

*prof. zw. dr hab. Jerzy Będźmirowski*

Akademia Marynarki Wojennej

Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

## MIĘDZYNARODOWE UWARUNKOWANIA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO POLSKI W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM. PRÓBA USYSTEMATYZOWANIA

**Streszczenie:** Zakończenie I wojny światowej i podpisane traktaty pokojowe, a także powołanie do życia Ligi Narodów, miały zagwarantować społeczności międzynarodowej pokojowe współistnienie. Gwarantami tego miały być państwa sojusznicze, które podczas konferencji pokojowej w Paryżu decydowały o kształcie granic i powstaniu nowych państw. Nałożyły one na sprawców tej strasznej wojny szereg ograniczeń, głównie w obszarze zbrojeń. Nie dopuściły do rozmów Rosji bolszewickiej, co było jednoznaczne z wykluczeniem jej z politycznego życia na kontynencie europejskim. Jak się okazało, to znakomite gremium polityków i decydentów nie uniknęło błędów, które w dyplomacji, tak jak w piłce nożnej, mszczą się. Świat i Europa po dwudziestu latach, pełnych zawirowań politycznych w państwach i regionach, przekonały się, że trzeba być odpowiedzialnym za treści zawarte i podpisane w porozumieniach wielostronnych, czy też bilateralnych. Niestety, wśród państw, które przekonały się o braku odpowiedzialności za treść porozumień, znalazła się Polska, płacąc za to ogromną cenę. Lata międzywojenne to czas, w którym Polska poszukiwała swojego miejsca polityczno-militarnego na kontynencie europejskim, a sojusznikiem, który mógłby wesprzeć bezpieczeństwo morskie państwa, była Wielka Brytania lub Francja. Niestety, wybory okazały się niefortunne. W tym miejscu należy zadać pytanie: Jeśli nie oni, to kto? I udzielenie odpowiedzi na tak postawione pytanie nie jest proste, ponieważ w okresie międzywojennym sytuacja polityczno-militarna w basenie Morza Bałtyckiego była bardzo złożona. Polskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych miało ograniczone „pole manewru” w poszukiwaniu sojuszników. Ktoś kiedyś stwierdził, iż sojuszników należy szukać najbliższej siebie, niestety – to powiedzenie nie było osiągalne dla ówczesnych polskich decydentów. Efekty ich działań okazały się dla Polski tragiczne, a weryfikatorem byli przywódcy państw „za miedzą” – Niemiec i Związku Radzieckiego.

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo morskie, Polska, międzywojnie.

### Pierwsze lata niepodległości a kwestia ochrony i obrony morskiej granicy państwa

Polska po zakończeniu pierwszej wojny światowej, dzięki „uprzejmości” głównych decydentów z państw sojusznicznych, otrzymała dostęp do Morza Bałtyckiego. Może i nie

był on zadawalający dla strony polskiej (140 km, licząc Półwysep Helski z obydwu stron), ale jak się okazało, w późniejszych latach i tak stwarzał jej ogrom problemów – od kwestii gospodarczych po obronne. Niestety, był to efekt braku dostępu do niego przez wiele lat. Słusznie zauważa Julian Ginsbert, że: „historia uczy nas, że rola strategiczna Bałtyku była zawsze należycie doceniana przez wszystkie niemal narody europejskie, za wyjątkiem... Polski! [...] Żeglowali po nim Anglicy, Francuzi, Holendrzy, Skandynawowi, Moskale, Niemcy – wszystkie narody dostęp doń mające oprócz Polaków. Dla Polski Bałtyk był tylko pojęciem negatywnym – szeroką taflą wody, po której nadpływał jeden nieprzyjaciel po drugim” (Zalewski, 1938, s. 14).

Upadek Polski niewątpliwie wpłynął na powstanie dwóch nowych mocarstw w basenie Morza Bałtyckiego, które w przeszłości nie tylko odsunęły Polskę od morza, ale przystąpiły do rozwijania swojej dominacji na tym akwenie. Wybitny historyk marynarki polskiej, A. Czołowski, pisał: „W roku 1660 pokój zawarty w Oliwie zakończył długoletni okres wojen szwedzkich. Dziwnym zbiegiem okoliczności ta sama Oliwa, która była pierwszym etapem Zygmunta III w Polsce i kolebką polityki morskiej Wazów, stała się znowu jej ostatnim etapem i grobem przyszłości na morzu. Marynarka polska została wspomnieniem, bandera jej zniknęła z widowni. [...] Opatrzność wróciła nam 130 km, tych samych brzegów, których nie umieliśmy wyzyskać, aby stworzyć własną potęgę morską, posiadać własny niezależny port i utrwalić panowanie na morzu.[...] Niech więc błędy i braki ubiegłych wieków będą przestrożą i wskazówką, czego unikać, do czego dążyć i jak postępować należy. Przyszłość najżywoźniejszych interesów Polski zależy od morza” (Rummel, 1925, s. 13).

W 1920 roku, po zaślubinach z morzem, rozpoczął się nowy rozdział w dziejach „Polski morskiej”, zmuszający ówczesnych rządzących do podjęcia szeregu działań na rzecz budowy polityki morskiej w obszarze gospodarczym i militarnym. Od tych działań zależeć miała przyszłość narodu polskiego i jego miejsce wśród pozostałych narodów europejskich. A wyzwania, przed którymi stawali rządzący, było wiele, zważywszy, że od samego początku nie wszystkie państwa zgadzały się na kształt terytorialny Polski. Nie zaakceptowały tego stanu dotychczasowi zaborcy, a więc Niemcy oraz Rosja, ale wielkim zaskoczeniem była negatywna postawa Brytyjczyków, którzy – na złość Francji – dążyli do stworzenia tzw. „małej Polski”. Koncepcja ta nie znalazła poparcia, co nie oznaczało, że strona brytyjska zaprzestała prowadzenia działań na rzecz obniżania słabości politycznej rządu polskiego. Niestety, decyzją Brytyjczyków, Gdańsk stał się Wolnym Miastem, co niewątpliwie wpłynęło negatywnie, m.in. na rozwój gospodarczy tego młodego państwa. Trzeba było podjąć decyzję o miejscu budowy portu, który pozwoliłby rozwinąć handel z państwami nadmorskimi, a także będzie stanowił w przyszłości bazę dla floty wojennej. O tym mówił Julian Rummel w czasie uroczystej Akademii Morskiej w Poznaniu 22 marca 1925 roku: „Budujemy port w Gdyni, który powinniśmy zrobić głównym centrum handlowym Rzeczypospolitej; ten port będzie mógł być bazą naszej floty wojennej i podstawą ojczystej żeglugi handlowej. [...] bronić swego musimy, zwłaszcza tego, co najważniejszym dla naszej egzystencji i naszej przyszłości, a tem najważniejszym jest morze i wolny dostęp do niego. Aby bronić nasze morskie linie komunikacyjne, nasze wybrzeże, musimy posiadać flotę wojenną” (Rummel, 1925, s. 66-67).

Wystąpienie to miało miejsce w połowie lat 20. XX wieku, a Polska Marynarka Wojenna [dalej PMW] została powołana do życia 28 listopada 1918 roku. Należałoby postawić pytanie, dlaczego po 7 latach jej istnienia J. Rummel stwierdza: „Aby bronić nasze morskie linie komunikacyjne, nasze wybrzeże, musimy posiadać flotę wojenną”? Odpowiadając na nie, należałoby przedstawić proces tworzenia floty wojennej wraz z prezentacją czynników, decydujących o tym, że jej stan wówczas nie gwarantował bezpieczeństwa morskiej granicy państwa. Lata 1919-1925, zdaniem późniejszego szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej [dalej KMW], należy podzielić na dwa okresy: pierwszy, obejmujący kwiecień 1919r.–sierpień 1920r., a drugi: sierpień 1920r.–maj 1925r. (Świrski, 1964, s. 11). Zgodnie z jego oceną, w pierwszym okresie PMW otrzymała okręty (biorąc pod uwagę ich stan techniczny oraz uzbrojenie, trudno nazwać okrętami), które miały stanowić załóżek dla powstającej floty wojennej (wówczas istniały dwie flotylle rzeczne – Flotylla Pińska i Wiślana). W tym okresie, powołano do życia Departament dla Spraw Morskich, a marynarze uczestniczyli w wojnie polsko-bolszewickiej (Świrski, 1963, s. 1-2). Natomiast w lutym 1920r. odbyły się „zaślubiny” Polski z morzem oraz prowadzono prace organizacyjne na rzecz doskonalenia systemu dowodzenia siłami PMW na Wybrzeżu. Utworzono Dowództwo Wybrzeża Morskiego z siedzibą w Pucku, na którego czele stanął komandor Jerzy Świrski. To właśnie on już w lipcu 1919 roku przygotował elaborat, pt.: *Konieczność i możliwość stworzenia Polskiej Floty Wojennej*, w którym wskazał zadania dla sił morskich:

- a) obrona brzegów przed desantem nieprzyjacielskich wojsk i współdziałanie z własnymi wojskami przy wysadzaniu ich na nieprzyjacielski brzeg;
- b) obrona swoich portów przed bombardowaniem i niszczeniem nieprzyjacielskich portów;
- c) obrona polskich okrętów handlowych i niszczenie nieprzyjacielskiego handlu morskiego;
- d) obrona transportowców przewożących wojska, amunicję i inne ładunki wojskowe; zatrzymanie albo niszczenie nieprzyjacielskich transportowców;
- e) współdziałanie z wojskiem lądowym przy operacjach przybrzeżnych (CAW, sygn. I.300.1.38, Memoriał płk. J. Świrskiego; Zalewski, 2006, s. 69).

Realizacja zadań przedstawionych w tym elaboracie wymagała dysponowania znaczną liczbą okrętów, a to skutkowało wyasygnowaniem z budżetu państwa ogromnych środków finansowych, co było niewykonalne w ówczesnej sytuacji gospodarczej i polityczno-militarnej Polski. Realizacja tego przedsięwzięcia wymagała czasu i pieniędzy, albowiem marynarka, jak twierdził Thiers, to czas, cierpliwość i ciągłość (Zalewski, 1938, s. 141). A zatem, w pierwszych dwóch latach, proces budowania sił morskich, przebiegał bardzo powoli ze względu na brak dostępu do morza oraz toczące się działania wojenne z Rosją bolszewicką.

Kolejny etap to lata 1920-1925 – czas współpracy z brytyjską misją morską (do stycznia 1921r.), przybycie kolejnych okrętów – poniemieckich trawlerów (AMW Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej, sygn. 773/21, *Sprawozdanie KMW*, s. 34); powołanie do życia na bazie Departamentu dla Spraw Morskich – Kierownictwa Marynarki Wojennej i podporządkowania go bezpośrednio ministrowi spraw wojskowych, przemianowanie

Dowództwa Wybrzeża w Dowództwo Floty, które w 1924 roku przeniesiono z Pucka do Gdyni. W latach 1920-1925 skupiono się na pracach na rzecz budowy floty, bazy, obrony wybrzeża, organizacji personelu i procesu szkolenia oraz kolejnymi planami rozbudowy floty. Niestety, ze względu na zawirowania polityczne w rządzie oraz trudności gospodarcze nie wszystko udało się zrealizować. W tym czasie zakończyła swój pobyt brytyjska misja morska, a rozpoczęła swoją działalność francuska misja morska w PMW.

Niezrozumiałe dla PMW okazało się raptowne zakończenie pobytu w PMW brytyjskiej misji morskiej (niezbyt zrozumiałe tłumaczenie rządu brytyjskiego). Wiązano z nią wielkie nadzieje na pomoc w budowie polskiej floty wojennej. Zakładano, że Royal Navy, wspólnie z PMW, będzie skutecznym gwarantem dla polskiej granicy morskiej (CAW, Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej [dalej KMW] sygn. I. 300.21.25, *Memoriał Departamentu dla Spraw Morskich z 16.5.1919 r.*; Zalewski, 2006, s. 26). Tak się nie stało. Pomimo tego, że formalnie zakończyła się współpraca między PMW a Royal Navy, to przez kolejne lata strona brytyjska śledziła z dużym zainteresowaniem to, co się działo się w polskiej flocie wojennej. Potwierdzeniem tego były opracowywane i wysyłane do Londynu raporty dyplomatyczne, przygotowywane przez oficerów Royal Navy pracujących w brytyjskim poselstwie w Warszawie. Wśród nich byli, m.in. szef brytyjskiej misji morskiej komandor Eric Lloyd Wharton, który po zakończeniu jej działania, został mianowany Naval Attache, ówczesny poseł brytyjski w Warszawie, William Granfell Max Muller oraz komandor Wion de Malpas Egerton. To on zastąpił komandora Whartona na stanowisku Naval Attache i osobiście przygotowywał roczne raporty, m.in. dla Maxa Mullera, który wysyłał je do sir Austena Chamberlaina, ówczesnego brytyjskiego Ministra Spraw Zagranicznych. To Chamberlain, prawdopodobnie w oparciu o tego typu meldunki, w lutym 1925 roku powiedział: „żaden rząd brytyjski nigdy nie zaryzykuje życiem brytyjskich grenadierów w obronie Gdańska” (Zalewski, 1996, s. 34-35; Zalewski, 2013, s. 162). Natomiast wspomniany Egerton, w zakończeniu swojego raportu, napisał: „na razie trudno jest zrozumieć, dlaczego kraj tak geograficznie położony jak Polska i z tak małym dostępem do morza, ale właściwie całkowicie samowystarczalny we wszystko, w ogóle pragnie zbudować flotę wojenną” (Zalewski, 2013, s. 35). Trudno zrozumieć takie stwierdzenie, tym bardziej jeśli pada ono z ust człowieka związanego z siłami morskimi. Przecież normalnym jest, że każde państwo nadmorskie dąży do posiadania własnej floty wojennej, aby w ten sposób zapewnić bezpieczeństwo własnej granicy morskiej oraz wód terytorialnych. Niestety, to nie koniec zainteresowań brytyjskich oficerów sprawami PMW. Kilka lat później, gdy PMW w ramach współpracy z Francuską Marynarką Wojenną (Marine Nationale) zwróciła się do niej o zakup starego krążownika „Desaix”, strona brytyjska zarzuciła Francji nieprzestrzeganie artykułów zawartych w Układzie Waszyngtońskim (1922r.), zabraniających sprzedaży okrętów wojennych innym państwom, celem wykorzystania ich w dalszej służbie. Swoimi działaniami doprowadziła do wycofania się strony francuskiej z transakcji i w 1927r. złomowania tego okrętu. Tego typu działania nie były obce ówczesnemu szefowi KMW, który po latach tak ocenił brytyjską misję morską: „Przybyła w 1920r. misja morska angielska złożona z 4-oficerów. Misja widocznie miała instrukcje, by przeszkadzać rozwojowi spraw morskich w Polsce” (Graczyk, 2007, s. 51).

Powróćmy do prezentowanej koncepcji, zawierającej zadania dla polskiej floty wojennej. Niestety, ich realizacja wymagała stosunkowo dużej liczby okrętów różnych klas i rang. Odbiegała ona zasadniczo od tego, co wniosły do sztuki operacyjno-taktycznej działania wojenne na Bałtyku w czasie I wojny światowej. Klasycznym przykładem tego były Niemcy. Zdaniem J. Ginsberta, ich okręty Hochseeflotte (dosłownie Flota Otwartego Morza) wykonywały tylko zadania na akwenie morskim, działając w określonych sektorach i na trasach żeglugowych. Natomiast linia brzegowa od Lipawy po Kilonię broniona była (prócz kilku twierdz nadmorskich) tylko przez nieliczne formacje pospolitego ruszenia (Świrski, 1964, s. 132). Tym samym, flota wojenna nie realizowała zadań związanych z obroną wybrzeża, chociaż prowadziła działania osłaniające go, przed potencjalnymi działaniami z morza. Tego właśnie obawiała się strona rosyjska po otrzymaniu od Brytyjczyków propozycji przeprowadzenia desantu na wybrzeżu niemieckim (Zalewski, 1938, s. 19).

Zastanawiające jest, że praktycznie przez cały okres międzywojenny nie dokonano zbyt dużej korekty w zakresie zadań przewidzianych dla polskiej floty wojennej. Dlaczego tak się stało, że były one powielane przy kolejnych planach rozbudowy sił morskich, pojawiających się kilkakrotnie w latach 1919-1939? Dlaczego nie korzystano z wiedzy komandora Józefa Unruha, który służył w niemieckiej flocie wojennej? Odpowiedzi na tak postawione pytania byłoby zapewne wiele. Należy pamiętać, że w latach międzywojennych PMW w większym lub mniejszym zakresie korzystała z wiedzy oficerów przybyłych do służby w PMW z flot wojennych państw zaborczych, z pomocy doradców brytyjskich i francuskich, a dodatkowo szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej w latach 1925-1939 był autor wspomnianej koncepcji komandor/kontradmiral (od 1941r. wiceadmiral) Jerzy Świrski. Funkcjonujące w PMW misje morskie wymienionych państw oraz wiedza i doświadczenie polskich oficerów służących wcześniej we flotach państw zaborczych, w większym lub mniejszym stopniu wpływały na generowanie takich, a nie innych zadań dla polskiej floty wojennej (choć jej faktycznie jeszcze nie było). Słusznie zauważa Andrzej Makowski, że: „wykorzystanie sił morskich określały trzy obowiązujące teorie: Fleet in Being, Fortress Fleet i Guerre de Course (w naszych warunkach uwzględniono tylko pierwsze dwie), co skutkowało przyjęciem następujących zadań w warunkach Morza Bałtyckiego: 1. atakowanie linii komunikacyjnych nieprzyjaciela; 2. obrona własnych linii komunikacyjnych; 3. obrona morską własnych wybrzeży; 4. obrona lądowa i przeciwlotnicza własnych baz” (Makowski, 2010, s. 10). Pominięto tylko zadanie polegające na atakowaniu wybrzeża przeciwnika, co było nierealne w polskich warunkach.

Należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden ważny czynnik, a mianowicie – specyfikę Morza Bałtyckiego. Julian Ginsbert stwierdza: „Bałtyk jest morzem zamkniętym, którego wylot – Cieśniny Duńskie, leżą w bezpośrednim zasięgu trzech państw, od których dobrej woli zależy nasze wyjście na świat. Ponieważ państwa te są na morzu silniejsze, a nadto mają nad nami znaczną przewagę strategiczną – tedy trzeba się liczyć poważnie z odcięciem Polski od świata” (Zalewski, 1938, s. 5).

Czy strona Polska ten czynnik uwzględniała? Zapewne tak, co potwierdziły działania podejmowane na rzecz nawiązania współpracy gospodarczej i polityczno-militarnej z państwami skandynawskimi. Już w 1918 roku w Paryżu doszło do spotkania przed-

stawicieli nowo powstałych państw w basenie Morza Bałtyckiego – Finlandii, Estonii, Szwecji, Łotwy, Litwy i Polski, podczas którego dyskutowano o nawiązaniu współpracy polityczno-gospodarczej, a także podejmowaniu działań na rzecz wspólnego bezpieczeństwa. Zdaniem Andrzeja Skrzypka, strona polska zakładała, że współpraca ta obejmie Danię, Szwecję, Finlandię, Norwegię, Łotwę, Estonię, Litwę. Miały one wspólnie wypracować zasady ochrony interesów politycznych, gospodarczych, a w przyszłości podjąć działania na rzecz bezpieczeństwa militarnego w basenie Morza Bałtyckiego.

Kilka miesięcy później w tejże kwestii, ze szczególnym zwróceniem uwagi na potencjalną współpracę wojskową w zakresie współdziałania flot wojennych państw nadbałtyckich, wypowiedział się szef Departamentu dla Spraw Morskich, wiceadmirał Kazimierz Porębski, w *Memoriale w sprawie polityki polskiej na Bałtyku* (CAW, Akta KMW, sygn. I.300.21.125, *Memoriał w sprawie polityki polskiej na Bałtyku*, s. 126-128). Stwierdził w nim, że tylko wspólne działania państw nadbałtyckich mogą w przyszłości zniechęcić siły morskie niemiecko-rosyjskie do jakichkolwiek działań na rzecz zagrożenia bezpieczeństwa tych państw. Problem był jeden, a mianowicie, brak flot wojennych państw sygnatariuszy mającego powstać Związku. Państwa te liczyły na wsparcie Wielkiej Brytanii oraz Francji. Niestety, stanowisko rządów tych państw było negatywne (z wyjątkiem Francji, ale tylko w wypadku wojny z Niemcami). Również Szwecja, Dania i Norwegia nie wyraziły akcesji do uczestniczenia w tworzącym się Związku Bałtyckim (AAN, Akta Ministerstwa Spraw Zagranicznych, sygn. 214/B 16359, *Referat Naczelnego Dowództwa WP o sytuacji wewnętrznej państw skandynawskich i ich stosunkach z zagranicą za rok 1920*, s. 1-6). Oprócz tych problemów, pojawił się kolejny na „linii polsko-litewskiej”, doprowadzając do zakłócenia dotychczasowej współpracy w ramach Związku. Był to początek końca Związku. Coraz częściej w struktury państwowe Finlandii, Estonii oraz Łotwy ingerowały wywiady Niemiec i Związku Radzieckiego, co skutkowało częstymi zmianami rządów tych państw, a tym samym ich polityki zagranicznej, szczególnie w stosunku do Polski. Również strona polska nie była bez winy (Będźmirowski, 2012, passim). Chociaż w rozwiązywanie piętrzących się problemów zaangażowała się Francja, niestety – Związek rozwiązał się w 1925 roku (AAN, *Atasząty wojskowe RP*, sygn. A/II/117, *Informacje z ambasad polskich*, s. 221-224, Leczyk, 1997, s. 115).

W lutym 1921 roku strona polska podpisała bilateralny układ polityczny z Francją, uzupełniony tzw. tajną konwencją wojskową (AAN, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, sygn. 3877, *Francja. Umowy wojskowe z Polską. Korespondencja*, s. 12-25). Sojusz ten trwał teoretycznie do września 1939 roku, a jego efektywność dla bezpieczeństwa państwa polskiego, w tym granicy morskiej, okazała się, niestety, znikoma. Realizacja zadań postawionych przez polską flotą wojenną miała zapewnić bezpieczeństwo morskiej granicy państwa. Potencjalnym przeciwnikiem była flota radziecka i niemiecka. O tym, że PMW nie mogła samodzielnie zapewnić bezpieczeństwa morskiej granicy państwa, zdawali sobie sprawę zarówno szef KMW, jak również ówczesni rządzący Polską. Na budowę pełnowartościowej floty wojennej nie było stać państwa polskiego. Dlatego też za wszelką cenę należało szukać sojusznika wśród państw nadbałtyckich lub spoza Morza Bałtyckiego. Panaceum na realizację tych przedsięwzięć, po wycofaniu się Wielkiej Brytanii i samorozwiązaniu się Związku Bałtyckiego, miała być Francja. Czy Francja mogła

być skutecznym gwarantem dla wsparcia polskiej floty wojennej w zapewnieniu bezpieczeństwa morskiego państwa? Na podstawie wielu publikacji oceniających morski potencjał bojowy Francji, a także stanowisku zajęтым w czasie Konferencji w Locarno, praktycznie było to mało realne. Zarówno Brytyjczycy, jak i Francuzi uważali Morze Bałtyckie za morze zamknięte. Czy faktycznie nie było możliwości wejścia na Bałtyk sił morskich brytyjskich i francuskich w momencie wybuchu konfliktu zbrojnego, czy tylko zwykła wymówka? I tu ponownie należy odwołać się do analizy wydarzeń na Bałtyku z I wojny, dokonanej przez J. Ginsberta. Jego zdaniem, „dostać się z zewnątrz na Bałtyk przez bronione Cieśniny, jest rzeczą bardzo trudną. Natomiast posiadając na Bałtyku silnego sprzymierzeńca, można nie tylko pomóc temu sprzymierzeńcowi wydostać się z pułapki, ale nawet z nim, całkowicie otworzyć Bałtyk, rozgromiwszy tego, kto temu przeszkadza. [...] Jeśli natomiast sprzymierzeniec bałtycki floty sam posiadać będzie, albo będzie ją miał zbyt słabą, albo źle użytą przez naczelne dowództwo, tedy sprzymierzeniec ten nie tylko sam nie otworzy sobie drogi na świat, nie tylko nie uzyska łączności ze swym bałtyckim, oceanicznym przyjacielem, ale wręcz przeciwnie – odstręczy tego ostatniego ciągłymi kłopotami i stratami. I w końcu pozostawiony z konieczności sam sobie – ulegnie” (Zalewski, 1938, s. 30).

W związku z taką sytuacją, strona polska po raz kolejny przystąpiła do opracowywania planów rozbudowy floty wojennej, floty, którą można określić mianem floty oceanicznej. Po co Polsce potrzebna była taka flota? Biorąc pod uwagę specyficzne warunki hydrometeorologiczne panujące na Bałtyku, należało do nich dopasować parametry techniczno-taktyczne budowanych okrętów dla PMW, zamawianych w stoczniach zagranicznych po 1925 roku.

## **Polityczno-militarne działania na rzecz budowy bezpieczeństwa morskiego państwa polskiego od Locarno do wybuchu II wojny światowej. Sukcesy i porażki**

Konferencja w Locarno była bardzo ważnym wydarzeniem dla rządu polskiego, a także dla jego sił zbrojnych, w tym i floty wojennej. Była to bolesna lekcja polityki zagranicznej dla polskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W Locarno polskie interesy powinna reprezentować Francja jako sojusznik, czego niestety nie zrobiła, na co zwrócił uwagę Patrick J. Buchanan: „w Locarno nie wspomniano jednak o granicach wschodnioeuropejskich. [...] granica z Polską postrzegana była [przez Niemcy – przyp. J. B] jako niesprawiedliwość, mogła być tolerowana, ale nie mogła zostać zatwierdzona” (Buchanan, 2013, s. 162). Strona polska przekonała się, ile znaczą zobowiązania zawarte w umowie sojuszniczej z państwem, które nie jest bezpośrednim sąsiadem. Warto przywołać wypowiedź Marii Pasztor, w której autorka wskazywała, że w czasie podpisywania sojuszu polityczno-militarnego z Francją, wielu znaczących i wpływowych francuskich polityków i wojskowych wyraziło negatywną opinię na temat zobowiązań francuskich. Wśród nich byli m.in. sekretarz generalny francuskiego MSZ Philippe Berthelot, marszałek Ferdynand Foch, generał Maxim Weygand oraz generał Henri Albert Niessel (Pasztor,

1999, s. 29). Pomimo braku akceptacji dla tego dokumentu przez tak znane osobistości francuskiego życia politycznego i wojskowego, został on podpisany. W tym miejscu należy przypomnieć, co miało bezpośredni wpływ na zawarcie tego sojuszu. Można wyróżnić dwie przyczyny. Pierwsza to utrata dotychczasowego sojusznika – Rosji, ze względu na wydarzenia w 1917 roku oraz zmianę jej polityki zagranicznej, a druga, to – zdaniem Patricka Buchanana – wydarzenia z okresu trwania kongresu wersalskiego w 1919 r., kiedy to „[...] Wilson i Lloyd George zaproponowali sojusz amerykańsko-angielsko-francuski. Jeśli Niemcy ponownie zaatakują Francję to Ameryka i Wielka Brytania będą walczyć u jej boku. Jednak amerykański Senat nie uznał układu bezpieczeństwa Wilsona, a Brytyjczycy wykorzystali swoje prawo do wycofania się. Francja została bez układu bezpieczeństwa i bez państwa buforowego” (Pasztor, 1999, s. 233).

Po oficjalnych ceremoniach związanych z podpisaniem sojuszu politycznego polsko-francuskiego w Paryżu, doszło m.in. do spotkania przedstawicieli kierownictwa francuskiej marynarki wojennej z delegacją polską, w trakcie którego poruszono kwestie przyszłościowej współpracy obydwu flot wojennych na Bałtyku. Już na wstępie rozmów strona francuska odrzuciła wariant wejścia jej floty wojennej na wody Morza Bałtyckiego, nawet przed wybuchem potencjalnego konfliktu zbrojnego. Zasugerowano stronie polskiej budowę odpowiednich okrętów nawodnych i podwodnych, które pozwolą zabezpieczyć interesy Polski na Bałtyku oraz tworzenie baz morskich. O ile kwestia budowy okrętów została przez stronę polską zrozumiana prawidłowo, m.in. chodziło o ich budowę w stocznjach francuskich za kredyty francuskie udzielone Polsce, to nie rozumiano idei budowy baz morskich. Strona polska sądziła, że bazy morskie będą niezbędne dla stacjonowania w nich okrętów francuskiej floty wojennej, a okręty podwodne miałyby w przyszłości stanowić osłonę dla francuskich okrętów na Bałtyku (Ciesielski, 1985, s. 74). Niestety, nie było to intencją Francji. W trakcie kolejnego pobytu delegacji polskiego Sztabu Generalnego we Francji, które miało miejsce jesienią 1922 roku, jedna z gazet francuskich „Le Temps” w artykule pt. „Polska jako potęga morska” zachwalała korzyści, jakie ze współpracy wyniesie strona polska: „Sens przedłużonej wizyty gen. Sikorskiego we Francji ministra obrony oznacza, że Polska ma zostać morską potęgą zaopatrzoną przez Francję we flotę, składającą się z nowoczesnych łodzi podwodnych, kontrtorpedowców i hydroplanów. Nowy polski port Gdynia znajdujący się poza Gdańskiem ma stać się poważną bazą morską, najmocniejszą na Morzu Bałtyckim. Flota ma być typu francuskiego, odpowiadającą odpowiednim jednostkom francuskim. [...] Strategiczne zdarzenie to jest bezsprzecznie ważne i może być rozpatrywane, jako rozszerzenie francuskiej potęgi morskiej na Bałtyku w szczególności w celu bezpieczeństwa na wypadek wojny. Usprawiedliwienie, jakie jest dane z tej racji, to eksponowanie stanowiska Polski między Rosją a Niemcami i koniecznością posiadania zbrojnej ręki na wodach Bałtyku szczególnie dla celów zapobieżenia połączeniu się flot niemieckiej i rosyjskiej” (AAN, Attachaty, sygn. A II/118, Polska jako potęga morska. Ocena wizyty Sikorskiego we Francji przez gazetę francuską „Le Temps” z dnia 1 sierpnia 1923 r., s. 429-430).

Z treści tego artykułu wynika, że, po pierwsze, był przygotowany na zamówienie rządu francuskiego, a po drugie, jego autor nie znał sytuacji militarnej w akwenie Morza Bałtyckiego oraz stanowiska swego rządu w kwestii działania w tym regionie. Otóż Fran-



cja, jak wykazała dotychczasowa polityka zagraniczna tego państwa, nigdy nie wykonała żadnego „ruchu” na arenie międzynarodowej bez akceptacji Wielkiej Brytanii. Jeśli rząd brytyjski już wcześniej się wycofał ze współpracy na Bałtyku, to Francja zagrała tylko pod „publikę”. Jedynym zainteresowaniem Francji w ramach sojuszu było udzielenie Polsce kredytu na zakup m.in. francuskiego sprzętu wojskowego (przestarzałego) oraz budowania w ich stocznich okrętów dla PMW. Zamówienie okrętów dla PMW w stoczni francuskiej ocenił komandor Włodzimierz Bruno Steyer: „wybór stoczni francuskiej do budowy okrętów nawodnych nie był najlepszy, gdyż stocznia ta nie miała doświadczenia w budowie tego typu jednostek. Przy jej wyborze kierowano się względami politycznymi, ponieważ w zarządzie tej stoczni zasiadały wybitne osobistości francuskiej polityki, z ówczesnym premierem Francji, z zarazem ministrem spraw zagranicznym A. Briandem na czele” (Steyer, 1960, s. 243).

Dwa lata później, wiosną 1924 roku, w Paryżu, doszło do kolejnego spotkania przedstawicieli polskiego i francuskiego sztabu generalnego. W trakcie rozmów skupiono się na dostarczaniu Polsce sprzętu i uzbrojenia na wypadek wojny oraz ustaleniu tzw. linii dowozowych do Polski podczas wojny i ich zabezpieczenia przy współpracy PMW z francuską flotą wojenną. I tu strona francuska stanowczo dała do zrozumienia delegacji polskiego Sztabu Generalnego, że zarówno w przypadku konfliktu zbrojnego z Rosją, jak i Niemcami, będzie to raczej niewykonalne. W sposób zdecydowany strona francuska ustosunkowała się do zabezpieczenia morskich linii komunikacyjnych oraz dostarczania transportów materiałów wojennych do Gdyni. W tym momencie, strona polska nie powinna mieć żadnych złudzeń, co do tego, że francuska flota wojenna nie będzie się angażowała na Bałtyku. W tym miejscu warto przywołać wypowiedź lorda Fishera: „Obronę morską należy budować nie pod kątem widzenia tego lub innego sojuszu, a pod kątem realnych potrzeb państwa” (Zalewski, 1938, s.6.)

Pomimo niezbyt przyjaznego stanowiska strony francuskiej, do oczekiwań strony polskiej, polskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych wymusiło na Ministerstwie Spraw Wojskowych, dokonania wspomnianych zamówień w stocznich francuskich na budowę okrętów dla PMW. Wraz z rozpoczęciem ich budowy uruchomiony został kolejny etap kształcenia i szkolenia kadry PMW w uczelniach i ośrodkach szkoleniowych francuskiej marynarki wojennej, który trwał praktycznie do 1934 roku, tj. zakończenia funkcjonowania Francuskiej Misji Morskiej w Polsce (AMW, Akta KMW, sygn. 12/27/27, *Dokumentacja Kierownictwa Marynarki Wojennej, rozkazy szefa KMW*, s. 122-124; Ciesielski, 1974, s. 154-155). Bezpieczeństwo morskie państwa oraz tras żeglugowych wiodących do portu w Gdyni wymagało podjęcia intensywnych działań na rzecz rozbudowy polskiej foty wojennej, gdyż tylko ona mogła te zadania wykonać. Stworzenie floty wojennej, posiadającej odpowiednią liczbę okrętów nawodnych i podwodnych, wymagało czasu i ogromnych środków finansowych. O ile czas był, gdyż po Locarno sytuacja międzynarodowa była ustabilizowana, to ten drugi komponent był trudny do zrealizowania. To zostało wskazane w *Memoriale w sprawie obrony Rzeczypospolitej na wypadek wojny* z grudnia 1925 roku autorstwa nowego ministra Spraw Wojskowych gen. Lucjana Żeligowskiego (AAN, Akta L. Żeligowskiego, sygn. 26; *Memoriał w sprawie obrony Rzeczypospolitej na wypadek wojny, z dnia 27.12.1925r.*). Uznał on, że zadania, które zostały

postawione do wykonania polskiej flocie wojennej, nie miały najmniejszych szans na realizację, ze względu na brak odpowiednich okrętów oraz funduszy na ich budowę lub zakup. Problematyka ta pojawiła się ponownie, z tym, że z jeszcze większym natężeniem po wydarzeniach majowych 1926 roku. Wśród ówczesnych rządzących znalazła grupa oponentów, a byli to oficerowie „ładowi”, dla których krótka granica morska nie stanowiła ważnego komponentu bezpieczeństwa państwa. Na tego typu zjawisko i negatywne konsekwencje dla przebiegu działań wojennych zwrócił uwagę, wcześniej już przywołany J. Ginsbert: „słabość floty rosyjskiej, wynikała głównie ze skrępowania naczelnego dowództwa marynarki przez czynniki nadrzędne-ładowe nieorientujące się w zadaniach morskiej siły zbrojnej” (Zalewski, 1938, s. 35.)

W tym czasie, w kwestii zasadności posiadania floty wojennej coraz częściej na łamach prasy i czasopism, głos zabierali publicyści. Wśród nich był Józef Boreyko, który w czasopiśmie „Morze” stwierdza:

„[...] rozbudować taką Marynarkę Wojenną, która, by nie posiadając okrętów większych bojowych, zdolna byłaby obronić nasze wybrzeże [...] oraz pozwalałaby nam działać przeciwko komunikacji nieprzyjacielskiej z dostateczną aktywnością, aby im skutecznie przeszkadzać” (Boreyko, 1926, s. 3).

Należy w pełnym zakresie zgodzić się ze stwierdzeniem J. Boreyki w kwestii „większych okrętów”, gdyż niezbyt one pasowały do warunków hydrometeorologicznych panujących na Bałtyku. Na tym akwenie najbardziej efektywne były i są jednostki nawodne szybkie, dobrze uzbrojone i „trzymające się na fali” oraz okręty podwodne z grupy tzw. małych i średnich.

Dlaczego nie wsłuchiowano się w to, co starano się sugerować tym, którzy decydowali o przyszłości floty wojennej? Dążeniem KMW było zbudowanie floty wojennej wielkomocarstwowej, która miała być przygotowana do konfrontacji z flotą radziecką, a później niemiecką (Buchanan, 2013, s. 108). Taka ocena sytuacji mogła świadczyć o niezbyt skutecznym prowadzeniu rozpoznania na terenie Niemiec przez polski wywiad wojskowy. A fakty wskazywały, że w latach 1924-1932 nastąpił zdecydowany wzrost zainteresowania się Republiki Weimarskiej budową floty wojennej (największe tempo dopiero po 1935 r.). Dane zaprezentowane przez Czesława Ciesielskiego wskazują, że w tym okresie z budżetu niemieckiej MW, wynoszącego 30% budżetu sił zbrojnych, rocznie przeznaczano 23-26% tylko na budowę okrętów (Ciesielski, 1985, s. 113 i 166.). Trzeba pamiętać, że w dalszym ciągu budowa niemieckiej floty wojennej była objęta traktatem z 1919 roku. W Polsce, która nie miała tego typu ograniczeń, środki finansowe na zakup i modernizację floty wojennej stanowiły około 30-40% rocznego budżetu PMW, wynoszącego średnio 3,2% budżetu MSWojsk (Krzyżanowski, 1976, s. 106). Porównanie to jednoznacznie wskazuje, kto uznał posiadanie floty wojennej za ważny komponent bezpieczeństwa państwa.

Dzięki przychylności ówczesnego Ministra Spraw Wojskowych, gen. W. Sikorskiego, uruchomiono zamówienia okrętów dla polskiej floty wojennej, z których nowe władze po maju 1926 roku nie mogły się wycofać, a takie działania podejmowano. W stocznicach francuskich zamówiono dwa niszczyciele typu „Wicher” oraz 3 okręty podwodne typu „Wilk”. Szefa KMW miał nadzieję, że w niedługim czasie otrzyma zgodę na zamówienie kolejnych 6 okrętów podwodnych. Niestety, ograniczone środki finansowe, a także

pojawiające się negatywne oceny w Ministerstwie Spraw Wojskowych co do zasadności posiadania floty wojennej, uniemożliwiły dokonanie kolejnych zakupów. Jak się okazało, jakość wykonania tej usługi przez stocznie francuskie, pozostawiała sporo do życzenia (Będźmirowski, 2012). W 1921 roku zakończyła się oficjalna współpraca PMW z Royal Navy, jednak Brytyjczycy w dalszym ciągu interesowali się tym, co się dzieje w polskiej flocie. O niektórych kwestiach wspomniano już wcześniej, tj. raporty do rządu brytyjskiego, czy też uniemożliwienie zakupu francuskiego krążownika. W dalszym ciągu oficerowie Royal Navy pracujący w poselstwie (od 1929r. – ambasadzie) brytyjskim, „przeypytywali” oficerów PMW o wrażenia ze studiów i szkoleń realizowanych we francuskich ośrodkach szkoleniowych marynarki wojennej, a także interesowali się kwestią budowy okrętów dla polskiej floty wojennej we Francji (Zalewski, 1996, s. 37). Te działania przedstawiła Wanda Troman: „18 IX 1926 roku Admiralicja dowiedziała się z prasy francuskiej o podpisaniu kontraktu na budowę 2 kontrtorpedowców dla PMW.[...] Ponieważ rząd Wielkiej Brytanii nie został oficjalnie powiadomiony o planowanej konstrukcji okrętów, co było sprzeczne z artykułem XVI Układów Waszyngtońskich, wysłano natychmiast protest do rządu francuskiego, domagając się wyjaśnienia” (Zalewski, 1996, s. 36). To wydarzenie, tak jak i inne, zostały skrupulatnie odnotowane przez Brytyjczyków, czego potwierdzeniem był kolejny raport Naval Attache kmdr Geoffreya Stewarta Fleetwooda Nasha dla A. Chamberlaina, w którym stwierdził m.in., że „od czasu uzyskania niepodległości i dostępu do morza, polskie aspiracje morskie dążyły do nadania Polsce statusu mocarstwa morskiego przez stworzenie silnej floty wojennej i handlowej” (Zalewski, 1996, s. 37). Praktycznie był to ostatni raport (1926r.), w którym zawarto jeszcze wiele opisów dotyczących problematyki współpracy Polski z Francją, budowy portu w Gdyni itp. Kolejne pojawiły się po 1934r., tj. po zakończeniu działania Francuskiej Misji Morskiej w PMW i rozpoczęciu się kolejnego „przymilania się” strony polskiej do Admiralicji Brytyjskiej.

Po 1926 roku, zarówno polityka zagraniczna, jak i militarna została scedowana w ręce marszałka Józefa Piłsudskiego. Od samego początku jego działania w obu obszarach były ukierunkowane na Wschód, gdzie znajdował się najbardziej niebezpieczny przeciwnik. Dlatego też, wszelkie ćwiczenia sztabowe, czy też manewry wojskowe miały jednego przeciwnika – Związek Radziecki. Niewątpliwie miał rację, bo przecież Niemcy uważano za państwo, które „ukarane” przez zwycięzców w 1919 roku, nigdy nie podejmie działań militarnych, które mogłyby w jakikolwiek sposób zagrozić Polsce. I taką argumentację przyjmował szef KMW, przedstawiając zasadność rozwijania współpracy z francuską, a później i brytyjską flotą wojenną: „z dwóch naszych nieprzyjaciół, poważniejszym, z punktu widzenia morskiego są Niemcy. Brytyjska albo francuska flota nie zaryzykuje odcięcia od Morza Północnego swych sił, żeby przyjść na pomoc Polsce. Natomiast jest to przyjscie wykonalne w wypadku wojny z Sowietami” (Świrski, 1964, s. 13). Pojawia się tu pytanie: Czy szef KMW nie znał treści korespondencji polskiego MSZ z 1921 roku, w której MSZ zwracało się z pytaniem do Francji, czy wesprze polską flotę wojenną w przypadku konfliktu zbrojnego, gdyby flota niemiecka lub sowiecka uderzyła na państwa-członków powstającego Związku Bałtyckiego? W przypadku konfliktu z Rosją, odpowiedź była jednoznacznie negatywna.

Na przełomie lat 20. i 30 XX wieku we Francji doszło do zawirowań na arenie politycznej, co w konsekwencji skutkowało modyfikacją polityki zagranicznej oraz wojskowej. W polityce zagranicznej nowy rząd Francji podejmował działania mające na celu zbliżenie z Niemcami, a prasa francuska była przesiąknięta artykułami wyrażającymi nadzieję na zweryfikowanie dotychczasowej współpracy polityczno-militarnej z Polską. Szczególnie artykułowano kwestie dotyczące zobowiązań strony francuskiej w momencie wybuchu konfliktu zbrojnego polsko-niemieckiego. Tego typu reakcje i zachowania polityków francuskich wynikały z obaw ze względu na słabość militarną Francji, odpowiedź na pewne niedomówienia dyplomacji polskiej w relacjach polsko-francuskich, a było ich kilka. Między innymi, w 1926 roku, po zamachu majowym, J. Piłsudski podjął decyzję o zakończeniu działania Francuskiej Misji Wojskowej. Kolejnym wielkim nietaktem ze strony polskiej było nieuczestniczenie J. Piłsudskiego w pogrzebie marszałka Ferdynanda Focha, co skrzętnie wykorzystali przeciwnicy współpracy francusko-polskiej. Wpływ na osłabienie sojuszu miało, zdaniem M. Pasztor, m.in. zawarcie w 1931 roku francusko-radzieckiego paktu o nieagresji, a także ustalenia Konferencji Genewskiej (1933 r.), w której zaakceptowano równouprawnienie Niemców w kwestii zbrojeń (Pasztor, 1999, s. 34).

Postępowanie Francji w stosunku do Polski od 1925 roku (od Locarno) musiało wywierać na stronie polskiej działania na rzecz poszukiwania alternatywnego rozwiązania. Takimi rozwiązaniami były pakt o nieagresji z ZSRR (1932r.) oraz deklaracja o nieagresji z Niemcami (1934r.). Miały one potwierdzić wierność strony polskiej tzw. zasadzie utrzymywania równych odległości między Warszawą a Berlinem oraz Warszawą a Moskwą (AAN, MSZ, sygn. 7177, *Pakty gwarancyjne polsko-niemieckie*, s. 314-326; Beck 1987, *passim*; Cat-Mackiewicz, 1964, *passim*). Czy to wpłynęło na odrzucenie przez Niemcy i Związek Radziecki dotychczasowej stanowiska wobec Polski? A było ono niezbyt pozytywne, szczególnie po konferencji w Rapallo: „Polacy byli uważani za zdrajców, niezasłużenie uzurpujących sobie prawo do statusu mocarstwa. [...] Istnienie Polski jest nie do zniesienia, jako sprzeczne z warunkami życia Niemiec. Polska musi zniknąć i zniknie za sprawą swojej własnej, wewnętrznej słabości i za sprawą Rosji – z naszą pomocą[...]. Polska nie ma Niemcom niczego do zaferowania, zarówno na polu gospodarki – nie jest zdolna do rozwoju – jak i politycznie, jako wasal Francji” (Müller, 2013, s. 40-41).

Przejęcie w Niemczech władzy przez Adolfa Hitlera zapoczątkowało nowy etap w dziejach nie tylko tego kraju, ale wielu państw na kontynencie europejskim. Konsekwentna realizacja zapisów w jego dziele życia, którym było *Mein Kampf*, przeraziła nawet najbliższych współpracowników kanclerza oraz potencjalnego sojusznika – Benito Mussoliniego. Zdaniem Rolfa-Dietera Müllera, „w 1933 roku Hitler nie miał jeszcze ostatecznej wizji Polski w swoim programie polityki zagranicznej. Natomiast po przejściu władzy, wielu zwolenników Hitlera zaczęło domagać się realizacji szumnych zapowiedzi „wojny z Wersalem” i uderzenia na Polskę. [...] skrajne poglądy reprezentowali również Goebbels oraz Gauleiter Gdańska Albert Forster. Ich celem było szybkie, a w ostateczności siłowe przyłączenie do Rzeszy byłych niemieckich ziem na wschodzie oraz kręgu Kłajpedy” (Müller, 2013, s. 60-61).

Tego typu wypowiedzi najbliższych współpracowników Hitlera powinny zaniepokoić stronę polską. W tym samym czasie trwały prace przy budowie portu wojennego na

Helu z zamiarem stworzenia w nim bazy operacyjnej i zaopatrzeniowej na wypadek wojny z Niemcami. Zdaniem J. Świrskiego, „uzbroiliśmy Hel, jak mogliśmy, od strony morza w artylerię przeciwlotniczą, przygotowaliśmy umocnienia polowe dla naszej piechoty od strony lądu, by lepiej broniła dostępu a Hel. Może jeszcze rok i wszystko, na co nas było stać, byłoby gotowe” (Świrski, 1963, s. 15). Trzeba jednak pamiętać, że w dalszym ciągu na kształt polityki zagranicznej i obronnej Polski decydujące zdanie miał Józef Piłsudski, a on niezbyt pochlebnie wyrażał się o polskiej flocie wojennej. Jego ocena dotycząca przyszłości i zadań floty wojennej zawarta została w tzw. „Wytocznych do badania zagadnień specjalnych” z 5 czerwca 1929 roku (CAW, Akta GISZ, sygn. I.300.24.193, *Wytoczne do badania zagadnień specjalnych*, s. 43). Ta bardzo negatywna ocena odcisnęła piętno na późniejszych decyzjach podejmowanych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych w kwestii rozbudowy floty wojennej. Zdaniem J. Piłsudskiego, flota wojenna powinna dysponować okrętami pozwalającymi wykonać zadania na wodach Zatoki Gdańskiej w ramach współpracy z wojskami lądowymi. W ten ironiczny sposób skomentował to ówczesny szef KMW J. Świrski.: „powinniśmy mieć tylko dobrze wyćwiczone, szybkie i „zwinne” motorówki, które by nie wychylały się poza obręb Zatoki Gdańskiej” (J. Świrski, 1963, s. 13). Biorąc pod uwagę realną sytuację na Bałtyku w momencie wybuchu konfliktu zbrojnego z Niemcami czy też z ZSRR, to J. Piłsudski miał rację, gdyż główny wysiłek zbrojny będą musiały wziąć na siebie wojska lądowe i lotnictwo. Natomiast w przypadku konfliktu z Niemcami, faktyczne możliwości podjęcia skutecznych działań przez polską flotę wojenną będą znikome. Ale czy w takim układzie definitywnie należało zrezygnować z jej rozbudowy? Absolutnie nie. Szef KMW ustawicznie starał się przekonywać swoich oponentów w MSWojsk. do swoich koncepcji rozbudowy floty wojennej. Zadanie to było nadzwyczaj trudne, gdyż decydentami byli legioniści, niemający styczności z flotą wojenną. Efektem różnic w podejściu do rozbudowy floty wojennej między KMW a MSWojsk było to, że w latach 20. XX wieku polska flota wojenna, w stosunku do flot wojennych Niemiec i ZSRR, była siłą niezwykle skromną, wręcz symboliczną (Ciesielski, 1985).

W 1930 roku ponownie rozpoczyna się dyskusja na temat kwestii bezpieczeństwa morskiego państwa. Przy pomocy jakich okrętów zadania postawione przed flotą wojenną mają zostać wykonane i czy w ogóle istnieją możliwości ich realizacji. W tej kwestii zabrał głos kmdr Jerzy Kłossowski, który na łamach „Przeglądu Morskiego” przedstawił tzw. koncepcję wielkości i jakości polskiej floty wojennej. Jego zdaniem: „okręty tej floty winny charakteryzować się dużą szybkością i silną artylerią.[...] miały wchodzić okręty liniowe oraz duże i średnie kontrtorpedowce, natomiast wypowiadał się przeciwko krążownikom, jako jednostkom nie mającym na Bałtyku szerszego zastosowania.[...] Okręty podwodne z uzbrojeniem torpedowym i torpedowo-minowym o umiarkowanym tonażu, z uwagi na małe głębokości i ograniczone odległości operacyjne na Bałtyku, miały przede wszystkim spełniać zadania obserwacyjne i wywiadowcze” (Kłossowski, 1930, s. 151-152; Kłossowski, 1985, s. 171).

Wówczas polską flotę wojenną zasilily okręty zbudowane w stoczniach francuskich, a mianowicie: kontrtorpedowce ORP „Wicher”, ORP „Burza” oraz okręty podwodne ORP „Wilk”, ORP „Rys” i ORP „Żbik”. Były to pierwsze pełnowartościowe jednostki pol-

skiej floty wojennej, pod względem taktyczno-technicznym i uzbrojenia odpowiadające ówczesnej technice wojennomorskiej. Niestety ich liczba w dalszym ciągu odbiegała od tego, czym dysponowały floty wojenne potencjalnych przeciwników. Dla porównania, radziecka flota wojenna posiadała 3 pancerniki, 2 krążowniki 12 kontrtorpedowców, 9 okrętów podwodnych, a niemiecka flota – 7 pancerników, 10 krążowników, 39 torpedowców (Krzywiec, 1929, s. 68). Nie mogło być inaczej, jeśli statystyczny Polak wnosił do budżetu MW rocznie aż 1,07 złotego, Niemiec 7,4 zł, Norweg 15,55 zł, a Szwed 18,22 zł (Krzywiec, 1929, s. 68). Była to okrutna prawda, ale oddawała rzeczywisty stosunek rządu polskiego i centralnych władz wojskowych do zasadności istnienia PMW. Ale nie tylko kwestia finansów rzutowała na pozycję PMW w Wojsku Polskim. Potwierdzeniem ustawicznej walki szefa KMW o odpowiednią pozycję w strukturze „wojska” dla PMW, było wydarzenie z 1935 roku, o którym raczej się nie mówi, a jednak warto je przywołać i zacytować słowa J. Świrskiego: „w szczególności trzeba było pilnować aktów prawodawczych. Konstytucja z 1935 roku po uchwaleniu jej przez Sejm, wymieniała tylko „wojsko”. Po kilku moich wizytach u p. Cara, który był referentem konstytucji, senat wprowadził zmianę i zamiast „wojsko” wstawiono „siły zbrojne”, a jeden paragraf (§ 2) wręcz wymienił „wojsko i marynarka wojenna”, w ten sposób stwierdzające na najwyższym ustawodawczym szczeblu, że „siły zbrojne” składają się z „wojska” i marynarki wojennej. To było niezmiernie ważne dla dekretów i rozporządzeń rządowych, jako podstawa do traktowania marynarki na równi i odrębnie od wojska” (Świrski, 1964, s. 17).

Po dojściu do władzy Hitlera rozpoczyna się intensyfikacja zbrojeń w Niemczech. Dzięki skutecznym zabiegom dyplomatycznym i cichej akceptacji Wielkiej Brytanii i Francji, rząd niemiecki sukcesywnie łamał wszelkie ustalenia traktatu wersalskiego dotyczące demilitaryzacji tego państwa. Największym sukcesem Hitlera, co sam potwierdził w obecności swoich najbliższych współpracowników, było zawarcie umowy morskiej z Wielką Brytanią 18 czerwca 1935 roku. Zachowanie Wielkiej Brytanii ocenił W. Churchill: „Nasze działanie osłabiło Ligę narodów, naruszyło zasadę bezpieczeństwa zbiorowego. Niemieckie pogwałcenie traktatu [wersalskiego] zostały zaakceptowane, a nawet pochwalone” (Buchanan, 2013, s. 166). Również autor biografii Hitlera, Alan Bullock, stwierdził: „Rząd brytyjski w niepomowanym dążeniu do zapewnienia sobie osobistych korzyści dał tragiczny dowód złej wiary” (Bullock, 1997, s. 128). Warto zacytować słowa Rolfa-Dietera Müllera, dotyczące tego wydarzenia, które niewątpliwie wskazały drugi cel Hitlera, chociaż efekt był odwrotny od oczekiwanego: „porozumienie z Londynem ożywiło nadzieje Führera na uzyskanie od Brytyjczyków „wolnej ręki na wschodzie” (Müller, 2013, s. 91). Po tym wydarzeniu sytuacja polityczno-militarna dla wielu państw europejskich, w tym i dla Polski, stawała się coraz bardziej niebezpieczna. Państwo, które zgodnie z traktatem wersalskim już nigdy nie powinno stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa europejskiego, w krótkim czasie, dzięki akceptacji tych, którzy mieli nadzorować jego przestrzeganie, stało się bardzo niebezpieczne dla Europy. Zapewne dla uważnych obserwatorów ówczesnej areny międzynarodowej nie stanowiło to zaskoczenia, ponieważ zarówno politycy francuscy, jak i brytyjscy, często w swoich wypowiedziach kwestionowali ustalenia traktatu. To właśnie Chamberlain uważał, że Gdańsk powinien być zwrócony Niemcom, a Halifax uważał Gdańsk i „korytarz” za niedorzeczność (Müller, 2013, s. 261).

Wielkie wyzwania pojawiły się przed Polską. W 1935 roku zmarł J. Piłsudski, ale generalny kierunek polityki zagranicznej, nakreślony przez niego w 1926 roku, pozostał niezmienny i był realizowany przez jego najbliższego współpracownika, Józefa Becka (Cat-Mackiewicz, 1964). W polityce zagranicznej miejsce zajmowała PMW, czy się to ówczesnym decydentom podobało czy też nie. To właśnie kwestia bezpieczeństwa morskiego państwa była wówczas niewrażliwym punktem, gdyż otrzymanie wsparcia od strony lądu, czy też powietrza, od Francji lub Wielkiej Brytanii było nierealne. Chociaż morskie wsparcie było również niemożliwe, to jednak bardziej liczone na „przełamanie się” Francuzów i Brytyjczyków. W tej nowej rzeczywistości, zagwarantowanie bezpieczeństwa morskiego wymagało kolejnych inwestycji w polską flotę wojenną oraz otrzymania gwarancji na wsparcie ze strony potencjalnego sojusznika, którym po 1934 roku miała być ponownie Wielka Brytania. Wówczas polska flota wojenna nie była gwarantem obrony i ochrony morskiej granicy, co wyartykułowano w „Memoriale w sprawie ustalenia naszego programu morskiego”: „taka flota wojenna, jaką dziś posiadamy, raczej demoralizuje samą koncepcję istotnej obrony morskiej: 3 łodzie podwodne i 2 kontrtorpedowce nie są – bo nie mogą być – ani instrumentem polityki zagranicznej, ani gwarancją i wykładnikiem bezpieczeństwa państwa na morzu i od strony morza” (Stawecki, 1973, s. 138).

Działania Hitlera, którego zasadniczym celem było zbudowanie nowoczesnych sił zbrojnych, w tym floty wojennej, w pewien sposób wpłynęły na uwzględnienie w planach rozbudowy i modernizacji polskich sił zbrojnych floty wojennej. Wyrazem tego było zaakceptowanie 6 letniego planu rozbudowy morskiej floty wojennej i systemu obrony lądowo-morskiej wybrzeża. Zakładano w nim m.in. zwiększenie liczby okrętów – kontrtorpedowców oraz okrętów podwodnych. W tym celu postanowiono poszukać stoczni, które potrafią spełnić oczekiwania strony zamawiającej. Doświadczenie z eksploatacji okrętów, wybudowanych w stoczniach francuskich, pozwoliło polskim ekspertom zmodyfikować parametry techniczno-taktyczne dla zamawianych okrętów. Ofertę skierowano do kilku stoczni państw zachodnich. Po wielu rozmowach eksperci uznali, że najlepszą ofertę złożyły stocznia brytyjska na budowę kontrtorpedowców i stocznia holenderska na okręty podwodne. O ile stocznia holenderska miała dobrą renomę w budowaniu okrętów podwodnych, to brytyjska otrzymała wsparcie polityczne ze strony polskiego rządu. Bardzo liczone, że Brytyjczycy docenią gest strony polskiej, zważywszy, że ich przemysł stoczniowy borykał się z problemami finansowymi. Prasa brytyjska natychmiast zaczęła się rozpisywać na ten temat, stwierdzając: „okręty te będą najbardziej nowoczesnymi, największymi, najszybszymi i najlepiej uzbrojonymi okrętami na świecie w swej klasie.[...] Było to pierwsze polskie zamówienie i najważniejsze, jakie otrzymała Wielka Brytania po pierwszej wojnie, które dało pracę wielu ludziom i przyniosło dobrobyt zatrudnionym przy ich budowie” (Troman, 1995, s. 8).

Niestety, tego typu zabiegi strony polskiej, nie wpłynęły na korektę dotychczasowej brytyjskiej polityki zagranicznej, a szczególnie w kwestii potencjalnej współpracy Royal Navy z PMW na Bałtyku w wypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa polskiego. Czyli po raz kolejny Brytyjczycy potwierdzili swoją wielowiekową maksymę, że Wielka Brytania nie ma przyjaciół, ma tylko interesy. Chociaż reprezentanci rządu polskiego

i admiralicji PMW aktywnie uczestniczyli w wielu ważnych wydarzeniach na Wyspie (Troman, 1995, s. 8), a w stolicy Polski otworzono ambasadę brytyjską (16 X 1929r.), w Gdyni Wielka Brytania ustanowiła swój pierwszy konsul (1931r.), co uznano za podkreślenie znaczenia PMW i polskiego portu nad Bałtykiem, to jednak polityka brytyjska rządziła się swoimi prawami (Troman, 1995, s. 27 i 28).

Druga połowa lat 30. XX wieku to początek intensywnych działań państw nadbałtyckich w rozbudowie flot wojennych. Nie tylko Niemcy i Związek Radziecki, ale również inne państwa, tj.: Dania, Szwecja i Finlandia, deklarujące wówczas neutralność w wypadku jakiegokolwiek konfliktu w tym regionie, zwiększyły swoje budżety na rzecz rozbudowy flot wojennych. P. Stawecki podkreśla, że – w rezultacie tych działań, w krótkim czasie – „w liczbie ośmiu państw nadbałtyckich, polska flota wojenna pod względem tonażu lokowała się na miejscu szóstym po Finlandii, a przed Łotwą i Estonią” (Stawecki, 1973, s. 132). Dzięki zamówieniom w stoczni brytyjskiej i holenderskiej, w najbliższym czasie miał wzrosnąć potencjał bojowy polskiej floty wojennej. A było to niezbędne, gdyż zarówno Niemcy, jak Związek Radziecki wzmacniali potencjał swoich flot wojennych na Bałtyku (Müller, 2013, s. 96 i 103). W tym czasie miały miejsce kolejne ważne wydarzenia polityczne, do których niewątpliwie należy zaliczyć II Konferencję Londyńską (maj 1936r.) Miała ona szczególne znaczenie, ze względu na to, że dotyczyła kwestii ograniczeń zbrojeń morskich. Gwarantem ich wykonalności miały być morskie układy bilateralne zawierane między Wielką Brytanią a poszczególnymi krajami, w tym Polską. Praktycznie, żadne z państw europejskich, z wyjątkiem Polski, nie wierzyło w te ustalenia, biorąc pod uwagę dotychczasowe działania Brytyjczyków w kwestii ograniczenia zbrojeń morskich. Wiadomym było, że Brytyjczycy prowadzili rozmowy w kwestiach zbrojeń morskich z Niemcami (sukces Niemców w 1935r.) oraz rozpoczęli w 1937r. rozmowy na te tematy z ZSRR i ponownie powrócili do rozmów z Niemcami (AAN, Ambasada RP w Londynie, sygn. 651.A, Umowy morskie o tonażu floty wojennej między Wielką Brytanią a Polską oraz innymi państwami, *Raport polityczny nr 4/4 rozmowy angielsko-niemieckie na temat układu morskiego z dnia 15 lutego 1937 r.*, s 154-155).

W 1938 roku w skład polskiej floty wojennej wchodziły już okręty zamówione w stoczni brytyjskiej ORP „Grom” i ORP „Błyskawica”, wzmacniając Dywizjon Kontrtorpedowców, a wiosną 1939 r. Dywizjon Okrętów Podwodnych zasilili ORP „Orzeł” i ORP „Sęp”. Wszystkie te okręty, były nowoczesnymi jednostkami bojowymi, aczkolwiek należy się zgodzić z oponentami tych zakupów, uważającymi, że były one nieprzydatne do działań na Bałtyku, gdyż ich parametry techniczno-taktyczne odpowiadały okrętom przeznaczonym do działań na dużych akwenach morskich. Oprócz tych jednostek, polska flota wojenna pozyskała cztery trałowce: ORP „Jaskółka”, ORP „Mewa”, ORP „Rybitwa” i ORP „Czajka” wybudowane w krajowej stoczni, w oparciu o polską myśl techniczną i stoczniową. Okręty te w 1936 roku weszły w skład Dywizjonu Minowców. Natomiast w kolejnym roku, flotę wojenną wzmocnił stawiacz min ORP „Gryf”, będący największym okrętem w PMW wybudowanym przez stocznnię Chaniers et Ateliers Augustin Normand we Francji (budowała trwała 4 lata). Można stwierdzić, że w latach 30. XX w. polska flota wojenna otrzymała okręty nowoczesne, szybkie, dobrze uzbrojone, lecz niestety niezbyt przydatne na Bałtyku. Zdaniem C. Ciesielskiego, utworzony Dywizjon



Kontrtorpedowców „pod względem taktycznym był zespołem niejednorodnym, a więc i niepełnowartościowym. Składał się z dwóch grup jednostek, z których każda posiadała inne właściwości bojowe – różną prędkość i odmienne uzbrojenie. Utrudniało to przeprowadzenie wspólnych ćwiczeń, stwarzało trudności w zaopatrzeniu i wyposażeniu. Postanie pierwszego zespołu taktycznego tej klasy jednostek było mimo wszystko dużym osiągnięciem marynarki wojennej. [...] Również ORP „Gryf” nie był przystosowany do działań w Zatoce Gdańskiej i nie taka myśl leżała u podstaw koncepcji jego budowy.[...] Okręty podwodne ORP „Orzeł” i ORP „Sęp” pod względem techniczno-taktycznym były znacznie wyżej w zestawieniu z jednostkami typu „Wilk”. Pierwsze były w pełni nowoczesne, drugie wykazywały nieomnię taktyczne, wyraźnie zmniejszające ich możliwości bojowe” (Ciesielski, 1985, s. 274, 278, 288).

Budowa tych okrętów, jak już wcześniej wspomniano, była ukłonem w stronę Wielkiej Brytanii, a także Francji, który miał przekonać o tym, że polska flota wojenna jest nie tylko „biednym petentem”, oczekującym na pomoc potencjalnych sojuszników, lecz sama rozbudowuje swój potencjał bojowy, zapewniając bezpieczeństwo granicy morskiej własnego państwa. Czy w ten sam sposób tę kwestię odbierali potencjalni sojusznicy? Ich stanowisko było odmienne, czego potwierdzeniem była wypowiedź rzecznika brytyjskiego MSZ z 1938r., który stwierdził, że Polska Marynarka Wojenna jest całkowicie bez znaczenia, będąc słabą w porównaniu z flotą Rzeszy Niemieckiej.

Takie stanowisko nie powinno być zaskoczeniem dla polskiej dyplomacji oraz KMW, gdyż w 1936 roku, kiedy pojawił się problem Nadrenii i strona francuska zwróciła się do Brytyjczyków o możliwe wsparcie militarne, odpowiedź była podobna. W 1936r., w trakcie wizyty francuskiego ministra spraw zagranicznych w Wielkiej Brytanii, pojawiło się pytanie, czy rząd brytyjski wsparłby działania zbrojne Francji w Nadrenii? Padła wówczas odpowiedź, że: „gdyby była nawet jedna szansa na sto, że wasze działania pociągnęłyby za sobą wojnę, nie mam prawa angażować Anglii. Anglia po prostu nie jest w stanie iść na wojnę” (Buchanan, 2013, s. 189). Prawdopodobnie Hitler był pewien tego, że Brytyjczycy nie pomogą Francji, a Francja sama nie skieruje oddziałów wojskowych przeciwko wojskom niemieckim wkraczającym do Nadrenii. Potwierdza to Stanisław Cat-Mackiewicz: „Jeżeli Francja się ruszy w chwili naszego wkroczenia do Nadrenii, to ja popełnię samobójstwo, a pan (gen. Firtsch) może wydać rozkaz odwrotu” (Cat-Mackiewicz, 1964, s.102). W podobnym tonie wypowiada się P. J. Buchanan: „te 48 godzin po wmaszerowaniu naszych wojsk do Nadrenii było najbardziej szarpiącymi nerwy godzinami w moim życiu – powiedział później Hitler. Gdyby Francuzi również wkroczyli do Nadrenii, musielibyśmy się wycofać z podwiniętym ogonem” (Buchanan, 2013, s.195).

Taką samą decyzję Brytyjczycy podjęli w sprawie Czechosłowacji, informując, że pomocy jej nie udzielą, a najlepszym rozwiązaniem będzie oddanie Hitlerowi tego, czego oczekuje. Brytyjscy politycy – Halifax, który popierał Wersal, oraz Chamberlain uznali, że Niemcy spotkała krzywda i że trwały pokój wymaga naprawienia tej krzywdy. W 1938r. stwierdzili, że Niemcy z terenów Czechosłowacji i Polski powinni mieć takie samo prawo do samostanowienia, jak Polacy i Czesi pod rządami Niemiec i Austro-Węgrów w 1919r. (Buchanan, 2013, s. 219). Mało tego, to właśnie Halifax podczas spotkania z Hitlerem w 1937 roku w imieniu Chamberlaina powiedział, co przywołuje P.J Bucha-

nan: „Wymieniwszy konkretnie Austrię, Czechosłowację i Gdańsk powiedział Hitlerowi, że jeśli dałoby się uniknąć „dalekosiężnych konsekwencji”, to wszystkie pretensje Niemiec wobec Wersalu w Europie Środkowej będzie można rozstrzygnąć na korzyść Rzeszy” (Buchanan, 2013, s. 206). Ich wypowiedziom towarzyszyły czyny, a jednym z nich było podpisanie deklaracji angielsko-niemieckiej 30 września 1938 roku, w której Chamberlain i Hitler zobowiązali się, że nigdy nie doprowadzą do wojny między obydwojma narodami. W tym miejscu pojawia się pytanie, czy można było liczyć na pomoc Brytyjczyków w momencie konfliktu zbrojnego Niemiec z Polską? Odpowiedź powinna być jednoznaczna – nie. Dlaczego w związku z tym, strona polska tak zabiegała o ich pomoc? Polacy bardzo liczyli na wsparcie polityczne i militarne Wielkiej Brytanii, uważając ją za jedyne mocarstwo na kontynencie europejskim, mogące przeciwstawić się militarnie zakusom Hitlera. Zapewne tłumaczono to sobie zdecydowanie inną sytuacją geopolityczną Polski, niż Czechosłowacji. Ona utrudniała Brytyjczykom podjęcie skutecznych działań militarnych związanych z obroną Czechosłowacji. Brak odpowiedniej liczby samolotów zdolnych do działań w tym rejonie był faktem, ale zaszantażowanie Hitlera, możliwością bombardowania miast niemieckich przez lotnictwo brytyjskie i francuskie mogłoby ostudzić polityczny zapał kanclerza Niemiec. Wymagałoby to jednak od Brytyjczyków zdecydowanych działań na polu dyplomatycznym, co nie stanowiło ich mocnej strony. Był to błąd, który wpłynął na dalsze działania Hitlera w Europie.

Słusznie zauważa S. Cat-Mackiewicz, że: „sojusze zawarte pomiędzy państwami zbyt daleko od siebie położonymi i nierównie silnymi są sojuszami egzotycznymi.[...] Najnaturalniejsze sojusze są sojuszami państw sąsiadujących. Jeśli zniszczenie jednego państwa pociąga za sobą zniszczenie drugiego państwa, to sojusz między nimi ma wszelkie cechy sojuszu naturalnego, a nie egzotycznego.[...] Natomiast może być inaczej. Państwko położone w Europie Wschodniej zawiera sojusz z państwem w zachodniej Europie, nie mając z nim wspólnej granicy ani żadnej wspólnej linii strategicznej obron. Wtedy zniszczenie słabszego z sojuszników nie tylko może nie pociągnąć zniszczenia silniejszego sojusznika, lecz po prostu ten silniejszy może sobie powetować poniesione straty powodzeniem gdzie indziej (Cat-Mackiewicz, 1964, s.150).

I taki sojusz Polska zawarła w 1921 roku z Francją, a jego konsekwencje odczuła we wrześniu 1939 roku.

Sytuacja polityczno-militarnej w 1938 roku w basenie Morza Bałtyckiego i zagrożenie bezpieczeństwa morskiego państwa stawały się dla Polski coraz bardziej niekorzystne. W tym czasie Francja ponownie podjęła działania na rzecz rewizji sojuszu polsko-francuskiego, polegające na wyłączeniu z niego klauzuli o pomocy w razie bezpośredniego zagrożenia ze strony Niemiec. Autorem tej koncepcji był ambasador Francji w Polsce Leon Noël (Leczyk, 2006, s. 460; Wyszczałski, 1989; Leczyk, 1997, 1977, *passim*; Będziński, 2012, s. 183). Powstanie tego dokumentu było zainicjowane wkroczeniem wojsk polskich na Zaolzie w październiku 1938 roku, co przez większą część społeczności międzynarodowej zostało odebrane jako efekt nieformalnego porozumienia polsko-niemieckiego. Tak też interpretował to Noël, stwierdzając: „[...] prawie stale, w codziennym życiu politycznym występuje [Polska – przyp. J.B.] po stronie przeciwników Francji, bez względu na to, kim są” (Żerko, 2009, s. 103). Tego typu wypowiedzi, nie tylko szkodziły

wizerunkowi Polski na arenie międzynarodowej, ale uaktywniły oponentów wśród francuskich polityków i wojskowych, uważających za zasadne zakończenie sojuszu polsko-francuskiego. Było to również niebezpieczne dla współpracy polskiej floty wojennej z francuską marynarką wojenną, chociaż tak naprawdę od 1934 roku funkcjonowała ona tylko w dokumentach. Niemniej, strona polska liczyła, że w razie konfliktu zbrojnego z Niemcami, strona francuska podejmie działania wspierające polską flotę wojenną. Było to nierealne ze względu na potencjał bojowy francuskiej floty i wypowiedzi ważnych osobistości z grupy wojskowych. Jednym z nich był szef sztabu francuskiej marynarki wojennej, admirał François Darlan, który w piśmie skierowanym do Edouarda Daladiera, premiera Francji, napisał, że powinni przede wszystkim zachować nasze imperium. A jeśli Niemcy nie poprą roszczeń kolonialnych Włoch muszą pozostawić im swobodę działania na wschodzie. Kolejne informacje napływające do komórki wywiadu francuskich sił zbrojnych, pozwoliły nabrać przekonania, że Hitler nie podejmie działań zbrojnych przeciwko państwom zachodnim. W związku z tym, strona francuska przystąpiła do przygotowania deklaracji o dobrym sąsiedztwie z Niemcami. Dokument taki został podpisany 6 grudnia 1938 roku, o czym niezwłocznie powiadomiono również stronę brytyjską. W dokumencie powiadamiającym Brytyjczyków, ambasador napisał, że Führer formalnie zapewnił, iż nie ma najmniejszej chęci zaatakowania naszego kraju. Jeżeli Francja zaatakuje Niemcy, to wtedy oczywiście Führer rozpocznie z nią wojnę.

Niestety, nie był to jedyny przypadek świadczący o tym, że sytuacja w basenie Morza Bałtyckiego staje się coraz bardziej dynamiczna. Obserwując rozwój sytuacji, państwa skandynawskie podjęły decyzję o zabezpieczeniu swoich interesów na wodach terytorialnych, a zarazem zademonstrowaniu swojej neutralności w wypadku wybuchu konfliktu zbrojnego na tym akwenie. Szybkie, a zarazem skuteczne działania dyplomatyczne tych państw doprowadziły do tego, że w maju 1938 roku w Sztokholmie podpisano deklarację o neutralności. Sygnatariuszami były: Dania, Szwecja, Finlandia, Norwegia i Islandia. Jako że dokument został podpisany w stolicy Szwecji, Sztokholmie, w nomenklaturze prawa międzynarodowego, przyjął on nazwę Deklaracji Sztokholmskiej. Jakie znaczenie miał dla strony polskiej? Otóż, jak się okazało, zmienił w sposób radykalny dotychczasowe koncepcje korzystania z portów i wód terytorialnych tych państw przez polską flotę wojenną. Zgodnie z zawartymi w nim przepisami, okręt państwa wojującego, wchodząc na wody terytorialne tych państw, podlegał internowaniu. Wyjątek stanowiły: niezdolność do żeglugi lub niesprzyjające warunki atmosferyczne (Makowski, 1948, s. 272). Tak ważny dokument regulujący prawnie kwestie wód terytorialnych państw skandynawskich, jak się okazało w późniejszym czasie, nie był znany Kierownictwu MW. Czyżby polskie MSZ również nie znało tego dokumentu? A może było tak zajęte relacjami polsko-niemiecko-radzieckimi, że nie zwróciło uwagi na to, co działo się w basenie Morza Bałtyckiego? Potwierdzeniem tego były rozmowy sztabowe polsko-francusko-brytyjskie oraz polsko-brytyjskie, a także wydarzenia z września 1939 roku, kiedy na podstawie tej deklaracji internowano polskie okręty podwodne „Sęp”, „Żbik” i „Rys”. Do jej zapisów prawdopodobnie odwoływała się również strona estońska, dokonując internowania ORP „Orzeł”.

Wiosną 1939 roku (23 marca), Kłajpeda (Memel) – 150 tys. miasto, które Litwa zabrała rozbrojonym Niemcom w 1923 roku, została zaanektowana przez Hitlera. Wojska niemieckie zajęły kolejny ważny strategiczny punkt na Bałtyku. Kilka dni później, 31 marca 1939 roku, Chamberlain wygłosił w Izbie Gmin deklarację, że *rządowi polskiemu zostały przekazane stosowne gwarancje* (Buchanan, 2013, s. 270). Natychmiast pojawiły się liczne wypowiedzi brytyjskich polityków i dziennikarzy, którzy bardzo negatywnie ocenili postawę premiera. Niektóre z nich przytacza P.J. Buchanan: „Lloyd George- podejmujemy straszliwie ryzykowne przedsięwzięcie; Liddell Hart (korespondent wojenny „Timesa”)-była szalonym, bezsensownym i prowokacyjnym [...] nieprzemyślanym gestem, [który składał los Anglii w ręce polskich przywódców, ludzi o bardzo wątpliwych i chwiejnych osądach; sir Roy Denman – najbardziej nierozważnym zobowiązaniem w dziejach brytyjskiego rządu. Oddawał on decyzję o wojnie bądź pokoju w Europie w ręce nieostrożnej, nieprzejednanej, buńczucznej dyktatury wojskowej; Niall Ferguson – gwarancja bezpieczeństwa dla Polski związała brytyjski los z przeznaczeniem reżimu, który był dokładnie tak samo niedemokratyczny i antysemityczny jak reżim niemiecki” (Buchanan, 2013, s. 270, 271, 274).

Jak się okazało, udzielenie Polsce gwarancji brytyjskiej bardzo zdenerwowało Hitlera, a efektem tego było m.in. wdrożenie prac nad opracowaniem Fall Weiss, a 24 kwietnia Hitler ogłosił wypowiedzenie układu morskiego z Anglią oraz układu o nieagresji z Polską. Nie zmieniły stanowiska Hitlera, wypowiedzi polityków brytyjskich, którzy „prześcigali się” w udzielaniu wywiadów dla opiniotwórczych dzienników, w których podkreślali, że nawet jak dojdzie do jakiegokolwiek zagrożenia niepodległości Polski, to i tak rząd brytyjski wycofa się i zaproponuje zwołanie kolejnej międzynarodowej konferencji (Colbern, *Polska. Styczeń – sierpień*, s. 51-52). Potwierdzeniem tego było zdanie zacytowane z szerszego kontekstu wypowiedzi premiera W. Brytanii A.N. Chamberlaina i zamieszczone w bardzo poczytnym dzienniku „The Times”: „Nie ma mowy o gwarancji granic, a gwarancje dotyczą niepodległości” (AAN, Attachaty, sygn. A II/118, Raport polityczny nr 9/2 Ambasady w Londynie, s. 926). Co się tyczyło zachowania Francji w wypadku uderzenia na Polskę, zdaniem R.D. Müllera, „na początku 1939 roku Francja nie stanowiła już dla Hitlera siły, która mogłaby mu poważnie zaszkodzić.[...] przedstawiciele francuskiego sztabu generalnego nie widzieli możliwości powstrzymania niemieckiego marszu na wschód – z ZSRR i Polską nie liczone się tu zupełnie. Linia Maginota i Wielka Brytania wydawały się wystarczającym zabezpieczeniem”(Müller, 2013, s. 165). Trzeba zwrócić uwagę na jeszcze jeden ważny element, a mianowicie, postrzeganie problemu Gdańska przez Hitlera. Chyba najbardziej swój cel strategiczny wyłuszczył Hitler podczas narady z dowództwem Wehrmachtu, co miało miejsce 23 maja 1939 r., kiedy R. D. Müller stwierdził: „Gdańsk nie jest celem, o który toczy się gra. Nam chodzi o poszerzenie przestrzeni życiowej na wschodzie i zapewnienie dostaw żywności, jak również o rozwiązanie problemu bałtyckiego. Zaopatrzenie w produkty żywnościowe mogą nam zapewnić tylko te obszary, które są zasiedlone jedynie w niewielkim stopniu. Znaczny wzrost nadwyżek produkcji, obok żyznych gleb, zagwarantuje solidna niemiecka kultura rolnicza. W Europie nie widzę innej możliwości” (Müller, 2013, s. 196).

W Polsce rozpoczęto prace nad „konsumpcją” gwarancji brytyjskiej i urealnieniu sojuszu z Francją. W maju 1939 roku rozpoczął się cykl spotkań oficerów sztabowych w relacjach polsko-brytyjskich i polsko-francuskich, w których uczestniczyli również przedstawiciele MSWojsk. Jednym z jego elementów była wizyta w Paryżu, delegacji MSWojsk. na czele z gen. Tadeuszem Kasprzyckim, podczas której doszło do spotkania z szefem rządu francuskiego oraz szefem Sztabu Generalnego Obrony Narodowej i szefem Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej Francji. W trakcie tych rozmów m.in. poruszono kwestię współdziałania flot wojennych obu państw na Bałtyku w momencie wojny polsko-niemieckiej. I tu, jak było można się tego spodziewać, strona francuska udzieliła wymijającej odpowiedzi, ze wskazaniem na brak możliwości udzielenia takiej pomocy. Biorąc pod uwagę wcześniejsze reakcje strony francuskiej na działania Hitlera, takiej odpowiedzi strona polska mogła się spodziewać i zbędny był wyjazd do Paryża. Prawie równoległe toczyły się rozmowy polsko-brytyjskie. W kwietniu 1939 roku przebywał w Londynie minister spraw zagranicznych, J. Beck, który odbył kilka spotkań z premierem Wielkiej Brytanii. W rozmowach tych najważniejszym tematem było wsparcie wojsk polskich przez wojska brytyjskie w przypadku konfliktu zbrojnego polsko-niemieckiego. Chociaż strona brytyjska nie zanegowała pomocy, to niemniej wypowiedzi polityków brytyjskich, świadczyły o nierealności tego przedsięwzięcia. Po rozmowach politycznych, w maju 1939 roku w Warszawie doszło do spotkania oficerów brytyjskich i polskich (praktycznie do tego czasu strona polska nie utrzymywała żadnych stosunków wojskowych z Wielką Brytanią – przyp. J.B.). Na czele delegacji brytyjskiej stał generał Edward Hadrill Clayton, Royal Navy reprezentował kmdr Henry Bernard Hughes Rawlings, a RAF – pułkownik Aleksander Paul Davidson. Kmdr Rawlings przybył ponownie do Polski (był wcześniej w stopniu porucznika w składzie Brytyjskiej Misji Morskiej w 1921r.), tym razem, jako oficjalny przedstawiciel rządu brytyjskiego. W trakcie rozmów, jedną z ważniejszych kwestii, w razie konfliktu zbrojnego polsko-niemieckiego, była sprawa wejścia na Bałtyk brytyjskiej floty wojennej. Strona brytyjska praktycznie nie zmieniła swojego zdania od wizyty J. Becka w Londynie, uznając, że to przedsięwzięcie jest nierealne do wykonania ze względu na specyfikę akwenu oraz brak odpowiednich baz zabezpieczających działania ich floty na Bałtyku. Kulminacyjnym dniem rozmów polsko-brytyjskich był 30 kwietnia, kiedy to strona polska wykazała się brakiem znajomości realiów polityczno-militarnych panujących na tym akwenie od 1938 roku, czyli istnienia Deklaracji Sztokholmskiej. Potwierdzeniem tego jest fragment rozmów przedstawiony przez Wandę Troman: „W czasie posiedzenia plenarnego w dniu 30.V.1939 r. Captain Rawlings zapytuje, co będzie robiła flota polska, jeśli nie będzie wcale niemieckich transportów, idących do Prus Wschodnich. Kontradmiral Świrski wyjaśnia, że będzie się starała szkodzić nieprzyjacielowi, jak będzie mogła. Rawlings pyta, co się stanie, jeśli port na Helu nie będzie mógł służyć za bazę. Świrski odpowiada, że okręty podwodne będą się zaopatrywać w portach neutralnych, jak długo to będzie możliwe, a następnie przejdą przez Sund. Rawlings informuje się, czy myślano o tym, aby posłużyć się jako bazą którymś z portów angielskich. To powinno być przygotowane zawczasu. Świrski wyjaśnia, że kontrtorpedowce, niemogące przez czas dłuższy przebywać na morzu, byłyby zmuszone, w wypadku utraty Helu – do rozbrojenia się w portach neutralnych. Licząc

się z tym proponuje on, aby 3 spośród nich dołączyły do floty brytyjskiej jeszcze przed wybuchem wojny” (Troman, 1995, s. 19)

Można przyjąć, że to spotkanie wyjaśniło sprawę wspólnych działań flot wojennych – polskiej i brytyjskiej. Wszelkie argumenty na „nie” zostały wyłożone stronie polskiej. KMW pozostało rozpocząć działania na rzecz przygotowania planów operacyjnych, uwzględniając realność własnych sił, a także podjęcia decyzji w kwestii, odesłania do Wielkiej Brytanii okrętów PMW. Rozmowy takie toczyły się między szefem KMW a dowódcą Floty, kontradmirałem Józefem Unrugiem, a ich efektem było rozkaz „Peking” (przejdą do W. Brytanii ORP „Burza”, ORP „Błyskawica” i ORP „Wicher”) (IPMS, sygn. MAR.A.V.1/8; Kontradmirał J. Unrug; list do kmdr B. Wrońskiego z 18.II.1961 r.). Pomięto tego, że wciąż wzbudza kontrowersje, słusznie zauważa Andrzej Makowski, że „plan ten był najbardziej racjonalnym i wykonanym zgodnie z założeniami działaniem. Wobec braku własnego lotnictwa[...] były one skazane na zagładę. [...] Była to decyzja o tyle słuszna, że obydwaj admirałowie zdawali sobie sprawę z niemożności wygrania starcia z Kriegsmarine bez wsparcia Anglii i Francji na Bałtyku” (Makowski, 1948, s. 14).

W szybko zmieniającej się sytuacji rozpoczęto prace planistyczne uwzględniające operacyjne działania morskie na Morzu Bałtyckim. Tak przedstawiał te działania szef KMW:

„tylko podwodne okręty, zawsze gotowe do wojny i posiadające zawsze pełne zapasy wszystkiego, mogą działać przez dłuższy czas, a potem udać się do sojuszniczych, a jeżeli niemożliwe, to do neutralnych portów. Główne ich zadanie to utrudnianie komunikacji pomiędzy Niemcami, a Prusami Wschodnimi. Kontrtorpedowce mogą działać tylko przez kilka dni. Postawienie min na drogach nieprzyjaciela i na podejściach do Helu i Gdyni, wykonane możliwe jeszcze przed wybuchem wojny, uważałem za bardzo ważną, zwłaszcza wobec ogromnej przewagi nieprzyjaciela, część operacji wojennych. A więc podwodne okręty i miny” (Świrski, 1964, s. 13).

W dniu 1 września 1939 roku, Polska pozostała sama i musiała bronić morskiej granicy przed przeważającymi siłami wroga. Sojusze i gwarancje okazały się bezwartościowe.

## Podsumowanie

Plany dotyczące działań polskiej floty wojennej na Bałtyku zostały już wielokrotnie przedstawione i zanalizowane, dlatego też można zrezygnować z ich omawiania. Wydarzenia z września 1939 roku, potwierdziły, że strona polska nie była w stanie zapewnić bezpieczeństwa morskiej granicy. Należałoby się zastanowić, czy były jakiegokolwiek rozwiązania polityczne oraz militarne tej kwestii, a te, które podjęto były najbardziej optymalne. Jedynym racjonalnym rozwiązaniem, a tym samym zapobiegnięciem wydarzeniom na Bałtyku we wrześniu 1939 roku, byłoby dotrzymanie gwarancji przez Brytyjczyków, polegające m.in. na wprowadzeniu okrętów na Bałtyk, a także wspólnie z francuską flotą wojenną, stworzenie blokady baz niemieckiej floty wojennej na kierunku Morza Północnego. Czy byłoby to najskuteczniejsze rozwiązanie, mogące zapobiec temu, co się wydarzyło we wrześniu 1939r.? Zapewne bardziej realne niż te, które mówiły

o neutralności Polski, czy też o wspólnych działaniach przeciwko ZSRR, oraz oddaniu Gdańska wraz z dostępem do Morza Bałtyckiego w zamian za dostęp do Morza Czarnego. Jest to jednak „wróżenie z fusów”. Jedno jest pewne: zawiązywanie sojuszków powinno uwzględniać priorytety sojuszników, powinny one być zbieżne. Była to bardzo bolesna lekcja pogładowa, z której należy wyciągnąć wnioski na przyszłość, ponieważ, jak to zostało ujęte w definicji bezpieczeństwa państwa – jest to proces dynamiczny. A więc nic nie trwa wiecznie. W sierpniu 1939r. głośno mówiono, że Polska nie da się odepchnąć od Bałtyku. Niestety, dała się, a teraz sami od niego odchodzimy. Historia nie jest królową nauk, ale trzeba z jej mądrości czerpać, bo jej brak, może być bolesny dla kolejnych pokoleń.

## Bibliografia

- AAN, Ambasada RP w Londynie, sygn. 651.A, „Umowy morskie o tonażu floty wojennej między Wielką Brytanią a Polską oraz innymi państwami (1937-1939)”, *Raport polityczny nr 4/4 rozmowy angielsko-niemieckie na temat układu morskiego z dnia 15 lutego 1937 r.*, s. 154-155.
- AAN, Attachaty, sygn. A II/118, *Polska jako potęga morska. Ocena wizyty Sikorskiego we Francji przez gazetę francuską „Temps” z dnia 1 sierpnia 1923 r.*, s. 429-430.
- AAN, Attachaty, sygn. A II/118, *Raport polityczny nr 9/2 Ambasady w Londynie*, s. 926.
- AAN, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, sygn. 3877, *Francja. Umowy wojskowe z Polską. Korespondencja*, s. 12-25.
- AAN, MSZ, Ataszaty, sygn. A/II/117, *Informacje z ambasad polskich*, s. 221-224.
- AAN, MSZ, sygn. 7177, *Pakty gwarancyjne polsko-niemieckie*, s. 314-326.
- AAN, sygn. 214/B 16359, *Referat Naczelnego Dowództwa WP o sytuacji wewnętrznej państw skandynawskich i ich stosunkach z zagranicą za rok 1920*, s. 1-6.
- AAN, sygn. 26, Akta L. Żeligowskiego.
- All the World's Fighting Ships 1906-1921*. London 1992.
- All the World's Fighting Ships 1922-1946*. London 1992.
- AMMW (1963). sygn. 142, s. 26-27, M. Borowski, *Moja służba w PMW w latach 1911-1950*, Gdynia.
- AMW, Akta KMW, sygn. 12/27/27, *Dokumentacja Kierownictwa Marynarki Wojennej, rozkazy szefa KMW*, s. 122-124.
- Archiwum Marynarki Wojennej (dalej: AMW), Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej, sygn. 773/21, *sprawozdanie KMW ze stanu floty w pierwszych latach jej tworzenia*, s. 36.
- Beck, J. (1987). *Ostatni raport*. Warszawa: Wydawnictwo Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Będźmirowski, J. (1999). Szkolenie oficerów Polskiej Marynarki Wojennej w zagranicznych ośrodkach szkoleniowych w latach 1919-1939. Próba usystematyzowania. *Przegląd Morski*, 12.
- Będźmirowski, J. (2001). *Łączność i obserwacja w Polskiej Marynarce Wojennej 1919-1989*. Gdynia: Wydawnictwo Akademia Marynarki Wojennej.
- Będźmirowski, J. (2012). *Marynarka wojenna w polskiej polityce zagranicznej w latach 1918-1947*. Gdańsk: Wydawnictwo Athenae Gedanenses.
- Boreyko, J. (1926). *Zadania naszej Marynarki Wojennej. Morze*, 7.
- Brzeziński, A.M. (1996). *Warszawa-Paryż-Genewa. Sojusz polsko-francuski a problem rozbrojenia w dwudziestoleciu międzywojennym (1919-1937)*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Buchanan, P. J. (2013). *Churchill, Hitler i niepotrzebna wojna. Jak Wielka Brytania straciła swoje imperium, a Zachód stracił świat*. Warszawa: Wydawnictwo Czerwone i Czarne.
- Bullock, A. (1997). *Hitler: studium tyranii*. Warszawa: Wydawnictwo Iskry.

- Cat-Mackiewicz, S. (1964). *Polityka Becka*. Paryż: Wydawnictwo Universitas.
- CAW, Akta KMW, sygn. I. 300.21.25, *Memoriał Departamentu dla Spraw Morskich z 16.5.1919r.*
- CAW, Akta KMW, sygn. I.300.21.125, *Memoriał w sprawie polityki polskiej na Bałtyku*, s. 126-128;
- CAW, sygn. I.300.1.38, *Memoriał płk. J. Świrskiego, Konieczność i możliwość stworzenia Polskiej Floty Wojennej z dnia 15.7.1919 r.*
- CAW, Akta GISZ, sygn. I.300.24.193, *Wytyczne do badania zagadnień specjalnych.*
- Ciesielski, Cz. (1988). Dekret 28 listopada 1918 roku o utworzeniu Polskiej Marynarki Wojennej. *Przegląd Morski*, 11.
- Ciesielski, Cz. (1985). *Polska flota wojenna na Bałtyku w latach 1920-1939 na tle bałtyckich flot wojennych*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytet Gdański.
- Ciesielski, Cz. (1974). *Szkolnictwo marynarki wojennej w latach II Rzeczypospolitej*. Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej.
- Colbern, W. H. (1986). *Polska. Styczeń – sierpień 1939. Analizy i prognozy*. Warszawa: Wydawnictwo Pax.
- Ginsbert, J. (1938). *Czy Bałtyk jest morzem zamkniętym?*. Warszawa: Wydawnictwo Oddział Propagandy Floty Wojennej Ligi Morskiej i Kolonialnej.
- Graczyk, M. (2007). *Admirał Świrski*. Gdańsk: Wydawnictwo Oficyna Wydawnicza „Finna”.
- Instytut i Muzeum im. Gen. Władysława Sikorskiego (IMPS), sygn. MAR.A.V.1/8; Kontradmiral J. Unrug; list do kmdr. B. Wrońskiego z 18.II.1961r.
- Jankowski, J. (1994). Szkolenie polskich oficerów w marynarkach obcych w latach 1920-1930. *Przegląd Morski*, 6.
- Kłossowski, J. (1930). *Rozważania nad rozwojem naszej siły zbrojnej na morzu*. *Przegląd Morski*, 14.
- Krzywiec, B. (1929). *Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej. Studium porównawcze na tle rozbudowy marynarek innych państw oraz potrzeb obronnych kraju*. Wilno.
- Krzyżanowski, K. (1976). *Wydatki wojskowe Polski w latach 1918-1939*. Warszawa: Wydawnictwo PWN.
- Kubacki, M. (2000). *Francuska marynarka wojenna w latach 1918-1939*, cz. 1-3. *Okręty Wojenne*, 1-3.
- Leczyk, M. (1977). *Polska i sąsiedzi. Stosunki wojskowe 1921-1939*. Białystok: Wydawnictwo Filii Uniwersytetu Warszawskiego.
- Leczyk, M. (2006). *Druga Rzeczpospolita 1918-1939. Społeczeństwo. Gospodarka. Kultura. Polityka*. Warszawa: Wydawnictwo Książka i Wiedza.
- Leczyk, M. (1997). *Polska i sąsiedzi 1921-1939. Stosunki wojskowe*. Białystok: Wydawnictwo Filii Uniwersytetu Warszawskiego.
- Lipiński, J. (1999). *Druga wojna światowa na morzu*. Warszawa: Wydawnictwo LAMPART.
- Makowski, A. (2010). Obrona morska Wybrzeża we wrześniu 1939r. Próba oceny. *Imponderabilia. Biuletyn Piłsudczykowski*, 1.
- Makowski, J. (1948). *Podręcznik prawa międzynarodowego*. Warszawa: Wydawnictwo LexisNexis.
- Müller, R. D. (2013). *Wspólny wróg. Hitlerowskie Niemcy i Polska przeciw Związkowi Radzieckiemu*. Warszawa: Wydawnictwo Prószyński i S-ka.
- Pasztor, M. (1999). *Polska w oczach francuskich kół rządowych w latach 1924-1939*. Warszawa: Wydawnictwo Akademickie DIALOG.
- Rummel, J. (1925). *Państwo a morze*. Poznań: Wydawnictwo Poznański Oddział Ligi Morskiej i Rzemieślniczej.
- Stawecki, P. (1973). Poufny memoriał Ligi Morskiej i Kolonialnej z 1936 r. w sprawie militarnego programu morskiego Rzeczypospolitej. *Zapiski Historyczne*, 4.
- Steyer, W. (1960). Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1919-1939. Odbiór okrętów, cz. 2., *Wojskowy Przegląd Historyczny*, 4.
- Świrski, J. (1963). Geneza dekretu o utworzeniu Departamentu dla Spraw Morskich z dn. 14 maja 1919 r. oraz Geneza rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 3 kwietnia 1922 r. o rozdzieleniu spraw marynarki wojennej i handlowej oraz utworzeniu Kierownictwa Mar. Woj. *Nasze Sygnały*, 105.
- Świrski, J. (1964). Plany i zamierzenia rozbudowy Marynarki Wojennej w okresie 1920-1936. *Nasze Sygnały*, 1(66).
- Troman, W. (1995). Brytyjscy Naval Attaches w II Rzeczypospolitej. *Nasze Sygnały*, 178.



- Troman, W. (1996). Brytyjskie wizyty polskich admirałów w okresie dwudziestolecia. *Nasze Sygnały*, 179.
- Unrug, J. (1959). Jak powstała Polska Flota Wojenna 1918-1939. *Nasze Sygnały*, 101.
- Urbańczyk, T. (1982). Francuska doktryna wojenna w latach 1918-1939. *Wojskowy Przegląd Historyczny*.
- Wroński, B. (1984). Zarys doktryny wojennej. *Nasze Sygnały*, 152
- Wyszczelski, L. (1989). *O czym nie wiedzieli Beck i Rydz-Śmigły*. Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej.
- Zalewski, B. (2000). Polska morska myśl wojskowa 1918-1989. *Zeszyt Naukowy Akademii Marynarki Wojennej*, 141.
- Zalewski, B. (2006). Uwarunkowania powstania i realizacji polskiej morskiej doktryny wojennej w latach 1918-1926. *Komunikat Instytutu Bałtyckiego*, 46
- Żerko, S. (2009). *Niemiecka polityka zagraniczna w przededniu II wojny światowej*. W: S. Dębski, M. Narinski (red.). *Kryzys 1939 roku w interpretacjach polskich i rosyjskich historyków*. Warszawa: Wydawnictwo Polski Instytut Spraw Międzynarodowych.

## INTERNATIONAL FACTORS OF POLISH MARITIME SECURITY IN THE INTERWAR TIMES. A SYSTEMATIZATION ATTEMPT

**Summary:** The end of the World War I, the peace treaties signed there and the creation of the League of Nations, were meant to ensure a peaceful co-existence of the international community. The very same allied powers, which during the peace conference in Paris, France, determined the creation and the shape of borders of both new and existing states, assumed the role of guarantors of such a co-existence. Executing the role they imposed on the perpetrators of that horrific war a number of limitations, mainly with respect to armaments. It is noteworthy that the allied powers barred Bolshevik Russia from talks which was tantamount to its exclusion from the political life on the European continent. As it turned out, that great body of politicians and policy-makers did not avoid mistakes which in diplomacy – just like in football, to use the famous adage – could, and in fact did, come back to haunt them. The whole world, and Europe in particular, after twenty years full of political turmoil both at the state and regional levels, learned that whatever is covered by and signed in the multilateral or bilateral agreements entails responsibility. Unfortunately, Poland was among the countries that learned their responsibility the hard way, and paid a huge price for such tuition. The interwar years were a time when Poland was trying to find its place on the political and military map of the continent of Europe, knowing well that the only potential ally to back its maritime security up was either the United Kingdom or France. Sadly, the choice finally made proved somewhat unfortunate. At this point, the following question must be asked: If not them, then who? Even in hindsight, answering this question is not an easy task; it is enough to say that the political and military situation in the Baltic Sea region in the interwar period was extremely complex. The Polish Ministry of Foreign Affairs enjoyed little room for maneuvering in its search for allies. Someone once famously said that the allies should be first sought in one's neighborhood, but the saying was unknown to the Polish decision-makers of the time. The effects of their actions proved disastrous for Poland as tested by the leaders of the neighboring states, that is Germany and the Soviet Union.

**Keywords:** maritime security, interwar times, Poland.