

Walenty Winid

## Rozwój gospodarczy Gdańska a portów niemieckich

(Przyczynek do dziejów stosunku Niemiec  
do Gdańska.)

Krótki artykuł niniejszy nie może przedstawić całości zagadnienia, jakby to należało sądzić według tytułu. Dlatego podtytuł ścieśnia pojęcie tylko do części zagadnienia takiej, w której ma specjalnie uwidocznić się stosunek władz pruskich do Gdańska. Zastosuję przytem metodę odmienną, bo źródeł nie szukam najpierw w Berlinie czy w innej siedzibie władz, ale w życiu gospodarczem samego Gdańska, o który to port idzie w tem rozważaniu. Następna rzecz, którą chcę wspomnieć przed właściwem rozstrząsaniem tematu, to metoda porównawcza, jaką się posłużę tutaj. Ta bowiem tylko metoda, niestety ogólnie mało stosowana w teoretycznych dociekaniach gospodarczych, w naszym wypadku może doprowadzić do rezultatów, odpowiadających tytułowi. W czasach konstytucyjnej zasady równości wszystkich wobec prawa tylko badanie: 1° samego życia i 2° w porównaniu ze sobą zjawisk wykryć może — mimo owej zasady równości przecież — nierówności, że tak powiem, trzymania lejc przez woźnicę — rząd. Jednych w państwie szczególnie się forytuje, drugich zaś hamuje, nie mówię w nieopatrzonym biegu, ale nawet w ich naturalnym rozwoju, odpowiadającym ich przyrodzonym warunkom. Tak jest w historii gospodarczej Gdańska.

Z pierwszemi dziejami Słowiańszczyzny bałtyckiej rodzi się i Gdańsk, jako odwieczna osada rybacka, zamieniona na książęcy gród kaszubski. Wzrost tego grodu był tak szybki, że w r. 1310 mogli Krzyżacy wymordować 10 tysięcy — już wtedy — mieszkańców jego. — To wszystko! znane jest każdemu. — Jak wielkimi krokami postępował rozwój gospodarczy miasta, dowód mamy np. u Korzona, który po-

daje<sup>1)</sup>, że w r. 1394 przybyło po zboże do portu gdańskiego z zachodniej Europy 300 okrętów, liczba na owe lata niesłychana. Już w następnym wieku Gdańsk odebrał pierwszeństwo na Północy miastu Lubece, jednemu z największych wtedy portów świata<sup>2)</sup>. Odtąd przez długie wieki zajmowało nasze miasto przodujące stanowisko nad całym Bałtykiem (początkowo wogóle i nad morzem Północnym), aż gubiegi i przewyższył z początkiem drugiej połowy 18 wieku Królewiec<sup>3)</sup>. — Dlaczego to ostatnie zaszło, gdy jak to wiadomo powszechnie, warunki przyrodzone temu nieodpowiadają? Przecież Gdańsk ma bezsprzecznie położenie najkorzystniejsze ze wszystkich portów bałtyckich<sup>4)</sup>, a już nieporównanie lepsze od Królewca, biorąc pod uwagę właśnie całą sumę czynników, dodatnich i ujemnych, jakie tworzą ogólnie jakość portu.

Z Gdańska uczyniły najkorzystniejszy port bałtycki następujące czynniki, by najważniejsze podać: 1) Wisła jako droga komunikacyjna, najdłuższa i o największym dorzeczu rzeka Bałtyku<sup>5)</sup>; 2) położenie w spokojnej zatoce<sup>6)</sup>, a 3) otwartej; 4) bezpośrednie położenie nad morzem; 5) dostateczna wielkość powierzchni wód i lądu portowego<sup>7)</sup>; 6) znacznie korzystniejsze warunki zlodzenia niżeli wszystkich innych portów bałtyckich na wschód i na północ<sup>8)</sup>; 7) wielka żyzność bezpośrednio przyległych terenów<sup>9)</sup>, z czem złączone jest 8) najgęściejsze skupienie ludności na wybrzeżu d.

<sup>1)</sup> Historia Nowożytna, t. I, str. 215.

<sup>2)</sup> Penck A.: D. D. Reich (Wiedeń, 1881), str. 582.

<sup>3)</sup> Beer A.: Allg. Geschichte d. Welthandels (Wiedeń, 1864), t. 2., str. 270 i t. 3, str. 468.

<sup>4)</sup> Por. Pawłowski S.: Znaczenie Bałtyku. Ziemia, 1924, str. 133—142.

<sup>5)</sup> Por. np. jak uw. 4- Geografia polit. Polski. Polska Współczesna: (Lw.—Warsz. 1923), mapka dorzecza Wisły i treść.

<sup>6)</sup> Por. tegoż: O utworach na dnie zatoki Gdańskiej (Poznań, 1922 Piace T. P. N.), oraz Charakterystyka morfól wybrzeża pol. (dtto).

<sup>7)</sup> Por. Port Gdański w oprac. Rady Portu (Gdańsk, 1923;..

<sup>8)</sup> Szychliński Fr.: Zjawiska zamarzania u polskiego wybrzeża Bałtyku. Poznań, 1922. Prace T. P. N..

<sup>9)</sup> Winid W.: W. M. Gdańsk. W przygotowaniu.

Niemiec i wogóle jedno z najgęściej skupień ludności całych wybrzeży Bałtyku<sup>10)</sup>.

Temu uprzywilejowanemu przez naturę stanowisku Gdańska w jakim stopniu odpowiada ruch handlowy morski w porównaniu z innymi portami, wystarczy ograniczyć się w badaniach a) do rozwoju ruchu od drugiej połowy 19 w., b) w porównaniu tylko z portami Niemiec w granicach przed wojną światową. Co do a) — dlatego, bo to jest właściwy okres rozwoju życia gospodarczego Niemiec i wogóle Europy środkowej<sup>11)</sup>. W naszym temacie jest to tem słuszniejsze, że 1) od połowy ub. w. wprowadzono cały szereg udogodnień w handlu wewnętrznym i zagranicznym oraz w komunikacji morskiej<sup>12)</sup>, 2) w r. 1854 zniesiono uciążliwe cło w cieśninach Duńskich a w r. 1863 na Skaldzie w Holandji<sup>13)</sup>; 3) w r. 1864 został burmistrzem gdańskim Winter, według zdania wszystkich osoba o nadzwyczajnych zasługach dla rozwoju gospodarczego Gdańska. — Że wystarczy dla naszych badań porównanie portu gdańskiego tylko z portami niemieckimi, wynika to i z tytułu rozprawki i z tego przedewszystkiem, że przy dzisiejszym stopniu administracji państwowej względy polityki wewnętrznej wobec jednostki osobowej jak i rzeczowej są czynnikiem niesłychanie ważnym, i to tak w kierunku potęgowania życia tej jednostki jak i jego hamowania. Rzecz ta aczkolwiek dotąd nie została należycie ujęta przez teorię, to przecież jest pewną i powszechnie znaną.

Że w drugiej połowie 18 w. Królewiec wyprzedził Gdańsk, należy to przyjąć za wytłumaczone. Smutne stosunki polityczne i gospodarcze w ówczesnej Polsce, a przeciwnie korzystne w porównaniu z pierwszymi stosunki w Prusach

<sup>10)</sup> Oprócz statyst. atlasów Romera por. też Friederichsen a M.: Meth. Atlas zur Länderkunde von Europa. 1 Lief. Han. — Lipsk, 1914.

<sup>11)</sup> Wykazałem to w monografii: Kanał Bydgoski. (Gotowa do druku). Por. też Lotz W.: Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800. Berlin, 1920. Str. 152; Pohle L.: Die Entwicklung d. d. Wirtschaftslebens im letzten Jh.. Berlin, 1923. Str. 144, nadto Schmoller G.: Grundriss d. allg. Volkswirtschaftslehre, Monach., 1919, cz. II, str. 27 i 33.

<sup>12)</sup> Por. cyt. Schmoller G., cz. II, str. 703—712.

<sup>13)</sup> Münsterberg: Der Handel Danzigs (Berlin, 1906. Str. 58, z 1 mapką), str. 9.

musiały spowodzić upadek Gdańska a podniesienie Królewca. Rzec tą uznamy tem naturalniejszą, gdy tylko uprzytomnimy sobie wybitną politykę Fryderyka II o rozwój miast w jego państwie a bezwzględną wobec Gdańska w kierunku osłabienia tegoż handlu, postępowanie w polityce pruskiej wyraźnie się uwydatniające od r. 1771<sup>14)</sup>. Ciężkie warunki handlu gdańskiego nie zmieniły się z tą chwilą, gdy Gdańsk znalazł się w obszarze ziem pruskich (1793). Chociaż wyraźne szykany władz zostały cofnięte, to przecież dawnej absolutnej władzy handlowej na Wiśle Gdańsk odzyskać nie mógł choćby tylko wobec faktu istnienia kanału Bydgoskiego, otwartego 14 wrz. 1774 z wyraźnym wśród innych celem osłabienia Gdańska<sup>15)</sup>.

Jeżeli polityka władz pruskich wobec Gdańska była w tej samej mierze i sposobie stosowana, co i do innych portów pruskich, w normalnych czasach życia gospodarczego, jakie nastąpiły w latach po Napoleonie, gdański rozwój handlowy odpowiednio do warunków przyrodzonych powinien być szybszy jak w innych portach, a w żaden już sposób słabszy. Jak zaś jest w rzeczywistości, mamy niżej.

Aby uniknąć wielu liczb i tablic, podam tu tylko sumaryczne zestawienie z dwu okresów<sup>16)</sup>.

Porównanie sumarycznego ruchu morskiego Gdańska i portów niemieckich w okresie 1873/77 a 1903/07<sup>17)</sup>  
(według Stat. Jahrbuch f. d. D. Reich).

<sup>14)</sup> Por. Politische Correspondenz Friedrichs des Grossen, wyd. Berlin, 1908, t. 29—35. oraz Publikationen aus d. K. Staatsarchiven, wyd. Lipsk, 1909, t. 83.

<sup>15)</sup> Szeroko to omówiłem w cyt. monografii: Kanał Bydgoski. Też jak uw. 14.

<sup>16)</sup> Więcej na ten temat podałem w rozprawie: Gdańsk a kanał Bydgoski. Gotowa do druku.

<sup>17)</sup> Pierwszy okres —, to pierwsze lata statystycznych publikacji urzędowych (Statistik d. D. Reichs), drugi okres, to ostatnie lata normalnego rozwoju gospodarczego Niemiec przed wojną światową. Wyjaśniłem w pracy, jak uw. 15.

		Kłajpeda	Królewiec <sup>18)</sup>	Gdańsk	Szczecin	Hamburg
odbior	1873/77	83 190	197 003	311 070.2	532 141.4	2005 693
	1903/07	131 031.8	432 347.5	645 288	1 538 852	9424 086
	wzrost w %	57	119.2	107.4	189	370
wysyłka	1873/77	81 061.4	282 293.6	343 676	359 467.2	1461 451.2
	1903/07	205 680	490 653	498 826	886 868.4	7099 114.4
	wzrost w %	13	73.5	45	147	385

Pominąwszy Kłajpedę, widzimy z powyższego zestawienia, że Gdańsk jest najsłabszy w rozwoju. Jeżeli też weźmiemy ogólny ruch portowy powyższych miejscowości w stosunku do sumy ruchu ich razem, to podczas gdy w okresie pierwszym przypadało na Gdańsk 11,3% udziału, to w drugim okresie tylko 5,4%; tymczasem na Królewiec — 8,3% i 4,3%. Zatem strata w udziale ogólnego ruchu powyższych portów jest dla Gdańska znaczniejszą (2,1) niżeli dla Królewca (1,9).

Niższość rozwoju ruchu morskiego w Gdańsku w porównaniu już nawet z Królewcem jest wyraźną. A przecież ten ostatni port o ile gorsze ma warunki przyrodzone. Dowód zresztą na to podaje nam to samo, jak wyżej źródło, co wskazuje poniższa tabela. Nie należy sądzić, by tylko natężenie

Na każdy załadowany statek  
wyjeżdżający i wjeżdżający przypadało śr. rej. ton towaru  
w okresach 1873/77 i 1903/07.

	Kłajpeda	Królewiec	Gdańsk	Szczecin	Hamburg
1873-77	162	157	227	206	418
1903/07	288	263	270	300	750
wzrost w %	77.7	67,5	18.9	45.6	79.4

podąży towarów było powodem różnic liczbowych powyższej tabeli. Należy tu przede wszystkim wziąć pod uwagę po

<sup>18)</sup> bez ruchu morskiego w samej Piławie.

okresie 1873/77 dokonane roboty, pogłębiające dojazdy i stacje okrętów w porównanych portach. Nie tu miejsce przytaczać dokładne daty owych robót<sup>19)</sup>; wystarczy stwierdzić, że po okresie 1873/77 rząd pruski przeprowadził w powyższych portach olbrzymie prace pogłębiające. Dokonano też odpowiednich robót i w Gdańsku, jednakże nie z takim skutkiem jak np. w Królewcu (w okresie 1889/92 przypadało na 1 statek załadowany wjeżdż. i wyjeżdż., średnio w Gdańsku 315 rej. t., gdy w Królewcu tylko 268).

Jeszcze jedno dodam do miejscowości, z jakimi porównujemy tutaj Gdańsk. Rozwój żeglugi bez transportów drzewa na kanale Bydgoskim w okresie 1903/07 wykazywał w stosunku do okresu 1873/77 wzrostu 232%. a gdy uwzględnimy i drzewo, ale nie idące spławem, to 192%<sup>20)</sup>. O ile znaczniejszy więc jest rozwój ruchu wodnego w miejscu śródlądowym!

W ruchu morskim Gdańska w okresie 1903/07 jest około 200.000 rej. t. w wysyłce a ok. 150.000 rej. t. w odbiorze przyładkowym, że tak powiem, transportu. Dla wyjaśnienia tego podam tyle tylko tutaj<sup>21)</sup>. że w wywozie i przywozie via Gdańsk—Bałtyk na obszarze d. Niemiec zaszły z końcem ub. i z początkiem b. wieku dwa zjawiska: 1) niesłychany rozwój rolnictwa w produkcji zboża (żyta) i cukru a możliwość jedyna zbytu ich z Poznańskiego północnego i z Pomorza tylko na morze i to przez Gdańsk<sup>22)</sup>; 2) powstanie i znaczny rozwój handlu spedycyjn. w Gdańsku<sup>23)</sup>. Owe dwa zjawiska, nowe dla Gdańska, obudziły z letargu jego życie handlowe, jak wyrażają się słusznie znawcy tego<sup>24)</sup>. Dołączyć tutaj jeszcze należy trzecią rzecz, mianowicie w tych samych la-

<sup>19)</sup> Por. odpowiednie ustępy u Schwabe'go: Die Entwicklung d. d. Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19 Jh., Berlin, 1899. Str. 149.

<sup>20)</sup> Daty, wyliczone ze Stat. d. D. R., Binnenschiffahrt,, wzięte z cyt. monografii o Kanale Bydgoskim. Drzewo resp. spław musiałem opuścić, gdyż obraz, byłby niewspółmierny, jako że w Gdańsku handel drzewny odgrywał małą rolę, co gdzieindziej wykazałem.

<sup>21)</sup> Szerzej omówiłem to w cyt. tutaj mych pracach.

<sup>22)</sup> Wyjaśniłem to w monografii o kanale Bydgoskim. Por. też Hedinger W.: Der Getreidehandel in der Provinz Posen, Poznań, 1911. Str. XV i 188 oraz 22 tablic.

<sup>23)</sup> Por. cyt. Port Gdański, jak uw, 7.

<sup>24)</sup> Por. np. cyt. Münsterberg, nadto Steinert: Die Weichselfrage Danzigs u. Polens Zukunft. Gdańsk, 1919. Str. 64.

tach rozwój w Gdańsku przemysłu okrętowego i wojskowego na skalę wielkiego przemysłu<sup>25</sup>). — Sądząc zatem z powyższych zdarzeń, ruch morski Gdańska winien tem więcej wzmóc się w porównaniu z Królewcem, gdyż tu takie zjawiska względnie w takim stopniu nie zaszły.

Biorąc pod uwagę wszystkie ewentualności, mogące wpływać na ruch handlowy, jak warunki przyrodzone drogi handlowej, stosunki społeczno- i polityczno-gospodarcze w danym czasie i miejscu, przedewszystkiem jeśli weźmiemy pod uwagę tylko trzy miejsca: kanał Bydgoski, Gdańsk i Królewiec, musimy z góry przypuścić, że słabszy rozwój komunikacji w Gdańsku ma swe źródło tylko w poczynaniach czynnika gospodarującego — jakim jest człowiek. Zachodzą tutaj, by być ściśłym, dwie ewentualności: wina leży albo w człowieku bezpośrednio gospodarującym, tj. w gdańszczaninie, albo w pośrednio gospodarującym, tj. u władz. Co do pierwszej ewentualności, rzeczy wogóle przez ekonomję teoretyczną nigdzie poważnie niebranej w naszej strefie klimatycznej i na obszarze tego samego państwa, — musi się to odrzucić, by w opieszałości czy niezdolności gdańszczan szukać należało przyczyn braków rozwoju gospodarczego ich portu. Zresztą jeśliby i tak było, to pilniejsi i zdolniejsi napłynęliby tutaj, aby tylko wyzyskać korzyści przyrodzone<sup>26</sup>), tak że wkrótce w tym względzie stosunki wyrównałyby się z sąsiednimi miejscowościami. Pozostaje więc druga ewentualność. Czy ta jest słuszną, zobaczymy poniżej. Jak to poprzednio podałem, wystarczy wziąć pod uwagę okres od połowy ub. w.. Zaczniemy od budowy dróg żelaznych.

Pierwsza kolej, mogąca tu wchodzić w rachubę, Jo t. zw. linja Wschodnia (Ostbahn), wybudowana w okresie 1852 do 1862<sup>27</sup>) z Berlina do granicy litewskiej przez Piłę—Tczew—Malborg—Królewiec. Omijała więc Gdańsk. Chociaż otrzymał ten port kolej już w r. 1852<sup>28</sup>), zawsze ruch mógł być tylko pośredni (przez Tczew) i takim też pozostał, a jak to hamująco wpływa na komunikację, dowodzić nie trzeba.

<sup>25</sup>) Wykazałem to w cyt. pracy: W. M. Gdańsk. Uw. 9.

<sup>26</sup>) Tak też uczynili kupcy drzewni ze Szczecina ok. r. 1890. Nie sama jednak tylko niezdolność (?) gdańszczan ich do tego skłoniła. Bliższe szczegóły w cyt. pracy: Gdańsk a kanał Bydgoski i w dalszej treści niniejszej rozprawki.

<sup>27</sup>) Münsterberg, l. c. str. 27.

Z Warszawą również rychło (1852—1862)<sup>28)</sup> został Gdańsk niby połączony. „Niby”, bo komunikacja ta (przez Tczew—Bydgoszcz—Toruń—Łowicz) odbywała się z kilkakrotnym przesiadaniem resp. przeczepianiem. Nie dziwnem więc, że Nadwiślańska linja okazała się korzystną nie dla Gdańska ale dla Szczecina (mniej stacyj przejściowych i lepsze połączenia)<sup>29)</sup>. Jedynie korzystne dla Gdańska połączenie z Polską środkową możliwe było przez Malbork—Mławę. Mimo starań otwarto jednak tę linję — 1° dopiero z końcem 1877 r.<sup>28)</sup>, a 2° gdy już przedtem wybudowano drogę żelazną z Królewca do Grajewa (1873)<sup>29)</sup> i z Insterburgiem do Torunia (1874)<sup>29)</sup>. a przez to naturalny „hinterland” gdański rozdzielono na rzecz Królewca i Berlina wzgl. Szczecina. Bolesną również dla handlu gdańskiego okazała się daleka odeń droga żelazna z Łodzi do Ostrowa (1906)<sup>30)</sup>. Szczecinowi resp. Hamburgowi tem silniej pozwalając konkurować z Gdańskiem w całej Polsce środkowej<sup>31)</sup>.

Podczas gdy Nowyport otrzymał kolej w r. 1867<sup>28)</sup>, to Piława już w r. 1865<sup>28)</sup>. Mimo dość wczesnej budowy drogi żelaznej między Gdańskiem a Szczecinem przez Koźlin (1890)<sup>28)</sup>, to ruch bezpośredni na niej (aż do Hamburga, bo oto szło głównie) unormowano dopiero ok. r. 1900<sup>32)</sup>.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę inne drogi, decydujące o rozwoju portu morskiego., drogi wodne śródlądowe, Gdańsk miejsca pierwszego nie zajmuje. Ważne dla żeglugi prace rozpoczęto na Wiśle około r. 1880, gdy na Renie w r. 1852 a na Łabie 1866<sup>33)</sup>.

A teraz przyjrzyjmy się, jak usytuowany był Gdańsk ze względu na normy taryfowe, ustanawiane tylko przez rząd. W. Teubert w rozprawie: *Getreidefrachten und Getreideverkehr auf deutschen Eisenbahnen u. Wasserstrassen*<sup>34)</sup> wy-

<sup>28)</sup> Born: Die Entwicklung d. K. Pr. Ostbahn. Archiv f. Eisenbahnwesen, 1911. Ani. XL

<sup>29)</sup> Münsterberg, I. c. str. 28 i 29.

<sup>30)</sup> Roczniki Izby prz.-handl. w Poznaniu, r. 1906.

<sup>31)</sup> Münsterberg, I. e. str. 33.

<sup>32)</sup> Dix A.: Die Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse in den Ostprovinzen. Gdańsk, 1901. Str. 18.

<sup>33)</sup> Steinert, I. c. str. 49. Por. też Schwabe, L c, odpow. rozdziały.

<sup>34)</sup> Berlin, 1912. Str. 102 i 6 mapek.

kazuje<sup>35</sup>). że w następstwie sztucznych taryf kolejowych: gdański „hinterland” obejmował tylko wąski pas Pomorza, i b. Królestwa Kongresowego bez dorzecza Warty i Niemna, gdy tymczasem Królewiec zagarniał całe wschodnie Kresy polskie aż po Dniepr powyżej Kijowa, całą wschodnią część b. Galicji i kotlinę węgierską po Debreczyn. Zachodnia część b. Galicji leżała w orbicie wpływów Szczecina i Hamburga<sup>36</sup>).

Nie tu miejsce rozwodzić się nad stosunkiem Gdańska do Wisły jako drogi dowozowej lub wywozowej<sup>37</sup>). Muszę jednak stwierdzić, że przed wojną światową ta droga wodna śródlądowa miała dla Gdańska znaczenie stosunkowo bardzo małe<sup>38</sup>), a z najważniejszego na niej dowożonego towaru, z drzewa, otrzymywał Gdańsk tylko to, czego nie potrzebowały Niemcy środkowe, ściągające ten towar przez kanał Bydgoski<sup>39</sup>), Stąd też handel drzewny w Gdańsku odgrywał podrzędną rolę<sup>40</sup>). — Jakie znaczenie miał Gdańsk jako miejsce handlowe, eksportujące towary zamorskie do swego naturalnego „hinterlandu”. niech nam posłuży jeden przykład, import takich towarów do Bydgoszczy z Gdańska a z innych centrów handlowych d. Niemiec. W okresie 1893/97<sup>41</sup>) importowała Bydgoszcz średnia rocznie na drogach wodnych śródlądowych<sup>42</sup>) statków z ładuną zbiorową (Güter) średnio rocznie: wogóle z Niemiec<sup>43</sup>) 110 — z czego ze Szczecina

<sup>35</sup>) por. tamże mapki!

<sup>36</sup>) Powyższy Teubert wyliczy} (l. c. str. 85), że stosunek eksportu produktów rolnych z b. Galicji do Hamburga, Szczecina i Gdańska wynosił: 78 : 4 : 3.

<sup>37</sup>) Szerzej o tem w cytowanych mych pracach i rozprawach.

<sup>38</sup>) Np. w r. 1910 obrót na drogach wodnych śródlądowych wynosił na 1 mieszkańca w tys. t. w Szczecinie 12, w Gdańsku 4 a w Bydgoszczy 7.5. Stat. d. D. R., Bschr. — W r. 1897 miała Bydgoszcz 3.030 pracowników w spławie i żegludze, a Gdańsk tylko 1.160. Roczniki I. prz.-h. w Bydgoszczy.

<sup>39</sup>) Wykazałem to w monografii: Kanał Bydgoski.

<sup>40</sup>) Roczniki Kupiectwa Gdańskiego bardzo mało miejsca poświęcają handlowi drzewnemu. — Por. też Kno11 H.: Der Ostdeutsche Holzhandel. Poznań, 1915. Str. 121 z licznymi tablicami.

<sup>41</sup>) Dla wcześniejszych lat brak dat.

<sup>42</sup>) Importu na drogach żelaznych według miejsca pochodzenia ująć się nie da.

<sup>43</sup>) W granicach obecnych.

53<sub>2</sub>, z Królewca 14, z Gdańska zaś 148 łodzi. W okresie 1903/07 przypadało jednak: wogóle z Niemiec 191<sub>6</sub> — z czego ze Szcz. 86<sub>2</sub>. z Król. 16<sub>6</sub> — z Gdańska tylko 136<sub>2</sub> łodzi<sup>44</sup>). Choć więc Gdańsk miał wielkie znaczenie, to przecież rozwój tego znaczenia leży w kierunku ujemnym, podczas gdy z innych centrów d. Niemiec w kierunku dodatnim<sup>45</sup>).

Podaliśmy fakty statystyczne, w każdym razie — jeśli byśmy nie chcieli wprost oświadczyć, że wykazują one stopniowy a istotny upadek Gdańska, to jednak — niezawodnie stwierdzające, że, Gdańsk mimo swego uprzywilejowanego przez przyrodę stanowiska przecież pozostawał znacznie w tyle w rozwoju gospodarczym. Podawanie<sup>46</sup>) jako jedynej przyczyny tego zjawiska: rozdział polityczny gdańskiego „hinterlandu” — jest w całości niesłuszne, gdyż to zjawisko w wyższym jeszcze stopniu powinno odbić się na rozwoju handlu Królewca. Dlatego samego upada też twierdzenie niektórych<sup>47</sup>) że polityka cłowa Bismarka zabiła handel gdański. Równomiernie stosowana, jak przystało w państwie konstytucyjnym, prędzej powinna się uwidocznic w Królewcu i Kłajpedzie. — Pozostaje tylko to jedno, tak wyraźne w rozbudowie dróg i w taryfach, że nie tę samą miarę stosowano w Prusach do Gdańska a do innych miast. Münsterberg oświadcza<sup>48</sup>) że rząd pruski zajmował nieprzychylnie dla Gdańska stanowisko do r. ok. 1880. W tym czasie miała nastąpić zmiana. Ponieważ jednak nie widzimy jej w statystyce handlu gdańskiego, była ta zmiana spóźnioną lub nie-szczera, a życie Gdańska dla Prus pozostało nadal celem wyczyszczenia sytuacji a nie troskliwą opieką choćby taką, jaka przynależy każdej jednostce w państwie równości wobec prawa. Właśnie za wyczyszczenia a nie za istotne dobro należy uważać powstanie w Gdańsku wielkiego przemysłu okrętowego i wojskowego<sup>1</sup>. Wyzyskano siły ludności i dogodność

<sup>44</sup>) Dany oparte na Rocznikach Izby prz.-handl. w Bydgoszczy

<sup>45</sup>) Dokładnie omówiono to w rozprawce cyt.: Gdańsk a kanał Bydgoski.

<sup>46</sup>) Tak podają wszyscy, którzy tylko rozważali braki rozwoju gospodarczego Gdańska.

<sup>47</sup>) Por. np. Damme P.: Danzig, sein Hafen u. sein Hinterland, Berlin, 1919. Str. 31.

<sup>48</sup>) l. c. str. 17.

terenu, gdzieindziej taką dogodność przeznaczając na miejsce handlu, jak to stało się w Hamburgu, Szczecinie i Królewcu<sup>49</sup>).

Z powyższych rozważań czyż nie jest słusznem przypuszczenie, że zachowało się dla Prusaków przez cały czas władzy ich w Gdańsku określenie tego miasta jako „*totalément étrangère*”, określenie wypowiedziane przez ideał dotychczasowych jeszcze Prus, Fryderyka II<sup>50</sup>).

<sup>49</sup>) Przecież i Elbląg miał prawie na olbrzymią wprost skalę rozwinięty przemysł okrętowy. A czy to wpłynęło na znaczenie tego miejsca jako portu handlowego? — Schichau'a doki w Gdańsku są filją elbląską.

<sup>50</sup>) Boas L.: Friedrichs d. Grossen Masnahmen zur Hebung der wirtsch. Lage Westpreussens. Jahresbericht d. Hist. Ges. für den Netzedistrikt, 1891; str. 56.