

BOGDAN DOPIERAŁA

## POLSKA POLITYKA MORSKA A KRAJE NADDUNAJSKIE W LATACH 1919—1932

### I. PRZYCZYNY EKSPANSJI PORTÓW POLSKICH W KIERUNKU KRAJÓW NADDUNAJSKICH

Problematyka podjęta w niniejszym artykule nie była dotąd przedmiotem badań historiografii polskiej, stąd też celem tego artykułu nie jest wyczerpujące omówienie licznych i złożonych zagadnień, związanych z polską polityką morską w odniesieniu do znacznego obszaru, jaki zajmują państwa naddunajskie, nie mówiąc już o tym, że takie potraktowanie tematu wymagałoby obszernego studium, swoimi rozmiarami znacznie przekraczającego ramy artykułu w czasopiśmie naukowym. Artykuł ten traktować więc należy jedynie jako pierwszą próbę zarysowania problematyki, wymagającej jeszcze wielu szczegółowych badań opartych na źródłach krajowych i zagranicznych.

Jeżeli pod pojęciem „polityka morska” rozumieć będziemy świadomą działalność państwa w kierunku maksymalnego wykorzystania dostępu tego państwa do morza dla obrony całości jego interesów, to stwierdzić należy, iż w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości Polska międzywojenna takiej polityki nie prowadziła. Pomimo przyjęcia przez Sejm Ustawodawczy we wrześniu 1922 r. ustawy o budowie portu w Gdyni, mimo wcześniejszych jeszcze — chociaż w ówczesnej sytuacji politycznej skazanych z góry na niepowodzenie — prób wciągnięcia portu gdańskiego w polski organizm polityczny, pomimo powstawania pierwszych polskich przedsiębiorstw związanych z pracą na morzu i pierwszych prób taryfowego uprzywilejowania portu gdańskiego przez Polskie Koleje Państwowe, brak było w Polsce kompleksowego planu wykorzystania morza w polityce gospodarczej, brak było przede wszystkim konsekwencji w realizacji powziętych już postanowień. Nie wdając się tutaj w szczegółową analizę tego problemu, pragniemy jedynie powołać się na najbardziej może dla niego znamienny dokument, mianowicie memoriał dyrektora handlowego gdańskiej Rady Portu B. Nagórskiego, który jeszcze jesienią 1924 r. stwierdzał, że ani rząd polski, ani tym bardziej polskie sfery gospodarcze nie wiążą gospodarki polskiej z jedynym większym portem polskiego obszaru celnego, mianowicie z Gdańskiem, że prowadzą nawet okresami bojkot portu gdańskiego, posługując się w związku z tym portami niemieckimi. Nagórski wskazywał, iż sytuacja ta pociąga dla Polski poważne niebezpieczeństwa gospodarcze i polityczne. Spośród nich wymieniał obniżanie rentowności polskich kolei

i podważanie równowagi polskiego bilansu płatniczego, a co za tym idzie — pogarszanie sytuacji polskiego skarbu i waluty oraz unicestwienie przez samych Polaków możliwości skoncentrowania polskiego handlu zamorskiego w Gdańsku a później i Gdyni, stworzenia własnej marynarki handlowej oraz wyeliminowania obcego pośrednictwa z polskiego handlu zamorskiego<sup>1</sup>. Rzecz jasna, gdy nie było jeszcze polskiej polityki morskiej, kraje naddunajskie nie mogły stanowić jej obiektu.

Ukształtowanie zasad tej polityki przypada dopiero na lata 1925—1926 i związane jest z obroną Polski przed niemiecką agresją gospodarczą, obejmującą nie tylko znane powszechnie posunięcia celne rozpoczynające kilkuletnią niemiecko-polską wojnę celną, ale również szereg posunięć taryfowych, których celem było zapewnienie portom Rzeszy Niemieckiej pełnej eksploatacji polskiego zaplecza i uniemożliwienie rozbudowy przez Polskę Gdańska, zbudowania Gdyni oraz stworzenia systemu śródlądowych powiązań obu portów polskich z ich zapleczem.

Dążąc do uzyskania formalnych gwarancji, które zapewniłyby hegemonię portów niemieckich, głównie zaś Szczecina i Królewca, na terenie polskiego zaplecza, rząd Rzeszy zażądał w czasie rokowań o zawarcie niemiecko-polskiego traktatu handlowego przyjęcia przez rząd polski odpowiednich zobowiązań, ujętych w ramy specjalnej umowy o tzw. „uregulowaniu konkurencji portów bałtyckich”. W propozycji swojej, sprecyzowanej ostatecznie w połowie 1925 r., niemiecka delegacja do rokowań handlowych domagała się, by rząd polski zobowiązał się do tego, że na żadnym szlaku kolejowym prowadzącym do portów polskich nie zastosuje taryfy o stawkach niższych niż stawki niemieckie, umożliwiające dowóz tych towarów z danych miejscowości do niemieckich portów bałtyckich, tj. do położonych najbliższej w stosunku do większości ówczesnych polskich województw portów w Szczecinie i Królewcu<sup>2</sup>. Poza tym Polska miała się zobowiązać, że przy tworzeniu jakichkolwiek taryf dla przywozu i wywozu, względnie dla tranzytu, zastosuje wyłącznie zasady, które nie będą prowadziły do dyskryminacji portów niemieckich. W projekcie swoim strona niemiecka była tak przewidująca, że żądała, by Polska zobowiązała się do tego, iż nie będzie próbowała obejść przyjętych przez siebie zobowiązań przez ogłoszenie korzystniejszych dla siebie taryf, prowadzących do portów śródlądowych, w których można by przeładowywać przesyłki na statki pełnomorskie. To ostatecznie zastrzeżenie odnosiło się do portu w Tczewie, w stosunku do którego polskie koła gospodarcze i rządowe rozważały wówczas plany rozbudowy i adaptacji do przyjmowania statków pełnomorskich.

Przyjęcie tego planu przez rząd polski oznaczałoby nie tylko odstąpienie

<sup>1</sup> Wojewódzkie Archiwum Państwowe (WAP) Gdańsk, Rada Portu, nr 424; memoriał B. Nagórskiego pt. *O konieczności koncentracji polskiego eksportu i importu drogą morską w Gdańsku*.

<sup>2</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 149, k. 953—955.

prawie  $\frac{4}{5}$  terytorium ówczesnego państwa polskiego dla nieograniczonej niczym penetracji portów w Szczecinie i Królewcu<sup>3</sup>, a co za tym idzie — uniemożliwiłoby rozwój portów polskiego obszaru celnego, nie mówiąc już o dalszym gospodarczym uzależnieniu Polski od Niemiec. Tego rodzaju układ byłby dla Polski nad wyraz niebezpieczny również i pod względem politycznym, gdyż dostarczyłby przekonującego argumentu niemieckiej polityce rewizjonistycznej, która mogłaby dowodzić, iż w tej sytuacji posługujące się i tak w przeważającej mierze niemieckimi portami państwo polskie nie potrzebuje wcale własnego dostępu do morza oraz własnych portów. Poglądy te wyrażali nie tylko działacze polityczni, ale również znaczna część polskich kół gospodarczych, mimo iż korzystanie z bliskich i tanich portów niemieckich przynosiło poważne oszczędności poszczególnym przedsiębiorstwom polskim, mającym swoje siedziby na terenie polskiego zaplecza portów w Szczecinie i Królewcu. Na szczególną uwagę zasługuje zwłaszcza fakt, iż w zdecydowanych słowach wzywała rząd polski do odrzucenia niemieckich propozycji największa organizacja polskiego wielkiego kapitału — Centralny Związek Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów, motywując to m. in. niebezpieczeństwem ułatwienia Rzeszy — poprzez przyjęcie niemieckich propozycji — jej rewizjonistycznej polityki w odniesieniu do Gdańska i „korytarza”<sup>4</sup>.

O tym, że tego rodzaju obawy nie były bynajmniej bezpodstawne świadczy m. in. fakt, iż właśnie w tym samym czasie niektóre angielskie koła polityczne myślały o oddaniu Niemcom Gdańska. Nieprzypadkowo mianowicie w 1925 r. ambasador brytyjski w Berlinie podkreślał w rozmowach z ówczesnym posłem czechosłowackim Kroftą — prowadzonych z okazji rokowań o czechosłowacką strefę wolnocłową w Hamburgu i Szczecinie — że bardzo interesuje go sposób uregulowania wynikających z traktatu wersalskiego uprawnień Czechosłowacji w Hamburgu i Szczecinie, gdyż ewen-

<sup>3</sup> Dowodzi tego poniższe zestawienie: Odległości niektórych miast Polski międzywojennej od Gdańska/Gdyni, Szczecina i Królewca (w km, wg A. Rudzkiego, *Zagadnienia kolejowej polityki taryfowej*. „Polska Gospodarcza” nr 28/1936).

	Gdańsk- Gdynia	Szczecin	Królewiec
Dąbrowa Górnicza	587	544	
Katowice	580	530	
Kraków	650	603	
Poznań	294	208	
Białystok	560		283
Grodno	639		330
Lwów	821		736
Wilno	796		487

<sup>4</sup> „Przegląd Gospodarczy” nr 23/1925, s. 1413, 1414, art. pt. *W sprawie uregulowania konkurencji portów bałtyckich*. Por. również art. A. R[ingmanna] pt. *Konkurencja państw bałtyckich*. „Przemysł i Handel”, nr 45/1926, s. 1368—1370.

tualne polskie uprawnienia w Gdańsku mogą być uregulowane w podobny sposób, co ułatwi likwidację kwestii „korytarza” pomorskiego<sup>5</sup>.

Jeżeli chodzi o niemieckie propozycje w sprawie uregulowania konkurencji portów bałtyckich, to rząd polski odnosił się jak najbardziej negatywnie do jakiegokolwiek ograniczenia prawa własnej dyspozycji w stosunku do portów w Gdańsku i Gdyni. Znając dobrze to stanowisko, rząd Rzeszy postanowił przyjęcie swych propozycji przez Polskę wymusić siłą. Stąd też nie czekając na wynik dyskusji nad propozycjami niemieckimi, naczelna dyrekcja *Reichsbahngesellschaft* ogłosiła w dn. 12 V 1925 r. specjalną taryfę wyjątkową na przewóz towarów z polskich stacji granicznych do portów niemieckich (tzw. *Seehafendurchfuhrtarif 5 — SD5*), która już w swym pierwszym wydaniu wprowadziła zniżki dochodzące do 60% w stosunku do taryf obowiązujących w obrocie wewnętrznym Niemiec, później zaś kilkakrotnie była dodatkowo obniżana. Zapoczątkowaną przez *Reichsbahngesellschaft* wojnę taryfową podjęły natychmiast Polskie Koleje Państwowe, w związku z czym trwała ona z niesłabnącą siłą aż po r. 1939<sup>6</sup>.

Taryfy wyjątkowe kolei polskich nie mogły jednak stanowić jedyne go środka obrony przed niemiecką agresją gospodarczą w dziedzinie gospodarki morskiej. Obrona ta wymagała opracowania i realizacji szerokiego planu rozbudowy własnej gospodarki morskiej, przede wszystkim zaś wybudowania wielkiego portu w Gdyni i utworzenia nowoczesnej drogi kolejowej, łączącej polskie wybrzeże z najbogatszym okręgiem przemysłowym Polski, tj. z Górnym Śląskiem. Obie te wielkie inwestycje postanowiono wykonać w latach 1925—1926. W okresie, gdy rząd Rzeszy usiłował w drodze umowy międzypaństwowej utrwalić hegemonię portów niemieckich w Polsce, rząd polski podpisał w lutym 1925 r. umowę z francusko-polskim konsorcjum, która przewidywała, że budowa portu w Gdyni o rocznej zdolności przeładunkowej 2,5 mln ton zostanie przyspieszona o jeden rok i będzie zakończona w r. 1929. W czasie, gdy koleje niemieckie rozpoczęły walkę taryfową z kolejami polskimi, sejm przyjął ustawę o budowie linii kolejowej Bydgoszcz—Gdynia oraz Kalety—Herby Nowe—Wieluń—Podzamcze, zaś rok później — w okresie wielkiego strajku górników angielskich, który, otwierając szereg zamorskich rynków zbytu dla polskiego węgla, stąpił równocześnie ostrze głównego uderzenia niemieckiego w polską gospodarkę, mia nowicie inicjującego wojnę celną zakazu wwozu polskiego węgla na Śląsk

<sup>5</sup> *Deutsches Zentral-Archiv Merseburg* (dalej skrót. DZAM), Rep. 120. CXIII, Fach 2, nr 21, B. 3. Notatka służbowa posła Seeligera z *Auswärtiges Amt* z rozmowy przeprowadzonej przez niego z Kroftą w dn. 29 XII 1925.

<sup>6</sup> W sprawie wojny taryfowej pomiędzy niemieckimi a polskimi kolejami. Patrz następujące artykuły B. Dopierały zamieszczone w czasopiśmie „Szczecin”: *Z dziejów powiązań portu szczecińskiego z Polską w latach 1919—1928* (nr 9—10/1961); *Z dziejów powiązań portu szczecińskiego z Polską w latach 1928—1935* (nr 11—12/1961); *Z dziejów powiązań portu szczecińskiego z Polską w latach 1934—1939* (nr 11—12/1962).

Opolski — rząd polski postanowił uczynić z Gdyni w przeciagu kilku lat wielki port o zdolności przeładunkowej 9 mln ton. Równocześnie z tym, niezależnie od antypolskiej postawy Senatu gdańskiego, potrzeby gospodarcze zmusiły rząd polski do rozpoczęcia w Gdańsku w 1926 r. szeregu inwestycji.

Podjęcie przez Polskę zakrojonych na szeroką skalę inwestycji w dziedzinie gospodarki morskiej — pomyślanych jako obrona przed niemiecką agresją gospodarczą — tworzyło nie tylko podstawy do całkowitego wyparcia portów niemieckich z terenów polskiego zaplecza, lecz musiało równocześnie prowadzić do przeniesienia walki konkurencyjnej portów niemieckich i polskich na terytorium państw trzecich. O ile bowiem przed I wojną światową Gdańsk był lokalnym drugorzędym portem niemieckim, przeładowującym rocznie nieco ponad 2 mln ton, o tyle w wyniku realizacji planów inwestycyjnych z 1926 r. już za kilka lat porty w Gdańsku i Gdyni miały osiągnąć roczną zdolność przeładunkową w wysokości 18 mln ton, zaś zdolność przewozowa samej tylko magistrali węglowej wynieść miała 12 mln ton. Według ówczesnej prognozy rozwoju polskiego handlu zagranicznego, wymiana handlowa Polski z zagranicą — za pośrednictwem drogi morskiej — miała w tym czasie wzrosnąć do 12 mln ton. Nawet więc w tym wypadku, gdyby cały obrót zagraniczny Polski szedł przez porty polskiego obszaru celnego, wykorzystalyby one tylko  $\frac{2}{3}$  swojej zdolności przewozowej. Sytuacja ta postawiłaby pod znakiem zapytania rentowność drogowych urzędzeń przeładunkowych, stąd więc tak porty polskie, jak i polskie koleje, musiały dążyć — kierując się choćby tylko wyłącznie motywami gospodarczymi — do wcielenia w życie zasady, że przez Gdańsk i Gdynię musi przechodzić nie tylko maksymalna część obrotów polskiego handlu zagranicznego, ale również jak największa ilość przewozów tranzytowych z państw sąsiadujących z Polską, w aktualnej zaś sytuacji geograficznej wchodzić w rachubę mogły przede wszystkim sąsiadujące z Polską od południa i częściowo pozbawione własnego dostępu do morza państwa naddunajskie<sup>7</sup>.

Jak wykażemy w dalszym ciągu niniejszego artykułu, początkowo inicjatywa poszerzania powiązań tranzytowych krajów naddunajskich z portami polskiego obszaru celnego wychodziła głównie ze strony tych portów, zwłaszcza zaś Delegacji Polskiej do Rady Portu w Gdańsku, w niedługim już jednak czasie problematyka ta znalazła się w centrum zainteresowania samego rządu, zwłaszcza zaś ówczesnego ministra przemysłu i handlu — E. Kwiatkowskiego. Już w grudniu 1928 r. oświadczył on iż:

<sup>7</sup> J. Butler, *W sprawie przewozów tranzytowych przez porty polskie*. „Przemysł i Handel” nr 34/1928, s. 1383.

„porty nasze nadbałtyckie mogą się stać doskonałym instrumentem handlu naszych południowych sąsiadów i Polska ich interesom chce czynić zadość”<sup>8</sup>.

We wrześniu 1930 r. Kwiatkowski udał się w towarzystwie wybitnych przedstawicieli polskiego życia gospodarczego do Pragi, gdzie zabiegał głównie o zwiększenie czeskiego tranzytu przez Gdańsk i Gdynię oraz zainteresowanie Czechosłowacji rozwojem powiązań tranzytowych południowych jej sąsiadów przez oba porty polskie<sup>9</sup>. W niespełna rok później podobną podróż odbył znany ekspert gospodarczy i były minister C. Klarner, który, podobnie jak przed rokiem Kwiatkowski, był przyjęty przez prezydenta Masaryka. Według relacji ówczesnego posła niemieckiego w Pradze, rozmowy polsko czeskie prowadzone były w duchu antyniemieckim. „Národní Listy” określały, iż były one skierowane „przeciwko niemieckiej ekspansji gospodarczej”. W rozmowach tych Polacy obiecywali Czechom szczególne przywileje przy korzystaniu z tranzytu przez porty polskie<sup>10</sup>. Pod koniec tego samego roku dyrektor Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, Teodozy Nosowicz, jako jedno z głównych zadań polskiej polityki morskiej określił rozwój powiązań tranzytowych pomiędzy krajami naddunajskimi i krajami Bliskiego Wschodu a obszarami położonymi w zasięgu oddziaływania Gdańska i Gdyni. Nosowicz uzasadniał ten program wyłącznie względami ekonomicznymi, wskazując z jednej strony na okoliczność, iż ze względu na brak ładunków kolejowych na trasie Gdynia—Katowice, każda stawka taryfowa w tej relacji okaże się korzystna dla polskich kolei i że linia Gdynia—Konstanca względnie Gałacz

„tworzą najkrótsze powiązanie Europy w kierunku południowo-wschodnim, w związku z czym nie ulega wątpliwości, że ta droga przy racjonalnym rozwiązaniu problemów techniki komunikacyjnej i taryf znacznie odgrywa z czasem pierwszorzędą rolę”<sup>11</sup>.

W rok później rząd polski przedłożył oficjalnie w Pradze zapowiedzianą zapewne już w czasie wizyt Kwiatkowskiego i Klarnera propozycję utworzenia czechosłowackiej strefy wolnocłowej w porcie gdynskim. Jakkolwiek po szczegółowym przestudiowaniu tego zagadnienia rząd czeski oświadczył, iż rezygnuje z polskiej propozycji<sup>12</sup>, to stanowisko Pragi nie zahamowało jednak inicjatyw Polski w tym kierunku, zakończonych w 1933 r. zorganizowaniem w porcie gdynskim strefy wolnocłowej, który to krok obliczony

<sup>8</sup> „Gazeta Poznańska i Pomorska” z 11 XII 1928, s. 3; streszczenie referatu E. Kwiatkowskiego.

<sup>9</sup> Por. w związku z tym artykuł wstępny półoficjalnej „Polski Gospodarczej” (nr 38/1930) pt. *Polska i Czechosłowacja*.

<sup>10</sup> DZAM, Rep. 120, CXIII, 19, nr 83, BA 2; poselstwo niemieckie w Pradze, dr Koch, 9 VI 1931 do *Ausw. Amt*.

<sup>11</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 218, k. 39.

<sup>12</sup> *Deutsches Zentral-Archiv Potsdam* (dalej skrót. DZAP), *Ausw. Amt, Schiffahrtswesen* 16, nr 68256, Bd 1, K. 45; poselstwo niemieckie w Pradze 21 X 1938 do *Ausw. Amt*.

był przede wszystkim na poszerzenie obrotów tranzytowych krajów nadunajskich<sup>13</sup>.

Sprawa pozyskania dla Gdańska i Gdyni tranzytu z krajów południowo-wschodniej Europy, a przez to odciążenia tego tranzytu od portów niemieckich, stanowiła też jedno z głównych zadań polskich placówek konsularnych w zainteresowanych krajach. Wynika to z obszernej „instrukcji dla Konsulatu RP w Hamburgu odnośnie działalności ekonomicznej”, która opracowana została w grudniu 1931 r. Instrukcja zaczyna się od stwierdzenia, że:

„obecny rozwój Gdyni i Gdańska wymaga coraz baczniejszych studiów i obserwacji Hamburga i Bremy, gdyż wyeliminowanie ich pośrednictwa w handlu zagranicznym Polski, a dalej Rumunii, Czechosłowacji i państw bałtyckich, głównie w zakresie drobnicy, zadecyduje o dalszym rozwoju Gdyni i Gdańska”.

W związku z tym instrukcja domagała się, by konsulats informował Ministerstwo Spraw Zagranicznych o zmianach wprowadzonych przez zarząd kolei niemieckich w taryfach przewozowych na szlakach prowadzących z państw Europy centralnej i wschodniej do głównych portów niemieckich „z omówieniem wpływów tych zmian na naszą politykę taryfową w kierunku morza”, o rozwoju czechosłowackiej strefy wolnocłowej w Hamburgu, o zainteresowaniu kupców niemieckich rynkami Europy centralnej i wschodniej. Instrukcja podkreślała równocześnie, iż konsulats winien

„rozвивać propagandę na rzecz Gdyni i Gdańska, jako portów dających najdogodniejsze połączenie morskie z krajami centralnej i wschodniej Europy”<sup>14</sup>.

Wynikający z dążenia do obrony interesów Polski nad morzem program zabezpieczenia Gdańska i Gdyni przed niszczeniem ze strony portów niemieckich przekształcił się więc z konieczności w program aktywnej obrony interesów naszych portów przez podjęcie próby ograniczenia wpływu portów niemieckich na terytorium państw naddunajskich. Nie znaczy to jednak wcale, iż obok tych głównych przyczyn nie działały na rzecz umocnienia powiązań komunikacyjnych Polski z jej bliższymi i dalszymi sąsiadami od południa i południowego wschodu również i inne momenty, mające charakter gospodarczy i polityczny.

W pierwszym rządzie należały do nich próby znalezienia zastępczych rynków w miejsce rynku niemieckiego, który Polska częściowo utraciła w wyniku wojny celnej z Niemcami, w drugim pewne koncepcje polityczne, związane z ogólnymi kierunkami polskiej polityki zagranicznej. Jest rzeczą charakterystyczną, że próby te nie uszły uwagi niemieckiej dyplomacji. Tak np. we wrześniu 1929 r. poselstwo niemieckie w Warszawie informowało Aus-

<sup>13</sup> R. Piłsudski, *Wolny port w Gdyni*. „Przemysł i Handel” nr 33/1933, s. 1021, 1022.

<sup>14</sup> Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie (dalej skrót: AMSZ), Poselstwo Berlin, wiązka 334; instrukcja MSZ dla konsulatu w Hamburgu odnośnie do działalności ekonomicznej z 21 XII 1931.

wärtiges Amt o dyskutowanych w Warszawie szerokich planach rozwoju polskiego eksportu do Rumunii, krajów bałkańskich i na Bliski Wschód<sup>15</sup>. Wprawdzie w cztery lata później specjalny raport tego poselstwa, poświęcony polskiej ekspansji gospodarczej na Bałkanach stwierdzał, iż próby rozwoju polskiego eksportu w kierunku południowo-wschodnim zakończyły się zupełnym niepowodzeniem, ponieważ nawet do sprzymierzonej Rumunii wywóz Polski wynosił w r. 1930 zaledwie 2% jej ogólnego wywozu, wskazywał jednak równocześnie, iż nie można lekceważyć wojskowo-strategicznych aspektów polskiego zainteresowania krajami Europy południowo-wschodniej. Zgodnie z ówczesnymi pojęciami strategicznymi, sięgającymi doświadczeń I wojny światowej, raport podkreślał, iż poprzez umocnienie powiązań komunikacyjnych z krajami tego regionu Polska pragnie zapewnić sobie bezpieczne powiązania kolejowe z portami rumuńskimi, greckimi i jugosłowiańskimi i że, poprzez te drogi Polska otrzymywać będzie w razie wojny materiały wojenny z Francji. Raport wskazywał również, iż w końcowym protokole, przyjętym wraz z podpisaniem w dn. 23 VI 1931 r. polsko-rumuńskiego układu handlowego, znajdowało się stwierdzenie, że zarówno Polska, jak i Rumunia, uznają praktyczne znaczenie projektu budowy drogi wodnej, która miałaby połączyć Bałtyk z Morzem Czarnym poprzez Wisłę, San, Dniestr, Prut i Dunaj. Wprawdzie z powodu braku w Polsce kapitałów raport określał te plany jako „fantastyczne”, niemniej wskazywał on jednak, iż kryje się w nich poważne niebezpieczeństwo dla Niemiec, ponieważ Polska żywi w stosunku do tego regionu wielkie ambicje polityczne i „również w przyszłości Polska będzie szukała urzeczywistnienia tego celu za pomocą wszystkich środków, stojących do jej dyspozycji”<sup>16</sup>.

Również i sam *Auswärtiges Amt*, za aktywnością Polski w dziedzinie umocnienia powiązań komunikacyjnych z portami leżącymi nad Morzem Czarnym, Adriatykiem i Morzem Egejskim, widział przede wszystkim cele militarne. W związku z dążeniem rządu polskiego do utworzenia bezpośrednich połączeń kolejowych między Gdynią a Salonikami, co wymagało zbudowania przez Rumunię i Jugosławię wspólnego mostu na Dunaju w okolicach Turnu Severin, *Auswärtiges Amt* wyrażał pogląd, iż w wypadku uzyskania tego połączenia kolejowego, podobnie zresztą jak w wypadku projektowanego przez Polskę bezpośredniego połączenia kolejowego na trasie Lwów—Budapeszt—Fiume, Polska dysponować będzie na wypadek wojny dwoma ważnymi drogami dowozowymi, zapewniającymi jej zapasowy dostęp (*Notausgang*) do otwartego morza. *Auswärtiges Amt* wyrażał przy tym pogląd, iż „za tymi planami stoją dążenia mocarstwowe Francji i nadmiar jej kapitałów jako siła napędowa” i podkreślał przy tym, że te

<sup>15</sup> DZAM, Rep. 120, CXIII, 19, nr 83, B. 2; poselstwo niemieckie, Warszawa, 19 IX 1929 do *Ausw. Amt*.

<sup>16</sup> DZAM, Rep. 77, Tit. 856, nr 0124e; poselstwo niemieckie, Warszawa, 24 VII 1931 do *Ausw. Amt*.



„popierane przez Francję polskie plany oderwania, ze szkodą niemieckich interesów, powiązań państw bałkańskich z krajami bałtyckimi są w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Rzeszy obserwowane z uwagą”<sup>17</sup>.

Mimo braku szerszego oświetlenia tych problemów przez polskie źródła do omawianego zagadnienia, wydaje się nie ulegać jednak wątpliwości, że tego rodzaju powiązania polityczne i militarne, nawet w wypadku ich istnienia, odgrywać mogły w polskich koncepcjach politycznych jedynie rolę drugorzędą, sprawa ta jednak podobnie zresztą jak problem inspiracji tego rodzaju dążeń Polski przez Francję, wymaga jeszcze dodatkowych badań.

Omawiając polityczne podłoże zainteresowań polskiej polityki morskiej krajami naddunajskimi musimy w celu uniknięcia pewnych nieporozumień wspomnieć również w kilku słowach o niektórych koncepcjach polskiej polityki zagranicznej z okresu po r. 1932, mimo iż artykuł niniejszy omawia powiązania portów polskich z tymi krajami tylko do r. 1932. Otóż poczynając od r. 1933 polska polityka zagraniczna uległa zasadniczej aktywizacji w stosunku do poszczególnych państw omawianego rejonu Europy. Urażony projektem paktu czterech, który ignorował mocarstwowe aspiracje ówczesnego rządu polskiego, minister Beck usiłował w 1933 r. zorganizować blok mniejszych państw z Polską na czele<sup>18</sup>. Do tej koncepcji, której celem było wytworzenie w Europie środkowej kierowanego przez Polskę bloku państw, sięgającego od Bałtyku po Morze Czarne, Adriatyk i Morze Egejskie i zdolnego przeciwstawić się zarówno Niemcom, jak i Związkowi Radzieckiemu, powrócił Beck w r. 1937, inicjując w swojej polityce okres nazywany przez niektórych historyków okresem polityki „trzeciej Europy”<sup>19</sup>. Rzecz jasna, iż w koncepcjach tych kraje naddunajskie odgrywać musiały rolę decydującą.

Niezależnie jednak od tej okoliczności stwierdzić należy, iż w omawianym wypadku nastąpiło raczej przypadkowe przecięcie się dwóch jedynie luźno ze sobą związanych linii politycznych. Jedna z nich, która wzięła początek w okresie niemieckiej próby sparaliżowania polskich dążeń do uniezależnienia się polskiej gospodarki od przymusowego pośrednictwa niemieckich portów morskich poprzez budowę wielkiego portu w Gdyni, rozbudowę Gdańska i utworzenie magistrali kolejowej, wyrażała jak najpełniej uzasadnioną pod względem gospodarczym konieczność rozszerzenia zaplecza naszych portów o kraje położone w dorzeczu Dunaju. Druga zaś linia polityczna wynikała z nieuzasadnionych rzeczywistą siłą Polski, pełnych w dodatku nierozwiązalnych sprzeczności mocarstwowych aspiracji rządu sanacyjnego. Byłoby zasadniczym błędem utożsamiać obie te linie polityczne, z których jedna w organiczny sposób umacniała siłę gospodarczą i polityczną niezależność państwa polskiego, druga zaś nie była w stanie przynieść Polsce żadnych rzeczywi-

<sup>17</sup> DZAM, Rep. 120, CXIII, 6b, nr 11; *Ausw. Amt* 27 VI 1931 do *Preuss. Minister. für Handel und Gewerbe*.

<sup>18</sup> H. Batowski, *Kryzys dyplomatyczny w Europie*. Warszawa 1962, s. 60

<sup>19</sup> Por. H. Roos, *Polen und Europa*. Tübingen 1957, s. 273 i n.

stych korzyści. Projekty „trzeciej Europy” wpływały co prawda w sposób dodatni na nasilenie ekspansji portów polskiego obszaru celnego w Europie południowo-wschodniej, nie one jednak były przyczyną sprawczą tej ekspansji. Z tego też powodu w naszych rozważaniach traktujemy je jedynie w sposób marginesowy, skupiając uwagę przede wszystkim na rozwoju tych powiązań między Polską a krajami naddunajskimi, które wynikały z interesów umocnienia pozycji Polski na morzu.

Przy omawianiu tej problematyki wyróżnić możemy trzy wyraźne okresy. Pierwszy z nich cechuje nawiązywanie przez porty polskie coraz liczniejszych kontaktów z krajami tego regionu aż do kończącego ten okres założenia w Pradze w 1932 r. specjalnego przedstawicielstwa polskich portów i kolei. Okres drugi znamionuje systematyczny wzrost penetracji polskich portów i kolei na terenie całego obszaru naddunajskiego, przejawiający się w zakładaniu nowych przedstawicielstw w kolejnych państwach naddunajskich, wzrost ich tranzytu przez porty polskiego obszaru celnego oraz podejmowanie przez te porty szeregu akcji, skierowanych nie tylko przeciw portom niemieckim, lecz również i portom adriatyckim. Okres ten zostaje nagle przerywany przez ugodę monachijską i rozbiór Czechosłowacji. Przez kilka następujących miesięcy, aż do wybuchu II wojny światowej, trwa nadal nad Dunajem zacięta walka pomiędzy portami niemieckimi i polskimi. W walce tej porty niemieckie dyskontują jednak owoce politycznej ofensywy Niemiec w południowo-wschodniej Europie, która w przededniu wybuchu wojny znalazła się — poza Jugosławią i Grecją — w orbicie politycznych wpływów III Rzeszy. Ten podział chronologiczny tworzy też ramy dla przedstawienia całości interesującego nas tutaj zagadnienia, przy czym rozważania nasze dotyczyć będą powiązań portów polskiego obszaru celnego z krajami naddunajskimi od chwili nawiązania pierwszych luźnych kontaktów do utworzenia w Pradze pierwszego w krajach naddunajskich przedstawicielstwa portów polskich i kolei.

## II. POWIĄZANIA GDAŃSKA I GDYNI Z KRAJAMI NADDUNAJSKIMI PRZED 1932 R.

W chwili, gdy porty polskiego obszaru celnego przystępowały do podjęcia pierwszych prób przyciągnięcia tranzytu z krajów naddunajskich, trwała już na ich terenie zacięta walka konkurencyjna pomiędzy portami niemieckimi a adriatyckimi, głównie zaś między Hamburgiem a Triestem. Walka ta, sięgająca jeszcze okresu sprzed I wojny światowej, uległa znacznemu zaostrzeniu po r. 1918, kiedy to rząd włoski zmuszony był szukać sposobów usunięcia trudności, które w wyniku zmiany mapy politycznej Europy południowo-wschodniej doprowadziły do upadku portu triesteńskiego. Zaostrzenie tej walki wynikało m. in. z okoliczności, iż obroty obu portów uległy poważnemu obniżeniu w porównaniu z okresem przedwojennym. Port w Trieście, który w 1913 r. przeładował 6,1 mln ton, mógł przeładować w r. 1926 zaled-

wie 4,7 mln ton. Podobnie obroty portu hamburskiego spadły w analogicznym okresie z 25,4 mln do 21,3 mln ton. Według opinii radcy handlowego ambasady polskiej w Rzymie, B. Mikulskiego, wpływy Hamburga po I wojnie światowej wypierały wpływy Triestu z szeregu państw sukcesyjnych, „sięgając daleko na wschód i południe od Wiednia, niemal do samej granicy italo-austriackiej”<sup>20</sup>. Z tym wzrostem penetracji niemieckiej na obszarach stanowiących przed wojną domenę wpływów Triestu usiłowały Włochy walczyć tak przez modernizację tego portu, jak i podjęcie walki taryfowej z niemieckimi portami i niemieckimi kolejami, przy czym najpoważniejszą bronią włoską w tej dziedzinie były liczne zniżki przewozowe na kolejach włoskich, które w ramach tzw. „taryfy adriatyckiej” miały wiązać państwa sukcesyjne z portem w Trieście<sup>21</sup>. Innym obiektem protekcjonistycznej polityki rządu włoskiego był wytrwale izolowany przez jugosłowiańską politykę tranzytową port w Fiumie (Rijeka), o którego miejsce w obsłudze tranzytu węgierskiego walczyły porty niemieckie nie tylko z portami włoskimi, lecz również z rozbudowywanym przez Jugosławię portem w Suszaku.

Na rozpoczęcie przez włoskie koleje walki taryfowej odpowiedziały koleje niemieckie wprowadzeniem w r. 1925 specjalnych taryf wyjątkowych dla tranzytu z poszczególnych państw naddunajskich, co doprowadziło natychmiast do ponownego osłabienia wpływów Triestu<sup>22</sup> i wywołało ze strony kolei włoskich dążenie do powetowania tych strat przez nowe ulgi taryfowe. Równocześnie z tym jednak Włosi zainicjowali szereg niemiecko-włoskich konferencji taryfowych, których celem miało być osiągnięcie kompromisu pomiędzy obu partnerami na zasadzie podziału spornego zaplecza na strefy wpływów obu portów. Rokowania włosko-niemieckie zakończyły się porozumieniem, podpisanym w Monachium w połowie 1928 r., które ustalało północną granicę strefy wpływów portu triesteńskiego stosunkowo dlań bardzo korzystnie, gdyż po stronie włoskiej pozostawała nawet południowo-zachodnia część Czech i cała Słowacja<sup>23</sup>.

W chwili zawarcia porozumienia pomiędzy Triestem a Hamburgiem porty polskie prowadziły już świadomą działalność w kierunku pozyskania dla swoich obrotów tranzytu z państw naddunajskich i w związku z tym bacznie śledziły stosunki obu współzawodniczących portów. Zawarcie tego porozumienia powitane zostało w Polsce z wielkim zadowoleniem, spodziewano się

<sup>20</sup> Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej skrót. AAN), Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów (dalej skrót. KERM), nr 964, k. 42, 43; raport roczny radcy handlowego ambasady polskiej w Rzymie za r. 1926.

<sup>21</sup> AAN, KERM, nr 828, k. 52—58; konsul w Pradze 25 I 1928 do sekretarza generalnego KERM w sprawie walki taryfowej portów północnoniemieckich i adriatyckich.

<sup>22</sup> H. Schrader, *Pommerns neuzeitliche Verkehrspolitik, Pommern Jahrbuch 1925—1926*, s. 35, 36.

<sup>23</sup> AAN, KERM, nr 968; sprawozdanie ekonom. konsula polskiego w Trieście za r. 1927.

bowiem, że w wyniku zawieszenia walki konkurencyjnej tak koleje niemieckie, jak i włoskie, podniosą opłaty przewozowe dla towarów tranzytowych z państw naddunajskich, w związku z czym portom polskim uda się osiągnąć poważniejsze wpływy w Europie południowo-wschodniej. Jeden z polskich komisarzy w gdańskiej Radzie Portu, dyrektor F. Hilchen, był nawet zdania, iż w rozwoju tranzytu z państw naddunajskich w kierunku na Gdańsk i Gdynię zainteresowany będzie również rząd czechosłowacki. Dowodził on mianowicie, że:

„wykorzystanie portów polskich i dla tych części Republiki Czechosłowackiej, które mają naturalne ciążenie do portów niemieckich i włoskich, będzie pewną koniecznością taktyczną, gdyż porty nasze Gdynia i Gdańsk będą do pewnego stopnia regulatorem dla polityki taryfowej niemieckiej w kierunku do portów niemieckich”.

Hilchen spodziewał się, iż w celu wywierania wpływu na korzystne dla Czechosłowacji kształtowanie się niemieckiej polityki taryfowej, koleje czechosłowackie gotowe będą ponieść „pewne ofiary taryfowe na rzecz taryfy czechosłowacko-polskiej do portów polskich nawet z całego obszaru Republiki Czechosłowackiej” i że dzięki temu wzrośnie w Gdańsku i Gdyni nie tylko tranzyt czechosłowacki, lecz również węgierski, austriacki i rumuński<sup>24</sup>.

Jak już zaznaczyliśmy, w okresie uregulowania konkurencji pomiędzy Hamburgiem a Triestem polskie próby pozyskania tranzytu z państw naddunajskich opierały się już na świadomym celu programie, opracowanym na podstawie szeregu przesłanek o charakterze gospodarczym i politycznym. Najważniejsza z przesłanek gospodarczych kryła się w okoliczności, że podjęta w wyniku doświadczeń z lat 1925 i 1926 rozbudowa portów w Gdańsku i Gdyni tworzyła dla portów polskiego obszaru celnego zdolność przeładunkową w wysokości 18 mln ton i że jednostronna struktura przeładunków w tych portach (kilkakrotne przewyższenie wysokości wywozu nad przywozem) sprawiała, iż większość wagonów towarowych, kursujących na trasie Gdynia—Śląsk, nie posiadała żadnych ładunków. Obie te okoliczności spowodowały, że w takim samym stopniu jak zarządy portów w Gdańsku i Gdyni, rozwojem tranzytu przez oba porty zainteresowane były Polskie Koleje Państwowe. U podstaw swojej polityki taryfowej przyjęły one świadomie zasady stosowane przez koleje niemieckie. Polityka ta wychodziła z kilku założeń, z których najważniejsze mówiły, że najkorzystniejszą formą uaktywnienia bilansu płatniczego jest sprzedaż usług i że jedynym celem taryf tranzytowych jest popieranie portów, żeglugi i handlu portowego oraz interesów kolei, które — uzyskując z przewozów tranzytowych nowe środki finansowe — mogą w razie potrzeby zmniejszać obciążenie krajowego życia

<sup>24</sup> F. Hilchen, *Wykorzystanie wolnoctwowej strefy w Gdyni dla ruchu tranzytowego z Czechosłowacji*. „Przemysł i Handel” nr 32/1929.

gospodarczego kosztami przewozów kolejowych<sup>25</sup>. Przyjęcie tych zasad zakładało więc, iż taryfy tranzytowe muszą być znacznie niższe od taryf wewnętrznych, zaś rozwój tranzytu przez porty polskie dowiódł pełnej ich słuszności.

Krajem, który odegrał najpoważniejszą rolę w polskiej polityce tranzytowej dwudziestolecia międzywojennego, była Czechosłowacja. Wysoko uprzemysłowiona, lecz pozbawiona własnego dostępu do morza, stanowiła ona obiekt konkurencji szeregu portów położonych nad Morzem Północnym, Bałtykiem, Adriatykiem i Morzem Czarnym. Czechosłowackie koła gospodarcze zdawały sobie zresztą z tego sprawę i prowadziły w związku z tym politykę wygrywania sprzeczności pomiędzy poszczególnymi portami ubiegającymi się o tranzyt czeski. Nie wdając się na tym miejscu w szczegółowe rozważania tych spraw, pragniemy przedstawić je jedynie w powiązaniu z całością problematyki oddziaływania portów polskich na wszystkie kraje nadunajskie<sup>26</sup>.

Aż do r. 1925 Czechosłowacja nie korzystała z dróg morskich za pośrednictwem Gdańska i Gdyni. Po raz pierwszy z inicjatywą wykorzystania Gdańska dla wyładunku sprowadzanej ze Szwecji rudy żelaznej wystąpili Czesi jesienią 1925 r. uzyskując ze strony PKP ulgowe stawki taryfy wyjątkowej na przewóz rudy do hut polskich<sup>27</sup>. W następnym roku, w wyniku rozmów przeprowadzonych w Czechosłowacji przez naczelnika wydziału ekonomicznego gdańskiej Rady Portu J. Wiczковского, koleje polskie przyznały znaczne zniżki taryfowe dla rudy żelaznej w komunikacji polsko-czechosłowackiej, stosując przy tym częściowy zwrot przewoźnego dla tych hut czechosłowackich, które w przeciągu roku przewiozły powyżej 40 tys. ton rudy<sup>28</sup>. Dalszy rozwój tranzytu rudy dla Czechosłowacji przez Gdańsk, który przekroczył w 1928 r. 150 tys. ton, zaalarmował zarówno koła gospodarcze Szczecina, który tracił na rzecz Gdańska jeden z podstawowych artykułów swoich obrotów tranzytowych, jak i pruskie Ministerstwo Handlu i Przemysłu, które w związku z tym szukało gorączkowo dróg zahamowania odpływu tych ładunków z nad ujścia Odry ku ujściu Wisły<sup>29</sup>. Tymczasem jednak tranzyt rudy dla Czechosłowacji przez Gdańsk dalej wzrastał, czemu

<sup>25</sup> Zasady te są szeroko umotywowane w pochodzącym od Ministerstwa Przemysłu i Handlu projekcie obniżenia taryf kolejowych, przesłanym 6 XII 1932 do Biura Ekonomicznego Rady Ministrów (AAN, KERM, nr 1175, k. 15 i n.).

<sup>26</sup> Problematyka walki o tranzyt czechosłowacki pomiędzy portami polskimi a jednym z ówczesnych portów niemieckich, mianowicie Szczecinem, stanowi przedmiot rozważań B. Dopierały w artykule pt. *Powiązania Szczecina z Czechosłowacją w dwudziestolecie międzywojennym* („Przegląd Zachodni” nr 2/1961).

<sup>27</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 509. Rudzki 4 XI 1925 do Wiczковского.

<sup>28</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 1539. Wiczkowski 12 V 1926 do Nagórskiego.

<sup>29</sup> DZAM, Rep. 120, CXIII, Fach 2, nr 20, B. 8; W. Kunstmann, Szczecin, 4 XII 1928 do Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie oraz DZAM, Rep. 120, CXIII, Fach 2, nr 20, B. 7; *Preuss. Ministerium für Handel und Gewerbe* 18 VI 1926 do *Reichsbahngesellschaft, Hauptverwaltung*.

sprzyjało oficjalne wprowadzenie przez PKP z dn. 1 III 1929 r. pierwszej ulgowej taryfy tranzytowej do portów polskich<sup>30</sup>. Fakt ten wywołał ponowne zaniepokojenie w Berlinie, ponieważ koleje polskie ogłosiły tę taryfę w okresie, kiedy przedstawiciele PKP i *Reichsbahngesellschaft* prowadzili rozmowy o zawarcie *gentlemen agreement*, która miała położyć kres dalszemu zaostrzeniu niemiecko-polskiej wojny gospodarczej w dziedzinie komunikacyjnej<sup>31</sup>. W 1930 r. tranzyt rudy dla Czechosłowacji przez Gdańsk, obejmujący już 361 tys. ton, po raz pierwszy przekroczył wysokość kolejowego czechosłowackiego tranzytu tego artykułu przez port szczeciński. Koleje polskie walczyły jednak nie tylko o przechwycenie tranzytu rudy. Dzięki współpracy polskiego konsulatu w Pradze z gdańską Radą Portu, już w 1927 r. oprócz 97 tys. ton rudy przewieziono z Gdańska do Czechosłowacji 15 tys. ton innych artykułów, wśród nich 7 tys. ton nawozów sztucznych, 5 tys. ton żelaza i blisko 2 tys. ton chemikalii. Bardziej jeszcze aniżeli import zróżnicowany był niewielki jeszcze wówczas, bo wynoszący zaledwie 7 tys. ton, eksport czechosłowacki przez Gdańsk<sup>32</sup>.

W najtrudniejszym spośród lat wielkiego kryzysu r. 1932 tranzyt czechosłowacki przez porty polskie spadł wprawdzie o przeszło 60% w porównaniu z rokiem poprzednim, na fakt ten wpłynęło jednak decydująco nadzwyczajne zmniejszenie się transportów rudy do 60 tys. ton. W roku tym porty polskie pozyskały jednak dla swych obrotów tranzytowych szereg wartościowych towarów drobnicowych, które w latach poprzednich kierowane były nie tylko przez Szczecin, lecz również przez Hamburg i Bremę. Między innymi przy końcu 1932 r. przeszły przez Gdynię pierwsze transporty bawełny amerykańskiej. O ile do r. 1931 zasięg polskich portów ograniczał się do wschodniej części Moraw i do Słowacji, o tyle w r. 1932 objął on terytorium całej Czechosłowacji, w tym również położonych wyjątkowo niekorzystnie w stosunku do polskiego wybrzeża północnych okręgów Czech właściwych<sup>33</sup>.

Jak już wskazywaliśmy, w 1931 r. rząd polski zaproponował oficjalnie utworzenie w Gdyni czechosłowackiej strefy wolnocłowej, propozycje te były jednak już dużo wcześniej poprzedzone szeregiem rozmów o charakterze nieoficjalnym lub półoficjalnym. Już we wrześniu 1929 r. poselstwo niemieckie w Warszawie donosiło do *Auswärtiges Amt* o tego rodzaju polskich ofertach pod adresem Czechosłowacji, przy czym — według informacji tego poselstwa — w Gdyni przebywali już podobno przedstawiciele czechosłowackich izb handlowych w celu przeprowadzenia odpowiednich rozmów z tamtejszymi władzami portowymi<sup>34</sup>. Jeszcze w tym samym roku możliwość przyznania Czechosłowacji basenu portowego w Gdyni rozważał w jednym z artyku-

<sup>30</sup> AAN, KERM, nr 1175, k. 176—181.

<sup>31</sup> DZAP, *Ausw. Amt, Eisenbahnwesen* 4, nr 63893, B. 1, k. 33—92.

<sup>32</sup> AAN, KERM, nr 829, k. 149.

<sup>33</sup> Patrz przyp. 30.

<sup>34</sup> DZAM, Rep. 120, CXIII, 6b, nr 11; poselstwo niemieckie Warszawa, 5 IX 1929 do *Ausw. Amt*.

łów wstępnych dwutygodnik „Przemysł i Handel”. Autor tego artykułu, wspomniany już dyrektor F. Hilchen, pisał przy tym, że w swojej gdyńskiej strefie wolnocłowej Czechosłowacja mogłaby sprawować nadzór celno-skarbowy, kończył go zaś znamienym zapewnieniem, wyrażonym pod adresem czechosłowackich kół gospodarczych, że „wszelkie ich życzenia będą bezwzględnie natychmiast uwzględnione”<sup>35</sup>. Rozmowy polsko-czechosłowackie musiały być zapewne bardzo daleko posunięte, skoro we wrześniu 1931 r. poseł niemiecki w Warszawie informował *Auswärtiges Amt*, że już w krótkim czasie czechosłowacka strefa wolnocłowa w Gdyni stanie się faktem dokonany<sup>36</sup>. Jeśli do tego nie doszło, poważny wpływ na taki wynik rokowań polsko-czechosłowackich musiało mieć oddziaływanie na Pragę niemieckich czynników oficjalnych oraz niemieckich kół gospodarczych. Między innymi dyrektor portu szczecińskiego, R. Krohne, w porozumieniu z pruskim Ministerstwem Handlu i Przemysłu, udał się do Czechosłowacji, gdzie osobiście brał udział w zakulisowych próbach storpedowania rokowań polsko-czechosłowackich. Krohne dotarł wówczas do niektórych uczestników rozmów polsko-czeskich, których potrafił zjednać dla swoich poglądów. Argumentem, który szczególnie silnie przemawiał w Pradze na rzecz niewiązania się z Gdynią a umocnienia związków Czechosłowacji ze Szczecinem było stwierdzenie faktu, że w przeciwieństwie do Szczecina Gdynia nie leży nad żadną rzeką, która wiązałaby ją z Czechosłowacją<sup>37</sup>. Według informacji, które Krohne uzyskał w Pradze, jedną z głównych przyczyn odrzucenia przez Czechosłowację polskich propozycji była nadzieja czeskich kół gospodarczych na zbudowanie kanału Odra-Dunaj, w związku z czym w pruskim Ministerstwie Handlu i Przemysłu zapanowało w końcu grudnia 1931 r. przeświadczenie, iż „polski plan utworzenia czechosłowackiej strefy wolnocłowej w Gdyni uważać można za pogrzebany”<sup>38</sup>.

Tymczasem jednak, nie mogąc znaleźć wspólnego języka z Pragą, rząd polski postanowił sprawę strefy wolnocłowej w Gdyni załatwić w inny sposób. Według oświadczenia dyrektora departamentu morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, T. Nosowicza, rząd polski przystąpił do prac wstępnych w celu zorganizowania w porcie gdyńskim strefy wolnocłowej już nie wyłącznie czechosłowackiej, lecz dostępnej dla wszystkich państw. Nosowicz zapowiadał przy tym, że w strefie tej obowiązywać będą przepisy „możliwie liberalne”, nie wzorowane bynajmniej na przepisach istniejących już w zagranicznych portach stref wolnocłowych, „które są często przestarzałe i hamują komunikację”<sup>39</sup>. W ten sposób, mimo negatywnego stano-

<sup>35</sup> Hilchen, *op. cit.* (por. przyp. 24).

<sup>36</sup> DZAM, Rep. 120, CXIII, 6b, nr 11; poselstwo niemieckie, Warszawa, 23 IX 1931 do *Ausw. Amt*.

<sup>37</sup> DZAM, Rep. 120, CXIII, 6b, nr 11, Krohne 17 X 1931 do *Preuss. Min. für Handel und Gewerbe*.

<sup>38</sup> Sygn. jw.; notatka służbowa v. Schultzego z rozmowy z dyrektorem portu szczecińskiego, R. Krohne, z dn. 23 XII 1931.

<sup>39</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 218, k. 43.

wiska Pragi, sprawa korzystania przez Czechosłowację ze strefy wolnocłowej w Gdyni pozostawała nadal otwarta, przy czym na równi z tym państwem port gdyński zmierzał objąć swymi wpływami pozostałe kraje naddunajskie.

Wśród tych krajów na pierwszym miejscu wymienić trzeba Rumunię. Jak wynika z raportów polskiego konsulatu w Bukareszcie, aż do r. 1927 nie można było mówić o poważniejszych staraniach ze strony Polski o rozwój powiązań tranzytowych między Rumunią a portami polskiego obszaru celnego<sup>40</sup>, jednak już od tego roku tranzyt rumuński przez porty polskie bezustannie wzrasta, osiągając w 1931 r. 56 tys. ton<sup>41</sup>. Charakterystyczny jest przy tym aktywny charakter polskich prób uzyskania tranzytu rumuńskiego, jak o tym świadczą choćby następujące okoliczności. W połowie r. 1930 konsul polski w Szczecinie otrzymał polecenie scharakteryzowania rumuńskich obrotów tranzytowych w porcie szczecińskim. Polecenie to było uzasadnione uwagą, iż:

„w związku z toczącymi się obecnie rokowaniami o nowy traktat handlowy polsko-rumuński czynione są zabiegi o ściągnięcie na Gdynię transportów tranzytowych rumuńskich”<sup>42</sup>.

Jeszcze bardziej charakterystyczna dla aktywnego stosunku władz polskich do sprawy tranzytu rumuńskiego była działalność Polskich Kolei Państwowych w celu wynagrodzenia strat, jakie koleje te poniosły w związku ze spadkiem tranzytu rumuńskiego przez porty polskie z 56 tys. ton w r. 1931 do 35 tys. ton w r. 1932. Ministerstwo Komunikacji poddało wówczas szczegółowej analizie statystykę rumuńskich przewozów tranzytowych, po czym obniżyło stawki przewozowe na makuchy, melasę, zboże, rośliny strączkowe oraz drzewo, tj. te artykuły, których tranzyt przez porty polskie uległ znacznej obniżce<sup>43</sup>. W wyniku tych posunięć straty te w szybkim czasie zostały powetowane.

Jeśli chodzi o polsko-rumuńskie powiązania tranzytowe, strona polska proponowała zresztą wówczas powiązania dwustronne, pragnąc wykorzystać dogodność stosunkowo niewielkich odległości dzielących Małopolskę od portów rumuńskich w połączeniach z krajami południowo-wschodniej Eu-

<sup>40</sup> AAN, KERM, nr 928, sprawozd. gosp. konsula polskiego w Bukareszcie F. Chociszewskiego za r. 1927.

<sup>41</sup> Ogólne obroty tranzytowe pomiędzy Rumunią a portami polskiego obszaru celnego wynosiły w tonach:

1926	—	14 013
1927	—	29 271
1928	—	31 466
1929	—	27 258
1930	—	56 009
1931	—	55 636
1932	—	34 602 (AAN, KERM, nr 1175, k. 179—181).

<sup>42</sup> AMSZ, Konsulat Szczecin, wiązka 3, teczka *Informacje...*, k. 131.

<sup>43</sup> Szczegóły patrz: AAN, KERM, nr 1175, k. 179—181.



ropy oraz Bliskiego Wschodu. Półoficjalna „Polska Gospodarcza” postulowała w związku z tym przystosowanie portów rumuńskich do przyjmowania polskich towarów masowych, głównie węgla i drzewa, przede wszystkim przez rozbudowę tych portów, zwłaszcza Gałacza. Postulat ten opierała ona na twierdzeniu, że:

„przy zastosowaniu odpowiedniej polityki taryfowej pozwoliłoby to na skierowanie na ten odwieczny trakt bałtycko-czarnomorski znacznej ilości przewozów, dziś przewożonych drogą na Triest a nawet na Szczecin”<sup>44</sup>.

O ile w pociągnięciach polskiej polityki komunikacyjnej, odnoszących się do Czechosłowacji i Rumunii, stwierdzić możemy bezpośrednią inicjatywę polskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu względnie Ministerstwa Komunikacji, to na terenie innych krajów naddunajskich usiłował uaktywnić tę politykę stały nacisk Delegacji Polskiej do gdańskiej Rady Portu oraz postulaty niektórych polskich kół gospodarczych. Szczególnie usilne były w tym kierunku wysiłki Rady Portu, która pragnęła oddziaływaniem portu gdańskiego objąć również Węgry, Austrię, Jugosławię, Bułgarię a nawet Grecję. Oto tylko kilka charakterystycznych szczegółów dotyczących działalności Rady Portu na tym polu.

Już w sierpniu 1928 r. Komisja Kolejowa Rady Portu zwróciła się do polskiego Ministerstwa Komunikacji z propozycją takich zmian w polsko-czechosłowackiej taryfie portowej, które umożliwiłyby odciążenie części tranzytu austriackiego od portów niemieckich, zwłaszcza zaś od Szczecina. Komisja motywowała swój dezyderat okolicznością, że — jak wykazały jej obliczenia — koszty przewozu przez Szczecin są dla towarów austriackich bardziej korzystne niż przewozów przez Gdańsk<sup>45</sup>.

Dążąc do usprawnienia powiązań towarowych z krajami naddunajskimi, ta sama Komisja Kolejowa domagała się w kwietniu 1929 r. wprowadzenia przez PKP dalekobieżnych pociągów towarowych pomiędzy Gdańskiem a 42 największymi stacjami czechosłowackimi, 2 austriackimi, 4 węgierskimi i 9 rumuńskimi. Komisja dowodziła, iż pociągi te są potrzebne do walki na terenie tych państw z konkurencją portów niemieckich oraz Triestu<sup>46</sup>. W tymże roku, po uzyskaniu pospiesznego pociągu towarowego do Wiednia oraz wagonu bezpośredniego w relacji Gdynia-Konstanca, Rada Portu zażądała wagonu sypialnego do Pragi oraz wagonu bezpośredniej komunikacji do Wiednia<sup>47</sup>.

<sup>44</sup> J. G[ieystztor], *Problemy bałtycko-czarnomorskie*. „Polska Gospodarcza” nr 45/1932, s. 1327, 1328.

<sup>45</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 379; Komisja Kolejowa Rady Portu 3 VIII 1928 do Ministerstwa Komunikacji.

<sup>46</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 374; Kom. Kolej. RP. IV 1929 do Ministerstwa Komunikacji.

<sup>47</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 374: a) DOKP Gdańsk, 19 I 1929 do Rady Portu, b) DOKP Gdańsk, 12 XI 1929 do Rady Portu oraz WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 375; Rada Portu 29 X 1929 do DOKP w Gdańsku.

W związku ze zwołaniem do Bratysławy na grudzień 1929 r. polsko-czechosłowackiej konferencji w sprawie wzmoczenia ruchu pomiędzy czechosłowackimi portami rzecznyymi a PKP, Komisja Kolejowa Rady Portu zażądała od Ministerstwa Komunikacji wprowadzenia wyjątkowo atrakcyjnych taryf, których zadaniem miało być pozyskanie dla Gdańska obrotów tranzytowych pomiędzy państwami skandynawskimi i bałtyckimi a państwami naddunajskimi, zwłaszcza Węgry i Jugosławią. W szczególności Rada Portu domagała się wprowadzenia bezpośredniej taryfy rzeczno-kolejowej między Gdańskiem a 11 węgierskimi, 11 jugosłowiańskimi, 5 bułgarskimi i 10 rumuńskimi portami naddunajskimi<sup>48</sup>.

Korzystając z pobytu w Gdańsku, przy końcu 1930 r., dwóch jugosłowiańskich ekspertów od spraw handlu zagranicznego, jeden z najbardziej ruchliwych i przedsiębiorczych urzędników Rady Portu, radca B. Zipper, proponował im wykorzystanie portu gdańskiego dla wywozu jugosłowiańskiej pszenicy i kukurydzy do Danii i Wielkiej Brytanii. Wskazując, że z powodu braku w Jugosławii dostatecznie rozbudowanej sieci kolejowej wywóz tych towarów do Danii i Wielkiej Brytanii odbywa się przeważnie przez Braile lub przez Saloniki, Zipper dowodził, że daleko korzystniejsze byłoby dla Jugosławii połączenie przez Bratysławę i Gdańsk<sup>49</sup>.

Gdy w lipcu 1931 r. weszła w życie kolejowo-wodna taryfa pomiędzy Gdańskiem a krajami naddunajskimi z przeładunkiem w Bratysławie i Komarnie, Zipper zwrócił się do dyrekcji Rady Portu z propozycją przeprowadzenia trzytygodniowej podróży propagandowej, której trasa prowadziłaby przez Czechosłowację, Węgry, Rumunię i Jugosławię. Zipper dowodził, że w trakcie tej podróży mógłby zapoznać sfery gospodarcze wymienionych krajów z korzyściami, jakie przynieść by im mogło wykorzystanie nieznanego tam zupełnie, zaś na podstawie obowiązujących przepisów i stawek taryfowych tak dla nich korzystnego portu gdańskiego. Zipper mógł zresztą powołać się na pozytywne wyniki przedsięwziętej wcześniej przez siebie podróży propagandowej do Słowacji<sup>50</sup>.

W połowie 1931 r. Rada Portu mogła stwierdzić na jednym ze swych posiedzeń, że znaczna część jej postulatów w dziedzinie powiązań Gdańska z krajami naddunajskimi została już zrealizowana, zwłaszcza po wprowadzeniu w życie wspomnianej już taryfy pomiędzy Gdańskiem a Bratysławą i Komarnem oraz uchwalonej nieco później polsko-czechosłowackiej taryfy związkowej i polsko-rumuńskiej taryfy portowej. W protokole ze wzmiankowanego posiedzenia czytamy nawet, że „przy pracach nad tymi taryfami Dyrekcja Handlowa Rady Portu działała inicjująco i doradczą”<sup>51</sup>, Nie oznacza to jednak wcale, iż Rada Portu osłabiła wysiłki w przygotowaniach do

<sup>48</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 379; Rada Portu 21 XII 1929 do Ministerstwa Komunikacji.

<sup>49</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 151, k. 54, 55.

<sup>50</sup> Sygn. jw., k. 69—73.

<sup>51</sup> Sygn. jw., k. 67.

poszerzenia ram swojej działalności na terenie południowo-wschodniej Europy, w następnym bowiem roku wzięła ona podobnie udział „inicjujący i doradczy” w przygotowaniach do opracowania polsko-bułgarskiej taryfy zwiazkowej, która miała ułatwić tranzyt bułgarski przez Gdańsk<sup>52</sup>.

Na marginesie dotychczasowych naszych stwierdzeń poczynić możemy kilku uwag odnoszących się do stosunków pomiędzy Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem. Jak wiadomo, w omawianym okresie stosunki polsko-gdańskie znajdowały się w stanie silnego naprężenia, o czym świadczyć może chociażby fakt, iż 9 V 1930 r. Senat Wolnego Miasta zwrócił się do Ligi Narodów — za pośrednictwem jej Wysokiego Komisarza w Gdańsku — o uzyskanie decyzji, która zobowiązałaby rząd polski do „pełnego wykorzystania” portu gdańskiego<sup>53</sup>. Chociaż w okresie budowy Gdyni musiały następować przykre dla Gdańska zmiany w rozwoju polskiego handlu zagranicznego drogą morską, jednak w świetle przyznanych Gdańskowi przez rząd polski przywilejów w walce o pozyskanie tranzytu naddunajskiego to rzekome zaniedbanie Gdańska przez Polskę wydać się musi bardzo problematyczne. Pomimo to jednak, mimo faktu, iż o tej protekcyjnej dla Gdańska postawie rządu polskiego wiedziała dobrze Gdańska Delegacja do Rady Portu, stosunek Senatu Wolnego Miasta do polskiej polityki morskiej cechowały wrogości i brak zaufania. Kiedy wiosną 1929 r. Polska Delegacja do Rady Portu rzuciła myśl, by na wzór istniejącego już w Warszawie przedstawicielstwa portu gdańskiego zorganizować podobne przedstawicielstwo w Pradze, jeden z gdańskich komisarzy Rady Portu, miejscowy armator E. Bosselmann, zwrócił się do prezydenta Senatu, dra Sahma, z sugestią wyprzedzenia Polaków i utworzenia w Pradze „czysto gdańskiego przedstawicielstwa”. Bosselmann dowodził przy tym, iż:

„w wyniku poczynionych doświadczeń istnieje obawa, że gdyby to przedstawicielstwo zostało zorganizowane przez Radę Portu, reprezentowałoby ono jednostronnie polskie interesy, a Gdańsk musiałby jeszcze płacić pieniądze na utrzymanie tego przedstawicielstwa”<sup>54</sup>.

W związku z tymi sugestiami już w lipcu 1929 r. rozpoczęło w Pradze działalność tzw. Biuro Gospodarcze Gdańskiej Izby Przemysłowo-Handlowej<sup>55</sup>, przy czym na szczególną uwagę zasługuje okoliczność, że przy obsadzeniu stanowiska kierownika tej placówki większą uwagę zwracano na znajomość ze strony kandydatów stosunków panujących w porcie gdyńskim aniżeli w gospodarce czechosłowackiej<sup>56</sup>. Tego rodzaju politykę prowadził

<sup>52</sup> Sygn. jw., k. 97.

<sup>53</sup> AAN, KERM, nr 1195, k. 48—54.

<sup>54</sup> WAP Gdańsk, Senat Wolnego Miasta, nr 2611; notatka prezydenta Senatu Wolnego Miasta dra Sahma z rozmowy z Bosselmannem, przeprowadzonej 27 III 1929.

<sup>55</sup> „Danziger Wirtschafts-Zeitung” nr 36 z 6 IX 1929.

<sup>56</sup> WAP Gdańsk, Senat Wolnego Miasta, nr 2611; Izba Handlowa Gdańsk, 15 X 1930 do Senatu Wolnego Miasta.

Senat Wolnego Miasta w sytuacji, gdy rząd niemiecki — po kilkumiesięcznej dyskusji międzyresortowej nad postulatami portu szczecińskiego, domagającymi się energiczniejszej walki niemieckich kolei tak przeciw Gdyni, jak i przeciw Gdańskowi — polecił naczelnej dyrekcji *Reichsbahngesellschaft*, by w swej dalszej działalności nie brała pod uwagę interesów Gdańska<sup>57</sup>.

Trzeba w ogóle stwierdzić, że niemieckie koła rządowe poświęcały wiele uwagi wszystkim przedsięwzięciom ze strony Polski, które służyć miały realizacji założeń polskiej polityki morskiej w odniesieniu do krajów naddunajskich, przy czym głównym ich informatorem były niemieckie placówki dyplomatyczne i konsularne w zainteresowanych krajach, koła gospodarcze związane z głównymi portami Rzeszy oraz pruskie Ministerstwo Handlu i Przemysłu. Skala tych zainteresowań była bardzo szeroka. Niemieckie poselstwo w Sztokholmie donosiło np. w sierpniu 1929 r., iż ówczesny szwedzki minister handlu, Lundvik, zdaje się być zainteresowany wykorzystaniem Gdyni dla transportu szwedzkiej rudy do Czechosłowacji<sup>58</sup>. Niemiecki konsul generalny w Gdańsku pisał w rok później, iż Polacy planują uruchomienie promu kolejowego na linii Gdynia—Göteborg i bez względu na rentowność otworzą następnie linię kolejową Warszawa—Gdynia—Sztokholm, która ma w znacznym stopniu odciągnąć od kolei niemieckich podróźnych z Rumunii, Czechosłowacji i Węgier<sup>59</sup>. Szczególnie wiele uwagi poświęcał powiązaniom portów polskich z krajami południowo-wschodniej Europy ukazujący się co kilka miesięcy specjalny poufny biuletyn pruskiego Ministerstwa Handlu i Przemysłu pt. „Hafen Gdingen”. W kwietniu 1930 r. donosił on np., że chociaż straty kolei polskich, związane z udzielaniem wysokich zniżek w ramach taryf dowozowych do portów polskich, wyniosły w r. 1928—29 ok. 40 mln zł i że w r. 1929—30 zwiększyły się one do 54 mln zł, koleje polskie wprowadzają nowe taryfy tranzytowe, aby uzyskać dla Gdańska i Gdyni dogodne połączenia z portami położonymi nad Morzem Czarnym i Śródziemnym<sup>60</sup>. W początkach 1931 r. biuletyn ten informował, że jedno ze szwedzkich towarzystw żeglugowych utworzyło regularną linię, łączącą Gdynię z portami Lewantu i że polski przemysł cukrowniczy zagwarantował jej podstawową ilość ładunków<sup>61</sup>, w sierpniu tego roku biuletyn ów stwierdzał, iż Polska prowadzi rokowania z Rumunią i amerykańskim towarzystwem żeglugowym *Scantic Line* w celu zabezpieczenia sobie maksymalnego udziału w obsłudze rumuńskich obrotów towarowych z portami Ameryki Północnej<sup>62</sup>.

W kwietniu 1930 r. do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Rzeszy zwróciła się szczecińska Izba Przemysłowo-Handlowa donosząc, iż w sierpniu

<sup>57</sup> DZAP, *Ausw. Amt, Eisenbahnwesen* 4, nr 68893, B. 1, k. 117.

<sup>58</sup> DZAP, *Ausw. Amt, Schiffahrtswesen* 16, nr 64480, B. 2, k. 167.

<sup>59</sup> DZAP, *Ausw. Amt, Schiffahrtswesen* 16, nr 66349. Häfen, B. 3, k. 74.

<sup>60</sup> Sygn. jw., k. 10.

<sup>61</sup> Sygn. jw., k. 180.

<sup>62</sup> Sygn. jw., k. 220.

1929 r. odbył się w Poznaniu międzynarodowy kongres izb handlowych, w którym wzięli udział przedstawiciele kół handlowych Czechosłowacji, Rumunii, Węgier, Jugosławii, Grecji i Turcji. Jednym z głównych celów tego kongresu było dalsze wznowienie penetracji portów polskiego obszaru celnego w tym rejonie Europy. Wskazując iż penetracja ta odbywa się głównie kosztem portu szczecińskiego, szczecińska Izba Przemysłowo-Handlowa zapowiadała zaproszenie w najbliższym czasie do Szczecina przedstawicieli czechosłowackich sfer gospodarczych<sup>63</sup>. Zapowiedziana konferencja odbyła się w Szczecinie w końcu czerwca 1930 r. Wzięli w niej udział przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji Rzeszy oraz pruskiego Ministerstwa Handlu i Przemysłu<sup>64</sup>. W wyniku nawiązanych wówczas kontaktów powstał wiosną 1931 r. przy Izbie Handlowej w Ołomuńcu specjalny komitet dla popierania rozwoju powiązań gospodarczych Czechosłowacji ze Szczecinem, opierający się zresztą głównie na przedstawicielach miejscowego niemieckiego kapitału<sup>65</sup>.

Niejako odpowiedzią na to posunięcie, odpowiedzią jednak o znacznie większych możliwościach i skali oddziaływania, było uruchomienie w Pradze z dn. 1 X 1932 r. specjalnego Przedstawicielstwa Kolei Polskich oraz Portów w Gdańsku i Gdyni. Choć — jak już wspominaliśmy — inicjatywa powołania do życia takiego przedstawicielstwa została przez stronę polską wysunięta już w 1929 r., jednak stan stosunków polsko-gdańskich umożliwił złożenie stronie gdańskiej oficjalnych propozycji dopiero w marcu 1931 r. Zaledwie jednak Polska Delegacja złożyła Gdańskiej Delegacji do Rady Portu w dn. 11 marca tego roku propozycje polskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, by w Pradze powstało przedstawicielstwo „polskich kolei, portów Gdańska i Gdyni oraz polskich i gdańskich towarzystw żeglugowych”, gdy już w pięć dni później Komisja Spraw Zagranicznych Senatu Wolnego Miasta odrzuciła polską propozycję i poleciła Gdańskiej Delegacji do Rady Portu przekazać w ostrożnej formie swoją odmowę Delegacji Polskiej<sup>66</sup>. Pomimo tego stanowiska Gdańszczan, strona polska nie szczędziła jednak wysiłków w celu pokonania oporów Senatu, w związku z czym w wyniku długotrwałych i cierpliwych rokowań zostało 23 VIII 1932 r. podpisane w Warszawie porozumienie o utworzeniu w Pradze z dn. 1 października tego roku Przedstawicielstwa Kolei Polskich oraz Portów w Gdańsku i Gdyni. Sygnatariuszami tego porozumienia byli, Ministerstwo Komunikacji

<sup>63</sup> DZAMP, Rep. 120, CXIII, Fach 2, nr 20, B. 8; szczec. Izba Przem.-Handl. 16 IV 1930 do *Ausw. Amt.*

<sup>64</sup> Bliższe szczegóły tej konferencji patrz: *Landesarchiv Greifswald*, Rep. 60, nr 2676, B. 4.

<sup>65</sup> AMSZ, Konsulat Szczecin, wiązka 11,teczka *Raporty handlowe 1931—1933*; raport z 11 IV 1931.

<sup>66</sup> WAP Gdańsk, Senat Wolnego Miasta, nr 2611; Polska Delegacja do Rady Portu 11 III 1931 do Deleg. Gdańskiej oraz uchwała Komisji Spraw Zagranicznych Senatu z 16 III 1931.

i Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie, Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku oraz eksploatujące tzw. „magistralę kolejową” Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe w Paryżu. Dyrektorem Przedstawicielstwa został wybitny polski znawca problemów taryfowych — Janusz Butler, radca ministerialny w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, który przed powołaniem na to stanowisko stał na czele działającej w ramach tego Ministerstwa Komisji Przewozów Portowych.

Porozumienie przewidywało, że choć siedzibą nowej instytucji będzie Praga, to jednak

„terenem działalności Przedstawicielstwa będzie zarówno Czechosłowacja, jak i sąsiednie państwa, wpadające w orbitę zainteresowań polskich kolei, wymienionych portów i żeglugi morskiej”.

Porozumienie to zakładało równocześnie, że

„w miarę potrzeby mogą być otwierane oddziały tegoż Przedstawicielstwa w innych ośrodkach gospodarczych za granicą”<sup>67</sup>.

Z chwilą utworzenia w Pradze omawianego przedstawicielstwa zakończył się okres szukania przez Gdańsk i Gdynię powiązań z krajami naddunajskimi, charakteryzującego się improwizacją i wynikającą z niej przypadkowością. Rozpoczął się natomiast okres planowego rozszerzania wpływu obu portów polskich obszaru celnego, które aż po rozbiór Czechosłowacji zwycięsko wychodziły z coraz to nowych zmagania z portami niemieckimi i adriatyckimi, umacniając coraz bardziej swoje wpływy w poszczególnych krajach Europy południowo-wschodniej.

<sup>67</sup> WAP Gdańsk, Rada Portu, nr 490, porozumienie z 23 VIII 1932.