

Jerzy Kochanowski

(Nad)morskie pogranicza nowoczesności. Rostock, Kłajpeda i Tallin od lat 70. XIX do lat 20. XX w.

Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych 73, 153-176

2013

Artykuł został 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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

JERZY KOCHANOWSKI

Instytut Historyczny Uniwersytetu Warszawskiego

(NAD)MORSKIE POGRANICZE NOWOCZESNOŚCI
ROSTOCK, KŁAJPEDA I TALLIN OD LAT 70. XIX DO LAT 20. XX W.*

Uwagi wstępne

Fernand Braudel pisał w *Czasie świata*, że każde „znaczniejsze miasto, zwłaszcza jeżeli leży nad morzem, jest «Arką Noego», «istnym targowiskiem masek», «wieżą Babel»”, podkreślając, jak negatywne znaczenie miało dla mocarstw przeniesienie stolic znad morza w głąb kraju¹. O szczegóły można by się spierać z „papieżem historii”, związek między morzem a bogactwem i szeroko rozumianą nowoczesnością jest jednak bezdyskusyjny. Porty i miasta portowe odegrały (i w dużej mierze odgrywają do dziś) kluczową rolę w życiu gospodarczym, kulturalnym i politycznym świata, a ich historia „jest w dużej mierze historią cywilizacji”². Pojęcie „miasto portowe” jest jasnym i powszechnie zrozumiałym kodem informującym nie tylko o położeniu nad morzem i związanych z tym funkcjach gospodarczych, ale także o cechach społecznych, demograficznych i kulturowych, odróżniających je od miast interioru³. Tradycyjnie miasta portowe stanowiły

* Artykuł powstał na marginesie projektu badawczego poświęconego czterem bałtyckim miastom portowym (Rostockowi, Gdyni, Kłajpedzie i Tallinowi) w XX w., realizowanego dzięki pobytowi stypendialnemu w Imre-Kertész-Kolleg w Jenie (2011–2012) oraz grantowi Europejskiej Sieci Pamięć i Solidarność (2013).

¹ F. Braudel, *Czas świata. Kultura materialna, gospodarka i kapitalizm, XV–XVIII wiek*, t. 3, Warszawa 1992, s. 19. Braudel daje przykłady np. dynastii Ming, która w 1421 r. opuściła Nankin, przenosząc się do Pekinu, czy podjętej w 1582 r. decyzji Filipa II przeniesienia stolicy z Lizbony do Madrytu. Tamże, s. 21–22.

² *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, red. D. Schubert, Berlin 2001, s. 13.

³ H. Berking, J. Schwenk, *Hafenstädte: Bremerhaven und Rostock im Wandel*, Frankfurt–New York 2011, s. 33–36; B. Hoyle, D. Pinder, *Cities and the Sea: Change*

centra innowacji i przedsiębiorczości, potwierdzając maksymę, że „ziemia żywi, ale morze bogaci”⁴. Dzięki zamieszkaniu i pracy dosłownie między światami, mieszkańcy tych ośrodków byli (oczywiście nie wszyscy!) bardziej dynamiczni, mobilni, kreatywni, podatni na wpływy modernizacyjne. Wcześniej i w większym natężeniu niż krajanie z interioru konfrontowali się z nowymi wzorcami kulturowymi, ideowymi i gospodarczymi, skrupulatnie je przesiewając, by wybrać i zaadaptować najodpowiedniejsze⁵.

Obsługa skomplikowanej wymiany z zagranicą wymagała od społeczności miast portowych specjalnych kompetencji, skutkujących ich większą świadomością (i zamożnością), a w rezultacie umożliwiającą zdobycie i utrzymanie – często długo – nie tylko autonomii ekonomicznej, ale też nieraz politycznej (np. Gdańsk w I Rzeczpospolitej). Podkreślały to przymiotnikami towarzyszącymi ich nazwom – *La Serenissima* (Wenecja), *La Superba* (Genua), lub też uzyskując specjalny status, czasami obowiązujący, np. w przypadku Hamburga i Bremy – do dziś. Znaczące miasta portowe, ukierunkowane najczęściej na zewnątrz, leżały nieraz na przeciwnych biegunach (politycznych, gospodarczych, społecznych etc.) niż stolice, zwłaszcza jeżeli te były „miastami środka”. Kiedy władza centralna była słaba, taki stan autonomii mógł trwać, jednak po utworzeniu zcentralizowanych państw narodowych, których wysiłki były skierowane na zabezpieczenie komunikacji z zewnętrznymi partnerami, musiało dojść do konfliktu interesów i próby, zazwyczaj udanej, podporządkowania miasta portowego, co doprowadzało do jego rozkwitu lub stagnacji⁶. Jeżeli zaś państwo narodowe nie posiadało portu, starało się go z racji politycznych, militarnych, ekonomicznych i symbolicznych zdobyć lub stworzyć.

Proces ten nasilił się od połowy XIX w., kiedy zaczęta już w XVIII stuleciu rewolucja technologiczna weszła w nową fazę, mającą również swoją żeglugowo-portową odsłonę. O ile przemiany dziewiętnastowieczne

and Development in Contemporary Europe, w: *European Port Cities in Transition*, red. B. Hoyle, D. Pinder, London 1992, s. 1; *Problemy socjologiczno-demograficzne ludzi morza*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 3, 1985, s. 12; G. Warszewa, *Lokale Kultur und die Neuerfindung der Hafenstadt*, „Raumforschung und Raumordnung” 68, 2010, z. 5, s. 381–382; R.B. Woźniak, *Miasto portowe w procesie integracji społeczno-prze-strzennej*, „Roczniki Socjologii Morskiej”, t. 14, 2002, s. 35.

⁴ B. Hoyle, dz. cyt., s. 7

⁵ C. Cartier, *Cosmopolitics and the Maritime World City*, „Geographical Review” 89, 1999, z. 2, s. 278–289; L. Janiszewski, *Marynizacja. Przyczynek teoretyczny*, „Roczniki Socjologii Morskiej” 4, 1988, s. 7.

⁶ A.F. Burghardt, *A Hypothesis about Gateway Cities*, „Annals of the Association for American Geographers” 61, 1971, z. 2, s. 269–270.

były jeszcze w dużej mierze ewolucyjne, w wieku XX – już rewolucyjne, i procesy, wcześniej dokonujące się przez całe pokolenia, teraz toczyły się błyskawicznie. Miasta portowe zaś często leżały, z przyczyn zarówno politycznych, jak ekonomicznych, na pierwszej linii frontu modernizacyjnego. Nieraz okazywało się, że nic nie jest dane raz na zawsze i sama obecność morza czy nawet średniowieczna portowa tradycja przestawały być czynnikami wystarczającymi i stymulującymi. Stały się nimi natomiast z jednej strony międzynarodowa polityka, z drugiej sprośanie wyzwaniom nowoczesności i globalizacji. Jedne ośrodki odeszły w cień, odsunięte przez bardziej nowoczesnych, kreatywnych lub po prostu korzystniej położonych rywali, inne stały się beneficjentem rewolucji gospodarczej lub politycznej. Losy bohaterów tego artykułu, trzech bałtyckich miast: Rostocku, Kłajpedy i Tallina, w pełni to potwierdzają.

Wybór i komparatystyki jako metody, i porównywanych przedmiotów nie jest przypadkowy. Każda praca porównawcza stanowi wyzwanie metodologiczne, polegające zarówno na doborze przedmiotów, jak skonstruowaniu katalogu pytań. Można bowiem porównywać Rostock z Liverpooliem czy Tallin z Neapolem – wszak wszystkie są portami, leżą nad morzem, a niemałą część społeczeństwa stanowią (a raczej stanowili) marynarze, rybacy, dokerzy czy stoczniovcy. Takie i znacznie bardziej egzotyczne porównania są z pewnością ciekawe⁷, jest jednak spora szansa, że wyniki będą co najmniej dyskusyjne i mogą zaprowadzić w ślepy zaułek. Istotna jest bowiem nie tylko „morskość”, lecz również przynależność do określonego kręgu geograficznego, a co za tym zazwyczaj idzie – również historycznego, kulturowego, gospodarczego i politycznego.

Choć „bałtycki świat”, używając terminu zaproponowanego przez fińskiego historyka Mattiego Klinge⁸, stanowi, może nawet w większym

⁷ Zob. m.in. L. Sung-Woo, D. Cesar, *Spatial Glocalization in Asian Hub Port Cities: A Comparison of Hong Kong and Singapore*, „Urban Geography” 30, 2009, s. 162–184; P.J.M. Nas, T. Reijnders, E. Steenhuisen, *Three Harbor Cities. An Exploration of the Ports of IJmuiden (The Netherlands), Banjul (The Gambia) and Jakarta (Indonesia)*, w: *Port Cities in Asia and Europe*, red. A. Graf, Ch. Beng Huat, London–New York 2009.

⁸ M. Klinge, *The Baltic World*, Helsinki 1995 (wyd. pol.: *Bałtycki świat*, przeł. z ang. J. Suchoples, Helsinki 1998). Spośród opracowań poświęconych bałtyckiej wspólnocie historyczno-kulturowej można wymienić: D. Kirby, *Northern Europe in the Early Modern Period: the Baltic World 1492–1772*, London 1990; tegoż, *The Baltic World 1772–1993. Europe’s Northern Periphery in an Age of Change*, London–New York 1995; *The Baltic as a Multicultural World: Sea, Region and Peoples*, red. M. Lehti, Berlin 2005; *The Baltic Sea Region. Cultures, Politics, Societies*, red. W. Maciejewski, Uppsala 2002; A. Palmer, *Northern Shores. A History of the Baltic Sea and Its Peoples*, London 2005; J.M. Witt, *Die Ostsee. Schauplatz der Geschichte*, Darmstadt 2009;

stopniu niż Braudelowskie Morze Śródziemne, wspólny krąg kulturowy, to podział, zwłaszcza w XX wieku, na „spokojniejsze” skandynawskie Północ i Zachód oraz znacznie bardziej hektyczne i zróżnicowane Południe i Wschód jest bezdyskusyjny. O ile bowiem przed I wojną światową w regionie Bałtyku leżały dwa królestwa (Dania i Szwecja) oraz dwa imperia – Romanowów i Hohenzollernów, to dziesięć lat później Kopenhaga i Sztokholm pozostały stolicami monarchii, ale imperia zastąpiło siedem republik i jedno wolne miasto⁹. Historia powtórzyła się po II wojnie, kiedy od 1949 r. wspomnianym wyżej królestwom towarzyszyły cztery republiki (w tym trzy socjalistyczne) i znowu jedno imperium – ZSRR. W 1991 r. powrócił stan z początku lat dwudziestych (zabrakło tylko „wolnego miasta”)¹⁰.

Nie powinno więc dziwić ograniczenie się zarówno do trzech tytułowych miast portowych „dynamicznego” południowego i wschodniego Bałtyku, obiecujących z racji uwarunkowań geograficznych, historycznych, demograficznych, społecznych, gospodarczych czy w końcu prawno-państwowych najciekawsze chyba wyniki porównania. Uzasadnione wydaje się też obranie w analizie przełomowego – nie tylko dla Europy – półwiecza między latami 70. XIX a pierwszą połową lat 20. następnego stulecia. Rok 1870 rozpoczynał pierwszą wspólną dla Rostocku, Kłajpedy i Tallina „godzinę zero”, kiedy musiały się zmierzyć z wyzwaniem błyskawicznie zmieniającego się świata. Górna cezura jest nieco bardziej problematyczna. W przypadku Rostocku, Kłajpedy

U. Ehrensward, P. Kokkonen, J. Nurminen, *Die Ostsee. 2000 Jahre Seefahrt, Handel und Kultur*, Hamburg 2010; W. Froese, *Geschichte der Ostsee. Völker und Staaten am Baltischen Meer*, Gemsbach 2002 (wyd. pol.: *Historia państw i narodów Morza Bałtyckiego*, tłum. M. Dorna, E. Płomińska-Krawiec, K. Śliwińska, Warszawa 2007); M. North, *Geschichte der Ostsee: Handel und Kulturen*, München 2011.

⁹ A. Palmer, dz. cyt., s. 293; V. Safronovas, *The Competition of Identity Ideologies in a City of South-Eastern Baltic Sea Region. The Case-Study of Klaipeda in the 20th Century*, Klaipėda 2010, s. 7.

¹⁰ „Region Bałtyku – pisali Norbert Götz i Jörg Hackmann – jest zamieszkały przez narody, z których każdy miał w XX wieku całkiem inną historię. Ścieżka skandynawska, z wyjątkiem krótkiego okresu niemieckiej okupacji Danii i Norwegii między 1940 a 1945 r., charakteryzowała się ciągłością i ewolucyjnym rozwojem w ramach systemu demokratycznego. Dotyczy to również Finlandii, chociaż wojna domowa 1918 r. istotnie zaciążyła na wewnętrznym życiu społecznym, podobnie jak spowodowany obawą przed radziecką inwazją zwrot w polityce zagranicznej. [...] W odróżnieniu od dominującego w krajach nordyckich od lat dwudziestych systemu demokratycznego, pozostałe państwa bałtyckie w zasadzie doświadczyły dyskontynuacji, dramatycznych zmian demograficznych, różnego rodzaju rewolucji, rządów dyktatorskich lub autorytarnych, załamań demokracji i ostatecznie jej odbudowy po 1989 r.”; N. Götz, J. Hackmann, *Civil Society in the Baltic Sea Region: Towards a Hybrid Theory*, w: *Civil Society in the Baltic Sea Region*, red. N. Götz, J. Hackmann, Aldershot (GB) – Burlington (USA) 2003, s. 5–6.

i Tallina r. 1918 tylko otworzył puszkę Pandory, a walka z tym, co z niej wypęzło, trwała przez kolejne pięćdziesiąt lat, z różnym zresztą skutkiem. Symboliczne znaczenie miał r. 1923. Tzw. powstanie kłajpedzkie stanowiło fakt dokonany, decydujący o przynależności miasta do Litwy. Również na początku 1923 r. Tallin zakończył krótkotrwałą, burzliwą karierę okna na świat radzieckiej Rosji, wkraczając w okres normalnego, niekoniecznie już spektakularnego bytowania. Dobity hiperinflacją Rostock zaczął zaś spadać na dno, od którego odbił się dopiero dekadę później. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, że w sierpniu 1923 r. przy prymitywnych jeszcze nabrzeżach budującego się portu w Gdyni zacumował pierwszy statek. Niewątpliwie powstanie tego miasta portowego stworzyło nad Bałtykiem całkiem nową jakość, definitywnie zamykającą poprzednią epokę.

Zasadniczo z sobą zgodne, sinusoidalne wykresy dziejów Rostocku, Kłajpedy i Tallina na przełomie XIX i XX w. skłaniają do zadania im podobnych pytań. Przede wszystkim: z jakim bagażem doświadczeń społecznych, gospodarczych czy politycznych wkroczyły w wiek XX, a zwłaszcza w międzywojenne dwudziestolecie. To ono bowiem, będąc pierwszym dla większości porównywanych miast okresem funkcjonowania jako porty narodowe, zaważyło na ich obliczu po 1939 r., kiedy wszystkie trzy miasta połączył wspólny los – najpierw znalazły się w niemieckiej strefie wpływów, a od przełomu lat 1944 i 1945 – radzieckiej. Konsekwencją tego ostatniego była konieczność sprostania w mniej więcej tym samym czasie (Rostock – 1990, Kłajpeda i Tallin – 1991) wyzwaniom transformacyjnym. Dlatego też w artykule skupiono się przede wszystkim na czynnikach decydujących o (nie)nowoczesności tytułowych ośrodków, (nie)dopasowaniu do światowych standardów technicznych i gospodarczych i (nie)reagowaniu na wzorce zewnętrzne. Czy, czym i dlaczego odróżniały się pod tym względem Rostock, Kłajpeda i Tallin od innych nadmorskich miast?

Wiek XIX: morska rewolucja?!

Ukształtowany w starożytności typ miasta portowego, w którym funkcje miejskie i portowe były ściśle zintegrowane, a port praktycznie stanowił część miasta i leżał w jego centrum, przetrwał, chociaż ustawnie modyfikowany, do przełomu XIX i XX w.¹¹ Miało to olbrzymie

¹¹ H. Berking, J. Schwenk, dz. cyt., s. 33–36. Omówienie poszczególnych modeli i faz rozwoju portów: P.J.M. Nas, T. Reijnders, E. Steenhuisen, dz. cyt., s. 33–34;

znaczenie w przypadku posiadających średniowieczne jeszcze korzenie Rostocku, Kłajpedy i Tallina¹², dla których tytułowe półwiecze stanowiło okres wyraźnie się odróżniający, kiedy musiały się skonfrontować z nową rzeczywistością geopolityczną oraz wyzwaniem technologicznymi i ekonomicznymi.

Na wyniki konfrontacji miały w niemalym stopniu wpływ wcześniejsze losy. Hanzeatyckie Rostock i Rewal/Tallin już w średniowieczu zyskały centralne znaczenie w swoich regionach, jednocześnie aspirując do roli ważnych pośredników między Wschodem a Zachodem i temu zawdzięczając znaczenie i bogactwo. Nie bez powodu to właśnie w Rostocku założono w 1419 r. pierwszy uniwersytet w Europie Północnej, a fortyfikacje średniowiecznego Tallina budzą podziw do dziś. Kłajpeda/Memel, najdalej na wschód wysunięte miasto Prus (i z tego powodu nazywane „pruską Syberią”) była natomiast prowincjonalnym ośrodkiem, pozostającym w głębokim cieniu Gdańska i Królewca i dopiero od końca XVIII w. zyskującym większe znaczenie dzięki rosnącemu popytowi na drewno, którego w dorzeczu Niemna nie brakowało. Pozytywnym impulsem stał się również upadek panującej nad praktycznie całym biegiem tej rzeki Rzeczypospolitej, stanowiącej niestabilne i mało przewidywalne zaplecze. Po trzecim rozbiórce Kłajpeda znalazła na granicy dwóch mocarstw, skutecznie to dyskontując. Podczas licznych, zwłaszcza w pierwszej połowie XIX w., blokad (okres napoleoński, wojny Prus z Danią 1848–1850 i 1864–1865, wojna krymska...) dzięki swemu prowincjonalnemu (i jednocześnie granicznemu) położeniu miasto i port robiły doskonałe interesy na przemyśle, kontrahentów znajdując nawet w Trieście. Nie można oczywiście popadać w przesadę, że

W. Kokot, *Port Cities as Areas of Transition – Comparative Ethnographic Research*, w: *Port Cities as Areas of Transition. Ethnographic Perspectives*, red. W. Kokot, M. Gandelsman-Trier, K. Wildner, A. Wonneberger, Bielefeld 2008, s. 7–25.

¹² O Rostocku zob.: G. Stübe, *Rostock. Eine deutsche Seestadt*, Dresden 1957; W. Müller, *Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten*, Rostock 1930; *In deinen Mauern herrschte Eintracht und allgemeines Wohlergehen. Eine Geschichte der Stadt Rostock von ihren Ursprüngen bis zum Jahre 1990*, red. K. Schröder, Rostock 2003. O Tallinie: K. Brüggemann, R. Tuchtenhagen, *Tallinn. Kleine Geschichte der Stadt*, Köln–Weimar–Wien 2011; Raimo Pullat, *Die Geschichte der Stadt Tallinn. Reval von seinen Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg*, Tallinn [b.r.]; A. von Taube, *Reval/Tallinn. Hansestadt Landeshauptstadt Olympiastadt*, Düsseldorf–Kempten 1979. O Kłajpedzie: *Memel als Brücke zu den baltischen Ländern. Kulturgeschichte Klaipedas vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert*, red. B. Jähning, Osnabrück 2011; K. Forstreuter, *Die Memel als Handelsstraße Preußens nach Osten*, Königsberg 1931; J. Sembritzki, *Geschichte des königlich preußischen See- und Handelsstadt Memel*, Memel 1926; G. Willoweit, *Die Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets*, t. 1–2, Marburg/Lahn 1969.

handlowa działalność miasta ograniczała się do wojen i kontrabandy, miały one jednak bezsprzecznie pewien wpływ na inwestycje w porcie.

Podczas gdy Kłajpeda rywalizowała z Gdańskiem i Królewcem, konkurentem przyłączonego w 1710 r. do Rosji Tallina stał się zwłaszcza świeżo założony Sankt Petersburg, o którego interesy władze dbały w naturalny sposób w pierwszej kolejności. Tallinowi przypadła zaś rola raczej twierdzy i bazy marynarki wojennej niż centrum handlu. Również Rostock tracił od połowy XVII w. znaczenie jako międzynarodowy pośrednik, w połowie następnego stulecia ograniczając się do wywozu zboża z meklemburskiego zaplecza. Nie musiało to jednak wcale źle rokować, zapotrzebowanie na żywność było bowiem w Europie Zachodniej, zwłaszcza Anglii, duże, a handel ułatwiała zniesienie w połowie lat 40. XIX w. przez Wielką Brytanię większości ceł na importowane surowce i zboże, Aktu Nawigacyjnego Cromwella (1849) czy duńskiego cła w Sundzie (1857). W połowie XIX w. Rostock w dalszym ciągu dysponował jedną z największych flot handlowych na Bałtyku. Podobnie jak Kłajpeda był też beneficjentem blokad towarzyszących międzynarodowym konfliktom, np. podczas wojny krymskiej rostoccy kupcy dostarczali żywność i amunicję Rosjanom, a w czasie wojny secesyjnej zaopatrywali w zboże nawet Brazylię i Antyle.

Były to jednak ostatnie lata *prosperity*. Już w pierwszej połowie XIX w. żegluga i handel stawały się nie tylko zamorskie, lecz w coraz większej mierze transoceaniczne. Beneficjentami nowych czasów stały się miasta portowe mające z jednej strony bezpośredni kontakt z Nowym Światem i azjatyckimi czy afrykańskimi koloniami, z drugiej infrastrukturę (głębokie baseny, wyposażenie techniczne, komunikacja z zapleczem) spełniającą coraz bardziej wysrubowane standardy. Typowym zjawiskiem stało się powstawanie nowych portów, jeżeli stare nie mogły sprostać wyzwaniom technicznym. Np. założony w 1819 r. Singapur całkowicie zdetronizował Malakkę, przedtem najważniejsze miasto portowe regionu; powstałe w 1827 r. Bremerhaven miało odciążyć Bremę. Charakterystyczna jest również błyskawiczna kariera przejętego w 1841 r. przez Brytyjczyków Hongkongu¹³.

Kiedy na początku lat 70. XIX w. tryby przemian modernizacyjnych nagle przyspieszyły, stare, o średniowiecznych korzeniach miasta portowe znalazły się w technologicznej defensywie, zmuszone dopasowywać się do błyskawicznie zmieniających się uwarunkowań zarówno

¹³ C. Cartier, dz. cyt., s. 281. Charakterystyczny jest sam tytuł wydanej w latach 90. XIX w. pracy poświęconej portom: *Die Seehafen des Weltverkehrs*, red. A. Dorn, t. 1–2, Wien 1891–1892.

ekonomicznych, jak i technicznych (na morzu i lądzie). Zastosowanie stali do konstrukcji statków pozwoliło zwiększyć ich rozmiary, zwłaszcza gdy (już w XX w.) poszycie nitowane zastąpiono spawaniem. Wypieranie żagli przez maszynę parową, uniezależniając żeglugę od warunków atmosferycznych, uczyniło ją bardziej przewidywalną. Kiedy można już było określić czas wejścia statku do portu z dokładnością do dosłownie godzin, realne stało się stworzenie stałych linii żeglugowych. Tym bardziej że budowa (też łatwiejsza dzięki nowinkom technicznym) nowych kanałów – Sueskiego (1869), Morza Północnego (1876), Kilońskiego (1895), Panamskiego (1914) – ułatwiła żeglugę, skracając trasy nieraz o tysiące mil.

Stale linie żeglugowe, większe statki, rosnąca wymiana handlowa wymagały znacznie nowocześniejszej i wydajniejszej niż wcześniej obsługi i zarządzania przez towarzystwa armatorskie, maklerów pośredniczących między eksporterami a właścicielami statków, instytucje ubezpieczeniowe czy banki. Dotychczasowe, tradycyjne kupiecko-rodzinne metody zarządzania i handlu okazywały się przestarzałe i niewydajne (ich kryzys doskonale pokazał Thomas Mann na przykładzie losów lubeckiej rodziny Buddenbrooków między 1835 a 1877 r.). Zwyciężyły te miasta, które z jednej strony przestawiły się na nowoczesny, kapitalistyczny system zarządzania, a z drugiej posiadały dobrze rozbudowaną komunikację z tzw. *hinterlandem*, przede wszystkim kolejową. To bowiem kolej w największym stopniu zmieniła tradycyjną, sięgającą nieraz średniowiecza, skalę zależności miast portowych od lądowego zaplecza i ośrodek nieskomunikowany w taki sposób praktycznie wypadał z rynku¹⁴.

Żeby sprostać zarówno wyzwaniom technologicznym, jak handlowym porty (a wraz z nimi miasta) musiały się dopasować i radykalnie zmienić. Dla większych i ładowniejszych statków należało pogłębić baseny i zbudować rozleglejsze nabrzeża. Z wielokrotniony ruch, nowe rodzaje przewożonych towarów (np. węgiel) i ścisły reżim czasowy, niezbędny przy stałych liniach żeglugowych, wymagały nowych technik za- i rozładunku, szybszych, bardziej wydajnych, dostosowanych do transportu kolejowego¹⁵.

Zintegrowanie z lądowym systemem komunikacyjnym doprowadziło do rozwoju portów i jednocześnie osłabienia samych miast portowych. Szybkość i wydajność transportu kolejowego podważały bowiem zasad-

¹⁴ B. Nagórski, *Administracja portowa*, w: *Organizacja portów morskich. Ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska*, red. J. Borowik, B. Nagórski, Toruń 1934, s. 33–34.

¹⁵ P. Biebig, H. Wenzel, *Seehäfen der Welt*, Berlin 1989, s. 14.

ność istnienia w portach wielkich składów. Nabrzeża stawały się miejscami nie tyle magazynowania i handlu, ile przede wszystkim szybkiego przeładunku, coraz bardziej zmieniając się w stacje tranzytowe. Miasta portowe straciły dotychczasową pozycję monopolisty w handlu zamorskim i możliwość dyktowania warunków swemu zapleczu, musiały się raczej dopasować do ogólnej polityki ekonomicznej i handlowej. Typowa wcześniej w miastach portowych koncentracja w jednym miejscu (a czasami i rękę) ośrodków dyspozycji handlowej, finansowej i transportowej stopniowo, ale nieodwracalnie odchodziła do przeszłości. Zadania te w coraz większym stopniu przejmowały bowiem wielkie organizacje handlowe i koncerny przemysłowe z głębi kraju.

Zresztą same porty przybierały coraz bardziej industrialny charakter. Z naturalnych, logistyczno-technologicznych powodów blisko morza musiały pozostać stocznie, potrzebujące teraz znacznie więcej miejsca niż wcześniej. Port lub jego bezpośrednie sąsiedztwo było też doskonałą lokalizacją dla przetwórstwa bazującego na artykułach importowanych, których dalszy transport w stanie nieprzetworzonym był trudny lub mało opłacalny (np. używki, kakao, ryż, owoce południowe, ryby, bawełna etc.). Nie bez znaczenia była również spora zawsze nadwyżka w miastach portowych wolnych kobiecych rąk do pracy. Przejście od funkcji „placu handlowego” do centrum dystrybucyjnego i ośrodka przemysłowego było połączone z postępującym rozdzieleniem terytorialnym portu i miasta¹⁶.

Proces ten nie wszędzie przebiegał równocześnie, z podobnym natężeniem i skutkiem. W Europie, im dalej na wschód i południe od Liverpoolu, Antwerpii, Rotterdamu czy Hamburga, trwał on dłużej, był mniej radykalny, miał więcej odcieni i stadiów pośrednich. Można jednak przyjąć, że interesujące nas porty bałtyckie nie należały do beneficjentów przemian i w technologiczno-handlowym wyścigu pozostawały w tyle. Nie dysponowały zazwyczaj kapitałami na unowocześnienie infrastruktury portowej i floty. W rezultacie w zarządzaniu portami długo pokutowały przedindustrialne jeszcze struktury, a na nabrzeżach maszty żaglowców jeszcze w początku XX w. przeważały nad kominami parowców. Można zaryzykować twierdzenie, że tę modernizacyjną granicę Tallin dość spokojnie przekroczył, Rostock poległ podczas przeprawy, a Kłajpeda ostrożnie szukała przejścia.

¹⁶ B. Nagórski, *Porty morskie*, w: *Organizacja portów morskich...*, s. 5, 7–8; W. Gaworecki, *Czynniki kształtujące zespół portowo-miejski Gdańsk–Gdynia*, Gdańsk 1973, s. 56–57; P.J.M. Nas, T. Reijnders, E. Steenhuisen, dz. cyt., s. 34.

1870–1914: walka o kolej (i zaplecze)

Doświadczenia Rostocku i Kłajpedy, należących od 1871 r. do jednego imperium Hohenzollernów, były w pewnym stopniu zbliżone. W zjednoczonym państwie to, że Kłajpeda była ostatnim niezamarzającym większym portem na Bałtyku, a Rostock eksporterem zboża, nie miało już takiego znaczenia jak wcześniej. W nowych Niemczech gospodarczy punkt ciężkości przesunął się bowiem na zachód, a potanieenie transportu transoceanicznego zmniejszyło zależność od dostaw zboża z rejonu Bałtyku, nie było też już takiego popytu na drewno. Oba miasta nie były również dobrze skomunikowane z zapleczem. Nawiasem mówiąc, naturalny *hinterland* Kłajpedy stanowiła w dużej mierze Rosja, która w oczywisty sposób wszakże preferowała własne porty w regionie, np. Lipawę i Rygę. Co prawda w 1857 r. gotowa była linia Berlin–Królewiec, w 1861 r. przedłużona do granicy z Rosją, omijała jednak miasto. Kolej dotarła do niego dopiero w 1875 r., było to jednak tylko połączenie z Prusami, brakowało zaś połączenia z państwem carów. W rezultacie to Królewiec pozostał najważniejszym pośrednikiem między obu cesarstwami, a Kłajpedzie przypadła rola – jakkolwiek bezsprzecznie istotnego – kupca drzewnego. I chociaż miasto znalazło się w ostatniej ćwierci XIX w. na trasach stałych linii żeglugowych, to – już tradycyjnie – ograniczały się one do Bałtyku, najdalej sięgając do Hamburga.

Nie można jednak powiedzieć, żeby miasto znalazło się w systemowym kryzysie. W 1875 r. niewielkie zakłady szkutnicze utworzyły spółkę, będąc podstawą do miejscowego nowoczesnego przemysłu stocznioowego. Zakład początkowo produkował i naprawiał przede wszystkim drewniane kutry rybackie, z biegiem czasu przestawiając się na niewielkie statki parowe. Do budowy większych jednostek brakowało jednak kapitału. Mimo ograniczonych możliwości komunikacyjnych z zapleczem stała się Kłajpeda, o czym była już mowa, najważniejszym punktem przeładunku drewna, nie tylko w Prusach Wschodnich, ale w całej wschodniej części Niemiec, istotniejszym niż Królewiec czy Gdańsk. Nic też dziwnego, że rozwijały się specyficzne gałęzie przemysłu, jak produkcja forniru, celulozy etc. Również miasto zyskiwało inne, nowocześniejsze oblicze. W 1900 r. na ulicach pojawił się pierwszy samochód, od 1902 r. funkcjonowały wodociągi, rozbudowywano sieć telefoniczną i port, do którego w 1913 r. wpłynęło 789 dalekomorskich statków. Przyszłość rysowała się w może niekoniecznie różowych barwach, ale nie było też specjalnych powodów do zmartwień¹⁷.

¹⁷ G. Willoweit, *Die Wirtschaftsgeschichte...*, t. 1, s. 260–262, 290–291, 309, 321, 375–377, 381, 384; J. Żukas, *Soziale und wirtschaftliche Entwicklung Klaipedas/*

O ile ostateczny bilans był dla Kłajpedy dodatni, o tyle trudno powiedzieć to o Rostocku. W mieście nie bez podstaw obawiano się, że zjednoczenie Niemiec zniesie dawne, wywalczone przez stulecia przywileje, w niemałej mierze decydujące o powodzeniu miejscowych kupców i żeglarzy. Nic też dziwnego, że Rostock jako jedno z ostatnich niemieckich miast (obok bliźniaczego Wismaru!) zrezygnował z własnego pieniądza (1864), a nowy system podatkowy zaakceptował dopiero w 1870 r. Statystycznie był w dalszym ciągu morską potęgą, dysponując w tymże 1870 r. trzecią flotą miejską na Bałtyku (za Hamburgiem i Brema, a przed Lubeką, Szczecinem i Gdańskiem). Jednak założona przez Francję blokada morska podczas wojny 1870/71 r. zatrzymała w porcie żaglowce miejskiej floty, które zostały wyparte z dotychczasowych linii przez szybsze i wydajniejsze parowce brytyjskie. Jeśli w Meklemburgii miał Rostock prawie monopolistyczną pozycję, to w zjednoczonym państwie Hohenzollernów był już tylko jednym z wielu portów, bynajmniej nie najważniejszym, a do tego położonym w martwym komunikacyjnie punkcie. Co prawda miasto zostało już w 1850 r. dołączone do sieci kolejowej, a w 1864 r. zyskało połączenie z linią Stralsund–Neubrandenburg–Berlin, była to jednak trasa długa, niebezpośrednia, a na dodatek otwarta w 1870 r. linia Hamburg–Lubeka–Güstrow–Szczecin praktycznie odcięła Rostock od zaplecza. Plany budowy kanału Rostock-Berlin czy bezpośredniego połączenia kolejowego (krótszego o 110 km od dotychczasowego!) pogrzebał kryzys 1873 r.

Producenci zboża nie byli już dłużej zdani na monopolistyczne usługi rostockich kupców i armatorów, lecz mogli towar wysyłać np. przez Szczecin lub Hamburg. Coraz częściej wybierali też te właśnie porty. Tym bardziej że szczerze dotowany przez berlińskie władze Szczecin był doskonale skomunikowany z *hinterlandem* splawną Odrą i pierwszą linią kolejową łączącą Berlin z Bałtykiem. Hamburg, którego zaplecze stanowiła duża część centralnych i wschodnich Niemiec (aż po Czechy) był Rostock na głowę nie tylko pod względem rozmiarów floty, ale przede wszystkim nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych. Zjednoczone Niemcy stały się nie tylko wielkim państwem, ale i olbrzymią, błyskawicznie rosnącą gospodarką, coraz ważniejszym – w skali całego globu – importerem i eksporterem. Handel międzynarodowy wymagał głębokich portów, doskonale skomunikowanych z zapleczem, nowoczesnie wyposażonych i zarządzanych. To zaś gwarantowały

Memels von 1900 bis 1945, w: *Im Wandel der Zeiten: Die Stadt Memel im 20. Jahrhundert*, „Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte”, „Neue Folge Band” 2001, nr 10, Nordost-Institut Lüneburg 2002, s. 75–77; S. Mikulicz, *Kłajpeda w polityce europejskiej 1918–1939*, Warszawa 1976, s. 16–20.

przede wszystkim porty Morza Północnego – Hamburg i Brema (Bremerhaven), nie zaś zapóźniony technologicznie Rostock – płytki, z przestarzałą infrastrukturą i niewydajnymi metodami zarządzania. W starych portach bałtyckich długo bowiem pokutował tradycyjny system organizacyjny żeglugi i handlu. Normalnymi zjawiskami były zarówno tzw. *Partenreederei*, rodzaj spółdzielczych, zbiorowych armatorów inwestujących w jeden statek i ładunek, jak i zajmowanie się handlem przez wysłużonych kapitanów, niebędących już w stanie pływać. Tymczasem w wielkich portach Morza Północnego po 1870 r. przyspieszył proces oddzielania się żeglugi od handlu morskiego. Powstały osobne grupy: armatorów-właścicieli oraz kupców-maklerów, niebawiających się już w drobny handel, lecz prowadzących interesy na wielką skalę. Wielki i szybki handel był możliwy zarówno dzięki przechodzeniu z drewnianych żaglowców (długo jeszcze dominujących w Rostocku) na parowce lub żelazne statki żaglowe, pływające z zasady na stałych liniach, oraz rewolucji w telekomunikacji (telegraf, telefon).

Handel transoceaniczny skutecznie podkopał podstawy bytu rostockich kupców. Import zboża z USA, Australii i Kanady zbił ceny w Europie tak bardzo, że wywóz drogich niemieckich produktów rolnych stał się nieopłacalny. Jako że na niemieckim rynku wewnętrznym ceny zboża były wyższe niż na światowym, wielcy producenci (w tym meklemburscy) wysyłali je koleją do Berlina i rosnących ośrodków przemysłowych, zaś spichrza Rostocku świeciły pustkami. Również import, z racji wąskiego powiązania miasta z resztą kraju, nie mógł być źródłem większych dochodów. Obce statki odstręczała od rostockiego portu również przestarzała infrastruktura – prymitywne nabrzeża, magazyny, urządzenia przeładunkowe, płytkie baseny, uniemożliwiające wpływanie większych jednostek. Brakowało kapitału (a jak się zdaje, również inwencji) na niezbędne inwestycje i modernizację. Przegapiono również okazję rozwinięcia komunikacji promowej z południową Skandynawią, nie dostrzegając w tym korzyści. Błędnie, co pokazało Saßnitz, robiące na tego typu połączeniach doskonale interesy. Balastem dla ekonomii Rostocku okazała się jego niedawna chluba – wielka flota drewnianych żaglowców. Co prawda już na początku lat 50. XIX w. w miejscowej stoczni wyprodukowano pierwszy w Niemczech nowoczesny parowiec śrubowy, konserwatywni armatorzy preferowali jednak tańsze drewniane żaglowce, w dalszym ciągu w nie inwestując. Pośród 378 statków stanowiących w 1870 r. flotę Rostocku było tylko sześć parowców, w 1890 r. – 24 (z 205 jednostek).

Nic też dziwnego, że stałym elementem morskiej gospodarki miasta stały się, zwłaszcza na przełomie lat 70. i 80. XIX w., plaży i wyprzedaje.

Najgorszy był r. 1885, kiedy konieczne stały się, masowo odwiedzane, kuchnie dla ubogich. Rok później zaczęło się pojawiać dla Rostocku światelko w tunelu. W 1886 r. została bowiem zakończona budowa tzw. *Lloydbahn*, łączącej Warnemünde przez Rostock z Neustrelitz, skąd już tzw. Kolej Północna prowadziła prosto do Berlina. Tym samym *hinterland* Rostocku powiększyło się (teoretycznie) niepomiaralnie. Teoretycznie, gdyż ta „brama na kraj” została otwarta zbyt późno i Rostock praktycznie wypadł z grona portów prowadzących samodzielny handel światowy, działalność ograniczając raczej do zaopatrywania bezpośredniego meklemburskiego zaplecza w towary importowane z Danii czy Anglii. Mimo że tuż przed I wojną światową pogłębiono szlak z Warnemünde do rostockiego portu miejskiego, w dalszym ciągu mogły tu cumować statki do tylko 3500 ton rejestrowych brutto (a dziesięciotysięczniki nie były już wtedy rzadkością!).

O kondycji i obrazie miasta w coraz większym stopniu decydowała nie tyle żegluga, ile przemysł, zwłaszcza okrętowy. W 1900 r. tzw. *Hansaerft* połączyła się z założonym 1877 r. *AG Schiffe- und Maschinenbau*, tworząc spółkę akcyjną *Neptun-Werft*, której produkcja stanowiła istotny zastrzyk modernizacyjny dla rostockich armatorów, stopniowo przedstawiających się nie tylko na parowce, ale i na nowocześniejsze metody zarządzania. Również miasto zaczęło się unowocześniać i rosnąć (13 tys. mieszkańców w 1819, 31 tys. w 1871, 67 tys. w 1919), pobliskie Warnemünde stało się modnym, masowo odwiedzanym kąpieliskiem. Wydawało się jednak, że morska potęga miasta definitywnie przeszła do historii¹⁸.

W odróżnieniu od Rostocku i Kłajpedy, dla których początek lat 70. XIX w. nie był okresem najszcześniejszym, mieszkańcy Tallina mogli nieco optymistyczniej patrzeć w przyszłość. Zwłaszcza że mieli za sobą długi okres bessy, spowodowanej decyzją (1783) o rozbudowie tutaj portu wojennego, potem celowe faworyzowanie, m.in. taryfami celnymi, Petersburga i Rygi. Tallin spadł w porównaniu z nimi do poziomu portu drugiej kategorii, o znacznie mniejszych przywilejach. Miasto biedniało, stając się – podobnie jak Rostock w ostatnich dekadach XIX w. – placem przeładunkowym dla najbliższego zaplecza. Jednocześnie Tallin był w pierwszej połowie XIX w. miastem i morskim kurortem mod-

¹⁸ W. Müller, dz. cyt., s. 7, 79–83, 85, 88–92, 98, 101; G. Stübe, dz. cyt., s. 71–73; K. Schröder, *Industrialisierung und Reichsgründung. 1851 bis 1914*, w: *In deinen...*, s. 134–160; M. Polzin, H. Witt, *Rostock von der bürgerlich-demokratischen Revolution 1848/49 bis 1945*, Rostock 1974, s. 23–30, 61; I. Schreiber, *Seehafen Rostock*, w: „Rostocker Hefte“ 11, 1984, s. 5; D. Hall, *East European Ports in a Restructured Europe*, w: *European Port Cities...*, s. 100.

nym, wskutek romantycznej fascynacji wszystkim, co średniowieczne, „nordyckie” i „północne”. Nieodległy od stolicy, stał się ważnym tematem rosyjskiej literatury (podobnie jak w drugiej połowie XX w. ulubioną scenografią historyczną kinematografii radzieckiej). Dzięki swojej autonomii, panującej od czasów Katarzyny Wielkiej w guberniach bałtyckich, można było tutaj odetchnąć nie tylko morskim, ale również swobodniejszym powietrzem (np. pokazywano – choć po niemiecku – zakazane w Petersburgu sztuki Gribojedowa).

W 1857 r. Tallin przestał być twierdzą, co znacznie ułatwiło prowadzenie interesów. Jednak prawdziwym przełomem było to, czego zabrakło w odpowiednim momencie Kłajpedzie i Rostockowi – dobre skomunikowanie z głębokim zapleczem. W październiku 1870 r. Tallin został połączony tzw. Koleją Bałtycką ze stolicą, co stało się impulsem wystarczającym do rozwoju zarówno portu (i handlu), jak miejscowego przemysłu. Linia kolejowa, dogodnie położenie w pobliżu Petersburga, którego był, zwłaszcza w miesiącach zimowych, portem zastępczym, sprawiły, że szybko stał się jednym z najważniejszych rosyjskich portów tranzytowych. Jeżeli w połowie lat 60. XIX w. wartość tranzytu wynosiła średnio 1 117 000 rubli rocznie, to w 1871 r. – 12 780 000, w 1873 – 28 750 000, a w 1880 – już 131 310 000 rubli! Na Zachód wysyłano przede wszystkim zboże, od początku XX w. w coraz większym stopniu pochodzące z Syberii, sprowadzano natomiast przede wszystkim bawełnę, węgiel kamienny, rudę czy półfabrykaty z Anglii i Niemiec. Większość importowanych towarów była przeznaczona na rynek rosyjski, jednak około 1/3 konsumowano bądź przetwarzano na miejscu. Port i kolej szybko bowiem przyczyniły się do rozwoju przemysłu, zarówno spożywczego (młyny, gorzelnie), drzewnego (papier, celuloza), maszynowego, jak również – dzięki przywożonej do portu bawełnie – włókienniczego.

Korzystna koniunktura gospodarcza miała decydujący wpływ na demograficzny i narodowościowy obraz miasta. Jeżeli liczba mieszkańców Rostocku i Tallina była w przełomowym 1870 r. prawie identyczna (około 30 tys.), to u progu I wojny populacja przyszłej stolicy Estonii była już prawie dwa razy większa od ówczesnego Rostocku (Tallin liczył w 1913 r. 116 132 mieszkańców). Radykalnie zmieniły się również stosunki etniczne. W obrazie społecznym miasta długo dominowali, zarówno liczebnie, jak majątkowo czy prestiżowo, Niemcy, których w 1820 r. było 42,9%. Estończycy stanowili wtedy nieco więcej niż jedną trzecią (34,8%), a Rosjanie trochę mniej niż jedną piątą (17,9%) ogółu mieszkańców. Jednakże zmiana sytuacji prawnej ludności chłopskiej (w której dominowali Estończycy), rozpad dawnych struktur stanowych i rozwój przemysłu, zwiększający zapotrzebowanie na tanią siłę roboczą,

przyspieszały migrację estońskich chłopów do miast, przede wszystkim Dorpatu (Tartu) i Tallina. W tym ostatnim odwróciły się w ciągu półwiecza relacje między dwiema największymi grupami etnicznymi – Estończykami i Niemcami: w 1871 r. pierwszych było 51,2%, drugich – 34,4%. W 1913 r. Estończycy stanowili już zdecydowaną większość mieszkańców miasta (71,6%), Niemców był zaś podobny odsetek jak Rosjan (10,7 i 11,4%). Wszystkie trzy grupy etniczne coraz wyraźniej się zamykały, żyjąc nie tyle razem, ile obok siebie.

Choć w pierwszej dekadzie XX w. miasto rozwijało się nadal nieźle, to nad portem zaczęły gęstnieć chmury. Tallin był bowiem jednak gorzej skomunikowany z rosyjskim interiorom (a zwłaszcza Koleją Transsyberyjską) niż główni konkurenci, łotewskie Ryga i Windawa. Jeżeli w 1900 r. 54,6% rosyjskiego eksportu masła szło przez Tallin, w 1903 już tylko 1,9%! Ogólną tendencją rosyjskiego handlu zagranicznego, zwłaszcza zbożem, było korzystanie w coraz większym stopniu nie z portów bałtyckich, lecz tych położonych nad morzami Azowskim i Czarnym. Na osłabienie ruchu w tallińskim porcie wpłynęła również gęstniejąca atmosfera międzynarodowa, zaczęła mścić się także, tak dotąd opłacalna, bliskość Petersburga. Władze rosyjskie przeznaczyły bowiem talliński port ponownie na bazę floty bałtyckiej, i utrudniały prowadzone przezeń operacje handlowe niekorzystnymi taryfami kolejowymi z zapleczem rosyjskim. Tuż przed wojną zdecydowano o umieszczeniu tutaj jednej z twierdz tworzących system fortyfikacji, ochraniający stolicę, i stoczni produkującej okręty wojenne. Twierdza Car Piotr Wielki była gotowa w 1912 r., rok później uruchomiono, w niemałej mierze dzięki kapitałowi francuskiemu, Rosyjsko-Bałtyckie Zakłady Budowy Okrętów (w 1916 r. pracowało tu ponad 15 tys. robotników).

Miasto, jakkolwiek błyskawicznie rosnące, sprawiało dość prowincjonalne wrażenie. Brakowało tutaj bowiem – inaczej niż w Rydze czy Helsinkach – zamożnego mieszczaństwa, mogącego być mecenasem, tak artystycznym, jak finansowym, reprezentacyjnych dzielnic. Kiedy pod koniec pierwszej dekady XX w. liczba ludności przekroczyła 100 tys., ogłoszono konkurs na całościową koncepcję urbanistyczną i architektoniczną miasta, zakładając, że szybko osiągnie ono poziom 300 tys. mieszkańców! Wielkie plany zaprzepaścił wybuch I wojny. Ale, jak się okazało, to ona stała się przełomem, nie tylko zresztą dla Tallina¹⁹.

¹⁹ K. Brüggemann, R. Tuchtenhagen, dz. cyt., s. 161–168, 175–176, 178–179, 183–184, 191–192, 199–200, 216–217; A. von Taube, dz. cyt., s. 112–114; R. Pullat, dz. cyt., s. 124, 130, 139, 143–144; *Estland. Volk, Kultur, Wirtschaft*, red. A. Pullerits, Tallinn 1931, s. 180–182; S. Gilly, *Der Nationalstaat im Wandel. Estland im 20. Jahr-*

Po I wojnie: z perspektywy państw narodowych

Chociaż I wojna nie przyniosła w bałtyckich portach takiego spustoszenia jak następny konflikt, wprowadziła niemalże zamieszanie do ustabilizowanego, wydawałoby się, świata między Sundem a Petersburgiem. Klęska obu największych mocarstw akwenu, Niemiec Hohenzollernów i Rosji Romanowów, stworzyła nad Bałtykiem, a zwłaszcza w jego południowo-wschodniej części, nową jakość, nie tylko polityczną, ale też gospodarczą. Dla nowych państw narodowych posiadanie własnych „okien na świat” oraz flot, handlowych i wojennych, stało się kwestią priorytetową, warunkiem przetrwania, jednym z najważniejszych czynników legitymizacyjnych. W najlepszej sytuacji były bezsprzecznie Finlandia, Estonia czy Łotwa, których stolice były zarazem pełnomorskimi, ważnymi portami. Litwa musiała swój port wynegocjować i wywalczyć, Polska, której się to nie udało – zbudować. Nie ulega jednak wątpliwości, że Tallin, Kłajpeda czy Gdynia zostały „oknami” na świat. W porównaniu z nimi Rostock przypominał lekko uchylony lufcik.

Jeżeli szukać jakichś określeń dla Rostocku po I wojnie światowej, to marazm, pauperyzacja i upadek byłyby chyba najwłaściwsze. Nawet rewolucyjna zawierucha w listopadzie 1918 r. miała w tym mieście stosunkowo łagodny przebieg. Chociaż już 5 listopada zbuntowani marynarze z Kilonii dotarli do Warnemünde, a w następnych dniach powstały w Rostocku Rady – Żołnierska i Robotnicza, to w zdominowanym przez raczej umiarkowane siły polityczne mieście radykalne lewicowe hasła nie znalazły poparcia.

Nie zmieniło się również jego położenie w martwym punkcie między Hamburgiem a Szczecinem, lepiej skomunikowanymi z zapleczem. Rostockowi pozostawała tradycyjnie Meklemburgia, ale i tutaj natrafiał na silną konkurencję Lubeki, Wismaru, Stralsundu, Greifswaldu i Szczecina. Niewielkie były też szanse wyjścia na szersze, również dosłownie, wody. Rostoccy armatorzy ponieśli bowiem skutek działań wojennych i reparacji olbrzymie straty. Jeżeli w 1914 r. posiadali 65 parowców (73 180 BRT), to w 1921 r. – tylko 18 (15 169 BRT). Do tego kolej zrezygnowała ze specjalnych, niskich taryf dla portu, co błyskawicznie odbiło się na jego obrotach. Zawiodła również próba przestawienia się na dalekomorskie rybołówstwo. W 1919 r. powstała Rostocker Hochseefischerei AG, która w następnych roku wysłała w morze pierwsze

hundert, Bern 2002, s. 37–67, 94; H.A. Ronimois, *The Baltic Trade of the Soviet Union. Expectations and Probabilities*, „American Slavic and East European Review” 4, 1945, z. 3/4, s. 176.

statki, gotowy był port rybacki i hala sprzedaży, jednak już w 1921 r. przedsiębiorstwo splajtowało, nie wytrzymując konkurencji z wydajniejszymi, lepszymi kapitałowo portami Morza Północnego.

Gospodarkę miasta początkowo ratowała stocznia. Neptun-Werft przez pierwsze powojenne lata nie narzekała na brak zamówień, m.in. na dostawy reparacyjne. W 1920 r. zatrudniała 1830 pracowników, najwięcej w dotychczasowej historii. Jednak i ją w końcu osiągnęła stagnacja, a dobiła (hiper)inflacja. W połowie lat 20. doszło w stoczni do zwolnień na tak masową skalę, że w 1926 r. było tylko 400 zatrudnionych. Próby naprawy nie dały rezultatu i w 1928 r. zakład dawał pracę 27 urzędnikom i tylko 7 robotnikom! Stocznia przetrwała dzięki m.in. radzieckim zamówieniom, zaś całe miasto odżyło wraz z inwestycjami po 1933 r. w przemysł lotniczy (Heinkel). Podupadł natomiast port, dystansowany przez Szczecin, Gdańsk czy zwłaszcza ośrodki Morza Północnego. W rezultacie jego udział w ogólnoniemieckich przeładunkach wynosił w 1936 r. zaledwie pół procenta. Wydawało się, że nie tylko morska potęga, ale w ogóle morska rola Rostocku ostatecznie należy do czasu przeszłego dokonanego²⁰.

Podobne problemy przeżywał Tallin, który już w 1917 r. stracił rynek rosyjski. Początkowo mógł jeszcze realizować zamówienia niemieckie, te skończyły się jednak w listopadzie 1918 r., wraz z klęską Rzeszy. Rozpoczęta równocześnie wojna niepodległego już państwa z bolszewicką Rosją praktycznie uniemożliwiła jakąkolwiek bardziej rozwiniętą wymianę. Powstała w latach 1911–1913 stocznia, mogąca budować statki do 3 tys. ton, mimo *know-how* na najwyższym ówczesnym poziomie zbudowała od 1919 r. do końca lat 20. zaledwie trzy niewielkie szkunery. Podczas wojny władze rosyjskie zarekwirowały na potrzeby wojska połowę tallińskiej floty. Większości jednostek nie odzyskano, co przy identycznych jak w Rostocku trudnościach kapitałowych spowodowało, że do końca lat 20. nie udało się odtworzyć dawnego tonażu²¹.

Pozostali natomiast dawni konkurenci, Ryga, Lipawa czy Windawa, prowadzący teraz tym bardziej zażartą walkę, że kawałek tortu do ewentualnego podziału mocno się zmniejszył: Rosja, jeszcze niedawno

²⁰ *In deinen...*, s. 183–187; O. Pelc, *Rostock wird Großstadt. Stadtplanung und Wohnungsbau in den 1920er und 1930er Jahren*, w: *777 Jahre Rostock. Neue Beiträge zur Stadtgeschichte*, red. O. Pelc, Rostock 1995, s. 211–221; P. Danker-Carstensen, *Tönjes Cordes – ein Rostocker Werftdirektor erhält einen Orden und fällt in Ungnade*, w: *Schriften des Schiffahrtsmuseum der Hansestadt Rostock*, t. 3, Rostock 1997, s. 140–141; M. Polzin, H. Witt, dz. cyt., s. 129–130; I. Schreiber, dz. cyt., s. 5.

²¹ *Estland. Volk...*, s. 183.

„matka żywicielka” łotewskich i estońskich portów, stała się najpierw otwartym wrogiem, a potem twardo i bez sentymentów negocjującym kontrahentem. Na progu lat 20. Tallin zdobył nad portami łotewskimi krótkotrwałą przewagę, dzięki bowiem podpisanemu 2 lutego 1920 r. traktatowi pokojowemu z radziecką Rosją (tzw. pokój w Tartu) Estonia stała się jedynym zachodnim (i otwartym na Zachód) bezpośrednim sąsiadem radzieckiej Rosji, z którą ta miała ustabilizowane stosunki dyplomatyczne. Obu stronom umożliwiło to życiodajne, reanimujące zastrzyki, Rosji – towarów, Estonii – pieniędzy. Tallin, przez który już w drugiej połowie 1920 r. przechodziło ponad trzy czwarte całego światowego obrotu z bolszewicką Rosją, na prawie trzy lata stał się chyba najbardziej kosmopolitycznym i ruchliwym portem wschodniego Bałtyku.

Nie bez powodu francuski dziennikarz określał estońską stolicę początku lat 20. jako „międzynarodową kloakę”: spotykali się w niej biznesmeni, awanturnicy i hochsztaplerzy, prowadzone tutaj interesy były równie wielkie, co podejrzone. Radzieckie złoto, którym płacono za importowane towary, musiało więc zostać, przede wszystkim w Tallinie, odpowiednio „uprane”. Zajmowała się tym przybyła do estońskiej stolicy już 18 lutego 1920 r. radziecka delegacja, kierowana przez byłego komisarza ludowego finansów Izidora Gukowskiego. Oficjalnie było to tylko przedstawicielstwo Cetrosojuzu, instytucji zajmującej się importem i eksportem na potrzeby Centralnego Związku Spółdzielni Konsumenckich, w rzeczywistości jej zadaniem było kupowanie u zagranicznych pośredników towarów (od kos, śledzi i butów po karabiny, miotacze min i lokomotywy) zamawianych przez różne radzieckie instytucje (komisariaty ludowe, Komitet Centralny WKPb, Komintern), płaceniem za nie i następnie nadzorowaniem wysyłki zrealizowanych dostaw.

Interesy szły dobrze, ruch w tallińskim porcie był nieprzerwany, zarabiała prywatne banki, zyskiwało państwo. Pozwoliło to władzom estońskim snuć plany trwałego zdobycia pozycji ważnego pośrednika między Wschodem a Zachodem i najważniejszego w tej części świata partnera radzieckiej Rosji. Powoli zaczęły się jednak spełniać sformułowane już kilka lat wcześniej przewidywania komisarza spraw zagranicznych radzieckiej Rosji, Cziczierina: że z chwilą nawiązania oficjalnych kontaktów z zachodnimi mocarstwami pośrednictwo małych bałtyckich republik nie będzie potrzebne. Od wiosny 1921 r., po zawarciu porozumienia gospodarczego z Wielką Brytanią, radzieckie złoto mogło już być sprzedawane na giełdzie londyńskiej. Ponadto po tzw. traktacie ryskim z sierpnia 1920 r. powrócił m.in. tradycyjny konkurent – Łotwa. Na przełomie 1921 i 1922 r. zostało zreorganizowane radzieckie przedstawicielstwo w Tallinie, podporządkowane teraz

bezpośrednio Ludowemu Komisariatowi Handlu Zagranicznego (RFSSR/ ZSRR) i nie mogło prowadzić już tak woluntarystycznej gospodarki jak wcześniej. Był to pierwszy krok do rezygnacji strony radzieckiej z wychodzenia na świat przez tallińską bramę. Obroty spadały tak szybko, że zagraniczni biznesmeni i spekulanci zaczęli w końcu 1922 i na początku 1923 r. sprzedawać swoje biura na reprezentacyjnej ulicy Viru i wyjeżdżać.

Zanim się to stało, przez tallińskie banki i port przetransferowano 683,5 mln złotych rubli (i podobnej wartości towary), na czym estońscy biznesmeni i władze zarobili zapewne około 50 mln. Pozwoliło to młodemu estońskiemu państwu odetchnąć, przejściowo ustabilizować walutę, dało złudę powrotu do dawnej roli (i roli w ogóle). Zwrot sytuacji był jednak bolesny – r. 1923 przyniósł hiperinflację, kryzys gospodarczy i polityczny i w rezultacie próbę komunistycznego puczu. Stało się jasne, że historyczny spadek nie ma w nowych warunkach większego znaczenia i konieczne jest szukanie nowych rozwiązań²².

Również dla Kłajpedy I wojna była ciężkim doświadczeniem. Jeżeli w 1913 r. wpłynęło do portu 789 statków dalekomorskich, to w 1918 r. – 234, nie było już mowy o handlu angielskim węglem czy towarami rosyjskimi. Jednak w odróżnieniu od Rostocku czy Tallina, Kłajpeda mogła z nieco większym optymizmem patrzeć w przyszłość. Jako że podczas wojny miasto znajdowało się na bezpośrednim zapleczu frontu, rozbudowano prowadzące do niego linie kolejowe. W rezultacie, niezależnie od „sezonowego” Niemna, Kłajpeda zaczęła aspirować do *hinterlandu* sięgającego aż po Ukrainę. Przy czym o ile w przypadku Rostocku i Tallina nikt nie podawał po I wojnie w wątpliwość ich przynależności państwowej, do pruskiej Kłajpedy aspirowali Litwini i Polacy. Paradoksalnie, sama Kłajpeda, deprecjonowana do tej pory przez Berlin, niespecjalnie obawiała się rozvodu z nim, z nadzieją patrząc natomiast na powstanie niepodległych Polski i Litwy (choć jednocześnie niekoniecznie pragnęła znaleźć się w którymś z tych państw). Stała się też, po raz pierwszy w swojej historii, przedmiotem naprawdę wielkiej

²² H.A. Ronimois, dz. cyt., s. 174; J. Valge, *Es ist nicht alles Gold, was glänzt. Das Gold der Bolschewiki in Estland 1920–1922 und die Folgen*, w: *Estland und Russland. Aspekte der Beziehungen beider Länder*, red. O. Mertelsmann, Hamburg 2005, s. 163–173; Ch.A. White, *The Gateway to Russia. The Baltic States as a Conduit for British and American Trade with Soviet Russia 1918–1924*, w: *Emancipation and Interdependence. The Baltic States as New Entities in the International Economy, 1918–1940*, red. A. Johansson, K. Kangeris, A. Loit, S. Nordlund, Stockholm 1994, s. 41–62; A.J. Heywood, *The Baltic Economic „Bridge”: Some Early Soviet Perspectives*, w: *Emancipation and Interdependence...*, s. 63–85.

polityki. Spór o tzw. Kraj Kłajpedzki doczekał się już na tyle obszernej literatury, że można się ograniczyć do kwestii decydujących o gospodarce i modernizacyjnej przyszłości miasta.

Obradujący w Wersalu zwycięzcy godzili się na odcięcie tzw. Małej Litwy od Prus Wschodnich, nie byli jednak przygotowani, że peryferyjna Kłajpeda stanie się przedmiotem tak zażartego sporu. W rezultacie podjęto decyzję prowizoryczną – prawy brzeg Niemna z Kłajpedą został poddany kontroli międzynarodowej, lewy pozostał częścią niemieckich Prus Wschodnich. Po wejściu w życie (10 I 1920) traktatu wersalskiego, do Kraju Kłajpedzkiego wkroczyły oddziały francuskie²³.

Wydaje się, że z takiego rozwiązania najbardziej zadowolona była gospodarcza elita Kłajpedy, mająca nadzieję, że autonomiczny region dzięki niezależnej od polityki współpracy z sąsiadami, zarówno z Polską, jak Litwą czy Niemcami, zyska szanse rozwoju. Wiele zdawało się zresztą za tym przemawiać, zwłaszcza że Francuzi nie utrudniali kontaktów handlowych z Anglią, Polską, Litwą czy Łotwą (te państwa od samego początku miały przedstawicielstwa w Kłajpedzie). Nawet wprowadzenie granicy celnej z Prusami Wschodnimi okazało się pozytywnym impulsem ekonomicznym, kłajpedzianie przypomnieli sobie bowiem swoje dziewiętnastowieczne tradycje przemysłowe, robiąc niezłe interesy na kontrabandzie (i ściśle współpracując na tym polu z Gdańskiem). Dawno też Kłajpeda nie przeżywała takiej *prosperity*, jak właśnie w latach 1920–1922. Jeżeli w 1920 r. liczyła 32 tys. mieszkańców, to w 1922 r. – 35 tys. Powstawały nowe firmy, rozwijały się usługi bankowe, rosła produkcja celulozy czy wagonów (w założonej w 1918 r. fabryce). W październiku 1922 r. z pochylni kłajpedzkiej stoczni zszedł pierwszy zbudowany tam pełnomorski parowiec.

Natomiast dwukrotnie spadł w porównaniu z okresem przedwojennym wywóz podstawowego surowca – drewna. Przyczyną było nie tyle osłabienie światowej koniunktury, ile prowizoryczność rozwiązania problemu Kłajpedy, nie łagodzącego, lecz wręcz zaostrzającego konflikt. Tym bardziej że najbardziej zainteresowani rozgrywający mieli krańcowo różne, nawzajem się wykluczające i blokujące cele. Zanim

²³ T.M. Gelewski, *Rola Prus Litewskich w stosunkach polsko-litewskich w XX wieku (do 1939 roku)*, w: *Polacy, Litwini, Niemcy w kręgu wzajemnego oddziaływania. Z zagadnień Litwy Pruskiej i stosunków niemiecko-litewskich i polsko-litewskich w drugiej połowie XIX i XX wieku (do 1939 roku)*, red. A. Skrzypek, S. Szostakowski, Olsztyn 1992, s. 51; L. Oberdörfer, *Die Großmächte und die Zukunft des Memellandes 1919–1924/24*, w: *Memel als Brücke...*, s. 171–176, 182–183; S. Mikulicz, dz. cyt., s. 23, 53–55; Ch.-A. Schröder, *Das „Territoire de Memel“. Entwicklung und Entstehung eines völkerrechtlichen Provisoriums*, Berlin 2004, s. 38–41, 46, 54.

też mocarstwa zdążyły podjąć ostateczną decyzję (w grudniu 1922 r. planowano przekształcenie Kraju Kłajpedzkiego, początkowo na 15 lat, w „wolne państwo” pod opieką Ligi Narodów), Kowno przystąpiło do rozwiązań siłowych, wzorowanych na akcji Gabriele D’Annunzio w Fiume/Rijece i Lucjana Żeligowskiego na Wileńszczyźnie. Litwie sprzyjała sytuacja międzynarodowa – 22 XII 1922 r. została uznana *de iure*, planowany zaś na 11 I 1923 r. początek okupacji Zagłębia Ruhry odwracał uwagę świata od wydarzeń nad Niemnem²⁴. Zaczęte 10 I 1923 r. tzw. powstanie kłajpedzkie nie trwało długo i już pod koniec lutego Litwini posiadali realną władzę nad regionem. Na międzynarodowe usankcjonowanie faktów dokonanych należało poczekać ponad rok. W rezultacie podpisanej w Paryżu 8 V 1924 r. „Konwencji w sprawie Kłajpedy” (weszła w życie 25 VIII 1925) Kraj Kłajpedzki stał się częścią państwa litewskiego²⁵.

Zakończenie

Chociaż Rostock odżył w latach 30. XX w. dzięki nowoczesnemu przemysłowi, trudno powiedzieć, żeby miasto znalazło się w modernizacyjnej czołówce. Historyczny balast ciążył zresztą również, kiedy na przełomie lat 50. i 60. miasto zostało narodową „bramą na świat” Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Tym samym warto się zastanowić, w jakim stopniu przeszłość miała w dwudziestoleciu wpływ zarówno na funkcjonowanie Tallina i Kłajpedy jako „portów narodowych”, jak i na ich nowoczesność.

Jakkolwiek brzmi to nieco paradoksalnie, fiasko tranzytowej hossy z lat 1920–1922 miało dla Tallina ostatecznie pozytywne skutki. Porzucano marzenia o roli strategicznego pośrednika między Wschodem a Zachodem, skupiając się na kontaktach z tym drugim. Z konieczności też zrezygnowano z przemysłu ciężkiego (np. stocznie), koncentrując się na rozwoju lżejszych gałęzi, przede wszystkim przetwórstwie i włókiennictwie. Choć jeszcze w drugiej połowie lat 30. pisano o Tallinie, że co prawda jest miastem dużym, ale bynajmniej nie metropolią, to jednocześnie zrobił olbrzymi modernizacyjny krok naprzód. Fakt, że był stolicą, wpłynął na wygląd przestrzeni publicznej, rozwój komunikacji

²⁴ V. Žalys, *Ringen um Identität. Warum Litauen zwischen 1923 und 1939 im Memelgebiet keinen Erfolg hatte*, Lüneburg 1993, s. 11, 19, 23, 25, 27; S. Mikulicz, dz. cyt., s. 43, 46–47, 66–68.

²⁵ S. Mikulicz, dz. cyt., s. 68–79, 93–98, P. Łossowski, *Kłajpeda kontra Memel. Problem Kłajpedy w latach 1918–1939–1945*, Warszawa 2007, s. 57–74.

(był jednym z najistotniejszych w regionie węzłów kolejowych i lotniczych), a także na radykalne zmodernizowanie portu, przez który w latach 30. przechodziła zdecydowana większość zamorskiego obrotu towarowego i pasażerskiego Estonii²⁶. Turystyczna atrakcyjność stolicy, wysoki standard usług oraz jakość transportu i stosunkowo niskie ceny przyciągały zagranicznych gości, głównie ze Skandynawii (nawiasem mówiąc, niemałą rolę odegrała fińska prohibicja w latach 1919–1931²⁷). Zaczęły procentować również dobre, nawiązane już na początku niepodległości kontakty z Finlandią, a Tallin coraz częściej przyrównywano pod względem miejskiego krajobrazu i stylu życia mieszkańców do „siostrzanych” Helsinek²⁸. Nie ulega wątpliwości, że nawiązane w dwudziestoleciu kontakty z Finlandią były inwestycją długoterminową, mającą także w okresie przynależności do ZSRR niemały wpływ na kształt estońskiej (a zwłaszcza tallińskiej) nowoczesności.

Kłajpeda natomiast zdecydowanie pozostała zakładnikiem przeszłości. Owszem, władze w Kownie inwestowały olbrzymie środki w port, rozbudowując go i unowocześniając, dbając również o powiększanie narodowej floty handlowej. W latach 30. XX w. już ponad 70% zagranicznego obrotu handlowego Litwy przechodziło przez Kłajpedę, która zaczęła również skutecznie konkurować o tranzyt radziecki, zwłaszcza z Królewcem i Lipawą. Mimo to trudno powiedzieć, żeby w pełni była „portem narodowym”, skoro duża część jej mieszkańców była mniej lub bardziej wrogo nastawiona do państwa i jego władz! Chociaż Kowno, prowadząc dyplomatyczną batalię o Kłajpedę, odwoływało się do historycznych argumentów o „pralitewskości” regionu, to w samej Kłajpedzie Litwini stanowili mniejszość. Zresztą niemała część tzw. *Klaipėdiškis* szybko rozczarowała się do nowych porządków, Kowno prowadziło bowiem twardą, czasami wręcz brutalną politykę lituanizacyjną, nie zważając na historyczną i kulturową odrębność regionu.

Większość miejscowych Niemców zgodnie z hasłem, że „Niemen jest naszą rzeką, ale nie naszą granicą”, postrzegało przynależność miasta do Litwy jako sytuację przejściową. Nic też dziwnego, że stan

²⁶ A. M. Köll, *The Development Gap. Estonian Adaptation to Trade with Western Europe*, w: *Emancipation and Interdependence...*, s. 201–203; S. Gilly, dz. cyt., s. 243–244; *Estland. 20 Jahre Selbstständigkeit*, red. A. Pullerits, Tallinn 1938, s. 85–86; R. Pullat, dz. cyt., s. 159.

²⁷ Na ten temat ostatnio: Raimo Pullat, Risto Pullat, *Morze wódki. Przemysł spirytusu na Bałtyku w okresie międzywojennym*, tłum. E. Juga, A. Juga-Szymańska, Kraków 2013.

²⁸ A. von Taube, dz. cyt., s. 118; K. Brüggemann, *The Eastern Sea is the Western Sea: Some Reflections on Estonia as a Baltic Sea Country*, w: *The Baltic as a Multicultural World*, s. 66.

wojenny wprowadzony w 1926 r. przy okazji zamachu Antanasa Smetony utrzymano w Kłajpedzie do 1938 r., a w wyborach do kłajpedzkiego sejmiku wygrywały listy niemieckie. Ostatecznie Kłajpeda, anektowana w marcu 1939 r. przez Niemcy, stała się pierwszym utraconym portem narodowym²⁹.

Udanym projektem „narodowej bramy na świat” okazała się natomiast polska Gdynia, port i miasto zbudowane praktycznie od podstaw, z inicjatywy i za pieniądze odrodzonego państwa. Port, o którym świat usłyszał dopiero w połowie lat 20., dekadę później należał do najnowocześniejszych i najważniejszych bałtyckich portów. Towarzyszyło mu zbudowane również na surowym korzeniu nowoczesne, modernistyczne miasto, zamieszkałe przez imigrancką społeczność (w 1939 r. już 120 tys.!), identyfikującą się z miastem i w nim widzącą swoją przyszłość. Gdynia – port i miasto – stała się jednym z najważniejszych tematów państwowej propagandy, narzędziem budowania wolnej od przeszłości i patrzącej w nowoczesną przyszłość wspólnoty narodowej³⁰.

Zastrzyk nowoczesności okazał się w przypadku Gdyni skutecznym. O ile Rostock, Tallin czy Kłajpeda legitymizują się w równym stopniu przez średniowieczną przeszłość i nowoczesną współczesność, dla Gdyni przeszłość jest nowoczesna. Nie bez przyczyny ogólnopolskie sondaże pokazały, że Gdynia jest najlepszym miejscem do życia (2010), zamieszkałym przez najszczęśliwszych w kraju obywateli (2011)³¹.

²⁹ K. Jokšas, A. Galkus, R. Stakénienė, *The only Lithuanian Seaport and its Environment*, Kaunas 2003, s. 39–42; E.-A. Plieg, *Das Memelland 1920–1939. Deutsche Autonomiebestrebungen im litauischen Gesamtstaat*, Würzburg 1962, s. 50, 182–189; V. Žalys, dz. cyt., s. 37–89; J. Žukas, dz. cyt., s. 88–99.

³⁰ M. Graban, *Kształtowanie się ladu przestrzennego Gdyni (na tle wzajemnych relacji miasta i portu zachodzących od okresu powstania miasta do czasów współczesnych)*, „Zeszyty Gdyńskie” 1, 2006, s. 33–35; tegoż, „Nowoczesność” i „ponowoczesność” – dwa oblicza Gdyni, „Zeszyty Gdyńskie” 2, 2007, s. 115–116; M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926–1939*, Gdańsk 1970, s. 28–29, 53–60; M. Sołtysik, *Na styku dwóch epok. Architektura gdyńskich kamienic okresu międzywojennego*, Gdynia 2003, s. 9; I. Jopkiewicz, *Gdynia dwudziestolecia międzywojennego dziennikarskim okiem widziana*, w: *Wędrówki po dziejach Gdyni*, red. D. Płaza-Opacka, T. Stegner, Gdynia 2004, s. 147–152; B. Störtkuhl, *Gdynia – Meeresmetropole der Zweiten Polnischen Republik*, w: *Neue Staaten – neue Bilder? Visuelle Kultur im Dienst staatlicher Selbstdarstellung in Zentral- und Osteuropa seit 1918*, red. A. Bartetzky, M. Dmitrieva, S. Troebst, Köln–Weimar–Wien 2005, s. 33–46.

³¹ http://trojmiasto.gazeta.pl/trojmiasto/1,89917,7451173,Gdynia_to_najlepsze_miejsce_do_zycia__Sondaz_samorzadowy.html, wejście: 28.10.2012. Sondaż z 2011 został przeprowadzony w 32 polskich wielkich i średnich miastach, na bardzo dużej próbie statystycznej (16 tys. ludzi). Zob. <http://nortus.pinger.pl/m/2423445/gdzie-najlepiej-w-polsce-sie-zyje-ludziom->, wejście: 29.10.2012.

Jerzy Kochanowski

Coastal frontiers of modernity. Rostock, Memel and Tallinn
from the 1870s to the 1920s.

(Summary)

Three various port cities of the Baltic Sea are discussed in the article: Rostock, Memel and Tallinn. These three cities were selected because of their location in the dynamic south-eastern part of the Baltic Sea region and comparing the related historical, demographic, social, economic and legal and state-related conditions, promises interesting and original results. The article discusses the fifty years between the 1870s and the first half of the 20th century. It was then that the cities had to deal with both the new political situation after the unification of Germany and the technological and globalization processes which occurred at an alarming speed, and – after World War I – the challenges posed by the emergence of new national states. The article attempts to answer the question of whether, how and why Rostock, Memel and Tallinn differed from other maritime cities, and what the sum of their social, economic and political experiences were when entering into the 20th century, in particular the interwar period. It was the interwar period that determined the nature of the cities after 1939 when the fate of all three was united – first under German, and from 1944/1945 – under Russian influence. In consequence, all three faced the transformation challenge more or less at the same time (Rostock in 1990, Memel and Tallinn in 1991). The article discusses mainly the factors that were decisive for the (non)modern nature of the said cities, their (non) compliance with the global technological and economic standards and their reactions to external models.

Key words: Rostock, Memel, Tallinn, the Baltic Sea, port, port cities, sailing, modernization