

# Bohdan Kozięło-Poklewski

---

## Znaczenie gospodarcze i rozwój portu królewieckiego w okresie międzywojennym

---

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 3-4, 297-313

---

1992

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

---

*Bohdan Koziello-Poklewski*

## **Znaczenie gospodarcze i rozwój portu królewieckiego w okresie międzywojennym**

Prusy Wschodnie leżące na północno-wschodnim krańcu Rzeszy niemieckiej oddalone były od centrów gospodarczych Niemiec. To niekorzystne położenie geograficzne zmuszało władze prowincji do prowadzenia własnej polityki gospodarczej. Stąd też równoległe i niejako obok podtrzymywania związków gospodarczych z pozostałym obszarem Niemiec władze prowincji podejmowały próby nawiązania bliskich stosunków handlowych z sąsiednimi krajami. Dążeniu wschodniopruskiego kupiectwa, wspieranego przez władze prowincji i władze miejskie Królewca do przekształcenia tego miasta w międzynarodowe centrum handlowe dla obszaru wschodniej Europy, sprzyjało jego położenie geograficzne. Usytuowany u ujścia Pregoly, w miejscu, w którym wybrzeże Bałtyku zmienia kierunek równoleżnikowy na południkowy, Królewiec, leżący przy tym bardziej na południu niż konkurencyjne w stosunku do niego, położone bardziej na północny wschód, porty wybrzeża bałtyckiego, ma znacznie krótszy okres zamarzania. Ponadto miasto to leży znacznie bliżej kontynentu wschodnioeuropejskiego niż położone na zachodzie inne porty wybrzeża bałtyckiego, jak np. Gdańsk czy Szczecin. Eksponowane położenie geograficzne predestynowało więc Królewiec do przekształcenia go w nowoczesny port i centrum handlu wschodnioeuropejskiego. Istotnym warunkiem było utworzenie sieci komunikacyjnej łączącej miasto i port z zapleczem. Doszło do tego w II połowie XIX w., kiedy to rozbudowana została zarówno w Prusach Wschodnich, jak i w Europie wschodniej, sieć kolei żelaznych.

Wschodniopruskie kupiectwo zdawało sobie doskonale sprawę z tego, jakie znaczenie dla dobrobytu miasta i jego rozwoju mają ziemie cesarstwa rosyjskiego. Dlatego też projekt budowy linii kolejowej (Ostbahn — 1853), łączącej Królewiec przez Gdańsk z Berlinem, przyjęto chłodno. Uznano wprawdzie, iż będzie to znaczne udogodnienie w komunikacji z zachodem, ale w zasadzie nie rozwiąże kwestii komunikacji, na jaką prowincja na skutek swego położenia geograficznego jest zdana, a ponadto nie koresponduje ta linia kolejowa z tradycyjnymi „stosunkami handlowymi, w jakich znajdujemy się z Polską i Rosją na Wschodzie i z Wielką Brytanią na Zachodzie”<sup>1</sup>.

Dopiero budowa odnogi kolei wschodniej do Piławy (1865 r.), stanowiącej wówczas port przeładunkowy Królewca, jak też przedłużenie kolei wschodniej do Eydtkun i wreszcie budowa kolei południowej (Südbahn — 1871) do Prostek pozwoliły na połączenie z siecią kolei żelaznych cesarstwa rosyjskiego. Dzięki temu Prusy Wschodnie zyskały doskonałe połączenia z rosyjskim zapleczem. Kolej południowa, biegnąca z Królewca przez Ełk do Brześcia nad Bugiem, rozgałęziła się w Brześciu. Jedna linia prowadziła przez Lwów do Rumunii, druga na Ukrainę. Równie ważne było wspomniane

<sup>1</sup> Cyt. za D. Hertz-Eichenrode, *Politik und Landwirtschaft in Ostpreussen. Untersuchung eines Strukturproblems in der Weimarer Republik*, Köln—Opladen 1969, s. 117, tamże źródło cytatu.

przedłużenie kolei wschodniej do Eydtkun, a stąd do Wilna. Linia ta rozgałęziała się w Wilnie i biegła w trzech kierunkach: pierwsza do Petersburga, druga w kierunku Moskwy, trzecia w kierunku Mińska—Charkowa. Tak więc dzięki połączeniom kolejowym sieci handlowe Królewca sięgały obszarów centralnej i południowej Rosji. Wreszcie Niemen łączył wschodniopruskie porty — Kłajpedę i Królewiec — z północnymi obszarami Polski i Białorusi. Tym samym połączony był Królewiec z systemem kanałów Niemen—Prypeć—Dniepr, a w efekcie miał połączenie drogą wodną z Morzem Czarnym. Ta arteria komunikacyjna była jednak tylko w niewielkim stopniu wykorzystywana.

Handel zagraniczny uzależniony jest w znacznym stopniu od sytuacji politycznej. Odczuły to Prusy Wschodnie, a przede wszystkim Królewiec w połowie lat siedemdziesiątych XIX w., kiedy to Rosja przeżywająca kryzys gospodarczy, wyrażający się przede wszystkim spadkiem wartości rubla, za pomocą polityki celnej i taryfowej zaczęła kierować swój obrót towarami w handlu zagranicznym do własnych portów bałtyckich i czarnomorskich. Decyzja ta wywołała panikę w kołach gospodarczych Prus Wschodnich, zlekceważona natomiast została przez władze berlińskie. Uznawano tam bowiem, iż rosyjskie porty bałtyckie z uwagi na brak odpowiedniej infrastruktury nie są w stanie konkurować z portami niemieckimi, a zwłaszcza z Królewcem. Odpowiedzią zaś na rosyjską politykę celną i taryfową była ustawa celna z 15 lipca 1879 r., wprowadzająca cła bojowe na towary importowane z obszarów cesarstwa rosyjskiego. Zapoczątkowało to eskalację niemiecko-rosyjskiej wojny gospodarczej, której skutki okazały się fatalne dla Prus Wschodnich. Nie wolno bowiem zapominać, że ponad 90% zaplecza handlowego tej prowincji stanowiły ziemie polskie i rosyjskie cesarstwa rosyjskiego. Błędne okazało się lekceważenie przez władze berlińskie rosyjskich portów bałtyckich. Władze rosyjskie nie ograniczyły się bowiem do podwyżki ceł i taryf przewozowych, ale również intensywnie rozbudowywały porty bałtyckie, szykanując zaś wschodniopruskie pośrednictwo handlowe, wołały kierować transporty swoich towarów przez Szwecję i Norwegię niż przez Prusy Wschodnie. W efekcie wzrastały obroty rosyjskich portów bałtyckich, a malały Kłajpedy, Królewca i Piławy, nie mówiąc już o Elblągu, który stracił wówczas jakiegokolwiek znaczenie jako port handlowy<sup>2</sup>.

Ten blisko piętnastoletni okres niemiecko-rosyjskiej wojny gospodarczej zakończył układ handlowy z marca 1894 r. Jego główne elementy, to równouprawnienie rosyjskich i niemieckich portów bałtyckich oraz ujednoczenie taryf kolejowych transportów do portów niemieckich i rosyjskich<sup>3</sup>.

Przez długi okres podstawą handlu królewieckiego był wywóz rosyjskiego zboża. Od roku 1894 nastąpiła w tym względzie istotna zmiana, ponieważ rosyjskie zboża chlebne w znacznie większym stopniu kierowane były przez porty czarnomorskie. Od tego czasu Królewiec zaczął się specjalizować w wywozie rosyjskich roślin strączkowych, lnu i drewna. Natomiast towarem eksportowym Królewca były przede wszystkim śledzie. Przez Królewiec bowiem kierowano do Rosji 64% niemieckiego eksportu śledzi. Ta wymiana towarowa odbywała się głównie drogą kolejową, przy czym przywóz z Rosji wielokrotnie przekraczał masę wywozu. W przekroju lat 1911—1913 wysłano z Królewca drogą kolejową 87 300 ton towarów, przywieziono zaś 584 000 ton<sup>4</sup>. Ponadto setki tysięcy ton drewna przybyły do Królewca drogą wodną. Bardziej wyrównany pod względem masy był wywóz i przywóz do Królewca drogą morską. Dominował tu przywóz angielskiego węgla, a wywóz roślin strączkowych, zboża i celulozy. W latach 1911—1913

2 J. A. Wilder, *Upadek gospodarczy Prus Wschodnich*, Toruń 1936, s. 99 i n., gdzie też starsza niemiecka literatura przedmiotu.

3 Szczegóły por. ibidem, s. 107 i n.

4 P. H. Seraphim, *Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr*, Berlin 1937, s. 91 i n. Zob. też D. Hertz-Eicherode, op. cit., s. 118.

wywóz wynosił 1 020 000 ton, a przywóz 890 000 ton. W roku 1913 blisko jedna trzecia przywozu przypadła na węgiel (309 000 ton), a prawie połowa wywozu na zboża i rośliny strączkowe (441 000 ton)<sup>5</sup>.

Port królewiecki spełniał jednak nie tylko rolę tranzytową dla surowców pochodzących z obszaru cesarstwa rosyjskiego. Istniał bowiem ścisły związek i współzależność między portem a produkcją przemysłową Królewca. Na rozwój wymiany towarowej istotny wpływ miały zamówienia określonych surowców na potrzeby królewieckiego przemysłu, z drugiej zaś strony przekazywanie wyrobów tego przemysłu do wywozu. I tak więc cały przywóz węgla i rudy przeznaczony był dla przemysłu królewieckiego. Podobnie jak transportowane drogą morską drewno. Przerabiano je w tartakach, fabrykach sklejki, czy wreszcie w zakładach celulozowych. Celuloza — jak już wspomniano — wyprodukowana z polskiego i rosyjskiego drewna, stanowiła istotną część wywozu przez port królewiecki.

Znaczna część wysyłanych przez port królewiecki produktów, zwłaszcza zboża i roślin strączkowych, kierowana była do portów niemieckich. I tak np. w roku 1913 z ogólnej ilości 379 000 ton zboża wysłanego z Królewca jedna trzecia (126 000 ton) przyjęta została przez porty niemieckie. Wolno również przypuszczać, że większość z 62 000 ton zboża wysłanego do portów holenderskich przeznaczona była również na rynek Niemiec zachodnich. Świadczyłoby to o intensyfikacji wschodniopruskiego handlu z resztą Niemiec<sup>6</sup>.

Charakterystyczne jednak, że wraz z rozwojem handlu i roli, jaką w nim spełniał port królewiecki, nie szła rozbudowa infrastruktury portu. Spowodowane to było uznaniem Królewca za twierdzę, co ograniczało znacznie możliwości rozbudowy miasta i portu. Zniesienie tej decyzji nastąpiło na krótko przed wybuchem I wojny światowej, a więc w okresie, gdy nie było warunków do inwestowania<sup>7</sup>. Najważniejszą inwestycją w tym zakresie było wybudowanie w latach 1894—1901 kosztem 12,3 miliona marek toru wodnego o głębokości 6,5 metra między Królewcem i Piławą. Do tej bowiem chwili blisko jedna trzecia towarów docierających drogą morską do Piławy ekspediowana była do Królewca koleją, ponieważ większe statki nie mogły wpływać na Zalew Wiślany. Inwestycja ta pociągała za sobą spadek znaczenia portu w Piławie jako portu przeladunkowego dla Królewca<sup>8</sup>.

W przededniu wybuchu I wojny światowej handel królewiecki opierał się na czterech podstawach. Pierwsza z nich to wymiana towarowa między Królewcem a resztą prowincji. Prowadzono ją za pomocą kolei żelaznych i śródlądowych dróg wodnych. Obejmowała ona jedną trzecią obrotu towarowego Królewca. Drugą podstawę stanowił handel zagraniczny, w którym dominował przywóz koleją żelazną zboża i roślin strączkowych z Rosji i węgla z Górnego Śląska. Trzecią był przywóz drewna śródlądową drogą wodną (Niemen) z ziem polskich i Rosji; wreszcie czwartą — przywóz drogą morską węgla z Anglii i wywóz zboża, roślin strączkowych i celulozy.

Do tych tradycyjnych stosunków trudno było nawiązać po I wojnie światowej. Zmieniła się wówczas w zasadniczy sposób sytuacja Królewca i portu królewieckiego. Jego zaplecze, sięgające przed wojną po Morze Czarne, skurczyło się praktycznie do obszaru Prus Wschodnich. Teoretycznie zmiany w politycznej przynależności obszarów zaplecza jakiegось portu nie pociągają za sobą konieczności zmian kierunków komunika-

5 P. H. Seraphim, op. cit., s. 294. Zob. też D. Hertz-Eichenrode, op. cit., s. 118.

6 D. Hertz-Eichenrode, op. cit., s. 118.

7 F. Gause, *Königsberg als Hafen- und Handelsstadt*, w: *Studien zur Geschichte des Preussenlandes*, Marburg/Lahn 1963, s. 349.

8 R. Hauf, *Die preussische Verwaltung des Regierungsbezirks Königsberg 1871—1920*, Köln—Berlin 1980, s. 124.

cyjnych. Jednak w wyniku rozwoju sytuacji na interesującym nas obszarze zmiany terytorialne pociągnęły również zmianę orientacji komunikacyjnych. W sytuacji komunikacyjnej wybrzeża Bałtyku były to przy tym zmiany zasadnicze.

Na podstawie postanowień traktatu wersalskiego utworzone zostało Wolne Miasto Gdańsk, a Polska otrzymała bezpośredni dostęp do morza. Artykuł 104 traktatu wersalskiego przewidywał włączenie Wolnego Miasta Gdańska do Polskiego obszaru celnego oraz utworzenie w Gdańsku strefy wolnocłowej<sup>9</sup>. Mimo tych zdawałoby się korzystnych warunków dla rozwoju polskiego handlu morskiego, Polska przystąpiła do budowy własnego portu — Gdyni. Rozumiejąc zaś znaczenie zaplecza dla nowo powstającego portu, państwo polskie przy zastosowaniu specjalnych тариф i frachtów dążyło do skierowania całego ruchu towarów zarówno z obszaru Polski, jak i z zagranicy, do portu gdyńskiego. Port gdański w początkowym okresie w pewnym stopniu partycypował w tej polityce dopóty, dopóki nie została zakończona budowa portu w Gdyni. Rozbudowa portu w Gdyni przy istniejącej już konkurencji Gdańska mocno dotknęła port królewiecki. Rozluźnione teraz zostały związki gospodarcze ziem polskich na kierunku wschód—zachód, a ich ciężar przesunął się na kierunek północ—południe. Dotyczyło to nie tylko obszaru wschodniego Górnego Śląska, ale również północno-wschodnich ziem Polski — województw wileńskiego, białostockiego, nowogródzkiego, poleskiego i wołyńskiego — stanowiących przed wojną część zaplecza portu królewieckiego i wschodniopruskiego handlu. Cały handel i tranzyt z tych obszarów skierowany został teraz z pominięciem Prus Wschodnich do Gdańska, a przede wszystkim Gdyni. Ukształtowanie polskich тариф kolejowych powodowało, że nawet z miejscowości stosunkowo bliżej położonych Królewca niż Gdańska czy Gdyni, jak np. Wilno, Baranowicze, Brześć, Równe, Słonim, polskie frachty na liniach kolejowych prowadzących do Królewca były kilkakrotnie wyższe niż na liniach prowadzących do Gdańska i Gdyni. Tak więc transporty drewna z Wileńszczyzny omijały Prusy Wschodnie i były kierowane do bardziej odległych portów w Gdańsku i Gdyni, a przy tym fracht był niższy, niż gdyby kierowano je do Królewca. Nawet Rumunia, która przed wojną kierowała swój eksport zbóż, roślin strączkowych, makuch i innych towarów, jak też i swój import — głównie śledzi — przez Królewiec, na skutek polskich тариф kolejowych zaczęła korzystać z portów w Gdańsku i Gdyni. Stanie się to zrozumiałe, jeśli się uwzględni, że fracht transportu śledzi z Królewca przez Śniatyn—Załuże był trzykrotnie wyższy niż fracht z Gdańska lub Gdyni. I to mimo tego, że trasa z tych portów była o równe 80 kilometrów dłuższa. Również i przeznaczone dla Prus Wschodnich drewno z Rumunii odbywało drogę do Gdańska, a stąd trafiało drogą morską do Królewca. Koszt był przy tym niższy, niż gdyby transport ten szedł drogą kolejową bezpośrednio do Królewca<sup>10</sup>.

Nowo powstałe republiki bałtyckie swój skromny jeszcze handel morski również koncentrowały we własnych portach — Estonia w Tallinie, Łotwa w Rydze, Lipawie i Windawie, Litwa w Kłajpedzie. Podobnie i Rosja radziecka w znacznie większej mierze wykorzystywała możliwości portu piotrogrodzkiego (późniejszego leningradzkiego), niż to miało miejsce przed wojną. I w tym przypadku polityka taryfowa tych państw na kolejach żelaznych odgrywała decydującą rolę, jeśli nawet inne elementy konkurencji, jak wyposażenie portów, koszta portowe nie były bez znaczenia. I tak np. opłaty portowe, składowe i obrotowe były w Kłajpedzie i Gdyni znacznie niższe niż w Królewcu. W tym przypadku okazywało się, iż port państwowy, czy dotowany przez państwo, był w stanie

9 Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej, 1919—1939*, Wrocław—Warszawa—Kra-ków—Gdańsk 1975, s. 76.

10 I tak np. fracht kolejowy 15 ton drewna z Wilna do Gdańska przy odległości 817 km wynosił 111,50 RM, natomiast do Królewca, przy odległości 487 km — 153 RM. Por. R. Oldewage, *Die wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklung der Seehäfen in den deutschen Ostgebieten*, w: *Die deutschen Ostgebiete zur Zeit der Weimarer Republik*, Köln—Graz 1966, s. 229.

lepiej i wcześniej dostosować opłaty portowe i taryfy — nieraz na granicy rentowności, a nawet poniżej tej granicy — z korzyścią dla obrotu towarowego, niż taki port, jak Królewiec, który był finansowany i utrzymywany w przeważającej mierze — dokładnie w połowie — przez gminę miejską<sup>11</sup>.

Polska polityka celna i taryfowa, która przyczyniła również i Prusom Wschodnim, przede wszystkim Królewcowi, znacznych trudności i strat, była konsekwencją permanentnej niemiecko-polskiej wojny gospodarczej, zapoczątkowanej formalnie 1 kwietnia 1925 r., toczącej się zaś faktycznie od końca 1919 r.<sup>12</sup> Ramową regulację polsko-niemieckich stosunków gospodarczych przynosił traktat wersalski. Artykuły 264—267 traktatu wersalskiego udzielały wszystkim państwom sprzymierzonym i stowarzyszonym, a więc również i Polsce, klauzuli największego uprzywilejowania w stosunku do Niemiec na lat pięć<sup>13</sup>. Ramowe postanowienia traktatu wersalskiego wymagały wypełnienia ich treścią szczegółowych umów handlowych. Tymczasem Niemcy w poczuciu swojej przewagi gospodarczej nad Polską dążyły do niedopuszczenia do zawarcia z nią układu handlowego bez uprzedniego poczynienia przez Polskę ustępstw natury politycznej. Co więcej, w miesiąc po wejściu w życie postanowień traktatu wersalskiego odbyła się — 9 lutego 1920 r. — w niemieckim ministerstwie spraw zagranicznych narada, w czasie której podjęto decyzję o zastosowaniu bojkotu gospodarczego Polski. Na podstawie tej decyzji minister gospodarki Rzeszy wydał w maju 1920 r. zarządzenie nakazujące wstrzymanie wysyłania do Polski wszystkich towarów, „z wyjątkiej artykułów luksusowych i innych nie posiadających znaczenia gospodarczego”. Wywóz każdego towaru do Polski wymagał uprzedniego uzyskania zezwolenia ministra gospodarki Rzeszy lub wskazanej przez niego instytucji<sup>14</sup>. Decyzja o wprowadzeniu bojkotu spotkała się w Niemczech z poparciem wielu instytucji i osobistości. Charakterystyczna jest tu wypowiedź dyrektora Deutsche Bank, Theussnera, który stwierdził, że broń ekonomiczna jest jedyną, jaką posiadają Niemcy w stosunku do Polski, by wymusić na niej ustępstwa polityczne<sup>15</sup>.

Zastosowanie bojkotu było wyraźnym naruszeniem postanowień traktatu wersalskiego, zakazującego Niemcom wprowadzania jakichkolwiek ograniczeń w handlu z państwami sprzymierzonymi. W odpowiedzi na protesty polskie zarówno w Berlinie, jak i na Konferencji Ambasadorów w Paryżu, Niemcy wypierały się stosowania jakiegokolwiek bojkotu, a ograniczenia eksportu tłumaczyły brakiem określonych towarów i trudnościami transportowymi<sup>16</sup>.

Bojkot odbił się rykoszetem na obrotach wielu firm bełlińskich, dolnośląskich i wschodniopruskich. Przedstawiciele tych firm, w obawie przed całkowitą utratą polskiego rynku i wyparcia ich przez firmy francuskie, angielskie czy amerykańskie, zwrócili się do rządu niemieckiego o zaniechanie bojkotu gospodarczego Polski. Skutki bojkotu były dla Polski mniej dotkliwe, niż spodziewali się tego Niemcy. Polska miała bowiem prawo nabywania w innych krajach towarów objętych w Niemczech zakazem wywozu do Polski. Mogła też pośrednio poprzez inne państwa — Czechosłowację, Rumunię, Holandię czy państwa skandynawskie — sprowadzać z Niemiec potrzebne jej towary. Nie bez znaczenia było i to, że kupcy niemieccy, mimo nakazu bojkotu, utrzymywali jednak kontakty handlowe z kupcami polskimi<sup>17</sup>.

11 Ibidem, ss. 228—229.

12 Szczegóły por. J. Krasuski, *Stosunki polsko-niemieckie 1919—1932*, Poznań 1975, s. 368 i n. Zob. też Cz. Łuczak, *Od Bismarcka do Hitlera. Polsko-niemieckie stosunki gospodarcze*, Poznań 1988, s. 162 i n.

13 J. Krasuski, op. cit., s. 368.

14 Cz. Łuczak, op. cit., s. 165.

15 Ibidem, s. 166.

16 Ibidem, s. 167.

17 Ibidem.

Od 18 lutego 1922 r. po rezygnacji Konferencji Ambasadorów z nadzorowania rozmów gospodarczych prowadzonych między Polską a Niemcami państwa te miały rozstrzygać wszystkie interesujące je sprawy w bezpośrednich, dwustronnych pertraktacjach. Do rozmowy polsko-niemieckiej doszło w dniach 15—20 lipca 1922 r. w Warszawie. Ich efektem było wydane 20 lipca 1922 r. wspólne oświadczenie o konieczności rozpoczęcia rokowań handlowych. Oświadczenie to uznawane jest za zakończenie bojkotu gospodarczego Polski<sup>18</sup>. Rozmowy gospodarcze rozpoczęły się 5 września 1922 r. i trwały z przerwami aż do marca 1923 r. Nie przyniosły jednak żadnych ustaleń, ponieważ delegacja niemiecka łączyła na nich sprawy gospodarcze z politycznymi<sup>19</sup>. Wydarzenia polityczne — francuska okupacja Zagłębia Ruhry, kryzys polityczny w Niemczech — i gospodarcze — inflacja w Niemczech, a następnie w Polsce, jak też tzw. kryzys stabilizacyjny wywołany wprowadzeniem nowej waluty o wysokim kursie złotego (w dniu 1 kwietnia 1924 r.) — nie sprzyjały polsko-niemieckim dyskusjom o współpracy gospodarczej<sup>20</sup>. Rozmowy wznowiono dopiero 6 stycznia 1925 r. Zakończyło je podpisanie 13 stycznia tegoż roku tymczasowego układu gospodarczego ważnego do 1 kwietnia 1925 r. Z chwilą upływu tej daty oba państwa weszły w stan beztraktatowy, co przyjęto za początek polsko-niemieckiej wojny gospodarczej. W trakcie jej trwania obydwie strony prowadziły różnorakie bezowocne w efekcie negocjacje. Dopiero zawarcie polsko-niemieckiego porozumienia handlowego 7 marca 1934 r. zakończyło tę wieloletnią, przysparzającą obydwu stronom znacznych strat, dyskontowaną przez Niemców na arenie międzynarodowej dla wygrania różnych celów politycznych, wojnę gospodarczą<sup>21</sup>.

W trakcie trwania wojny gospodarczej rządy obydwu państw poddawane były naciskom różnych grup interesów opowiadających się za jej prowadzeniem, a nawet zaostreniem, jak też przeciwko jej trwaniu. Dla naszego tematu ważna jest wypowiedź zawarta w memoriale Izby Przemysłowo-Handlowej w Królewcu z 20 czerwca 1926 r. Czytamy tam: „Od chwili wybuchu polsko-niemieckiej wojny gospodarczej staliśmy na stanowisku konieczności radykalnego przeprowadzenia zarządzeń niemieckich skierowanych przeciw Polsce, ponieważ tylko w ten sposób można Polskę zmusić do ustępstw i osiągnąć w przyszłości traktat handlowy korzystny dla Niemiec — Skoro jednak po upływie roku od zastosowania zarządzeń bojowych rokowania z Polską, o ile wiemy, nie posunęły się w ogóle naprzód w jakiegokolwiek dziedzinie, uważamy za nasz obowiązek zwrócić uwagę Auswärtiges Amt na poważne szkody wynikłe dla życia gospodarczego Królewca z tego stanu wojennego z Polską — Nie chcąc wypowiadać się za bezwzględny ustępstwami wobec Polski, uważamy jednak na nasz obowiązek poinformować Auswärtiges Amt o skutkach wojny celnej, aby nie dopuścić do powstania poglądu, jakoby polsko-niemiecka wojna celna nie zadała strat gospodarce niemieckiej względnie wschodniopruskiej. Dlatego prosimy o zrobienie wszystkiego dla przyspieszenia rokowań z Polską i doprowadzenia ich wkrótce do pomyślnego zakończenia”<sup>22</sup>. Kupiectwo wschodniopruskie i wschodniopruscy przemysłowcy zdawali sobie sprawę, iż ewentualny traktat handlowy z Polską otworzy im polski rynek zbytu. Natomiast tego właśnie obawiali się wschodniopruscy agariusze, bo traktat taki powodował wzrost dostaw polskich produktów rolnych na rynek niemiecki. Dlatego też

18 Ibidem, s. 168.

19 Ibidem.

20 J. Krasuski, op. cit., s. 369. Zob. też, T. Kottowski, *Kryzys 1923 roku w Niemczech*, Poznań, ss. 65 i n., 81 i n.

21 Sprawy te omawiają szczegółowo J. Krasuski, op. cit., s. 368 i n.; Cz. Łuczak, op. cit., s. 162 i n. Cz. Łuczak na ss. 175—176 zamieszcza kalendarium wydarzeń związanych z polsko-niemiecką wojną gospodarczą w latach 1925—1934.

22 Cyt. za J. Krasuski, op. cit., s. 385.

domagali się zaostżenia wojny gospodarczej z Polską, zwiększonej pomocy finansowej od rządów Rzeszy i Prus, podkreślając przy tym mocno, iż nędza gospodarcza Prus Wschodnich jest skutkiem oddzielenia prowincji od Niemiec.

Niejako w cieniu bojkotu gospodarczego Polski i polsko-niemieckiej wojny gospodarczej rodziły się projekty i plany polskiej polityki wobec Prus Wschodnich. Cel strategiczny aktywnej polityki Polski wobec Prus Wschodnich, zarówno tzw. polityki negatywnej, której eksponentem był Stanisław Srokowski, jak i tzw. polityki pozytywnej, której projekt przygotował w roku 1922 Stanisław Bukowiecki, był podobny. Tak w pierwszym, jak i w drugim przypadku, chodziło o rozluźnienie związku Prus Wschodnich z Berlinem, czy szerzej — z Rzeszą, a zbliżenie ich do Polski. W przypadku polityki negatywnej poprzez bojkot gospodarczy miano wykazać minusy niedostatecznych powiązań tej prowincji z naturalnym zapleczem, jakim była Polska. W przypadku zaś polityki pozytywnej wskazać na korzyści, jakie w związku z Polską odniesie prowincja. Obydwa te projekty polskiej polityki wobec Prus Wschodnich zmierzały do uniemożliwienia uczynienia z Prus Wschodnich pomostu między Niemcami a Rosją radziecką. Zarówno jedna, jak i druga koncepcja miały swoich zwolenników i przeciwników. Były one też przedmiotem wieloletnich dyskusji i ocen ich skutków. Sprawy te przedstawił szczegółowo Wojciech Wrzesiński w szeregu studiów<sup>23</sup> i ich szczegółowe omawianie mija się z celem. A to tym bardziej, że wnioski i stwierdzenia tego Autora te sprzed ponad ćwierć wieku, jak i stosunkowo najnowsze, wytrzymały próbę czasu.

Zatrzymać się wypada — jak sądzę — nad kilkoma istotnymi sprawami. Już przed laty W. Wrzesiński wskazał, iż kwestia tranzytu niemieckiego przez terytorium Polski podważała u podstaw zasadę polityki negatywnej<sup>24</sup>. Opracowując swój projekt polityki polskiej wobec Prus Wschodnich Stanisław Srokowski nie mógł przewidzieć, że już w chwili rodzenia się tego projektu jego zasadność zostanie podważona polsko-niemiecką konwencją w sprawie tranzytu przez Polskę między Prusami Wschodnimi a pozostałą częścią terytorium państwowego Niemiec, podpisaną 21 kwietnia 1921 r. w Paryżu. Konwencja ta wypełniała postanowienia artykułu 89 traktatu wersalskiego, zapewniającego Niemcom możliwość stałego przewozu osób i towarów drogą lądową między dwiema częściami niemieckiego terytorium, rozdzielonymi należącym do Polski województwem pomorskim. Postanowienia tej konwencji przyznawały Niemcom możliwość korzystania z ośmiu linii kolejowych. Stała się ona też podstawą zawierania następnych umów dotyczących przejazdów z Niemiec do Prus Wschodnich oraz Rumunii i Związku Radzieckiego<sup>25</sup>. W świetle tego słuszna jest konkluzja W. Wrzesińskiego, że podnoszona przez różnorakie ośrodki niemieckie kwestia oddzielenia Prus Wschodnich od reszty państwa niemieckiego miała znaczenie nie tyle gospodarcze, co polityczne<sup>26</sup>. Słuszne było rozeznanie Srokowskiego o zapotrzebowaniu królewieckiego przemysłu na węgiel i drewno. Obserwacja ta dotyczyła jednak okresu pobytu Stanisława Srokowskiego w Królewcu. Wówczas rzeczywiście królewieckie zakłady celulozowe wstrzymywały i ograniczały produkcję z powodu braku węgla. Rozeznanie Zygmunta Merdingera, następcy Stanisława Srokowskiego w Królewcu i egzekutora jego idei, z roku 1923 było błędne. Jego dyrektywy w sprawie całkowitego przerwania dowozu węgla do Prus Wschodnich nie miały wówczas dla przemysłu królewieckiego znaczenia<sup>27</sup>. Już od roku

23 W. Wrzesiński, *Z zagadnień polityki Rzeczypospolitej wobec Prus Wschodnich w latach 1920—1928*, Komunikaty Mazursko-Warmińskie, 1965, nr 3, ss. 451—470; tenże, *Między II Rzeczpospolitą a Republiką Weimarską. Z badań nad dziejami Prus Wschodnich w latach 1919—1932*, Komunikaty Mazursko-Warmińskie, 1966, nr 2, ss. 249—198; tenże, *Warmia i Mazury w polskiej myśli politycznej 1864—1945*, Warszawa 1984, głównie ss. 255—347.

24 W. Wrzesiński, *Między II Rzeczpospolitą*, s. 266.

25 Szczegóły por. Cz. Łuczak, op. cit., s. 204 i n.

26 W. Wrzesiński, *Z zagadnień polityki*, ss. 451—452.

27 W. Wrzesiński, *Warmia i Mazury*, s. 299.



bowiem Królewiec zaopatrywany był w potrzebny mu węgiel przez statki koncernu Stinnesa, o czym wypadnie niżej szerzej mówić. Pochodzący z tej samej dyrektywy Zygmunta Merdingera zakaz dostarczania drewna do Prus Wschodnich z pewnością komplikował sytuację surowcową królewieckiego przemysłu drzewnego i to mimo rekompensowania ubytków polskiego i rosyjskiego drewna przez surowiec sprowadzany z Finlandii statkami Stinnesa do należących już wówczas do jego koncernu królewieckich zakładów celulozowych. Nie bez znaczenia również było i polskie drewno, które — jak już wspomniano — trafiało do Królewca drogą morską z Gdańska. Rzecz bowiem polegała nie na braku drewna, a na braku taniego drewna. Przed I wojną światową docierało do Królewca najtańszymi z możliwych transportów, bo spławiane Niemnem, 1,1 miliona ton okrągłaków (w roku 1931 np. jedynie 14,5 tys. ton). Po I wojnie światowej sieć rzeczna Niemna została rozcięta granicami państwowymi, a polsko-litewski konflikt o Wilno nie rokował nadziei na szybkie przywrócenie żeglugi na tej rzece (nastąpiło to dopiero po umowie polsko-litewskiej z 5 lipca 1938 r.). Wpływ Polski, niezależnie od jej polityki w stosunku do Prus Wschodnich, na przywrócenie spławu Niemnem był więc niewielki, a tym samym na dostarczenie lub wstrzymanie dostaw taniego drewna dla królewieckiego przemysłu. Co więcej, okazało się, że Polska nie znajdowała zbytu na swoją papierówkę, której tradycyjnym odbiorcą były zakłady celulozowe w Królewcu. Zdecydowano więc i teraz dostarczyć tę papierówkę do Królewca<sup>28</sup>. Polsko-niemieckie kontrowersje wokół kwestii eksportu drewna polskiego do Niemiec zakończyła umowa z 22 listopada 1927 r., w której rząd niemiecki zgodził się na dopuszczenie stosunkowo wysokiego kontyngentu polskiej tarcicy, a rząd polski na niepodwyższanie ceł na okrągłaki<sup>29</sup>. Umowę tę, która miała obowiązywać jeden rok, przedłużono następnie i obowiązywała ona do 1931 r.

Podobnie jak Stanisław Srokowski przygotowując swój projekt polityki polskiej wobec Prus Wschodnich nie mógł przewidzieć dalszego rozwoju wypadków podważających realność założeń tego projektu, również i Stanisław Bukowiecki nie był w stanie przewidzieć wybuchu polsko-niemieckiej wojny gospodarczej, zmuszającej władze polskie do powrotu do polityki negatywnej, której miano zaniechać. W czasie wojny gospodarczej nastąpiło umocnienie zależności Prus Wschodnich od Rzeszy, a to głównie dzięki interwencyjnej polityce władz centralnych, wyrażającej się w stałej, systematycznej pomocy finansowej<sup>30</sup>.

Jeśli jednym z celów aktywnej polityki polskiej wobec Prus Wschodnich było — jak już wspomniano — niedopuszczenie do uczynienia z tej prowincji pomostu między Niemcami a Rosją radziecką, to właśnie utworzenie takiego pomostu z Prus Wschodnich było celem władz tej prowincji. Od 1920 r. królewieckie kupiectwo i koła przemysłowe, wspierane przez władze miasta i prowincji, podejmowały różnorakie próby reaktywowania stosunków handlowych z Rosją. Propagując tę ideę wśród społeczeństwa, przypomniano tradycje przedwojenne tego handlu, podkreślano jego znaczenie dla gospodarki miasta i prowincji. Aktualność tych dążeń wzrosła, gdy 16 kwietnia 1922 r. traktat w Rapallo utorował drogę niemiecko-rosyjskiej współpracy. Nigdzie w Niemczech nie oceniano z tak wielką nadzieją perspektyw handlu z Rosją i nowo powstałymi republikami bałtyckimi, jak właśnie w Prusach Wschodnich. W przeciwieństwie bowiem do stosunków Niemiec z mocarstwami zachodnimi, stojących w cieniu problemów reparacyjnych, stosunki z Rosją radziecką jawiły się jako „zbawienie ze Wschodu” (Heil aus dem Osten), w których Prusy Wschodnie jako naturalny pomost mogły odegrać znaczącą rolę. Entuzjazm dla traktatu w Rapallo w Prusach Wschodnich stanie się w pełni zrozumiały, jeśli się uwzględni, iż artykuł 4 traktatu mówił o tym, że obie strony

28 W. Wrzesiński, *Z zagadnień polityki*, s. 459.

29 Ibidem, s. 454; por. J. Krasuski, op. cit., s. 403.

30 W. Wrzesiński, *Warmia i Mazury*, s. 305.

w wymianie handlowej przyznają sobie klauzulę największego uprzywilejowania, zaś artykuł 5 stwierdzał gotowość współpracy Rosji radzieckiej z prywatnymi firmami niemieckimi. Nadprezydent Prus Wschodnich Ernst Siehr powitał traktat z Rapallo z ogromnym zadowoleniem, ponieważ obiecywał sobie znaczne korzyści dla całej prowincji. Dlatego też nalegał na władze berlińskie, by kontynuowały rozpoczętą politykę, jak również by uregulowały kwestię bezpośredniego handlu z Rosją oraz stosunki gospodarcze z Litwą, Łotwą i Estonią<sup>31</sup>. Nalegania Siehra na rząd berliński wynikały stąd, iż zdawał on sobie doskonale sprawę z istniejących w Niemczech zastrzeżeń co do bliższych kontaktów z „bolszewicką Rosją”. Zastrzeżenia te mogły w zarodku pogrzebać wszelkie próby nawiązania bliższych kontaktów gospodarczych z Rosją radziecką. O ile bowiem wschodniopruskie koła gospodarcze były gotowe dostrzegać i wykorzystywać wszelkie możliwości gospodarcze wypływające z traktatu w Rapallo bez brania pod uwagę ukrytych względów politycznych, to kierownictwu gospodarki Rzeszy nie była obca myśl posłużenia się trudnościami gospodarczymi Rosji radzieckiej dla podporządkowania sobie całej gospodarki rosyjskiej. Podobne myśli na temat niemiecko-rosyjskiej umowy gospodarczej wyrażali niemieccy przemysłowcy, twierdząc, że czas do takiej umowy dojrzeje wówczas, gdy przedstawiciele niemieckiej gospodarki staną mocną nogą w Rosji radzieckiej. Chwilowo zaś należy wykorzystać każdą możliwość do paraliżowania radzieckiego systemu handlu zagranicznego<sup>32</sup>. Natomiast królewieckie kupiectwo stało na stanowisku, że należy respektować stosunki istniejące w Rosji radzieckiej i nie wolno jakichkolwiek „zasadniczych żądań Rosji stawiać, których kraj ten w swojej aktualnej sytuacji nie jest w stanie spełnić”<sup>33</sup>.

Dążąc do odzyskania dla wschodniopruskiego przemysłu i handlu utraconych w wyniku I wojny światowej rynków zaopatrzenia w surowce i zbytu, jak też w poszukiwaniu nowych rynków zbytu, królewieckie koła gospodarcze wystąpiły z projektem zorganizowania w Królewcu międzynarodowych targów. Jak wynika z pisma — datowanego 24 kwietnia 1920 r. — magistratu Królewca do nadprezydenta prowincji decyzyja zorganizowania takich targów, zwanych później Niemieckimi Targami Wschodnimi (Deutsche Ostmesse), zapadła wczesną wiosną 1920 r. W organizowaniu targów współuczestniczyły: magistrat miasta Królewca, Izba Przemysłowo-Handlowa, Izba Rzemieślnicza i Izba Rolnicza<sup>34</sup>.

Pierwsze targi otwarto już 29 września 1920 r. W otwarciu wzięli udział prezydent Rzeszy Friedrich Ebert i minister gospodarki Rzeszy. Obecność tych osobistości nadała targom od początku odpowiednią rangę. Zadaniem targów było: „zwrócenie uwagi miarodajnych kół w państwach wschodnich na niemiecki przemysł i jego produkty i jednocześnie stworzenie im możliwości zakupu tych produktów, które są im konieczne do odbudowy życia gospodarczego w ich państwach”<sup>35</sup>. W ten sposób zamierzano się przygotować na chwilę „w której państwo rosyjskie — ponownie zostanie włączone do światowego handlu”, a niemiecki handel i przemysł „ponownie znacznie korzystać ze swego tradycyjnego udziału w handlu rosyjskim”<sup>36</sup>. W roku następnym zarząd miasta wraz z Izłą Rzemieślniczo-Handlową powołał do życia Zarząd Targów (Messeamt), którego dyrektorem został Erich Wiegand. Pełnił on tę funkcję do 1930 r., kiedy to zastąpił go Hans Jonas. Miasto postawiło do dyspozycji zarządu targów działkę

31 D. Hertz-Eichenrode, op. cit., s. 119.

32 Ibidem, s. 120.

33 Ibidem.

34 G. Bitter, *Die preussische Regierung zu Königsberg 1918—1945*, Leer 1988, s. 69.

35 Cyt. za D. Hertz-Eichenrode, op. cit., s. 120.

36 Ibidem.

o powierzchni 60 000 m<sup>2</sup>, rząd Rzeszy przeznaczył 7,5 miliona marek, a rząd Prus 2,5 miliona marek na dalszą organizację targów<sup>37</sup>.

Nadzieje wschodniopruskich kół gospodarczych związane z traktatem w Rapallo zdawały się znaleźć potwierdzenie w udziale rosyjskich organizacji handlowych i oficjalnych przedstawicieli Rosji radzieckiej w targach królewieckich w sierpniu 1922 r. Wówczas to przedstawiciele Rosji radzieckiej mogli się przekonać "o wielkiej wartości ściślejszej współpracy z targami wschodnimi i królewieckim handlem"<sup>38</sup>.

Uznawszy, zupełnie słusznie, że nie chodzi jedynie o zainteresowanie potencjalnych partnerów handlowych produktami niemieckiego przemysłu, ale że również ze strony niemieckiej konieczna jest dokładna bieżąca obserwacja zmieniającego się rynku wschodnioeuropejskiego, wiosną 1922 r. zarząd targów wraz z zainteresowanymi kołami gospodarczymi powołał do życia Instytut Gospodarczy dla Rosji i Państw Wschodnich (Wirtschaftsinstitut für Russland und die Oststaaten). Instytut finansowany był ze składek członkowskich i dotacji udzielanych przez organizatorów i miał za zadanie informować na bieżąco o rozwoju gospodarczym Europy wschodniej. Pożądane informacje uzyskiwano dzięki powiązaniom z różnymi organizacjami i placówkami handlowymi, podróżom do interesujących krajów, wreszcie przez sieć tzw. honorowych mężów zaufania. Od 1926 r. istniała pracownia instytutu w Moskwie, zorganizowana za zezwoleniem władz radzieckich. Uzyskane informacje publikowano w czasopiśmie „Der Osteuropa-Markt”, jak też w różnych drukach informacyjnych. W Niemczech instytut pozyskał członków spośród władz, związków gospodarczych i poszczególnych firm współpracujących z instytutem przez jego placówki w Berlinie, Essen i Saksonii<sup>39</sup>. Obok działalności informacyjnej dążył instytut do popierania wymiany handlowej przez zorganizowane w 1922 r. Niemiecko-Rosyjskie Towarzystwo Wymiany Handlowej (Deutsch-Russische Warenaustauschgesellschaft m.b.H.). Towarzystwo to przejęło sprzedaż wschodnioeuropejskich towarów, a z uzyskanych środków opłacało niemieckich eksporterów. Główną bowiem trudność w intensyfikacji handlu ze Wschodem polegała na tym, że jakkolwiek w Europie wschodniej istniało wielkie zapotrzebowanie na różnorakie produkty, to jednak niedostatek dewiz powodował, że wymianę handlową można było prowadzić albo na kredyt, albo też w zamian za produkty i towary miejscowe. Ponieważ jednak niemieckie możliwości kredytowania były bardzo ograniczone, należało niemieckich eksporterów kompensować środkami uzyskanymi ze sprzedaży tych wschodnioeuropejskich produktów, na które udało się znaleźć nabywców. Jako pośrednik w tej wymianie towarowej miało właśnie występować Towarzystwo, by zaoszczędzić niemieckim eksporterom poszukiwań reflektantów na towary wschodnioeuropejskie<sup>40</sup>.

Wbrew wszelkim usiłowaniom handel z Rosją radziecką nie rozwijał się w takim stopniu, jak się spodziewano po podpisaniu traktatu w Rapallo. Miało to poważne konsekwencje dla Instytutu Gospodarczego, bo znacznemu zmniejszeniu uległy wpływy ze składek członkowskich, a jego organizatorzy nie byli w stanie zapewnić mu odpowiednich środków finansowych. W efekcie od 1926 r. zdany był na dotacje z ministerstwa spraw zagranicznych. Jeszcze bardziej istotne było to, że miarodajne niemieckie koła gospodarcze pod naciskiem faktu, że handel ze Związkiem Radzieckim wymagał znacznych kredytów, których zdobycie przekraczało możliwości indywidualnych przedsiębiorców, zmierzały do utworzenia Komisji Rosyjskiej Niemieckiej Gospodarki (Russlandausschuss der deutschen Wirtschaft). Organizatorami i członkami tej Komisji były Związek Rzeszy Niemieckiego Przemysłu (Reichsverband der Deutschen

37 F. Gause, *Geschichte der Stadt Königsberg/Pr.*, Bd. 3, Köln—Wien 1971, s. 47.

38 Cyt. za D. Hertz-Eichenrode, op. cit., s. 121.

39 Ibidem. Zob. też, F. Gause, *Geschichte der Stadt*, s. 47.

40 D. Hertz-Eichenrode, op. cit., s. 121.

Industrie), Związek Rzeszy Niemieckiego Handlu Hurtowego i Zamorskiego (Reichsverband des Deutschen Gross- und Überseehandel), Centralny Związek Niemieckich Banków i Bankowości (Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbe) i Sejmik Niemieckiego Przemysłu i Handlu (Deutscher Industrie- und Handelstag). Autorytetowi i kompetencji tego tworu musiał się poddać królewiecki Instytut Gospodarczy. W końcu 1928 r. doszło do porozumienia między obydwoma instytucjami. W wyniku tego porozumienia wszelką praktyczną działalność w zakresie polityki gospodarczej przejęła Komisja Rosyjska, a Instytut Gospodarczy miał za zadanie naukową obserwację wschodnioeuropejskich stosunków gospodarczych. Ponadto Instytut musiał zrezygnować z członków i ich składek, a w zamian otrzymywał z kasy Związku Rzeszy Niemieckiego Przemysłu roczną dotację w wysokości 36 000 RM. Instytut od 1 stycznia 1929 r. mógł się zajmować jedynie sprawami polityki gospodarczej instytucji wschodniopruskich. Przypadek ten wskazuje, że nie powiodła się podjęta przez wschodniopruskie koła gospodarcze próba uczynienia z Prus Wschodnich — dzięki własnej aktywności i inicjatywie tych kół — centrum pośrednictwa między Europą wschodnią a niemiecką gospodarką<sup>41</sup>. Wskazuje on również na wielokrotnie podkreślany przez Wojciecha Wrzesińskiego fakt ograniczania przez władze centralne Rzeszy jakiegokolwiek samodzielności gospodarczej Prus Wschodnich na rzecz podporządkowania się tej prowincji i jej interesów celom politycznym Berlina<sup>42</sup>. W sytuacji politycznej po I wojnie światowej handel ze wschodem Europy uznawany był przez władze Rzeszy za zagadnienie polityczne. Jako takie wymagało kierowania z centrum politycznego, w którym skoncentrowane były wszelkie stojące do dyspozycji środki. Prusy Wschodnie zostały zmuszone do ograniczenia się do zadań, do których predestynowało je położenie geograficzne, a więc przede wszystkim propagandowej i werbujującej roli targów królewieckich i prowadzonych przez Instytut Gospodarczy badań nad rozwojem wschodnioeuropejskiego życia gospodarczego.

Magistrat Królewca, królewieckie kupiectwo i królewieccy przemysłowcy — inicjatorzy i organizatorzy targów królewieckich, z którymi wiązały tak wielkie nadzieje, podporządkowali im prawie całe życie gospodarcze miasta. Główne inwestycje gospodarcze podejmowano z myślą o potrzebach targów i związanego z nimi handlu międzynarodowego. Udzielona przez rządy Rzeszy i Prus dotacja o łącznej wysokości 10 milionów marek pozwoliła jeszcze w czasie inflacji na wybudowanie dla potrzeb targów siedmiu hal wystawowych o łącznej powierzchni 23 000 m<sup>2</sup>. Z myślą o targach podjęto w roku 1920 prace nad rozbudową i modernizacją portu królewieckiego. Stanowił on własność miasta, zarządzany był przez towarzystwo (Königsberger Hafentriebs-G.m.b.H., od 1931 r. — Königsberger Hafen-G.m.b.H.), w którym rząd Prus i miasto miało po połowie udziałów. Przewodniczącym rady nadzorczej był zawsze nadburmistrz Królewca<sup>43</sup>.

Pierwsze lata powojenne nie były okresem sprzyjającym inwestycjom. Miasto odczuwało skutki wieloletniej wojny i wynikające stąd braki różnorodnych towarów. Uzależnione od dostaw surowców i paliwa z zewnątrz, szczególnie dotkliwie odczuwało brak węgla. Brak węgla spowodował, że przez cały 1919 r. unieruchomione były królewieckie fabryki celulozy. W tym trudnym okresie mocne piętno na życiu gospodarczym Królewca odcisnął Hugo Stinnes. Podporządkowawszy sobie towarzystwo importu węgla (Kohlen-Import A. G.), zdołał zaopatrzyć zakłady celulozowe w węgiel. Dzięki temu uzyskał takie wpływy, że został wybrany na prezesa rady nadzorczej. Wreszcie

41 Ibidem, s. 122.

42 W. Wrzesiński, *Warmia i Mazury*, s. 305.

43 F. Gause, *Geschichte der Stadt*, s. 98.

przejął obydwa zakłady celulozowe, połączył je z innymi tworząc towarzystwo akcyjne Koholyt (Koholyt A. G.) i przyłączył je do swego koncernu.

W roku 1922 Stinnes utworzył dwa bliźniacze towarzystwa żeglugowe — „Poseidon” i „Artus” — których zadaniem było zaopatrywanie Prus Wschodnich w węgiel i transport drewna oraz innych towarów.

Pod banderą towarzystwa żeglugowego „Poseidon” pływały następujące statki: „Königsberg Preussen” o wyporności 2530 BRT, „Fritz Schoop” — 1598 BRT, „Allenstein” — 939 BRT, „Insterburg” 865 BRT i „Koholyt” — 844 BRT. Do tego doszedł później jako największy — „Rheinland” o wyporności 2570 BRT. Niektóre z tych parowców zostały specjalnie wybudowane dla towarzystwa „Poseidon”, inne pływały już pod innymi banderami, zostały przez królewieckie towarzystwo zakupione i przemianowane. Statki te przewoziły jako trampy przede wszystkim drewno z Finlandii, wapno z Gotlandii, węgiel z Rotterdamu na potrzeby zakładów celulozowych, jak też paryt z południowej Hiszpanii. Wywoziły natomiast głównie zboża do Rotterdamu i portów angielskich. Towarzystwo żeglugowe „Poseidon” rozwinęło się do największego niemieckiego towarzystwa na Bałtyku, gdy w roku 1939 doprowadziło do bankructwa i przejęło starą królewiecką firmę żeglugową „Kleyenstüber”, która właśnie w tym roku obchodziła stulecie swego istnienia<sup>44</sup>. W towarzystwie żeglugowym „Artus” udziałowcami byli Kohlen-Import A. G. (55% udziałów) i fabryka celulozy Waldhof-Tilsit (30%). Główny udziałowiec tego towarzystwa — Kohlen-Import A. G. przejął w roku 1924 bankrutujące towarzystwo transportowe Hansa (Hansa-Transport-Gesellschaft) i z połączenia tych dwóch towarzystw utworzył towarzystwo Artus-Hansa.

Również w innej gałęzi wschodniopruskiej gospodarki zaznaczył Stinnes w poważnym mierze swoją obecność. Powołał do życia wschodniopruskie towarzystwo maszynowe (Ostpreussische Maschinengesellschaft m.b.H.) i w roku 1921 przyłączył do tego towarzystwa, utworzoną jeszcze w roku 1899 przez wschodniopruskich rolników, spółdzielnię maszynową (Maschinengenossenschaft). Przejął zbudowany przez tę spółdzielnię zakład w Rosenau (w pobliżu Królewca) i przekształcił go w „Odinwerk”, składający się z fabryki maszyn i odlewni, zaliczany do największych tego typu zakładów we wschodnich Niemczech. Spółdzielnię maszynową przekształcił zaś we wschodniopruskie towarzystwo samochodowe (Ostdeutsche Kraftfahrzeuggesellschaft) z zakładami naprawczymi samochodów w Rosenau<sup>45</sup>.

Trudno nie zgodzić się z twierdzeniem, że swoją działalnością Hugo Stinnes pomógł gospodarce królewieckiej przetrwać trudny okres. Jakkolwiek wkrótce po jego śmierci (10 kwietnia 1924 r.) stworzony przez niego olbrzymi koncern rozpadł się, to jednak poszczególne części tego koncernu nie przestały funkcjonować w gospodarce. Najważniejszą część królewieckiego koncernu Stinnesa — zakłady celulozowe — przeszły w posiadanie angielskiej firmy Inveresk Paper Co.Ltd., a od niej w ręce koncernu Feldmühle (Feldmühle-Konzern). Inne zakłady usamodzielniały się. Ich znaczenie i funkcja gospodarcza — przykładem mogą być tu towarzystwa żeglugowe — nie uległy przez to zmianie ani się nie zmniejszyły.

Zapoczątkowaną w 1920 r. rozbudowę i modernizację portu królewieckiego kontynuowano z pomocą finansową rządów Prus i Rzeszy również w latach następnych. Uroczyste przekazanie portu do użytku nastąpiło 13 czerwca 1924 r. Nie wszystkie zamierzone inwestycje portowe zostały wykonane. Z pięciu zaplanowanych basenów portowych rozbudowano tylko trzy: basen III i IV w porcie przemysłowym i basen V w porcie drzewnym. Prace nad modernizacją prowadzono również w latach następnych. W latach 1929—1930 pogłębiono tor wodny do 8 metrów oraz użeglówiono Pregole

44 Ibidem, s. 94.

45 Ibidem.

aż do Wystruci. Po rozbudowie i modernizacji port miał 7,8 km murowanego nabrzeża, 160 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynów i spichlerzy, chłodnię, 30 dźwigów mechanicznych, zbiorniki paliwa, liczne ulice dojazdowe, dworzec portowy. Do portu należały 3 lodolamcze utrzymujące przejezdność w zimie toru wodnego do Piławy. Rozbudowana infrastruktura portu była w znacznym stopniu wykorzystana. Szereg niemieckich firm otworzyło swoje filie, wynajmujące pomieszczenia magazynowe. Również i radzieckie przedstawicielstwo handlowe wynajęło część dużego spichlerza. Szczęólnego znaczenia w handlu ze Związkiem Radzieckim nabierał fakt, że port królewiecki miał dużą łuszcarnię i sortownię zbóż i roślin strączkowych. Dzięki temu stał się centrum europejskim handlu soczewicą. Kiedy bowiem przedstawicielstwo handlowe Związku Radzieckiego po rozpoznaniu rynku europejskiego próbowało przesyłać swoją nie oczyszczoną soczewicę do krajów zachodnich, nie było na nią nabywców. Musiano więc ponownie korzystać z pośrednictwa Królewca w tym handlu<sup>46</sup>.

Z rozbudową portu i modernizacją jego infrastruktury nie szedł w parze wzrost obrotów towarowych. Królewieckie targi wschodnie zawiodły w tym względzie nadzieje ich organizatorów. W latach 1921—1927 targi organizowano dwa razy w roku. W połowie lutego targi wiosenne (Frühjahrsmesse) i w połowie sierpnia targi jesienne (Herbstmesse). Targom towarzyszyło wiele imprez dodatkowych. Obok targów towarowych i technicznych odbywały się targi budowlane, pokazy zwierząt gospodarskich i aukcje tych zwierząt, specjalne wystawy związane z łowiectwem i rybołówstwem. Dziesiąte targi — 17 lutego 1925 r. — otwarte uroczystie przez ówczesnego kanclerza Rzeszy, Hansa Luthera, uzupełnione zostały specjalną wystawą wyrobów wschodniopruskiego rzemiosła, a wschodniopruski związek spółdzielni rolniczych (Raiffeisenverband) zorganizował nawet z tej okazji „Tydzień Wschodniopruski” (Ostpreussische Woche). Nie zmieniło to jednak faktu, że podobnie jak pierwsze, również i następne targi, zarówno pod względem uczestniczących w nich firm, jak i zwiedzających, pozostawały imprezą o charakterze prowincjonalnym<sup>47</sup>.

W końcu lat dwudziestych władze prowincjonalne Prus Wschodnich musiały się pogodzić z myślą, że ich cel, ogłoszony przez nadprezydenta Ernsta Siehra po podpisaniu traktatu w Rapallo, zamienienia tej prowincji w „Niderlandy Bałtyku” (Niederlande der Ostsee) nie został osiągnięty. Stosunki polityczne z państwami sąsiednimi — Polską i Litwą — nie uległy poprawie. Rokowania w sprawie zakończenia polsko-niemieckiej wojny gospodarczej ciągnęły się bezskutecznie<sup>48</sup>. Wymiana handlowa ze spodziewanym głównym partnerem — Związkiem Radzieckim — rozwijała się bardzo powoli i stale była zagrożona stagnacją. Nie znaczy to jednak, że wschodniopruskie starania i dążenia nie znajdowały uznania w Związku Radzieckim. Władze radzieckie oceniały pozytywnie podjętą w roku 1922 współpracę gospodarczą Prus Wschodnich ze Związkiem Radzieckim. Stwierdzano jednak przy tym, iż rząd Związku Radzieckiego skłonny jest współpracować z odpowiedzialnymi kołami Prus Wschodnich w rozwiązywaniu problemów wschodniopruskich, ale jednocześnie zaznaczano, że może to nastąpić tylko w ramach ogólnych stosunków niemiecko-radzieckich<sup>49</sup>. Nie zwracając uwagi na to zastrzeżenie, delegacja przedstawicieli wschodniopruskich z nadprezydentem Siehrem na czele podjęła w kwietniu 1929 r. próbę sprawdzenia na miejscu dobrej woli władz radzieckich. Z podróży do Leningradu, Moskwy i południowej Rosji delegacja przywoziła zapewnienie, że „Związek Radziecki chętnie wykorzysta możliwości eksportowe Prus Wschodnich, bo dzięki temu będzie można przyspieszyć rekonstrukcję radzieckiego rolnictwa”<sup>50</sup>.

46 Ibidem, s. 98.

47 Ibidem, s. 48.

48 Zob. J. Krasuski, op. cit., s. 368 i n.; Cz. Łuczak, op. cit., s. 162 i n.

49 D. Hertz-Eichenrode, s. 122.

50 Ibidem.

Jednak nadzieja, że produkty rolnicze, jak ziarno siewne i bydło hodowlane znajdą w Związku Radzieckim otwarty rynek zbytu i że Królewiec zyska na znaczeniu jako rosyjski port importowy, nie znalazła potwierdzenia.

W okresie ogólnej stagnacji gospodarczej, rozpoczętej w 1929 r., skutki takich kontaktów wyczerpywały się na tworzeniu atmosfery, co znalazło swój wyraz i w tym, że to zrozumienie radzieckie skierowane było raczej do Berlina, gdzie wskazówki co do gotowości Prus Wschodnich pełnienia roli pośrednika mogły wzmocnić pozycję prowincji w uzyskaniu koncesji na taką praktykę handlową.

W takiej sytuacji nie dziwi, że wschodniopruski handel z Rosją lat dwudziestych był nikły w porównaniu z okresem przedwojennym. Niektóre trudności wynikające ze zmian granicznych po I wojnie światowej udało się zniwelować. I tak w 1925 r. dzięki porozumieniu z Litwą i Estonią uzyskano poprzez te kraje bezpośrednie połączenie ze Związkiem Radzieckim<sup>51</sup>. Natomiast koła bankowe i handlowe w Królewcu starały się za pomocą polityki kredytowej popierać wymianę handlową ze Związkiem Radzieckim<sup>52</sup>. Mimo to jednak handel z Rosją osiągnął tylko ułamek wielkości okresu przedwojennego. I tak np., kiedy wówczas średnio rocznie przywożono do Królewca z zagranicy 339 000 ton zbóż i strączkowych, to w okresie między rokiem 1926 a 1930 średnia ta wynosiła 65 400 ton<sup>53</sup>. Spadek wymiany towarowej występował nie tylko w przypadku Związku Radzieckiego. Dotknął on również zaopatrzenia Prus Wschodnich w węgiel. Do chwili wybuchu wojny światowej decydująca tu była konkurencja między węglem angielskim a górnośląskim. W czasie wojny i wkrótce po wojnie docierał do Prus Wschodnich węgiel z Westfalii i węgiel brunatny z Niemiec środkowych. Od 1922 r. ponownie napływał do Prus Wschodnich węgiel angielski, ale swojej pozycji z okresu przedwojennego już nie odzyskał. W okresie powojennym zwiększył się znacznie przywóz węgla do Królewca drogą morską. Jeśli drogą tą w latach 1909—1913 trafiało rocznie 351 000 ton, to w latach 1926—1930 433 000 ton. Podczas jednak gdy np. w roku 1909 wszysstek węgla, który przybył drogą morską przez Królewiec do Prus Wschodnich, pochodził z Anglii (486 000 ton), to w roku 1926 z ogólnej ilości 371 000 ton tylko 193 000 ton stanowił węgiel angielski<sup>54</sup>.

Dopiero w 1932 r. port królewiecki osiągnął poziom obrotu towarowego z okresu przedwojennego. Było to jednak osiągnięcie bardzo względne. Jeśli bowiem w przekroju lat 1911—1913 obrót towarowy portu wynosił 1 856 119 ton (przywóz — 889 547, wywóz 966 572 tony), to w roku 1932 ogólny obrót towarowy wynosił 1 669 358 ton, ale przywóz 1 044 364 tony, a wywóz 624 994 tony. Saldo obrotu było więc dla portu ujemne<sup>55</sup>.

W latach Republiki Weimarskiej handel królewiecki utracił swoją międzynarodową, przedwojenną pozycję. Obrót handlowy Królewca koncentrował się na bliskim zapleczu prowincji i reszty Niemiec<sup>56</sup>. Podejmowane przez władze prowincji usiłowania przejęcia roli pośrednika między Europą wschodnią i zachodnią nie powiodły się. Zresztą nie bez udziału politycznego władz centralnych Rzeszy i Prus. Z portu o istotnym znaczeniu jako

51 P. H. Seraphin, op. cit., s. 67.

52 Alfred Eichelberger, który był ekspertem gospodarczym w Królewcu i wraz ze skarbnikiem miejskim prowadził rokowania z radzieckim przedstawicielstwem handlowym zwraca uwagę, że Związek Radziecki, mimo stałego ograniczania wywozu do Królewca swoich produktów, jednak dziewięć dziesiątych eksportu roślin strączkowych w dalszym ciągu kierował do Królewca. Eichelberger wiąże to nie tylko z nowoczesnym wyposażeniem huczczarni i sortowni strączkowych w Królewcu, ale również z tym, że nadburmistrz Królewca, Lohmeyer, udzielił Rosjanom olbrzymiego kredytu w wysokości 10 milionów marek. I za taką cenę Królewiec zwyciężył w konkurencji z Rotterdamem. Por. F. Gause, *Geschichte der Stadt*, s. 97.

53 P. H. Seraphin, s. 92 i 149.

54 Ibidem, s. 149 i 249.

55 R. Oldewage, op. cit., s. 229; *Das neue Ostpreussen, Rechenschaft über den Aufbau der Provinz*, bearb. v. H.—B. von Grünberg, Königsberg 1938, s. 219.

56 Szczegółową analizę zob. W. Wakar, *Polski korytarz czy niemiecka enklawa*, Olsztyn 1984, s. 141 i n.

port tranzytowy stał się Królewiec miejscem wymiany towarowej, jakkolwiek ważnej, to jednak o lokalnym znaczeniu.

Nie można jednak również nie doceniać — wspomnianego już wyżej — wpływu konkurencyjnych w stosunku do Królewca portów bałtyckich na degradację jego znaczenia jako portu tranzytowego. Znaczenie tej konkurencji uzmysłowi poniższe zestawienie obrotu towarowego w poszczególnych portach w latach trzydziestych:

Rok	Gdynia	Gdańsk	Kłajpeda	Królewiec		
				przywóz	wywóz	razem
1911/13	.	2 269 603	732 133	889 547	966 572	1 856 119
1931	5 300 112	8 330 505	620 968	914 252	718 900	1 633 152
1932	5 194 288	5 476 051	828 467	1 044 364	624 994	1 669 358
1933	6 105 867	5 152 975	955 114	1 420 994	674 458	2 095 452
1934	7 185 000	6 368 943	1 914 424	1 796 190	884 229	2 680 419
1935	7 635 036	5 093 014	1 107 130	1 973 487	913 915	2 887 402
1936	7 700 000	5 628 155	1 272 979	3 911 856	793 094	4 704 890
1937	9 006 176	.	1 339 130	2 885 425	942 770	3 828 195

Źródło: *Das neue Ostpreussen*, Königsberg 1938, s. 219.

Port kłajpedzki podwoił w okresie międzywojennym tonaż obrotu towarowego. Ponieważ port królewiecki przestał w tym czasie pełnić rolę portu tranzytowego dla obszarów litewskich, wolno przypuszczać, że rozwój portu kłajpedzkiego odbywał się kosztem portu królewieckiego, jakkolwiek nie da się ująć statystycznie rozmiarów ubytku obrotów portu królewieckiego na rzecz kłajpedzkiego. To samo dotyczy porównania z danymi Gdyni i Gdańska. Przy czym szczególnie uderzający jest tu przykład Gdyni, która z małej wioski rybackiej okresu przedwojennego przekształciła się w nowoczesny port z przeładunkiem ponad 9 milionów ton w roku 1937. Gdynia przejęła od wszystkich portów niemieckich — od Hamburga przez Szczecin i Królewiec — znaczną część ładunków i to nie tylko polskich, ale również rumuńskich, czechosłowackich i krajów bałtyckich. Również i Gdańsk, który w pierwszych latach powojennych szybko potroił, a w roku 1934 nawet czterokrotnie zwiększył obrót towarów w porównaniu z okresem przedwojennym, w następnych latach stracił znaczną ich ilość na rzecz Gdyni.

Saldo obrotu towarowego portu królewieckiego było w latach trzydziestych ujemne. Przywóz towarów dwukrotnie, trzykrotnie, a nawet, jak w roku 1936, pięciokrotnie przekraczał wywóz. W konsekwencji znaczna część statków przybywających do Królewca z towarami opuszczała ten port obciążona jedynie balastem.

Jakkolwiek królewieckie targi wschodnie tylko w niewielkim stopniu spełniły pokładane w nich nadzieje na rozwój handlu ze Związkiem Radzieckim, to jednak okazały się przydatnym instrumentem do forsowania handlu z państwami bałtyckimi i — w znacznie mniejszym stopniu — skandynawskimi. Co roku blisko 2500 firm niemieckich, z tego ponad dwie trzecie z Rzeszy, a jedna trzecia z Prus Wschodnich, eksponowało na nich swoje wyroby. Targi królewieckie jako jedyne obok lipskich bez większego uszczerbku przetrwały kryzys. Już w 1932 r. wzięło w nich udział 1781 wystawców i liczba ta wzrastała szybko, bo w roku 1937 sięgnąć 2480. W roku 1934 Polska wystąpiła na targach królewieckich po raz pierwszy oficjalnie z wielką zbiorową ekspozycją. Jednak — jak już wspomniano — najważniejszymi partnerami targów były państwa bałtyckie i skandynawskie. W okresie między rokiem 1933 — 1938 obroty



z Estonią z transakcji zawieranych na targach wzrosły o 207%, z Łotwą o 143%, Finlandią o 111%, Szwecją o 80%, Litwą o 24%. Państwa bałtyckie zainteresowane były maszynami rolniczymi, nawozami sztucznymi i innymi środkami produkcji rolnej, jak też tekstyliami. Nic więc dziwnego, że 99,2% ogólnego obrotu z tymi krajami stanowiły wyroby niemieckiego przemysłu. W zamian państwa te dostarczały produktów rolnych i surowców (92% ogółu towarów). Na targach zorganizowanych na krótko przed wybuchem II wojny światowej, bo w sierpniu 1939 r., Finlandia podwoiła wolumen swojej oferty towarowej, po raz drugi wzięła udział w targach Norwegia, natomiast Szwecja po raz pierwszy wystąpiła oficjalnie z ekspozycją firmowaną przez państwo.

W okresie hitlerowskim systematycznie brały udział w targach kraje zaprzyjaźnione z Trzecią Rzeszą — Włochy, Bułgaria, Węgry, Turcja i Mandżuko<sup>57</sup>.

Nie udało się jak dotychczas odnaleźć materiałów ilustrujących wyniki finansowe targów królewieckich. Skrupulatny w tych sprawach Fritz Gause zbywa tę kwestię jednym zdaniem: „Wyniki finansowe targów były uzależnione od koniunktury w handlu”<sup>58</sup>, równie prawdziwym, jak nic nie mówiącym. Ten brak zainteresowania stroną finansową wynika chyba z samego charakteru targów, które miały być nie tyle miejscem handlu, ile raczej oknem wystawowym możliwości niemieckiego przemysłu.

57 *Gesunde Geschäfte mit dem Osten*, Der Deutsche Volkswirt, 1939, nr 47 z 25 VIII.

58 F. Gause, *Geschichte der Stadt*, s. 48.

## DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG UND DIE ENTWICKLUNG DES KÖNIGSBERGER HAFENS IN DER ZWISCHENKRIEGSZEIT

### Zusammenfassung

Durch seine günstige geographische Lage war Königsberg für die Umgestaltung zu einem modernen Hafen und einem Zentrum des osteuropäischen Handels prädestiniert. Eine wesentliche Voraussetzung dafür war die Schaffung des Verkehrsnetzes, das die Stadt und den Hafen mit dem Hinterland verbinden sollte. Dazu kam es in der 2. Hälfte des XIX. Jh., nachdem das Eisenbahnnetz so in Ostpreußen wie auch in Osteuropa ausgebaut worden war. Dank den Eisenbahnverbindungen dehnte sich das Hinterland für den Handel bis nach Zentral- und Süd-Rußland aus. Die Memel verband die ostpreußischen Häfen — Memel und Königsberg — mit den Nordteilen Polens und mit Weißrußland. Königsberg war also mit dem Kanalsystem — Memel—Pripjat—Dnjepr verbunden, wodurch es schließlich einen Wasserweganschluß mit dem Schwarzen Meer bekam.

Dank den ausgezeichneten Verkehrsverbindungen mit dem Hinterland, das die Gebiete des russischen Zarenreiches umfaßte, wurde Königsberg ein wichtiger Transithafen für die Waren aus diesem Hinterland — Getreide, Schotenpflanzen, Holz. Und gleichzeitig erfüllte es seine Funktion als Brücke zwischen dem deutschen und russischen Reich. Eine Tatsache ist aber kennzeichnend, daß die Entwicklung des Handels samt der dabei durch Königsberg ausgeübten Rolle vom Ausbau der Hafeninfrastruktur nicht begleitet wurde. Dies war durch die Erklärung Königsbergs zur Festung verursacht, was zugleich die Möglichkeit, die Stadt und den Hafen auszubauen, beträchtlich beschränkt hatte. Die Aufhebung dieses Beschlusses erfolgte kurz vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

Die Grenzveränderungen, die nach dem Ersten Weltkrieg erfolgt waren — das Entstehen eines unabhängigen polnischen Staates und der baltischen Republiken — verursachten eine Abtrennung des Königsberger Hafens von seinem bisherigen Hinterland. Dieses Hinterland zog sich zum Gebiet der Provinz Ostpreußen zusammen. Die bisherigen deutschen Häfen — Danzig und Memel — wurden zu Konkurrenzhäfen in bezug auf Königsberg. Der seit dem Anfang der zwanziger Jahre entstehende polnische Hafen in Gdynia wurde ebenfalls schnell konkurrenzfähig.

Die ostpreußischen Wirtschaftskreise und die Provinzbehörden, die in der Nachkriegszeit anstrebten, die für die Wirtschaft und den Handel Ostpreußens infolge des Ersten Weltkrieges verlorengegangenen Absatzmärkte und die Rohstoffversorgung wiederzuerlangen, billigten das deutsch-sowjetische Abkommen von Rapallo aus dem Jahre 1922. Jenem Zweck — der Wiedererlangung des osteuropäischen Absatz- und Versorgungsmarkts wurde die ganze Wirtschaftspolitik Königsbergs und dessen Hafens untergeordnet. Diesem Zweck diente auch der Ausbau und die Modernisierung des Königsberger Hafens, wie auch die zum ersten Mal 1920 organisierte Deutsche Ostmesse. Am Ende der zwanziger Jahre waren die Provinzbehörden Ostpreußens gezwungen, die Tatsache zur Kenntnis zu nehmen, daß ihr Ziel, diese Provinz in die Niederlande der Ostsee umzuwandeln, nicht erreicht wurde. Die politischen Beziehungen zu den Nachbarstaaten — Polen und Litauen hatten sich nicht verbessert. Die Verhandlungen über die Beendigung des polnisch-deutschen Wirtschaftskrieges wurden resultatslos fortgesetzt. Der Handelsaustausch mit der Sowjetunion entwickelte sich langsam und war stets durch die Stagnierung bedroht.

In der Zwischenkriegszeit verlor der Handel Königsbergs seine internationale Stellung, die es in der Vorkriegszeit besaß. Der Handelsumsatz Königsbergs konzentrierte sich auf das benachbarte Hinterland der Provinz und des übrigen Deutschland. Aus einem Hafen mit erheblicher Bedeutung als Transithafen wurde Königsberg eine Stelle des Warenaustausches, der zwar wichtig war, aber nur eine Lokalbedeutung hatte. Auch die Deutsche Ostmesse blieb eine Veranstaltung vom provinziellen Charakter.

*Übersetzung Grzegorz Supady*