

**Kamil ŚMIECHOWSKI**

Uniwersytet Łódzki

ORCID: 0000-0003-4614-8599

## **GEOPOLITYCZNY WYMIAR DYSKUSJI O „PORCIE RZECZYPOSPOLITEJ” W LATACH 20. I 30. XX WIEKU**

### **THE GEOPOLITICAL ASPECT OF THE DEBATE ON THE “PORT OF POLAND” IN THE 1920S AND THE 1930S**

#### **Abstract**

This article aims to discuss the geopolitical aspect of the debate surrounding the 'Port for Poland', which took place after Poland regained its independence. Tczew and Gdynia competed with each other in this debate, which was prompted by the unfavorable provisions of the Treaty of Versailles for Poland and the creation of the Free City of Danzig (Gdańsk). Using methods typical of classical historiography and discourse analysis, the author attempts to present the geopolitical themes in the arguments of the supporters of Gdynia and Tczew, based on sources including brochures and press articles published at the time, as well as specialist publications. The discussion about the location of the port was not purely technical or economic in nature. The main proponent of Tczew, Józef Klejnot-Turski, created an interesting narrative that referred to the concept of the hinterland and constituted an attempt to arrange Polish–Danzig relations in a way that would include the Free City in the Polish economic sphere. The construction of the port in Gdynia, undertaken out of necessity, created competition for Danzig and manifested Polish sovereignty over the Baltic Sea. Analyzing the above positions leads to the conclusion that, although Gdynia was the only logical choice in the 1920s and the city itself was a great success, constructing a second port in Tczew could increase the Republic of Poland's security and exert pressure on the Free City under certain conditions.

**Keywords:** hinterland, Free City of Gdansk, Gdynia, Tczew, Polish Corridor, maritime policy, Baltic Sea, Second Republic, Weimar Republic, Third Reich.

#### **Wstęp**

Kwestia dostępu Polski do morza stanowiła jedno z węzłowych zagadnień w stosunkach międzynarodowych na obszarze Europy Wschodniej po I wojnie światowej. Początkowe nadzieje, że rolę tę będzie pełnić Wolne Miasto Gdańsk (dalej: WMG) szybko spełzyły na niczym. W trakcie wojny polsko-bolszewickiej niemieccy pracownicy

gdańskiego portu, liczący na powrót miasta do Niemiec, sparaliżowali dostawy sprzętu wojskowego dla Polski. W tej sytuacji państwo polskie musiało zdecydować się na budowę własnego, dużego portu handlowego. Najczęściej wskazywano na Gdynię, osadę rybacką znajdującą się kilkanaście kilometrów na północ od Gdańska, już poza granicami Wolnego Miasta. Początkowo planowano tam jedynie budowę portu wojennego (Gdańsk na mocy postanowień traktatu wersalskiego miał być zdemilitaryzowany), życie szybko pokazało jednak, że Odrodzona Rzeczpospolita musi posiadać port morski bezpośrednio na własnym odcinku wybrzeża. Jedną z kontrpropozycji wobec Gdyni był Tczew, miasto położone nad Wisłą na południe od Gdańska, około 31 kilometrów od morza i kilka kilometrów na południe od granicy WMG. Po tym jak eksperci wypowiedzieli się negatywnie o możliwości pogłębienia Wisły poniżej Tczewa, zwolennicy budowy portu w tym mieście lansowali ideę połączenia go z Bałtykiem przez kanał poprowadzony przez terytorium WMG. Była to zatem rywalizacja pomiędzy propozycją budowy portu pełnomorskiego, nieposiadającego połączenia wodnego z głębią kraju oraz budowy portu w bliskiej odległości od morza, położonego nad największą rzeką Polski, tj. Wisłą i połączonego z Bałtykiem kanałem żeglownym. Gdynię wyobrażano sobie jako nadbałtyckie Le Havre bądź Dunkierkę, podczas gdy idea portu w Tczewie oparta była o doświadczenia Antwerpii, Bremy, Gandawy i Hamburga. Ostatecznie z rywalizacji tej zwycięsko wyszła Gdynia, a we wrześniu 1922 roku polski Sejm przyjął nader lakoniczną ustawę o budowie portu w tym miejscu<sup>1</sup>. Rozwój Gdyni, która w 1921 roku była wsią i liczyła 1268 mieszkańców a w 1939 – 127 tysięcy, stając się modelowym przykładem miasta modernistycznego w Europie Wschodniej, jest – mimo wielu mankamentów – uważany za jedno z największych, jeśli nie największe, osiągnięcie infrastrukturalne niepodległego państwa polskiego z lat 1918-1939 (Piątek 2022).

W ostatnich latach zauważyć można pewien wzrost zainteresowania dyskusją, która rozgorzała po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, a która dotyczyła lokalizacji portu dla odrodzonego państwa w sytuacji politycznej ukształtowanej w Wersalu. Dylematy w wyborze miejsca przypomina artykuł Małgorzaty Sokołowskiej, opublikowany w „Biuletynie IPN” (Sokołowska 2022), a techniczne aspekty sprawy podjął Zbigniew Zyglewski w „Kwartalniku Historii i

---

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 23 września 1922 r. o budowie portu w Gdyni, „Dziennik Ustaw” 1922, nr 90, poz. 824.

Techniki” (Zyglewski 2024). Z kolei na kwestie przede wszystkim ekonomiczne zwraca uwagę Janusz Czechowski, autor książki poświęconej roli Gdyni w życiu politycznym i gospodarczym II Rzeczypospolitej (Czechowski 2018, s. 54-62). Argumenty które padały w tej dyskusji nie były jednak dotąd przedmiotem analizy z zakresu historii politycznej. Tymczasem w licznych wypowiedziach z tego okresu znajduje się interesująca argumentacja o wymiarze nie tylko ekonomicznym, ale także geopolitycznym.

Interesującym problemem badawczym wydaje się pytanie o rolę myślenia geopolitycznego w ówczesnej debacie na temat optymalnej lokalizacji portu. Przez myśl geopolityczną uważa się uwzględnianie uwarunkowań geograficznych i ich roli w kształtowaniu procesów politycznych. Celem opracowania jest ocena stopnia wykorzystania argumentacji geopolitycznej w trakcie debaty o „porcie Rzeczypospolitej”, a także ocena zasadności tej argumentacji w obronie stanowisk zwolenników obydwu opcji, tj. Tczewa i Gdyni. Przy ocenach uwzględniono zarówno kontekst historyczny, jak i możliwości, jakimi dysponowała Odrodzona Rzeczpospolita. Szczegółowe pytania badawcze obejmują następujące kwestie:

1) czy zwolennicy Gdyni i Tczewa uwzględniali w swoich enuncjacjach kwestie geopolityczne?

2) Czy wiązali argumentację z refleksją nad wadami i zaletami poszczególnych lokalizacji nie tylko w aspekcie krótkoterminowym, zdeterminowanym przez postanowienia traktatu wersalskiego, ale i długoterminowym, obejmującym całokształt relacji polsko-gdańskich i polsko-niemieckich? Wreszcie,

3) czy osadzali swoją argumentację w szerszej perspektywie związanej z rozwojem sieci transportowej i powiązań gospodarczych w całym hinterlandzie Wisły, a nawet w całym obszarze Międzymorza?

Bazę źródłową artykułu stanowią przede wszystkim wypowiedzi zwolenników poszczególnych lokalizacji portu dla Rzeczypospolitej, publikowane w postaci artykułów prasowych i polemik (zwłaszcza przez Józefa Klejnot-Turskiego na łamach czasopisma „Żeglarz Polski”, ale także w prasie codziennej), publikacji broszurowych wydawanych w latach 20. XX wieku, a także opublikowane wspomnienia osób biorących udział w ówczesnym procesie decyzyjnym (m.in. Tadeusza Wendy i Juliana Rummela). Wzięto także pod uwagę również prace o charakterze naukowym i publicystykę z okresu Międzywojnia, które wyszły spod pióra fachowców znających problematykę gospodarczą i morską (m.in. A. Siebeneihen, E. Strasburger, T. Bissaga).

W analizie użyto metod klasycznych dla historiografii, wzbogaconych o metody analizy dyskursu (Krzyżanowski i Wodak 2011). Ocena zasadności argumentacji na rzecz Gdyni /lub Tczewa dokonana zostanie w oparciu o dane dotyczące możliwości finansowania inwestycji w warunkach ekonomicznych II Rzeczypospolitej oraz kontekstu międzynarodowego. Argumenty wysuwane przez zwolenników Gdyni i Tczewa we wspomnianych wyżej źródłach zostaną pogrupowane w kategorie i następnie poddane analizie porównawczej, której wyniki zaprezentowane zostaną w formie tabelarycznej.

### Tło historyczne

Gdy w styczniu 1918 roku prezydent USA T. Woodrow Wilson ogłosił swoje słynne 14 punktów, z których 13 zakładał „*stworzenie niepodległego państwa polskiego na terytoriach zamieszkałych przez ludność bezsprzecznie polską, z wolnym dostępem do morza*”, nie było wcale zgody co do tego, w jakiej formule dostęp ten winien być realizowany. Argumenty ekonomiczne i polityczne mieszały się z etnicznymi i historycznymi. Restytucja państwa polskiego w granicach sprzed rozbiorów z końca XVIII wieku spowodowałaby rozerwanie terytorium Niemiec na dwie części – Niemcy właściwe i Prusy Wschodnie, rozdzielone polską częścią Pomorza wraz z portem w Gdańsku. Tereny te, dawne Prusy Królewskie, były historycznie związane z państwem polskim, ale w XIX wieku uległy daleko idącej germanizacji. O ile rolnicza część w zdecydowanej większości zamieszkiwana była przez ludność polską bądź kaszubską (temat odrębności Kaszubów, choć istotny, nie będzie przedmiotem niniejszych rozważań), największe miasta na czele z portowym Gdańskiem stały się niemal całkowicie niemieckie<sup>2</sup>. Nawet po ogłoszeniu punktów Wilsona amerykańska dyplomacja nie miała wyrobionego zdania odnośnie tego jak w praktyce powinna zostać rozwiązana kwestia „wolnego dostępu” Polski do morza. David Hunter Miller z Departamentu Stanu, późniejszy doradca techniczny Konferencji Pokojowej, w memorandum z dnia 31 lipca 1918 r. dostrzegł trzy możliwe interpretacje tego wyrażenia:

- (1) Polska mogłaby otrzymać dostęp do morza przez terytorium rozciągające się wzdłuż Wisły do Bałtyku, ale z wyłączeniem wyraźnie niemieckiego portu Gdańsk; albo
- (2) przez unię Polski i Litwy; lub

---

<sup>2</sup> Według spisu z 1910 roku na terenie Wolnego Miasta Gdańska zamieszkiwało 318099 osób, z czego Polacy stanowili 10913, czyli ledwie 3,4%.

(3) w przypadku braku terytorialnego dostępu do Bałtyku, w drodze „umowy w sprawie jakiejś formy służebności międzynarodowej nad terytorium Niemiec wzdłuż Wisły do Gdańska, umowy o być może największej złożoności ze wszystkich znanych prawu międzynarodowemu” (Brown Mason 1946, 40). Umowa taka miałaby być wzorowana na tych, jakie zawierano pomiędzy Belgią a Niderlandami odnośnie Skaldy albo na dorobku Komisji Dunaju, powołanej po Wojnie Krymskiej.

W trakcie konferencji paryskiej do rozstrzygnięcia „kwestii polskiej” powołana była specjalna komisja pod kierownictwem Jules’a Cambona. Jej zadanie nie było łatwe, kwestia polska stanowiła bowiem jedną z wielkich „kwestii” w stosunkach międzynarodowych XIX wieku (Case 2018). Poszukiwanie kompromisu pomiędzy ambicjami strony polskiej, domagającej się restytucji państwa w granicach sprzed 1772 r., sytuacją etnograficzną ziem polskich na początku XX wieku, realiami ekonomicznymi, układem sieci transportowej itp., wreszcie zaś interesami Niemiec i innych sąsiadów odrodzonej Polski, było zadaniem karkołomnym i wymuszającym podejmowanie odważnych decyzji. W raporcie z marca 1919 roku komisja Cambona przedstawiła swój stosunek do kwestii dostępu do morza. W ocenie komisji, aspiracje Polaków nie mogły być spełnione, jeśli Gdańsk pozostałby miastem niemieckim, a interesy 1,6 mln Niemców zamieszkujących Prusy Wschodnie nie mogły górować nad interesem 25 mln Polaków, ponadto mogły być one zabezpieczone bez szkody dla ludności Prus Wschodnich podczas gdy pozostawienie Pomorza Gdańskiego pod jurysdykcją Niemiec oznaczałoby kłopoty ze zorganizowaniem polskiego handlu morskiego i pozostawienie w granicach wrogiego państwa 600,000 mniejszości polskiej. Zwracano także uwagę, że w interesie Gdańska były jego jak najbliższe relacje z Polską, a polskie w większości sąsiedztwo miasta oznaczałoby jego nieuchronną polonizację w miarę rozwoju ekonomicznego (Brown Mason 1946, 49). Propozycja oddania Polsce Gdańska spotkała się jednak z ostrą krytyką brytyjskiego premiera Davida Lloyd’a George’a (1863-1945), który z jednej strony nie życzył sobie zbyt silnego osłabienia Niemiec, z drugiej zaś upatrywał, poniekąd zresztą słusznie, w rekomendacjach komisji zagrożenia przyszłej niemieckiej irredenty na Pomorzu, a długofalowo nawet potencjalnego casus belli (Kaufman 2019). Przyjmując brytyjskie argumenty, prezydent Wilson poprosił swoich doradców o wypracowanie kompromisu. I to właśnie członkowie amerykańskiej delegacji, Sidney E. Mezes i Isaiah Bowman wysunęli pomysł utworzenia wokół Gdańska „wolnego miasta”

oraz przyznania Polsce pozostałej części Pomorza Gdańskiego (Brown Mason 1946, 57).

W rezultacie, w wyniku paryskiej konferencji pokojowej podjęto salomonową decyzję o przyznaniu Polsce bezpośredniego dostępu do morza w formie wąskiego pasa terenu nazwanego w publicystyce mianem „Polskiego Korytarza”. Obejmował on trzy powiaty zamieszkane w zdecydowanej większości przez wiejską ludność sprzyjającą Polsce<sup>3</sup>. Jednocześnie Gdańsk wraz z Sopotem oraz przyległymi powiatami Gdańskie Wyżyny i Gdańskie Niziny został ustanowiony „wolnym miastem” pod ochroną Ligi Narodów (Mikos 1979). Traktat wersalski, sankcjonujący decyzje podjęte podczas konferencji paryskiej, zawierał w sobie brzemienne w skutkach niekonsekwencję, z jednej bowiem strony państwo polskie zyskiwało bezpośredni dostęp do morza kosztem spójności terytorialnej Niemiec, z drugiej – Gdańsk pozostał miastem de facto niemieckim o skomplikowanym międzynarodowym statusie, zaś polskie interesy w tamtejszym porcie (naturalnym z punktu widzenia interesów Polski, bo położonym przy ujściu Wisły do Bałtyku), choć gwarantowane przez Ligę Narodów, były stale naruszane (Siebeneihen i Strasburger 1930; Mickiewicz 1999).

Miarę tej niekonsekwencji widać w szczególności jeśli porówna się międzywojenny status Gdańska ze statusem Górnośląskiego regionu, który w wyniku plebiscytu i trzech polskich powstań uległ podziałowi w 1922 roku. Choć miasta takie jak Chorzów czy Katowice były zgermanizowane w równym stopniu, co Gdańsk, przypadły Polsce w ramach autonomicznego województwa, z gwarancjami dla ludności niemieckiej wynikającymi z zapisów konwencji genewskiej (Marcoń 2009). Zastosowanie podobnego rozwiązania w stosunku do Gdańska zabezpieczyłoby interesy Rzeczypospolitej Polskiej oraz miejscowej ludności, a jednocześnie otwierało drogę do stopniowej polonizacji miasta poprzez napływ doń ludności kaszubskiej z miejscowości położonych w obrębie tzw. „korytarza”. Co więcej, niemiecka w większości ludność Gdańska z oczywistych względów w większości opowiadała się za powrotem miasta do Niemiec. Utrata spójności terytorialnej państwa niemieckiego po przegranej wojnie, choć wynikała z obiektywnej zasady etnograficznej, sprzyjała tendencjom rewanżystowskim oraz była

---

<sup>3</sup> Niemiecka propaganda rozumiała ten termin szerzej i zaliczała do „korytarza” cały obszar II Rzeczypospolitej położony na zachód od Wisły i na północ od Brdy, a niekiedy nawet także całą Wielkopolskę.

wykorzystywana przez propagandę wymierzoną przeciwko Polsce, w której Republika Weimarska, a później Trzecia Rzesza, przedstawiane były w roli ofiary. Stosunki polsko-gdańskie miały z tego powodu wymiar ciągłych pretensji Senatu WMG pod adresem Rzeczypospolitej i przebiegały od kryzysu do kryzysu, zaś korzyści ze współpracy gospodarczej ustępowały przed rewizjonizmem by doprowadzić w drugiej połowie lat 30. do pogłębiającego się kryzysu (Skubiszewski 1995, Mickiewicz 1999).

### **Koncepcja tczewska i jej twórcy**

Niekorzystne z punktu widzenia odbudowującego się państwa polskiego postanowienia mocarstw sprowokowały dyskusję w Polsce na temat przyszłego portu handlowego dla Rzeczypospolitej Polskiej. Wybitną rolę odegrał w niej Józef Klejnot-Turski (1889-1958), obok Tadeusza Tillingera (1879-1955) i Feliksa Hilchena (1886-1943) jeden z głównych propagatorów budowy portu w Tczewie. Józef Robert Klejnot-Turski urodził się i wychował w polskiej rodzinie z Rewla (ob. Tallin). Ukończył studia na Wydziale Filologiczno-Historycznym Uniwersytetu w Piotrogradzie. W czasie I wojny światowej zmobilizowany do armii rosyjskiej służył w twierdzy Sweaborg (ob. Suomenlinna, Finlandia), następnie zaś od 1919 roku w Wojsku Polskim w randze oficera artylerii. W 1920 roku został wykładowcą Szkoły Morskiej w Tczewie, w której pracował do 1924, z przerwą na wojnę polsko-bolszewicką. W tym właśnie okresie rozwinął w pełni swoje koncepcje polityki morskiej, które wyrażał w publikacji książkowej *Port Rzeczypospolitej. Widoki przyszłego rozwoju Gdańska, Tczewa i Gdyni* (1921) oraz w czasopiśmie „Żeglarz Polski”, które wydawał od 1922 roku. Klejnot-Turski nie był wprawdzie pomysłodawcą budowy portu w Tczewie. Jako pierwszy wysunął go odpowiadający za rozwój sieci dróg wodnych w polskim Ministerstwie Robót Publicznych inżynier Tadeusz Tillinger. To Klejnot-Turski nadał jednak całej sprawie pewną polityczną głębię oraz zorganizował lobbing na rzecz Tczewa. Jak wspominał jeden z ojców-założycieli Gdyni Julian Rummel, „ruch zrobiony przez pana Klejnot-Turskiego wokół portu w Tczewie był duży” (Rummel 1977, 199).

W koncepcji Klejnot-Turskiego zagadnieniem kluczowym przy wyborze miejsca na port było jego powiązanie z hinterlandem, czyli wnętrzem kraju. Jest to pojęcie z zakresu geografii transportu, używane do zdefiniowania zaplecza lądowego danego portu, przesądzającego o jego sukcesie ekonomicznym. Z czasem zaczęło ono być traktowane rozszerzająco i dziś często oznacza po prostu zasięg oddziaływania

ekonomicznego danej metropolii (Sdoukopoulos i Boile 2020, Nagy 2023). Klejnot-Turski i inni zwolennicy Tczewa traktowali jednak to pojęcie w sposób tradycyjny. Punktem wyjścia była dla Turskiego analiza możliwości rozwojowych wszystkich bałtyckich portów oraz ich zapleczy. Klejnot-Turski przekonywał, że *„ujście Wisły ma to podobieństwo do ujścia Łaby, że hinterland jego jest skierowany na południowy wschód i że ten ostatni jest jednakowo głęboki (hinterland Łaby sięga Czech, –hinterland ujścia Wisły – Wołynia)”* (Turski 1921, s. 4). Z tego powodu za oczywiste uważał, że przyszły „port Rzeczypospolitej” powinien zostać zbudowany w taki sposób, by ten mógł stać się potężnym składem towarów masowych i kolonialnych dla całej Europy Wschodniej, co z kolei warunkowało jego położenie przy ujściu Wisły, która mogłaby służyć jako wielki kanał żeglowny służący dostarczaniu towarów nie tylko z głębi Polski, ale także ze znacznie rozleglejszych terenów. W opinii Klejnot-Turskiego funkcji takiej nie mogła pełnić Gdynia, która nie posiadała i nie mogła posiadać połączenia wodnego z Wisłą. Przekonywał, że *„port może posiadać połączenie wodne z hinterlandem wystarczające, lub niewystarczające, lub też nie posiadać połączenia wodnego wcale. Z powyższego widzimy, iż połączenie za pomocą dróg wodnych z hinterlandem jest jednym z ważnych warunków możliwości wszechstronnego rozwoju portu i walki konkurencyjnej z sąsiednimi portami”*. Zwracał także uwagę, że *„polepszenie połączenia kanałowego Wisły z systemem Dniepru i Niemna, jak też wykonanie połączenia kanałowego Wisły z Zagłębiem i Łodzią stoi w ścisłym związku z ogólną jej regulacją, która tylko w takim razie osiągnie swój cel, jeżeli Port Handlowy Rzeczypospolitej będzie leżał przy Wiśle”* (Turski 1921, 21-22). Wszystko to prowadziło do konstatacji, że państwo polskie nie powinno szukać możliwości budowy portu na własnym wybrzeżu, lecz powiązać tę decyzję ze sprawą Gdańska. Jak przekonywał Klejnot-Turski: *„Gdańsk nowoczesny wraz z Żuławami Gdańskimi zbyt długo jeszcze zostaną nasiąknięte nienawiścią, zaszczepioną przez Prusy, do wszystkiego, co polskie, ażebyśmy mogli ludzić się iż Gdańsk będzie w stanie odegrać w rozwoju naszego handlu morskiego i naszych linii okrętowych taką rolę, jaką wykonały dla handlu morskiego Niemiec Hamburg i Brema. Następujące niżej rozważania wykażą z całą dobitnością linię postępowania w naszej polityce portowej, która wyprowadzić by mogła obecnie tak zawikłaną a tak trudną sprawę naszego dostępu do morza ze szkodliwego stanu ciągłego wahania się pomiędzy budową kosztownego portu przy jednej z osad kaszubskich z*

*dala od Wisły, a nadziejami zjednania sobie dzisiejszego, do nas wręcz niezyczliwie usposobionego Gdańska”* (Turski 1921, 24).

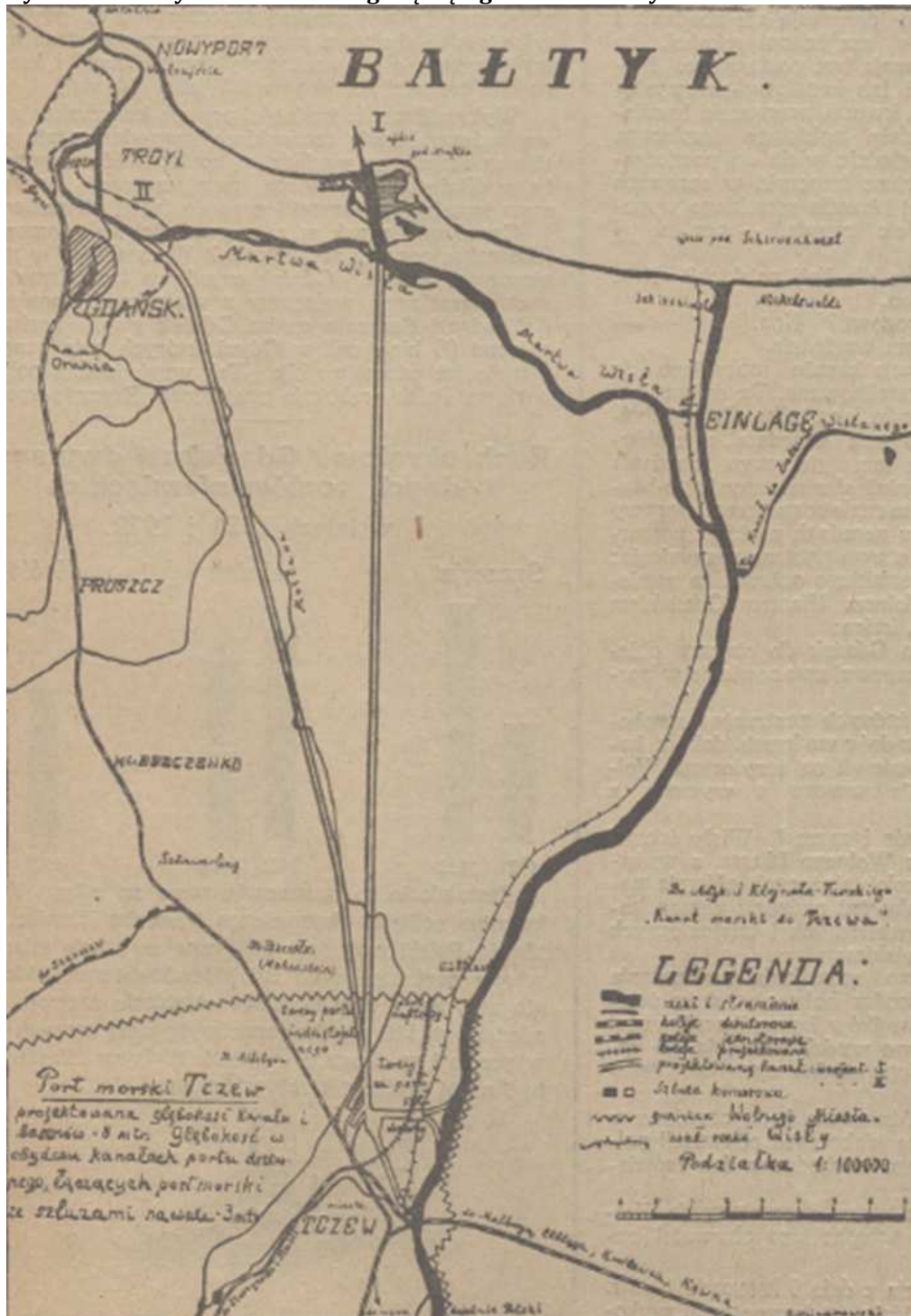
Wobec braku widoków na długofalowe ułożenie się stosunków z Wolnym Miastem, Tillinger i Klejnot-Turski proponowali ulokowanie portu handlowego przy ujściu Wisły, ale nie na terenie Wolnego Miasta, lecz na południe od niego, już na terytorium Rzeczypospolitej. Jedynym miejscem, które pozwalało na realizację tego zamierzenia, był Tczew, a ściślej rzecz biorąc port znajdujący się na północ od tego miasta. Port ulokowany na tzw. Tczewskich Łąkach miał być połączony z morzem nie Wisłą, którą uznano za niemożliwą do pogłębienia bez śluzowania, lecz kanałem morskim, poprowadzonym na północ od Tczewa przez tereny WMG (Zyglewski 2024, 140-144). Kanał ten (ryc. 1) wyobrażali sobie na wzór kanału łączącego Gandawę ze Skaldą. Turski konsekwentnie głosił, że Gdańsk powinien odnosić korzyści z budowy polskiego portu w Tczewie, ponieważ *„dla Gdanska jest gwarancją ożywienia ruchu w jego własnym porcie, jest poniekąd rękomią wspólnej owocnej pracy handlowej i projekt taki nie powinien spotkać ze strony gdańskiej żadnego oporu, tylko przychyłność a nawet udział ekonomiczny”* (Klejnot-Turski 1921, 39-40).

Kwestię stosunków z Gdańskiem Klejnot-Turski rozwijał w artykułach publikowanych na łamach wydawanego przez siebie czasopisma „Żeglarz Polski”. Pisał m.in. że *„dopiero wówczas, gdy statki morskie zawijać zaczną aż do Tczewa zacznie się błogostawiona równa konkurencja polskiego kupca z gdańskim bez szykan i krzywd, a Polska będzie mogła w swoim porcie na Tczewskich Łąkach okazać uprzywilejowanie flagom naszych przyjaciół bałtyckich — Estonji, Łotwy, Finlandji, Danji, fladze Francji, a prawdopodobnie i Stanów Zjednoczonych. Wówczas dopiero rozwinie się naprawdę nasza flota handlowa, bo dając, otrzymamy też wiele od innych”* (Klejnot-Turski 1922a, 133). W kwestii organizacji pracy kanału już po jego ukończeniu, stał na stanowisku eksterytorialności na wzór rozwiązań przyjętych na Skaldzie (ryc. 2).

### **Polemika i zwycięstwo Gdyni**

W rywalizacji o miejsce przyszłego portu początkowo prowadził Tczew. Zwolennicy budowy portu właśnie w tym mieście zyskali m.in. poparcie wpływowego polityka i marszałka Sejmu Ustawodawczego Wojciecha Trąpczyńskiego (1860-1953). Jednak w miarę upływu czasu to Gdynia zaczęła wychodzić na prowadzenie w wyścigu o lokalizację przyszłego portu, co wynikało choćby z faktu, że z przyczyn czysto

Ryc. 1: Warianty kanału morskiego łączącego Tczew z Bałtykiem



Śmiechowski, K., 2026. Geopolityczny wymiar dyskusji o "porcie Rzeczypospolitej" w latach 20. i 30. XX wieku, Przegląd Geopolityczny, 55, s. 54-76.

Ryc. 2: Porównanie sytuacji Tczewa i miast belgijskich



pragmatycznych już w 1921 roku rozpoczęto tam budowę portu wojennego. Największym propagatorem budowy portu w Gdyni był inżynier Tadeusz Wenda (1863-1948), który miał bogate doświadczenie zarówno przy budowie linii kolejowych, jak i portów. Odpowiadał m.in. za rozbudowę portu w Rewlu (ob. Tallin). Latem 1920 roku na zlecenie rządu opracował raport, który z ośmiu analizowanych lokalizacji wskazywał na Gdynię jako na najlepsze na polskim wybrzeżu miejsce do budowy przyszłego portu. Za jego też sprawą gdyńska inwestycja z budowy portu wojennego i rybackiego wyewoluowała w ambitny projekt budowy potężnego portu handlowego wraz z obsługującym go, zbudowanym „na surowym korzeniu” miastem.

W polemice z Klejnot-Turskim Wenda nie odwoływał się jedynie do aspektów technicznych. Również i on sięgał po argumenty natury politycznej. Przekonywał, że Gdańsk, gdyby przypadł Polsce, zupełnie zaspokoiłby wszystkie potrzeby restytuowanego państwa. *„W pierwszej połowie r. 1920 – pisał – pod wpływem traktatu wersalskiego, byliśmy przekonani, nie tylko my, ale i gdańszczanie, że port gdański przejdzie całkowicie w nasze posiadanie, co by nam w zupełności na razie wystarczyło. [...] Port gdański ma tak korzystne warunki rozwoju, że w razie potrzeby mógłby być rozszerzony nawet do rozmiarów największego portu światowego”* (Wenda 1922, s. 5). W sytuacji, w której okazało się, że w praktyce Gdańsk okazał się być dla Polski *„niczym nie lepszy, niż każdy inny port obcy”*, koniecznym stało się znalezienie odpowiedniego miejsca na fragmencie wybrzeża przyznanym Polsce. Wybór musiał paść na Gdynię, która poza warunkami nawigacyjnymi oraz dostępnością rozległego terenu pod budowę portu oraz miasta, wyróżniała się także dlatego, że ze wszystkich miejscowości polskiego wybrzeża Gdynia znajdowała się najbliżej środka kraju. Wenda pisał wprost, że *„projekt rządowy traktuje Gdynię jako pewnego rodzaju niezbędne dopełnienie Gdańska, które ma grać rolę taką samą względem niego, jaką w Niemczech gra Bremerhaven dla Bremy i Cuxhaven dla Hamburga i które jest tym więcej cenne, że leży na własnym wybrzeżu morskim i otwiera nam niezależny dostęp do morza”* (Wenda 1922, s. 6). Uzasadniony wybór Gdyni, Wenda wyłożył także swoje zastrzeżenia do projektu budowy portu w Tczewie. Przyznawał, że projekt Tillingera miał wiele zalet pod względem gospodarczym. Zarazem podkreślał jednak, iż w jego ocenie niósł on jeszcze więcej ryzyk. Polemizował z ideą budowy kanału morskiego z Tczewa do Bałtyku na wschód od Gdańska. Przekonywał, że *„tylko połączenie Tczewa z morzem via Gdańsk można uważać za możliwe,*

*gdyż bezpośrednie połączenie z morzem kwestionowałoby w ogóle egzystencję Gdańska, która oparta jest na polskim hinterlandzie”. Postrzegał ponadto projekt tczewski jako próbę zdublowania Gdańska: „Nie znamy przykładu – pisał – aby za pomocą kanału morskiego łączono miejscowość leżącą o kilkanaście kilometrów od środka kraju (jak Tczew), niż istniejący port i położone przy nim duże miasto (jak Gdańsk)” (Wenda 1922, s. 9).*

Klejnot-Turski musiał poczuć się żywotnie dotknięty tą polemiką, ponieważ na łamach „Żeglarza Polskiego” przedrukował tekst Wendy w całości i odniósł się do niego akapit po akapicie. W kwestii kluczowej, tj. kwestii stosunku państwa polskiego do Gdańska, Klejnot-Turski trwał na stanowisku, że *„gdybyśmy nawet posiadali Gdańsk, musielibyśmy budować kanał do Tczewa ze względów ekonomicznych (wciągnięcie punktu przeładunkowego, przybliżenie morza o 30km do kraju), strategicznych (możliwość ostrzeliwania składów gdańskich od strony morza) i politycznych (uzależnienie się od niepatriotycznej ludności). [...] Co do Tczewa to nie jest on przenoszeniem istniejącego Gdańska, tylko przedłużeniem jego na południe, ze stworzeniem jednocześnie drugiego wejścia do Gdańska. Ze przykładów porównawczych nie możemy przytoczyć, - to tylko jest dowodem, że nikt w historii nie miał w samym ujściu jedynej głównej rzeki krajowej małego, niemal zupełnie obcego tworu państwowego, w znacznej mierze nieżycziwego; niezwykła sytuacja – nieczęsto się spotykające rozwiązanie”* (Klejnot-Turski 1922b, 172-175). Turski zbywał też zarzuty, że jego projekt był nierealny z powodu sprzeciwu Gdańska. Podkreślał, że §104 traktatu wersalskiego przyznawał Polsce prawo do rozbudowy dróg wodnych na terenie WMG. Wenda i zwolennicy budowy portu w Gdyni stali tymczasem na stanowisku, że na mocy konwencji polsko-gdańskiej faktyczną kontrolę nad kanałem miałyby Wolne Miasto.

Kompromisowe stanowisko w tej debacie prezentował polski członek Rady Portu w Gdańsku Feliks Hilchen (1886-1943). W broszurze z 1925 roku przekonywał on, że port gdański w żaden sposób nie był technicznie przygotowany na pełnienie funkcji jedyne go portu dla Polski, co niejako wymuszało budowę Gdyni. Widział on jednak miejsce i dla Tczewa, jako naturalnego uzupełnienia sieci portów na Bałtykiem:

*„Nie możemy przejść do porządku dziennego nad pewnymi momentami, które przemawiają na korzyść Gdańska w stosunku do Gdyni. Najważniejsze z nich są dwa:*

- 1) *ujście Wisły i połączenie Gdańska drogą wodną systemu Wisły z Polską,*

2) całokształt już gotowego miasta, gdzie instytucje, które nieodzownie każdy port posiadać musi, już istnieją, jednym słowem, trzeba zbudować miasto w Gdyni – gdy Gdańsk-miasto już istnieje.

[...] Z chwilą gdy przyjdzie kolej na doprowadzenie do porządku naszych dróg wodnych i ich rozbudowanie dalsze, problem Tczewa i kanału do morza okaże się już dojrzały, wtedy znaczenie Wisły będzie można dopiero należycie wykorzystać, w ruchu towarowym zamorskim tworząc trzeci nasz wylot na morze – Tczew” (Hilchen 1925, s. 6-7).

Hilchen marzył o tym, by z czasem nad Bałtykiem wytworzył się harmonijny system, złożony z Gdańska, Gdyni i Tczewa. Dodawał jednak, że „dopóki nie będzie możliwą współpraca z Niemcami nie będzie ona i możliwą z Gdańskiem”. W rezultacie, „dla naszej polityki gospodarczej, na daleką metę obliczonej, nie istnieje taki wąski problem jak Gdańsk-Gdynia, a istnieje jedno wielkie zadanie całego narodu polskiego, drugi raz w historii polskiej od morza nie dać się odsunąć” (ibidem, s. 11). Możliwość budowy portu w Tczewie w przyszłości, ale mniejszego, dopuszczał również Rummel, który wyrażał niezadowolenie z powodu antagonizmu jaki narósł wokół lokalizacji (Czechowski 2018, s. 57)<sup>4</sup>.

## Geopolityczny wymiar dyskusji

W ocenie Klejnot-Turskiego niesatysfakcjonujące dla Polski rozstrzygnięcia traktatu wersalskiego należało rozwiązać nie poprzez pozostawienie Gdańska samemu sobie, lecz trwałe włączenie go w orbitę interesów gospodarczych II Rzeczypospolitej, co było możliwe wyłącznie poprzez powiązanie go z hinterlandem. Budowa portu w Tczewie prowadzić miała nie do konkurencji, lecz do synergii między nowym portem a Wolnym Miastem. Zainspirowany doświadczeniami Antwerpii i Gandawy, z których wyjście na morze odbywa się przez terytorium Holandii, Klejnot-Turski liczył na takie samo ułożenie się stosunków polsko-gdańskich, jak miało to miejsce w przypadku stosunków holendersko-belgijskich w XIX wieku. Liczył wręcz, że o ile niemiecka klasa urzędnicza i inteligencja Gdańska miała być nieprzychylna wszystkiemu, co polskie, to kręgi kupieckie powinny wręcz wspierać tczewski projekt, również finansowo. Zamiast potencjalnej reintegracji z Niemcami, docelową konsekwencją budowy portu w Tczewie miała być w jego optyce ekonomiczna przynajmniej integracja WMG z Polską. Fakt

---

<sup>4</sup> Co ciekawe w swoich wspomnieniach J. Rummel zrewidował swoje poglądy z lat 20. i nazwał tczewski projekt niedorzecznością.

posiadania przez II Rzeczpospolitą własnego wybrzeża, podobnie jak w przypadku Belgii, Klejnot-Turski postrzegał jako zabezpieczenie przed ewentualnymi próbami odcięcia Tczewa od morza. Jednocześnie był zdania, że z uwagi na duże oddalenie od reszty kraju na terenie wybrzeża nie należy lokować dużych portów handlowych, a jedynie port zapasowy w Gdyni i port wojenny na Helu, skąd możliwy był ostrzał artyleryjski Gdańska. Z kolei port w Tczewie miał być zdaniem Klejnot-Turskiego wolny od zagrożenia ostrzału ze strony morza. W konsekwencji, strona polska zyskiwałaby w jego ocenie pewną strategiczną przewagę na Bałtyku.

Zwolennicy Gdyni stali tymczasem na stanowisku, że faktyczna utrata wpływu na port gdański przez II Rzeczpospolitą wymuszała jak najszybszą budowę dużego portu na własnym wybrzeżu. Gdynia nie miała jednak za zadanie podważać podstaw rozwoju gospodarczego Gdańska, lecz – nie oglądając się na WMG i jego port – umacniać suwerenność Polski nad Bałtykiem zagrożoną przez rewizjonizm niemiecki i niechętną Polsce postawę ludności Wolnego Miasta. Propagatorzy Tczewa, przywiązani zanadto do dziewiętnastowiecznych doświadczeń w budowie portów, przeceniali rolę szlaków wodnych i nie doceniali, a być może nawet świadomie bagatelizowali malejącą rolę szlaków wodnych i rosnącą rolę kolei w transporcie towarów z głębi Polski do nadbałtyckiego portu. Sceptycy wobec idei budowy portu w Tczewie słusznie punktowali słabości tczewskiej koncepcji, w tym wydłużenie czasu jakie wiązałoby się z koniecznością dopłynięcia statków do Tczewa, ograniczenia tonażu, trudności z zimowym utrzymaniem kanału (Zyglewski 2024, s. 149). Często podnosili też, że port ten byłby bardzo łatwo narażony na paraliż na skutek blokady kanału łączącego go z Bałtykiem (Czechowski 2018, s. 56-57). Ten argument był jednak obosieczny – ulokowana na terenie „korytarza” Gdynia również była bowiem narażona na odcięcie od reszty kraju w przypadku wojny z Niemcami.

Przebieg granic ustalony w Wersalu dzielił państwa europejskie na wygranych i przegranych. Niemcy, stanowiące najważniejsze z tej drugiej kategorii państw, poniosły drastyczne straty terytorialne, w tym na rzecz Polski. Kwestia „polskiego korytarza”, dzielącego terytorium Niemiec na dwie niepołączone ze sobą części, stanowiła naturalny punkt zapalny, uniemożliwiający zarówno społeczeństwu, jak i klasie politycznej Republiki Weimarskiej faktyczne pogodzenie się z wynikiem wojny. W literaturze przedmiotu panuje pogląd, że konflikt między obu państwami był na dłuższą metę nieunikniony. Z tej sytuacji musieli

zdawać sobie sprawę zarówno zwolennicy Gdyni, jak i zwolennicy Tczewa. Twórca idei „wielkiej Gdyni” Tadeusz Wenda był pragmatykiem, hołdującym zasadzie faktów dokonanych, podczas gdy Klejnot-Turski myślał raczej w kategoriach strategicznych, obliczonych na docelowe rozwiązanie „gdańskiego dylematu”. Problem z jego ideą polegał jednak na tym, że choć nieintencjonalnie, udowadniała, iż odrodzona Polska mogła uzyskać dostęp do morza bez naruszania integralności terytorialnej Niemiec. Gdyby idee portu w Tczewie zostały upublicznione przed podjęciem ostatecznych decyzji w Wersalu, prawdopodobnie zostałyby wykorzystane przeciwko Polsce – za realne należy uznać, że wykorzystano by je do odrzucenia idei „korytarza” i tym samym zachowania spójności terytorialnej Niemiec. Jak można przypuszczać, obawy przed utratą Pomorza bądź w formie siłowej, bądź na skutek międzynarodowego arbitrażu, tak jak stało się w przypadku korekt granic Węgier i ich sąsiadów pod koniec lat 30, skłaniały polskie elity raczej do jak najtrwalszego umocnienia własnej obecności nad morzem, a to oferowała Gdynia. Widać to bardzo dokładnie w książce Siebeneichena i Strasburgera z 1930 roku, w której przekonywali oni, że budowa Gdynia była „największą przeszkodą przeciw idei rewizjonistycznej. Fakt jej istnienia grozi tem, że pokojowy kierunek polskiego handlu z południa na północ może stanąć na przeszkodzie zaborczemu pędowi Niemiec z zachodu na wschód. Grozi to również tym, że i w Gdańsku wzmocnić się może ów pojednawczy pęd handlowy, idący wzdłuż Wisły ku południowi, gdyż obecnie już ani linia Berlin – Eydtkuny ani też sztuczne granice polityczne nie odcinają Gdańska od ziem polskich” (Siebeneichen i Strasburger 1930, 155).

Jakby na potwierdzenie tych słów, w połowie lat 30. nowopowstałe miasto portowe okazało się być ogromnym sukcesem. Dość wspomnieć, że na długo przed wybuchem II wojny światowej, tj. w 1933 roku, Gdynia wyprzedziła Gdańsk w ilości rozładowywanych towarów (zob. tab. 1). We współpracy z kapitałem francuskim zbudowano także magistralną linię kolejową łączącą Górny Śląsk z Gdynią z pominięciem Gdańska (Widernik 1984). W tym samym czasie temat Tczewa wypadł z polskiej debaty publicznej. Na niewiele zdało się założenie towarzystwa popierania budowy kanału morskiego do Tczewa oraz akcja pocztówkowa, której inaugurację zapowiedziano na łamach „Żeglarza Polskiego” w 1923 roku. W wydawnictwach poświęconych polskiej polityce morskiej, które ukazywały się przed wybuchem wojny, pomysł budowy portu w Tczewie niemal tabuizowano albo przedstawiano je w krzywym zwierciadle. W tym czasie Klejnot-Turski

**Śmiechowski, K., 2026. Geopolityczny wymiar dyskusji o "porcie Rzeczypospolitej" w latach 20. i 30. XX wieku, Przegląd Geopolityczny, 55, s. 54-76.**

sam przeprowadził się do Gdyni, uznając niejako swoją porażkę. Z kolei Tillinger proponował w tym czasie budowę kanału, ale... z Gdańska do Gdyni, jakby przyjmował do wiadomości, że koncepcja tczewska jest już martwą (Zyglewski 2024, s. 153-154).

**Tab. 1: Obrót towarowy w Gdańsku i Gdyni w latach 1925-1937 (w tonach)**

Rok	Gdańsk	Gdynia	Razem
1925	<b>2 722 748</b>	51 728	2 744 476
1927	<b>7 897 614</b>	896 141	8 793 755
1929	<b>8 559 651</b>	1 957 348	10 573 030
1933	5 152 894	<b>6 105 866</b>	11 258 760
1935	5 093 014	<b>7 474 444</b>	12 567 458
1937	7 200 778	<b>9 006 197</b>	16 206 975

Źródło: Sebeneihen i Strasburger 1930, s. 29; *Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni* 1937, s. 42.

Z badań R. Mielczarka wynika, że budowa portu w Gdyni pochłonęła w latach 1924-1937 olbrzymią kwotę 271 mln złotych, stanowiąc jednocześnie 33% wszystkich wydatków poniesionych w tym czasie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu (Mielczarek 2001, s. 238). Wysiłek, jaki został podjęty w budowę Gdyni nie pozwalał ani na znaczące inwestycje w port gdański i tym bardziej nie pozwoliłby na budowę kanału do Tczewa wraz z portem położonym na północ od tej miejscowości, zwłaszcza, że – jak twierdzi J. Czechowski – koszty budowy portu w tym mieście byłyby zapewne finalnie wyższe niż w przypadku gdyńskiego, a sama budowa kanału i portu trwałaby o wiele dłużej niż w przypadku Gdyni (Czechowski 2018, s. 59). Z tych też powodów, mimo, że jego sens ekonomiczny doceniali nawet krytycy z Tadeuszem Wendą na czele, pomysł budowy portu w Tczewie szybko wypadł z orbity zainteresowań opinii publicznej i miał pozostać jedynie snem o nadbałtyckiej Antwerpii. Odrodzona Rzeczpospolita nie była w stanie zbudować dwóch portów pełnomorskich w tym samym czasie.

Nie ziściły się też marzenia Klejnot-Turskiego o włączeniu WMG w polski krwiobieg gospodarczy. Relacje pomiędzy władzami Wolnego Miasta a Warszawą pozostawały przez cały okres międzywojenny napięte, a pewna ich poprawa wynikała wyłącznie z sukcesu, jaki odniosła budowa Gdyni zagrażającej ekonomicznie Gdańskowi, budowa, którą WMG próbowało zablokować powołując się na swój rzekomy

monopol (Siebeneihen i Strasburger 1930). W 1932 roku doszło do „kryzysu gdańskiego”, czyli zbrojnej manifestacji polskiej marynarki wojennej mającej na celu wymuszanie na władzach WMG przyznanych Polsce traktatem wersalskim praw do stacjonowania polskich okrętów w porcie gdańskim. Aż do wybuchu II wojny światowej nastroje w mieście pozostawały antypolskie, a władzę w nim już w 1933 roku przejęli naziści, którzy w drugiej połowie lat 30. otwarcie dążyli już do powrotu tego miasta do Niemiec. W debatach toczonych w ostatnich latach przed II wojną światową uwidoczniło się, że mimo sukcesu Gdyni Polska nadal potrzebowała WMG do realizacji swoich żywotnych interesów gospodarczych, przez co była zdeterminowana by walczyć o zachowanie jego specjalnego statusu i zabiegała o udzielenie mu wzajemnych gwarancji przez Berlin i Warszawę (Halloway 2021). Pozwoliło to nazistom na wciągnięcie II Rzeczypospolitej w niebezpieczną grę, której finałem było żądanie budowy eksterytorialnej autostrady przez „korytarz” oraz włączenia Wolnego Miasta do Rzeszy, wyrażone otwarcie w przededniu wojny.

Abstrahując od ograniczeń ekonomicznych i technicznych, które definitywnie przemawiały na korzyść Gdyni, w scenariuszu, w którym Polska dysponowałaby w latach 30. dwoma portami pełnomorskimi – Gdynią ulokowaną nad samym morzem oraz Tczewem znajdującym się na polskim terytorium nad Wisłą, połączonym z Bałtykiem eksterytorialnym kanałem morskim, WMG niewątpliwie straciłoby większość z atutów jakie dawało mu jego położenie i powiązanie z hiterlandem. Byłoby to – jak przekonywano na łamach „Żeglarza polskiego” – definitywne „rozwiązanie sprawy” Gdańska. Czy wobec takiego egzystencjalnego zagrożenia dla interesów Gdańska, którego gospodarka zależała od zleceń z Polski, stałoby się tak, jak prognozował Klejnot-Turski i gdańskie elity przyjąłoby mniej konfrontacyjny stosunek do Rzeczypospolitej? By odpowiedzieć na takie pytanie potrzebne byłoby przeprowadzenia rozumowania kontrfaktycznego (Solska, Witek, Woźniak, red. 2017; Lemann 2019). Jednak choć podjęcie próby odpowiedzi na pytanie „co by było gdyby” stanowiłoby kuszące wyzwanie, to wymagałoby jednak pogłębionych analiz, uwzględniających wiele zmiennych i scenariuszy, wykraczających poza ramy tego opracowania, a obejmujących choćby kwestie rozwoju sytuacji politycznej w II RP i w Niemczech, czy ograniczenia wzrostu ekonomicznego międzywojennej Polski. Znamienne jednak, że już w opracowaniu wykonanym przez Oddział II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego stwierdzono, że „nie ma ani prawa ludzkiego, ani traktatu,

który mógłby wymagać samobójstwa człowieka czy państwa”, a takim byłby kanał morski do Tczewa dla interesów WNG (cyt. za Czechowski 2018, s. 58). Błędem było jednak wyciągnięcie stąd wniosku, że pomysł portu w Tczewie jest niewykonalny „póki Gdańsk nie będzie należeć do Polski” i rezygnacja z grania kartą tczewską w stosunkach pomiędzy Polską a WNG i Niemcami w latach trzydziestych XX wieku.

**Tab. 2. Argumenty na rzecz Gdyni i Tczewa użyte w debacie z lat 20. i 30. XX w.**

	Gdynia	Tczew
Zalety	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) budowa portu nad polskim wybrzeżu jako stan wyższej konieczności;</li> <li>2) lokalizacja na polskim wybrzeżu jako gwarancja suwerenności Polski nad Bałtykiem;</li> <li>3) brak ryzyka zablokowania przez WMG;</li> <li>4) położenie na obszarze zamieszkiwanym przez sprzyjającą Polsce ludność;</li> <li>5) lokalizacja bezpośrednio przy morzu;</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ budowa przy ujściu Wisły w powiązaniu z hinterlandem i obszarem Międzymorza;</li> <li>→ niewielka odległość od centrum kraju</li> <li>→ brak konieczności budowy miasta od podstaw;</li> <li>→ sąsiedztwo wielkiego węzła kolejowego; dobre skomunikowanie z resztą kraju – niższe koszty funkcjonowania;</li> <li>→ brak możliwości ostrzału z morza;</li> </ul>
Wady	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. bardzo wysokie koszty budowy</li> <li>2. znaczne oddalenie od centrum kraju</li> <li>3. brak połączenia wodnego z Wisłą i hinterlandem</li> <li>4. konieczność budowy nowych dróg i linii kolejowej z Maksymilianowa</li> <li>5. konieczność budowy miasta od podstaw</li> <li>6. ryzyko ostrzału z morza</li> <li>7. ryzyko odcięcia od Polski na wypadek wojny</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. konieczność budowy kanału morskiego przez terytorium WMG</li> <li>2. ryzyko zamrażania kanału i jego niskiej efektywności</li> <li>3. bardzo wysokie koszty budowy</li> <li>4. niewielka dostępność terenu, tzw. Łąki Tczewskie</li> <li>5. ryzyko zaognienia stosunków z WMG i Niemcami</li> <li>6. ryzyko ataku z Prus Wschodnich</li> <li>7. ryzyko odcięcia od Polski na wypadek wojny</li> </ol>

Opracowanie własne na podstawie bazy źródłowej.

### Zakończenie

Debata na temat wyboru miejsca pod „Port Rzeczypospolitej”, jaka toczyła się u progu niepodległości, była dość rzadkim przypadkiem sporu, od sposobu rozstrzygnięcia którego zależało coś więcej niż tylko wybór miejsca inwestycji, ale także bezpieczeństwo ekonomiczne i

polityczne całego państwa. Stanowiła ona typ dyskursu łączącego w sobie zarówno cechy eksperckie (wypowiadającym się adwersarzom nie sposób odmówić kompetencji), jak i wymiar czysto polityczny – od decyzji o budowie portu w danym miejscu zależała wszak dystrybucja ogromnych środków publicznych (budowa miasta, rozwój komunikacji), a co za tym idzie także sprzeczne interesy (o polityczności dyskursu zob. Howarth 2008). Prowadziło to stosowania zwłaszcza przez głównego orędownika wariantu tczewskiego Józefa Klejnot-Turskiego wielu chwytów retorycznych odwołujących się do pojęć takich jak „interes narodowy” czy „patriotyzm”. Na jego tle Tadeusz Wenda, główny budowniczy Gdyni prezentował się jako postać oceniająca sprawy w sposób bardziej techniczny, motywowana nie tyle wielką wizją co problemami czysto pragmatycznymi.

Jednocześnie obie strony sporu zdawały się bagatelizować kwestie, które przemawiały za wyborem drugiej lokalizacji. Klejnot-Turski głosił na przykład, że WMG nie będzie miało nic przeciwko budowie kanału morskiego przez jego terytorium, co wydaje się absurdem w świetle egzystencjalnego zagrożenia, jakie stwarzałby port w Tczewie dla prosperity Gdańska. Wenda wraz z innymi zwolennikami Gdyni twierdził z kolei, że nie sposób wymusić na WMG zgody na budowę kanału do Tczewa, pomijając, że istniały już przecież w Europie podobne rozwiązania (ujście Skaldy).

Nie można jednak odmówić logiki geopolitycznej Klejnot-Turskiemu i innym zwolennikom Tczewa, podobnie zresztą, jak nie można odmówić determinacji i politycznego pragmatyzmu orędownikom budowy portu w Gdyni, a z czasem także otaczającego go wielkiego, nowoczesnego miasta. Choć upływ czasu przyznał rację tym drugim a tych pierwszych skazał na porażkę i zapomnienie, wszyscy oni zabiegali o to, by Polska posiadała jak najmocniejszą pozycję na Bałtyku, choć zupełnie inaczej definiowali środki, które powinny służyć realizacji tej wielkiej idei. Istotą sporu nie była jednak lokalizacja „portu Rzeczypospolitej”, lecz docelowy model relacji między Polską a Wolnym Miastem, a długofalowo – także o bezpieczeństwo ze strony niemieckiego sąsiada. Choć wybór Gdyni był logicznym rozwiązaniem z perspektywy lat 20., a samo miasto odniosło wielki sukces, wydaje się, że budowa drugiego portu w Tczewie a nawet samo granie kartą tczewską mogłoby, w pewnych warunkach, zwiększać bezpieczeństwo Rzeczypospolitej w latach 30. XX wieku.

## Literatura

- Będźmirowski, J., 2020. *Odzyskanie dostępu do Bałtyku w 1920 roku i problem bezpieczeństwa morskiego Polski*, *Przegląd Geopolityczny*, 32, s. 9-34.
- Bissaga, T., 1938. *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Brown Mason, J., 1946. *The Danzig Dilemma: a Study in Peacemaking by Compromise*, Bloomington, Stanford University Press.
- Case, H., 2018. *Age of Questions*, Princeton University Press, Princeton and Oxford.
- Czechowski, J., 2018. *Gdynia i Wolne Miasto Gdańsk w politycznej, gospodarczej i kulturalnej perspektywie II Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Akademii Pomorskiej, Słupsk.
- Halloway, R., 2021. *Germany, Poland, and the Danzig Question, 1937-1939*, Hamilton Books, Lanham.
- Hilchen, F., 1925. *Port gdański a Gdynia*, Drukarnia Gdańska, Gdańsk.
- Howarth, D., 2008. *Dyskurs*, Oficyna Naukowa, Warszawa.
- Kaufman, D.B., 2019. "A House of Cards Which Would Not Stand": James Headlam-Morley, the Role of Experts, and the Danzig Question at the Paris Peace Conference, *Diplomacy & Statecraft*, 30(2), 228–252.
- Klejnot-Turski, J., 1921. *Port Rzeczypospolitej (widoki przyszłego rozwoju Gdańska, Tczewa i Gdyni)*, Gdańsk, nakładem autora.
- Klejnot-Turski, J., 1922a. Kanał morski do Tczewa, *Żeglarz Polski*, 9, 133.
- Klejnot-Turski, J., 1922b. *Gdynia-Tczew*, *Żeglarz Polski*, 12, 172-175.
- Lemann, N., 2019. *Historie alternatywne i steampunk w literaturze. Archipelagi badawczo-interpretacyjne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Marcoń, W., 2009. *Autonomia Śląska 1922–1939 (wybrane zagadnienia)*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- Mickiewicz, P., 1999. *Wolne Miasto Gdańsk w koncepcjach wojskowych i polityce II Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- Mielczarek, R., 2001. *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Instytut Kaszubski, Gdańsk.
- Mikos, S., 1979. *Wolne Miasto Gdańsk a Liga Narodów 1920-1939*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Nagy, D.R., 2023. *Hinterlands, City Formation and Growth: Evidence from the U.S. Westward Expansion*, *Review of Economic Studies*, 90 (6), s. 3238-3281.

**Śmiechowski, K., 2026. Geopolityczny wymiar dyskusji o "porcie Rzeczypospolitej" w latach 20. i 30. XX wieku, Przegląd Geopolityczny, 55, s. 54-76.**

- Pac, B., 2022. *Planowanie rozwoju sił morskich Rzeczypospolitej Polskiej*, Przegląd Geopolityczny, 39, s. 130-158.
- Piątek, G., 2022. *Gdynia obiecana. Miasto, modernizm, modernizacja 1920-1939*, W.A.B., Warszawa.
- Rummel, J., 1977. *U kolebki Gdyni (fragmenty pamiętnika)*, Rocznik Gdyni, 197-207.
- Sdoukopoulos, E., Boile, M., 2020. *Port-hinterland concept evolution: A critical review*, Journal of Transport Geography, 86.
- Siebeneihen, A., Strasburger, E., 1930. *Spór o Gdynię*, Toruń, Instytut Bałtycki.
- Sokołowska, M., 2022. *Burzliwe dzieje lokalizacji portu morskiego. Na stulecie portu w Gdyni*, Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej, 11, 64-74.
- Solska, E., Witek, P., Woźniak, M., red., 2017. *Historie alternatywne i kontryfakcyjne. Wizje - narracje - metodologia*, Wydawnictwo UMCS, Lublin.
- Wenda, T., 1922. *W sprawie wyboru miejsca pod budowę portu morskiego*, brak miejsca wydania.
- Skubiszewski, K., 1995. *Czy Gdańsk był powodem wojny?*, Przegląd Zachodni, 2, 211-242.
- Widernik, M., 1984. *Magistrala węglowa Śląsk-Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, Zapiski Historyczne, 49 (2), 31-53.
- Widernik, M., 1990. *Tczew as Sea Port*, Studia Maritima, 8, 81-89.
- Wilczyński, P. L., 2010. *Terytorium w myśli strategiczno-wojskowej*, Przegląd Geopolityczny, 2, s. 101-120.
- Wilczyński, W.J., 2018. *Odzyskanie niepodległości przez Polskę w perspektywie geopolitycznej. Część II: Bilans okresu zaborów i reakcja mocarstw ościennych*, Przegląd Geopolityczny, 26, s. 155-183.
- Wodak, R., Krzyżanowski, M., 2011. *Jakościowa analiza dyskursu w naukach społecznych*, Łośgraf, Warszawa.
- Zyglewski, Z., 2024. *Koncepcje żeglugowego obejścia Gdańska w okresie międzywojennym*, Kwartalnik Historii Nauki i Techniki, t. 69, 4, 133-168.

### **Streszczenie**

Celem artykułu jest wyjaśnienie znaczenia geopolitycznych argumentów w dyskusji o „porcie Rzeczypospolitej”, która toczyła się po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. W debacie tej, sprowokowanej przez niekorzystne dla Polski postanowienia traktatu wersalskiego i utworzenie Wolnego Miasta Gdańska, rywalizowały ze sobą Tczew oraz Gdynia. W oparciu o źródła obejmujące drukowane wówczas broszury i artykuły prasowe, a także publikacje specjalistyczne, autor próbuje za pomocą metod typowych dla klasycznej historiografii oraz zaczerpniętych z analizy dyskursu przedstawić wątki geopolityczne w argumentacji zwolenników Gdyni i Tczewa. Dyskusja o lokalizacji portu nie miała charakteru jedynie technicznego czy ekonomicznego -główny propagator Tczewa Józef Klejnot-Turski wytworzył interesującą narrację, która z jednej strony odwoływała się do koncepcji hinterlandu, z drugiej zaś stanowiła próbę docelowego ułożenia stosunków polsko-gdańskich w taki sposób, by włączyć Wolne Miasto do polskiego obiegu gospodarczego. Budowa portu w Gdyni oznaczała zaś spowodowane przez stan wyższej konieczności zbudowanie konkurencji dla Gdańska przy jednoczesnej rezygnacji z korzyści, jaką dawałoby posiadanie własnego portu nad Wisłą. Analiza powyższych stanowisk prowadzi do wniosku, że choć wybór Gdyni był jedynym logicznym rozwiązaniem z perspektywy lat 20., a samo miasto odniosło wielki sukces, to wydaje się, że budowa drugiego portu w Tczewie mogłaby, w pewnych warunkach, zwiększać bezpieczeństwo Rzeczypospolitej i stanowić skuteczny środek nacisku na Wolne Miasto.

**Słowa kluczowe:** hinterland, Wolne Miasto Gdańsk, Gdynia, Tczew, Polski Korytarz, polityka morska, Morze Bałtyckie, II Rzeczpospolita, Republika Weimarska, III Rzesza.