

ELIO MIGLIORINI

Aspetti geografici e fattori politici nella lotta tra Danzica e Gdynia (1).

I. PREMESSE. — Gettando uno sguardo alla carta etnografica attuale d'Europa si osserva subito un fatto che ha avuto conseguenze assai gravi nel passato e non mancherà certo di averne nel futuro: i popoli slavi non si estendono lungo le coste del Baltico, ma, pur occupando tutto il vastissimo retroterra, sono da queste separati da una fascia più o meno larga di altri popoli, da nord verso sud e sud-ovest, Finni ed Estoni prima, poi Lettoni e Lituani e infine Tedeschi. Da secoli a questi appartengono anche gli sbocchi più importanti sul mare, alle foci dei fiumi (Riga: Daugava; Königsberg: Pregel; Danzica: Vistola; Stettino: Oder-Warta) oppure in zone favorevoli al traffico per facile approdo o per clima non eccessivamente rigido (Tallinn; Liepaja; Klaipeda o Memel). In due luoghi tuttavia gli Slavi si sono avvicinati al mare e verso di essi si sono spinti alla ricerca di un porto (2). Nel punto più orientale del Baltico, dove il Golfo di Finlandia maggiormente s'interna dividendo i Finni dagli Estoni, la Russia, assai tardi del resto, s'è aperta una finestra sul mare, uno sbocco artificiale di limitata importanza, chiuso per alcune settimane dai ghiacci, dove sfocia un fiume di scarso valore commerciale. La Polonia, assunta nuovamente a dignità di stato, là dove la continuità territoriale dei Tedeschi era rotta dalla slava stirpe dei Cassubi, si è spinta essa pure verso il mare e in questi ultimissimi anni, in una zona dove non esisteva che un piccolo villaggio di pescatori, ha costruito

(1) La presente nota deriva da una visita ai due porti compiuta nel maggio 1931. Sento il dovere di ringraziare l'Eccellentissimo Senato della città di Danzica, S. E. l'Alto Commissario della Società delle Nazioni conte Manfredi Gravina, il prof. N. Creutzburg della Technische Hochschule, l'ing. F. Marszal di Gdynia e i soci del gruppo esperantista di Danzica, che cortesemente mi hanno agevolata la visita o mi sono stati larghi di informazioni e di aiuti.

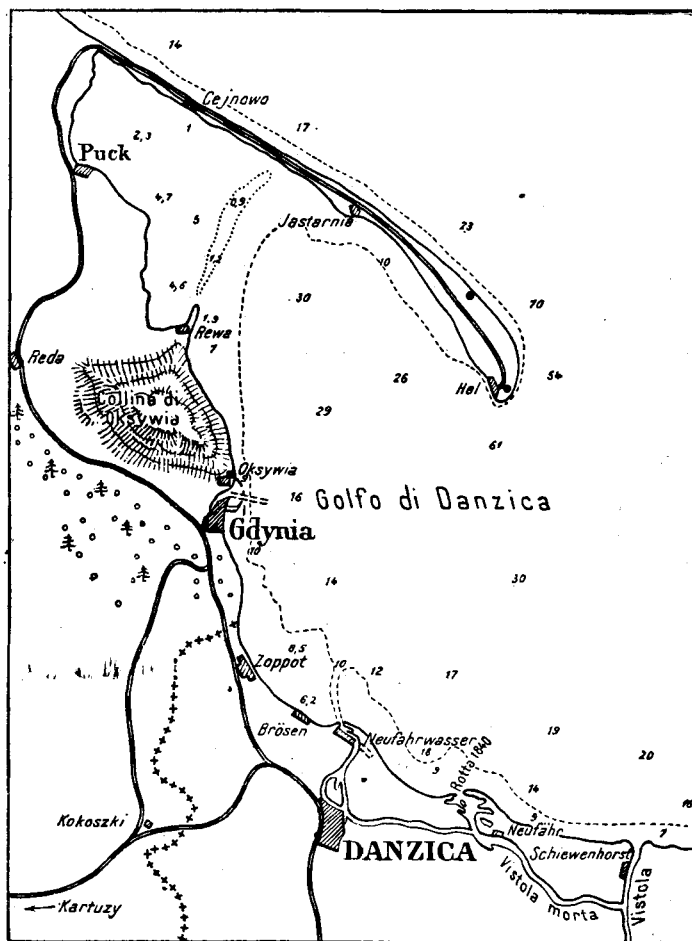
(2) Ho cercato di illustrare le cause della persistenza dei popoli costieri nell'articolo: *Le basi geografiche della filologia baltica*. Studi Baltici, I (1931), pp. 3-31.

e sta costruendo uno sbocco sul Baltico, che con Leningrado è l'unico porto slavo di questo mare interno. La vicinanza di Gdynia al vecchio porto di Danzica, la rapidità con cui esso è sorto e lo sviluppo già ingente del suo traffico, che ha visto alla fine del 1930 una somma di merci importate ed esportate già di molto superiore a quella che si aveva nei vecchi porti di Königsberg e di Riga, come pure nei nostri porti di Napoli, Venezia e Trieste, ci fa ritenere opportuno di esporre le diverse fasi di questo sviluppo e di illustrare in pari tempo le condizioni geografiche della vicina città di Danzica, che col suo territorio costituisce uno degli stati più piccoli d'Europa. Premettiamo già da ora che nell'esame che verremo facendo non sempre i motivi geografici e i motivi economici saranno quelli predominanti. In questo seno del Baltico dove quietamente la Vistola porta al mare le acque che ha raccolto dai Beschidi, in Volinia e in Polonia, nei pressi del suo delta densamente abitato e coltivato, vengono infatti a contatto ed a contrasto, in uno dei punti nevralgici d'Europa forse più acuti, due nazioni del pari fiere e tenaci; i Polacchi, giustamente orgogliosi della loro nuova indipendenza, un popolo giovane che cerca tra i vecchi popoli d'Europa il posto da cui è stato per tanto tempo escluso e a cui aspira col peso dei suoi trenta milioni d'abitanti e delle sue ricchezze naturali non indifferenti, i Tedeschi o meglio i Prussiani, imbevuti d'un concetto certamente falso della loro missione nel mondo, ma tuttavia tenaci, operosi, disciplinati, sempre pronti a mettersi avanti o a far segnare il passo agli altri popoli, quando questo possa essere utile per tentar di riprendere quel posto, che la guerra ha fatto loro perdere forse per sempre. Procureremo ad ogni modo di segnalare almeno le basi geografiche del conflitto esponendo le questioni controverse nel modo più obbiettivo.

II. L'AMBIENTE FISICO (I). — La regione dove è sorta Danzica e presso la quale è stata costruita Gdynia deve il suo aspetto attuale soprattutto alla glaciazione quaternaria ed alle sedimentazioni della Vistola. Le colline che lambiscono il Baltico, costituite nella loro ossatura interna da terreni miocenici, furono infatti

(I) Sono particolarmente importanti le opere di P. SONNTAG (LXXVIII e LXXIX), W. GEISLER (XXXV), la miscellanea di H. BERTRAM, W. LA BAUME e O. KLOEPEL (VI) e il recente articolo di W. QUADE (LXVII). Per la zona costiera polacca è fondamentale lo studio di S. PAWLOWSKI (LX). I numeri romani si riferiscono alla bibliografia posta in fondo all'articolo. In questa, come pure nel testo, non è stato tuttavia possibile dare per molti nomi polacchi la grafia esatta, mancando la tipografia dei segni diacritici.

sommerse durante il Glaciale sotto una massa di ghiaccio, che lasciò poi una coltre di sedimenti, i quali diedero ai luoghi il tipico aspetto del paesaggio morenico, con ineguali e caotiche super-



La costa occidentale del Golfo di Danzica.
(La linea punteggiata segna l'isobata di 10 metri, quella a crocette
il confine tra Danzica e la Polonia).

fici sabbiose e sassose, interrotte qua e là da laghetti, da deposizioni torbose, non di rado tagliate verso il mare da ridenti vallette d'erosione. Si tratta quindi di una zona che mostra una morfologia fresca e giovane; recente è del resto anche la formazione del delta della Vistola, come pure la sistemazione della zona costiera, soggetta pur

ora a emersione. La regione si affaccia all'ampio golfo di Danzica (*Danziger Bucht* dei Tedeschi e *Zatoka Gdanska* dei Polacchi, il golfo Venetico di Tolomeo, *Geogr.* III, 5, 7, abitato allora da Veneti o Vendi) che ha forma di semicerchio (diametro ideale 100 km. da Rixhöft e Brüsterort; lunghezza della costa 270 km.) ed è riparato nella sua parte occidentale dalla lunga penisola di Hel, un cordone sabbioso arrestato dal vento e dalle correnti (1). Le colline del Dosso Baltico, che con i loro 331 metri (Turm Berg, presso il confine occidentale dell'odierno stato di Danzica) interrompono la monotonia della pianura germanica e polacca, tanto che occorre allontanarsi di alcune centinaia di chilometri verso sud, come verso est o verso ovest per trovare elevazioni più notevoli, impedivano nel passato alla Vistola di raggiungere il mare nel punto più meridionale del golfo, tanto che il fiume giunto presso l'ampia depressione di Torun-Bydgoszcz, occupata un tempo da un lago (il *Thorner Stausee* dei Tedeschi), doveva piegare verso ovest, seguendo le tracce d'un'antica valle glaciale; quando però il fiume poté farsi una strada più diretta, esso cominciò a riempire colle sue fertili sedimentazioni l'estremità di quel golfo, che, dovuto probabilmente a cause tettoniche era stato esso pure plasmato dall'azione fluvio-glaciale. Lo strato diluviale è stato così coperto da alluvioni argillose, potenti al centro una trentina di metri e sempre meno verso l'esterno. Si è calcolato che la Vistola, la quale ha un corso di circa 1070 km. e scola le acque di un bacino di poco inferiore ai 200 mila kmq., porta annualmente in media 2,7 milioni di metri cubi di materiale (2), in modo che è supponibile che il delta dati solo da 4-6000 anni; non è da dimenticare del resto che fino a 5-6000 anni fa il Baltico era ancora un lago d'acqua dolce e che la sedimentazione è stata agevolata dalla scarsa energia di questo mare, quasi privo di maree e con deboli correnti. Nella zona deltizia, che è stata poi trasformata dall'uomo, si può distinguere la regione asciutta dei *Werder*, limitata di solito con canali arginati, dalle bassure (*Niederungen*) poste a un livello

(1) Si veda la descrizione del golfo nell'articolo di K. LAKOWITZ, *Die Danziger Bucht*. Beiträge zur Landeskunde Westpreussens. Danzica 1905, pp. 42-66 e anche la recente illustrazione popolare di B. SCHULZ, *Die deutsche Ostsee*. Monographien zur Erdkunde, n. 47. Bielefeld, Velhagen e Klasing, 1931 pp. 47 e 57 ill.

(2) Cfr. A. JENTZSCH (XLVI). Lo studio, basato su molte trivellazioni, è accompagnato da una carta geologica al 466 mila. L'età del delta è fissata in 4900 anni.

inferiore a quello del mare, le quali si estendono per circa 500 kmq. e sono mantenute all'asciutto con mezzi artificiali (pompe a vento e ora anche idrovore). Un tempo, dopo che il fiume aveva visto una prima volta diminuire la sua portata per la separazione del Nogat (che sbocca nel Frisches Haff e aveva prima corso indipendente), a una sessantina di km. dal mare si divideva ancora e un ramo (Elbinger Weichsel) metteva pure foce nella laguna. Questo, che è ora quasi insabbiato, era anzi il ramo più importante, mentre l'altro, come avviene spesso nel caso di delta giovani, non si gettava subito in mare, ma seguiva per un lungo tratto il cordone sabbioso di dune, rompendo questo presso il luogo dove è sorta poi Danzica. Il ramo secondario divenne col tempo il ramo principale e ad esso si deve l'accumolo che ha creato la Westerplatte. Le cose si modificarono tuttavia quando durante una piena, nella notte del 1° febbraio 1840 il fiume ruppe il cordone sabbioso 12 km. più a monte e si aprì presso Neufähr un nuovo accesso al mare (1); questo durò fino al 1895 quando artificialmente fu aperto 18 km. più a monte uno sfocio ancora più diretto. In tal modo l'ultimo tratto della Vistola (« Vistola morta ») è stato facilmente trasformato in canale e, per mezzo d'una chiusa, sottratto alle piene e all'insabbiamento. Dalle colline moreniche due corsi d'acqua, brevi ma importanti ai fini dell'insediamento, raggiungono la Vistola presso l'antica foce. Il Radaune, un torrente che scende impetuoso dalla cosiddetta Svizzera Cassubica, offriva la possibilità di muovere colle sue acque macine di mulini e di dare in abbondanza acque potabili; il Mottlau invece, l'altro torrente, esso pure originario dalle colline del Dosso Baltico, dovendo attraversare per un tratto il delta si presenta come un fiume pigro, che sbocca largo e lento nel fiume e può essere quindi navigato.

La Vistola poi col suo regime simile ormai a quello dei fiumi più orientali, Nemunas (Niemen o Memel), Daugava (Düna) e alto Volga, aventi un massimo in primavera (per la Vistola in aprile) in corrispondenza allo scioglimento delle nevi, e poi acque sempre più scarse

(1) In modo conforme a quanto osservò O. MARINELLI per alcuni delta italiani: « Il fiume, trovando ostacolata la propria via, cerca una via più agevole anche se più lunga, determinando così la formazione di un primo pennello sabbioso che tende, per sempre nuove aggiunte da parte del mare, a crescere, finchè la sua parte iniziale, via via più lontana dalla foce e quindi sempre meno alimentata da sabbie e indebolita anche dalla corrosione del fiume in corrispondenza della convessità della sua inflessione, può essere tagliata dal fiume stesso, in occasione di una piena ». *Recueil de Travaux offert à M. J. Cvijić*, ecc. Belgrado, 1924, pp. 151-65.

fino a raggiungere un minimo in settembre, non offriva condizioni altrettanto favorevoli a quelle dell'Elba e dell'Oder, anche perchè le sue acque sono per qualche giorno chiuse dai ghiacciai (1), ma pur tuttavia in questo paesaggio variato, dove all'antica azione dei ghiacciai venne a sovrapporsi quella delle acque correnti, del mare e del vento, era naturale sorgesse già in epoca antica un centro abitato, per l'opportunità di facili scambi tra la regione interna e quella costiera. Anche il clima, che appartiene a un tipo di transizione tra quello oceanico delle coste tedesche del Mare del Nord e quello continentale della Polonia si presentava in modo favorevole (2).

III. VICENDE STORICHE E SVILUPPO DI DANZICA FINO AL 1914. — Là dove le colline del Dosso Baltico si avvicinano maggiormente al mare in prossimità del fiume e dove la via terrestre e marittima che seguiva la costa lambiva la Vistola, in una zona che il ritrovamento di oggetti e di tombe ci attesta già abitata nella preistoria, troviamo nel secondo secolo dopo Cristo delle popolazioni nomadi, le quali, spinte a emigrare verso sud al tempo delle invasioni barbariche lasciarono il posto a pescatori e cercatori d'ambra di stirpe slava. Su un cono di deiezione d'un piccolo torrente (Schidlitzbach), che

(1) In media la Vistola è coperta da ghiaccio annualmente per 34,1 giorni, ma solo durante 13,3 la navigazione dei velieri trova difficoltà e solo per 2,6 è impedita la navigazione dei piroscafi. Cfr. PETERSEN-OELLRICH, *Die Eisverhältnisse an den deutschen Küsten, einschl. Memel und Danzig. Nach 25 jährigen Beobachtungen (1923-28)*. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie, LVIII (1930), pp. 25-36. Per il regime della Vistola e le caratteristiche del bacino è ancora da consultare l'opera di H. KELLER, *Memel, Pregel und Weichselstrom und ihre wichtigsten Nebenflüsse. Eine hydrographische, wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Darstellung*. Berlino, 1899, 5 vol. e tavole (Cfr. Pet. Mitt., XVII, 1901, pp. 208-14). La Vistola è attualmente navigabile per soli 205 km. con battelli di 200 tonn., mentre l'Elba lo è per 866 km. a navi di 600 tonn. La portata media del fiume è di 1000 mc. al secondo, la portata minima di 400, quella massima di 5.000-10.000. Nel 1926 è stata nominata, a richiesta della Polonia, una Commissione della Società delle Nazioni, la quale, dopo una visita ai luoghi, ha presentato una serie di proposte pratiche per la regolarizzazione del fiume, che la Polonia si è apprestata a mettere in esecuzione. Data però l'entità dei lavori (per 500 milioni di franchi oro) un miglioramento nelle condizioni di navigabilità sarà possibile solo fra qualche anno. Cfr. H. STEINERT *Der Ausbau der Weichsel*. Geographische Zeitschrift, XXXVI, 1930, pp. 296-9.

(2) Media annua di Danzica 7° 6', con inverni non eccessivamente rigidi, (1° 3 in gennaio, contro 3° 4 a Varsavia e 2° 1 a Budapest, posta circa 7 gradi più a sud) ed estati tiepide, (media luglio 17° 8, contro 18° 8 a Varsavia e 21° 3 a Budapest); le precipitazioni risultano nel complesso scarse (540 mm.), ma, data l'elevata latitudine, sufficienti ai bisogni della vegetazione.

si innalzava di pochi metri sulle bassure del Mottlau, poco a monte della confluenza di questo nella Vistola, questi Slavi fondarono un borgo, che è ricordato per la prima volta nel 997, a proposito della cristianizzazione operata nei decenni anteriori dal vescovo Adalberto da Praga, col nome di Giddaniz (1). Anche tutta la regione circostante, per quanto solo scarsamente, era abitata da genti slave. Ben presto però, sia per motivi religiosi (fondazione da parte di Gherardo da Kolbatz d'un chiostro a Oliva: marzo 1178), sia per ragioni commerciali, essi vennero a contatto con sacerdoti e con mercanti tedeschi, che per mare giunsero alla Vistola da Lubecca e da altri luoghi costieri (2); questi fondarono dapprima un piccolo borgo di rozze case attorno alle cappelle di Santa Caterina e di San Nicola, in disparte dal fiume e anche dal centro slavo, in luogo elevato ed asciutto (*Altstadt*). Nel 1224 essi ricevettero dal duca slavo di Pomerania Svantopolk il diritto cittadino (3). I Tedeschi traevano le loro risorse dal commercio; davano panni, sale e altre merci lavorate in cambio di ambra, pelli, cera e più tardi anche cereali. Intorno al 1300 la borgata contava già 1500 abitanti e verso il 1308, quando ai duchi slavi si sostituisce l'Ordine Teutonico, che dominerà la regione fino al 1454, in modo del resto piuttosto limitato data la forte autonomia cittadina, un terzo nucleo, di forma quadrangolare e con strade regolarmente tagliate ad angolo retto e avente per asse principale l'odierna Langgasse, era sorto sulle rive del Mottlau (*Rechtstadt*); esso fu cinto con mura nel 1343 (4), ma si allargò presto verso sud, ponendo i suoi magazzini sulla destra del fiume (*Speicherinsel*). In pari tempo s'inizia l'estensione del centro anche verso nord, occupando tra il 1335 e il 1380 quell'ampia bassura che divideva il nucleo originario slavo dal primo borgo tedesco (*Neustadt*): in questa zona è condotto intorno al 1350 il Radaune a sfociare nel Mottlau, 6 km. più a monte dell'antico corso

(1) Da cui il nome polacco di Gdansk, reso dai Tedeschi con Danzig. Per l'origine del nome, del resto controversa, sono da vedere gli scritti di A. BRUECKNER (XII) e F. LORENTZ (LIII). Il nome latino di Danzica è Gedanum, da cui l'aggettivo gedanense.

(2) Come è noto anche altre città costiere, poste presso formazioni deltizie, come Marsiglia e Alessandria, devono la loro origine e il loro sviluppo iniziale a gente venuta per mare.

(3) L'opera storica più importante su Danzica è quella di P. SIMSON (LXXV). Più di recente uno sguardo d'insieme dello sviluppo storico della città, con particolare riguardo alle condizioni topografiche, è stato composto da E. KEYSER (L).

(4) Il loro decorso si può riconoscere nella pianta lungo le strade Vorstädtischer Graben, Reitbahn, Kohlenmarkt, Holzmarkt, Altstädtischer Graben.

in modo da garantire una più facile difesa e fornire forza motrice a mulini e opifici. Il centro comincia ormai a prendere l'aspetto oltre che il nome di città: nel 1363 s'inizia la costruzione della chiesa di Maria, nel 1378 (dopo che dal 1361 la città è venuta a far parte dell'Ansa) quella del Municipio. In quell'anno gli abitanti erano già saliti a 10 mila e 16 mila erano alla fine del xiv secolo. Intanto dopo 144 anni di dominio dell'Ordine, spesso intercalati da contese, Danzica, desiderosa di conservare la sua autonomia e cosciente della sua forza, finì per appoggiarsi alla Polonia (1454). Essa poté tuttavia ottenere molte prerogative mediante il *privilegium Casimirianum* del 1454 e 1457 (moneta e bandiera proprie, riscossione delle imposte, esercizio della giustizia e di atti di diritto pubblico e privato internazionale), pur impegnandosi riconoscere la sovranità del re di Polonia, il quale era rappresentato nella città da un burgravio di cittadinanza gedanense. Danzica continuò anche a far parte dell'Ansa (1). Intanto nella seconda metà del secolo xv avvenne anche la riunione delle diverse parti della città, la quale fu cinta con una cerchia unitaria di mura (1475-90). Il carattere degli abitanti, soprattutto per i rapporti continui con le altre città costiere rimase continuativamente tedesco, come mostra anche l'aspetto dei pubblici edifici (2). Comincia così il periodo più florido della storia di Danzica, dovuto oltre che all'ardire dei suoi marinai e all'iniziativa dei commercianti, al fatto che l'invasione turca (Costantinopoli era caduta un anno prima dell'unione di Danzica con la Polonia), chiusi i porti del Mar Nero al commercio mediterraneo, aveva deviato il commercio dei cereali ucraini e russi verso il Baltico. È soprattutto alla fine del secolo xvi e al principio del successivo che fiorisce questo traffico, al quale

(1) Durante il periodo di unione con la Polonia i rapporti di questa con Danzica non risultano sempre ben chiari, così mentre qualcuno parla di stato sovrano, altri ritiene che i rapporti siano mutati col tempo. Cfr. H. A. HARDER (XLII), pp. 17-9. Si vedano anche i documenti pubblicati dal KAUFFMANN (XLVIII), dai quali appare la frequenza dei rapporti di Danzica con le città italiane; ad es. il documento 37 è un decreto del 30 maggio 1593 di Clemente VIII, che permette ai cittadini gedanensi di avere case e depositi di grano a Civitavecchia.

(2) Un'immigrazione di Mennoniti ebbe dall'Olanda nella seconda metà del secolo xvi; in parte essi erano agricoltori e andarono a bonificare i Werder (e a loro si deve l'erezione di molti mulini a vento), in parte dediti ad industrie (tintoria, distilleria) e trovarono posto nei quartieri occidentali della città. Alcune vie di Danzica (ad es. la Pfefferstadt) hanno le loro botteghe quasi esclusivamente costituite da spacci di liquori. Appunto ai Mennoniti si deve la creazione del liquore più noto, il Lachs.

partecipano navi olandesi, inglesi, spagnole e anche italiane. Gli abitanti aumentano da 40 mila nel 1577 e 50 mila nel 1600 e 77 mila nel 1650; della prima metà del XVII secolo sono le mura (restate intatte fino al 1890-95) che l'estendersi della città e la diffusione dei nuovi mezzi di offesa hanno spinto a comprendere anche le colline di Bischofsberg e Hagelsberg a ovest, come pure un ampio tratto disabitato a oriente, che sarà occupato dalla *Niederstadt* (1). I cospicui guadagni spingono in quest'epoca i patrizi a migliorare e abbellire sempre più le loro abitazioni. Ma poi il commercio comincia a decadere; sorgono nuovi empori, Odessa attrae nuovamente il grano, gli Olandesi dominano il traffico, il retroterra polacco, scarsamente operoso, è continuamente dilaniato da contese. (2) Si arriva così alla fine della Polonia. La prima spartizione lascia ancora Danzica indipendente, ma con la seconda (1793), data l'impossibilità di lottare contro la Prussia, che possedeva tutta la regione vicina (3), la città deve adattarsi a far parte di questo stato. Nel 1807 (pace di Tilsit) i Francesi la creano ancora città libera sotto la protezione della Prussia e della Sassonia, ma il blocco continentale e la campagna di Russia la danneggiano ancora, tanto che nel 1814, quando ritorna alla Prussia, ha perduto quasi del tutto la sua importanza commerciale, ma con circa

(1) Un secondo ramo parallelo al Mottlau, detto Nuovo Mottlau era stato scavato già nel 1567 per difendere dai furti i magazzini della riva destra del fiume. Per la storia delle fortificazioni di Danzica si veda lo scritto di G. KÖHLER (I.I), per il successivo sviluppo del piano della città l'articolo di F. FROESE (XXX).

(2) In una relazione presentata al XXIV Congresso dei Geografi Tedeschi, svoltosi a Danzica nel maggio 1931, il prof. N. Creutzburg, basandosi anche su molte carte e cartogrammi, ha mostrato come nel secolo XIII e nei successivi l'influenza commerciale di Danzica si estendesse ben addentro nella Russia e verso oriente. La decadenza successiva non dipese soltanto dalla separazione dal suo retroterra (che avvenne solo dopo la spartizione della Polonia e che ora solo in parte deve identificarsi con questo stato), ma come conseguenza della politica russa, tendente ad attrarre le esportazioni verso i propri porti. Se nel passato retroterra poteva identificarsi con uno spazio concreto di determinata estensione servito da un porto, nell'epoca moderna, con le sempre più complicate relazioni e influenze di fattori diversi, il concetto di retroterra deve considerarsi soprattutto in rapporto alla posizione del porto con le materie prime e i mercati d'acquisto, col grado di sviluppo della rete di comunicazione e anche con diversi fattori economici (tariffe, dazi, ecc.) introdotti volutamente dall'uomo.

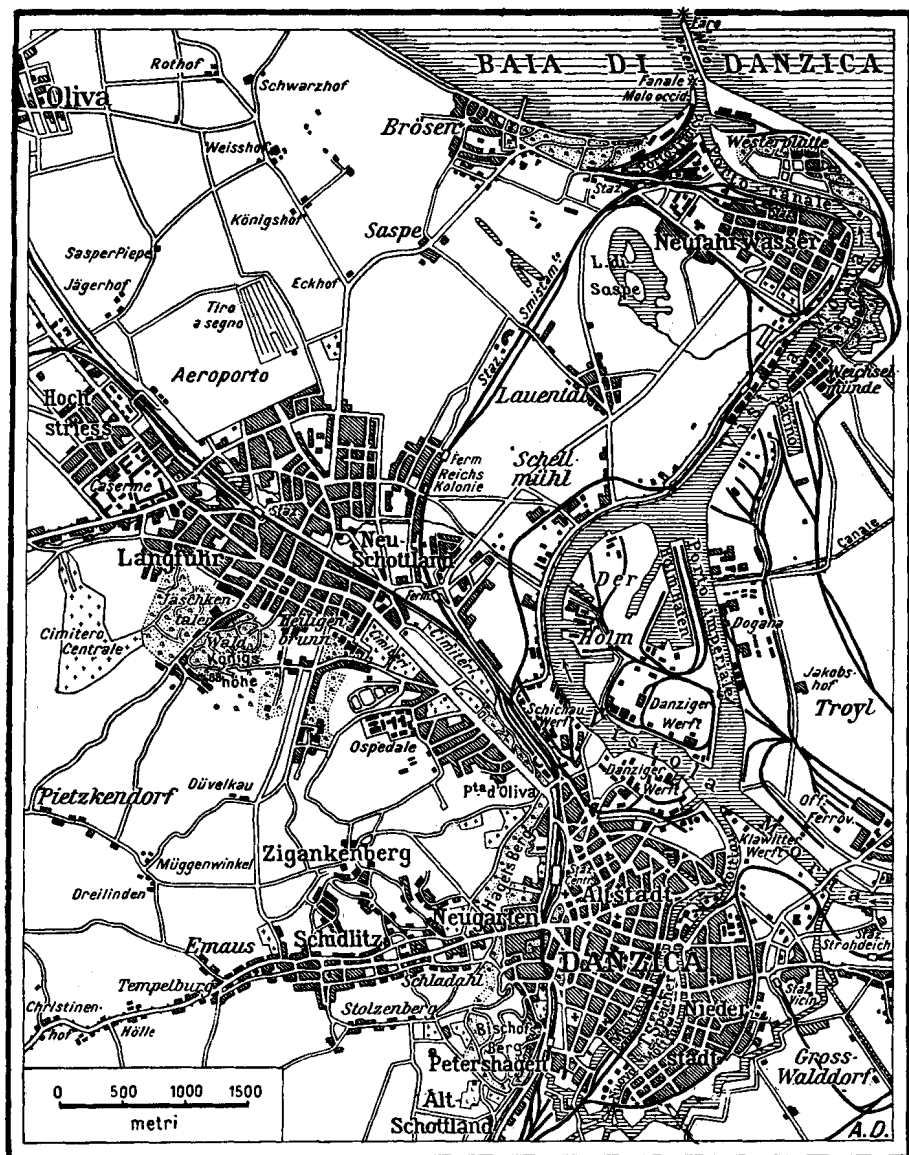
(3) A Federico II si deve la costruzione del canale di Bydgoszcz (1774), con il quale la Vistola è stata congiunta alla Warta e all'Oder, in modo da permettere verso ovest l'esportazione del legno e dei cereali. È questo il primo atto della Prussia per portare verso Stettino una parte del commercio di Danzica. Si veda lo scritto di W. WINID, *Kanal Bydgoski*. Varsavia, Kasa im. Mianowskiego, 1928, p. XXX-307, con illustrazioni.

50 mila abitanti è pur sempre uno dei centri più popolosi dello stato, superata solo da Königsberg (61.084 abitanti nel 1816), Berlino e Breslavia tra le città prussiane, mentre supera Stettino e Lubecca (1816, rispettivamente 24.493 e 24.145 abitanti).

Il risveglio della città, che perduto ormai il retroterra polacco deve inquadrarsi nell'organismo prussiano e germanico, è nei primi decenni lento e difficile. L'economia dello stato gravita infatti ora sul Reno, nei dintorni di Berlino, nella Slesia, il Baltico perde sempre più terreno in confronto al Mare del Nord, il retroterra russo, con la sua popolazione in continuo aumento può offrire ben poca merce in confronto dei mercati coloniali, che ormai tutti i maggiori stati si stanno formando, viva è ovunque la lotta a base di tariffe e di dazi protettivi. Tuttavia a poco a poco, pur con uno slancio infinitamente minore di quello di molte altre città germaniche, Danzica si rinnova e risorge. Anche se ancora per quasi un secolo sarà cinta da una delle più tipiche cerchie di mura che si possano trovare nei centri fortificati la popolazione trabocca ormai nei dintorni. Già nel 1770 un grande viale di tigli (largo 50 metri) la unisce a Langfuhr (*Grosse Allee*) e comincia via via la progressiva aggregazione dei sobborghi e il loro sviluppo (1). Anche i centri vicini si accrescono notevolmente: Oliva passa da 3454 abitanti nel 1871 a 9346 nel 1910, Zoppot da 1487 a 15.015, Ohra da 4345 a 11.029. Sorge poi qualche industria; favorevoli condizioni trovano lungo il corso della Vistola particolarmente i cantieri navali (1827: Klawitterwerft; 1850: Marine Werft, più tardi diventato Kaiserliche Werft; 1891: Schichauwerft), che con la costruzione dei piroscafi, da poco entrati in uso, colmano in parte lo svantaggio d'essere il Baltico un mare periferico (2). L'apertura del canale Impera-

(1) Nel 1814 Danzica aveva ancora una superficie di soli 3,89 kmq., ma ben presto raddoppia per l'aggregazione di Langfuhr e Neufahrwasser. Gli abitanti erano già 54.403 nel 1825 su un territorio comunale di 14,68 kmq.; passarono quindi a 69.981 nel 1860, 108.551 nel 1880 (aggregazione di Schellingsfeld, con 1166 ab., nel 1874 e di Strohdeich con 1060 ab., nel 1877), 139.530 nel 1900 (al 25° posto tra le città tedesche) e 170.968 nel 1910 (sup. 32,60 kmq.; aggregazione di Heiligenbrunn con 631 ab., Hochstrass con 2565, Zigankenberga con 3242 nel 1902 e di Troyl nel 1907). In questo stesso anno Königsberg era passata a 245.963 ab., Stettino a 236.106, mentre Lubecca era ancora a 98.620. Danzica aumenta quindi dal 1816 di 3,3 volte, Königsberg di 4, Stettino di 10, Lubecca pure di 4.

(2) Allo scoppio della guerra il 16 % dell'attività costruttiva germanica era raccolto nei cantieri di Danzica. Per questo e per altri confronti si veda l'ampio articolo di A. OPPEL: *Die deutschen Seestädte an der Nord- und Ostsee*, Geographische Zeitschrift, XIV (1911), pp. 517-29, 565-77, 685-703; in modo particolare i capitoli V e VI: Schiffbau e Schiffverkehr.



Clickè dell'Enciclopedia Italiana

DANZICA nel 1930

tore Guglielmo accresce invece piuttosto l'importanza d'Amburgo che quella dei porti del Baltico. Intanto nel 1852 Danzica è congiunta con una diramazione da Dirschau alla Ostbahnhof, Berlino-

Königsberg (1); del 1870 è la linea Stettino-Danzica. Otto anni dopo la città raggiunge i 100 mila abitanti e diventa capitale della Prussia Occidentale. (*Westpreussen*), la nuova provincia creata con la divisione in due parti della Prussia Orientale. Anche l'agricoltura della zona deltizia rifiorisce, come del resto avviene per tutto l'oriente germanico che comincia a esportare cereali. Verso il 1895 Danzica rinuncia finalmente alla cinta fortificata e nel 1900 innalza su di essa la nuova stazione ferroviaria. Limitata al tratto prussiano rimane invece la regolarizzazione della Vistola. Un tentativo di industrializzazione più intensa dovuto all'iniziativa del presidente von Gossler (1891-1902) non riesce, perchè il ferro svedese è in parte lavorato sul posto e il suo trasporto, congiunto a quello del carbone incide troppo sul costo dei prodotti. Lentamente ma costantemente il traffico del porto va tuttavia aumentando e Danzica procura di servir da intermediaria tra le due Prussie, prevalentemente agricole e la Germania occidentale ricca d'industrie; un guadagno notevole porta anche la numerosa guarnigione (XVII corpo d'armata) e l'alto numero d'impiegati, che contribuiscono sempre meglio a inquadrare la città nello stato germanico (2).

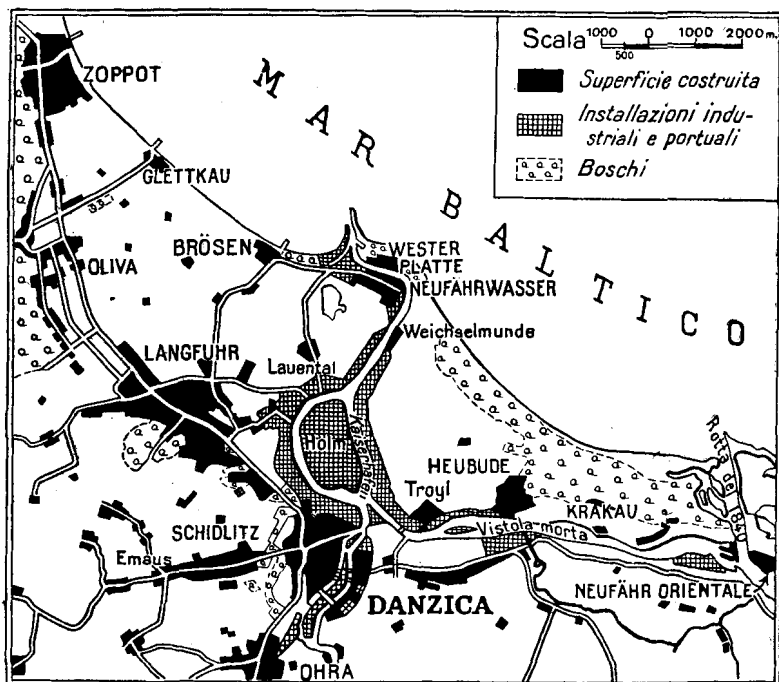
Se ora esaminiamo l'aspetto del porto e della città da un punto di vista più particolarmente geografico, possiamo anche noi distinguere, come fa il Mecking (3), una zona riservata agli abitanti del centro (*Hafensiedlungsraum*), il territorio terrestre riservato alle operazioni del porto (*Hafenlandraum*) e lo specchio d'acqua che serve a que-

(1) L'impossibilità di attraversare la zona deltizia presso le foci del fiume (il ponte ferroviario di gran traffico è tuttora quello di Dirschau-Tczew, presso il vertice del delta) ha fatto sì che a Danzica sia mancata una comunicazione diretta colla capitale. Importante è stata nel 1877 la congiunzione Marienburg-Mlava-Varsavia; l'esportazione di grano è subito aumentata da 26 mila tonnellate nel 1876 a 124 mila nel 1878.

(2) Questa sua rapida adattabilità alle mutevoli vicende storiche, ben comprensibile in una città che basa gran parte delle sue risorse nel traffico, è messa in rilievo così da uno studioso di Danzica: «Dort am Pregel Kant, hier in Danzig Schopenhauer (nato a Danzica nel 1788), dort nur allzuoft in sich gesammelte Kraft, die aber nur nach einer Richtung zu wirken vermag, hier die Fähigkeit, sich den Verhältnissen anzupassen und auch mit wechselndem Winde zu fahren». Braun, X, p. 140.

(3) *Die Seehäfen Japans in vergleichender Betrachtung*. Verhandlungen 22. Deut. Geogr. Tages zu Karlsruhe. Breslavia 1928, p. 133. Dello stesso autore è da vedere anche il notevole articolo: *Die Seehäfen in der geographische Forschung (Probleme und Methodik)* nella Miscellanea di scritti in memoria del Wagner (Gotha, Perthes, 1931), pp. 326-45. In modo particolare su Danzica si confronta poi J. H. SCHULTZE, *Die Häfen als Glieder der Kulturlandschaft*. Mitt. der geogr. Gesellschaft zu Jena, XXIX (1931), pp. 48-9.

sto stesso scopo (*Hafenwasserraum*). Uno sguardo alla cartina, che distingue appunto questi tre diversi elementi, ci permette di ricono-



Distribuzione dei Terreni occupati da abitazioni (in nero) e da magazzini o cantieri nel distretto economico di Danzica. Si noti lo sviluppo dei sobborghi nord-occidentali e la continuità, da Ohra a Neufahrwasser della zona riservata agli scambi e alle industrie.

scere subito che l'insediamento urbano non è più come un tempo unicamente limitato al centro situato sulle rive del Mottlau, ma ha trovato posto anche lungo il corso della Vistola, presso il mare, ai piedi della ridente regione collinosa (1). Nel 1910 contro 105.877 persone allog-

(1) Anche Venezia, allargatasi fuori dell'isola, che in un certo senso può essere paragonata a Danzica quando era chiusa nelle sue vecchie mura, è andata progressivamente costituendo un organismo poleografico sempre più complesso, con un porto marittimo e industriale staccato (Marghera-Neufahrwasser), un sobborgo balneare (Lido-Zoppot), sobborghi industriali (Mestre e Murano-Schellmühl, Troyl, ecc.) e centri pescherecci (Burano-Brösen). Il confronto potrebbe essere utilmente esteso anche ad alcuni caratteri delle due città (il Lange Brücke della città tedesca è una tipica fondamenta veneziana), come pure all'esame dei mezzi con cui si possono raggiungere i diversi centri (vaporetto oppure tranvia o automobile), indice del loro comune aspetto di città anfibia. Con Riga Danzica ha invece in comune il notevole sviluppo dei sobborghi litoranei nordoccidentali.

giate nel nucleo interno (Danzica propriamente detta), ne troviamo 30.773 a Langfuhr (nord-ovest), 10.337 a Schidlitz e Schellingsfeld (ovest), 9636 a Neufahrwasser (nord), 4744 ad Altschottland (sud-ovest), 3114 a Heubude (a est) e altri in sobborghi minori nettamente separati dal centro da bracci d'acqua, da superficie industriali, oppure da zone incolte. Neufahrwasser dista dai quartieri centrali 7,4 km., Langfuhr 4,5. La popolazione, che si era adattata entro la cerchia delle mura occupando anche le parti meno salubri (come la Niederstadt, del resto non ancora del tutto riempita e separata inoltre dagli altri quartieri dall'isola dei magazzini), ora che sono tolti i vincoli ricerca ormai i luoghi più convenienti al suo benessere. Una prova di questo è il diverso addensamento delle costruzioni alla distanza di pochi anni: nel 1891 su ogni ettaro del comune si avevano 390 abitanti, nel 1901 (dopo abbattute le mura) 307 e nel 1911 solo 292. La vita economica e commerciale continua tuttavia a pulsare più intensa nella *Rechtstadt*, nel nucleo cioè che dal Trecento costituisce il cuore della città. Il suo aspetto, anche se le statistiche non ci dicessero che la popolazione delle sei vie più centrali è diminuita dal 1880 al 1914 del 29,7 per cento per lasciar spazio a magazzini e botteghe (1), mostra con la maggior altezza delle case e col loro aspetto più antico che questa appunto è la parte centrale. La sua ossatura è costituita da 5 vie, lunghe circa 500 metri, dirette da nord-ovest a sud-est (2), caratteristicamente risaltanti per la diversa larghezza dovuta al mancato allineamento delle case, che sono di solito strette e profonde e hanno in tal modo la possibilità di mettere in rilievo la loro alta fronte, che termina a punta, essendo il tetto inclinato a due spioventi in senso opposto a quello della strada. Le case patrizie, che conservano nello schema interno il tipo Basso Tedesco dei paesi di recente colonizzazione, con l'ampio vestibolo (*Diele*) e la scala di legno intagliata artisticamente, sono ornate all'esterno con motivi in prevalenza importati dall'Olanda con speciali adattamenti al clima e al popolo tedesco; sintomatico il fatto che a differenza di quanto è avvenuto in Polonia, influenzata dall'arte italiana, Danzica si sia abbellita seguendo gli stili e i tipi che venivano dalla via del mare. Conservato solo nella Frauengasse, essendo scomparso nelle altre strade per le esigenze del traffico, è poi un particolare derivante

(1) W. GEISLER (XXXIV), p. 66.

(2) Da sud verso nord: Hundegasse, Langgasse, Jopengasse, Heilige Geist-Gasse, Breitgasse.

dalle condizioni della zona, un tempo di frequente soggetta a inondazioni e umida nelle parti basse, i caratteristici *Beischläge*, dei poggioli che fronteggiano l'ingresso della casa, ai quali si accede dalla strada mediante una scala con un numero vario di gradini (da 2 a 15); essi si appoggiano su due pilastri e sono limitati dalle terrazze vicine con un muro alto da un metro a un metro e mezzo e nelle case più ricche sono ornati con palle di marmo, leoni, stemmi o altro (fig. 2 e 3).

Lo sviluppo della città, che si è ancora ingrandita nel 1914 (1), non ha fatto mutare invece il carattere etnico degli abitanti, rimasti in assoluta maggioranza tedeschi (1910: 2,1 % slavi: 3586 ab.) e protestanti (1910: 64,7 % contro 71,7 nel 1861; cattolici rispettivamente 23,2 e 32,6); copiosa, ma in diminuzione, la colonia ebraica (1861: 2975 e 1910: 2390). Quanto a occupazioni, l'ultima rilevazione prebellica (1907) mostra (2) tra le persone attive (79.981) la modesta importanza del commercio e del traffico (19,4, di cui solo 10,9 al commercio) in confronto all'industria e all'artigianato (35,7); altissima è poi la percentuale dei militari e impiegati (15,5) come pure quella delle persone di servizio (11,5), indice d'un benessere che deriva a Danzica non dai suoi traffici, ma dalla sua posizione di capoluogo di provincia e di piazzaforte.

Lo spazio riservato alle industrie e alle operazioni del porto costituisce, salvo due piccoli tratti presso Neufähr e di fronte a Heubude, una fascia continua che partendo da Ohra (a sud) comprende l'isola tra i due rami del Mottlau, tutta la riva sinistra della Vistola (cantieri a sud, quindi magazzini, impianti portuali e zuccherifici), tutta la riva destra da Heubude a Weichselmünde e l'isola di Holm. La suddivisione funzionale dei magazzini era fatta nell'anteguerra soltanto in modo limitato. Per il legno si calcolava vi fosse spazio per 2,5 milioni di mq. negli specchi d'acqua (specie a monte della confluenza del Mottlau fin verso Troyl e Heubude) e 1900 mila mq. a terra; per il grano *silos* per 130 mila tonn., di cui 100 mila nell'isola tra i due rami del Mottlau (cfr. figura 4).

(1) Aggregazione al primo aprile 1914 di 8 comuni, tra cui Saspe con 3129 abitanti (solo 383 nel 1871), Brösen con 2504 (249 nel 1871), Heubude con 3114 (1275 nel 1871), Weichselmünde con 1562; superficie del comune 64,26 kmq.

(2) W. GEISLER (XXXIV), p. 30. La monografia è un modello del genere, assai notevole anche da un punto di vista metodico. Da essa in parte deriva la cartina che rappresenta la diversa distribuzione delle superficie abitate e della zona destinata agli scambi.

Venendo infine brevemente a considerare lo specchio d'acqua che serve alle operazioni del porto occorre tener conto soprattutto di due fattori; di uno abbiamo già fatto cenno ricordando che dal 1840 la Vistola nel suo corso inferiore è ormai canalizzata, l'altro è connesso col rapido evolversi della navigazione a vapore, che col l'aumento di tonnellaggio delle navi esige sempre maggiori fondali e quindi costringe i più grandi piroscafi a fermarsi presso la foce. I trenta km. della Vistola morta da Einlage al mare costituiscono il grande porto naturale di Danzica, avente uno specchio complessivo di 820 ettari di superficie. Un ponte ferroviario di raccordo taglia questo tratto in due parti: quella a valle (8 km.) forma il porto marittimo, mentre a monte si sviluppa per 22 km. il porto di navigazione interna. Il porto marittimo (superficie 200 ettari) è formato dal letto della Vistola, largò in media 60 metri, e da canali e bacini artificiali profondi da 9,5 a 10 metri. Arrivando dal mare s'incontra dapprima a destra il bacino di Neufahrwasser, scavato nel 1879, in parte zona franca, quindi si risale il canale, allargato da 75 a 100 metri nel 1912-1913, il quale ha sostituito l'antica foce insabbiata del Vistola (1). A monte il fiume presenta già qualche sezione adatta allo scarico; poi si trova il sobborgo di Weichselmünde presso il quale nel 1929 è stato ricavato un nuovo bacino; più avanti il fiume rinserra tra due bracci l'isoletta di Holm: il braccio di destra lungo 2 km., largo 150 metri e profondo 9 è stato scavato nel 1901-3 ed è detto Porto Imperiale (*Kaiserhafen*). Davanti al luogo dove i due bracci si ricongiungono sfocia il Mottlau; è questo l'antico porto, con fondali di 4 metri e mezzo, sufficienti solo al traffico dei piccoli piroscafi e vaporetti per passeggeri. Fino al ponte ferroviario i fondali sono ancora di 6 metri, poi solo di 2. Nel 1914 il porto era più che sufficiente ai bisogni del traffico, anche se ampi spazi erano riservati all'industria, soprattutto delle costruzioni navali. Come Amburgo (Mottlau-Alster) Danzica si è progressivamente trasformata da porto di confluenza in porto d'estuario, ma in questo caso il fiume non segna l'asse del traffico, come appare anche dal fatto che lo

(1) Intorno al secolo XIV il ramo principale lambiva l'odierna fortezza di Weichselmünde, ma quale barra di foce si formò la Westerplatte, un'isoletta che era separata dalla terraferma da un breve braccio di mare: quando il pericolo d'insabbiamento si fece sentire il corso del fiume fu lievemente spostato e passò per questo braccio più occidentale (Neue Fahrwasser), mentre l'isola venne congiunta ad est colla terraferma.



I. DANZICA VISTA DALL'AEREO.

Si noti in primo piano a sinistra un resto delle antiche fortificazioni. I due rami del Motłau, di cui si vede la confluenza nella Vistola, limitano l'isola dei magazzini, che si incunea tra la città antica e la città bassa (*Niederstadt*). Domina in mezzo alla prima la chiesa di Maria.



(fot. Migliorini)

2. DANZICA - Caratteristici *Beischlage* (terrassini) nella Franengasse.



(fot. Migliorini)

3. DANZICA - Veduta complessiva della Frauengasse.
I terrassini della veduta n. 3 sono in fondo a sinistra.



(*fol. Migliorini*)

4. DANZICA - Magazzini nell'isola limitata dai due rami del Motława.



(*fol. Kresin*)

5. — DANZICA è il primo porto d'Europa per l'esportazione del legno.
Veduta di alcuni depositi all'aperto, presso l'imbarco.



6. PORTO DI DANZICA - Piroscafi che caricano carbone nel porto franco di Neufahrwasser.



7. PORTO DI DANZICA - Veduta di Neufahrwasser; a destra la Westerplatte, in fondo il Mar Baltico.

scambio delle merci avviene tra nave e ferrovia e non tra nave oceanica e battello fluviale; questo si riflette nell'aspetto stesso del porto dove le numerose gru con le loro braccia gigantesche sollevano interi vagoni di carbone, mentre i battelli fluviali sono quasi assenti.

Se passiamo ad esaminare la posizione di Danzica nei riguardi del traffico marittimo troviamo che il vasto retroterra è stato in parte attratto dagli altri porti tedeschi (Stettino, Amburgo, Königsberg) (1), in parte dai porti russi, in modo che la zona esclusivamente servita da Danzica è limitata alla Prussia Orientale. Dazi e tariffe dipendono ormai dai rapporti russo-tedeschi, che risultano assai tesi specialmente negli anni precedenti al 1893; poi è concluso un trattato di commercio, ma l'aumento successivo, del resto modesto, è dovuto piuttosto ai crescenti bisogni della più densa popolazione polacca. Il traffico non è più come un tempo sviluppato con le maggiori Nazioni marinare del mondo, ma quasi esclusivamente limitato al Baltico e all'Inghilterra. Nel 1913 le navi che entrano ed escono dal porto, complessivamente in numero di 5765, con una stazza netta di tonnellate 1.861.691 (2), battono per tre quarti bandiera tedesca (53,4 %) e russa, per un quarto bandiera inglese o degli stati nordici; col Mediterraneo e gli Stati Uniti i rapporti sono saltuari e piuttosto rari. Il tonnellaggio medio delle navi è del resto modesto, indice della vicinanza del traffico. Scarsa importanza hanno poi gli armatori locali soprattutto per non aver saputo adattarsi (per mancanza d'iniziativa e per scarsezza di capitali) alla rapida trasformazione dei velieri in piroscafi. Mentre infatti nel 1873 Danzica possedeva navi per 52 mila tonn. di stazza lorda, nel 1894 la cifra era diminuita a 26.512 tonnellate (di cui 14.502 di piroscafi) e nel 1914 a 19.415. Stettino passa negli stessi anni da 53 a 59,1 e 150 mila tonnellate, Rostock da 11 a 22 e 72 mila. Anche Lubecca ha nel 1910 un armamento 5 volte superiore a quello di Danzica. Ma l'ascesa è soprattutto rapida per i porti del Mare del Nord, per Amburgo e Brema che nel 1910

(1) Si vedano le persuasive cartine pubblicate da A. RÜHL, *Die Nord- und Ost-seehäfen im deutschen Aussenhandel*. Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde, vol. 3. Berlino, 1920, pp. 95, in uno studio fondamentale per l'indagine geografica del retroterra.

(2) Amburgo ha visto nello stesso anno 34.412 navistazzanti 28.738 mila tonnellate; Brema e Bremerhafen 11.489 con 9036 mila tonnellate; Stettino 10.357 con 4008 mila tonnellate. Danzica superava invece Königsberg (4049 e 1308 mila tonnellate). Anche per gli altri anni del quinquennio 1909-13 si hanno dati che non si scostano molto da queste cifre.

possedevano il 55,2 e il 29,1 per cento della flotta tedesca (rispettivamente 1353 e 595 piroscafi per 2.959.853 e 1.416.848 tonnellate al 1° gennaio 1914).

La media degli scambi (totale delle importazioni ed esportazioni) è di 787 mila tonnellate nel decennio 1870-9, passa quindi (aumento 31 %) a 1330 mila nel decennio 1883-92 (1). Nel 1900 Danzica importa per 800.670 tonnellate ed esporta per 709.932 (totale 1.510.602), nel 1902 rispettivamente per 814.912 e 662.780, nel 1905 per 973 mila e 551 mila. Per gli anni successivi si hanno i seguenti dati:

A N N I	Importazioni	Esportazioni	Totale	Percentuale importazioni
1909	1.042.552	856.276	1.898.828	55
1910	942.251	854.008	1.796.259	53
1911	1.039.701	1.203.795	2.243.496	46
1912	1.141.455	1.311.757	2.453.212	48
1913	1.233.630	878.471	2.112.101	58

Appare innanzi tutto da queste cifre la quasi corrispondenza di volume tra le merci importate ed esportate. Più regolare si mostra l'andamento delle importazioni, dove troviamo al primo posto il carbone, che serve ad alimentare le industrie locali (media 1909-13: 249.195 tonnellate, provenienti per il 79 % dall'Inghilterra) ed al secondo il ferro svedese destinato all'industria slesiana (1909-13: media 121.933). Tra le altre merci seguono questa via, per vecchia tradizione, le arringhe salate ed il vino destinati al retroterra russo; vengono poi i concimi, i rottami di ferro, il riso, il sale, i coloniali e il petrolio; quest'ultima era l'unica merce per la quale negli ultimi anni i rifornimenti venivano fatti direttamente dall'America (1913: importazione 45.068 tonnellate, di cui metà dagli Stati Uniti), mentre per i coloniali serviva da intermediaria Amburgo. Meno regolari appaiono le esportazioni, le quali, trattandosi in parte di prodotti

(1) W. GEISLER, (XXXIV), p. 34.

agricoli, dipendono dai raccolti; così per i cereali, lo zucchero e il legno, che sono di gran lunga i tre prodotti più importanti si hanno per l'ultimo quinquennio prebellico i seguenti dati:

A N N I	Cereali — tonnellate	Zucchero — tonnellate	Legname — tonnellate
1909.	263.687	242.312	173.008
1910.	353.170	178.034	158.592
1911.	424.241	465.776	159.098
1912.	439.976	428.563	303.418
1913.	336.714	225.170	145.458

L'esportazione di cereali, che era stata la prima causa del rifiorire di Danzica, e che era già notevole anche nei decenni precedenti (179 mila tonnellate nel 1885, 86 mila nel 1890, 91 mila nel 1895, 158 mila nel 1900 e 146 mila nel 1905) aumenta costantemente per la sempre maggiore produzione della Prussia; principali acquirenti erano la Germania occidentale, l'Inghilterra, la Scandinavia, l'Olanda. Anche l'esportazione dello zucchero (per la quale era stata costruita una grandiosa raffineria a Neufahrwasser) derivava per il 60 % da produzione locale.

IV. LA CREAZIONE DEL NUOVO STATO DI DANZICA. — Dopo la parentesi della guerra, durante la quale la città conservò la sua importanza militare quale sede di alti comandi e il porto servì di ricovero per flottiglie di sommergibili, Danzica si trovò a far i conti col nuovo ordinamento europeo. Posta per base di questo la formazione di stati nazionali, la Polonia è richiamata a nuova vita e alle spalle di Danzica si ricostituisce un retroterra unitario, densamente abitato, che si estende fino ai Carpazi, possiede la maggior parte delle ricche miniere di carbone della Slesia e non manca di altri prodotti da offrire ai mercati europei. La zona abitata in maggioranza da Polacchi costituisce tuttavia una regione interna: occorre quindi per assicurarne l'indipendenza trovare il modo di darle uno sbocco marittimo sul Baltico. Delle tante soluzioni possibili, come l'unione

con la Lituania (1), l'internazionalizzazione della Vistola e l'obbligo da parte della Germania di vaste zone franche, l'annessione di Danzica alla Polonia, magari assieme a tutta la Prussia Orientale (2), fu prescelta invece quella che, pur costituendo un compromesso teoricamente giustificabile, ha finito per acuire i dissensi tra Germania e Polonia, fornendo in pari tempo agli studiosi del diritto internazionale una serie lunghissima di questioni più o meno brillanti (3). Fu deciso infatti, com'è noto, di separare la Prussia Orientale dal resto della Germania, cedendo alla Polonia una striscia di terreno (pol. *Polskie Pomorze*; ted. *Polnischer Korridor*), in gran parte abitata da Slavi o da Slavi germanizzati, in modo da darle uno sbocco sul Baltico; dato però che in quel tratto di costa non esistevano porti si stabili, ripensando anche ai lunghi secoli di libertà di cui aveva goduto Danzica prima dell'unione con la Prussia, di creare questa città stato libero, assieme al territorio vicino, abbracciante quella quarantina di villaggi su cui si era estesa anche nel passato la giurisdizione gedanense.

L'atto di nascita della nuova Danzica è contenuto negli articoli 100-108 del trattato di Versailles, per il quale gli alleati s'impegnavano di costituire un piccolo stato con il territorio ceduto dalla Germania presso il delta della Vistola, ma solo qualche mese più tardi (15 novembre 1920) la città si mise in grado di poter soddisfare alle richieste contenute nel trattato (art. 103: approvazione della Costituzione da parte della Società delle Nazioni e accordo con la Polonia sugli argomenti indicati nell'articolo successivo). In tal modo essa acquistò i diritti degli stati sovrani (cittadinanza propria, moneta, bandiera) e fu chiamata anche a far parte della Società delle Nazioni. Scartata

(1) Cfr. F. TOMMASINI, *La risurrezione della Polonia*. Milano, 1925, p. 156. L'autore ritiene sarebbe stato più conveniente alla Polonia avere lo sbocco sul mare a Memel piuttosto che a Danzica. Da qualche anno invece, dati i rapporti assai tesi con la Lituania per la questione di Vilna, il porto di Memel non viene utilizzato dalla Polonia. Per i rapporti tra Danzica e la Polonia fino al 1923 cfr. nel volume del Tommasini le pagine 192-9.

(2) Cfr. A. GIANNINI (XXXIX), pp. 215-6.

(3) Com'è noto anche l'accesso al mare della Bolivia, il maggiore degli stati interni, ha dato luogo a molti dissidi (questione di Tacna e Arica). Per molti riguardi il problema di Danzica è paragonabile a quello di Fiume, che però aveva per suo retroterra uno stato interno (l'Ungheria) che non poteva accampare pretese sul porto. Ad ogni modo si ebbe anche qui la creazione d'un piccolo stato e, venuto questo a cessare, la costruzione d'un nuovo porto, che fa notevole concorrenza all'antico. Anche nei due porti del Carnaro è notevole l'esportazione di legname. È questa un'altra zona d'attrito in cui uno dei contendenti è un popolo slavo.

l'unione politica con la Polonia, si volle tuttavia raggiungere l'unione economica e appunto per questo fu dettata fra i due stati una serie di norme (accordo di Parigi del 9 novembre 1920, ampliato a Varsavia il 24 ottobre 1921), in base alle quali si costituì una serie di vincoli reciproci. Fra questi hanno particolare importanza l'istituzione dell'unione doganale (in vigore dal 1° gennaio 1922), che isola Danzica dalla Germania, ma in compenso le fa acquistare senza restrizioni il retroterra polacco; la cessione in gestione e amministrazione alla Polonia delle ferrovie (salvo quelle locali) e la garanzia del libero uso delle vie fluviali e del porto, attraverso un Consiglio del Porto (1), il quale è proprietario degli specchi d'acqua, delle vie navigabili e dei magazzini, ne amministra gli impianti e ne cura il miglioramento. Per le possibili contese fra Polonia e Danzica fu deciso inoltre che la Società delle Nazioni mantenga a Danzica un proprio rappresentante (Alto Commissario), con l'incarico di giudicare in prima istanza le eventuali contese che fossero sorte tra Danzica e la Polonia, e che anche la Polonia abbia a Danzica un rappresentante diplomatico (detto Commissario generale) per facilitare il mantenimento dei reciproci rapporti (2). La Città Libera di Danzica (*Freie Stadt*

(1) La denominazione ufficiale è quella di: *Ausschuss für den Hafen und die Wasserstrassen von Danzig*; esso è composto di 10 membri, 5 polacchi e 5 gedanensi, e d'un presidente di nazionalità svizzera, al quale spetta la decisione in caso di disaccordo tra le due parti. Il bilancio del porto è attivo (1927-29: 10 milioni annui di Gulden di profitto). La zona appartenente al Consiglio del porto, come pure gli edifici, i binari, le grue, ecc. sono segnati in una grande carta al 10 mila (formato 0,60 per 1,10), pubblicata nel 1929 dal Consiglio stesso, in unione dell'Amministrazione ferroviaria polacca.

(2) Molto si è discusso sulla posizione giuridica di Danzica. C'è chi ritiene debba considerarsi dipendente dalla Polonia, pur con un'ampia autonomia provinciale, simile a quella che godono Brema, Lubeca e Amburgo in seno allo stato germanico o Memel (Klaipeda) rispetto alla Lituania, mentre d'altro canto vi è chi sostiene trattarsi di un protettorato della Società delle Nazioni. Secondo altri invece i rapporti colla Società delle Nazioni (difesa del territorio, diritto di approvare le modificazioni della costituzione e di giudizio in secondo appello delle contese con la Polonia, controllo del divieto di erigere fortificazioni) sarebbero di protezione (*Schutzverhältnis*) e non di protettorato, tanto è vero che l'Alto Commissario che la rappresenta non ha alcuna ingerenza sull'amministrazione interna. I diritti della Polonia dovrebbero poi considerarsi delle servitù reciproche riconosciute dal diritto internazionale e possibili anche tra stati sovrani (unione doganale tra Lussemburgo e Germania; obbligo alla Germania di concedere zone franche alla Cecoslovacchia nei porti di Amburgo e Stettino, ecc.); anche la rappresentanza all'estero dei cittadini gedanensi attribuita alla Polonia (*la conduite des affaires extérieures*) deve interpretarsi nel senso di *Führung* e non di *Leitung*, tanto è vero che Danzica può per suo conto stipulare trattati, mentre la Polonia deve avere il benessere di Danzica nei trattati conclusi con altri stati, ai quali essa è interessata. Anche il dovere della Polonia di difendere Danzica e di mantenervi l'ordine nel caso la polizia locale non potesse farlo (delega

Danzig (1) è ora uno dei più piccoli stati d'Europa, con una superficie di 1892,9 kmq. (1951 contando anche una porzione del Frisches Haff), che è inferiore anche a quella del Lussemburgo (2586 mkq.); la popolazione è di 407.57 abitanti (censimento 18 agosto 1929) (2). Dei suoi confini, lunghi in tutto 292,3 km., più di metà (168,4) sono costituiti dal mare o da fiumi (mare aperto 57,7; Vistola 28,2; Nogat 62,2; Frisches Haff 20,3), il resto da confini terrestri (Polonia 121,8; Frische Nehrung 2,1). Gran parte del territorio è occupato dal delta della Vistola e del Nogat, mentre a ovest il piccolo stato si estende anche sul versante settentrionale delle ultime colline del Dosso Baltico (paesaggio prevalentemente morenico); soltanto due piccole porzioni del delta (subito a nord di Tczew e a est del Nogat), sono restate fuori dei confini (3), che tuttavia limitano egualmente un territorio geograficamente ben definito, e che deve il suo carattere unitario all'attività costruttiva della Vistola. Nel delta l'aspetto del paesaggio originario è stato del tutto trasformato dall'uomo, che ha arginato i fiumi, prosciugate le bassure, portato le piante più adatte alla coltura. Lo stato si divide amministrativamente in 5 distretti, di cui due sono costituiti dal

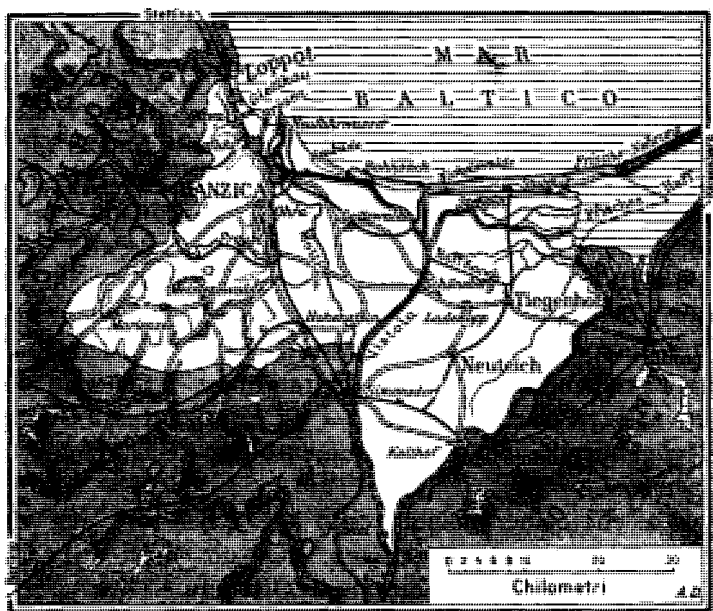
del Consiglio della Società delle Nazioni, 22 giugno 1921) non intacca il principio, in quanto vi è pure la possibilità che questo compito sia attribuito ad altre potenze. In questo senso interpreta i rapporti anche una decisione dell'Alto Commissario Mac Donnell (*Danzig ist ein unabhängiger Staat und selbständiges Mitglied der völkerrechtlichen Gemeinschaft unter den Schutze des Völkerbundes; Polen hat gegenüber Danzig als Staatsservitutem zu bezeichnende Rechte, denen aber wichtige Pflichten gegenüberstehen; in einem Protektorsverhältnis steht Danzig weder zum Völkerbunden noch zu Polen; 7 novembre 1924*). La questione del resto, trattandosi di una figura di diritto del tutto nuova, è assai controversa.

(1) Il nome da sè stesso scelto di *Freie und Hansestadt Danzig* non venne accettato dal Consiglio della Società delle Nazioni. M. LANGHANS RATZBURG, *Die Grossen Mächte geojuristisch betrachtet*. Monaco, Oldenbourg, 1931, p. 250. Cfr. anche Crusen (XIV), p. 136.

(2) Il primo censimento (8 ottobre 1919) aveva dato per il territorio (non ancora costituito in stato) una popolazione di 356.740 ab.; il secondo (1° febbraio 1923) di 366.730; l'aumento successivo deriva dalla forte differenza tra i nati e i morti, che risulta però in continua diminuzione (incremento annuo per mille: 1920: 15,9; 1925: 12,3; 1929: 9,3).

(3) Nel primo caso si è voluto lasciare alla Polonia la possibilità di dominare la testa di ponte di Tczew (Dirschau), importante soprattutto perchè più a nord le comunicazioni tra le due parti del territorio devono essere mantenute per mezzo di traghetti; nel secondo caso si è voluto lasciare spazio per il contado di Elbing. Quest'ultima città, che ha rispetto al delta una posizione periferica simile a quella di Danzica, è stata negli ultimi secoli danneggiata dal progressivo insabbiamento del Frisches Haff. Posizione simile a Tczew (punto d'appoggio per la traversata del delta) ha invece Marienburg, antica sede dell'ordine teutonico. Una terza città importante è Marienwerder posta, come nel caso classico del Cairo, oltre il vertice del delta.

territorio di Danzica e Zoppot, gli altri si estendono sulle colline (Danziger Höhe; kmq. 593,8), sulla zona deltizia asciutta (Grosses Werder; kmq. 742,9) e in quella più depressa (Danziger Niederung; kmq. 467,6, con vaste porzioni a un livello inferiore allo zero, d'una superficie complessiva equivalente a un settimo dello stato). La densità, prescindendo dalle due città, risulta rispettivamente per questi tre:



Cliché dell'Enciclopedia Italiana.

Lo stato di Danzica.

ultimi distretti di 89, 73, 73 abitanti per kmq.; la media dello stato si eleva invece a 215 ab. L'insediamento della campagna risulta assai diverso in rapporto alle vicende storiche, all'origine dei coloni e alle esigenze dei luoghi (colonizzazione di monaci certosini nelle alture, bonifiche dovute all'Ordine e ai Mennoniti nei Werder e recenti nelle bassure) e così pure l'estensione della proprietà. L'utilizzazione agraria mostra una notevole molteplicità di colture; prevalgono i cereali (129,6 kmq. segale; 123,6 avena; 115,4 frumento; 115,1 orzo), seguono i terreni coltivati a patate (97,4), barbabietole (75,6), piselli (33,9), fagioli (23,1); buona parte del territorio è anche occupata da prati (224,2) e da boschi (165). La segala è la pianta delle alture, il:

frumento delle bassure; la barbabietola è di prevalenza coltivata nella parte meridionale, più asciutta. L'allevamento non ha grande importanza, ma è in aumento; l'ultimo censimento (2 dicembre 1929) ha contato 33.425 equini, 69.742 bovini, 12.109 capre. L'agricoltura costituisce del resto soltanto la professione del 20,29 % delle persone attive; il 34,1 % è occupato nell'industria, il 30,9 nel commercio e poi il 5,02 nei servizi domestici e il 9,55 nei servizi pubblici e nelle professioni liberali. Per quanto riguarda i centri abitati, oltre a Danzica e a Zoppot (stazione balneare e di divertimento assai frequentata, con 30.835 ab.) ha una certa importanza soltanto Ohra, che è quasi un sobborgo di Danzica. Le altre più grandi borgate hanno il carattere di centri agricoli; le maggiori sono Emaus (ab. 2503) e Praust (3878), la prima a immediato contatto con Danzica, la seconda centro di strada presso il medio corso del Radaune; nei Werder sono poi da ricordare le cittadine di Tiegenhof (3252 ab.) e Neuteich (3160), e nella zona più depressa Stutthof (2698), tra il ramo di Königsberg della Vistola e il cordone di dune. Unitario, per quanto al limite tra due popoli nettamente distinti, è restato l'elemento etnico: la parlata predominante è infatti di gran lunga la tedesca (1° novembre 1923: 12.027 Polacchi o Cassubi = 3,3 %; 2628 Russi; 602 Iddisch). Tra le religioni notevolmente in aumento appare la colonia israelita (9239 persone).

Danzica, che come abbiamo visto aveva nel 1914 una superficie di 64,24 kmq. e contava 203.164 ab. al 1° novembre 1923, aumenta al 1° luglio 1926 con l'aggregazione di Glettkau e Oliva a 79,5 kmq. e conta 235.237 ab. nel 1929. Diventa in tal modo la 23ª se si confronta con le città tedesche e la 5ª tra le polacche. In 5 anni (dal 1924 al 1929), senza tener conto naturalmente delle aggregazioni, l'aumento risulta di 14.852 ab., cioè oltre metà di quello che si nota in tutto lo Stato; esso è dovuto non tanto a immigrazione, quanto al forte incremento naturale (1). Per quanto riguarda lo sviluppo topografico della città s'accentua negli ultimi anni l'esodo dalle vie centrali e la ricerca di migliori condizioni igieniche e climatiche verso nord-ovest (sviluppo di Langfuhr e di Oliva). Adibite ad abitazione vengono anche alcune casermette della zona un tempo fortificata, mentre in qualche luogo si tentano su grande scala nuovi tipi di costruzione popolare a schema prestabilito (colonie operaie di Lang-

(1) Nel decennio 1920-29 l'aumento complessivo della città è di 25.726 persone ed è dovuto per 22.112 unità all'incremento naturale, per 3614 all'immigrazione.

fuhr) (1). Modificazioni vengono apportate anche alle installazioni portuali e alla zona industriale. Tra le più importanti è da ricordare quella del Kaiserliche Werft, che assieme alla fabbrica di vagoni e locomotive è stato internazionalizzato (capitale per l'80 % inglese e francese e per il 20 % gedanense e polacco) e ha assunto il nome di *The International Shipbuilding and Engineering Co.* Esso impiega da 3000 a 4000 operai. Inoltre un nuovo bacino per le merci alla rinfusa (*Massengutbecken*) è stato scavato presso Weichselmünde (1929); è largo 400 metri, profondo da 8 a 10 ed è attrezzato in modo da poter servire al carico annuo di 2,5 milioni di tonnellate di carbone e di 1 milione di tonnellate di minerali; esso possiede anche tre ponti trasbordatori aventi una capacità oraria di 4-500 tonnellate. Del 1925 è poi la costruzione d'un bacino per munizioni su una porzione della Westerplatte, assegnata il 14 marzo 1924 alla Polonia. Complessivamente lungo il corso della Vistola morta su 60 km. di rive, 8 sono attualmente muniti di banchine e muraglioni; al servizio del porto sono 330 km. di ferrovie e 87 gru da 3, 5, 7, 10, 15 e 25 tonnellate. Il porto può agevolmente servire uno scambio annuo di 10-12 milioni di tonnellate di merci.

V. PROGRESSIVO SVILUPPO DEGLI SCAMBI ATTRAVERSO DANZICA NELL'ULTIMO DECENNIO. — L'attuazione dell'unione doganale con la Polonia non fece subito risentire che scarsamente la sua efficacia, soprattutto a causa della guerra russo-polacca e della successiva inflazione della moneta. Poi a poco a poco il traffico del porto risale nel modo seguente:

ANNO	Navi entrate e uscite	Tonnellaggio complessivo
1920	3.886	1.962.928
1921	5.254	3.171.342
1922	5.409	2.851.342
1923	5.786	3.412.182
1924	6.642	3.283.020
1925	7.944	3.716.161
1926	11.870	6.828.320
1927	13.892	7.832.431
1928	12.381	8.071.836
1929	10.828	7.810.252

(1) Cfr. I. ALTHOFF, *Siedlungsarbeit in der Freien Stadt Danzig 1920-30*; *Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft*, n. 2. Danzica, Kafemann, 1930, pp. 20 e illustrazioni.

Se si confrontano gli anni 1911-13 con il 1926-28 appare che il tonnellaggio è in aumento del 313 per cento, un po' meno invece il numero delle navi, data la maggior capacità (media 1911-13: 335 tonnellate; media 1929: 631), che è un indice di relazioni con contrade più lontane. La Germania (1929) è pur sempre al primo posto col 23,4 % (53,4 nel 1912); seguono la Svezia col 17,53 (1912: 11,26) e la Danimarca col 18,35 (1912: 6,09), quindi l'Inghilterra (6,97 contro 8,48 nel 1912), la Norvegia (6,34 contro 13,84) e poi la Polonia (5,9) e la Lettonia (5,09). Vengono poi con cifre minori molte altre bandiere, in tutto 28, mentre 8 sole erano rappresentate nel 1912. Tra gli stati mediterranei l'Italia (1,7 %) supera la Francia (1,02), ma è superata dalla Grecia (3,03). La bandiera di Danzica è presente solo con cifre modeste (1,71); essa possiede tuttavia 75 navi per 148.372 tonnellate (di cui 12 motonavi per 105,871 tonnellate).

Più significative risultano le cifre che riguardano le merci imbarcate e sbarcate. Mentre nel 1920-21 si ha una fortissima importazione, soprattutto di generi alimentari (dagli Stati Uniti), per integrare lo scarso raccolto della Polonia, e nell'anno successivo si hanno scambi di molto inferiori a quelli prebellici, con il 1923 s'inizia quel curioso fenomeno d'inversione del traffico e quel prevalere delle esportazioni sulle importazioni, che sono la caratteristica più saliente del porto di Danzica. Nell'anteguerra essa comprava in Inghilterra ingenti quantità di carbone; a partire dal 1923 comincia invece ad esportarne dall'Alta Slesia e negli anni successivi, soprattutto in seguito allo sciopero inglese, riesce a conquistare saldamente i mercati nordici (specie la Svezia), in modo da diventare il maggior porto del Baltico per questo prodotto e tra i più importanti dell'Europa continentale. Inoltre essa importava petrolio; passata la Galizia alla Polonia anche questo genere si fa avanti tra le merci esportate. Invece i cereali, soprattutto il grano, non solo non possono essere più offerti, ma almeno nei primi anni devono essere importati per integrare la produzione locale. Scompare poi la parità di peso tra merci importate ed esportate, con rapporti assai variabili (1:8,8 nel 1926; 1:4,2 nel 1927; 1:3,7 nel 1928) (1), in modo che i dati del traffico del porto risultano di limitata importanza dato il frequente arrivo di navi vuote o semivuote. D'altra parte il tentativo d'aumentar le importazioni per diminuire

(1) Ad Amburgo e Stettino le importazioni superano invece le esportazioni (nel 1927 rispettivamente rapporti di 2:1 e 2,9:1).

lo squilibrio è contrastato dal protezionismo polacco, che procura di evitare un eccessivo squilibrio della bilancia commerciale contingendo le importazioni. Ecco le cifre per l'ultimo decennio.

ANNO	Importazioni	Esportazioni	Totale	Percentuale delle importazioni sul totale
1920	1.872.458	268.043	2.140.501	87,6
1921	1.322.428	384.137	1.706.565	77,5
1922	446.286	505.466	951.752	48,0
1923	654.929	1.062.864	1.717.793	38,1
1924	738.072	1.636.485	2.374.557	31,1
1925	690.778	2.031.969	2.722.747	25,4
1926	640.696	5.650.605	6.291.301	10,2
1927	1.517.194	6.380.420	7.897.614	19,2
1928	1.832.409	6.783.273	8.615.682	27,0
1929	1.792.951	6.766.699	8.559.650	20,9
1930	1.090.632	7.122.461	8.213.093	13,3

Malgrado il mediocre stato della rete ferroviaria polacca (composta com'è noto di tre tronchi diversi) e l'abbandono della Vistola ai fini della navigazione, Danzica ha visto nel suo porto aumentare di molto gli scambi. Mentre infatti gli altri porti del Baltico, compreso Stettino, segnano tutti una forte diminuzione (1), essa riesce rapidamente a portarsi tra i primi porti del continente, da porto puramente locale diventa emporio mondiale e allaccia relazioni regolari con lontani paesi. L'esame dettagliato che verremo facendo ci mostrerà tuttavia come i guadagni di Danzica non corrispondano all'aumentato volume degli scambi, soprattutto a causa del troppo notevole squilibrio tra importazioni ed esportazioni e dello scarso valore di queste ultime (2).

(1) Stettino diminuisce da 6246 mila tonnellate nel 1913 (somma merci importate ed esportate) a 2731 nel 1924, 4123 nel 1925, 5780 nel 1926, 4066 nel 1927 e 4600 nel 1928; Königsberg da 1870 mila nel 1913 rispettivamente a 1418, 1189, 2030, 1435, 1600; Memel da 700 mila nel 1913 a 438, 506, 564, 638, 600, Riga da 4000 mila nel 1913 a 1400 nel 1925, 1000 nel 1926, 1400 nel 1927 e 1700 nel 1928. Le perdite di Memel e di Königsberg nei confronti di Danzica sono state ingenti soprattutto per il legno, mentre Stettino ha perduto il carbone e i rottami.

(2) È stato calcolato che il valore delle merci importate ed esportate nel 1926, tenuto conto del valore diverso della moneta, malgrado l'aumento del traffico marittimo e del volume delle merci, non corrisponde che ai 9 decimi del valore delle merci imbarcate e sbarcate nel 1913. Cfr. M. FUNK, XXXII, p. 10.

Le quattro voci più importanti nelle esportazioni sono ora il carbone, il legno, lo zucchero e, con grandi oscillazioni di anno in anno, i cereali.

ANNO	Carbone	Legno	Zucchero	Cereali
1924	40.812	972.970	163.455	171.764
1925	618.006	865.281	121.340	187.304
1926	3.415.948	1.347.696	181.092	264.913
1927	4.104.999	1.684.821	138.153	52.355
1928	5.369.370	861.311	104.649	76.301
1929	5.321.816	661.251	207.026	267.580
1930	5.348.338	824.301	197.862	391.299

Il carbone fa capolino tra le merci esportate soltanto nella seconda metà del 1923 con la modesta cifra di 29.271 tonn., inferiore alla quantità importata (53.273) per i bisogni locali (gas) (1). Nel 1924 occupa ancora un volume assai modesto, che viene superato di 15 volte nel 1925, ma è solo nel 1926 che si raggiungono i 3 milioni di tonn., per superare i 4 nel 1927 e i 5 nel 1928, con cifre che rispettivamente equivalgono ai due terzi e agli 8 decimi del peso totale delle merci esportate (solo 2,5 nel 1924); nei due anni successivi l'esportazione si mantiene allo stesso livello, con una media mensile di poco inferiore alle 500 mila tonn. L'enorme, veramente prodigioso sviluppo è in gran parte connesso all'acquisto delle miniere slesiane e in parte allo sciopero minerario inglese che ha fatto acquistare alla Polonia, ormai saldamente, il mercato scandinavo. Il principale acquirente è la Svezia, quindi la Danimarca, la Norvegia, la Lettonia, la Finlandia; l'esportazione è rivolta anche alla Francia, all'Italia (1929: 329.444) e alle Americhe (Brasile 1929: 69.363 tonn.) (2). La produzione carbonifera polacca, che era stata di 41 milioni di tonnellate nel 1928 (3),

(1) Questa importazione continua anche negli anni seguenti data la diversa qualità occorrente allo scopo. È superiore all'esportazione anche nell'anno successivo (104.548), poi diminuisce a 17 mila, 23 mila e 35 mila tonnellate per risalire nei due ultimi anni a 45 e 50 mila.

(2) L'importazione in Italia di carbone polacco è stata nel 1930 di 364.019 tonn. e di 380.277 nei primi 10 mesi del 1931. La Polonia è ora al terzo posto tra i nostri fornitori di carbone.

(3) Cfr. P. MICHOTTE, *Le rôle du charbon dans la balance commerciale de la Pologne*. Boll. Soc. R. Belge de Géographie, LIII (1929), pp. 101-15. Le riserve sono valutate a 146 miliardi di tonnellate.

è ancora aumentata nel 1929, per diminuire quindi successivamente in modo abbastanza notevole. Ecco i dati dei due ultimi anni per i diversi bacini di produzione (1):

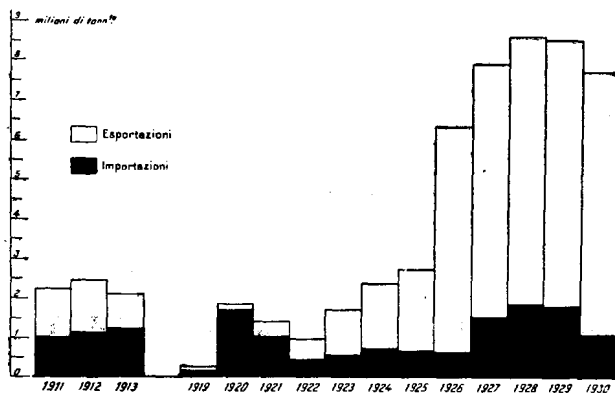
	1929	1930
Alta Slesia	34.222.263	28.165.596
Dambrowa	8.930.396	6.923.591
Cracovia	2.844.459	2.197.556
Cieszyn.	219.045	212.805
TOTALE	46.216.163	37.499.548

Nel 1925 il carbone esportato era stato di 8358 mila tonnellate, nel 1926 (durante lo sciopero inglese) di 14.437 mila, nel 1927 di 11.226 mila, quantità corrispondenti rispettivamente al 28, 40 e 29 % della produzione polacca. Nel 1929 il carbone esportato è ancora salito a 14.376 mila tonnellate, nell'anno successivo è stato di 12.810 mila tonnellate. La percentuale acquistata dagli stati nordici è stata del 42,9 % nel 1929 e del 49,4 % nel 1930 (Svezia: 2.594.000 tonnellate nel 1929, corrispondenti al 18,06 dell'esportazione totale, e 2.879.003 nel 1930 per il 22,48 %). Per agevolare ancora più l'esportazione del carbone la Polonia ha procurato di migliorare le comunicazioni dell'Alta Slesia con i porti del Baltico. Esistevano già due linee, ma poichè una costringeva a passare per la Germania e l'altra a compiere un lunghissimo giro, fu decisa la costruzione d'una linea diretta (detta *Kohlenmagistrale* dei Tedeschi), la quale è entrata in funzione nel 1930 ed abbrevia il percorso di 130 km. Più agevole riesce anche il rifornimento di ferro e di rottami alle officine dell'Alta Slesia, per il quale

(1) La Miniera Italiana, XV, maggio 1931, p. 179. Per le risorse minerarie della Polonia cfr. il volumetto di S. CZARNOCKI, *Objasnienie do mapy bogactw kopalnych Polski* (Varsavia, Servizio geologico della Polonia, 1931, pp. 136, con riassunto francese alle pp. 106-36), il quale serve da illustrazione a una carta geologico-mineraria della Polonia alla scala di 1.750.000.

conveniva passar per Stettino, come pure quello diretto alle officine cecoslovacche (1)

L'esportazione del legno, per la quale Danzica è il maggior porto d'Europa, è in diminuzione (dopo aver raggiunto il massimo volume nel 1927) in seguito a una ben giustificata legge forestale protettiva



Gli scambi attraverso il porto di Danzica dal 1911 al 1930.

ed anche in parte come conseguenza della rottura d'una convenzione colla Germania; l'esportazione risulta ad ogni modo quadrupla della media d'anteguerra (8 volte nell'anno *record* 1927). Nel 1929 (come del resto in tutti gli anni precedenti) il maggior acquirente è l'Inghilterra, quindi il Belgio, l'Olanda, la Francia e la Germania. In diminuzione è l'esportazione dello zucchero, come pure quella dei cereali (discesa nel 1922-23 a un decimo della media 1911-13); entrambe segnano però una buona ripresa negli ultimi anni. Tra i cereali ha la maggiore importanza l'orzo, quindi la segala, mentre il frumento viene ancora importato. Come abbiamo già detto inversione nel traffico si nota anche nel petrolio, che ora viene esportato (media 1924-29: 58.652 tonnellate); le cifre oscillano però moltissimo d'anno in anno, con un massimo nel 1926 (159 mila tonnellate) e un minimo nel 1928 (22.800). Un

(1) Già nel 1927 queste ricevevano 97.300 tonnellate di ferro attraverso Danzica, aumentate poi ancora per le agevolazioni d'un trattato commerciale concluso il 1° marzo 1929. Trieste non ha mancato di risentire gli effetti dell'accordo cecoslovacco. Danzica si è avvantaggiata nei riguardi delle comunicazioni anche per il fatto che mentre prima le merci che passavano per il suo territorio dovevano pagare due tariffe, quella polacca e quella tedesca (per il territorio della Città Libera), fu introdotta dal 1° novembre 1928 un'unica tariffa.

prodotto nuovo è poi il cemento che appare solo nel 1926 con 23 mila tonnellate, per salire a 123 mila nel 1927 e declinare poi a 81.477, 64.759 e 58.115 negli anni seguenti; quantità notevoli prendono la lunga via dell'America meridionale. I maggiori acquirenti delle merci che passano attraverso Danzica sono l'Inghilterra (specie legno e zucchero), la Germania, la Danimarca, la Svezia (carbone), il Belgio (cereali). Le modificazioni intervenute negli scambi del dopoguerra sono particolarmente interessanti per il geografo per il fatto che Danzica anche nel suo aspetto esterno, nel porto e nella zona destinata agli scarichi tra vagone e nave, viene ad assumere quelle caratteristiche che si ritrovano in tutti i centri esportatori di materie prime (carbone, legno, petrolio, cereali), i quali servono retroterra non industrializzati; il paesaggio portuale, tanto per usare una frase ormai familiare ai geografi tedeschi, risulta in questo caso del tutto concordante con il retroterra.

Le importazioni maggiori, che comprendono per peso circa i due terzi delle merci, sono il ferro, i rottami di ferro e i concimi quindi il grano e le aringhe.

ANNO	Minerale di ferro	Rottami di ferro	Concimi	Grano	Aringhe salate
1924.	5.342	—	97.575	3.029	83.931
1925.	4.742	—	123.111	39.843	41.340
1926.	206.951	3.135	102.834	3.501	76.979
1927.	335.600	320.945	262.083	141.582	91.115
1928.	438.548	477.343	215.563	142.672	86.228
1929.	699.937	353.022	241.094	8.195	107.662
1930.	491.643	52.067	189.344	3.291	77.906

Al primo posto anche nelle importazioni troviamo un prodotto minerale, il ferro, proveniente dalla Scandinavia. Le cifre degli ultimi anni sono più che doppie di quelle del triennio 1911-13 (225 mila tonnellate); l'aumento del 1929 e 1930 dipende però in gran parte dalla conclusione dell'accordo con la Cecoslovacchia. Rapido sviluppo ha

preso pure l'importazione di rottami di ferro: fino al 15 giugno la Germania era costretta a fornirne annualmente 235 mila tonnellate, ma dopo questa data, come conseguenza della lotta economica a base di proibizioni, la Polonia ha dovuto rifornirsi altrove, soprattutto in Inghilterra. Anche per i concimi si hanno cifre pressochè doppie di quelle prebelliche (1911-13: 125 mila tonnellate), mentre per i cereali, soprattutto grano, l'importazione (soggetta del resto a sbalzi notevolissimi a seconda del raccolto) è del tutto nuova: pure in questo caso si presenta un'inversione del traffico. In aumento (media 1911-13: 42.597) risulta anche l'importazione di aringhe salate. Le tre prime merci nel 1927 rappresentavano per valore il 63 % delle merci importate e nell'anno seguente il 66 %. Nel 1929 i prodotti metallici importati allo stato greggio pesavano ben 1105 mila tonnellate. Tra i paesi importatori al primo posto è la Germania, quindi l'Inghilterra (aringhe), la Svezia (ferro) e poi Stati Uniti, Danimarca, Olanda.

Quanto a valore delle merci si hanno squilibri meno grandi tra merci importate e merci esportate; le prime superano anzi le seconde (4574 milioni di Gulden alle importazioni contro 5138 alle esportazioni: media 1926-28), in quanto il valore medio di ogni tonnellata è di 458 Gulden per le prime e solo 71 per le seconde.

Il traffico sulla Vistola, che nel 1911-13 si aggirava sulle 580 mila tonnellate (somma delle merci passate per la chiusa di Einlage), nel dopoguerra, per quanto ci si dovrebbe aspettare un notevole aumento data ormai l'appartenenza del fiume a un unico stato, risulta in diminuzione; soltanto nel 1926, per l'eccezionale esportazione di carbone, che è in rapporto con lo sciopero inglese, si supera la media prebellica (618.538 tonnellate), mentre nel triennio successivo 1927-29 la media s'abbassa a 332.165 tonnellate; nel 1928 il traffico controcorrente è stato superiore (come nel 1913) a quello che segue la corrente, mentre nell'anno successivo si è avuto un movimento inverso. Anche il legno fluitato lungo la Vistola appare in assai notevole diminuzione (media 1911-13: 163.715; 1926-28: 24.943) soprattutto perchè viene preferito il trasporto con la ferrovia, che non soffre interruzioni durante l'inverno. Un nuovo aspetto acquista invece il porto di Danzica negli ultimi anni per il movimento dei passeggeri e degli emigranti. Nel 1913 il retroterra era servito da Amburgo, Brema, Libau (ora Liepaja); dal 1920 la forte emigrazione transoceanica polacca comincia a servirsi di Danzica e 31 mila persone partono in quell'anno; i massimi esodi si hanno però nel 1927 e 1928 (34.873

e 35.283 persone) (1); la meta più frequente è il Canada (1927 e 1928 rispettivamente 22.484 e 25.484 persone, contro 11.678 e 9686 dirette agli Stati Uniti). Per quanto riguarda i passeggeri ne partirono 77.381 nel 1928 e 72.404 nel 1929 e ne arrivarono negli stessi anni 33.928 e 28.580; le mete più frequenti sono i vicini centri di Zoppot, Gdynia ed Hel (1929: 39.708), quindi Londra (14.898) e Nuova York (7847).

Per valutare appieno l'importanza degli scambi ci resta solo da accennare brevemente alla percentuale di commercio estero polacco che nell'ultimo decennio ha preso la via del porto di Danzica. Dopo gli squilibri dell'immediato dopoguerra, nel 1924-25 troviamo che per quantità il 19 % passa per Danzica e per valore il 34,5; nel biennio successivo la quantità sale al 28 %, mentre il valore scende al 31,5 %. Nel 1928 il 31 % delle merci importate passa per Danzica; le arringhe salate seguono per il 90 % questa via, i coloniali l'80 %; quanto alle esportazioni nel 1927 passa per Danzica il 27 % del legno, il 36 % del carbone, il 66 % dello zucchero. Nel complesso si nota la tendenza da parte della Polonia, dati i rapporti piuttosto tesi sia con la Germania, sia con la Russia, di sfuggire alla sua naturale funzione d'intermediaria tra l'Europa Centrale e Orientale e di spingere piuttosto i suoi traffici nella direzione sud-nord, agevolata in questo dal bisogno di carbone della Scandinavia e di legno e zucchero dell'Inghilterra. Ma per poter sviluppare questa politica nel modo più indipendente e valorizzare ancor meglio le esportazioni per via marittima, essa ha creduto indispensabile di svincolarsi dalla posizione d'intermediaria assunta nel dopoguerra da Danzica nei suoi riguardi e ha spinto rapidamente su territorio proprio la costruzione del nuovo porto di Gdynia.

VI. LA COSTRUZIONE DI GDYNIA E IL SUO RAPIDO SVILUPPO. — Dei 147 km. di coste possedute dalla Polonia (circa il 4 % delle frontiere dello stato), 73 hanno una conformazione in prevalenza a dune (penisola di Hel), 36 sono a balze scoscese, 37 presentano il carattere di antichi letti di torrenti fluvio-glaciali. È stato appunto in una zona di quest'ultimo tipo che, dopo aver scartate altre soluzioni (2), la

(1) Amburgo e Brema videro partire nel 1927 rispettivamente 39.342 e 42.665 persone.

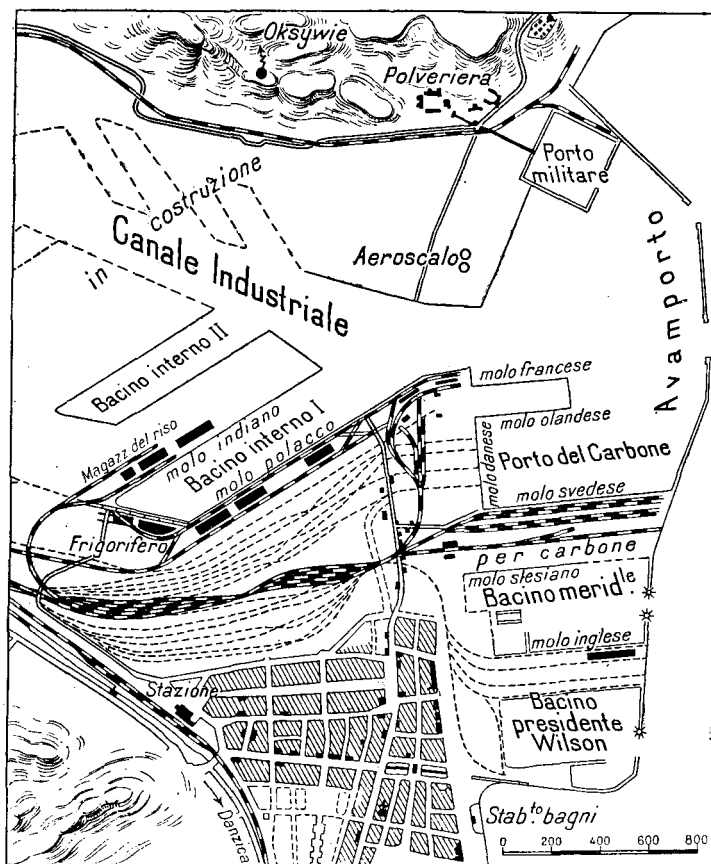
(2) TH. JOHANNSEN, XLVII, pp. 17-18. Uno di questi porti avrebbe dovuto essere fluviale e sorgere nelle vicinanze di Tczew. Scartato questo progetto è stato tuttavia migliorato l'approdo che nel 1926 ha visto uno scambio di 116.650 tonnellate e di 240.800 nel 1927.

Polonia ha gettate le basi del porto di Gdynia (ted. Gdingen). Dapprima esso era stato progettato come porto militare, reso necessario dall'impossibilità di usare Danzica come base navale, in seguito però il progetto è stato adattato anche allo sviluppo d'un importante porto mercantile, che, date le favorevoli condizioni rispetto al retroterra (che del resto è quello di Danzica) e al luogo prescelto, ha possibilità sconfinata di sviluppo.

La prima visita degli ingegneri del Ministero d'industria e commercio della Polonia è del 1920; 8 anni dopo, dove prima era un piccolo villaggio di pescatori abitato solo da 300 persone è già sorto, con un ritmo che ha riscontri per celerità solo forse nel Nuovo Mondo, un porto che ha già un traffico notevole, e accanto ad esso una nuova città.

La zona prescelta, posta 15 km. nord-ovest della foce della Vistola morta, si presentava in modo favorevole, sia perchè protetta dalla lunga penisola di Hel, sia perchè i fondali erano abbastanza profondi e tali da soddisfare pienamente le attuali esigenze del traffico, senza la necessità di dover scavare un lungo canale d'accesso; d'altra parte mancano nelle vicinanze fiumi importanti che portino al mare i loro sedimenti e il fondo sabbioso è adatto a un buon ancoraggio. Verso terra poi, per quanto non possa usufruire d'un corso d'acqua com'è la Vistola, il porto era lambito dalla linea Stettino-Danzica e fu facile allacciarlo col proprio retroterra per mezzo del tronco Kokoszki-Kartuzy. Quanto a particolarità locali la zona destinata alla città e ai bacini interni — che sarebbero stati scavati verso terra in un terreno che in alto è torboso e in basso sabbioso — era limitata sia a nord che a sud da due colline (Okseywie e Kamienna Góra), le quali lasciavano però spazio più che sufficiente aprendosi tra di esse una valle lunga una quindicina di chilometri, del tutto libera allo scavo e alle costruzioni. Il progetto approvato (ing. Wenda) ha contemplato la costruzione di un avamposto (ettari 140), lungo 2000 metri, largo in media 700, limitato verso il mare da 3 antemurali frangiflutti, uno settentrionale, lungo 740 m. e uno meridionale lungo 785, separati da uno intermedio di 280 m., in modo da lasciare due entrate; sia il primo che il secondo non s'appoggiano direttamente alla costa, ma partono da due moli, di cui quello settentrionale serve anche da sostegno al porto militare, mentre quello meridionale (ovest-est) serve allo scarico delle merci; verso nord quest'ultimo è rivolto al bacino interno e per mezzo d'un molo minore ad uso dei passeggeri

(banchina francese) forma il porto del carbone (*Basen Węglowy*), che è munito a sua volta di 3 banchine (olandese, svedese, danese); verso sud invece in origine doveva trovar posto solo un piccolo porto per



PIANTA DI GDYNIA.

L'antica linea di spiaggia è conservata presso lo stabilimento bagni (a sud) e dalle due parti del porto militare (a nord). Il porto di Gdynia risulta composto di due parti distinte: una ottenuta a spese del mare (Porto del carbone, Bacino meridionale, Bacino Presidente Wilson, l'altra (Canale industriale) a spese della terra.

pescatori. I frangiflutti sono stati costrutti per mezzo di blocchi giganteschi di cemento preparati a terra e poi gettati nel mare, mentre i moli sono stati basati su delle palafitte che sorreggono dei massi di pietra. Verso sud si è pensato poi di utilizzare anche la spiaggia (800 m.) che si estendeva fuori dell'avamposto e a questo scopo la

spiaggia stessa è stata prolungata verso est di 350 metri, inoltre è stato gettato in mare un altro molo (detto dei Pescatori, lungo 600 m.) e sono stati costruiti due altri bacini, che il prolungamento meridionale dei frangiflutti difende dai venti di est. Essi si chiamano bacino meridionale (*Basen Poludniowy*) e bacino del presidente Wilson (*Basen Prezydenta*); il primo è ampio 25 ha ed è munito di 1250 m. di banchina con i prospicienti fondali di 9 m. e di 650 con fondali di 6 m. (banchine slesiana e inglese); il secondo è ampio 18 ha e possiede 900 m. di banchina con fondali di 9 m. (banchina di Pomerania); ancora più a sud è un piccolo porticciolo per imbarcazioni da diporto (2,5 ha) e quindi si stende la piccola spiaggia balneare. Il porto interno, che quando tutti gli 11 bacini fossero costruiti, dovrebbe occupare 220 ha, è diretto verso nord-ovest; i bacini saranno scavati dalle due parti d'un canale largo 100 metri e lungo 2000; per ora è stato completato il primo di essi (bacino interno I o porto Maresciallo Pilsudski); esso è lungo 1200 m. largo 250 e si estende su 45 ha.

Stabilito il piano generale, solo nel 1924 (4 luglio) si stipularono gli accordi con le imprese costruttrici e solo nel 1926 si cominciarono i lavori in grande stile con l'impiego in media di 1200 operai. L'originario consorzio polacco-francese Schneider-Creuzot fu allargato in modo da permettere anche la partecipazione alla casa danese Højgaard e Schulz, alla quale si devono le maggiori costruzioni (e anche un piccolo quartiere per gli operai e i tecnici addetti ai lavori). Hanno lavorato anche due imprese polacche di Poznan e Varsavia, soprattutto nello sterro. Nel 1924-26 è stato costruito il molo nord e il porto per le navi da guerra, 400 m. di banchina nel bacino meridionale, 300 in quello interno e poste le basi per i tre frangiflutti, sterrando 2,2 milioni di mc. di terra; nel 1927 sono stati fatti 700 m. del frangiflutto meridionale, 865 m. di banchina nel molo meridionale e 105 nel molo interno, con 1,8 milioni di mc. di sterro; nel 1928 sono stati costruiti 1050 m. di banchina nel porto del carbone, 545 nel bacino interno, sono stati completati i frangiflutti e rimossi 2,4 milioni di mc. di terreno; infine nel 1929-30 erano finiti anche i frangiflutti meridionali e il bacino interno n. 1, con 3,3 milioni di mc. di sterro. Nel 1930 erano già stati costruiti complessivamente 7907 m. di banchina e il posto per deposito di merci in tettoie e capannoni si calcolava a circa 52 mila mq. (aumentabili rapidamente a 150 mila); il porto alla stessa data si calcolava avesse una possibilità di scambio di circa 8 milioni di tonnellate annue, da portare gradualmente fino a 15 mi-



8. GDYNIA - Nel 1920 esisteva soltanto un poatile di legno e un villaggio di pescatori.



9. GDYNIA - Dieci anni dopo è già sorta un'importante città che possiede uno dei porti meglio attrezzati d'Europa.



10. GDYNIA - Il porto del carbone con i moderni ponti caricatori.



11. GDYNIA - Veduta generale del porto del carbone.

lioni. Se si pensa quanto costa aumentare l'efficienza di Genova o di Napoli vien fatto di invidiare la Polonia che ha potuto trovare nella sua breve costa condizioni tanto favorevoli di sviluppo per il suo nuovo porto; bisogna però aggiungere che l'energia e la volontà dei suoi abitanti si sono messi d'impegno con un puntiglio e un'operosità che ci era finora ignota per dare allo stato quest'altro polmone, che con Danzica permette un ampio respiro sul mare. Gli abitanti, che erano ancora 6 mila nel 1926, 10 mila nel 1927, 16 mila nel 1928, alla fine del 1930 erano già 40 mila. Naturalmente anche le abitazioni (speciali sgravi fiscali sono stati istituiti con un decreto del 1° giugno 1927) hanno accompagnato il rapidissimo ritmo dello sviluppo portuale; la città ha trovato posto a sud, tra il mare, il porto meridionale, le colline, mentre i magazzini sono posti lungo i diversi bacini. A spese dello stato sono state poi costruite la stazione ferroviaria, l'ufficio postale, la scuola navale, sono state innalzate le sedi delle banche, delle compagnie di navigazione (importante soprattutto la *Zegluga Polska*), alberghi, magazzini. Il porto è già servito da 60 km. di ferrovie che presto saranno portati a 150. Per il carbone la grande casa esportatrice Polskarob, che possiede una piccola flottiglia, ha attrezzato i suoi impianti con ponti trasbordatori che consentono l'imbarco di 600 tonnellate all'ora (1 vagone di 20 tonnellate ogni 2 minuti). Grandiosi magazzini sono stati costruiti per il tabacco, lo zucchero ed è stato eretto un grandioso frigorifero, ultimato alla fine del 1930, che è il più grande del mondo dopo quello di Amburgo; esso è posto all'estremità meridionale della banchina polacca (primo bacino interno), consiste di 72 locali, ampi complessivamente 10 mila mc., nei quali possono essere conservati per molto tempo 700 vagoni di carne, burro, uova, lardo, prosciutto, ecc. Alla stessa data è entrato in efficienza anche un oleificio; inoltre, pure all'estremità meridionale del bacino interno (banchine di Rotterdam e dell'India), è stato creato un vasto magazzino per il riso, consistente in un alto edificio dipinto esternamente di bianco e di rosso, nel quale un servizio meccanico di gru dispone rapidamente in bell'ordine i sacchi che vengono direttamente da Rangoon e da Calcutta; è annesso anche uno stabilimento per la brillatura del riso stesso, che viene poscia ancora esportato. In pari tempo sono state istituite linee regolari di navigazione non solo con i porti europei, ma anche con le Americhe ed è sorto un cantiere per piroscafi di 5000 tonnellate. Naturalmente il costo per la creazione di tutti questi servizi è stato notevole; si è cal-

colato infatti (1) che mentre l'impianto portuario per lo scambio di 1 milione di tonnellate è costato 3 milioni di franchi oro a Danzica (nuovo bacino di Weichselmünde, finito nel 1929), a Gdynia il costo si è elevato invece a 10 milioni.

Già prima che le banchine fossero sistemate e quando ancora i magazzini stavano per essere costruiti, nella seconda metà del 1924, le prime navi cominciarono ad approdare a Gdynia e da allora, di mese in mese, il loro numero si è costantemente accresciuto, come indicano i seguenti dati.

ANNO	Navi entrate ed uscite	Tonnellaggio complessivo
1924	54	28.704
1925	157	146.126
1926	603	412.951
1927	1.049	839.261
1928	2.201	1.953.414
1929	3.093	2.902.973
1930	4.457	4.045.940

A partire dal 1927 la capacità delle navi aumenta annualmente di 1 milione di tonnellate e inoltre il loro raggio d'azione s'estende sempre più, grazie alla regolarità delle nuove linee.

Anche lo scambio delle merci aumenta con un ritmo non meno rapido.

ANNO	Importazioni	Esportazioni	Totale	Percentuale delle importazione sul totale
1924	631	9.086	9.717	6,5
1925	1.586	50.142	51.728	3,06
1926	179	413.826	414.005	0,04
1927	6.702	889.239	895.941	0,75
1928	190.133	1.767.215	1.957.348	9,7
1929	324.298	2.497.893	2.822.191	12,9
1930	506.037	3.122.294	3.628.331	16,2

Queste cifre ci permettono di riconoscere subito le due caratteristiche più salienti del porto di Gdynia; il rapido sviluppo e il forte

(1) TH. JOHANNSEN, XLVII, p. 68 e seg.

squilibrio (notevolmente più alto che a Danzica) tra il peso delle merci importate e quello delle merci esportate. Gdynia è soprattutto un porto esportatore di carbone. Infatti questa merce era valutata nel 1925 al 74,3 % delle esportazioni, nel 1926 al 97,2, nel 1927 al 98,7, nel 1928 al 99,7, nel 1929 al 97,9, nel 1930 al 94,3. Col 1930 si nota la tendenza, come del resto avviene per le importazioni, a lasciar posto a un maggior numero di merci, le quali cominciano a far uso dei grandi magazzini appena costruiti. Tra le merci esportate nel 1930 è al secondo posto lo zucchero greggio (89.766 tonnellate), quindi le barbabietole tritate (15.196), il lardo (11.196), il riso (12.913); insignificante invece l'esportazione di legno (2058 tonnellate) e cereali (8259). Tra le merci importate oltre la metà (272.479 tonnellate) è rappresentata da rottami di ferro; seguono i concimi (113.141) e il minerale di ferro (52.203); notevole pure l'importazione di riso greggio (46.864). Il numero dei passeggeri, pur attraverso oscillazioni, risulta del pari in aumento costante (1924: 7567; 1926: 7149; 1927: 9504; 1928: 21.000); anche molti emigranti polacchi espatriano ormai attraverso Gdynia.

VII. I RECENTI DISSIDI TRA DANZICA E LA POLONIA. — È naturale che il rapido sviluppo di Gdynia non ha mancato di danneggiare la posizione economica di Danzica. Mentre infatti nel 1923 tutto il traffico che usciva per mare dall'unione doganale passava per la Città Libera, negli anni successivi il rapporto si è spostato nel modo seguente:

	Percentuale di merci transitate per	
	Danzica	Gdynia
1923	100	—
1924	99,6	0,4
1925	98,1	1,9
1926	93,4	6,6
1927	89,7	10,3
1928	81,6	18,4
1929	75,2	24,8
1930	69,4	30,6

Occorre però non sopravvalutare l'inesorabile andamento inverso delle due curve, in quanto il rapporto è in funzione della quantità complessiva di merci importate ed esportate, ed essendo questa in

continuo aumento (2.384.394 tonnellate nel 1924, 6.714.306 nel 1926, 10.573.030 nel 1928 e 11.041.424 nel 1930), la costante diminuzione di Danzica è in parte solo fittizia. In ogni modo l'assistenza accordata a Gdynia dal governo polacco con tariffe di favore, l'istituzione di linee regolari di navigazione, le agevolazioni dovute al minor costo della mano d'opera e al fatto che l'attrezzamento è più moderno hanno avuto il loro peso tanto che Danzica è stata spinta, in vista anche del progressivo sviluppo di Gdynia, che nel 1933 dovrebbe giungere a una capacità di 14 milioni di tonnellate, a presentare nel maggio 1930, valendosi della facoltà accordata dall'articolo 39 della convenzione di Parigi, una formale protesta alla Società delle Nazioni, allegando anche una decisione del 15 agosto 1921 pronunciata dall'Alto Commissario allora in carica (l'inglese Haking), per effetto della quale il governo polacco è impegnato ad utilizzare il porto di Danzica, anche nel caso costruisca altri porti sul litorale baltico. La Polonia ha giudicato la protesta come un attacco alla sua sovranità e alla sua indipendenza, osservando che Gdynia è stata creata dopo una attenta valutazione dei bisogni dell'economia polacca. Occorrerebbe naturalmente a questo punto passare a un esame dettagliato del commercio estero complessivo (compreso quello passante per le frontiere terrestri), in modo da vedere se realmente era indispensabile alla Polonia la costruzione di un nuovo porto (1).

A parte il fatto che questo ci costringerebbe ad allungare ancor più l'articolo, bisogna tener presente che la costruzione di Gdynia è in gran parte connessa col desiderio della Polonia, visto che Danzica non si era inquadrata nel sistema economico in cui era stata inserita, di svincolarsi dal controllo che la Città Libera ha sempre la possibilità di svolgere sui suoi traffici. La questione, dal campo geografico ed economico, come pure da quello giuridico, è trasportata in tal modo nel campo politico.

(1) Si veda a questo proposito il buon articolo di F. HÖGBOM, *Polens ekonomisk geografiska Läge*, Geografiska Annaler, XII (1930), pp. 215-53 e il lavoro di B. H. LOMBARD, *Der Aussenhandel Polens. Struktur und Entwicklung im ersten Jahrzehnt staatlicher Selbständigkeit*. Diss. Giessen, 1930, pp. 129. E soprattutto la pubblicazione statistica ufficiale riguardante il commercio estero della Polonia e di Danzica: *Rocznik handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdanska*; l'ultimo volume, pubblicato a Varsavia nel 1931, riguarda gli anni 1929-30. Per il periodo successivo è da vedere il fascicolo mensile *Handel zagraniczny rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdanska*.

Nella ricordata richiesta di Danzica all'Alto Commissario (9 maggio 1930), accennato che a suo tempo il plebiscito non era stato accordato alla città, perchè si supponeva che essa avrebbe tratto vantaggio dalla nuova situazione, si mostra come il guadagno derivante dall'aumentato volume delle importazioni ed esportazioni risulti limitato trattandosi di prodotti (legno, carbone, ecc.) che non si fermano a Danzica, ma sono trattati direttamente da consorzi e sindacati di spedizione polacchi; inoltre si ricorda che lo sviluppo del porto non è stato sufficientemente curato dalla Polonia, mentre d'altra parte Danzica non ha la possibilità di fare concorrenza a Gdynia a parità di condizioni, essendo questo un porto che si vale dell'appoggio d'un intero stato, il quale invece aveva assunto l'impegno di utilizzare pienamente il suo porto. La Polonia, oltre che respingere la domanda della Città Libera (19 luglio 1930), ha allegato molti dati per mostrare che le condizioni di Danzica nel 1913 non erano affatto ideali, che dal nuovo ordinamento europeo essa ha guadagnato (come mostra l'aumentato numero di persone impiegate nel commercio) e più avrebbe potuto guadagnare se i suoi commercianti avessero avuto un maggior spirito di collaborazione coi commercianti polacchi e con lo stato stesso. La seconda richiesta di Danzica (25 agosto 1930), esposta in termini ancora più allarmanti, fa presente che la costruzione di Gdynia non è giustificata dall'aumento degli scambi marittimi dello stato polacco: questi sono stati negli ultimi anni avvantaggiati dallo sciopero carbonifero inglese e dall'eccezionale esportazione di legno, come pure dai rapporti alquanto tesi con la Germania, ma è prevedibile che la curva delle esportazioni non possa ulteriormente tendere dall'alto. Il voler insistere sull'asse economico Alta Slesia-Baltico toglie infatti alla Polonia la naturale funzione d'intermediaria tra Russia e Germania, cosa che riesce possibile soltanto per l'instabile stato dell'economia europea. Si osserva inoltre che il traffico sulla Vistola è in diminuzione, che l'industria è in cattivo stato e che occorre sia provveduto al più presto a ristabilire condizioni d'equilibrio, che mettano fine alla concorrenza. Nella seconda risposta (10 ottobre 1930) la Polonia mantiene il punto di vista della prima e riafferma che l'Alto Commissario non ha la possibilità di giudicare su una questione che riguarda la sua indipendenza. Quanto alle condizioni di Danzica nell'anteguerra ribatte che queste erano abbastanza buone soltanto perchè la città si valeva dell'appoggio che artificialmente le accordava lo stato prussiano. Quanto poi alle future esportazioni polacche è pro-

babile che queste possano essere ancora più accresciute con un più intenso lavoro. Così stando le cose, nella primavera del 1931 (1), l'Alto Commissario ha creduto opportuno di chiedere il parere di 3 giuristi nominati dalla Società delle Nazioni, affinché chiarissero se nella decisione suaccennata del 15 agosto 1921 che suona: « Polen sei zur vollen Ausnutzung des Danziger Hafen verpflichtet », quest'ultima parola si debba intendere nel senso di obbligo tassativo (*Verpflichtung*) o di semplice raccomandazione (*Empfehlung*). Com'è noto due di essi si sono pronunciati nel senso di attribuire alla Polonia l'obbligo di far uso del porto di Danzica, mentre il terzo ha interpretato l'obbligo nel senso che la Polonia si accordi con Danzica per l'uso di esso. In base a questi pareri l'Alto Commissario della Società delle Nazioni il 23 ottobre scorso « ha deciso che alla Polonia incombe effettivamente l'obbligo di fare pieno uso del porto di Danzica, e ciò indipendentemente dagli altri porti che essa può aprire sul Baltico. Sono incompatibili con tale obbligo eventuali misure del governo polacco rivolte a favorire la concorrenza di altri porti ai danni di Danzica, ma non è accettabile la richiesta della Città Libera di imporre alla Polonia misure tendenti ad assicurare al porto di Danzica una specie di monopolio per tutto il traffico polacco che non passa per le frontiere terrestri. Tale richiesta sarebbe in contraddizione con l'incontestato diritto della Polonia di aprire altri porti sul proprio territorio ». L'Alto Commissario si augura inoltre che le due parti si mettano d'accordo per un'equa ripartizione del traffico.

È questa naturalmente al momento attuale la sola soluzione possibile, ma se ciò potrebbe ottenersi in modo abbastanza facile tra due porti appartenenti allo stesso stato e alla stessa nazione, come è il caso di Amsterdam e di Rotterdam, è meno facile possa avvenire tra popolazioni che sono separate ormai da così profondi dissidi.

(1) Nella prima metà del 1931 la situazione si è ancor più aggravata perchè molti prodotti costosi (tabacco, prosciutto, uova, ecc.) sono cominciati a passare per Gdynia e di riflesso le importazioni attraverso Danzica sono diminuite notevolmente, mentre a Gdynia sono in aumento. È invece aumentata ancora più a Danzica l'esportazione del carbone e quindi lo squilibrio tra merci importate ed esportate. Disgraziatamente però è ben difficile poter chiaramente distinguere in queste oscillazioni la parte che deriva dalla concorrenza di Gdynia con i mutamenti che sono connessi invece con la crisi mondiale. Sulle più recenti relazioni tra Danzica e la Polonia (spesso turbate da incidenti cavillosissimi) è da vedere il rapporto dell'Alto Commissario in data 25 aprile 1931, comunicato ai membri del Consiglio in data 7 maggio 1931. Le elezioni che hanno avuto luogo a Danzica il 16 novembre 1930 hanno fatto aumentare l'estrema destra nazionalista in modo da accrescere ancor più i contrasti.

Forse col tempo questo sarà possibile, ma poichè ci si appella al futuro vien fatto allora di pensare a quanto instabile sia ancora questa parte d'Europa che a poca distanza ci mostra le frontiere chiuse tra Polonia e Lituania, che vede lo sforzo della Prussia Orientale per ricongiungersi al resto della Germania (e nel contrasto della Polonia con Danzica trova un punto d'appoggio per un eventuale conflitto), che soprattutto sente ogni giorno di più il peso dello sviluppo economico della Russia. Problemi tutti a base geografica e politica a un tempo, che, come quello di Danzica e Gdynia, meritano tutta la nostra attenzione di studiosi.

BIBLIOGRAFIA.

(Si elencano le principali opere che possono servire per uno studio più approfondito della geografia fisica, economica e politica dei due porti baltici).

- I. — ALBERT E., *La concurrence croissante de Gdingen contre Danzig* (Documentation pour le problème de Danzig). Danzica, Danziger Verlags-Gesellschaft, 1931, pp. 14.
- II. — ASKENAZY S., *Dantzic and Poland* (trad. dal polacco di J. Rose). Londra, Allen e Umvin, 1921, pp. 132. Esiste anche un'edizione francese (Parigi, Alcan, 1919).
- III. — BAGINSKI H., *Zagadnienie dostępu Polski do morza* (Il problema dell'accesso della Polonia al mare). Varsavia, Związek Obrony Kresow Zachodnich, 1927, pp. 423, 31 fig., 3 carte. Opera notevole che illustra il punto di vista polacco: non esiste un corridoio, ma una regione abitata in maggioranza da polacchi; per Danzica è vantaggioso restar unita alla Polonia. Cfr. però Th. Johannsen, XLVII, pp. 7-10.
- IV. — BAUER H. — MILLACK W., *Danzigs Handel in Vergangenheit und Gegenwart*. Danzica, Kafeman, 1925, pp. 111-185 e tav.
- V. — BERTRAM H. G., *Die Entwicklung des Deich- und Entwässerungswesens im Gebiet des heutigen Deichverbandes*. Danzica, 1907, 2 voll.
- VI. — BERTRAM H. — LA BAUME W. — KLOEPEL O., *Das Weichsel-Nogat Delta*. Beiträge zur Geschichte seiner landschaftlichen Entwicklung, vorgeschichtlichen Besiedlung und bauerlichen Haus- und Hofanlagen. (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreussens. Danzica, Westpreuss. Gesch. Verein, n. II, 1924, pp. 216 con 201 illustr. e 5 carte. Opera coscienziosa, basata su un'ottima conoscenza della regione e sullo spoglio di copiosi documenti. Il primo autore considera la storia fisica del delta, il secondo l'insediamento preistorico, il terzo le forme attuali delle case, dei casali e degli altri edifici.
- VII. — BINDERMAN H., *Die Weichsel*. Beiträge zur Landeskunde Westpreussens. Festschrift zum Deutschen Geographentage. Danzica, 1905, pp. 1-41.
- IX. — BRAUN F., *Landeskunde der Provinz Westpreussens*. Lipsia, Sammlung Göschen, n. 570, 1912, pp. 108.
- X. — Id., *Zur geographischen und politischen Lage des Danziger Freistaates*. Geographische Zeitschrift, XXVIII (1922), pp. 137-43.

- XI. — BRAUN F. — LANGE C., *Die freie Stadt Danzig: Natur, Kultur und Geschichte*. Lipsia, Brandstetters Heimatbücher, vol. 39, 1929, pp. X-280. Antologia di scritti su Danzica.
- XII. — BRUECKNER A., *Ueber den Namen Danzigs*. Archiv für slavische Philologie, XXXVIII (1922).
- XIII. — CHOLONIEWSKI A., *Danzig ville polonaise*. Parigi, 1929, pp. 34. Scritto di propaganda polacca.
- XIV. — CRUSEN, *Versailler Frieden: Danzig*, nel Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie. Berlino e Lipsia, De Gruyter 1926. Notevole esposizione dei diversi punti di vista secondo il diritto internazionale.
- XV. — DAMME P., *Danzig, sein Hafen und sein Hinterland*. Meereskunde, XIII (1920), pp. 38.
- XVI. — [Danzica], *Die Stadt Danzig, ihre geschichtliche Entwicklung und ihre öffentlichen Einrichtungen*. Danzica, Pubblicazione a cura del Comune, 1904. Contiene capitoli sulla posizione geografica (von Bockelmann), sulla geologia (Zeise), sul clima (Momber).
- XVII. — Id., *Danzig und seine Bauten*. Festschrift. Berlino, 1908.
- XVIII. — Id., *Wirtschaftspolitische Stellung und weltwirtschaftliche Bedeutung der Freien Stadt Danzig*. Danzica, Danziger Wirtschaft und Statistik, n. 1, 1923.
- XIX. — Id., *Geologische Uebersichtskarte des Freistaat-Gebiets*. In: Beiträge zur Natur und Landeskunde der Freien Stadt Danzig. Danzica, Statistisches Landesamt, 1925.
- XX. — Id., *Staatshandbuch der Freien Stadt Danzig*. Danzica, Statistisches Landesamt, 1926, pp. 376. Alle pp. 347-55 ampia bibliografia di scritti relativi a Danzica.
- XXI. — Id., *Beiträge zur Geschichte des Schiffbaus, des Hafens und der Schifffahrt von Danzig*. Danzica, Danziger Verlags-Gesellschaft, 1929.
- XXII. — Id., *The port of Danzig*. Varsavia, The Polish Economist, IV (1929). A cura del Consiglio del porto: accurata illustrazione. Anche gli altri numeri della stessa rivista contengono di frequente articoli sui due porti baltici.
- XXIII. — Id., *Danziger statistisches Taschenbuch 1930-31*. Danzica, Stat. Landesamt, 1930, pp. 138.
- XXIV. — Id., *Bericht über die Lage von Handel, Industrie und Schifffahrt im Jahre 1929*. Danzica, Camera di Commercio, 1930, 149.
- XXV. — Id., *Collection de documents concernant l'adresse du Gouvernement de la ville libre de Dantzig, soumise pour décision au Haut Commissaire de la Société des Nations à Dantzig sur la question de Dantzig-Gdingen*. Danzica, Governo della Città Libera, 1931, pp. 124-13.
- XXVI. — DE ANDREIS E., *La Polonia sul Baltico: Danzica e Gdynia*. L'Europa Orientale, IX (1929), pp. 165-69.
- XXVII. — DMOWSKI R., *Polityka polska i odbudowanie państwa*. Varsavia, Perzynski i Niklewicz, 1925. Spiega come sia stato Lloyd George a sventare le aspirazioni della Polonia su Danzica.
- XXVIII. — FLAKOWSKI G., *Der ökonomische Aspekt des Danzig-Problems*. Heidelberger Diss. 1927.
- XXIX. — FRIEDRICH E., *Die Dichte der Bevölkerung im Reg. Bez. Danzig*. Diss. Königsberg, 1895. Danzica, Kafemann. 1895, pp. 51.
- XXX. — FROESE F., *Die Entwicklung des Danziger Stadtbildes*. In: Veröffentlichungen des geographischen Seminars der Technischen Hochschule Danzig, I Landschaften des deutsche Nordostens. Danzica 1931, pp. 115-67.

- Contiene 5 cartine che mostrano chiaramente il progressivo sviluppo topografico della città.
- XXXI. — FUNK M., *Die Danzig-Polnische Zollunion*. Der bisherige und der künftige Zollverteilungsschlüssel. Jena, Fischer, 1926, pp. XV-189.
- XXXII. — Id., *Wandlungen in den grundlegenden Wirtschaftszweigen Danzigs seit der Begründung der Freien Stadt*. Danzica, 1927.
- XXXIII. — GADE H. G., *Entwicklung und Stand der Landwirtschaft im Gebiete der Freien Stadt*. Danzica, Danziger Wirtschaft und Statistik, n. 2, 1924, pp. 120.
- XXXIV. — GEISLER W., *Die Grossstadtsiedlung Danzig*. Schriften der Stadt Danzig (Diss. Halle), 1918, pp. 72, ill. e carte. Modello di illustrazione urbana.
- XXXV. — Id., *Die Weichselloandschaft von Thorn bis Danzig*. Brunswick, Westermann, 1922, pp. 240, 29 fig. e 1 tavola. Bibliografia di 469 numeri in fondo al volume.
- XXXVI. — Id., *Das Weichsel-Nogat-Delta*. Geographische Zeitschrift, XXXII (1926), pp. 184-91. Recensione dell'opera ricordata al numero VI.
- XXXVII. — GIANNINI A., *La costituzione di Danzica*. L'Europa Orientale, X (1930), pp. 229-51.
- XXXVIII. — Id., *La riforma della costituzione di Danzica*. L'Europa Orientale, XI (1931), pp. 153-62.
- XXXIX. — Id., *La questione di Danzica*. L'Europa Orientale, XI (1931), pp. 213-27.
- XL. — GOERGENS A. W., *Danzigs Handel und Schiffahrt und ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Freien Stadt*. Diss. Greifswald 1922.
- XLI. — HALFAR K., *Danzig und Gdingen*. Ein Kapitel über die Ausschaltung des Danziger Hafens. Erde und Wirtschaft, V (1931), pp. 6-14.
- XLII. — HARDER H., *Danzig, Polen und der Völkerkund*. Berlino, Stilke, 1928, pp. 134. Studio prevalentemente politico.
- XLIII. — HAUSHOFER A., *Der Staat Danzig*. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 1926, pp. 335-50.
- XLIV. — HILCHEN F., *La construction du port de Gdynia*. Bull. périodique de la Société Belge d'Etudes et d'Expansion, luglio 1929, pp. 392-99.
- XLV. — HIRSCH H., *Ueber die geographische Lage und Entwicklung Danzigs*. Diss. Königsberg 1912.
- XLVI. — JENTZSCH A., *Geologische Skizze des Weichseldeltas*. Schriften der physik. ökonomisch. Gesellschaft. Königsberg, XXI, 1880.
- XLVII. — JOHANNSEN T., *Gdingen*. Danzica, Ostlandschriften, n. 1, 1928, pp. 92.
- XLVIII. — KAUFMANN, *Danzigs Deutschtum, staatliche Selbständigkeit und Geltung in der Vergangenheit*. Urkunden in Lichtbildern aus dem Danziger Staatsarchiv. Danzica, 1923, pp. 24.
- IL. — KEYSER E., *Die Entstehung von Danzig*. Danzica, Kafemann, 1924, pp. 136.
- L. — Id., *Die Stadt Danzig*. Historische Stadtbilder n. 6. Stoccarda e Berlino, Deutsche Verlagsanstalt, 1925, pp. 164. Seconda edizione, 1929.
- LI. — KOEHLER G., *Geschichte der Festungen Danzig und Weichselmünde bis 1814*. Breslavia, 1893, 2 voll., pp. 507 e 533.
- LII. — KUTRZEB A., *Gdansk*. Miscellanea a cura di più autori. Leopoli-Varsavia-Cracovia, Ossolineum, 1928, pp. XIII-490 e 181 fig. Opera fondamentale: pp. 25-34: preistoria; pp. 35-128 e 171-87: storia; pp. 129-71:

- industria e commercio fino al 1793; pp. 187-281: situazione giuridica e politica; pp. 282-328: vita economica; pp. 329-476: arte e cultura.
- LIII. — LORENTZ F., *Der Name Danzigs*. Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins, 1920, fascicolo 60, p. 75 e seg.
- LIV. — MARTINI G., *Wie man den Danziger Hafen sehen muss*. Danzica, Danziger Verlags-Gesellschaft, 1930, pp. 32. Descrizione del porto a colorito nazionalistico: « Die gesamte deutsche Bevölkerung Danzigs will dass der Hafen deutsch bleibt. Dabei muss das deutsche Vaterland helfen ».
- LV. — MAXMANN R., *Die polnische Literatur über Pommerellen, Danzig und Ostpreussen*. Erde und Wirtschaft, V (1931), pp. 14-24.
- LVI. — Id., *Die Tendenz der polnischen Geographie*. Eine Zusammenstellung von vier polnischen geographischen Arbeiten in deutscher Uebersetzung. Danzica, Westpreussischer Verlag, 1931, pp. 63. Soprattutto interessante per conoscere le reciproche beghe è l'articolo di K. Jezova: Die antipolnische Agitation in der deutschen Geographie.
- LVII. — MUEHLEFELS A. (von), *Ostpreussen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem*. Berlino, Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg, n. 1, 1930, pp. 61. Per Danzica sono da vedere le pp. 33-49.
- LVIII. — NAGORSKI B., *Le port de Dantzig*. Le Génie Civil, LXXXII, 17 febbraio 1923, pp. 145-50. Illustra l'inversione del movimento commerciale.
- LIX. — NEUMANN K., *Die überseeische Wanderung über Danzig*. Berlino, 1929.
- LX. — PAWLOWSKI S., *Charakterystyka morfologiczna wybrzeża polskiego* (Caratteristiche morfologiche delle coste polacche). Prace Komisji Mat. przyrodniczej, Tow. Przyjaciół Nauk. Serie A., vol. I (1922), pp. 19-117.
- LXI. — PEISER K., *Strukturwandlungen des Danziger Aussenhandels*. Danzica, Danziger Schriften für Politik und Wirtschaft, n. 1, 1929, pp. 36. E anche in inglese: *Danzig's Shipping and Foreign Trade*. Danzica, 1930, pp. 35.
- LXII. — Id., *Danzig und Gdingen*. Vortrag gehalten im August 1931. Danzica, Kafemann, 1931, pp. 19.
- LXIII. — PENCK-HEYDE, *Karte der Verbreitung von Deutschen und Polen längs der Warthe-Netze Linie und der unteren Weichsel sowie an der Westgrenze von Posen*. Berlino, 1913.
- LXIV. — [Polonia], *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*. Annuario statistico dello stato polacco. Vol. I: 1920-21 e seg.
- LXV. — Id., *Polskie Pomorze* (La Pomerania polacca). Torun, Istituto Baltico, 1929, pp. X-326, 118 fig. e 18 tav. Importante miscellanea preparata da più autori.
- LXVI. — Id., *Kronika o Polskiem Morzu*. Varsavia, Dzieje Walk, Zwyciestw i Pracy, 1930, pp. 526. Storia delle lotte, delle vittorie e del lavoro per la conquista dello sbocco al mare da parte della Polonia. Miscellanea di 48 articoli.
- LXVII. — QUADE W., *Die Landschaft des Weichsel-Nogat Deltas*. Sta nel volume ricordato al n. XXX, pp. 77-98.
- LXVIII. — ROSENBERG S., *Der Anteil der Binnenschiffahrt am Seeverkehr der Häfen Danzig, Königsberg und Memel im Zeitraum 1890-1914*. Diss. Königsberg, 1921.
- LXIX. — ROSINSKI W., *La Pologne et la mer Baltique: Gdansk et Gdynia*. Parigi, Geuthner, 1928, pp. 253.
- LXX. — RUDOLPH T., *Die Rechtslage im Danzig-polnischen Gdingenkonflikt*. Danzica, Material zum Problem Danzig, n. 2, 1931, pp. 20. Espone il punto di vista di Danzica sulla costruzione di Gdynia: « Gdingen ist überflüssig ».

- LXXI. — SCHENDEL K., *Die Freie Stadt Danzig als Staat und als Handelsplatz*. Diss. Berlino 1926.
- LXXII. — SELIGO A., *Die Seefischerei von Danzig*. Stoccarda, Schweizerbart, Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, vol. VIII, 7, 1931.
- LXXIII. — SIEBENEICHEN A., *Zehnjährige Entwicklung des Danziger Hafens*. Danzica 1929.
- LXXIV. — SIEBENEICHEN A. — STRASBURGER A., *Spor o Gdynie* (La lotta per Gdynia). Torun, Wyd. Instyt. Balt., 1930. Lo Strasburger è il rappresentante diplomatico della Polonia a Danzica. Si veda anche lo scritto: *Le basi economiche dell'indipendenza politica degli stati*. Problemi internazionali. Roma, Formiggini, 1931, pp. 45, nel quale l'autore si mostra decisamente favorevole alla conservazione delle condizioni attuali.
- LXXV. — SIMSON P., *Geschichte der Stadt Danzig*. Danzica, 4 voll., 1903-18. È questa l'opera più importante sulla storia di Danzica.
- LXXVI. — SLAWSKI S., *Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich* (L'accesso al mare della Polonia e gli interessi della Prussia orientale). Danzica, 1925. Sono state fatte anche la traduzione francese e tedesca. Cfr. la risposta alla tesi polacca a cura di J. Fürst, *Der Widersinn des polnischen Korridors. Entgegnung*. Berlino, 1926.
- LXXVII. — SONNTAG P., *Strandverschiebungen und alte Küstenlinien an der Weichselmündung bei Danzig*. Zeitschrift des westpreussischen Geschichtsvereins, n. 50. Danzica, 1908, pp. 1-48.
- LXXVIII. — Id., *Geologischer Führer durch die Danziger Gegend*. Danzica, Kafemann, 1910, pp. 156 e 51 fig.
- LXXIX. — Id., *Geologie von Westpreussen*. Berlino, Borntraeger, 1919, pp. 244.
- LXXX. — Id., *Hela, die Frische Nehrung und das Haff*. Nach älteren Karten und Nachrichten entwicklungsgeschichtlich betrachtet. Schriften d. Naturforsch. Ges. Danzig. N. Folge, XIV, I, 1915, pp. 32-59 e 4 fig.
- LXXXI. — THOMASCHKY P., *Die Ansiedlungen im Weichsel-Nogatdelta*. Diss. Münster, 1887, pp. 72.
- LXXXII. — THOMSEN H., *Danzig als Handelshafen unter besonderer Berücksichtigung des Getreidehandels*. Danzica, Kafemann, 1918, pp. 133.
- LXXXIII. — Id., *Danzig Handel in ihren Entwicklungsmöglichkeiten*. Danzica, 1921.
- LXXXIV. — TOMAS A., *Der polnische Korridor und der Friede*. Varsavia, Institut für internationale Forschung, 1930, pp. 15 e carte. Scritto d'ispirazione polacca. L'opinione contraria è esposta in un apposito fascicolo dedicato al cosiddetto corridoio polacco della rivista « Volk und Reich », VII (1931), pp. 222-89.
- LXXXV. — WOCHENFOTH K., *Danzig als Handelshafen seit Errichtung der Freien Stadt*. Danzica, Danziger Verlags-Gesellschaft, 1930, pp. 77. Accurata ricerca prevalentemente economica.
- LXXXVI. — WUNDERLICH E., *Zur Diluvial-Morphologie der Danzig-Elbinger Niederung*. Centralblatt für Mineralogie, ecc. Abt. B., Geologie. Stoccarda, 1927, pp. 385-95 e 441-57.