

STRATY GOSPODARCZE GDAŃSKA JAKO WYNIK JEGO IZOLOWANIA SIĘ OD POLSKI W LATACH MIĘDZYWOJENNYCH

1. Sytuacja Gdańska w okresie po rozbiorach Polski aż do Statutu Wolnego Miasta

Do r. 1919 Gdańsk był portem o znaczeniu lokalnym. Polityka pruska dyktowała Gdańsk wyraźnie na rzecz Szczecina i Królewca. Polityka ta sięga okresu pierwszego rozbioru Polski. Fryderyk II, po inkorporacji Pomorza do Prus w 1772 r., odcina Gdańsk sztucznie od Polski. Zapoczątkowując przedstawianie szlaków komunikacyjnych i handlowych, które szły z południa na północ, na szlaki wiodące z zachodu na wschód i *vice versa*, Fryderyk II stwarza pomosty i drogi dla realizacji na przymorzu południowego Bałtyku odwiecznego niemieckiego *Drang nach Osten*. Polityka fryderycjańska, ujmująca ekspansję pruską na wschód w akcję systematyczną, wyznacza Gdańskowi jako ogniwu komunikacyjnemu rolę peryferyjną, co pociąga za sobą utratę przez Gdańsk znaczenia przodującego portu na południowym Bałtyku.

Na interesach portu gdańskiego niekorzystnie odbija się rozwój kolejnictwa w połowie XIX w. O roli portów zaczyna decydować ich powiązanie z zapleczem przez sieć kolejową. Komunikacja wodna śródlądowa musi oddać swój prymat kolejnictwu, prymat głównego środka komunikacji w ogóle, a środka wiązania zaplecza z morzem w szczególności. Korzyści, wypływające z położenia portu w głębi kraju, na rzece zostają z rozwojem sieci kolejowej znacznie osłabione, natomiast wysuwają się korzyści, wynikające z faktu położenia portu tuż przy morzu. Mimo że Gdańsk znajduje się w tej korzystnej sytuacji, warunki jego rozwojowe nie poprawiają się bynajmniej. Rozwój kolejnictwa na zapleczu gdańskim nie tylko nie staje się podstawą dla nawrotu do dawnej świetności tego miasta, nie zawraca go z pochyłej drogi, na jakiej znalazł się od chwili wcielenia go do państwa pruskiego, lecz utrwała jeszcze i pogłębia proces jego deklasowania się jako portu na południowym Bałtyku.

Okres, w który porty morskie wchodzi na skutek powstawania komunikacyjnych systemów kolejowych na lądzie, okres portów — „złożonych węzłów komunikacyjnych”¹, okres wielkich portów dyspozycyjno-rozdzielczych, pozostawia Gdańsk na uboczu. Polityka izolacji Gdańska jako portu, rozpoczęta za Fryderyka II, prowadzona jest konsekwentnie przez rządy pruskie aż do powstania w 1919 r. Wolnego Miasta. Mimo iż Gdańsk przemieszcza nawet ładunki cukru ukraińskiego, a zaplecze jego rozciąga się na obszary południowo-wschodniej Europy, jest to dla niego zaplecze „sporne”, o które wal-

¹ Autor radziecki Bakajew tak charakteryzuje nowoczesny port morski: „Port stanowi skomplikowany węzeł transportowy. Zbiegają się w nim linie kolejowe, drogi rzeczne i kołowe, którymi dosyła się ładunki, przeznaczone do przewozu morskiego, bądź też wywozi się je w głąb kraju”. (W. G. B a k a j e w, Zasady eksploatacji floty morskiej, Warszawa 1945, s. 111).

czy z innymi portami. Główna jego masa ładunkowa pochodzi z najbliższego zaplecza, a zasięg przewozów morskich ogranicza się do basenu bałtyckiego (przede wszystkim), Morza Północnego oraz północno-europejskich wybrzeży Atlantyku. Dyskryminacja Gdańska na rzecz Królewca dotyczyła przede wszystkim tranzytu rosyjskiego. Pruska polityka taryf kolejowych, opierająca się na umowach dwustronnych Rzeszy Niemieckiej z carską Rosją, czyniła z Królewca i Kłajpedy porty tranzytowe dla obrotów północno-zachodniej Rosji europejskiej.

Dowodem prowadzenia przez rząd pruski polityki upośledzenia Gdańska na rzecz Szczecina i Królewca bezpośrednio, a na rzecz Hamburga pośrednio, było ułożenie szlaków kolejowych północno-wschodnich Niemiec, których główna arteria zachód-wschód (Berlin-Królewiec) omija Gdańsk. Tzw. kolej wschodnia (*Ostbahn*) biegła o 35 km na południe od Gdańska, który z Tczewa połączony był kolejową linią dowozową „lokalną“ z tym głównym szlakiem komunikacyjnym. W Tczewie też właściwie kończył się południowy szlak wiodący z Wrocławia, Poznania, Bydgoszczy. Leżący więc 35 km na południe od Gdańska Tzew był jego właściwym dworcem centralnym.

Gdańsk staje się przeto miastem prowincjonalnym, stolicą administracyjną prowincji zachodnio-pruskiej, ośrodkiem biurokracji, która napłynęła z Niemiec zachodnich i w życiu miasta odgrywa dominującą rolę.

W początkach pierwszej wojny światowej Gdańsk jest ośrodkiem przemysłowym o lokalnym znaczeniu. Wyjawszy przemysł stoczniowy oraz dwie fabryki zbrojeniowe, przeważają tu małe warsztaty przemysłowe przeznaczone dla konsumpcji miejscowej: przetwórstwo metalowe, spożywcze, odzieżowe oraz przemysł papierniczy.

Rolę Gdańska jako ośrodka gospodarczego charakteryzują następujące cyfry, które dotyczą całego obszaru Wolnego Miasta, a nie tylko terenu objętego municypalnością: 24% ludności uprawiało rolnictwo, ogrodnictwo, leśnictwo i rybołówstwo — w tym pracą na roli *sensu stricto* zajmowało się tylko 18%; 36% ludności żyło z przemysłu i rzemiosła, 16% zaś — z handlu i transportu. Biurokracja, wolne zawody i służba domowa składały się na pozostałe 24%. Przyjmując, że wolne zawody i służba domowa nie przekraczały 4%, to i tak biurokracja wykazuje pokaźny odsetek: 20%².

Obroty portu gdańskiego wynosiły w r. 1913 2 112 101 ton. Obroty zaś innych portów bałtyckich o wiele więcej: ówczesnego Petersburga — 6 656 000 t, Szczecina — 6 245 538 ton, Kopenhagi — 5 310 000 ton, Rygi — 4 125 000 ton.

Gdańsk nie partycypował zupełnie w obrotach surowcowych Górnego Śląska, którego portem morskim był Szczecin.

2. Perspektywy rozwojowe, stworzone dla Gdańska przez traktat wersalski

Ponownie wybiła godzina dla Gdańska, gdy artykuły 100—108 traktatu wersalskiego otworzyły przed nim możliwość powrotu do dawnej roli: monopolicznego pośrednika w handlu morskim Polski. Gdańsk staje się jedynym portem zaplecza polityczno-celnego, liczącego z górą 20 milionów ludzi. Lecz

² Patrz A. Siebeneichen, Rola Gdańska w życiu gospodarczym Polski — XV lat polskiej pracy na morzu. Wyd. zbiorowe, Gdynia 1935, s. 324.

Gdańsk z 1919 r. nie jest Gdańskiem z okresów przedrozbiorowych, który był świadom, że im silniejszy będzie organizm gospodarczy Polski, tym większe będą jego korzyści, i który w zasadzie „stawiał“ na współpracę z Polską.

Inny zgoła stosunek reprezentuje biurokracja i burżuazja niemiecko-gdańska do zagadnień polskich w okresie podpisywania traktatu wersalskiego. Nie chce ona widzieć nowych dróg wiodących do rozwoju Gdańska, w oparciu o Polskę i w obrębie polskich granic celnych. Pragnie ona zdobyć monopol wyzysku polskiej gospodarki narodowej, odżegnuje się jednak od wszelkiej współpracy, występując w roli eksponenta politycznego sabotażu dostępu polskiego do morza. Znalazłszy poparcie u ówczesnego brytyjskiego rządu Lloyd George'a, który patronował zdarzeniom w Wolnym Mieście przez swego zaszczytnika, Sir Reginald TOWERA, pierwszego Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku, Gdańsk uzyskał znieszczenie ogólnych postanowień traktatu wersalskiego. Konwencja paryska zawarta 19 XI 1920 r. i jej uzupełnienie wykonawcze, umowa warszawska z 24 X 1921 r., stwarzały w praktyce taki stan rzeczy, że Gdańsk stał się dla Polski nie tylko politycznie, lecz i gospodarczo — zagranicą.

W wyniku tych machinacji powstaje u ujścia Wisły dziwoląg kompromisu międzynarodowego, zrodzony z antagonistycznych sprzeczności ustroju kapitalistycznego, kompromisu między imperialistycznymi państwami, dla których Gdańsk jest pionkiem na szachownicy rozgrywek, z jednej strony rozgrywek wzajemnych, z drugiej zaś walki bloku imperialistycznego z rewolucyjnym Wschodem.

Jakie skutki gospodarcze przyniósł ten stan prawno-polityczny Gdańskowi?

3. Wpływ separatyizmu prawno-politycznego Gdańska na jego rozwój gospodarczy

W czasie powstawania Wolnego Miasta marka niemiecka, ówczesny środek obiegowy w Gdańsku, przechodziła ostry kryzys inflacyjny. Podobne były losy w tym okresie marki polskiej, nowo zaś wprowadzony złoty polski uległ deprecjacji w r. 1925. Gdańsk był zmuszony wprowadzić własny środek obiegowy — guldena — oparty na funkcji angielskim. Konieczność oderwania się od marki niemieckiej nie była po myśli gdańskich czynników oficjalnych, lecz z drugiej strony własna waluta gdańska stanowiła w ich pojęciu sprawdzian „suwerenności“ Wolnego Miasta, które przecież na przestrzeni wieków zabiegało u królów polskich o prawo (lub o utrzymanie prawa) bicia własnej monety. Gdańsk wykluczał oczywiście wszelką myśl o przyjęciu waluty polskiej jako środka obiegowego, ale obce mu były również wszelkie porozumienia walutowe, jak ustalenie jednolitego parytetu obu walut — polskiej i gdańskiej — oraz obiegowości obu jednostek monetarnych na całym obszarze celnym itp. Aż do r. 1935, gdy następuje ze strony Gdańska zrównanie parytetu guldena ze złotym polskim, stosunek przeliczeniowy guldena do złotego wynosi 1 : 1,74.

Odgrodziwszy się wyższą znacznie jednostką monetarną od rynku polskiego, Gdańsk odgradza się również od Polski granicą monopolowo-akcyzową, mimo że jest siedzibą przemysłu przetwórczego, którego artykuły podlegają opodatkowaniu pośredniemu. Wprowadza to zastój w gdańskim przemyśle czekoladowo-cukierniczym, wódeczanym i tytoniowym, tracącym nie tylko do-

tychczasowe rynki zbytu na obszarach Niemiec, lecz również rynki zbytu w Polsce i znaczne nowe możliwości powstające na jej terenie. Gdańsk nie chce współpracy z rynkiem polskim ani jako nabywca, ani jako dostawca. Szuka on rozwiązania swego problemu przemysłowego w odrębnych dla siebie kontyngentach przywozowych i wywozowych „dla swoich potrzeb“, licząc na aktywny obrót uszlachetniający z Rzeszą Niemiecką. Kontyngenty te Gdańsk ustala we własnym zakresie, bez ingerencji polskiej. Nie podporządkowuje się też polskim cłom wywozowym.

Posiadając własną administrację celną, podlegającą jedynie kontroli represyjnej, nie zaś prewencyjnej, polskiego generalnego inspektora ceł, Gdańsk wydaje we własnym zakresie przepisy o składach wolnościowych, kredytowaniu ceł i przeprowadzaniu obrotu uszlachetniającego.

Przez pojęcie kontroli represyjnej rozumiano ograniczenie uprawnień polskich inspektorów celnych do badania dokumentów dla stwierdzenia, czy gdańskie urzędy celne zastosowały właściwą stawkę. Nie mieli oni zaś prawa dokonywać oględzin cłonego towaru. Dopiero w ostatnich latach okresu międzywojennego zgodził się Gdańsk na taką kontrolę, określaną jako prewencyjną.

Przy swym niewielkim areale rolniczym Gdańsk ma niedobory w zakresie produktów żywnościowych w takim stosunku, że sam produkuje tylko ok. 40% swej konsumpcji. Na niedobory te składają się przede wszystkim cerealia, gdyż Gdańsk na żyznych glebach Żuław produkuje w pierwszym rzędzie surowce przemysłu rolnego (dla cukrownictwa i gorzelnictwa) i uprawia gospodarkę hodowlaną oraz przetwórstwo produktów hodowlanych. Zdawałoby się, iż w warunkach, gdzie tylko 18% ludności żyje z roli, Gdańsk otworzyć powinien był szeroko rynek polskim produktom rolnym, aby zapewnić niskie koszty utrzymania reszcie (82%) swej ludności. Wbrew temu Gdańsk wprowadził ostrą kontyngentację polskiego importu środków spożywczych i sam wyznaczał polskich dostawców. Politykę prowadzoną rzekomo dla „ochrony“ swego rolnictwa Gdańsk koronuje szeregiem przepisów o charakterze wyraźnych szykan, a to w dziedzinie weterynaryjnej, sanitarnej, fitopatologicznej itp. Istnieją więc praktycznie obok granicy politycznej następujące „granice“

Rodzaj przemysłu	1907		1923		1933	
	zakłady	zatrudnienie	zakłady	zatrudnienie	zakłady	zatrudnienie
mineralny	81	2 063	36	714	47	309
metalowy	892	10 604	976	13 306	907	6 551
chemiczny	68	1 557	104	1 539	53	762
włókienniczy	78	480	33	397	53	494
papierniczy	46	537	43	606	25	420
skórzany	156	331	172	359	170	385
drzewny	517	3 307	518	4 886	499	1 849
spożywczy	1 110	6 654	1 119	7 502	1 037	9 786
odzieżowy	2 870	4 799	1 498	3 686	1 658	3 003
budowlany	749	9 143	527	4 478	766	5 104
poligraficzny	73	1 029	76	672	100	1 398
Razem:	6 640	40 504	5 102	38 245	5 315	30 061

polsko-gdańskie: walutowa, akcyzowo-monopolowa, kontyngentowa, weterynaryjna, sanitarna i fitopatologiczna. Ponieważ Polska ze swej strony zmuszona była reagować podobnymi przepisami, powstała praktycznie izolacja obu terenów gospodarczych, co pociągnęło za sobą dla Gdańska wysoki standard kosztów utrzymania (odpowiadający wysokiemu parytetowi guldena), a co za tym idzie wysokie koszty produkcji.

Toteż bezpośrednim skutkiem tego stanu rzeczy był zmniejszający się z każdym rokiem stan zatrudnienia w zakładach przemysłowych Wolnego Miasta. Ilustruje to jaskrawo powyższa tabela³.

Widzimy więc, że zmniejsza się ilość zakładów oraz ilość zatrudnionych. Przyjmując nawet dla pełnego obrazu, że redukcja ilości zakładów i ilości zatrudnionych jest wynikiem nie tylko spadku produkcji, ale i skutkiem koncentracji przedsiębiorstw i ich mechanizacji, niemniej możemy stwierdzić cofanie się produkcji przemysłowej w Wolnym Mieście Gdańsku w okresie międzywojennym. Cyfry powyższe upoważniają do stwierdzenia, że Gdańsk znalazł się poza nurtem „nowego“ uprzemysłowienia, jaki w okresie międzywojennym wykazują miasta portowe. Większe miasta portowe o charakterze dyspozycyjno-rozdzielczym notują wtedy znaczne skoki rozwojowe w dziedzinie przemysłów, które opierają się na obrocie uszlachetniającym lub na surowcach importowanych morzem dla konsumpcji krajowej, lub wreszcie na produkcji na eksport z surowców krajowych.

Najlepszym sprawdzianem tego, co Gdańsk stracił, jest osiadły w Gdyni przemysł olejarski, przemysł łuszczenia ryżu, przemysł przetwórczy rybny oraz (stosując pojęcie przemysłu w szerokim znaczeniu) przemysł chłodniczy. Ilustrację tego, co Gdańsk mógł być uzyskać, gdyby był wykazał w tym zakresie twórczą inicjatywę, jest uprzemysłowienie portu w Szczecinie, który posiada oprócz olejarni nawet hutnictwo żelazne, cementownię i inne.

W świetle powyższych faktów stwierdzić można, że przez otrzymanie Statutu Wolnego Miasta, a co za tym idzie, ścisłego odgraniczenia się gospodarczego od Polski, Gdańsk sam się wyeliminował z procesu uprzemysłowienia, jakiemu podlegały większe miasta portowe w okresie międzywojennym. Nie utrzymał nawet swego stanu posiadania w zakresie produkcji przemysłowej, jaki wykazywał przed pierwszą wojną światową.

4. Gdańsk nie wykorzystuje swych możliwości i nie staje się największym portem dyspozycyjno-rozdzielczym na Bałtyku

Wykazaliśmy, iż Gdańsk broniąc się zaciekle przed polonizacją swego życia gospodarczego utracił swoje znaczenie jako nowoczesne miasto przemysłowe, produkujące na rynek swego zaplecza, i nie startował również jako nowoczesny ośrodek przemysłu portowego, który opiera swoją produkcję na obrocie morskim. Polonizacja samego przemysłu nie groziła Gdańskowi. Możliwości grynderki przemysłowej w Polsce, zwiększone jeszcze dzięki wojnie celnej

³ Zestawione na podstawie *Danziger Statistisches Taschenbuch* z 1936 r., s. 36 i 37 oraz artykułu A. Siebeneichena, ogłoszonego w pracy zbiorowej „Gdańsk“ pod red. S. Kutrzeby, Warszawa 1928, s. 306 i 307.

niemiecko-polskiej, skierowywały zainteresowania wątego polskiego kapitału prywatnego, goniącego za wysokim zyskiem, w stronę inwestycji wewnątrz kraju, tym bardziej że liczone na zbyt wytworów przemysłu polskiego w Gdańsku. Polski kapitał prywatny, mianowicie Banku Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu, dał się „nabrać“ przez gdańszczan na wielki zakład przemysłowy, który stracił swoją rację bytu i przestał produkować z końcem pierwszej wojny światowej. Była to gorzelnia przemysłowa, wytwarzająca spirytus z drzewa na cele wojennotechniczne. Polski nabywca znalazł się w kłopotcie, co począć z tym obiektem. Polski kapitał prywatny (szczególnie banki i przedsiębiorstwa rolnicze) nabywał w Gdańsku nieruchomości przeważnie mieszkalne, ale także i inne, jak np. spichrze nad Motławą, zakupione przez Centralę Rolników w Poznaniu. Zresztą Senat gdański czynił w zakresie nabywania nieruchomości przez polskie instytucje znaczne trudności.

Gdańsk był dla Polski jej dostępem do morza, toteż cały naród polski patrzył na niego i po traktacie wersalskim wyłącznie z tego punktu widzenia. W tym kierunku szły też główne zainteresowania czynników polskich.

Jakie perspektywy i jakie zadania stanęły w związku z tym przed Gdańskiem?

Po raz pierwszy w swej historii Gdańsk znalazł się w obliczu konkretnych i realnych możliwości, aby się stać bezapelacyjnie pierwszym i największym portem dyspozycyjno-rozdzielczym na Bałtyku o zasięgu transoceanicznym. Statystyka niżej podana, wykazująca obroty portów polskich w poszczególnych latach okresu międzywojennego, potwierdza, że Gdańsk mógł obroty swoje zwiększyć ośmiokrotnie, a tym samym potroić je w porównaniu z największymi portami na Bałtyku. Wpadł mu do rąk monopol na handel morski Polski, która uświadomiła sobie, iż wybiła godzina powrotu do kierunku wymiany prowadzącego z południa na północ przez jej port i zlikwidowania zależności komunikacyjnej i handlowej od Niemiec.

W stosunku do polskiej masy ładunkowej odpadła Gdańskowi nagle konkurencja Szczecina i Królewca. Granica polityczno-celna opancerzyła ładunki polskiego handlu zagranicznego dla Gdańska. Lecz jeżeli miały przypaść w udziale Gdańskowi obroty zamorskie ziem polskich, idące dotychczas przez Hamburg i Bremę, przez Szczecin i Królewiec, a nawet Kłajpedę, Lipawę i Rygę, to nie mógł on beztrako czekać na rozwój wypadków, dufny w swój monopol wobec Polski. Polska nie posiadała wprawdzie, jak za Batorego, w porcie elbląskim klapy bezpieczeństwa przeciwko niesfornemu Gdańskowi, gdyż port w Elblągu przestał praktycznie istnieć jako port morski (nie wszedł zresztą w skład państwa polskiego), niemniej jednak bierne wykorzystywanie faktycznego monopolu wobec Polski już nie wystarczało.

Stosunki społeczno-wytwórcze w fazie kapitalizmu imperialistycznego stwarzają dla partnerów walki konkurencyjnej o ładunki, — a dotyczy to szczególnie ostrej walki antagonistycznej portów Europy środkowej — konieczność jak najaktywniejszego współdziałania poszczególnych czynników dla spowodowania jak najpomyślniejszego układu stosunków dla siebie. Powstała więc i dla Gdańska konieczność przystosowania portu do nowych zadań. Trzeba było rozszerzyć zdolność przepustową portu, przygotować port technicznie do

potrzeb nowej masy ładunkowej, do wymagań większych jednostek morskich, które by miały zawijać do portu.

Dla rozszerzenia zdolności przepustowej portu gdańskiego wystarczyło unowocześnić go technicznie, pogłębić nurt żeglowny i baseny, podwyższyć ściany nabrzeży, zwiększyć ilość dźwigów i hangarów itp. Lecz na tym nie kończyło się zadanie Gdańska, gdy chodziło o uniezależnienie polskiego handlu zagranicznego w zakresie importu, szczególnie surowców i używek zamorskich, od pośrednictwa komunikacyjnego, a co za tym idzie, handlowego ówczesnych ekspozytur niemieckiego imperializmu: Hamburga i Bremy. Tutaj potrzeba już było twardej, konsekwentnej akcji organizacyjnej i akwizycyjnej na wszystkich szczeblach. Tutaj potrzebowały polskie czynniki, odpowiedzialne za politykę handlu zagranicznego i politykę komunikacyjną, aktywnej współpracy tak czynników oficjalnych, jak i aparatu usługowego oraz handlowego portu i miasta Gdańska.

Statystyki handlu zagranicznego wykazują dzisiaj, jakie konkretne zadania w tym zakresie miał wówczas jedyny port polski — Gdańsk.

Chcąc zanalizować rolę, jaką Gdańsk odegrał w obliczu przypadających mu nowych zadań, rozpatrzyć trzeba dwa odrębne okresy: okres 1920—1926 i okres 1927—1939. W pierwszym okresie ani ilość i struktura masy ładunkowej polskiego handlu zagranicznego, ani tendencje w zakresie jego rozwoju nie są jeszcze wykrystalizowane. Traktat wersalski zabezpieczył dla b. dzielnicy pruskiej zbyt polskich produktów, a szczególnie węgla, na obszar Niemiec, który to obrót odbywa się wyłącznie drogą lądową. Obroty portu w Gdańsku wykazują też rozmiary z czasów przed pierwszą wojną światową.

Senat i miejscowe czynniki gospodarcze nie tylko nic nie czynią w zakresie aktywizowania Gdańska jako polskiego miasta portowego, lecz koncentrują cały swój wysiłek na hamowaniu penetracji polskiej na jego teren. Jak z rogu obfitości sypią się wymyślne akty Senatu, utrudniające Polsce korzystanie z portu i osiedlanie się elementu polskiego w Gdańsku. Pruska ustawa osiedleńcza z 1850 r. jest stosowana z całym rygoryzmem. Wydała się Polaków z obszaru Wolnego Miasta, nie daje jej zezwolenia na pobyt przybywającym Polakom, utrudnia osiedlanie towarzystw handlowych o kapitale polskim oraz oddziałów polskich przedsiębiorstw. Za uzyskanie obywatelstwa gdańskiego, niezależnie od stosowanych przy tym rygorów, trzeba płacić 8000 guldenów! Sądownictwo gdańskie feruje w spornych sprawach gospodarczych wyroki niekorzystne dla strony polskiej. Wzmiankowany już gdański system celny dopełniał kręgu ogniów dywersji wobec żywotnych interesów Polski.

Toteż w narodzie polskim zaczynało dojrzewać przekonanie, że w konstelacji politycznej, jaka się wytworzyła u ujścia Wisły, Gdańsk nie jest i nie będzie dla Polski wolnym dostępem do morza. Na tym tle rodzi się koncepcja budowy portu morskiego na obszarze, podległym w pełni suwerenności państwa polskiego. Szczególnie delegacje robotnicze interweniują w Sejmie i u rządu, aby port taki jak najprędzej wybudować. Pod wpływem opinii publicznej Sejm uchwała we wrześniu 1922 r. ustawę o budowie „na Pomorzu koło Gdyni portu użyteczności publicznej“. W lipcu 1924 r. rząd polski zawiera z francuskim kapitałem budowlany (który, nawiasem mówiąc, zawodzi, tak iż finansowanie budowy spada na barki polskiego podatnika), reprezentowanym

przez tzw. Francusko-Polskie Konsorcjum dla Budowy Portu w Gdyni, umowę w tej sprawie.

Lecz wszystko, co działo się na tym odcinku do połowy 1925 r., stanowiło ze strony polskiej ciągle jeszcze z jednej strony przejaw pewnej postawy emocjonalnej, z drugiej zaś akcję taktyczno-polityczną, mającą Gdańsk naprowadzić na właściwą drogę. Wskazują na to treść i ton wszystkich uchwał sejmowych i enuncjacji innych czynników polskich, uzależniających ściśle tempo i rozmiary budowy nowego portu od rozwoju wypadków w Gdańsku. Nie rezygnuje się więc jeszcze z nadziei, że Gdańsk w obliczu możliwości utraty swego stanowiska monopolicznego nawróci na drogę rozsądku.

Budowano tedy do r. 1924 Gdynię systemem gospodarczym jako port „mały“, budowa zaś przez fachowe konsorcjum francuskie na skutek inflacji franka nie ruszała z miejsca do połowy 1925 r. Cyfry obrotu w tych latach nie świadczą też o potrzebie budowy nowego portu w tempie przyspieszonym dla zwiększenia zdolności przepustowej drogi morskiej. Globalne obroty Gdańska (i Gdyni) wykazują w 1925 r. niecałe 2,8 mln ton.

Ale Gdańsk miał przecież przez Berlin wyznaczone zadanie: paraliżować wszelkie przejawy uniezależniania się polskiego gospodarstwa narodowego od pośrednictwa niemieckiego. Gdy więc nadeszło krytyczne dla Polski lato 1925 r. i Gdańsk musiał wybierać: z Polską lub z Niemcami przeciw Polsce, wybrał alternatywę drugą.

Dnia 15 maja 1925 r. upływał czas działania tzw. konwencji górno-śląskiej z 1922 r., według której, stosownie do postanowień traktatu wersalskiego, Niemcy zobowiązane były wpuścić z b. dzielnicy pruskiej takie ilości towarów, jakie przed wojną z tych obszarów odbierały. Niemcy zrywają stosunki handlowe z Polską i zamykają praktycznie rynek niemiecki dla najważniejszych artykułów polskiego eksportu, jak drzewo, produkty rolne, a przede wszystkim węgiel i produkty hutnicze.

Nagle zerwanie stosunków gospodarczych przez Niemcy postawiło politykę polskich czynników decydujących w punkcie zwrotnym, groziło bowiem wzrostem bezrobocia i naciskiem mas robotniczych na rząd burżuazyjny, który to nacisk mógł się przerodzić w ruch rewolucyjny. Niemiecki kapitał monopolistyczny liczył, że znajdzie naturalnych sprzymierzeńców wśród polskiej klasy burżuazyjnej, w szczególności wśród przedstawicieli wielkiego przemysłu w Polsce, i że ci w obawie przed masami robotniczymi pójdą żądaniami niemieckim na rękę, chociaż drastyczne posunięcia niemieckie były w ich interesy⁴.

Sfery niemieckie liczyły tutaj na to, że czynniki gdańskie będą im w zupełności powolne. Od stanowiska Gdańska, który miał za zadanie „flankować na tyłach“ zakrojoną na wielką skalę niemiecką operację antypolską, zależała skuteczność wymierzonego przeciw Polsce druzgocącego ciosu gospodarczego. Wbrew rachubom niemieckim zbiegła się ta akcja z półrocznym powszechnym strajkiem górników angielskich, który wybuchł w dniu 1 maja 1926 r., skutkiem czego zostały zupełnie ogolone z węgla rynki europejskie, szczególnie skandynawskie. Stworzone zostało *vacuum*, w które mógł wejść węgiel polski.

⁴ Patrz I. Krynicki, Handel zagraniczny Polski. Część I. Skrypt. Warszawa, 1951, s. 68.

Chodziło więc o to, aby Polska mogła przerzucić drogą morską takie ilości węgla na rynki skandynawskie, jakie zostały wyeliminowane z eksportu do Niemiec. Wtedy sytuacja zostałaby dla niej rozwiązana. I została rozwiązana: górnik angielski, walcząc o swój byt, wybawił swego polskiego towarzysza z grożącego mu bezrobocia i nędzy! Została rozwiązana bez udziału Gdańska i mimo Gdańska, który, „nie wierząc“ w trwałość eksportu węgla polskiego, nie widział możliwości (a raczej potrzeby) zwiększenia zdolności przepustowej swego portu.

Wypadki roku 1925, kiedy Gdańsk jawnie i ostatecznie wybrał drogę przeciw Polsce, zdecydowały nie tylko o budowie przyszłej wielkiej Gdyni, lecz również o tym, że Gdynia, nie zaś Gdańsk, stała się nadmorskim ośrodkiem dyspozycyjno-rozdzielczym polskiego handlu zagranicznego. Gdańsk własnowolnie zdegradował się do roli portu „drugiego“, portu-satelity.

Jakże inną byłaby dzisiaj konfiguracja u wylotu wiślanej trójki komunikacyjnej, wiążącej kraj nasz z morzem, gdyby Gdańsk był wówczas znalazł się w swej właściwej roli! Gdynia byłaby nadal małą wioską rybacką, w nizinie zaś między Brzeźnem a Jelitkowem, tuż przy starym „Nowym Porcie“, powstałaby nowa część nowoczesnego portu gdańskiego, o konfiguracji i zdolności przepustowej dzisiejszej Gdyni.

W Gdyni, która r. 1935 urosła jako port o zdolności przepustowej prawie 10 mln ton, powstaje nadmorskie centrum dyspozycyjno-handlowe Polski. Gdynia staje się głównym ośrodkiem i gestorem w walce o uniezależnienie się polskiego handlu zagranicznego od pośrednictwa i kontroli niemieckiej⁵.

Gdańsk po niewczasie decyduje się wybudować basen węglowy, który był gotów do użytku dopiero w 1929 r. W międzyczasie polski eksport węgla znacznie się podwyższał. Również port w Gdańsku wykazuje zwyczaj w swych obrotach, które w latach 1928—1931 wynoszą średnio 8,5 mln ton. Obroty portu w Gdyni dochodzą w 1931 r. do 5,3 mln ton, polski zaś handel zagraniczny drogą morską wynosi bez mała 12 mln ton. Do r. 1931 wyprzedza więc Gdańsk Gdynię, przekraczając swój własny obrót przedwojenny czterokrotnie. Gdańsk widzi, jak otwierają się w międzyczasie perspektywy polskiego handlu zagranicznego, a także jak się rozwija port gdyński. Lecz jak tu zatrzymać rzucony przez siebie kamień, który grozi przekształceniem się w lawinę?

W Gdyni ładują już polskie koncerny węglowe własnymi nowoczesnymi wywrotnicami wagonowymi na dzierżawionych od Urzędu Morskiego nabrzeżach.

⁵ Port w Gdyni jest dziełem „putiejca“, czyli wychowanka leningradzkiego Instytutu Komunikacyjnego, inż. Tadeusza Wendy, który go projektował i jako naczelnik budowy portu wykonanie budowy nadzorował. Warto na tym miejscu przytoczyć opinię okupantów o porcie gdyńskim, opublikowaną w okresie największego ucisku, gdy propaganda niemiecka starała się dyskwalifikować wszystko co polskie. Fachowy ten głos niemiecki przytaczamy w tłumaczeniu dosłownym: „Należy tu wskazać na Gdynię, której urządzenia zostały zaplanowane jako jednolita całość i wykonane w niezmiernie krótkim (w porównaniu z innymi portami) czasie dziesięciu lat. Plan sytuacyjny wykazuje korzystne dla manewrowania statków położenie pirsów (wysuwających się szeroko i pod wielkim kątem) oraz korzystny podział zadań między poszczególne baseny, możliwe na skutek warunków, które port sam sobie stworzył“ (A. B.olle, Hafenanlagen für Stückgutumschlag, Berlin 1941, s. 74).

Są to te same koncerny, którym Senat gdański odmówił pomocy przy uzyskaniu terenów w Gdańsku dla budowy własnych inwestycji przepustowych. Do Gdyni przenoszą się sztaby dyspozycyjne przedsiębiorstw usługowo-transportowych. Przeładunek węgla wiązany jest z Gdynią niskimi kosztami przeładunkowymi i wysoką kwotą amortyzacyjną własnych urządzeń zainwestowanych przez załadowców. Gdańsk nie posiada tak sprawnego aparatu technicznego, tak nowoczesnej konfiguracji, jak Gdynia, lecz również znacznie wyższe koszty eksploatacyjne w wyniku przez nas wyżej już scharakteryzowanego wyższego standardu kosztów produkcji⁶.

Udział Gdyni w ogólnym eksporcie polskiego węgla obrazuje poniższa tabela. (Według Roczników Rady Interestantów Portu w Gdyni I—VIII r.)

Rok	przez Gdynię		przez Gdańsk		Razem ton
	ton	%	ton	%	
1925	41 252	6,3	607 768	93,6	649 020
1926	394 144	11,5	3 030 957	88,4	3 425 101
1927	880 147	17,8	4 052 985	82,1	4 933 132
1928	1 758 232	24,2	5 493 748	75,7	7 251 980
1929	2 447 895	31,4	5 329 420	68,5	7 777 315
1930	2 954 381	34,6	5 581 088	65,3	8 535 469
1931	4 373 095	40,8	6 325 794	59,1	10 698 889
1932	4 352 159	54,0	3 705 250	46,0	8 057 409
1933	4 608 141	59,5	3 141 417	40,5	7 749 557
1934	5 368 861	60,5	3 505 725	39,5	8 874 586
1935	5 386 671	69,9	2 316 135	30,2	7 702 806
1936	5 307 187	70,0	2 277 803	30,0	7 584 990
1937	6 171 789	63,5	3 540 876	36,5	9 712 665
1938	6 398 121	62,6	3 821 038	37,4	10 219 159

W tej sytuacji Gdańsk zdobywa się na krok desperacki. Zamiast szukać porozumienia z Polską w przedmiocie podziału masy ładunkowej między siebie a Gdynię i wszcząć akcję obniżenia swoich wysokich kosztów i zysków, Gdańsk występuje 8 maja 1930 r. ze skargą do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, żądając tzw. *full use*, czyli pełnego wykorzystania portu w Gdańsku i zapewnienia mu monopolu na polski handel zamorski. Ten akt szantażu (bo trudno inaczej określić taki krok, wykonany pod dyktando Berlina) nie mógł oczywiście

⁶ Ciekawe szczegóły w tym zakresie podaje K. Świętecki w swej pracy: *Rozwój portu gdańskiego (Toruń 1932)*. Podaje on m. in., że „w Gdyni była robocizna tańsza mniej więcej o 40% niż w Gdańsku“ (s. 61). Dalej autor charakteryzuje wyszysk, jaki stosował Gdańsk, opierając się na swoim stanowisku monopolicznym. Píše on (s. 60): „Stawki gdańskie... są znacznie wyższe od stawek istniejących w portach niemieckich. Obok wyżej już omawianych przyczyn tego objawu, jak wysoka odrębna waluta, wysokie podatki, świadczenia socjalne oraz dość wysokie opłaty portowe, należy stwierdzić, że niemiała część wygórowanych kosztów przeładunkowych idzie do rąk gdańskich pośredników i spedytorów... Ukrócenie tych nadmiernych zysków nastąpi przez organizowanie kadr polskiego kupiectwa morskiego w Gdyni, która już obecnie jest znacznie tańsza od Gdańska... Okres zbyt łatwego, a niekiedy i lichwiarskiego, zarobku niechybnie już mija dla Gdańska“.

odnieść żadnego skutku, nawet w warunkach, gdy eksponenci imperializmu zachodniego, zasiadający kolejno na fotelu Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku, strzegli pilnie, aby stworzony w 1920 r. *status quo* u ujścia Wisły nie odchyłał się na korzyść Polski.

Polska ze swej strony wystąpiła w r. 1931 ze skargami do Ligi Narodów na systematyczne łamanie przepisów polskiego ustawodawstwa celnego i zobowiązań umownych przez administrację gdańską. Polska wygrywa większość skarg swoich. Równocześnie wprowadza ona w 1932 r. kontrolę towarów idących z Gdańska, aby zapobiec przenikaniu „legalnej” kontrabandy towarów zagranicznych. Poza tym Polska wprowadza kontrolę sanitarną towarów na granicy polsko-gdańskiej.

W pierwszych latach trzydziestych wre w istocie rzeczy wojna gospodarcza gdańsko-polska ⁷.

5. Mimo wszystko Gdynia nie rozwijała się kosztem Gdańska

Propaganda niemiecko-gdańska często lansowała twierdzenie, że Gdynia rozwija się kosztem Gdańska. W przeciwieństwie do tego twierdzenia, już same cyfry absolutne w okresie rozwoju Gdyni wykazują znaczny wzrost obrotów Gdańska i prawie dwukrotne zwiększenie się jego zdolności przepustowej. Niżej podana analiza cyfrowa kategorycznie zaprzecza insynuacjom niemiecko-gdańskim. Wykazuje ona, że udział ilościowy Gdańska w obrotach polskiego handlu zagranicznego w ostatnim dziesięcioleciu okresu międzywojennego wynosił około 32% ogólnych obrotów polskiego handlu zagranicznego. Wprawdzie udział wartościowy spada z 25,19% na 15,3%, lecz jest to skutek obniżenia się cen monopolicznego artykułu gdańskiego, zboża oraz innych „starych” artykułów obrotu gdańskiego. Poza tym jest to skutek przede wszystkim tej okoliczności, iż ściągnięte preferencjami celnymi wysokocenne artykuły zamorskie przechodziły przez Gdynię, gdyż Gdańsk nie stworzył (bo nie chciał stworzyć) odpowiedniego aparatu techniczno-handlowego, który by artykuły te, jak bawełna, skóry, owoce południowe, odebrał Hamburgowi i Bremie. Sam więc Gdańsk wykluczył się z uczestniczenia w uszlachetniającej się nowej masie ładunkowej portów polskich, pozostając przy swoich standardowych ładunkach: zbożu, drzewie i cukrze, do których doszły nowe ładunki masowe: węgiel i złom.

Obrót polskiego handlu zagranicznego wynosił w 1929 r. — 5924 mln złotych, średniej wartości 1 tony 226,77 zł, zaś w 1938 r. 2485 mln złotych, średniej wartości 1 tony 131,43 zł. — Cyfry te poświadczają nasze powyższe twierdzenie.

W 1934 r. została zawarta między Polską a Gdańskiem umowa o kontyngentach importowych. W umowie tej zobowiązał się Gdańsk do respektowania przepisów polskich w zakresie reglamentacji importu, zastrzegając sobie odpowiedni udział w ogólnej puli polskich kontyngentów importowych. Aż do drugiej wojny światowej ciągnęły się chronicznie pertraktacje o ustalenie właściwej relacji kontyngentowej. Gdańsk ciągnął bowiem z pośrednictwa w imporcie do Polski takich towarów, jak kawa, herbata, tłuszcze i in. znaczne

⁷ Patrz A. Siebeneichen — XV lat... *ibidem* 330.

²¹ Przegląd Zachodni

Procentowy udział obrotów drogą lądową i drogą morską
w obrocie ogólnym handlu zagranicznego Polski ⁸

Udział wagowy

Rok	Obrót drogą lądową	O b r ó t d r o g ą m o r s k ą		
		przez porty polskiego obszaru celnego	przez Gdańsk	przez Gdynię
1929	57,72	42,28	32,25	10,03
1930	48,75	51,25	36,69	14,56
1931	39,07	60,93	37,45	23,48
1932	32,24	67,76	35,76	32,00
1933	30,06	69,94	32,88	37,06
1934	27,82	72,18	32,91	39,27
1935	26,65	73,35	28,88	44,47
1936	22,84	77,16	30,87	46,29
1937	22,10	77,90	31,72	46,20
1938	22,28	77,72	31,64	46,08

Udział wartościowy

1929	72,55	27,45	25,19	2,26
1930	70,22	29,78	24,86	4,92
1931	66,38	33,62	21,97	11,65
1932	57,80	42,20	24,20	18,00
1933	47,13	52,87	22,86	30,01
1934	39,33	60,67	23,77	36,90
1935	37,46	62,54	19,88	42,66
1936	34,70	65,30	18,58	46,72
1937	34,12	65,88	16,97	48,90
1938	37,26	62,74	15,13	47,61

zyski. Zyski ciągnął też Gdańsk z eksportu polskiego zboża i drzewa. Pośrednictwo gdańskie w tym eksporcie malało jednak z roku na rok. Prywatny handel gdański był krok za krokiem eliminowany przez polskie przedsiębiorstwa państwowe resp. spółdzielcze (Centrala Rolników, Państwowe Zakłady Zbożowe, PAGED).

Dochodzimy tu do sedna zagadnienia. Gdańsk nie tylko nie wykuł węglowi polskiemu w chwili krytycznej drogi na świat, lecz jeszcze usunął się od przypadającej mu roli skierowania strumienia polskiego importu zamorskiego z portów obcych i z drogi lądowej na drogę morską. Gdańsk zajął podobne stanowisko i argumentował podobnie jak w sprawie węgla (w 1925 r.), tak i w sprawie bawełny, wełny, skór, owoców południowych, które to artykuły w przywozie do Polski monopolizowały Hamburg i Brema. Mając stworzone realne możliwości w tym zakresie przez polską politykę kolejową i polską politykę preferencyjno-celną, Gdańsk mógł przy zastosowaniu swego doświadczonego i ustosunkowanego w światowym handlu morskim aparatu usługo-

⁸ Tabela ogłoszona w pracy B. Kasprowicza: Kierunki polskiego handlu zagranicznego w latach 1929—35. Gdynia 1936, s. 17.

wego rozwiązać te problemy z korzyścią dla siebie i — Polski. Lecz ten drugi wzgląd właśnie nie pozwolił biurokracji Senatu gdańskiego ustosunkować się lojalnie do kwestii rozwiązania wspomnianych problemów. Toteż uslužne „sfery gospodarcze“ Gdańska, stanowiące konglomerat zwolenników różnych odmian nacjonalofaszyzmu spod znaku rządzących kolejno Gdańskiem pp. Sahmów, Ziehmów, Rauschningów, Greiserów i Forsterów, uchylily się od niezbędnego tu współdziałania z czynnikami polskimi, w nadziei, że niedoświadczona polska Gdynia sama nie potrafi przeprowadzić akcji wyzwolenia się importu polskiego spod hegemonii niemieckiego imperializmu.

Ale Gdańsk ponownie przegrał, wygrała zaś Gdynia, której statystyki obrotowe okresu międzywojennego potwierdzają to wymownie. Udało się Gdańskowi opóźnić o dziesięć lat uniezależnienie się polskiego handlu zagranicznego od Niemiec, lecz nie mógł temu zapobiec. Już w r. 1934 Gdynia jest największym portem dyspozycyjno-rozdzielczym na Bałtyku. Gdańsk utracił swe stanowisko monopoliczne w polskim handlu morskim i możliwość zdobycia pozycji największego portu na Bałtyku.