

Bogdan Chrzanowski

## O miejsce Polski na Bałtyku. Plany zbudowania gospodarki morskiej w latach 1940–1945. Koncepcje Rządu RP na uchodźstwie<sup>1</sup>

Rząd Polski w latach 1940–1945 przywiązywał dużą wagę do kwestii rozwoju gospodarki morskiej. W pełni zdawano sobie sprawę z ogromnych korzyści ekonomicznych i strategicznych wynikających z faktu posiadania przed wojną Wybrzeża z portem w Gdyni. Nie przesądając ostatecznego kształtu granic przed przyszłym traktatem pokojowym, domagano się tzw. pełnej okupacji lub – w sytuacji, gdyby zachodnie mocarstwa nie wyraziły na to zgody – znacznej okupacji ziem położonych na wschód od Odry i Nysy Łużyckiej, gdzie mogłaby zaistnieć potencjalna agresja ze strony Niemiec. Granice strefy okupacyjnej miały przebiegać wzdłuż lewego brzegu Nysy Łużyckiej, lewego brzegu Odry, Zalewu Szczecińskiego i Wyspy Rugii. Polskiej okupacji zamierzano też poddać wyspy niemieckie na Morzu Północnym i Bałtyckim oraz Kanał Kiloński. Wspólnie z Anglią Polska miała stać się potęgą morską na Bałtyku. Rząd Polski stał na stanowisku, że sprawy ziem wschodnich nie mogą być hamulcem dla „konsekwentnych wysiłków, by uzyskać zgodę mocarstw anglosaskich na bezwarunkowe wcielenie do państwa polskiego Prus Wschodnich i Gdańska oraz Śląska Opolskiego. Należy ponadto dążyć do uzyskania analogicznej zgody dwóch wspomnianych rządów na nasz postulat takiego przesunięcia linii granicznej z Niemcami, by granica ta była skrócona, możliwie wyprostowana i uwzględniała bezpieczeństwo państwa polskiego, a szczególnie jego portów morskich i jego okresu przyszłego”<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Niniejszy szkic powstał na podstawie publikacji: B. Chrzanowski, A. Gąsiorowski, *Wydział Marynarki Wojennej „Alfa” Komendy Głównej Armii Krajowej*, Toruń 2001; B. Chrzanowski, *Odbudowa administracji i gospodarki morskiej w planach Polskiego Państwa Podziemnego (1940–1945)* [w:] *Testament Polski Walczącej. Myśli programowa Polskiego Państwa Podziemnego*, Warszawa 2007.

<sup>2</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Prac Kongresowych, 61, Tezy w sprawie inkorporacji terenów Niemiec, 07.12.1943 r. Problem przesunięcia północnej i zachodniej granicy Polski był rozważany przez Rząd RP już latem 1940 r. W latach późniejszych sprawa ta stanowiła ważny element polskiej polityki zagranicznej. Por.: *Armia Krajowa w dokumentach*, t. 4, Londyn 1989, s. 68–71; G. Labuda, *Polska granica zachodnia. Tysiąc lat dziejów politycznych*, Poznań 1974;

Według ówczesnych koncepcji zarówno w Gdyni, jak i w portach morskich, które miały po wojnie należeć do Polski (Szczecin, Kołobrzeg, Gdańsk, Elbląg, Królewiec), miała ulec przeobrażeniu struktura gospodarcza. Zakładano bowiem, że porty te staną się miejscami zaopatrzenia dla obszaru Europy Środkowo-Wschodniej. Pojawiła się więc konieczność powiększenia floty handlowej, rybackiej, wojennej, a także rozszerzenia granic morskich. Podstawę odbudowywanego potencjału morskiego miała stanowić odpowiednia kadra oraz jednostki pływające, które udało się uchronić przed zniszczeniem lub przed dostaniem się w ręce okupantów<sup>3</sup>.

Na początku 1940 r. utworzono w Paryżu Polską Radę Morską, która przygotowywała pierwsze morskie założenia programowe, przy czym cele te usiłowano realizować w ścisłym sojuszu z Wielką Brytanią i Francją. Założycielami Rady byli m.in.: Alfred Falter (wiceminister Skarbu oraz Przemysłu i Handlu), Leon Możdżeński (b. dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu), Adam Rudzki (b. pracownik Rady Portu i Dróg Wodnych w Wolnym Mieście Gdańsku), Marian Plinius (b. dyrektor Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A.), Tadeusz Geppert (szef Polskiego Komitetu Transportowego) i Feliks Kolat (przewodniczący Związku Armatorów Polskich w Londynie<sup>4</sup>).

Po klęsce Francji wysiłki Rządu RP skupiły się na ratowaniu jednostek rybackich i handlowych. Stąd kontynuowanie prac programowych przypada na jesień 1941 r. Wówczas to 18 października 1941 r. minister Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, Henryk Strasburger, wydał zarządzenie powołujące Radę Morską przy podległym mu resorcie. Rada stanowić miała organ opiniotwórczy i doradczy w sprawach morskich oraz przygotowywała materiały i projekty odnoszące się do polityki morskiej. Przeznaczone były one dla Rządu RP i miały stanowić materiał pomocniczy tak dla działalności bieżącej, jak i przyszłej konferencji pokojowej. W skład Rady

---

K. Skubiszewski, *Zachodnia granica Polski*, Gdańsk 1969; P. Kraszewski, *Polska granica zachodnia w koncepcjach rządu RP na emigracji w latach 1939–1945*, „Przegląd Zachodni” 1989, nr 5/6, s. 169–186.

<sup>3</sup> Podczas tajnego posiedzenia Rady Narodowej 1 grudnia 1942 r. Minister Prac Kongresowych Marian Seyda przedstawił pracę swojego resortu i postulaty Rządu Polskiego odnośnie do przyszłych granic. Zob. AAN, Akta Delegatury Rządu RP na Kraj (dalej: Akta DR), 202/I-15; B. Chrzanowski, *Koncepcje morskie Komendy Głównej ZWZ-AK i Delegatury Rządu RP na Kraj*, „Więź” 1985, nr 10–12, s. 176–183; B. Chrzanowski, A. Gąsiorowski, *Wydział Marynarki Wojennej...*; J.K. Sawicki, *Polskie cele wojny w dziedzinie morskiej w koncepcjach Rządu RP w Londynie (1940–1944)* [w:] *Sesja na temat: Polityka morska państwa w 40-lecie PRL*, Gdańsk 1986. Zob. także: AAN, Ministerstwo Odbudowy Administracji Publicznej, 10, 61, dokumenty dotyczące Gdańska i Prus Wschodnich w tym Króleweca; B. Pasierb, *Koncepcje polskich celów w dziedzinie morskiej w latach II wojny światowej. Dokument Ministerstwa Prac Kongresowych, Zapiski Historyczne*, Toruń 1991, z. 4, s. 61–70; W. Wrzesiński, *Polska a problem bałtycki. Ze studiów nad stanowiskiem polskim wobec Bałtyku w okresie drugiej wojny światowej*, „Przegląd Zachodni” 1990, nr 5/6, s. 87–100; W. Urban, „Polska na morzach” – emigracyjny rzecznik polskiej i zachodniej myśli morskiej w latach 1941–1946, „Nautologia” 1990, nr 1/4, s. 57–59.

<sup>4</sup> J.K. Sawicki, dz. cyt., s. 2–4; AAN, Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi (dalej: MPHiŻ), Dział Spraw Morskich, 807.

weszło szesnastu, a następnie osiemnastu członków reprezentujących poszczególne działy gospodarki morskiej: porty, żeglugę, rybołówstwo i przemysł okrętowy<sup>5</sup>.

Pierwsze posiedzenie Rady Morskiej odbyło się 2 stycznia 1942 r. Dokonano wówczas wyboru władz. Sekretarzem generalnym został Strasburger, który jednak przekazał swoje uprawnienia w tym zakresie Możdżeńskiemu. W skład Sekretariatu Rady weszli: Wiesław Szymkowiak i Tadeusz Olszowski. Powołano też Komitet Wykonawczy w składzie: kmdr Karol Korytowski, Możdżeński, Szyszkowski (delegaci Rządu RP), oraz Adam Cienciała, Jerzy Krajewski i Olszowski (członkowie Rady). Po reorganizacji Ministerstwa Skarbu oraz Przemysłu i Handlu w czerwcu 1942 r. – i po objęciu funkcji ministra w nowym Ministerstwie Przemysłu Handlu i Żeglugi (MPHiŻ) przez Jana Kwapińskiego – prace Rady Morskiej zostały zawieszono. 18 lutego 1943 r. minister Kwapiński rozwiązał Radę Morską dawnego Ministerstwa Skarbu oraz Przemysłu i Handlu i powołał nową przy MPHİŻ. Uprawnienia nowej Rady były podobne do poprzedniej, jednak wyłączono z jej kompetencji zagadnienia wojenno-morskie.

Rada Morska miała przygotować plany i założenia przejęcia portów, wybrzeża morskiego, odbudowy i uruchomienia przemysłu morskiego, a także kontynuować współpracę z Ministerstwem Prac Kongresowych i innymi ministerstwami – również pod kątem przyszłej konferencji pokojowej. Powołano następujące Komisje: Do Spraw Przejęcia Wybrzeża Morskiego, Rybołówstwa, Do Spraw Szkoleniowych, Stocznioowych, Organizacji Aparatu Handlowo-Portowego i Środkowo-Europejskiej Współpracy Morskiej. W skład Rady weszli dodatkowo przedstawiciele Związku Zawodowego Marynarzy z Centralnej Sekcji Morskiej Związku Zawodowego Transportowców RP oraz przedstawiciele oficerów (Związki Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej). W posiedzeniach Rady uczestniczyli przedstawiciele Kierownictwa Marynarki Wojennej, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Prac Kongresowych Przemysłu Handlu i Żeglugi i innych<sup>6</sup>. Podczas plenarnych posiedzeń Rady Morskiej w 1942 r. ogłoszono osiemnaście referatów dotyczących problematyki morskiej w szerokim znaczeniu tego słowa. Tematami referatów były:

- *Problemy przemysłu budowy okrętów w portach polskich* (Szyszkowski, 2 stycznia 1942 r.),
- *Poglądy angielskie na przyszłość żeglugi* (Cienciała, 2 stycznia 1942 r.),
- *Organizacja zarządów portów polskich po wojnie* (Rudzki, 13 stycznia 1942 r.),
- *Kierunki i drogi handlu krajów Europy środkowo-wschodniej* (Szyszkowski, 27 stycznia 1942 r.),
- *Zdolność przeładunkowa portów pod kątem widzenia potrzeb gospodarstwa narodowego bezpośrednio po wojnie* (Rudzki, 27 stycznia 1942 r.),
- *Bałtyk a bezpieczeństwo Europy* (Rowmund Piłsudski, 12 lutego 1942 r.),

<sup>5</sup> J.K. Sawicki, dz. cyt., s. 4–5.

<sup>6</sup> Tamże, s. 5–9 i n.

- *Poufne tezy pod kątem interesów Polski* (b.d., 12 marca 1942 r.),
- *Administracja portami po wojnie – tezy oraz Rozdział zaplecza przyszłych portów polskich, ewentualnie ich współpraca z portami zachodnimi i południowo-wschodnimi* (Krajewski, 25 marca 1942 r.),
- *Zagadnienia szkoleniowe (żegluga i rybołówstwo) na odcinku morskim* (Kossowski, 17 kwietnia 1942 r.),
- *Postulaty w sprawach stoczniowych* (oprac.: Komisja Stoczniowa Rady Morskiej MPHiŻ, 17 kwietnia 1942 r.),
- *Przyszłe porty polskie i zaplecze* (Krajewski, kontynuacja dyskusji z 25 marca 1942 r.; wygłoszony 5 maja 1942 r.),
- *Problemy transportu morskiego w związku z powojenną aprowizacją kraju* (Stanisław Darski, 21 maja 1942 r.),
- *Organizacja zarządów portowych w okresie bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych – przyjęcie ostatecznej wersji projektu* (Rudzki, 21 maja 1942 r.),
- *Rola Polski w zagadnieniach morskich krajów Europy Środkowo-Wschodniej* (Cienciała, 6 czerwca 1942 r.),
- *Tezy do spraw Środkowo-Wschodniej Europejskiej Współpracy Morskiej* (oprac.: Komisja Wykonawcza Rady Morskiej, 6 czerwca 1942 r.),
- *Wytyczne polskiej polityki morskiej* (Piłsudski, 14 lipca 1942 r.),
- *Zagadnienia żeglugowe w Stanach Zjednoczonych na tle wojny* (Kutyłowski, 5 listopada 1942 r.),
- *Program szkolenia fachowców morskich* [Kossowski (?), 5 listopada 1942 r.].

Natomiast w 1943 r. na plenarnych posiedzeniach Rady Morskiej Przemysłu Handlu i Żeglugi przedstawiono następujące referaty:

- *Rola Polski w zagadnieniach Europy Środkowo-Wschodniej* (Cienciała, 6 czerwca 1943 r.),
- *Tezy Komisji do Spraw Środkowo Europejskiej Współpracy Morskiej* (6 i 7 czerwca 1943 r.)<sup>7</sup>,
- *Zarys przyszłej polityki morskiej Europy Środkowo-Wschodniej* (Cienciała, 10 sierpnia 1943 r.)<sup>8</sup>.

Przygotowując koncepcje odbudowy gospodarki morskiej, rząd korzystał z usług wielu ekspertów w tej dziedzinie. Wymieniony wyżej referat Rudzkiego *Organizacja zarządów portów polskich po wojnie* dotyczył m.in. sytuacji militarnej po zakończeniu działań wojennych. Zarówno ten referat, jak i inne projekty przesyłane były do Polski konkretnie do Delegatury Rządu RP na Kraj i Komendy Głównej Armii Krajowej<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Tamże, s. 1–38 oraz zamieszczone tam tabele.

<sup>8</sup> A. Cienciała, ur. 13 listopada 1901 r. w Kostkowie, pow. Cieszyn, zm. 10 listopada 1973 r. Zob. Muzeum Miasta Gdyni, Dział Historii Miasta, R-I-D-372.

<sup>9</sup> Zob. A. Rudzki, *Organizacja zarządów portowych w okresie przejściowym*, Szkocja 1941. Autor uważał, że po zakończeniu wojny Polska musi być przygotowana do zagospodarowania portu królewieckiego i szczecińskiego. Trzeba też zaznaczyć, że na polecenie Rady Morskiej Rudzki,

Całość projektu Rudzkiego składała się z siedmiu części: 1. Okres Tymczasowych Zarządów, 2. Administracja portu, 3. Kompetencje Komisarza Portu, 4. Siedziba Komisarza, 5. Finanse Portu, 6. Ochrona Urzędów Portowych, 7. Późniejsza Administracja Portów. Omówiono więc okres od chwili objęcia terenu morskiego przez władze polskie do momentu unormowania się sytuacji politycznej i powstania administracji. Zaznaczono przy tym, że zarządy portów początkowo (nie dłużej niż przez rok) będą nadzorowane przez władze wojskowe, które następnie prześlą tę zwierzchność Tymczasowemu Zarządowi podlegającemu bezpośrednio Ministrowi Przemysłu, Handlu i Żeglugi. Całkowite przejęcie administracji portowej przez władze cywilne nastąpić miało już w warunkach pokojowych, a określała je Rada Ministrów na wniosek ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi. Okres przejściowy miał być wykorzystany do ujednoczenia struktur organizacyjnych portów wobec rozbieżności form administracyjnych na całym obszarze wybrzeża morskiego. W projekcie sformułowano też zasady przejmowania infrastruktury portowej. Na czele Zarządu Portu miał stać Komisarz Portowy mianowany przez Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi – dla Gdyni i Gdańska, jako jednego organizmu gospodarczego, wyznaczono wspólnego Komisarza. Do momentu jego mianowania funkcję tę pełnić miała osoba wyznaczona przez władze wojskowe. Musiał to być specjalista znający funkcjonowanie portu i mogący bezzwłocznie rozpocząć pełnienie powierzonych obowiązków. Komisarz sprawował władzę nad danym portem i koordynował pracę wszystkich urzędów i instytucji działających na terenie portu. Miał prawo przeprowadzenia zmian w dotychczasowym jego funkcjonowaniu. Urząd Komisarza Portu w Gdyni i Gdańsku obejmował jednocześnie koordynację pracy wszystkich portów. W jego gestii były Urzędy Morskie i Urzędy Rybackie na Wybrzeżu. Port, w którym Komisarz miał sprawować funkcję, stanowił jego siedzibę (w wypadku Gdyni i Gdańska wybierano jeden z portów). Uznano też, że wszelkie wydatki związane z działalnością portów będzie ponosić MPHiŻ.

W przesłanym do kraju projekcie wydano odpowiednie instrukcje mogące zapobiec ewentualnym aktom sabotażu i dywersji na terenie portów. W wypadku braku odpowiednich kadr zalecono wykorzystywanie fachowców niemieckich. Natomiast zarówno na emigracji, jak i w kraju miała zostać przeprowadzona ewidencja przysłych kadr morskich, co wiązało się z tworzeniem odpowiednich struktur organizacyjnych w okupowanej Polsce, zajmujących się zagadnieniami marynarki tak wojskowymi (Wydział Marynarki Wojennej „Alfa”, Wydział Morski Wojskowego Biura Przemysłu i Handlu, Szefostwo Biur Wojskowych Komendy Głównej Armii Krajowej), jak i cywilnymi (Wydział Morski Departamentu Przemysłu i Handlu Delegatury Rządu RP na Kraj). W celu sprawnej realizacji tych koncepcji również na emigracji nakazano ścisłą współpracę między

---

jeszcze w maju 1940 r., opracował referat *Tranzyt przez porty polskie*. W Londynie powstały też anonimowe opracowania odnoszące się do odbudowy przemysłu morskiego. Zob.: Archiwum Państwowe w Gdańsku, Akta GAL, 1036/194; AAN, MPHiŻ, 6, 812; J.K. Sawicki, dz. cyt., s. 15–16.

rządowymi jednostkami wojskowymi (w tym Oddziałem II Sztabu Naczelnego Wodza) a MPHiŻ<sup>10</sup>.

Opracowanie Krajewskiego *Przyszłe porty polskie i zaplecze*<sup>11</sup> obejmowało całokształt zagadnień związanych z funkcjonowaniem portów i komunikacji. Autor uznał, że: „Dążeniem naszym musi być, by zapleczem wszystkich portów polskich stała się przede wszystkim Federacja Polsko-Czechosłowacka, powiększona o Prusy Wschodnie i cały Śląsk i ewent. Litwę o ile ten kraj nie z kim innym a z Polską związany będzie unią. [...] Bez Szczecina możliwości skierowania handlu czeskiego przez system komunikacyjny Federacji są bez porównania mniejsze. [...] Nie wierzę w pozyskanie dla naszych portów zaplecza rosyjskiego, chyba że ustrój tego państwa zmieniłby się radykalnie. Niejednokrotnie słyszy się zdanie, że najtrudniej jest przekonać nas samych o konieczności energicznego przesunięcia naszych granic na zachód. Dążeniem więc moim będzie wykazać w tym referacie, jakie są nasze wymagania gospodarcze na odcinku morskim w przyszłości, jaką rolę dla zaplecza odgrywałyby przyszłe porty, a tym samym jakie porty są nam potrzebne dla niezależnego obsłużenia handlu morskiego Polski i krajów z nami skonfederowanych czy współpracujących, abyśmy mogli czerpać należne nam korzyści z szerokiego dostępu do morza i nowego układu komunikacyjnego dostosowanego do wymagań naszego handlu zagranicznego i obronności państwa”. Dalej autor wykladał, iż: „Z punktu widzenia transportowego i korzyści z tego płynących należy stwierdzić, że dla handlu morskiego Odra jest szlakiem bardzo ważnym dla towarów masowych i natychmiast do wykorzystania. Szczecin jako port naturalny oddał tutaj naszemu gospodarstwu narodowemu niezmiernie usługi [...]”. Krajewski uważał, że po wojnie port szczeciński powinien zależeć się w granicach Polski: „O ile jesteśmy przekonani o słuszności naszych dążeń co do Śląska, to nie możemy nawet myśleć o tym, ażeby odgrodzić się od jego naturalnego portu [...]”. Wykazywał, że: „Szczecin jest dla Niemiec mało znaczącym portem, [...] wartość ta zmaleje po oddaniu Śląska niemieckiego i [...] po kilku latach po wojnie, kiedy by port w Szczecinie pozostawiony w ramach Rzeszy zaczął zamierać, zjawiłby się na arenie międzynarodowej nowy zapalny punkt [...]. Potrzebne jest nam szerokie wybrzeże ze Szczecinem i Królewcem”<sup>12</sup>. Podobne stanowisko wyraziła Rada Morska: „Dla należytej obsługi zaplecza z włączonymi obszarami Prus Wschodnich, Pomorza, Śląska Opolskiego i Kraju Sudeckiego potrzebne nam jest szerokie wybrzeże najdalej wysunięte na zachód, tj. za Szczecinem”<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> AAN, Ministerstwo Prac Kongresowych, 61; Akta DR, mikrofilm 2201/1, 3, 6.

<sup>11</sup> Referat stanowił kontynuację dyskusji z 25 marca 1942 r. pt. *Podział zaplecza przyszłych portów, ewentualna ich współpraca z portami zachodnimi i południowo-wschodnimi*. Zob.: J.K. Sawicki, dz. cyt., tab. 1.

<sup>12</sup> AAN, MPHiŻ, 140.

<sup>13</sup> W opracowaniu Cienciały, *Rola Polski w zagadnieniach morskich Europy Środkowo-Wschodniej* (Londyn 1943), stwierdzono, że: „[...] głównymi naturalnymi portami SSW (Europy Środkowo-Wschodniej – przyp. B.Ch.) winny być porty bałtyckie (Szczecin)”. Por. także opracowanie S.Z. Szyszkowskiego *Drogi handlu morskiego krajów Europy Środkowo-Wschodniej*, Cambridge 19 lipca 1942 r. Zob.: AAN, MPHiŻ, 140.

Prace te związane były z planami przejęcia przemysłu na terenach zaanektowanych, w tym przemysłu morskiego na Pomorzu. Plany te analizowano w aspekcie tzw. okresu przejściowego, tj. po zakończeniu walk i początkowego sprawowania władzy przez wojsko<sup>14</sup>. W referacie *Wytyczne Polskiej Polityki Gospodarczej na Morzu* przygotowanym przez Piłsudskiego dla MPHiŻ latem 1943 r.<sup>15</sup> domagano się nie tylko poszerzenia granic morskich, ale i stworzenia odpowiednich warunków dla podjęcia działalności gospodarczej na terenie całego Pomorza. Autor proponował tzw. wariant kołobrzeski, tj. postulat objęcia wybrzeża morskiego od Kołobrzegu i Libawy, przy czym uwzględniał obszar Śląska i rzeki Odry jako szlaku komunikacyjnego: „1. Zapewnienie Polsce w wyniku obecnej wojny charakteru kraju morskiego stanowi konieczny warunek zarówno do ugruntowania jej niepodległego bytu, jak i wyzwolenia Europy Środkowej spod wpływów politycznych i gospodarczych Niemiec; 2. Na to, aby Polska mogła być uważana za kraj morski muszą być spełnione następujące postulaty:

- a. przywrócenie Bałtykowi charakteru morza otwartego,
- b. uzyskanie przez Państwo Polskie takiego wybrzeża nadbałtyckiego, które by strategicznie nadawało się do obrony i mogło być użytkowane dla komunikacji zamorskiej nie tylko w okresie pokoju, lecz i podczas wojny,
- c. zaopatrzenie Państwa Polskiego w konieczne środki techniczne i prawne dla umożliwienia mu przejęcia z rąk Rzeszy obsługi morskiej krajów środkowo-europejskich i pełnego partycypowania w korzyściach gospodarczych, jakie są przywilejem krajów morskich [...]”<sup>16</sup>.

W dalszej części referatu Piłsudski omówił zagadnienie przyszłych portów morskich i kadry:

- „[...] c. planowe wykorzystanie portów rozszerzonego wybrzeża oraz rozbudowanie ich sieci komunikacyjnej z zapleczem,
- d. przygotowanie w okresie trwania wojny kadr fachowców morskich potrzebnych dla obsady przejęcia z rąk niemieckich gospodarczych placówek morskich na obszarach przyłączonych,
  - e. związanie portów morskich z Europą Środkową – jak najszybsze opracowanie i zespolenie z resztą Polski ujścia Wisły i Prus Wschodnich [...]”<sup>17</sup>.

Cele te należało osiągnąć przez:

- „[...] a. skoncentrowanie w zespole portów Gdynia/Gdańsk obrotów towarowych Polski zachodniej oraz tranzytu, a w Królewcu obrotów towarowych Polski Wschodniej,

<sup>14</sup> Studium Polski Podziemnej, Oddział VI. Centralne Władze Wojskowe MPHiŻ, 1.4.5 (kopia: Archiwum Muzeum Stutthof, K-5-1).

<sup>15</sup> Tezy te przedstawiono na posiedzeniu Rady Ministrów – zostały zatwierdzone przez Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi 18 sierpnia 1943 r. Nieco wcześniej, 14 lipca 1943 r., na posiedzeniu Rady Ministrów Rowmund Piłsudski wygłosił referat *Wytyczne polskiej polityki morskiej*.

<sup>16</sup> Zob. także referat *Bałtyk a bezpieczeństwo* [w:] AAN, MPHiŻ, 666.

<sup>17</sup> Tamże.

- b. scentralizowanie w Gdańsku całego rodzimego handlu morskiego i utworzenie z tego portu centrum handlowego dla Europy Środkowej,
- c. utworzenie z Gdyni głównej polskiej wojennej bazy morskiej i ośrodka przemysłu stoczniowego,
- d. ześrodkowanie w Królewcu całości morskich ośrodków naukowych i szkolnictwa oraz pracującego na eksport przetwórczego przemysłu drzewnego i rolnego,
- e. rozbudowę połączeń komunikacyjnych wymienionych trzech portów z zapleczem na kierunku północ-południe: włączenie Gdańska w obrót towarowy na Odrze via Kanały Obrzycki i Warta-Gopło-Noteć; połączenie Śląska Odry z Gdańskiem via Kanał Koźle-Gliwice; uregulowanie Wisły; włączenie Królewca w sieć wodną Polski Wschodniej; budowa drugiego toru magistrali Śląsk-Gdynia/Gdańsk. Inne leżące na wschód i zachód od zespołu Gdynia/Gdańsk/Królewiec z racji na swój przygraniczny charakter powinny być użytkowane tylko dla swojego bezpośredniego zaplecza oraz jako porty pomocnicze powyższych portów głównych [...]»<sup>18</sup>.

W tym miejscu należy wspomnieć, że utworzona Komisja Szkoleniowa Działu Spraw Morskich MPHiŻ prowadziła prace nad opracowaniem systemu szkolenia oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, obsady portów, pilotów portowych oraz do pracy w maklerstwie i spedycji<sup>19</sup>.

Dużą wagę przywiązywano do sprawnie funkcjonującego transportu morskiego. W notatce kierownika Działu Spraw Morskich Moździeskiego skierowanej 24 grudnia 1942 r. do Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi stwierdzono, że: „Jednym z najważniejszych zagadnień z chwilą zakończenia wojny będzie z jednej strony zapewnienie najniezbędniejszych artykułów żywnościowych i pierwszej potrzeby dla Kraju, z drugiej zaś zapewnienie transportu tych artykułów do Polski. Dominującą rolę w zagadnieniu transportu odgrywać będzie oczywiście transport morski [...]»<sup>20</sup>.

Usprawnieniu prac Komisji Morskiej miało służyć powołanie w 1942 r. Organizacji Morskich Transportów Powojennych. W notatce informującej o powołaniu tej organizacji podano: „Celem organizacji morskich transportów powojennych jest pełnienie funkcji transportowych, w związku z planem zaopatrzenia Kraju w okresie powojennym w surowce, żywność i inne artykuły, jak odzież, lekarstwa itd.»<sup>21</sup> Ostatecznie zadania, jakie postawiono przed powstałym Biurem dla

<sup>18</sup> Podobne tezy sformułował Cienciała w pracy *Zarys przyszłej polityki morskiej Europy Środkowo-Wschodniej*, dedykując ją Moździeskiemu – „Stróżowi Polskiej Sprawy Morskiej”. Sprawa inkorporacji Szczecina znalazła odbicie w tajnym dokumencie rządowym *Aide Memoire* jeszcze w listopadzie 1942 r. Dokument ten zamierzał przedstawić gen. Władysław Sikorski prezydentowi USA Franklinowi Delano Roosveltovi. Por.: AAN, MPHiŻ, 664, 666; J.K. Sawicki, dz. cyt., s. 13–14.

<sup>19</sup> W. Aleksandrowicz, *Z działalności Komisji Szkoleniowej Działu Spraw Morskich Ministerstwa Przemysłu Handlu i Żeglugi Rządu Londyńskiego w latach 1942–1944*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego UG 1980, nr 10, s. 35–38.

<sup>20</sup> AAN, MPHiŻ, 666.

<sup>21</sup> Tamże.



Spraw Morskich Transportów Powojennych przy Dziale Spraw Morskich MPHİŻ sformułowano następująco:

- „[...] a. Opracowanie planu transportów morskich dla celów związanych z działalnością polskich władz państwowych, samorządowych i instytucji użyteczności publicznej oraz współdziałanie w organizacji tych transportów, jak również przeładunku i przejmowania dostaw w okresie powojennego zaopatrzenia i gospodarczej odbudowy,
- b. planowanie w zakresie transportów tranzytowych, związanych z akcją powojennego zaopatrzenia i gospodarczej odbudowy, przez porty polskie i współdziałania w kierowaniu tych transportów przez te porty”<sup>22</sup>.

W swoim wystąpieniu na konferencji prasowej 2 września 1943 r. wicepremier i minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi, Kwapiński, przedstawił prace rządu nad zagadnieniami gospodarki morskiej. Uznał, że w okresie międzywojennym stosunek społeczeństwa polskiego do zagadnień morskich miał początkowo charakter emocjonalny. Dopiero później uświadomiono sobie korzyści wynikające z zagospodarowania wybrzeża, posiadania floty handlowej, rybackiej i wojennej. Aprobując wcześniejsze opinie kręgów naukowych i rządowych, minister Kwapiński zaznaczył, że w przyszłości należy zespolic prace portów polskich mających stanowić punkt zaopatrzenia dla portów Europy Środkowo-Wschodniej. Planowano też zwiększenie tonażu floty handlowej (o 50%) i rybackiej. Dlatego władze RP domagały się przyznania Polsce szerokiego dostępu do Morza Bałtyckiego w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania szlaków komunikacyjnych oraz bezpieczeństwa na wypadek wybuchu konfliktu wojennego w przyszłości<sup>23</sup>.

W realizacji powyższych koncepcji liczono na pomoc ze strony Wielkiej Brytanii. W piśmie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych skierowanym do MPHİŻ z 13 października 1945 r. zakomunikowano: „Podstawą, na której opiera się projekt programu naszej polityki morskiej, jest ścisły sojusz nasz z Wielką Brytanią, która ma głównie nam pomóc w realizacji tego programu, a szczególnie w realizacji zasady «otwarcia Bałtyku» i wyeliminowania z niego wpływów niemieckich [...]. Opierając nasz eksport i import na zespole portów Gdańsk–Gdynia, o ile chcemy osiągnąć realne korzyści z obrotów morskich Środkowej Europy – nie należy pomijać Szczecina i znaczenia, jakie ten port posiada z uwagi na bardzo dogodne połączenie kolejowe i wodne (Odra i jej kanały) z zapleczem leżącym w sferze naszych interesów politycznych i gospodarczych. O ile zupełne objęcie terenu Szczecina naszą kontrolą polityczną i wojskową (inkorporacja) byłoby nieosiągalne, należałoby dążyć do nadania temu portowi takiego statusu politycznego, który co najmniej zabezpieczyłby nam częściowy i odpowiedni udział w kontroli politycznej, gospodarczej i wojskowej tego portu, a w najgorszym dla nas

<sup>22</sup> Tamże, 838.

<sup>23</sup> AAN, Akta Komendy Głównej Armii Krajowej, mf 2375/1.

razie starać się o uzyskanie najobszerniejszych koncesji gospodarczych (polską strefą w porcie)<sup>24</sup>.

19 października 1943 r. minister Kwapiński wyraził zgodę na utworzenie Komisji Uzgodnieniowej, w skład której wchodziłi przedstawiciele MPHiŻ<sup>25</sup>, Ministerstwa Obrony Narodowej (Kierownictwa Marynarki Wojennej), Ministerstwa Prac Kongresowych i Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Komisją kierował minister Prac Kongresowych – Marian Seyda. Komisja miała wypracować wspólny projekt uchwały odnoszącej się do przyszłej polityki morskiej, który po zaaprobowaniu przez wspomniane wyżej resorty zamierzano skierować do Rady Ministrów<sup>26</sup>.

W Projekcie też w sprawie polskich celów w dziedzinie morskiej z 21 grudnia 1943 r., opracowanym przez Ministerstwo Prac Kongresowych, Przemysłu, Handlu i Żeglugi oraz Obrony Narodowej, przyjęto ostatecznie koncepcję stworzenia zespołu portowego Gdańsk–Gdynia, mającego spełniać funkcję centralnego ośrodka obrotów handlowych w Europie Środkowo-Wschodniej, przy jednoczesnym wyeliminowaniu niemieckiego transportu morskiego i lądowego. Zamierzano też usprawnić komunikację lądowo-wodną (z wykorzystaniem rzeki Odry) z Czech do Szczecina. Polska jako przyszłe państwo miała nie tylko zwiększyć swoją flotę wojenną, ale również handlową i rybacką. Rybołówstwo uznano bowiem jedną z ważniejszych gałęzi przemysłu przetwórczego i spożywczego. Projekt ten podpisany został przez ministra Prac Kongresowych – Seydę, ministra Obrony Narodowej – Mariana Kukiela i ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi – Kwapińskiego.

Tak więc Rząd RP dążył do stworzenia silnej floty handlowej, rybackiej i wojennej oraz rozszerzenia systemu komunikacyjnego łączącego obiekty gospodarcze Śląska z portami w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku. Militarne wpływy Niemiec i Związku Sowieckiego miały zostać ograniczone, tak aby nie zagrażały polskim interesom gospodarczym i wojskowym<sup>27</sup>. Po dokonaniu odpowiednich skrótów, projekt ten jako dokument MPHiŻ przesłano do kraju, gdzie trafił do Delegatury Rządu RP na Kraj. W dokumencie tym zwrócono uwagę, że: „Punkt ciężkości problemu morskiego dla Polski leży w trwałym zabezpieczeniu jej wolnego wyjścia z Bałtyku na morze otwarte”. Nakreślono przy tym dwa podstawowe cele polityki morskiej: „I. W dziedzinie polityczno-militarnej: [...] Zabezpieczenie państwu polskiemu, a za jego pośrednictwem całemu obszarowi Środkowo-Wschodniej Europy, możliwości korzystania ze szlaku Bałtyk–Morze Północne i drogi morskiej do Szwecji jako strategicznych dróg zaopatrzenia. II. W dziedzinie polityczno-gospodarczej: stworzenie z zespołu portów Gdynia–Gdańsk ośrodka obrotu zamorskiego Europy Środkowo-Wschodniej przez wyeliminowanie w jak najszerszym zakresie Niemiec z obsługi morskiej tej części kontynentu oraz ich zastąpienie w handlu zagranicznym przez państwa anglosaskie i skierowanie

<sup>24</sup> AAN, MPHiŻ, 668.

<sup>25</sup> Ministerstwo to reprezentował Możdżeński. Zob. J.K. Sawicki, dz. cyt., s. 24.

<sup>26</sup> Tamże.

<sup>27</sup> AAN, MPHiŻ, 55.

obrotu towarowego przez Polskę [...]”<sup>28</sup>. Sformułowano także Postulaty szczegółowe w sprawie Wybrzeża. Sprowadzały się one do trzech punktów: „1. przyłączenie do państwa polskiego Prus Wschodnich, Gdańska oraz klina Pomorza należącego do Rzeszy, który oddziela Polskę Zachodnią od Bałtyku i zagraża bezpośrednio portom polskim, 2. objęcie obszaru sięgającego po Szczecin ścisłą okupacją przez możliwie długi czas i stworzenie takich warunków w tym rejonie (bazy na Rugii i Bornholmie), aby zapobiegły również po ustaniu okupacji możliwości użycia przez Niemcy ich portów do celów wojenno-morskich, 3. utrzymanie niepodległości państw bałtyckich”<sup>29</sup>.

Prace nad przejściem i organizacją portów uległy intensyfikacji w ciągu roku 1944. 29 kwietnia 1944 r. powstał Referat Portów powołany przez Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW). Organizacyjnie podlegał Kierownikowi Działu Planowania KMW, ale działać miał w ścisłym porozumieniu z Działem Spraw Morskich MPHİŻ. Był to efekt uzgodnień między tym Ministerstwem a KMW, w gestii którego leżały plany organizacji Wybrzeża. W projekcie z 31 sierpnia 1944 r. przesłanym przez KMW do Działu Spraw Morskich MPHİŻ zaplanowano przyjmowanie przez porty w Gdyni i Gdańsku statków o wyporności dziesięciu tysięcy ton. W kwestii rybołówstwa ustalono, iż Gdynia może przyjąć 65% połowów, a Gdańsk – 35%. Organizacją dystrybucji miał się zajmować Morski Instytut Rybacki. Przewidywano też współpracę z Administracją Narodów Zjednoczonych do Spraw Pomocy i Odbudowy (UNRRA; ang. *United Nations Relief and Rehabilitation Administration*). Z kolei projekt Uchwały Komisji Przejęcia Wybrzeża z 3 listopada 1944 r. zawierał tekst dekretu o Tymczasowym Zarządzie Morskim oraz Statut Organizacyjny Tymczasowego Zarządu Morskiego. Wprawdzie prace te zapoczątkowano jesienią 1943 r., jednak najważniejsze decyzje podjęto dopiero rok później. Wymienione dokumenty zawierały schemat organizacyjny Komisarjatu Generalnego Wybrzeża Morskiego. Komisarzowi Generalnemu podlegać miał Dowódca Wybrzeża Morskiego, Biuro Wojskowe, Komisarz Portowy Szczecina, Gdyni, Gdańska, Królewca oraz Sekretariat. Zastępcą Komisarza Generalnego miał być Naczelnik Wydziału Ogólnego<sup>30</sup>.

Organizację Urzędu Morskiego w Gdyni planowano następująco: Dyrektor, Tymczasowa Rada Portowa oraz Wydziały: Ogólny, Handlowy, Techniczno-Budowlany i Administracji Morskiej. Porządek utrzymywać miała policja portowa<sup>31</sup>.

Zasady funkcjonowania przyszłych władz polskich na Wybrzeżu Gdańskim zawarto w dekreście o Tymczasowym Zarządzie Morskim opracowanym przez zastępcę kierownika Działu Spraw Morskich MPHİŻ – Władysława

<sup>28</sup> AAN, Akta DR, mf 2201/6.

<sup>29</sup> Tamże.

<sup>30</sup> AAN, MPHİŻ, 831a.

<sup>31</sup> W piśmie Ministra Odbudowy Administracji Publicznej Kazimierza Popiela skierowanym 15 września 1944 r. do Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej stwierdzono, że policja wodna (śródlądowa) i portowa będą działały w ramach Policji Państwowej, a nie jako osobne formacje. Zob.: AAN, MPHİŻ, 831a.

Leszczyńskiego. Opracowano również Statut Organizacyjny Tymczasowego Zarządu Morskiego<sup>32</sup>.

Cele polskiej polityki w dziedzinie odbudowy gospodarki morskiej ponownie potwierdzono we wspólnym wniosku MPHiŻ, Prac Kongresowych i Obrony Narodowej zgłoszonym 1 sierpnia 1944 r. na posiedzeniu Komitetu Politycznego i Ekonomicznego Rady Ministrów. Wniosek ten stanowił rozwinięcie przedstawionych wyżej tez rządowych. Zwrócono w nim uwagę na konieczność wykorzystania przy odbudowie portów i stoczni wysoko wykwalifikowanej kadry przebywającej w Anglii, w niewoli niemieckiej, a także w okupowanym kraju. Liczono też na pomoc ze strony Wielkiej Brytanii i USA. 13 października 1944 r. Rada Ministrów zatwierdziła Tezy w sprawie polskich celów wojennych w dziedzinie morskiej, mających od chwili tegoż zatwierdzenia charakter wytycznych Rządu RP. Także i te dokumenty trafiły do kraju i stanowiły przedmiot analizy w aparacie Delegatury Rządu RP na Kraj<sup>33</sup>.

Należy podkreślić, że przedstawione wyżej wnioski były wynikiem studiów i narad prowadzonych we wspomnianych już ministerstwach. Zagadnienie okupacji terenów Rzeszy, w tym Pomorza Zachodniego, również stanowiło przedmiot tajnej narady w Inspektoracie do Spraw Zarządu Wojskowego jeszcze 22 lipca 1944 r. Podczas narady podkreślono, że Polska jako kraj, który pierwszy padł ofiarą agresji i podjął walkę, ma szczególne prawo do zabezpieczenia swoich granic. Uważano, że przyłączenie do Polski Śląska Opolskiego związane będzie z przyłączeniem ziem nadodrzańskich wraz z Zalewem Szczecińskim i Rugią. Wskazywano tu na korzyści komunikacyjne i rolnicze oraz przemysłowe. Na obszarze Pomorza Zachodniego usytuowane były bowiem liczne ośrodki przemysłowe, a dobrze rozwinięta kultura rolna mogła umożliwić wyżywienie ludności. Okupację tych terenów traktowano jako formę odszkodowania za strony Niemiec. Wysłunięto też żądanie przesunięcia zachodniej granicy poza Odrę, gdyż rzeka nie miała znaczenia strategicznego. Chodziło m.in. o uzyskanie gwarancji bezpieczeństwa polskiego na Bałtyku, w tym zabezpieczenie portu szczecińskiego i przyszłej bazy marynarki wojennej na wyspie Rugii. Stąd postulowano objęcie okupacją polską terenów całego Pomorza Zachodniego poza linią Odry, aby w razie zagrożenia ze strony Niemiec umożliwić wojskom polskim prowadzenie działań w rejonie Meklemburgii. Dostrzeżono także możliwość szybkiego dotarcia do Berlina. Jednakże Rząd Polski zdawał sobie sprawę, iż ostateczne ustalenie granic nastąpi po podpisaniu traktatu pokojowego.

W czerwcu 1945 r. Dział Spraw Morskich MPHiŻ rozpoczął akcję rewindykacyjną na terenie Anglii i Szwecji. W piśmie Leszczyńskiego, zastępcy kierownika tegoż Działu, skierowanym 25 czerwca 1945 r. do Ministerstwa Spraw Zagranicznych stwierdzono: „W związku z prowadzonymi poszukiwaniami statków Dział Spraw Morskich przesyła w załączeniu 10 egz. instrukcji zawierających wykaz statków

<sup>32</sup> Tamże.

<sup>33</sup> AAN, MPHiŻ, 669, Akta DR, mf 2201/6.

polskich, które mogą znajdować się w portach niemieckich, holenderskich lub duńskich oraz 10 egz. wykazu statków polskich i gdańskich, co do których Dział otrzymał informacje, że znajdują się w portach Cuxhafen, Kiel i Hamburg. Nadto w Lubece według tej samej informacji mają się jakoby znajdować statki z Gdyni i Gdańska, których nazw nie udało się na razie ustalić. Dział Spraw Morskich prosi o dołożenie wszelkich możliwych starań w celu sprawdzenia tych ostatnich wiadomości [...]”<sup>34</sup>.

Ponadto w piśmie Rady Poselstwa RP w Sztokholmie, Tadeusza Plicha, z 13 czerwca 1945 r. skierowanym do Ministerstwa Spraw Zagranicznych wyrażono podziękowanie za „[...] przesłanie wykazu statków zajętych przez Niemców. Niestety w wykazie tym nie zaznaczono zmienionych na niemieckie nazw statków, chociażby niektórych. Poselstwu jest wiadome, że nazwy te są w posiadaniu Ministerstwa Przemysłu Handlu i Żeglugi, chociażby z tego powodu, że szereg informacji na temat zmian nazw statków polskich zostało swego czasu przesłanych do Sztokholmu”<sup>35</sup>.

Zakres prac przeprowadzonych w Londynie przez władze RP był ściśle związany z działaniami podejmowanymi w tych kwestiach przez poszczególne pionierzy organizacyjne Polskiego Państwa Podziemnego, a więc: Wydziału Marynarki Wojennej „Alfa”, Komendy Głównej Armii Krajowej, Wydziału Morskiego Wojskowego Biura Przemysłu i Handlu, Szefostwa Biur Wojskowych Komendy Głównej AK oraz Wydziału Morskiego Departamentu Przemysłu i Handlu Delegatury Rządu RP na Kraj.

### **For the Position of Poland in the Baltic Region. The Plans of Building the Maritime Economy in the Years 1940–1945. The concepts of Polish Government-in-Exile**

#### Summary

Keywords: Poland, Baltic Sea, maritime economy, Polish Government in Exile, Germany, Occupation, Second World War

The following paper is dedicated to different visions of Polish maritime strategy among Polish Government in Exile during the World War II. The future development of maritime economy was one of the priorities of Polish Government, which was fully aware of economic and strategic benefits connected with the access to the sea and the port of Gdynia. According to the concepts of that time, Gdynia, as well as the other sea ports expected to become a part of Poland after the war (Szczecin, Kołobrzeg, Gdansk, Elbląg, Königsberg), were planned to become subjects of deep structural economic transformation. It was assumed that they are to become centres of supply for Central and Eastern Europe.

<sup>34</sup> AAN, MPHiŻ, 837.

<sup>35</sup> Tamże.