

Materiały

PORTY POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO A PORTY NIEMIECKIE W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

(Rozmowa z prof. dr Stanisławem Darskim, ministrem żeglugi, przeprowadzona przez mgra Lecha Zimowskiego)

Pytanie: Układ stosunków portowych i żeglugowych na Bałtyku po I wojnie światowej osłabił wpływ Hamburga w tym rejonie.

Co w szczególności, zdaniem Pana Ministra, należałoby uwzględnić przy omawianiu portów południowobałtyckich oraz Hamburga już przed I wojną światową, aby lepiej zrozumieć okres po r. 1918?

Odpowiedź: Warto oświetlić ówczesną politykę niemiecką wobec portów, faworyzującą Hamburg, a upośledzającą Szczecin i Gdańsk. Uprzywilejowanie portu hamburskiego znalazło m. in. swój wyraz w polityce komunikacyjnej. Stworzono sieć kolejową i system dróg wodnych śródlądowych w układzie równoleżnikowym, umożliwiającym penetrację Hamburga w zaplecze Szczecina i Gdańska.

Pytanie: Czy sprawa umiejscowienia nowego portu polskiego po I wojnie światowej zasługuje na omówienie w aspekcie historycznym?

Odpowiedź: Niewątpliwie tak. Jeżeli znane są na ogół zabiegi wokół portu w Gdyni, to rozwój polskiej koncepcji i szczegółowych projektów lokalizacji portu nie został dotąd z punktu widzenia historycznego syntetycznie opracowany.

Stąd wydaje się rzeczą słuszną uwzględnić w badaniach nad rywalizacją portów polskiego obszaru celnego z portami niemieckimi w okresie międzywojennym etapy budowy i rozwoju zarówno nowego polskiego portu, jak i rozbudowy portu gdańskiego.

Pytanie: Z wypowiedzi Pana Ministra wynika, że nie będzie można tu pominąć stosunku Wolnego Miasta Gdańska do Polski.

Odpowiedź: Oczywiście, przedstawiciele sfer niemieckich w Gdańsku pragnęli zachować monopolistyczną rolę Gdańska w handlu zagranicznym Polski. Ta zachłanność Wolnego Miasta podkopała jego własne interesy. Państwo nasze zostało zmuszone do budowy nowego, dużego portu, co w następstwie spowodowało narzekanie na poczynania Polski i podsyciło do nas nienawiść ziemczalego kupiectwa gdańskiego.

Pytanie: Czy, zdaniem Pana Ministra, w wojnie gospodarczej i celnej między Polską a Niemcami porty morskie odgrywały istotną rolę?

Odpowiedź: Wojna celna między Polską a Niemcami rozgrywała się m. in. w walce o ładunki dla portów. Należałoby więc omówić przemieszczanie ładunków krajowych, jak i zabiegi obydwu państw o pozyskanie ładunków tranzytowych, szczególnie z Czechosłowacji. Ważną rolę odgrywała polityka ceł preferencyjnych oraz taryf kolejowych.

Pytanie: Jak wiadomo, Pan Minister brał czynny udział w tworzeniu oceanicznych, regularnych linii żeglugowych, uniezależniających Gdynię od pośrednictwa Hamburga. Było to zapewne ważnym zwrotem w pozycji portu gdyńskiego na Bałtyku.

Odpowiedź: Gdynia uzyskuje własne linie od r. 1925. Są to: w r. 1925 Gdynia—Hawr, armator *Campagne Générale Transatlantique*; 1928 r. Gdynia—Ameryka Południowa, armator *Chargeurs Réunis*; 1929 r. Gdynia—Nowy Jork, armator *American Scantic Line*; 1929 r. Gdynia—porty Francji i Anglii, armator Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe („Polbryt”); 1930 r. Gdynia—Nowy Jork, armator Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe, Linia Gdynia—Ameryka; 1936 r. Gdynia—Ameryka Południowa, armator Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A. oraz szereg linii skandynawskich i in.

Umniesza się więc rozdziela rola Hamburga względem portów bałtyckich.

Mogę nawet podzielić się tutaj wiadomością, że ten fakt został przez Niemców skrzętnie odnotowany i stał się w następstwie powodem krwawej zemsty na pracownikach ówczesnego polskiego aparatu żeglugowego i portowego.

Pytanie: Zanim jednak nastąpił tragiczny dla nas wszystkich wrzesień, Gdynia odniosła jeszcze niejedyn sukces nad portami niemieckimi.

Odpowiedź: Chodzi Panu zapewne o głośną wówczas sprawę ustanowienia arbitrażu bawełnianego w Gdyni w r. 1938. Było to poważne osiągnięcie naszego portu, jeśli zważymy, że ładunki bawełny do Polski przechodziły do r. 1931 wyłącznie przez Bremę — centrum europejskiego handlu bawełną. Taką rolę dyspozycyjną co do handlu jutą odgrywały porty angielskie (Liverpool).

Co do handlu bawełną Gdynia w ciągu 4 ostatnich lat przed wybuchem wojny przejęła całkowicie funkcje Bremy w stosunku do krajowych importerów tego surowca. Jak wiadomo, polski przemysł włókienniczy był poważnym importerem i eksporterem. Co więcej, przez ustanowienie regularnych linii dowozu bawełny amerykańskiej (linia Gdynia — porty Zatoki Meksykańskiej) oraz przez zorganizowanie składowania tego surowca w porcie pozyskaliśmy odbiorców tranzytowych z Europy środkowej i krajów bałtyckich. Obok importu wystąpił wkrótce reeksport, stwarzając z Gdyni port bawełniany o znaczeniu międzynarodowym.

Uważam również za rzecz godną przypomnienia objęcie przez Gdynię roli portu rozdzielczo-bazowego. Przykładem niech będzie pozyskanie tranzytu fińskiego przez Gdynię własnymi liniami bałtyckimi.

Pytanie: Mimo wszystko jednak Gdynia nie była portem idealnym?

Odpowiedź: Z pewnością miała też i wady. Jako port uniwersalny była niejako „służącą do wszystkiego”, a więc do ładunków masowych, drobnicy, ryb a poza tym służyła za port wojenny i pasażerski. To obrazuje powikłany splot funkcji i trudności w eksploatacji portu. Dzisiaj dysponujemy długim wybrzeżem i wieloma portami. Wtedy jednak nasze możliwości były ograniczone, stąd skoncentrowanie w Gdyni wszystkich prawie zakresów usług portu równoległe z procesem jego budowy. Niektóre lokacje i przeznaczenie basenów miały charakter tymczasowy, jednakże pozostawały w użytkowaniu jeszcze do r. 1939. Dotyczy to np. portu rybackiego, umiejscowionego w najbardziej reprezentacyjnym basenie. Niedogodnym było też ulokowanie portu wojennego tuż obok handlowego.

Rozwój przemysłu portowego nie postępował w należytej proporcji do wzrostu portu i miasta. Projekty budowy kanału przemysłowego, jak się obecnie okazuje, nie miały realnych szans realizacji, ponieważ między Gdynią a projektowanym ujściem kanału na wysokości Rewy w grę wchodziła różnica poziomów, a więc wyłaniał się problem budowy kanałów śluzowych. Oddzielnym zagadnieniem jest sprawa miasta jako zaplecza portu. Wiadomo, miasto nie zostało zbudowane na miarę portu.

Pytanie: W badaniach nad rolą Gdyni w przedwojennym układzie stosunków na Bałtyku narzuca się z całą oczywistością jej znaczenie historyczne w dziele przekierowania dróg polskiego handlu zagranicznego z lądowych na morskie. Można tu mówić o przełamaniu niekorzystnego dla Polski układu komunikacyjnego, narzuconego przez Niemców. Od czasów Hanzy dopiero Gdynia sprawiła, że dążenia morskie naszego narodu poszły w słusznym kierunku.

Odpowiedź: Gdynia jest niewątpliwie progiem do historii polskiej gospodarki morskiej. Zbudowanie portu i całego aparatu techniczno-handlowego i żeglugowego przekreśliło również mylne rachuby zarówno niemieckich Gdańszczan, jak i ówczesnej polityki niemieckiej. W opracowaniu poświęconym konkurencji portów polskich i niemieckich w tym okresie słusznym wydaje się podnoszenie tych aspektów obok wywodów ściśle komercyjnych. Wspomniany dorobek Gdyni ułatwił po II wojnie światowej wejście Polski do rzędu państw morskich. Wyrazem tego jest szybka odbudowa portów Gdyni, Gdańska i Szczecina, rozkwit żeglugi oraz utworzenie i dynamiczny rozwój polskiego przemysłu okrętowego.

Chciałbym też podkreślić duże znaczenie Państwowej Szkoły Morskiej w dziele kształcenia i wychowania świetnej kadry oficerskiej dla polskiej Marynarki Handlowej w jej 40-letniej działalności.