

Gospodarka prowincji pomorskiej w XIX i w I połowie XX wieku

Nim rytm fabrycznych syren i wielkie budowle przemysłowe na stałe urozmaiciły krajobraz prowincji pomorskiej, funkcjonowanie tutejszych mieszkańców przypominało zmagania z tradycyjnym porządkiem. Region ten w pierwszej połowie XIX wieku cechował się rolniczym charakterem, w którym dynamika procesów gospodarczych wyznaczana była przez pory roku, a nie wolnorynkowe wskaźniki. Wytwórczość dóbr i obrót towarowy opierały się w głównej mierze na rozległych majątkach ziemskich oraz powoli tworzących się, rozproszonych manufakturach. Prowincjonalna gospodarka dusiła się jednak z powodu braku chłonnych rynków zbytu.

Na tym właśnie tle głębokie reformy ustrojowe oraz narodziny kapitalistycznych form produkcji, które objęły państwo pruskie po wojnach napoleońskich, stawały się szansą na całkowitą transformację cywilizacyjną. Nowy ład prawno-ekonomiczny miał nie tylko zintegrować pomorski rynek wewnętrzny, ale przede wszystkim otworzyć go na świat za pośrednictwem prężnego węzła komunikacyjnego, jaki wyrastał w rejonie ujścia Odry.

Złota era nowożytnych przekształceń gospodarczych na pomorskiej wsi rozpoczęła się od edyktów regulacyjnych, które początkowo przez dotychczasowe, tradycyjne elity konserwatywne, traktowane były ze sporą dozą sceptycyzmu. Głównym motorem napędowym stało się dążenie do unowocześnienia pruskiego rolnictwa po klęsce 1806 roku. Pierwszy tak wyraźny impuls wyszedł bezpośrednio od reformatorów państwowych – Heinricha Friedricha Karla vom Stein oraz Karla Augusta von Hardenberga. Wypracowane przez nich akty prawne, wdrażane sukcesywnie od 1807 roku, znosiły poddaństwo osobiste chłopów i zmodyfikowały zasady obrotu ziemią.

Przedsięwzięcie to od początku napotykało jednak na opór natury społecznej i faworyzowało wielkich posiadaczy ziemskich. Regulacje z lat 1811 i 1816, a także ordynacje z 1821 roku dotyczące zniesienia wspólnot gruntowych (serwitutów), ukształtowały stosunki własnościowe w sposób mocno nierównomierny. Uwłaszczenie za odszkodowaniem zmusiło kmieci do oddania na rzecz dworów od jednej trzeciej do połowy użytkowanej dotąd ziemi w zamian za uzyskanie pełnej własności pozostałej części. W efekcie tych długofalowych procesów, u schyłku stulecia struktura agrarna prowincji pomorskiej charakteryzowała się ogromną koncentracją kapitału. Wielka własność ziemska (dobra rycerskie należące do junkrów) skupiła w swoich rękach około 64% ogółu użytków rolnych, co stanowiło wskaźnik niespotykany w innych częściach Prus. Równolegle na Pomorzu Przednim (Vorpommern) i

Tylnym (Hinterpommern) dokonywał się proces urynkowania dóbr szlacheckich – bogacące się mieszczaństwo szczecińskie, koszalińskie i słupskie masowo wykupywało zadłużone majątki, przejmując do połowy XIX wieku blisko 40% ogólnej liczby wielkich gospodarstw. Tymczasem uboższa ludność wiejska, pozbawiona gruntu, przekształcała się w armię robotników folwarcznych, stając się podłożem pod przyszłe procesy migracyjne i demograficzne.

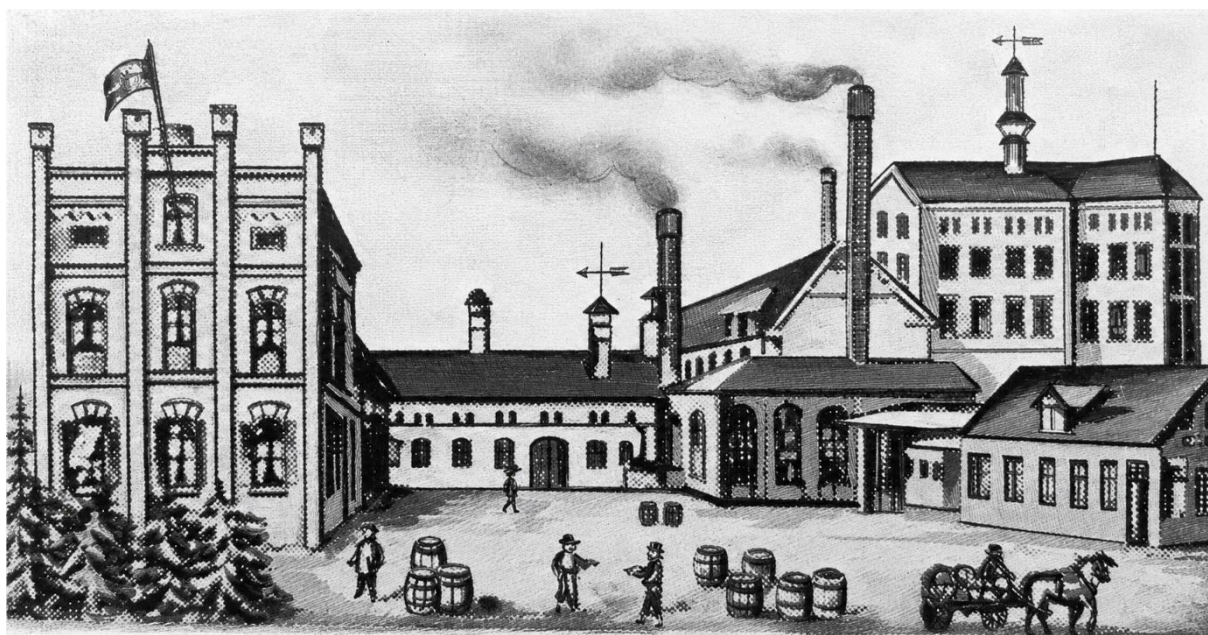
Główne strefy gospodarcze rolniczej prowincji pomorskiej, choć podporządkowane dominacji folwarcznej, wytyczały zróżnicowany i zdeterminowany lokalnymi warunkami naturalnymi podział prowincji. Zarysowały się zatem następujące obszary gospodarcze:

1. Pomorze Przednie (Vorpommern) oraz rejon Pyrzyc. Były to dwa niezintegrowane przestrzennie ale podobne sobie obszary o wyjątkowo korzystnych warunkach glebowych, stanowiące centrum intensywnej uprawy pszenicy, jęczmienia oraz buraków cukrowych;
2. Obszar nadodrzańsko-zalewowy (Oder-Haff-Gebiet). Ta część prowincji pomorskiej charakteryzowała się silnym stopniem koncentracji wielkiej własności i powiązana była bezpośrednio z chłonnym rynkiem Szczecina. Dodatkowo, rozwijał się tu mocno przemysł drzewny;
3. Pas nadmorski Pomorza Tylnego (Hinterpommersche Küstenland). W skład tej części prowincji pomorskiej wchodziły tereny o strukturze rolniczo-rybackiej, z dominacją gospodarstw chłopskich i rozwijającą się powoli funkcją letniskową;
4. Wysoczyzny i Pojezierze Pomorskie (Hinterpommersche Höhenrücken). Był to obszar o słabych glebach piaszczystych, gdzie dominował intensywny wypas owiec, a także gospodarka leśna oraz uprawa żyta, owsa i ziemniaków.

Dotarcie nowoczesnej wiedzy agronomicznej do głównych majątków ziemskich przyniosło niespotykany dotąd rozkwit produkcji. Zastąpienie dawnej trójpolówki płodozmianem oraz wprowadzenie upraw roślin motylkowych (koniczyny, seradeli i łubinu) stało się impulsem do głębokich przemian na polach. Szczególne znaczenie zyskała uprawa ziemniaka, która stała się podstawą rozwoju przemysłu rolno-spożywczego i gorzelnictwa. Lokalne władze oraz ziemianie zrzeszeni w organizacjach takich jak Pomorskie Towarzystwo Ekonomiczne w Koszalinie szybko dostrzegli potencjał w powszechnym stosowaniu margla, gipsu i nawozów sztucznych. Postęp agrotechniczny zyskał zatem zupełnie nowy wymiar, przekształcając tradycyjne zaplecze surowcowe w nowoczesny kompleks agrarny.

Wielki sukces gospodarczy rolnictwa prowincji pomorskiej uruchomił lawinę inwestycji w sektorze przetwórczym i maszynowym. Początkowo przemysł prowincji opierał

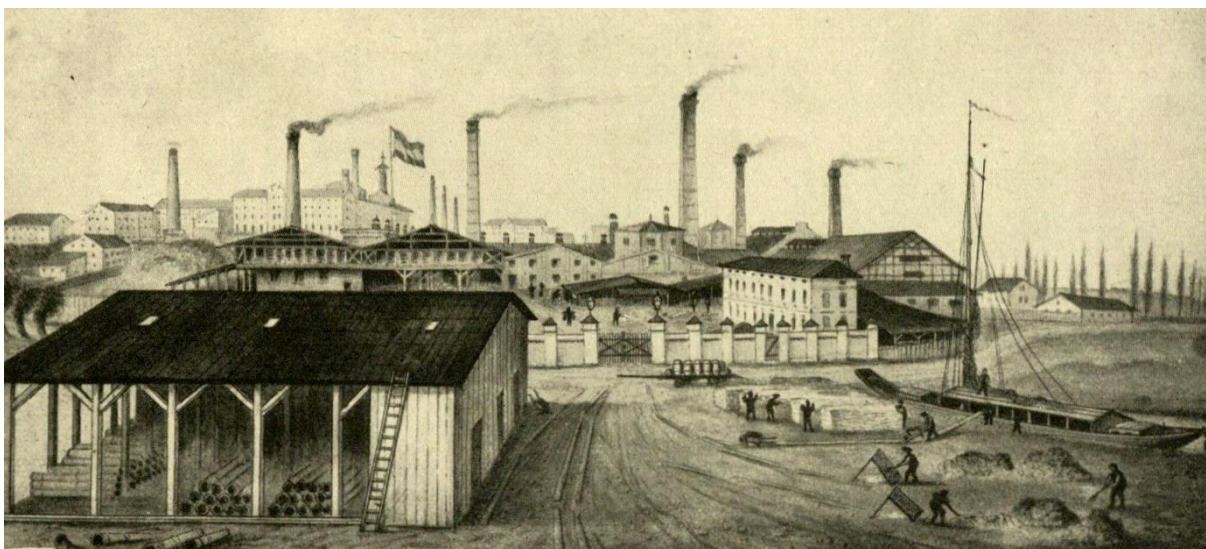
się na rozproszonych branżach spożywczych – głównie młynarstwie, browarnictwie oraz cukrownictwie, które w drugiej połowie XIX wieku zyskały potężne zaplecze w postaci nowoczesnych fabryk cukru (m.in. w Stargardzie, Gryficach czy Pyrzycach). Prawdziwy przełom technologiczny dokonał się jednak w Szczecinie i w jego pobliżu. Tworząca się aglomeracja szczecińska dysponowała rosnącym kapitałem kupieckim i dostępem do rynków zewnętrznych. Decydującym krokiem w budowaniu potęgi przemysłowej miasta stała się likwidacja dawnych ograniczeń cechowych oraz włączenie Szczecina i prowincji pomorskiej w system ogólnoniemieckiego Związku Celnego.



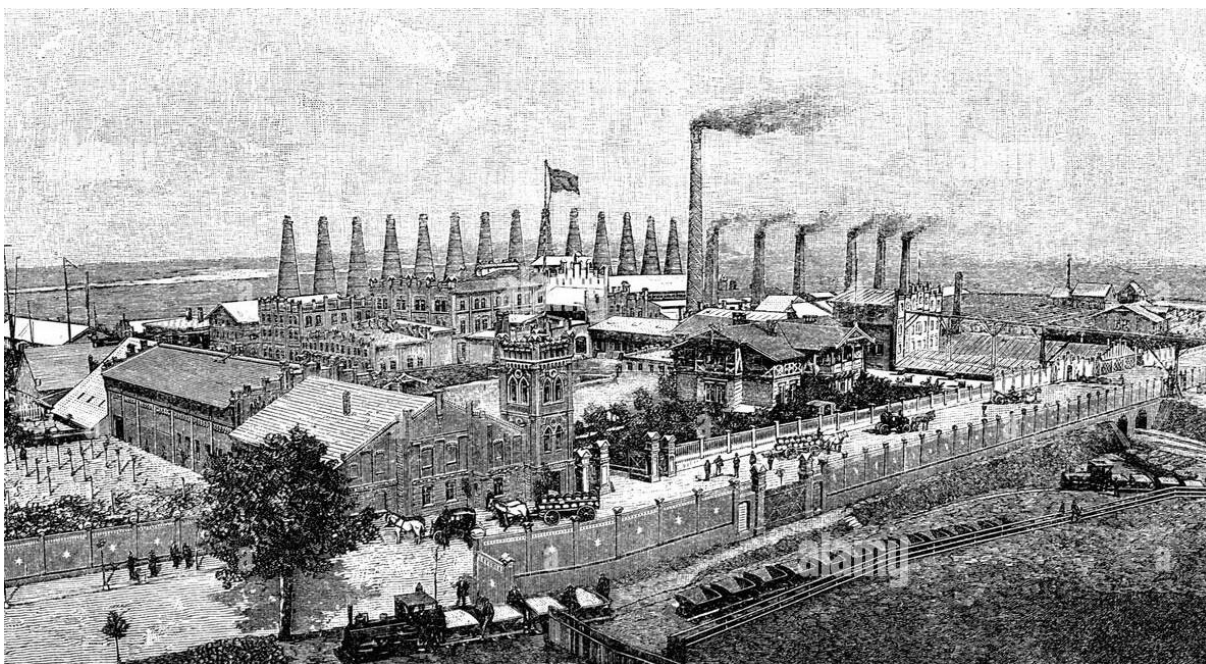
Szczecin (Stettin). Widok na zabudowania Browaru Bohrischa (Bohrisch-Brauerei) na Pomorzanach z neogotyckim budynkiem administracyjnym, halą warzelni oraz kominami fabrycznymi. Stan z 1864 roku. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

W prowincji pomorskiej wyrósł wówczas potężny, samodzielny gracz w branży metalurgicznej i mechanicznej. Choć początki opierały się na mniejszych zakładach, takich jak odlewnia żelaza Meistera, symbolem nowej epoki stała się wielka fabryka maszyn i stocznia „Vulcan” w Drzetowie, a także zakłady Alberta Emila Nüscke i zakłady stoczniowe „Oderwerke”. Z ich hal montażowych wyjeżdżały zaawansowane technologicznie konstrukcje żelazne, maszyny parowe, parowozy oraz potężne statki, które wyrobiły szczecińskiemu przemysłowi markę na całym świecie.

W ślad za przemysłem maszynowym rozwinął się przemysł budowlany, a szczególnie produkcja materiałów budowlanych. Wykorzystanie bogatych złóż margla i kredy w rejonie podszczecińskich Zdrojów doprowadziło do powstania wielkich cementowni (m.in. zakładu „Stern”), które dostarczały tysiące ton surowca na potrzeby rozrastających się (nie tylko) niemieckich metropolii z Berlinem na czele.



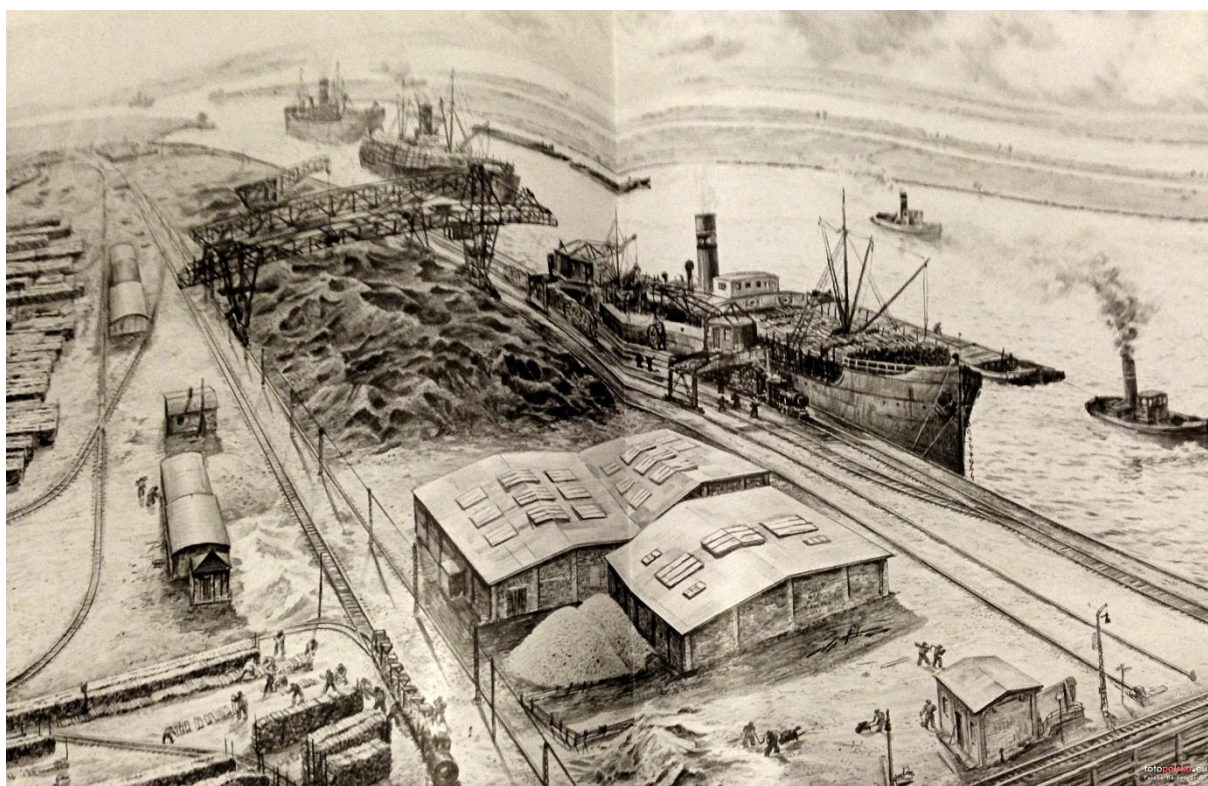
Szczecin (Stettin). Panorama zakładów Szczecińskiej Fabryki Wyróbów Szamotowych (Stettiner Chamotte-Fabrik) z halami produkcyjnymi, kominami oraz transportem wodnym na rzece. Stan z 1871 roku. Stettiner Chamottefabrik Aktiengesellschaft Vormalis Didier. 50 Jahre Aktiengesellschaft 1872-1922, Stettin 1922 (b.n.s.).



Szczecin (Stettin). Drzeworyt prezentujący rozległy kompleks fabryki cementu portlandzkiego „Stern” w Zdrojach (Stettiner Portland-Cement-Fabrik „Stern”, Finkenwalde) wraz z boczną koleją i piecami szybowymi. Koniec XIX wieku. Geschichte der Stettiner Portland-Cement-Fabrik 1855-1905, Stettin 1905, s. 5.

Rozrastająca się produkcja przemysłowa wymusiła konieczność budowy nowoczesnego systemu transportowego. Przełomowym momentem, który trwale zapisał się w dziejach prowincji, było uroczyste otwarcie w 1843 roku połączenie kolejowe Szczecina z Berlinem. Ta długa na 135 kilometrów trasa stała się głównym napędem gospodarczym regionu, łącząc morskie okno na świat z rozwijającą się stolicą Prus. W kolejnych dekadach sieć torowisk zaczęła systematycznie wydłużać się na wschód i północ prowincji, łącząc ze sobą Stargard, Koszalin, Słupsk oraz nadmorskie porty: Świnoujście, Kołobrzeg i Darłowo. System ten,

uzupełniony od lat 90. XIX wieku o gęstą sieć kolejek wąskotorowych budowanych najczęściej z funduszy powiatowych i komunalnych, stanowił swoisty krwiociąg zasilający główne arterie handlowe.



Szczecin-Struga (Hohenkrug). Elewacja frontowa i zabudowania produkcyjne Pomorskiej Fabryki Papieru (Pommersche Papierfabrik Hohenkrug) położone nad rzeką Płonią. Przełom XIX w. i XX wieku. Karta pocztowa z obiegu (zbiory prywatne).



Szczecin-Scholwin (Scholwin). Rysunek perspektywiczny przedstawiający infrastrukturę przeładunkową fabryki celulozy i papieru (Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft) nad Odrą z nabrzeżem, suwnicami i statkami handlowymi. Pierwsza połowa XX wieku. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

Równoległe wielkie konstrukcje inżynierskie oraz inwestycje hydrotechniczne odmieniły charakter pomorskich dróg wodnych. Regulacja koryta Odry, pogłębienie toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina oraz rozbudowa infrastruktury przeładunkowej pozwoliły na płynną obsługę masowych frachtów. Port w Szczecinie, zyskując nowoczesne dworce towarowe i nabrzeża, awansował do roli najważniejszego w tej części Prus i Niemiec węzła dystrybucji surowców – węgla, drewna, rud metali oraz produktów rolnych – trwale wpisując prowincję pomorską w międzynarodowy obieg handlowy.

Wieloletni i dynamiczny rozwój przemysłu oraz transportu wywołał głębokie przeobrażenia w strukturze ludnościowej prowincji pomorskiej. Od połowy XIX wieku obszar ten zaczął zmagać się ze zjawiskiem o niespotykanej wcześniej skali – masowym odpływem ludności wiejskiej do wielkich ośrodków miejskich i przemysłowych (Landflucht). Tysiące robotników rolnych, nie widząc perspektyw na zdominowanej przez junkierstwo prowincji pomorskiej, emigrowało do Berlina, Nadrenii, Westfalii lub decydowało się na dalekie wyjazdy zamorskie do Stanów Zjednoczonych. Aby zapobiec nagłemu i dotkliwemu brakowi rąk do pracy w okresie nasilenia robót polowych, od lat 90. XIX wieku pruskie władze otworzyły granice dla tysięcy robotników sezonowych, rekrutowanych głównie z ziem polskich zamieszkałych pod zaborem rosyjskim i austriackim. Proces ten doprowadził do przeobrażeń społecznych. Podczas gdy małe miasteczka w głębi prowincji pozostawały w cieniu rolniczego zacisza, Szczecin przeżywał spektakularny boom urbanistyczny. Po zniesieniu ograniczeń twierdzy wojskowej w latach 70. XIX wieku, miasto pod kierunkiem nadburmistrza Hermanna Hakena weszło w epokę nowoczesnej architektury wielkomiejskiej. Wznoszono monumentalne gmachy użyteczności publicznej, szerokie aleje z luksusowymi kamienicami oraz reprezentacyjny kompleks tarasów widokowych (tzw. „Tarasy Hakena” – obecnie Wały Chrobrego), które zdominowały nadrzeczny krajobraz.

Jednocześnie, dzięki nowym połączeniom transportowym, wyjątkowy awans przeżył pas nadmorski – dawne osady rybackie, takie jak: Świnoujście, Międzyzdroje, Kołobrzeg czy Ustka, przekształciły się w pożądane uzdrowiska i kurorty, przyjmujące co roku dziesiątki tysięcy wczasowiczów z prowincji pomorskiej, ale i z Wielkopolski czy Berlina.

Harmonijny rozwój pomorskiego systemu gospodarczego został gwałtownie zahamowany 1 sierpnia 1914 roku wraz z wybuchem I wojny światowej. Data ta stanowiła dla całej prowincji nagłe przejście z trybu cywilnego, zdominowanego przez wolny handel i ruch turystyczny, na całkowicie wojenny. Wprowadzenie przez aliancką flotę blokady morskiej odcięło pomorskie porty od rynków zachodnich i zamorskich, przynosząc zapaść w handlu międzynarodowym i frachcie komercyjnym.

Administracja państwowa od pierwszych chwil podporządkowała tutejszy przemysł wymaganiom logistyki wojennej. Szczecińskie stocznie i zakłady mechaniczne („Vulcan”, „Oderwerke”) zostały zaangażowane niemal wyłącznie w produkcję zbrojeniową na rzecz Cesarskiej Marynarki Wojennej, budując okręty podwodne i realizując zamówienia dla wojska. Przeciągający się konflikt przyniósł jednakże katastrofalne skutki dla zaplecza surowcowego, jak i pomorskiego rynku pracy. Ponieważ większość wykwalifikowanych mężczyzn w sile wieku została zmobilizowana do armii, spowodowało to masowe zatrudnianie kobiet w przemyśle, administracji i transporcie.

Lata wojenne oznaczały głęboką dewastację rolnictwa i paraliż zaopatrzeniowy miast. Chroniczne braki nawozów sztucznych, pasz oraz przymusowe rekwizycje koni doprowadziły do załamania się produkcji żywności w majątkach ziemskich i w indywidualnych gospodarstwach rolnych. Narastające z każdym miesiącem niedobory węgla i podstawowych produktów konsumpcyjnych doprowadziły u schyłku 1916 roku do fali dotkliwego głodu i niepokojów społecznych wśród ludności miejskiej.

Kiedy w listopadowe dni 1918 roku opadał kurz frontów I wojny światowej, cały system gospodarczy prowincji pomorskiej znajdował się na skraju całkowitego wyczerpania organizacyjnego i wyniszczenia technicznego. Zrujnowana i pozbawiona stabilnych fundamentów rynkowych prowincja wkroczyła w niestabilną i pełną dramatycznych wyzwań epokę weimarską. Koniec epoki imperialnej nie przyniósł upragnionego spokoju, lecz zapoczątkował okres trudnych przemian politycznych, a w ślad za nimi także gospodarczych. Cały system ekonomiczny regionu był skrajnie wyeksploatowany wieloletnim wysiłkiem zbrojnym, a najważniejsze gałęzie wytwórczości oraz infrastruktura transportowa znajdowały się na krawędzi całkowitej zapaści. Poważnym problemem stało się zniszczenie parku maszynowego, zużycie taboru oraz brak bieżącej konserwacji urządzeń przemysłowych i rolnych, odkładanej przez całe lata na bliżej nieokreśloną przyszłość. Codziennosc u progu nowej epoki wyznaczały niedobory surowcowe, zdewastowany stan majątku produkcyjnego oraz konieczność demobilizacji w krótkim czasie tysięcy żołnierzy powracających do zrujnowanej ojczyzny.

Dodatkowym czynnikiem destabilizującym stały się powojenne postanowienia traktatu wersalskiego, które nakreśliły nową mapę polityczną Europy Środkowo-Wschodniej. Utworzenie niepodległego państwa polskiego i wytyczenie tak zwanego „korytarza pomorskiego” (Korridor) odcięło Prusy Wschodnie od reszty terytorium Niemiec, co tylko zdeorganizowało dotychczasowe powiązania rynkowe. Wskutek tych zmian likwidacji uległa dotychczasowa, wschodniopomorska struktura administracyjna z siedzibą w Gdańsku.

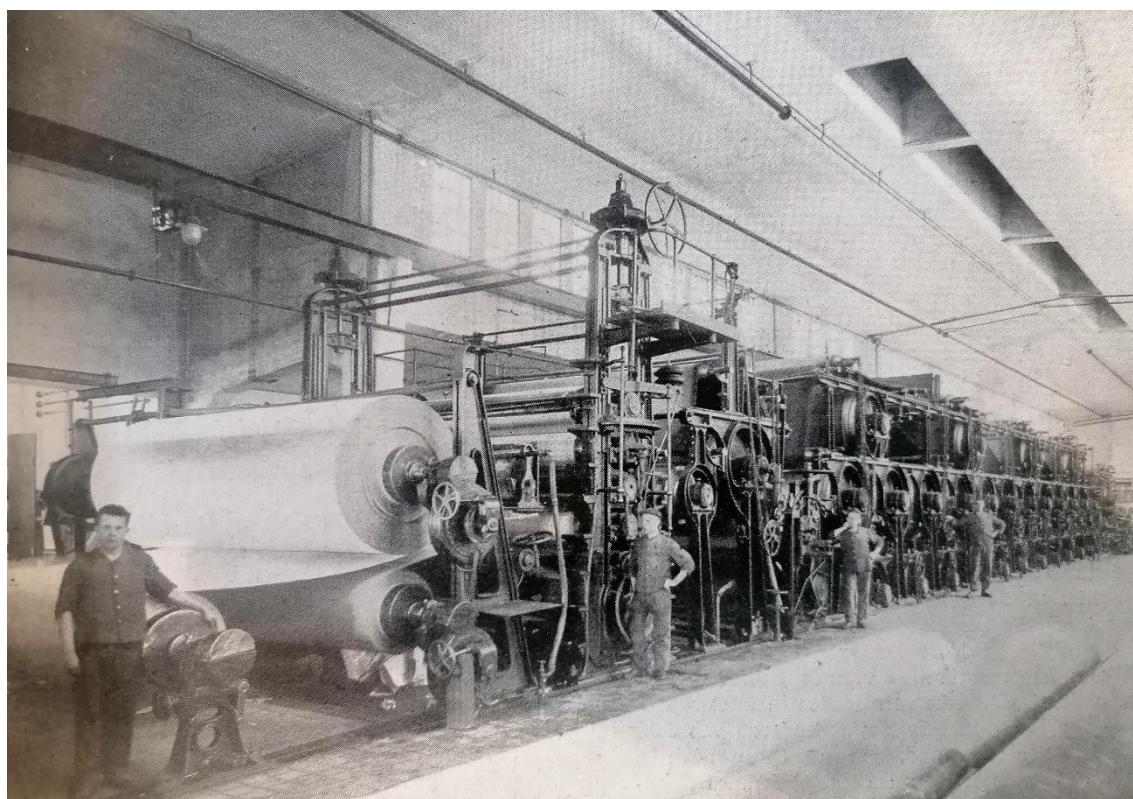
Prowincja pomorska utraciła przez to dotychczasową spójność terytorialną, a zerwanie historycznych powiązań handlowych uderzyło w lokalnych producentów i spedytorów (szczególnie z rejencji koszalińskiej), którzy musieli odnaleźć się w nowym, sztucznie ograniczonym układzie granicznym.

Początki funkcjonowania nowej rzeczywistości ustrojowej zbiegły się z okresem głębokich niepokojów społeczno-politycznych. Uchwalona 11 sierpnia 1919 roku konstytucja weimarska nałożyła na państwo obowiązek centralizacji i unifikacji rozproszonych dotąd systemów administracyjnych i gospodarczych w jeden, zintegrowany organizm ogólnokrajowy. W prowincji pomorskiej proces ten zaowocował powołaniem nowych struktur regionalnych bądź modyfikacją instytucji już istniejących (szczególnie związanych z handlem, rzemiosłem, usługami, komunikacją i transportem), których obszar operacyjny obejmował dotąd nie tylko fragmenty prowincji pomorskiej, ale i prowincje sąsiednie. Młoda republika musiała jednak od pierwszych miesięcy zmagać się z gigantyczną, wymykającą się spod kontroli hiperinflacją, która dosłownie z miesiąca na miesiąc obracała w niwecz budżety państwowe, prowincjonalne, powiatowe czy gminne, uniemożliwiając prowadzenie racjonalnej polityki inwestycyjnej. Pieniądz tracił na wartości w zastraszającym tempie, co zmuszało lokalne władze i przedsiębiorstwa do poszukiwania alternatywnych form rozliczeń, w tym do emisji pieniądza zastępczego (tzw. notgeldów). Zapaści ekonomicznej towarzyszyły gwałtowne wystąpienia polityczne, czego wyrazem stał się m.in. prawicowy pucz Kappa, wywołujący paraliż komunikacyjny i decyzyjny w regionie. Pracownicy przemysłu i transportu organizowali masowe strajki, a codzienna egzystencja pomorskich rodzin stała się nieustannym pasmem kompromisów i wyrzeczeń oraz zmagania z dotkliwą biedą, bezrobociem i brakiem perspektyw.

Uzdrowienie sytuacji przyniosła dopiero połowa lat dwudziestych. Na mocy międzynarodowych ustaleń finansowych związanych ze spłatą reparacji wojennych (plan Dawesa), 30 sierpnia 1924 roku powołano do życia zreorganizowane, wielkie spółki państwowe, które choć działały pod egidą władz państwowych, to opierały się na zasadach ściśle komercyjnych. Ustabilizowanie waluty i wprowadzenie nowej marki (Reichsmark) otworzyło drogę do odkładanej odbudowy potencjału produkcyjnego, umożliwiając pozyskanie zagranicznych kredytów na modernizację fabryk. Modernizacja ta miała jednak wysoką cenę społeczną – aby zmniejszyć ogromne koszty eksploatacji, konieczne stały się drastyczne redukcje zatrudnienia, likwidacja pomniejszych oddziałów rozmaitych przedsiębiorstw oraz postępująca centralizacja zadań w większych węzłach przemysłowych. Wzrost wydajności osiągnęto kosztem redukcji personelu, co potęgowało niepokoje na lokalnym rynku pracy.

Gospodarka prowincji pomorskiej w okresie międzywojennym wciąż w dużej mierze bazowała na tradycyjnych sektorach: rolnictwie, leśnictwie oraz przemyśle przetwórczym, choć ich ranga zmieniała się w zależności od uwarunkowań rynkowych. W rejencji koszalińskiej i stralsundzkiej dominowała struktura wielkich majątków ziemskich, gdzie prowadzono masową uprawę buraków cukrowych, ziemniaków oraz zbóż. Wielkie folwarki junkierskie, mimo kryzysu rynkowego, starały się utrzymać pozycję czołowych dostawców żywności, inwestując w mechanizację prac polowych, oczywiście nie bez pomocy państwa. Zaplecze Pomorza Tylnego bazowało z kolei na intensywnej eksploatacji bogatych kompleksów leśnych, dostarczających surowców dla przemysłu drzewnego, tartaczego i budowlanego zasilającego rynki zewnętrzne. Tartaki i fabryki celulozy stały się głównymi pracodawcami w mniejszych powiatach, wiążąc losy tysięcy robotników z koniunkturą w budownictwie.

Procesowi unifikacji przemysłowej towarzyszyło wycofywanie przestarzałych maszyn parowych i zastępowanie ich nowoczesnymi turbinami oraz silnikami spalinowymi, nad których sprawnością czuwały wielkie zakłady naprawcze zlokalizowane w głównych ośrodkach przemysłowych z wielkimi i nowoczesnymi urządzeniami i zatrudniające tysiące rzemieślników. Niezawodność i nowoczesność stały się wizytówką pomorskiego przemysłu przetwórczego i maszynowego.



Szczecin-Skolwin (Scholwin). Wnętrze hali produkcyjnej zakładów papierniczych w Skolwinie (Zellstoff- und Papierfabrik Odermünde) z personelem obsługującym wielocylindrową maszynę papierniczą (drukarnię rotacyjną). Okres międzywojenny. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

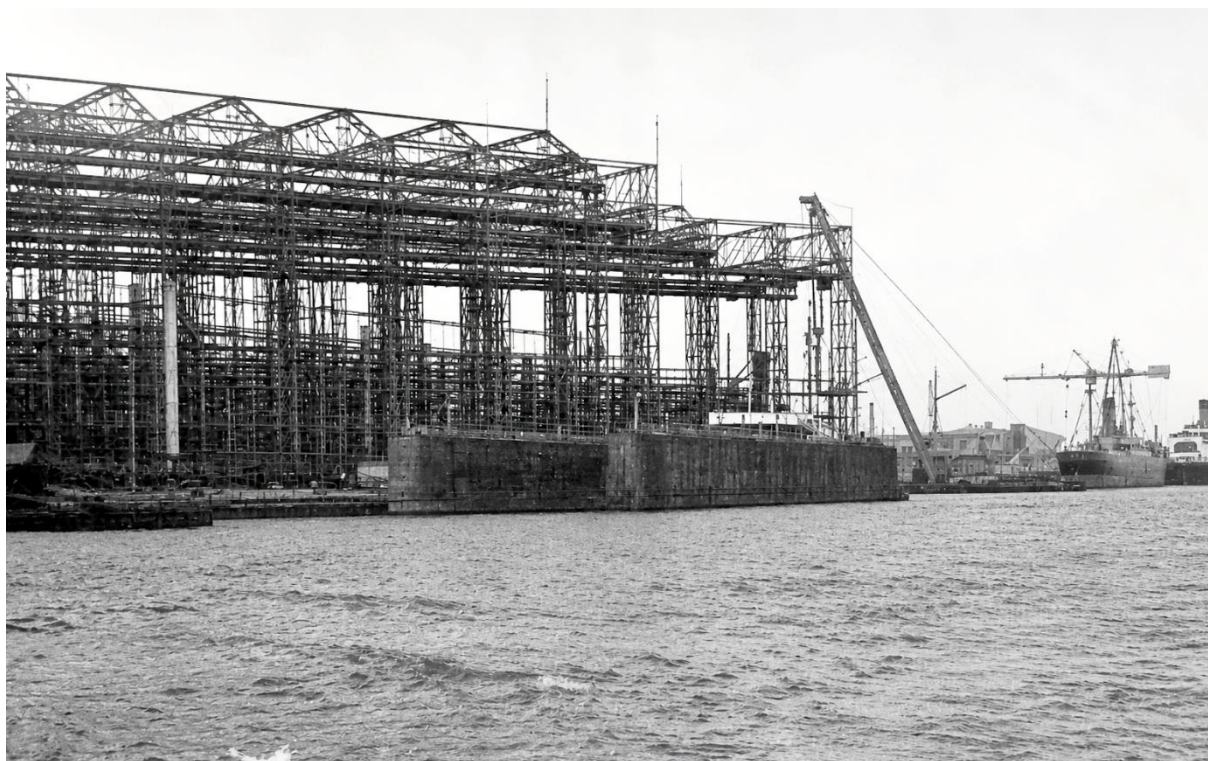


Szczecin (Stettin). Grafiki reklamowe przedsiębiorstwa Otto Braun & Sohn (Fabrik für Fleischereimaschinen), zlokalizowanego przy Bogislavstrasse 4 (obecnie ul. Bogusława X), prezentująca specjalistyczną maszynę masarską (wilka do mięsa) typu „Maxim”. Około 1930 rok. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.) oraz fabryki Stoewera (Stoewer-Werke Aktiengesellschaft Vormalis Gebrüder Stoewer) prezentująca model luksusowego, 8-cylindrowego samochodu osobowego „Stoewer 8” wraz ze specyfikacją techniczną i cennikiem limuzyn. Około 1930 roku. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

Zupełnie odmiennym rytmem tętniła aglomeracja szczecińska, zwłaszcza rejony Drzetowa i Grabowa, gdzie skoncentrował się przemysł ciężki i metalurgiczny. To tutaj realizowano zaawansowane projekty budowy nowoczesnych maszyn oraz jednostek pływających w oparciu o zapotrzebowanie na rynkach zbytu. Szczecińskie stocznie i zakłady odlewnicze przyciągały wykwalifikowaną kadrę inżynierską oraz robotników z całych Niemiec. Jednocześnie wyjątkowy rozkwit, przerwany I wojną światową, przeżywał pas nadmorski obejmujący Uznam, Rugię, Wolin oraz znane kurorty: Kołobrzeg, Ustka i Łeba. Rozwój turystyki masowej zaowocował organizacją regularnych pociągów urlopowych i kolonijnych, które pozwalały milionom mieszkańców z głębi Rzeszy na dotarcie do bałtyckich plaż, generując zupełnie nowe źródło stałego dochodu dla regionu. Baza noclegowa, pensjonaty, restauracje oraz usługi gastronomiczne stały się podstawą dobrobytu nadmorskich społeczności.

W tym też czasie rozwijała się architektura inżynierska, szczególnie związana z modernizacją infrastruktury drogowej i kolejowej, a także wynikająca z rozbudowy śródlądowych dróg wodnych. Budowa wielkiego kanału wodnego Berlin–Szczecin (Großschiffahrtsweg) postawiła przed budowniczymi konieczność wzniesienia potężnych konstrukcji ponad wodnymi arteriami na pograniczu brandenbursko-pomorskim. Procesom tym towarzyszyło wycofywanie przestarzałych maszyn i zastępowanie ich nowoczesnymi seriami parowozów pospiesznych oraz towarowych, nad których sprawnością czuwały wielkie warsztaty główne zlokalizowane m.in. w Stargardzie. Dużą rolę w zaopatrywaniu regionu w

sprzęt mechaniczny odgrywały szczecińskie zakłady „Vulcan”, z których hal wyjeżdżały uniwersalne lokomotywy serii T 18 (BR 78) oraz zaawansowane aerodynamicznie maszyny serii BR 03, znacznie skracające czas podróży na głównych magistralach. Prędkość, niezawodność i nowoczesność stały się wizytówką pomorskiego transportu surowcowego i pasażerskiego.



Szczecin (Stettin). Widok od strony Odry na monumentalne, stalowe rusztowania pochylni oraz infrastrukturę dźwigową stoczni Vulcan (Stettiner Oderwerke Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau / Vulcan-Werke). Około 1925 rok. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

W okresie międzywojennym turystyka stała się jednym z filarów ekonomicznych prowincji pomorskiej, generując miliony sprzedanych biletów rocznie i stanowiąc blisko 2,25% całości przewozów pasażerskich w skali kraju. Wybrzeże Bałtyku stało się obowiązkowym celem letniego wypoczynku dla mieszkańców przeludnionego Berlina, Saksonii czy Śląska, co wymusiło tworzenie specjalnych rozkładów jazdy dla pociągów urlopowych. Otwierano nowe pensjonaty, a nadmorskie deptaki wypełniały się wczasowiczami szukającymi wytchnienia od miejskiego zgiełku. Zjawisko to przybrało na sile po 1933 roku, gdy turystyka została scentralizowana przez państwową organizację propagandową „Kraft durch Freude” (KdF), organizującą masowe, dotowane wyjazdy pracownicze na plaże Uznamu czy Wolina, jak i do Kołobrzegu, Darłowa (Darłówka), Ustki i Łeby. Złoty wiek przeżywały również przeprawy promowe, w tym słynna międzynarodowa Linia Królewska („Königslinie”) łącząca Sassnitz na Rugii ze szwedzkim Trelleborgiem, obsługująca luksusowe składy sypialne, takie jak

„Skandinavien-Express”. Podróż morska stała się symbolem prestiżu i nowoczesnego komfortu.

Wskutek powstania granicy z Polską i konieczności tranzytu przez „korytarz”, ogromne znaczenie zyskała także specyficzna struktura transportowa – Morska Służba Prus Wschodnich (Seedienst Ostpreußen). Uruchomiona w 1920 roku flota państwowych statków pasażersko-towarowych kursowała z portów w Szczecinie i Świnoujściu bezpośrednio do Piławy, omijając uciążliwe formalności celne. Pasażerowie mogli cieszyć się podróżą morską bez konieczności okazywania paszportów na granicach lądowych. Choć była to żegluga morska, włączono ją w jednolity system taryfowy Kolei Rzeszy, co pozwoliło na przewiezienie ponad 1,8 miliona pasażerów do wybuchu kolejnej wojny.

Lata dwudzieste i trzydzieste, mimo początkowych wstrząsów, okazały się ostatecznie czasem wielkich inwestycji infrastrukturalnych. Reprezentacyjny charakter przemian najlepiej widoczny był w obrębie największych pomorskich miast i węzłów handlowych. Architektura Szczecina, Stralsundu i Słupska zachwycała nowoczesną funkcjonalnością oraz elegancją. Szczeciński kompleks portowo-miejski nieustannie się rozrastał, wymuszając regulację przyległych nabrzeży Odry. Usprawnienie handlu szło w parze z rozbudową potężnego zaplecza logistycznego. Obok tradycyjnej wymiany towarowej ważną rolę odgrywały terminale wodne, w tym wyspecjalizowane nabrzeża przeznaczone specjalnie do obsługi frachtu morskiego i surowców podlegających ocłeniu. Dopelnieniem tej architektury w regionie były imponujące budynki użyteczności publicznej niemal we wszystkich miastach prowincji pomorskiej (siedziby władz gminnych, sądów obwodowych, szkół, siedziby agend powiatowych itp.), które dominowały nad okolicą nowoczesnym stylem.



Szczecin (Stettin). Znak graficzny (logo) szczecińskich zakładów przemysłu spożywczego i chemicznego Ferdynanda Rückforth (Ferd. Rückforth Nachf. A.G. Stettin) z charakterystycznym motywem stylizowanego ptaka, określający profil produkcyjny fabryki (likieri, wyroby chemiczne i odżywcze). Okres międzywojenny. Deutschlands Städtebau: Stettin, hrsg. von Magistrat, Berlin-Halensee 1925 (b.n.s.).

Wybuch II wojny światowej we wrześniu 1939 roku przerwał cywilny rozwój prowincji pomorskiej, przekształcając tutejszą strukturę gospodarczą w narzędzie totalnej agresji militarnej. Wolny rynek i ruch turystyczny uległy całkowitemu zamrożeniu, a priorytet w przemyśle oraz transporcie otrzymały transporty wojskowe. Fabryki przestawiono na produkcję amunicji i sprzętu bojowego, a racjonowanie surowców uderzyło w lokalnych rzemieślników. Wszystkie procesy produkcyjne zostały podporządkowane surowym wytycznym dowództwa II Okręgu Wojskowego w Szczecinie. Ponieważ tysiące wykwalifikowanych robotników i rolników powołano pod broń, dotkliwie luki kadrowe w fabrykach, na polach, czy nawet w administracji musiały przymusowo wypełnić kobiety, jeńcy wojenni oraz tysiące robotników przymusowych pracujących w nieludzkich warunkach. Infrastruktura regionu stała się także narzędziem zbrodni reżimu, służąc m.in. do masowych transportów więźniów do obozów koncentracyjnych, w tym zmuszanych do niewolniczej pracy kobiet do obozu w Ravensbrück. Władze nazistowskie powołały w różnych częściach prowincji pomorskiej i w porozumieniu z lokalnymi urzędami pracy, filie obozów koncentracyjnych i obozów pracy.

Ostatni, apokaliptyczny akt tej historii przyniósł przełom lat 1944 i 1945, gdy alianckie lotnictwo rozpoczęło zmasowane bombardowania pomorskich węzłów przemysłowych i portowych. Naloty dywanowe obróciły w ruiny całe dzielnice fabryczne i mieszkalne Szczecina. Szczególnie tragiczny los spotkał na początku marca 1945 roku Świnoujście oraz port w Sassnitz, gdzie w gruzach legła infrastruktura przeładunkowa, stoczniowa i dźwigowa służąca do załadunku towarów, a śmierć poniosły tysiące cywilnych uchodźców ewakuowanych z Prus Wschodnich i zgromadzonych w tym czasie w pociągach oraz na nabrzeżach. Skala zniszczeń i cierpienia ludności cywilnej osiągnęła wówczas apogeum.

W obliczu błyskawicznej ofensywy zimowej Armii Czerwonej sprawny dotąd organizm gospodarczy przestał faktycznie istnieć. Paraliż systemów zaopatrzeniowych, brak energii elektrycznej oraz odcięcie od zaplecza surowcowego przypieczętowały los prowincji. W połowie marca 1945 roku, gdy wokół Szczecina zaciskał się pierścień oblężenia, podjęto chaotyczną ewakuację personelu i mienia. Zdziesiątkowana kadra techniczna, z braku surowców, próbowała utrzymać produkcję i transport do ostatnich chwil, opalając maszyny surowym drewnem nierzadko przed bezpośrednią bliskością radzieckich czołgów. Ucieczka dyrekcji różnych zakładów produkcyjnych i zatrudnionych w nich robotników na zachód odbywała się w warunkach permanentnego ostrzału i organizacyjnego chaosu.

Kiedy w maju 1945 roku podpisano bezwarunkową kapitulację Niemiec, dawny, tętniący życiem krwiobieg pomorskiej potęgi gospodarczej leżał w zgliszczach. Przemysł przestał istnieć, a infrastruktura portów i miast prowincji pomorskiej była całkowicie

sparaliżowana. Setki kilometrów szlaków zostało zdemontowanych w ramach reparacji przez wojska radzieckie, a część obiektów inżynierskich została wysadzona w powietrze przez wycofujący się Wehrmacht. W lipcu 1945 roku, wskutek postanowień konferencji poczdamskiej i po przekazaniu Szczecina oraz Pomorza Zachodniego na wschód od Odry pod polską administrację, prowincja pomorska ostatecznie przestała istnieć. Na gruzach dawnego porządku rozpoczęła się trudna pionierska odbudowa w zupełnie nowych realiach geopolitycznych.

Więcej:

Dariusz K. Chojecki, Andrzej Giza, Edward Włodarczyk, *Demografia – społeczeństwo – gospodarka. Atlas gmin Pomorza Zachodniego w 1939 roku*, t. II, Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 2019.

Dzieje Szczecina, t. III: 1806-1945, red. Bogdan Wachowiak, Szczecin: Wydawnictwo „13 Muz” 1994.

Kacper Pencarski, *Gospodarka miast rejencji koszalińskiej w latach 1918-1938*, Gdynia: Wydawnictwo Region 2017.

Józef Stanielewicz, *Kolonizacja wewnętrzna na Pomorzu Zachodnim w latach 1919-1939*, Szczecin: Instytut Zachodniopomorski 1969.

Włodzimierz Stępiński, *Własność junkierska na Pomorzu Zachodnim w latach 1807-1914*, t. 1-2, Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo Naukowe 1989.

Alfred Wielkopolski, *Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1800-1918*, Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo Naukowe 1959.

Edward Włodarczyk, *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1850-1914*, Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1987.

Kacper Pencarski