

Janusz Czechowski

BAŁTYK A PROBLEM POLITYCZNEGO I EKONOMICZNEGO BEZPIECZEŃSTWA II RZECZYPOSPOLITEJ

Charakteryzując sytuację w północno-wschodniej Europie po zakończeniu I wojny światowej, Alan Palmer stwierdził:

[...] w roku 1914 do Bałtyku przylegały dwa imperia i dwa królestwa. Siedem lat później, po podpisaniu ostatnich traktatów pokojowych, dwa królestwa istniały dalej, ale na wschodzie i południu pojawiło się siedem nowych państw i wolne miasto administrowane przez komisarza Ligi Narodów. Nigdy przedtem polityczna mapa Północnej Europy nie zmieniła się tak radykalnie w tak krótkim czasie¹.

Zmiany w akwenie bałtyckim, potwierdzone i utrwalone traktatem wersalskim², stały się na okres dwudziestu lat przyczyną wielopłaszczyznowej rywalizacji państw posiadających bezpośredni dostęp do morza. Dla nowych krajów w tej części kontynentu, które ukształtowały się w wyniku rozpadu imperium niemieckiego i rosyjskiego, Bałtyk stał się podstawą ich narodowej egzystencji. Kwestia ta jawiła się nie tylko w możliwości handlu z Zachodem w oparciu o szlaki morskie. Rzecz także w tym, że morze umożliwiała szeroko rozumianą pomoc militarną w przypadku ewentualnego kryzysu. Niewątpliwie traktat wersalski osłabił pozycję polityczną i wojskową Niemiec. W lutym 1919 r. Roman Dmowski pisał: „[...] utworzenie wybrzeża polskiego byłoby zgubne dla morskiej potęgi Niemiec”³. Państwo to nigdy nie zrezygnowało z określonych

¹ A. Palmer, *Północne sąsiedztwo. Historia krajów i narodów Morza Bałtyckiego*, tłum. E. Możejko, Warszawa 2008, s. 326.

² Traktat pokojowy, zwany wersalskim, podpisany został w dniu 28 czerwca 1919 r. między Mocarstwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Niemcami. Polska ratyfikowała dokument 1 września tego roku. Zob. S. Mikos, *Działalność Komisariatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Wolnym Mieście Gdańsku 1920–1939*, Warszawa 1971, s. 32.

³ *Ekspertyzy i materiały delegacji polskiej na konferencję wersalską 1919 roku*, red. M. Przyłuska-Brzostek, Warszawa 2009, s. 12.

priorytetów politycznych, wśród których były próby odbudowy mocarstwowego znaczenia na Morzu Bałtyckim⁴ i odzyskanie Gdańska oraz Kłajpedy⁵. Również ZSRR zmuszony został do ograniczenia swojej bałtyckiej roli. Skrawek wybrzeża w głębi Zatoki Fińskiej, ograniczone możliwości żeglugowe z powodu zamarzających wód to problemy, które zapowiadały, że Rosjanie dążyć będą w przyszłości do zmiany istniejącego stanu rzeczy⁶. W rezultacie wytworzyła się w regionie bałtyckim sytuacja dwubiegunowa. Z jednej strony Polska, Finlandia, Litwa, Łotwa i Estonia starające się zachować porządek powersalski, z drugiej Niemcy i Rosja, praktycznie o określonych celach politycznych, powstrzymujące się jednak przed ich realizacją z uwagi na bieżące uwarunkowania. Wspomniane realia polityczne determinowały więc w sposób oczywisty morską i okołomorską politykę II Rzeczypospolitej. Zatem posiadanie własnego wybrzeża i zachowanie morskich szlaków żeglugowych stało się istotnym elementem państwowego bezpieczeństwa. Czesław Ciesielski zwrócił uwagę na jeszcze jeden aspekt, stwierdzając: „nie wystarcza wejście na Bałtyk, trzeba mieć zapewnione wyjście z Bałtyku”⁷. Kwestia ta wiązała się ściśle z zagwarantowaniem swobody żeglugi przez cieśniny duńskie. Problem cieśnin nazywany był przez niektórych polskich dyplomatów „drugim etapem polskiego dostępu do morza”⁸.

Pamiętać należy, że decyzją mocarstw państwo polskie otrzymało fragment wybrzeża liczący 140 km, co stanowiło 2,5% ogółu granic. Jak słusznie zauważył Bogdan Zalewski, fakt dostępu do morza był sukcesem połowicznym⁹. Poza granicami państwa znalazł się bowiem Gdańsk z portową infrastrukturą, warunkującą natychmiastowe włączenie się Polski w całokształt morskiej ekonomiki. Próby zagwarantowania przez mocarstwa określonych praw Polsce w Gdańsku, związanych z handlem morskim, okazały się mało skuteczne wobec pronie-

⁴ Twórcy niemieckiej polityki zagranicznej tuż po zakończeniu I wojny światowej stawiali w rejonie Bałtyku perspektywiczne cele. Dotyczyły one m.in. pozyskania wsparcia Skandynawii dla odbudowy potęgi Niemiec. W interesie Berlina było więc wspieranie politycznej jedności państw skandynawskich. W grudniu 1918 r. dyplomata niemiecki zanotował: „wir haben Interesse daran, alle Bestrebungen, die auf einen Zusammenschluss Skandinaviens hinstreben, zu begünstigen”. Zob. *Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik 1918–1945*, Serie A: 1918–1925, Bd. I, 9. November 1918 bis 5. Mai 1919, Göttingen 1982, s. 147.

⁵ Zainteresowanie Niemiec okręgiem kłajpedzkim znalazło swój wymiar również w Radzie Ligi Narodów. We wrześniu 1930 r. Niemcy domagały się tam prawa do udziału mniejszości niemieckiej w zarządzaniu Kłajpedą. Zob. O. N. Ken, A. I. Rupasow, *Politbiuro C. K. WKP(b) i otoszenia SSSP s zapadnymi, sosiednymi gosudarstwami. Problemy. Dokumenty. Opyt komentarija*. Czast I (1928–1934), Sankt Pietierburg 2000, s. 193.

⁶ C. Ciesielski, *Polska flota wojenna na Bałtyku w latach 1920–1939 na tle bałtyckich flot wojennych*, Gdańsk 1985, s. 18–19.

⁷ *Ibidem*, s. 31.

⁸ *Ibidem*.

⁹ B. Zalewski, *Koncepcje i programy budowy polskiej floty wojennej w latach 1918–1980*, „Nautologia” 1993, nr 4, s. 4. Por. też Z. Machaliński, *Bilans gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej*, „Nautologia” 1995, nr 3, s. 1.

mieckiej polityki władz Wolnego Miasta¹⁰. Dodatkowo państwo polskie przeciwdziałać musiało, w okresie przejściowej administracji angielskiej Gdańska, niechęci Anglików do Polski¹¹. Owa niechęć, nabierająca zresztą proniemieckich akcentów, widoczna była także w latach 30. Pojawiały się wówczas sygnały świadczące o możliwości poparcia roszczeń niemieckich wobec Gdańska¹².

Niemniej kontakt z morzem, nawet w ograniczonym wymiarze, miał dla odradzającego się państwa i tak podstawowe znaczenie. Publicysta okresu międzywojennego Adam Szelański tak skomentował ten fakt:

[...] oś życia całego Polski współczesnej przesunęła się ku zachodowi [...] w znaczeniu ośrodków handlu międzynarodowego i punktów końcowych głównych traktów żeglugi morskiej [...]. I ten punkt widzenia morski, dla przyszłości ekonomicznej Polski współczesnej, a nawet dla jej polityki granic jest stokroć ważniejszy aniżeli punkt widzenia lądowy¹³.

Inny publicysta tego okresu potwierdzał powyższą tezę:

[...] najważniejsza jest jednak granica morska, której wystarczająca długość przy szczęśliwym położeniu względem oceanu stała się, od czasu dominującego rozwoju ruchu morskiego, po prostu warunkiem istnienia dla silnego, ludnego państwa¹⁴.

¹⁰ Traktat Pokojowy stanowił, że mocarstwa pośredniczyć będą w podpisaniu konwencji polsko-gdańskiej, która m.in. „zapewni Polsce bez żadnych zastrzeżeń swobodne używanie i korzystanie z dróg wodnych, doków, basenów, nabrzeży i innych budowli na terytorium Wolnego Miasta, koniecznych dla wwozu i wywozu z Polski”. Patrz: Archiwum Państwowe w Gdańsku [dalej: APG], zespół Komisarza Generalnego RP, sygn. 10/259/0/51, wyciąg z Traktatu Pokojowego między Mocarstwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Niemcami, podpisanego w Wersalu 28 VI 1919 r., dział XI, art. 104, pkt 2. oraz Konwencja Polsko-Gdańska podpisana 9 XI 1920 r. przez Ignacego Jana Paderewskiego oraz Heinricha Sahma i W. Schuemmera (Schümmers?), rozdział III, art. 26.

¹¹ Przedstawiciel Anglii w Gdańsku R. Tower, w kwietniu 1920 r., pisał: „od czterech tygodni zastanawiam się, czy trafne jest moje przypuszczenie, że polska polityka wobec Gdańska jest polityką zamierzonej represji. Wydawało mi się, że Polacy pielęgnowali w sobie pomysł, iż surowe kroki w stosunku do miasta będą sprzyjały szybszej gotowości mieszczan, aby ochotniczo oddać się w ramiona Polaków”. Zob. *Documents on british foreign policy 1918–1939*, first serie, volume XI, London 1961, załącznik do dok. 252, s. 289.

¹² W brytyjskim memorandum z 15 I 1933 r. zawarte były propozycje prowadzące do włączenia Gdańska do Rzeszy w przypadku eskalacji żądań A. Hitlera. Zob. M. Nurek, *Polityka Wielkiej Brytanii wobec państw rejonu Morza Bałtyckiego na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku*, „Dzieje Najnowsze” 1992, z. 4, s. 70–71.

¹³ R. Wa pi ń s k i, *Polska nad Bałtykiem w latach 1920–1939*, „Zapiski Historyczne” 1979, z. 4, s. 13. Kwestia powrotu Polski nad Morze Bałtyckie stała się także m.in. treścią uchwały sejmowej z 11 IV 1919 r., w której stwierdzono, że „jest prawem Polski posiadanie Gdańska z wybrzeżem Bałtyku”. Zob. C. C i e s i e l s k i, *Powrót Polski nad Bałtyk (A.D. 1920)*, „Przegląd Morski” 1990, nr 2, s. 2. Obecność Polski na morskim wybrzeżu wspierały środowiska ludności pomorskiej. Czesław Ciesielski wspomina Antoniego Abrahama i Tomasza Rogalę, członków delegacji kaszubskiej, która w kwietniu 1919 r. wręczyła przedstawicielom Konferencji Pokojowej w Paryżu dokument żądający włączenia Gdańska i Pomorza do Rzeczypospolitej. Zob. *ibidem*.

¹⁴ S. S ł a w s k i, *Gdańsk, Polska a Niemcy*, Poznań 1926, s. 51.

Posiadając fragment wybrzeża¹⁵, do którego roszczenia zgłaszał zachodni sąsiad, rząd polski musiał podjąć szczególne działania, aby w przypadku wojny skutecznie chronić dostęp państwa do morza. Jak zauważył Tomasz Kośmider, celem wojskowym Niemiec było bowiem odcięcie Rzeczypospolitej od Bałtyku i uzyskanie połączenia lądowego z Prusami Wschodnimi¹⁶. Utrzymanie tzw. pomorskiego korytarza istotne było ponadto z punktu widzenia możliwości operacyjnych polskiej marynarki wojennej. Miało zabezpieczać bazy morskie „przed zniszczeniem od strony lądu i morza”¹⁷. Istotną rolę w systemie obrony wybrzeża spełniać miał Hel. Budowę umocnionej bazy morskiej w tym miejscu postulował w 1927 r. kmdr Jerzy Świrski. Gen. dyw. Juliusz Romer, inspektor armii, tak skomentował ideę umocnienia Helu:

[...] ufortyfikowany Hel ma spełnić swoje zadanie, tj. stanowić bezpieczną bazę floty, a jednocześnie odgrywać rolę pięści zagrażającej Gdańsku [!] i ewentualnie Gdyni, zajętej przez nieprzyjaciela¹⁸.

Wobec przewidywanych problemów z wyegzekwowaniem należnych praw w Gdańsku, chcąc w pełni korzystać z możliwości, jakie daje handel morski, władze Rzeczypospolitej podjęły w 1920 r. decyzję o budowie pełnomorskiego portu w Gdyni. Stosowna ustawa sejmowa uchwalona została 23 września 1922 r., chociaż prace rozpoczęto jeszcze w 1921 r. Otwarcie portu nastąpiło 29 kwietnia 1923 r., aczkolwiek ostateczny kształt inwestycja osiągnęła w 1936 r.¹⁹ Systematycznie wzrastały przeładunki w nowym porcie, z 10 tys. ton w 1924 r. do blisko 9 mln w 1938 r.²⁰ O pozycji gdyńskiego portu świadczył również inny fakt: w 1937 r. Gdynia obsługiwała 56 regularnych linii żeglugowych²¹.

Państwo polskie, położone między roszczeniowo nastawionymi sąsiadami, a więc Niemcami i ZSRR, musiało tak kształtować politykę zagraniczną w rejo-

¹⁵ Interesująco wypowiadał się na temat polskiego wybrzeża, na wykładzie w Princeton University w 1931 r., amerykański polityk Robert F. Kelley. Twierdząc, że Polska otrzymała „korytarz ze względów ludnościowych, ekonomicznych i strategicznych”, odrzucał tezę o niesprawiedliwości wersalskich decyzji. Zob. B. W. Winid, *Robert F. Kelley. Wokół amerykańskiej polityki wschodniej w okresie międzywojennym*, „Dzieje Najnowsze” 1996, z. 2, s. 52–53.

¹⁶ T. Kośmider, *Toruński Inspektorat Armii w systemie obronnym państwa polskiego w latach 1921–1939*, Warszawa 2009, s. 338.

¹⁷ *Ibidem*, s. 164.

¹⁸ B. Zaleski, *Miejsce małych portów w systemie obronnym wybrzeża polskiego w latach 1920–1956*, „Nautologia” 1997, nr 3–4 (126), s. 21.

¹⁹ *Polityka morska państw bałtyckich i skandynawskich w świetle referatów polskich placówek dyplomatycznych i konsularnych na zjazd bałtycki w Gdyni w 1937 r.*, red. A. G. Dąbrowski, P. Kotakowski, Słupsk 2004, s. 10–11.

²⁰ *Ibidem*, s. 11.

²¹ Archiwum Akt Nowych w Warszawie [dalej: AAN], MSZ, sygn. 2527, k. 30, referat wygłoszony przez przedstawiciela MSZ Józefa Marlewskiego na Zjeździe Morskim, który odbył się 21–24 IV 1937 r. w Gdyni.

nie Bałtyku, aby zabezpieczyć morskie interesy państwa. Ten istotny kierunek politycznej aktywności Rzeczypospolitej rząd polski próbował kształtować w oparciu o sojusze z państwami, które wyłoniły się na wschodnich wybrzeżach Morza Bałtyckiego w wyniku rozpadu imperium carskiego. Czynnikiem wiążącym Polskę, Finlandię, Estonię i Łotwę była swoista wspólnota interesów, której rdzeniem była obrona przed radzieckim militarystycznym nacjonalizmem²². Współpracy z Polską unikała zantagonizowana z nią Litwa, warunkująca jakiekolwiek współdziałanie uregulowaniem kwestii wileńskiej²³. Warto podkreślić, że starania strony polskiej dotyczyły także tego, aby ewentualna współpraca nosiła charakter przeciwdziałania polityce niemieckiej, w tym polityce morskiej zachodniego sąsiada. Jednak partnerzy Polski, zwłaszcza Finlandia, niechętni byli antyniemieckim akcentom, chociaż wbrew staraniom Berlina wspierali Warszawę w jej stanowisku wobec problemu tzw. neutralizacji Bałtyku. Dyskusja przedstawicieli wymienionych krajów, prowadzona w latach 1919–1925, zmierzała w istocie rzeczy do utworzenia Związku Bałtyckiego, sojuszu polityczno-wojskowego o charakterze obronnym²⁴.

Wspomniana wcześniej idea neutralizacji Bałtyku sprowadzała się do zamknięcia akwenu morskiego dla flot państw, które nie posiadały bałtyckich wybrzeży. Zaakceptowanie takiego stanu rzeczy przez Polskę, Finlandię i kraje bałtyckie prowadziłyby, w warunkach politycznego kryzysu, do zamknięcia nie tylko dróg wojskowego zaopatrzenia, ale także do wyeliminowania obecności okrętów uważanych za sojusznicze, a więc brytyjskich i francuskich²⁵. Neutralizacja Morza Bałtyckiego budowała uprzywilejowaną pozycję głównie Niemiec,

²² Wyrazem radzieckiego militarystycznego nacjonalizmu było popieranie idei neutralizacji Bałtyku. Podkreślał to wiceadmirał Kazimierz Porębski. Zob. Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie [dalej: CAW], sygn. I.303.4.4239, memoriał w kwestii neutralizacji Bałtyku z 1923 r.

²³ Przyłączenie Wilna do Polski determinowało politykę Kowna wobec Warszawy praktycznie przez cały okres międzywojenny. Już na początku 1922 r. premier litewski Ernestas Galvanauskas określał politykę polskiego rządu jako nieprzyjazną wobec swojego kraju. Zob. AAN, Ambasada RP Paryż, sygn. 122, pismo MSZ w Warszawie do poselstwa polskiego w Paryżu z 3 V 1922 r.

²⁴ Podejmowane działania nie przyniosły sukcesu, chociaż 17 marca 1922 r. podpisano układ w Warszawie pomiędzy Polską, Finlandią, Łotwą i Estonią, który przewidywał m.in. wzajemne konsultacje w celu podjęcia wspólnych działań w razie agresji na jednego z sygnatariuszy. Niestety, Finowie nie ratyfikowali układu. Zob. J. C z e c h o w s k i, *Wzloty i upadki w politycznych relacjach Polski i Finlandii w dwudziestolecie międzywojennym*, „Dzieje Najnowsze” 2009, nr 1, s. 52–53. Por. AAN, Ataszaty Wojskowe, sygn. AII/117/3, k. 368–375, Krótki zarys dotychczasowych stosunków polsko-bałtyckich z 31 VIII 1923 r.

²⁵ A. T i b a l, *Rozbrojenie morskie a statut Bałtyku*, „Przegląd Polityczny” 1930, t. 12, s. 182–183. Inna rzecz, czy przy konkretnych uwarunkowaniach geograficznych Bałtyku (cieśniny duńskie, możliwe do zablokowania) i rosnącej potęgę niemieckiej floty możliwa byłaby skuteczna pomoc ze strony sojuszniczych okrętów. Peter Münch, minister spraw zagranicznych Danii, w nawiązaniu do ewentualnej obecności alianckiej floty na Bałtyku w warunkach kryzysu stwierdził: „Anglia nie może posłać swej floty na Morze Bałtyckie, bo byłoby to strategicznym nonsensem”. Zob. CAW, sygn. I.303.4.4109, pismo posła RP w Danii Jana Starzewskiego do MSZ w Warszawie z 13 IV 1939 r.

z racji położenia i posiadanego przez ten kraj morskiego potencjału wojskowego. André Tibal pisał w 1930 r.:

[...] bezpieczeństwo Bałtyku jest zarówno jedną z podstaw bezpieczeństwa Polski i państw bałtyckich, jak i równowagi w tej części naszego lądu. [...] To morze śródziemne nie jest z istoty swej ani germańskie, ani słowiańskie, tylko międzynarodowe. Nie powinno być morzem zamkniętym, jeziorem jednego mocarstwa, własnością jednej floty, ale powinno pozostawać otwarte dla żeglugi wszystkich narodów, nadbrzeżnych i nie nadbrzeżnych²⁶.

Natomiast Juliusz Ginsbert tak widział niebezpieczeństwo związane z zamknięciem Bałtyku:

[...] jeśli dany kraj posiada dostęp do morza zamkniętego, którego wyjście leży w rękach obcego państwa, i to silniejszego na morzu, wówczas jedno z dwojga: albo należy sobie poszukać silniejszego sprzymierzeńca na zewnątrz, albo też zręczną polityką doprowadzić do przymierza z tym właśnie państwem, które klucz wolności morskiej dzierży. W jednym i drugim wypadku pamiętać trzeba, że im samemu jest się silniejszym, tym łatwiej się silnych sprzymierzeńców znajduje. Przymierze silnego z zupełnie słabym jest dla pierwszego tylko troską i w razie konfliktu wymaga ofiar niewspółmiernych do korzyści z tak kruchej umowy²⁷.

Wnioski wynikające z przedstawionego cytatu były dla czynników decyzyjnych oczywiste. Geograficzny układ Bałtyku, dominacja Niemiec, powinny być wystarczającymi przesłankami do rozbudowy siły polskiej marynarki wojennej. W przypadku zaniechania tych działań należało się liczyć z militarnym osamotnieniem, co w realiach polskiego państwa okresu międzywojennego prowadzić mogło do daleko idących konsekwencji.

Szczególnie groźne, z punktu widzenia bezpieczeństwa Rzeczypospolitej na Bałtyku, były wszelkie formy niemiecko-rosyjskiej współpracy morskiej. Już w marcu 1922 r. pracownik ataszatu wojskowego w ambasadzie polskiej w Moskwie informował Oddział II Sztabu Generalnego o sprzedaży Niemcom 20 okrętów rosyjskiej floty bałtyckiej. Ppłk Romuald Wolikowski pisał:

[...] statki mają pozostać w porcie rosyjskim, przy czym Niemcy przysyłają tu swoich marynarzy i garnizon dla objęcia tych statków i doprowadzenia ich do stanu bojowego. Robią to pod pozorem, że są wynajęci ze strony bolszewickiej jako siła fachowa dla reperacji statków. Statki przechodzą na wody niemieckie tylko w chwili wybuchu ewentualnej wojny. Niemcy liczą przy tym, że w razie wojny Anglia pozostanie neutralna, a więc to minimum floty wystarczy dla ochrony ich brzegów od francuskiej floty²⁸.

²⁶ A. Tibal, *op. cit.*, s. 183–184.

²⁷ J. Ginsbert, *Czy Bałtyk jest morzem zamkniętym?*, Warszawa 1938, s. 131.

²⁸ AAN, Ambasada Moskwa, sygn. 48, k. 7, pismo ppłka Romualda Wolikowskiego do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 30 III 1922 r. Autor pisma dodatkowo podkreślał: „możliwość podobnej tajnej transakcji świadczy o daleko idącej konwencji militarnej między Niemcami a Rosją bolszewicką. Wyłania ona przewidywanie wojny ze strony Niemiec”.

Takich form współpracy obu sąsiadów Polski było więcej. W 1923 r. polski ataszat wojskowy w Bukareszcie informował Warszawę o zobowiązaniach Niemiec wobec ZSRR, wynikających z bilateralnej umowy wojskowej. Strona niemiecka gwarantowała pomoc w zreorganizowaniu radzieckiej marynarki wojennej na Bałtyku i Morzu Czarnym, wysłanie kadry instruktorskiej dla przeszkolenia wyższych i niższych dowódców marynarki radzieckiej, a także pomoc w remontowaniu okrętów²⁹.

Polityka zagraniczna Rzeczypospolitej, przy poparciu bałtyckich sojuszników, zmierzała więc do akceptacji międzynarodowych porozumień morskich, które zbliżone byłyby do postulatów rządu polskiego na płaszczyźnie bezpieczeństwa na Bałtyku. 15 VIII 1923 r. rozpoczęła się w Rydze konferencja ekspertów morskich Polski, Finlandii, Łotwy i Estonii, która m.in. ustosunkowała się do postanowień Traktatu Waszyngtońskiego³⁰, porozumienia pięciu potęg morskich. Uczestnicy spotkania skłonni byłiby poprzeć Traktat, jednak pod warunkiem pewnej jego modyfikacji. Chodziło o to, aby zapisy traktatowe miały „charakter traktatu ogólnego”³¹. Na konferencji ryskiej dyskutowany był również łotewski memoriał o

[...] programie rozbudowy flot własnych i takiego ujęcia odnośnej klauzuli Traktatu Waszyngtońskiego, aby pozwolił on państwom bałtyckim i Polsce dążyć do ograniczenia zbrojeń morskich Rosji i rozbudowania flot własnych w granicach konieczności³².

Projekt przedstawiciela Łotwy nie mógł uzyskać polskiej akceptacji, ponieważ nie brał pod uwagę Niemiec jako potencjalnego przeciwnika Polski.

Wojskowe i pozawojskowe aspekty współpracy morskiej analizowane były również w latach późniejszych. Kpt. Marian Chodacki, attaché wojskowy w Finlandii w latach 1927–1931, podkreślając z Helsinek znaczenie tej kwestii w polsko-bałtyckich relacjach, akcentował najważniejszą przesłankę polityki morskiej Rzeczypospolitej:

²⁹ CAW, O. II SG, sygn. I 303.4.1759, k. 374–376, informacja ataszatu wojskowego w Bukareszcie z 5 V 1923 r.

³⁰ Traktat Waszyngtoński wieńczył konferencję waszyngtońską, obradującą w okresie od 12 XI 1921 r. do 6 II 1922 r. Przewidywał, że „w okresie lat dziesięciu siły morskie pięciu wchodzących w grę mocarstw przedstawiać się będą według schematu: 5; 5; 3; 1,75; 1,75, przy czym cyfra 5 oznaczać miała wielkości przewidziane dla Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych, 3 dla Japonii, a 1,75 dla Francji i Włoch”. Zob. H. B a t o w s k i, *Między dwiema wojnami 1919–1939*, Kraków 2001, s. 86.

³¹ AAN, Ataszaty Wojskowe, sygn. AII/117/3, k. 163, Przegląd wojskowej polityki bałtyckiej do czerwca 1923 r. z 8 X 1923 r.

³² *Ibidem*.

[...] utrzymanie na Bałtyku charakteru wolnej drogi morskiej. Z tym pojęciem łączy się ściśle drugie, a mianowicie zwalczanie wszystkich dążeń, mogących w takich, czy innych warunkach doprowadzić do zamknięcia Bałtyku³³.

Dyplomata polski w przeprowadzonej analizie sugerował polskim władzom także inne kierunki działań, które miały doprowadzić do realizacji podstawowych oczekiwań wynikających z dostępu państwa do morza i zapewnienia mu bezpieczeństwa. Należały do nich: stworzenie bloku państw bałtyckich (sąsiadujących z ZSRR) w wersji możliwie innej niż projektowany w latach 1919–1925 Związek Bałtycki, a także poszukiwanie, w oparciu o szlaki wodne, nowych rynków zbytu dla polskiego eksportu³⁴.

Próbując pozyskać państwa wschodniego wybrzeża Bałtyku dla wizji zbiorowego bezpieczeństwa na morzu i w regionie, rząd polski wspierał politycznie partnerów wszędzie tam, gdzie owo wsparcie mogło skutkować bilateralnym zbliżeniem i stworzyć dodatkową szansę na powiększenie sfery wpływów. Pamiętać należy, że pomimo wielu wspólnych punktów odniesienia Polska, Finlandia i kraje bałtyckie różnie postrzegały bieżącą rzeczywistość polityczną i odmienne ją interpretowały³⁵. Stąd brała się aktywność polskiej dyplomacji, wykorzystującej każdą szansę, która mogłaby prowadzić do ukierunkowania wspólnych działań, przeciwstawiających się głównym źródłom destabilizacji w regionie morza. Przykładem tak rozumianej polityki było poparcie Finlandii w jej sporze ze Szwecją o Wyspy Alandzkie³⁶. Kwestia ta przewijała się praktycznie przez całe dwudziestolecie międzywojenne³⁷.

Wspomniano już wcześniej, że handel morski w oparciu o szlaki bałtyckie posiadał pierwszoplanowe znaczenie dla ekonomiki państwa polskiego, a tym samym dla jego bezpieczeństwa. Trudno jest bowiem rozpatrywać problematykę handlu tylko w kategoriach gospodarczych. Józef Marlewski, przedstawiciel MSZ na Zjazd Morski w Gdyni, który miał miejsce w 1937 r., stwierdził:

[...] dopóki udział Polski w wymianie towarowej z krajami położonymi w rejonie bałtyckim nie będzie większy [...], dopóki obrót ten nie osiągnie rozmiarów, odpowiadających naszym możliwościom gospodarczym i naszej roli u wybrzeża Bałtyku, dopóty trudno myśleć o silniejszych

³³ AAN, Ataszaty Wojskowe, sygn. AII/118, k. 504, Nasze cele na Bałtyku, opracowanie polskiego attaché wojskowego w Helsinkach, kpt. Mariana Chodeckiego (b.d.).

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ J. C z e c h o w s k i, *Polska i Finlandia. Stosunki dwustronne w latach 1918–1939*, Toruń 2009, s. 288–289.

³⁶ Szerzej na temat fińsko-szwedzkiego sporu o Alandy zob. *ibidem*, s. 68–69 i 135–136.

³⁷ Polskie wsparcie Finlandii wysoko było oceniane przez Finów. Już w 1920 r. fiński ambasador w Warszawie Karl V. B. Gyllenbögel stwierdził: „Polska uczyniła naprawdę wszystko, co w jej mocy”. Zob. Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych Finlandii, sygn. 5C13, teczką 1, k. 4, list Gyllenbögela do fińskiego MSZ z 15 VII 1920 r.

wplywach politycznych Polski w tych krajach. Znaczenie polityczne Polski w tym rejonie będzie [...] wzrastało równomiernie z umacnianiem naszej pozycji gospodarczej w jego obrębie³⁸.

Kwestię tę rozumieli również sąsiedzi Polski. Cytowany pracownik MSZ podkreślił dalej:

[...] akcja z naszej strony w kierunku aktywizacji działalności handlowo-żeglugowej w rejonie Bałtyku jest o tyle pilna, że widzimy ze strony Niemiec, jak i Rosji Sowieckiej dążenie do odzyskania pozycji, zajmowanej przez te kraje na Bałtyku przed wojną światową³⁹.

Niewątpliwie największym morskim rywalem Rzeczypospolitej, zarówno na płaszczyźnie politycznej jak i ekonomicznej, były Niemcy. Próbowaly one, poprzez zwiększanie obrotów handlowych, wciągnąć kraje bałtyckie w system niemieckiej obsługi żeglugowej. Zadanie to było o tyle ułatwione, że wciąż modernizowana flota obsługiwała linie morskie relatywnie tanio⁴⁰. W 1935 r. obrót towarowy wszystkich niemieckich portów wyniósł 43 mln ton, z czego na porty bałtyckie przypadało ok. 27%⁴¹. Była to wystarczająca przesłanka do budowy przez zachodniego sąsiada dalszej hegemonii gospodarczej na akwenie Bałtyku.

Na początku lat 30. na groźnego konkurenta wyrastała flota radziecka. Zmieniła ona charakter pracy, z obsługi własnej wymiany towarowej na współpracę pomiędzy obcymi portami. Tonaż floty handlowej ZSRR wynosił w 1928 r. 265 000 ton, natomiast w 1936 r. już 1 350 000 ton, z czego 300 000 ton stanowiła flota bałtycka. Wymiana towarowa poprzez Bałtyk odbywała się wyłącznie w oparciu o port w Leningradzie. W 1936 r. przeładowano tam 5 000 000 ton. Ale nie tylko wzrost tonażu radzieckiej floty czy wielkość przeładunków w poszczególnych portach świadczyły o rosnącym zainteresowaniu władz w Moskwie sprawami morza. Istotne były również inne dane. Oto w rzeczonym roku radziecka flota obsługiwała 94% importu i 60% eksportu⁴². Stosunkowo tani transport morski nadawał więc tej gałęzi gospodarki priorytetową rolę i określał dalszy kierunek ekspansji ZSRR, także w akwenie bałtyckim.

Bezpieczeństwo gospodarcze państwa wymagało podjęcia działań zmierzających do zabezpieczenia w tej dziedzinie własnych interesów. Józef Marlewski stwierdził:

³⁸ AAN, MSZ, sygn. 2527, k. 30, referat wygłoszony przez przedstawiciela MSZ Józefa Marlewskiego na Zjeździe Morskim, który odbył się 21–24 IV 1937 r. w Gdyni.

³⁹ *Ibidem*, k. 38.

⁴⁰ Ta forma ekspansji handlowej zdawała egzamin. Świadczy o tym fakt, że pomimo ogólnego kurczenia się obrotów handlowych Niemiec w latach 1929–1934 obroty portów niemieckich z krajami Bałtyku systematycznie rosły. Zob. *ibidem*, k. 39.

⁴¹ AAN, MSZ, sygn. 2581, k. 88, opracowanie z 1937 r. „Basen Bałtycki w niemieckich sprawach politycznych i gospodarczych” (b.a.).

⁴² AAN, MSZ, sygn. 2527, k. 39, referat wygłoszony przez przedstawiciela MSZ Józefa Marlewskiego na Zjeździe Morskim, który odbył się 21–24 IV 1937 r. w Gdyni.

[...] mając te czynniki na uwadze należy nam też przystąpić bez zwłoki do żywszej działalności handlowo-żeglugowej na Bałtyku. W zakresie żeglugowym akcja ta zależna jest od rozbudowy naszego taboru okrętowego i organizacji połączeń żeglugowych⁴³.

Stan rzeczy, jaki istniał w tej materii na początku 1937 r., nie był zachęcający. Świadczą o tym wnioski z prac nad analizą zagadnienia, które miały miejsce w Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W jednym ze sprawozdań dyrektor departamentu Leonard Możdżeński stwierdził:

[...] dotychczasowe rezultaty w zakresie rozbudowy naszej floty wojennej, handlowej i rybackiej są niewspółmiernie nikłe w stosunku do wagi, jaką dla całokształtu interesów państwowych przedstawia to zagadnienie. Racjonalne jego rozwiązanie, w ramach odpowiadających naszym istotnym potrzebom, wymaga z jednej strony koncentracji wysiłków wszystkich zainteresowanych w problemie rozbudowy floty czynników, z drugiej zaś ustalenie szczegółowego planu realizacji tego zagadnienia⁴⁴.

Interesującym zjawiskiem, wynikającym z intensyfikacji całokształtu spraw morskich, były plany dotyczące współpracy w dziedzinie rozbudowy floty pomiędzy Kierownictwem Marynarki Wojennej a pionem cywilnym, czyli Departamentem Morskim MPiH⁴⁵. Kwestia ta wskazuje wyraźnie na rolę floty handlowej, która poprzez stymulację gospodarki morskiej znacząco wpływała na szeroko rozumiany system bezpieczeństwa państwa. Poświadcza to pośrednio teza Tadeusza Białasa, który stwierdził:

[...] wszędzie tam gdzie floty handlowe dotknięte są kryzysem, otacza się je różnorodnymi formami opieki. Uzasadniało się tę konieczność nie tylko względami gospodarczymi [...], ale i politycznymi⁴⁶.

W latach 1918–1926 toczyła się w kraju dyskusja nad kształtem i kierunkami rozwoju polskiej floty handlowej, potrzebami transportowymi oraz określeniem typu potrzebnych statków. Nie zdołano wypracować koncepcji adekwatnej do stanu i możliwości polskiej gospodarki⁴⁷. Publicystyka związana z Ligą Morską i Kolonialną podkreślała, że własna flota to także „eliminowanie obcego pośrednictwa i kontroli w krajowym handlu zagranicznym”⁴⁸. Niepokój budził

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ AAN, MSZ, sygn. 2526, k. 230, notatka nr 1, sporządzona przez dyrektora Departamentu Morskiego PIH Leonarda Możdżeńskiego (b.d.).

⁴⁵ *Ibidem*. Leonard Możdżeński, w dokonanej analizie problematyki dotyczącej rozbudowy floty, kładł nacisk na wykorzystanie potencjału stoczni w Gdańsku i Gdyni (cywilnego i wojskowego). Dopuszczając możliwość pomocy stoczni zagranicznych, sugerował wykorzystanie przede wszystkim stoczni niemieckich. Biorąc pod uwagę rozwój sytuacji politycznej w Europie w drugiej połowie lat 30., sugestia dyrektora Departamentu Morskiego wydaje się niezrozumiała.

⁴⁶ T. B i a ł a s, *Liga Morska i Kolonialna 1930–1939*, Gdańsk 1983, s. 99.

⁴⁷ *Ibidem*, s. 95.

⁴⁸ *Ibidem*, s. 99.

fakt, że 90% polskich surowców przewoziło się „przeważnie na statkach niemieckich”⁴⁹.

Na początku 1937 r. opracowany został w Departamencie Morskim plan potrzeb inwestycyjnych polskiej floty handlowej, który w założeniu autorów miał stabilizować morską pozycję państwa, czyniąc z gospodarki narodowej atrakcyjnego partnera handlowego, nie tylko wobec partnerów bałtyckich. Poniższa tabela przedstawia planowane inwestycje w zakresie budowy statków morskich, które miały być zrealizowane w ciągu 10 lat.

Tabela 1
Planowane inwestycje w budowie statków morskich

Lp.	Dział	Koszt (w zł)	Ilość jednostek	Tonaż
1	Tabor holowniczy	3 000 000	4	–
2	Żegluga przybrzeżna	3 600 000	4	–
3	Żaglowce motorowe	6 000 000	20	4 500
4	Europejskie linie towarowe	40 500 000	23	41 700
5	Tramping europejski	26 000 000	20	52 000
6	Dalekobieżne linie towarowe	60 000 000	16	117 000
7	Linie pasażerskie	10 500 000	2	–

Źródło: AAN, MSZ, sygn. 2526, Potrzeby inwestycyjne polskiej floty handlowej, opracowanie z 15 IV 1937 r.

O pozycji morskiej każdego państwa świadczy również stan i możliwości operacyjne marynarki wojennej. W okresie II Rzeczypospolitej kwestia ta była szczególnie istotna, wobec siły marynarek Niemiec i ZSRR. Traktat Wersalski nałożył określone ograniczenia na niemieckie siły morskie. Flota miała prawo do posiadania 6 pancerników, 6 lekkich krążowników, 12 torpedowców i 12 kontrtorpedowców. Okręty mogły być zastępowane nowymi jednostkami, jednak z zachowaniem określonego tonażu w poszczególnych kategoriach⁵⁰. Praktycznie natychmiast, chociaż w początkowym okresie z zachowaniem pozorów respektowania ograniczeń wersalskich, Niemcy przystąpiły do odbudowy swojej marynarki. W latach 1925–1935 udział floty w budżecie niemieckich sił zbrojnych wynosił 20–30%⁵¹. Opracowanie polskiego Sztabu Głównego z 1931 r. stwierdzało:

[...] flota niemiecka pozostaje nadal groźną potęgą, jej nowoczesne pancerniki i krążowniki, zbudowane już po wojnie światowej są ostatnim słowem techniki i uzbrojenia, opartym na doświadczeniu wojennym⁵².

⁴⁹ *Ibidem*, s. 100.

⁵⁰ C. Ciesielski, *op. cit.*, s. 39.

⁵¹ *Ibidem*, s. 112.

⁵² CAW, sygn. I.303.4.3981, opracowanie polskiego Sztabu Głównego z 6 VI 1931 r.

18 VI 1935 r. podpisany został niemiecko-brytyjski układ morski, który oficjalnie pozwalał Niemcom na budowę okrętów do poziomu 35% tonażu brytyjskiego. Wielkość ta dotyczyła okrętów nawodnych. Rozbudowę okrętów podwodnych strona niemiecka zobowiązała się ograniczyć do poziomu 45% brytyjskiego tonażu w tej kategorii⁵³. Układ ten stał się w rzeczywistości wstępem do jawnego i nieograniczonego tempa niemieckich zbrojeń morskich, czego wyrazem było m.in. ogłoszenie przez Niemcy 18 I 1939 r. zrównania tonażowego floty podwodnej z marynarką brytyjską⁵⁴.

W 1936 r. opracowany został z inicjatywy Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, na potrzeby polskich władz cywilnych i wojskowych, poufny raport na temat programu morskiego. Autor raportu, sekretarz zarządu Funduszu Obrony Morskiej S. Szwedowski, stwierdził w dokumencie, iż w wyniku morskiego porozumienia Niemiec i Wielkiej Brytanii „gwałtownie obniżyła się pozycja Polski nad Bałtykiem, wzrosło zagrożenie jej bezpieczeństwa”⁵⁵.

Systematycznie rozbudowywał również swoje morskie siły bałtyckie ZSRR. Liczyły one w 1939 r., łącznie z Flotą Północną⁵⁶: 2 okręty liniowe, 3 krążowniki, 21 kontrtorpedowców, 18 torpedowców, 21 trałowców oraz szereg okrętów pomocniczych. Całość uzupełniały 72 okręty podwodne (łącznie z jednostkami operującymi na Oceanie Lodowatym, które poprzez istniejące połączenia wodne mogły być dowolnie przemieszczane na Bałtyk)⁵⁷.

Narastającym zagrożeniom ze strony sił morskich Niemiec i ZSRR usiłowała przeciwstawić się Sekcja Marynarki (Departament do Spraw Morskich), a później Kierownictwo Marynarki Wojennej⁵⁸. Ambitne plany rozbudowy pol-

⁵³ C. Ciesielski, *op. cit.*, s. 227. Jak podaje Rafał Czeczott, wykonanie postanowień układu morskiego z Wielką Brytanią pozwoliłoby Niemcom na budowę floty do poziomu 420 595 ton. Dla porównania: łączny tonaż pozostałych państw regionu Bałtyku, z uwzględnieniem bałtyckiej floty ZSRR, wynosił 229 303 tony. Zob. R. Czeczott, *Układ morski niemiecko-angielski i jego wpływ na międzynarodową politykę morską*, Warszawa 1936, s. 21.

⁵⁴ C. Ciesielski, *op. cit.*, s. 233. Zrównanie stanu posiadania okrętów podwodnych Wielkiej Brytanii i Niemiec przed wybuchem II wojny światowej potwierdzają historycy rosyjscy, podając liczby – odpowiednio – 58 i 57. Zob. W. N. Gierasimow, W. F. Drobljenkow, *Podwodnyje łodki imperialistycznych gosudarstw*, Moskwa 1962, s. 16–17.

⁵⁵ C. Ciesielski, *op. cit.*, s. 266–267.

⁵⁶ Flota Północna, zwana też Flotą Morza Białego, wyodrębniona została z morskich sił bałtyckich w kwietniu 1933 r. Biorąc pod uwagę wielkość floty radzieckiej na Bałtyku, należy uwzględnić stan Floty Północnej, z powodu łatwości połączenia obu sił poprzez Kanał Białomorsko-Bałtycki, *ibidem*, s. 117.

⁵⁷ *Ibidem*, s. 245. Radzieckie zbrojenia na Bałtyku należy postrzegać poprzez pryzmat strategicznego celu ZSRR, jakim było dotarcie do niezamarzających wybrzeży bałtyckich. Byłoby to możliwe tylko pod warunkiem zlikwidowania suwerenności Łotwy i Estonii. Sternicy polskiej polityki zagranicznej zdawali sobie z tego sprawę. Stąd brały się próby wmontowania tych krajów we wspólną politykę obronną. Zob. AAN, Ataszaty Wojskowe, sygn. AII/18, k. 9–10, raport szefa Oddziału II Sztabu Generalnego płka Ignacego Matuszewskiego z 4 II 1922 r.

⁵⁸ Polska marynarka powołana została rozkazem Józefa Piłsudskiego z 28 XI 1918 r. Ten sam rozkaz tworzył Sekcję Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. 2 V 1919 r.

skiej marynarki wojennej, opracowywane w latach 1919–1921, nie miały jednak szans na realizację. Zbyt mocno liczone w tym zakresie na brytyjską pomoc, budowie floty nie sprzyjał też stan ekonomiczny państwa⁵⁹. Jak podaje Bogdan Zalewski, w 1922 r. weszła w życie pokojowa organizacja Marynarki Wojennej. Jednocześnie określono jej zadanie: „zbrojna obrona Rzeczypospolitej na wodach wewnętrznych i na morzu, włącznie z obroną dostępu ze strony morza do wybrzeża”⁶⁰. Dla strony polskiej istotna była również obrona Gdańska i przetrwanie żeglugi pomiędzy Niemcami i Prusami Wschodnimi w warunkach ewentualnego kryzysu. Liczone w tym względzie na wsparcie francuskie⁶¹. W 1924 r. doszło do polsko-francuskich rozmów w Paryżu. Polacy zainteresowani byli doprowadzeniem do zawarcia ściślejszych związków morskich z Francuzami, które mogłyby skutkować aktywną obecnością ich floty na Bałtyku⁶². Ta kwestia, zdaniem francuskich sztabowców, nie była możliwa w pierwszym etapie przewidywanego konfliktu. Wspomniane rozmowy zaowocowały jednak przybyciem do Polski francuskiej misji wojskowej, która funkcjonowała do 1932 r. Na polskich okrętach pojawili się Francuzi w roli instruktorów. Jak podkreśla Bogdan Dopierała, w latach 1925–1933 przeszkolono we Francji ok. 100 polskich oficerów i podoficerów. Szkoleniem objęci zostali również marynarze – specjaliści⁶³. W 1924 r. opracowany został tzw. „mały program rozbudowy floty”, przewidujący w pierwotnej wersji m.in. zakup we Francji 9 okrętów podwodnych oraz budowę infrastruktury obsługującej okręty polskie i francuskie. Starania szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kmdr. J. Świrskiego doprowadziły do włączenia do programu budowy 2 kontrtorpedowców. Działając w oparciu o wytyczne „małego programu”, podpisano w 1926 r. z francuskimi

Sekcja Marynarki przekształcona została w Departament do Spraw Morskich. Ponieważ dekret J. Piłsudskiego nie precyzował, czy chodzi o marynarkę wojenną czy handlową, Sekcja Marynarki zajmowała się jedną i drugą flotą, dodatkowo flotyllą rzeczną oraz całością spraw związanych z portami, D. D u d a, S. K o ł a c z y Ń s k i, W. Ż u r a w s k i, *Początki polskiej administracji morskiej*, „Nautologia” 1999, nr 2 (131), s. 18–19. Natomiast powstanie Kierownictwa Marynarki Wojennej, jako naczelnej władzy sił morskich, miało miejsce 3 IV 1922 r. w wyniku decyzji Rady Ministrów, B. Z a l e w s k i, *Koncepcje i programy...*, s. 5.

⁵⁹ B. Z a l e w s k i, *Koncepcje i programy...*, s. 4. Państwo polskie przeznaczało w budżecie niskie, w stosunku do potrzeb, kwoty na rozbudowę marynarki wojennej. Wg Juliana Ginsberta, na początku lat 30. rząd RP przeznaczał na ten cel 1,2 zł w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Dla porównania: Szwedzi – 18, Niemcy – 9, Francja – 22, Anglia – 37. Zob. J. G i n s b e r t, *Prawda morska*, Warszawa 1934, s. 46.

⁶⁰ B. Z a l e w s k i, *Koncepcje i programy...*, s. 5. Por. też: *idem*, *Polska morska myśl wojskowa 1918–1989*, Toruń 2001, s. 66–67.

⁶¹ B. Z a l e w s k i, *Koncepcje i programy...*, s. 5.

⁶² B. D o p i e r a ł a, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, s. 70. Jak podkreśla Bogdan Dopierała, Francuzi obiecywali pomoc wojskową dla Polski w drugiej fazie ewentualnego konfliktu, „gdy wojska francuskie zajmą zachodnie wejście do Kanału Kilońskiego, a flota wojenna sforsuje cieśninę i wejdzie na Bałtyk”.

⁶³ *Ibidem*, s. 71.

stoczniami umowę na budowę 2 niszczycieli i 3 okrętów podwodnych⁶⁴. Przewrót majowy oraz brak wiary Józefa Piłsudskiego w skuteczność operacyjną marynarki wojennej zablokowały, zdaniem Bogdana Zalewskiego, dalszą realizację „małego programu”⁶⁵. Wzrost zagrożenia wojennego w latach 30. zwrócił uwagę polskich czynników decyzyjnych na potrzeby floty. Oceniając pozycję Rzeczypospolitej nad Bałtykiem w 1936 r., S. Szwedowski, autor cytowanego już wcześniej raportu, napisał:

[...] brak ścisłych związków Polski z krajami bałtyckimi wynikał [...] z naszej słabości militarnej. Układy polityczne między Polską a sojusznikami nie gwarantowały skutecznej obrony morskiej. Stan militarny Polski na morzu i wybrzeżu prowadził do wniosku, że nasze znaczenie na Bałtyku jest prawie żadne. Nie mamy właściwie floty wojennej ani baz dostatecznie umocnionych na wybrzeżu. Morski handel Rzeczypospolitej nie będzie mógł być broniący. Nasze porty są bezbronne. Ogromne, miliardowe wydatki i gigantyczny trud włożony w budowę Gdyni może być podczas wojny zniweczony prawie bez obrony z naszej strony⁶⁶.

Próbując zmienić istniejący stan rzeczy, Kierownictwo Marynarki Wojennej opracowało w 1936 r. kolejny program, tym razem na lata 1936–1942. Jego realizacja miała doprowadzić, nie licząc okrętów pomocniczych, do następującego stanu posiadania: 6 niszczycieli, 8 okrętów podwodnych, 1 stawiacz min, 8 trałowców, 3 ścigacze. W chwili wybuchu II wojny światowej pod białą-czerwoną banderą znajdowało się 26 okrętów, o łącznym tonażu 23 878 ton⁶⁷.

Niestety, jak podkreślono już wcześniej, stan polskiej floty nie pozwalał w istocie rzeczy na efektywną obronę wybrzeża i polskich interesów na Bałtyku⁶⁸. Stąd czynione były zabiegi, także kół wojskowych, zmierzające do pozyskania dla wspólnej, morskiej polityki obronnej bałtyckich sojuszników (Łotwy, Estonii i Finlandii). Różne postrzeganie skali zagrożenia przez partnerów nie pozwoliło w całym okresie międzywojennym na wypracowanie jednolitego stanowiska. Relacje wojskowe są zawsze funkcją stosunków politycznych. Determinacja polskiej dyplomacji w tym zakresie była przyczyną oskarżeń sojuszni-

⁶⁴ B. Z a l e w s k i, *Koncepcje i programy...*, s. 5–6.

⁶⁵ *Ibidem*, s. 6.

⁶⁶ C. C i e s i e l s k i, *op. cit.*, s. 267. Por. B. K r z y w i e c, *Podstawy polityki wojenno-morskiej państwa polskiego*, Warszawa 1933, s. 20–21.

⁶⁷ B. Z a l e w s k i, *Koncepcje i programy...*, s. 7.

⁶⁸ Problemy z obroną polskiego wybrzeża wynikały nie tylko ze słabości polskiej floty. Nakłady planowane na umocnienia obronne analizowane były pod kątem możliwości szybkiego odcięcia od reszty kraju, ufortyfikowanych miejsc w przewidywanej wojnie. Dodatkowo ukształtowanie Zatoki Gdańskiej stwarzało agresorowi szansę skutecznego zablokowania polskiej floty. Czynniki te stały się podstawą do rozważań, aby w jednym z krajów bałtyckich utworzyć zapasową bazę dla polskich okrętów. Gen. Władysław Bortnowski proponował Rygę, „gdyż miejsce to jest najdogodniejsze pod względem wyposażenia technicznego i możliwości obrony małymi siłami”. Zob. B. Z a l e w s k i, *Miejsce małych portów...*, s. 21–22.

ków o nadmierne naciski⁶⁹. Przykładem takiego współdziałania były kontakty na płaszczyźnie wywiadowczej. Tu szczególnie cennym partnerem była Finlandia:

[...] możliwości Finów dotyczyły nie tylko dogodnej, z racji bliskiego położenia, obserwacji okręgu leningradzkiego, ale również każdego ruchu rosyjskiej floty wojennej w akwenie Zatoki Fińskiej⁷⁰.

Współpraca wywiadowcza, a w szerszym znaczeniu wojskowa (kontakty przedstawicieli sztabów generalnych, wzajemne staże oficerskie) nie przyniosła wymiernych korzyści. Nie doszło do zawarcia porozumienia o charakterze militarnym, co było bezpośrednim skutkiem braku wiążących układów politycznych z północno-wschodnimi sąsiadami.

Polityka morska II Rzeczypospolitej poniosła porażkę. Polska marynarka wojenna nie odegrała we wrześniu 1939 r. znaczącej roli w obronie własnego wybrzeża. Geograficzne i polityczne uwarunkowania, brak spójnej wizji kształtu floty i, co się z tym wiązało, ograniczone nakłady finansowe, oto czynniki, które miały decydujący wpływ na końcowy efekt. Także marynarka handlowa daleka była od pełnienia roli adekwatnej do potencjału gospodarczego i potrzeb państwa w tym zakresie. Upadek Rzeczypospolitej w 1939 r. przerwał w rezultacie na kilka lat bałtycką politykę państwa.

Janusz Czechowski

THE BALTIC SEA AND THE QUESTION OF THE POLITICAL AND ECONOMIC SECURITY OF THE SECOND POLISH REPUBLIC

Summary

The Treaty of Versailles created a new situation on the south-eastern shores of the Baltic Sea. While the length of Poland's coast was unsatisfactory to Poles, they had to accept the outcome and seek to keep the status quo. This was particularly true in the face of German attempts to change the situation and Poland's borders. Thus, the Second Polish Republic supported all endeavours

⁶⁹ Minister spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii Austen Chamberlain pisał: „złożył mi wczoraj wizytę fiński minister. Wyjaśnił, że Polska i państwa bałtyckie niejednokrotnie wywierali nacisk na Finlandię, aby weszła do sojuszu obronnego. Finlandia nie miała ochoty tego robić, ponieważ uważała, że o ile państwa bałtyckie znajdują się w sytuacji znaczącego zagrożenia, jej własna pozycja nie jest zagrożona”. Zob. *Documents on british foreign policy 1919–1939*, first series, volume XXV, London 1984, dok. 426, s. 831. Pismo Austena Chamberlaina do przedstawiciela brytyjskiego w Helsinkach Rennie z 7 I 1925 r.

⁷⁰ J. C z e c h o w s k i, *Przestanki współpracy wywiadów Polski i Finlandii w latach 1918–1939*, [w:] *Polski wywiad wojskowy 1918–1945*, red. P. Kołakowski, A. Peptoński, Toruń 2006, s. 220. Porównaj także: AAN, Ataszaty wojskowe, AII/117/3, k. 1109–1110 i 1119–1120, Protokół i porządek dnia polsko-fińskiej konferencji wywiadowczej, która odbyła się 11–14 V 1926 r., oraz protokół uzgodnień ww. spotkania.

that backed the idea of the Baltic Sea as an open sea. This was completely contrary to the aspirations of both Germany and the USSR, the two states that constituted the largest threat to Poland's existence. The openness of the Baltic Sea, therefore, becomes a benchmark of Poland's policy of secure access to the seas and the Polish navy, which was being created from scratch, was to secure Poland's interests. Unfortunately, the political needs and foreign threats were not met with the necessary financial support and determination to construct a viable navy.

Trade is one of the fundamental pillars that determines the development of any state. The presence of the Polish Merchant Marine backed by the Polish state was both an indisputable sign of Poland's growth and development as well as a visible sign of Poland's sovereignty. Unfortunately, despite spectacular successes in this field, this branch of Poland's economy did not receive the attention it deserved.