

Protokół Nr. 37.

POSELSTWO POLSKIE W BRAZYLII
Otrzymano dnia: 6/12 19 21
C/o 1742/21
Załączników: _____
Załatwiono: _____

KONFERENCJA

Naczelników Wydziałów Politycznych M. S. Z.

z dnia 6. IX. 1921 r.

Przewodniczący: p. Zaleski, p. K. D. Morawski

Obecni: Naczelnik Wydziału Ogólnego: p. Kozłowski

" " Zachodniego: p. Jackowski

" " Północnego: _____

" " Środkowo-Europejski: p. Dzeduszycki

" " Wschodniego: p. Łukasiewicz

" " Ekonomicznego: p. Olszewicz

" " Prasowego: _____

Dyrektor Gabinetu Ministra: p. Przewięcki

Sekretarz Polityczny: p. Szczerbicki

Sprawy Gdańskie p. Merdinger

Referuje:

PROTOKOŁ Nr. 37. -

Konferencji Naczelników Wydziałów (Sprawa portów)

P. OLSZEWICZ:

Chciałbym zakomunikować Panom nieco danych dotyczących korzystania przez Polskę z dostępnych jej portów. Uwagi, które Panom pragnę podać, są owocem zarówno moich oryginalnych myśli, jak i wyrazem opinii innych Ministerstw, znajduję też, iż dyskusja na ten temat byłaby niezmiernie pożądana.

Stosunki z daleką zagranicą, mojem zdaniem rozpatrywać się powinno równocześnie z 2-ch punktów widzenia: 1) interesu Rzeczypospolitej Polskiej, 2). Interesu Wolnego Miasta Gdańska.

Uważam, iż powyższa zasada powinna być dla nas miarodajną we wszystkich naszych rozważaniach politycznych i to nie tylko ze względu na Traktat Wersalski, który powierza nam opiekę nad sprawami Gdańska, lecz przede wszystkim ze względu na wytyczną, ze zdrowej myśli ekonomicznej wypływającą - dążenie do możliwego zjednoczenia z Wolnym Miastem.

Należy wyciągnąć konsekwencje z faktu, iż Gdańsk korzysta z daleko idącej niezależności. Stan ten musi być przez nas uznany. Jeżeli zaś zrealizować go będzie można, to w każdym razie innymi środkami prawniczymi, a mianowicie przez wzbogacenie Wolnego Miasta. Ta droga doprowadzi się do oparcia go o Polskę, inaczej rzuci się do objęcia Niemców. W społeczeństwie polskim postrzegany ten zaczyna też brać górę. Kwestja stosunku ekonomicznego Gdańska do Polski zaczyna się stawiać jeszcze. Wzmożenie Gdańska i naszej ekspansji przez Gdańsk spotyka się musi z naszym poparciem. Z tego zaś wypływają wnioski m. tury negatywnej nie robić nic, co by Gdańskowi zaszkodzić mogło.

Gdynia jest ~~małym~~ portem na polskim terytorjum. Jakies 8 - 10 miesięcy temu Komitet Ekonomiczny w myśl wniosków MSZ przyznał Departamentowi Morskiemu (Depmorowi) sumę 150.000.000 mkp. pol. na stworzenie z Gdyni bazy dla torpedowców polskich, jak również na rozbudowanie jej dla celów rybackich, jako portu rybackiego. W ten sposób ludność kaszubska otrzymałaby też pewne zadośćuczynienie, a strój jej mógłby więc tem samem zmienić się znacznie na naszą korzyść.

Ministerstwo przemysłu i Handlu, oraz Depmor pragnęli by jednak w Gdyni zapoczątkować budowę większego portu handlowego, przez który przechodziły by liczne rzesze imigrantów i emigrantów, w tym też celu domagają się przyznania dalszych kredytów.

Jestem temu stanowczo przeciwny, gdyż: 1) byłoby to bardzo wyraźnym kamieniem obrazy dla Gdańska, 2) stałoby się to przyczyną naszej kompromitacji, gdyż koszt budowy wyniósłby przypuszczalnie 1 milion franków, na co nas przedewszystkiem nie stać, a następnie kapitaliści obcy, jako przedsiębiorcy ponoszący ryzyko, na to nie pójdą, a co najwyżej zgodziliby się wystąpić jako akcjonariusze, mający koncesje na budowy portu.

Ale rząd nasz nie byłby w stanie udzielić im daleko idących gwarancji, których niezawodnie będą się domagali. Komisarz Generalny p. Pluciński podziela też ten pogląd. Odkłada on rozpatrzenie tych szerszych planów do chwili kiedy port będzie rozbudowany, tymczasem zaś radzi ograniczyć się do prac nad portem rybackim i wojskowym.

Sejmowa Komisja morska znajduje, że bazę można będzie stworzyć w przeciągu 2 - 3 lat, w ten zaś sposób Gdansk spotka się ze strony Gdyni z konkurencją. Jest to zupełnie błędna koncepcja, która mo-

271

że mieć uzasadnienie tylko w razie desperackiego stanowiska, że Gdańsk przyłączony zostanie kiedyś do Prus Wschodnich. Jest to więc wbrew naturze, sprzeciwia się zarazem często przez nas na Konferencji Pokojowej w Paryżu wyrażanym poglądom, że Polska bez Gdańska żyć nie jest w stanie. Czy Gdynia może stać się portem pomocniczym dla Gdańska? Ministerstwo Przemysłu i Handlu daje na to pytanie odpowiedź twierdzącą. Ministerstwo Skarbu natomiast ze względów fiskalnych - negatywną. Ministerstwo Przemysłu i Handlu ma moim zdaniem słuszność.

Nabycie żorawi jest łatwe do przeprowadzenia. Gdańsk zaś, jak o jeden port ze względu na rozległość geograficzną Polski - nie wystarcza. Gdańsk jest bowiem naturalnym portem, jako zakończenie doliny Wisły. Kresy Wschodnie jednak, zarówno jak Poznańskie i Galicja nie mają żadnego interesu korzystania z Gdańska. Wielkopolska mimo całej swej nienawiści do Niemców wwozi towary via Szczecin (np. fabryka w Luboni pod Poznaniem, posiadająca własne „quai” nad Wartą).

Kresy wschodnie w północnej swej części ciążą ku Kłajpedzie, portowi niesłychanie dla nas ważnemu zarówno ze względów ekonomicznych (eksport drzewa), jak i politycznych. W tym wypadku Ministerstwo Skarbu przyznało nawet odpowiedni kredyt na kupno odnośnych terenów, jest to jednak jak dotąd tylko poławiczne załatwienie kwestji.

Sprawa bowiem drzewa ściśle wiąże się z politycznym problemem wolnej żeglugi na Niemnie. Traktat Wersalski przewiduje umiędzynarodowienie Niemna przez utworzenie na wniosek jednego z państw zainteresowanych (m.i. i Polski) Międzynarodowej Komisji Administracyjnej.

Mojem zdaniem inicjatywa w tej sprawie nie może żadną miarą wyjść od Polski, stworzyłoby się bowiem w ten sposób niebezpieczny bardzo precedens w stosunku do Wisły, faktycznie umiędzynarodowionej ale nie posiadającej międzynarodowej administracji. Administracja Wisły faktycznie cała znajduje się w polskim ręku (jeżeli nie liczyć ujścia którem zarządza Rada Portowa Wolnego Miasta Gdańska), co zaś się tyczy Niemna, w grę wchodzi cztery państwa Polska, Litwa Środkowa, Litwa Kowieńska i Kłajpeda.

Polubowne załatwienie sprawy, wymagającej zgody tych czterech czynników polegałoby więc na wypracowaniu wspólnych zasad zeglugi, obowiązujących analogicznie na terytorjum każdego z tych państw, inicjatywa jednak stworzenia tych przepisów z naszej strony mieć miejsca nie może.

Najlepiej byłoby żeby z wnioskiem takim wystąpiła Kłajpeda, by ją jednak do tego skłonić, należałoby zainteresować ją na rzecz naszego eksportu.

Odnosne Ministerstwa wyraziły już zgodę i na jesieni przyjadą do Warszawy przedstawiciele Kłajpedy, mieszkańcy niemieccy, właściciele fabryk wagonów, z którymi rokować będziemy w sprawach naszego wywozu drzewa. Istnieje tylko obawa, czy nie zrazimy sobie w ten sposób miejscowych mas ludności litewskiej w danych sprawach nie zaangażowanych, i mogących przeciwko nam wystąpić, gdy zobaczą interes jedynie mieszczan niemieckich. W każdym razie stosunek Polski do Kłajpedy wymaga jak najprędszego zasadniczego uregulowania.

Libawa jest najdoskonalszym portem bałtyckim, prawdziwym unikatem wśród byłych rosyjskich portów, specjalnie do celów wojskowo-morskich przystosowanym

Będąc niezaxmarzającą, Libawa doskonale nadaje się na zasadniczy, nie leżąc jednak nad rzeką z geograficznego punktu widzenia dawny ten port rosyjskiej emigracji do Ameryki. ani dla najbliższej

Będąc niezamarszającą, Libawa doskonale nadaje się na zasadniczy, nie leżąc jednak nad rzeką z geograficznego punktu widzenia dawny ten port rosyjskiej emigracji do Ameryki ani dla najbliższej, ani też dla dalszej ludności polskiej nie przedstawia żadnego interesu, to też faworyzowanie Kłajpedy kosztem Libawy wydaje mi się być wskazanem.

Z innych portów łotewskich jedynie Ryga, jako port drzewny, zasługuje na podkreślenie. Moment polityczny dorównywał w tym wypadku ekonomicznemu, współdziałanie bowiem Łotwy z Polską może mieć tylko miejsce w Rydze.

W tej sprawie, o ile mi wiadomo, istnieje zasadnicza rozbieżność zdań pomiędzy poselstwem, a konsulatem naszym w Rydze, zamierzona zmiana na stanowisku posła powinna też przynieść decyzję w jednym lub drugim sensie.

Gdyby z Kłajpedą nie powiodło się, co w dużej mierze od stopnia jej dobrej woli zależy, tranzyt mógłby pójść drogą przez Prusy Wschodnie i wtedy Królewiec odegrał by dla nas ~~nią~~ dużą rolę. Jest to port niewątpliwie faworyzowany przed wojną przez rząd niemiecki w odróżnieniu np. od Gdańska. Jest też on niezłe przygotowany do pomocniczej roli na rzecz Polski. Z Niemnem połączonym jest dobrym kanałem. Politycznie należy wybrać między Królewcem a Kłajpedą, co się zaś tyczy strony ekonomicznej, to przed wojną przez Królewiec wywożono następujące towary: 1. dokonywano w nim przeróbki drzewa, które następnie eksportowano, 2. eksport rosyjskiego zboża (dziś miniona przeszłość). 3. eksport bydła, co obejmowało b. dużą przestrzeń między innemi północną Kongresówkę. Najwięcej oczywiście interesuje ~~wskazywano~~ Polskę eksport drzewa. Wogóle zagadnienie Królewca pozostaje ~~xxvxxvxxv~~ w związku ze sprawą litewską i sprawą Kłajpedy od niej zależnej.

Chwilowo może nastąpić odmowa z naszej strony poparcia Królewca, ale można przecież pozostawić sobie rezerwę na wszelki wypadek. Królewiec choćby z tego względu zasługuje na uwagę, iż Prusy Wschodnie ze wszystkich ziem niemieckich z powodu niezręcznego ich uprzemysłowienia i innych przyczyn, na jmniejsze przedstawiają terytorjalne niebezpieczeństwo. Otoczone w razie pomysłnego rozstrzygnięcia sprawy litewskiej Prusy Wschodnie z Królewcem zasługiwać będą na szerokie uwzględnienie. Jeżeli nie wszystko będzie można tamte dy wywozić, pozostają przecież wciąż Gdańsk i Książęda.

Importu zboża do Polski, mam nadzieję w tym roku nie będzie, inaczej Królewiec nadawałby się na punkt importu amerykańskiego.

Charakterystycznym jest, że Gdańsk nie gdyś typowe centrum eksportu zboża, dziś stanowi skład jego importu i i wogóle stał się portem niemal wyłącznie importowym.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Kolei układają tabelkę pierwszeństwa towarów w stosunku do kolejności ich wysyłki na kolejach (klucz taki układa Komisja międzyministerjalna) więc weźmy pod uwagę interes portu Gdańska i umieścić na pierwszym miejscu przedmioty eksportu specjalnie wolne miasto interesujące, a więc głównie cement. Zeszłoroczny jego eksport zawiódł, chociaż pewne transporty cementu doszły aż do Madagaskaru, drzewo zaś do Hiszpanji, Portugalji, a nawet Południowej Afryki.

Kopenhaga jest portem o wyjątkowo przyjaznych warunkach geograficznych, oraz nader korzystnej regulamentacji prawnej (wolny port) - co stanowi dlań dobrą reklamę.

Stwarzając dla Skandynawji konkurencję naszej

nieznaczna, dla Hamburga i Bremy jest Kopenhaga rywalem nowym, co dla nas jest nie bez znaczenia, rozumna bowiem konkurencja tym 2 portom jest dla Polski ze wszęch miar pożądana. Hamburg jako placówka jest wyłącznie cennym punktem obserwacyjnym, chociaż np. Bielsk na Sl. Cieszyńskim towary wywozi za jego pośrednictwem, gdyż z powodu niezwykle mądrych niemieckich taryf ta droga się jedynie opłaca.

Ministerstwo kolei powinno się nad ^{tem} zastanowić i spowodować by Gdańsk na różnicy taryfy wygrywał.

Kopenhaga jest mimo wszystko dla Gdańska niegroźna, najwyżej zaistnieć mogą z jej powodu pewne perturbacje na niekorzyść obywateli Wolnego Miasta Gdańska w pierwszych latach.

Bacząc należy by czasem w Gdańsku nie wprowadzono polskiej waluty, co byłoby bardzo szkodliwe.

Odessa jest dla nas chwilowo nieaktualna, natomiast porty rumuńskie i Trjest mogą i powinny być wyzyskane. „Depmor”, pod woływem oficerów austriackich popiera Saloniki, jako port pomocniczy, którego warunki są rzeczywiście kapitalne (konkurencja dla Smyrny i Konstantynopola).

Mojem zdaniem znajdują się one za daleko, a po wyładowywaniu i przesyłaniu towarów drogą lądową (jak w roku zeszłym podczas inwazji bolszewickiej) wydaje mi się niemożliwe.

Rumuńskie porty nie tylko przedstawiają geograficznie interes dla Polski i Gdańska, ale również stwarzają one dla nas interes finansowy. Kanały łączące Lwów z Zachodem i w tę stronę odwracający jej uwagę są nierealne, za to porty rumuńskie.

dla Wschodniej Małopolski są jakby stworzone. Przewszystkier w grę wchodzi niedoceniony eksport na Bałkany, dalej eksport na Blizki Wschód, do Małej Azji, na Kaukaz, nawet do południowej Rosji (Krym). Z tych względów Galac i Braila o wiele są z punktu widzenia handlowego ważniejsze nawet od Bukaresztu. To też bezpośrednio zainteresować powinniśmy naszym eksportem tamtejsze miejscowe kupiectwo. Siła naszego eksportu będzie dowodem naszej zamożności.

Na skutek umowy z dnia 1. lipca oraz ośnosnej wymiany not, uzyskaliśmy od rządu rumuńskiego prawo opcji na terenach w tych portach.

Ministor Handlu posiada o tych sprawach bardzo obszerny materiał. Nasuwa się też cały splot zagadnień komunikacyjnych. Należałoby też zbadać, który port na większe mogłoby nam oddać usługi. Usadowienie się nasze w tych 2 portach stanowić będzie miarę naszego usadowienia się w Rumunji i na Bałkanach. Te też pewne wydatki na ten cel w Ministerstwie Skarbu spotkały się z całkowitem poparciem MSZ.

Triest. Posłowi włoskiemu w Warszawie MSZ zrobiło koncesje, iż sprzedaż biletów dla emigrantów mieć będzie również miejsce w Triescie, pomini iż w zasadzie powinno się uwzględniać jedynie linje przez Gdańsk. W tej sprawie nawet toczy się między nami a Ameryką korespondencja, kwestjonująca skuteczność naszego stanowiska. Nie będąc tak w korzystaniu z Triestu zaangażowanymi, jak Austria i Czechy, nie mniej z Galicji Zachodniej i Śląska Cieszyńskiego przez bramę Sudecką i Triest wywozimy produkty gotowe, używając portu tryjesteńskiego w szerszym zakresie niż gdańskiego.

W tym roku Włosi manifestują znacznie mniejsze zainteresowanie udzieloną im przez nas koncesją, to

też jeżeli nie będą oni ustępstwa naszego trakto-
wać jako koncesji, udzielenie im go nie będzie dla
nas przedstawiało realnej wartości. To też w sto-
sunku do odnosnej pozycji budżetu w tej sprawie
możemy zająć stanowisko negatywne, dbając jedy-
nie by prawa naszych obywateli w Trjeście były na-
leżycie zabezpieczone.

Co do południowych portów, zatem tylko o
poparcie naszych postulatów w Rumunii zabiegać po-
winniśmy w Depmarze i M.P. i H.

Sprawa ta stać się musi przedmiotem rozwagi
i odpowiednich wniosków, dezyderaty nasze znajdują
już w odnosnych Ministerstwach, przy wysuwaniu
ich musimy się liczyć iż zarówno pojęcie flagi
jak i prestigu Polski nie spotykają się z na-
leżytem zrozumieniem, wychodzić więc trzeba ze sta-
nowiska zaprowadzenia na jałalej idących oszczędności
, uwzględniając interesy naszej gospodarki wewnętrz-
nej i zagranicznej, oraz koncentrując na niewielu
punktach naszą akcję natury finansowej i politycz-
nej.

P. ŁUKASIEWICZ.

Chciałby słów kilka powiedzieć o sprawie Klaipedy
Możem zdać się przy zneutralizowaniu Niemna z pun-
ktu widzenia ekonomicznego obawiać się można wy-
ciągnięcia konsekwencji i co do Wisły, politycz-
nie jednak internacjonalizacja Niemna w związku
z naszą polityką litewską jest dla nas bezwzględnie
pożądana.

Sprawa Klaipedy może wyrzucić poniekąd decy-
dujący wpływ na dalszy rozwój sprawy litewskiej.
Zachodzą tu dwie pozorne sprzeczności: można da-
żyć do izolacji Litwy do pewnego maximum, ale nie
można dopuścić do izolacji wschodnich kresów pol-
skich od innych terytorjów w Zachodniej Europie.
By temu zapobiec, trzeba ustrzec Zaporę na Niem-
nie, otwierając na nim swobodną drogę.

Litwini sami na to ^{jednak} ~~nie~~ nie pójdą, Rada Ambasadorów powinna więc im to narzucić. Jest to więc z punktu widzenia sprawy litewskiej sprzeczne z tem co mówił p. Olszewicz.

Z powyższem wiąże się ściśle sprawa Memellandu - zrealizowania jego neutralności oraz sprawa terytorjum Klaipedy, jako wolnego miasta. A więc określenie Freigebietu, nie należącego ani do Litwy ani do Polski, której woływy wyływałyby z faktu umiędzynarodowienia Memla.

Do osiągnięcia tego celu istnieją dwie drogi: 1. nasza własna inicjatywa, 2. wywołanie odnośnej decyzji Rady Ambasadorów bez naszego formalnego udziału, np. za pośrednictwem jakiegoś konsorcjum angielskiego, któremu dla dokonywania transakcji drzewnych, zależałoby na otwarciu Niemna.

P. KOZMINSKI:

Co do Gdyni, pragnę nadmienić iż wybudowanie w niej odpowiedniego portu postkałoby się z wielkimi trudnościami finansowymi, przyspuzczalnie koszt wyniosłby ze 100 milionów Mk. złotych. Przewiercenie kanału dookoła Gdańska również wydaje mi się nierealne.

Natomiast słyszałem o innym projekcie, którym bardzo interesują się nowe sfery techniczne (autorem broszury w tej sprawie jest p. Klejnot Turski). Projekt ten polegałby na wybudowaniu portu obok Gdańska w Tczewie.

Byłoby to mniej kosztowne a dałoby może lepsze rozwiązanie. Czy to aby tylko poważny projekt i czy moment gründerski (zamierzona spółka akcyjna) nie jest w tym wypadku decydujący?

P. JACOWSKI :

Projekt, o którym wspominał p. Koźmiński, sformułowany został półtora roku temu przez Marszałka Trampeczynskiego i innych posłów. Chodziło o skrócenie drogi wodnej do Polski w drodze przekorania tamy, przez co droga do morza zmniejszyłaby się o 8 km. Wisła bowiem przy wylocie swym do morza skręcała przed laty na lewo, obecnie więc droga do morza jest dłuższa niż w czasach przedrozbiorowych.

Powyżej Tczewa, gdzie teren jest niższy niż sama rzeka, mogłaby stać się port. Dzisiaj jednak sprawa ta jest nierealna 1) ze względów, o których mówił p. Olaszewicz, 2) Administrację Wisły w Gdyni sprawuje na zasadzie ostatniej decyzji Wysokiego Komisarza Gdyni Rada Portowa, a nie Polska, jak przewidywał Traktat Wersalski. Mogłoby co najwyżej powstać w Tczewie pomocniczy port dla ruchu przeładunkowego, to też Tczew powinien się stać przedmiotem badań Ministerstwa Robót Publicznych.

P. UERLINGER :

Z tytułu opieki nad Gdynią, Polska zmuszona jest ponosić znaczne bardzo wydatki. Zależny deficyt kolei Wolnego Miasta wynosi 100 milionów marek - 3 miliardów marek polskich, który to deficyt zmusze nas do pokrycia. Za dostawę zaległego zboża również musimy płacić. Co do Gdyni to bezkolwiek założenie w niej portu jest dzisiaj koncepcją, jeszcze nie dojrzałą, nie sprawą, która z czasem będzie musiała wypłynąć.

W Gdyni aktualnym zagadnieniem jest sprawa jej kolejnej strefy. Czy należałoby starać się ją zwiększyć, czy też utrzymać w dotychczasowych rozmiarach? W Kłobucku została ona powiększona. Jest

to w związku ze stworzeniem swobodnego entrepot dla handlu z Rosją. W Gdańsku Rada Portowa wypowiedziała się za rozszerzeniem wolnej strefy, natomiast nasze koła wielkiego przemysłu zajmują odmienny punkt widzenia w obawie przed konkurencją ze strony zagracych powstać zakładów na terytorjum wolnej strefy, którym przysługiwałby przywilej wolności od cła.

Gdańsk, jak Łódź, nie bierze udziału w handlu z Rosją, jak np. choćby Kopenhaga, z której zarówno Dunczewcy jak i Anglicy zrobili tranzytowy punkt do Rosji. To samo należało uczynić i z Gdańskiem. Należy więc stworzyć możliwość transportu towarów Wisłą i poprzez rozszerzenie strefy wolnej.

Nasza polityka naftowa, sądząc doczy z rezultatów, jakie daje, jest wadliwa. Już na terenie europejskim trafia się na b. silną konkurencję nafty amerykańskiej, której reprezentantem jest m. in. Beaci Nobel.

Przy podziale majątku państwa, wystąpił z żądaniem przydzielenia nam cystern naftowych, którego brak dotkliwie odczuwamy. Francja nas poparła w tej sprawie. Przemysłowcy francuscy zainteresowani w naftcie galicyjskiej złożyli nawet odpowiedni memoriał posłowi Panafieu, prosząc go o wstawiennictwo. Anglik również nas poparł, natomiast Włoch wystąpił bardzo ostro przeciwko nam, przez co rozstrzygnięcie zapadnięcia przetrwałej decyzji złożenie votum separatum. W rezultacie sprawę chwilowo zawieszono, odkładając ją na czas powakacyjny.

Przedpodobnie Włoch dali albo dyrektywę od rządu, nakazującą porozumienie z rządem austriackim w sprawie naszej nafty, lub też przedstawiciel

Włoski sam osobście zainteresowany był w tem, by Polska nie otrzymała zbiorników naftowych.

Należałoby nożem zdzierać porażycę tę prawę w nieoficjalnej rozmowie z posłem włoskim, w związku z podpisaniem nowego handlowego umowy polsko-włoskiej.

Co do portów bałtyckich inclusive Gdynia, Lębork, Meli, znajdujące się w stosunku do nich w b.

nieogodnym położeniu geograficznym i bardzo łatwo możemy zostać odcięci od kontaktu z nimi.

Natomiast porty rumuńskie i tylko one posiadają dla nas doniosłe znaczenie i to nie tylko ekonomiczne, lecz i polityczne. Nadarzające się koncesje powinniśmy wyzyskać, pamiętając, że stwarzają one bazę również i wojskową, a nie tylko handlową, czego dowodem przewóz broni dla nas tą drogą w zeszłym roku.

P. OLSZEWICZ :

Co do kwestji krajowej, to uzyskanie decyzji odnosnie umiędzynarodowienia Niemna i zobowiązaniem do zaprowadzenia identycznej administracji na 4 danych odcinkach przez Radę Ambasadorów nastąpić może albo w drodze umowy pomiędzy wszystkimi państwami nadbrzeżnymi, lub też stworzona zostałaby komisja międzynarodowa z prawem egzekutywy (jak np. na Dunaju), której władza sięgałaby i na naszej terytorjum, a co byłoby dla nas bardzo szkodliwym.

P. JUVASIEWICZ :

To ostatnie jest chyba niemożliwe, przynajmniej Traktat Wersalski nie przewiduje takiego stanu rzeczy.

P. OLSZEWICZ

Zgodnie z porozumieniem barcelońskim, można nakazać Litwinom uwzględnienie słusznych ~~zadani~~ ^{potrzeb} dotyczących umiędzynarodowienia Niemca, Komisja Administracyjna jest jednak anomalią i to bardzo szkodliwą. Już Komisja Renska jest lepsza od Dunajskiej.

Wisła posiada żeglugę wolną, a administrację czysto polską z wyjątkiem ujścia, którym zarządza Rada Portowa.

Przy pomocy Francji możnaby było ustalić pewne zasady administracyjne i zaprowadzić wolność żeglugi na Niemnie, zarówno dla państw nadbrzeżnych, jak i innych.

Zwłaszcza argumenty ekonomiczne są b. silne i nadają się do wyzyskania.

Przeprowadzenia tej sprawy możnaby dokonać w Paryżu w kontakcie z Delegacją Kłajpedy.

Zw względu na możliwe wyzyskanie powyższego, jako precedensu odnośnie do Wisły, rzecz można, iż tory, którymi krocząc by nam wypadło, mogą okazać się śliskie.

W każdym razie Komisja jeśli nawet przewidziana zostanie, jako możliwa, nie powinna być mimo to ustanowiona.

Co do ewentualnego portu w Tczewie, inicjatywa w tej sprawie nie spoczywała w rękach sfer sejmowych, lecz gründerkich. Port ten jednak nie posiadałby znaczenia strategicznego, choćby jak porty rumuńskie np. w razie zagwozżenia Gdańska. Zato koszty budowy byłyby bardzo znaczne. Z punktu widzenia geograficznego jest to anomalia, zato mogłoby mieć pewne dydaktyczne znaczenie, np. jako szkoła, otwierając nieczręcną konkurencję dla Gdańska. Zarazem nie zadowolni ludności polskiej, to też czynniki rządowe dzisiaj uważają ten projekt za zupełnie nieaktualny.

Rozwój Gdańska pójdzie niezawodnie w stronę Gdyni, przyszłość jej jest więc zapewniona, co do czego p. Merdinger ma zupełną kuszość. może się między nią a Gdańskiem wytworzyć analogiczny stosunek kooperacji, jak między Hamburgiem i Bremą.

Konieczna w tym wypadku terenowa operacja zniszczyłaby jednak Gdynię, jako miejscowość kąpielową. Poza to inne miejscowości, jak Puck, nie nadają się na porty, a to z powodu przecięcia, orza Helskim półwyspem.

Porty rumuńskie mają rzeczywiście niezwykle doniosłe znaczenie tak ekonomiczne, jak i strategiczne, tam też należałoby czynić inwestycje, zarzucając, jak tego należałoby sobie życzyć ze strony niektórych ministerstw, różne inne nierodukcyjne wydatki.

Obec uznawania niezbędności ponierania przez Polskę interesów Gdańska, stanowczo jestem za poparciem przez nas kwestji rozszerzenia wolnej strefy w tamtejszym porcie, jako leżącej w interesie wolnego miasta.

P. MERDINGER:

Korzystając z obecności p. Ładosia, pozwolę sobie zwrócić się do niego z gorącym apelem, by wpływem swym skłonił prasę polską do bardziej umiarkowanego i powściągliwego wyrażania opinji o sprawach i osobach gdańskich, czego ostatnim przykładem mogą służyć gwałtowne ataki przeciwko Schmowi.

Chciałbym poruszyć kwestję, która w luźnym do spraw dziś poruszanych pozostaje związku, podnosząc ją więc poza porządkiem dziennym.

Mam na yśli konferencję pocztowo-telegraficzną państw bałtyckich w Rydze. Wezmą w niej udział

ponadto Anglja, Niemcy, Danja i Szwecja. Konferencja ta mieć będzie niezawodnie b. daleko idące cele, wykraczające z pewnością poza oficjalny zakres jej działania. Uwzględni ona zagadnienie penetracji do Rosji, t.j. sprawy, która gorliwie zajmują się już Niemcy i Anglja przy braku współudziału z naszej strony.

W związku z tą konferencją odbyło się posiedzenie u p. Ministra Stesłowicza, na którym omówiło się, iż wyjeżdżający eksperci nie otrzymali żadnych politycznych dyrektyw, poseł Kamieniecki również pozostał bez oparcia, nie mających odpowiednich wytycznych i instrukcji.

Na posiedzeniu tem, do tego stopnia panowie ci byli nieorientowani, iż zwrócili się z pytaniem, czy Polska ma udzielić prawa tranzytu pocztowego przez swe terytorjum.

P. ŁUKASIEWICZ :

Czy konferencja ta odbędzie się 20.

P. MERLINGER :

Odbędzie się ona 10-wrzesnia. Gdansk chce być koniecznie na tej konferencji reprezentowany i dzięki naciskowi z jego strony i my w niej bierzemy udział. Należy więc zająć określone stanowisko w kwestji tranzytu.

P. ZALESKI :

Trzeba posłać P. Kamienieckiemu instrukcję.

P. ŁUKASIEWICZ :

Sprawą tą zajmuje się Wydział Wschodni, dawniej jednak traktowana ona była niepoważnie, odnośne rządy bowiem nie wielkowały zupełnie, że są zapro-

szono na konferencję (nawet rząd Łotewski, w sto-
licy którego miała się ona odbyć 12 - 15. sierpnia
nie o niej nie wiedział), zaproszenia bowiem wy-
słane zostały przez rosyjski Komisarjat Poczt i
telegrafów Ministerstwa Poczt i Telegr. innych państw.
Czy puszcząć np. ^{transyt} ~~kursozary~~ z Niemiec, czy nie?

P. OLSZETICZ :

Pocztom bezwarunkowo tak, Anglja i Szwecja nie
przez Polskę nie przesylają, zato kompanja indyjska
uzyskała koncesję od rządu polskiego na transyt
przez Polskę do Rosji. W stosunku do Niemiec za-
lecałbym też liberalizm.

P. KUKASIEWICZ :

Instrukcję do Rygi możemy posłać Hughesem.

P. MEPPINGER :

Delegaci wyruszają jutro zupełnie nieprzygotowani.

P. OLSZETICZ :

Poparcie Ministra Steczkowskiego jest zapewnione,
trzeba pamiętać, iż chodzi o dochód w złocie, wobec
czego należy okazać się wobec Niemców liberalnymi.

P. ZALESKI :

Noże Wydział Wschodni wspólnie z Biurem Ekono-
micznym i referentem gdańskim zajmą się niezwłocz-
nie opracowaniem odnosnej instrukcji.