ZBIGNIEW BARAŃSKI

NIEMIECKI TRANZYT KOLEJOWY PRZEZ POLSKĘ W L. 1919—1939 JAKO ZAGADNIENIE PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO

Zagadnienia komunikacyjne odgrywają doniosłą rolę w stosunkach międzynarodowych. Bez komunikacji stosunki międzynarodowe przestałyby istnieć. Komunikacja bowiem stanowi podstawę wszelkich stosunków materialnych i intelektualnych zarówno między państwami, jak i między jednostkami. Stąd na przełomie XIX i XX w. do zagadnień komunikacyjnych zaczęto przywiązywać poważne znaczenie, które im się niewątpliwie należy. Trzeba jednak dodać, że zarówno w zakresie stosunków międzynarodowych, jak i w zakresie prawa międzynarodowego zagadnienia komunikacyjne nie są jeszcze należycie opracowane. Ale w prawie pozytywnym zajęły one w XX wieku właściwe miejsce.

Wśród zagadnień komunikacyjnych na szczególną uwagę zasługują komunikacja kolejowa i tranzyt kolejowy. Rozwój kolejnictwa nastąpił tak szybko i przybrał tak wielkie rozmiary, że prawo pozytywne z trudem nadążało w regulowaniu tych problemów. W zakresie stosunków międzynarodowych uregulowanie spraw komunikacji kolejowej należy do dziedziny stosunków między państwami, a więc do dziedziny prawa międzynarodowego. Względy gospodarcze odgrywają w tej dziedzinie stosunków prawnych rolę decydującą. Rozwój techniki, wymagając szybkiej reglamentacji prawnej, wysuwał zagadnienia, które do dziś w prawie międzynarodowym nie są należycie opracowane. Wśród nich tranzyt kolejowy odgrywa szczególną rolę [1].

Jeżeli chodzi o opracowanie powyższych zagadnień ze stanowiska problematyki polskiej, trzeba podkreślić, że ta dziedzina leży dotąd odłogiem. Zni-

[1] Projekt opracowania niniejszego tematu powstał przed kilku laty na seminarium magisterskim z zakresu prawa międzynarodowego publicznego, prowadzonym przez zast. prof. UP dra Alfonsa Klafkowskiego. Prace nad tym zagadnieniem nie zostały dotąd przez nikogo podjęte po II wojnie światowej. Trzeba więc było nawiązać do prac z okresu międzywojennego. Jeśli chodzi o opracowania polskie, to istnieje jedna praca monograficzna: Winc. Juliusza P i a s e c k i e g o: Tranzyt niemiecki przez Polskę, wydana przez Instytut Bałtycki, Toruń 1935, s. 188. Ten sam autor poprzedził wydanie wymienionej pracy opublikowaniem dużego artykułu w Roczniku Gdańskim, organie Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku z roku 1932, pt. Tranzyt wschodnio-pruski w piśmiennictwie niemieckim, s. 291—341. Jego artykuł został niemal w całości wcielony do wydanej dwa lata później pracy monograficznej, stąd niniejsze opracowanie tematu nawiązuje wyłącznie do pracy pt. Tranzyt niemiecki przez Polskę. Należy podkreślić, że nawiązywanie do pracy Piaseckiego ułatwia wykorzystanie dzisiaj materiałów niedostępnych, zwłaszcza szeregu prac niemieckich, częściowo przytoczonych w tłumaczeniu przez Piaseckiego. Niniejsze opracowanie stanowi zwięzłe streszczenie większej pracy. Artykuł nie wykazuje więc całej literatury, ograniczając się do niewielkiej liczby pozycji kluczowych. Dla uproszczenia techniki cytowania artykuł nie przytacza też całej źródłowej dokumentacji, zresztą jeszcze nie zebranej w sposób kompletny.

IZ Instytut Zachodni

koma ilość opracowań nie wyczerpuje tematu i nie naświetla całości problematyki międzynarodowoprawnej polskich stosunków komunikacyjnych i tranzytu kolejowego przez Polskę. Niniejsze zaś opracowanie nie może z natury rzeczy wyczerpać tematu.

Stąd zakres jego został świadomie zacieśniony do zagadnienia niemieckiego tranzytu kolejowego przez Polskę[2]. Inne rodzaje komunikacji zostały tu pominięte, bądź dlatego że oparte były na tych samych zasadach, co komunikacja kolejowa, bądź też dlatego że inne rodzaje komunikacji nie odegrały tak wielkiej roli, jak komunikacja kolejowa. Opracowanie niniejsze dotyczy okresu lat 1919—1939, gdyż jest to okres historycznie zamknięty, dzięki czemu możliwości wysnuwania wniosków są ułatwione. Problematyka komunikacyjna W. M. Gdańska została tu pominięta.

W końcu zaznaczam, że zatrzymuję się na problematyce międzynarodowoprawnej, pomijając wszelkie inne zagadnienia, zwłaszcza ścisłą problematykę gospodarczą i techniczną, związaną z komunikacją i tranzytem.

I. Tranzyt niemiecki przez Polskę zagadnieniem politycznym, a nie komunikacyjnym

Dwa elementy splatają się w tym zagadnieniu nierozłącznie: zagadnienie dostępu Polski do morza i zagadnienie tranzytu niemieckiego przez Polskę. Związki przyczynowe między nimi są bezsporne, wynikają bowiem ze struktury terytorialnej państwa polskiego, ustalonej w traktacie wersalskim z 1919 roku[3].

Obydwa te elementy posiadają obfitą literaturę naukową i publicystyczną. Analiza wszakże każdego z nich napotyka znaczne trudności, ponieważ całość dokumentacji politycznoprawnej w tym zakresie nie została jeszcze dotąd opublikowana. Wystarczy wspomnieć, że publikacja dokumentów polityki amerykańskiej zawiera do dziś szereg — jeśli tak wolno powiedzieć — białych plam archiwalnych[4]. Dodajmy, że chodzi tutaj o dokumenty z okresu lat 1914—1920, nie mówiąc już o dokumentacji późniejszej. Jest rzeczą oczywistą, że nawet znaczne braki w publikacji dokumentów nie mogą powstrzymać pisarzy — historyków i prawników — od dalszych badań historycznych i międzynarodowoprawnych. Stąd, zwłaszcza po II wojnie światowej, pojawił się

[2] Zagadnienie tranzytu nie zostało jeszcze należycie opracowane w literaturze prawa międzynarodowego. Warto tutaj wspomnieć o trzech opracowaniach monograficznych, stanowiących wykłady haskie, a opublikowanych w wydawnictwie Recueil des Cours de l'Académie de Droit International. Są to mianowicie wykłady: a) Charles Dupuis, Liberté des voies de communication en relations internationales, 1924, t. 2, s. 129—439; b) Jean Hostie, Examen de quelques règles du droit international dans le domaine des communications et du transit, 1932, t. 40, s. 403—523; c) Georges de Leener Règles générales du droit des communications internationales, 1936, t. 55, s. 5—83.

[3] Traktat wersalski cytowany jest według tekstu z Dziennika Ustaw RP z dnia 26 kwietnia 1920 r., nr 35, poz. 200.

[4] A. Bieriozkin, Kierownicza rola Stanów Zjednoczonych w przygotowaniu i realizacji interwencji zbrojnej przeciwko Rosji Radzieckiej (1918—1920), wydana w ramach wydawnictw biblioteki przekładów Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych Książka i Wiedza, Warszawa, 1951, s. 208. Tutaj cytowana s. 181.

szereg prac monograficznych, wypełniających luki w opracowaniu okresu I wojny światowej oraz okresu międzywojennego.

Opracowanie niniejsze oparte jest na stosunkowo najnowszych publikacjach naukowych oraz publikacjach typu pamiętnikarsko-politycznego. Tam, gdzie było możliwe, sięgnąłem również do tej części dokumentacji źródłowej, która została na przestrzeni ostatnich 20 lat ujawniona. W jej świetle należy zbadać genezę i rozwój dwóch zagadnień, mających podstawowe znaczenie dla niniejszych rozważań.

1) Wersalska struktura terytorialna państwa polskiego jako wynik polityki oszczędzania Niemiec. Jeden z publicystów politycznych, przystępując do analizy okresu konferencji wersalskiej, zadał sobie pytanie: o czym myśleli szefowie rządów mocarstw sprzymierzonych po zawieszeniu broni, kończącym I wojnę światową? Odpowiadając na to pytanie i sięgając do źródłowej dokumentacji publicysta stwierdził, co następuje: Anglicy — według relacji osobistej Winstona Churchilla — zastanawiali się wieczorem 11 listopada 1918 r. nad „najlepszym sposobem przyjścia Niemcom z pomocą". Francuzi sformułowali trzy zagadnienia do rozwiązania, a mianowicie: sprawę gwarancji odnośnie do lewego brzegu Renu, sprawę odbudowy państwa polskiego oraz zasady organizacji przyszłego rządu niemieckiego. Amerykanie powzięli decyzję odegrania roli arbitrów podczas rokowań pokojowych i ogłosili się za „jedyne mocarstwo nie zainteresowane" w kształtowaniu przyszłego pokoju światowego [5].

Dla potrzeb niniejszej rozprawy wystarczy stwierdzenie, wynikające z najnowszych badań historycznych, że Stany Zjednoczone wypowiadając się przeciw rozszerzeniu granic Polski kosztem Niemiec „w innych rejonach, z wielką energią popierały żądania Polaków, zwłaszcza gdy chodziło o Cieszyn i Galicję Wschodnią" [6]. Z badań tych więc wynika, że Stany Zjednoczone całą swą politykę zagraniczną w okresie wersalskim nastrajały na nutę oszczędzania Niemiec w celu zachowania ich potencjału do przygotowywanej przez mocarstwa sprzymierzone wojny interwencyjnej na terytorium Rosji [7].

Z tego punktu widzenia zasługuje dla celów niniejszego opracowania na szczególną uwagę analiza orędzia prezydenta W. Wilsona do Kongresu Stanów Zjednoczonych, formułującego warunki pokoju (tzw. 14 punktów), a ogłoszonego w Waszyngtonie 8 stycznia 1918 roku.

Najnowsze prace historyków radzieckich i polskich [8] oświetlają szczególne powiązania między dwoma punktami tego orędzia, a mianowicie punktem 6 i punktem 13. Punkt 6 formułuje podstawowe zasady stosunku Stanów Zjednoczonych do Rosji [9], punkt 13 stwierdza, że winno być utworzone państwo polskie, obejmujące terytoria zamieszkałe przez ludność niewątpliwie polską, że

[5] Casimir Smogorzewski, La Poméranie Polonaise, Paris, Gebethner et Wolff, 1932, s. 462. Tutaj cytowana s. 83.

[6] Bieriozkin, s. 174, odsyłacz.

[7] Bieriozkin, s. 27—33. Patrz także Przegląd Zachodni 1954, nr 9—10, art. R. Bierzanka pt. Sprawa gdańska w polityce wielkich mocarstw zachodnich w okresie Konferencji Pokojowej 1919 r.

[8] Karol Lapter, Trzynasty punkt Wilsona, artykuł opublikowany w Sprawach Międzynarodowych 1954, nr 1, s. 37—53.

[9] Bohdan Winiarski, Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego, s. 143.

Przegląd Zachodni, nr 11-12, 1954 IZ Instytut Zachodni

temu państwu zapewniony będzie wolny dostęp do morza, że niezawisłość polityczna i gospodarcza oraz całość terytorialna państwa polskiego winny być poręczone przez umowy międzynarodowe [10].

Gruntowne studia dokumentacji źródłowej i pamiętnikarskiej nad tym orędziem W. Wilsona doprowadziły historyków radzieckich do wniosku, że publikacja „14 punktów" stanowi element amerykańskiej polityki zagranicznej zmierzającej do zorganizowania interwencji w Rosji [11]. W jednej z najnowszych prac radzieckich te wyniki badań ujęte zostały następującym syntetycznym sformułowaniem:

„Występując z 14 punktami Stany Zjednoczone zamierzały ukryć imperialistyczne cele wojny, zdezorientować masy pracujące co do istotnego charakteru wojny i zamaskować kontrrewolucyjną zmowę imperialistów przeciwko Państwu Radzieckiemu. Stany Zjednoczone dążyły zarazem do zaangażowania Rosji Radzieckiej w wojnie z Niemcami. Amerykańscy przedstawiciele wojskowi w Rosji mieli podstawy do mniemania, że wojny z Niemcami nie uda się wygrać bez udziału Rosji. W związku z tym usiłowali pozyskać zaufanie narodu radzieckiego, pragnąc zmusić go do dalszego prowadzenia wojny po stronie anglo-amerykańskich imperialistów i zarazem podporządkować swoim wpływom osłabioną Rosję. Odpowiadało to celom klas rządzących Stanów Zjednoczonych, które sądziły, że wojna z Niemcami zakończy się upadkiem Rosji Radzieckiej. Właśnie dlatego oficjalni przedstawiciele Stanów Zjednoczonych wielokrotnie podejmowali próby zerwania pokojowych pertraktacji rządu radzieckiego z Niemcami i sprowokowania wojny pomiędzy tymi państwami" [12].

W świetle tych wyników badań historii współczesnej zrozumiałą staje się logika rozwojowa sprawy polskiej w okresie konferencji wersalskiej. Stosunek mocarstw sprzymierzonych do żądań terytorialnych państwa polskiego był wypadkową ich celów politycznych, zorganizowania wojny interwencyjnej przeciwko Rosji. Wyjaśnia się też stwierdzenie historyka amerykańskiego, że „Stany Zjednoczone zaczęły brać aktywny udział w sprawach polskich od początku 1915 roku..." [13] — i że ta działalność „przygotowywała grunt do politycznych interwencji w latach 1917—1919" [14]. Na tle takich założeń wyjściowych zrozumiałą staje się koncepcja W. Wilsona „zapewnienia Polsce wolnego i bezpiecznego dostępu do morza", oznaczająca projekt zneutralizowania Wisły z wolnym portem dla Polski w Gdańsku pod gwarancją międzynarodową, ale z pozostawieniem dolnego biegu Wisły w ręku Prus i Niemiec [15]. Stąd plany amerykańskie przewidywały utworzenie z Gdańska „wolnego portu", a z Wisły — rzeki umiędzynarodowionej. Konieczność znalezienia rozwiązań kompromisowych uniemożliwiła w toku konferencji wersalskiej całkowitą realizację tych planów polityki amerykańskiej [16].

Pod wpływem takich koncepcji politycznych Stanów Zjednoczonych wersalskie granice Polski — z interesującego nas tutaj punktu widzenia — przedstawiają się następująco: Polska ma 74 km wybrzeża morskiego, co w stosunku do 5.534 km granicy lądowej stwarza proporcję — 1 km brzegu morskiego

[10] B. Winiarski, j. w. s. 143—144.
[11] Bieriozkin, j. w. s. 80—82.
[12] Bieriozkin, j. w. s. 28—29.
[13] Lapter, j. w. s. 37.
[14] Lapter, j. w. cytuje na s. 38.
[15] Lapter, j. w. s. 49.
[16] Lapter, j. w. s. 52.

przypada na 5.243 km² powierzchni i 411.000 mieszkańców. Ta sama proporcja wynosi w Niemczech wersalskich, przy 1.488 km granicy morskiej — 315 km² powierzchni i 42.500 mieszkańców na 1 km brzegu morskiego. Niemcy wersalskie miały 20 razy więcej brzegu morskiego niż Polska, a stopień obciążenia wybrzeża morskiego w stosunku do powierzchni państwa 17 razy mniejszy, w stosunku do ludności 10 razy mniejszy niż Polska w granicach wersalskich [17].

Tak sformułowane wyniki najnowszych badań historycznych okresu wersalskiego upoważniają do stwierdzenia, że wersalska struktura terytorialna państwa polskiego jest wynikiem anglo-amerykańskiej polityki oszczędzania Niemiec po I wojnie światowej [18]. Z tego punktu widzenia zagadnienia komunikacyjne zepchnięte zostały na plan dalszy, ustępując miejsca zagadnieniom o charakterze czysto politycznym.

2) Sprawa tranzytu niemieckiego przez Polskę podczas konferencji wersalskiej. Zagadnienie tranzytu niemieckiego przez Polskę wyłoniło się podczas konferencji wersalskiej jednocześnie z zagadnieniem terytorialnego ukształtowania państwa polskiego [19]. Z chwilą przesądzenia dostępu Polski do morza w takiej formie, jak to występuje w traktacie wersalskim, wyłoniło się zagadnienie połączenia komunikacyjnego między Rzeszą Niemiecką i Prusami Wschodnimi poprzez terytorium Polski. W okresie poszukiwania terytorialnych rozwiązań kompromisowych podkreślano podczas konferencji wersalskiej, że wolność tranzytu kolejowego dla Prus Wschodnich będzie zagwarantowana przez Polskę [20]. Podkreślono również, że dla Prus Wschodnich komunikacja kolejowa z Rzeszą Niemiecką nie jest najważniejszym zagadnieniem, gdyż dysponują one znakomitą komunikacją morską, wydatnie rozbudowaną [21].

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że pod koniec lutego 1919 r. w związku z prowizorycznym szkicowaniem granicy polsko-niemieckiej wysuwano ze strony amerykańskiej projekt, by ta granica zgodna była z zasięgiem językowym przy dodatkowym uwzględnieniu elementów topograficznych oraz właściwości sieci kolei żelaznych [22]. W początkach marca 1919 r., gdy prace komisyjne dobiegały już końca, podkreślano w raportach konieczność uwzględnienia istniejących środków komunikacyjnych, potrzebnych do odbudowy normalnego życia gospodarczego państwa polskiego. W raportach tych podkreślono także, iż dostęp Polski do morza w formie granic wersalskich połączony jest z gwarancją dla 1.600.000 ludności niemieckiej w Prusach Wschodnich w zakresie komunikacji z Rzeszą Niemiecką, gdy tymczasem Niemcy nie mogłyby udzielić wystarczających gwarancji tranzytowych dla około 25 milionów ludności polskiej w układzie terytorialnym odcinającym Polskę od morza. Wreszcie raporty końcowe komisji wersalskich przyznają Polsce linię kolejową Warszawa-Mława-Malbork-Gdańsk. Przyznanie tej linii kole-

[17] Henryk Bagiński, Wolność Polski na morzu, Warszawa 1931, s. 96. Tutaj cytowana s. 65.
[18] Lapter, j. w. s. 48.
[19] Smogorzewski, j. w. s. 89—98.
[20] Smogorzewski, j. w. s. 89—90.
[21] Smogorzewski, j. w. s. 89.
[22] Smogorzewski, j. w. s. 92—97.

jowej w projektach komisyjnych oparte było na założeniu teoretycznym, że Prusy Wschodnie otrzymają szczególny statut z gwarancjami Ligi Narodów i że będzie to terytorium zdemilitaryzowane. W odpowiedzi na wrogie tym propozycjom argumenty komisja Cambona podkreśliła, że takie rozwiązanie połączeń kolejowych zapewni Polsce należyty dostęp do morza, że jest to najkrótsza linia kolejowa, łącząca stolicę państwa polskiego z głównym portem i że takie rozwiązanie komunikacyjne daje określone gwarancje rozwoju gospodarczego [23].

Najnowsze badania historyczne wykazują, że już w tym okresie rząd Stanów Zjednoczonych miał gotową koncepcję opanowania polskiej sieci komunikacyjnej, a w szczególności kolejowej. Według oceny opartej na źródłowych materiałach amerykańskich sytuacja przedstawiała się następująco:

„Amerykańska misja kolejowa w Polsce była panem sytuacji. Snuła ona szerokie plany w przewidywaniu długotrwałego pobytu w Polsce i głębokiej penetracji kapitału amerykańskiego do gospodarki polskiej. Hoover oświadczał, że misja kolejowa nie zostanie odwołana z Polski w najbliższej przyszłości. Przeciwnie, w interesie Stanów Zjednoczonych stawiano przed misją zadania rozszerzenia ram jej kontroli daleko poza granice terytorium Polski"... „Stawiali oni sobie jako zadanie pierwszego rzędu ustanowienie kontroli nad liniami łączącymi Polskę z Moskwą oraz nad kolejami rejonu, położonego bardziej na północ i sięgającego Piotrogrodu oraz linii kolejowej Piotrogród-Moskwa" [24].

Należy tutaj dodać, że fragment planów gospodarczej penetracji amerykańskiej w Polsce na odcinku węglowym dotyczy również komunikacji kolejowej. W pierwszych bowiem latach odbudowy państwowości polskiej zagadnienie komunikacji kolejowej było bardzo ściśle powiązane z odbudową i rozbudową górnictwa. Stąd wszystkie plany amerykańskie w zakresie tzw. nadzoru i kontroli nad wydobywaniem węgla w Polsce wiążą się ściśle z zagadnieniem komunikacji i tranzytu [25].

Ostatecznie zagadnienie tranzytu niemieckiego przez Polskę zostało uregulowane w postanowieniach art. 89 i art. 98 traktatu wersalskiego. Praktyka kilku lat po podpisaniu traktatu wersalskiego wykazała w całej rozciągłości, że kierunek komunikacji kolejowej południe-północ był prawie dwukrotnie intensywniejszy niż kierunek komunikacji kolejowej wschód-zachód na terytorium państwa polskiego [26]. Cyfry z zakresu ruchu komunikacyjnego już w pierwszych latach po podpisaniu traktatu wersalskiego potwierdzają słuszność przyznania Polsce poprzez jej terytorium dostępu do morza. Jednocześnie stanowią one przekonywające naświetlenie praktyki, będące ostrzeżeniem pod adresem wszelkich projektów zmierzających do uregulowania tranzytu kolejowego przez terytorium polskie w oderwaniu od zagadnień komunikacyjnych, a w oparciu na koncepcji imperialistycznej polityki zagranicznej.

[23] Smogorzewski, j. w. s. 97.
[24] Bieriozkin, j. w. s. 177.
[25] Bieriozkin, j. w. s. 176.
[26] Stanisław Sławski, Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich, Gdańsk 1925, s. 106. Tutaj cytowana s. 99. Praca ta wywołała bardzo obszerną replikę ze strony szowinistów niemieckich. Zwłaszcza na uwagę zasługuje praca analizująca szczegółowo tezy Sławskiego i zmierzająca do zupełnego zaprzeczenia im: Dr Johann Fürst, Der Widersinn des polnischen Korridors, Berlin 1926, s. 147.

3) Projekty „prostowania" granic Polski. Wszystkie projekty „prostowania" granic Polski w okresie międzywojennym potwierdzają w całej rozciągłości pogląd, że tranzyt niemiecki przez Polskę traktowany był jako zagadnienie polityczne, a nie jako zagadnienie komunikacyjne. Zarówno polityka niemiecka, jak i niemieckie prace naukowe reprezentują w tym okresie pogląd, że traktat wersalski nałożył na Niemcy takie ciężary natury politycznej i gospodarczej, które w zupełności zmieniły strukturę gospodarczą Niemiec. Wychodząc z tej apriorycznej tezy nauka niemiecka w okresie międzywojennym domagała się gruntownej rewizji postanowień terytorialnych traktatu wersalskiego w zakresie stosunków polsko-niemieckich. W walce o tę rewizję brały udział zarówno nauki ekonomiczne, jak historyczno-polityczne i prawne. Pomijano przy tym milczeniem nawet urzędową dokumentację niemiecką, zaprzeczającą podobnym tezom [27]. Mimo starannego ukrywania istoty walki o rewizję postanowień terytorialnych traktatu wersalskiego nie zdołano ukryć faktu, że zagadnienie „prostowania" granic Polski nie wychodzi bynajmniej z przesłanek komunikacyjnych. Jeden z autorów niemieckich, autor syntezy argumentacji rewizjonistycznej, wręcz stwierdza, że najbardziej interesujące projekty i najskrupulatniej opracowane pomysły „prostowania" granic Polski nie mogą być przedmiotem zainteresowania Niemiec, gdyż przy pomocy środków polityki komunikacyjnej i techniki komunikacyjnej to zagadnienie nie może być rozwiązane. Nie chodzi bowiem o problem komunikacyjny — oświadcza otwarcie ten autor — nie chodzi też o zagadnienia gospodarcze, lecz o sprawę przynależności pewnego określonego terytorium do państwa niemieckiego [28]. „Korektura" granic Polski może nastąpić jedynie w ten sposób, że określone terytoria polskie zostaną przyłączone do Niemiec.

Warto przytoczyć kilka takich projektów „prostowania" granic Polski dla wykazania, że tranzyt przez Polskę traktowany był przez imperialistyczną politykę i naukę niemiecką jako zagadnienie polityczne, a nie komunikacyjne. Oto kilka przykładów:

1. Memoriał Hindenburga z lipca 1918 r. proponuje utworzenie szerokiego pasa kolonizacji niemieckiej na wschód od granicy rosyjsko-niemieckiej z 1914 r., a więc na terenie byłego Królestwa Kongresowego. Szef sztabu niemieckiego na wschodzie gen. M. Hoffmann „wykreśla" wschodnią granicę Niemiec w sposób oględniejszy, proponując w tym samym czasie przyłączenie do Niemiec obszaru Będzin - Toruń - Działdowo - Osowiec [29]. O zagadnieniach komunikacyjnych milczą obydwa te projekty.

2. Delegacja niemiecka na konferencję wersalską przedłożyła w czerwcu 1919 r. propozycję zapewnienia Polsce „wolnego i bezpiecznego" dostępu do

[27] Warto przytoczyć tutaj następujące prace rewizjonistów: a) Arnold Zelle, 100 Korridor-Thesen. Eine Auseinandersetzung mit Polen. Volk und Reich Verlag Berlin-Wien 1933, s. 167. Jest to jedyna systematyczna i niezwykle zwięzła, a jednocześnie wyczerpująca praca niemiecka, zestawiająca zarówno tezy polskie, jak i niemieckie w zakresie wersalskiego układu granic polsko- niemieckich. b) Wilhelm von Kries, Deutschland und der Korridor, opublikowana w charakterze dodatku do czasopisma Volk und Reich 1932, marzec, s. 3—63. c) Dr Carl Budding, Der polnische Korridor als europäisches Problem. Danzig 1933, s. 47.

[28] Zelle, j. w. s. 36.

[29] Bagiński, j. w. s. 24—25.

morza przez porty w Kłajpedzie, Królewcu i Gdańsku. Była to propozycja wzorowana na postanowieniach art. 363 i art. 364 traktatu wersalskiego, które przewidują oddanie części wolnego portu w Hamburgu i Szczecinie państwu czechosłowackiemu. Jak wiadomo, Czechosłowacja przez wiele lat nie mogła dojść do porozumienia z Rzeszą Niemiecką w sprawie realizacji tych postanowień [30].

3. W r. 1930 min. spraw zagranicznych Rzeszy Niemieckiej aprobowało wydanie bezimiennej broszury podkreślającej niebezpieczeństwo wersalskich granic Polski dla Niemiec. W pracy tej sformułowane zostało oświadczenie, że „im wcześniej Polska zaproponuje Niemcom kupno korytarza, tym wyższa będzie jego cena" [31]. Pojawienie się tej pracy stanowi punkt zwrotny w nasileniu polityki szantażu pod adresem Polski.

4. Projekt zamiany Gdańska na Kłajpedę, Litwę lub Odessę pojawił się w 1925 roku [32]. Wprawdzie urzędowe czynniki niemieckie zaprzeczały istnieniu tego projektu, lecz faktem jest, że w momencie gdy prasa światowa zaczęła go rozważać, przybył do Berlina minister spraw zagranicznych Litwy. Odbył on w listopadzie 1925 r. rozmowę z ministrem spraw zagranicznych Rzeszy Stresemannem. Zarówno pamiętniki Stresemanna, jak i pamiętniki ówczesnego wysokiego komisarza Ligi Narodów w Gdańsku potwierdzają istnienie tego projektu. W 1928 r. projekt ten został podjęty przez przedstawicieli ciężkiego przemysłu niemieckiego, którzy sugerowali „zamianę" polskiego Pomorza nie tylko za Kłajpedę, lecz również nawet za całą Litwę. Pewien wariant tego projektu stanowi propozycja emigracji ukraińskiej odnośnie do zamiany Gdańska za Odessę, przy jednoczesnym stworzeniu unii polsko-ukraińskiej i zapewnieniu Polsce dostępu do Morza Czarnego [33]. Oficjalne publikacje niemieckie podkreślają, że podobne projekty zamiany wyłoniły się w maju 1925 r. w parlamencie brytyjskim [34]. Warto wszakże dodać, że projekty te odżyły w ostatniej fazie imperialistycznej polityki hitlerowskiej. W pamiętnikach Jana Szembeka zanotowane są rozmowy na ten temat prowadzone przez ministra J. Becka i wicemin. J. Szembeka na przełomie stycznia-lutego 1935 roku. Pod datą 1 lutego 1935 r. J. Szembek notuje, że Goering w rozmowach z generalicją polską „prawie nam zaproponował przymierze antysowieckie oraz wspólny marsz na Moskwę" [35], co stanowiło wstęp do rozmów, których punkt kulminacyjny przypada zapewne na koniec 1937 roku. Pod datą 4 listopada 1937 r. J. Szembek notuje następującą wypowiedź Goeringa: „Bałtyk nie jest wystarczający dla naszego kraju i powinniśmy mieć dostęp do Morza Czarnego".

5. Projekty *condominium*, neutralizacji lub internacjonalizacji terytorium Wolnego Miasta Gdańska i Pomorza pojawiły się częściowo w Niemczech, częściowo we Francji [36]. Projekt *condominium* opracowany został zarówno

[30] Sławski, j. w. s. 48—49.
[31] Bagiński, j. w. s. 11.
[32] Smogorzewski, j. w. s. 410.
[33] Smogorzewski, j. w. s. 411.
[34] Zelle, j. w. s. 130.
[35] Comte Jean Szembek, Journal 1933—1939 Paris, Librairie Plon 1953 s. 500, tutaj cytowana s. 39.
[36] Smogorzewski, j. w. s. 411.

Przegląd Zachodni, nr 11-12, 1954 IZ Instytut Zachodni

przez literaturę niemiecką, jak i przez literaturę francuską. Jeśli chodzi o koncepcję neutralizacji Pomorza pod kontrolą Ligi Narodów, to nie wyszła ona poza stadium wstępnych rozważań. Natomiast projekt internacjonalizacji, czyli umiędzynarodowienia całego Pomorza, był przez dłuższy czas popularny w kołach Ligi Narodów. Projekt ten jest również przedmiotem rozważań w pracy publikowanej przez wysokiego komisarza Ligi Narodów van Hamela (Dantzig et quelques aspects du problème germano-polonais, Paris 1932). Pewne fragmenty tych projektów pojawiają się w różnych odmianach w hitlerowskiej publicystyce politycznej i historycznej.

6. W r. 1928 szerszą dyskusję polityczną wywołał projekt publicysty niemieckiego, Guido Bertranda, zmierzający do przyłączenia W. M. Gdańska i Pomorza do Niemiec, z pozostawieniem Gdyni Polsce [37]. W ten sposób, według omawianego projektu, Gdynia miała stanowić enklawę na terytorium Niemiec. Projekt ten, opracowany zresztą ze wszystkimi szczegółami, przewidywał ułatwienia dla komunikacji kolejowej Polski z Gdynią, przy czym został określony jako dążenie do „częściowej rewizji" granic Polski. Pewne elementy tego projektu przejęte zostały w latach 1935—39 przez politykę hitlerowską. W połowie 1935 r. min. spraw zagranicznych Rzeszy zaprzeczało, jakoby Hitler zażądał w rozmowie z brytyjskim min. spraw zagranicznych „powrotu polskiego Pomorza do Rzeszy" [38]. J. Szembek notuje tę wiadomość pod datą 30 marca 1935, informując w następnych dniach o wzmożonej kampanii rewizjonistycznej na rzecz przyłączenia W. M. Gdańska do Rzeszy [39]. Charakterystyczna jest przy tym skala argumentacji hitlerowskiej, stosowanej wobec Polski. Pod datą bowiem 7 sierpnia 1935 notuje J. Szembek: „Podczas rozmów w Berchtesgaden kanclerz i Goering podtrzymywali nasze stanowisko, potępiając postawę Gdańska. Hitler stwierdził, że Anglicy, stwarzając wolne miasto, umyślnie umieścili jabłko niezgody między Polską a Niemcami. Oświadczył także, że w stosunkach polsko-gdańskich należy wrócić do zasad traktatu wersalskiego..." [40] Warto tutaj dodać, że w jednym z decydujących przemówień Hitlera w Reichstagu, wygłoszonym dnia 28 kwietnia 1939 r., znajduje się wyraźne stwierdzenie, iż dostęp Polski do morza nie jest zagadnieniem komunikacyjnym, że znaczenie tego problemu leży w płaszczyźnie wyłącznie psychologicznej i gospodarczej [41]. Wychodząc z takiego założenia Hitler w tym przemówieniu zażądał przyłączenia W. M. Gdańska do Rzeszy Niemieckiej. Jako drugie żądanie wysunął Hitler w tym przemówieniu propozycję stworzenia na Pomorzu jednej szosy i jednej linii kolejowej do wyłącznej dyspozycji Rzeszy Niemieckiej. Hitler dodał wówczas, że rząd polski wyraził zgodę jedynie na rozważenie możliwości pewnych ułatwień w ruchu tranzytowym przez Polskę.

7. Ostatni wreszcie projekt dotyczy stworzenia tzw. korytarza przez korytarz. Było to podjęcie pewnych propozycji opublikowanych już w 1929 r.,

[37] Smogorzewski, j. w. s. 411—412. Ponadto: Jean Gounelle, Le problème de la Basse Vistule. Dantzig et le Corridor polonais, Strasbourg, 1931, s. 190. Aneks V s. 174—183 zawiera szczegółowe dane, dotyczące projektu G. Bertranda.

[38] Szembek, Journal 1933—1939 s. 51.

[39] Ibidem, s. 58.

[40] Ibidem, s. 110.

[41] Tekst tego przemówienia: Monatshefte für auswärtige Politik, 1939, nr 5, s. 487.

Przegląd Zachodni, nr 11-12, 1954 IZ Instytut Zachodni

a sprowadzających się do tego, że Polska odstąpiłaby Niemcom jeden lub dwa pasy terytorium przez Pomorze, szerokości około 25 metrów. Na tych pasach terytorium polskiego Niemcy miałyby pobudować własną linię kolejową i autostradę. Projekt ten przewidywał, że w celu uniknięcia trudności komunikacyjnych pewne części zarówno linii kolejowej, jak i autostrady byłyby pobudowane bądź pod ziemią, bądź przechodziłyby w postaci mostów [42]. Projekt ten podjęty został w rozmowie hitlerowskiego ministra spraw zagranicznych z ambasadorem polskim, odbytej 24 października 1938 r. w Berchtesgaden. Ze strony niemieckiej wysunięto wówczas żądanie przyłączenia W. M. Gdańska do Rzeszy oraz stworzenia eksterytorialnej autostrady i linii kolejowej niemieckiej łączącej Rzeszę z Prusami Wschodnimi przez terytorium polskie. J. Szembek pod datą 6 grudnia 1938 r. stwierdza: „Potocki przedstawił ministrowi Beckowi problem autostrady przez Pomorze mówiąc, że Niemcy prędzej czy później podejmą tę sprawę. Jest więc niezbędne, abyśmy zawczasu ustalili nasze stanowisko. Beck przystał na ten punkt widzenia i stwierdził, że w zasadzie nie jest przeciwny idei takiej autostrady" [43]. Pod datą 22 marca 1939 r. J. Szembek notuje: „Lipski znajduje się w stanie krańcowego pesymizmu. Opowiedział mi swoją ostatnią rozmowę z Ribbentropem, który na nowo sformułował żądania w sprawie Gdańska, eksterytorialności i autostrady przez Pomorze..." [44]. Rozmowy na ten temat — znane dotąd z fragmentarycznych publikacji — były posunięte tak daleko, że interesowano się już zagadnieniem wymiany ludności polskiej z terytorium Pomorza [45]. Przemówienie Hitlera z 28 kwietnia 1939 r. potwierdza zapiski J. Szembeka. W oświadczeniu rządu hitlerowskiego złożonym już po rozpoczęciu działań wojennych żądanie „korytarza przez korytarz" zostało znacznie rozszerzone. Oświadczenie to domaga się szerokiej strefy eksterytorialnej w celu pobudowania autostrady i czterotorowej linii kolejowej [46].

Wszystkie te projekty wskazują, że zagadnienie tranzytu niemieckiego przez terytorium Polski traktowane było przez Niemcy jako zagadnienie wyłącznie polityczne.

II. Polsko-niemieckie umowy tranzytowe oraz ich ocena

Zasadnicze postanowienia dotyczące tranzytu niemieckiego przez Polskę zawarte są w dwóch artykułach traktatu wersalskiego. Art. 89 postanawia:

> „Polska obowiązuje się udzielić wolności tranzytu osobom, towarom, okrętom, wagonom i transportom pocztowym, przechodzącym tranzytem z Prus Wschodnich do reszty Niemiec lub odwrotnie przez terytorium Polski. Włączając w to jej wody terytorialne, traktować je we wszystkim, co dotyczy ułatwień, ograniczeń i wszelkich innych spraw co najmniej z takimi samymi względami, jak osoby, towary, okręty, statki, wagony i transporty pocztowe, które są narodowości, pochodzenia, importu, własności lub miejsca wysłania polskiego albo też innego, który cieszy się jeszcze wyższymi od polskiego względami. Towary tranzytowe będą wolne od wszelkich opłat celnych oraz innych podobnych. Wol-

[42] Smogorzewski, j. w. s. 413—414.
[43] Szembek, Journal 1933—1939 s. 383.
[44] Ibidem, s. 433.
[45] Ibidem, s. 493 i 494.
[46] Ibidem, s. 451. Ponadto przemówienie Hitlera: Monatshefte für auswärtige Politik, 1939, nr 9—10, s. 901.

ność tranzytu będzie się rozciągała także na komunikację telegraficzną i telefoniczną na warunkach określonych w konwencjach, przewidzianych artykułem 98" [47].

Postanowienia art. 98 stwierdzają:

„Niemcy i Polska zawrą w ciągu roku od uprawomocnienia się niniejszego traktatu konwencję, której brzmienie, w razie niemożności porozumienia, ustali rada Ligi Narodów; konwencja ta zabezpieczy z jednej strony Niemcom zupełne i odpowiednie ułatwienia w komunikacji kolejowej między pozostałą częścią Niemiec a Prusami Wschodnimi poprzez terytorium polskie, z drugiej zaś — Polsce takież same ułatwienia w jej komunikacji z W. M. Gdańskiem poprzez terytorium niemieckie, które mogłoby się znaleźć na prawym brzegu Wisły między Polską a W. M. Gdańskiem" [48].

Z zestawienia tych dwóch artykułów traktatu wersalskiego wynika, że Polska winna uregulować w porozumieniu z Niemcami sprawy: komunikacji kolejowej, telegraficznej i telefonicznej. Jednostronnie, a więc we własnym zakresie, Polska mogła uregulować sprawy: komunikacji pocztowej, żeglugi na wodach terytorialnych i drogach wodnych śródlądowych oraz komunikację samochodową, wreszcie do jednostronnego uregulowania przez Polskę należą według art. 89 traktatu wersalskiego wszystkie sprawy techniczne, związane z wykonaniem tranzytu, jak sprawy paszportowe, celne i transporty wojskowe [49]. Polska wszystkie wymienione wyżej sprawy uregulowała na podstawie umowy z Niemcami, wykraczając w tym poza obowiązki nałożone na nią przez traktat wersalski. Tymczasem po stronie niemieckiej można wykazać tak niezwykle zwężającą interpretację art. 98 traktatu wersalskiego, że tranzyt polski poprzez wschodni brzeg Wisły usiłowano przedstawić jako połączenie wyłącznie z terytorium W. M. Gdańska, a tym samym uniemożliwić na tej linii tranzyt np. do Gdyni [50].

Traktat wersalski wprowadzony został w życie przez Polskę dn. 10 stycznia 1920 roku. Do tej chwili należało bodaj prowizorycznie uregulować szereg zagadnień tranzytowych, aby uniknąć większych szkód. Oto ważniejsze umowy polsko-niemieckie, dotyczące zagadnień komunikacji kolejowej i tranzytowej [51].

1) Umowa polsko-niemiecka podpisana 9 XI 1919 r. w Berlinie, określająca zasady przejmowania administracji również w dziedzinie kolejnictwa na ziemiach b. zaboru pruskiego.

2) Umowa berlińska z 25 XI 1919 r. w sprawie wycofania wojsk niemieckich oraz przejęcia przez Polskę zarządu cywilnego na terytorium b. zaboru pruskiego. W umowie tej zawarte są postanowienia z zakresu komunikacji kolejowej.

3) Protokół dodatkowy podpisany w Paryżu 8 I 1920 r. oraz konwencja dodatkowa podpisana tamże 9 I 1920 r. Te dwie umowy zawierają postano-

[47] Dziennik Ustaw RP 1920, nr 35, poz. 200.
[48] Dziennik Ustaw RP 1920, nr 35, poz. 200.
[49] Sławski, j. w. s. 85—86.
[50] Zelle, j. w. s. 104.
[51] Poniższe zestawienie oparte jest na pracy dokonanej w tym zakresie przez Piaseckiego, j. w. s. 5—24. Na cytowanych stronach monografii Piaseckiego znajdują się szczegółowe odsyłacze do źródeł publikacyjnych wymienionych aktów prawnych.

Przegląd Zachodni, nr 11-12, 1954 IZ Instytut Zachodni

wienia, których celem jest szybkie przejęcie i usprawnienie komunikacji zarówno wewnętrznej, jak i tranzytowej, w szczególności na terenach plebiscytowych. W ramach tych umów podpisano również tzw. porozumienie wojskowe, dotyczące organizacji i tranzytu kolejami polskimi niemieckich transportów wojskowych do Prus Wschodnich lub do Rzeszy Niemieckiej do czasu wykonania art. 98 traktatu wersalskiego.

4) W lutym 1920 r. rozpoczęły się rozmowy polsko-niemieckie w Warszawie na temat tranzytu niemieckiego przez terytorium polskie. Wskutek trudności, jakie się wyłoniły ze strony przedstawicieli niemieckich, rząd polski widział się zmuszonym uregulować jednostronnie, tymczasowo ruch tranzytowy i sąsiedzki, wydając odpowiednie rozporządzenie dn. 1 kwietnia 1920 r. Rozporządzenie to stwierdza, że wydane jest „z uwagi na konieczność niezwłocznego uregulowania spraw związanych z wykonaniem art. 89 traktatu pokojowego wersalskiego z dn. 28 czerwca 1918 roku". Zawiera ono również postanowienia, dotyczące transportu węgla z Górnego Śląska do Prus Wschodnich. Rozporządzenie to weszło w życie dn. 15 kwietnia 1920 r., stwarzając podstawę prawną do wydania szeregu zarządzeń wykonawczych, regulujących wykonanie tranzytu niemieckiego przez Polskę.

5) Rozmowy polsko-niemieckie, przerwane w Warszawie, przeniesione zostały, zgodnie z decyzją Rady Ambasadorów, do Paryża. W toku tych rozmów przesądzone zostały lub sformułowane podstawowe zasady tranzytu niemieckiego przez Polskę. Jednakże do ostatecznego sprecyzowania konwencji, wymaganej przez art. 98 traktatu wersalskiego, jeszcze nie doszło. Poszczególne więc zagadnienia komunikacyjne polsko-niemieckie były regulowane tymczasowymi porozumieniami kolejowymi.

6) Dnia 13 XI 1920 r. podpisane zostało w Warszawie tymczasowe porozumienie polsko-niemieckie w sprawie ruchu osobowego, stanowiącego jak gdyby uzupełnienie do rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 1 kwietnia 1920 roku.

7) Już po podpisaniu konwencji tranzytowej w Paryżu z dn. 21 kwietnia 1921 r., ale przed ratyfikacją tej konwencji, zawarte zostało tzw. polsko-niemieckie prowizorium warszawskie z dn. 4 V 1921 r. określające zasady powiększenia tymczasowego ruchu tranzytowego przez Polskę. Weszło ono w życie 15 XI 1921 r. i obowiązywało do dn. 1 VI 1922 r., to jest do chwili wejścia w życie konwencji tranzytowej paryskiej z dn. 21 IV 1921 roku.

W ocenie powyższych umów tymczasowych podkreślono, że głównym ich celem było zapewnienie połączenia Prus Wschodnich z resztą Rzeszy Niemieckiej. Okres tymczasowych porozumień nacechowany jest prowizorycznym uregulowaniem tranzytu niemieckiego przez Polskę. Ta „prowizoryczność" i „tymczasowość" znajduje swój wyraz już w samych nazwach wyżej wymienionych umów, zawartych przez Polskę i Niemcy. Trafnie podkreślono następujące cechy charakterystyczne tych porozumień:

„Tymczasowość wynika również z samego źródła tych postanowień. Mianowicie wyżej rozpatrzone układy polsko-niemieckie, zawarte w tej kwestii, są etapowym wprowadzeniem w wykonanie toczonych w tym względzie pertraktacji, są praktycznym zastosowaniem osiągniętych wyników na skutek niekiedy długotrwałych rokowań, mających na celu załatwienie w drodze wzajemnego porozumienia sprawy tranzytu wschodnio-pruskiego" [52].

[52] Piasecki, j. w. s. 23.

Ze stanowiska prawa międzynarodowego umowy powyższe stanowią potwierdzenie poglądu, że wolność tranzytu podlega nie tylko kontroli, lecz również zgodzie państwa, przez którego terytorium tranzyt się odbywa. Ta zgoda może być wyrażona bądź w formie ustawodawstwa wewnętrznego — czego przykłady znajdujemy w stosunkach z Niemcami w okresie uniemożliwiania przez nie regulowania tranzytu — bądź w formie porozumień międzynarodowych, a więc w formie umownej państw zainteresowanych.

Taką podstawową umowę stanowi konwencja między Polską i W. M. Gdańskiem a Niemcami w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, podpisana w Paryżu dnia 21 IV 1921 r. We wstępie do tej konwencji znajduje się odsyłacz do art. 89 i art. 98 traktatu wersalskiego, w stosunku do którego konwencja ta stanowi umowę o charakterze wykonawczym.

W ramach ogólnej charakterystyki paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r. można stwierdzić, że stanowi ona wierne wykonanie postanowień traktatu wersalskiego. Niejednokrotnie wykracza ona z inicjatywy polskiej poza postanowienia wersalskie, rozszerzając je w sensie dodatkowego obciążenia Polski. Nic więc dziwnego, że rząd niemiecki, przedstawiając tę konwencję do ratyfikacji, scharakteryzował ją pozytywnie, tzn. podkreślił wszystkie jej cechy korzystne dla Niemiec [53]. Memoriał MSZ Rzeszy Niemieckiej zawiera również wykaz zagadnień, które nie zostały uregulowane w tej konwencji. W pierwszym rzędzie dotyczy to nadzwyczajnych transportów wojskowych w odróżnieniu od zwyczajnych takichże transportów, które są w konwencji urgulowane. Nie zostało również uregulowane zagadnienie komunikacji lotniczej, gdyż konwencja zawiera jedynie postanowienia, dotyczące komunikacji lądowej i wodnej. W memoriale tym podkreślono również, że rozmiary ruchu tranzytowego przez Polskę określone zostały w sposób zupełnie zadowalający stronę niemiecką [54]. Ten memoriał MSZ Rzeszy Niemieckiej był niejednokrotnie przytaczany w opracowaniach niemieckich.

Szczególnym wyrazem oceny sprawności w zakresie wykonywania paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r. jest fakt, że od czasu wejścia w życie tej konwencji, tj. od 1 VI 1922 r. do końca stycznia 1925 r., nie wpłynęła ani jedna skarga niemiecka w ramach postanowień tej konwencji [55]. Można — dla celów charakterystyki wykonywania tej konwencji — przytoczyć oświadczenie urzędowych czynników kolejnictwa niemieckiego, które stwierdza, że w zakresie komunikacji tranzytowej Prusy Wschodnie przestały być enklawą. Kolejnictwo niemieckie zbudowało most poprzez polskie terytorium tranzytowe [56].

[53] Sławski, j. w. s. 87—94.

[54] Sławski, j. w. s. 101—105. Materiały źródłowe przytoczone przez Sławskiego podejmuje również amerykańska autorka Helen Dwight Reid w pracy pt. International Servitudes in Law and Practice, Chicago 1932, s. 251. Na stronie 170 przytacza ona źródłowe materiały niemieckie z pracy Sławskiego, powołując się na nią. Jest to tym bardziej charakterystyczne, że wymieniona praca Reid jest napisana z wyraźnymi tendencjami korzystnymi dla Rzeszy Niemieckiej.

[55] Sławski, j. w. s. 101.

[56] Sławski, j. w. s. 101—102. Warto tutaj przytoczyć rozprawę dra J. Grzymała-Grabowieckiego pt. Polityka zagraniczna Polski w roku 1926, Warszawa 1928, s. 200. Na stronie 66 w odsyłaczu omawiana jest praca jednego z wyższych urzędników kolejowych niemieckich na temat tranzytu kolejowego przez Polskę, praca, która wywołała reakcję niemieckich władz kolejowych w tym sensie,

Przystępując do oceny wszystkich umów polsko-niemieckich w sprawie komunikacji kolejowej i tranzytu, trzeba tu zwrócić uwagę na bardzo obszerny i szczegółowy komentarz do tych zagadnień, który ukazał się w polskiej literaturze naukowej okresu międzywojennego. Komentarz ten podkreśla, że w tym okresie zawarto 17 umów polsko-niemieckich, regulujących zasady komunikacji i tranzytu oraz około 17 porozumień technicznych w formie dodatkowych umów miejscowych, zawartych przez polskie i niemieckie zarządy kolejowe. Ten zespół umów i porozumień technicznych tworzy „jedną jak gdyby całość uprzywilejowań, z jakich korzysta tranzyt wschodnio-pruski. Tworzą one, razem wziąwszy, cały system udogodnień i uprzywilejowań, na podstawie których w ciągu całego szeregu lat odbywała się... bez jakichkolwiek przeszkód, wschodnio-pruska komunikacja lądowa i wodna poprzez polskie terytorium". Ta komunikacja między Prusami Wschodnimi i Rzeszą Niemiecką odbywała się w taki sposób, jak gdyby „pomiędzy tymi krajami nie było żadnego terytorium, należącego do państwa polskiego". Niemcy korzystały z tych udogodnień tranzytowych przez Polskę nie tylko dla swego wewnętrznego interesu, lecz nadto przyciągały na swoje koleje tranzyt zagraniczny pomiędzy zachodnimi i wschodnimi państwami Europy, kierując go na szlaki tranzytu przez Polskę. W ten sposób Niemcy skutecznie konkurowały z Polską na międzynarodowym rynku kolejowym. Również podkreślono w przytoczonym komentarzu polskim, że należy zadać sobie pytanie, czy taka polityka zapewniania przez Polskę nadmiernych udogodnień dla tranzytu wschodnio-pruskiego jest celowa. Okazało się bowiem, że Niemcy „nie wykorzystali i przypuszczalnie w najbliższej przyszłości nie będą w stanie wykorzystać w pełni tych uprawnień, jakie im przyznała Polska w dziedzinie tranzytu" [57].

III. Pojęcie „wolności tranzytu" przez Polskę

Przedstawiwszy zasadnicze umowy, regulujące zagadnienie komunikacji i tranzytu w skali stosunków polsko-niemieckich, z kolei należy rozważyć pytanie: co oznacza pojęcie „wolności tranzytu" przez Polskę i jak się przedstawia to zagadnienie na tle prawa międzynarodowego. Sprawa jest utrudniona ze względu na brak monograficznego opracowania tranzytu w prawie międzynarodowym, a nawet brak odpowiedniego hasła w podstawowych opracowaniach encyklopedycznych z dziedziny prawa międzynarodowego [58].

Przystępując do oceny tego zagadnienia podkreślić należy, że jedyny zbiór najistotniejszych rozważań prawnych, gospodarczych, a częściowo również technicznych na temat pojęcia tranzytu — stanowią materiały sprawozdawcze

że zaprzeczono głównym jej tezom, przedstawiającym w sposób rzeczowy warunki tranzytu niemieckiego przez Polskę. Jako główny zarzut mający podważyć wartość rzeczową tej pracy, władze kolejowe niemieckie przytaczają pogląd, iż ta „książka oświetla położenie jedynie z punktu widzenia technicznego".

[57] Piasecki, j. w. s. 110—111.

[58] Brakuje takiego artykułu w encyklopedii K. Strúppa: Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, wydanej w okresie międzywojennym, jak również w amerykańskiej encyklopedii: Hackworth Green Haywood, Digest of International Law, wydanej w okresie po II wojnie światowej.

z konferencji barcelońskiej, odbytej w 1921 roku [59]. Z materiałów tych przebija się myśl o konieczności dotrzymania przez prawo międzynarodowe kroku rozwojowi techniki na płaszczyźnie komunikacji międzynarodowej. Podkreśla się tam wielokrotnie, że w prawie międzynarodowym dokonuje się przełom w rozwoju stosunków prawnych w zakresie komunikacji międzynarodowej. Jednocześnie przewija się ostrzeżenie, że uregulowanie prawne komunikacji międzynarodowej — a w tym zagadnienia wolności tranzytu — nacechowane być winno umiarem, że nie może ono odbywać się ani zbyt szybko, ani też nie może być zbyt daleko posunięte. Wreszcie podkreśla się w tych materiałach sprawozdawczych, że tam gdzie zagadnienia tranzytowe nie dojrzały jeszcze do uregulowania w skali światowej, pozostawić trzeba pewną swobodę w zakresie uregulowania tego zagadnienia w skali regionalnej [60], co stało się niewątpliwie na odcinku zagadnień tranzytowych polsko-niemieckich. Trzeba jednak dodać uwagę, że delegacja polska podczas konferencji w Barcelonie nie nawiązała ani razu do zagadnień tranzytu przez Polskę, że wkład delegacji polskiej w dzieło kształtowania konwencji i statutu o wolności tranzytu z dn. 20 kwietnia 1921 r. jest minimalny, że jest to wkład ograniczony do czwarto- i piątorzędnych zagadnień techniczno-prawnych.

Po tych uwagach ogólnych wolno sformułować pytanie, czy istnieje odrębna instytucja prawna tranzytu?

Opublikowane dotąd prace monograficzne z zakresu międzynarodowego prawa komunikacyjnego stwierdzają, że międzynarodowe prawo zwyczajowe nie zna odrębnej instytucji prawa tranzytowego [61]. Jest to zatem instytucja umownego prawa międzynarodowego, umownego, a więc zależnego od woli stron — państw zainteresowanych. Wprowadzenie pojęcia wolności tranzytu do art. 23 paktu Ligi Narodów stanowi innowację w historii prawa międzynarodowego, a do momentu konferencji w Barcelonie w 1921 r. tranzyt nie był przedmiotem umów wielostronnych [62]. Art. 23 paktu Ligi Narodów podkreśla w zdecydowanych sformułowaniach doniosłe znaczenie tranzytu dla rozwoju i układania się stosunków międzynarodowych. Konferencja w Barcelonie, zwołana dla urzeczywistnienia postanowień art. 23 Paktu Ligi Narodów, wykazała, że doniosłość tego zagadnienia jest w należyty sposób oceniona przez znaczną liczbę państw. Konferencja ta wykazała również, że uznanie wolności tranzytu nie może się ograniczyć do sformułowania samych tylko gwarancji prawnych, lecz nadto musi znaleźć konkretnie poparcie wszystkich państw, wyrażające się w ułatwianiu rozwoju tranzytu wszelkimi dostępnymi sposobami [63].

O trudności w zakresie opracowywania tego zagadnienia świadczy bodaj najlepiej fakt, że do tej pory nie ustalono w nauce prawa międzynarodowego powszechnie przyjętej definicji tranzytu. Zamiast definicji wymienia się — zarówno w opracowaniach monograficznych, jak i w aktach prawa pozytywnego — składniki tego pojęcia, dając w ten sposób jedynie elementy opisowe samego

[59] Comptes rendus et textes relatifs à la convention sur la liberté du transit. Genève 1952. s. 315.
[60] Comptes rendus, j. w. s. 7.
[61] Hostie, j. w. s. 457; Comptes rendus, j. w. s. 3, s. 202.
[62] Comptes rendus, j. w. s. 95—99.
[63] Comptes rendus, j. w. s. 9.

zjawiska, nie precyzując zaś samego określenia [64]. Warto wskazać pewne elementy opisowe przyjęte w powszechnym prawie międzynarodowym. Konwencja i statut o wolności tranzytu, podpisane w Barcelonie dnia 20 kwietnia 1921 r., zawierają te właśnie elementy. Wstęp do konwencji stwierdza:

„Pragnąc zagwarantować i ustalić wolność komunikacji i tranzytu, zważywszy, że w sprawach tych zamierzenia, będące przedmiotem art. 23 paktu Ligi Narodów najlepiej dadzą się urzeczywistnić w drodze konwencji ogólnych, do których później inne państwa będą mogły przystąpić, uznając, że należy proklamować i uregulować prawo wolności tranzytu, jako jeden z najlepszych środków rozwoju współpracy między państwami, bez ujmy dla ich praw zwierzchniczych lub władzy na drogach przeznaczonych do tranzytu ..."

Statut o wolności tranzytu określa elementy tego pojęcia w art. 1 następująco:

„Za przechodzące tranzytem przez terytoria, znajdujące się pod zwierzchnictwem lub władzą któregokolwiek z układających się państw, uważane będą osoby, bagaże, towary oraz okręty, statki, wagony osobowe i towarowe tudzież inne środki przewozowe, których przewóz przez te terytoria dokonywany z przeładowaniem lub bez przeładowania, ze złożeniem lub bez złożenia na skład, z podziałem lub bez podziału ładunku, ze zmianą lub bez zmiany sposobu przewozu — jest tylko częścią całkowitego przewozu, rozpoczętego i mającego się ukończyć poza granicami państwa, przez którego terytorium tranzyt się odbywa ..."

Z powyższego zestawienia materiału i naświetleń wynika, że definicja tranzytu dopiero się kształtuje w prawie międzynarodowym.

Z kolei należy rozważyć pojęcie tranzytu w umowach międzynarodowych, regulujących to zagadnienie w stosunkach między Polską a Niemcami. Omówione już umowy komunikacyjno-tranzytowe również nie zawierają definicji tranzytu.Art. 1 paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r. brzmi następująco:

„Polska przyznaje Niemcom wolność tranzytu dla osób, towarów, okrętów, statków, wozów, wagonów dla ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego w tranzycie pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec poprzez obszar ... ustąpiony przez Niemcy na rzecz Polski na zasadzie traktatu wersalskiego ... Wolność tranzytu rozciąga się na wszystkie drogi komunikacyjne oraz na wszystkie sposoby i rodzaje komunikacji lądowej i wodnej. Wolność ta odnosi się między innymi do ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego ..."

Do tych elementów pojęcia tranzytu w stosunkach polsko-niemieckich dodaje art. 2 powyższej konwencji postanowienie, że towary przewożone tranzytem zwolnione będą od wszelkich opłat celnych lub innych opłat analogicznych. Art. 3 stwierdza, że nie będą przy tranzycie brane pod uwagę ani przynależność państwowa podróżnych, ani pochodzenie towarów, ani przynależność państwowa nadawcy i odbiorcy. W ten sposób w umowach polsko-niemieckich sformułowane zostały zasadnicze elementy pojęcia wolności tranzytu. Można jeszcze dodać, że zgodnie z nauką prawa międzynarodowego — art. 1 paryskiej konwencji tranzytowej 1921 r. stwierdza, iż Niemcy przyznają Polsce oraz W. M. Gdańskowi taką samą wolność tranzytu dla komunikacji przez obszar niemiecki położony na prawym brzegu Wisły, a wymieniony w art. 96 traktatu wersalskiego.

[64] Konwencja i statut o wolności tranzytu, podpisane w Barcelonie dn. 20 kwietnia 1921 r. — cytowane według Dziennika Ustaw RP 1925, nr 34, poz. 236 — tutaj cyt. art. 1 statutu.

Określając elementy pojęcia „wolność tranzytu" warto dorzucić pewien fakt, który naświetla stosunek imperialistów niemieckich do tego zagadnienia. W jednej z podstawowych szowinistycznych prac na ten temat autor buduje całą konstrukcję zarzutów przeciwko Polsce, wprowadzając do tłumaczenia art. 89 traktatu wersalskiego termin „zupełna wolność tranzytu" [65]. Art. 89 traktatu wersalskiego mówi zarówno w tekście francuskim, jak angielskim, jak wreszcie urzędowym tłumaczeniu polskim jedynie o „wolności tranzytu". W żadnym z tych tekstów nie jest użyty przymiotnik „zupełny", co zresztą wynika z logiki poprawnego tekstu prawniczego. Mimo to szowinista niemiecki na fałszerstwie tekstu traktatu wersalskiego, na takim dowolnym tłumaczeniu art. 89 tego traktatu zbudował szereg zarzutów przeciwko Polsce i przyczynił się do ich rozpowszechnienia.

W zakresie oświetlenia głównych elementów pojęcia tranzytu w stosunkach polsko-niemieckich pozostaje jeszcze do omówienia zagadnienie rodzajów tranzytu w tych stosunkach.

Paryska konwencja tranzytowa z 1921 r. mówi w art. 4, że ruch tranzytowy będzie wykonywany bądź w formie tranzytu uprzywilejowanego, bądź też w formie tranzytu zwykłego. Rozdział III tej konwencji reguluje tranzyt wojskowy. Zarysowują się zatem trzy rodzaje tranzytu w stosunkach polsko-niemieckich, a mianowicie:

1) Tranzyt uprzywilejowany będzie wykonywany — jak mówi art. 4 paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r. — przez pociągi lub przez części pociągów specjalnie do tego przeznaczone. Podróżni w tych pociągach, jak również ich bagaże są wolne od wszelkich formalności paszportowych i celnych. Podróżni korzystający z tych pociągów nie mają prawa w kraju tranzytowym ani wydawać, ani przyjmować jakichkolwiek przedmiotów, ani wysiadać. Przewóz towarów w tranzycie uprzywilejowanym jest wykonywany przez całe pociągi. Słusznie podkreślono, że już sama nazwa „tranzyt uprzywilejowany" wykazuje charakter tej komunikacji oraz mówi o zapewnieniu temu tranzytowi specjalnych udogodnień.

2) Tranzyt zwykły będzie wykonywany — mówi art. 4 paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r. — wszelkimi innymi sposobami niż pociągi uprzywilejowane. Tranzyt ten wykonywany był na linii, stanowiącej najkrótszą komunikację pomiędzy niemiecką stacją nadawczą a stacją przeznaczenia. W komentarzu, charakteryzującym umowy na temat tranzytu zwykłego, podkreślono, że nie jest to jakiś odrębny rodzaj komunikacji wschodnio-pruskiej [66]. Tranzyt zwykły jest tylko formą tej komunikacji, która znajduje zastosowanie w pewnych warunkach, przy przewozie osób i towarów z Niemiec do Prus Wschodnich, albo z Polski do W. M. Gdańska, i odwrotnie.

3) Tranzyt wojskowy, uregulowany w rozdziale III paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r., określa warunki przewozu osób wojskowych, broni, amunicji oraz wszelkiego mienia wojskowego. Należy dodać, że warunki te były ukształtowane korzystnie dla Rzeszy Niemieckiej.

Kończąc analizę pojęcia tranzytu w stosunkach polsko-niemieckich stwierdzamy, że wszystkie główne elementy tego pojęcia zawarte są ostatecznie w pa-

[65] Dr Wilhelm Deuticke, Ostpreussen und der polnische Korridor, Jena 1921, s. 144. Tutaj cytowane s. 52—56. [66] Piasecki, j. w. s. 108.

ryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r. Ogromny ten akt prawny wraz z licznymi załącznikami i uzupełnieniami zachował swe zasadnicze znaczenie aż do momentu rozpoczęcia działań wojennych przez hitlerowską Rzeszę Niemiecką przeciwko Polsce. Rzecz jasna, że paryska konwencja tranzytowa ulegała licznym uzupełnieniom o charakterze technicznym. Uzupełnienia te uchylają się od oceny w niniejszych rozważaniach, skupiających się głównie na problematyce kluczowych składników tranzytu niemieckiego przez terytorium Polski w granicach wersalskich.

IV. Pozycja prawna terytorium tranzytowego

Literatura z zakresu międzynarodowego prawa komunikacyjnego podkreśla, że w tej dziedzinie zarysowują się dwie sprzeczne i wykluczające się tendencje. Jedna — reprezentuje pogląd zachowania całkowitej suwerenności terytorialnej państwa w zakresie komunikacji. Z tego względu państwo jest obojętne na potrzeby komunikacji międzynarodowej i nie wyraża zgody na jakiekolwiek uszczuplenie swych uprawnień suwerennych. Druga tendencja nacechowana jest lekceważeniem wszelkich wspomnianych powyżej praw suwerennych i dąży do zrealizowania tendencji kosmopolitycznych [67]. Właściwa linia rozwojowa mieści się jedynie na płaszczyźnie internacjonalizmu. W literaturze zaznaczono, że państwa nie mogą żyć w izolacji, wznosząc bariery uniemożliwiające kontakty w społeczności międzynarodowej [68]. Z drugiej strony, wykonywanie suwerennych praw zagwarantowane jest przez prawo międzynarodowe dla każdego państwa, a w zakresie komunikacji międzynarodowej suwerenność państwa nie może w żadnym wypadku być uszczuplona. Z tego względu otwarcie dróg komunikacyjnych, wolność tranzytu międzynarodowego — to zagadnienia związane z wolną decyzją każdego państwa [69]. Państwa winny pozostać panami swych decyzji, do państw należy kształtowanie warunków otwarcia dróg dla komunikacji międzynarodowej, w szczególności zaś otwarcia dróg tranzytowych.

1) Państwo suwerennie decyduje o tranzycie. Konwencja barcelońska z 1921 r. podkreśla we wstępie, że uregulowanie prawa wolności tranzytu winno nastąpić „bez ujmy dla praw zwierzchniczych lub władzy na drogach przeznaczonych do tranzytu". W literaturze przedmiotu podkreśla się, że jest prawem naturalnym każdego państwa suwerenne regulowanie wszelkich zagadnień komunikacyjnych w granicach państwowych [70]. Jeden z wybitniejszych specjalistów międzynarodowego prawa komunikacyjnego głosił w wykładzie haskim, że nie należy pozwolić się uwieść formule: „wolność dla wszystkich na wszystkich liniach komunikacyjnych" [71]. Nie ma takiego prawa zwyczajowego, które by uszczuplało suwerenne prawa państwa do regulowania zagadnień komunikacyjnych w jego granicach. Wszystkie racje przemawiają na rzecz suwerenności państwa w stosunku do wszystkich zagadnień komunikacyjnych, związanych z jego terytorium [72].

[67] Leener, j. w. s. 15.
[68] Dupuis, j. w. s. 281.
[69] Dupuis, j. w. s. 281.
[70] Wstęp do konwencji o wolności tranzytu z 20 kwietnia 1921 r.
[71] Dupuis, s. 130—131.
[72] Dupuis, s. 281.

Jak się przedstawiają w świetle tych założeń powszechnego prawa międzynarodowego główne elementy suwerennej decyzji Polski odnośnie do tranzytu niemieckiego? Odpowiadając na to pytanie można wskazać kilka zasadniczych elementów naświetlających to zagadnienie:

a) Paryska konwencja tranzytowa z 1921 r. mocno podkreśla w art. 5, że ruch tranzytowy podlegać będzie prawom kraju tranzytowego, odnoszącym się do porządku i bezpieczeństwa publicznego, jak również ustawom i przepisom sanitarnym. Jednakże państwo nie będzie mogło w zasadzie zamknąć ruchu tranzytowego chyba w razie ostatecznej konieczności i naglącej potrzeby. W tym wypadku, jeżeli jedna ze stron umowy (a więc Polska lub Niemcy) uważa, że środki, zarządzone przez kraje tranzytowe, pozbawiają ją niesłusznie korzyści, przyznanej w dziedzinie tranzytu przez traktat wersalski lub paryską konwencję tranzytową z 1921 r., będzie miała prawo oddać sprawę pod rozstrzygnięcie sądu rozjemczego. W ten sposób akcentuje się suwerenność państwa tranzytowego, uznając w pełni jego uprawnienia do czuwania nad bezpieczeństwem dróg i środków komunikacji tranzytowej, jak również do regulowania w drodze ustawodawstwa wewnętrznego wszystkich zagadnień, związanych z porządkiem i bezpieczeństwem państwa. Nie uszczuplają tych kompetencji państwa takie postanowienia, jak np. art. 8 paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r., który zobowiązuje państwo do utrzymywania dróg przeznaczonych do ruchu tranzytowego w normalnym stanie konserwacji. Suwerenne prawa państwa podkreśla art. 6 tej konwencji stwierdzając, że każdy rząd wyda najsurowsze rozporządzenia, zalecając organom policyjnym i władzom miejscowym wykonywanie zarządzeń tranzytowych „w sposób najbardziej ścisły i z największym taktem. Każde uchybienie tym zarządzeniom powinno być natychmiast ukarane tak, aby dać gwarancję, że nie powtórzy się w przyszłości". Jest to odwołanie się do kompetencji ustawodawczej państwa, podkreślające jego suwerenność.

b) Zarówno powszechne prawo międzynarodowe, jak i partykularne zajmuje się tylko zagadnieniami tranzytowymi dróg istniejących i najbardziej nadających się do tranzytu międzynarodowego [73]. Nie ma więc mowy o tworzeniu nowych dróg specjalnie dla celów komunikacji międzynarodowej [74]. Ta zasada ogólna wyklucza wszelkiego rodzaju pomysły, np. „korytarza przez korytarz". Paryska konwencja tranzytowa 1921 r. stwierdza w art. 1, że w wypadkach nieprzewidzianych, które by tamowały komunikację poprzez obszar ustąpiony przez Niemcy na rzecz Polski, rząd polski wprowadzi tymczasowy ruch kolejowy przez obszar byłego Królestwa Polskiego (utworzonego na kongresie wiedeńskim). W ten sposób Polska rozszerzyła zasięg terytorium tranzytowego, wychodząc poza przepisy traktatu wersalskiego w tym zakresie.

c) Międzynarodowoprawny charakter decyzji państwa w zakresie tranzytu podkreśla art. 11 paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r., stwierdzający, że państwo ma prawo poddania sporów zarówno odnośnie do interpretacji, jak i co do wykonywania tej konwencji — pod orzeczenie stałego sądu rozjemczego z siedzibą w Gdańsku. Sąd rozjemczy ma rozstrzygać spory opierając się

[73] Comptes rendus, j. w. s. 3; Leener, j. w. s. 23.
[74] Comptes rendus, j. w. s. 56.

przede wszystkim na postanowieniach samej konwencji, a ponadto na ogólnych zasadach prawa, jak i na słuszności.

d) Podkreślenie elementu suwerennej decyzji państwa zawarte jest również w art. 9 paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r., stwierdzającym, że w razie wojny postanowienia tej konwencji *ipso facto* nie upadają. Gdyby na skutek wojny w Europie jeden z krajów tranzytowych uznał za niezbędne ograniczyć ruch tranzytowy, to obowiązany byłby zawiadomić o tym w drodze dyplomatycznej drugą stronę i mógłby zastosować ograniczenia dopiero w 48 godzin po tym zawiadomieniu. W wypadkach spornych przewidziane jest działanie sądu rozjemczego. Agresja hitlerowska na Polskę dostarczyła i na tym odcinku interesującego materiału faktycznego do łamania prawa międzynarodowego.

Przykładowe zestawienie powyższych materiałów podkreśla tezę, że państwo suwerennie decyduje o tranzycie poprzez swoje terytorium.

2) Pojęcie „korytarza" utworzone w celu podważenia suwerenności Polski. Polityka imperialistów niemieckich w okresie międzywojennym zmierzała do podkopania wszelkimi sposobami i środkami suwerenności państwa polskiego. Na odcinku zagadnień komunikacji i tranzytu takim sposobem stało się ukucie i wprowadzenie w obieg przez imperialistyczną propagandę niemiecką pojęcia korytarza.

Warto uświadomić sobie, że wersalski układ granic polskich stworzył podstawy do utworzenia województwa pomorskiego o następującym zarysie geograficznym. Długość tego obszaru od linii Noteci do morza wynosiła około 200 km, szerokość u podstawy na linii Noteci do Działdowa 230 km, na północ od Grudziądza 83 km, na północ od Tczewa występowało zwężenie do 35 km, co uległo na północ do Wejherowa zwężeniu do 20—25 km. W ten sposób wierzchołek terenu Pomorza był prawie dziesięć razy mniejszy niż jego podstawa, co — jak słusznie podkreślił jeden z komentarzy polskich — „najbardziej świadczy o zamiarach twórców traktatu wersalskiego, oddających nam w posiadanie tzw. bezpieczny i wolny dostęp do morza" [75]. Ten obszar określała propaganda ekspansjonistyczna niemiecka jako tzw. „korytarz" w ścisłym tego słowa znaczeniu. W gruncie rzeczy przez pojęcie „korytarz" rozumiała polityka imperialistyczna niemiecka cały były zabór pruski, a więc terytorium państwa polskiego między Prusami Wschodnimi a Śląskiem [76]. Operowanie tym tendencyjnym terminem obliczone było na sugerowanie opinii światowej i urabianie jej w kierunku prowizoryczności, tymczasowości i niesłuszności terytorialnych rozwiązań wersalskich na odcinku granicy między Polską a Niemcami. W pierwszym rzędzie zaś operowanie tym terminem miało na celu systematyczne podkopywanie w opinii światowej suwerenności państwa polskiego na tym terytorium [77].

W odpowiedzi na ten kierunek aktywności imperialistycznej stwierdzono, że takie „korytarzowe" rozwiązanie zagadnienia komunikacji i tranzytu nie stanowi nowości w stosunkach polsko-niemieckich, ani też nie jest swoiste w stosunkach europejskich. Jeden z autorów niemieckich — przytaczam zestawienie Piaseckiego [78] — oblicza, że zawarto ok. 300 umów, tyczących ure-

[75] Bagiński, j. w. s. 16.
[76] Zelle, j. w. s. 12; Budding, j. w. s. 15.
[77] Sławski, j. w. s. 30. [78] Piasecki, j. w. s. 121—124.

gulowania stosunków kolejowych bądź wewnątrz Niemiec (ok. 158 umów), bądź też Prus (ok. 43 umów) lub wreszcie innych państewek niemieckich za granicą (ok. 20 umów) lub też umów, zawartych przez inne państwa, jak Francja, Szwajcaria, Włochy (ok. 31 umów). Mimo że wyliczenie to, doprowadzone do r. 1907, jest niekompletne, daje ono szeroki obraz stosunków komunikacyjnych i tranzytowych na przełomie XIX i XX wieku. W pracy tego autora niemieckiego wymienione zostały również umowy, regulujące ruch tzw. korytarzowy, a zawarte z Włochami i Szwajcarią w okresie 1869—1881 r. przez Badenię, Wirtembergię i Niemiecki Związek Północny. Jeden z polskich autorów burżuazyjnych dokonał zestawienia, z którego wynika, że w okresie międzywojennym istniało na całym świecie: 14 „Prus Wschodnich", 20 „korytarzy" oraz 5 „półkorytarzy" [79]. Zestawienie to choć niekompletne zmobilizowało przeciw niemu ogromną ilość aneksjonistycznych wydawnictw niemieckich.

Tego rodzaju zestawienia, zarówno niemieckie, jak polskie, wykazały dowodnie, że układ „korytarzowy" w dziedzinie komunikacji i tranzytu nie jest nowością w stosunkach europejskich, nie stanowi też żadnej rewelacji w stosunkach międzynarodowych, a zatem nie może być podstawą do tak szeroko zakrojonej akcji w kierunku podkopywania suwerenności Polski na znacznej części jej terytoriów.

Nie można nie doceniać faktu skuteczności tego rodzaju propagandy imperialistów niemieckich, zwłaszcza w międzywojennym układzie państw faszystowskich. Szczególną wymowę posiada dla tej okoliczności notatka J. Szembeka, zapisana pod datą 16 maja 1939 r., a stanowiąca wyciąg z raportu ambasadora polskiego w Rzymie. Relacjonując swą rozmowę z faszystowskim ministrem spraw zagranicznych, ambasador Polski pisze:

„... Niech mi Pan powie, czy nie widzicie żadnego sposobu, żeby się porozumieć z Niemcami? Nie moglibyście dostarczyć im jakiejś linii komunikacyjnej przez Pomorze? — Niemcy mają wiele dróg łączących je z Prusami Wschodnimi — odpowiada ambasador Polski — w tym konflikcie chodzi o prawa suwerenne, nie o jakąś tam drogę, linię kolejową, wiadukt, czy tunel!... — Tunel! — przerwał Ciano — Tunel! Wieniawa, ma Pan genialny pomysł, mój kochany! Pomyślcie nad tunelem! jak szerokie jest Pomorze? Czterdzieści do pięćdziesięciu kilometrów. Co was będzie obchodził tunel! Suwerenność nie tyczy terenów pod ziemią. Powiedzcie Niemcom, żeby wykopali tunel. Co Pan o tym myśli? Na tunel przecież możecie się zgodzić!" [80].

Ten fragment świadczy nie tylko o braku przygotowania w zakresie elementarnej znajomości prawa międzynarodowego odnośnie do pojęcia suwerenności, lecz również o skuteczności oddziaływania hitlerowskiego na zespół państw faszystowskich, przygotowujących II wojnę światową.

3) Konstrukcje prawne niemieckich imperialistów podważają suwerenność Polski. Nauka niemiecka budowała swoje konstrukcje teoretyczne również na tym odcinku w ścisłym związku z faktami,

[79] Smogorzewski, j. w. s. 172—195; Reid, j. w. w swej pracy z 1932 r. na s. 167 wymienia 40 państw, na których terytorium nałożone są pewne świadczenia o charakterze tranzytowym. Ta sama autorka w swym wykładzie haskim z 1933 r. określa jako „korytarz polski" — „terytorium Poznania". Jest to znamienne dla „specjalistów" od zagadnień tranzytowych!

[80] Szembek, Journal, s. 458 i n.

tworzonymi przez imperialistyczną politykę. W zakresie zagadnienia tranzytu niemieckiego przez Polskę zasługują na uwagę dwie konstrukcje teoretyczne, mające uzasadnić odwetowe tendencje polityki zagranicznej Rzeszy Niemieckiej w okresie międzywojennym. Jedna konstrukcja — to określenie tranzytu kolejowego niemieckiego przez Polskę mianem służebności międzynarodowej, druga — to sięgnięcie do historyczno-politycznej koncepcji, tzw. drogi wojskowej. Warto bodaj pokrótce przedstawić te dwie koncepcje i wykazać ich właściwe oblicze, genezę oraz tendencje rozwojowe.

Szczegółowe rozwinięcie teoretyczne konstrukcji służebności międzynarodowej ciążącej jakoby na terytorium państwa polskiego w zakresie komunikacji kolejowej między Prusami Wschodnimi a resztą Rzeszy Niemieckiej znajduje się w pracy Wilhelma Deuticke pt. Ostpreussen und der polnische Korridor, wydanej w 1921 roku [81]. Pomijając całą podbudowę teoretyczną opartą na cytowaniu rozległej literatury zarówno z zakresu prawa prywatnego, jak i publicznego, stwierdzić można, że zdaniem tego autora art. 89 traktatu wersalskiego należy interpretować jako służebność komunikacyjną, nałożoną na terytorium Polski, na korzyść Rzeszy Niemieckiej w zakresie jej komunikacji z Prusami Wschodnimi [82]. Wypowiada on pogląd, że w granicach określonych przez art. 89 traktatu wersalskiego Rzesza Niemiecka wykonuje suwerenność komunikacyjną niezależnie od polskiej władzy państwowej, a więc na zasadzie własnego ustawodawstwa. Z takiego sformułowania wynika, że nikt nie może ograniczać władzy wykonywanej przez Rzeszę Niemiecką w zakresie tej służebności komunikacyjnej. Polska nie może również — dorzuca W. Deuticke — podejmować żadnych zarządzeń, które by utrudniały wykonywanie tej służebności [83].

W replice polskiej na tę tezę podkreślono, że art. 89 traktatu wersalskiego nie posiada samoistnego bytu, lecz obowiązuje łącznie z art. 88 zawierającym postanowienia co do zawarcia w przyszłości konwencji polsko-niemieckiej. Realizacja postanowień art. 89 traktatu wersalskiego miała nastąpić na podstawie odrębnej umowy, regulującej stosunki prawne państw korzystających z tranzytu. W ten sposób art. 89 traktatu wersalskiego posiada jedynie charakter postanowienia ramowego w stosunku do zawartej na jego podstawie paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 roku [84]. Teza o ograniczeniu suwerenności Polski przez art. 89 traktatu wersalskiego nie da się utrzymać, chyba przy założeniu, że suwerenność tę ograniczają postanowienia paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 roku. Do tego też doszedł inny autor niemiecki, rozwijający konstrukcję służebności międzynarodowej na odcinku komunikacji między Prusami Wschodnimi a resztą Rzeszy Niemieckiej [85]. Jest rzeczą charakterystyczną dla tego wariantu koncepcji W. Deutickego, że te wszystkie postanowienia paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r., które niechybnie podkreślają suwerenność Polski w zakresie regulowania zagadnień tranzytowych,

[81] Piasecki, j. w. s. 126—138.
[82] Piasecki, j. w. s. 126—129. Deuticke, j. w. s. 52—62, omawia bardzo szczegółowo zagadnienie art. 89 traktatu wersalskiego, naginając go do sztucznej konstrukcji służebności międzynarodowej, nałożonej jakoby na Polskę w zakresie tranzytu między Rzeszą Niemiecką a Prusami Wschodnimi.
[83] Deuticke, j. w. s. 55.
[84] Piasecki, j. w. s. 129.
[85] Piasecki, j. w. s. 129.

przytaczane są przez szowinistyczną naukę niemiecką na dowód ograniczenia suwerenności Polski [86].

Przytoczone wyżej poglądy nacjonalistycznej nauki niemieckiej wymagają starannego, a jednocześnie krytycznego rozważenia z tego względu, że znalazły one życzliwe echo w światowej literaturze tego przedmiotu i były wielokrotnie cytowane przez naukę burżuazyjną na niekorzyść Polski [87]. Trudno dokonać tej analizy w ramach niniejszego artykułu, można jednak przedstawić określone konkluzje, mające oparcie zarówno w zamkniętych już faktach okresu międzywojennego, jak i w literaturze prawa międzynarodowego. Konkluzje te można ująć następująco:

a) Pojęcie służebności międzynarodowoprawnej wymaga wyraźnego stwierdzenia faktu ograniczenia suwerenności jednego państwa na rzecz innego państwa. Ograniczenie to — zgodnie z teorią prawa międzynarodowego — winno mieć charakter trwały i winno dotyczyć terytorium państwowego. Jeden z przedstawicieli niemieckiej nauki prawa międzynarodowego, omawiając pojęcie służebności międzynarodowej, podkreśla, że taka służebność winna mieć charakter „niezależny w stosunku do tworzących ją umów międzynarodowych" [88]. W pojęciu służebności międzynarodowej mieści się — według francuskiej teorii prawa międzynarodowego — prawo jednego państwa do wykonywania swej władzy publicznej na terytorium innego państwa [89]. Trzeba stwierdzić, że tranzyt kolejowy przez Polskę w latach 1919—39 nie ma z takim pojęciem służebności międzynarodowoprawnej nic wspólnego. Żaden akt prawny wyraźnie tego terminu nie używa. Pojęcie służebności międzynarodowej na określenie tego tranzytu jest produktem nacjonalistycznych komentarzy niemieckich, ale nie jest produktem pozytywnego prawa międzynarodowego [90].

b) Służebność międzynarodowoprawna ma charakter rzeczowy, to znaczy jest ona związana z terytorium państwowym i trwa bez względu na to, jaki jest

[86] Piasecki, j. w. s. 130—138.

[87] Trzeba tu w pierwszym rzędzie wymienić wykłady haskie: a) G. Crusen, Les servitudes internationales, Recueil des Cours de l'Académie de Droit Int. 1928 t. 22, s. 5—77; b) Helen Dwight Reid, Les servitudes internationales, Recueil des Cours de l'Académie de Droit Int. 1933, t. 44, s. 1—68 (cytowany dalej jako Reid — wykład haski). Crusen reprezentuje pogląd, że służebność międzynarodowa ogranicza suwerenność państwa; rozwijając to w rozdziale pt. Restrictions contractuelles de la souveraineté, s. 30—70, daje wyraz swemu przekonaniu że państwa, dążąc do odrzucenia ciężarów wynikających ze służebności mogą uciec się nawet do wojny. Jako specjalista od spraw gdańskich, Crusen miał widocznie już w 1928 r. podstawy do tego rodzaju przewidywań. Reid — wykład haski, uważa „korytarz polski" za rodzaj służebności tranzytowej. Występuje to szczególnie jaskrawo w innej pracy Reid, opublikowanej w 1932 r. (p. wyżej), gdzie zagadnienie tranzytu niemieckiego przez Polskę omówione jest w rozdziale pt. Land Transit Servitude, s. 167—171. W tej samej pracy Reid podkreśla, że podobną służebnością obciążonych jest ok. 40 państw na świecie — jednakże tranzytowi przez Polskę poświęca wyjątkowo dużo uwagi zajmując stanowisko proniemieckie.

[88] Henrich, Völkerrechtliche Servituten, artykuł w Struppa Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, t. I, s. 533—536; pojęcie służebności w prawie międzynarodowym omawia szczegółowo w swym wykładzie Crusen, j. w., zestawiając przy tym niemal kompletną literaturę przedmiotu; p. również Reid, wykład haski, j. w. s. 10—16.

[89] Hostie, j. w. s. 449.

[90] Hostie, j. w. s. 441 i s. 449 zajmuje kategoryczne stanowisko, zaprzeczające istnieniu służebności w prawie międzynarodowym (zestawia obfitą literaturę).

Przegląd Zachodni, nr 11-12, 1954 IZ Instytut Zachodni

układ państwowy w stosunku do danego terytorium [91]. Ów charakter służebności międzynarodowoprawnej nakazuje bardzo ostrożne traktowanie tej instytucji prawnej przy założeniu, że ona w ogóle istnieje [92]. W literaturze prawa międzynarodowego zagadnienie istnienia służebności międzynarodowoprawnej jest kwestionowane, a wszelkie analogie z zakresu prawa prywatnego na tym odcinku zdecydowanie odrzucane [93]. Szowinistyczna nauka niemiecka nie przedstawia również na tym odcinku żadnego uzasadnienia w pozytywnym prawie międzynarodowym — a więc w umowach — na poparcie swych dowolnych konstrukcji prawnych.

c) W tych wypadkach, w których rozważa się konstrukcję służebności międzynarodowoprawnej, podkreśla się, że podmiotami tej instytucji mogą być tylko państwa, że te państwa muszą być niezależne i muszą mieć prawo nieskrępowanej decyzji w stosunku do swego terytorium. Niemiecka nauka prawa międzynarodowego zaznacza przy tym, że nie ma odpowiedzi na pytanie, jak daleko może się państwo posunąć w ograniczaniu swych suwerennych uprawnień w związku ze służebnością międzynarodowoprawną [94]. W związku z tymi elementami pojęcia służebności międzynarowoprawnej na szczególną uwagę zasługuje dokumentacja dotycząca zagadnienia dostępu Polski do morza w okresie konferencji wersalskiej.

d) W burżuazyjnej nauce niemieckiej określono z niezwykłą beztroską zasięg służebności międzynarodowoprawnej w stosunku do tranzytu kolejowego przez Polskę [95]. Warto tu podkreślić, że nawet w tej nauce nie ma zgodności poglądów na temat dopuszczalnego zakresu obowiązków wynikających ze służebności międzynarodowoprawnej. Co więcej, podkreśla się, że użycie terminu „służebność międzynarodowoprawna" ma charakter świadomego wprowadzenia w błąd przez przejmowanie terminologii prawniczej pojęć z języka dyplomatycznego, pojęć o charakterze politycznym, nie posiadających określonej treści prawnej [96]. Charakterystyczna jest zgodność w tym zakresie między nauką niemiecką i francuską prawa międzynarodowego, gdzie również mocno zaznaczono polityczną użytkowość operowania tym terminem [97].

Niezależnie od przedstawionych wyżej konkluzji, wymagających zresztą szczegółowego opracowania, należy uwydatnić uznanie przez naukę prawa międzynarodowego za bezsporne, iż służebność międzynarodowoprawna może powstać jedynie na podstawie umowy w sposób wyraźny, a nie domniemany [98]. Trzeba tutaj dodać: jeżeli w ogóle instytucja służebności międzynarodowoprawnej może być uznana przez prawo międzynarodowe. Jak wynika z dotychczasowych rozważań, żaden akt pozytywnego prawa międzynarodowego w stosunkach polsko-niemieckich nie czyni zadość takiemu wymogowi. W ten sposób

[91] Henrich, j. w. s. 533.
[92] Hostie, j. w. s. 441.
[93] Hostie, j. w. s. 454.
[94] Henrich, j. w. s. 533; Reid, wykład haski, s. 5—6, 65—66, określa pogląd, uznający ograniczenie suwerenności państwa przez służebność międzynarodową, za fałszywy.
[95] Deuticke, j. w. s. 52, s. 62.
[96] Henrich, s. 535 j. w.
[97] Hostie, j. w. s. 465.
[98] Henrich, j. w. s. 534.

Przegląd Zachodni, nr 11-12, 1954 IZ Instytut Zachodni

nauka prawa międzynarodowego przekreśla wartość szowinistycznych niemieckich konstrukcji prawnych, zmierzających do ograniczenia suwerenności państwa polskiego na odcinku komunikacji tranzytowej.

Według innej nacjonalistycznej koncepcji niemieckiej tranzyt kolejowy przez Polskę określony w paryskiej konwencji tranzytowej z 1921 r. uważany jest za tzw. drogę wojskową [99]. Termin ten nawiązuje do tego okresu w historii Niemiec, w którym występuje największe rozdrobnienie na kilkaset państewek [100]. Wobec konieczności komunikowania się poprzez te setki państewek — powstała konieczność zawarcia szeregu umów typu komunikacyjnowojskowego. Punkt szczytowy rozwoju tego zjawiska przypada na połowę XIX w., w XX zaś wieku — w/g wspomnianej koncepcji — zjawisko to odżyło w formie tranzytu kolejowego między Prusami Wschodnimi a resztą Rzeszy Niemieckiej poprzez terytorium Polski. Koncepcja ta wychodzi ze sztucznej analogii, gdyż zagadnienie tranzytu niemieckiego przez Polskę obejmuje całokształt komunikacji, a nie sprawę przemarszu wojsk.

Ten pomysł się nie utrzymał, gdyż autor jego ostatecznie rozszerzył go do zasięgu tzw. służebności międzynarodowoprawnej, jeśli chodzi o tranzyt nieniemiecki przez Polskę [101]. W niemieckiej nauce prawa międzynarodowego wymienia się szereg przykładów historycznych, podkreślających zjawisko tzw. drogi wojskowej [102]. Żaden z tych przykładów nie zawiera bodaj jednego elementu, który by stanowił podstawę do analogii w zakresie stosunków tranzytowych.

Zwrócenie uwagi na powyższe koncepcje nauki niemieckiej posiada znaczenie zarówno teoretyczne ,jak praktyczne. Nauka polska dotąd nie poddała krytycznej analizie tych koncepcji [103]. Dla praktyki międzynarodowej ocena ich wiąże się ze zwalczaniem imperialistycznej polityki niemieckiej.

V. Wnioski: Tranzyt niemiecki przez Polskę a tranzyt międzynarodowy

Zagadnienie tranzytu niemieckiego przez Polskę w okresie lat 1919—1939 nie jest jeszcze należycie opracowane. Z tego względu wszelkie wnioski, zwłaszcza o charakterze porównawczym, winny być sformułowane z należytą ostrożnością. Jednakże pewne zagadnienia o charakterze ogólniejszym można w tym zakresie już sprecyzować.

Przede wszystkim trzeba podkreślić, że paryska konwencja tranzytowa z 1921 r. oraz uzupełniające ją umowy polsko-niemieckie, regulujące kolejowy tranzyt niemiecki przez Polskę, stanowią systematyczną całość [104]. Ten system

[99] Piasecki, j. w. s. 118—121; Crusen, j. w. s. 14—15; Reid — wykład haski s. 55—64, przytacza wiele przykładów tzw. drogi wojskowej, podciągając je pod wspólny mianownik „służebności w obronie bezpieczeństwa międzynarodowego".

[100] Crusen, j. w. s. 14, stwierdza, że w r. 1806 sejm Rzeszy skupiał przedstawicieli 240 niezależnych państw.

[101] Piasecki, j. w. s. 119.

[102] Kirchenheim, Durchzugsrecht (droit d'étape, Passage), art. w Struppa Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie, t. I, s. 262—263.

[103] Piasecki, j. w., omawia te koncepcje nawiasowo, mimo to praca jego jest cenna ze względu na źródłowość.

[104] Piasecki, j. w. s. 71.

Przegląd Zachodni, nr 11-12, 1954 IZ Instytut Zachodni

umów międzynarodowych reguluje zjawisko historycznie już zamknięte, czekające na wyczerpujące opracowanie. Słuszny jest wniosek, że tranzyt niemiecki przez Polskę, w świetle tego systemu umów międzynarodowych, przedstawia się jako pewnego rodzaju wewnętrzna komunikacja między dwoma obszarami niemieckimi. Uregulowany on jest przez inne umowy i opiera się na innych zasadach niż te, które Polska w tym samym okresie stosowała wobec tranzytu międzynarodowego. Zasady tranzytu międzynarodowego ujęte są w konwencji i statucie o wolności tranzytu, podpisanych w Barcelonie dn. 20 kwietnia 1921 roku. Pełne uzasadnienie posiada więc wniosek, sformułowany w naszej literaturze, że

„...tranzyt wschodnio-pruski stanowi osobny rodzaj komunikacji tranzytowej, a konwencja tranzytowa paryska wraz z umowami uzupełniającymi — osobny i zupełnie odrębny dział w szeregu umów dotyczących komunikacji międzynarodowej przez Polskę, i to nie tylko z punktu widzenia formalnych przepisów, ale także i z uwagi na te faktyczne udogodnienia, jakie zapewnia Niemcom przy realizacji najdogodniejszego połączenia Prus Wschodnich, a więc jednego obszaru z resztą obszaru Rzeszy“ [105].

Jest to wniosek o charakterze ogólnym, wymagający opracowania szczegółowej argumentacji.

Dalsze zagadnienie, jeszcze szczegółowo nie zbadane — to rola mocarstw zwycięskich po I wojnie światowej w zakresie kształtowania przepisów o tranzycie uprzywilejowanym przez Polskę. Tutaj trzeba w szczególności poddać analizie dokumentację, dotyczącą prac przygotowawczych do konwencji o wolności tranzytu, podpisanej ostatecznie w Barcelonie dn. 20 kwietnia 1921 roku. Na podkreślenie zasługuje fakt, że rozmowy polsko-niemieckie na temat tranzytu uprzywilejowanego przez Polskę toczyły się równolegle do prac przygotowawczych nad konwencją i statutem o wolności tranzytu. Z tej równoległości rokowań wynika niewątpliwie fakt utrudniania wielokrotnie rozmów przez delegację niemiecką, co w końcu doprowadziło do mianowania specjalnego przewodniczącego w osobie francuskiego specjalisty spraw komunikacyjnych [106]. Dopiero od tego momentu w pracach, których wynikiem jest paryska konwencja tranzytowa z 16 lutego 1921 roku (data parafowania, nastąpił stanowczy zwrot ku ostatecznemu zredagowaniu tej umowy polsko-niemieckiej. Ostateczny tekst konwencji tranzytowej podpisany został w Paryżu dn. 21 kwietnia 1921 r., a więc nazajutrz po podpisaniu konwencji i statutu o wolności tranzytu w Barcelonie. Rzecz charakterystyczna że ostatni odcinek prac konferencji barcelońskiej odbywał się pod silnym naciskiem przewodniczącego, również Francuza, który bezustannie naglił do pośpiechu [107]. Oczywiście szczegółowe wyświetlenie roli Francji w tym zakresie oraz ujawnienie związków przyczynowych w pracach nad tranzytem w Paryżu i Barcelonie jest kwestią głębszych badań historycznych. Sam fakt tej zbieżności nie może być uważany za dzieło przypadku.

W zakresie wniosków należy poświęcić szczególną uwagę konfrontacji postanowień traktatu wersalskiego w dziedzinie tranzytu niemieckiego przez Polskę z postanowieniami tzw. małego traktatu wersalskiego podpisanego przez

[105] Piasecki, j. w. s. 71.
[106] Piasecki, j. w. s. 24.
[107] Comptes rendus, j. w. s. 219.

Polskę również w Wersalu dn. 28 czerwca 1919 roku [108]. Art. 17 tego traktatu nakłada na Polskę obowiązek zapewnienia i utrzymania swobody komunikacji i tranzytu dla państw sprzymierzonych i stowarzyszonych oraz dla wszystkich członków Ligi Narodów — do chwili zawarcia ogólnej konwencji tranzytowej w ramach prac Ligi Narodów. Taka konwencja została ostatecznie zawarta w Barcelonie dn. 20 kwietnia 1921 r., wskutek czego bezprzedmiotowy stał się przepis, że Polska może położyć kres postanowieniom art. 17 „małego traktatu wersalskiego", jeżeli taka konwencja nie zostanie zawarta w okresie lat pięciu. Pojęcie tranzytu jest sformułowane w art. 17 dość szeroko. Obowiązek tranzytu, sformułowany w art. 17, oparty jest na zasadzie najwyższego uprzywilejowania. Jak trafnie podkreśla jeden z komentarzy do tego artykułu, zastrzeżono w nim obowiązek wzajemności dla Polski, która jednak ze swej strony nie mogłaby się domagać wolności tranzytu, mogłaby go tylko odmówić ze swej strony, gdyby go jej nie przyznało drugie państwo [109]. Cały art. 17 jest wyrazem traktowania państwa polskiego przez mocarstwa zwycięskie po I wojnie światowej na zasadach podrzędności.

Należy wreszcie podkreślić w tych ogólnych wnioskach, że tranzyt międzynarodowy, regulowany w konwencji i statucie o wolności tranzytu z dn. 20 kwietnia 1921 r., nakłada na państwa zobowiązania mniejsze niż te, które wynikają z przytoczonego wyżej art. 17 „małego traktatu wersalskiego" [110]. Inaczej mówiąc, mocarstwa zwycięskie po I wojnie światowej potraktowały Polskę znacznie gorzej, nałożyły na Polskę o wiele większe ciężary tranzytowe i komunikacyjne niż te, które zostały ostatecznie sformułowane w konwencji barcelońskiej o wolności tranzytu. Polska więc była podwójnie obciążona w zakresie tranzytu i komunikacji. Obciążenie jej bowiem doprowadziło z jednej strony do sformułowania tranzytu uprzywilejowanego przez terytorium polskie, z drugiej zaś strony do dalej idących obciążeń tranzytowych na rzecz państw zwycięskich, niż to zostało ostatecznie przewidziane w konwencji barcelońskiej z 1921 r. w skali powszechnych stosunków międzynarodowych. Te zagadnienia wymagają również szczegółowego badania i opracowania.

[108] Traktat między Głównymi Mocarstwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Polską, podpisany w Wersalu 28 czerwca 1919, Dziennik Ustaw RP rok 1920, nr 110, poz. 728.

[109] Stanisław Kutrzeba, Polskie prawo polityczne według traktatów, Kraków 1923, s. 194, w szczególności rozdział dotyczący tranzytu s, 137—147, omawia w sposób zwięzły i wnikliwy całą problematykę prawną tranzytu niemieckiego przez Polskę oraz tranzytu międzynarodowego według statutu i konwencji barcelońskiej z 1921. Konfrontacja dokonana przez Kutrzebę wymaga jednak szczegółowej analizy.

[110] Kutrzeba, j. w. s. 139—140.

Przegląd Zachodni, nr 11-12, 1954 IZ Instytut Zachodni