



Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



Dr. Stanisław Sławski

Delegat Rządu Polskiego w Radzie Portu i Dróg
Wodnych w Gdańsku.

924

Dostęp Polski do morza α interesy Prus Wschodnich



Z przedmową
Eugeniusza Romera
Profesora Uniwersytetu we Lwowie.

GDĄSK 1925

Druklem i nakładem „Drukarni Gdańskiej” T. A. w Gdańsku
Skład główny: Księgarnia św. Wojciecha w Poznaniu.



Dr. Stanisław Sławski

Delegat Rządu Polskiego w Radzie Portu i Dróg
Wodnych w Gdańsku.

924

Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich



Z przedmową
Eugeniusza Romera
Profesora Uniwersytetu we Lwowie.

GDAŃSK 1925

Druklem i nakładem „Drukarni Gdańskiej” T. A. w Gdańsku
Skład główny: Księgarnia św. Wojciecha w Poznaniu.

Dr. Stanisław Sławski

Delegat Rządu Polskiego w Radzie Portu i Dróg Wodnych
w Gdańsku.

Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich

Z przedmową
Eugeniusza Romera
Profesora Uniwersytetu we Lwowie

851.

Gdańsk 1925

Drukiem i nakładem „Drukarni Gdańskiej” T. A. w Gdańsku
Skład główny: Księgarnia św. Wojciecha w Poznaniu.

523. (438)

Dr. Stanisław Szewski
Instytut Fizyki i Chemii, Uniwersytet Warszawski
ul. Stowarzyszenia 1, Warszawa

Dostęp Polski do morza
z interioru Pisu Wschodniego

2/8476



Przedmowa.

„Wer an der See keinen Teil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen der Welt, der ist unseres Herrgottes Stiefkind.“
Fr. v. List (1846).

„Je connais trop son importance. Elle est l'embouchure de la Vistule et le débouché de la Pologne.

Napoleon w Gdańsku o Gdańsku (8. VI. 1812).

„des weissen Adlers Kraft hat Schutz und Freiheit dir geschafft.“

Titius. carmina saec. quae in pagnyri dantiscana canebantur (Ged. 1754).

W tych trzech cytatach mieści się cała geograficzna i historyczna prawda o Gdańsku, mieści się geopolityczna filozofja problemu wzajemnych związków: Wisła—Polska—Gdańsk.

Do morza dąży każdy naród—państwo, każdy, choćby tylko cień podstaw narodowych do tego posiadał, dąży każdy, choćby za cenę potopu krwi, jak uczy przykład dążenia serbskiego.

IV

To dążenie do morza jest jednym z największych do-brodziejstw całej ludzkości. W tym dążeniu tkwi najpo-tężniejsze, jeśli nie jedyne naturalne źródło światowego oby-watela, „wszechświatowego poznania i porozumienia“ się narodów.

Łądów jest wiele, tylko morze — ocean jest jedno, które je otula i łączy. Różnorodność łądów, zapory gór i pustyń, sprzyjają rozwojowi etnicznych, narodowych i kul-turalnych różnic, a interesów sprzecznych. Każda granica łądowa, to dziedzina tarcia, którego najostrzejsze nawet formy nikną w zetknięciu z morzem — oceanem, ową wspólną całej ludzkości własnością, wspólnym, wolnym, całą ludzkość jednoczącym traktem komunikacyjnym.

Z tego dążenia tryszcze wszakże nietylko najpotężniejsze źródło międzynarodowego porozumienia, w nim tkwi także źródło międzynarodowego dobrobytu. Jak ongiś przed stu laty po długotrwałym okresie ludzkość wyniszczających wojen powstała teoria Malthusa, tak podobny pesymizm ogarnął nietylko społeczeństwa, ale wtargnął i w naukę, podnosząc ponownie a donośnie ponurą tezę braku miejsca pod słońcem.

Wierzę niezachwianie, że ta teza okaże się zmorą zro-dzoną w stanie społecznej powojennej psychopatji. Ale po-mijając ową zmorę, przed którą w tym miejscu przynajmniej tylko wiarą się zasłaniam, wyrażam też pewnik, że miejsca pod słońcem będzie więcej, bo lepiej będzie wyzyskane, im więcej narodów wolny do morza dostęp uzyska, a te narody, które go z prawa bożego i ludzkiego mają, przeszkód w wy-konywaniu tego prawa napotykać nie będą.

Mórz, szczęściem dla człowieka, jest wiele. Cóż by się na globie ziemskim działo, gdyby morza na świecie zajmowały tylko siódmą część powierzchni globu, cóżby się działo, gdyby nam bodaj świadomości zabrakło o jego bezmiernych przestworzach. Żylibyśmy w takim odosobnieniu i w takim niedorozwoju cywilizacyjnym i gospodarczo — kulturalnym, w jakim się znajdowało pogrążone w zacofaniu średniowiecze, którego największe umysły od Rogera Bacona aż do Kolumba o stosunku mórz i lądów na globie ziemskim takie głosiły błędy.

Tęsknota do morza mogła się wzbudzić dopiero ze zrozumieniem, a przynajmniej z odczuciem jego wartości, stąd w eksploatacji morza moment ewolucyjny odgrywa pierwszorzędną rolę. Wystarczy wskazać na Anglię, ile wieków jej dziejów minęło, zanim się na naród — państwo morskie wychować zdołała.

Położenie geograficzne łącznie z ewolucją dziejową rozstrzygają przeto zarówno o typie, jak o stadium eksploatacji morza. Nie tu miejsce, w tym gościnnym kąciku, udzielonym mi łaskawie przez Autora, wchodzić w szczegóły tej klasyfikacji. Wystarczy, gdy przeciwstawię oceaniczne i śródziemnomorskie położenia geograficzne. Różnice przeznaczeń stąd wynikających są oczywiste.

Bałtyk sam dla siebie, a niemniej łącznie z cieśninami i z morzem Niemieckim, jest morzem śródziemnym, nie pozbawionem mnóstwa analogji z Medyteranem klasycznym.

Polska, z punktu widzenia morskiej klasyfikacji ziem — państw — narodów, jest więc ziemią medyterańską. I oto nasuwa się pytanie niepokojące, czy stosunek: Gdańsk-

VI

Polska nie był, czy nadal nie jest i nie będzie się w przyszłości kształtował w ten sposób, jak się układały stosunki między potęgami handlowymi Medyteranu południowego, a poszczególnymi narodami i kulturami tego lądami otoczonego basenu morskiego.

Opinia Napoleona rozstrzyga wątpliwości zupełnie.

Niech więc nikt nie przywodzi odwiecznych, dziś porzebanych wspaniałości Tyru, Kartaginy, czy Miletu, potęg Genui, czy Wenecji, które takimi, jakimi ongiś były, nigdy się więcej nie staną! Te bowiem potęgi handlowo-kolonizacyjne zawdzięczały swe powstanie i rozkwit temu przedewszystkiem faktowi, że krajom medyterańskim brak tej ożywczej tkanki rzek, która w krajach nad północnymi morzami śródziemnymi rozstrzyga o fizycznym i politycznym członkowaniu lądów.

Niemal każdy punkt wybrzeża basenu południowego był zdawna łatwiej dostępny na drodze morskiej, niż lądowej. Stąd przynęta dla morskiej kolonizacji, stąd łatwość, z jaką tam powstawały handlowo-eksploatacyjne potęgi, stąd też jednak ich przejściowy i przemijający charakter.

Brak wielkich systemów rzecznych, który podniecał kolonizację morską, utrudniał proces lądowego scalania się politycznego. Rodziła się owa polityczna konsolidacja wewnątrz krajów, zdala od wybrzeży, ale gdy się raz, drugi.. wielokrotny dokonała, słaba fala ostatniej kolonizacji morskiej została albo wessaną, albo też bez śladu zmiecioną.

Tak jak rosły i rozbłysły potęgi handlowo-kolonizacyjne południowego Medyteranu, tak też ginęły niemal niespodziewanie, a często bez śladu i bezpowrotnie. Dla największych

VII

potęgę tego typu brakło węzłów, tkwiących trwale na lądzie, w jego głębi.

Odrębność znamion i genezy potęgi Gdańska bije w oczy.

Gdańsk, podobnie jak Polska bez Wisły, by nie istniał, z Polską też rósł, potężniał i upadał.

Wprawdzie i północne morza śródziemne miały w pewnym okresie niedorozwoju politycznego państw przybrzeżnych swoją *Hansa*, ale wobec zupełnie odrębnego ustroju przyrodzonego ziem przybrzeżnych, wobec potężnej roli rzek dla przyływu osadnictwa lądowego, Hansa nawet w okresie swej największej potęgi morskiej nie wzniosła się w akcji kolonizacyjnej ponad typ faktorji, a w szczególności w Gdańsku była jej rola zawsze znikomą.

Gdańsk żył tylko Polską.

W połowie XVII wieku liczył Gdańsk 77.000 mieszkańców, był największym miastem Europy środkowej, z którym tylko Augsburg mógł rywalizować. Gwałtem wtłoczony w granice Prus stracił połowę i to najlepszą połowę swych mieszkańców, po utracie ostatniej nadziei wolności i łączności z Polską (1813) liczył już tylko 16.000 mieszkańców.

Gdańsk był źródła swego szczęścia, tkwiącego w Polsce, zupełnie świadom. Kolumny cyfr studjum archiwalnego nad budżetem Gdańska (*Quellen Gesch. Westpr.* Bd. VIII. Danzig. Kafeman 1912) są wymowniejsze od najbujniejszej literatury. W wydatkach reprezentacyjnych miasta Gdańska pozycja: dwór króla polskiego, jakoteż stosunki z Warszawą i Krakowem stanowią w ciągu wieków aż do rozbiorów Polski nigdy mniej niż 50%, z reguły około 75% sum,

przeznaczonych na reprezentację. Wydatki na podtrzymanie stosunków z Hansą występują tylko wyjątkowo, ukryte przeważnie w wydatkach ogólnych, wcześniej zaś zupełnie znikają. Innych politycznych, czy choćby tylko feudalno-prawnych związków z Prusami, a nawet z cesarstwem Niemieckim, Gdańsk stale i stanowczo nie dopuszczał. Nieocenione w tej mierze wystawia świadectwo rozprawa Weickhanna „Dissertatio juris publici, qua civitatem Gedanensem neque olim in regni Germanici fuisse neque hodie in imperii Romano, — Germanici esse potestate vincitur“ (Gedani 1766), w którym omówiono i odparto wszelkie ze strony cesarstwa niemieckiego na polskość Gdańska czynione zakusy.

Gdy nareszcie kordony gwałtem rozerwały trójzwiązek Wisły z Polską i Gdańskiem, nietylko cały ów związek chorzał i charłał, ale też Gdańsk pod rządami pruskiemi nigdy się więcej nie podniósł. Nie pomógł ład ni porządek, planowa, ni celowa administracja państwa pruskiego.... Gdańskowi zabrakło wolnej Wisły i wolnej Polski.

„Waren Danzig damals, als es sich dem Koenig von Polen unterwarf, die Macht — und Hilfsmittel zuteil geworden, mit denen es sich eine so ausserordentlich glaeuzende Stellung erringen konte, so verlor die Stadt nun beim Anfall an Preussen mit einem Schlag alle jene weitgehende Selbstaendigkeit...“ (Quellen lc. p. 303).

I odbiło się to i odbijało trwale w handlu, w komunikacji, w przemyśle, w całym dobrobycie tego w okresie związku z Polską tak wszechmożnego miasta. Studjujcie budżety miasta w źródłowej niemieckiej pracy!

IX

Ale bodaj najwymowniejszym świadectwem upadku, spowodowanego upośledzeniem Gdańska w Prusach, to rozwój liczby jego mieszkańców w wieku XIX, a zwłaszcza w drugiej połowie tego wieku, w okresie największego rozkwitu gmin wielkomijskich. W roku 1910 było w Prusach 33 wielkich miast (nad 100.000). Z tej liczby zyskało w latach 1871—1910 miast 15 przyrost ponad 300%, od 100 do 300% przyrostu liczyło miast 17, jeden jedyny Gdańsk miał przyrost niżej 100%. Wobec przeciętnego przyrostu, który wyniósł 26,5%, Gdańsk wykazał pod opieką czarnego pruskiego orła niedorozwój bezprzykładny!

Polska wskrzeszona, a czarodziejska różdżka odrodzenia związków przyrodzonych działa już w Gdańsku na całej linii!

Demonstracyjnych cyfr dostarcza gdański ruch portowy. Przed wojną zajmował Gdańsk z 1,870.000 ton ruchu okrętowego 10-te miejsce w rządzie portów bałtyckich. Oto ich porządek: Kopenhaga, Sztokholm, Petersburg, Malmö, Ryga, Szczecin, Rostock, Sassnitz, Lubeka i Gdańsk. Dziś z obrotem przekraczającym 3,400.000 ton wyskoczył Gdańsk odrazu na miejsce czwarte po duńskiej stolicy i dwu głównych portach szwedzkich.

Kto ogląda Gdańsk w etapach dzisiejszego jego rozwoju, ten musi przyznać, że widzenie Bujaka nabiera kształtów, że symbioza Polski — Gdańska dokonuje cudów, przede wszystkim w Gdańsku!

Propaganda niemiecka rozdziera tymczasem przez światem szaty nad niedolą wschodnio-pruskiej kolonii. Ale moc i wola złego nie przemoże mocy, która rodzi się w stosunku, z którego płynie samo dobro!

Interes ludzkości musi się opowiedzieć za dobrem, z którym jest związanych 30 Miljonów polskich obywateli, a przeciw 2 milionom osobliwej, a w historii ludzkości nie zaszczytnie zapisanej ludności kolonjalnej.

A gdyby choć dobro polskiej i gdańskiej ludności w istocie ludności wschodnio-pruskiej przynosiło szkody?! Nic podobnego, o ile sam fakt śladów powodzenia Polaków i Polski, lub związku: Polska—Gdańsk nie staje się już przyczyną niedoli niemieckiej.

Na szczęście potężna i zręczna, a nieprzebierająca w środkach propaganda niemiecka ma największego wroga w innej właściwości tego wielkiego i osobliwego narodu. Wrogiem nieubłaganym niemieckiej propagandy jest niemiecka filozofja, która docieka wszystkiego i w tem dociekaniu jest często niedyskretna.

Dwu geografów niemieckich i to z rzędu najslawniejszych, zastanawiało się nad problemem powstania Polski. Jeden z nich, słynny antropogeograf Ratzel, odtworzył teoretycznie obraz Polski z Królestwa Kongresowego i z Galicji, na to tylko, by dać obraz państwa względnie wielkiego, ale zupełnie bezsilnego, bo odciętego od morza (*Politische Geographie*, Leipzig 1897, p. 247). Drugi, słynny regionalista Hettner był bardziej realistycznym, bardziej też logicznym. Przewidział więc sytuację polityczną, w której Austria do spółki z Rosją okazywałyby tendencję wskrzeszenia Polski w granicach, założonych przez Ratzla. W chwili wszakże, w której by taka choćby Polska powstała, dążenie jej do morza, do opanowanie nie tylko Gdańska, ale też i Prus zarówno wschodnich, jak i zachodnich, tak będzie żywiołowe,

a wzbudzi tyle sprzecznych interesów natury międzynarodowej, że zachodzi obawa rozbicia solidarności państw rozbiorowych w sprawie Polski. Hettner ostrzega więc Niemcy, by nigdy nie dopuściły do sytuacji, w której jakikolwiek sposób rozwiązania politycznego bytu Polski mógłby być przez którekolwiek z państw rozbiorowych brany pod rozwagę (Geogr. Zeitsch. 1904, p. 559).

A teraz, gdy przewidywania Hettnera się spełniły, niemiecka oficjalna propaganda głosi, że Polska nie potrzebuje dostępu do morza!

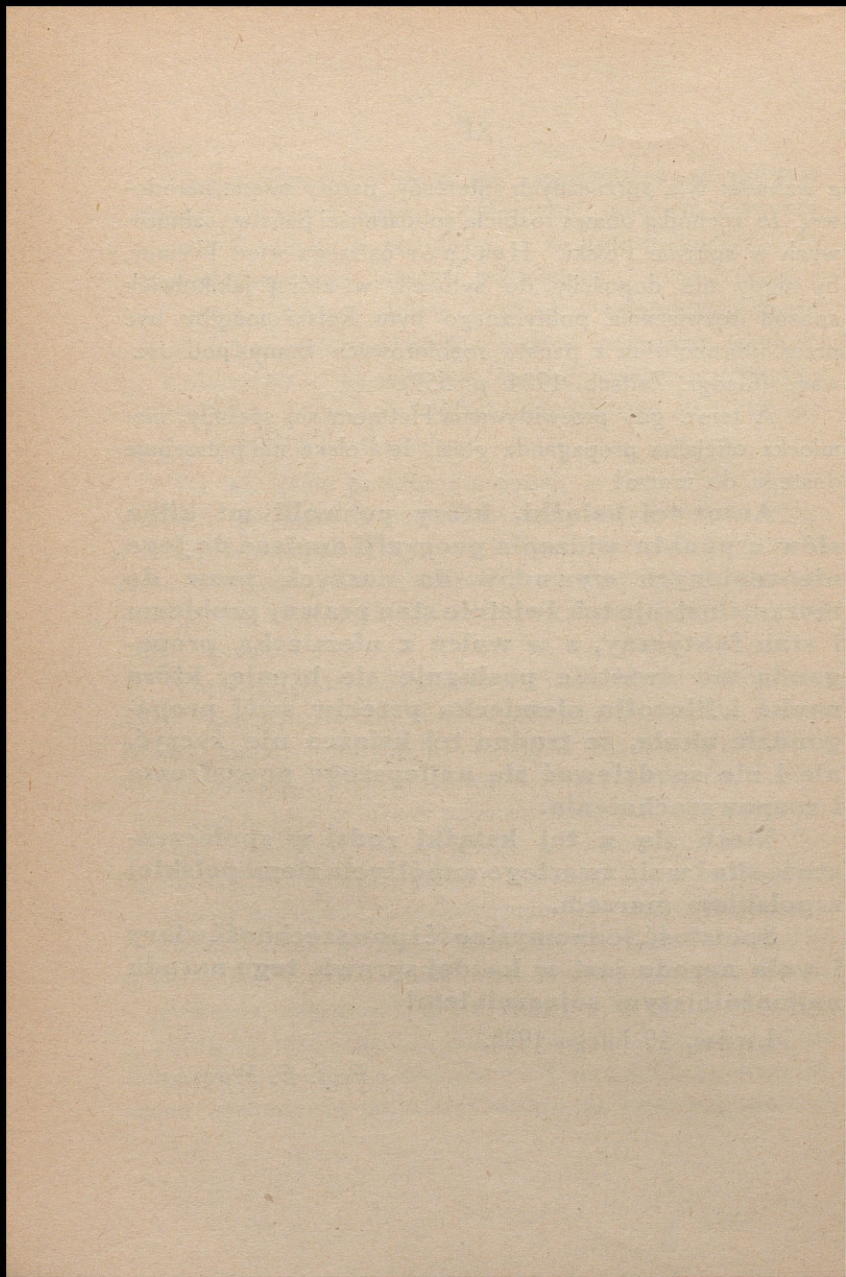
Autor tej książki, który pozwolił mi kilka słów z punktu widzenia geografji dopisać do Jego nieocenionych wywodów do naszych praw do morza, ilustruje tak świetnie stan prawny problemu i stan faktyczny, a w walce z niemiecką propagandą tak świetnie posługuje się bronią, którą nauka i filozofja niemiecka przeciw swej propagandzie ukuła, że trudno tej książce nie życzyć, ale i nie spodziewać się najlepszego powodzenia i rozpowszechnienia.

Niech się z tej książki rodzi w społeczeństwie siła i wola zwartego współzycia ziemi polskiej z polskiem morzem.

Spoistość, jednomyślność i powszechność wiary i wola narodu jest w każdej sprawie tego narodu najmożniejszym sojusznikiem!

Lwów, 19 lutego 1925.

Prof. E. Romer.



TREŚĆ.

WSTĘP.

	Str.
Traktat Wersalski i propaganda niemiecka przeciwko dostępowi Polski do morza	1

CZĘŚĆ PIERWSZA.

Dostęp Polski do morza.....	5
-----------------------------	---

ROZDZIAŁ I.

Wolne Miasto Gdańsk	6
---------------------------	---

1. Prawno-polityczne podstawy ustroju	6
2. Prawa Polski w szczególności	10
3. Rada Portu	17
4. Rozwój gospodarczy Gdańska i rozwój portu od r. 1920—1924	20

ROZDZIAŁ II.

Północna część Pomorza, jako integralna część Polski.....	30
--	----

1. Tendencyjność nazwy „korytarz“	30
2. Geopolityczne znaczenie północnej części Pomorza dla Polski.....	31
3. Pomorze pod względem historycznym i etnograficznym...	34
4. Port w Gdyni	38
5. Emigracja i reemigracja.....	42
6. Udział w morzu	45
a) Marynarka handlowa.....	45
b) Rybołówstwo morskie	46

XIV

Str.

ROZDZIAŁ III.

Analiza poszczególnych argumentów propagandy niemieckiej.....	47
1. Propozycja niemiecka z czerwca r. 1919 o użytku portów niemieckich ze strony Polski; jej odrzucenie przez Konferencję Pokojową	48
2. Państwa nie mające własnego wybrzeża z racji swego położenia geograficznego	51

ROZDZIAŁ IV.

Międzynarodowe znaczenie dostępu Polski do morza	59
--	----

CZEŚĆ DRUGA:

Geopolityczne położenie Prus Wschodnich	62
---	----

ROZDZIAŁ I.

Położenie w ogólności	62
-----------------------------	----

ROZDZIAŁ II.

Stosunek ich względem macierzy	65
1. Łączność z macierzą dzięki komunikacji morskiej	66
2. Stosunek geograficzny Prus Wschodnich do macierzy na lądzie	69
a) Granica między Prusami Wschodnimi a t. zw. „korytarzem“	69
b) Odległość Prus Wschodnich od środowisk gospodarczych Niemiec	69
c) Prusy Wschodnie jako „kolonia“	70
d) Odrębność gospodarza Prus Wschodnich w stosunku do macierzy.....	72

XV

	Str.
ROZDZIAŁ III.	
Stosunek Prus Wschodnich do krajów nadbałtyckich i Rosji	76
ROZDZIAŁ IV.	
Stosunek Prus Wschodnich do Polski ...	79
CZĘŚĆ TRZECIA.	
Wolność tranzytu między Niemcami a Prusami Wschodnimi przez Województwa Pomorskie i Poznańskie	81
ROZDZIAŁ I.	
Zasadnicza podstawa prawna	81
ROZDZIAŁ II.	
Rokowania i prowizoryczne układy 1920—1922	83
ROZDZIAŁ III.	
Treść Konwencji tranzytowej w oświetleniu memorjału Rządu Niemieckiego z r. 1921	87
1. Postanowienia Ogólne	87
2. Komunikacja Kolejowa	90
3. Transporty wojskowe	93
4. Ruch pocztowy, telefoniczny i telegraficzny	93
5. Żegluga i ruch samochodowy i motocyklów	93
ROZDZIAŁ IV.	
Wykonanie konwencji przez Polskę	94
ROZDZIAŁ V.	
Kierunek komunikacji kolejowej wschód-zachód i południe-północ. Rola Gdańska	99

ROZDZIAŁ VI.

Oficjalny głos zarządu kolei Rzeszy z
r. 1923, uznający sprawność wykonywania
Konwencji z 21 IV 1921 przez Polskie
Koleje Państwowe

101

ZAKOŃCZENIE

103

SPIS TABLIC.

- No. 1. Mapa wybrzeża polskiego i gdańskiego, od ujścia Piaśnicy (granicznie niemiecko-polska), aż do wsi Polsk (na Świeżej Mierzeji, za granicą gdańsko-niemiecką).
- No. 2. Wywóz i przywóz niektórych artykułów przez Gdańsk.
- No. 3. Procentowy udział W. M. Gdańska w handlu zagranicznym Polski (bez węgla).
- No. 4. Obciążenie podatkowe w Niemczech i w Gdańsku.
- No. 5. Wywóz z Polski przez port gdański.
- No. 6. Odsetek polaków w Województwie Pomorskim w latach 1910 i 1921.
- No. 7. Mapa polityczna Pomorza na zasadzie wyborów do Sejmu dnia 5 listopada 1922.
- No. 8. Uprzywilejowany ruch tranzytowy niemieckich pociągów przez polskie terytorjum na podstawie Konwencji z 21 kwietnia 1921 r.
- No. 9. Ruch pasażerski r. 1924 między Prusami Wschodnimi a Rzeszą, i to w kolejowym ruchu uprzywilejowanym i statkami linii „Swinemünde—Pillau“.
- No. 10. Procentowy udział statków i kolei w przewozach towarów między Prusami Wschodnimi a Rzeszą.

Wstęp.

TRAKTAT WERSALSKI I PROPAGANDA NIEMIECKA PRZECIWKO DOSTĘPOWI POLSKI DO MORZA.

Trzynasty punkt historycznej deklaracji Wilsona (mowa wygłoszona na kongresie w Waszyntonie dnia 8. I. 1918) brzmi :

„13. An independent Polish state should be erected which should include the territories inhabited by indisputable Polish populations, which should be assured a free and secure acces to the sea, and whose political and economic independance and territorial integrity should be guaranted by international covenant. . .“

Na mocy tego Polska domagała się od Konferencji Pokojowej w Paryżu włączenia miasta Gdańska, jako jedyne go portu, i ujścia Wisły do Polski. Tak zwana Komisja Cambona dwukrotnie orzekła, na podstawie przeprowadzonych na miejscu sumiennych badań, że Gdańsk powinien zostać włączony do Polski bez żadnych zastrzeżeń. Jednakże wskutek protestu Lloyd Georga, Konferencja Pokojowa przyznała Polsce nad Bałtykiem tylko skrawek brzegu morskiego, obejmującego 146 klm., — z tego 70 klm obu brzegów wąskiego półwyspu Helu, — a z miasta Gdańska i terytorjum okolicznego (około 350.000 mieszkańców i 1850 km²) obejmującego też ujście Wisły, utworzono „Wolne Miasto“ (art. 100 do 108 Traktatu Wersalskiego), oddając je pod opiekę Ligi Narodów.

Delegacja Niemiecka — mimo przyjęcia przez Niemcy dnia 11 listopada 1918 czternastu punktów Wilsona — pro-

testowała przeciwko temu projektowi zapewnienia Polsce dostępu do morza i żądała, by brzeg Morski, Gdańsk i ujście Wisły pozostawiono przy Niemczech.

Protest niemiecki został odrzucony słynnym listem Clemenceau'a, jako prezydenta Konferencji Pokojowej z dnia 16 czerwca 1919 (lettre d'envoi) i załączoną doń „Réponse des puissances alliées et associées aux remarques de la délégation allemande sur les conditions de la paix.“

Oдноśny ustęp „lettre d'envoi“ brzmi:

„La Pologne obtiendra certains droits économiques à Dantzig; la ville même a été retranchée de l'Allemagne parcequ'il n'y avait pas d'autre moyen possible de fournir ce „libre et sûr accès à la mer“ que l'Allemagne avait promis de céder. Les contrepropositions allemandes . . . refusent un sûr accès à la mer à une nation de plus de vingt millions habitants, dont les nationaux sont en majorité tout le long du chemin qui conduit à la côte, afin de maintenir les relations par terre entre la Prusse orientale et la Prusse occidentale, dont le commerce s'est toujours fait principalement par mer. Ces contrepropositions ne peuvent donc pas être admises par des Puissances alliées et associées.“

Oдноśne ustępy załączonej do „lettre d'envoi“, „reponse des puissances“ etc. brzmią:

„Section IX. Prusse orientale.

. . . . Pour la Pologne, il est essentiel d'avoir des communications immédiates et ininterrompues avec Dantzig et le reste de la côte, au moyen de lignes de chemin de fer qui soient entièrement sous le contrôle de l'Etat Polonais. Les inconvénients que peuvent présenter les nouvelles fron-

tières pour la Prusse orientale sont négligeables, quand on les compare à ceux que tout autre arrangement causerait à la Pologne. . . .“

„Section XI. Dantzig.

. . . . Les intérêts économiques de Dantzig et de la Pologne sont identiques. Dantzig, le plus grand port de la Vistule, a essentiellement besoin d'avoir les relations les plus intimes avec la Pologne. L'annexion de la Prusse occidentale, y compris Dantzig, a privé la Pologne de l'accès direct à la mer auquel elle avait droit. Les puissances alliées et associées proposent que cet accès direct lui soit rendu. Il ne suffit pas que la Pologne reçoive le droit de se servir des ports allemands; la partie de la côte, si peu étendue qu'elle soit, qui est polonaise, doit lui être rendue. La Pologne demande et demande à juste titre, que la direction et le développement du port qui est son seul débouché sur la mer soient entre ses mains et que les communications entre ce port et la Pologne ne soient soumises à aucune autorité étrangère, de telle manière qu'à ce point de vue, l'un des plus importants pour son existence nationale, la Pologne soit placée sur un pied d'égalité avec les autres États de l'Europe.“

„Partie XII. Ports, voies d'eau et voies ferrées.

. . . . De même il est à remarquer que l'Allemagne à propos de la question de Dantzig se déclare prête à accorder, en vue du libre accès à la mer de la Pologne des facilités et avantages analogues à ceux qui lui sont demandés à Hambourg et Stettin en faveur de l'État Tchéco-Slovaque, mais elle prétend en faire dans les deux cas, sans rien objecter

au fond, le sujet et l'enjeu d'une négociations particulière avec les seuls intéressés, sans aucune garantie internationale."

Polska otrzymała Traktatem Wersalskim prawie całe Północne Pomorze i $\frac{3}{5}$ Pomorza.

Traktat w art. 89 przewidział jednak, że Polska wzamian za to zapewni wolność tranzytu między Niemcami a Prusami Wschodnimi: w myśl tego przepisu i w wykonaniu art. 98 Traktatu, zawarta została w Paryżu dnia 21. kwietnia 1921 r. polsko-niemiecka konwencja. Konwencja weszła w życie dnia 1. VI. 1922 r. i zostaje wykonywana przez Polskę ku zupełnemu zadowoleniu i zaspokojeniu interesów komunikacyjnych i gospodarczych Niemiec (patrz Część Trzecią). Mimo to podnoszą się od czasu do czasu w prasie niemieckiej głosy, że Prusy Wschodnie są odcięte od macierzy, że stan ten jest nie do utrzymania, że Niemcy powinny żądać zmiany granic ustalonych w Traktacie Wersalskim, a więc przede wszystkim włączenia t. zw. „korytarza“ do Niemiec.

Wobec tego należy wykazać, jakie znaczenie ma dostęp do morza dla Polski (Część Pierwsza), jakie jest położenie Prus Wschodnich (Część Druga) i jaką komunikację mają z Niemcami (Część Trzecia).

Z góry należy z naciskiem podkreślić, że Niemcom nie chodzi tyle o cele pozytywne, t. j. odzyskanie tych 146 km polskiego brzegu morskiego, ile o negatywne, t. j. o przecięcie arterji komunikacyjnych Polski z morzem, a temsamem z zagranicą. Mówi się o „korytarzu“, rzekomej przeszkodzie komunikacyjnej, a myśli się równocześnie o aneksji Gdańska pozostającego wedle Traktatu Wersalskiego pod opieką Lig, Narodów; pragnie się powtórzyć wypadki z r. 1772 i 1793,

kiedy Prusy zabrały w pierwszym rozbiórce Pomorze, aż im Gdańsk w r. 1793 dostał się w ręce „jak dojrzały owoc“, wedle powiedzenia jednego dyplomaty pruskiego. Pragnie się zagarnąć Gdańsk, jedyny port polski, i ujście Wisły, a przez to odgrodzić Polskę od Bałtyku, dąży się do uzależnienia ekonomicznego jej od siebie. Polska nad własnym brzegiem jest panem i właścicielem, w Gdańsku ma ograniczone, co prawda, ale zawsze prawa, czy to właściciela (koleje), czy to współwłaściciela (port i drogi wodne), czy kontrolera (cło). Natomiast Niemcy głosząc zagarnięcie Pomorza i Gdańska, chciałyby nas ograniczyć do roli klientów, którym można w swych portach dyktować warunki. Plan jest prosty: zniszczyć dobrobyt Polski, zubożyć ją, a w końcu zagarnąć.

Niemcy dążąc do powyższego celu, zwalczają dwie podstawy nowego porządku w Europie, które same przyjęły w r. 1918 i 1919:

a) zwalczają 13-ty punkt Wilsona, zapewniający Polsce „wolny i bezpieczny dostęp do morza“.

b) żądają zmian terytorjalnych, ustalonych w Traktacie Wersalskim.

CZEŚĆ PIERWSZA.

Dostęp Polski do morza.

Na mocy wyżej wymienionego 13-go punktu deklaracji Wilsona, Polska miała prawo się spodziewać, że Gdańsk wraz z portem i ujściem Wisły zostanie włączony do Polski, jako jej „dostęp do morza“. Tymczasem Polska otrzymała na własność wprawdzie terytorjum nadbrzeżne (146 km brzegu), ale bez portu i bez ujścia Wisły, a odwrotnie pewne prawa w gdańskim

porcie, ale bez własnego terytorjum (patrz tablicę nr. 1.). Tem samem wbito klin w polski stan posiadania; ograniczenie praw Polski w Gdańsku — o czem poniżej — ułatwia Niemcom możność rozszerzania tego klinu i zagraża dostępowi Polski do morza.

Polskie terytorjum nadbrzeżne, czyli przez Niemców nazywany „korytarz“, będące integralną częścią Polski, wraz z „Wolnem Miastem Gdańskiem“, stanowiącym autonomiczną jednostkę pod opieką Ligi Narodów, — jednostkę złączoną ściśle z Polską pod względem gospodarczym i komunikacyjnym — stanowią więc pod względem geograficznym i terytorjalnym ów „dostęp Polski do morza“, dostęp, do którego skasowania dąży propaganda niemiecka.

Korzystając z praw swych w Gdańsku, Polska równocześnie zamierza nad swym własnym wybrzeżem zrealizować „dostęp do morza“, budując port w Gdyni, ponieważ prawa te jej nie wystarczają, jak to niżej wykażemy.

Rozpatrzmy przeto wpieryw stosunek polityczny i gospodarczy Polski do Gdańska, a potem zbadajmy problemy wybrzeża polskiego.

ROZDZIAŁ I.

Wolne Miasto Gdańsk.

1. Prawno-polityczne podstawy ustroju.

Najglówniejsze zasady, ustalone w Traktacie Wersalskim i w Konwencji Paryskiej, zawartej między Polską a Gdańskiem dnia 9. XI. 1920, są następujące:

- a) Gdańsk jest Wolnem Miastem pod opieką Ligi Narodów.

b) Gdańsk zostaje włączony w granice celne Polski. Nastąpiło to dnia 1. 1. 1922 r.

c) Polska prowadzi sprawy zagraniczne Gdańska,

d) Sieć kolejowa — i t. zw. „control“ t. j. państwowy nadzór nad nią — oddane zostają Polsce.

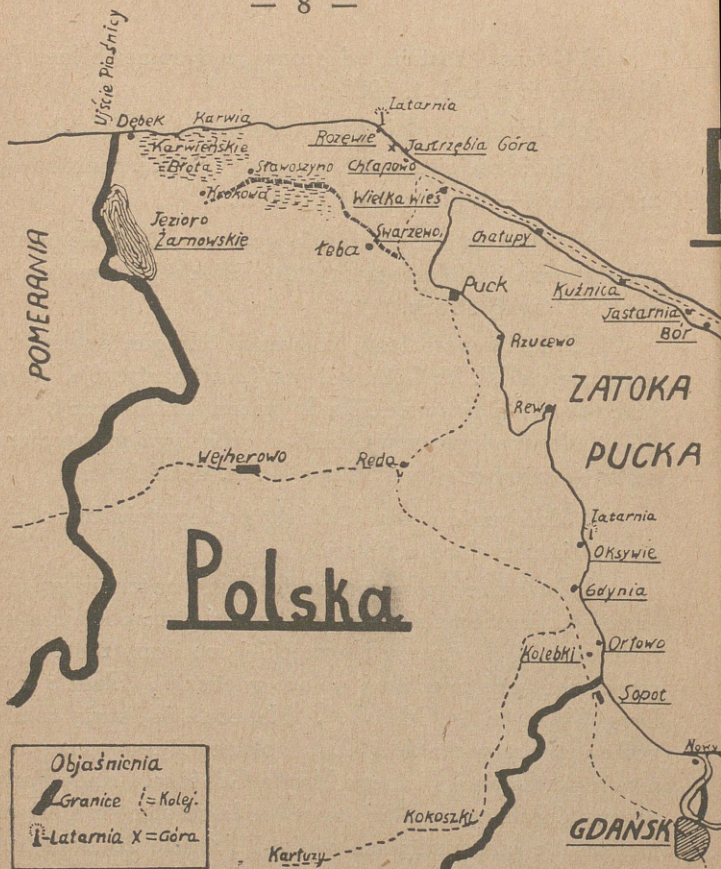
e) Polska ma prawo urządzić w porcie połączenie pocztowe, telegraficzne i telefoniczne z Polską z jednej strony, a z zamorzem z drugiej strony.

f) Prócz wspomnianej konwencji, drugim aktem konstytucyjnym dla W. M. Gdańska, jest jego konstytucja, którą wypracowano w porozumieniu z Wysokim Komisarzem Ligi Narodów, stale urzędującym w Gdańsku i rozstrzygającym w pierwszej instancji spory między Polską a W. M. Gdańskiem.

g) Mniejszość polska Gdańska podlega tej samej ochronie, co mniejszości obce w Polsce.

h) Zarząd i eksploatacja portu, Wisły na terenie gdańskim, kanałów, nieruchomości, stojących w związku z portem, a należących dawniej do Rzeszy Niemieckiej lub Prus, zostaje powierzona instytucji mieszanej polsko-gdańskiej, „Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku“. Na czele jej stoją komisarze polscy, jako reprezentanci Rządu Polskiego i komisarze gdańscy, jako reprezentanci Wolnego Miasta Gdańska. Rada Portu ma zapewnić Polsce „le libre usage et le service du port et des moyens de communication visés à l'article 20, sans aucune restriction et dans la mesure nécessaire“.

i) Projekt konstytucji, uchwalony przez konstytuante wybraną w maju 1920 r., został uzgodniony i adoptowany przez Radę Ligi Narodów, po wprowadzeniu przez nią pewnych zmian.



Objaśnienia
— Granice — Kolej.
⊥ Latarnia X Góra

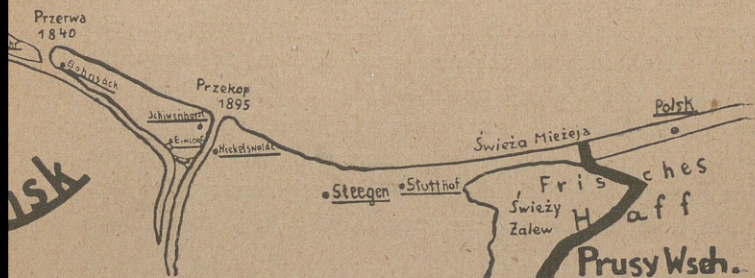
W.M. Gd

Attyk

Tablica No. 1.

Mapa wybrzeża polskiego i gdańskiego, od ujścia Piaśnicy (granica polsko-niemiecka) aż do wsi Polsk (na Świeżej Mieżeji, za granicą gdańsko-niemiecką).

Latarnia
Boru
Wędzka góra
Piaśnica góra
Latarnia



Wedle niej kierownictwo Wolnego Miasta spoczywa w ręku Senatu, będącego naczelną władzą wykonawczą. Siedmiu senatorów-decernentów zostaje wybranych na 4 lata przez Sejm, czternastu dalszych jest parlamentarnych.

Do uchwalenia ustawy potrzebna jest zgoda Senatu i Sejmu. Sejm składa się z 120 posłów.

Wolne Miasto nie powstało „ipso jure“ z chwilą ratyfikacji Traktatu Wersalskiego, tylko zostało powołane do życia dopiero na mocy dodatkowej deklaracji z dnia 27. X. 1920 r., wydanej na mocy art. 102 Traktatu przez Anglię, Francję, Włochy i Japonję: wedle niej powstało Wolne Miasto dnia 15 listopada 1920 r., równocześnie weszła w życie Konwencja polsko-gdańska, zawierająca podstawowe prawa Polski względem „dostępu do morza“ na terenie W. M. Gdańska. Jedynym powodem, że Gdańsk został oderwany od Niemiec i przeobrażony na „Wolne Miasto“ było właśnie dążenie zapewnienia Polsce „dostępu do morza.“ Udowodnione to jest autentycznie pierwotnym zamiarem włączenia Gdańska do Polski oraz wyżej przytoczoną „Réponse“ z dn. 16. VI. 1919.

2. Prawa Polski w szczególności.

Podczas gdy „dostęp Polski do morza“ na jej własnym terytorjum, t. j. na jej 146 km wybrzeża, jest pojęciem faktycznym i technicznym, mającym znaleźć swe zrealizowanie w budowie i eksploatacji portu w Gdyni, „dostęp Polski do morza przez Gdańsk“ jest odwrotnie pojęciem prawnym. Chodzi tu o cały konglomerat uprawnień, przysługujących bądź to Rzeczypospolitej Polskiej — w szczególności względem urzędzeń komunikacyjnych na jego terenie, t. j. kolei żelaz-

nych, Wisły dolnej i przedewszystkiem portu, — bądź to pojedynczym obywatelom polskim wobec Wolnego Miasta.

Urządzenia te istniały; chodziło więc o to, aby określić odpowiednio prawny stosunek Polski do nich. Dokonano tego w sposób następujący:

a) Koleje normalnotorowe w obrębie W. M. Gdańska są od 1. XII. 1921 bez wyjątku w zarządzie i eksploatacji Polskich Kolei Państwowych. Majątek ruchomy i nieruchomy, tabor, jest po większej części także własnością Polski, w mniejszej części formalną własnością Rady Portu, mającej pewne uprawnienia odnośnie t. zw. „Kolei Portowych“.

b) Port, Wisła, Drogi Wodne na terenie W. M. Gdańska są w zarządzie i eksploatacji „Rady Portu i Dróg Wodnych“, instytucji mieszanej polsko-gdańskiej, będącej emanacją Polski i Gdańska, instytucją, należącą w 50% do jednej i w 50% do drugiej strony. Szczegóły o Radzie Portu podajemy poniżej.

Zaletą ustroju kolejowego, oddanego w ręce Polski, jest to, że drobna co do długości kilometrów, ale ważna jako element „dostępu do morza“ sieć kolejowa na terenie W. M. Gdańska jest integralną częścią Polskich Kolei Państwowych, tak że towar i pasażer przyjeżdżają wprost na brzeg i z niego odjeżdżają kolejami polskimi.

Natomiast dlatego, że władza administracyjna i ustawodawcza jest w ręku Senatu i „Volkstagu“, doznała Polska pewnych ograniczeń w dziedzinie kolejowej (także i w celnej, portowej, pocztowej i międzynarodowej); obecny Senat nie chce się pogodzić z tym faktem i stąd wpływają liczne niedogodności dla zarządu kolejowego, przejawiające się w ciągłych zatargach, których załatwienie przez Wysokiego

Komisarza Ligi Narodów wymagało przewyciężenia wielkich trudności. Pewna ilość tych spraw, jak kwestjonowana przez Senat siedziba Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku, dalej prawo wydawania rozporządzeń, dotąd jeszcze nie są załatwione.

c) Realizacja praw pocztowych polskich nie jest jeszcze dokonaną: i tu było potrzeba długich rokowań i kilku decyzji Wysokiego Komisarza, nim Senat przyznał Polsce zagwarantowane jej w Traktacie i Konwencji prawa. Polska rozpoczęła w początku r. 1925 budowę Urzędu Pocztowego w porcie, na terenie wydzierzawionym jej w końcu r. 1924 przez Radę Portu.

Stwierdzić należy więc, że pod względem pocztowym Polska nie ma pełnego dostępu do morza.

d) Co do ustroju celnego, to Gdańsk na mocy Traktatu Wersalskiego włączony został od 1. 1. 1922 w granice obszaru celnego polskiego i podlega legislatywie polskich izb ustawodawczych. Jednakże egzekutywa leży w rękach gdańskiego urzędu celnego, a Senat twierdzi, że jednostka ta jest samodzielna, że urzędnicy nie podlegają przepisom polskim i że Rząd Polski nie ma wpływu na nominację. Dalej Senat pretenduje do prowadzenia samodzielnej polityki w zakresie wwozu i wywozu, twierdzi, że to nie należy do ustawodawstwa celnego. Stanowisko to przyniosło nieobliczone szkody polskiemu życiu gospodarczemu.

Przepis Traktatu, zapowiadający włączenie Gdańska w granice celne polskie, zamierzał stworzyć jedność gospodarczą Gdańska z Polską, zostawiając mu na wewnątrz autonomję administracyjną. Bez tej łączności gospodarczej port byłby

dla Polski zagranicą i nie stanowiłby dostępu do morza. Liczne trudności, w zakresie celnictwa, które wynikają z obecnego ustroju, tak jak Senat go rozumie i wykonuje, dowodzą, że i w tym punkcie „dostęp do morza“ nie jest Polsce zapewniony.

W zakresie prowadzenia spraw zagranicznych, Senat pretenduje również do tego, by Polska uznała jego prawa do ingerowania, do zawierania traktatów wyraźnie w jego imieniu i t. p. Polska i tu ma mnóstwo starć z Senatem, natrafiając krok w krok na jego opór. I w tym punkcie „dostęp do morza“ nie jest zupełnie zrealizowany i powoduje niezliczone trudności.

Tyle co do zasadniczych praw Rzeczypospolitej Polskiej jako takiej względem Gdańska.

Co do praw pojedynczych obywateli polskich, to prawa te po części są uregulowane w umowie warszawskiej z dn. 24. X. 1921, zawierającej nie mniej jak 244 artykułów: uregulowane tu jest prawo nabywania obywatelstwa gdańskiego, przekroczenia granicy, osiedlania się firm polskich w Gdańsku, prawo nabywania nieruchomości, sprawy sądownictwa. Ponadto uregulowana jest część spraw celnych, finansowych, żeglugi, wwozu i wywozu i t. d.

Zarówno w zakresie kategorii pierwszej — praw Rzeczypospolitej P. w Gdańsku, — jak i drugiej — praw obywateli polskich, — powstał cały szereg trudności, ponieważ Senat zazwyczaj inaczej, interpretuje zawarte umowy, niż Rząd Polski. Powodem głównym tej odmiennej interpretacji jest to, że Senat ignoruje, że Gdańsk został stworzony, aby dać Polsce dostęp do morza, że zatem jego polityka w zakresie admi-

nistracji i legislatywy powinna iść w tym kierunku, by zrealizować ten zasadniczy postulat, który w niczem nie narusza wewnętrznej samodzielności i niemieckiego przeważnie charakteru Wolnego Miasta. Senat stoi odwrotnie na stanowisku, że Wolne Miasto jest suwerennym państwem i jest uprawnione do prowadzenia zupełnie samodzielnej polityki, bez względu na interesy Polski i jej obywateli. Z tego stanowiska Senatu, sprzecznego z duchem Traktatu Wersalskiego, wynikają trudności natury prawnej, przedkładane wedle art. 39 Konwencji z dn. 9. XI. 20 Wysokiemu Komisarzowi, do arbitrażu. Podaje się poniżej spis decyzji Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, wydanych na podstawie art. 39 Konwencji Polsko-Gdańskiej w latach 1921, 1922, 1923 i 1924.

Rok 1921.

Polska straż transportowa w Nowym Porcie	dn. 4. II.
Sprawa Puppela (Bauernbank)	dn. 28. II.
Koleje na terenie W. Miasta: własność, nadzór itd.	dn. 15. VIII.
Wizy dla cudzoziemców na wjazd do Gdańska	dn. 30. VIII.
Kontrola i zarząd Wisły na terenie W. Miasta	dn. 1. IX.
Koleje na terenie W. M. Gdańska język, waluta opłaty tax i podatków. Wydawanie rozporządzeń. Obsadzanie wakansów i t. d.	dn. 5. IX.
Opcja obywateli gdańskich	dn. 26. XI.
Prawne stanowisko fiskusa polskiego, władz polskich, urzędów i urzędników, polskich okrętów na terenie W. M. Gdańska	dn. 6. XII.
Uprawnienie władz gdańskich do usuwania pol- skich i obcych obywateli z terenu W. M. Gdańska	dn. 16. XII.

- Prowadzenie spraw zagranicznych W. M. Gdańska dn. 17. XII.
Porozumienie w sprawach prawnych między
Gdańskiem a Niemcami dn. 18. XII.

Rok 1922.

- Składy tranzytowe dla wojennego materiału
polskiego dn. 7. IV.
Polska poczta, telegraf i telefony w porcie
gdańskim dn. 25. V.
Zaciąganie zagranicznych pożyczek przez gminy
W. M. Gdańska dn. 22. VIII.
Kompetencja reprezentacji Rzeczypospolitej Pol-
skiej w Gdańsku dn. 23. VIII.
Reprezentacja W. M. Gdańska na konferencjach
międzynarodowych dn. 24. VIII.
Dzierżawy własności Rady Portu dn. 27. X.
Traktat zawarty z Klajpedą przez Polskę w imie-
niu Gdańska dn. 3. XI.
Formy korespondencji w sprawach zagranicz-
nych W. M. Gdańska dn. 28. XI.
Języki urzędowe Rady Portu dn. 5. XII.
Urządzenie Polskiej Dyrekcji Kolei w Gdańsku,
zarządzającej linjami znajdującymi się poza
terenem W. M. Gdańska dn. 12. XII.
Żądanie Polski odszkodowania od Gdańska za
szkody wynikłe ze zwłoki w przeładunku
amunicji dn. 20. XII.
Urządzenie polskiej sortowni listów na głównym
dworcu gdańskim dn. 23. XII.



Umieszczenie polskiej firmy na głównym dworcu
gdańskim w charakterze oficjalnego biura
podróży dn. 31. XII.

Rok 1923.

Położenie finansowe Rady Portu dn. 29. IV.
Wiza dla obywateli gdańskich na wyjazd
z Polski przez inną granicę, niż polsko-
gdańską dn. 1. V.
Opodatkowanie własności nabytych przez Rząd
Polski na terenie W. M. Gdańska i używa-
nych w celach rządowych dn. 22. V.
Dyplomatyczne stanowisko polskich urzędników
rządowych dn. 23. V.
Uprawnienie Rady Portu do zaciągania pożyczek dn. 24. V.
Policja Rady Portu dn. 6. VI.
Likwidacja własności obywatela gdańskiego w
Polsce dn. 24. VI.
Bandera Rady Portu dn. 13. XII.

Rok 1924.

Wysłanie przedstawiciela W. M. Gdańska na
Międzynarodową konferencję Kolejową w
Bernie dn. 8. I.
Wydanie paszportów obywatelom gdańskim dn. 28. I.
Motława i Kaiserhafen dn. 29. I.
Urząd pocztowy w Nowym Porcie dn. 23. II.
Sprawa Damaschke dn. 23. VII.
Sprawa nazw miejscowości dn. 31. VII.
Sprawa wydałań obywateli gdańskich z Polski dn. 1. VIII.

Przystąpienie Gdańska do Konwencji Kolejowej Wrocławskiej	dn. 18. X.
Wybudowanie promu na Holmie	dn. 5. XI.
Wprowadzenie ceł wywozowych	dn. 6. XI.
Ratyfikacja umów polsko-gdańskich	dn. 7. XI.
Przydział gdańszczan do konsulatów polskich	dn. 8. XI.
Podział taboru Wisły	dn. 9. XI.
Policja Rady Portu	dn. 10. XI.
Pocztowa konferencja w Stockholmie	dn. 10. XI.
Likwidacja korporacji prawa publicznego „Die Danzig“	dn. 15. XI.

Spis ten nie daje zupełnego wyobrażenia o trudnościach, które stale ma do zwalczania Rząd Polski w jedynym porcie, w którym ma zagwarantowany „dostęp do morza“!

Jeżeli w praktyce dostęp ten jest tak utrudniony, że przełamanie tych trudności następuje zazwyczaj dopiero przez decyzję Wysokiego Komisarza, to można sobie wyobrazić, jakby wyglądał „dostęp do morza“ dla Polski w portach niemieckich! Jeżeli już mały, a stojący pod opieką Ligi Narodów Gdańsk sprzeciwia się realizacji praw Polski, to tem więcej potężne Niemcy nie pozwoliłyby na to: Gdańsk wprawdzie chciałby być „dostępem do morza“ Polski, ale tak, jak on to rozumie: chce żeby Polska była u niego klientem, posługiwała się jego organizację kupiecką, jednym słowem była od niego zależną.

3. Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Traktat Wersalski zapewnił Polsce w art. 104 Nr. 2 „le libre usage et le service des voies d'eaux, docs, bassins, quais et autres ouvrages sur le territoire de la Ville

Libre, nécessaires aux importations et exportations de la Pologne“, co w związku z „lettre d'envoi“ z dn. 16. VI, 1919 mogło tylko oznaczać, że Polska miała otrzymać wyłączny zarząd portu. Tymczasem Konwencja Paryska z dn. 9. XI. 1920, zawarta między Polską a Gdańskiem za pośrednictwem Wielkich Mocarstw, odebrała nie tylko Polsce ten wyłączny zarząd portu, ale odebrała jej ponadto zarząd Wisły na terytorjum Gdańska, co zapewnił jej art. 104 Nr. 3 Traktatu. Port, Wisła, oraz Drogi Wodne na obszarze W. M. Gdańska poruczone zostały mieszanej instytucji polsko-gdańskiej pod nazwą „Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku“, która ponadto stała się właścicielką portu, oraz jego terenów i urządzeń.

Dostęp Polski do morza, zrazu pomyślany przez odstąpienie jej Gdańska, później przez poruczenie zarządu portu i Wisły na obszarze mającego być utworzonym Wolnym Mieście — w trzecim etapie został zredukowany do współwłasności i współzarządu Polski w wysokości 50%, podczas gdy drugie 50% współwłasności i współzarządu otrzymało W. M. Gdańsk.

Na czele instytucji tej, będącej emanacją Polski i Gdańska stoją delegaci Rządu Polskiego i Wolnego Miasta. W razie niezgody decyduje prezydent, desygnowany przez Ligę Narodów, narodowości szwajcarskiej (art. 19 Konwencji).

Rada Portu, jako instytucja, jest niezależna od Polski i Gdańska, ponieważ jest z nich wyodrębniona. Rząd Polski i Senat mają swój wpływ na nią wyłącznie przez swe delegacje.

W świetle tej, stworzonej przez Konwencją Paryską sytuacji prawnej, prawa Polski w porcie gdańskim są dwojakie :

a) Polska jest klientem portu i jako taka ma zapewnione prawa dla importu i eksportu polskiego i żeglugi polskiej (art. 26 i 28 Konwencji paryskiej z dnia 9. XI. 1920.)

Art. 26 Konwencji brzmi:

„Rada będzie miała obowiązek zabezpieczyć Polsce swobodną używalność portu i środków komunikacyjnych, o których mowa w art. 20, bez żadnego ograniczenia i w mierze potrzebnej dla zabezpieczenia ruchu wwozowego i wywozowego do Polski i z Polski. Rada będzie miała obowiązek powziąć wszelkie środki potrzebne, aby zabezpieczyć rozwój i ulepszenie portu i dróg komunikacyjnych w celu zadośćuczynienia wszystkim potrzebom tego ruchu.“

Art. 28 brzmi:

„W każdym razie i we wszystkich okolicznościach Polska będzie miała prawo importować i eksportować przez Gdańsk towary wszelkiego rodzaju, niezabronione przez ustawy polskie.“

Na mocy art. 26 orzekł Wysoki Komisarz decyzję z dn. 27. X. 1922 r., że Rada Portu winna przede wszystkim wydzierżawić swe składy, magazyny i place firmom polskim, o ile nie eksploatuje je sama, w którym to wypadku magazyny i t. d. są wszystkim równie dostępne. Polska ma więc w tym względzie uprzywilejowane stanowisko w porcie gdańskim. Przywilej ten obecnie nie ma już wielkiego znaczenia praktycznego, ponieważ większa część magazynów, placów i t. d. jest we własnej eksploatacji Rady Portu.

b) Polska jako państwo jest — obok W. M. Gdańska — współwłaścicielem i współgospodarzem portu, a więc ma współzarząd, współdziałanie i współkontrolę we wszystkich sprawach portu.

W praktyce zrealizowanie tych praw Polski — język urzędowy, wprowadzenie polskich urzędników — natrafia wobec oporu gdańskiej delegacji na poważne trudności. Jest jasnym, że w tak skomplikowanym aparacie, jak port, wspólna kolaboracja natrafia na olbrzymie trudności, które tylko częściowo dają się usunąć.

4. Rozwój gospodarczy Gdańska i rozwój portu 1920—1924.

Gdańsk, włączony do polskiego obszaru celnego, otrzymał obszerny, dawniej rosyjskim murem celnym odgradzony obszar ciężenia. Miał on od tej chwili stać się głównym portem odrodzonej Polski, a więc powrócić do swej historycznej roli. A że wskutek niepomysłnych konjunktur politycznych Gdańsk w ciągu XIX stulecia zepchnięty został do roli portu o charakterze lokalnym, co najwyżej prowincjonalnym, musiał teraz przystosować się w szybkim tempie do zmieniających warunków, musiał być przygotowany do gwałtownego zwiększenia ruchu.

W zrozumieniu tego Rada Portu przystąpiła z całą energią do przeprowadzenia ulepszeń w porcie gdańskim. Od czasu objęcia przez nią zarządu portowego oddano do dyspozycji handlu drzewnego około 700 000 metrów kwadratowych placów składowych, wybudowano szereg nowych składów i śpichrzy, tak, że obecnie łączna powierzchnia tych ostatnich wynosi około 230 000 metrów kwadratowych. Łączna długość wybudowanych w tym czasie bocznic kolejowych w porcie wynosi około 33 kilometrów. Ułatwiony został również przeładunek, dzięki ustawieniu nowych dźwigni przez Radę Portu i firmy prywatne.

Przeprowadzenie tych ulepszeń pozwoliło Polsce skoncentrować w Gdańsku znaczną część swego handlu zamorskiego, co odbiło się korzystnie na rozwoju ruchu w tym porcie. Wedle urzędowych statystyk tonaż rejestrowy netto okrętów, które do portu gdańskiego zawinęły i wyszły z niego, wzrósł z 1 963 805 w r. 1912, na 3 283 033 w r. 1924.

Liczba statków wynosiła:

	zawijających	wychodzących
1912	2480	2480
1923	2913	2873
1924	3312	3330

Na wzrost znaczenia Gdańska dla ruchu międzynarodowego, na przejście portu tego z rzędu portów o znaczeniu lokalnym do portu międzynarodowego (Welthafen), wskazuje też różnorodność flag w ruchu portowym reprezentowanych. Podczas gdy w r. 1913 zaledwie 8 narodowości brało udział w gdańskim ruchu portowym, w r. 1924 reprezentowanych jest 18 narodowości,

Na coraz to większe zainteresowanie się portem gdańskim sfer zagranicznych wskazuje wzrost ciągle stałych połączeń okrętowych Gdańska. Obecnie stałe komunikacje z Gdańskiem utrzymuje przeszło 15 towarzystw okrętowych. Połączenie stałe ma Gdańsk z Londynem, Hamburgiem, Libawą, Rewlem, Hullen, Kopenhagą, portami norweskimi, z Havrem i Dunkierką, z Nowym Yorkiem, Amsterdamem, Antwerpią, Bordeaux, oraz cały szereg połączeń rzadszych i nieregularnych.

Przy przepatrywaniu ruchu portowego w porcie gdańskim występują również na jaw duże w nim zmiany. Wyraźnie zaznacza się zależność rozwoju ruchu w tym porcie

od sytuacji gospodarczej w Polsce. Tak n. p. w r. 1921 Polska wycieńczona wojnami, ogołocona zupełnie z towarów, sprowadzać musi z zagranicy znaczne ilości artykułów pierwszej potrzeby, przedewszystkiem spożywczych. W statystyce portu gdańskiego artykuły te figurują w r. 1921 cyfrą 473 930 t, co przekracza prawie 10-krotnie cyfry przedwojenne. (52 073). Przywóz śledzi solonych, jednego z podstawowych artykułów żywnościowych dla ludności Europy wschodniej, potroił się w porównaniu z czasami przedwojennymi, 42 597 ton — 112 000 ton.

Widzimy więc, że w tym pierwszym okresie swojej łączności gospodarczej z Polską, Gdańsk przybiera charakter portu importowego. Jednakże w miarę zablizniania się spowodowanych przez wojnę ran i dochodzenia do normy aparatu gospodarczego Polski, przywóz artykułów spożywczych zmniejsza się, gdyż pod tym względem Polska nie tylko sama sobie wystarcza, lecz jeszcze nadwyżkę swej produkcji rolniczej sama eksportować może. Zamiast więc importu artykułów spożywczych widzimy wzrost importu nawozów sztucznych. Nawozy sztuczne i artykuły chemiczne (przywóz których w r. 1912—1913 wynosił 228 747 t) w statystyce z r. 1921 figurują w cyfrze 51 687, w r. 1922—94 093, w r. 1923—219 116, co stanowi 69% całego importu do Polski tego artykułu, a w pierwszym półroczu 1924, 137 084 t. Ciągły i szybki wzrost tych cyfr, które ostatnio prześcignęły już przedwojenne, wskazuje na polepszenie się rolnictwa w Polsce i na rozszerzenie się obszaru ciężenia Gdańska.

Gdy w Polsce obok rolnictwa i przemysł szybkimi krokami odradzać się poczyną, przez Gdańsk zaczynają się,

przewozić surowce dla jego potrzeb; dotyczy to w pierwszej mierze bawełny dla potrzeb polskiego przemysłu tekstylnego. Przed wojną import bawełny dla polskiego przemysłu odbywał się przez Bremę. W porcie gdańskim bawełna nie figurowała wcale. Jako rezultat przyciągnięcia tego artykułu do portu gdańskiego, widzimy stały wzrost cyfry przywozu tego artykułu. W r. 1923 przywieziono przez Gdańsk 16 333 t bawełny, co stanowi 27⁰/₀ ogólnego zapotrzebowania przez polski przemysł. Również i przywóz wełny, która dopiero teraz w porcie gdańskim się zjawia, wynosił w r. 1922, — 1 809 t, co stanowi 6⁰/₀, a w r. 1923 — 8 432 t, co stanowi 40⁰/₀ ogólnego importu tego artykułu do Polski.

W miarę konsolidacji życia gospodarczego Polski, obok importu; coraz większego znaczenia nabiera export. W roku 1923 w statystyce portu gdańskiego cyfra wywozu wynosi już 1 062 864 ton, wobec 654 929 ton przywozu.

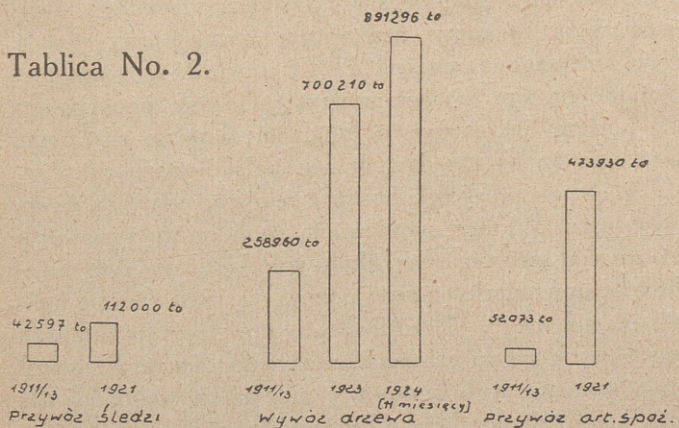
Na czele artykułów eksportowych stoi drzewo, którego wywóz przez port gdański wzrasta nieprzerwanie z każdym rokiem i znacznie przekracza cyfry przedwojenne; w r. 1911 i 13, — 258 960 ton, 1920 — 48 577 ton, w r. 1921 — 209 434 ton, w r. 1922 — 335 214 ton i w r. 1923 — 700 210 ton; w pierwszych 10 miesiącach r. 1924 — 773 308 ton. Tak wysokie cyfry osiągnięte zostały dzięki skoncentrowaniu przez Polskę w porcie gdańskim prawie całego eksportu polskiego tego artykułu. Zostało to przeprowadzone za pomocą ukształtowania polskich taryf kolejowych w ten sposób, że wywóz drzewa polskiego kalkuluje się ze wszystkich prawie obszarów leśnych Polski taniej, niż przez porty konkurencyjne Gdańska. Z innych artykułów wywo-

zowych wymienić należy cukier, którego wywieziono w r. 1923 — 113 067 t, a w pierwszych 10 miesiącach r. 1924 — 110 484 ton, dzięki skierowaniu na Gdańsk całego wywozu polskiego (patrz tablicę Nr. 2). Jako nowy artykuł eksportowy zjawia się po wojnie w porcie gdańskim ropa naftowa i jej przetwory, które przed wojną były do Polski importowane. W r. 1923 wywieziono 25 519 t. Dzieje się to dzięki temu, że Polska pokrywa obecnie całe swoje zapotrzebowanie naftą wydobywaną w Zagłębiu Borysławskim i nadmiar jej może wywozić. To samo dotyczy węgla. Węgiel, który przed wojną w Gdańsku jako artykuł wcale nie istniał, ujawia się na tutejszym rynku eksportowym w r. 1923. W r. 1923 cyfra jego wynosi 29 271 t, a w pierwszym półroczu 1924 r. — 20 672 t. Bogactwa węglowe Polski pozwalają przypuszczać, że cyfra ta dalszemu wzrośtowi podlegać będzie.

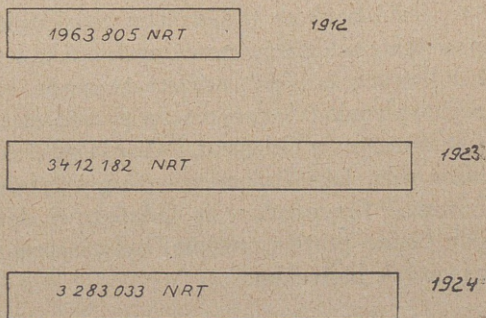
Rozpatrując powyższe cyfry należy pamiętać, że pomimo tego, iż Polska najcięższy okres już przetrwała, stanu obecnego za normalny uważać nie można. Aczkolwiek dziś stan rolnictwa i przemysłu poprawił się znacznie, są jeszcze do przewyciężenia trudności kredytowe. Dopiero po zwalczeniu tej ostatniej przeszkody życie gospodarcze Polski może rozkwitnąć w całej pełni, przez co wzrośnie zarówno jej siła konsumcyjna, jak i wydajność wytwórczości. W każdym razie odzwierciadlanie się perypetji przekształcań gospodarczych w Polsce na ruchu towarowym Gdańska, wskazuje na silną zależność ekonomiczną Gdańska od Polski i na żywotność łączącego ich stosunku. Stały dotychczasowy wzrost tendencji, które się przy nowym układzie stosunków uja-

Wywóz i przywóz niektórych artykułów przez Gdańsk.

Tablica No. 2.



Ogólny ruch w porcie Gdańskim:



wniły, pozwala przypuszczać szybki dalszy rozwój w tym kierunku.

Przechodząc z kolei do analizy całości gdańskiego życia gospodarczego, widzimy nadzwyczaj szybki jego rozwój. W ciągu krótkiego okresu od 1921 r. do 1924 r. zaszła nieprawdopodobna wprost metamorfoza. Gdańsk przed wojną będący portem niemieckim o lokalnym zupełnie znaczeniu, po włączeniu go na zasadzie umowy polsko-gdańskiej z dn. 24. X. 1921 r. do polskiego obszaru celnego, odżył na nowo. Przemysł gdański, który przed wojną suchotniczy żywot prowadził, uzyskał szerokie rynki zbytu w Polsce, znacznie mniej od Niemiec uprzemysłowionej i pozbył się jednocześnie konkurenta niemieckiego. Umożliwiło to powstanie w Gdańsku szeregu nowych gałęzi przemysłu i ożywiło dawne. Przemysł metalowy pracuje nad budową i montażem wagonów dla polskich kolei, 20 tartaków o łącznej ilości 60 gatrów pracuje nad obróbką przychodzącego w stanie surowym materiału drzewnego, rozwija się przemysł chemiczny, tekstylny i elektrotechniczny.

Ilość banków w Gdańsku zwiększyła się znacznie przez powstanie oddziałów poważnych banków polskich, szereg firm handlowych polskich otwiera tu swoje filje, co wszystko razem wpłynęło znakomicie na przyspieszenie pulsu życia gospodarczego w Gdańsku. Giełda gdańska grać poczyna wybitną rolę, jako barometr życia gospodarczego na wschodzie Europy. Przypomina się Gdańskowi dawna jego świetność, gdy będąc portem polskim, był zarazem największym portem na morzu bałtyckim.

Gdańsk ciągnie z swego włączenia w system gospodarczy i komunikacyjny Polski wielkie korzyści: procentowy udział jego w handlu zagranicznym Polski stale wzrasta (patrz tablicę Nr. 3); co prawda w obliczeniu tym wyeliminowany jest węgiel, który w eksporcie polskim gra tak dużą rolę, lecz w przeważnej części idzie do miejscowości położonych w pobliżu granicy polsko-niemieckiej, i narazie nie wchodzi w grę dla eksportu na większą skalę przez Gdańsk.

Korzyści te, które Gdańsk osiąga, szczególnie muszą być podniesione, ponieważ stawiają go na lepszej stopie, niż gdyby pozostał przy Niemczech: wystarczy stwierdzić, że obciążenie podatkowe wynosi na rok i głowę:

w Niemczech:	guldenów 144.—
w Gdańsku:	„ 85.—

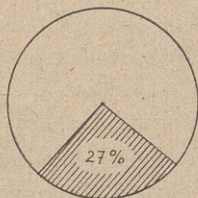
(patrz tablicę Nr. 4).

Ten nader korzystny stan finansowy zawdzięcza Gdańsk swemu blizkiemu zespoleniu z Polską, zwłaszcza dochodom z ceł, które stanowią jedną z głównych pozycji budżetu W. M. W myśl układu warszawskiego z dn. 24. X. 1921 ogólna suma dochodów z ceł, pobranych na obszarze Polski i Gdańska, dzieli się pomiędzy strony na podstawie stosunku liczby mieszkańców oraz przeciętnego zużycia oclonych towarów, przypadających na jednego mieszkańca każdego z obydwu obszarów. Normę zużycia przypadającą na jednego mieszkańca W. M. ustalono w wysokości sześciokrotnie wyższej, niż przypadającą na jednego mieszkańca Polski. Kierowano się tutaj danymi statystyki handlowej z 1919 r., tj. z okresu, kiedy Gdańsk po pięcioletniej blokadzie zaopatrywał się w towary zagraniczne, a Polska, na

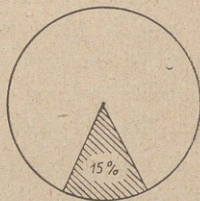
Procentowy udział W.M. Gdańska w handlu
zagranicznym Polski [bez węgla].

Przywóz:

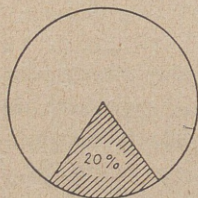
Wywóz:



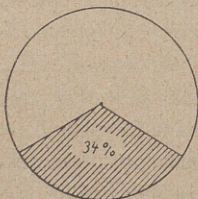
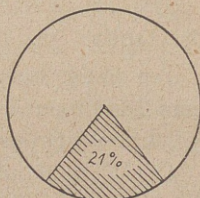
1922 r.



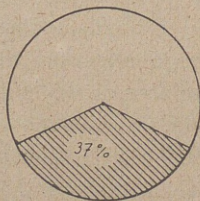
Tablica No. 3.



1923 r.

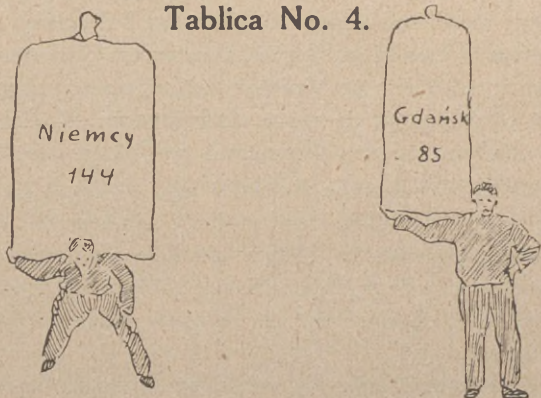


Pierwsze 3. kwartaty 1924 r.



skutek nieuporządkowanych jeszcze stosunków finansowych i prowadzonej wojny, miała bardzo małą konsumpcję. Przyjęcie podobnej, nie odpowiadającej obecnemu stanowi zasady stworzyło dla Gdańska wyjątkowo korzystną sytuację, gdyż Gdańsk bierze udział w ogólnych dochodach celnych w wysokości 7,35%, zamiast około 1%, któryby mu przypadł na podstawie ilości mieszkańców. To też dochody

Tablica No. 4.



*Obciążenie podatkowe w Niemczech i w Gdańsku
na głowę ludności. w guldenach.*

celne stanowią we wszystkich preliminarzach budżetowych W. M. najpoważniejszą pozycję. Wyjątku pod tym względem nie stanowi preliminarz na r. 1925. Dochody z ceł, które na rok 1924 były prelininowane w wysokości 7,825.000., w preliminarzu na rok 1925 figurują w wysokości 17,500.000 guld., przewyższając wszystkie inne pozycje.

ROZDZIAŁ II.

Północna część Pomorza jako integralna część Polski.

1. Tendencyjność nazwy „korytarz“.

Propaganda niemiecka nazywa północną część Pomorza, oraz jego nadbrzeżny pas 76 klm. nad Bałtykiem, przyznany Traktatem Wersalskim Polsce „korytarzem“, by tem tendencyjnym oznaczeniem urabiać tem łatwiej opinię, sugestjonując jej, że korytarz ten, to rzecz drugorzędna dla Polski, a zarazem barjera między Niemcami a Prusami wschodnimi. To, co dla 27 milionów Polaków jest — obok Gdańska — niezbędnym „dostępem do morza“, obiecany uroczyście i zagwarantowanym w 13-tym punkcie Wilsona, to propaganda niemiecka degraduje na nazwę „korytarza“, ponieważ stanowi rzekomo barjerę dla 2 milionów Niemców w Prusach wschodnich.

Propaganda niemiecka, uciekając się do stworzenia nazwy „korytarza“ dla jednej z najważniejszych gospodarczo części Polski, tem samem przyznaje, że widoki jej powodzenia muszą być znikome: nie śmie bowiem otwarcie powiedzieć: „Polska nie ma dostępu do morza“, tylko mówi: „korytarz polski jest barjerą dla Prus Wschodnich“. Nazwa „korytarza“ bywa wprawdzie używana dla podobnie wykrojonych podłużnych części danego państwa, n. p. dzielnica Petsamo, odstąpiona Finlandji przez Rosję w pokoju w Dorpacie z dn. 2. II. 1920 r., stanowi korytarz dla niej do otwartego morza Lodowatego; mówi się też o korytarzu karpackim Czechosłowacji. Oba

te korytarze nie są jednak w tej mierze warunkiem istnienia państwa, co tak zwany „korytarz“ polski, będący jej jedynym dostępem do morza.

2. Geopolityczne znaczenie północnego Pomorza Polski.

Województwo pomorskie, którego część północna przylegająca do Bałtyku, nazwana jest „korytarzem“, obejmuje około 16.000 km² i liczy około miliona mieszkańców. Terytorjum to nie posiada specjalnego znaczenia dla Niemiec, co jest łatwo zrozumiałe, ponieważ Niemcy mają 498 klm. brzegu morza Północnego, a 990 klm. brzegu Bałtyku, razem więc 1488 klm. Nie zależy im więc chyba na tych dalszych 76 klm. wybrzeża. Ale dla Polski tych 76 klm. granicy morskiej, łączącej z Bałtykiem, a tem samym z wszystkimi morzami świata, mają potencjalnie tę samą wartość, co owe 1488 klm. brzegu niemieckiego, lub 8000 kilometrów brzegu morskiego Anglii, czyli całego jej brzegu.

Autor niemiecki, Ernest Tiessen, pisze w artykule p. t. „Der Friedensvertrag von Versailles und die politische Geographie“ (Zeitschrift für Geopolitik 1924 str. 211):

„Von besonderer Bedeutung aber ist die Seegrenze, deren hinreichende Ausdehnung nebst ihrer günstigen Lage zum Weltmeer seit der beherrschenden Entwicklung des überseeischen Verkehrs geradezu eine Lebensbedingung für einen kräftigen, volkreichen Staat geworden ist.“

„Korytarz“ — w szerszym znaczeniu — t. j. z Gdańskiem — obejmuje nie tylko jedyny brzeg morski Polski, ale ujście jej jedynej wielkiej rzeki. Wisła jest kością pacierzową

Polski, naród polski „przyrósł“ do niej, mieszkając nad jej brzegami od źródeł aż prawie do ujścia. Stara stolica Polski, Kraków, i obecna jej stolica, Warszawa, położone są nad Wisłą, tak, jak jej jedyny port, Gdańsk. Tak, jak najważniejsze strumienie środkowej Europy — z wyjątkiem Dunaju — płyną z południa do północy: Sekwana, Ren, Wezera, Łaba, Odra, tak też Wisła, będąc tem samem drogowiskazem geograficznym i gospodarczym dla Polski: jej eksport i import idzie za linią Wisły od południa do północy i odwrotnie, orjentując się za pośrednictwem morza ku państwom bałtyckim i ku wielkim państwom zachodu: Francji, Anglii, Włochom i Stanom Zjednoczonym Ameryki. Dzięki posiadaniu własnego wybrzeża i możliwości komunikacji morskiej Polska jest niejako sąsiadem tych krajów, podczas gdy wedle tezy, propagowanej przez Niemcy, miałyby być enklawą między Niemcami a Rosją.

Nie jest przypadkiem, że wszystkie wielkie porty niemieckie są położone u ujścia rzek: Królewiec na Pregole, Szczecin nad Odrą, Hamburg na Łabą, Brema nad Wezerą; ponieważ Ren ma ujście w Holandji, więc Niemcy stworzyły w końcu XIX w. „die deutsche Rheinmündung“ przez kanał Dortmund—Ems, u którego ujścia do morza znajduje się wielki port Emden. Traktat Wersalski odebrał Niemcom tylko mały port, Kłajpedę, i średni port, Gdańsk. Jeżeli teraz Niemcy pragną odebrać Polsce: Gdańsk z ujściem Wisły i jej 76 klm brzegu, to jest to równoznaczne, gdyby Niemcom chciano odebrać całe ich wybrzeże z 1488 klm brzegu od Emden do Królewca, z dwoma światowemi portami: Bremą i Hamburgiem, z kilku mniejszemi, jak Szczecin i Królewiec, wreszcie z ca. 60 portami średnimi i małe-

mi! Pragnienie zabrania „korytarza“ Polsce, jest potencjalnie tem samym, czem odebranie Rotterdamu—Holandji, Antwerpji—Belgji, co pomysł otoczenia pierścieniem nadbrzeżnym Francji lub Anglji: tak jak te pomysły byłyby niewykonalne, tak samo paradoksalny jest pomysł odcięcia niezależnej Polski od morza i ujścia Wisły.

Oprócz zupełnie realnych, geograficznych i gospodarczych faktów, grają ważną rolę momenty psychologiczne i kulturalne: Wisła w ciągu 1000-letniego okresu historycznej Polski była zawsze integralną częścią jej organizmu życiowego, organem, którego nie wolno bezkarnie amputować, jeżeli nie chce się narodu polskiego i jego państwa skazać na śmierć. Jak dalece Wisła jest związana z losem Polski, to zamiast wszystkich innych dowodów, niech wystarczy przypomnienie „Cudu nad Wisłą“, owej pamiętnej bitwy pod Warszawą, rozpoczętej 15 sierpnia 1920 r., która zadecydowała o losie Polski i Europy, ratując ją przed bolszewizmem.

Polska czerpie więc z Wisły nie tylko siły gospodarcze, ale i psychologiczne i kulturalne, i ponieważ Wisła od źródeł pozostaje na obszarze Polski, czerpie je w stopniu silniejszym, jak n. p. Niemcy z otoczonego legendami Renu, którego źródła i ujścia leżą przecież poza Niemcami, a który w swym biegu górnym stanowi granicę Niemiec z Szwajcarią i Francją.

Jeżeli Niemcy mimo to mówią: „Der Rhein, Deutschlands Strom, nicht Deutschlands Grenze“, to jakże Polska ma zrezygnować z własności dolnego biegu Wisły.

Nawet autor niemiecki, Otto Jessen, bardzo nieprzychylnie usposobiony dla Polski, stwierdza w „Zeitschrift für

Geopolitik“ 1924, str. 580, w artykule „Die Lage der Hauptstädte im neuen Europa“, znaczenie Wisły dla Polski: „Der Lebensnerv des polnischen Staates ist die Weichsel. Abgesehen von dem ersten Jahrhundert der Existenz des polnischen Staates, war die Hauptstadt immer an der Weichsel gelegen . . . Mit der Erhebung Warschau zur Hauptstadt Polens war ungefähr die Mitte des Stromes getroffen. Von jeher hat diese zum Meer führende Naturlinie die Wege und Ziele der polnischen Politik beeinflusst und in Zeiten der Expansion die Richtung angegeben, wobei sowohl wirtschaftliche Gesichtspunkte, als nationale Gefühlsmotive mitsprechen. Heute ist die ganze Weichsel — bis auf das unterste Mündungsgebiet — in polnischer Hand.“

Wzdłuż Wisły od Torunia przez Bydgoszcz i Tczew do Gdańska i do Gdyni prowadzi główna linja kolejowa, łącząca Polskę z morzem. Zatem brzeg morski, dolna Wisła od Torunia począwszy i równoległe z nią idąca główna linja kolejowa tworzą jedną komunikacyjną całość, geopolityczną konieczność dla samodzielności gospodarczej i politycznej Polski. (Patrz tablicę no 5.)

3. Pomorze pod względem historycznym i etnograficznym.

Pomorze, t. j. kraj nad morzem, (po niemiecku Pommern, po łacinie Pomerania) jest krajem odwiecznie słowiańskim, a nie germańskim. W początku XI wieku, król Bolesław Chrobry, pierwszy twórca potęgi państwa, który pierwszy zjednoczył ziemie polskie, wcielił je do Polski. Potem przez szereg wieków Pomorze albo wchodziło w skład

Państwa Polskiego, albo też było rządzone przez polskich udzielnych ksiąząt pomorskich, rezydujących w Gdańsku.

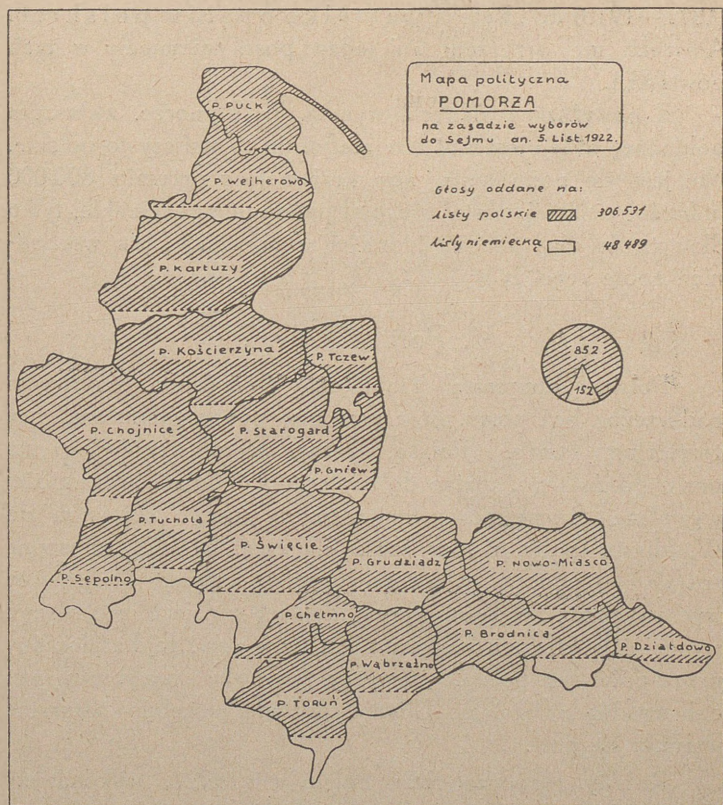
Pierwsza aneksja Pomorza przez Niemców, t. j. przez Zakon Krzyżacki, nastąpiła w r. 1308 i trwała do r. 1454, t. j. 146 lat. W r. 1454 Pomorze powróciło do Polski i aż do r. 1772, t. j. 318 lat, Polska miała przez nie własny dostęp do morza; wreszcie ostatnia aneksja trwała od 1772 r. aż do 10 stycznia 1920, t. j. 148 lat. Pomorze wróciło do Polski, aczkolwiek w bardzo okrojonym stanie, dlatego Niemcy właśnie zwą je „korytarzem“; obszerne części na zachodzie i wschodzie pozostały przy Niemcach.

Nie tylko historia przemawia za Polską, ale i etnografia: północne nadmorskie powiaty Pomorza za czasów pruskich miały ludność rdzennie kaszubsko-polską, wobec której napływowa ludność niemiecka była w mniejszości. Pomorze, mimo, że dwukrotnie przechodziło w historii przez niewolę pruską, ostało się germanizacji i dziś jest etnicznie polskie (patrz tablicę Nr. 7).

W r. 1921 było na Pomorzu zaledwie 19,6% Niemców wliczając w to optantów, którzy bądź to już opuścili w r. 1921—1925 Pomorze, bądź to będą zmuszeni opuścić je przed r. 1926, na mocy zawartego dnia 30. VIII. 1924 r. układu wiedeńskiego o optantach. Po tej emigracji element niemiecki skurczy się do 12%, najwyżej 14%, ogółu ludności. Podczas wyboru do Sejmu Polskiego dnia 5. XI. 1922 padło zaledwie 15% głosów na listy niemieckie (patrz tablicę No. 6.)

Tak długo, jak istniało cesarstwo niemieckie, od r. 1871 do 1918, wszystkie 6 północnych powiatów Pomorza, mia-

Tablica No. 6.



W wyborach do Sejmu 5 listopada 1922.

oddano głosów na listy polskie 85%
na listę niemiecką 15%.

nowicie dwa nadmorskie: pucki i wejherowski, oraz kartuzki, kościerski, starogardzki i tczewski, wybierały w 15 głosowaniach (1871—1918) do „Reichstagu“ tylko posłów polskich. Ani razu nie przeszedł ani jeden poseł niemiecki w tych powiatach.

Z powyższych danych wynika, że Pomorze, zwłaszcza północne, było i jest dziś etnograficznie niemal czysto polskie. Nie jest do pomyślenia, aby kraj mający przeszło 800 000 ludności polskiej dostał się pod panowanie niemieckie, tylko dlatego, że dwa miliony ludności niemieckiej Prus wschodnich sobie tego życzy.

4. Port w Gdyni.

Polska otrzymała Traktatem Wersalskim terytorjum nadbrzeżne bez portu, oraz prawa w porcie gdańskim, bez terytorjum tamże. Polska, będąc tylko współwłaścicielką portu gdańskiego, mając do zwalczenia w Gdańsku trudności wywołane skomplikowanym ustrojem swego stosunku do W. Miasta (patrz u góry część pierwsza. I 1 i 2), zmuszona została do budowy własnego portu w Gdyni. Miejsce to wybrane przez Rząd jest wprost idealne; głębia blisko brzegu wynosi 10—20 metrów, grunt jest kotwiczny, rejd zasłonięty przez półwysep helski. Wszyscy fachowcy zagraniczni wydali zgodną opinię, że Gdynia posiada wszelkie naturalne warunki na port.

Roboty rozpoczął Rząd Polski w r. 1921, wykonawszy do r. 1924 molo (550 m), łamacz fal (170 m), oraz wodociąg, elektrownię i warsztaty. Kolej normalnotorowa dochodzi do początku molo.

W r. 1924, na mocy umowy z dn. 4 lipca, przejęło konsorcjum polsko-francuskie budowę dalszą, a mianowicie zobowiązało się wobec Rządu Polskiego do wykonania następujących prac:

1. Kanału wejściowego do awanportu o głębokości 11 m.
2. Awanportu o powierzchni wodnej 150 hektarów.
3. Basenu wewnętrznego o powierzchni wodnej 43,5 ha.

Prace te muszą być wykończone do końca r. 1930; pierwsza część portu obliczona jest na obrót roczny 2¹/₂ milj ton.

W skład wymienionego konsorcjum budowlanego wchodzi francuskie światowe firmy Batignolles, Schneider & Co., Hersent, dając tem samem gwarancję dobrego i terminowego wykonania prac.

Statki handlowe już od r. 1923 zawijają do Gdyni. Ruch w r. 1924 znacznie się wzmógł. Cały szereg firm zapewnił sobie miejsce na terenie portowym dla rozpoczęcia eksploatacji. Compagnie Générale Transatlantique, przewożące robotników do Francji, ma w Gdyni swą placówkę. Na statkach tego towarzystwa przewożono też drzewo kopalniane do Francji. Wybudowano baraki dla emigrantów: przystosowano odgałęzienie kolejowe dla ruchu pasażerskiego, budując rampę koła molo. Towarzystwa spedycyjne Hartwig i Polbal mają w Gdyni swe ekspozytury.

Ograniczając się do tych krótkich uwag co do Gdyni, pragniemy stwierdzić, że Polska z samowiedzą przystąpiła zaraz w najpierwszych latach objęcia wybrzeża do najintensywniejszego wyzyskania go; mianowicie do budowy nad nim portu handlowego. Dopiero przez budowę własnego

portu nad własnym wybrzeżem znalazła teza własnego „dostępu do morza“ swą techniczną realizację.

Polska ze swemi wielkimi bogactwami naturalnemi, ze swoją liczną ludnością, słusznie pretenduje do posiadania dwóch portów: dlatego też Gdynia nie jest pomyślana, jako konkurencja dla Gdańska, ale jako jego konieczne uzupełnienie.

Sam fakt rozpoczęcia budowy portu nad wybrzeżem, które dotąd portu nie posiadało, w kilka lat po ratyfikacji Traktatu Wersalskiego, udowadnia, jak słusznie postąpili jego twórcy, oddając te 76 klm. polskiego wybrzeża prawowitym gospodarzom kraju i jak Polska sumiennie zamierza wywiązać się z pokładanej w niej nadziei, że odbuduje swą gospodarkę i swe środki komunikacji.

Budowa własnego portu w Gdyni przez Polskę nietylko udowadnia konieczność dla niej posiadania własnego wybrzeża, ale zarazem podcina wszelką argumentację propagandy niemieckiej przeciwko panowaniu Polski nad morzem.

Propaganda ta nie jest w stanie udowodnić, że Niemcy mogłyby lub chciałyby Gdynię utrzymać i rozbudować; propaganda ta więc milczy o gospodarczem i handlowem znaczeniu Gdyni i jej przyrodzonych korzyściach jako portu. Istnienie portu w Gdyni byłoby najzupełniej sprzeczne z polityką portową i komunikacyjną niemiecką, działającą wedle tezy „z zachodu na wschód“, podczas, gdy polityka polska kieruje swą komunikację z „południa na północ“.

Panowania Polski nad owym wązkim wybrzeżem 76 km. wyraża się więc w budowie portu handlowego, panowanie pruskie, wyrażało się — w istnieniu małej wioski rybackiej,

nikomu nie znanej. Prusy posiadając wybrzeże polskie przez 148 lat nie udowodniły racji władania nad nim, Polska udowodniła w ciągu 5 pierwszych lat konieczność swego panowania, budując port w Gdyni.

Dalej wyraża się oddanie tych 76 klm. wybrzeża prawowitym właścicielom tem, że od r. 1920 powstały liczne nowe letniska; rok rocznie z Polski przybywa w miesiącach letnich około 30000 letników nad polskie morze. Za czasów niemieckich było ono opustoszałe, bo Niemcy nie potrzebowali go, mając dosyć innych wybrzeży. Polska traktuje wybrzeże to, jak matka, Niemcy zaniedbywały je jak macocha, bo uważały je za cudze, anektowane.

W związku z budową portu w Gdyni wymienić wypada szereg dalszych inwestycji, wykonanych w r. 1920—1924 przez Rząd Polski, jako gospodarza wybrzeża: budowa 40 kilometrów kolei z Pucka do Helu, wzdłuż całego półwyspu; budowa 18 km. kolei Kokoszki—Gdynia; remont kapitalny portu rybackiego w Helu, kosztem około 200.000 złotych; budowa przystani rybackiej w Kuźnicy na Helu; umocnienie brzegu morskiego koło Karwi, kosztem pół miliona złotych; zaprowadzenie elektrycznego oświetlenia latarni morskiej na Helu.

Że oprócz inwestycji wspomnianych Rząd Polski ponosi bieżące koszta konserwacji brzegów, wydm, zalesień i zagajęń na Helu, latarni morskich w Rożewiu, Jastarni, Helu i Oksywi, znaków burzowych, boj i t. d. rozumie się samo przez się.

5. Emigracja i reemigracja.

Posiadanie własnego dostępu do morza zarówno przez W. M. Gdańsk, jak i przez własne wybrzeża, przedstawia

dla Polski tem większe znaczenie, że Polska należy do krajów, posiadających poważną emigrację. Emigracja ta i przed wojną była wielką, ale Rosja, Niemcy i Austrja kierowały te emigrację umyślnie przez inne porty. Kierowaną była emigracją ta głównie na Bremę i Hamburg, na czem zyskiwały znacznie linje żeglugowe niemieckie. Dopiero od czasu otwarcia portu gdańskiego, jako „dostępu do morza“ dla Polski, kierowała ona przeważnie zarówno swych własnych emigrantów, jak i emigrację tranzytową z krajów ościennych przez Gdańsk. Emigrantów, obywateli polskich i nie polskich przeszło przez Gdańsk :

rok	ilość emigrantów	
	do Ameryki	do Francji
1920 (6 ostatn. mies.)	23.325	—
1921	31.705	—
1922	25.165	—
1923	32.697	25.212
1924 (pierwszych 10 mies.)	7.702	9.736

Część ruchu emigracyjnego, kierowanego przez Polskę na Gdańsk, wzrasta procentualnie w stosunku do całego ruchu: obecnie idzie na Gdańsk ca 70% całego ruchu, a tylko 30% na inne porty. Nie potrzeba bliżej wyjaśnić, jakie korzyści płyną z tego zarówno dla całego miasta Gdańska, jak i szczególnie dla portu gdańskiego. Dzięki emigracji tej cały szereg towarzystw okrętowych utrzymuje komunikację z portami zachodu, a „Baltic-Amerika-Line“ — z Nowym Yorkiem; jest to zreszta jedyna linja, utrzymująca bezpośrednie połączenie Gdańska z Ameryką.

Od r. 1920—1923 mieścił się także w Gdańsku obóz dla emigrantów, zarządzany przez Senat Gdański. Liczne trudności zarówno dla emigrantów, jak i dla Rządu Polskiego, wynikające z tego stanu rzeczy — Senat pretendował do prawa kontroli nad emigracją, mimo że art. 24 Konwencji z 9. XI. 20 prawa te przyznaje Polsce — spowodowały Rząd Polski do utworzenia obozu emigracyjnego na terytorjum polskim, w Wejherowie, odległym o 25 km. od Gdyni, a 45 km. od Gdańska. Obóz ten jest wzorowo urządzony i przez fachowców zagranicznych uznany jako jeden z najlepszych w Europie.

Posługując się nadal Gdańskiem, Polska przepuszcza i przepuszczać będzie część emigracji przez Gdynię, zwłaszcza robotników, udających się do Francji, nie mogąc wyrzec się posługiwania się także własnym wybrzeżem.

Jeżeli korzystanie z obcych portów dla ruchu towarowego z względów geograficznych i komunikacyjnych może być czasami konieczne, to pod względem emigracji każdy kraj będzie się starał, aby jego emigracja wprost z jego terytorjum udawała się na statek i nie była zmuszona przebywać tranzytem przez obce państwa. Problem emigracji tak jest skomplikowany, nakłada na państwo tak wielkie i ważne obowiązki socjalne, że państwo nie jest w stanie delegować je na kogoś innego i słusznie stara się zatrzymać emigranta pod swą opieką aż do chwili wejścia na statek.

Jeżeli Polska mimo swych praw w Gdańsku, zagwarantowanych Traktatem Wersalskim, spotkała się z trudnościami w Gdańsku, to łatwo sobie można wyobrazić skomplikowaną sytuację w porcie trzeciego państwa, gdzie Polska jest tylko

klientką. Emigrant nie jest towarem, a państwo nie jest kupcem, tylko opiekunem swych obywateli. Opieka państwowa nigdy nie jest konieczniejszą i trudniejszą, jak właśnie nad emigrantem. Dlatego Polska słusznie dążyła i dąży do tego, by emigrację swą skoncentrować w Gdańsku i Gdyni. To samo odnosi się do reemigracji.

A więc i pod tym względem Polska musi mieć pełne prawa wykorzystania swego dostępu do morza.

6. Udział w morzu.

„Dostęp do morza“ jest dopiero jednym elementem stosunku kraju do morza. Drugim elementem, to „udział w morzu“: rozumiemy przez to eksploatację komunikacji morskich przez własną marynarkę handlową oraz rybołówstwo.

a) Marynarka handlowa.

Polska otrzymała szczupłe swe wybrzeże nietylko bez portu, ale też bez inwentarza, t. j. bez statków handlowych. Dlatego ekonomiczne zabiegi kraju idą nietylko w kierunku budowy portu, ale i mają na celu stworzenie floty handlowej polskiej. Rząd Polski uczynił w tym względzie, co mógł: istnieje szkoła morska w Tczewie, urzęda Marynarki Handlowej w Gdańsku i Wejherowie, zaprowadzoną została ustawa o statkach, mających prawo podnoszenia bandery handlowej polskiej.

Jeżeli dotąd nie udało się stworzyć marynarki handlowej polskiej, to należy szukać tego w dwóch powodach, po pierwsze: ogólna sytuacja gospodarcza powojenna była i jest niekorzystna dla żeglugi morskiej. Doświadczając tego stale armatorzy krajów, posiadających wielkie marynarki handlowe, jak Anglja, Norwegja, Francja i t. d.

Jasnym jest, że te warunki nie sprzyjają krajowi jak Polska, która po 130 latach niewoli zmuszona jest rozpocząć odbudowę gospodarczą od początku.

Drugi powód, to właśnie wykazane z góry ograniczenia dostępu do morza w Gdańsku, a brak rozbudowanego portu w Gdyni. Poszczególne gałęzie handlu morskiego, import, eksport, spedycja i żegluga morska są ściśle z sobą związane. Jeżeli w Gdyni znajdzie możliwość ekspansji polski kupiec i polski spedytor, to z natury rzeczy stanie obok nich polski armator. Dążenia Polski do stworzenia polskiej marynarki handlowej, o zdobycie tego „territoire flottant“ są zatem zupełnie zrozumiałe i gospodarczo uprawnione. Przytacza się tu słynne powiedzenie ekonomisty niemieckiego Fryderyka v. Lista († 1846) „Eine Nation ohne Schiffahrt ist ein Vogel ohne Flügel, ein Fisch ohne Flossen, ein Hirsch an der Krücke, ein Ritter mit hölzernem Schwert, ein Helote und ein Knecht der Menschheit. Wer an der See keinen Teil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen der Welt, der ist unseres Herrgottes Stiefkind“.

b) Rybołówstwo morskie.

Mając tak nikły skrawek wybrzeża w stosunku do innych państw, Polska tem więcej przykłada znaczenie do rybołówstwa morskiego, wykonywanego przez rybaków osiadłych nad 146 kilometrami polskiego wybrzeża, rybołówstwa, będącego ważnym czynnikiem ekonomicznym i aprowizacyjnym kraju. Usiłowania Rządu Polskiego idą w trzech kierunkach:

- a) do zaopatrzenia rybaków w inwentarz potrzebny, drogą zakupu lub udzielenia kredytu,
- b) do osadnictwa rybaków na wybrzeżu,

c) do podniesienia produkcji rybnej i ułatwienia zbytu poławianych ryb.

Ciągła i celowa działalność Ministerstwa Rolnictwa — któremu podlegają sprawy rybołówstwa — opierała się na gruntownem badaniu stosunków rybackich przez utworzone w tym celu: Morski Urząd Rybacki w Wejherowie i Morskie Laboratorium Rybackie w Helu.

Działalność ta Rządu Polskiego zareferowaną została na ostatniem zebraniu „Stałej Rady Międzynarodowej do badań morza“ w Kopenhadze, we wrześniu 1924 r.; przyjęto ją na tym terenie międzynarodowym z zainteresowaniem i zadowolaniem.

Dzięki stałej opiece Ministerstwa, stan gospodarczy i zdolność wytwórcza rybaków polskich w 5 ostatnich latach (1920—1924) poważnie wzrosły, mimo ciężkiego — jak wiadomo — położenia finansowego kraju.

Dzięki własnemu dostępowi do morza, Polska zapewniła sobie udział w eksploatacji rybołówstwa morskiego.

ROZDZIAŁ III.

Analiza poszczególnych argumentów propagandy niemieckiej.

Udowodniwszy, że Polska ma prawa zarówno do dostępu do morza przez W. M. Gdańsk, jak i przez własne swe, choć wąskie wybrzeże — prawa gospodarcze, geopolityczne, komunikacyjne, etnograficzne, historyczne, — udowodniwszy, że Polska intensywnie z uprawnień tych korzysta, używając Gdańska i budując drugi port własny w Gdyni, należy

jeszcze rozpatrzyć dwie kategorie argumentów, wytaczanych od pewnego czasu przez propagandę niemiecką, a mianowicie:

1. że Polska nie potrzebuje własnego wybrzeża i specjalnych praw w Gdańsku, ponieważ mogłaby używać Gdańska równie dobrze wówczas, gdyby był portem niemieckim, tak jak używa obecnie — obok Gdańska — portów niemieckich dla swego importu i eksportu,

2. że liczne kraje nie posiadają własnego wybrzeża i własnych portów, a mimo to istnieją.

Pierwszy argument zaczerpnięty jest z oferty, którą Niemcy złożyły w czerwcu r. 1919 wobec Konferencji Pokojowej, protestując przeciwko odstąpieniu Pomorza Polsce i utworzeniu W. M. Gdańska. Dlatego należy bliżej zaznaczyć się z treścią tej oferty.

1. Propozycja niemiecka z czerwca 1919 r. o użytku portów niemieckich ze strony Polski; jej odrzucenie przez Konferencję Pokojową.

Oferta ta brzmi, jak następuje:

„Die Deutsche Regierung ist nach diesen Grundsätzen zur Erfüllung der von ihr übernommenen Verpflichtungen Polen, einen freien und sicheren Zugang zum Meere zu geben, bereit, die Häfen von Memel, Königsberg und Danzig zu Freihäfen auszugestalten und in diesen Häfen Polen weitgehende Rechte einzuräumen. Durch eine entsprechende Vereinbarung könnte dem polnischen Staatswesen jede Möglichkeit zur Errichtung und Benutzung der in Freihäfen erforderlichen Anlagen (Docks, Anlegestellen, Schuppen, Kais u. s. w.) vertraglich gesichert werden.“ („Gegenvorschläge der deutschen Regierung zu den Friedensbedingungen, 7. Ost-

fragen, D. Danzig) Oferta ta wzorowana była na przepisach art. 363 i 364 Traktatu Wersalskiego, przewidujących wydzierżawienie części wolnego portu w Hamburgu i Szczecinie — Czechosłowacji. Jednakże do dziś — 5 lat po ratyfikacji Traktatu — przepisy te pozostały na papierze, bo Czechosłowacja nie zdołała dojść do porozumienia z Niemcami. W efekcie więc państwo Czechosłowackie nie ma dotąd żadnych specjalnych praw w tych portach, a tylko poszczególny obywatel czeski, importer i eksporter, może się posługiwać portem hamburskim i szczecińskim tak, jak każdym innym portem. O to samo właśnie chodziło i chodzi Niemcom względem Polski: Polska nie miała otrzymać wybrzeża, by nie mógł budować nad nim portu — ani nie miała nawet zostać współwłaścicielką portu gdańskiego — tylko miała być z góry zdegradowaną do roli klientki portów niemieckich. Nie miała mieć możliwości stworzenia własnej floty handlowej. Od Niemiec, jako właścicielki portów miało zależeć, czy i na jakich warunkach będą porty i statki niemieckie obsługiwały polski import i eksport. Oznaczałoby to zupełne uzależnienie polskiego handlu od dobrej woli Niemiec. Niemcy by samowolnie kształtowały taryfy portowe, a przede wszystkim kolejowe. Polska by miała opłacać haracz, którego Niemcy by zażądały, ponieważ by miały monopolowe stanowisko w tym względzie.

Jeżeli Polskę spotykają ze strony małego Gdańska liczne trudności w wykonywaniu praw dostępu do morzu, to łatwo zrozumieć, że potężne Niemcy zredukowałyby je mimo umów — do zera.

Ani żegluga, ani handel zagraniczny nie mógłby się w Polsce rozwinąć, ponieważ w jednym i drugim niemiecki armator, spedytor, importer i eksporter występowałiby jako pośrednicy między kupcem zagranicznym, a polskim producentem lub importerem.

Słusznie więc Konferencja Pokojowa w swej „réponse“ w sekcji XI, Gdańsk, odrzuciła tę propozycję niemiecką, mówiąc: „Nie wystarcza, by Polska otrzymała prawo używania portów niemieckich.“

Położenie Czechosłowacji jest zupełnie inne, o czem poniżej. Czechosłowacja, nie mając własnego wybrzeża, nie jest — dzięki swemu położeniu geograficznemu — w tej mierze uzależniona od Niemiec, jakby nią była Polska bez własnego brzegu i bez Gdańska. Czechosłowacja nie uzyskała dotąd zrealizowania swych praw, nie otrzymała od Niemiec wydzierżawienia części portu w Hamburgu i Szczecinie na zasadzie art. 363 i 364. Nie ma więc żadnego prawa dyspozycji jako użytkownik, choćby w drobnej zupełnie części portu, tylko kupiectwo jej posługuje się pośrednictwem firm hamburskich i szczecińskich.

Przykład ten udowadnia, że oferta niemiecka z r. 1919 z pewnością nie zostałaby wykonaną względem Polski tak, jak Niemcy nie wykonały swych zobowiązań ex art. 363 i 364 Traktatu względem Czechosłowacji, nie mówiąc o tem, że nie mogłaby zaspokoić słusznych żądań Polski.

Nie oznacza to bynajmniej, aby Polska nie miała lub nie chciała „używać“ portów niemieckich, t. j. aby polski handel nie miał importować i eksportować przez te porty, oprócz Gdyni i Gdańska; przeciwnie, względy geograficzne

i komunikacyjne tak samo czynią Szczecin i Królewiec portami „Hinterlandu“ polskiego, jak Antwergję i Rotterdam portami reńsko-westfalskiego obszaru przemysłowego.

Polska, jako właścicielka portu w Gdyni, współwłaścicielka portu w Gdańsku, może być oprócz tego klientką w Szczecinie i Królewcu. Ale z istnieniem jej, z polityczną i gospodarczą niezależnością, nie da się pogodzić oferta niemiecka z r. 1919, że Polsce wystarczy użytek portów niemieckich.

2. Państwa, nie mające własnego wybrzeża z racji swego położenia geograficznego.

Propaganda niemiecka głosi dalej, że państwa bez własnego wybrzeża i portu istnieją, a więc i Polska mogłaby istnieć bez Gdańska i Gdyni.

Na 60 blisko samodzielnych państw całego świata tylko drobna ilość jest takich, które z racji swego położenia geograficznego nie posiadają własnego wybrzeża.

Ameryka liczy 19 republik; z tych — idąc od północy — Kanada, Stany Zjednoczone Ameryki, Meksyk i Związek pięciu republik Ameryki Środkowej, położone są równocześnie nad Oceanem Spokojnym i Atlantykiem: niezmiernie szczęśliwe to położenie jest źródłem bogactwa i niezależności ich, a podstawą potęgi światowej Stanów Zjednoczonych Ameryki.

Wśród 10 republik Ameryki Południowej tylko dwie: Bolivia i Paragwaj nie mają granicy morskiej; Bolivia utraciła swe porty nad Oceanem Spokojnym w wojnie „saletrzaney“, r. 1879—1883, na korzyść Chile.

W Afryce tylko na wpół dzika Abisynja, a w Azji Afganistan, państwo buforowe między Persją, rosyjskim Turkestanem i Indjami, nie mają własnego wybrzeża.

Nas przedewszystkiem interesuje Europa: przed wojną trzy państwa nie miały granicy morskiej. Z tych dwa małe i zneutralizowane: Luksemburg, aż do r. 1914 przedstawia się z powodu unji celnej i kolejowej, jako „dépendence“ Niemiec, a odczepiony od nich przez art. 40 Traktatu wersalskiego, obecnie złączony z pokrewną sobie Belgją, korzysta z jej portów.

Bliżej interesuje nas Szwajcarja, ponieważ propaganda niemiecka z upodobaniem porównuje jej położenie z Polską.

I tak wedle „Hamburgischer Correspondent“ z 14. X. 24 miał oświadczyć b. prezydent rady ministrów włoskich p. Nitti, że pretensja Polski do „korytarza“ i Gdańska jest tak samo nieuzasadniona, jakby nią była pretensja Szwajcarji do Genui.

Podobny przykład konstruuje prof. Fritz Jaeger w artykule: „Die deutsch-polnische Grenze“ w czasopiśmie „Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin“, 1924 Nr. 8—10, strona 258, mówiąc o tak zwanym odcięciu Prus Wschodnich:

„Dies ist der einzige Fall in der Neugestaltung Europas, wo ein Staat des Zusammenhanges seiner Teile beraubt wird. Ein genau analoger Fall würde sein, wenn die Schweiz, um einen Zugang nach dem Meere zu haben, einen breiten „Korridor“ längst des Rhonethales erhielte. Das ganze französische Alpengebiet würde abgetrennt und könnte nur durch die Korridorgrenze oder über See mit dem übrigen Frankreich verkehren. Marseille und Umgebung gehörte — um den

Vergleich auch mit Frankreich durchzuführen — nicht zu diesem Korridor, sondern wäre ein besonderer Freistaat, dessen auswärtige Vertretung der Schweiz obliegt. Der Schaden, der Frankreich dadurch erwüchse, wäre wohl grösser als der Nutzen der Schweiz. Polen hat einen derartigen Zugang zum Meere auf Deutschlands Kosten erhalten. Hätte man das Gebiet vom Netzethal und Weichselthal nordwärts bei Deutschland belassen und Polen seinem Wirtschaftsbedürfnis entsprechende Durchfahrts- und Hafenrechte gegeben, so hätte Polen einen weit besseren Zugang zum Meere erhalten, als ihn z. B. die Schweiz hat, geschweige denn das jetzige Oesterreich und Ungarn, denen ihr Zugang genommen wurde“.

Na te argumenty pp. Nitti'ego i Jaegera odpowiadamy co następuje:

Ani Marsylja, ani Genua nie należały nigdy do Szwajcarii, natomiast Gdańsk należał:

1454—1793, a więc 339 lat do Polski,
a 1793—1807 i 1814—1920, a więc tylko $14 + 106 = 120$ lat do Prus.

Ludność szwajcarska nie zamieszkuje nad dolnym biegiem Rodanu ani nad żadnym — choćby najdrobniejszym-skrawkiem wybrzeża morza śródziemnego. Natomiast ludność polska „przyrosła“ do Wisły, mieszkając nad nią od źródeł aż prawie do ujścia, bo do Tczewa, oraz nad 146 kilometrami wybrzeża, bo od ujścia Piaśnicy (granica z Niemcami) do Sopotu (granica z W. M. Gdańskiem). Powtarzamy, że 6 powiatów północnego Pomorza wybierało w 15 wyborach do „Reichstagu“ w r. 1871—1918 tylko posłów polaków.

Szwajcaria panuje wprawdzie tylko nad źródłami rzek, ale tak potężnych, jak Ren i Rodan! W tem tkwi klucz do zrozumienia zupełnie odmiennego położenia geopolitycznego obu krajów: Szwajcaria jest położona tak centralnie, że prawie równo oddalona od Atlantyku i morza Północnego, jak od morza Śródziemnego.*) To też Szwajcaria wedle swego wyboru korzysta na północy z portów aż czterech różnych krajów, bo Francji (Le Havre), Belgji (Antwerpja), Holandji (Rotterdam), wreszcie z portów niemieckich, z których Emden połączony jest wprost z Bazyleą przez Ren. Na południu korzysta Szwajcaria z portów dwu państw, Marsylji i Genui. Wszystkie wymienione porty należą ponadto do największych i najlepiej urządzonych portów nie tylko Europy, ale całego świata!

Porównajmy z tem położeniem — neutralnej zresztą — Szwajcarii, położenie geograficzne Polski: Polska „ciąży“ ku Bałtykowi, którego odnośne porty: Szczecin, Gdańsk, Królewiec, Kłajpeda, należą do mniejszych portów europejskich. Na południe Polska tylko w ograniczonej mierze może korzystać z Tryestu i portów rumuńskich. A więc Polska, odcięta od morza przez Niemcy, byłaby im zdana na łaskę i niełaskę, bo zmuszona importować i eksportować wyłącznie przez porty niemieckie, t. j. Szczecin, Królewiec i niemiecki — wedle życzenia pp. Nitti'ego i Jaeger'a — Gdańsk.

Najlepszą ilustracją korzystnego położenia geopolitycznego Szwajcarii w stosunku do morza — mimo braku własnego wybrzeża i własnego portu — była ostatnia wojna (1914—1918):

*) Z Bazylei do morza Północnego: 820 km., z Genewy do morza Śródziemnego: 566 km.

była to najgorsza konstelacja, którą dla Szwajcarji wyobrazić sobie można, bo wszystkie cztery państwa ją otaczające walczyły: Francja i Włochy przeciwko Niemcom i Austrii. A jednak Szwajcarją — odcięta wskutek działań wojennych od portów północnych — dzięki swej wzorowej organizacji S. S. S. („Société Surveillance Suisse“) pokonała wszelkie piętzące się trudności, sprowadzając potrzebne dla kraju towary i surowce zamorskie przez Marsylję, Genuę, a nawet przez mały port w Monaco. Tymczasem Polska, gdyby ją wedle życzenia pp. Nitti’ego i Jaeger’a odcięto od morza, była by zdana na łaskę i niełaskę wyłącznie Niemiec, jak to już powyżej wyłuszczone.

Porównanie Polski ze Szwajcarją przez obu wymienionych jest tem dziwniejsze, że Szwajcarja liczy tylko 3.880.000 mieszkańców, a Polska 27 milionów, i że jest 10 razy mniejsza od niej.

Argumenty propagandy niemieckiej, zaczerpnięte z porównania Szwajcarji z Polską, odpadają zatem zupełnie.

Trzecim państwem, nie mającym przed wojną własnego dostępu do morza, była Serbja. Elementarny i zdrowy pęd tego jędrnego i młodego narodu ku morzu znajdował zapory i szykany za strony Austro-Węgier, co było jedną z najważniejszych przyczyn wojny światowej. Jest to groźne memento i klasyczny przykład, że nie wolno bezkarnie odcinać od morza kraju, mającego ku temu etnograficzne i komunikacyjne prawa. Odcięcie Polski od morza i uzależnienie jej od portów niemieckich żywo przypominałoby sytuację Serbji aż do r. 1914 i niechybnie wywołałoby nową wojnę. — Jugosławja w traktatach w St. Germain i Trianon uzys-

kała wybrzeże morskie długości kilkuset kilometrów, ciągnące się od Fiume aż do granicy z Albanją, z portami: Split, Dubrownik, Kodar, a wreszcie układem z 29. I. 1924 z Włochami uzyskała na własność część południową portu fiumańskiego, mianowicie Baros. Nadto posiada użytek części właściwego portu we Fiume, a prócz tego wszystkiego korzysta jeszcze z części portu w Salonikach. Nikt serjo nie myśli zaprzeczać praw do wybrzeża morskiego Jugosławji, która — szczęśliwsza od Polski, — dysponuje długą granicą morską i kilku portami. Tem mniej można kwestjonować prawa Polski do jej 76 kilometrów wybrzeża i do Gdańska.

Po wojnie, na gruzach starych Austro-Węgier, powstały trzy nowe państwa, nie mające granicy morskiej: Austrja, Czechosłowacja, Węgry.

Propagatorzy niemieccy idei odcięcia Polski od morza powiadają: powyżej wymienione trzy państwa nie mają dostępu do morza, a jednak żyją, a Czechosłowacja znajduje się w kwitnym stanie gospodarczym! Otóż porównanie tych trzech państw z Polską jest tak samo niedopuszczalne, jak porównanie Szwajcarii z Polską i to dla zupełnie odmiennej sytuacji politycznej i geograficznej. Po pierwsze: obszar tych trzech krajów razem wzięty jeszcze nie dosięga obszaru Polski:

Austrja:	83.904 km ²	
Czechosłowacja:	140.352 km ²	Polska: 386.634 km ²
Węgry:	92.916 km ²	
	<hr/>	
	razem 317.172 km ²	

Po drugie: zaludnienie Austrii, Węgier, Czechosłowacji, razem wziętych, tylko nieznacznie przewyższa ilość mieszkańców Polski:

Austria:	6.562.661	
Czechosłowacja:	13.611.349	Polska: 27.185.709
Węgry:	7.980.143	
	<hr/>	
razem	28.154.153	

Po trzecie: położenie geograficzne i komunikacyjne tych trzech krajów jest — mimo braku granicy morskiej — tak szczęśliwe, że nie daje im odczuwać tego braku. Najpierw wszystkie trzy leżą nad Dunajem, największą arterją komunikacyjną europejską zachodnio-wschodnią i przez niego są połączone na wschód z Morzem Czarnym i portami rumuńskimi, a na zachód z Francją i jej portami, ponieważ Sekwana i Rodan połączone są kanałami z Renem, a Ren — przez „Ludwikskanal“ — z Dunajem. Statki pod flagą francuską z Paryża i Marsylji mogą dojeżdżać do Wiednia, Bratysławy i Budapesztu, a odwrotnie flotyle dunajskie: austriacka, czechosłowacka i węgierska do Paryża i Marsylji na zachód, a do Braiły i Gałaczu na wschód.

Niemcy pragną jednak ruch zachodnio-wschodni Dunaju skierować na północ i w tym celu pragną Ren połączyć aż dwu nowymi kanałami dla statków o pojemności 1500 ton z Dunajem: przez Men i przez Neckar. Gigantyczne to dzieło ma być skończone w r. 1930. W ten sposób Dunaj otrzyma połączenie przez Ren i Dortmund-Ems-Kanal z Bremą i Hamburgiem. Wynika z tego, że Dunaj odegra dla trzech wzmiankowanych państw bardzo poważną rolę. Austria,

Czechy i Węgry otrzymają więc przez Dunaj połączenie z Antwerpją, Rotterdamem i portami niemieckimi.

Połączenia kolejowe wszystkich trzech państw są również bardzo korzystne i umożliwiają im wedle wyboru albo korzystać z morskich portów niemieckich nad morzem Północnym (Brema, Hamburg), albo nad Bałtykiem (Szczecin i Kilonja, która jest „port d' attache“ floty handlowej węgierskiej) albo z portów nad Adryatykiem: Tryestu i Fiumy, wreszcie z portów rumuńskich nad morzem Czarnem. Wreszcie Czechosłowacja ma znakomite połączenie wodne z Hamburgiem przez Łabę, — z czego i Austria korzysta, — z Szczecinem przez Odrę, wreszcie może korzystać z Gdańska.

Tem samem jest udowodnione, że każde z tych państw — mimo braku granicy morskiej i własnego portu — dzięki szczęśliwemu położeniu geograficznemu, dzięki komunikacji wodnej i kolejowej, może być obsługiwane przez porty różnych państw nad czterema różnymi morzami: Północnem, Bałtykiem, Adryatykiem i Czarnem. Czyli, że Austria, Czechosłowacja i Węgry są „Hinterlandem“ nie jednego portu, ani nie kilku portów jednego państwa, ale kilkunastu portów nad 4 morzami, należących do różnych państw.

Żadne z nich nie znajduje się obecnie i nie znajdzie się w takiej sytuacji beznadziejnej, w jakiej znalazłaby się Polska w razie odcięcia od morza, Polska uzależniona wówczas gospodarczo od jednego państwa, t. j. od Niemiec.

Wreszcie: żadne z tych trzech państw nie posiada etnograficznego prawa do własnego wybrzeża, bo nad żadnym z tych czterech mórz nie mieszkają ani Niemcy

austriacy, ani Czesi, ani Węgrzy. Natomiast nad temi 76 kilometrami brzegu polskiego mieszkali zawsze i mieszkają wyłącznie polacy-kaszubi.

Tem samym odpada dalszy argument propagandy niemieckiej, powołującej się na położenie krajów, nie posiadających własnego dostępu do morza i twierdzącej, że i Polska powinna się obyć bez własnego portu i brzegu.

ROZDZIAŁ IV.

Międzynarodowe znaczenie dostępu Polski do morza.

Zwalczając „korytarz“, świadomie zamilcza propaganda niemiecka problem gdański, wiedząc, że względem Gdańska naruszałaby ona nietylko interesy Polski i Wolnego Miasta, ale także międzynarodowe. Interesy te są dwojakie: gospodarcze i polityczne.

Gdańsk stał się dzięki przyłączeniu go pod względem gospodarczym i komunikacyjnym do Polski wielkim portem międzynarodowym. Dyrektor statystycznego biura Wolnego Miasta, Dr. Funk, pisze w artykule p. t. „Wandlungen im Danziger Aussenhandel seit Bestehen der Danzig-Polnischen Zollunion“ (październik 1924): „Gegenwärtig jedenfalls kann keine Rede davon sein, dass die Freie Stadt lediglich ein Ostseehafen ist, vielmehr ist sie in der Entwicklung zum Uebersee- und Welthafen begriffen.“ To się okazuje przedewszystkiem wielką różnorodnością bander statków państw trzecich, na które przypadło w r. 1923 aż 65% tonażu (Anglja, Danja, Norwegja, Francja, Szwecja, Holandja

i 13 innych państw). Tylko 31% tonażu przypadło na banderę niemiecką i 4% na banderę gdańską. Od roku 1920 osiadły w Gdańsku firmy eksporterów i importerów, banków i armatorów angielskich, francuskich, duńskich, norweskich itd. Głównym objektem eksportu Polskiego przez Gdańsk jest drzewo. W stosunku do lat przedwojennych wzrósł wywóz drzewa przez Gdańsk do Anglii o 70%. Rozwija się stale eksport drzewa do Francji, Belgji, Holandji i Danji. Nowe rynki zbytu otwarły się dla polskiego drzewa, którego eksport w r. 1923 przez Gdańsk wynosił 739834 ton, wartości 199 milionów guldenów, będąc dwa razy większy, niż w r. 1922.

Intensywność międzynarodowego ruchu handlowego i żeglugi w kierunku Gdańska tłumaczy się tem, że jest on jedynym dotąd portem Polski. Gdyby Gdańsk nie został w r. 1919 oderwany od Niemiec, to by tak nie rozkwitł, ponieważ ruch z Polski i do Polski by się rozdzielił na różne porty niemieckie, z czego — jak podano powyżej — wyłącznie handel niemiecki by ciągnął główne korzyści. Gdańsk przed wojną był małym portem, głównie wojennym. Niemcy ruch handlowy z wschodu i na wschód kierowały przed wojnę na Hamburg, Szczecin i Królewiec, a nie na Gdańsk. Istnienie Wolnego Miasta jako portu dla międzynarodowego handlu z Polską leży więc w interesie międzynarodowym, bo w interesie wszystkich krajów, mających stosunki handlowe z Polską.

Podobnie będzie z przyszłym portem w Gdyni: ten sam handel międzynarodowy, znajdując korzystne warunki w Gdańsku, będzie także w Gdyni miał swe oparcie. Intensywność obrotu towarowego zagranicą z Polską wzrośnie przez

powstanie tego drugiego portu. Dlatego też sfery międzynarodowe witają budowę portu w Gdyni z radością, biorąc udział w jego budowie (firmy francuskie, holenderskie, duńskie).

Politycznie zainteresowane są państwa, należące do Ligi Narodów, Gdańskiem dlatego, że stoi on wedle Traktatu Wersalskiego pod jej opieką. Gdańsk jest obok Sarry jedynym terytorjum, będącym stałą siedzibą międzynarodowego zarządu, opartego na Traktacie Wersalskim. Mianowany przez Ligę Narodów Wysoki Komisarz jest zastępcą Ligi jako takiej i odpowiedzialny wobec niej za swą działalność. Zwraca się do niej, by otrzymać od niej poparcie w sprawach politycznych i poradę w sprawach technicznych. Cały poważny aparat Ligi Narodów stoi mu do dyspozycji. Tem się różni stanowisko i zadanie Wysokiego Komisarza w Gdańsku (i Komisji Ligi Narodów w Sarze) od podobnych organów międzynarodowych przed wojną, gdzie odnośny członek był tylko reprezentantem swego własnego rządu.

Opieka Ligi Narodów nad Gdańskiem, regulacja stosunków polsko-gdańskich za pomocą arbitrażu Wysokiego Komisarza, zwłaszcza w zakresie zrealizowania praw Polski do „dostępu do morza“, są jedną z najważniejszych funkcji Ligi. Działalność Ligi względem Gdańska — czy to Wysokiego Komisarza, czy Sekretarjatu, czy Rady — jest ściśle związaną z problemem jej dalszego rozwoju i zwiększającego się stałe jej autorytetu.

Rada Ligi raz do roku składa sprawozdanie „assemblée“ o sprawach, dotyczących Gdańska. Członkowie Ligi otrzymują raporty, i mogą na „assemblée“ zrobić z nich przed-

miot dyskusji. Prawie wszystkie dokumenty zostają opublikowane, tak, że opinia całego świata jest stale informowana o sprawach gdańskich, a głównie, czy i jak dalece już zrealizowany jest dostęp Polski do morza przez Gdańsk.

Liga Narodów wykonuje względem Gdańska mandat. Zamknięcie Polsce dostępu do morza przez przyłączenie Gdańska do Niemiec oznaczałoby, że mandat Ligi względem Gdańska wygasłby. Byłaby to zmiana traktatu wersalskiego, do której stale Niemcy zdążają.

Zarówno z politycznych, jak i gospodarczych motywów sfery międzynarodowe mają interes, by Polska miała dostęp własny do morza i wykonywała prawa, przyznane jej Traktatem Wersalskim w Gdańsku. Propaganda niemiecka, zwalczając dostęp Polski do morza, godzi świadomie w te interesy międzynarodowe.

CZEŚĆ DRUGA.

Geopolityczne położenie Prus Wschodnich.

ROZDZIAŁ I.

Położenie w ogólności.

Prusy Wschodnie obejmują cztery obwody rejencyjne: Królewiecki, Gąbiński, Olsztyński i Kwidzyński, o łącznej powierzchni 38.521 kilometrów kwadratowych i około 2.220.000 mieszkańców.

Dla porównania podajemy cyfry następujących krajów, zbliżonych wielkością do Prus Wschodnich:

Danja 43016 kil. kw. — 3,267.000 mieszkańców

Szwajcarja 41298 kil. kw. — 3,880.000 mieszkańców

Prusy Wschodnie 38551 kil. kw. — 2,220.000 mieszk.
Holandia 34201 kil. kw. — 7,860.000 mieszkańców
Belgia 30437 kil. kw. — 7,400.000 mieszkańców
Sycylja 29200 kil. kw. — 4,132.000 mieszkańców
Sardynja 24000 kil. kw. — 866.000 mieszkańców.

Prasa niemiecka, omawiając położenie Prus Wschodnich wytworzone wskutek kreacji W. M. Gdańska z 55 kilometrami wybrzeża i oddania Polsce 76 kilometrów wybrzeża, stara się wmówić w swych czytelników, że Prusy Wschodnie są „odcięte“ od macierzy. Powtarza się takie hasła, jak „Abschnürung Ostpreussens vom Mutterlande“, „Ostpreussen eine Insel, eine Kolonie“, „Exclave“, „Enclave“, „isoliert und verurteilt im slavischen Meere unterzugehen“.

Należy wobec tego rozpatrzyć najpierw ogólne położenie geograficzne Prus Wschodnich, a potem analizować ich stosunek do macierzy i sąsiadów.

Przypuśćmy, że oznaczenie ich, jako „wyspy“, — jakkolwiek nieściśle — zawiera w sobie twierdzenie, że komunikacja ich zarówno z innymi krajami, jak i z macierzą, odbywa się — przeważnie — drogą morską. Otóż w tem samym prawie położeniu jest Danja, podzielona nadto na kilka wysp i półwysp Jutlandzki, oraz wyspy: Sycylja, Sardynja, Korsyka. Ruch towarowy i osobowy z północnych i średnich Włoch ku Sycylii i vice versa nie idzie drogą żelazną na Reggio i Messinę, tylko linjami okrętowymi Neapol-Palermo.

Znaczenie tych trzech wysp dla Włoch i Francji jest co najmniej tak ważne, jak Prus Wschodnich dla Niemiec. Mimo to, nigdy nie słyszano, żeby z tego stanu powstawały niedogodności.

Dalszy argument propagandy niemieckiej, to rzekoma „jedyność“ tego położenia geopolitycznego („Dies ist der einzige Fall der Neugestaltung Europas, wo ein Staat des Zusammenhanges seiner Teile beraubt wurde“, patrz Jaeger, loco citato).

Otóż, jeżeli chodzi o Europę przedwojenną, to Dalmacja była również odcięta od reszty Austrii przez wytworzony dostęp do morza dla Węgier, składający się z autonomicznego miasta Fiume i około 150 kilometrów chorwackiego wybrzeża („primorji“, „litorale“). Dalmacja nie miała i nie ma znacznych kolei: jako typowy kraj nadbrzeżny, posługiwać się musiała i musi komunikacją morską zarówno z głównymi centrami gospodarczymi położonymi poza nią, tj. Tryjstem i Fiumą, jak i dla komunikacji swych własnych miast między sobą. W tem samym położeniu znajdują się inne kraje, nie mające kolei, prowadzących w głąb kraju, np. Chile, Brazylja.

Dalej jest nieprawdą, jakoby obecnie nie było takiej enklawy: jest nią miasto Zara z okolicą, dawniejsza stolica Dalmacji z okolicą, odstąpione przez Jugosławję Włochom traktatem w Rapallo z dnia 12. XI. 1920, wielkości 58 kilometrów kwadratowych i liczące 17.000 mieszkańców. Miasto to portowe, otoczone jest od lądu wyłącznie terytorjum jugosłowiańskim, a odległe od najbliższego portu włoskiego, Fiume, o ca. 150 kilometrów, będąc wyłącznie skazane na tę morską komunikację, nie mając zresztą wogóle żadnego połączenia kolejowego, ani z Włochami, ani z Jugosławją.

Poza Europą mamy też zupełnie analogiczne stosunki, gdzie wysunięta kolonja jest oddzielona innem terytorjum od

macierzy i skazana na komunikację morską z nią: przykładem takim jest Alaska w stosunku do Stanów Zjednoczonych Ameryki. Alaska ma wprawdzie tylko 65.000 mieszkańców, ale ma powierzchnię 1,500.000 kilometrów kwadratowych.

Dając przykład zupełnie małej „enklawy“, jak Zary, i olbrzymiej, jak Alaska, udowodniliśmy, jak powierzchownem jest twierdzenie propagandy niemieckiej o rzekomej niezwykłości położenia geograficznego Prus Wschodnich względem macierzy. Jeżeliby nam na to odpowiedziano, że porównania z Zarą lub Alaską są niedopuszczalne, ponieważ obie te enklawy mają o wiele mniej mieszkańców, niż Prusy Wschodnie, to przypominamy, że nikt inny, jak właśnie pp. Nitti i Jaeger powoływali się na przykład Szwajcarii, porównując z Polską ten kraj o 10 razy mniejszy od niej, mający od niej 7 razy mniej mieszkańców.

Jeżeli pp. Nitti i Jaeger twierdzą, że Polska powinna się obyć bez własnego wybrzeża tak jak Szwajcaria, to nam wolno powiedzieć, że Prusy Wschodnie nie są anomalją, gdyż w temsamem położeniu jest Zara i Alaska.

ROZDZIAŁ II.

Stosunek Prus Wschodnich względem macierzy.

O ile chodzi o utrzymanie łączności i komunikacji Prus Wschodnich z macierzą, to następuje ono dwoma drogami: przez granicę morską i przez zachodnią granicę lądową (118 kilometrów) idącą wzdłuż Nogatu i Wisły w kierunku południowym, potem wschodnim.

1. Łączność z macierzą, dzięki komunikacji morskiej.

Prusy Wschodnie, liczące przeszło 2 miliony mieszkańców, mają o wiele korzystniejsze położenie geograficzne niż Polska ze swymi 27 milionami: brzeg morski ich jest znacznie dłuższy, niż 76 kilometrów brzegu polskiego; nad tym brzegiem mają wielki port w Królewcu, który przed wojną szedł co do ruchu zaraz po Szczecinie i Gdańsku, jako trzeci port pruski — i szereg mniejszych portów, jak Pilawę, Elbląg, Tolkmicko.

Wynika z tego, o ile szczęśliwiej położone są od Szwajcarii, Austrii, Węgier i Czechosłowacji, nie posiadających własnego wybrzeża, a zmuszonych posługiwać się portami obcemi. Prusy Wschodnie są mniejsze od każdego z nich, mają mniej mieszkańców od najmniejszego z tych krajów, Szwajcarii, (która ma ich 3880000), ale mają własne wybrzeże i własne porty.

Niemieccy autorzy, omawiając t. zw. „odcięcie“ Prus Wschodnich od macierzy, przyznają otwarcie ich znakomite położenie nad Bałtykiem, n. p. Dr. Mager: „Ostpreussen, die natürlichen Grundlagen seiner Wirtschaft, eine Quelle deutscher Kraft“. (Hamburg, 1922) str. 1: „Das wichtigste Merkmal der natürlichen Lageverhältnisse Ostpreussens ist seine Lage am westlichen Rande der grossen europäischen Festlandmasse und an der Ostsee. Dem Baltischen Meer kommt für seine ausgedehnten Randländer eine ganz erhebliche Verkehrsbedeutung zu, so dass die unmittelbare Lage an der Ostsee schon an sich ein grosser Vorzug ist.“

W specjalnej monografji, poświęconej kwestji t. zw. korytarza, p. t. „Ostpreussen und der polnische Korridor.“ (Jena 1921), mówi autor, dr. Deuticke, na str. 28: „An und für sich, rein verkehrsgeographisch betrachtet, ist die Lage Ostpreussens nicht ungünstig. Liegt doch die Provinz mit einer langen gewölbten Seite an der Ostsee, und seine beiden Hauptverkehrspunkte Königsberg und Memel waren zugleich die beiden geeigneten Häfen für einen grösseren Seeverkehr, zumal die Beförderung von Gütern in Seeschiffsverkehrsverkehr erheblich billiger war, als in Binnenschiffsverkehrs- und Eisenbahnverkehr.“

Bałtyk jest morzem, na którym ruch statków jest nadzwyczajnie ożywiony: nie mniej, jak 100000 statków rocznie wchodzi i wychodzi przez Sund i Kanał Kiloński z morza północnego do Bałtyku i vice versa.

Królewiec wobec tego był i jest jednym z najważniejszych portów, nie tylko Niemiec ale i Europy: „Die Lage Ostpreussens machte Königsberg zu einem der wichtigsten Transithandelsplätzen Europas.“ (dr. Mager loco citato str. 8).

Przed wojną (r. 1913) blisko połowa, bo 46% eksportu z portu królewieckiego szła do portów niemieckich, a 54% do portów nie niemieckich. (Rühl „Die Nord- und Ostseehafen im deutschen Aussenhandel“, Berlin 1920, str. 87). Eksport ten był obsługiwany, przez 1672 statków o ładunku 505 809 ton rejestrowych (Statistisches Jahrbuch für den preussischen Senat. 1914. str. 262). Można więc przyjąć, że połowa statków i połowa ładunku szła do Niemiec. Natomiast ruch kolejowy dla towarów był między Prusami Wschodnimi a Niemcami przed wojną minimalny: patrz

broszurę: „Ostpreussens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege“, herausgegeben von der Reichsbahndirektion Königsberg, str. 6:

„Vor dem Kriege vollzog sich auf den Eisenbahnen nur ein sehr geringer Teil des Massengüterverkehrs zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland. Die günstige Lage Ostpreussens an der Ostsee, die Leistungsfähigkeit unserer Handelsflotte und die Billigkeit der Massenfrachten haben fast den gesamten Massengüterverkehr (vor allem Kohlen und Getreide) auf dem Seeweg gezogen. Ein starker Massengüterverkehr auf der Eisenbahn bestand nur mit Oberschlesien und zwischen Russland und den ostpreussischen Häfen.“

Słusznie więc mógł powiedzieć Clemenceau w swej nocie z dn. 16. VI. 1919 o połączeniu Prus Wschodnich z Niemcami, że „le commerce s'est toujours fait principalement par mer.“

Wobec tego znakomitego położenia Prus Wschodnich nad morzem i tak intensywnego użycia drogi morskiej dla stosunków handlowych, używanie określeń, jak „Enklave“, „Exklave“ oraz „Losreissung“, „Abschnürung“ itd. nie jest niczem uzasadnione i służy tylko celom propagandy przeciwko dostępowi Polski do morza: dzięki swemu położeniu geograficznemu nad morzem nie są ani „enklawą“, ani „eksklawą“, choćby nie miały nawet żadnego połączenia z macierzą przez ląd.

Dodać należy, że zaraz po r. 1920 położono kabel morski o 170 kilometrów długości, łączący Tenkitten (na północ od Królewca) z Lebą (Pomerania).

2. Stosunek geograficzny Prus Wschodnich do macierzy na łądzie.

a) Granica między Prusami Wschodnimi a t. zw. korytarzem.

Granica ta od ujścia Nogatu, aż do punktu, gdzie Drwęca krzyżowała dawną granicą niemiecko-rosyjską, wynosi ca. 118 kilometrów; jest to szerokość, która dawniej stanowiła nasadę Prus Wschodnich, pojętych jako wydłużonego półwyspu, wyciągniętego ku półn.-wschodowi. Dziś długość ich granicy względem t. zw. korytarza jest trochę większa, z powodu przyłączenia powiatu działdowskiego do Polski.

b) Odległość Prus Wschodnich od środowisk gospodarczych Niemiec.

Połączenie łądowe Prus Wschodnich względem macierzy odbywało się zatem przed Traktatem Wersalskim i odbywa się obecnie przez linje komunikacyjne, krzyżujące ową linję 118 kilometrową. Jak się uwydatnia to położenie? Odpowiada na to dr. Mager loco citato str. 6: „Schon vor dem Weltkrieg konnte man die politisch-geografische Lage Ostpreussens als eigenartig bezeichnen. Die Provinz bildete mit Westpreussen zusammen einen verhältnissmässig schmalen Ausläufer des Deutschen Reichs, der sich längst der Ostsee nach Nordosten erstreckte und in Nordosten, Osten und Süden vom russischen Staatsgebiet umklammert wurde. Diese Lage am äussersten Rande der längsten Diagonalerstreckung Deutschlands im Zusammenhang mit der relativ schmalen Verbindung mit dem Rumpf des Reichs (etwa 118 Kilometer) äusserte sich nach verschieden Richtungen hin. Die Verkehrslage im Rahmen des Reichs ge-

staltete sich natürlich im Vergleich zu anderen Landesteilen ziemlich ungünstig, da Ostpreussen stets mit sehr grossen Entfernungen nach den verschiedenen Hauptwirtschaftsgebieten des Reichs zu rechnen hatte:

Luftlinie Königsberg—	Berlin	520 km
„	„	—Hamburg 620 km
„	„	—Essen 960 km
„	„	—Saarbrücken 1090 km
„	„	—Leipzig—München 1020 km.“

To samo określa Deutike w cytowanej już broszurze „Ostpreussen und der polnische Korridor“ str. 28: „Dagegen war Ostpreussen im Landverkehr den übrigen Gebieten des Reichs gegenüber im Nachteil. Der Einfluss der peripheren Lage machte sich hier geltend.“

c) Prusy Wschodnie jako „kolonja“.

Niezmierne oddalenie Prus Wschodnich, zwłaszcza ich stolicy, Królewca, od środowisk gospodarczych Niemiec, spowodowały, że — zwłaszcza po wojnie — mówi się, że Prusy Wsch. w stosunku do macierzy są „kolonją“. „(Die neuen Aufgaben des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft“ str. 4 i 5). W istocie jest w tem wiele racji, raz z powodu położenia nadmorskiego i odległości kraju od macierzy, drugi raz z racji dziejowego powstania. Jeżeli odległość z Marsylji do stolicy najbliższej kolonji, Algeru, wynosi tylko 744 kilometrów, to — biorąc pod uwagę powyżej podane odległości Królewca od innych miast niemieckich — można równie słusznie mówić o kolonji.

Ale Prusy Wschodnie w istocie są „ein deutsches Kolonisationsland“ i dotychczas tak je się nazywa. Były przy-

czołkiem mostowym krucjaty zakonu Krzyżackiego i Kawalerów Mieczowych w ich pochodzie — rozpoczętym w XIII wieku wzdłuż brzegów Bałtyku ku Łotwie i Estonji, aż prawie do miejsca, gdzie później założono Petersburg, celem zdobycia „dominium maris Baltici“.

W r. 1525 Prusy Wschodnie stały się księstwem świeckim i to lennem króla polskiego, a suwerenność uzyskały w r. 1657. Nigdy nie należały do starego niemieckiego cesarstwa, upadłego w r. 1806, tylko — jako kolonja — pozostały poza jego ramami. Ale nie należały z racji swego kolonialnego charakteru nawet do federacji niemieckiej (Deutscher Bund), który istniał od r. 1815—1866. Dopiero r. 1867 zostały wcielone do „Deutsches Reich“: należą więc dopiero od 58 lat integralnie do Niemiec.

Stwierdza to „Réponse des Puissances Alliées et Associées“ w Section IX Prusse Orientale: „Il est par suite nécessaire de rappeler, que pendant plusieurs siècles la Prusse orientale a été en fait si nettement séparée, qu'a aucun moment, jusqu'en 1866, elle n'a été véritablement comprise dans les frontières politiques de l'Allemagne; les historiens allemands ont toujours reconnu, que la Prusse orientale n'est pas un pays d'origine allemande, mais bien une colonie allemande.“

Prusy Wschodnie zatem z racji geograficznego swego położenia, komunikacyjnej odległości i dziejowego powstania nosiły na sobie stygmat kolonji, ten stygmat noszą i go nosić będą. Zewnętrznie już się to ujęcie stosunku — i przed wojną — w tem przejawiało, że mieszkaniec Prus Wschod-

nich, jadąc na zachód do Niemiec, mówił, że robi podróż „nach dem Reich“.*)

Nieprawdą więc jest, że ten charakter kolonji, narzucony został Prusom Wschodnim przez Traktat Wersalski, tj. stworzenie dostępu do morza dla Polski — a więc środkiem politycznym — bo tkwi on w niezmiennych warunkach geograficznych i historycznych. Pozatem już u góry, w części pierwszej, sub II 3, wykazaliśmy, że Prusy Wschodnie tylko przez 148 lat (1772—1920) przytykały do innych terytoriów pruskich, a poprzednio przez 318 lat — a więc przeszło podwójną liczbę lat — były tak samo „izolowane“, jak niemi są dzisiaj. Ówczesna „izolacja“ nie przeszkodziła Fryderykowi II do stworzenia z Prus Wschodnich wielkiego „place d'armes“, dzięki któremu walczył z powodzeniem z pół Europą w 7-letniej wojnie. Intelktualnie wówczas stały na wysokim poziomie (Kant 1724—1804), „izolacja“ ówczesna nie przeszkodziła więc rozwojowi duchowemu, tak jak dzisiaj utworzenie dostępu do morza dla Polski — w szerokości kilkudziesięciu kilometrów — nie utrudnia w niczem Prusom Wschodnim relacji kulturalnych z macierzą (Królewiec posiada dwie opery, czem bodaj jakie miasto prowincjonalne w Europie może się poszczycić). Udowadnia to prawdziwość starego przysłowia niemieckiego: „Gedanken sind zollfrei“...

d) Odrębność gospodarcza Prus Wschodnich w stosunku do macierzy.

Autorzy niemieccy są zgodni, że Prusy Wschodnie z racji swego położenia gospodarczego i przed wojną miały

*) Tak dosłownie Kanclerz Rzeczy dr. Luther w mowie w Królewcu 15. II. 1925 („Königsb. Hartungsche Zeitung“ z 16. II. 25.)

odrębny charakter od reszty dzielnic i krajów niemieckich, porównaj np. dr. Mager loco citato, str. 7 „Kurz und gut, man kann sagen, dass Ostpreussen infolge seiner Entlegenheit gewissermassen ein wirtschaftliches und kulturelles Sonderdasein führte....“*)

Odrębność ta uwydatniła się zarówno w trudnościach gospodarczych, jak i w korzyściach względem macierzy.

Co do niedogodności, to wspominaliśmy już o trudnościach komunikacyjnych, wynikających z odległości geograficznej. Jako kraj prawie wyłącznie rolniczy, miały i mają Prusy Wschodnie słabe zaludnienie, tem słabsze, że przed wojną rocznie ca. 17.500 osób wędrowało na zachód Niemiec (Hesse „Die Bevölkerung von Ostpreussen“, Jena 1916, str. 46). Jasnym jest, że np. sztuczne nawozy i maszyny rolnicze przychodzące z Niemiec, wskutek frachtów droższe są, jak na zachodzie. Temu nie jest jednak winne „odcięcie“, tylko odległość od macierzy, charakter geograficzny Prus Wschodnich jako „kolonji“. Na dowód tego cytujemy z artykułu p. G. v. Janson-Kalkeningken p. t.: „Ostpreussen und die Ostmesse“ w „Deutsche Allgemeine Zeitung“ nr. 72/73 z 13 lutego 1925: „Die ganze Wirtschaft klagt über die unerhört teuren Frachten, die wesentlich dazu beitragen, dass die deutsche Produktion sich nicht voll entfalten kann. Ostpreussen leidet unter dieser Frachtpolitik mehr als jedes andere deutsche Gebiet. Die gesammte Einfuhr der Provinz wird durch die unmässige Fracht verteuert, d. h. in erster Linie Kohle, Oel, Eisen, Maschinen, Künstlicher Dünger (sofern keine Aus-

*) Tak samo Kanclerz Rzeczy dr. Luther loco citato.

nahmetarife gelten), Kraftfuttermittel, Kalk. Das sind die wesentlichsten Rohstoffe und Betriebsmittel für die ostpreussische Produktion. Zum zweitenmal wird die ostpreussische Produktion bei den Löhnen getroffen, denn entsprechend der langen Frachstrecken werden Hausbrand, Gas, Stoffe und andere Gegenstände des täglichen Lebens erheblich teurer als im Westen, während Lebensmittel keineswegs soviel billiger sind, dass sie die allgemeine Verteuerung der Lebenshaltung aufwiegen könnten. Das liegt an der Notwendigkeit des Absatzes nach dem Westen, nachdem die näheren Absatzgebiete verschwunden sind. Zum dritten Mal drückt die Fracht beim Absatz der Produkte nach dem Westen. . . Frachtreform tut Not in doppelter Richtung: durch grundlegende Revision des Tarifs und durch Uebernahme der Korridorfracht wenigstens teilweise auf Reichskosten.“

Jeżeli autor oprócz odległości wylicza jako trudności ekonomiczne „Verlust der näheren Absatzgebiete“, t. j. utratę Pomorza i Poznańskiego jako rynków zbytu, to nie ma słuszności w tym punkcie, bo zapomina, że Prusy Wschodnie pozbyły się w stosunku do macierzy konkurencji tych dwu rolniczych, jak i one, dzielnic.

Te same powody geograficzne, powodujące trudności dawały i dają z drugiej strony temu krajowi liczne korzyści względem macierzy, por. dr. Mager, loco citato, str. 7:

„Die genannten Nachteile wurden durch gewisse Vorteile mehr oder weniger wieder ausgeglichen. Die weite Entfernung von den Hauptindustrialgebieten und den Grosstädten Mittel- und Westdeutschlands mit ihrem grossen

Bedarf an landwirtschaftlichen Produkten verhinderte ein zu starkes Abfließen der letzteren nach dem Westen und hielt bei genügendem Angebot die Lebensmittelpreise und damit auch die Löhne nicht unbedeutend niedriger als im übrigen Deutschland... Hier bleibt ein kerniges Volkstum erhalten, das auf den industrialisierten und überkultivierten Westen immer wieder blutauffrischend und belebend wirkte“.

Korzyści te na przyszłość jeszcze się wzmożą, patrz Deuticke loco citato str. 30:

„Aber in vielem ist Ostpreussen auch wieder günstiger gestellt als das Reich. „In der Zukunft wird die Provinz einen Vorteil dadurch haben, dass sie den Übergang Deutschlands zum Industriestaat nicht mitgemacht; dass sie ihren überwiegend agrarischen Charakter bewahrt hat, obwohl infolgedessen ihr Wohlstand hinter industriellen Gegenden zurückgeblieben ist. Für die Zukunft wird die Bedeutung Ostpreussens, das früher in der Stellung von Arbeitskräften für die Industrie, sein Wichtigstes leistete, erheblich gewinnen, weil es eins von den wenigen agrarischen Überschussgebieten ist, das bei Deutschland verblieben ist“.

Reasumując powyższe, można stwierdzić:

1) O ile istnieją trudności i niedogodności gospodarcze, to wpływają one z racji niezmiennego geograficznego położenia Prus Wschodnich i nie mają nic do czynienia z kreacją dostępu Polski do morza przez Traktat Wersalski: dostęp ten nie pogorszył sytuacji Prus Wschodnich względem macierzy.

W powyższem nie jest jeszcze uwzględniony komunikacyjny stosunek Prus Wschodnich do Rzeszy po wojnie, ponieważ ten punkt będzie stanowił przedmiot części trzeciej.

2) Trudności gospodarcze zbilansowane są korzyściami względem macierzy. Osobno rozpatrywane będą teraz jeszcze plusy, które osiągnęły Prusy Wschodnie względem krajów nie niemieckich, położonych na wschód, oraz odrębny stosunek ich do Polski.

ROZDZIAŁ III.

Stosunek Prus Wschodnich względem krajów nadbałtyckich i Rosji.

Wiadomo, że właśnie dzięki swej wydłużonej, w daleki wschód się wdzierającej postaci, opartej ponadto z jednej strony o Bałtyk, Prusy Wschodnie są dla Niemiec przyczółkiem mostowym w ich drodze do podboju ekonomicznego Wschodu Europy. Królewiec, oddalony jest o 1150 km. od Odessy, jest to najkrótsza odległość między Bałtykiem a Morzem Czarnem. Odległość z Królewca do Saarbrücken jest mało co mniejsza. Z Królewca droga prowadzi do Kowna, Rygi i Rewlu, a celem jej „pénétration pacifique“ Rosji. Uprzymieniając sobie ten olbrzymi plan gospodarczy (Rapallo), jasnym się staje, że t. zw. „korytarz polski“ tak samo nie stanowi przeszkód dla osiągnięcia tych celów, jak nie stanowi go „korytarz litewski“ z Kłajpedą. Posiadając tranzyt, nie tylko uprzywilejowany, lecz także i zwykły przez zachodnią część Polski do Prus Wschodnich na mocy traktatu z dnia 21 kwietnia 1921 (patrz część trzecią), Niemcy z Prus Wschodnich mogą kierować ruch ten do Litwy, Łotwy,

Estonji i Rosji, oraz — vice versa. Stosunkom handlowym Niemiec ze Wschodem tak samo nic nie stoi na przeszkodzie, jak stosunkom np. Francji z Wschodem, która oczywiście musi kierować też swój tranzyt przez Niemcy i Polskę.

* Prawda, że na mocy umowy korytarzowej z dnia 21. IV. 1921 tranzyt uprzywilejowany został ustanowiony tylko dla zapewnienia łączności między Niemcami a Prusami Wschodnimi, a nie z owymi dalszemi krajami. Faktycznie jednak, na skutek tego, że ładunki tranzytowe dają się w Prusach Wschodnich z łatwością przeekspedjować do Litwy, Łotwy i Rosji — i vice versa — Niemcy korzystają z tranzytu uprzywilejowanego z wyłączeniem ingerencji Polski — między Niemcami z jednej, a Litwą, Łotwą i Rosją z drugiej strony. Wobec tego upada skarga, że Prusy Wschodnie są „eksklawą“ lub „enklawą“, której grozi wynarodowienie.

Wynika z tego dalej, że t. zw. „korytarz polski“ nie tylko nie przeszkadza Niemcom do rozwijania swych stosunków komunikacyjnych i gospodarczych ze Wschodem, ale że wręcz im służy jako jedno z ogniw. Dalsze ogniwa: umowa kolejowa z dn. 1. V. 1923 r. między Niemcami, Litwą, Łotwą i Estonją, umowa kolejowa z dn. 1. I. 1924 r. o bezpośredniej komunikacji między Prusami Wschodnimi a Rosją; rozbudowa portu w Królewcu, dokończona w początku r. 1924, obejmująca dwa nowe wielkie baseny, dwa wielkie zbożowe „sila“ w porcie, „wolną strefę“ dla ruchu tranzytowego, („Ein Riesenunternehmen... der grösste Bau, der nach dem Kriege in Deutschland durchgeführt wurde“, Königsberger Hartungsche Zeitung, Nr. 205 z dnia

1. IX. 1923) celem skoncentrowania eksportu dwu głównych gałęzi handlu, drzewa i zboża.

Królewiec korzysta bardzo skrzętnie ze zmian politycznych, wywołanych wielką wojną: „Infolge der Abschnürung Ostpreussens ist Königsberg der einzige Seehafen Ostpreussens; die Häfen von Danzig und Memel gehören zum Auslande. . . Da die Häfen von Libau und Riga nicht mehr zu Russland gehören, ist die Bedeutung des Hafens von Königsberg als Vorhafen von Russland noch gestiegen. Wichtige Eisenbahnlinien und tief nach Russland hinreichende Wasserstrassen-Verbindungen enden in Königsberg und begünstigen den Gütertausch zwischen Deutschland und Russland durch Vermittlung des Königsberger Hafens. Königsberg wird deshalb in noch höherem Masse als in der Vorkriegszeit Zwischenhandelsplatz zwischen Deutschland und Russland werden.“ („Schiffahrtszeitung“ z dn. 26. I. 1924, No. 6, str. 35). Dalsze dowody z literatury o znaczeniu Królewca:

„Die Lage Ostpreussens machte Königsberg zu einem der wichtigsten Transithandelsplätze Europas. . . Königsberg spielt für das russische Hinterland dieselbe Rolle, wie Rotterdam und Antwerpen für das rheinisch-westfälische Industriegebiet“ dr. Mager loco citato str. 8.

Dalsze ogniwa tego „Ostpreussisches Wirtschaftsprogramm“ są: taryfy ulgowe, ustanawiane przez Dyрекcję Kolejową w Królewcu, celem skoncentrowania eksportu na Królewiec, „Ostmessen“, rozbudowa dróg wodnych wschodniopruskich. Nawet Elbląg, dawniej nie mogący się rozwijać z powodu Gdańska, korzysta ze zmian politycznych i gospodarczych:

„Jetzt, nachdem Danzig durch die polnische Zollgrenze ausgeschaltet worden ist, strebt Elbing danach, die Rolle Danzigs für die genannte Gegend (scil. Westen Ostpreussens bis nach Allenstein hin und der Rest Westpreussens) zu übernehmen und den Seeverkehr selbst zu vermitteln“ (Mager, loco citato, str. 13).

Naukowe podstawy i poparcia dla tej ekspansji daje „Institut für Ostdeutsche Wirtschaft“, założony w r. 1916 w Królewcu.

W końcu należy zaznaczyć, że Królewiec jest centrum komunikacji lotniczej na wschodzie: istnieją następujące linje:

Królewiec—Smoleńsk—Moskwa

„ —Kłajpeda—Ryga—Rewel

„ —Gdańsk—Berlin

Z Gdańska — połączenie do Warszawy, z Moskwy do Charkowa, Batum, Tyflisu, z Berlina — na zachód. Dziennie samoloty z Królewca przelatują 5424 kilometrów.

ROZDZIAŁ IV.

Stosunek Prus Wschodnich do Polski.

Dość spojrzeć na mapę geograficzną, żeby przekonać się, że Prusy Wschodnie stanowią barjerę, odgradzającą Polskę od morza. Przypominamy, że od r. 1525 do 1657 były lennem Polski, a część ich, Warmja, od r. 1454 do 1772 była integralną częścią Polski. Jeżeli Niemcy w imię swobodnej komunikacji żądają włączenia północnego Pomorza i Gdańska do Niemiec, to Polska w imię dostępu do morza domagałaby się mogła aneksji Prus Wschodnich, albo stworzenia „Wolnego Miasta Królewca“.

Należy zaznaczyć, że w Prusach Wschodnich jest też pewna ilość ludności polskiej, osiadłej na Powiślu, Warmji i Mazurach.

Naturalnem „Hinterlandem“ Królewca jest — oprócz Litwy i Rosji — Polska, zwłaszcza jej północno-wschodnia część z bogactwami leśnymi. Prusy Wschodnie z swym ożywionym przemysłem drzewnym i papierowym skazane są na dowóz drzewa z Polski. Obecny naprężony stan między Polską a Niemcami, zaostrzony propagandą niemiecką przeciwko dostępowi Polski do morza, sprawia, że Polska tylko nieznacznie korzysta z Królewca, mimo usiłowań gospodarczych sfer tamtejszych, które na izolacji Królewca ze strony polskiej niezmiernie cierpią. W tem trudnem położeniu portu królewieckiego tylko traktat handlowy polsko-niemiecki może przynieść mu ulgę. *)

Zależność ekonomiczna Prus Wschodnich od Polski była do przewidzenia: w kołach wielkich mocarstw w r. 1918 rozważano potrzebę ekonomiczną wcielenia Prus Wschodnich do Polski, a znany geograf i znakomity znawca kwestji granicznych, pułkownik Th. Holdich, ówczesny prezydent geograficznego towarzystwa w Londynie, w dziele swem p. t. „Boundaries in Europe“, London 1918, str. 137, zalecał dać Polsce jako granice Karpaty i Bałtyk, włączając do niej Prusy Wschodnie.

To się nie stało: Prusy Wschodnie pozostały przy Niemczech, ale skazane są na obrót gospodarczy z swym „Hinterlandem“, z Polską. Jeżeli stosunki te dla Prus układają się niepomysłnie, to nie winien temu t. zw. „korytarz“,

*) Kanclerz Rzeczy dr. Luther loco citato:

tylko atmosfera polityczna i brak traktatu handlowego Niemiec z Polską.

Stwierdzamy więc, że geograficzne i komunikacyjne położenie Prus Wschodnich predestynuje je na „dostęp do morza“ także dla Polski, ale że Niemcy nie chcą dotąd z tego przywileju korzystać.

CZEŚĆ TRZECIA.

Wolność tranzytu między Niemcami a Prusami Wschodnimi przez województwa: Pomorskie i Poznańskie.

ROZDZIAŁ I.

Zasadnicza podstawa prawna.

W odpowiedzi na zarzut Niemieckiej Delegacji, że dostęp do morza odcina Prusy Wschodnie od macierzy, p. Clemenceau powiedział w nocie z dn. 19. VI. 1919:

„ . . . trudności, jakie mogą wyniknąć dla Prus Wschodnich z powodu nowego układu granic, są niczem wobec strat, jakie ewentualnie poniosłaby Polska wskutek innego położenia granic. Ponadto uznano w zupełności w Traktacie znaczenie drogi żelaznej łączącej Prusy Wschodnie z Niemcami i wstawiono doń odnośne przepisy. Przepisy te zostały poddane bardzo troskliwemu badaniu; dają one najzupełniejszą pewność, że połączenie przez Polskie terytorjum nie napotka na żadne trudności“. (Rèponse, Section IX.)

W wykonaniu tej zapowiedzi, nałożono Polsce w Traktacie Wersalskim odnośne obligacje w dwu odrębnych przepisach:

w art. 89 ustalono zasadniczą „wolność tranzytu“ dla ruchu między Niemcami a Prusami Wschodnimi; z natury rzeczy ciężar ten (serwitut) — jako ekwiwalent za odstąpione Polsce terytorjum ziem zachodnich, — spoczywa na nich, t. j. na obszarze obecnych województw: Pomorskiego i Poznańskiego, a nie rozciąga się na dalsze obszary Polski.

Artykuł 89 brzmi, jak następuje:

„Polska zobowiązuje się udzielić wolności tranzytu osobom, towarom, okrętom, statkom, wagonom i transportom pocztowym, przechodzącym tranzytem z Prus Wsch. do reszty Niemiec lub odwrotnie, przez terytorjum Polski, włączając w to jej wody terytorjalne, traktować je we wszystkim, co dotyczy ułatwień, ograniczeń i wszelkich innych spraw, co najmniej z takimi samymi względami, jak osoby, towary, okręty, statki, wagony i transporty pocztowe, które są narodowości, pochodzenia, importu, własności lub miejsca wysłania polskiego, albo też innego, które cieszy się jeszcze wyższymi od polskiego względami.

Towary tranzytowe będą wolne od wszelkich opłat celnych oraz innych podobnych.

Wolność tranzytu będzie się rozciągała także na komunikację telegraficzną i telefoniczną, na warunkach określonych w konwencjach przewidzianych artykułem 98“.

Przepis art. 89 umieszczony jest w rozdziale VIII Traktatu, zatytułowanym „Polska“ (art. 87—93). Ponieważ — zdaniem twórców Traktatu — zasadnicze zobowiązanie Polski do dania „wolności tranzytu“ nie było dostateczną

gwarancją dla Niemiec, więc w dalszym rozdziale IX, zatytułowanym „Prusy Wschodnie“, umieszczono ponadto art. 98, zawierający „konkretne postanowienia dla Konwencji polsko-niemieckiej“ mającej zrealizować połączenie:

a) Niemiec z Prusami Wschodnimi — poprzez obszar odstąpiony Polsce i poprzez W. M. Gdańsk,

b) Polski z W. M. Gdańskiem — poprzez Prusy Wschodnie na prawym brzegu Wisły. Art. 98 brzmi:

„Niemcy i Polska zawrą w ciągu roku od uprawomocnienia się niniejszego Traktatu konwencję, której brzmienie, w razie niemożności porozumienia, ustali Rada Ligi Narodów; konwencja ta zabezpieczy z jednej strony Niemcom zupełne i odpowiednie ułatwienie w komunikacji kolejowej między pozostałą częścią Niemiec a Prusami Wschodnimi i poprzez terytorjum polskie, z drugiej strony zaś — Polsce także same ułatwienia w jej komunikacji z Wolnym Miastem Gdańskiem poprzez terytorjum niemieckie, które mogłoby znaleźć się na prawym brzegu Wisły między Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem“.

ROZDZIAŁ II.

Rokowania i prowizoryczne układy.

Krótko po wejściu w życie Traktatu Wersalskiego, bo już 23 lutego 1920 r. rozpoczęły się w Warszawie rokowania między Rządami: polskim a niemieckim, celem wprowadzenia w życie ustalonej w art. 89 „wolności tranzytu“ i zawarcia przepisanej w art. 98 „konwencji“. Z powodu zamieszek,

wywołanych t. zw. „Kapputsch“ w Niemczech, Polska Delegacja uznała plenipotencje niemieckie za niewystarczające i rokowania przerwano. Podjęto je na nowo 12 kwietnia 1920 r. w Paryżu; Rada Ambasadorów pośredniczyła im od sierpnia 1920, delegując doń znanego fachowca francuskiego, p. Gastona Lerverve. Pod jego przewodnictwem toczyły się rokowania prawie bez przerwy od 22 listopada 1920 do 16 lutego 1921, w którym to dniu ostatecznie konwencję parafowano.

Niczmiernie skomplikowane rokowania te, które prowadził w imieniu Rządu Polskiego ówczesny Dyrektor Departamentu Politycznego w M. S. Z., obecny poseł w Berlinie, p. Kazimierz Olszowski, zostały dalej utrudnione tem, że tymczasem została zawarta 9. XI. 1920 konwencja polsko-gdańska, zawierająca postanowienia w art. 6, że Polska winna „konsultować“ Gdańsk, przed zawarciem Traktatu lub umowy, obchodzącej W. M. Gdańsk. Art. 33 Konwencji tej postanawia między innymi:

„Przepisy art. 89 Traktatu Wersalskiego z Niemcami stosować się będą również do Wolnego Miasta Gdańska“.

Konwencja została podpisana dn. 21 kwietnia 1921 r. w Paryżu i to przez p. Olszowskiego, imieniem Polski (i Gdańska), oraz przez p. v. Mutiusa, imieniem Niemiec. Konwencja weszła w życie 1 czerwca 1922 r. Konwencja ta zatytułowana jest: „Konwencja między Niemcami a Polską i W. M. Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, podpisana w Paryżu 21 kwietnia 1921 r.“.

Wstęp jej brzmi: „Z uwagi na to, że Polska i W. M. Gdańsk z jednej strony, zaś Niemcy z drugiej strony pragną uregulować wolność tranzytu, przewidzianą przez art. 89 Traktatu . . . oraz zawrzeć konwencję przewidzianą przez art. 98 Traktatu . . .“

Nasuwa to konieczność rozpatrzenia bliższego stosunku art. 89 do art. 98 Traktatu.

Art. 89 nakłada na Polskę serwitut dania Niemcom wolności tranzytu. Ale art. 89 nie nałożył na nią obowiązku, by celem wykonania jego Polska zawarła z Niemcami układ, któryby wszystkie kwestje wolności tranzytu uregulował obustronnie. Przeciwnie, art. 89 przewiduje w ustępie 3, że taki układ ma być zawarty odnośnie do komunikacji telegraficznej i telefonicznej.

Art. 98 powtarza jeszcze raz, że ma być zawartą konwencja „zabezpieczająca Niemcom zupełne i odpowiednie ułatwienia w komunikacji telefonicznej i telegraficznej“, dodając najważniejszą: „komunikację kolejową“.

Reasumując obligacje, nałożone przez art. 98 i 89 Traktatu na Polskę, trzeba stwierdzić:

1) W drodze konwencji wykonawczej, a więc za współudziałem Niemiec, miały zostać uregulowane kwestje:

- a) Komunikacji kolejowej,
- b) „ telefonicznej,
- c) komunikacji telegraficznej.

2) Natomiast mogła Polska uregulować jednostronnie t. j. bez współudziału Niemiec, nie w konwencji, tylko w drodze wewnętrznych rozporządzeń — następujące kwestje:

a) Poszczególne sposoby komunikacji poza wymienionymi trzema sprawami: kolei, telefonu i telegrafu, a mianowicie:

- aa) Komunikację pocztową,
- bb) żeglugę na wodach terytorjalnych i drogach wodnych śródziemnych,
- cc) ruch samochodów i motocyklów ;

b) dalej miała Polska wedle art. 89 możliwość uregulowania jednostronnego wszystkich technicznych kwestji, umożliwiających zrealizowanie wolności tranzytu, a więc mianowicie kwestji paszportowych i celnych, wreszcie problemu transportów wojskowych.

Tymczasem Polska, aby udowodnić swą dobrą wolę i uniknąć sporów z Niemcami na tle art. 89, zgodziła się rozciągnąć system dwustronnego uregulowania na wszystkie sub a) i sub b) wymienione kwestje: tem samem Polska wykroczyła daleko poza swe obowiązki nałożone Traktatem Wersalskim.

Dalszy dowód lojalności Polski :

Mimo braku konwencji ex-art. 98, Polska przeprowadziła na mocy art. 89 kolejowy tranzyt już krótko po objęciu Pomorza, t. j. od lutego 1920 r. i to naprzód na mocy rozporządzenia Polskiej Rady Ministrów, później na mocy prowizorycznych umów z dn. 13. XI. 1920 i z dn. 4. V. 1921, tudzież na podstawie opolskiej umowy z dn. 3. IX. 1920, wskutek czego Prusy Wschodnie miały nieprzerwaną komunikację nawet z Górnym Ślążkiem, który był wówczas terenem plebiscytowym.

Polska zgodziła się na zwyczajny wykaz personalny, nie żądając paszportu, ani rewizji celnej. Na mocy osobnej umowy prowizorycznej, zawartej w Paryżu 9. I. 1920, Polska zezwoliła na tranzyt kolejowy wojsk niemieckich przez Pomorze. W lipcu 1920 r. przeszedł pierwszy transport kolejowy Reichswehry przez Pomorze.

Ten stan prowizoryczny trwał aż do 1 czerwca 1922 r.

ROZDZIAŁ III.

Treść konwencji tranzytowej w oświetleniu memoriału Rządu Niemieckiego w r. 1921.

Rząd Niemiecki, przedkładając w r. 1921 parlamentowi Rzeszy konwencję tę do ratyfikacji, załączył do tekstu jej obszerny memoriał („Denkschrift des Auswärtigen Amtes zum Gesetz über das Durchgangsabkommen. Reichstagsdrucksache. Nr. 2191.“); przedstawiamy poniżej treść konwencji, trzymając się właśnie tego memoriału, udzielając tem samem głosu niemieckiemu „Auswärtiges Amt“, a więc urzędowi najlepiej powołanemu do obrony interesów niemieckich wobec Polski i do charakteryzowania konwencji z punktu widzenia niemieckiego.

1. Postanowienia ogólne.

Konwencja, mająca zastąpić przerwana Traktatem Wersalskim łączność między Niemcami a Prusami Wschodnimi, stoi na stanowisku, że jedynie potrzeby gospodarcze i komunikacyjne Niemiec mają rozstrzygać o wielkości i o rozmiarze ruchu tranzytowego. Wskutek tego Polska stawia swój własny tabor ruchomy do dyspozycji dla wykonania

ruchu kolejowego, po przez obszar odstąpiony przez Niemcy, Polsce, tj. obecne województwa: Pomorskie i Poznańskie. Uznając jednak, że Polska nie jest na razie w stanie dostarczyć odpowiedniej ilości taboru, Niemcy wypożyczą jej na 5 lat odpowiednią ilość parowozów, których liczbę ustalą zarządy kolejowe z góry na każdy nowy okres rozkładów jazdy. W razie wybitnego braku węgla, Niemcy go Polsce dostarczą (art. 22, 27 i 111).

W razie wojny, postanowienia konwencji nie upadają „*ipso iure*“. Jeżeli jedna strona pragnie ograniczyć ruch tranzytowy, musi drugą stronę powiadomić drogą dyplomatyczną naprzód; dopiero 48 godzin po tem uwiadomieniu ograniczenie może wejść w życie.

Ruch tranzytowy nie jest otoczony eksterytorjalnością, podlegając polskim ustawom, mianowicie co do bezpieczeństwa publicznego. Aresztowania mogą nastąpić w razie popełnienia zbrodni lub występku, natomiast nie mają miejsca w wypadku popełnienia wykroczenia.

Wychodząc poza ramy art. 89 Traktatu Wersalskiego, Polska koncedowała na wypadek wyjątkowego położenia, tamującego komunikację w Ziemiach Zachodnich, tranzytowy ruch kolejowy przez b. Kongresówkę do Prus Wschodnich i *vice versa*.

Ponadto na mocy art. 33 konwencji polsko-gdańskiej z dn. 9. XI. 1920, przez siebie zawartej, Polska rozszerzyła swój obowiązek dawania tranzytu także na obszar W. M. Gdańska.

Komunikacja kolejowa dzieli się zasadniczo na „tranzyt uprzywilejowany“ i „tranzyt zwykły“ (art. 4). Pierwszy od-

bywa się na liniach wyraźnie oznaczonych (art. 23). Tak długo, jak panuje pokój, ruch tranzytowy uprzywilejowany zwolniony jest od formalności paszportowych i celnych. W razie wojny wymaga się od obywateli niemieckich wykazu osobistego, od obywateli państw trzecich paszportu z wizą polską. Podróżnym nie wolno wysiadać z pociągu podczas przejazdu i postoju na stacjach w Polsce, tak samo nie wolno przez okna podawać lub oddawać przedmiotów.

Tak, jak ruch osobowy, tak samo towarowy, odbywający się całymi pociągami, nie podlega ocenie.

„Tranzyt zwykły“ odbywa się na wszystkich liniach Ziemi Zachodnich: podróżni, obywatele niemieccy, muszą być w posiadaniu wykazu osobistego z polską wizą. Ruch towarowy nie podlega ocenie, ale podlega formalnościom celnym (zabezpieczeniu celnemu przez opieczętowanie lub kaucję).

Nie doszło do porozumienia — zawsze wedle memorjału niemieckiego — w dwóch ważnych punktach:

Po pierwsze co do nadzwyczajnych transportów wojskowych, gdyż zwyczajne transporty wojskowe są w konwencji uregulowane. Dalej nie doszło do porozumienia co do komunikacji samolotowej. Art. 1 ogranicza bowiem treść konwencji do wszelkiego ruchu komunikacji lądowej i wodnej.

Jako jeden z najważniejszych sukcesów, osiągniętych w konwencji, określa memorjał niemiecki ustanowienie trybunału rozjemczego, dodając jednak:

„Es ist zwar zu hoffen, dass sich der Durchgangsverkehr künftigerhin glatter abwickeln wird, als es

bisher seit der Insbesitznahme der abgetretenen Gebiete durch Polen der Fall war, aber bei der Fülle der durch den Vertrag berührten Rechtsbeziehungen wird es an Meinungsverschiedenheiten über seine Auslegung oder seine Durchführung schwerlich fehlen“. (Denkschrift des Auswärtigen Amts. Seite 101).

Dalej memoriał podkreśla, że konwencja wychodzi poza ramy art. 98 Traktatu, ponieważ nie ogranicza się do komunikacji kolejowej, pocztowej, telegraficznej, tylko poza tem zawiera przepisy dla ruchu wojskowego, nawigacji i ruchu samochodowego.

2. Komunikacja kolejowa.

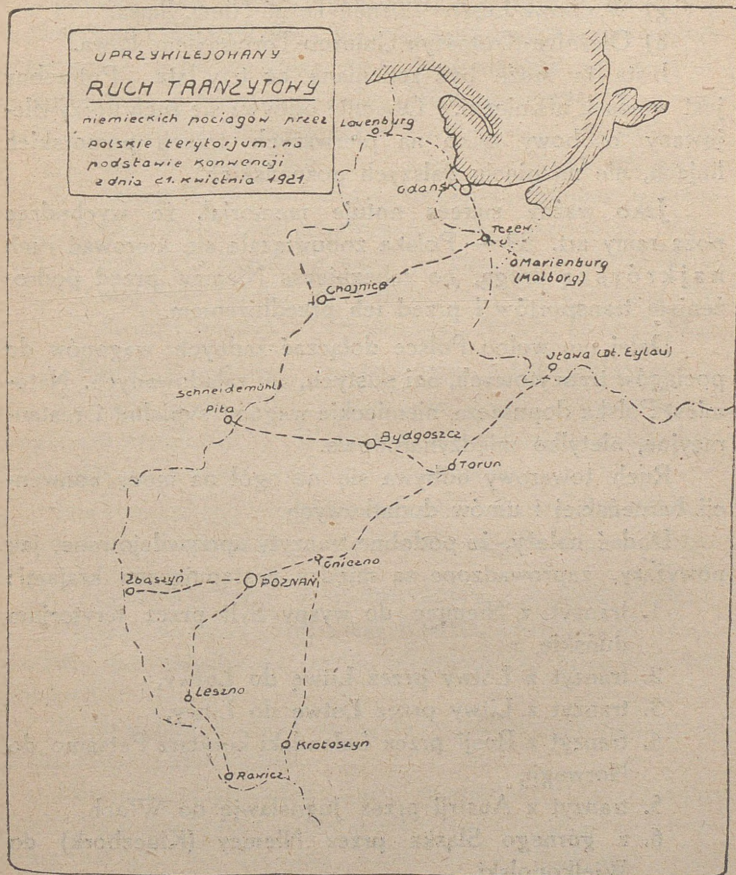
Memoriał stwierdza, że dla ruchu kolejowego, miarodajne jest zapotrzebowanie gospodarcze Niemiec i Prus Wschodnich:

„An die Spitze des Abschnitts über den Eisenbahnverkehr ist der Grundsatz gestellt, dass Polen verpflichtet ist den gesammten ihm von Deutschland angebrachten Durchgangsverkehr durch sein Gebiet durchzuführen. Für den Umfang dieses Verkehrs ist das Verkehrsbedürfniss Ostpreussens massgebend“. (Denkschrift des A. A. S. 102).

Dla ruchu uprzywilejowanego przez Polskę, wyznaczone są następujące linje (art. 23): (patrz tablicę no 8)

- a) Łębork-Gdańsk-Tczew-Malbork.
- b) Chojnice-Tczew-Malbork.
- c) Piła-Bydgoszcz-Toruń-Niem. Łława.
- d) Świebodzin-Zbąszyń-Poznań-Toruń-Niem.-Łława.
- e) Cylichowa-Zbąszyń-Poznań-Toruń-Niem. Łława.

Tablica No. 8.



Uprzywilejowany ruch tranzytowy niemieckich pociągów przez polskie terytorjum na podstawie Konwencji z 21. 4. 1921.

- f) Rawicz-Leszno-Poznań-Toruń-Niem. Iława.
- g) Wschowa-Leszno-Poznań-Toruń-Niem. Iława.
- h) Oleśnica-Krotoszyn-Gniezno-Toruń-Niem. Iława.

Lista ta może być zmieniana co trzy lata. Potrzebny jest wniosek niemiecki. Obecnie odbywa się ruch uprzywilejowany osobowy tylko na pierwszych trzech pomorskich liniach, nie na pięciu dalszych poznańskich.

Jako ważny sukces notuje memorjał, że wychodząc poza ramy art. 89 — Polska zobowiązała się kierować ruch najkrótszą drogą, co zabezpiecza Niemcy przed podrożeniem transportów i przed ich przedłużeniem.

Dalej nie wolno Polsce dołączać żadnych wagonów do pociągów tranzytowych, ani pustych, ani załadowanych. Natomiast Polska dopuszcza niemieckie wagony sypialne i restauracyjne, nietylko międzynarodowe.

Ruch towarowy odbywa się na ogół na mocy konwencji berneńskiej i umów dodatkowych.

Dodać należy, że podobne tranzyty uprzywilejowane, jak powyższy, zaprowadzone są między następującymi krajami:

1. tranzyt z Niemiec do wyspy Sylt przez terytorjum duńskie,
2. tranzyt z Łotwy przez Litwę do Łotwy,
3. tranzyt z Litwy przez Łotwę do Litwy,
4. tranzyt z Rosji przez finlandzki korytarz Petsamo do Norwegji,
5. tranzyt z Austrii przez Jugosławję do Włoch,
6. z górnego Śląska przez Niemcy (Kluczbork) do Wielkopolski,
7. z Mławy przez Niemcy (Malbork) na Pomorze,

3. Transporty wojskowe.

Niemcy mają prawo tygodniowo do jednego pociągu z żołnierzami i urlopnikami i do jednego pociągu z materiałem wojennym. Broń osobista musi być złożona w osobnym wagonie pod konwojem polskim. Memorjał mówi:

„Zusammenfassend ist nochmals zu betonen, das die Bestimmungen des Kapitels III in normalen Zeiten für die Bedürfnisse des Militärverkehrs zwischen dem Reich und Ostpreussen völlig ausreichen. Können doch innerhalb einer Woche bis zu 1400 Mann und 800 Tonnen Heeresgut in jeder Richtung befördert werden“. Denkschrift des A. A. S 106).

4. Ruch pocztowy, telefoniczny i telegraficzny.

Przewóz niemieckiej poczty pociągami odbywa się w wagonach niemieckich. Wagony te z personelem niemieckim podlegają konwojowi polskiego urzędnika.

Dla komunikacji telegraficznej i telefonicznej oddaje Polska pewną ilość przewodów za opłatą do użytku niemieckiego.

5. Żegluga i ruch samochodowy i motocyklów.

Tranzyt obejmuje statki wszelkiej kategorii, barki, statki parowe, przynależne do portów niemieckich, gdańskich lub polskich.

Ruch samochodowy i motocyklów odbywa się na drogach przez Polskę wskazanych.

Powyżej przytoczona treść memorjału „Auswärtiges Amt“ daje wyobrażenie, jak daleko Konwencja wyszła poza ramy ex art. 98 Traktatu Wersalskiego, regulując także tranzyt wojskowy, żeglugowy i samochodowy, rozciągając

ponadto cały tranzyt w razie potrzeby na obszar b. Kongresówki, zaspakajając tem samem wszystkie potrzeby Niemiec. (patrz: Deuticke, Ostpreussen und der polnische Korridor str. 89).

ROZDZIAŁ IV.

Wykonanie Konwencji przez Polskę.

Przedewszystkiem jednak wykonanie Konwencji przez Polskę, trwające już przeszło 2¹/₂ roku, udowadnia, że gospodarcze i komunikacyjne życzenia Niemiec zostają w zupełności wypełnione.

Wbrew powyżej przytoczonej obawie memorjału, że wykładnia Konwencji będzie dawała powód do licznych zatargów i spraw przed trybunałem rozjemczym, należy stwierdzić, że do końca stycznia ani jedna sprawa nie została wytoczona ze strony Rządu Niemieckiego. Ten sam fakt, zupełnie izolowany od wszystkiego innego, wystarczy, by odeprzeć wszelką propagandę niemiecką o rzekomych trudnościach, wywołanych przyznaniem Polsce „dostępu do morza“.

Liczba i rodzaj pociągów, tak stałych, jak i dodatkowych, kursujących na wymienionych liniach, zostaje w myśl art. 29 ustalona stosownie do życzenia Rządu niemieckiego na oddzielnych konferencjach rozkładów jazdy (ostatnio w Frankfurcie nad Odrą dn. 11 III 1924). Ilość ich jest tak obfita, że pokrywa zapotrzebowanie Niemiec. Wyznaczono nawet więcej tras towarowych, niż ich Niemcy zużyli. Dla zwiększonego ruchu osobowego, zwłaszcza w sezonie i podczas świąt uzgodniono 14 pociągów nadzwyczajnych.

Polski Zarząd Kolejowy przeprowadza pociągi zupełnie regularnie: pociągi osobowe przyjeżdżające z Niemiec z opóźnieniem, przeprowadza się na drugą stronę bez opóźnienia, lub z zmniejszonym opóźnieniem.

Polski Zarząd Kolejowy dotąd nie zażądał zniesienia żadnego pociągu uprzywilejowanego, mimo, że pociągi te w żadnym wypadku nie osiągnęły — jak wykazuje zestawienie poniższe — przeciętnej normy 60 0/0: Polski Zarząd Kolejowy jest do tego żądania uprawniony na mocy przepisów wykonawczych do art. 29. Zestawienie to wykazuje,

W Y K A Z

ilości miejsc, ilości pasażerów, oraz procentu zaludnienia pociągów i wagonów tranzytowych w ruchu uprzywilejowanym polsko-niemieckim

za czas od 1. VI. do 31. XII. 1923.

		ilość miejsc	ilość podróż- nych	0/0 za- ludnie- nia
S z l a k	Strzebielin—Malborg	22257	7571	34
	Malborg—Strzebielin	20578	5966	28
S z l a k	Chojnice—Malborg	303498	176582	58
	Malborg—Chojnice	301567	174608	57
S z l a k	Kaczory—Bydgoszcz— Toruń—Jamielnik	127519	65432	51
	Jamielnik—Toruń— Bydgoszcz—Kaczory	127182	75600	59
Ogółem		902601	505759	56

za czas od 1. I. do 31. VII. 1924.

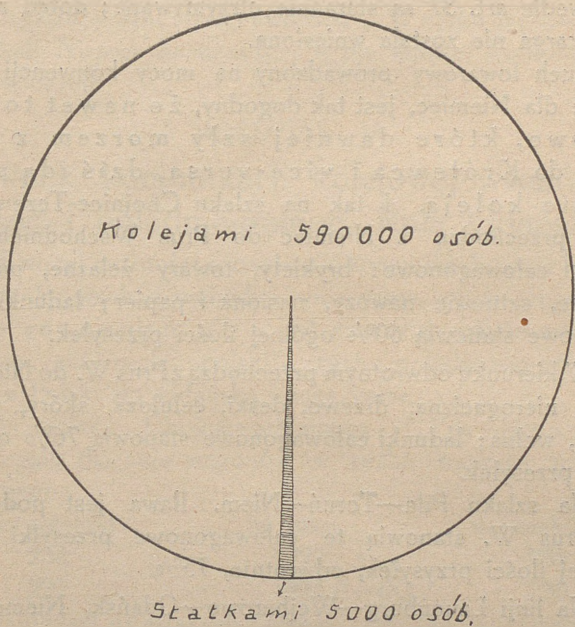
		ilość miejsc	ilość podróż- nych	% za- ludnie- nia
S z l a k	Strzebielin—Malborg	24809	9270	35
	Malborg—Strzebielin	24753	7903	32
S z l a k	Chojnice—Malborg	442258	226510	51
	Malborg—Chojnice	414952	186725	44
S z l a k	Kaczory—Bydgoszcz— Toruń—Jamielnik	186013	66127	35
	Jamielnik—Toruń— Bydgoszcz—Kaczory	223915	93430	41
	Ogółem	1316700	589965	44

że w r. 1924 korzystało blisko 590 000 podróżnych z pociągów i wagonów tranzytowych „Prusy Wschodnie-Niemcy“ i vice-versa, i to w ruchu uprzywilejowanym. Nie liczono tu podróżnych korzystających z tranzytu zwykłego. Natomiast statkami pasażerskimi na rucie „Swinemünde-Pillau“ jechało w obu kierunkach zaledwie kilka tysięcy osób (patrz tablicę nr. 9)

Jest to najlepszy dowód sprawności ruchu kolejowego tranzytowego.

W ciągu 2¹/₂ letniego istnienia konwencji, rząd niemiecki nie żądał żadnych zmian tejże, prosił tylko o zwiększenie szybkości pociągów, co też nastąpiło (pośpieszne: 80 km., osobowe 70 km.)

Tablica No. 9.



Ruch pasażerski w r. 1924 między Prusami

Wschodniami a Rzeszą, i to:

W kolejowym ruchu uprzywilejowanym i

Statkami linii „Swinemünde-Pillau”.

• Przewody telegraficzne i telefoniczne, odstąpione Niemcom wedle art. 37 są starannie utrzymywane; dotąd ani jedna skarga nie została wniesiona.

Ruch towarowy prowadzony na mocy konwencji przez Polskę dla Niemiec, jest tak dogodny, że nawet towary masowe, które dawniej szły morzem z Niemiec do Królewca i vice-versa, dziś idą przeważnie koleją. I tak na szlaku Chojnice-Tczew-Malborg przechodzą z Niemiec do Prus Wschodnich jako ładunki całowagonowe: brykiety, towary żelazne, maszyny rolnicze, sztuczne nawozy, nasiona i papier; ładunki całowagonowe stanowią 60% ogólnej ilości przesyłek.

W kierunku odwrotnym przechodzą z Prus W. do Niemiec: bydło, nierogacizna, drzewo, deski, celuloza, skóry, mięso, cukier, wełna; ładunki całowagonowe stanowią 76% ogólnej ilości przesyłek.

Na szlaku Piła—Toruń—Niem. ława jest podobnie: do Prus W. stanowią te całowagonowe przesyłki 70% ogólnej ilości przesyłek, odwrotnie, 75%.

Na linii Lauenburg—Wejherowo—Gdańsk, Niemcy nie korzystają wcale z przyznanego im ruchu towarowego uprzywilejowanego, z powodu zbyt małej ilości ładunku. Przesyłki idą w obu kierunkach w zwykłym tranzyście.

Stwierdzamy więc, że Niemcy mają możliwość wyzyskać w pełni komunikację do Prus W. i vice-versa: w ruchu osobowym zarówno jak i towarowym przekładają oni komunikację kolejową nad komunikację morską, patrz też n. p. „Ostsee-handel“ no. 4 z 25. I. 1925, artykuł p. t. „Der Seeweg nach Ostpreussen über Stettin“: „Noch ist auf der Schiffs-

linie Stettin—Königsberg der Verkehrsumfang der letzten Vorkriegsjahre nicht erreicht worden“. W ruchu osobowym nie wyzyskali Niemcy dostatecznej liczby miejsc, stawionych im do dyspozycji.

ROZDZIAŁ V.

Kierunek komunikacji kolejowej wschód-zachód i południe-północ. Rola Gdańska.

Mimo tej możności wyzyskania komunikacji przez Niemcy w kierunku wschód-zachód i vice versa, ruch ten, — nazwijmy go „niemieckim“, — jest znacznie, prawie o 100%, mniejszy, niż ruch „polski“, ruch południowo-północny, idący z Polski do Gdańska i vice versa.

Na szlaku Chojnice—Malborg i Piła—Niem. Iława przebiegało dziennie wagonów w ruchu tranzytu uprzywilejowanego:

Na wschód	w roku	na zachód
234	1923	235
222	1924 (I—IX)	230

Natomiast na szlakach Polska-Tczew-Gdańsk przebiegało dziennie wagonów:

do Gdańska	w roku	z Gdańska
427	1923	428
422	1924 (I—IX)	433

Cyfry te udowadniają jasno, że kierunek południowo-północny i vice-versa jest prawie o 100% większy, niż kierunek wschodnio-zachodni. Tem samym udowodnione jest cyfrowo, że „dostęp Polski do morza“ jest intensywniej wyzyskany, niż ruch przez t. zw. „korytarz“.

W związku z tem zwiększa się stale rola Gdańska jako miejsca przeładunkowego z wagonu na statek i vice versa.

To samo ma miejsce w ruchu osobowym: w r. 1914 liczba pociągów dziennie przychodzących i odchodzących w Gdańsku wynosiła 276, w r. 1924—294; w tej liczbie w ruchu podmiejskim w r. 1914—195, w r. 1924—218. Przed wojną pociągi dalekobieżne — w kierunku południowym — dochodziły najdalej do Wrocławia, obecnie dochodzą do Krakowa, a planowane jest przedłużenie pociągu z Poznania — via Wrocław — do Pragi, Wiednia i Białogrodu.

Polskie koleje państwowe starają się wogóle utrzymać ruch osobowy na najlepszym poziomie, dając mieszkańcom W. M. Gdańska, Rzeszy Niemieckiej i Prus Wschodnich najdogodniejsze połączenie między sobą i z Polską.

Nocny pociąg bezpośredni Gdańsk-Berlin i vice versa kursuje tylko w lipcu i sierpniu; w innych miesiącach został skasowany na wyraźne żądanie Zarządu Niemieckich Kolei Rzeszy, ponieważ wykazywał zbyt małe zaludnienie.

ROZDZIAŁ VI.

Oficjalny głos zarządu kolei Rzeszy z r. 1923,
uznający sprawność wykonywania Konwencji
z dnia 21. IV. 1921 przez Polskie Koleje
Państwowe.

Kogo nie przekonywa jeszcze dostatecznie fakt, że od czasu wejścia w życie konwencji tj. od 1. VI. 22, do końca stycznia 1925 nie wpłynęła ani jedna skarga niemiecka na wykonanie konwencji przez Polskę, fakt, udowadniający, że o odcięciu komunikacyjnym Prus Wschodnich od Niemiec mowy być nie może, oraz kogo nie przekonywa powyższe przedstawienie wykonania konwencji przez Polskę, temu przedstawiamy jako udokumentowane świadectwo oficjalny głos niemiecki, bo głos dyrekcji kolei Rzeszy w Królewcu p. t. „Ostpreussens Wirtschaft und Verkehr vor und nach dem Kriege. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Königsberg. Verlag Gräfe und Unzer. Königsberg Pr.“ Rok wydania nie podany, z tekstu wynika jednak, że wydana jest ta broszura w drugiej połowie r. 1923. Cytujemy z tej broszury, co następuje, str. 9:

„Es kann... mit Befriedigung festgestellt werden, dass es den fortgesetzten Bemühungen der deutschen Reichsbahn gelungen ist, im Wege langwieriger Verhandlungen mit den polnischen Bahnen diese Schwierigkeit zu beseitigen.

Für den Durchgangsverkehr ist Ostpreussen keine Enklave mehr. Die Reichs-

bahn hat die Brücke über das polnische Durchgangsgebiet geschlagen.*)

Das war keine leichte Aufgabe.... Seit dem 1. Juni 1922 gilt ein im Paris geschlossener Staatsvertrag, der eine sichere Rechtsgrundlage für die Zukunft bildet und der Reichsbahn die erforderlichen Handhaben gegenüber der polnischen Bahn für den Fall irgend welcher neu aufzutretenden Durchgangsschwierigkeiten bietet. Seit über Jahresfrist vollzieht sich der Durchgangsverkehr reibungslos und für die Verkehrstreibenden ebenso, als ob die deutsche Bahn selbst den Betrieb auf den polnischen Durchgangsstrecken führen würde...

Die Frachtsätze der deutschen Binnentarife werden durchgerechnet, grade als ob das zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland liegende, an Polen abgetretene Gebiet noch deutsch wäre. Es muss auch anerkannt werden, dass die polnische Eisenbahnverwaltung bestrebt ist, ihrer vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen. Daher darf der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, dass es auch in Zukunft gelingen wird, Erschwerungen dieses Verkehrs zu verhüten. . .

Kann also einerseits begrüsst werden, dass die Gestaltung des Durchgangsverkehrs bei richtiger Würdigung der ausserordentlichen Schwierigkeiten, die sich diesem ganz besonders gearteten Verkehr durch fremdes Land entgegen stellen, in für die Verkehrstreibenden befriedigender Weise gelungen ist, so muss

*) W oryginalne tłumym drukiem.

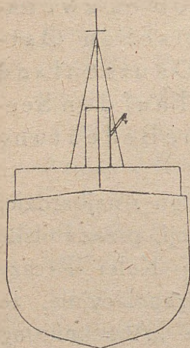
andererseits anerkannt werden, dass dies nur durch gewaltige Leistungen und eine sehr verkehrsfreundliche Politik der Reichsbahn erreicht werden konnte. . . Infolge dieser Entwicklung hat auch die Frage, ob es zweckmässig ist, den Verkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland ganz oder zum grösseren Teil auf den Seeweg abzulenken, ihre praktische Bedeutung verloren“.

Ten obiektywny głos organu technicznego i najbardziej powołanego do oceny wykonania Konwencji, przez Polskę i znaczenia jej dla Niemiec — Dyrekcji Kolei Rzeszy w Królewcu — wyjaśnia dostatecznie i bezapelacyjnie, że lansowane w prasie politycznej skargi na „Abschnürung Ostpreussens“ itp. są zupełnie bezpodstawne. — W końcu udowadnia statystyka, że — między Prusami W. a Rzeszą — przewóz towarów drogą morską w r. 1923 był znacznie mniejszy, niż w r. 1913 i zmniejszył się także w stosunku do przewozu kolejowego (p. tablica No. 10).

Zakończenie.

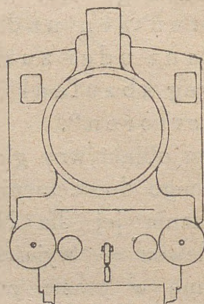
„Die grösste Bedeutung des polnischen Korridors für Deutschland, liegt, abgesehen von den unmittelbaren Verlust deutschen Landes, in der Trennung Ostpreussens vom Reich“. (Deuticke, str. 52). Chodzi więc o dwie rzeczy: o stratę kraju jako substancji i jako łącznika między Niemcami a Prusami Wschodnimi. Strata substancji, t. j. około 2000 km.² terytorjum W. M. Gdańska i około 16 000 km.² polskiego Pomorza, istnieje bez wątpienia dla Niemiec, ale jest wobec ogromu państwa minimalna. Wobec udowod-

Procentowy udział statków i kolei w przewozach
między Prusami Ws a Rzeszą



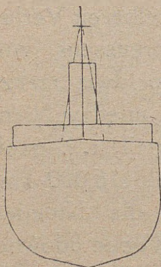
47% 861000 t0

1913 r.



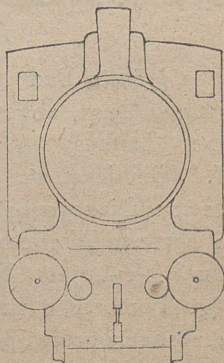
53% 971000 t0

Tablica No. 10.



32% 446000 t0

1923 r.



68% 931000 t0

nionej i zresztą bezspornej polskości Pomorza skargi niemieckie w tym punkcie nie są uzasadnione. Staraliśmy się w części pierwszej udowodnić, że utworzenie W. M. Gdańska i oddanie Polsce Pomorza z 76 km. wybrzeża było koniecznością absolutną, by jej dać własny dostęp do morza. Jest to minimum, co się należy Polsce, uwzględniając, że mały Gdańsk, ma 55 km. wybrzeża morskiego, i 30 km. brzegu Zatoki Świeżej. Mała Litwa ma 70 km. wybrzeża morskiego i 115 brzegu Zatoki Kurońskiej.

Anglja ma 100% granicy morskiej, Hiszpanja koło 66%, Francja i Włochy przeszło 50%, Niemcy około 25%, a Polska niecałe 2%.

Wybrzeże niemieckie nad morzem Północnem liczy 498 km., nad Bałtykiem 990 km., razem 1488 km. Mimo to Niemcy domagają się owych 76 km. wybrzeża polskiego i 85 km. wybrzeża gdańskiego!

Anglja, Hiszpanja i Francja leżą nad Oceanem, te dwa ostatnie kraje ponadto nad morzem Śródziemnem, Niemcy mają dostęp do Oceanu przez morze Północne, są najsilniejszym państwem nad Bałtykiem i posiadają największy nad nim port, Szczecin. Mała Finlandja, mając długie, opatrzone 23 portami wybrzeża nad Bałtykiem, uzyskała w pokoju w Dorpacie (2. II. 1920) „Korytarz Petsamo“ do drugiego morza, Lodowatego.

W tej sytuacji, nikt serjo nie może zaprzeczyć Polsce jej praw do własnego dostępu do morza, skoro np. nawet mała Bułgarja posiada dwa porty (słuszna uwaga Venizelosa u Dillona, „Konferencja Pokojowa“ str. 113).

Drugi zarzut niemiecki, że Prusy Wschodnie zostały odcięte od macierzy, został rozpatrzony w części drugiej, gdzie udowodniono, że istniejące trudności gospodarcze mają swe źródło w naturalnych i geograficznych warunkach kraju, jako eksponowanej kolonii.

Wreszcie w części trzeciej przeprowadziliśmy dowód, że pod względem komunikacyjnym Polska zaspokoiliła wszelkie najdalej idące postulaty niemieckie, że uznane to zostało przez fachowe koła niemieckie. Tem samym udowodniliśmy, że propaganda niemiecka przeciwko dostępowi Polski do morza, pozbawiona jest cienia słuszności, że dyspozycje Traktatu Wersalskiego odnośnie do wybrzeża polskiego są „minimum“ tego, co się Polsce należy. Wykazaliśmy, że granice zachodnie Polski są nienaruszalne.





9749/
11

