87
Rosja	12	9	4	4	13	7	4	5

Z dotychczas przytoczonych danych zdaje się wynikać, że handel zagraniczny, wzięty w całości, odgrywał niejednakową rolę w poszczególnych wymienianych w zestawieniach krajach; dla niektórych z nich miał on wiele donioślejsze znaczenie, niż dla innych, co da się wytłumaczyć strukturą gospodarczą tych krajów, stopniem różnorodności ich produkcji, co widoczne jest zwłaszcza np. w Danii, czy Szwecji.

Udział poszczególnych krajów nadbałtyckich w handlu światowym był dla każdego z krajów z osobna nie nazbyt wysoki — na którym to tle znów wysuwały się Dania i Szwecja — ale w sumie udział ten z wolną rósł, zarówno w przywozie jak i w wywozie. Krótki przeciąg czasu, wzięty dla przeglądu, nie pozwala na wysuwanie zbyt kategoriycznych wniosków — w tym jednak czasie

udział np. Niemiec w obrotach handlu światowego zdawał się opadać. Stosunkowo nikłe cyfry, dotyczące Rosji, nakazują pewną ostrożność w porównywaniu ich z liczbami, tyczącymi się innych krajów. Zaznaczająca się w ostatnich latach tendencja do wzrostu obrotów międzynarodowych państw bałtyckich oraz do spadku obrotów niemieckich stawała się tym bardziej interesująca na tle równie powoli występującego w tym czasie spadku obrotów Europy, zarazem zaś wzrostu obrotów Wielkiej Brytanii.

Po zapoznaniu się z ogólną wartością obrotów handlu międzynarodowego państw nadbałtyckich i ze znaczeniem ich dla poszczególnych krajów — nadszedł czas, by odpowiedzieć sobie na pytanie, jakie to dobra — i w jakim stopniu poszczególne ich rodzaje miały swój udział w tym handlu. Pewną ogólną orientację mógł nam już co do tego dać przegląd gospodarstw tych krajów, dokonany wyżej, obecnie poznamy szczegółowsze dane. Otóż budowa wymiany państw nadbałtyckich z zagranicą przedstawiała się jak następuje:

Rok i grupa towarów	P r z y w ó z							
	*) 1922 **) 1924 — 1925 ***) 1925				1 9 3 7			
	Zwie- rzęta żywe	Artykuły spo- żywcze	Surowce i półfabr.	Wyroby gotowe	Zwie- rzęta żywe	Artykuły spo- żywcze	Surowce i półfabr.	Wyroby krajowe
Dania *) . . .	0,2	24,1	36,6	40,0	0,1	15,5	45,3	40,1
Estonia ***) . . .	0,0	34,1	26,3	39,6	0,1	13,3	27,9	56,9
Litwa *** . . .	0,5	22,9	22,4	53,8	0,1	4,8	38,3	56,7
Łotwa *** . . .	1,4	27,7	23,4	47,2	0,3	10,7	38,8	50,0
Niemcy *** . . .	1,3	28,2	48,9	14,4	1,9	27,3	60,2	10,6
Polska *** . . .	0,1	24,9	30,9	44,0	0,0	9,0	56,9	33,9
Rosja **) . . .	0,2	24,5	49,9	25,4	3,4	6,5	48,9	40,3
Szwecja*) . . .	0,1	17,6	25,7	35,4	0,1	11,6	38,3	49,3
	W y w ó z							
Dania *) . . .	4,1	80,8	5,8	9,3	6,1	70,1	8,8	14,4
Estonia *** . . .	1,7	28,6	28,9	40,8	3,5	34,4	40,2	21,6
Litwa *** . . .	16,6	17,1	59,9	6,9	13,1	40,2	44,1	3,6
Łotwa *** . . .	0,3	22,4	62,7	14,2	3,8	21,0	57,6	17,7
Niemcy *** . . .	0,2	6,1	21,8	71,3	0,0	1,3	16,5	82,1
Polska *** . . .	8,0	24,5	24,5	22,3	4,0	27,6	45,0	23,2
Rosja **) . . .	0,5	29,2	69,5	0,8	0,0	22,9	58,5	18,5
Szwecja*) . . .	0,6	4,9	42,5	29,7	0,3	5,5	52,0	42,1

Zwykle pomieszczaną piątą grupę, obejmującą złoto i srebro, w powyższym zestawieniu pominięto, stąd pochodzą niedociągnięcia do sumy 100, np. w rubrykach dla Niemiec, czy Szwecji w 1922 i 1925 roku.

Jak już poprzednio wspomniano, struktura handlu zagranicznego daje nam obraz gospodarstwa każdego z krajów, oglądany jakby od zewnątrz — i oczywiście nie może odbiegać on od opisu, przedstawionego innym sposobem. Wprawdzie zestawienie dwóch tylko momentów, do tego dość bliskich sobie, dla struktury handlu zagranicznego państw nadbałtyckich, tak jak to uczyniono w podanej przed chwilą tablicy, jest niedostateczną jeszcze podstawą do wyciągania zupełnie ostatecznych wniosków, to jednak dać ono może pewne wskazówki co do zmian w każdym z gospodarstw narodowych, obserwowanych przynajmniej w tym stosunkowo krótkim czasie; można przypuszczać, że niektóre z tych zmian są wyrazem stalszych tendencji, które się zapewne utrzymają i na przyszłość. Na ogół można się wyrazić, że państwa o bardziej już ustalonych losach, jak Dania, Szwecja, czy Niemcy — te ostatnie zajmujące nas tu zresztą tylko na pewnym odcinku i przez to traktowane pobieżnie — że państwa te nie wykazały, w zestawieniu dwóch przytaczanych wyżej momentów ich handlu zagranicznego, zbyt gwałtownych zmian. U wszystkich krajów dał się zanotować spadek przywozu artykułów spożywczych, jak też wzrost przywozu surowców (prócz Estonii); nieznaczne wahania zanotować wypadnie w przywozie wyrobów gotowych. Przebieg zmian w wywozie zdawał się być znacznie spokojniejszy. Wszystko to razem należy bodaj uznać za wyraz ogólnie w rozpatrywanym czasie propagowanej tendencji do samostarczalności gospodarstw narodowych, na jej pełniejszej realizacji jednak pewne przynajmniej z nadbałtyckich krajów zrobiłyby chyba wcale wątpliwy interes. Dla wyraźniejszego dostrzeżenia zmian w strukturze handlu zagranicznego państw nadbałtyckich — w następnym zestawieniu podany jest ten handel dla wszystkich tych państw razem (w odsetkach łącznej sumy, prócz Niemiec i Rosji; poza tym zestawienie nie obejmuje Finlandii):

Rodzaj artykułów Lata	P r z y w ó z		W y w ó z	
	1929	1937	1929	1937
Zwierzęta żywe	0,4	0,1	4,2	3,2
Produkty spożywcze	19,6	11,7	36,0	30,7
Surowce i półfabrykaty	36,0	43,9	34,5	38,0
Wyroby gotowe	43,5	44,2	25,2	29,7

Przy szczegółowszym rozpatrzeniu przywozu różnych artykułów do grupy państw bałtyckich pokazuje się, że w ostatnich latach na pierwszym miejscu (co do wartości) stała pozycja

maszyn, aparatów i środków komunikacji; na następnym węgiel i koks, wzgl. odzież i inne wyroby włókiennicze, a potem żelazo i stal oraz inne metale surowe i obrobione, pasza, barwniki i chemikalia, oleje mineralne, bawełna i wełna surowa i odpadki, przędza i tkaniny wełniane i bawełniane, kawa, owoce, skóry, nawozy sztuczne, zboża i kukurydza, papier i wyroby zeń, cukier itd. W wywozie wysuwały się na czoło bekony i inne mięsa oraz przetwory mięsne, budulec i półobrobione drzewo oraz miazga drzewna, wreszcie masło; dalej szły metale surowe i obrobione, papier i tektura, maszyny, aparaty i środki komunikacyjne, węgiel i koks, jaja, wyroby z drewna, skóry, kasza i mąka, rudy żelazne, ryby, zapalki i inne.

Poprzednio, po rozpatrzeniu sprawy wielkości obrotów handlu zagranicznego państw nadbałtyckich, zająć się wypadło odpowiedzią na pytanie — z czego się właściwie ten obrót składa; obecnie znów nadszedł czas na zdanie sobie sprawy z kierunku obrotów handlu zagranicznego omawianych krajów — by w końcu dojść do tego, z jakich mianowicie dróg korzystał ten handel, przy czym interesować nas wówczas będzie oczywiście sam Bałtyk i jego porty.

Obrót państw nadbałtyckich (prócz Niemiec i Rosji) między sobą wynosił w 1935 roku w przywozie, 593,1 milionów zł pol., w wywozie zaś 542,6 milionów zł pol.; każde zaś z omawianych państw uczestniczyło w przywozie, wzgl. wywozie z całej grupy państw nadbałtyckich w następującym stosunku (‰, 1935 r.):

Przywóz	Ogółem	Z państw bałtyckich	Wywóz	Ogółem	Do państw bałtyckich
Ogółem	100,0	11,0	Ogółem	100,0	10,5
Do Danii	100,0	11,2	Z Danii	100,0	9,0
„ Estonii	100,0	15,4	„ Estonii	100,0	18,7
„ Finlandii	100,0	20,1	„ Finlandii	100,0	9,2
„ Litwy	100,0	7,7	„ Litwy	100,0	10,6
„ Łotwy	100,0	9,2	„ Łotwy	100,0	7,4
„ Polski	100,0	4,0	„ Polski	100,0	11,1
„ Szwecji	100,0	11,3	„ Szwecji	100,0	11,2

Głównymi jednak dostawcami i odbiorcami poszczególnych państw nadbałtyckich nie były inne, wymienione w zestawieniu państwa z nad Bałtyku, lecz Niemcy i Anglia. Rozmiary przywozu i wywozu z tych dwóch krajów (oraz ze Stanów Zjedn. A. P.) przytoczymy obecnie — i to dla kilku lat, by móc spostrzec, czy nie da

się stwierdzić śladu jakiejś tendencji, która mogłaby wystąpić w ewolucji ilościowej w tych kierunkach obrotów handlowych państw nadbałtyckich. Przywóz więc i wywóz z — i do — wspomnianych przed chwilą państw przedstawiał się jak następuje (w odsetkach ogólnego przywozu i wywozu do grupy państw nadbałtyckich):

R o k	P r z y w ó z			W y w ó z		
	Niemcy	Anglia	St. Zjed. A. P.	Niemcy	Anglia	St. Zjed. A. P.
1929	32,7	13,7	13,1	21,7	33,5	5,0
1930	33,3	13,3	12,1	19,3	25,4	4,5
1931	32,9	12,9	10,9	14,5	29,0	4,7
1932	27,5	17,5	9,4	13,9	40,6	4,5
1933	24,7	20,6	8,8	13,8	40,9	5,7
1934	22,5	22,3	9,9	15,2	38,2	5,2

Tendencja zniżkowa obrotów z Niemcami występuje w wymienionych latach zupełnie wyraźnie — a utrzymuje się ona, tylko jeszcze bardziej zaakcentowana, i w następnych paru latach: w 1935, 1936 i 1937 roku przywóz do Niemiec z grupy państw bałtyckich opadł do kilkunastu procent, podobnie i wywóz do Niemiec. Jak już wyżej przy podobnej sposobności zaznaczono, ostateczne wnioski z obserwacji niezbyt długiego czasu trzeba wyciągać z zastrzeżeniami, ale ta tendencja do słabnięcia obrotów państw nadbałtyckich z Niemcami, jak wiadomo skądinąd, odpowiadała podobnej dążności do słabnięcia przywozu z Niemiec do państw środkowo-europejskich: Niemcy zdawały się stać wobec groźnej sytuacji, w której miałyby coraz mniej do powiedzenia w gospodarstwie całego pasa krajów europejskich, od Finlandii i Szwecji, aż po Adriatyk i Morze Czarne. Przytoczone zestawienie wskazuje natomiast, że na miejsce, pozostawione przez Niemcy, przenikały obroty z Anglią.

Ujmując pokrótce wizerunek obrotów handlowych na Bałtyku, można się wyrazić, że trzonem ich była ruda, drzewo i wyroby drzewne; na następnym miejscu znajdowały się przetwory produkcji rolnej, jak tłuszcze pochodzenia zwierzęcego i roślinnego oraz zboże, wreszcie wysokowartościowe wyroby przemysłowe. Ruda płynęła z krajów północnych do Niemiec i Polski; węgiel z południa (z Polski) na północ i z zachodu (z Anglii) na wschód; drzewo i celuloza prawie zawsze dążą w przeciwnym kierunku niż węgiel: z północy na południe i ze wschodu na zachód.

4. Bałtyk jako droga handlowa.

Zwróciliśmy już na wstępie tej rozprawy uwagę na to, że morze samo przez się nie stanowi jeszcze dla życia gospodarczego pełnowartościowej pozycji — o tyle staje się nią, o ile może być w zupełności gospodarczo eksploatowane; ta gospodarcza eksploatacja zaś może nastąpić dwojakim sposobem: albo przez wykorzystanie tych zasobów, które morze kryje w swych falach, więc np. drogą rybołówstwa, albo też przez wykorzystanie samego morza jako handlowego szlaku komunikacyjnego. Szlak taki o tyle ma znów znaczenie, o ile wiedzie z krain, mogących albo dostarczać, albo wchłaniać dobra gospodarcze, innymi słowy, morze trzeba traktować łącznie z jego tzw. zapleczem.

A. Flota handlowa.

Wiadomo nam już, co jest na zapleczu Bałtyku i czego tam brak, czym przeto i z kim oraz w jakich rozmiarach toczy się po jego falach obrót handlowy. Obraz znaczenia gospodarczego tego morza należy uzupełnić jeszcze zarysem tej roli, którą samo ono spełnia jako droga handlowa. Na to, by można było wykorzystać morze jako szlak komunikacyjny, potrzebne są po temu odpowiednie środki; głównymi środkami tymi zaś są przede wszystkim flota handlowa oraz porty.

Poprzednia wojna światowa była przyczyną dużych perturbacji w stanie floty handlowej na Bałtyku; zmiany w tonażu tej floty zaszły zarówno z powodu innych warunków, w jakich znalazły się po owej wojnie państwa, biorące w niej udział, tj. Niemcy i Rosja, jak też z powstania u wybrzeży bałtyckich państw nowych lub też ponownego pojawienia się dawnych, jak Polska. Stan floty handlowej na Bałtyku przedstawiał się więc jak następuje (w tysiącach ton rejestrowych brutto):

Rok i kraj	1913	1920	1934 (1932*)
Dania	859	930	1188
Estonia	—	18	196*)
Finlandia	444	483	529*)
Litwa	—	—	—
Łotwa	—	55 (1922)	137*)
Niemcy (flota bałt.) . .	544	—	290
Polska	—	1	65
Rosja (flota bałt.) . . .	783	336 (1927)	137*)
Szwecja	1204	1167	1708
W. M. Gdańsk	—	—	276

W grupie państw nadbałtyckich państwa skandynawskie (wraz z Finlandią) nie odczuły na swej flocie handlowej kryzysu poprzedniej wojny światowej; ale trzeba pamiętać o tym, że od najdawniejszych czasów środowiskiem ludów tych krajów był żywioł morski, a do dziś dnia marynarze ich należą do najlepszych w świecie. Statki floty szwedzkiej, duńskiej czy fińskiej nie należą do największych, ale są zupełnie nowoczesne, przede wszystkim motorowe, zajęte zaś głównie przewozem węgla i drzewa. Przedsiębiorczość żeglarska nie korzystała tam nigdy z subwencji, zawsze liczyła tylko na własne siły, flaga zaś państw północnych zawijała do wszystkich portów świata. Dla wszystkich trzech północnych państw nadbałtyckich dochody z floty handlowej stanowiły poważną, dla Szwecji i Danii największą, dodatnią pozycję w bilansie płatniczym; nadwyżka tej rubryki wyniosła w 1937 roku dla Danii 310 milionów koron duńskich, dla Szwecji 196 milionów koron szwedzkich, dla Finlandii 710 milionów marek fińskich.

Flaga tzw. państw bałtyckich sensu stricto, tj. Estonii, Łotwy i Litwy — flota tej ostatniej była zresztą zupełnie nikła — pojawiła się na morzach po poprzedniej wojnie dopiero pierwszy raz w dziejach Bałtyku. Inaczej natomiast z flotą polską. Z nikłych — jak widać z tablicy — początków doszła ona w 1938 roku do około 100 tys. ton rej. brutto (z czego około 88 żeglugi handlowej zewn.), co jednak i tak, przy pełnym wykorzystaniu tonażu, pozwalało objąć pod własną banderę mniej więcej tylko 10% obrotów towarowych portów polskiego obszaru celnego. Poważna zmiana zaszła ostatnio przed wojną we flocie W. M. Gdańska, a mianowicie na skutek skreślenia z rejestru niektórych statków tonaż floty tego miasta wynosił w 1937 roku już tylko 12 tys. ton rej. brutto.

B. Porty i ich obroty.

Większych i mniejszych portów na Bałtyku jest kilkadziesiąt; tylko kilka jednak ważniejszych wypadnie potraktować szczegółowiej, nad innymi zatrzymać się nieco krócej, a wiele zgoła pominąć, opis bowiem ich nie dałby nowych barw do obrazu całości. Pewne dane ogólne, dotyczące rozmiarów niektórych ważniejszych portów na Bałtyku, wyglądają jak następuje (1934 rok):

P o r t y	Długość nadbrzeża w km		Powierzchnia składów w 1000 m ²	Liczba dźwigów
	Ogółem	W tym głęб. 8m.		
Gdańsk	30,8	2,0	358	88
Gdynia	8,4	7,8	122	50
Kłajpeda	3,4	1,2	35	10*)
Kopenhaga	35,0	7,0	300	130*)
Królewiec	4,8	3,5	160	28
Leningrad	16,0	4,5	140	50*)
Malmö	9,0	2,0	.	40*)
Ryga	3,5	1,0	90	20*)
Tallin	4,6	2,0*)	123	15
Sztokholm	16,8	1,9	84	120
Szczecin	24,0	5,0	200	160*)

W zestawieniu wymienione zostały porty kopenhaski i w Malmö, mimo iż właściwie oba leżą już raczej u „ujścia“ Bałtyku, w Sundzie.

Zanim przejdziemy do szczegółowszego przeglądu ruchu w niektórych portach lub ich grupach, zaznajomimy się jeszcze z razem zebranych danymi, dotyczącymi ruchu statków handlowych w ważniejszych portach Bałtyku, co wyobrazą przytaczane obecnie zestawienie — dla kilku ostatnich lat przed tą wojną oraz dla roku 1913, aby tym łatwiej można było dostrzec pewne przesunięcia w natężeniu życia gospodarczego regionu bałtyckiego, tak jak odbijały się one właśnie w ruchu okrętów w różnych portach (zestawienie w milionach rejestrowanych ton netto, tonaż statków przy wejściu**):

Porty	L a t a											
	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Gdańsk . . .	0,9	4,0	3,9	4,1	4,1	2,8	2,8	3,2	2,8	3,3	4,0	4,8
Gdynia . . .	—	1,0	1,4	2,0	2,6	2,8	3,7	4,1	4,6	4,9	5,6	6,5
Helsinki . . .	1,5	2,0	1,8	1,9	1,5	1,4	1,7	1,9	2,0	2,2	2,4	2,6
Kłajpeda . . .	0,3	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9
Królewiec . . .	0,5	0,6	0,7	0,8	0,6	0,7	0,9	1,0	1,1	1,9	1,4	1,4
Leningrad . . .	2,0	0,9	0,4	0,3	0,4	0,4	.	.
Libawa . . .	1,1	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4
Lubeka . . .	1,0	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8	1,0	1,2	1,1	1,1
Roztoka . . .	1,6	1,8	1,8	2,0	1,9	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,8	2,2
Ryga	2,1	1,3	1,2	1,3	0,9	0,8	0,9	1,0	0,9	0,9	1,2	1,0
Szczecin . . .	2,3	2,3	2,4	2,5	1,9	1,8	2,2	2,7	2,7	3,5	3,4	3,4
Sztokholm . . .	1,7	2,6	2,7	2,7	2,7	2,5	2,5	2,8	3,0	3,4	3,7	3,9
Tallin	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1

*) Dane przybliżone.

***) Dane wg Małego Rocznika Statystycznego, 1939; różnią się one od danych Niemieckiego Rocznika Stat. 1938, z którego przeważnie zaczerpnięte będą dalsze dane, dotyczące zwłaszcza portów niemieckich. Dane do 1934 roku głównie za Michałem Brzozowskim, „Obroty towarowe niemieckich portów morskich“, Gdynia, 1937.

Rzut oka na przytoczone zestawienie zdaje się wskazywać na to, że nad Bałtykiem po poprzedniej wojnie dokonano się w życiu gospodarczym pewne przesunięcie — od portów niemieckich, a zwłaszcza rosyjskich, na ogół ku niejakiemu rozdrobnieniu, a zarazem — z drugiej strony — nasileniu obrotów w portach polskich. Powstanie wielu państw nad Bałtykiem nie popierało jednak wyłączności handlowej jakiegoś jednego portu, odcinając zaś nowymi granicami państwowymi niektóre przed poprzednią wojną światową rosyjskie porty, jak Libawa, Ryga czy Tallin, od ich dalszego zaplecza — niewątpliwie przyczyniło się do przemian w ich obrotach. Można przypuszczać, że inne ukształtowanie granic znów wprowadzi zmiany w obrotach tych portów in plus; podobne przemiany mogą też zajść w obrotach Królewca. Znaczną częścią bowiem zaplecza tych portów były dawniej — i mogą się właśnie stać na przyszłość — ziemie białoruskie i nawet położone jeszcze dalej, za Piną i Dnieprem, sięgające Kijowa. Nie wydaje się, by te właśnie zmiany mogły w większym stopniu grozić stanowi posiadania, zdobytemu do niedawnej wojny przez Gdynię i Gdańsk.

Przechodząc do szczegółowszego opisu niektórych portów Bałtyku, rozpocząć wypada od wrót tego morza, w których rozsiadła się duńska Kopenhaga — „klucz Bałtyku“. Wprawdzie określenie to stosować można raczej do przeszłych czasów tego morza, ale i ostatnio Kopenhaga należała do ruchliwszych jego portów; tonaż statków przy wejściu do kopenhaskiego portu sięgał w 1913 roku 7300 tys. ton registr. netto, w 1932 zaś 3200 tys. Widoczny spadek ruchu okrętów spowodowany był zarówno pewnym przestawieniem się gospodarstwa duńskiego na kierunek zachodni (w związku z tym pozostawał szybki rozwój portu w Ejsbaerg), jak też pobudowaniem Kanału Kilońskiego, wpływ czego trudniej jednak wymierzyć. Najwyższy tonaż w porcie kopenhaskim miała flaga duńska (1932 r.), po niej szwedzka, następnie angielska, niemiecka, norweska, fińska, holenderska, Stanów Zjedn. A. P., lotewska, polska itd. Głównym artykułem importu w porcie kopenhaskim był węgiel (w 1929 roku ponad 2 miliony ton), przywożony z Anglii i Polski; po węglu największy udział miały towary drobnicowe, do których należały artykuły wartościowego importu, jak maszyny, aparaty, samochody itp. towary, nie wyrabiane w Danii; dla dużej części tego importu (około jednej trzeciej) port kopenhaski był portem rozdzielnym, skąd dokonywany był reeksport do mniejszych portów duńskich. Przywóz artykułów spożywczych był dwukrotnie niższy od wywozu, co łatwo się tłumaczy strukturą gospo-

darstwa duńskiego; natomiast przywóz zbóż z zagranicy był wiele wyższy od wywozu tego artykułu. Przywożono również z zagranicy dużo drzewa. Organizacja portu w Kopenhadze opierała się ostatnio na statucie, który wszedł w życie w 1914 roku, ale jeszcze w 1895 roku z portu tego wydzielony został „wolny port”. Na obszarze przeto portu kopenhaskiego były dwie administracje portowe: 1. Kopenhaski port celny, noszący oficjalną nazwę „Portu Kopenhaskiego” (Københavens Havn) i 2. Kopenhaski port wolny (Københavens Frihavn). Najwyższym organem kopenhaskiego portu celnego była Rada Portu, składająca się z 16 członków pod przewodnictwem każdorazowego prezydenta Kopenhagi. Do kompetencji Rady należała eksploatacja portu w najściślejszym znaczeniu, ale wiele innych spraw, jak rozbudowa jego, obciążenia finansowe (pożyczki), pozbywanie nieruchomości, regulamin portowy — należało do kompetencji rządu. Port kopenhaski nie był przeto w zupełności portem autonomicznym. Administracja i eksploatacja wolnego portu kopenhaskiego należała do koncesjonowanego towarzystwa akcyjnego (Frihavns Aktie Selskab), pozostającego pod kontrolą rządu i władz portu celnego.

Przy rozpatrywaniu niemieckich portów na Bałtyku trzeba pamiętać, że punkt ciężkości niemieckiego handlu morskiego spoczywał na Morzu Północnym i że dzięki Kanałowi Kilońskiemu powstała możliwość przerzucania wedle potrzeby floty z jednego morza na drugie. Główna rola w niemieckim bałtyckim handlu morskim przypadła ostatnio, nie jak za czasów Hanzy-Lubece, lecz Szczecinowi, który ma doskonale połączenia Odrą i kanałami z wnętrzem kraju, osobliwie z Berlinem.

Mimo utraty swego przodującego stanowiska na Bałtyku Lubeka pozostawała jednak niepoślednim portem, a w każdym razie najważniejszym między portami na zachód od Szczecina. Obrót towarowy Lubeki, portów na bałtyckich wybrzeżach prowincji Schleswig-Holstein (Trawuyście — Travemünde, Flensburg, Kappeln, Kilonia, Schleswig) oraz na wybrzeżach Meklemburgii (Rostoka — Rostock, Warnuyście — Warnemünde, Wyszomierz — Wismar), układały się w następujący sposób (w tys. ton):

Porty i lata	Przywóz				Wywóz			
	1925	1928	1932	1934	1925	1928	1932	1934
<i>Lubeka</i>								
Ogółem, w tym . . .	845,1	1207,3	463,3	831,5	399,9	577,6	424	472,6
do i z portów niemiec.	342,5	297	223,8	334,6	28,3	33,3	52,9	83,2
do i z portów zagran.	502,5	910,2	233,4	496,9	371,4	544,3	371,1	389,4

Porty i lata	Przywóz				Wywóz			
	1925	1928	1932	1934	1925	1928	1932	1934
<i>Porty Szl. Holsztynu</i>								
Ogółem, w tym	481,6	661,4	665,4	813,3	117	186,2	170	243,8
do i z portów niemiec.	175,4	280,4	321,3	358,8	52,6	104,8	85,2	157,2
do i z portów zagran.	283,4	381	321,3	435,4	41,7	81,4	62	66,4
<i>Porty Meklemburgii</i>								
Ogółem, w tym	222	308,4	170,6	362,2	220,2	342	263	307,1
do i z portów niemiec.	12,2	26,3	32,6	77,9	26	27,3	63,7	158,2
do i z portów zagran.	209,4	282,1	137,7	247,5	193,6	314,8	199	148,1

Z przytoczonego zestawienia wynika, że wszystkie objęte nim porty miały obroty przede wszystkim z zagranicą; w przywozie Lubeki i bliskich jej portów prowincji Schleswig-Holstein udział innych portów niemieckich był jeszcze stosunkowo większy, co zapewne można przypisać dogodnym połączeniom wodnym z Morzem Północnym i Łabą, wywóz jednak miał przewagę zagranicy; bliższe natomiast ziem polskich, a także i czeskich, porty meklemburskie miały przewagę do i z portów zagranicznych nie tylko w przywozie, ale i w wywozie.

Przywóz Lubeki i obu grup portów, objętych zestawieniem, stał pod znakiem węgla, na pierwsze miejsce w portach wybrzeży Szlezwicku wysuwało się zboże, które i w innych portach zajmowało poczesne miejsce; na następnych miejscach szły rudy i piryty (w Lubece), żelazo i wyroby żelazne, drzewo, kamienie, makuchy, mięso i in. W wywozie, zwłaszcza Lubeki, na pierwszym miejscu stała sól, dalej zboże (pierwsze w pozostałych portach), żelazo i wyroby żelazne, węgiel, nawozy sztuczne, mąka, cukier i in. Porty niemieckie, o których obecnie mowa, obsługiwały oczywiście nie tylko niemieckie zaplecze Bałtyku i w ogóle ziemie niemieckie, ale sięgały i poza granice polityczne; poznanie tego ich zasięgu może uzupełnić obraz faktycznego zaplecza Bałtyku. Tak więc przez porty całej prowincji Szlezwick-Holsztyn (wraz z Lubeką) dokonywał się tranzyt z Czechosłowacji, Polski oraz innych krajów Europy Środkowej w następujących rozmiarach (w tys. ton):

Kraje i lata	Przywóz			Wywóz		
	1929	1932	1934	1929	1932	1934
Czechosłowacja	2,6	1,8	0,9	38,4	17,2	21,7
Polska	0,9	0	5,7	9,4	0,6	0,9
Kraje Europy Środkowej	1,4	0,7	0,5	1,0	1,3	2,9

Na wschód od wybrzeży, u których położone są wyżej omawiane porty niemieckie, rozciąga się nadodrzańskie Pomorze; wybrzeża jego są mniej dogodne dla powstawania portów, ale mają one ujście doskonałej arterii komunikacyjnej, obejmującej swym zlewiskiem ziemie zasobne w różnorodne bogactwa, mianowicie Odry. U tego też ujścia położony jest największy port tych wybrzeży i w ogóle jeden z większych portów Bałtyku — Szczecin. Obrót towarowy Szczecina oraz portów nadodrzańskiego Pomorza (Kołobrzeg — Kolberg, Drylów — Rügenwalde, Sośnica — Sassnitz, Ustka — Stolpmünde, Strzałów — Stralsund) przedstawiał się w następujący sposób (w tys. ton):

Porty i lata	Przywóz				Wywóz			
	1925	1928	1932	1934	1925	1928	1932	1934
<i>Szczecin</i>								
Ogółem, w tym	3154,5	3511,5	2270 2	3964,3	970,3	1053,8	1104	1785,2
do i z portów niem.	336,4	761,5	803,9	1491,3	183,9	228,5	355,1	607,6
do i z portów zagr.	2818,1	2750	1466,3	2473	786,4	825,4	748,9	1177,6
<i>Pozostałe porty</i>								
Ogółem, w tym	133,1	355,3	238	408,2	180,2	396,5	414	755
do i z portów niem.	72	102,4	106,3	147,6	105,2	124,9	239,4	480,3
do i z portów zagr.	61,1	252,9	113,8	254,1	75	271,5	203,9	268,2

W tej grupie portów wraz ze Szczecinem, jak i w poprzedniej, obrót z zagranicą miał wyraźną przewagę. W przywozie do Szczecina i portów pomorskich na pierwsze miejsca wysuwały się rudy (w Szczecinie) i węgiel, następnie drzewo i celuloza, zboża i strączkowe, nawozy sztuczne, kamienie, nafta, metale, makuchy itd.; w wywozie na pierwszym planie stały zboża i strączkowe (Szczecin), cukier, gliny (porty pomorskie), drzewo, mąka i otręby, żelazo, węgiel i in.

Położony w ujściu Odry Szczecin jest portem, którego zaplecze — właśnie dzięki dorzeczu Odry — sięga daleko poza przedwojenne granice polityczne Niemiec, co jest wyraźnie widoczne z danych, odnoszących się do tego, jakie mianowicie kraje korzystały z tranzytu przez port szczeciński; dane te zawiera poniższe zestawienie (w tys. ton):

Kraje i lata	Przywóz				Wywóz			
	1928	1930	1932	1934	1928	1930	1932	1934
Polska	72,1	25,3	5,6	7,6	289,0	368,7	97,5	56,8
Czechosłowacja	627,5	416,6	88,3	173,1	67,1	52,7	17,8	24,9
Kraje Europy Środk.	2,3	1,9	0,8	2,2	3,5	4,3	4,6	5,7
Rosja	4,4	0,2	0,1	0,0	3,3	0,2	0,2	0,3

Port w Szczecinie znajdował się ostatnio we wspólnym władaniu miasta i rządu pruskiego — aż do czasu spłacenia przez miasto pożyczki, zaciągniętej po poprzedniej wojnie światowej właśnie u rządu. Dla rozbudowy i konserwacji urządzeń portowych utworzona była wspólnota portowa (Hafeninteressengemeinschaft), dla eksploatacji portu utworzona natomiast została spółka, ostatnio w formie Tow. akcyjnego, którego akcje podzielone zostały między państwo i miasto.

Osobną grupę portów niemieckich na Bałtyku stanowią porty oddalonej prowincji Prus Wschodnich; wymienić tu należy Królewiec, Pilawę i Elbląg, ale co do towarowego obrotu morskiego w grę wchodzi właściwie tylko Królewiec. Port ten dzielił się na stary i nowy, wybudowany po poprzedniej wojnie światowej; w starym nadbrzeża stanowiły przeważnie własność prywatną, w nowym zaś były własnością miasta. Administracja portu spoczywała w rękach Towarzystwa handlowego (Königsberger Hafengesellschaft m. b. H.), założonego do spółki przez miasto i państwo — port królewiecki właściwie należał jednak głównie do miasta.

Obrót towarowy portów wschodnio-pruskich wyrażał się w następujących liczbach (w tys. ton):

Kierunek i lata	1928	1930	1932	1934	1928	1930	1932	1934
Ogółem, w tym	1081	1029	1119	1890	584	925	666	967
do i z portów niemiec.	303	303	489	743	251	339	288	482
do i z portów zagran.	778	726	631	1147	333	586	378	485

Z porównania obrotów towarowych Królewca oraz innych bałtyckich portów niemieckich widać, że obroty te w Królewcu wzrastały w ostatnich paru latach choć zwolna, to jednak stosunkowo szybciej niż gdzie indziej; przyczyna tego leżała w odosobnieniu prowincji wschodnio-pruskiej, w drodze do której — i z której — Niemcy woleli omijać terytoria polskie, a korzystając w wewnętrznym obrocie raczej z drogi morskiej; wskazywałyby na to również dane, dotyczące obrotu między Królewcem i portami niemieckimi i zagranicznymi.

W przywozie do Królewca na pierwszym miejscu stał węgiel, następnie drzewo i materiały budowlane oraz cement, zboże i strączkowe, nawozy sztuczne, nafta, żelazo i wyroby zeń itd. Obrót ten

odslania nam „zaplecze“ Królewca; był on raczej eksportowym portem dla tego swego zaplecza (zboże, drzewo).

Tranzyt z poszczególnych krajów przez porty wschodniopruskie i do tych krajów przez też same porty przedstawiał się następująco (w tys. ton):

Kraje i lata	Tranzyt do Królewca				Tranzyt z Królewca			
	1928	1930	1932	1934	1928	1930	1932	1934
Polska (z Gdańskiem)	414	216	67	90	62,3	41,4	11,2	3,4
Litwa (z Kłajpedą)	51	60	22	35	34,7	44,5	13,6	4,1
Rosja	42	46	12	2	1,3	2,7	0,5	0,1
Czechosłowacja	1,5	0,6	0,3	0,9	4,9	0,9	0,3	0
Rumunia	17	9,7	9,0	3,4	0,6	0,6	0	0
Inne	5,1	7,7	3,0	8,9	3,1	2,5	1,3	0,9

Dane, dotyczące tranzytu z poszczególnych krajów do Królewca wskazują, że po spadku transportów w okresie kryzysu, w 1934 roku, przywóz z Polski i Litwy poczynął już wzrastać — z innych wymienionych krajów zaś nie; Królewiec był portem bez niemieckiego zaplecza, duże połacie natomiast ziem polskich, białoruskich i litewskich były odcięte od najbliższego morza właśnie wschodniopruską prowincją i występowało tam (tj. w tych ziemiach) naturalne dążenie do wykorzystywania portu królewieckiego, jako swego rodzaju portu zastępczego. Z portu tego korzystały zresztą w szerokim zakresie te ziemie przed poprzednią wojną światową, gdy stanowiły jeszcze część składową ówczesnego imperium rosyjskiego. Po tej wojnie jednak, kiedy dla ziem polskich dogodniej było korzystać z własnych portów w Gdańsku, a niebawem i w Gdyni, obroty tych właśnie portów wzrosły w szybkim tempie, podczas gdy portu w Królewcu właściwie bardzo leniwie.

Na zachodnim wybrzeżu Bałtyku nie zaszły — w wyniku poprzedniej wojny światowej — takie zmiany polityczne, jak na wschodnim; na północy zaś wprawdzie powstało niepodległe państwo, Finlandia, ale kraj ten już dawniej żył w znacznym stopniu swym własnym życiem gospodarczym. W związku z tym i zmiany w nasileniu obrotów gospodarczych portów tych wybrzeży przebiegały równiej, poddane tylko wpływowi samej ewolucji gospodarczej.

Z licznych bałtyckich portów Szwecji największym jest oczywiście Sztokholm. Administracja tego portu była wydzielona z administracji miejskiej i miała własny budżet. Portem zarządzała

Rada Zarządzająca, której przewodniczący wyznaczany był przez zarząd miejski spośród członków magistratu. Pewne sprawy, związane z rozbudową portu, zależały jednak od innych urzędów miejskich. W porcie sztokholmskim urządzono po poprzedniej wojnie i tzw. wolny port; dla administracji jego miasto powołało do życia specjalne Tow. Akc., „Stockholms Frihavns A. B.“, którego wszystkie akcje należały do samego miasta. Podobnie i w Malmö w 1922 roku utworzono wolny port, eksploatowany przez Tow. Akc., zawiązane przez miasto i którego wszystkie akcje należały też do miasta.

Ze wszystkich krajów nadbałtyckich największe obroty z innymi takimiż krajami miała Szwecja; jej przywóz i wywóz bałtycki wynosił, jak wiadomo, stosunkowo znaczny odsetek ogólnych obrotów handlowych; największy udział w przywozie miała Dania (około trzy czwarte) i Polska, w wywozie również na przedzie Dania, następnie Finlandia, dalej Polska, Estonia, Łotwa i Litwa. Cały ten obrót odbywał się oczywiście drogą morską, ze Szwecji zaś płynęły ku tym krajom metale i wyroby z metali, maszyny, surowce do wyrobu papieru itd.

Z fińskich portów bałtyckich jeden tylko na półwyspie Hangö jest dostępny i zimą, i to tylko przy użyciu łamaczy lodów; największa jednak część obrotów handlowych odbywa się w Finlandii właśnie przez Bałtyk — lądowe połączenia z zagranicą ma Finlandia właściwie tylko dwa, do Leningradu i do Torneo w Szwecji. Port w Petsamo (Peczenga) nie był jeszcze w pełnej mierze fruktyfikowany.

Większe zmiany, niż w losach bałtyckich portów szwedzkich i fińskich, zaszły w portach, które przypadły trzem niewielkim państwom nad wschodniego wybrzeża Bałtyku; najwięcej życia wykazywał port w Tallinie — handel estoński, o ile nie dotyczył Łotwy i Rosji, korzystał z drogi morskiej, ale i w tallińskim porcie różność w stosunku do wielu innych portów Bałtyku zasadzała się na tym, że nie wykazywał on prawie żadnych zmian w swych obrotach.

Gospodarczo ciężko dotknięte zostały natomiast zmianami politycznymi porty łotewskie Ryga i Libawa; ich lądowe połączenia komunikacyjne dostosowane były do dalekich rosyjskich rynków, te ostatnie zaś zwróciły się po poprzedniej wojnie raczej do portów Morza Czarnego, pozostawiając wybrzeże łotewskie dla obsługi bliższych tylko okolic; a trzeba pamiętać, że przez porty łotewskie (Rygę, Libawę i Windawę) przechodziło przed poprzednią wojną światową 20% całego rosyjskiego importu i 28% eksportu.

Co do Litwy, to jej portem stała się wreszcie Kłajpeda, ale większa część obrotów zagranicznych tego kraju korzystała z dróg lądowych. Mimo to i mimo dyktowanego politycznymi względami stanowiska Litwy co do stosunków z Polską — obroty Kłajpedy wzrastały; można przypuszczać, że po otwarciu zaplecza port ten ożywilby się jeszcze bardziej.

Największe bodaj zmiany in minus zaszły po poprzedniej wojnie światowej w stanowisku handlowym Rosji na Bałtyku. Obsługujące dawniej gospodarstwo rosyjskie bez przeszkód porty Łotwy i Estonii odpadły od imperium, port zaś w Leningradzie — ostatnio jedyny na Bałtyku — pozwalał na zakotwiczenie 130 parowców na raz, a przy tym zamarza on niemal na pół roku. Dotykając po poprzedniej wojnie tylko wąskim skrawkiem swych ziem do Bałtyku, postarała się Rosja — nawet jeszcze w czasie owej wojny — o przebicie sobie ujścia dla swej północy gdzie indziej i znalazła je na wolnym morzu położonym i niezamarzającym Murmańsku, łącząc to wybrzeże z wnętrzem swych ziem drogą żelazną. Zarazem gospodarczy punkt ciężkości Rosji przesunął się ku południowi i wschodowi, na Czarnym zaś Morzu ma ona do dyspozycji wiele dogodnych portów, znacznie lepiej nadających się do eksploatacji handlowej jej zasobów niżli dalsze ich źródła wybrzeża Bałtyku. Zmiany gospodarcze i polityczne, jakie zachodzą w tej części Bałtyku po niedawnej wojnie, mogą ponownie powiązać dalekie zaplecze z portami tego wybrzeża i znów, inaczej ułożyć stosunki tego regionu i rolę w nich całego rosyjskiego organizmu gospodarczego.

Nie wchodząc w spór o honor pierwszeństwa dla jednego ze zjawisk, wypada tylko stwierdzić, że zmianom politycznym, zaszłym na Bałtyku po poprzedniej wojnie światowej, towarzyszą zmiany gospodarcze i to — używając zbyt ścisłego określenia — proporcjonalnie, tj. że wraz z większymi zmianami politycznymi występują większe gospodarcze — i odwrotnie. Już w dotychczasowym bowiem przeglądzie portów bałtyckich spostrzeżenie to dało się sprawdzić: mniej więcej zwykły tryb, polegający na pewnym, czasem nawet znacznym wzroście tonażu w portach duńskich czy szwedzkich; zmiany, wyrażające się w stosunkowo powolnym tempie podnoszenia się tonażu w portach niemieckich. Więcej zmian politycznych zaszło na południowo-wschodnim wybrzeżu Bałtyku — towarzyszyły im duże już zmiany w życiu gospodarczym w portach łotewskich, czy w litewskiej z czasem Kłajpedzie.

Współczesność jednak zmian politycznych i gospodarczych najjaskrawiej wystąpiła na tym skrawku wybrzeża Bałtyku, które przypadło Polsce — można się bodaj wyrazić, że rozmiar zaszłych zmian gospodarczych był pewnego rodzaju miarą wagi zmian politycznych. Polska Traktatem Wersalskim otrzymała tylko 140 km brzegu morskiego, od czego należało by właściwie odjąć wąską listwę półwyspu Hel — tak, że pozostawałaby już tylko polewa wymienionej ilości; jednak mimo tak nikłego skrawka morza — polski handel zagraniczny w 1938 roku korzystał w przeszło 80% co do wagi, co do wartości około 65% z drogi morskiej i dlatego też powiedziane było wyżej, że właśnie Polsce można było przydać określenie kraju bałtyckiego czasem śmieiej niż innym krajom, choćby miały dłuższą linię wybrzeża.

Polska wspomnianym powyżej Traktatem Wersalskim otrzymała właściwie tylko dostęp do portu w Gdańsku, który został politycznie wydzielony jako Wolne Miasto i włączony do polskiego obszaru celnego. Posiadanie przez Polskę choć na połowę tylko oddanego jej Gdańska — miało dla niej wielkie znaczenie. Daleko jeszcze było do ponownej niepodległości Polski, gdy O. ks. Bismarck mówił (1894 r.), że „gdyby utworzyło się państwo polskie, byłoby... aktywną potęgą, póki nie opanowałoby Prus Zachodnich i Gdańska...” — „gdyby marzenie Polaków miało się ziścić, to przede wszystkim w niebezpieczeństwie byłby Gdańsk. Gdańsk byłby najpierwszym przedmiotem pożądlivości..., potrzebą państwa polskiego“. Ale Gdańsk za czasów pruskich zeszedł do roli podrzędnego portu bałtyckiego, schodzącego na dalszy plan w zestawieniu z innymi, niemieckimi portami i będącego raczej przystanią dla floty wojennej; połączenia kolejowe i stawki transportowe faworyzowały Szczecin i Królewiec, czy inne porty. Gdańsk przestał też być portem wywozowym, którą to rolę spełniał za dawnej Rzplitej Polskiej, stał się zaś portem o przewadze importu — w 1913 roku w sumie jego obrotu towarowego wywóz stanowił 41,5%. Po włączeniu Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego obraz ten zupełnie się zmienia, port gdański znów nabiera znaczenia światowego, staje się portem wywozowym nie tylko dla Polski, ale i dla niektórych krajów sąsiednich. W liście towarów, wywożonych w czasach po poprzedniej wojnie światowej, nowością był zwłaszcza węgiel i przetwory ropy naftowej, tj. artykuły ówczesnego polskiego gospodarstwa. Węgiel, który wprędce stał na pierwszym miejscu polskiego wywozu morskiego, w związku z ówczesnymi okolicznościami w dziedzinie polityki handlowej — po raz pierwszy wysłany został (do Szwecji) z Gdańska w 1925

roku; w tymże samym roku wyszedł pierwszy transport węgla drugiego, nowego portu polskiego, Gdyni... Wspomniano już wyżej o tym, że Gdańsk został przyznany Polsce tylko jakby połowicznie, nie został mianowicie zupełnie włączony do jej terytorium politycznego, lecz tylko celnego; zarazem zaś przez to, że w tych czasach, gdy należał do Prus, stał się portem drugorzędnym — jego zdolność przepustowa zupełnie już nie zaspokajała rosnących potrzeb handlu polskiego; tak np. przywóz rudy z Lulea (w Szwecji) do Polski tylko w 50% (w 1925 roku) przeszedł przez Gdańsk, reszta przez porty niemieckie (głównie przez Szczecin), przez Królewiec wywieziono z Polski w 1924 roku ponad 58 tys. ton, przeważnie drzewa... Polska zdecydowała się przeto na wybudowanie nowego portu, tak pozostającego już bez zastrzeżeń do jej dyspozycji, jak też zdolnego do wypełniania tych zadań gospodarczych, którym port w Gdańsku nie mógł już sprostać. Port ten wybudowano w Zatoce Puckiej, w rybackiej dotąd wsi Gdyni. Wprędce nowy port stał się pierwszym na Bałtyku, nie pozabiając jednak jego roli Gdańska, który gdzieś z szarego końca wysunął się pośród portów bałtyckich na drugie miejsce.

Organizacją portu w Gdańsku zajął się był już Traktat Wersalski, szczegółowiej zaś regulowała ją konwencja, zawarta między Polską i W. M. Gdańskiem w 1920 roku. Wedle postanowień tej konwencji została powołana „Rada Portu i dróg wodnych Gdańska“, która składała się z równej ilości (po pięciu) reprezentantów Polski i W. M. Gdańska. Prezydent Rady portu wybierany był w zasadzie przez nią samą, a w razie braku zgody w Radzie — mianowany na wniosek gdańskiego Komisarza Ligi Narodów przez Radę Ligi spośród obywateli szwajcarskich. Wedle brzmienia wspomnianej konwencji Rada portu zajmowała się w granicach W. Miasta kontrolą, zarządem i eksploatacją portu, dróg wodnych i ogółu tych dróg żelaznych, które obsługują specjalnie port; właściwie zaś kompetencje Rady portu nie były niczym ograniczone. Wiele jednak nadbrzeży (prócz w trzech nowoczesnych basenach) należało i było eksploatowane przez firmy prywatne i zarząd miejski Gdańska. Rada portu pomyślana była jako instytucja niezależna, ale polscy i gdańscy jej członkowie solidarnie podlegali swoim organom rządowym. Po swym ustanowieniu Rada portu zorganizowała już sama zarząd portu w postaci dyrekcji, składającej się z jednego Polaka i jednego Gdańszczyzanina — jednemu z tych dyrektorów podległy były sprawy handlowe, drugiemu zaś techniczne. Na władzę wykonawczą składały się cztery urzędy: 1) Dyrekcja handlowa, 2) Dyrekcja techniczna, 3) Wydział admi-

nistracyjno-personalny i 4) Wydział kontroli finansowej. Ten rodzaj organizacji portu, dający zupełną równość uprawnień dwom stronom, Polsce i Gdańskowi, nie zapewnił portowi gdańskiemu kierowania wolnego od zaburzeń. W porcie gdańskim istniała też strefa wolnocłowa, która podlegała Radzie portu i była włączona do ogólnej administracji portu.

Organizacja portu w Gdyni była w ten sposób zbudowana, że była ona urzędem, składającym się z dwóch instancji — 1) Kapitanatu portu dla spraw policyjnych, ruchu i bezpieczeństwa w porcie, oraz 2) instancji wyższej, Urzędu Morskiego, odwoławczej od Kapitanatu portu i równocześnie mającej za zadanie eksploatację, konserwację i budowę portu. Trzecią, najwyższą instancją było Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie. Ciałem doradczym i opiniodawczym w pewnych sprawach przy Urzędzie Morskim była Rada Portu; członkowie jej byli mianowani przez Ministra Przemysłu i Handlu. Urząd Morski dzielił się na cztery wydziały: 1) Ogólny, 2) Handlowy, 3) Techniczno-budowlany i 4) Administracji morskiej; z tych wydziałów Handlowy i Techniczno-budowlany zajmowały się ściśle administracją, eksploatacją i budową portu gdynińskiego. Wszystkie nadbrzeża i plać w porcie gdynińskim należały do państwa i nikt nie mógł eksploatować nadbrzeży i budować pomieszczeń bez zgody i wydzierżawienia placu od zarządu portu.

Polska miała właściwie jeszcze trzeci port, który od roku 1928 ustawowo uznany został za port morski, a mianowicie w położonym nad Wisłą Tezewie (ok. 30 km w górę od ujścia); port ten miał jednak raczej rezerwowy charakter.

Ruch w portach Gdańska i Gdyni przedstawimy w jednym zestawieniu; układał on się w następujący sposób:

Wyszczególnienie	G d y n i a					G d a ń s k				
	1924	1928	1932	1936	1938	1913	1928	1932	1936	1938
Weszło statków . . .	27	1108	3610	4911	6498	2983	6198	4637	5404	6601
Pojemność NRT . . .	14	985	2832	4920	6506	982	4045	2750	3295	4769
Obrót tow. (Weszło	1	193	430	1336	1527	1234	1832	428	953	1564
w tys. ton. (Wyszło	9	1765	4761	6408	7647	878	6783	5048	4695	5563

Przytoczone poprzednio zestawienie, dotyczące tonażu statków, wchodzących do portów bałtyckich w 1913 roku i w ciągu ostatnich lat dziesięciu przed przeszłą wojną, uderza wyraźną wymową liczb: g r o s tego, co utraciły inne porty, mogące konkurować z portami polskimi, zebrały na swe wody właśnie porty polskie; świadczy to

chyba o tym, że poprzednio istniejący układ polityczno-gospodarczy nad Bałtykiem był gwałtem nad naturą rzeczy: ziemię polskie domagały się własnej organizacji gospodarczej i własnych portów. Bijącym w oczy jest oczywiście przykład nowej Gdyni; ale większą jeszcze wymowę ma bodaj stary Gdańsk: przecież istniał on i dawniej, i to przy bogatym gospodarstwie niemieckim — istniał i wegetował; odżył zaś dopiero w granicach gospodarstwa polskiego. A trzeba jeszcze dodać, że oba porty pracowały bynajmniej nie obserwując dla swych urzędzeń ośmiogodzinnego dnia pracy — przeciwnie, pracowały po 24 godziny na dobę, w dni powszednie i niedziele; Polska nie mogła się już pomieścić na swym szczupłym wybrzeżu morskim.

Do jakiego stopnia morska komunikacja handlowa stała się niezastąpionym czynnikiem polskiego życia gospodarczego, świadczyć mogą o tym dane, dotyczące morskich obrotów handlowych; zawiera je następująca tablica (przywóz i wywóz przez Gdańsk i Gdynię oraz odsetek całości przywozu i wywozu):

Rok	Przywóz		W y w ó z		Przywóz i wywóz razem	
	Tys. ton	%	Tys. ton	%	Tys. ton	%
1925	650	19,1	1970	14,5	2620	15,3
1928	1725	33,4	8341	40,8	10066	39,2
1930	1075	30,1	10263	54,2	11338	50,4
1932	692	38,7	9669	71,6	10361	67,8
1935	1262	49,1	10479	78,0	11741	73,3
1936	1687	55,0	10683	82,4	12370	77,2
1938	2131	64,4	12564	80,6	14695	77,7

Jakiegokolwiek dane dotyczące rozmiarów obrotów towarowych przez porty polskie weźmiemy, ze wszystkich wyziera prawda o konieczności posiadania wybrzeży morskich przez polski organizm gospodarczy; ma się niekiedy wrażenie, że zmiany polityczne, jakie zaszły po poprzedniej wojnie światowej nad Bałtykiem, wyrażające się przede wszystkim w ponownym pojawieniu się nad tym morzem państwa polskiego — były jakby pęknięciem jakichś krępujących polskie zaplecze gospodarcze Bałtyku obręczy, po czym życie gospodarcze zaczęło z żywiołową niemal siłą przeć na swe stare szlaki i już je nawet rozsadzać, domagać się szerszych ujść.

Korzystne położenie geograficzne polskiego wybrzeża zapewnia tamtejszym portom szerokie zaplecze, sięgające na południu aż do granicy wpływów portów adriatyckich i czarnomorskich, a z dru-

giej strony porty te stanowią węzeł tranzytowy dla komunikacji odległych krajów, jak bałkańskie, ze Skandynawią. Gdynia, czy Gdańsk, jest prawie jednakowo oddalona od innych portów bałtyckich, jak Kopenhaga, Sztokholm czy Ryga. Przez porty polskie wiedzie najkrótsza droga z krajów Europy Środkowej, częściowo południowo-zachodniej Rosji i nawet Bliskiego Wschodu do krajów bałtyckich, skandynawskich, Anglii, Stanów Zjed. A. P. Bawełnę i wełnę przywoziła Czechosłowacja w znacznych ilościach przez porty polskie, Rumunia wywoziła drzewo. I choć zrazu wydawało się, że rola Polski, jako kraju położonego na lądowych drogach komunikacyjnych z zachodu na wschód Europy, będzie właśnie polegała na pośredniczeniu w handlu, korzystającym z tych dróg, to jednak ós gospodarza tego kraju przechyliła się w kierunku z południa ku północy, ku morzu. Wyrazem tej tendencji stało się wybudowanie otwartej w latach 1930—1937 magistralnej linii kolejowej, łączącej Śląsk z Gdynią.

Oba porty, Gdańsk i Gdynia, miały zaakcentowany charakter portów międzynarodowych, co wyrażało się w różnorodności bander, zawijających na ich wody. Zmiany w ciągu dłuższego okresu czasu można tu notować tylko co do Gdańska — w porcie tym w 1912 roku reprezentowanych było tylko 11 bander, w r. 1928 zaś już 28.

Ruch statków w obu portach według bandery przedstawiał się w sposób następujący (pojemność w tys. NRT, statki na wejściu):

BANDERA	G d y n i a		G d a ń s k	
	1928	1938	1913	1938
Ogółem tys. ton	984,9	6506,0	981,9	4768,8
Bandery:				
polska	100,6	876,3	—	281,3
angielska	60,6	522,9	82,2	333,6
duńska	101,8	654,3	59,3	588,8
fińska	7,0	677,1	—	438,9
grecka	—	250,6	—	145,8
lotewska	107,1	276,0	—	246,5
niemiecka	146,8	465,5	530,6	704,7
norweska	66,8	510,8	133,3	404,8
Stan, Zjed. A.P.	—	298,0	0,9	—
szwedzka	230,1	967,3	108,9	910,0
inne	164,1	1007,2	66,7	714,4

Stosunek bander układał się w Gdyni nieco inaczej niż w Gdańsku; w obu portach na pierwszym miejscu była szwedzka (w Gdyni w 1937 r. — 17%), następnie w Gdyni polska (15%) i — zależnie od roku — duńska, angielska, niemiecka. W Gdańsku rzadko poka-

zywały się bandery Stanów Zjed. A. P. i włoska, stosunkowo silnie reprezentowana była natomiast niemiecka, choć występował znaczny spadek jej tonażu: w 1912 roku 54%, w 1928 roku 26%, w 1936 roku zaś 23%; jednocześnie wzrosło znaczenie innych bander, zwłaszcza skandynawskich.

Obydwa porty polskiego obszaru celnego były portami przede wszystkim wywozowymi, ale tak w wywozie, jak i w przywozie dominującą rolę odgrywały towary masowe. Przywóz i wywóz Gdyni i Gdańska pod względem rodzaju towarów kształtował się w następujący sposób (w 1937 r., tys. ton):

Rodzaj towaru	P r z y w ó z				Rodzaj towaru	W y w ó z			
	G d y n i a		G d a ń s k			G d y n i a		G d a ń s k	
	Tys. ton	%	Tys. ton	%		Tys. ton	%	Tys. ton	%
Złom	677,9	39,5	22,1	1,5	Węgiel				
Rudy, piryty	197,8	11,5	1061,9	70,0	(z bunkrem)	6171,8	84,7	3540,9	62,3
Fosforyty	145,4	8,5	34,8	2,3	Drzewo	251,6	3,5	1181,5	20,8
Bawelna, od-					Koks	234,6	3,2	193,4	3,4
padki, przędza	97,6	5,7	0,2	—	Metale	113,6	1,6	64,2	1,1
Żużle Thomasa	64,7	3,8	4,0	0,3	Wyr. metal.	111,8	1,5	53,2	0,9
Owoce	53,4	3,1	0,7	—	Art. chem.	66,2	0,9	106,6	1,9
Nas. oleiste	50,8	2,9	8,1	0,5	Przetw. zwierz.	50,2	0,7	1,8	—
Śledzie	48,9	2,9	41,8	2,8	Cukier	45,5	0,6	0,6	—
Ryż suszony	46,8	2,7	5,5	0,4	Jaja i masło	26,6	0,4	1,0	—
Metale	33,1	1,9	41,9	2,8	Ślód	20,8	0,3	5,1	0,1
Skóry	27,6	1,6	0,4	—	Makuchy	10,0	0,1	37,9	0,7
Włna, odp.,					Melasa	4,6	—	30,6	0,5
przędza	20,9	1,2	0,1	—	Strączkowe	0,8	—	36,9	0,7
Wyr. metalowe	17,7	1,0	37,2	2,5	Mąka	0,3	—	51,2	0,9
Węgiel	—	—	88,5	5,8	Oleje mineral.	0,2	—	30,2	0,5
Koks	—	—	28,7	1,9	Zboże	0,1	—	278,9	4,9
Różne	235,3	13,7	140,0	9,2	Różne	179,6	2,5	72,3	1,3
Razem	1718,0	100	1515,9	100	Razem	7288,2	100	5684,8	100

Dominującymi towarami masowymi obu portów były przede wszystkim węgiel, drzewo, koks, zboże (głównie w Gdańsku). W wywozie metali największą rolę odgrywało żelazo handlowe, w zakresie zaś wywozu produktów chemicznych w Gdyni wysuwał się siarczan amonu, w Gdańsku natomiast sól potasowa. Towarami masowymi w przywozie były złom, rudy, piryty, fosforyty oraz żużle Thomasa, a w porcie gdańskim prócz tego węgiel i koks. Surowce włókiennicze korzystały niemal wyłącznie z portu w Gdyni.

Jedną z charakterystycznych cech w rozwoju obu portów polskiego obszaru celnego była stała dążność do zmniejszania się różnicy między przywozem i wywozem; ich stosunek wzajemny wyrażał się w latach 1926—29 jak 1 do 6, w 1937 roku w Gdyni wyrażił się jak 1 do 4,2, w Gdańsku zaś jak 1 do 3,8. Ostatnio dało się też zauważyć występowanie innego jeszcze zjawiska, a mianowicie wzrostu nie tylko ilości, ale i wartości obrotów, przy czym wartość wzrastała szybciej od wagi. Przyczyną tego były zmiany w strukturze polskiego handlu zagranicznego, a sięgając dalej — w samym gospodarstwie kraju.

5. Zakończenie.

Zlewisko Bałtyckie obejmuje olbrzymi obszar od Karpat do północnej Skandynawii, od Odry do Newy i pomimo swego położenia w granicach umiarkowanej strefy, pomimo braku jaskrawych różnic klimatycznych przedstawia daleko idącą różnorodność bogactw naturalnych i wytwarzanych produktów. Granica naturalnego zasięgu polskiego węgla, soli, cukru, cynku, a w znacznej mierze i żelaza, obejmuje cały region bałtycki; Polska jest też naturalnym konsumentem łotewskich i estońskich ryb i konserw rybnych, lnu, papieru itd. Ze Szwecji znów i Finlandii wywożone są przede wszystkim — podobnie jak z Polski — towary masowe, jak ruda czy drzewo; Dania dostarcza wysokowartościowych przetworów gospodarstwa wiejskiego. W krajach północnych, czy w Polsce rozwijały się zresztą nie tylko te gałęzie przemysłu, które znajdowały podstawy w miejscowym surowcu, ale i wiele innych, nie obca była myśl samodzielnych rozwiązań zagadnień gospodarczych na drodze autarkij. Ale droga ta była niewątpliwie łatwiejsza do przebycia dla wielkich imperiów światowych, niżli dla państw europejskich w ogóle, nadbałtyckich zaś w szczególności; międzynarodowy podział pracy był — zwłaszcza dla państw skandynawskich — systemem, do którego naturalne warunki ich gospodarstw zdawały się być lepiej przystosowane. Gospodarstwa te obfitują w pewne zasoby, innych natomiast, równie niezbędnych, są pozbawione, skąd tym większa dla nich doniosłość posiadania możliwości swobodnego rozwoju handlu zagranicznego.

W związku z tym wszystkim na pytanie, czy obszar bałtycki stanowi pewną całość gospodarczą — należy bodaj udzielić odpowiedzi, że jest to całość, oparta na różności jej członów; węzłem natomiast solidarności interesów tej całości jest Morze Bałtyckie jako wolna droga handlowa. Oczywiście nie tylko dlatego, że przewóz

tony towaru morzem stanowił przeciętnie około $\frac{1}{20}$ kosztu przewozu kolejami, a $\frac{1}{4}$ przewozu kanałami i uregulowanymi drogami wodnymi, choć i ten wzgląd w życiu gospodarczym nie może być przecież pomijany. Na Bałtyku chodzi jednak o coś ważniejszego.

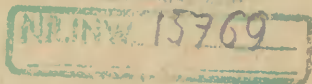
Rozwiązanie inne, nie oparte na zasadzie wolności morza, lecz zmierzające do „dominium” któregoś z państw nadbrzeżnych w historii Bałtyku nie jest nowością. W ciągu ostatniego dwudziestolecia między wojnami mogła być mowa o odbudowie niemieckiego „dominium” na Bałtyku. Z gospodarczego punktu widzenia dominium niemieckie groziłoby Bałtykowi upośledzeniem tego morza na rzecz Morza Północnego, które jest lepszym naturalnym ujściem dla gospodarstwa niemieckiego, politycznie zaś prowadziłoby do podporządkowania obszaru bałtyckiego imperium niemieckiemu, a tą drogą do jego hegemonii politycznej i gospodarczej najpierw w Europie, po czym musiałaby nastąpić próba rozszerzenia tego stanu posiadania — już ku szkodzi nie tylko narodów nadbałtyckich. I zresztą wówczas punkt ciężkości takiego samego nawet gospodarczego rozwiązania leżałby właściwie poza bałtyckim obszarem gospodarczym, przez co szedłby on mimo interesów gospodarczych krajów bałtyckich, co znów hamowałoby ich rozwój. Skrępowany rozwój gospodarczy zaś tak wielkich obszarów nie może oczywiście leżeć w interesie i tych gospodarstw, które utrzymują żywsze z danym terytorium stosunki. Ostatnie doświadczenia wskazywały na powiązania regionu bałtyckiego z innymi gospodarstwami zachodnimi i dotychczas tendencja ta jakby się pogłębiała.

Druga wojna światowa zmienia układ polityczny nad Bałtykiem znów na niekorzyść Niemiec. Nastąpi również znaczne poszerzenie dostępu do morza dla Polski. A już rozwój stosunków gospodarczych Polski w dwudziestoleciu między oboma wielkimi wojnami szedł bardzo wyraźnie w kierunku coraz większego udziału Bałtyku w życiu gospodarczym Polski; nie od rzeczy będzie więc przypuszczenie, że po przebyciu powojennego przesilenia i adaptowaniu się polskiego organizmu państwowego do nowych warunków, gospodarstwo polskie nadal pójdzie po linii, wiążącej je coraz wszechstronniej i mocniej z morzem.

Jest rzeczą oczywistą, że tym większy udział morza w życiu gospodarczym kraju pociągnąć za sobą musi tym większą wagę problemu morskiego dla Polski; tym bardziej przeto będzie ona zainteresowana w zapewnieniu Bałtykowi otwartej i swobodnej komunikacji ze światem. To zapewnienie nie może jednak być oparte na siłach, czerpanych ewentualnie tylko z zewnątrz regionu bał-

tyckiego — musi znaleźć swą podstawę gospodarczą w samej Polsce, w jej gospodarstwie i powiązaniach tego gospodarstwa z innymi gospodarstwami narodowymi, zdradzającymi ciężenie ku Bałtykowi. Zagadnienie tych dostatecznie mocnych powiązań z tymi gospodarstwami wydaje się być jednym z naczelných problemów powojennej polskiej polityki gospodarczej. Dla tych gospodarstw ujęcie ku polskiemu wybrzeżu morskemu może im zapewnić większą swobodę w dziedzinie polityki gospodarczej, z której nie mogły korzystać w tak pełnej mierze, gdy musiały się uciekać do kierowania swego handlu do niemieckich portów Bałtyku.


Reasumując więc widoki na przyszłość — można się wyrazić, że Polskę czeka na Bałtyku zadanie utrzymania zasady morza otwartego i służenia za gospodarcze ujęcie tego regionu, który stanowić będzie zaplecze jej wybrzeży Bałtyku. Zadanie to trudne i wielkie — ale im więcej morza, tym więcej obowiązków wobec niego, im lepiej zaś będą one wypełnione, tym lepiej to Bałtyk Polsce wynagrodzi.



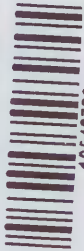
SPIS TREŚCI

	Str.
1. Położenie Bałtyku	5
2. Zaplecze Bałtyku	7
3. Zarys stosunków gospodarczych	16
A. Podział zawodowy ludności	16
B. Rolnictwo, hodowla i lasy	16
C. Górnictwo	24
D. Przemysł	26
E. Handel zagraniczny	30
4. Bałtyk jako droga handlowa	36
A. Flota handlowa	36
B. Porty i ich obroty	37
5. Zakończenie	53

SKŁAD GŁÓWNY: KSIĘGARNIA ZIEM ZACHODNICH
POZNAŃ, UL. BUKOWSKA 1



Wojewódzkie i Miejskie
Biblioteki Publiczne w Gdańsku



10540789

WOJEWÓDZKA
I MIEJSKA
BIBLIOTEKA
PUBLICZNA
W GDAŃSKU

23 280

023280