

Paweł Trawicki

Miejsce Gdyni w relacjach polsko-kanadyjskich

Zeszyty Gdyńskie nr 5, 177-180

2010

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.

Paweł Trawicki

Miejsce Gdyni w relacjach polsko-kanadyjskich

Gdynia w swoich długich, bo sięgających 1253 r. dziejach pełniła wielorakie funkcje. Była miejscem zamieszkiwania ludności kaszubskiej, następnie w XX w. stanowiła cel osiedlenia dla przybyszów z Polski Centralnej, Południowej oraz z Kresów. Była także otwarta na mniejszości narodowe: Niemców, Żydów, Skandynawów¹. Jej charakter kształtowało nadmorskie położenie. Gdynia, niegdyś osada i wieś rybacka współcześnie ważny port morski, powstała jako „miasto z morza i z marzeń”². Specyfika Gdyni przejawia się w jej otwartości na człowieka. Jest to szeroko rozumiane jako „przyjazny klimat”, tj. odpowiednie warunki do osiedlania się, ale również właściwe warunki umożliwiające oraz ułatwiające przemieszczanie się ludzi po Polsce, Europie i świecie³. Gdynia posiada silnie rozwinięty przemysł transportowy. W mieście znajduje się: dworzec kolejowy utrzymujący liczne połączenia krajowe i międzynarodowe, dworzec PKS, port morski obsługujący pasażerskie i towarowe połączenia promowe, a także przygotowuje się do budowy cywilnego lotniska w Babich Dołach. Gdynia jest także związana z transportem jako miejsce turystyczne. Posiada liczne atrakcje, jak: oceanarium, żagłowiec Dar Pomorza, niszczyciel ORP Błyskawica, kościół na Oksywiu, czy naturalny klif w Orłowie. Powoduje to duży ruch turystyczny w okresie letnim. Zwłaszcza licznie przybywają do portu promy pasażerskie, tzw. wycieczkowce, w których programie rejsów po Bałtyku Gdynia znajduje się jako jedyne polskie miasto. Funkcja transportowa i turystyczna Gdyni znajduje odzwierciedlenie w licznych przedstawicielstwach konsularnych, które mają swoją siedzibę w mieście.

Współcześnie w trójmieście znajduje się 26 placówek konsularnych, w tym: 14 w Gdańsku, 8 w Gdyni (dodatkowo 1 agencja konsularna) oraz 4 w Sopocie.

¹ A. Chodubski, *Mniejszości narodowe i etniczne w pomorskiej przestrzeni kulturowej*, [w:] *Cywilizacja i Polityka*, Toruń 2008, nr 6, s. 256-272.

² T. Bolduan, *Nowy bedeker kaszubski*, Gdańsk 2002, s. 113.

³ A. Modrzejewski, *Wpływ współzależnych procesów unifikacyjnych i dywersyfikacyjnych na oblicze kulturowe społeczności lokalnej na przykładzie Gdyni*, [w:] *Tożsamość kulturowa. Szkice o mniejszościach narodowych na Pomorzu Gdańskim*, pod red. A. Chodubskiego, A.K. Waśkiewicza. Seria ósma, Gdańsk 2008, s. 72-79.

Placówki mieszczące się w Gdyni to:

Konsulat Austrii w Gdańsku, ul. Podolska 21, 81-321 Gdynia

Konsulat Finlandii w Gdyni, ul. Morska 59, 81-323 Gdynia

Konsulat Generalny Rumunii w Gdyni, ul. Druskiennicka 1, 81-533 Gdynia

Konsulat Królestwa Norwegii, ul. T. Wendy 15, 81-341 Gdynia

Konsulat Republiki Chile, ul. Obrońców Westerplatte 14, 81-401 Gdynia

Konsulat Republiki Cypryjskiej w Gdyni, ul. I Armii Wojska Polskiego 35,
81-383 Gdynia

Konsulat Włoch w Gdyni, ul. Świętojańska 32, 81-372 Gdynia

Konsulat Ludowej Republiki Bangladeszu, ul. Wzgórze Bernadowo 116, 81-583
Gdynia

Agencja Konsularna Szwecji w Gdyni, ul. Jana z Kolna 25, 81-354 Gdynia⁴.

Placówki konsularne świadczą usługi dla obywateli państw, których są przedstawicielstwem, jak również Polaków zainteresowanych pobytem lub działalnością na obszarze tego kraju⁵. Stanowią ważne ogniwo w stosunkach dwustronnych. Ich obecność podkreśla dobrą współpracę międzypaństwową, ale przede wszystkim jest odzwierciedleniem zainteresowania Gdynią jako poważnym miastem o znacznym potencjale gospodarczym i ludzkim.

Gdynia jak na stosunkowo młode miasto posiada długą tradycję udziału w stosunkach międzynarodowych Polski. Szczególnym zagadnieniem jest jej rola w stosunkach z Kanadą.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego emigracja z Polski do Kanady nasiliła się względem poprzedniego czasu. Uwarunkowane było to m.in. tym, że młode państwo polskie nie było w stanie spełnić oczekiwań socjalnych niektórych robotników, chłopów oraz osób niewykwalifikowanych. W poszukiwaniu pracy wielu z nich udawało się zagranicę, w tym do Kanady. W tym samym czasie Kanada przeżywała rozkwit gospodarczy. Rozwinięty przemysł, który unowocześnił się i wzbogacił na działaniach wojennych 1914-18 oraz koniunktura na płody rolne w pierwszej połowie XX w. sprawiły, że kraj ten potrzebował imigrantów gotowych podjąć pracę na roli i w przemyśle.

W związku z tym, że potrzebna była niewykwalifikowana siła robocza posiadająca umiejętność pracy emigranci z Polski cieszyli się wysokim zainteresowaniem rządu kanadyjskiego, dlatego też już w lipcu 1924 r. zostało powołane kanadyjskie biuro do spraw imigracji w Gdańsku. W Gdyni i Gdańsku otworzyła działalność także inspekcja medyczna i cywilna, do zadań której należało przeprowadzanie badań lekarskich, a także kontroli i ewidencjonowania dokumentów polskich emigrantów. Po pięciu latach,

⁴ www.trojmiasto.pl

⁵ J. Sutor, *Prawo dyplomatyczne i konsularne*, Warszawa 1993, s. 277.

w 1929 r. została utworzona transoceaniczna linia Gdynia-America Steamship. 6 grudnia 1930 r. rząd polski wydał dekret, który nakazywał, aby obywatele polscy udający się na emigrację do Kanady rozpoczynali podróż z portu gdyńskiego. Było to posunięcie strony polskiej w kierunku zmonopolizowania ruchu transatlantyckiego przez linię Gdynia-America Steamship oraz port w Gdyni. Odpowiedź na dyplomatycznej zasadzie wzajemności nadeszła w miesiąc później. 17 stycznia 1931 r. strona kanadyjska wycofała inspekcję medyczną z Gdyni i Gdańska. Miało to na celu wywarcie presji na stronie polskiej, ponieważ od tej chwili obywatele polscy mogli emigrować do Kanady jedynie za pośrednictwem Hamburga i Bremen. Spór zakończyły dwustronne rokowania rządowe⁶. 3 lipca 1935 r. został podpisany układ, który stanowił, że linia Gdynia-America Steamship mogła realizować połowę przewozów, natomiast pozostałe 50% zostało podzielone na 30,5% dla linii Canadian Pacific, a 19,5% dla linii White Star and Cunard. Strona kanadyjska bezzwłocznie wznowiła działalność inspekcji medycznej i cywilnej w Gdyni⁷.

Spór był niekorzystnym zjawiskiem dla obydwu stron. Najwięcej zaś tracili emigranci, którzy musieli wydłużyć swoją podróż o połączenie kolejowe Gdańsk-Hamburg.

W latach II wojny światowej ruch wędrownicy ludności z Polski do Kanady został wstrzymany.

Po zawarciu wojennej relacje międzypaństwowe zostały wznowione. Kierunek transatlantycki stał się mniej nośny, jednak już na jesieni 1946 r. dostrzeżono potrzebę kontynuacji współpracy polsko-kanadyjskiej⁸. Centralnym miastem ponownie miała stać się Gdynia. W dokumentach Departamentu Morskiego Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego wyrażano potrzebę ponownego zorganizowania kanadyjskiej placówki imigracyjnej w Gdyni. 2 stycznia 1947 r. Ministerstwo Żeglugi wystosowało pismo do Ministerstwa Spraw Zagranicznych, w którym argumentowano, że przywrócenie przedwojennej współpracy jest dla Polski jak najbardziej pożądane przez wzgląd na możliwość czerpania korzyści z faktu kontrolowania przepływu ludności udającej się na emigrację. Treść pisma zawierała argumentację w niezwykle przekonującej formie. Pisano m.in.: „W wypadku, gdyby Gdynia posiadała kanadyjskich urzędników imigracyjnych, to nie tylko polscy emigranci, ale przede wszystkim emigranci ze środkowej i wschodniej Europy musieliby przechodzić przez Gdynię. Poza wpływem dewizowym z tytułu przewozu emigrantów, którzy byliby opłacani przez rodziny emigrantów zamieszkujące Kanadę, istniałyby wpływy z przewozów kolejowych, z opłat bankowych przy przekazie pieniędzy itp.”⁹ Zatem dostrzegano także pozapolityczny wymiar zakładanej współpracy polsko-kanadyjskiej w Gdyni. Potencjalne korzyści były zatem obiecujące.

⁶ R. Bierzanek, J. Jakubowski, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe i stosunki międzynarodowe*, Warszawa 1980, s. 321.

⁷ A. Reczyńska, *Emigracja z Polski do Kanady w okresie międzywojennym*, Wrocław 1986, s. 173.

⁸ Z. Pietraś, *Podstawy teorii stosunków międzynarodowych*, Lublin 1986, s. 125.

⁹ L. Pastusiak, *Polska – Kanada. Kraje odległe a jednak bliskie*, Toruń 1994, s. 31.

5 sierpnia 1947 r. w Wydziale amerykańskim MSZ powstała opinia dla Ministra Spraw Zagranicznych, która pozytywnie odnosiła się do zamierzeń reaktywacji kanadyjskiego przedstawicielstwa w Gdyni. Zawierała m.in. stwierdzenie, że:” z punktu widzenia politycznego utworzenie kanadyjskiej placówki migracyjnej w jednym z portów polskich będzie jeszcze jednym dowodem ze strony Rządu Polskiego chęci współpracy międzynarodowej i rozwoju wzajemnych stosunków z państwami za „żelazną kurtyną”¹⁰.

Teoria a praktyka w stosunkach międzynarodowych nierzadko rozbija się o bieżącą politykę. Mimo dobrej atmosfery wokół sprawy erectiona w Gdyni kanadyjskiej placówki imigracyjnej 9 września 1947 r. Wicedyrektor Departamentu Politycznego MSZ dr T. Żebrowski wystosował do Ministerstwa Żeglugi pismo stwierdzające, że MSZ „nie jest zainteresowane” ulokowaniem takiej placówki w Gdyni.

Najprawdopodobniej gdyby w pierwszych powojennych latach powstała kanadyjska placówka imigracyjna, współcześnie Gdynia byłaby miastem, w którym miałby siedzibę konsulat Kanady.

¹⁰ Ibidem, s. 33.