

Studia Maritima, vol. XXVIII (2015)

ISSN 0137-3587

DOI: 10.18276/sm.2015.28-10

*RYSZARD TECHMAN**

Szczecin

TRANZYT CZECHOSŁOWACKI W PORTACH UJŚCIA ODRY PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Słowa kluczowe: kontakty polsko-czechosłowackie, tranzyt towarów czechosłowackich przez port szczeciński, okres PRL

Streszczenie

Dla Czechosłowacji, państwa pozbawionego dostępu do morza, naturalną drogą wyjścia na Bałtyk była Odra i Szczecin. W okresie międzywojennym XX w. kraj nad Wełtawą, mimo otrzymania w traktacie wersalskim prawa do własnej strefy wolnocłowej w porcie szczecińskim oraz pozyskania na jego podstawie taboru rzecznej, nie wykorzystał w pełni szlaku odrzańskiego. Splot różnorodnych czynników spowodował, że Praga skierowała ekspansję handlową i tranzytową na porty Morza Północnego i Morza Śródziemnomorskiego, a zwłaszcza na Hamburg.

II wojna światowa przyniosła zmiany w politycznej i gospodarczej sytuacji Polski i Czechosłowacji. W wyniku przesunięć terytorialnych część dotychczasowych ziem niemieckich i Odra na zdecydowanej większości biegu znalazły się w granicach państwa polskiego. Zażegnanie konfliktu granicznego i względna normalizacja stosunków między obu państwami skutkowałą podpisaniem układu o przyjaźni i wzajemnej pomocy z 10 marca 1947 r. oraz późniejszej (4 lipca tego roku) konwencji o zapewnieniu współpracy gospodarczej. Ważną jej część stanowił układ komunikacyjny, który zapewniał Czechosłowacji wolny obszar celny w porcie szczecińskim oraz uprzywilejowaną

* Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie, archiwum.sg@strazgraniczna.pl.

pozycję w żegludze odrzańskiej. Umożliwiał także korzystanie z polskich portów morskich przez czechosłowacką flotę handlową na takich samych warunkach, jakim podlegały polskie jednostki pływające.

Następstwem układu komunikacyjnego była umowa między Czechosłowacją a Polską o dzierżawie terenów w porcie szczecińskim, zawarta 15 lipca 1949 r. Na jej mocy państwo znad Wełtawy otrzymało do własnej eksploatacji nabrzeże z przyległym terenem (300 m dł. i 100 m szer.). Dla wykorzystania odrzańskiego szlaku transportowego została powołana (12 maja 1948 r.) „Czechosłowacka Żegluga na Odrze”, z siedzibą we Wrocławiu i oddziałem w Szczecinie. Natomiast spedycję tranzytu czechosłowackiego przechodzącego przez porty polskie zmonopolizowała w końcu lat 40. XX w. spółka z o.o. „Spedrapid” w Gdyni (z oddziałami w Gdańsku i Szczecinie), której kapitał oraz władze stanowiły firmy polskie i czechosłowackie.

Po kilku zaledwie latach eksploatacji własnego rejonu przeładunkowego w porcie szczecińskim oraz przedsiębiorstwa armatorskiego na Odrze, które okazały się wyjątkowo nierentowne, Praga zrezygnowała ze względów ekonomicznych z ich utrzymywania. Nowy układ komunikacyjny między Polską a Czechosłowacją, zawarty 13 stycznia 1956 r., kładł kres istnieniu obcego obszaru portowego w Szczecinie oraz odrzańskiej spółki żegludowej. Co istotne, zniesienie obu agend nie tylko nie doprowadziło do spadku obrotów tranzytowych idących przez Szczecin, ale przeciwnie – przyniosło ich wzrost.

Szczecin odgrywał w następnych dekadach ważną rolę dla czechosłowackiego handlu zagranicznego. Nadodrzańskie miasto stało się wkrótce największym portem tranzytowym południowego sąsiada Polski, odbierając w 1958 r. palmę pierwszeństwa Hamburgowi. Szczeciński armator – Polska Żegluga Morska – znajdował się w czołówce przewoźników w eksporcie-imporcie ładunków czechosłowackich. Kraj znad Wełtawy korzystał także z produkcji szczecińskiego przemysłu okrętowego, skąd pochodziła część statków jego narodowego armatora. Wskazać również należy udział szkolnictwa morskiego Szczecina w przygotowaniu kadr oficerskich wspomnianego przedsiębiorstwa państwowego „Czechosłowacka Żegluga Morska”. Próby silniejszego związania organizacyjno-kapitałowego południowego sąsiada Polski z gospodarką morską Szczecina, podejmowane w latach 60., 70. i 80., nie przyniosły jednak pozytywnego rezultatu.

Przed II wojną światową ośrodki dyspozycyjne handlu zagranicznego Czechosłowacji, świadome położenia tego kraju na rozdrożu kilku ważnych dróg komunikacyjnych, wypracowały metody walki o przeładunki i przewozy morskie towarów tranzytowych. Polegały one na ekonomicznym wykorzystywaniu rywalizujących ze sobą obcych portów, zarządów kolejowych i przedsiębiorstw żegludowych. O obsługę bowiem obrotów handlowych państw Europy Środkowej toczyło się współzawodnictwo na trasach: północnej przez porty polskie,

zachodniej przez niemieckie i belgijsko-holenderskie, południowej przez Rijekę i Triest oraz południowo-wschodniej przez Dunaj i porty czarnomorskie. Rzeczpospolita nie dysponowała zatem bezspornym zapleczem tranzytowym RCS, gdyż państwo znad Wełtawy miało możliwość wyboru innych, alternatywnych szlaków transportowych swoich ładunków. Nie decydowało o tym wyłącznie położenie geograficzne i odległości przestrzenne, lecz również poziom oferowanych usług oraz ekonomiczne warunki ich realizacji¹.

W międzywojniu część portów południowego Bałtyku odegrała niemałą rolę dla pozbawionej morza Czechosłowacji. Spore zainteresowanie wzbudzał także Szczecin, położony korzystniej w stosunku do jej przemysłowego zaplecza niż niemiecki Hamburg, włoski Triest czy Gdańsk i Gdynia. Traktat wersalski dawał temu państwu prawo wydzierżawienia terenu wolnoćlowego w porcie szczecińskim oraz umożliwił pozyskanie taboru rzecznego, który po latach stanowił podstawę założenia odrzańskiej spółki żeglugi śródlądowej w Ostrawie². Splot politycznych i gospodarczych czynników spowodował jednak, że w Szczecinie nie została utworzona czechosłowacka strefa wolnoćlowa, barki i holowniki ostrawskiego armatora stopniowo przeszły z Odry na Łabę, a ekspansja handlowa Czechosłowacji skierowała się przede wszystkim na porty mórz: Północnego (głównie Hamburg) i Adriatyckiego (Triest i Rijeka)³.

Wojna światowa przyniosła zasadnicze zmiany polityczno-gospodarczej sytuacji Polski i Czechosłowacji, które znalazły się w sowieckim obszarze wpływów, ze wszystkimi tego konsekwencjami. W wyniku przesunięć terytorialnych część dotychczasowych ziem niemieckich i szlak odrzański na zdecydowanej długości swego biegu znalazły się po stronie polskiej. Władze Rzeczypospolitej wcześniej podjęły starania, by wykorzystać potencjalne korzyści tkwiące w usytuowaniu tej rzeki i portu szczecińskiego wobec naddunajskiego zaplecza. Jeszcze przed

¹ O. Ślampa, *Drogi i kierunki handlu morskiego Czechosłowacji*, „Technika i Gospodarka Morska” [dalej: TGM] 1962, nr 11, s. 322–323.

² Czechosłowackie Towarzystwo Akcyjne Żeglugowe na Odrze [Československá Plavební Akciová Společnost Oderská – ČSPSO] – założone w 1924 r. z udziałem kapitału państwowego oraz kapitału Witkowskich Zakładów Górniczo-Hutniczego Towarzystwa Akcyjnego, później też z kapitałem firmy Bata (1927–1930), a od 1935 r. Czechosłowackiego Towarzystwa Akcyjnego Żegluga na Łabie. Prowadziło żeglugę na Odrze i na niemieckich kanałach między Odrą a Łabą oraz realizowało połączenia między Szczecinem a Hamburgiem. Zob. B. Švarc, *Czechosłowacka żegluga śródlądowa na obszarze Europy Środkowej*, TGM 1974, nr 12, s. 745.

³ B. Dopierała, *Powiązania Szczecina z Czechosłowacją w dwudziestolecie międzywojennym*, „Przegląd Zachodni” 1961, nr 2, s. 307–311; tenże, *Zarys dziejów Odry, [w:] Odra i Nadodrze*, Warszawa 1976, s. 52–54; K. Beister, *Geneza czechosłowackiej strefy wolnoćlowej w Szczecinie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1949, nr 6, s. 176–178.

obradami konferencji poczdamskiej Warszawa roztaczała przed Pragą wizję tranzytu ze Skandynawią, zachęcała ją perspektywą oddania wielkich usług przez Szczecin, licząc między innymi na to, że praski rząd poprze polskie starania odnośnie do kształtu granicy zachodniej i uzyskania tego miasta. Czechosłowacja uchylała się jednak od oficjalnych deklaracji, czekając na rozwój wypadków⁴.

W tym czasie na brak poprawnych stosunków politycznych między obu państwami wyjątkowo silnie wpływał spór graniczny o Zaolzie oraz Ziemię Kłodzką, Raciborską i Głubczycką, oddziałujący równie negatywnie na podjęcie współpracy gospodarczej⁵. Polskie władze zdawały sobie sprawę z wagi dla Czechosłowacji tranzytu lądowego i morskiego przez terytorium Rzeczypospolitej, który stał się dla nich jednym z elementów przetargowych. Warunkowały więc uregulowanie całokształtu stosunków od obustronnych koncesji: czechosłowackiego zrzeczenia się pretensji granicznych oraz rozwiązania innych problemów politycznych w zamian za daleko idące przywileje gospodarcze i ustępstwa ze strony Polski (nie tylko portowo-żeglugowe)⁶. Należy jednak zauważyć, że decydenci w Czechosłowacji z początku sceptycznie patrzyli na możliwości tranzytu przez Polskę i bliższe związanie się ze Szczecinem, co wynikało również z niepewnej sytuacji politycznej miasta, radzieckiej w nim obecności i zniszczeń tutejszego portu⁷.

Rokowania między obu państwami prowadzone w Pradze w lutym 1946 r. dały Czechosłowacji możliwość przedstawienia wielu postulatów w dziedzinie komunikacyjnej, których realizacja pozwoliłaby temu państwu na szerokie wyjście nad morze. Przedstawiciele praskiego rządu wskazywali na znaczenie tranzytu kierowanego Odrą i kolejami do Gdańska, Gdyni oraz Szczecina, zauważając, że ich kraj mógłby spełniać rolę zaplecza dla nadbałtyckich portów Rzeczypospolitej oraz drogi łączącej polską komunikację z Europą Środkową

⁴ R. Techman, *Szczecin w aktach polskiej służby dyplomatycznej 1945–1950*, [w:] *50 lat Polski na Pomorzu Zachodnim. Polityka – społeczeństwo – kultura. Materiały z sesji naukowej (19–20 maja 1995)*, red. K. Kozłowski, E. Włodarczyk, Szczecin 1996, s. 65; tenże, *O sytuacji czechosłowackich przedsiębiorstw morskich w Polsce w połowie lat 50. XX w.*, „Teki Archiwalne”, seria nowa, [Warszawa] 2006, t. 9 (31), s. 243; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w stosunkach polsko-czechosłowackich 1945–1950*, [w:] *Historia lux veritatis, Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Zdzisławowi Chmielewskiemu z okazji 60. rocznicy urodzin*, Szczecin 2002, s. 373; A. Szczepańska, *Warszawa – Praga 1948–1968. Od nakazanej przyjaźni do kryzysu*, Szczecin 2011, s. 187.

⁵ Szeroko o tym: M.K. Kamiński, *Polsko-czechosłowackie stosunki polityczne 1945–1948*, Warszawa 1990.

⁶ M.K. Kamiński, dz. cyt., s. 347; Techman, *Szczecin w aktach...*, dz. cyt., s. 65–66; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w stosunkach...*, dz. cyt., s. 373.

⁷ R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 244.

i Południowo-Wschodnią. Praga domagała się zwłaszcza swobodnej żeglugi na Odrze po jej umiędzynarodowieniu, tudzież strefy wolnocłowej w Szczecinie, czyli właściwie urzeczywistnienia stanu gwarantowanego niegdyś przez traktat wersalski⁸.

W pierwszych miesiącach 1947 r. nastąpiło wyraźne zbliżenie w stosunkach politycznych polsko-czechosłowackich, które ostatecznie pieczętował układ o przyjaźni i wzajemnej pomocy, zawarty w Warszawie 10 marca tego roku. Pozostawiał on wprawdzie do uregulowania zagadnienie wzajemnych roszczeń terytorialnych, lecz zapowiadał pogłębienie współpracy kulturalnej i gospodarczej w drodze specjalnych umów. Rząd polski w zamian za jego podpisanie zrewidował faktycznie swój niechętny od jakiegoś czasu stosunek do nawiązania ściślejszych kontaktów ekonomicznych z Czechosłowacją, co siłą rzeczy przełamało impas w rozmowach na temat wykorzystania Odry i Szczecina⁹.

W kwietniu 1947 r. zainaugurowano w Pradze polsko-czechosłowackie rokowania gospodarcze, podczas których został opracowany szeroki wachlarz umów dotyczących m.in.: handlu, dostaw inwestycyjnych, spraw finansowo-płatniczych, przemysłu, rolnictwa i leśnictwa. Wynikiem wielotygodniowych prac stała się konwencja o zapewnieniu współpracy gospodarczej między Polską a Czechosłowacją, podpisana 4 lipca tego roku. Aby wykorzystać możliwości transportowe obu państw w odniesieniu do przywozu, wywozu i tranzytu na lądzie, morzu i rzekach, został zawarty układ komunikacyjny, który stanowił załącznik do wspomnianej konwencji. Zapewniał on Czechosłowacji szerokie uprawnienia w porcie szczecińskim, gdzie miał być utworzony wolny obszar celny, oraz uprzywilejowaną pozycję w żegludze odrzańskiej. Umożliwiał temu państwu korzystanie z portów morskich Rzeczypospolitej w zakresie handlu zagranicznego, organizowania baz żeglugowo-technicznych dla czechosłowackiej floty handlowej, powoływania wspólnych przedsiębiorstw usługowych itp.¹⁰

⁸ M.K. Kamiński, dz. cyt., s. 194–195; L. Kulíková, *Československo-polské hospodářské styky před uzavřením spojenecké smlouvy (květen 1945 – březen 1947)*, „Slovanské Historické Studie” 1992, 18, s. 228; T. Marczak, *Granica zachodnia w polskiej polityce zagranicznej w latach 1944–1950*, Wrocław 1995, s. 502; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*, Szczecin 1991, s. 174–176.

⁹ M.K. Kamiński, dz. cyt., s. 311–312, 347; K. Kořalková, *Československo-polské vztahy 1945–1961*, Praha 1962, s. 22–26; R. Techman, *Szczecin w aktach...*, dz. cyt., s. 66.

¹⁰ J. Zintel, *Układ komunikacyjny polsko-czechosłowacki*, „Gospodarka Morska” 1948, nr 1, s. 68–72; J. Skodlarski, *Procesy integracyjne w polsko-czechosłowackich stosunkach gospodarczych (1947–1949)*, Acta Universitatis Lodzianensis, „Nauki Ekonomiczne i Socjologiczne” 1979, seria III, nr 39, s. 25 i n.; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polskiej...*, dz. cyt., s. 181–187; A. Szczepańska,

Układ komunikacyjny z lipca 1947 r., będący formalnym wyrazem zacieśnienia więzów gospodarczych między obu krajami, stworzył podstawy prawne do współpracy tranzytowej. Towary czechosłowackie uzyskały swobodny przepływ przez porty Rzeczypospolitej i miały być traktowane na równi z polskimi, na obie strony nałożono konieczność podjęcia starań w celu przygotowania stosownych taryf, uruchomienia przewozów tranzytowych, opracowania ich programów itd.¹¹ Należy jednak dodać, że w niewielkim zakresie, rok przed wspomnianym układem, dokonano pierwszych przeładunków towarów czechosłowackich w portach Gdańsk i Gdynia. W związku z potrzebą ochrony interesów własnego handlu zagranicznego, odczuwającego duży niedorozwój aparatu przeładunkowo-usługowego, a zarazem prowadzenia określonej polityki wobec Czechosłowacji, wielkość tranzytu morskiego tego kraju była wtedy limitowana kontyngentami na przeładunek rudy szwedzkiej i pirytów. Po unormowaniu stosunków ograniczenia te przestały obowiązywać, czego przykładem była umowa tranzytowa na przewóz tych surowców ze Skandynawii w wysokości 1150 tys. ton, zawarta w styczniu 1948 r. Ujmowała ona dotychczasowe nieskoordynowane przewozy w ramy planowanego tranzytu¹².

Wynik rokowań gospodarczych w Pradze z połowy 1947 r. stawiał polskie porty w uprzywilejowanej sytuacji w zmaganiach o tranzyt RCS. Wprawdzie wzrostem produkcji i rozwojem handlu zagranicznego tego kraju żywo interesowały się liczne porty europejskie, niemniej ich przejściowe trudności związane z ogólną sytuacją powojenną stwarzały przez krótki czas dla Gdańska i Gdyni korzystne okoliczności. Główny konkurent – Hamburg – dopiero wchodził do poważnej walki o tranzyt czechosłowacki, Rijeka nie była do tego w ogóle przygotowana, a Rotterdam miał ograniczone możliwości, gdyż Czechosłowacja kierowała doń wprawdzie cenną drobnicę, lecz dostarczaną transportem samochodowym, który nie zapewniał wielkich przewozów. Z kolei możliwości polskich portów ograniczały wysokie frachty kolejowe, niedostateczne wyposażenie techniczne, nieliczna sieć linii regularnych, a także tradycjonalizm czeskich

dz. cyt., s. 165–166, 183 i n.; tenże, *Rejon czechosłowacki w porcie szczecińskim w latach 1949–1956*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2006, z. 3, s. 49 i n.

¹¹ Archiwum Państwowe w Szczecinie [dalej: APS], Szczeciński Urząd Morski [dalej: SUM], 100, Tekst układu komunikacyjnego – założenie nr 6 do konwencji gospodarczej, 4 VII 1947.

¹² Archiwum Akt Nowych w Warszawie [dalej: AAN], Ministerstwo Żeglugi [1947–1957] [dalej: MŻ [1947–1957]], 598, s. 3–5, 28; A. Szczepańska, *Warszawa – Praga...*, dz. cyt., s. 186.

importerów i eksporterów, przywiązanych z różnych względów do starych dróg tranzytowych¹³.

Położenie geograficzne wobec zaplecza Europy Środkowo-Wschodniej, zmiana systemów społeczno-ustrojowych i rozpad dotychczasowych stosunków handlowo-transportowych regionu (determinujący w oczywisty sposób potrzebę bliższej współpracy gospodarczej między państwami obozu socjalistycznego) kreowały miejsce Szczecina jako naturalnego i dogodnego portu tranzytowego Czechosłowacji¹⁴. Ciężył do niego przemysł północnej i środkowej części tego kraju, a nawet odleglejsze zagłębie morawsko-ostrowskie. Dla sfer gospodarczych w Pradze był on najbliższym oddalonym od granic ich państwa portem, co miało wpływ na wysokość kosztów transportu (frachty), umożliwiał także wykorzystanie Odry, połączonej z Czechami albo trasą kolejową (z Koźła, Gliwic), albo kanałami niemieckimi i dalej Łabą.

Rozwój portu szczecińskiego był w latach 40. uważnie śledzony w Czechosłowacji, nie tylko na podstawie informacji prasowych, ewentualnie słabej jeszcze akwizycji polskiej za granicą, lecz bezpośrednich i licznych wizyt przedstawicieli gospodarki tego kraju. Patrzyły one na Szczecin właściwie li tylko z ekonomicznego i eksploatacyjnego punktu widzenia: wysokości taryf, kosztów transportu, możliwości przeładunkowych, połączeń żeglugowych ze światem¹⁵. Obraz takiego podejścia dawały przede wszystkim negocjacje ze stroną polską, która często była w trudnym położeniu, gdyż Czesi, mając do dyspozycji kilka dróg tranzytowych, skutecznie zmuszali do obniżania kosztów przeładunku i przewozu swoich towarów¹⁶.

Tranzyt czechosłowacki przechodził w 1947 r. głównie przez Gdańsk i Gdynię (łącznie 726,8 tys. t), następnie Hamburg (528,2 tys. t), Rotterdam (324 tys. t), Triest (164 tys. t), oraz Antwerpię (110 tys. t) i Amsterdam (89 tys. t). Po zniszczeniach wojennych i utracie suwerenności nad częścią swojego obszaru (strefa radziecka) Szczecin dopiero zaczynał obsługę ruchu tranzytowego, przeładowując niecałe 8,8 tys. t masy towarowej RCS. Były to wtedy tylko dwa rodzaje ładunków – w eksporcie żelazo i wyroby metalowe (4287 t), natomiast w imporcie ruda

¹³ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej [dalej: MŻiGW], 16/5, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché do spraw żeglugi i portów w Pradze.

¹⁴ J. Stanielewicz, *Udział i rola ładunków tranzytowych w obrotach portu szczecińskiego od połowy XIX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1988, z. 1/2, s. 265; tenże, *Tranzyt jako czynnik rozwoju zespołu portowego Szczecin-Świnoujście*, TGM 1988, nr 6, s. 246.

¹⁵ AAN, MŻ [1947–1957], 494, s. 270–271.

¹⁶ Tamże, s. 337–338.

żelaza (4075 t) oraz garbniki (400 t). Tranzyt zapoczątkował parowiec szwedzki Vega, który wyszedł z portu szczecińskiego 9 maja 1947 r., zabierając do Sztokholmu ładunek 1409 t wyrobów żelaznych południowego sąsiada Polski. W ten sposób Czechosłowacja rozpoczęła swój eksport przez Szczecin. Natomiast 26 września tego roku statek Maria Hans ze Szwecji zainaugurował w ujściu Odry import rudy skandynawskiej do kraju nad Weltawą¹⁷.

Przez pierwszy okres eksploatacji dawała o sobie znać pewna dyskryminacja ośrodka portowego nad Odrą, głównie przez polskie firmy importowo-eksportowe oraz prywatne sfery portowe, które preferowały Gdańsk i Gdynię. Także administracja morska zmierzała (bez powodzenia) do wzmocnienia obu portów, nalegając na resort morski, by zrównał w taryfie kolejowej odległości między RCS a portami wschodniego i zachodniego wybrzeża Polski, co godziło w rozpoczęty proces aktywizacji portu szczecińskiego. Z kolei spedytorzy z Pragi z racji nawiązanych jeszcze w przedwojniu kontaktów trzymali się kurczowo wypróbowanych portów i linii żeglugowych (skąd czerpali stosowne opusty i rabaty) południowej i zachodniej Europy. Temu postępowaniu nawet przychylnie do tranzytu przez Polskę czynniki miarodajne w czechosłowackim Ministerstwie Handlu Zagranicznego nie były w stanie skutecznie przeciwdziałać¹⁸.

Ograniczona siła przyciągania do portu szczecińskiego ładunków tranzytowych wynikała przede wszystkim z trwającej odbudowy ze zniszczeń wojennych, skromnych możliwości przeładunkowych (niewystarczającego wyposażenia w urządzenia dźwigowe i powierzchniowo-składowo-magazynowe), słabości aparatu usługowego, radzieckiej obecności na znacznej części jego terenu, trudności związanych z niedostateczną głębokością akwenów portowych i drogi wodnej z Bałtykiem, a wreszcie z braku stałych połączeń liniami żeglugowymi z różnymi kontynentami. Dużym problemem akwizycyjnym były mało elastyczne i nietanie taryfy przewozowe oraz spore koszty obsługi, mniej korzystne niż w największych portach europejskich¹⁹.

¹⁷ Tamże, 496, s. 18; R. Techman, *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1947*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2002, z. 2, s. 233, 235, 255; [b.a.], *S/s „Vega” był pierwszy...*, dz. cyt., „Głos Szczeciński” [dalej: GS] 11 V 1962.

¹⁸ A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polityce...*, dz. cyt., s. 211; AAN, Ministerstwo Handlu Zagranicznego [dalej: MHZ], 92/27, Uwagi przedstawiciela Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe w Pradze, 5 III 1949.

¹⁹ AAN, MŻ [1947–1957], 494, s. 272–273; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polityce...*, dz. cyt., s. 205 i n.

W marcu 1948 r. Praga sformułowała na użytek Polski credo swojej polityki tranzytowej. Deklarowała pełne poparcie dla rozwoju dużych portów polskiego wybrzeża, ale z zastrzeżeniem, że uczyni to jedynie kosztem ich zachodnio-europejskich odpowiedników, co faktycznie nie eliminowało portów niemieckich. Potwierdzała dalsze zainteresowanie usługami Rijeki oraz Triestu, uzasadniając to „zasadą używania przede wszystkim dróg naturalnych”, by w ten sposób podkreślić znaczenie żeglugi na Dunaju. Korzystanie z portów polskich uzależniała jednak od wysiłków na rzecz uznania ich za tzw. bazowe, wprowadzenia niskich stawek przeładunkowych i przewozowych, stworzenia regularnych linii żeglugowych²⁰.

Niemiecki kierunek handlu zagranicznego Czechosłowacji nie przestał być aktualny, czego wyrazem było utworzenie w Hamburgu na początku 1948 r. towarzystwa kilku firm spedycyjnych „Czechoslovak Forwarding Agency”, które posiadało monopol na tranzyt tego państwa²¹. Zgodnie zatem z przedwojenną tradycją polityka czechosłowacka nadal trzymała się rozmaitych dróg tranzytowych, by zapewnić sobie ekonomiczne korzyści, czego nie gwarantował jeden szlak transportowy. Polski resort spraw zagranicznych zauważał w kwietniu 1949 r., że trudności w rozwoju tranzytu przez polskie porty stwarzał nie tylko brak uregulowania sprawy taryf kolejowych, ale też „nadmierna ostrożność i tradycjonalizm Czechów; ostrożność ta objawia się m.in. tym, że gdy nawiązywali z nami ściślejszą współpracę na jakimś odcinku, starali się częściowo zachować dawne kontakty z konkurentami, traktując to jako kontrolę wobec nas”²².

W tym też okresie strona czechosłowacka uskarżała się na niedostateczną obsługę tranzytu morskiego przez wszystkie polskie porty, a zwłaszcza przez Szczecin. Także porównanie kosztów transportów w obcych oraz polskich portach z reguły wypadało na niekorzyść tych ostatnich, zwłaszcza gdy pod uwagę brano był Hamburg. Pomimo zastosowania zniżek na rudę i piryty, polska taryfa tranzytowa nie była, jako droższa, czynnikiem akwizycyjnym. Konkurencja Łaby, tańsze drogi do Skandynawii przez Sassnitz–Trelleborg niż przez Odra Port–Trelleborg (połączenia promowego uruchomionego w lutym 1948 r.) oraz

²⁰ *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1948*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2003, z. 3, s. 228–229.

²¹ AAN, MŻ [1947–1957], 508, Pismo MŻ, 20 III 1948.

²² Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie, z. 15, t. 71, s. 27.

transport samochodowy między Czechosłowacją a Holandią składały się na niedostateczny dopływ ładunków tranzytowych do polskich portów²³.

Akwizycję na rzecz kierowania ich do Polski prowadziło wówczas w Pradze Przedstawicielstwo Kolei i Portów oraz reprezentant największego armatora, Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe SA. Sprzyjały one jednak bardziej ośrodkom morskim wschodniego wybrzeża niż Szczecinowi, który z kolei lepiej promował w Skandynawii morski attaché handlowy w Sztokholmie. Jednym z ważniejszych jego celów była walka o obniżenie frachtów za przewozy rudy dla Polski i RCS oraz powstrzymanie działań dyskryminujących port szczeciński, objawiających się żądaniem wyższych stawek frachtowych i ubezpieczeniowych, „niechęcią” armatorów, brakiem ich zaufania, a więc trudnościami w uzyskiwaniu tonażu dla portu ujścia Odry²⁴.

Spedycję tranzytu czechosłowackiego przechodzącego przez porty polskie drogami rzecznyymi, morskimi i lądowymi zmonopolizowała w końcu lat 40. mieszana, polsko-czechosłowacka spółka z o.o. „Spedrapid” w Gdyni (z oddziałami w Gdańsku i Szczecinie), której kapitał oraz władze tworzyły wtedy firmy: C. Hartwig Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej w Warszawie oraz „Metrans” Czechosłowacka Spółka Akcyjna dla Międzynarodowej Spedycji w Pradze²⁵. Początki placówki obsługującej czechosłowacki tranzyt w Szczecinie sięgają do utworzonej w pierwszych miesiącach 1947 r. prywatnej agencji maklerskiej „Kotwa” (kierownik Witold Talarczyk), która klarowała pierwsze statki z towarami tranzytowymi tego państwa. Po likwidacji „Kotwy” w 1948 r. jej kierownik organizował (i stanął na czele) oddział „Spedrapidu” w Szczecinie²⁶.

W okresie planu trzyletniego, obejmującego lata 1947–1949, tranzyt portowy w Rzeczypospolitej wzrastał stosunkowo wolno, z 735,2 tys. t do 1157,2 tys. t. Szczecin, po zakończeniu wstępnej fazy odbudowy – i mimo wielu jeszcze przeszkód natury zewnętrznej i wewnętrznej – nadrabiał straty w stosunku do portów wschodniego wybrzeża. Wykazywał większą od nich dynamikę wzrostu tranzytu czechosłowackiego, który stanowił wówczas niemal 90% wszystkich

²³ AAN, MHZ, 92/27, Pismo Dep. Trakt. MHZ do Rady Współpracy Gospodarczej Polsko-Czechosłowackiej, notatka w sprawie tranzytu czechosłowackiego przez Polskę i porty polskie, 5 III 1949.

²⁴ AAN, MŻ [1947–1957], 425, s. 2; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polityce...*, dz. cyt., s. 209–210.

²⁵ K. Letke, *25 lat polsko-czechosłowackiej spółki spedycyjnej „Spedrapid”*, TGM 1974, nr 2, s. 79.

²⁶ *Encyklopedia Szczecina*, t. 1, s. 24, Suplement 1, s. 265–266; [b.a.], *S/s „Vega” był pierwszy...*, dz. cyt.

zagranicznych ładunków przechodzących przez port szczeciński. W tym czasie przeładunki towarów RCS wzrosły blisko pięćdziesięciokrotnie: z 8,8 tys. t w 1947 r. do 408 tys. t w 1949 r. Co więcej, port w ujściu Odry osiągnął ponad jedną trzecią obrotów Czechosłowacji w portach polskich razem wziętych (35,3%) – wyprzedził Gdańsk, a jedynie minimalnie uległ Gdyni (zob. tab. 1 i 2). Większy napływ ładunków tranzytowych tego państwa wynikał z zaoferowania lepszych niż wcześniej warunków ekonomicznych i jeszcze niedostatecznie silnej konkurencji innych portów europejskich.

Tabela 1. Tranzyt czechosłowacki w obrotach portów Szczecin-Świnoujście w latach 1947–1970

Lata	Całkowity obrót portowy (łącznie z tranzytem)	Tranzyt				
		ogółem		czechosłowacki		
		ładunki	udział w obrotach portów	ładunki	udział w obrotach portów	udział w tranzycie
		tys. t	%	tys. t	%	%
1947	766,0	37,0	4,8	8,8	1,1	23,8
1948	3315,5	247,5	7,5	236,8	7,1	95,7
1949	4807,3	446,3	9,3	407,9	8,5	91,4
1950	5195,5	637,7	12,3	556,7	10,7	87,3
1951	5601,5	537,6	9,6	384,6	6,9	71,5
1952	5269,7	712,9	13,5	410,8	7,8	57,6
1953	5917,5	865,3	14,6	317,9	5,4	36,7
1954	6280,7	1243,8	19,8	469,5	7,5	37,7
1955	6772,6	1294,8	19,1	676,7	10,0	52,3
1956	6055,0	1053,8	17,4	664,8	11,0	63,1
1957	5379,1	1518,6	28,2	882,2	16,4	58,1
1958	6335,6	1786,1	28,2	1151,1	18,2	64,4
1959	7339,6	2283,0	31,1	1614,8	22,0	70,7
1960	8818,1	3051,6	34,6	1901,6	21,6	62,3
1961	9020,0	3027,1	33,6	2358,5	26,1	77,9
1962	9989,0	3035,6	30,4	2031,8	20,3	66,9
1963	9547,6	2627,1	27,5	1828,7	19,1	69,6
1964	11 032,6	3056,5	27,7	2339,0	21,2	76,5
1965	11 499,1	3213,3	27,9	2490,2	21,6	77,5
1966	11 462,8	2907,2	25,4	2148,6	18,7	73,9
1967	11 633,0	2816,3	24,2	2024,2	17,4	71,9
1968	13 854,8	2564,0	18,5	1934,5	14,0	75,4
1969	14 472,3	2426,3	16,8	1769,4	12,2	72,9
1970	16 494,5	3064,5	18,6	1956,7	11,9	63,8
Razem	196 859,4	44 453,9	22,6	30 565,8	15,5	68,8

Źródło: zestawiono na podstawie statystyki zawartej w opracowaniu *Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 roku*, red. B. Dziedziul, Warszawa–Poznań 1975, s. 332–333, 336. Poprawiono dane za 1947 r., gdyż przeładunek czechosłowackich ładunków tranzytowych wyniósł wówczas 8,8 tys. t, a nie 8,4 tys. t.

Na progu nowego dziesięciolecia (1950 r.) Szczecin przeładował ponad pół miliona ton towarów czechosłowackich (38,7% wielkości wszystkich portów), stając się największym w Polsce portem tranzytu RCS. Na krótko wprawdzie, tylko w 1954 r., utracił palmę pierwszeństwa na rzecz Gdyni, by w kolejnych latach, do podziału Czechosłowacji na dwa państwa (1993 r.), przodować w rywalizacji polskich portów o tranzyt południowego sąsiada Polski.

Tabela 2. Udział Szczecina-Świnoujścia w przeładunkach czechosłowackich towarów tranzytowych przez porty polskie w latach 1947–1970

Lata	Gdańsk		Gdynia		Szczecin-Świnoujście*		Ogółem	
	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%
1945	–		–		–		–	100
1946	·		·		–		131,0	– „ –
1947	376,7	51,2	350,1	47,6	8,8**	1,2	735,6	– „ –
1948	477,2	43,3	389,5	35,3	235,8	21,4	1102,5	– „ –
1949	333,6	28,8	415,6	35,9	408,0	35,3	1157,2	– „ –
1950	407,9	28,3	475,2	33,0	556,7	38,7	1439,8	– „ –
1951	374,2	30,7	458,4	37,7	385,0	31,6	1217,6	– „ –
1952	206,0	20,8	375,3	37,8	410,7	41,4	992,0	– „ –
1953	222,3	28,7	235,5	30,3	317,8	41,0	775,6	– „ –
1954	414,9	29,7	515,1	36,8	469,0	33,5	1399,0	– „ –
1955	391,0	24,7	514,1	32,5	675,9	42,8	1581,0	– „ –
1956	453,1	30,2	385,4	25,6	664,8	44,2	1503,3	– „ –
1957	373,5	25,1	234,9	15,8	881,5	59,1	1489,9	– „ –
1958	300,8	16,7	353,2	19,6	1150,8	63,7	1804,8	– „ –
1959	347,9	14,8	402,7	17,1	1601,8	68,1	2352,4	– „ –
1960	290,3	10,7	509,7	18,9	1901,6	70,4	2701,6	– „ –
1961	507,2	15,4	437,0	13,2	2358,5	71,4	3302,7	– „ –
1962	504,5	16,4	550,7	17,8	2031,8	65,8	3087,0	– „ –
1963	473,8	15,4	772,5	25,1	1828,7	59,5	3075,0	– „ –
1964	586,5	14,5	1119,7	27,7	2339,0	57,8	4045,2	– „ –
1965	243,2	7,3	585,7	17,7	2490,2	75,0	3319,1	– „ –
1966	409,1	12,6	711,1	21,7	2148,6	65,7	3268,8	– „ –
1967	542,0	16,5	733,6	22,2	2024,2	61,3	3299,8	– „ –
1968	415,7	13,3	771,7	24,7	1934,5	62,0	3121,9	– „ –
1969	628,7	20,0	738,6	23,6	1769,3	56,4	3136,6	– „ –
1970	402,1	12,7	536,1	16,9	2235,7	70,4	3173,9	– „ –

* Między danymi tej tabeli a poprzedniej występują pewne różnice (zob. np. 1970 r.).

** W innych źródłach 3,6 tys. t. a całość 730,4 tys. t.

Źródło: statystyka dla lat 1945–1959 – *Morski rocznik statystyczny*, Gdynia 1960, tab. 24, s. 43–44; dane za okres 1960–1969 – „Technika i Gospodarka Morska” 1961, nr 2, s. 58; 1962, nr 3, s. 92; 1963, nr 2, s. 59; 1964, nr 3, s. 92; 1965, nr 2, s. 71; 1969, nr 2, s. 87; 1970, nr 2, s. 91; 1971, nr 3, s. 138; dane za 1966 r. – AAN, MŻ [1960–1974], 41/9, Materiały na posiedzenie Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej, 24 X 1970.

Pozytywny wpływ na zbliżenie tranzytowe obu krajów miała z początku budowa czechosłowackiego rejonu portowego w Szczecinie, budząca duże zainteresowanie władz i kół gospodarczych w Pradze. W następstwie układu komunikacyjnego Czechosłowacja i Polska zawarły 15 lipca 1949 r. umowę o dzierżawie terenów w porcie szczecińskim, na podstawie której państwo z nad Wełtawy otrzymało do własnej eksploatacji jedno nabrzeże z przyległym terenem (całość 100 m szer. i 300 m dł.). Rząd polski widział w powstaniu obcego rejonu wkład Czechosłowacji w odbudowę zniszczonego przez wojnę portu szczecińskiego, chociaż liczył bardziej na to, że będzie ona teraz szerszym strumieniem kierowała do Polski swoją masę tranzytową. Stronie czechosłowackiej chodziło zaś o pozyskanie bazy morskiej nad Bałtykiem, która w połączeniu z arterią transportową Odry stworzyłaby warunki dla ewentualnej organizacji floty morskiej i zaspokojenia potrzeb handlu zagranicznego²⁷.

W końcu lat 40. XX w. sprawy rejonu czechosłowackiego przekroczyły fazę uzgodnień międzypaństwowych i weszły w etap robót budowlano-instalacyjnych, który trwał ponad półtora roku. Czechosłowacja zainwestowała niemałe sumy w budowę dwóch magazynów, placu składowego, budynku administracyjnego, kilku torów kolejowych oraz w postawienie dwóch dźwigów do przeładunku towarów. Różnego rodzaju trudności spowodowały, że eksploatacja (zarząd sprawował „Metrans”) została rozpoczęta dopiero w pierwszych dniach marca 1952 r. Sytuacja była o tyle skomplikowana, że w tym okresie oba państwa inaczej interpretowały zawarte wcześniej porozumienia i umowy, każde na swój sposób. Rząd czechosłowacki właściwie ze względów prestiżowych chciał utrzymać samodzielność eksploatacyjną rejonu, natomiast Warszawa (negatywnie oddziaływał tu przykład autonomicznej strefy radzieckiej) czyniła starania, by maksymalnie ją ograniczyć²⁸.

Rejon zapewniał przeładunek i składowanie niewielu transportów idących do i z RCS, których gros przejęły wkrótce polskie nabrzeża w Szczecinie (zob. tab. 3). Ten mały w końcu obszar portowy nie był zasilany dodatkową masą tranzytową ściągniętą z obcych portów (a to przede wszystkim uwzględniała w planach strona polska), lecz otrzymywał ładunki właściwie kosztem portu

²⁷ W. Jastrzębowski, *Rejon czechosłowacki w Szczecinie*, „Gospodarka Morska” 1949, z. 3, s. 304–310; J. Skodlarski, dz. cyt., s. 120–121; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polityce...*, dz. cyt., s. 190–191; tenże, *Szczecin w stosunkach...*, dz. cyt., s. 377 i n.; R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, s. 246 i n.; A. Szczepańska, *Rejon czechosłowacki...*, dz. cyt., s. 50 i n.

²⁸ R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 247.

szczecińskiego. Oderwany od jego gospodarki, nie zorganizował sobie stałej i systematycznej podaży towarów, co najczęściej powodowało przestoje urządzeń przeładunkowych i siły roboczej lub cykliczne spiętrzenia prac²⁹.

Tabela 3. Eksploatacja rejonu czechosłowackiego w porcie szczecińskim w latach 1952–1954

Wyszczególnienie	1952		1953		1954	
	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%
Przeładunki towarów czechosłowackich przez Zarząd Portu Szczecin	278,6	67,8	229,1	73,5	383,9	81,9
Przeładunki rejonu RCS	132,2	32,2	82,5	26,5	84,6	18,1
Obrót całkowity ładunków czechosłowackich w porcie szczecińskim	410,8	100,0	311,6	100,0	488,5	100,0

Źródło: AAN, Ministerstwo Finansów, 21/344, Notatka Departamentu Eksploatacji Ministerstwa Żeglugi pt. „Sytuacja przedsiębiorstw czechosłowackich w Polsce”;²⁹ R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 255.

W pierwszym (niepełnym) roku funkcjonowania (1952) rejon czechosłowacki przyjął 132 tys. t, z czego ponad 116 tys. t stanowił import i niemal 16 tys. t – eksport. Na obrót składały się ładunki masowe, ruda i apatyty (prawie 104 tys. t), oraz drobnica – nieco więcej niż 28 tys. t³⁰. Z każdym następnym rokiem wielkość przeładunków malała i w 1954 r. wyniosła niecałe 20% ładunków tranzytowych RCS przechodzących przez Szczecin. Wysokie koszty utrzymania, niewielka ilość towarów, niekorzystna sytuacja finansowa po wprowadzeniu reformy walutowej w Polsce miały ogromny wpływ na dużą deficytowość rejonu, który był sztucznie podtrzymywany dotacjami z Pragi. Przeładunki towarów czechosłowackich w polskiej części portu szczecińskiego były przy zastosowaniu korzystnej dla obcych państw Jednolitej Taryfy Tranzytowej (weszła w życie w listopadzie 1951 r.) nawet pięć razy tańsze niż te, które obsługiwało obce nabrzeże³¹.

Okres stalinowski, o którym teraz mowa, a ściślej lata 1951–1953, charakteryzował się generalnie dużym spadkiem czechosłowackich ładunków tranzytowych

²⁹ AAN, MŻ [1947–1957], 751, s. 34.

³⁰ APS, Polska Żegluga Morska [dalej: PŻM], 72, Opracowanie „Zagadnienie tranzytu” na Kolegium Ministerstwa Żeglugi, [luty 1953]. Dane te różnią się niewiele od podanych w tabeli 3.

³¹ AAN, Ministerstwo Finansów, 21/344, Notatka Departamentu Eksploatacji Ministerstwa Żeglugi pt. „Sytuacja przedsiębiorstw czechosłowackich w Polsce”;²⁹ R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 247, 255.

w polskich portach: z 1,4 mln t (1950 r.) do mniej niż 0,8 mln t (1953 r.), co w przypadku Szczecina oznaczało ich obniżenie o 57,1% (z 556,7 tys. t do 317,8 tys. t). Był to czas wielkich napięć na arenie międzynarodowej (tzw. zimna wojna, wojna w Korei itd.), izolacji gospodarczej państw socjalistycznych od kapitalistycznego rynku towarowego, który przyniósł znaczne skurczenie się stosunków handlowych Czechosłowacji z zagranicą i obrotów Polski z krajami zachodnimi³².

Szczecin był dla Czechosłowacji przede wszystkim portem przeładunków towarów masowych, co wynikało zwłaszcza z braku dostatecznej ilości nabrzeży drobnicowych, odpowiednich urządzeń i magazynów oraz niedostatku połączeń żeglugowych (zaledwie kilku) ze światem, a tym samym mniejszych tzw. okazji załadowniczych (liczby miesięcznych odjazdów statków), niż w Gdyni, nie mówiąc o portach zachodniej Europy. Na przykład w 1952 r. tranzyt tego kraju obejmował w porcie szczecińskim 75% tzw. masówki (głównie rudy żelaza w imporcie), a tylko 1/4 przypadała na drobnicę. Taki sam rezultat odnotowano dokładnie dekadę później (1962 r.), lecz dwa lata wcześniej (1960) wynik był o wiele gorszy, bo towary drobnicowe stanowiły jedynie 18%. Choć później te proporcje uległy poprawie na korzyść tej ostatniej (drobnica szczecińska najczęściej nie była jednak typowa, gdyż składała się np. w eksporcie z tarcicy i cukru), to jednak nie przekroczyła ona połowy ładunków. Tranzyt, który szedł przez Szczecin, odpowiadał przystosowaniu tego portu do przeładunków określonego rodzaju towarów i był wyrazem trudności w ekspedycji drobnicy, stanowiącej typowy ładunek żeglugi regularnej³³.

Usługi tranzytu lądowo-morskiego na rzecz Czechosłowacji nie były w tym czasie prawnie uregulowane. Zagadnienie to rozwiązywało na kilka lat tzw. Porozumienie Międzyrządowe z 14 lipca 1954 r., w którym ustalono warunki współpracy w zakresie obsługi transportowej w polskich portach i w przewozie statkami Polskiej Marynarki Handlowej. Z czasem jednak część jego postanowień straciła na aktualności, względnie wymagała rewizji, gdyż nie odpowiadały ani polskiej, ani czechosłowackiej stronie. Dotyczyło to m.in. różnego rodzaju

³² AAN, MZiGW, 16/5, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché do spraw żeglugi i portów w Pradze; APS, PZM, 72, Opracowanie „Zagadnienie tranzytu” na Kolegium Ministerstwa Żeglugi [luty 1953]; tamże, Polska Izba Handlu Zagranicznego – Oddział Morski w Szczecinie [dalej: PIHZ-OM], 77, „Krytyka tymczasowej organizacji tranzytu przez Polskę”, oprac. J. Michalik [1954].

³³ APS, PZM, 72, Opracowanie „Zagadnienie tranzytu” na Kolegium Ministerstwa Żeglugi [luty 1953]; A. Bellwon, K. Letke, *O racjonalny podział tranzytu pomiędzy porty polskie*, TGM 1960, nr 11, s. 339.

rozliczeń finansowych, udziałów wolnodewizowych we frachtach morskich i zasad ich płatności³⁴.

Po spadkach z początku dekady, w szczególnym okresie tzw. zimnej wojny, w kolejnych latach (1954–1956), do czasu względnego uspokojenia na rynkach międzynarodowych, przeładunki czechosłowackich towarów tranzytowych w Polsce dwukrotnie wzrosły (z 775,6 tys. t do 1503,3 tys. t), z czego sam Szczecin przejął blisko 45% (664,8 tys. t). Wzrost ten nie był jednak tak duży, jak np. w Hamburgu (gdzie Czechosłowacja dysponowała wolną strefą), który w 1954 r. (1041 tys. t) przekroczył poziom przedwojenny. Gwarancja swobody pływania po dolnej Łabie dla śródlądowych jednostek czechosłowackich miała dla tego państwa ogromne znaczenie, gdyż tym szlakiem wodnym kierowano do portu hamburskiego znaczną część ładunków handlu morskiego (45–60%), zyskując duże oszczędności dewizowe. Z kolei brak stosunków politycznych i handlowych Czechosłowacji z Jugosławią jeszcze wtedy nie pozwalał odbudowanej Rijeci na pełną aktywizację czechosłowackiego tranzytu. W trudniejszej sytuacji znalazł się Triest, który nie odzyskał swojego przedwojennego znaczenia. Niepełne wykorzystanie portów adriatyckich próbowała Czechosłowacja zastąpić w pierwszej połowie tej dekady przeładunkami w Konstancy i Warnie, jednak w tym czasie nie spełniały one jej organizacyjnych i technicznych wymagań i dopiero w następnych latach trasa przez porty czarnomorskie została rozwinięta³⁵. Marginalną rolę odgrywały porty zachodnie, by wskazać na ich reprezentanta – Rotterdam, co obrazuje statystyka obrotów handlu zagranicznego Czechosłowacji drogą morską w latach 1955–1961, ukazana w tabeli 4.

W połowie lat 50. Szczecin nadal nie dysponował odpowiednim wyposażeniem w dźwigi i mniejszego kalibru sprzęt transportowy, a brak możliwości wykorzystania Łasztowni, która niewiele wcześniej została oddana przez radzieckie wojska, pogłębiał deficyt powierzchni magazynowej. Wprawdzie sieć linii regularnych wzrosła w ujściu Odry w stosunku do początku tej dekady (z trzech do sześciu), ale była niedostateczna ilościowo i o niewielkim zasięgu, co utrudniało

³⁴ AAN, MŻiGW, 16/5, Notatka dla obywatela ministra w sprawie aktualnego stanu w stosunkach z naszymi kontrahentami tranzytowymi.

³⁵ AAN, MŻiGW, 16/5, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché w Pradze; tamże, 4/38, Notatka na temat obecnej sytuacji tranzytowej oraz rysujących się prognoz na okres przyszły, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu czechosłowackiego [1959]; O. Ślampa, dz. cyt., s. 322.

współpracę z Czechosłowacją ze względu na szczególny charakter eksportu tego państwa, kierującego drobnicę w wielu kierunkach³⁶.

Tabela. 4. Przeladunki towarów handlu zagranicznego Czechosłowacji przez porty europejskie w latach 1955–1961

Porty	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
	tys. t						
Szczecin	654	634	865	1153	1595	1897	2303
Gdańsk-Gdynia	882	805	615	642	762	773	926
Hamburg	1192	1487	1129	975	814	841	902
Rijeka	243	368	301	411	203	430	405
Braila-Gałac	84	82	158	235	264	343	379
Konstanca	73	173	227	148	249	328	393
Warna	74	132	152	236	164	214	225
Reni-Izmail	–	–	22	30	193	209	186
Triest	100	41	129	58	34	197	412
Rotterdam	11	16	18	15	12	9	18
Razem	3434	3842	3652	3953	4340	5335	6229

Źródło: O. Ślampa, dz. cyt., s. 323. Autor korzystał ze statystyki „Aussenhandel der Tschechoslowakei” 1962, Nr. 2, która różni się nieco od polskich danych.

W ekspedycji czechosłowackiego tranzytu do Szczecina i z powrotem dominujące znaczenie miała komunikacja lądowa (kolejowa), której przewozy sięgały mniej więcej 90%. Udział śródlądowej drogi wodnej – Odry, na której pływali przewoźnicy z Polski („Żegluga na Odrze”) oraz RCS („Czechosłowacka Żegluga na Odrze” do 1956 r. oraz „Czechosłowacka Żegluga Łabsko-Odrzańska”) oscylował w granicach 8–10%. Przewozy żeglugą morską stanowiły (w zależności od okresu) od kilkunastu do czterdziestu kilku procent (szczyt w drugiej połowie lat 60.), a transport samochodowy był wykorzystywany w minimalnym zakresie³⁷.

Kilkuletnie funkcjonowanie czechosłowackiego rejonu portowego w Szczecinie, który był źródłem znacznych strat finansowych, powodowało w stosunkach między PRL i RCS niemałe zadrażnienia. Właściwie po roku eksploatacji (już w pierwszych miesiącach 1953 r.) władze w Pradze zmieniły stanowisko

³⁶ AAN, Ministerstwo Żeglugi [1960–1974] [dalej: MŻ [1960–1974]], 29/172, „Rozwój i perspektywy tranzytu czechosłowackiego w Polsce”.

³⁷ O. Ślampa, dz. cyt., s. 323; L. Jankowski, *Tranzyt przez polskie porty morskie i jego warunki rozwojowe*, TGM 1957, nr 3, s. 65–68; E. Mazur, *Obroty tranzytowe portu szczecińskiego w latach 1951–1973*, „Czasopismo Geograficzne” 1975, z. 3, s. 315. Ten ostatni autor podaje, że kolej przewoziła 92–95%, a żegluga śródlądowa 5–8% towarów.

w kwestii nabrzeża przeładunkowego w porcie szczecińskim. Górę wzięły ostatecznie względy ekonomiczne, a nie prestiżowe, które wskazywały na konieczność rezygnacji z dotowania przynoszących stratę obiektów poza granicami państwa (również żegluga na Odrze). Ta tendencja wyzwoliła z kolei naturalne dążenia do weryfikacji założeń układu komunikacyjnego i podjęcie rokowań w lipcu (Warszawa) i października (Praga) 1955 r.³⁸

Nowy układ komunikacyjny został zawarty 13 stycznia 1956 r. w Pradze i formalnie obowiązywał do rozpadu Czechosłowacji na dwa odrębne państwa. Usuwał wiele kwestii spornych, m.in. z tytułu eksploatacji szczecińskiego nabrzeża, które za odszkodowaniem przekazano Polsce. Regulował zagadnienia transportu morskiego, śródlądowego, kolejowego oraz różnych kwestii ogólnych, jak zwolnień celnych, podatkowych itd., wyznaczył nową formę działalności w portach polskich spółce z o.o. „Spedrapid”³⁹. Należy jednak zauważyć, iż w przeciwieństwie do poprzedniego, sprzed prawie dekady, nie wiązał tak mocno Czechosłowacji z Polską. Praskie władze potrzebowały swobody w polityce transportowej, która nie ograniczałaby im możliwości korzystania z dogodnych dla tego państwa dróg handlu zagranicznego.

Na podstawie układu komunikacyjnego oba państwa zawarły wkrótce umowy normujące szczegółowo niektóre zagadnienia. Na początku podpisano 14 lipca 1956 r. Porozumienie między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rządem Republiki Czechosłowackiej dotyczące transportu morskiego i usług świadczonych dla tranzytu czechosłowackiego w portach polskich, które traktowało dokładniej sprawę obrotu morskiego. Trudno powiedzieć dlaczego, lecz po niecałym roku podjęto negocjacje w sprawie zastąpienia go nowym porozumieniem⁴⁰.

Współpraca transportowa Polski i Czechosłowacji do połowy lat 50. do czekała się surowej oceny attaché do spraw żegluga i portów przy Ambasadzie PRL w Pradze. Stwierdził on, że okres ten był wyrazem „klęski polskiej polityki

³⁸ AAN, MŻ [1947–1957], 752, Materiały z rozmów; AAN, MŻiGW, 16/5, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché w Pradze; R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 247–248.

³⁹ Tekst bez załączników: Dz.U. 1957, nr 9, poz. 35; AAN, MŻiGW, 16/5, Notatka dla obywatela ministra w sprawie aktualnego stanu w stosunkach z naszymi kontrahentami tranzytowymi, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché w Pradze; A. Szczepańska, *Warszawa – Praga...*, dz. cyt., s. 197–198.

⁴⁰ Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni [dalej: AP Gdynia], Zjednoczenie Portów Morskich [dalej: ZPM], 442/128, Zagadnienia przewozów ładunków tranzytowych przez flotę polską [wrzesień 1960].

tranzytowej”, która nie tylko nie stworzyła stronie czechosłowackiej warunków konkurencyjnych w portach i flocie handlowej, lecz wręcz prowadziła „politykę odwetową wycofując się nawet kolejno z koncesji udzielonych dotychczas dla tranzytu RCS. Rezultatem tych pociągnięć jest likwidacja strefy RCS w Szczecinie, ucieczka taboru barkowego z Odry na Łabę, jest wreszcie orientacja RCS na sprawnie działający Hamburg⁴¹. Nie do końca zgodzić się można z tą opinią, gdyż zarówno zarząd czechosłowackiego nabrzeża, jak i czechosłowacki armator na Odrze nie były w stanie, nawet za cenę dużych ekonomicznych ustępstw ze strony polskiej, pracować rentownie, co dla Pragi było warunkiem koniecznym do ich utrzymania się na terytorium PRL.

Korzystna sytuacja prawna między obu państwami w zakresie transportu, a także dużo lepsze nastawienie zainteresowanych władz gospodarczych w Pradze na współpracę z Warszawą umożliwiły dokonanie pewnego zwrotu w stosunkach tranzytowych polsko-czechosłowackich, silniejszego związania Czechosłowacji z portami i żeglugą Polski. Również zmiany organizacyjne i personalne w praskim aparacie handlu zagranicznego zarysowały trend ograniczenia drogi hamburskiej i kierowania ładunków na porty polskie, a przede wszystkim na Szczecin.

W połowie 1957 r. podjęto rokowania w sprawie nowej umowy transportowej, która miała zastąpić nieodpowiadające obu państwom wcześniejsze porozumienie. Strona czechosłowacka deklarowała potrzebę zacieśnienia z Polską stosunków tranzytowych na dłuższy okres, wskazując możliwość przesuwania na polskie porty części swoich ładunków (poza tymi, które szły Łabą) z drogi na Hamburg. Tendencja do osłabienia portu hamburskiego być może niosła w sobie pewien aspekt polityczny, ale wynikała głównie z ekonomicznych powodów. Czechosłowację odstraszyły bowiem, przynajmniej na jakiś czas, zbyt duże koszty i trudne warunki płatności tranzytu kolejowego w rozliczeniach z NRF. Jednocześnie rozwijający się handel zagraniczny tego kraju drogą morską szukał w polskich portach i liniach żeglugowych ważnej drogi tranzytowej, w szczególności w relacjach z północną i południową Ameryką, północną i zachodnią Europą, zachodnią i południową Afryką. Zamierzano zwiększyć w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie przeładunki masy ładunkowej w zamian za zwiększenie przewozów polską flotą handlową, negocjować zasadnicze obniżenie frachtów (zwłaszcza

⁴¹ AAN, MZiGW, 4/38, Notatka na temat obecnej sytuacji tranzytowej oraz rysujących się prognoz na okres przyszły, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu czechosłowackiego [1959].

zniesienie w nich udziału dewizowego), podjąć starania o oparcie kosztów w polskich portach na poziomie taryfy hamburskiej, z uwzględnieniem ich obniżki ze względu na niższe raty przeładunkowe i rzadszą częstotliwość kursowania statków liniowych. Grupy ekspertów wypowiedziały się za stworzeniem stałej komisji transportowej przy Polsko-Czechosłowackim Komitecie Współpracy Gospodarczej, która powstała w 1958 r.⁴²

Podczas rokowań w lipcu i wrześniu 1957 r. (Warszawa, Praga) strona polska poruszyła sprawę wcześniejszych sugestii czechosłowackich o możliwości pomocy w rozbudowie i wyposażeniu portu szczecińskiego, ewentualnie kredytowaniu jego inwestycji splecanych dodatkowymi usługami. Wbrew dotychczasowemu zainteresowaniu Praga wycofała się z tych planów⁴³. Być może dlatego, że realizując wypracowaną politykę poszukiwania tańszych tras tranzytowych, podjęła w tym czasie rozmowy z Rumunią o rozszerzeniu współpracy portowo-żeglugowej. Stronie czechosłowackiej chodziło o zapewnienie sobie także dogodnej sytuacji w portach czarnomorskich w związku z ekspansją jej handlu zagranicznego na Bliski i Daleki Wschód⁴⁴. Uczestniczył zresztą w tym przedsięwzięciu szczeciński armator Polska Żegluga Morska, który zorganizował i eksploatował (90% stanowiły ładunki czechosłowackie) linię Braila–Lewant⁴⁵. W wyniku czechosłowackiego doinwestowania (udzielenie kredytu) porty rumuńskie przejęły w końcu dekady od kilkunastu do ponad dwudziestu procent rocznych przeładunków handlu morskiego RCS. Na ich korzyść przemawiała m.in. możliwość

⁴² AAN, MZiGW, 16/5, Notatka dla Ministra Żeglugi w sprawie rokowań transportowych między PRL a ČSR, 8 VI 1957; Notatka z przebiegu rozmów między polską i czechosłowacką delegacją ekspertów transportowych, 3 VII 1957; Sprawozdanie z rokowań polsko-czechosłowackich odbytych w Pradze, 2–26 IX 1957; AAN, MZiGW, 4/18, Sprawozdanie grupy ekspertów do rozmów w sprawie uregulowania zagadnień transportowych w stosunkach polsko-czechosłowackich [wrzesień 1957]; TGM 1957, nr 11, s. 345, „Nowy etap polsko-czechosłowackiej współpracy transportowej”; O. Ślampa, dz. cyt., s. 322. Należy dodać, że w 1958 r. powołano przy Ministerstwie Komunikacji Komisję Tranzytową (działała do początku lat 80. XX w.) w celu zapewnienia prawidłowego współdziałania zainteresowanych resortów w sprawach przewozów tranzytowych lądowych i lądowo-morskich.

⁴³ AAN, MZiGW, 16/5, Notatka dla obywatela ministra w sprawie aktualnego stanu w stosunkach z naszymi kontrahentami tranzytowymi [maj 1957]; Pismo z 17 VI 1957; Sprawozdanie z rokowań polsko-czechosłowackich odbytych w Pradze, 2–26 IX 1957; AAN, MZiGW, 4/18, Sprawozdanie grupy ekspertów do rozmów w sprawie uregulowania zagadnień transportowych w stosunkach polsko-czechosłowackich [wrzesień 1957].

⁴⁴ AP Gdynia, Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej, 685/388, Pismo attaché w Pradze, 12 II 1957; AAN, Urząd Rady Ministrów [dalej: URM], 2/362, Notatka „Usługi polskich portów i floty handlowej na rzecz CSRS” [4 VI 1960].

⁴⁵ E. Dobrzycki, *Polska Żegluga Morska. Studium historyczno-gospodarcze na tle floty krajowej i tendencji występujących w żegludze światowej*, Szczecin 1974, s. 291–294.

wykorzystania dogodnego szlaku komunikacyjnego Dunaju, gdzie Czechosłowacja posiadała dużą flotyllę, o potencjale przewozowym nawet do miliona ton⁴⁶.

Zainteresowanie portami i żeglugą rumuńską nie stało w sprzeczności z dużą rolą, jaką sfery gospodarcze Czechosłowacji wyznaczały ośrodkom portowym polskiego wybrzeża, a zwłaszcza Szczecinowi. Wyrazem tego było powołanie w marcu 1957 r. w ujściu Odry przedstawicielstwa (jednego z kilku w Europie) wielkiej, międzynarodowej firmy spedycyjnej „Čechofracht” (wchłonęła wkrótce „Metrans”). Na jego czele stanął Miroslav Ambros, ostatni zarządca czechosłowackiej strefy portowej w porcie szczecińskim⁴⁷.

W wyniku kilkutygodniowych rokowań 12 listopada 1957 r. zawarto Porozumienie między Rządem RCS i Rządem PRL o przewozach morskich oraz wzajemnych usługach związanych z tranzytem obu stron, które w dosyć szczegółowy sposób regulowało tę dziedzinę wzajemnych stosunków⁴⁸. Podwojono w nim wielkość usług, jaką miał świadczyć polski aparat transportowy na rzecz handlu zagranicznego Republiki Czechosłowackiej. Strona polska zgodziła się, by taryfy w portach polskich były oparte na hamburskich, z udzieleniem RCS określonych rabatów (10% dla ładunków masowych, 5% dla drobnicy), co miało portom polskim ułatwić konkurowanie z Hamburgiem. Odmówiono jednak władzom czechosłowackim zrównania wysokości frachtu kolejowego Gdańska/Gdyni do poziomu Szczecina. Jednym z najważniejszych warunków porozumienia wysuwanych przez Czechosłowację była wysokość jej masy towarowej, która miała przejść przez port szczeciński, ustalona na 65%. Kierowała się ona ekonomicznym interesem: fracht lądowy, czyli koszty przewozu ładunków koleją do portu nad Odrą, był znacznie tańszy niż w przypadku Gdańska i Gdyni⁴⁹.

Porozumienie listopadowe było wyrazem zacieśnienia stosunków tranzytowych między Polską a RCS, gdyż po raz pierwszy zaplanowano konkretną, wieloletnią i wszechstronną współpracę w tej dziedzinie. Obowiązywało od początku

⁴⁶ AAN, URM, 2/362, Notatka „Usługi polskich portów i floty handlowej na rzecz CSRS” [4 VI 1960].

⁴⁷ APS, PŻM, 167, Pismo przedsiębiorstwa „Čechofracht”, 15 III 1957.

⁴⁸ AAN, MŻiGW, 16/5, Pismo Departamentu Polityki Ekonomicznej i Planowania MŻiGW, 18 XI 1957; APS, PŻM, 711, 940.

⁴⁹ AAN, MŻiGW, 4/18, Pismo przedsiębiorstwa „Čechofracht”, 11 IX 1958; tamże, 16/5, Notatka attaché w Pradze, 1 X 1957; AAN, MŻ [1960–1974], 41/84, Notatka na temat oceny roku 1958 w obsłudze tranzytu CSR.

1958 r., z prawem wypowiedzenia po roku, ale z możliwością przedłużania, co zrealizowano do końca 1960 r.⁵⁰

Plany odgórnego kierowania na Szczecin w 1958 r. określonej wielkości czechosłowackiej masy ładunkowej zostały właściwie w pełni zrealizowane, gdyż port ten przeładował wówczas 1151 tys. ton, co stanowiło 64,4% polskich obrotów portowych. Dzięki temu Szczecin po raz pierwszy wyprzedził dotychczasowego lidera, niemiecki Hamburg (950 tys. t), i niemal przez dwie dekady utrzymał wiodącą pozycję, stając się główną morską bramą wypadową Pragi na świat.

Zwiększony napór czechosłowackiego tranzytu na Szczecin ujawnił z całą mocą dysproporcje między podażą ładunków a potencjałem przeładunkowym portu, doprowadzając już w 1958 r. do okresowego przeciążenia. Spowodowało to nie tylko przejście części statków na tzw. przestój, ale konieczność przekierowania pewnej ich liczby na porty wschodniego wybrzeża Polski (też do Hamburga). Siła ekonomicznego przyciągania (fracht lądowy) do portu szczecińskiego była jednak na tyle duża, że strona czechosłowacka godziła się tylko w ostateczności na dalsze przerzucanie ładunków na Gdańsk i Gdynię, walcząc o wyrównanie różnicy kosztów przewozu kolejowego⁵¹. Kłopoty Szczecina, powodujące określone straty dla obcego spedytora, wywoływały silne niezadowolenie w Pradze, która twierdziła, iż zarząd portowy pod wpływem władz polskiego handlu zagranicznego w pierwszej kolejności przeładowuje jego ładunki, „dyskryminując” obce⁵².

W latach 50. (1950–1959), przy wahaniach wielkości w pierwszej połowie dekady oraz niemal stałym wzroście w drugiej, przeładunki czechosłowackiego tranzytu w porcie szczecińskim zwiększyły się blisko trzykrotnie (z 556,7 tys. t do 1614,8 tys. t), osiągając nienotowany nigdy stan. Jeśli pominąć czas dużych spadków w okresie stalinowskim, to dwukrotnie wzrósł on w ogólnych obrotach portowych (z 10,7 do 22%). Towary handlu zamorskiego Czechosłowacji stanowiły w końcu dekady 70% całego tranzytu idącego przez porty ujścia Odry, w którym uczestniczyły przede wszystkim państwa obszaru naddunajskiego, poza

⁵⁰ AP Gdynia, ZPM, 442/128, Notatka w sprawie rozmów i współpracy gospodarczej portów z zagranicą w 1958 r.; AAN, MZiGW, 16/5, Sprawozdanie z rokowań polsko-czechosłowackich odbytych w Pradze, 2–26 IX 1957.

⁵¹ AAN, MZiGW, 4/18, Pismo przedsiębiorstwa „Čechofracht”, 11 IX 1958; AAN, MZ [1960–1974], 29/171, „Znaczenie polskich portów morskich dla czechosłowackiego handlu zagranicznego” [tłum. tekstu z j. czeskiego]; tamże, 41/84, Notatka na temat oceny roku 1958 w obsłudze tranzytu CSR; AP Gdynia, ZPM, 442/159, Ocena współpracy polsko-czechosłowackiej w dziedzinie transportu w roku 1959.

⁵² AAN, MZiGW, 4/18, Notatka attaché w Pradze, 10 X 1958.

RCS także Węgry, Bułgaria, Rumunia, ale też NRD i ZSRR. Niemal tyle samo (68,1%) wynosił udział Szczecina w przeładunkach towarów czechosłowackich obejmujących wszystkie porty polskie (zob. tab. 1 i 2). Wzrost obrotów tranzytowych portu szczecińskiego na koniec dekady odbywał się przede wszystkim kosztem Hamburga, który jednak nadal pozostawał ważnym kontrahentem Czechosłowacji z uwagi na bliskość głównych szlaków morskich, bardzo rozwiniętą sieć linii regularnych, sprawną technicznie i ciągle usprawnianą infrastrukturę oraz działalność na Łabie przedsiębiorstwa żeglugowego z Pragi, dysponującego potencjałem przewozowym ocenianym ówczesnie na 0,7 mln t⁵³.

Nierównomierność rozłożenia czechosłowackiej masy tranzytowej między portowymi ośrodkami zachodniego i wschodniego wybrzeża Polski wynikała z korzystnego usytuowania portu szczecińskiego względem naturalnego zaplecza, przystosowania tego portu do obsługi znacznych ilości ładunków masowych, możliwości wykorzystania Odry do przewozu towarów. Istotne dysproporcje wywołały zaniepokojenie polskich władz transportowych oraz zarządów portowych w Gdańsku i Gdyni, które postulowały zmianę istniejącego stanu rzeczy. Zamiar odciążenia Szczecina od części obrotów tranzytowych RCS i WRL, w celu lepszego wykorzystania potencjału gdańsko-gdyńskiego, polegać miał na zapewnieniu spedytorom kierującym ładunki ku tym ostatnim portom korzystniejszych warunków ekonomicznych⁵⁴. Udzielane im od początku lat 60. opusty nie dały właściwie większego efektu, gdyż ich wysokość nie stanowiła dostatecznego bodźca finansowego. Wobec nieskuteczności ograniczenia tranzytu RCS przez port szczeciński na drodze refakcji lub doraźnych zabiegów koordynacyjnych postanowiono wyeliminować różnicę kosztów przewozu towarów tranzytowych pomiędzy stacjami granicznymi a wszystkimi portami polskimi. Rezultatem był wprowadzony rabat kierunkowy (1966 r.) dla Czechosłowacji (i Węgier), który przyniósł pewne złagodzenie dysproporcji w obrotach handlu zagranicznego tego kraju między portami zachodniej i wschodniej części polskiego wybrzeża⁵⁵.

⁵³ AAN, URM, 2/362, Notatka „Usługi polskich portów i floty handlowej na rzecz CSRS” [4 VI 1960].

⁵⁴ AAN, MŻiGW, 4/22, „Zagadnienie odciążenia Szczecina” [1960]; A. Bellwon, K. Letke, dz. cyt., s. 339–340; K. Letke, *25 lat polsko-czechosłowackiej...*, dz. cyt., s. 80.

⁵⁵ AAN, MŻ [1960–1974], 29/89, Opracowanie dotyczące tranzytu lądowo-morskiego w latach 1961–1965 na tle zdolności przepustowej polskich portów morskich; tamże, 41/8, Notatka dotycząca wykonywania planowanych zadań przeładunkowych w tranzycie przez polskie porty morskie, 10 IX 1969.

Od lat 60. współpraca tranzytowa Polski z CSRS opierała się na ustaleniach tzw. protokołów transportowych, zawieranych między właściwymi ministerstwami, a będących rozwinięciem wieloletnich porozumień międzyrządowych (obejmujących najczęściej okresy pięcioletnie) w zakresie transportu. Protokoły transportowe, corocznie negocjowane, ujmowały przybliżone wielkości masy ładunkowej w przewozach lądowych (kolejowych), morskich i rzecznych oraz w przeładunkach portowych, ustalały zasady świadczenia wzajemnych usług i ułatwień dla tranzytu. Dokładne warunki oraz ilości masy towarowej Czechosłowacji przierzucanej przez porty morskie (z jednoczesnym określeniem rabatów, specjalnych stawek, ulg itp.) regulowały umowy o współpracy pomiędzy Zjednoczeniem Portów Morskich oraz firmą spedycyjną „Čechofracht”. Podobne dokumenty podpisywał czechosłowacki spedytor z polskimi armatorami morskimi oraz rzeczny⁵⁶.

W dniu 26 września 1960 r. została zawarta (pierwsza wieloletnia) Umowa między Rządem PRL i Rządem RCS o transportowym zabezpieczeniu wzajemnej wymiany towarowej oraz wzajemnej wymianie usług w transporcie towarów w latach 1961–1965, która w dłuższym okresie wytyczyła program współpracy obu państw⁵⁷. Przewidywała m.in., że przez Szczecin powinno docelowo (1965 r.) przejść nawet 80% tranzytu czechosłowackiego, a gdyby porty Gdańsk i Gdynia uzyskały więcej niż 20%, to nadwyżki towarów idących tą drogą miały otrzymać frachty kolejowe identyczne jak dla portu szczecińskiego⁵⁸. Z punktu widzenia strony polskiej umowa wrześniowa była wyrazem pewnego kompromisu, gdyż w przededniu rokowań nie było jednomyślności wśród zainteresowanych resortów odnośnie do postępowania z czechosłowackim partnerem. Chodziło m.in. o udział Szczecina w obsłudze masy tranzytowej CSRS oraz wysokość dewiz we frachtach morskich płaconych przez ten kraj. Resort żeglugi i gospodarki wodnej, w przeciwieństwie do kilku ministerstw (komunikacji, finansów, handlu zagranicznego), reprezentował elastyczne stanowisko, próbując przyznanie Czechosłowacji pewnych ulg natury ekonomicznej w zamian za pozyskanie

⁵⁶ APS, PIHZ-OM, 108, Informacja dotycząca obrotów tranzytowych przez polskie porty w latach 1966/1967 ze szczególnym uwzględnieniem portów Gdańsk/Gdynia [wrzesień 1968]; AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].

⁵⁷ AAN, MŻ [1960–1974], 29/106, Pismo ministra żeglugi, 19 XII 1960.

⁵⁸ AP Gdynia, ZPM, 442/201, „Problematyka Umowy 5-letniej na lata 1966–1970 oraz Umowy rocznej na rok 1967 z CSRS”; AAN, MŻ [1960–1974], 29/85, Wyciąg z umowy; A. Bellwon, K. Letke, dz. cyt., s. 339.

odpowiednio większej masy tranzytowej dla wszystkich portów. Pozostałe strony nie były skłonne do jakichkolwiek ustępstw, uważając, że Polsce nie zagraża zmniejszenie ładunków tranzytowych jej południowego sąsiada⁵⁹.

Początki tej dekady uwidoczniły narastającą konkurencję obcych szlaków tranzytowych, zwłaszcza portów Morza Czarnego (zob. tab. 4). Na czechosłowacki rynek tranzytowy zdecydowanie silniej weszła Jugosławia (do czego przyczyniła się normalizacja stosunków politycznych z tym krajem), która przeładowywała w Rijecie (z Bakarem) i przewoziła dużą flotą (trzykrotnie w tym dziesięcioleciu wysunęła się na pierwsze miejsce w przewozach ładunków CSRS) towary tego państwa na konkurencyjnych dla Polski warunkach (bezdewizowe frachty i rozliczenie clearingowe). Poza Hamburgiem, który stopniowo zaczął odrabiać straty z końca poprzedniego dziesięciolecia, pojawił się w 1960 r. po raz pierwszy najbliższy Szczecinowi konkurent, jeśli chodzi o ładunki czechosłowackie, mianowicie port Rostock-Petersdorf. Mimo oficjalnych zapewnień rządu Niemieckiej Republiki Demokratycznej na forum Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej w Moskwie o braku zamiarów akwizycyjnych wobec tranzytu z południa, władze transportowe tego kraju nie zamierzały z tego rezygnować. Rozbudowa portu w Rostocku i floty wschodnioniemieckiej dała za niedługo silne podstawy do walki o ładunki handlu zagranicznego CSRS⁶⁰.

Investycje w portcie szczecińskim i świnoujskim w końcu lat 50. i w pierwszej połowie następnego dziesięciolecia oraz ich doposażenie w urządzenia przeładunkowe, tabor pływający itd. miały pozytywny wpływ na rozwój tranzytu czechosłowackiego przechodzącego przez porty ujścia Odry. Przeładunki towarów tego kraju wzrosły w tym okresie, osiągając w 1961 r. pierwszy raz w historii ponad 2 mln t (zob. tab. 1 i 2). Odnotowany w roku 1962, a zwłaszcza w następnym, spadek obrotów CSRS był wywołany wieloma czynnikami, by wskazać na rosnącą siłę konkurencyjną Hamburga i Rijeki, podwyżkę polskiej taryfy portowej i kolejowej, której nie chciała akceptować Czechosłowacja (i nie tylko ona). Sytuacja ta doprowadziła zresztą do pewnego kryzysu z Polską w stosunkach dotyczących transportu. Procentowy udział Szczecina w tranzycie czechosłowackim idącym przez polskie porty wynosił wówczas: 1960 – 70,4%, 1961 – 71,4%, 1962 – 65,8%, 1963 – 59,5%, 1964 – 57,8% i 1965 – 75,0%. W strukturze ładunków

⁵⁹ AAN, MZiGW, 4/38, Notatka na temat obecnej sytuacji tranzytowej oraz rysujących się prognoz na okres przyszły, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu czechosłowackiego [1959].

⁶⁰ AAN, URM, 2/362, Notatka „Usługi polskich portów i floty handlowej na rzecz CSRS” [4 VI 1960]; A. Bellwon, K. Letke, dz. cyt., s. 167.

tranzytowych nadal duży udział stanowiły rudy i surowce fosforowe w imporcie oraz drewno w eksporcie, ale w ciągu tych lat wzrosły znacznie ładunki drobnicy (z 498 tys. t do 722 tys. t)⁶¹.

Na tle dynamicznego rozwoju handlu morskiego Czechosłowacji w tym okresie, kiedy to rozsyłano towary do portów na południe, północ, wschód i zachód Europy, ujawniły się w Pradze w gronie ośrodków decyzyjnych w sprawach transportu dwie różne tendencje. Orientacja „zachodnia”, którą reprezentowało kierownictwo „Čechofrachtu”, wspierała przewozy ładunków czechosłowackich przez porty NRF i Jugosławii. Inna z kolei, popierana przez część resortu handlu zagranicznego, była zwolennikiem korzystania z polskiego wybrzeża⁶².

W obrotach wszystkich portów Polski tranzyt czechosłowacki przekroczył w 1964 r. nieosiągalny wcześniej pułap 4 mln t towarów. Rok później, czyli w połowie dekady, port szczeciński przyjął blisko 2,5 mln t ładunków tego państwa, ustanawiając niepobity do dziś rekord gospodarki morskiej. Od osiągnięcia punktu szczytowego krzywa wzrostu przeładunków dla Czechosłowacji nad Odrą zaczęła opadać. Atut położenia Szczecina, a tym samym mniejsze koszty frachtów lądowo-morskich, z wolna przestawał wystarczać kontrahentom zagranicznym, ponieważ nie wspierał go dostateczny poziom obsługi tranzytu, wynikający z wieloletnich zapóźnień w unowocześnianiu infrastruktury portowej.

Po połowie lat 60., kiedy nastąpił spadek czechosłowackich przeładunków w Szczecinie, władze transportowe w Pradze, niezadowolone z ówczesnych podwyżek taryf, nie ukrywały przed stroną polską, że zwróciły się silniej w kierunku innych portów, szukając tańszych usług tranzytowych. Otwarcie twierdziły, że gdyby Hamburg oraz porty Adriatyku, głównie Rijeka i Triest, zaproponowały im korzystne warunki ekonomiczne, „to będą wycofywać się z Polski”. Zauważano także, że „Szczecin traci atrakcyjność dla rudy CSRS z uwagi na niedostatecznie wysoki wskaźnik szybkości obsługi statków, brak odpowiednich możliwości składowania masówki i brak dostatecznej ilości urządzeń do relacji barkowych”⁶³. Twierdzono nawet, że „Szczecin pomału ze względu na niewielką głębokość przestaje być portem tranzytowym”, co wynikało z niemożności przywozu do niego towarów masowych dużymi statkami.

⁶¹ APS, PIHZ-OM, 232, „Tranzyt w porcie szczecińskim” [1966]; *Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 r.*, dz. cyt., s. 335–336.

⁶² AAN, MŻ [1960–1974], 29/108, Protokół nr 8/63 z posiedzenia Komisji Tranzytowej, 13 VII 1963.

⁶³ AP Gdynia, ZPM, 442/159, Sprawozdanie z rozmów delegacji polskich portów morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin z przedstawicielami „Čechofrachtu” w Pradze, 5–8 X 1964.

Zaprezentowane wypowiedzi, by nie powiedzieć ostrzeżenia, miały dać zapewne określony efekt podczas prowadzonych negocjacji. Rokowania z Warszawą – czy to na szczeblu rządowym, czy na poziomie poszczególnych przedsiębiorstw – ukazywały bardzo twarde stanowisko delegacji z Pragi, która nie zawahała się dla osiągnięcia zamierzonego celu zawieszać, a nawet anulować wyniki rozmów. Pertraktacje odbywały się czasami w atmosferze „nieprzyjaznej i uciążliwej” i były „prowadzone w bardzo ostrej formie”. Południowy sąsiad Polski domagał się specjalnego traktowania, żądając za każdym razem ulg ekonomicznych i rabatów, żeby „nie przynosić uszczerbku drugiemu ludowo-demokratycznemu państwu”. Praga podnosiła niekiedy, że „Czechosłowację chce się traktować jak nie równorzędnego partnera, a satelitę, któremu można narzucać nawet sformułowania do Protokołu”⁶⁴. Z kolei nieustępliwość polskiej strony była postrzegana jako wyraz nieprzyjaznego stosunku do tranzytu CSRS, a jakiegokolwiek zmiany warunków płatności spotykały się wręcz z szantażem, że „powrócą do dawnej polityki tranzytowej dzielenia tranzytu między kilka krajów i wzajemnego wygrywania partnerów”. Faktycznie sfery rządzące i gospodarcze w Pradze stosowały sprawdzoną taktykę gry na dwie strony: wywierając określoną presję, przekonywano polskie władze o otrzymaniu lepszych ofert od przedstawicieli innych portów, a im z kolei, żeby obniżyli stawki, przedstawiano jako korzystniejszą polską propozycję⁶⁵.

Spadek tranzytu CSRS w porcie szczecińskim do poziomu poniżej 1,8 mln t w końcu lat 60. był następstwem wewnętrznych i zewnętrznych przyczyn. Do pierwszych należy zaliczyć wprowadzenie (1965 r.) nowej, znacznie wyższej taryfy kolejowej, istotnie podnoszącej koszt frachtu lądowego, a także rabatu kierunkowego (zrównanie należności za transport od granicy państwa do Gdańska i Gdyni z wysokością przewoźnego do Szczecina), który spowodował przesunięcie części obcej masy towarowej do portów wschodniego wybrzeża Polski⁶⁶. Główna przyczyna leżała jednak w tym, że tranzyt, hamowany wprawdzie przez szybko rosnące obroty polskiego handlu zagranicznego, nie znajdował należytego

⁶⁴ APS, PŻM, 1761, Sprawozdanie z rokowań w sprawie Protokołu Transportowego PRL–CSRS na rok 1969.

⁶⁵ AAN, MŻiGW, 4/38, Notatka na temat „obecnej sytuacji tranzytowej oraz rysujących się prognoz na okres przyszły, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu czechosłowackiego” [1959]; APS, PŻM, 1806, Pismo attaché w Pradze, 16 I 1962; AP Gdynia, ZPM, 442/160, Notatka z rozmowy dyrektora firmy „Spedrapid” z dyrektorem Zarządu Portu Gdańsk w sprawie tranzytu czechosłowackiego.

⁶⁶ AAN, MŻ [1960–1974], 29/173, Pismo attaché w Pradze, 21 II 1966.

odbicia w rozbudowie potencjału kolejowego oraz infrastruktury portowej, co powodowało ciągle trudności eksploatacyjne. Spadkowi tranzytu nie były w stanie zapobiec korzystne ulgi taryfowe stosowane dla ładunków czechosłowackich⁶⁷.

Przyczyn zewnętrznych zmniejszenia się ładunków czechosłowackich w Szczecinie należałoby szukać zarówno w regresie handlu zamorskiego tego kraju (z 7739 tys. t w 1966 r. do 6807 tys. t w 1969 r.), jak i w coraz silniejszym oddziaływaniu portów konkurencyjnych, którym strona czechosłowacka sprzyjała w imię minimalizowania kosztów tranzytu. Mając kilku kontrahentów do wyboru, Praga mogła coraz śmielej stosować politykę ekonomicznego wykorzystywania rywalizujących ze sobą portów i linii żeglugowych. Nieustannie najgroźniejszym rywalem Szczecina, Gdańska i Gdyni był stale modernizowany Hamburg, ekspediujący czechosłowackie towary (dostarczane zwłaszcza ich własną żeglugą śródlądową) na różne kontynenty dzięki ogromnej liczbie linii regularnych. Bardzo poważne zagrożenie stanowiła również w tym czasie Rijeka (z Bakarem), która stworzyła dobre warunki do obsługi dużych statków z ładunkami masowymi, a wspierała ją flota jugosłowiańska, rywalizująca z polskimi armatorami o pierwszeństwo w przewozach towarów RCS. Rósł także w siłę Rostock, poprawiający systematycznie jakość obsługi i obniżający jej koszty⁶⁸.

W drugiej połowie lat 60. przez wszystkie porty polskie przechodziło jeszcze ponad 40% obrotów zamorskich Czechosłowacji (1966 – 42%, 1969 – 46,4%). Gdyby uwzględnić w tej statystyce sam Szczecin, to jego udziały były następujące: 1966 – 27,8%, 1967 – 28,7%, 1968 – 27,4% i 1969 – 26%, czyli tylko ten port przeładowywał ponad 1/4 handlu zagranicznego drogą morską CSRS⁶⁹. Nadal więc stanowił największy port przeładunkowy dla towarów tego państwa. Podejmowane w tym okresie działania mające na celu usprawnienie obsługi tranzytu nie przyniosły większej poprawy, gdyż transport kolejowy nie był w stanie zapewnić dostatecznej liczby wagonów. Tylko w latach 1968–1969 nie dostarczono w Szczecinie pod załadunek bądź wyładunek aż 95 tys. wagonów,

⁶⁷ AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].

⁶⁸ AAN, MŻ [1960–1974], 41/8, „Perspektywy rozwoju tranzytu przez polskie porty morskie i trudności w jego realizacji” [6 X 1969]; tamże, 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].

⁶⁹ AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].

co spowodowało przekierowanie przez czechosłowackich gestorów części ładunków na porty konkurencyjne⁷⁰.

Od 1967 r. strona czechosłowacka, nie chcąc ponosić wyższych kosztów, naciskała na zrównanie taryfowe Świnoujścia ze Szczecinem, zarówno dla przewozów kolejowych, jak i żeglugi śródlądowej. W opinii władz tego kraju pierwszy z tych portów był właściwie bazą odlichtungową dla statków, które nie mogły z pełnym zanurzeniem wejść do portu szczecińskiego, względnie portem pomocniczym, gdy w Szczecinie brakowało wolnych nabrzeży. Dwa lata później polscy decydenci zastosowali jednolite zasady rozliczeń Czechosłowacji wobec obu portów, niemniej objęły one najprawdopodobniej jedynie fracht rzeczny⁷¹.

Do końca lat 60. strona polska stosowała wobec czechosłowackiego tranzytu daleko idące ulgi i rabaty (ilościowe, kierunkowe, akwizycyjne, specjalne itd.) oraz opusty od obowiązujących taryf i opłat, których wysokość sięgała znacznej części (15–30%) wpływów za świadczone usługi transportowe. W niemałym stopniu rekompensowały one niedostatki aparatu techniczno-eksploatacyjnego, mającego istotny wpływ na poziom wykonywanych usług. Rabaty i opusty, udzielane z myślą o akwizycji ładunków czechosłowackich do Polski, pomimo ich podwyższania, przestały w sposób wystarczający oddziaływać na możliwości wzrostu tranzytu tego państwa. Pogarszała się również jego struktura ładunkowa, gdyż porty polskie traciły najcenniejszą taryfowo drobnicę na rzecz ładunków półmasowych lub masowych⁷².

Bilansując lata 60., należy zauważyć, że cechowała je zmienna wielkość przeładowywanej masy tranzytowej Czechosłowacji. Po początkowym wzroście, który trwał 2 lata, następnie po takim samym czasie spadku, obroty poszybowały w górę, osiągając w 1965 r. niespotykany pułap w historii portu szczecińskiego, 2490 tys. t, nigdy już niepowtórzone. W kolejnych latach odnotowano zatem spadek, który na końcu dziesięciolecia zatrzymał się na poziomie nieco ponad 1,7 mln t. Tranzyt czechosłowacki stanowił w tej dekadzie nawet 26% obrotów portowych Szczecina (1961 r.), ale w jej końcu obniżył się radykalnie – do 12,2%. Przeładunki towarów dla CSRS utrzymywały się między 62,3 a 77,5% całego

⁷⁰ AAN, MŻ [1960–1974], 41/8, Notatka dotycząca wykonania planowanych zadań przeładunkowych w tranzycie przez polskie porty morskie, 10 IX 1969; tamże, 41/9, „Polityka tranzytowa” (materiał na posiedzenie Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi), 24 X 1970.

⁷¹ AAN, MŻ [1960–1974], 41/28, Notatka, 11 IX 1967; Pismo MŻ, 18 IX 1967.

⁷² AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972]; tamże, 41/8, Notatka dotycząca wykonania planowanych zadań przeładunkowych w tranzycie przez polskie porty morskie, 10 IX 1969.

tranzytu przechodzącego przez port szczeciński. Większość ładunków stanowiły towary masowe: 1961 – 74,4%, 1965 – 73,1%, 1971 – 73,9%, w przeciwieństwie np. do Gdyni, gdzie przeważała drobnica⁷³. Udział Szczecina-Świnoujścia w obrotach tranzytowych Czechosłowacji we wszystkich portach polskich, który na progu dekady (1960 r.) wynosił 70,4%, obniżył się w końcu tego dziesięciolecia do 56,4% (zob. tab. 1 i 2).

Początek lat 70. przyniósł zmiany w polskim podejściu do tranzytu czechosłowackiego (oraz węgierskiego), jakkolwiek wśród zainteresowanych stron wysokiego szczebla nie było w tej kwestii jednomyślności. Niejako tradycyjnie przedstawiciele resortów komunikacji oraz handlu zagranicznego, w przeciwieństwie do Ministerstwa Żeglugi, postulowali konieczność pogorszenia warunków ekonomicznych dla ładunków CSRS i zaostrzenia kursu w polityce tranzytowej. Uznano, że dotychczasowa współpraca w obsłudze zamorskiego obrotu towarowego Czechosłowacji, bazująca na umowach kilkuletnich (1961–1965, 1967–1970) i rocznych porozumieniach (protokołach) transportowych, których ważnym elementem były zasady i warunki polityki rabatowej, przestała być czynnikiem dynamizującym rozwój stosunków tranzytowych obu krajów. Postanowiono też uzależnić dalsze udzielanie ulg ekonomicznych dla ładunków tranzytowych tego państwa od zastosowania rozliczeń w clearingu rublowym za polski tranzyt przez terytorium CSRS do krajów kapitalistycznych i Jugosławii, na co Praga nigdy nie wyraziła zgody. Ten m.in. warunek wprowadził najdłuższy impas w historii negocjacji między obu państwami na temat pięcioletniej umowy transportowej. Również nie zostały podpisane przez kolejne lata międzypaństwowe roczne protokoły transportowe. Zaprzestanie od 1971 r. udzielania rabatów, ulg i opustów oznaczało, że tranzyt obcych ładunków odbywał się na podstawie pełnych stawek taryfowych i opłat za świadczone usługi⁷⁴.

Stan bezumowny okazał się w dłuższym terminie niekorzystny dla Polski, gdyż pobudził partnerów tranzytowych do poszukiwania innych dróg transportu swoich ładunków. Szczególną aktywność wykazywała strona czechosłowacka,

⁷³ K. Letke, *25 lat polsko-czechosłowackiej...*, dz. cyt., s. 80.

⁷⁴ AAN, MZ [1960–1974], 41/9, Notatka, 29 V 1970; tamże, 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972]; „Rola tranzytu CSRS w gospodarce morskiej?”; tamże, 53/30, Notatka informacyjna w sprawie stosunków transportowych z CSRS i WRL [po wrześniu 1971]; tamże, 53/31, Notatka w sprawie programu współpracy z CSRS w dziedzinie transportu lądowo-morskiego przez polskie porty morskie oraz transportu ładunków polskiego handlu zagranicznego przez terytorium CSRS [1974].

która najbardziej odczuła ujemne skutki zmiany polskiej polityki tranzytowej⁷⁵. Władze w Pradze podkreślały m.in., że brak porozumienia z Warszawą, którą uważały do 1970 r. za najważniejszego partnera, dały im podstawy do negocjacji i zawierania porozumień z NRD, Jugosławią, ZSRR i Bułgarią na przewóz towarów handlu zagranicznego – Polsce miałyby przypaść jedynie pozostałe ładunki⁷⁶. Poza zbliżeniem do Hamburga i Rijeki wykorzystywały zwłaszcza dynamizm akwizycyjny NRD, kraju o dużych aspiracjach w gospodarce morskiej i szybko rozwijającej się własnej żegludze. W tym zresztą okresie enerdowska flota handlowa wysunęła się na czoło przewoźników tranzytu czechosłowackiego, detronizując polskich armatorów. Ponadto znaczna część drobnicy tego państwa kierowana była w obrotach ze Skandynawią przez NRD z uwagi na możliwość korzystania z połączeń promowych. Niemcy stworzyli dla CSRS dogodne warunki ekonomiczne (niski fracht kolejowy, rabaty portowe, niewielki udział dewiz we frachcie morskim itd.), stąd też udział ich portów (przede wszystkim Rostocku) w obrotach zamorskich Czechosłowacji systematycznie rósł, z 3,3% w 1966 r. (251 tys. t) do 13,5% w 1971 r. (1019 tys. t). Zainteresowanie NRD wzrostem tranzytu czechosłowackiego znalazło również wyraz w zawartym w 1973 r. porozumieniu z CSRS o pomocy inwestycyjnej tego kraju w rozbudowie potencjału przeładunkowego portu Rostock (spłata udzielonego kredyty usługami), który w latach 70. stał się bardzo poważnym konkurentem Szczecina⁷⁷.

Niekorzystne zjawiska w stosunkach tranzytowych z Czechosłowacją, która doskonale wykorzystywała położenie na skrzyżowaniu różnych dróg komunikacyjnych, spowodowały, że strona polska z większym zaangażowaniem, ale i ustępliwością, podjęła rozmowy z tym państwem w sprawie zawarcia długoterminowej umowy transportowej. Przede wszystkim zaniechano wiązania udogodnień ekonomicznych dla tranzytu czechosłowackiego w Polsce z postulowanym systemem rozliczeń za przewóz polskich ładunków przez terytorium CSRS⁷⁸. Czechosłowacji zależało na kontynuowaniu współpracy tranzytowej z Polską, starała się

⁷⁵ AAN, MŻ [1960–1974], 41/10, Notatka w sprawie tranzytu CSRS i WRL przez polskie porty morskie, 8 XI 1971; tamże, 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].

⁷⁶ AAN, MŻ [1960–1974], 53/21, Notatka, 10 V 1972.

⁷⁷ AAN, MŻ [1960–1974], 53/21, Opracowanie założeń długofalowej polityki tranzytowej Polski, 25 III 1972; „Realizacja prawidłowej polityki tranzytowej”; tamże, 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972]; S. Silberbach, *15 lat portu Rostock*, TGM 1975, nr 9, s. 526.

⁷⁸ AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Rola tranzytu CSRS w gospodarce morskiej”; tamże, 53/34, Informacja dotycząca tranzytu czechosłowackiego [1974?].

nawet wzbudzić niepokój Warszawy, twierdząc, że w centralnych władzach do spraw planowania w Pradze ścierają się różne poglądy na temat kierunków dróg transportowych dla tranzytu czechosłowackiego, rozważających również wariant całkowitego pominięcia polskich portów⁷⁹.

W czasie rokowań delegacja polska wskazała władzom czechosłowackim na możliwość udziału ich państwa w rozwoju tych dziedzin polskiego transportu, które służyłyby potrzebom tranzytu. W szczególności chodziło o wspólne inwestycje odnoszące się do zwiększenia zdolności przeładunkowych portów. Praga, która z początku była rzekomo zainteresowana budową baz przeładunku kwasu fosforowego w portach ujścia Odry, w dalszym etapie pertraktacji wycofała się z tych planów⁸⁰.

Efektom negocjacji było podpisanie 21 lutego 1974 r. długoterminowej umowy między rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a rządem Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej o współpracy przy przewozie towarów w tranzycie obu krajów do 1990 r. Była to pierwsza i zarazem ostatnia norma prawna o tak długim okresie obowiązywania, która właściwie straciła na znaczeniu dopiero z chwilą rozpadu Czechosłowacji. Ważna m.in. dlatego, że przerywała stan bezumowny między państwami, regulowała kwestie tranzytowe w długiej perspektywie czasowej i w ogólnych ramach. Nastąpił powrót do rocznych protokołów transportowych, zgodzono się na różne ulgi ekonomiczne dla ładunków czechosłowackich, jakkolwiek strona polska zaprzestała np. udzielania rabatu kierunkowego, co w jakiś sposób premiowało porty ujścia Odry.

Na progu tej dekady udział ładunków tranzytowych w ogólnych obrotach portu szczecińskiego zmalał w stosunku do wcześniejszego okresu (1960–1970), z 34,6% do 18,6%. Nastąpił wtedy „kres kariery Szczecina jako dużego portu tranzytowego”, jak słusznie zauważył Józef Stanielewicz⁸¹. Koniec tego dziesięciolecia, kiedy obroty portowe wzrosły do 26,7 mln t (1979 r.), zdecydowanie silniej potwierdził tę tezę, gdyż tranzyt (2,2 mln t) stanowił w stosunku do całkowitych przeładunków zaledwie 9,1% (rok wcześniej nawet 5,3% – zob. tabelę 5 i 6).

W latach 70. dynamiczny wzrost obrotów polskiego handlu zagranicznego, pozostawiający w tyle rozbudowę portu szczecińskiego i jego zaplecza, oraz ogromne braki transportu kolejowego rzutowały wyjątkowo ujemnie na

⁷⁹ AAN, MŻ [1960–1974], 53/32, Notatka informacyjna, 26 V 1972.

⁸⁰ AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Rola tranzytu CSRS w gospodarce morskiej”; tamże, 53/34, Informacja dotycząca tranzytu czechosłowackiego [1974?].

⁸¹ J. Stanielewicz, *Udział i rola...*, dz. cyt., s. 267.

możliwości rozwoju tranzytu czechosłowackiego. W konsekwencji pojawiły się duże kłopoty ze sprawną i terminową ekspedycją ładunków tego państwa, za to systematycznie rosły koszty przestoju statków i składowania towarów. Z konieczności cały szereg towarów, które nominalnie miały być przeładowane w Szczecinie, kierowano do Hamburga, Rijeki czy Rostocku, co z kolei powodowało, że kurczyła się masa tranzytowa oferowana przez Czechosłowację dla portu szczecińskiego⁸².

Wielkość przeładunków towarów tranzytowych tego kraju w zespole portowym Szczecin-Świnoujście wykazywała w tym dziesięcioleciu znaczną zmienność (zob. tab. 5 i 6). W pierwszym okresie utrzymywały one pułap powyżej 2 mln t, od połowy dekady zeszły poniżej tej granicy, a w jej końcu stanęły na poziomie około 1,5 mln t. „Ucieczkę” niektórych ładunków tranzytowych z Polski spedytorzy z Pragi uznawali za zjawisko trwałe, gdyż: „ustępstwa finansowe nie dają efektu, a jedynie prawidłowa obsługa kolejowa może zapewnić utrzymanie wielkości masy towarowej na dotychczasowym poziomie”⁸³. Z oczywistych względów na globalny spadek przeładunków tranzytowych Czechosłowacji wpływał nie tylko wzrost konkurencji innych portów, ale przede wszystkim koncentrowanie się na obsłudze polskiego handlu zagranicznego i spychanie tranzytu do uzupełniającej roli, w żaden sposób nieuprzywilejowanej. Należy jednak zauważyć, że nadal utrzymywał się wysoki udział CSRS w ogólnej wielkości tranzytu przechodzącego przez port szczeciński, sięgający od sześćdziesięciu kilku do siedemdziesięciu kilku procent (1970 – 63,8%, 1975 – 71,2%, 1979 – 68,4%), co świadczyło o jego znaczeniu dla Szczecina. Zespół portowy szczecińsko-świnoujski miał niezachwianą pierwszą pozycję w przeładunkach czechosłowackich na polskim wybrzeżu, jakkolwiek w latach 70. jego procentowy udział charakteryzowała spora amplituda: od 78,9% w 1972 r. do 57,0% w 1978 r. (tab. 5 i 6)⁸⁴. Należy však dodać, że Szczecin, po blisko dwu dziesięcioleciach, utracił

⁸² AAN, MŻ [1960–1974], Urząd Gospodarki Morskiej [dalej: UGM], 3/6, Ocena realizacji tranzytu przez polskie porty morskie w 1978 r., analiza usług tranzytowych za rok 1979; AP Gdynia, ZPM, 442/139, Pismo sp. z o.o. „Spedrapid”, 14 VI 1976; APS, Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście, 1020, 61–62, s. 147–148; AAN, PIHZ-OM Szczecin, 118, Protokół z 248. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie, 30 IV 1977.

⁸³ AP Gdynia, ZPM, 442/139, Protokół nr 2/76 z posiedzenia Komisji Tranzytowej, 29 VII 1976.

⁸⁴ Obliczenia własne na podstawie tabeli nr 1 i 2 oraz zestawień tabelarycznych zawartych w pracy: H. Salmonowicz, *Morskie porty handlowe w Szczecinie i Świnoujściu*, [w:] *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim*, red. I. Dunin-Kwinta, J. Stanielewicz, Szczecin 1995, s. 49–59.

w 1976 r. dominację w tranzycie czechosłowackim na rzecz Hamburga, od którego coraz bardziej odstawał możliwościami techniczno-eksploatacyjnymi, sprawnością obsługi czy gęstością linii regularnych.

Tabela 5. Tranzyt czechosłowacki w obrotach portów Szczecin-Świnoujście w latach 1971–1992

Lata	Całkowite obroty portów (łącznie z tranzylem)	Tranzyt				
		ogółem		czechosłowacki		
		ładunki	udział w obrotach portów	ładunki	udział w obrotach portów	udział w tranzycie
		tys. t	%	tys. t	%	%
1971	17 329	2934	16,9	2132	12,3	72,7
1972	18 713	3144	16,8	2373	12,7	75,5
1973	20 147	2812	14,0	2001	9,9	71,2
1974	23 116	2991	12,9	2211	9,6	73,9
1975	22 481	2578	11,5	1836	8,2	71,2
1976	24 259	2311	9,5	1519	6,3	65,7
1977	24 661	2108	8,5	1341	5,4	63,6
1978	25 569	2046	8,0	1364	5,3	66,7
1979	26 697	2194	8,2	1501	5,6	68,4
1980	24 743	2253	9,1	1500	6,1	66,6
1981	15 685	3125	19,9	1532	9,8	49,0
1982	17 054	2446	14,3	1475	8,6	60,3
1983	18 885	2686	14,2	1577	8,3	58,7
1984	23 319	3184	13,6	1644	7,0	51,6
1985	21 033	2578	12,3	1153	5,5	44,7
1986	19 523	3295	16,9	1637	8,4	49,7
1987	20 633	3419	16,6	1712	8,3	50,1
1988	20 645	3151	15,3	1804	8,7	57,2
1989	19 348	2734	14,1	1840	9,5	67,3
1990	18 104	2420	13,4	1605	8,9	66,3
1991	17 228	1537	8,9	880	5,1	57,2
1992	17 604	2334	13,3	1363	7,7	58,4
Razem	456 776	58 280	12,8	36 000	7,9	61,8

Źródło: zestawiono na podstawie pracy H. Salmonowicz, *Morskie porty handlowe w Szczecinie...*, dz. cyt., s. 52, 54, 59; informacje o tranzycie ogółem z lat 1971–1974 i 1976 zob. TGM 1972, nr 4, s. 247; 1976, nr 3, s. 177; 1977, nr 4, s. 245; dane dotyczące tranzytu czechosłowackiego – źródło jak w tabelach nr 1 i 2. Statystyka tranzytu ogółem za lata 1979–1992 podana w TGM różni się od danych przyjętych w tej tabeli na podstawie pracy Henryka Salmonowicza.

W strukturze czechosłowackiego tranzytu idącego przez Szczecin w latach 70. zdecydowanie przeważał import, którego najważniejszą pozycję stanowiły surowce fosforonośne (apatyty i fosforyty), rudy i cukier. W eksporcie czołowe miejsca zajmował węgiel koksujący i koks, a ponadto tarcica, produkty

przemysłu maszynowego, konstrukcje stalowe, blachy oraz słód. Nadal więc zdecydowanie przeważały ładunki masowe, które właściwie utrzymywały się w tej dekadzie na zbliżonym poziomie, oscylującym w granicach 70%, pozostałe 30% stanowiła drobnica⁸⁵.

Tabela 6. Udział Szczecina-Świnoujścia w przeładunkach czechosłowackich towarów tranzytowych przez porty polskie w latach 1971–1992

Lata	Gdańsk		Gdynia		Szczecin- -Świnoujście		Ogółem	
	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%
1971	378	11,9	665	20,9	2132	67,2	3175	100
1972	265	8,8	370	12,3	2373	78,9	3008	– „ –
1973	339	12,4	400	14,6	2001	73,0	2740	– „ –
1974	414	14,1	314	10,7	2211	75,2	2939	– „ –
1975	461	16,7	468	16,9	1836	66,4	2765	– „ –
1976	358	14,5	587	23,8	1519	61,7	2464	– „ –
1977	321	14,4	568	25,5	1341	60,1	2230	– „ –
1978	487	20,3	543	22,7	1364	57,0	2394	– „ –
1979	342	14,4	526	22,2	1501	63,4	2369	– „ –
1980	430	16,6	657	25,4	1500	58,0	2587	– „ –
1981	366	15,2	516	21,4	1532	63,4	2414	– „ –
1982	398	16,1	590	23,9	1475	60,0	2463	– „ –
1983	298	12,3	550	22,7	1577	65,0	2425	– „ –
1984	335	12,7	655	24,9	1644	62,4	2634	– „ –
1985	311	15,1	601	29,1	1153	55,8	2065	– „ –
1986	335	12,6	683	25,7	1637	61,7	2655	– „ –
1987	314	11,7	653	24,4	1712	63,9	2679	– „ –
1988	386	13,7	616	22,0	1804	64,3	2806	– „ –
1989*	328	12,5	450	17,2	1840	70,3	2618	– „ –
1990	203	9,1	427	19,1	1605	71,8	2235	– „ –
1991	51	4,9	104	10,1	880	85,0	1035	– „ –
1992	32	2,2	86	5,8	1363	92,0	1481	– „ –

* W innych źródłach: Gdańsk – 337 tys. t, Gdynia – 449 tys. t, Szczecin-Świnoujście – 2058 tys. t, razem 2844 tys. t.

Źródło: dane za lata 1971–1988: TGM 1972, nr 4, s. 248; 1977, nr 4, s. 245; 1978, nr 4, s. 243; 1979, nr 4, s. 245; 1980, nr 4, s. 211–212; 1981, nr 4, s. 217; 1982, nr 4, s. 218; 1983, nr 4, s. 218; 1984, nr 4, s. 220; 1985, nr 4, s. 220; 1986, nr 6, s. 318; 1987, nr 5, s. 272; 1988, nr 6, s. 285; 1989, nr 5, s. 243; dane za lata 1989–1992: „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1990, nr 9–10, s. 19; 1991, nr 8, s. 33; 1992, nr 6, s. 38; maj–czerwiec 1993, s. 39.

Od końca 1979 r. przez kilka kolejnych lat w rozmowach negocjacyjnych między obu państwami przewijała się, nie po raz pierwszy, sprawa udziału Czechosłowacji w inwestycjach portowych. Chodziło zwłaszcza o urządzenia do

⁸⁵ Obliczono na podstawie: TGM 1977, nr 4, s. 245; 1978, nr 4, s. 245; 1979, nr 4, s. 247; 1980, nr 4, s. 211; E. Mazur, dz. cyt., s. 317.

załadunku wagonów surowcami fosforonośnymi w bazie Świ II i rozbudowę jej zaplecza składowego oraz urządzenia dla wyposażenia bazy rudowej w Porcie Północnym w Gdańsku. Zagadnienie to nabrało dużo większego wymiaru niż wszystkie poprzednie starania strony polskiej, ale skutek był identyczny – kraj nad Wełtawą, który wkrótce dotknięty został spowolnieniem gospodarki, wycofał się z tych planów⁸⁶.

Wchodząc w nowe, następne dziesięciolecie, Polska i Czechosłowacja wy-negocjowały podstawy kolejnego porozumienia (poprzednie obowiązywało w latach 1977–1980) o dłuższym czasie obowiązywania. 2 kwietnia 1982 r. została podpisana w Pradze umowa między rządem PRL i rządem CSRS o współpracy przy przewozie towarów w tranzycie obu krajów w latach 1981–1985, która była ostatnią z wieloletnich umów przed utworzeniem odrębnych państw, czyli Czech i Słowacji. Określiła ona warunki współpracy w zakresie przeładunków w polskich portach oraz przewozów drogą lądową, morską i rzeczną ładunków tranzytowych CSRS⁸⁷.

Wobec silnej konkurencji Hamburga, Rostocku czy portów jugosłowiańskich (Rijeka, Bakar, Koper) ściąganie ładunków czechosłowackich do polskich portów stawało się w latach 80. coraz trudniejsze. Pracy spedytorzy wymagali priorytetu w obsłudze swoich towarów (mając możliwość ich przerzucenia do innych portów), stawiali duże wymagania techniczne, organizacyjne i ekonomiczne, które sprowadzały się do zapewnienia szybkiego, terminowego i bezpiecznego dostarczania ładunków eksportowych i importowych odbiorcom, zagwarantowania atrakcyjnych i konkurencyjnych stawek przewozowych i przeładunkowych⁸⁸. W rezultacie uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych strona polska zmuszona była udzielać kontrahentowi czechosłowackiemu szeregu wysokich opustów i rabatów, które w polskiej flocie wynosiły od 0,75 do 30%, natomiast w portach od 5 do 40%. Ich poziom ustalany był corocznie, a wysokość uzależniano od aktualnych możliwości przeładunkowych oraz wielkości masy towarowej oferowanej przez CSRS. W dobie wprowadzania (z lepszym lub gorszym skutkiem)

⁸⁶ AAN, UGM, 3/6, Notatka, 29 V 1982.

⁸⁷ AAN, UGM, 3/13, Sprawozdanie z działalności Grupy Roboczej ds. Morskich i Rzecznych Przewozów Tranzytowych [14–17 VI 1982]; *Nowe umowy tranzytowe z Czechosłowacją i Węgrami*, TGM 1982, nr 3, s. 166.

⁸⁸ AAN, UGM, 3/6, Materiał do Biuletynu UGM [20 XII 1982]; Protokół nr 24/82 z posiedzenia kierownictwa UGM [5 VIII 1982]; tamże, 3/14, Pismo MHZ, 3 VI 1983; Pismo MHZ, 12 V 1984; S.A. Szwanowski, A. Tubielewicz, *Perspektywy rozwoju tranzytu czechosłowackiego w łańcuchu lądowo-morskim przez porty polskie*, TGM 1989, nr 10, s. 433.

reformy gospodarczej, polskie przedsiębiorstwa portowe zyskały samodzielność w zakresie udzielania ulg, którą zresztą wykorzystywał kontrahent czechosłowacki, żądając corocznie ich zwiększania. Najczęściej osiągał zamierzony cel wobec niższego niż na Zachodzie poziomu świadczonych usług przeładunkowo-przewozowych. Prowadziło to jednak do tego, że pojedyncze kontrakty, których warunkiem uzyskania był odpowiednio niski rabat, przynosiły polskim portom pewne straty⁸⁹.

W latach 80. nastąpiło spowolnienie dynamiki rozwoju gospodarczego Czechosłowacji, osłabienie tempa wzrostu dochodu narodowego oraz produkcji przemysłowej. Pociągnęło to za sobą zmiany w handlu zagranicznym, które polegały m.in. na ograniczaniu wzrostu importu i rozwijaniu eksportu, co znalazło wyraz w zmniejszeniu jego obrotów drogą morską w latach 1980–1988 z 10 190 tys. t do 7424 tys. t, czyli o 27%⁹⁰ (tab. 7).

Tabela 7. Obroty handlu zagranicznego Czechosłowacji drogą morską przez porty europejskie w latach 1980–1988 (w tys. t)

Porty	Lata								
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
PRL	2 543	2 428	2 445	2 405	2 640	2 057	2 680	2 682	2 741
RFN (Hamburg)	3 630	2 720	2 312	1 910	1 909	2 038	1 613	1 442	1 475
NRD	1 430	1 370	931	970	828	816	866	836	796
Jugosławia	1 920	1 980	1 623	1 624	1 929	2 155	1 935	1 849	1 528
Morze Czarne	667	552	500	544	626	502	715	838	853
Pozostałe porty Europy Zachodniej	–	–	45	41	68	51	108	65	31
Razem	10 190	9 050	7 856	7 494	8 000	7 619	7 913	7 712	7 424
Procent udziału polskich portów morskich	25,0	26,8	31,1	32,1	33,0	27,0	33,7	34,8	36,9
Procent udziału portu szczecińskiego	14,7	16,9	18,8	21,0	20,1	15,1	20,7	22,2	24,3

Źródło: zestawienie własne na podstawie: AAN, UGM, 3/54, „Problemy tranzytu towarów polskiego handlu zagranicznego przez terytorium Czechosłowacji i tranzytu towarów czechosłowackiego handlu zagranicznego przez terytorium Polski” – zał. nr 2 (dane za lata 1981–1985); S.A. Szwankowski, A. Tubielewicz, dz. cyt., s. 433 (statystyka za lata 1980, 1986–1988).

⁸⁹ AAN, UGM, 3/54, „Problemy tranzytu towarów polskiego handlu zagranicznego przez terytorium Czechosłowacji i tranzytu towarów czechosłowackiego handlu zagranicznego przez terytorium Polski” [lipiec 1986]; *Stan i perspektywy tranzytu przedmiotem obrad Sejmowej Komisji Współpracy Gospodarczej z Zagranicą*, TGM 1989, nr 2, s. 82.

⁹⁰ S.A. Szwankowski, A. Tubielewicz, dz. cyt., s. 433.

Znaczny spadek ogólnych obrotów handlu zamorskiego CSRS nie wiązał się ze zmniejszeniem (oprócz 1985 r.) jego przeładunków w portach polskich, wręcz przeciwnie, wzrosły one z 25% w 1980 r. do 37% w 1988 r., stabilizując się na poziomie 2,6–2,7 mln t. Wynika z tego, że najbardziej straciły porty konkurencyjne, a zwłaszcza Hamburg (spadek o prawie 60%), następnie porty NRD (44%) oraz jugosłowiańskie (20%). Wzrost tranzytu czechosłowackiego odnotowały natomiast porty Morza Czarnego⁹¹. Udział zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w obrotach tego państwa drogą morską zwiększył się znacząco: z 14,7% w 1980 r. do 24,3% w 1988 r. Statystyka ta pozwala nam również stwierdzić, że porty ujścia Odry odzyskały w 1986 r. prymat największego przeładowcy towarów morskiego handlu zagranicznego Czechosłowacji. Na tle wielu trudności i przeszkód, wynikających z czynników wewnętrznych, stanowiących z reguły o słabościach polskich portów, a także nie zawsze im sprzyjających uwarunkowań międzynarodowych, zastanawiać może nadal ich wysoki udział w tranzycie CSRS drogą morską. Otóż przy bardzo komercyjnym podejściu południowych sąsiadów Polski do działalności transportowej trudno nie zgodzić się z poglądem, że był to rezultat oferowania czechosłowackim kontrahentom zdecydowanie bardziej korzystnych kosztów przewozu lądowego (być może jakaś w tym zasługa zmodernizowanej magistrali nadodrzańskiej) oraz usług niż porty hamburski, rostocki oraz jugosłowiańskie⁹².

W bilansie za lata 80. Szczecin (ze Świnoujściem) nadal nie miał sobie równych w przeładunkach tranzytu tego kraju, jeśli chodzi o polskie porty. Zaczynał dekadę z najniższego pułapu – 58% (1980 r.), a kończył z udziałem 70% (1989 r.). Wielkość obrotu towarów tranzytowych CSRS podlegała sporym wahaniom: od 1153 tys. t w 1985 r. do 1840 tys. t w 1989 r. (tab. 5 i 6). Wzrost wielkości tranzytu w drugiej połowie lat 80. nie wynikał tylko z podwyższenia atrakcyjności kosztowej zespołu portowego dla kontrahentów zagranicznych, lecz również ze spadku obrotów polskiego handlu zagranicznego⁹³.

Okres dziesięciolecia nie wyeliminował przyczyn od dawna osłabiających zdolność konkurencyjną portów ujścia Odry. Ograniczenia wzrostu niosła za sobą niedostateczna jakość wykonywanych usług, wynikająca m.in. z niedorozwoju infrastruktury techniczno-eksploatacyjnej oraz kolejowej, niedobór siły roboczej, awarie urządzeń przeładunkowych itp., które powodowały m.in.

⁹¹ Tamże.

⁹² Tamże, s. 434.

⁹³ J. Stanielewicz, *Udział i rola ładunków...*, dz. cyt., s. 268.

niesprawną i nieterminową obsługę statków, ich nierzadkie przechodzenie na tzw. demurrage, czyli wielogodzinny przestój, który powodował określone straty. Przykładowo liczba tych statków kształtowała się w następująco: w 1982 r. – 22, rok później – 18, w 1984 r. – 23, w kolejnym – 25. W połowie dekady Czechosłowacja z konieczności skierowała kilkadziesiąt statków do Hamburga i Rostocku, które mógł obsłużyć Szczecin, przez co utracił on blisko pół miliona ton ładunków masowych. Zdarzył się też pierwszy w powojennej historii portu szczecińskiego przypadek przerwania wyładunku czechosłowackiego statku (Košice) z powodu braku wagonów oraz skierowanie go do dalszego rozładunku w porcie hamburskim⁹⁴.

Poza uwarunkowaniami wewnętrznymi narastały w tej dekadzie zjawiska zewnętrzne, które zagrażały Szczecinowi w utrzymaniu dotychczasowej pozycji tranzytowej. Odnosiło się to do działalności władz transportowych najbliższych sąsiadów, zmierzających do odcięcia Polski od źródeł ładunków tranzytowych, pochodzących zwłaszcza z zaplecza naddunajskiego. Zbudowana na terenie NRD trasa przewozowa Rostock–Berlin–Drezno–Praga–Bratysława i dalej na południe do Triestu, która omijała terytorium Polski, obsługiwała w ruchu drogowym i kolejowym ważny szlak handlowy Skandynawia – Europa Południowa i Bliski Wschód. Z kolei na północy NRD uruchomione zostało (październik 1986 r.) połączenie promowe ze Związkiem Radzieckim (Mukran–Kłajpeda), a na południu Europy utworzono połączenie kolejowe ZSRR–Czechosłowacja, z odgałęzieniami do Węgier, Austrii, NRD i RFN. W konsekwencji działania te prowadziły do kolejowego obejścia Polski i otoczenia jej drogami szybkiego ruchu, co stwarzało poważne zagrożenie dla dalszych przewozów tranzytowych przez jej terytorium. Jedynym właściwie odpowiednikiem poważnej działalności inwestycyjnej protranzytowej w Polsce było oddanie do eksploatacji po przebudowie w maju 1985 r. magistrali nadodrzańskiej, głównego szlaku kolejowego obsługi zaplecza portowego Szczecina i Świnoujścia⁹⁵.

Brak perspektywicznego spojrzenia na potrzeby inwestycyjne portów ujścia Odry oraz rozbudowę ich szerokiego zaplecza w kontekście rywalizacji o tranzyt odzwierciedlały wypowiedzi podczas posiedzenia Sejmowej Komisji

⁹⁴ AAN, UGM, 3/6, Materiał do Biuletynu UGM [20 XII 1982]; Protokół nr 24/82 z posiedzenia kierownictwa UGM [5 VIII 1982]; tamże, 3/14, Pismo MHZ, 3 VI 1983; Pismo MHZ, 12 V 1984; tamże, 3/60, Pismo MHZ, 7 V 1986; J. Wronka, *Polskie usługi tranzytowe – stan obecny i perspektywy rozwoju*, [w:] *II Sejmik Morski. Szczecin 22–24 maja 1986*, Warszawa 1987, s. 125.

⁹⁵ *Stan i perspektywy tranzytu przedmiotem obrad Sejmowej Komisji Współpracy Gospodarczej z Zagranicą*, TGM 1989, nr 2, s. 83; J. Stanielewicz, *Udział i rola...*, dz. cyt., s. 275.

Współpracy Gospodarczej z Zagranicą (koniec września 1988 r.), kiedy zwrócono uwagę na „peryferyjne, z punktu widzenia centrum, traktowanie zespołu portowego Szczecin-Świnoujście z całym układem tranzytowym Północ-Południe” oraz jego niedostateczne wykorzystanie⁹⁶.

Wydarzenia natury społeczno-politycznej w Szczecinie na początku i w końcu lat 80. w jakiś sposób dotknęły również polsko-czechosłowackiej współpracy tranzytowej. Spedytorzy tego kraju z niepokojem obserwowali przede wszystkim działalność strajkową, która zakłócała przepływ ich towarów przez port szczeciński, wpłynęła niekorzystnie na poczucie pewności i trwałości przewozów tranzytowych. Na przykład perturbacje spowodowane strajkiem w drugiej połowie sierpnia 1988 r. przyniosły Czechosłowakom pewne straty finansowe, za które zażądali odszkodowania. Podczas rozmów dążyli także do wykorzystania tego faktu w celu uzyskania korzystniejszych warunków ekonomicznych obsługi tranzytu CSRS w roku następnym, podnosząc sprawę niepewności drogi transportowej przez Szczecin i wysokiego ryzyka związanego z usługami tranzytowymi świadczonymi przez stronę polską⁹⁷.

W końcu 1990 r. wygasła wieloletnia umowa między rządami PRL i CSRS o tranzycie obu krajów, podpisana kilkanaście lat wcześniej. Obie strony deklarowały chęć podpisania nowej umowy, lecz ważne wydarzenia, które przetoczyły się przez kontynent, stanęły temu na drodze⁹⁸. Rozpad posowieckiego systemu politycznego w Europie Środkowo-Wschodniej na przełomie lat 80. i 90. uniezależnił od kurateli Moskwy cały szereg państw, które przeprowadziły reformy ustrojowe i gospodarcze. Zwrot geopolityczny, przemiany ekonomiczne, tworzenie nowych powiązań w handlu zagranicznym oddziaływały także na sytuację zaplecza tranzytowego portów polskich. Z powodu zmian ustrojowych, załamania gospodarki, a także rozwoju połączeń transportowych z Hamburgiem i Rotterdamem znacznie spadła w tym okresie wielkość czeskiej i słowackiej masy ładunkowej w portach Szczecin-Świnoujście. Na regres miały również wpływ brak prawnego uregulowania stosunków PKP z kolejami Republiki Federacyjnej Czech i Słowacji, znacznie wyższe niż w portach Europy Zachodniej stawki taryfy tranzytowej czy w końcu zwiększenie tranzytu tych państw do portów Morza

⁹⁶ *Stan i perspektywy tranzytu...*, dz. cyt., s. 80–81.

⁹⁷ AAN, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej [dalej: MTiGM], 2/41, Sprawozdanie z przebiegu i wyników rozmów w Pradze 7–10 XI 1988 r. delegacji polskich portów morskich z delegacją „Čechofrachtu”; *Stan i perspektywy tranzytu...*, dz. cyt., s. 80–81.

⁹⁸ AAN, MTiGM, 2/41, Sprawozdanie z negocjacji i podpisania protokołu transp., 18 XI 1989, s. 9.

Czarnego⁹⁹. W zupełnie krytycznym dla tranzytu Federacji Czech i Słowacji roku 1991, kiedy łącznie wszystkie polskie porty przejęły zaledwie milion ton towarów CSRS, Szczecin osiągnął wprawdzie najwyższy przeładunek (0,88 mln t – 85% całości), ale był to wynik, który „cofał” ten port do roku 1957. Podział Czechosłowacji na początku 1993 r. na dwa odrębne organizmy państwowe spowodował, że każdy samodzielnie wchodził na międzynarodowy rynek tranzytowy. Dla obu jednak zespół portów Szczecin-Świnoujście stanowił przez następne lata podstawowe ogniwo w obrocie ich handlu zagranicznego drogą morską.

Statystyczne podsumowanie tranzytu czechosłowackiego w portach Szczecin-Świnoujście od momentu jego rozpoczęcia do zakończenia (rozpad państwa) przedstawiono w tabeli 8. Wynika z niej, że w ciągu kilku dekad ładunki tego kraju stanowiły nieco ponad 10% całkowitego obrotu portowego i aż niemal 65%, czyli 2/3, wszystkich przeładunków tranzytowych. Najlepszym okresem w tym tranzyście były lata 60., kiedy łącznie przeszło przez porty ujścia Odry ponad 20 mln t towarów RCS, w każdej kolejnej dekadzie odnotowywano ich spadek.

Tabela 8. Tranzyt czechosłowacki w obrotach portów Szczecin-Świnoujście w latach 1947–1992

Lata	Całkowity obrót portu (łącznie z tranzytem)	Tranzyt				
		ogółem		czechosłowacki		
		ładunki	udział w obrotach portu	ładunki	udział w obrotach portu	udział w tranzyście
		tys. t	%	tys. t	%	%
1947–1949	8 889	731	8,2	653	7,3	89,3
1950–1959	60 147	11 934	19,8	7129	11,8	59,7
1960–1969	111 329	28 725	25,8	20 827	18,7	72,5
1970–1979	219 466	26 182	11,9	18 235	8,3	69,6
1980–1989	200 868	28 871	14,4	15 874	7,9	55,0
1990–1992	52 936	6 291	11,9	3 848	7,3	61,2
Razem	653 635	102 734	15,7	66 566	10,2	64,8

Źródło: zestawiono na podstawie danych z tabel 1 i 2, 5 i 6.

Położenie geograficzne Szczecina wobec zaplecza czechosłowackiego i utrwalane z czasem więzi współpracy obu państw przez lata stanowiły podstawowe czynniki sprzyjające świadczeniu usług tranzytowych na rzecz południowego

⁹⁹ M. Szmuniewski, J.A. Wendt, *Tranzyt a geopolityka w portach Gdańska i Gdyni w latach 1989–2007*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 2012, z. 49, s. 167–169.

sąsiada Polski. Do 1965 r. przeładunki towarów handlu zamorskiego CSRS wykazywały niemal stały wzrost (z kilkoma wyjątkami), osiągając w połowie tej dekady punkt szczytowy – blisko 2,5 mln t. Niejako po drodze tej krzywej wzrostu Szczecin stał się (1958 r.) największym portem dla morskiego handlu zagranicznego Czechosłowacji, wyprzedzając, na blisko dwa dziesięciolecia, potężny Hamburg. Tendencja spadkowa obrotów portowych CSRS od połowy lat 60., która ze sporymi wahaniami zatrzymała się po dwudziestu latach na wysokości 1,5–1,8 mln t (pomijając rok 1985 – 1,1 mln t), obnażyła duże braki techniczno-eksploatacyjne portu szczecińskiego. W przypadku Szczecina czynnik geograficzny, przekładający się na mniejsze koszty transportu kolejowego (frachtu – bardzo ważnego składnika ogólnych kosztów przerzutu ładunków) głównego dostawcy i odbiorcy towarów, nie szedł bowiem w parze z zapewnieniem Czechosłowacji wysokiego poziomu usług tranzytowych. Decydowało o tym permanentne niedoinwestowanie infrastruktury portowej, niedostateczne zdolności przeładunkowo-składowe oraz obsługa kolejowa, ograniczone zasoby siły ludzkiej (braki i niska wydajność robotników), nazbyt wolne przystosowanie do nowoczesnych systemów przewozów (kontenery) itd. – wszystkie te elementy stanowiły o słabości portu szczecińskiego wobec stale modernizowanych i unowocześnianych dużych portów Europy Zachodniej. Utrzymywanie przez Szczecin stosunkowo wysokiej pozycji na rynku tranzytowym Czechosłowacji (a nawet zepchnięcie Hamburga z roli głównego przeładowcy) wynikało z gwarantowania korzystnych warunków ekonomicznych poprzez tańszy fracht i udzielanie wysokich rabatów, ulg i opustów. Południowy sąsiad Polski nie był przecież „skazany” jedynie na szlak północ-południe przechodzący przez port szczeciński, gdyż dysponował wieloma drogami tranzytowymi. Wykorzystywanie tej sytuacji, znakomicie wypracowane metody negocjacyjne i czysto handlowe podejście w walce o obniżkę stawek pozwalały mu uzyskiwać korzystne finansowo przeładunki i przewozy towarów morskiego handlu zagranicznego.

Bibliografia

- Beister K., *Geneza czechosłowackiej strefy wolnocłowej w Szczecinie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1949, nr 6.
- Bellwon A., Letke K., *O racjonalny podział tranzytu pomiędzy porty polskie*, „Technika i Gospodarka Morska” 1960, nr 11.
- Dobrzycki E., *Polska Żegluga Morska. Studium historyczno-gospodarcze na tle floty krajowej i tendencji występujących w żegludze światowej*, Szczecin 1974.

- Dopierała B., *Powiązania Szczecina z Czechosłowacją w dwudziestolecu międzywojennym*, „Przegląd Zachodni” 1961, nr 2.
- Dopierała B., *Zarys dziejów Odry*, [w:] *Odra i Nadodrze*, Warszawa 1976.
- Hutnikiewicz A., *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*, Szczecin 1991.
- Hutnikiewicz A., *Szczecin w stosunkach polsko-czechosłowackich 1945–1950*, [w:] *Historia lux veritatis, Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Zdzisławowi Chmielewskiemu z okazji 60. rocznicy urodzin*, Szczecin 2002.
- Jankowski L., *Tranzyt przez polskie porty morskie i jego warunki rozwojowe*, „Technika i Gospodarka Morska” 1957, nr 3.
- Jastrzębowski W., *Rejon czechosłowacki w Szczecinie*, „Gospodarka Morska” 1949, z. 3.
- Kamiński M.K., *Polsko-czechosłowackie stosunki polityczne 1945–1948*, Warszawa 1990.
- Kořalková K., *Československo-polské vztahy 1945–1961*, Praha 1962.
- Kulíková L., *Československo-polské hospodářské styky před uzavřením spojenecké smlouvy (květen 1945–březen 1947)*, „Slovanské Historické Studie” 1992, č. 18.
- Letke K., *25 lat polsko-czechosłowackiej spółki spedycyjnej „Spedrapid”*, „Technika i Gospodarka Morska” 1974, nr 2.
- Marczak T., *Granica zachodnia w polskiej polityce zagranicznej w latach 1944–1950*, Wrocław 1995.
- Mazur E., *Obroty tranzytowe portu szczecińskiego w latach 1951–1973*, „Czasopismo Geograficzne” 1975, z. 3.
- Morski rocznik statystyczny*, Gdynia 1960.
- Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 r.*, red. B. Dziedziul, Warszawa–Poznań 1975.
- Salmonowicz H., *Morskie porty handlowe w Szczecinie i Świnoujściu*, [w:] *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim*, red. I. Dunin-Kwinta, J. Stanielewicz, Szczecin 1995.
- Silberbach S., *15 lat portu Rostock*, „Technika i Gospodarka Morska” 1975, nr 9.
- Skodlarski J., *Procesy integracyjne w polsko-czechosłowackich stosunkach gospodarczych (1947–1949)*, Acta Universitatis Lodziensis, „Nauki Ekonomiczne i Socjologiczne” 1979, seria III, nr 39.
- Šlampa O., *Drogi i kierunki handlu morskiego Czechosłowacji*, „Technika i Gospodarka Morska” 1962, nr 11.
- Stan i perspektywy tranzytu przedmiotem obrad Sejmowej Komisji Współpracy Gospodarczej z Zagranicą*, „Technika i Gospodarka Morska” 1989, nr 2.

- Stanielewicz J., *Tranzyt jako czynnik rozwoju zespołu portowego Szczecin–Świnoujście*, „Technika i Gospodarka Morska” 1988, nr 6.
- Stanielewicz J., *Udział i rola ładunków tranzytowych w obrotach portu szczecińskiego od połowy XIX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1988, z. 1/2.
- Švarc B., *Czechosłowacka żegluga śródlądowa na obszarze Europy Środkowej*, „Technika i Gospodarka Morska” 1974, nr 12.
- Szczepańska A., *Rejon czechosłowacki w porcie szczecińskim w latach 1949–1956*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2006, z. 3.
- Szczepańska A., *Warszawa–Praga 1948–1968. Od nakazanej przyjaźni do kryzysu*, Szczecin 2011.
- Szmuniewski M., Wendt J.A., *Tranzyt a geopolityka w portach Gdańska i Gdyni w latach 1989–2007*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 2012, z. 49.
- Szwankowski S.A., Tubielewicz A., *Perspektywy rozwoju tranzytu czechosłowackiego w łańcuchu lądowo-morskim przez porty polskie*, „Technika i Gospodarka Morska” 1989, nr 10.
- Techman R., *Szczecin w aktach polskiej służby dyplomatycznej 1945–1950*, [w:] *50 lat Polski na Pomorzu Zachodnim. Polityka – społeczeństwo – kultura. Materiały z sesji naukowej (19–20 maja 1995)*, red. K. Kozłowski, E. Włodarczyk, Szczecin 1996.
- Techman R., *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1947*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2002, z. 2.
- Techman R., *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1948*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2003, z. 3.
- Techman R., *O sytuacji czechosłowackich przedsiębiorstw morskich w Polsce w połowie lat 50. XX w.*, „Teki Archiwalne”, seria nowa 2006, t. 9 (31).
- Wronka J., *Polskie usługi tranzytowe – stan obecny i perspektywy rozwoju*, [w:] *II Sejmik Morski. Szczecin 22–24 maja 1986*, Warszawa 1987.
- Zintel J., *Układ komunikacyjny polsko-czechosłowacki*, „Gospodarka Morska” 1948, nr 1.

THE CHECKOSLOVAKIAN TRANSIT THROUGH THE PORTS OF THE ODER ESTUARY AFTER WORLD WAR 2

Keywords: contacts between Poland and Czechoslovakia, the transit of Czechoslovakian goods through the port of Szczecin, the period of the Polish People's Republic (1945–1989)

Summary

For the Republic of Czechoslovakia, a state without access to the sea, a natural way to get to the Baltic Sea was the Oder and Szczecin (Stettin). Between the two World Wars in the 20th century the country on the Włatava (German: *Moldau*), in spite of receiving its own duty-free zone in the Szczecin port and in spite of its own river barges according to the treaty of Versailles, did not take the full advantage of the Oder route. A series of events caused that Prague directed its trade and transit expansion towards the ports of the North Sea, especially Hamburg, and the Mediterranean Sea.

The second world war brought about some political and economic changes in the situation of Poland and Czechoslovakia. As a result of the territorial changes a part of the German territories, including most of the course of the Oder, became Polish. Any potential border conflict between the two countries was prevented by signing the treaty of friendship and mutual assistance on March 10th, 1947, and on July 4th of the same year – a convention of economic cooperation. An important part of the latter was the chapter concerning the transit arrangements, thanks to which Czechoslovakia was conceded a duty-free zone in the Szczecin port and a privileged position in the navigation on the Oder; the convention entitled the Czechoslovakian merchant shipping to use the Polish seaports on the same conditions the Polish ships had.

A consequence of the transit arrangements was an agreement between Czechoslovakia and Poland concerning the lease of a part of the Szczecin port concluded on July 15th, 1949. By virtue of that agreement Czechoslovakia received a wharf 300 metres long and 100 metres wide for its own use. May 12th, 1948 saw the creation of the Czechoslovakian Oder Navigation (Company) to run the navigation on the Oder River by the Czechoslovakian barges; its headquarters were in Wrocław with a branch in Szczecin. On the other hand, at the end of the 1940s the Czechoslovakian freight forwarding passing through the Polish ports was monopolised by the PLC 'Spedrapid' in Gdynia (with branches in Gdańsk and Szczecin); its capital and management were partly Polish and partly Czechoslovakian.

After a few years of using its own wharf in the Szczecin port and operating the shipping company on the Oder (both of which turned out to be extremely unprofitable) Czechoslovakia gave them up. A new agreement between Poland and Czechoslovakia was concluded on January 13th, 1956; it put an end to the foreign area in the port of

Szczecin and to the shipping company on the Oder. Surprisingly, the liquidation of the two agencies did not result in a decrease of transit turnover but just the reverse: caused its increase.

In the subsequent decades Szczecin played an important role in the Czechoslovakian foreign trade. In 1958 Szczecin became the biggest transit port for our southern neighbour overtaking Hamburg. The Szczecin shipowner – the Polish Steamship Company – was one of the leading carriers in the Czechoslovakian exports and imports. Czechoslovakia purchased products of the Polish shipyards, whence a part of its ships came. A significant part of the officers of the Czechoslovakian Shipping Company (*Československá námořní plavba*) had been prepared by the Maritime Academy in Szczecin. Yet, the attempts to cooperate more closely undertaken in the 1960s, 1970s and 1980s failed.