

La Città Libera di Danzica: compromesso ragionevole o scommessa impossibile?

Luciano Segreto*

The Free City of Gdansk: a reasonable compromise or an impossible bet?

The article outlines the main economic problems connected with the birth of the Free City of Danzig. In particular, it studies the complex relationships between the city, the Polish government, the League of Nations, and the Allies about the use of the port of Danzig and the increasing competition with the port of Gdynia, built by the Polish government with the support of the French government and some French companies.

Key words: The Free City of Danzig, Port economy, Gdynia, Polish national economic interests

Parole chiave: Città Libera di Danzica, Economia portuaria, Gdynia, Interessi economico-nazionali della Polonia

Nel corso del '900 il "mito" della città di Danzica si è presentato retoricamente dapprima nell'espressione *Mourir pour Danzig?*, titolo provocatorio cui seguiva nel testo una serie di «no», di un articolo del deputato francese Marcel Déat, già membro della Section française de l'Internationale ouvrière, poi espulso per le sue posizioni vicine al nazionalsocialismo tedesco, pubblicato nel maggio 1939¹, come esplicito tentativo di una pace da garantire a tutti i costi, nonostante la rapidità del processo che stava portando l'Europa verso la guerra. Si è poi riproposto attraverso il romanzo di Günther Grass

* Dspgs, via delle Pandette 32, 50127 Firenze; lucianorenato.segreto@uni.fi.it

¹ M. Déat, *Mourir pour Danzig?*, «L'Œuvre», 4 mai 1939. Le ricerche in archivi e biblioteche polacchi, francesi, inglesi e tedeschi sono state svolte nell'ambito di un progetto di ricerca sul ruolo di Danzica nel commercio internazionale del legname tra '800 e '900 finanziato dal grant UMIO-2016/23/B/HIS3/02465 del Narodowe Centrum Nauki. Un sincero ringraziamento rivolgo ai colleghi intervenuti nelle discussioni svolte presso la Gdansk University of Technology sui temi principali di tale progetto, e a Marco Bresciani, Giovanni Gozzini e Francesco Maccelli per i loro commenti critici.

*Il tamburo di latta*², il più famoso della cosiddetta trilogia di Danzica, dove emerge il dramma di una generazione che deve fare i conti, durante la propria crescita emotiva e sentimentale, con le lacerazioni prodotte dalla prima guerra mondiale. È tornato d'attualità, indirettamente, dopo l'ammissione, da parte dello scrittore tedesco, di essere entrato come volontario e non come co-scritto nelle SS, una vicenda che ha spinto a leggere in maniera diversa anche alcune pagine della trilogia³. Quel "mito" è poi riapparso sul finire del XX secolo sotto forma di una "rivoluzione operaia" con la nascita del movimento di Solidarność nei cantieri navali della città, cui viene universalmente riconosciuto il merito di avere incrinato in maniera determinante gli assetti del sistema socialista in quel paese, dando un contributo decisivo alla creazione delle condizioni per una crisi generale del sistema sovietico in tutta l'Europa orientale sul finire degli anni '80.

Al di là di questi aspetti la "questione Danzica" resta un tema su cui la storiografia è chiamata a una riflessione. Analogamente ad altri esempi di «città-stato» (Fiume)⁴ o di entità di più difficile definizione (Memel, oggi Klaipėda, cittadina sulla costa lituana) sorte all'indomani della prima guerra mondiale, la storia della Città Libera di Danzica (nel 2020 ricorreva il centenario) merita alcune riflessioni che travalicano la contingenza di un mancato anniversario anche a causa della pandemia⁵. Le vicende di Danzica tra le due guerre possono e debbono essere affrontate da diversi punti di vista, in quanto diverse dimensioni (politico-diplomatiche, giuridiche, economiche, sociali, culturali e religiose) si intrecciano tra loro. L'approccio qui proposto punta a esaminare soprattutto la dimensione economica, non tanto per ricostruire in dettaglio un'infinità di temi che si intrecciarono durante l'esperienza della Città Libera, quanto per cercare di comprendere in che misura l'economia rappresentò, in ultima analisi, lo snodo critico che produsse molte delle conseguenze che invece si manifestarono sugli altri terreni: la soluzione o la mancata soluzione di numerose vicende di carattere economico produssero conseguenze a tutti i livelli, contribuendo a spingere inesorabilmente Danzica e con essa l'Europa verso il destino che l'attendeva all'alba del 1° settembre 1939.

Per certi versi, per lo storico — quello economico in questo caso — interrogarsi sulla vicenda della Città Libera di Danzica significa cercare di capire per quali motivi questa sorta di esperimento non abbia potuto sopravvivere e raggiungere gli obiettivi che in un'ideale *win-win game* si erano posti molti

² G. Grass, *Il tamburo di latta*, Feltrinelli, Milano 1962 (ed. or. Darmstadt 1959).

³ *Il Nobel Grass rivela il suo passato nazista*, «la Repubblica», 11 agosto 2006.

⁴ R. Pupo, *Fiume città di passione*, Laterza, Roma-Bari 2018; D. Kirchner Reili, *The Fiume Crisis. Life in the Wake of the Habsburg Empire*, Harvard, Harvard UP, 2020.

⁵ Nel novembre 2020 ricorreva l'anniversario della nascita della Città Libera di Danzica. L'evento, se si esclude un'esposizione organizzata nell'antica sede del Consiglio comunale dell'epoca anseatica, è sostanzialmente passato sotto silenzio.

degli attori istituzionali, a cominciare dalla Società delle nazioni (Sdn), che avevano contribuito alla sua nascita: mancavano le condizioni oggettive oppure i comportamenti soggettivi — individuali e collettivi — hanno impresso una certa direzione al percorso? C'era in sostanza un destino segnato fin dall'inizio oppure la sua vicenda è stata la conseguenza di parecchi fattori, politici, economici, diplomatici, sociali e culturali, che hanno interagito tra loro, moltiplicando all'infinito in negativo i vincoli che ciascuno di essi portava in sé?

Se si esclude il periodo anseatico, molto ricco di studi, buona parte dell'interesse per questa città, sul piano politico ma anche storiografico, è dunque scaturita dal periodo tra le due guerre, quando Danzica divenne per poco meno di una ventina d'anni una Città-Stato, anche se, come vedremo, questa definizione sul piano del diritto internazionale non è corretta, dato che il termine «stato» non venne mai ammesso nei documenti della Sdn e men che meno in quelli polacchi. Clonondimeno, nonostante che Danzica abbia obiettivamente rappresentato un elemento di continue tensioni tra i diversi attori coinvolti nelle varie vicende (il governo della Città Libera e quello polacco, la Germania da una parte e le potenze vincitrici della prima guerra mondiale dall'altra e soprattutto la Sdn), le sue vicende hanno raccolto un notevole interesse solo negli anni in cui l'esperienza era in corso, mentre non hanno suscitato sostanzialmente alcuna attenzione dopo il 1945. Salvo qualche lavoro di sintesi basato sulla letteratura secondaria⁶, la storiografia tedesca ha esaminato soprattutto le vicende dal punto di vista delle relazioni di carattere generale tra la Germania e la Polonia⁷. Anche la storiografia polacca non ha dedicato molto spazio alla vicenda della Città Libera, limitandosi a lavori di sintesi per la parte di carattere storico-politico⁸, a un lavoro di ricerca sulla dimensione economica che ha utilizzato anche fonti archivistiche tedesche⁹ e più recentemente a un esame basato anche su fonti polacche locali e nazionali degli aspetti politici, economici e culturali delle due città che si fronteggiarono proprio sul piano politico ed economico negli anni tra le due guerre, Danzica e Gdynia¹⁰, e uno di impianto decisamente più ampio, che collega le vicende della Città Libera con l'insieme delle enormi trasformazioni pro-

⁶ R. Ruhnan, *Die Freie Stadt Danzig 1919-1939*, Vonwinckel Verlag, Berg am See 1979 e P. Loew, *Danzig. Biographie einer Stadt*, Beck, Berlin 2011.

⁷ C. M. Kimmich, *The Free City: Danzig and German Foreign Policy, 1919-1934*, Yale UP, New Haven-London 1968.

⁸ J. Wójcicki, *Wolne Miasto Gdansk 1920-1939* (La Città libera di Danzica 1920-1939), Wydawnictwa Mon, Warszawa 1967 e S. Mikos, *Wolne Miasto Gdansk a Liga Narodow 1920-1939* (La Città libera di Danzica e la Lega nazionale), Wydaw. Morskie, Gdansk 1979.

⁹ B. Hajduk, *Gospodarska Gdanska w latach 1920-1945* (L'economia di Danzica negli anni 1920-1945), Historii Polskiej, Gdansk 1998.

¹⁰ J. Czechowski, *Gdynia i Wolne Miasto Gdansk w politycznej, gospodarczej i kulturalnej perspektywie II Rzeczpolita* (Gdynia e la Città Libera di Danzica nella prospettiva politica, economica e culturale delle seconda Repubblica polacca), Akademia Pomorska w Słupsku, Słupsk 2018.

vocate dalla fine di due imperi, tedesco e zarista¹¹. Fuori da questa logica, il lavoro più importante resta quello di una studiosa americana, Elizabeth Morrow Clark, basato su fonti archivistiche polacche, tedesche e americane che, pur avendo un approccio prevalentemente politico-istituzionale, non disdegna anche alcune valutazioni di carattere economico¹².

Dalla Danzica prussiana alla Città Libera di Danzica

La città che usciva dalla prima guerra mondiale assomigliava poco a quella che aveva simboleggiato come poche altre lo splendore dell'epoca della Lega Anseatica, specie nel XVII secolo, quando il commercio internazionale, dominato dall'Olanda, si svolgeva per il 65% nel Baltico e Danzica vi partecipava con circa il 50%. Nel 1913 il porto di Danzica era solo il decimo per volumi di traffico tra tutti i porti baltici¹³. La tripartizione della Polonia di fine XVIII secolo aveva creato una situazione che rendeva molto più complesso sul piano organizzativo lo svolgimento delle attività commerciali. La parentesi seguita all'arrivo di Napoleone nel 1807 con la proclamazione di Danzica come «città libera» dentro l'impero napoleonico si era chiusa in fretta con la nuova annessione della città al Regno di Prussia nel 1814. Danzica rimase capitale provinciale fino al 1823 quando una profonda riorganizzazione politico-amministrativa assegnò a Königsberg il ruolo di capitale delle provincie orientali, riunite in un'unica unità amministrativa. Questa sorta di declassamento comportò diversi contraccolpi anche sul piano economico e sociale. La nuova capitale e le aree a essa limitrofa ottennero maggiori attenzioni da parte del governo prussiano. Allo stesso tempo, si profilavano all'orizzonte cambiamenti di carattere strutturale per le più importanti *commodities*, cereali e legnami, che venivano esportate dai mercanti di Danzica verso i maggiori mercati dell'Europa occidentale, Olanda, Gran Bretagna e Francia. Il miglioramento delle condizioni di vita con conseguente mutamento delle scelte alimentari spinse i consumatori dei paesi dell'Europa occidentale, che erano stati per secoli la destinazione di enormi quantità di segale proveniente dalle pianure della Galizia (austriaca) e della cosiddetta Polonia del Congresso (sotto l'Impero russo), a scegliere sempre più spesso il pane preparato con

farina bianca. Ciò comportò un progressivo calo delle esportazioni di segale che da secoli rappresentava la voce più importante delle esportazioni dal porto di Danzica. Per contro, nel caso del legname le prospettive non erano in sé negative, dato che il processo di industrializzazione, dapprima in Inghilterra e poi nell'800 anche in gran parte dell'Europa, produsse una grossa domanda di legname da costruzione. Tuttavia, a preoccupare erano soprattutto le tariffe protezionistiche inglesi, rimaste sostanzialmente in vigore, anche se con dimensioni progressivamente più basse, fino al 1866, cioè circa una ventina d'anni oltre l'abolizione di quelle sul grano, su cui si era sviluppato uno scontro politico, economico e sociale in Gran Bretagna dai primi anni '30 fino alla loro abolizione nel 1846.

L'eliminazione delle ultime quote tariffarie sul legname nel 1866, seguita da un nuovo riordinamento amministrativo dello Stato prussiano nel 1878, che riportò Danzica al livello di capitale delle provincie occidentali, consentì una parziale rilancio delle attività economico-commerciali e del ruolo della città. Il mondo dei mercanti sviluppò una notevole consapevolezza dell'importanza di formare la nuova generazione di operatori di mercato più preparata sul piano delle conoscenze culturali e linguistiche oltre che strettamente professionali. Già nel 1832 la corporazione mercantile, sfruttando un ricco lascio di uno dei più noti mercanti della città, Jacob Kabrun, aveva inaugurato una scuola commerciale privata, la Handelsakademie. Nei sessant'anni successivi vi si diplomarono oltre 1.500 giovani, subito inseriti nelle imprese commerciali della città portuale¹⁴.

A Berlino, tuttavia, si delineavano strategie di sviluppo per Danzica che non andavano in direzione di un suo rilancio come grande cervello economico-commerciale dell'area, bensì in quella di una sua progressiva trasformazione in città industriale. Si spiega in tal modo la decisione di chiudere la Handelsakademie nei primi anni '90 e di avviare la discussione per aprire a Danzica una Technische Hochschule, sul modello dei politecnici costituiti in diverse città tedesche da metà '800 in poi¹⁵. Era di ingegneri e non di migliori mercanti che, secondo Berlino, aveva bisogno la città.

Del resto, il governo prussiano aveva aperto un importante cantiere navale a Danzica già a metà '800. Sorto nel 1852, era uno dei tre cantieri (gli altri si trovavano a Kiel e a Wilhelmshafen) in cui si sarebbero costruite le più importanti unità navali del Reich prima della guerra mondiale e l'unico in cui

¹¹ K. Richter, *Fragmentation in East Central Europe: Poland and the Baltics, 1915-1929*, Oxford UP, Oxford-New York 2020.

¹² E. Morrow Clark, *The Free City Of Danzig: Borderland, Hansesstadt Or Social Democracy?*, «The Polish Review», 42 (1997), n. 3, pp. 259-76.

¹³ J. Sasalowicz, *La Ville Libre de Danzig et son port à la veille de la crise de 1930*, Thèse pour le doctorat, Faculté de Droit, Université de Toulon, 1934, p. 55; M. Bogucka, *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV-XVII wieku*, PWN, Warszawa 1962 (*Danzica come centro produttivo nel XIV-XVII secolo*); D. Jerrold (ed. by), *A companion to the Hanseatic League*, Brill, Leiden-Boston 2014.

¹⁴ Staatsarchiv Geheimes, Preussischer Kulturbesitz, Berlino, Ministerium für Handel und Gewerbe, HA_Rep 120 E I, nn. 1417 and 1420, Fachschule Spezialia. Su Kabrun cfr. www.gewebe-biographie.de/pdf/123660882.html (ultimo accesso 30 giugno 2021).

¹⁵ A. Ciagolini, *Technik*, in W. Ruegg (ed. by), *Geschichte der Universitäts in Europa*, h. 3, *Vom 19. Jahrhundert zum Zweiten Weltkrieg 1800-1945*, Beck, München 2004. La nuova istituzione, la Königliche Technische Hochschule, fu inaugurata nel 1904 (F. Keyser, *Danzig und seine neue technische Hochschule*, Danzig, Zeuner 1904).

si fabbricarono, prima del 1914, i sottomarini tedeschi¹⁶. L'operazione rispondeva a una logica legata alla localizzazione della città e alla facilità di protezione militare del sito, ma era anche figlia di una politica che paracadutava su una realtà priva di cultura industriale e, al contrario, ricca di professionalità in campo commerciale, un'iniziativa che presupponeva un costante aiuto da parte dello Stato. In effetti, nonostante gli sviluppi delle attività, specie dopo la proclamazione del Reich nel 1871 e ancora di più dopo l'avvio della politica di riarmo navale a partire dagli anni '90, l'impianto ebbe grandi difficoltà a innescare un vero e proprio processo di sviluppo industriale e cioè generare un tessuto di imprese di subforniture in campo meccanico.

Per contro, dal 1892 il cantiere della marina prussiana venne affiancato da un secondo cantiere privato, Schichau Werft, costruito dall'ingegnere Ferdinand Schichau, che nel 1837 aveva aperto uno stabilimento di meccanica a Elblang, a una cinquantina di chilometri dalla costa. Questo secondo cantiere divenne ben presto la più importante realtà industriale di Danzica, capace di rispondere tanto alle richieste della marina quanto a quelle degli armatori privati. A una logica molto simile rispondeva, negli stessi anni, la nascita di un'officina di costruzioni di vagoni ferroviari. In sostanza le poche realtà industriali significative erano quasi interamente dipendenti dalle commesse pubbliche. Sebbene prima della Grande guerra una parte relativamente preponderante della popolazione lavoratrice fosse occupata nel settore secondario, oltre ai due cantieri e all'officina ferroviaria c'era ben poco: qualche segheria, qualche impresa per la produzione di liquori e per la trasformazione industriale di prodotti agricoli¹⁷.

Sintetizzando con sensibilità e con una notevole dose di *sense of humour* — tutti molto britannici — quanto stava avvenendo a Danzica nei primi mesi del 1920, in vista della definizione degli accordi tra la città e la Polonia, e commentando il sentimento diffuso fra gli abitanti della città a proposito dei polacchi — «we shall never like them, but we've got to put up with each other» — «The Times» scrisse:

This is perhaps only natural, since Prussianism has strutted about Danzig's quaint thoroughfares and squares for a hundred years, undisturbed by the ghosts of the medieval merchants or of those who before and during the Napoleonic wars transformed the "Baltic Venice" into a "Northern Gibraltar"¹⁸.

¹⁶ G. Slavovius, *Die Geschichte der Königlich-Kaiserlichen Werft Danzig 1844-1918*, Veröffentlichungen aus den Archiven Preussischer Kulturbesitz, Böhlau Verlag GmbH Cie., Köln 1980; A. Trzeciak, *Soczniza gdańska, niemiecka ludzka, historia i cantieri navali di Danzica*, Luogini, uomini e storia, Europejskie Centrum Solidarnosci, Gdansk 2020.

¹⁷ L. Oberdorfer, *Danzig und seine Entwicklung vor dem Ersten Weltkrieg*, in B. Jäenicke (a cura di), *Danzig vom 15. Bis 20. Jahrhundert*, N.G. Elwert Verlag, Marburg 2006, pp. 244-47.

¹⁸ *Danzig looks ahead*, *Outlet for Poland's future trade*, «The Times», 3 February 1920. Che un confronto tra Venezia e Danzica sia possibile sul piano storiografico lo ha dimostra-

È difficile capire se a Danzica pensassero di essere ancora la Venezia del Baltico oppure se si fossero rassegnati a una dimensione da Gibilterra del nord Europa, anche perché c'erano diversi modi di vedere il passato, il presente e il futuro della città. Basti pensare a quanto aveva scritto il console britannico inglese nel 1910, facendo un uso opposto dell'immagine retorica della Venezia del nord, che non evocava un antico splendore ormai passato e che al contrario la degradava a pura meta turistica per artisti e antiquari, analogamente alla città lagunare:

The days of Danzig as a leading town in Prussian commerce would be remembered — and it would in a very short time become a second Venice, once the Queen of the Seas and now only interesting to artists and antiquarians by the remains of its former grandeur¹⁹.

Di sicuro, negli ambienti commerciali già dagli ultimi decenni del XIX secolo si aveva la sensazione che il mondo fosse entrato in una fase completamente diversa rispetto ai secoli precedenti. Tra i mercanti c'era piena coscienza che fosse in corso un processo di "globalizzazione". Se ne trova traccia nell'analisi formulata nei primi anni '90 da uno dei più importanti commercianti di legname della città:

Baltic timber could maintain its own, in spite of Sweden and America, while nowadays the development of telegraph and telephone has transformed the timber trade to almost one universal timber market, in which the movements of the modest parts even are distinctly felt everywhere²⁰.

Nonostante fossero passati i tempi d'oro dei secoli precedenti, la classe dirigente cittadina restava ancora imperniata sui mercanti, cui si aggiungevano liberi professionisti e funzionari civili e militari (a Danzica stazionava un reggimento dell'esercito) del governo prussiano. Era questo il composito coacervo di interessi e di culture politiche ed economiche cui capì in sorte l'onere di guidare, dal punto di vista della città, il difficile "esperimento" che prese corpo nel 1920.

¹⁹ P.O. Loow, *Danzig und Venedig*, in *Trauer verein, Ein Städtevergleich als Beitrag zur lokalen Mentalitätsgeschichte (16. bis 20. Jahrhundert)*, «Zeitschrift für Ostmitteleuropaforschung», 51 (2002), n. 2, pp. 159-87.

²⁰ Foreign Office and the Board of Trade, *Diplomatic and Consular Reports, Germany, Report for the year 1910 on the Trade of the consular district of Danzig which comprise East and West Prussia and Posen*, Hnso, London 1914, p. 13.

²⁰ *Foreign Report*, «The Timber Trade Journal», 14 February 1891.

Troppi vincoli o un compromesso inevitabile?

Pur senza approfondire tutti i dettagli del complesso processo politico-diplomatico che portò alla nascita della Città Libera di Danzica, intrinsecamente legato al crollo degli imperi tedesco e austro-ungarico, vanno comunque richiamare gli elementi essenziali che ne furono all'origine. Come è noto, la questione ha indirettamente origine nel penultimo dei *Quattordici punti* di Wilson, che prevedeva per il dopoguerra la nascita di «uno Stato polacco indipendente (...), comprendente i territori abitati da nazioni incontestabilmente polacche, alle quali si dovrebbe assicurare un libero accesso al mare», cui aggiunse, in un discorso dei primi di gennaio del 1918, un elemento importante: «l'indipendenza politica ed economica e l'integrità territoriale [di tale Stato] avrebbero dovuto essere garantite da un patto internazionale»²¹. Ben presto, però, si capì quanto fosse difficile far coincidere l'idealismo wilsoniano con le condizioni esistenti sul terreno. Lo Stato polacco non andava ri-costruito, era da costruire in tutti i sensi: basti pensare che fino al 1920-21 di fatto il confine orientale della Polonia era quantomeno vago e restava ancora da risolvere la questione dell'Alta Slesia. E poi c'era Danzica. Il burgermeister Carl August Bail scrisse al governo di Berlino il 18 ottobre 1919 che le parole di Wilson non avrebbero mai potuto includere Danzica: «la nostra antica città anseatica si è formata ed è cresciuta attraverso la cultura tedesca: Danzica è tedesca fino al midollo [*kerneldeutsch* nell'originale]. Richiediamo per noi il diritto di autodeterminazione dei popoli. Noi vogliamo rimanere tedeschi per sempre»²².

Con queste affermazioni si profilavano i due corni del problema: garantire alla nuova repubblica polacca il libero accesso al mare (Danzica era l'unico porto in quel momento su cui il paese poteva teoricamente contare) e mantenere il carattere indissolubilmente tedesco della città (la cui popolazione, circa 200.000 abitanti, era per il 93% tedesca, mentre i polacchi erano solo il 6% e il rimanente di varie nazionalità), pur separandola dalla madrepatria. Tra il 1919 e il 1920 si sviluppò il complesso percorso istituzionale che avrebbe portato alla nascita della Città Libera di Danzica, correndo su un crinale molto stretto su cui i principali protagonisti – le potenze vincitrici della guerra, soprattutto Gran Bretagna e Francia – definirono le rispettive posizioni essenzialmente in funzione di maggiori o minori conseguenze negative per i tedeschi. La Francia era favorevole a un'incorporazione totale e immediata di Danzica nella Polonia, perché tale scelta andava letta come un'ulteriore punizione e indebolimento della Germania²³, mentre la Gran Bretagna fu molto

più categorica: «Gentlemen, if we give Danzig to the Poles – affermò durante la Conferenza di Parigi Lloyd George – Germany will not sign the treaty, and if they do not sign, our work here is a failure»²⁴.

A Danzica, invece, gli ambienti più apertamente anti-polacchi erano rintracciabili tra i funzionari statali, compresi molti dei membri dell'amministrazione locale, tra i quali nessuno era considerabile un vero e proprio «danziger», essendo tutti arrivati in epoche diverse, prima della guerra, dalla Germania e molto spesso direttamente da Berlino. Tra loro dominavano sentimenti anti-polacchi che mescolavano il timore di abbandonare le certezze del passato (il legame politico-amministrativo con la Germania) con lo scetticismo con cui guardavano alle prospettive future della Polonia, per non parlare del «talento polacco per l'organizzazione e l'amministrazione», come scriveva «The Times», evidentemente stimato lontano parente di quello prussiano. Il mondo dei mercanti, gente pragmatica per definizione, era invece abituato da tempo a dover fare i conti con condizioni sempre molto complesse e difficili per lo sviluppo delle loro attività. Basti pensare alle tante complicazioni quotidiane che comportava fare arrivare – via ferrovia o utilizzando la Vistola – le merci che dovevano essere esportate dal porto di Danzica e che dovevano passare due o tre frontiere prima di giungere a destinazione, per non parlare della fase della spedizione verso i mercati di sbocco, che doveva fare i conti con un mare, il Baltico, tra i più difficili da navigare. Nel novembre 1919, quando ancora dovevano essere definite molte delle condizioni che avrebbero dato vita alla città libera, i mercanti della città formarono un'associazione economica, il Danziger Wirtschaftsbund, il cui primo impegno sarebbe stato un incontro con le autorità politiche di Varsavia per preparare i negoziati sulla parte economica degli accordi tra Danzica e la Polonia²⁵.

Tuttavia, la popolazione cittadina non condivideva l'approccio della classe mercantile. Lo aveva fatto capire chiaramente diverse volte nei primi mesi del 1920. In gennaio diverse migliaia di persone avevano fatto ala alla sfilata delle truppe tedesche che lasciavano la città. Un «impressionante spettacolo militare» lo definì «The Times», andato in scena nelle strade principali del centro cittadino, imbandierato con i vessilli prussiani bianchi e neri a mezza-

et simplement avec l'intérêt polonais: en mai 1919, la France voulait donner Danzig à la Pologne». Archives historiques du Ministère des Affaires Étrangères. La Courneuve (Ainmae), *Relations commerciales (1919-1940)*, C 16 à C 21. Danzig, Memel, Silésie, b, 5, Console a ministres degli Esteri, 9 settembre 1922.

²¹ J. Brown Mason, *The Danzig Dilemma. A Study in Peacemaking by Compromise*, Stanford UP, Stanford 1946, p. 4; cfr. la più ampia e dettagliata ricostruzione proposta da K. Lundgren-Nielsen, *The Polish Problem at the Paris Peace Conference: A Study of the Great Powers & the Poles, 1918-1919*, Odense UP, Odense 1979.

²² *A free city under the League. intricacies of the danzig problem. fatal results of delay*, «The Times», 28 October 1919. Opinioni simili anche in E. Morrow Clark, *The Free City Of Danzig* cit., pp. 271-72.

²³ J. Sagalowicz, *La Ville Libre de Danzig* cit., p. 26.

²⁴ R. Rubinau, *Die Freie Stadt Danzig* cit., p. 9 (nel testo vi sono diversi errori di carattere tipografico: più volte compare 1918 al posto di 1919, come in questo caso).

²⁵ Lo ricordò una volta di più il console francese a Danzica nel 1922: «L'intérêt français, à Danzig, a deux aspects. Au point de vue de la politique générale, il est nettement purement

sta (e non con le nuove bandiere della Repubblica di Weimar) tra invocazioni di stampo nazionalista («Aufwiederschem», «Deutsch sein, Deutsch bleiben») e una retorica che rifletteva tutta la cultura militare prussiana (l'inno dell'impero tedesco, lo scambio di saluti tradizionale tra il comandante della guarnigione e i suoi soldati)²⁶. Tra il marzo e l'aprile successivo, poi, si svolsero due imponenti manifestazioni alle quali presero parte 70.000 persone nel primo caso e oltre 100.000 nel secondo²⁷.

In questi numeri non si doveva però leggere solo la forza dei sentimenti nazionalisti radicati anche negli strati popolari. Riaffermare il legame con la Germania era anche un modo per esprimere il grave disagio economico e sociale in cui si trovava dalla fine del conflitto una fetta importante della popolazione. Le difficoltà nei rifornimenti alimentari provenienti dalla Germania avevano obbligato a mantenere in vigore il razionamento degli anni di guerra, ma le razioni erano diminuite, mentre prendeva forza il mercato nero e il contrabbando, alimentando il malcontento tra la popolazione²⁸. La fine della guerra aveva anche fatto aumentare molto rapidamente i senza lavoro (passati da circa 11.000 disoccupati del dicembre 1919 a oltre 62.000 nell'aprile successivo, su una popolazione totale, minori compresi, di 200.000 abitanti) mentre la penuria di abitazioni, in parte dovuta alla trasformazione di diverse abitazioni in uffici per imprese stabilitesi in città dopo la guerra, aveva creato ulteriori momenti di tensione, sfociati spesso in scioperi. L'intervento delle potenze alleate attraverso la Interallied Mission for the Supply and Relief Poland, avviato nell'aprile 1919, aveva dato esiti abbastanza modesti²⁹.

Gli accordi stabiliti alla Conferenza di pace di Parigi prevedevano nomina immediata di una Commissione composta da tre membri, un Alto commissario nominato dalle potenze alleate, uno scelto dalla Germania e uno dalla Polonia. La scelta per l'Alto commissario cadde su Sir Reginald Tower, un diplomatico di lungo corso che aveva una lunga esperienza nel dirimere questioni internazionali spesso molto intricate³⁰. Oltre a fissare sul posto una linea di confine con la Polonia, stabilita nell'art. 100 del trattato, insieme

²⁶ *German army out of Danzig, the last parade. Impressive military spectacle*, *Times*, 28 January 1920.

²⁷ R. Rubnan, *Die Freie Stadt Danzig* cit., p. 11.

²⁸ Un esempio in tal senso si trova in A. Mitter, *Run Runners of the Battle. The Role of Transnational Liquor Smuggling Networks in Interwar Europe*, «Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung/Journal of East Central European Studies», 68 (2019), n. 4, pp. 527-50.

²⁹ Government Printing Office, Washington, 1920, Department of Commerce, *Commerce Reports*, 11 March 1920 (n. 59), pp. 1410-14.

³⁰ Tower era stato membro della Commissione mista per le questioni di frontiera tra l'Unità e Canada nel 1898; mise a punto nel 1903 la Convenzione per l'arbitrato sulle limitazioni tra Gran Bretagna, Germania e Stati Uniti (*High Commissioner for Danzig, Sir Reginald Tower appointed*, «The Times», 30 October 1919). Il mandato dell'Alto Commissario durò 3 anni. Sulla Conferenza cfr. G. Bernardini, *Parigi 1919. La Conferenza di pace*, Il Mulino, Bologna 2019.

altri due membri della Commissione l'Alto commissario avrebbe dovuto elaborare la Costituzione con i 61 rappresentanti della Città Libera, scelti sulla base dei suffragi ottenuti alle elezioni nazionali del gennaio 1919. Il testo elaborato risultò piuttosto avanzato sui temi di carattere economico, sociale e religioso (cure sanitarie, scuole e diritti dei cittadini)³¹, ma per altri versi rifletteva il clima politico-sociale del momento in Germania, soprattutto i rapporti di forza scaturiti da quel voto, che aveva assegnato al Partito socialdemocratico 19 seggi, 11 al Deutschdemokratische Partei, 8 al Deutschnationalen Volkspartei e al Zentrum, 3 al Partito polacco e 2 ai socialdemocratici indipendenti (di fatto membri del nascente Partito comunista tedesco). Il testo conteneva echi del sistema politico-istituzionale e interpretazioni dei diritti civili ancora influenzati dal conservatorismo prussiano. La Costituzione venne approvata con 88 voti a favore e 42 contrari nel giugno 1920 dal nuovo Volkstag (il parlamento della Città), eletto poche settimane prima, designando una geografia politica imperniata sui partiti nazionalisti e di centro (Deutsche Nationale Volkspartei, Deutschdemokraten e Zentrum, rispettivamente con il 28,2, il 18,5 e il 13,9%) con una sinistra divisa tra comunisti (17,5%) e socialdemocratici (15,8%)³².

Tuttavia, la costituzione non rifletteva solo equilibri interni alla nuova Città Libera. Riuniva anche una serie di norme sancite dall'accordo con la Polonia, raggiunto sotto l'egida della Sdn. In effetti, le questioni più importanti, stabilite nei negoziati svoltisi con la regia di Reginald Tower, fissavano una serie di vincoli che lasciavano capire quanto difficile sarebbe stata non tanto la convivenza tra la Città Libera e la Polonia quanto l'effettivo sviluppo delle relazioni economiche tra le due entità. Gli accordi siglati tra i rappresentanti di Danzica e il governo polacco si susseguirono dal 1920 in poi per tutto il decennio e anche in quello successivo. Tuttavia, i capisaldi vennero stabiliti prima della nascita ufficiale della Città Libera, nella Convenzione di Parigi del 9 novembre 1920 siglata dalla Conferenza degli ambasciatori, l'organismo formato dai paesi vincitori della guerra. Danzica e Varsavia siglarono un accordo complementare il 24 ottobre 1921 a titolo interpretativo³³. Le questioni di carattere economico e in particolare quelle concernenti l'uso del porto di Danzica da parte della Polonia dominarono i dibattiti, mentre quelle più squisitamente politiche (la piena sovranità e autonomia della Città Libera sui propri cittadini) non incontrarono difficoltà. Senza entrare troppo nel dettaglio dei diversi passaggi che riguardarono la definizione dei rapporti economici tra i due Stati, gli elementi su cui si sarebbero basate le relazioni e su cui occorre vedremo si sarebbero anche prodotte le tensioni maggiori prevedevano:

³¹ Il testo della costituzione della Città Libera si trova in appendice a J. Brown Mason, *The Birth of Danzica* cit., pp. 332-80.

³² *Ibid.*, pp. 61-77.

³³ Cf. Lewsqgue, *La situation internationale de Danzig*, A. Pedone, Paris 1924, pp. 41-46.

1) la Polonia avrebbe avuto l'accesso al mare e quindi al porto; per contro alla Città Libera veniva garantito il pieno utilizzo da parte della Polonia della struttura portuale, principale fonte di reddito per l'economia cittadina, mentre i dipendenti ammessi a lavorare nella struttura sarebbero stati unicamente di Danzica e non polacchi; 2) sarebbe stata costituita un'apposita autorità portuale formata da rappresentanti dei due stati in parti uguali, mentre il presidente sarebbe stato nominato dalla Sdn (fu sempre uno svizzero); 3) le tariffe doganali della Polonia sarebbero state adottate da Danzica, i cui funzionari si sarebbero incaricati di incassarle, ma solo il 7,3% sarebbe andato all'amministrazione della città; 4) Danzica non avrebbe avuto autonomia in politica estera, prerogativa della Polonia, che avrebbe rappresentato all'estero anche gli interessi di Danzica; 5) anche in campo economico-finanziario le iniziative internazionali di Danzica, ad esempio l'emissione di un prestito internazionale, sarebbero state sottoposte all'approvazione del governo polacco prima di essere imbastite; 6) la Polonia avrebbe avuto il controllo delle vie ferroviarie da e verso la città, oltre a quello della Vistola; 7) la Polonia avrebbe avuto la possibilità di creare un proprio ufficio postale all'interno della città³⁴.

Al di là delle parole contenute nei *Quattordici punti* di Wilson, per la Polonia l'accesso al mare era una vera e propria ossessione. La configurazione della costa baltica a est dell'estuario della Vistola non lasciava spazio a ipotesi portuarie. Per tale motivo, il rapporto con Danzica era essenziale, ma al tempo stesso non poteva esaurire le esigenze della Polonia. Del resto, uno dei primissimi atti compiuti dal governo polacco, un paio di settimane dopo la partenza delle truppe prussiane da Danzica, fu quella di inviare il generale Józef Haller e le sue truppe a Putzig (Puck in polacco), una piccola cittadina a una quarantina di chilometri a ovest di Danzica, dotata di un minuscolo attracco per le imbarcazioni dei pescatori, per celebrare quello che nella narrazione polacca venne denominato il «matrimonio con il mare», una cerimonia carica di simbolismi con la quale il paese tornava ad avere un accesso al mare dopo la partizione del paese del 1793.

Con queste premesse, e soprattutto con questi atti, appare evidente che le tensioni tra Danzica e la Polonia avrebbero ruotato fondamentalmente attorno alla questione dell'utilizzo del porto di Danzica per le importazioni e le esportazioni polacche. Il teatro di queste vicende non sarebbe stata solo l'antica città anseatica, ma anche l'altro importante oggetto delle decisioni prese a Versailles, il cosiddetto «corridoio polacco», un esempio delle «strane verità» che territoriali ed esercenze» prodotte dal Trattato di pace, secondo quanto scriveva con cinismo tutto britannico «The Times»³⁵, nella realtà geografica una striscia di terra larga poche decine di chilometri tra il confine occidentale della Città Libera e quello tedesco, abitata da un milione di persone, di cui

1/3 di nazionalità tedesca, che aveva un breve tratto di costa, ligo il quale all'indomani della guerra vi era solo un porto piccolissimo — queo dove venne celebrato il «matrimonio con il mare» — e qualche villaggio di pescatori, tra cui Gdynia, destinata a divenire il maggiore concorrente del porto di Danzica negli anni tra le due guerre.

Una storia di due porti

L'unico romanzo di carattere storico che scrisse Charles Dickens si intitola *A tale of two cities*³⁶. Questo paragrafo non vuole riprendere metoricamente il contenuto di quel racconto, nel quale le due città, Parigi e Londra, faranno da sfondo non solo alle vicende dei protagonisti, ma soprattutto annessaggio, imperniato sul concetto di resurrezione, che l'autore intendeva suppare. Al contrario del romanzo, la vicenda della quale ci occuperemo merà in evidenza come maturarono in campo economico le spinte che portono i rapporti tra Danzica e la Polonia a una crisi sempre più irreversibile.

Come in tutti gli aspetti che riguardarono soprattutto la fe di avvio dell'esperienza della Città Libera di Danzica, le potenze alleate ebbero un ruolo molto importante nell'incanalare non solo il dibattito sul scelte più importanti di carattere politico, giuridico e amministrativo ci doveva no regolare l'esistenza, specie economica, della Città Libera, ma anche nel determinare, almeno in parte, le condizioni in cui si sarebbe sviluppato l'intero sistema economico-produttivo di Danzica e quelle in cui si sarebbe affermata la crescente volontà polacca di rendersi progressivamente sempre più indipendente dal vincolo di dover contribuire alla crescita delle attività quali della Città Libera. Imprese inglesi e francesi, e con loro anche quelle altri paesi come la Danimarca, l'Olanda o la Svezia, furono in prima linea a rilanciare l'economico di Danzica, intervenendo con l'appoggio dei rispettivi governi nelle maggiori attività economiche della città. I settori prescelti furono la cantieristica e l'industria meccanica e ovviamente quello portuario.

Come si è detto, le uniche attività economiche di un certo rivo oltre a quelle del porto riguardavano le costruzioni navali e l'officinaccanica di costruzione e riparazione di vagoni. Durante la guerra aveva occupato complessivamente poco meno di 10.000 dipendenti e rappresentavano dunque, anche sul piano economico e sociale, delle strutture primarie importanza. Queste, affidate provvisoriamente alla città nel 19 avevano però bisogno di urgenti interventi in linea con gli standard internazionali di carattere tecnico e organizzativo. Il governo cittadino aveva avviato operazioni, trovando le risorse finanziarie in alcune banche tedesche scelse

³⁴ J. Brown Mason, *The Danzig Dilemma* cit., pp. 65-68.

³⁵ *Danzig Corridor, an insoluble problem*, «The Times», 3 April 1925.

³⁶ C. Dickens, *A Tale of Two Cities*, Chapman and Hall, London 1859.

che suscitò parecchie preoccupazioni a Parigi e a Londra, al punto da spingere i due paesi a individuare delle imprese capaci di offrire una soluzione unica sul piano industriale e finanziario. I contatti ufficiali vennero avviati a Londra nell'estate 1922 alla presenza di rappresentanti delle imprese interessate e dei governi di Polonia e di Danzica. Superate le richieste di Danzica, riguardanti la creazione di due società separate per la gestione dei cantieri e dell'officina ferroviaria, si giunse alla realizzazione di un'unica impresa, la International Shipbuilding and Engineering Company. Dal punto di vista degli interessi nazionali in essa rappresentati, il capitale venne ripartito assegnando il 30% delle azioni con diritto di voto sia al gruppo francese che a quello inglese e il 20% ciascuno al governo polacco e alla città di Danzica. Vennero inoltre emesse delle azioni senza diritto di voto, ma con diritto di ricevere il dividendo, assegnandole però in maniera diversa: 5.500 ciascuno ai gruppi inglese e francese, 5.000 a Danzica e 4.000 alla Polonia. Le società francesi coinvolte nell'affare — guidate da due imprese capofila, la Société des Constructions de Battignolles e il Groupe français pour la fourniture de matériel ferroviaire à l'étranger, formato da otto imprese del settore delle costruzioni ferroviarie) — costituirono a loro volta una società, denominata le Groupement industriel pour Dantzig, per suddividersi spese e impegni nell'affare. Tra le imprese britanniche, invece, la posizione dominante era quella della Cravens Brothers, una società di costruzioni ferroviarie di Sheffield sorta a metà '800 e che nel 1919 era passata sotto il controllo della John Brown & Co, una delle più rinomate imprese di costruzioni navali con sede a Clydebank, in Scozia. Per contro, l'intervento della città di Danzica e del governo polacco era unicamente di carattere finanziario: da una parte una serie di piccole banche locali e dall'altro la Bank Handlowa, uno dei più antichi istituti di credito di Varsavia³⁷.

Il richiamo a questi eventi, di per sé importanti per le vicende economiche generali della Città libera, è necessario per inquadrare meglio gli avvenimenti che interessano il porto di Danzica e lo scontro che si sarebbe sviluppato dalla seconda metà degli anni '20 e ancora di più negli anni '30 tra le autorità cittadine e quelle di Varsavia. Le trattative per dare un futuro alle due maggiori realtà industriali della città si svolsero tra il 1921 e il 1922, anni in cui le attività del porto stavano lentamente riprendendosi dopo le difficoltà seguite alla fine del conflitto mondiale, ma restavano ancora largamente al di sotto dei livelli del 1913: nel 1919 il volume del traffico commerciale si fermò a 246.235 tonnellate, ma già nel 1920 si arrivò a 1.838.346, mentre nel 1921

³⁷ Ahlmae, 85CPCOM/29, Europe, 1919-1929, *Dantzig*, documento dell'accordo, s.t., 22 settembre 1922. Nei piani franco-britannici doveva prendere parte al progetto anche un gruppo italiano ma il governo di Roma non fu in grado di proporre un nome (ivi, Console francese a Danzica al ministro degli Esteri, 4 aprile 1922; ivi, ministro degli Esteri al Ministero delle Finanze, 22 aprile 1924).

si scese a 1.405.372 e nel 1922 a poco meno di 971.000, risultati lontani dagli oltre 2,4 milioni di tonnellate del 1912 e dai 2,1 milioni nel 1913. Nonostante queste cifre e soprattutto nonostante le numerose difficoltà nei rapporti con Varsavia, a Danzica stava prevalendo un cauto ottimismo. L'inaugurazione della Borsa nell'estate del 1921 aveva messo ancora una volta a confronto le diverse opinioni che circolavano circa il futuro economico della città. Il presidente del nuovo organismo, Paul Damme, rappresentava le preoccupazioni di quanti rimpiangevano ancora il distacco dalla Germania ed avevano molti dubbi circa la possibilità di ritrovare i livelli di traffico commerciale perduti negli ultimi anni. Heinrich Sahn, presidente del Senato (cioè capo del governo nel sistema istituzionale della Città libera), impersonava invece una posizione più ottimista, esaltando il ruolo dell'istituzione che veniva inaugurata e quello del porto, che a suo avviso era avviati a divenire uno dei più importanti al mondo. In questo era supportato dalle parole di Jewlowski, un grande mercante di legname, che vedeva nel futuro «uno sviluppo straordinario dei traffici», convinto che i mercanti di Danzica, «coscienti del loro glorioso passato, lavrebbero saputo adattarsi alle nuove condizioni»³⁸.

In effetti, la crescita del traffico commerciale nel porto di Danzica fu piuttosto evidente come si nota dalla tabella 1, situata più avanti nel testo. Fino al 1930 da Danzica passava tra l'80 e il 90% delle esportazioni marittime polacche, ma con una chiara tendenza a calare da livelli prossimi al 100% dei primi anni '20 a dati vicini all'80% alla fine del decennio. Rispetto al totale delle esportazioni polacche, invece, comprendenti cioè anche quelle via ferrovia, il porto di Danzica era progressivamente sceso dal 43% nel 1923 al 10-15% nel 1925, ma nei cinque anni successivi era salito di nuovo su livelli stabilmente superiori al 31%; invece per quanto riguarda le importazioni era sceso dal 52% del 1920 a livelli medi attorno al 25% nei cinque anni successivi per poi risalire sopra il 30% fino al 1929 e scendere ancora di più nei primi anni della crisi al 21 e poi al 15%. Danzica era insomma un porto per le esportazioni più che per le importazioni, visto che il rapporto tra i due valori oscillò per l'intero periodo tra le due guerre tra l'11 e il 27%³⁹. Nonostante tutte le difficoltà e le polemiche con Varsavia e la Società delle Nazioni, il porto restava l'unico elemento reale e insieme simbolico per la crescita economica di Danzica. Lo aveva detto nel 1925 ad un giornalista del «The Times» un anonimo personaggio molto in vista della Città libera, affermando che Danzica avrebbe dovuto chiedere l'eliminazione del corridoio polacco, ma doveva fare di tutto per «rimanere il porto della Polonia, altrimenti Stettino e Königsberg

³⁸ Cfr. *Zur Eröffnung der Dantziger Waren-Textil, Effekten und Divisenbörse*, «Dantziger Wirtschaftszeitung, zugleich Mitteilungen der Handelskammer zu Danzig», 10 September 1921.

³⁹ J. Sagalowicz, *La Ville Libre de Dantzig* cit., pp. 48 e 105; Polish Research Centre, *Poland and Danzig*, Corwall Press, London 1941, p. 26.

le avrebbero sottratto di nuovo» la preminenza nelle attività commerciali sul Baltico⁴⁰. In questa frase c'era tutto il paradosso entro cui si sviluppò la vita economica, politica e sociale di Danzica negli anni tra le due guerre.

Un vaso di coccia...

Secondo uno studio dell'autorità portuale di Danzica, grazie a questi risultati la struttura era salita dal nono posto tra i porti del Baltico e della Germania settentrionale (tra cui ovviamente dominava quello di Amburgo) del 1913 al quinto posto del 1928, aumentando di oltre quattro volte il volume dei traffici contro una crescita al massimo del 76% nel caso di Brema tra tutti gli altri porti. Tra il 1921 e il 1931 il porto era stato ammodernato a tutti i livelli, aumentando la lunghezza delle banchine, estendendo la superficie dei magazzini e moltiplicando la dotazione di gru e le installazioni per il trasbordo delle merci⁴¹. Il traffico navale in entrata e in uscita, altro elemento che concorreva alla crescita delle entrate per l'autorità portuale e indirettamente per la città, era cresciuto da circa 1.200 del 1920 a oltre 6.100 nel 1928⁴².

Queste cifre tacevano però un aspetto decisivo della strategia del governo polacco. La letteratura del tempo (soprattutto in polacco) e gli archivi polacchi, tedeschi, francesi e inglesi, oltre che quelli della Sdn abbondano di considerazioni del governo di Varsavia sugli aspetti degli accordi con Danzica concernenti l'uso del porto, che esso considerava alla stregua di veri e propri vincoli per il futuro economico e politico, nazionale e internazionale del paese⁴³. Fin dal 1919 Varsavia, prima ancora di firmare l'accordo con la futura Città libera, aveva cominciato a studiare un progetto per rendersi autonoma da Danzica. La prima idea fu quella di optare per un porto fluviale a Tezew (Dirschau in tedesco), una cittadina a circa 30 chilometri dal delta della Vistola. I problemi da risolvere sul piano tecnico e organizzativo non sarebbero stati pochi, a cominciare da quelli legati alla portata del fiume, che conosceva frequenti annate di secca, per non parlare del fatto che lo sviluppo di tale progetto avrebbe finito per avvantaggiare anche Danzica perché gli spazi da occupare sarebbero stati in parte dentro il territorio della Città Libera, andan-

⁴⁰ *Danzig, Polish and German Relations*, «The Times», 17 September 1925.

⁴¹ Board of the Port and the Waterways of Danzig, *The port of Danzig*, «The Polish Economic Board», Warsaw 1929; Polish Research Centre, *Poland and Danzig* cit., p. 24.

⁴² P. Peiser, *Danzig, Handel und Wirtschaft*, Danziger Verlagsgesellschaft, Danzig 1929, p. 6.

⁴³ Cfr. la sintesi più recente del punto di vista polacco di J. Czechowski, *Gdyńa i wolne miasto*, pp. 13-69; per un punto di vista tedesco, che riporta anche le dichiarazioni dei governanti di Varsavia, cfr. T. Radolph, *Die Reichslage in Danzig-polnischen Gdynienkonflikte*, Danziger Verlag, Danzig 1931.

do pertanto nella direzione opposta alla volontà politica — la ragion di Stato — che reggeva l'intero progetto⁴⁴.

Per tale motivo fin dall'anno successivo si cominciarono a esaminare altre soluzioni alternative o complementari alla prima. Se nel caso dell'ipotesi "porto fluviale" era stata la Lega navale polacca a spingere in tale direzione, l'alternativa che emerse era appoggiata dagli ambienti militari. Fin dal 1920 si fece largo l'idea di costruire un porto nel piccolo villaggio di pescatori di Gdynia (abitato da un migliaio di persone nel 1919), che si trovava a meno di 20 chilometri a ovest dell'imboccatura del porto di Danzica. In novembre il governo assegnò a una società di lavori pubblici di Poznan l'incarico di realizzare il nuovo porto, le cui strutture — piuttosto complesse per dimensioni e caratteristiche tecniche — a regime avrebbero dovuto garantire un volume di traffico pari a circa 6 milioni di tonnellate l'anno. Ben presto fu chiaro che l'impresa incaricata non aveva i mezzi tecnici e finanziari per portare a termine l'ambizioso progetto.

Tuttavia, per il console francese nella Città Libera, nonostante i tanti dubbi che circondavano il progetto, si trattava di una «tracheotomia preventiva» nei confronti di Danzica e dei suoi mercanti. «La menace de Gdynia est sérieuse. Les polonais, s'ils y sont obligés — scriveva nell'estate 1922 — semblent capables d'écraser Danzig sous la concurrence d'un port sorti de leurs mains. Ils ont des ingénieurs excellents, une main d'œuvre nombreuse, disciplinée, peu coûteuse, une énergie qui le laisse pas lorsqu'il s'agit de combattre l'ennemi héréditaire»⁴⁵. Il quadro iniziò a cambiare poche settimane più tardi. Nell'autunno sorse una nuova società della quale facevano parte le imprese Hersent (francese), Hojgaard & Schultz (danese) e Hackermans & Van Haaren (olandese), la Casa di commercio di legnami di Varsavia. Nosowicz e la Polski Bank Przemysłowy, che si assunse l'impegno di proseguire i lavori⁴⁶.

Le cose, però, non andarono molto meglio. Il lettore Julian Rummel, già capo-ingegnere del porto di Pietroburgo e presidente di tale società, nel 1923 scrisse al presidente del Senato polacco Wojciech Tramszczyński che a quel ritmo ci sarebbe voluti cinquant'anni per completare il progetto. Ciononostante il presidente polacco Wojciechowski, intervenendo all'inaugurazione di quello che agli occhi di un tecnico come Rummel era solo un molo che

⁴⁴ E. Gos, *Die Entwicklung des Aussehens der Hülen Danzig und Gdynen, ein Wirtschaftskampf um den Güterumschlag*, Buchdruckerei Volgt un Glaber, Frankfurt am Main 1935, pp. 40-44; J. Czechowski, *Gdynia i wolne miasto*, pp. 54-62.

⁴⁵ Ahmae, 106 CPCOM 269, Console francese a Danzica a ministro degli Esteri, 10 agosto 1922.

⁴⁶ Ahmae, 106 CPCOM 260, verbale della riunione tra i partner della Società per la costruzione del porto, 22 settembre 1922, trasmesso dalla Masin Harsant al Ministero degli Esteri francese il 3 maggio 1923.

penetrava per alcune centinaia di metri nel mare, affermò che il nascente porto di Gdynia era «una garanzia di libero respiro per il petto dell'intera nazione, per la totale indipendenza della nostra economia e per la sua prosperità»: un'affermazione che al di là dell'inevitabile enfasi retorica che accompagna queste cerimonie faceva comprendere una volta di più quali fossero le ragioni polacche⁴⁷.

La costruzione del porto di Gdynia conobbe un'accelerazione dalla metà del 1923, quando il governo francese la trasformò in un affare di stato non solo per la Polonia, ma anche per la Francia. Figlia degli accordi politico-militari del 1921, che avevano dato vita alla cosiddetta «alleanza franco-polacca», la vicenda venne inquadrata nelle esigenze strategiche della Marina francese oltre che di quella polacca⁴⁸. Tra ottobre 1923 e maggio 1924 presero corpo un complesso progetto che coinvolgeva a vari livelli i due governi. La nuova intesa franco-polacca prevedeva la costituzione di un consorzio industriale del quale avrebbero fatto parte imprese francesi con capacità tecniche e finanziarie di primaria grandezza, la Société de Constructions de Baïgnolles (la stessa coinvolta a Danzica) e la Schneider et Co. (una delle maggiori industrie europee degli armamenti). Soprattutto, però, la nuova società aveva il supporto finanziario dei due governi a garanzia dei pagamenti per lo sviluppo dei lavori. Il nuovo contratto era previsto su più *tranches*, per stadi e avanzamento dei lavori (dopo il primo seguirono altri contratti, uno ogni due anni fino all'ultimo del 1932) e se era firmato dalle società che avrebbero costruito il porto e dal governo di Varsavia, aveva la discreta (e vincolante) regia di Parigi. Varsavia si consegnò interamente nelle mani dei francesi, dovette accettare che 30 dei 400 milioni di franchi francesi di crediti ottenuti nel 1921 per fornire gli armamenti al neonato esercito polacco potessero essere utilizzati a garanzia dei pagamenti stabiliti dal contratto; dovette inoltre mettere a garanzia dei pagamenti i redditi derivanti dallo sfruttamento delle foreste demaniali fino al 1935⁴⁹. Stavolta, però, i risultati si videro immediatamente. A mano a mano che le diverse parti del porto venivano completate si ampliavano le attività portuali, come si vede dalla tabella che mette a confronto i due porti.

⁴⁷ J. Czechowski, *Gdynia i wolne cft.*, p. 64.

⁴⁸ L. Davion, *Comment exister un centre de l'Europe? Les relations stratégiques franco-polonaises entre 1918 et 1939*, «Revue historique des Armées», 56 (2010), n. 260, pp. 54-64.

⁴⁹ Ahnag, 106 CPCOM 260, contratto tra le parti, 24 luglio 1924. La più completa ricostruzione delle vicende da parte della storiografia polacca è di R. Mieleczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924-1939* (La costruzione del porto commerciale di Gdynia negli anni 1924-1939), Institut Kaszubi Gdansk, Gdansk 2001. Sull'accordo economico-militare cfr. C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne (1919-1939). Aspects économiques et implications politiques*, «Histoire, économie et sociétés», 22 (2003), n. 3 pp. 399-402.

Traffico commerciale dei due porti (tonni.)

Anno	Danzica	Gdynia
1923	1.171.792	-
1924	2.374.556	10.167
1925	2.722.748	55.571
1926	6.300.559	404.561
1927	7.697.614	898.094
1928	8.615.632	1.195.770
1929	8.559.651	2.822.502
1930	8.213.094	3.625.748
1931	8.330.000	5.300.114
1932	5.476.052	5.194.288
1933	5.152.975	6.105.866

Fonte: *Der Hafen von Gdynia*, Gdynia, Ministerium f. Industrie u. Handel, Warschau 1936, p. 34.

Nonostante l'evidente sviluppo delle attività portuali a Gdynia (come pure della sua popolazione)⁵⁰, le autorità della Città Libera lanciarono l'allarme solo nel 1930. Da quel momento in poi la questione da economica divenne giuridica e poi politico-diplomatica. Gli scambi di opinioni tra Varsavia e Danzica si intrecciarono con le prese di posizione dell'Alto Commissariato e con i pareri che la Sdn richiese a esperti di diritto internazionale circa l'interpretazione degli accordi sul porto di Danzica, sui diritti della Città Libera e su quelli della Polonia, sulla concorrenza tra i due porti, sulle potenzialità di sviluppo del porto di Danzica o sui suoi limiti strutturali, sulla mancanza di requisiti professionali dei primi Alt commissari (erano dei generali, non degli avvocati, dicevano a Danzica), specie nell'interpretazione da dare alla frase del trattato del 1920 in cui si affermava che la Polonia avrebbe dovuto fare «pieno uso» del porto di Danzica, senza che mai apparisse chiaro chi aveva ragione e chi torto⁵¹. Le posizioni di Danzica fecero breccia tra gli inglesi (il console britannico nei primi anni '30 sembrava favorevole all'eliminazione del corridoio polacco) e presso l'Alto commissario della Sdn Manfredi Gravina⁵². Sorprendentemente al Ministero del Commercio di Berlino la questione del porto di Gdynia non suscitava troppe attenzioni, mentre preoccupava la condizione economica e sociale a

⁵⁰ La città si sviluppò in maniera impressionante, divenendo anche un modello architettonico e urbanistico modernista con pochi uguali in Europa. La popolazione, da poche centinaia di abitanti nel 1913, salì a 1.200 nel 1920, a 12.000 nel 1926 e a ben 127.000 nel 1939.

⁵¹ *Gdynia and Danzig*, «The Economist», 17 July 1930.

⁵² National Archives, London, Fo 688/27/11325259.

Danzica: la città aveva bisogno di lavoro in tutti i settori industriali e non solo nelle attività portuali⁵⁴.

D'altronde per il più complicato dei rompicapi prodotti da Versailles era ovviamente trovare una soluzione giuridica. Il governo polacco difendeva con delle società francesi, una linea ferroviaria diretta tra la Slesia e le sue miniere di carbone (diventato il principale prodotto esportato) e Gdynia, che passava per il corridoio polacco senza transitare per Danzica. La Société Franco-Polonaise des Chemins de Fer (della quale facevano parte la Banque des Pays du Nord e il gruppo Schneider), incaricata della realizzazione della linea, completò in soli due anni, tra il 1931 e il 1933, il tratto che il governo polacco non era riuscito a completare a causa della crisi del 1929. In effetti, Gdynia si era andata specializzando nella gestione delle esportazioni di carbone, visto che dal suo porto partiva negli anni '30 oltre l'80% delle esportazioni di questa commodity⁵⁴.

Il governo della Città Libera faceva la stessa cosa, ma in una condizione oggettivamente più difficile, perché si trattava di difendere la principale fonte di ricchezza, pagando però prezzi molto elevati: un'amministrazione sovradimensionata (7.000 dipendenti per 200.000 persone), entrate insufficienti dalle operazioni portuali (molti prodotti erano solo in transito e lasciavano dietro di sé solo «polvere», come aveva scritto «The Economist»⁵⁵ e perdita del ruolo prebellico di organizzatore del commercio verso l'enorme retroterra, mentre l'apparato industriale, per quanto nei primi anni '30 avesse un peso economico doppio rispetto ai redditi generati dal porto, era incapace di offrire un modello economico alternativo per la crescita della città.

La disoccupazione aumentò da circa 20.000 unità della media 1926-30 a 27.000 nel 1931, 34.000 nel 1932 e quasi 41.000 nel 1933: un cocktail socialmente e politicamente esplosivo che pose le basi per lo spostamento degli equilibri politici nel Parlamento cittadino, dominato dai partiti nazionalisti moderati, a favore dei nazisti. Il partito di Hitler nel 1927 aveva un seggio su 120, i socialdemocratici 42 e i comunisti 8; nel 1929, dopo che il numero dei seggi era stato ridotto a 72, la Spd ne aveva 19, i comunisti 7 e i nazisti 12; nel maggio 1933 questi ultimi ottennero la maggioranza assoluta dei voti (50,03%) e dei mandati (38 sui 72 dell'assemblea): un risultato superiore a quello ottenuto in Germania in marzo (43,7%)⁵⁶.

⁵⁴ Gehcimes Staatsarchiv Preussischeskulturbesitz, I. Ha, 120, C XIII 5, n. 32, bd. 9.

⁵⁴ Ahmae, *Relations commerciales*, Pologne 1918-1940 c. 132, h. 38; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne* cit., pp. 401-2.

⁵⁵ *The Danzig dilemma*, «The Economist», 20 May 1933.

⁵⁶ R. Ruhnau, *Die Freie Stadt Danzig* cit., pp. 81, 83, 92 e 117; P. Loew, *Danzig: Biographie einer Stadt* cit., pp. 190-208, sulla storia della **Naklad a Danzica** cit.; H. S. Levine, *Hitler's Free City: A History of the Nazi Party in Danzig 1925-1939*, University of Chicago Press, Chicago 1973.

Gli inglesi, che non avevano né a Danzica né in Polonia gli interessi dei francesi⁵⁷, potevano osservare con distacco critico la situazione. Un articolo di «The Economist» aveva sintetizzato bene la situazione della Città Libera:

This child of the League of Nations will never grow up. It has been cut off from its fatherland, and suffers from infantile paralysis. It is beset by enemies inside and outside working to undermine its vitality. It has two foster-parents; one is well disposed; the other conspires to counteract all the good intentions of its senior relative, while its own affectionate and sympathetic relations are helpless onlookers⁵⁸.

Fuor di metafora, aggiungeva il settimanale, i polacchi avevano le migliori intenzioni verso Danzica, ma a condizione che i «Danzigers» accettassero di essere «polonizzati»: una prospettiva rifiutata da questi ultimi, «più testardi dei tedeschi» e spinti in prospettiva a divenire nazionalisti in maniera aggressiva a seguito delle pressioni politiche ed economiche polacche⁵⁹. L'articolo era del 1926, quando le più drammatiche tensioni tra Danzica e Varsavia erano ancora di là da venire, ma conteneva tutte le questioni che sarebbero drammaticamente emerse negli anni successivi. Una sorta di *Lovo del serpente*, un film di Ingmar Bergman che, tra le tante cose, mostrava il pericolo dell'indifferenza nei confronti di processi ancora solo in embrione⁶⁰.

⁵⁷ Francia, Usa e Germania si dividevano in parti sostanzialmente uguali circa il 70% degli investimenti esteri in Polonia negli anni '30, mentre la Gran Bretagna non arrivava al 5%; cfr. H. Jonas (hrsg.), *Ost-Europa Markt*, Ost-Europa Verlag, Königsberg 1936, p. 139. Sugli investimenti francesi in Polonia cfr. C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne* cit., pp. 395-411; M. Milhoul-Natar, *L'intervention des capitaux français dans la Pologne la Seconde République (1918-1939): contribution à l'histoire de l'imperialisme économique français en Europe centrale*, «Revue des études slaves», 75 (2004), n. 2, pp. 345-51; J. Łazor, *Społeczne Wzrost Gospodarczy*, 57 (2019) n. 1, pp. 279-86.

⁵⁸ *The Free City in Chains*, «The Economist», 24 April 1926.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ Per un'opinione diversa, tendente a negare che le tensioni economiche abbiano avuto un ruolo nella crisi che portò allo scoppio del conflitto, quanto piuttosto la fine della *Verständigungspolitik* e la ripresa della retorica anti-polacca, da parte dei tedeschi della regione, che non capirono i pericoli del «crescente nazionalismo militante», cfr. E. Morrow Clark, *The Free City Of Danzig* cit., pp. 275-76.