

ELŻBIETA ZNAMIEROWSKA-RAKK

## KONCEPCJE DRÓG STRATEGICZNO-TRANZYTOWYCH NA OBSZARZE EUROPY ŚRODKOWO-WSCHODNIEJ W POLITYCE POLSKIEJ I MIĘDZYNARODOWEJ OKRESU MIĘDZYWOJENNEGO

Położenie Polski pomiędzy dwoma wrogimi mocarstwami ościennymi: Rzeszą Niemiecką od zachodu i północy, a Związkiem Sowieckim na ogromnej przestrzeni na wschodzie, implikowało bez przesady permanentne zagrożenie suwerennego bytu II Rzeczypospolitej. W tych warunkach fundamentalnym nakazem polskiej racji stanu było zagwarantowanie bezpieczeństwa państwa i nienaruszalności jego granic. Owemu priorytetowi została podporządkowana nie tylko bezpośrednio polityka zagraniczna i obronna, lecz również pośrednio główne kierunki rozwoju gospodarczego i społecznego kraju.

W całokształcie dążeń do zabezpieczenia niepodległości państwa, przejawianych mniej lub bardziej konsekwentnie przez wszystkie ekipy rządzące w okresie międzywojennym, jedną z ważniejszych ról odgrywały koncepcje dróg strategiczno-tranzytowych, które miały zapewnić Polsce bezkolizyjną łączność z mocarstwami zachodnimi, a zarazem z całym światem. Pilna potrzeba stworzenia tego rodzaju komunikacji międzynarodowej wynikała zarówno z nieprzyjaznego sąsiedztwa na prawie wszystkich odcinkach granic Rzeczypospolitej, jak i z bardzo ograniczonych możliwości dysponowania dostępem do Bałtyku.

Wprawdzie, w imię zapewnienia Polsce swobody korzystania z tego, jedynego dla niej akwenu morskiego, wyodrębniono Gdańsk z Rzeszy Niemieckiej, a władzom polskim przyznano mandat obrony wojskowej Wolnego Miasta Gdańska, lecz w praktyce doznawały one wielorakich utrudnień w sprawowaniu tej funkcji, a także w posługiwaniu się portem gdańskim w sferze gospodarczej. Taki stan rzeczy determinowany był głównie wrogą wobec Polski polityką Niemiec, które stworzyły w Gdańsku jeden z najważniejszych ośrodków antypolskiej dywersji dla dokonania błyskawicznego ataku na Poznań i Warszawę<sup>1</sup> oraz wykorzystania go przeciwko Rzeczypospolitej w krytycznej fazie wojny z Rosją bolszewicką w 1920 r.<sup>2</sup> Przez cały okres międzywojenny, a zwłaszcza w drugiej połowie lat trzydziestych, niemieckie koła rządzące aktywnie działały na rzecz utrzymania stałego napięcia w stosunkach polsko-gdańskich, grożącego niemalże w każdej chwili zamknięciem Polsce dostępu do morza. Tak więc przyczyny kryzysu na linii rząd polski — senat Wolnego Miasta tkwiły daleko poza sferą bezpośrednich relacji polsko-gdańskich. Wynikały natomiast z agresji gospodarczej Niemiec

<sup>1</sup> B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, s. 320 i nast.

<sup>2</sup> P. Madajczyk, *Niemcy wobec wojny polsko-radzieckiej w 1920 r.*, [w:] *Wojna polsko-sowiecka 1920 roku. Przebieg walk i tło międzynarodowe*, Warszawa 1991, s. 177–181.

na Polskę, w celu wcielenia do Rzeszy Gdańska i Pomorza, czemu sprzyjał układ sił politycznych w Europie, usankcjonowany podpisaniem umów lokarnieńskich jesienią 1925 r.<sup>3</sup>

Na gruncie tych negatywnych doświadczeń w polskim kierownictwie politycznym zrodziło się przekonanie, że dostęp do Bałtyku ma przede wszystkim wymiar strategiczno-wojskowy, stwarzając dla Polski możliwość powstrzymania nawały wrogich mocarstw ościenych. Wszelako jednocześnie uzmysławiano sobie fakt, iż ówczesna przydatność Gdańska dla Rzeczypospolitej w aspekcie obronnym (a także gospodarczym) jest znikoma, jeśli nie wręcz iluzoryczna.

Warto podkreślić, że na płaszczyźnie ekonomicznej tę niepomyślną sytuację udało się poprawić, głównie dzięki wybudowaniu nowego portu w suwerennej części wybrzeża, w Gdyni, i połączeniu jej z resztą kraju linią kolejową, przechodzącą poza obszarem Wolnego Miasta Gdańska. Osiągnięty w rezultacie tej ogromnej inwestycji rozwój handlu zagranicznego Polski (w tym też dalekomorskiego) oraz owocne wykorzystanie, wskutek przełamania monopolu kolei i portów niemieckich, potencjału polskiego kolejnictwa w przewozach krajowych i tranzytowych z państw naddunajskich, a także mocy przeładunkowych obu portów polskich, wpłynęło pozytywnie na stan gospodarki, a pośrednio również obronności Rzeczypospolitej<sup>4</sup>.

Nie mogło to wszakże zrekompensować trudności i ograniczeń, na jakie natrafiały władze polskie w realizacji funkcji o charakterze strategiczno-wojskowym dostępu do Bałtyku. Funkcja ta, ogólnie biorąc, sprowadzała się do dwóch elementarnych zadań: zapewnienia obrony granic (ściślej granicy zachodniej) przez polską marynarkę wojenną oraz wykorzystania morza jako drogi komunikacyjnej dla transportu materiałów wojennych. Trzeba stwierdzić, że o ile ten pierwszy cel mógł być w pełni osiągnięty jedynie w warunkach bezpośredniego i de facto suwerennego dysponowania dojściem do własnego morza, o tyle ten drugi — można było realizować także pośrednio, drogą tranzytu poprzez porty i terytoria przychylnych Polsce państw trzecich. Stąd też konieczność znalezienia odpowiednich szlaków komunikacyjnych, gwarantujących bezpieczny tranzyt sprzętu i innych materiałów wojennych z Zachodu, a zwłaszcza z sojuszniczej Francji, do Polski na wypadek wojny, której groźba wisiała nad Rzeczypospolitą w zasadzie przez cały okres międzywojenny, stanowiła imperatyw kategoryczny polskiej strategii obronnej, a zarazem wyzwanie dla każdorazowych sterników nawy państwowej.

Celem ogólnego zobrazowania położenia II Rzeczypospolitej pod względem strategiczno-komunikacyjnym należy podkreślić, że droga tranzytu materiałów wojennych była dla Polski praktycznie niedostępna nie tylko od wschodu, zachodu czy północy przez Bałtyk. Również poważnie utrudniony, lub co najmniej wątpliwy, był przewóz tego rodzaju transportów przez główne połączenie Polski z Zachodem, istniejące na południu kraju, poprzez Czechosłowację, Węgry, Austrię i Włochy. Decydowało o tym przede wszystkim stanowisko czechosłowackiego sąsiada wobec Rzeczypospolitej, ujawnione w całej wyrazistości podczas wojny polsko-bolszewickiej w 1920 r. Wówczas Czesi zablokowali na swoim terytorium transporty z zachodnim materiałem wojennym dla polskich sił zbrojnych, a zawarta polsko-czechosłowacka umowa komunikacyjna o tranzycie kolejowym, nie została przez Pragę ratyfikowana<sup>5</sup>. Postawa Pragi uświadomiła Warszawie fakt, że z punktu widzenia najżywot-

<sup>3</sup> Szerzej na temat wpływu porozumienia w Locarno na sytuację międzynarodową Polski: W. Balcerak, *Polityka zagraniczna Polski w dobie Locarna*, Wrocław 1967; J. Faryś, *Koncepcje polskiej polityki zagranicznej 1918–1939*, Warszawa 1982; M. Wojciechowski, *Stosunki polsko-niemieckie 1933–1938*, Poznań 1980.

<sup>4</sup> Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 353–362.

<sup>5</sup> M. K. Kamiński, *Czechosłowacja wobec wojny polsko-bolszewickiej w 1920 r.* [w:] *Wojna polsko-sowiecka...*, s. 189–191. Na temat stosunków polsko-czechosłowackich w aspekcie tranzytu materiałów wojennych zob. Archiwum Akt Nowych (dalej AAN) A-II. 160/2, s. 426–427, 782–799; Poselstwo RP w Pradze, t. 121, *passim*.

niejszych interesów państwa nie można liczyć na ten kraj „grupy francuskiej”, co powodowało, iż trasa tranzytu wojennego do Polski przez Czechosłowację była w istocie nieprzydatna.

Gdy chodzi o Węgry, Austrię czy Włochy, to w razie wojny polsko-niemieckiej lub jednocześnie polsko-niemieckiej i polsko-sowieckiej Warszawa brała pod uwagę odmowę tych państw, powodującą blokadę południowego tranzytu do Rzeczypospolitej<sup>6</sup>. Z kolei w dalszych latach, a zwłaszcza w końcu lat trzydziestych, w obliczu upadku Republiki Czechosłowacji i wchłonięcia jej części przez III Rzeszę, do czynników mających związek z chronicznie napiętymi stosunkami na linii Warszawa–Praga, które udaremniały Polsce swobodę korzystania z wspomnianego połączenia, dochodziły nowe przyczyny. Zatem trasa z Polski przez Czechosłowację, Węgry, Austrię i Włochy i odwrotnie, w aspekcie strategiczno-wojskowym, traciła dla naszego państwa znacznie już tylko z powodu niedrożności na odcinku czechosłowackim. Warto zauważyć, że przeszkoda ta wystąpiła rychło po wybuchu I wojny światowej, a nie dopiero w przededniu wybuchu II wojny światowej, kiedy to, wskutek Anschlussu Austrii czy następnie jawnego opowiedzenia się Włoch Mussoliniego po stronie Niemiec hitlerowskich, owa droga tranzytu południowego do Polski została zablokowana totalnie.

W tak niepomyślnej koniunkturze międzynarodowej polskie kierownictwo polityczne, dążąc do ustanowienia alternatywnych szlaków strategiczno-tranzytowych musiało głównie brać pod uwagę przesłanki polityczne, stanowiące w istocie warunek sine qua non całego przedsięwzięcia. Względ ten zadecydował, że za jedyne go sąsiada, przez którego obszar mogłyby przechodzić bezpieczne drogi tranzytu wojennego z Zachodu do Polski, można było uznać Rumunię. Wspólne zagrożenie obu tych państw ze strony Związku Sowieckiego, oraz analogiczny kurs w ich polityce zagranicznej, zharmonizowany z prowiersalską orientacją Francji, stworzyły podstawy sojuszu polsko-rumuńskiego, obejmującego w założeniu głównie współpracę na polu militarnym<sup>7</sup>. Na tej glebie bazowały zamysły polskich czynników politycznych i wojskowych, dotyczące stworzenia nowych połączeń komunikacyjnych. Spośród nich dwa zwłaszcza zasługują na bardziej szczegółowe przedstawienie z uwagi na ich ważne znaczenie zarówno dla polskich interesów obronnych i ekonomicznych jak i korzyści dla Rumunii i innych państw Europy Środkowo-Wschodniej, a po części także dla całej Europy oraz Bliskiego Wschodu.

Jedna z owych koncepcji dotyczyła zbudowania śródlądowej arterii wodnej łączącej Bałtyk z Morzem Czarnym za pośrednictwem Wisły, Sanu, Dniestru, Prutu i Dunaju. Gwoli ścisłości trzeba wspomnieć, że idea ta została wykreowana przez koła gospodarcze zaraz po I wojnie światowej, którym przyświecała motywacja głównie ekonomiczno-polityczna. Po tem dopiero, w miarę narastania groźby wojny przy równoczesnym kurczeniu się dotychczasowych możliwości tranzytowych Rzeczypospolitej, argumenty strategiczno-wojskowe, uzasadniające realizację projektowanego połączenia doszły do pełnego głosu<sup>8</sup>.

U genezy inicjatywy przeprowadzenia kanału Bałtyk–Morze Czarne legła przede wszystkim konieczność aktywnej obrony przed zakusami Rzeszy Niemieckiej, zmierzającymi do odsunięcia Polski od wybrzeża, a następnie podporządkowania jej gospodarczo i politycznie. Kierownictwo Rzeczypospolitej konkretne zagrożenie polskich interesów upatrywało w niemieckim planie budowy kanału Łaba–Odra–Dunaj. Połączenie to w kalkulacjach Rzeszy

<sup>6</sup> AAN, A-II. 160/2, s. 450–451, 986–988.

<sup>7</sup> Szerzej na ten temat zob. H. Bułhak, *Polska a Rumunia 1918–1939* [w:] *Przyjaźnie i antagonizmy. Stosunki Polski z państwami sąsiednimi w latach 1918–1939*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1977, s. 305–344; H. Bułhak, A. Zieliński, *Pologne et Roumanie 1918–1939* [w:] „Acta Poloniae Historica”, t. XLI, Warszawa 1980.

<sup>8</sup> B. Dopierala, *Polska polityka morska a kraje naddunajskie w latach 1933–1939* [w:] „Najnowsze Dzieje Polski 1914–1939”, t. IX, Warszawa 1965, s. 176–177.

miało nie tylko ułatwić portom w Hamburgu i Szczecinie penetrację rynków państw naddunajskich celem wyeliminowania lub przynajmniej ograniczenia z tego obszaru tranzytu przez Gdańsk i Gdynię, ale również miało pozbawić polskie porty tranzytu rudy żelaza dla zakładów hutniczych w Polsce, w Witkowicach. Projektowany bowiem kanał przebiegając w ich pobliżu, zamiast do portów polskich, doprowadziłby ów tranzyt do niemieckiego portu w Szczecinie. Ponadto droga wodna na trasie Łaba–Odra–Dunaj stanowiłaby niebezpieczeństwo utraty poważnego zysku magistrali węglowej Śląsk–Gdynia, która w rachubach kół gospodarczych państw naddunajskich utraciłaby wszelką opłacalność w porównaniu z krótszym, wygodniejszym i tańszym rozwiązaniem tranzytowym, oferowanym przez Niemcy<sup>9</sup>.

Pertraktacje niemiecko–czeskosłowackie rozpoczęte w 1926 r. w sprawie owej ogromnej inwestycji napotkały jednak na liczne przeszkody. Dominowały wśród nich racje polityczne i ekonomiczne, wysuwane przez poważną część czechosłowackich kół gospodarczych, obawiających się, że kanał Łaba–Odra–Dunaj nasili ekspansję Niemiec w Czechosłowacji i pozostałych krajach basenu dunajskiego<sup>10</sup>. W konsekwencji idea budowy owej arterii wodnej przez szereg lat nie wychodziła poza rozważania gabinetowe, co wszakże nie uspiło czujności zainteresowanych czynników w Polsce w ich dążeniach do przeciwstawienia projektowi niemieckiemu własnej koncepcji wodnego połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym.

Konkretna inicjatywa w tej sprawie wyszła ze strony Ligi Morskiej i Kolonialnej, która w latach dwudziestych opublikowała specjalną broszurę poświęconą głównym założeniom budowy owego kanału. Przewidywały one m.in. ścisłą współpracę w tym przedsięwzięciu przedstawicieli Polski i Rumunii poprzez powołaną dwustronną komisję<sup>11</sup>.

Warto podkreślić, że Rumuni już w pierwszej połowie lat dwudziestych żywo interesowali się stworzeniem takiego połączenia, którego funkcjonowanie w rachubach sfer gospodarczych sprzyjałoby wybitnie rozwojowi portu w Gałaczu. Port ten, po uruchomieniu kanału Bałtyk–Morze Czarne, stałby się — według ich przewidywań — nie tylko jednym z głównych ośrodków dwustronnej wymiany handlowej z Polską ale jednocześnie — co ważniejsze — węzłowym ogniwem tranzytowym w handlu pomiędzy Rzeczypospolitą a krajami Bliskiego i Dalekiego Wschodu a także państwami Europy Zachodniej, Północnej i Południowej. Stąd też kwestia budowy tej arterii wodnej była przedmiotem wielu wnikliwych debat na posiedzeniach Izby Przemysłowo–Handlowej w Gałaczu oraz różnych innych konferencjach z udziałem przedstawicieli Polski<sup>12</sup>.

Rumuńscy orędownicy idei połączenia bałtycko–czarnomorskiego podkreślali, że wyjątkowo korzystny dla budowy kanału układ dorzeczy dwóch głównych arterii wodnych: Wisły i Dunaju pozwala na znaczne skrócenie przestrzeni lądowej, niezbędnej do przeprowadzenia dodatkowych odcinków łączących naturalne drogi rzeczne. Kanał Bałtyk–Morze Czarne dzięki temu — dowodzili Rumuni — osiągnąłby długość ok. 1600 km, co miałoby istotne znaczenie ekonomiczne zarówno dla Polski i Rumunii, jak i państw bałtyckich, dla których takie połączenie byłoby najkrótszą drogą wiodącą do krajów basenu Morza Czarnego, a także Bliskiego i Dalekiego Wschodu. Rozpatrując przedsięwzięcie pod względem finansowym Bukareszt podnosił argument, że w porównaniu z planowanym kanałem Ren–Men–Dunaj, kanał Bałtyk–Morze Czarne byłby prawie o połowę krótszy i w związku z tym znacznie tańszy, tym bardziej, że jego realizacja wymagałaby o wiele prostszych prac budowlanych.

<sup>9</sup> Ibidem s. 175–177; AAN, Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Konsulat w Szczecinie, t. 2, s. 52 i nast.; t. 4.

<sup>10</sup> S. Wajda, *Magistrala wodna Bałtyk–Morze Czarne. Studium z prawa międzynarodowego publicznego*, Opole 1982, s. 13–17; AAN, KERM, t. 916, s. 239–244.

<sup>11</sup> B. Dopierała, *Polska polityka morska a kraje naddunajskie w latach 1933–1939...*, s. 175–176.

<sup>12</sup> AAN, Ambasada RP w Bukareszcie, t. 449, s. 77–80; t. 450, s. 1–3.

Zachęcając Warszawę do poważnego zaangażowania się w wykonanie owej inwestycji strona rumuńska wskazywała na okoliczność, że obszary, na których miałyby być prowadzona budowa, pozbawione są uciążliwych przeszkód terenowych w odróżnieniu od kanału Ren–Men–Dunaj, przebiegającego w planach przez górny Dunaj, a więc teren górzysty i skalisty. Ze wstępnych wyliczeń Bukaresztu wynikało, że koszty, wspólnie zbudowanej przez Polskę i Rumunię drogi wodnej łączącej Bałtyk z Morzem Czarnym, byłyby prawie dwukrotnie niższe w porównaniu do wydatków potrzebnych na realizację inwestycji niemieckiej. Wśród rumuńskich gestów mobilizujących Polaków do podjęcia owej cennej inicjatywy komunikacyjnej nie zabrakło też oferty dotyczącej priorytetowej strefy wolnościowej w Gałaczu o długości ok. 20 km aż do ujścia Prutu. W celu zaś zbadania na miejscu terenu i wybrania najdogodniejszej z punktu widzenia polskich interesów przestrzeni w tym porcie, strona rumuńska wystosowała konkretne zaproszenie dla polskich przedstawicieli kół gospodarczych<sup>13</sup>.

W końcu lat trzydziestych, gdy sprawa budowy kanału Bałtyk–Morze Czarne, z prozaicznych acz niemożliwych do zbagatelizowania przyczyn finansowych po stronie polskiej, ciągle stała w martwym punkcie, a zaostrzająca się sytuacja międzynarodowa w Europie Środkowo–Wschodniej wzywała do pilnego uruchomienia nowych, bezpiecznych dróg strategiczno–transzytowych, do grona przemysłowców i polityków rumuńskich zainteresowanych powstaniem owej arterii wodnej dołączyli również monarcha Rumunii Karol II, a także minister spraw zagranicznych, Grigore Gafencu. Obok argumentacji ekonomicznej, którą Bukareszt od kilkunastu lat szermował wobec Warszawy, rumuńskie koła gospodarcze i polityczne w przededniu wybuchu II wojny światowej akcentowały też raczej strategiczno–wojskowe. Zwracano mianowicie uwagę na fakt, że w razie wojny z Niemcami niewątpliwie zostanie zamknięta dla Polski droga tranzytu przez Włochy, Austrię, Węgry i Czechosłowację i w tej sytuacji Warszawa winna niezwłocznie zabezpieczyć sobie drogę tranzytową przez Morze Czarne. Ponadto Rumuni podkreślali okoliczność, iż formalne utrudnienia, czynione dotychczas przez Europejską Komisję Dunajską w stosunku do projektowanych inwestycji, dotyczących tej rzeki, zostały zażegnane, albowiem z początkiem 1938 r. prawo do wydawania wszelkich decyzji odnośnie do Dunaju na obszarze Rumunii, przejmował rząd tego kraju<sup>14</sup>.

Wszelako mimo ponagleń ze strony sojusznika rumuńskiego oraz presji coraz wyraźniejszych symptomów napięcia międzynarodowego, zagrażającego Rzeczypospolitej, Warszawa, wskutek rozbieżności stanowisk reprezentowanych przez różne czynniki krajowe zainteresowane budową kanału Bałtyk–Morze Czarne, nie była w stanie przekroczyć Rubikonu.

Było rzeczą oczywistą, że niemalże entuzjastyczną pozycję wobec projektowanego połączenia zajmowali przedstawiciele tych resortów, które z racji profilu swej działalności, koncentrowały się głównie na pożytkach, płynących z funkcjonowania owej arterii wodnej w wymiarze strategiczno–wojskowym oraz ekonomicznym, abstrahując od kosztów wykonania owego przedsięwzięcia.

Jednym z najgorliwszych rzeczników zbudowania połączenia bałtycko–czarnomorskiego było kierownictwo referatu komunikacyjnego Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Projektowaną inwestycję rozpatrywało ono przede wszystkim jako ważny element lansowanej przez ministra Józefa Becka koncepcji dotyczącej raczej integracji niż zmontowania bloku polityczno–wojskowego państw położonych pomiędzy Rzeszą Niemiecką a Związkiem Sowieckim w celu stworzenia przeciwwagi wobec obu tych mocarstw<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> Ibidem, t. 449, s. 79–81.

<sup>14</sup> Ibidem, t. 449, s. 77–80; t. 450, s. 1–3.

<sup>15</sup> Ibidem, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, P.I. w. 207, t. 4.

Idea ta określana przez historiografię i publicystykę mianem „Międzymorza”, „Trzeciej Siły” lub „Trzeciej Europy”, chociaż nie stanowiła jakiegoś konkretnego planu skupienia krajów Europy Środkowo-Wschodniej pod egidą Warszawy, a raczej kilka luźno powiązanych ze sobą wariantów konstelacji politycznej na tym obszarze, tym niemniej, w oczach dyplomacji polskiej lat międzywojennych, zasługiwała na konsekwentne propagowanie wbrew wszelkim, piętrzącym się trudnościom. Zasadniczym celem zmierzającej w tym kierunku aktywności II Rzeczypospolitej było wytworzenie pewnej wspólnoty myślenia i działania państw tego makroregionu, zagrożonego widmem porozumienia mocarstw, które dążyły do spacyfikowania agresywności III Rzeszy kosztem średnich i małych krajów środkowego wschodu Europy. W przededniu zaś katastrofy wojennej dyplomacja polska za pomocą koncepcji „Międzymorza” usiłowała powiązać ich potrzebę gwarancji bezpieczeństwa z koniecznością wzmocnienia obronności Rzeczypospolitej<sup>16</sup>.

W tak pojmowanej polskiej polityce zagranicznej wobec sąsiadów na południe od Karpat, w której problem wzajemnej ochrony suwerenności państwowej stał w centrum, utworzenie arterii wodnej Bałtyk–Morze Czarne niewątpliwie stwarzało szansę bezpiecznej do pewnego stopnia drogi tranzytu wojennego. Ważyło to zarówno dla Polski jak i jej rumuńskiego sojusznika oraz mniej lub bardziej dla pozostałych krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Niezależnie od korzyści z punktu widzenia strategiczno–wojskowego, dzięki zrealizowaniu owej inwestycji, można też było wiele uzyskać na płaszczyźnie wymiany handlowej Polski z krajami Bliskiego i Dalekiego Wschodu. Stąd też zwolennicy rychłego zapoczątkowania prac nad kanałem Bałtyk–Morze Czarne z Ministerstwa Spraw Zagranicznych szukali sprzymierzeńców również w innych resortach, m.in. Przemysłu i Handlu, Rolnictwa, Komunikacji i Skarbu, a także bezpośrednio zabiegali o poparcie wicepremiera, Eugeniusza Kwiatkowskiego. Wszakże wysiłki te wywołały pozytywny rezonans tylko w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i Ministerstwie Rolnictwa, które podobnie jak kierownictwo resortu Spraw Zagranicznych, projektowaną drogę wodną oceniały przez pryzmat konkretnych profitów. Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu ustanowienie szlaku łączącego Bałtyk z Morzem Czarnym postrzegał bowiem w kategoriach dogodnego instrumentu rozszerzenia zaplecza tranzytowego portów polskich w kierunku południowym i wschodnim oraz wzmocnienia ich pozycji w stosunku do portów niemieckich w Hamburgu i Szczecinie. Z kolei Ministerstwo Rolnictwa na projekt owego kanału spoglądało z perspektywy istotnych ułatwień eksportu polskiego drewna i produktów gospodarki rolnej na Bliski Wschód<sup>17</sup>.

Oponentami entuzjastów budowy połączenia bałtycko–czarnomorskiego były natomiast Ministerstwa Komunikacji i Skarbu, które wszak z natury rzeczy musiały czuć się odpowiedzialne za sposób i środki ewentualnej realizacji takiego przedsięwzięcia. Te zaś, z uwagi na chronicznie deficytowy budżet państwa, nie mogły być wygospodarowane bez ujemnych konsekwencji dla innych, ważnych posunięć finansowanych przez rząd. Z tych przyczyn Biuro Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji wypowiedziało się zdecydowanie przeciwko podejmowaniu tak kapitałochłonnej inwestycji argumentując, że samo przystosowanie do żeglugi niespławnych rzek: Sanu, Dniestru i Prutu na terytorium Polski pochłonęłoby tak ogromne fundusze, iż spowodowałyby to zaprzestanie wdrożonych już prac nad zagospodarowaniem Wisły. Użegłowanie zaś tej rzeki, jako arterii wodnej o pierwszorzędnym znacze-

<sup>16</sup> J. Beck, *Ostatni raport*, Warszawa 1987, s. 116; P. Łossowski, *Polska w Europie i na świecie 1918–1939*, Warszawa 1990, s. 203–209; M. K. Kamiński, M. J. Zacharias, *W cieniu zagrożenia. Polityka zagraniczna RP 1918–1939*, Warszawa 1993, s. 213 i nast.; por. H. Batowski, *Kryzys dyplomatyczny w Europie*, Warszawa 1962, s. 60.

<sup>17</sup> Dopierała, *Polska polityka morska a kraje naddunajskie w latach 1933–1939...*, s. 176.

niu dla potrzeb kraju, w odróżnieniu od owych, wyżej wymienionych rzek, nie mogło doznać uszczerbku<sup>18</sup>.

Należy jednak podkreślić, że chociaż względy finansowe nakazywały Ministerstwu Komunikacji uznać budowę kanału Bałtyk–Morze Czarne za inwestycję doraźnie nierealną, to wszakże nie odrzucano całkowicie samego zamysłu jej realizacji. Świadczy o tym fakt, że zgodzono się na stopniową regulację rzek, wchodzących w skład projektowanej drogi wodnej, proponując w pierwszym, podstawowym etapie zaciągnięcie pożyczki w Holandii w wysokości 200 mln zł na przeprowadzenie niezbędnych prac adaptacyjnych do żeglugi po Wiśle na odcinku od ujścia Sanu do Bałtyku. Sugestia ta niestety nie przyniosła pozytywnego efektu, gdyż kapitał holenderski wykazał brak zainteresowania ową kwestią, co spowodowało odłożenie jej ad acta. Wprawdzie w końcu 1938 r., w związku z podpisaniem w Berlinie 20 listopada tegoż roku, wymuszonej przez III Rzeszę na kałużowej Czechosłowacji umowy niemiecko–czeskosłowackiej o wspólnym przystąpieniu do budowy kanału Odra–Dunaj, głównie w Ministerstwie Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwie Przemysłu i Handlu wznowiono debatę nad projektem arterii wodnej Bałtyk–Morze Czarne, lecz ostatecznie rząd polski, ustami wicepremiera i zarazem ministra Skarbu Kwiatkowskiego, wydał decyzję o niepodejmowaniu tego przedsięwzięcia<sup>19</sup>. Na taki werdykt niewątpliwie złożyły się nie tylko wspomniane trudności finansowe, ale również niepomyślna koniunktura międzynarodowa w następstwie rosnących wpływów Niemiec hitlerowskich w sferze politycznej i gospodarczej w państwach dunajskich, w tym w samej Rumunii.

\*\*\*

Równoległe do projektu połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym kierownictwo polityczne Rzeczypospolitej miało w polu widzenia jeszcze inną koncepcję ustanowienia bezpiecznej drogi strategiczno–tranżytowej. Trzeba zauważyć, że urzeczywistnienie owej idei mogłoby przynieść Polsce o wiele większe korzyści w aspekcie zabezpieczenia jej suwerenności, aniżeli budowanie arterii wodnej, przez którą tranżyt uzależniony był wszak od drożności Cieśnin Czarnomorskich. Te zaś nigdy nie przestawały kryć w sobie ewentualności zamknięcia drogi wiodącej z Morza Śródziemnego do Morza Czarnego i vice versa. Natomiast owa druga koncepcja dotyczyła szlaku lądowego pomiędzy Bałtykiem a Adriatykiem lub Morzem Egejskim, które jako akweny otwarte, stwarzały o wiele większe prawdopodobieństwo ustanowienia bezkolizyjnego połączenia.

W ramach powyższego zamysłu rozpatrywane były głównie dwa warianty takiej trasy, oba przewidujące, po przekroczeniu granic Rzeczypospolitej, Rumunię, jako ogniwo początkowe drogi, zaś Morze Śródziemne jako akwen docelowy. Podstawowa różnica pomiędzy obydwooma wariantami sprowadzała się do odmienności ogniwa pośredniego projektowanej magistrali: w pierwszym była nim Jugosławia ze swymi portami bądź w Suszaku nad Adriatykiem, bądź w wolnej strefie w Salonikach nad Morzem Egejskim, w drugim zaś — Bułgaria, przez którą trasa wiodła do greckiego portu w Salonikach.

Jednakże bez względu na to, który z owych wariantów zostałby przyjęty do realizacji, oba wymagały przeprowadzenia kosztownej inwestycji w postaci wybudowania mostu na Dunaju, czy to łączącego Rumunię i Jugosławię, czy to Rumunię z Bułgarią. Brak bowiem odpowiedniego bezpośredniego połączenia kolejowego i drogowego przez tę największą

<sup>18</sup> Ibidem s. 176–177.

<sup>19</sup> Dopierała, *Wokół polityki morskiej...* s. 321; AAN, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, P.I. w. 207, t.4. W marcu 1939 r. rząd w Bukareszcie cofnął uprzywilejowanie portów polskich w tranżycie rumuńskim, Ibidem, KERM, nr 930, 26 IV 1939.

w Europie Środkowo–Wschodniej arterię wodną wielce komplikował państwom tego makroregionu wzajemną komunikację oraz tranzyt łączący północ i środek Europy z Morzem Śródziemnym — basenem, który monopolizował wszystkie szlaki strategiczne i handlowe, tak w wymiarze kontynentalnym jak i światowym.

W odróżnieniu od projektowanego kanału Bałtyk–Morze Czarne, którego realizacją bezpośrednio zainteresowane były dwa państwa: Polska i Rumunia, połączenie kolejowe i szosowe Bałtyk–Morze Śródziemne przez most na Dunaju oprócz owych krajów, dotyczyły również innych państw Europy Środkowo–Wschodniej: Jugosławii, Bułgarii i Grecji, a pośrednio także Czechosłowacji, Węgier i Turcji. Ponadto zamysł ten przykuwał baczną uwagę mocarstw europejskich: Niemiec, Francji, Włoch, a także Wielkiej Brytanii i Rosji Sowieckiej, które miały w owym makroregionie swoje ważne interesy. O ile dla państw środkowoeuropejskich i bałtyckich planowana trasa zapewniałaby najkrótsze połączenie z Bliskim i Dalekim Wschodem, a dla Polski i Rumunii bezpieczną drogę strategiczną łączącą je z Europą Zachodnią, o tyle państwom położonym na południe od Dunaju stworzyłyby możliwość szybkiej i wygodnej komunikacji z siecią kolei na północ od tej rzeki: do Rumunii, Węgier, Czechosłowacji, Niemiec, Litwy, Łotwy i Estonii. Turcja natomiast przez most na Dunaju uzyskiwałaby najkrótszą łączność z Europą Wschodnią<sup>20</sup>.

Sprawa mostu na Dunaju, stanowiąca węzłowy problem planowanej drogi Bałtyk–Morze Egejskie korzeniami swymi sięgała połowy XIX w. W 1857 r. z inicjatywy Bułgarów, będących jeszcze pod jarzmem osmańskim, zaproponowano Rumunii budowę mostu na tej rzece alternatywnie w kilku miejscach, m.in. w okolicach takich miast naddunajskich jak: Widyn, Orjachowo, Swisztow czy Ruse. Strona rumuńska werbalnie odniosła się przychylnie do owej oferty, lecz z powodu różnorodnych zastrzeżeń projekt został odłożony. W 1881 r., a więc w trzy lata po wyzwoleniu z niewoli tureckiej, Bułgarzy powrócili do tej kwestii. Jednakże ze względów politycznych i finansowych i tym razem nie wyszła ona poza sferę pobożnych życzeń. Z kolei ważne wydarzenia, jakie rozegrały się na ziemiach bułgarskich w 1885 r.: przyłączenie Wschodniej Rumelii do Księstwa Bułgarskiego oraz wojna serbsko–bułgarska spowodowały, że zagadnienie mostu na Dunaju poszło w zapomnienie. Dopiero w 10 lat później odżyło ono, gdy w rezultacie rywalizacji Serbii i Bułgarii o hegemonię na Bałkanach i krzyżowania się w tym regionie Europy interesów przede wszystkim Rosji i Austro–Węgier, sprawa mostu dunajskiego, początkowo o znaczeniu lokalnym, urosła do rangi problemu międzynarodowego, w którego rozważaniu brały żywy udział, obok kół gospodarczych, również sfery rządowe i dyplomatyczne pozostałych zainteresowanych państw bałkańskich i mocarstw europejskich. Dążąc do storpedowania zamysłu bułgarskiego, dotyczącego mostu pomiędzy Bułgarią a Rumunią, postrzeganego przez Belgrad jako przeszkoda do osiągnięcia dominacji na Półwyspie, rząd serbski zaproponował Rumunom podjęcie analogicznego przedsięwzięcia łączącego przez Dunaj Serbię i Rumunię. Idee tę poparty Francja i Rosja, natomiast za inicjatywą bułgarską optowały Niemcy i Austro–Węgry<sup>21</sup>.

Trzeba przyznać, że zręcznie wykoncypowana akcja serbska miała duże szanse powodzenia, albowiem Bukareszt w istocie daleki był od entuzjazmu, gdy chodziło o propozycję Sofii. Wahania rumuńskie wynikały przede wszystkim z obaw, że most rumuńsko–bułgarski może okazać się fatalnym w skutkach przedsięwzięciem konkurencyjnym dla portu w Konstancy. Równocześnie Bukareszt podzielał niepokój Serbii i popierających ją mocarstw zwią-

<sup>20</sup> E. Damianowa, *Ekonomiczská polityka Polski na Bałkanach w 1918–1939 latach* [w:] „Bulgarian Historical Review”, Sofia 1974, nr 2, s. 79 i nast.; AAN, Ambasada RP w Bukareszcie, t. 450, s. 30–34; t. 453, s. 125.

<sup>21</sup> W. Baranowski, *Most na Dunaju między Rumunią a Polską. Najkrótsze połączenie Polski z Bliskim Wschodem* [w:] „Przegląd Polityczny”, Warszawa 1930, nr 6, passim.



zany z intensywną ekspansją niemiecką, która wykorzystując połączenie Dunaju między Rumunią a Bułgarią, mogłaby poważnie zagrozić interesom Francji i Rosji w Europie Środkowo-Wschodniej oraz na Bliskim Wschodzie. W tym stanie rzeczy Rumuni w 1887 r. przystąpili do budowy mostu na Dunaju na własnym terytorium, pod Czarną wodą i zarazem rozbudowy portu w Konstancy. W 1898 r. zaś Rumunia zawarła z Serbią konwencję o połączeniu swych kolei przez Dunaj, co sprowadzało się do uzgodnienia wspólnej budowy mostu na tej arterii wodnej<sup>22</sup>.

Okoliczności te, chociaż skomplikowały realizację projektu mostu bułgarsko-rumuńskiego, nie wpłynęły wszakże na poniechanie w tym względzie wysiłków Sofii. W konsekwencji, po kilkunastoletnich zabiegach bułgarskich, wspieranych przez dyplomację państw centralnych w 1909 r., doprowadzono do utworzenia mieszanej komisji bułgarsko-rumuńskiej w celu opracowania projektu konwencji dotyczącej planu owego połączenia. Wywołało to ostrą interwencję Francji, Włoch i Rosji na rzecz wstrzymania inicjatywy bułgarskiej, natomiast urzeczywistnienia projektu serbskiego. Niemcy i Austro-Węgry zaś w dalszym ciągu wypowiadały się na korzyść Sofii. Ostatecznie, chociaż po żmudnych targach Bułgarzy ustąpili ze swej pierwotnej pozycji i przyjęli warunek wstępny Bukaresztu, dotyczący miejsca postawienia mostu przy rumuńskim mieście Korabia, pertraktacje zostały zerwane, gdyż Sofia nie przystała na następne żądanie Rumunów, aby połączenie mostu między Rumunią a Bułgarią z siecią kolejową na obszarze Bułgarii, prowadziło przez dolinę rzeki Iskyr do Salonik, które należały do Grecji<sup>23</sup>. Należy podkreślić, że nie bez wpływu na fiasko negocjacji bułgarsko-rumuńskich na temat mostu na Dunaju, pozostawały działania dyplomacji francuskiej i rosyjskiej<sup>24</sup>.

Podsumowując wywody, poświęcone korzeniom historycznym sprawy mostu dunajskiego trzeba pamiętać, że od samego początku stanowiła ona nie tylko problem regionalny państw bałkańskich, ale także europejski, absorbujący mocarstwa. Inicjatorką owego zamierzenia prawie zawsze była Bułgaria, jako kraj leżący na skrzyżowaniu dróg pomiędzy trzema kontynentami: Europą, Afryką i Azją. Przedstawiciele tego państwa, kierując się jego żywotnymi interesami działali na rzecz realizacji mostu bułgarsko-rumuńskiego na Dunaju samorzutnie lub z inspiracji Berlina, co miało miejsce szczególnie w momentach osłabienia wpływów rosyjskich w Bułgarii. Rumunia natomiast zasadniczo była przeciwna temu przedsięwzięciu, postrzegając je jako zagrożenie dla swych portów czarnomorskich, a zarazem ułatwienie niepożądanego infiltracji germańskiej w Europie Środkowo-Wschodniej.

Jest rzeczą zmienną, że również alternatywna oferta Belgradu wybudowania mostu serbsko-rumuńskiego na tej arterii wodnej, złożona Rumunom w końcu XIX w. i ponowiona w 1914 r., nie była przez Bukareszt ochoczo przyjmowana. Wprawdzie w pertraktacjach rumuńsko-serbskich nie występowały zasadnicze podziały polityczne, jak w przypadku rozmów z Bułgarami, tym niemniej oddziaływał cały splot czynników natury ekonomicznej, wielce utrudniający osiągnięcie porozumienia Rumunii i Serbii. Sprzeczności tych nie zatężyły wydarzenia późniejszych lat, które sprawiły, że państwa te po zakończeniu I wojny światowej znalazły się po jednej stronie barykady w układzie sił międzynarodowych na Bałkanach i w całej Europie. Mianowicie na początku lat dwudziestych Rumunia i Jugostawia, jako kraje, które kosztem m.in. Węgier i Bułgarii znacznie powiększyły swe terytoria, zmuszone były w polityce zagranicznej przede wszystkim dążyć do zagwarantowania swej nienaruszalności i zabezpieczenia się przed rewizjonizmem węgierskim i bułgarskim. W tym celu Bukareszt

<sup>22</sup> AAN, Poselstwo RP w Atenach, t. 320, s. 14–28; Archiw. na Byłgarskata Akademija na naukite, f. 42, a.e. 49, l. 233.

<sup>23</sup> Ibidem.

<sup>24</sup> Ibidem.

i Belgrad wraz z Pragą, zagrożoną także rewizjonistyczną polityką Budapesztu, utworzyły związek regionalny zwany Małą Ententą, pod protektoratem Francji<sup>25</sup>. Jednakże wzajemna sojusznicza zgodność interesów politycznych Rumunii i Jugosławii nie sięgała aż tak głęboko, by wpłynąć na ich uступliwość w przewyciężeniu kolizji celów gospodarczych, jaka zarysowała się w kontekście projektowanego mostu na Dunaju.

Konkretną barierę, hamującą wspólne przedsięwzięcie, stanowił spór w kwestii miejsca przeprowadzenia owej inwestycji. Belgrad, zgodnie z ustaleniami z Bukaresztem w 1914 r. dążył do budowy mostu na wschód od Karpat, pomiędzy miejscowościami: Brza Polanka — Cyganoszul, mając w polu widzenia połączenie swych portów adriatyckich z rozwiniętymi gospodarczo rejonami Rumunii, a także zapewnienie sobie więzi z Rosją w Odessie. Rumuni natomiast, łamiąc dotychczasową ugodę, optowali za mostem łączącym miejscowości: Turnu-Severin — Kładowo, na zachód od Karpat. U podstaw takiej postawy Bukaresztu legły obawy przed konkurencją dla swych portów czarnomorskich, a także przed zbyt bliskim sąsiedztwem rewizjonistycznej Bułgarii<sup>26</sup>.

Doprowadzeniem do porozumienia rumuńsko-jugosłowiańskiego, które warunkowało podjęcie budowy mostu na Dunaju, była również zainteresowana Polska. Jak wspomniano wyżej, w dążeniu do zapewnienia sobie bezpiecznych dróg strategiczno-tranzytowych łączących Bałtyk z Morzem Śródziemnym, polskie kierownictwo polityczne orientowało się na dwa warianty: połączenie przez Jugosławię (przez Suszak do Adriatyku lub przez jugosłowiańską wolną strefę w Salonikach do Morza Egejskiego) oraz przez Bułgarię do greckiego portu w Salonikach. Należy podkreślić, że w aspekcie teoretycznym polska myśl strategiczno-wojskowa koncentrowała się na obu tych wariantach jednocześnie, nie wchodząc na razie w szczegóły, dotyczące możliwości ich realizacji. U genezy takiego stanowiska leżały przede wszystkim względy taktyczno-polityczne. Starano się mianowicie zaasekurować na wypadek zaistnienia w bliskiej przyszłości jednego z dwóch, przewidywanych w ówczesnym okresie, układów sił międzynarodowych na Bałkanach, które mogły wciągnąć do sojuszu z Niemcami lub do wojny z nimi bądź to Jugosławię, bądź to Bułgarię. Dzięki alternatywnemu funkcjonowaniu połączenia z Polską poprzez Adriatyk lub Morze Egejskie w razie powstania komplikacji — w rachubach polskich kół rządzących — stworzonoby szansę zachowania przynajmniej jednego szlaku komunikacyjnego, otwartego dla tranzytu materiałów wojennych z Zachodu dla Rzeczypospolitej<sup>27</sup>.

Pomimo pewnego zbliżenia Belgradu z Berlinem oraz taktycznego porozumienia jugosłowiańsko-włoskiego w drugiej połowie lat trzydziestych Warszawa generalnie zakładała, że Jugosławia raczej nie znajdzie się w rzędzie państw satelickich Osi, w odróżnieniu od Bułgarii, którą widziano pręcej w sojuszu z III Rzeszą. Gdyby wszakże sytuacja w Jugosławii lub jej stosunki z Włochami czy Grekami miały utrudnić lub uniemożliwić wykonanie wobec Polski zobowiązań tranzytowych Belgradu, czego w ówczesnym układzie sił międzynarodowych na Bałkanach w obliczu ekspansji Niemiec i Włoch w tym regionie nie sposób było wykluczyć, wówczas — w przekonaniu sterników nawy państwowej — należało dysponować rezerwową drogą tranzytu, której rolę miała pełnić magistrała kolejowo-szosa wiodąca przez obszar Bułgarii do Salonik, na terytorium Grecji<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Na ten temat szerzej oraz o stosunku Polski do Małej Ententy zob. A. Essen, *Polska a Mała Ententa*, Warszawa-Kraków 1992, s. 11–58.

<sup>26</sup> AAN, A-II. 160/1, 290/160/1, s. 398 i nast.; Ambasada RP w Bukareszcie, t. 452, s. 8–9, 19.

<sup>27</sup> Ibidem, Poselstwo RP w Atenach, t. 320, s. 41–42.

<sup>28</sup> Ibidem, s. 34–38, 115–116.

Wszelako brak postępów mediacji polskiej, zmierzającej do uregulowania nieporozumień rumuńsko-jugosłowiańskich o miejsce budowy mostu na Dunaju, a także fakt, że Mała Ententa, inspirowana przez nieżyczliwą Polsce Czechosłowację, odmówiła w 1925 r. Warszawie zawarcia konwencji z Bukaresztem i Belgradem w sprawie przewozów materiałów wojennych przez Rumunię i Jugosławię zniechęciły kierownictwo polskie do lansowania idei mostu na Dunaju łączącego te dwa kraje. Ważyła też tutaj okoliczność, że most rumuńsko-jugosłowiański stwarzałby również perspektywę łączności Czechosłowacji z Jugosławią, co z punktu widzenia polskich interesów, nie byłoby rzeczą pożądaną. W tych warunkach w latach trzydziestych Warszawa zasadniczo wycofała się z powyższego projektu, preferując zamiast wybudowania mostu pomiędzy Rumunią a Bułgarią<sup>29</sup>.

Aktywizując zabiegi w kierunku postawienia tego mostu początkowo czynniki polskie optowały za realizacją owego przedsięwzięcia przy rumuńskim mieście Korabia, tak, jak to było zresztą kompromisowo ustalone przez Bukareszt i Sofię w 1909 r. W ocenie korzyści, płynących z połączenia w tym miejscu Dunaju, strona polska przede wszystkim brała pod uwagę fakt, że linia kolejowa Warszawa–Przemysł–Lwów–Czerniowce–Bukareszt–Korabia, łącząca Rzeczypospolitą i państwa bałtyckie z Bułgarią, Grecją i Turcją, miałyby ważne znaczenie polityczno-wojskowe. Dla Warszawy ważyła też okoliczność, że linia kolejowa Korabia–Krajova–Timisoara–Budapeszt–Wiedeń–Praga–Drezno–Berlin (tylko o 75 km dłuższa od połączenia przez Belgrad) zapewniała Polsce komunikację z Zachodem, na wypadek powikłań bałkańskich. Ponadto most przy Korabii — w rachubach polskich — dawałby jeszcze jedną korzyść strategiczną, a mianowicie szansę powiązania projektowanej magistrali nie tylko z Salonikami, ale także z Porto Lagos w Macedonii Kawalskiej oraz Aleksandrupolis (bułgarska nazwa tego miasta: Dedeagacz) w Tracji Zachodniej, co stanowiłoby dodatkowe wyjście na morze otwarte, w razie blokady portu salonickiego. Traktowano je zarazem jako rezerwę dla sojusznika rumuńskiego na wypadek zamknięcia Cieśnin Czarnomorskich lub portów jugosłowiańskich, a w tej ostatniej sytuacji, jako zastępcze rozwiązanie strategiczne dla tranzytu broni francuskiej, przeznaczonej do Jugosławii<sup>30</sup>.

Koncepcja polskiego kierownictwa, przewidująca porty w Aleksandrupolis czy Porto Lagos, jako alternatywne ogniwa końcowe drogi łączącej Bałtyk z Morzem Egejskim, współgrała z celami rewizjonistycznymi Sofii. Bułgaria bowiem nie pogodziwszy się z utratą Macedonii Kawalskiej i Tracji Zachodniej jako konsekwencji przegranych wojen: II bałkańskiej i I światowej, przez cały okres międzywojenny dążyła do odzyskania przynajmniej terytorialnego dostępu do Morza Egejskiego. W ten sposób usiłowano zapewnić sobie suwerenne dojście do morza otwartego, którego wszak Bułgaria od 1919 r. była pozbawiona, dysponując jedynie akwenem zamkniętym, jakim jest Morze Czarne<sup>31</sup>.

Szczególny asumpt do wznowienia starań o wybudowanie mostu rumuńsko-bułgarskiego na Dunaju dało Sofii zamknięcie granicy z Jugosławią w 1929 r., w następstwie poważnego pogorszenia wzajemnych stosunków bułgarsko-jugosłowiańskich. Fakt ten zbiegł się w czasie z trudnościami klimatycznymi w postaci zamarznięcia wód na Dunaju i w portach czarno-

<sup>29</sup> Benesz robił trudności Polsce w uzyskaniu zgody na tranzyt materiałów wojennych, jakie miała ona otrzymać z Zachodu na wypadek wojny z Niemcami i Rosją. Jest rzeczą godną podkreślenia, że czechosłowackie sfery wojskowe nie podzielały stanowiska Benesza w tej kwestii i były zainteresowane współpracą z Warszawą. Zob. AAN, A-II, 118, 290/118/2, s. 625–626, 820–826; 160/1, 290/160/1, s. 580–587; 160/2, s. 431, 728–799, 831–832, 882; szerzej: W. Balcerak, *Sprawa polsko-czechosłowackiego sojuszu wojskowego w latach 1921–1927* [w:] „*Studia z dziejów ZSRR i Europy Środkowej*”, Warszawa 1967, t. III, s. 207–225; H. Bułhak, *Z dziejów stosunków wojskowych polsko-czechosłowackich w latach 1921–1927* [w:] „*Studia z dziejów ZSRR i Europy Środkowej*”, Warszawa 1969, t. V.

<sup>30</sup> AAN, Poselstwo RP w Atenach, t. 320, s. 55–57.

<sup>31</sup> Szerzej na ten temat zob. E. Znamierowska-Rakk, *Sprawa Tracji Zachodniej w polityce bułgarskiej 1919–1947*, Warszawa 1991.

morskich Bułgarii, wskutek ostrej zimy. Ogromne straty, jakie w związku z tym poniósł handel zagraniczny tego kraju, skłoniły rząd sofijski do oficjalnego postawienia sprawy wspólnej budowy mostu na Dunaju wobec strony rumuńskiej<sup>32</sup>. Warto podkreślić, że połączenie przez tę arterię wodną miało dla Bułagrów nie tylko ważne znaczenie ekonomiczne, ale także polityczne, pozwalając im wyjść z izolacji międzynarodowej i rozwijać wszechstronne stosunki z sąsiadami na Bałkanach oraz w całej Europie.

Wszelako Bukareszt, pomimo trwającego impasu na froncie konkurencyjnego przedsięwzięcia rumuńsko–jugosłowiańskiego, nie wykazywał większego zapału do podjęcia bułgarskiej inicjatywy. U podłoża wahań Rumunii, obok tradycyjnych kontrargumentów o obniżeniu znaczenia jej portów czarnomorskich w rezultacie funkcjonowania w stosunkowo niewielkiej odległości drogi tranzytu przez Dunaj, wystąpiły złożone motywy polityczne, zarówno w wymiarze międzynarodowym jak i wewnętrznym.

Jedną z głównych przeszkód na drodze wybudowania mostu rumuńsko–bułgarskiego stanowiła pozycja Jugosławii, która upatrywała w nim dodatkową komplikację dla urzeczywistnienia analogicznego, zamierzanego wspólnie z Rumunią, połączenia przez Dunaj. Zamrożona od lat z powodu sporu o miejsce budowy, jugosłowiańsko–rumuńska inwestycja — w ocenie Belgradu — miałaoby jeszcze mniejsze szanse realizacji, gdyby Bukareszt zaangażował się na serio w przedsięwzięcie na Dunaju z Bułgarią. Zdecydowałyby o tym głównie względy finansowe, albowiem stan budżetu Rumunii nie pozwoliłoby — wedle rachub jugosłowiańskich — na dwa, tak bardzo kapitałochłonne przedsięwzięcia<sup>33</sup>.

Rozważając wszechstronnie projekty jugosłowiański i bułgarski, Bukareszt przede wszystkim kierował się racją stanu państwa rumuńskiego, która nakazywała oceniać obie te propozycje przez pryzmat zabezpieczenia integralności terytorialnej. W związku z tym nie sposób było bagatelizować stanowiska Jugosławii, chociażby z tego tylko tytułu, że była ona sojusznikiem Rumunii w ramach Małej Ententy i zarazem krajem cieszącym się poparciem Paryża, z którym Rumuni poważnie się liczyli. Ponadto w 1934 r. Rumunię i Jugosławię połączył dodatkowo regionalny sojusz, zwany Paktem Bałkańskim.

Z Sofią natomiast Bukareszt, a także Belgrad, pozostawały w chronicznych antagonizmach terytorialnych, politycznych i finansowych, wynikłych głównie po I wojnie światowej, w następstwie odcięcia od Bułgarii Dobrudży Południowej na rzecz Rumunii, a okręgów Caribrod, Bosilewgrad i Strumica — na rzecz Jugosławii. Rewizjonizm bułgarski wymierzony przeciwko obu tym bałkańskim sąsiadom poważnie utrudniał, jeśli wręcz nie uniemożliwiał im jakiegokolwiek porozumienia z Sofią, która w obawie przed związaniem sobie rąk, programowo odrzucała oferty, zwłaszcza układów wielostronnych, zorientowanych na umocnienie status quo na Bałkanach. W miarę zaś zaostrzania się sytuacji międzynarodowej w Europie Bułgaria, licząc na sprzyjającą koniunkturę, coraz głośniej wysuwała swe żądania rewizjonistyczne, w szczególności pod adresem Bukaresztu<sup>34</sup>. Ten stan rzeczy spowodował, że koła polityczne, a zwłaszcza wojskowe Rumunii zgodziły się z opinią Belgradu, która uzasadniała podjęcie wspólnej z Rumunami budowy mostu na Dunaju koniecznością wzmocnienia wzajemnych więzi strategicznych przed zakusami Bułgarów. Jednocześnie Jugosłowianie podkreślali, że połączenie na Dunaju przez Bułgarię kryje w sobie dla Rumunii i państw korzy-

<sup>32</sup> Ch. Chesapczew, *Dunawski most między Bułgariją i Rumyniją* [w:] „Mir”, Sofija 5 VI 1929; Centralen Dyrzawen Istoriceski Archiw (dalej CDIA) f. 176, op. 5 a.e. 1174, l. 112.

<sup>33</sup> AAN, Poselstwo RP w Atenach, t. 320, s. 120–121; E. Damianowa, *Ekonomiczeskaja polityka Polsci...*, s. 82.

<sup>34</sup> Szerzej na ten temat: K. Manczew, W. Bistricki, *Bułgariją i nejnite sysedi 1931–1939*, Sofija 1978; A. Kuzmano-wa, *Balkanskata polityka na Rumyniја 1933–1939*, Sofija 1984.

stających z jej tranzytu duże ryzyko, z powodu przechodzenia linii kolejowej przez Macedonię<sup>35</sup>.

Należy jednak wspomnieć, że chociaż w kwestii bezpieczeństwa pozycja Bukaresztu pokrywała się ze stanowiskiem Belgradu, to jednak z punktu widzenia interesów ekonomicznych poglądy obu stron, dotyczące projektów mostu na Dunaju: jugosłowiańskiego i bułgarskiego, były rozbieżne. Rumuńskie koła gospodarcze mianowicie uważały, że z dwójga złego, wybudowanie połączenia pomiędzy Rumunią a Jugosławią przyniesie o wiele mniejsze korzyści aniżeli analogiczne przedsięwzięcie pomiędzy Rumunią a Bułgarią, które miałyby znacznie przybliżyć im dostęp do Morza Egejskiego. Natomiast sfery ekonomiczne Jugosławii, w obawie przed utratą monopolu eksportu swych produktów rolnych oraz tranzytu państwa trzecich przez wolną strefę jugosłowiańską w porcie salonickim, usiłowały nie dopuścić do orientacji Rumunii w kierunku południowym przez Bułgarię, lecz skierować jej transporty do Morza Egejskiego na zachód, przez obszar Jugosławii<sup>36</sup>.

Inspirowana wyżej wskazanymi motywami polityczno–wojskowymi i ekonomicznymi strona jugosłowiańska gotowa była nawet ustąpić ze swej dotychczas niewzruszonej pozycji co do miejsca budowy mostu i zaakceptować opcję Rumunii (przy Turnu–Severin — Kładowo). Belgrad począł nawet dostrzegać dla siebie pewne plusey z postawienia mostu na Dunaju w wersji rumuńskiej: celowe byłoby wówczas połączenie go ze stolicą Jugosławii, która dzięki temu stałaby się ważnym ogniwem w planowanej magistrali „Transbałkanika”, a jednocześnie zapewnionyoby większe bezpieczeństwo obu państwom sojusznicznym, w razie ich wojny z Węgrami<sup>37</sup>.

Argumentacja jugosłowiańska niewątpliwie przyczyniła się do tego, że podczas konferencji sztabów Małej Ententy na początku lat trzydziestych racje bezpieczeństwa państwa zdominowały rumuńskie interesy gospodarcze, co skłoniło Bukareszt do opowiedzenia się za budową mostu na Dunaju łączącego Rumunię z Jugosławią przy Turnu–Severin<sup>38</sup>. Jednakże ostatecznie rząd rumuński nie był w stanie przystąpić do realizacji tego przedsięwzięcia. Nie wycofując się oficjalnie z porozumienia z Belgradem, strona rumuńska poprzestawała jedynie na składaniu od czasu do czasu obietnic i czysto werbalnych zapewnień. Ta gra na zwłokę, obliczona na niezadrażnianie stosunków z sojusznikiem, nie posunęła jednak ani na krok sprawy mostu rumuńsko–bułgarskiego<sup>39</sup>.

Kunktatorska polityka Rumunów wobec inicjatywy jugosłowiańskiej nasiliła próby nakłonienia Bukaresztu do przyjęcia oferty bułgarskiej. Sofia wszakże zmodyfikowała swą uprzednią pozycję w kwestii miejsca postawienia mostu i zamiast uzgodnionej już Korabii, proponowała Giurgiu, naprzeciw bułgarskiego miasta Ruse<sup>40</sup>. Przesunięcie pojektowanego przedsięwzięcia w kierunku wschodnim wynikało — jak można sądzić — z pragnienia Bułgarów połączenia mostu linią kolejową przez dolinę Maricy, a na obszarze greckim, przez eksterytorialny korytarz, z Aleksandrupolis w Tracji Zachodniej. U podłoża zamysłu bułgarskiego leży — jak wspomniano wyżej — ciągle żywe nadzieje, jeśli nie na rebułgaryzację tej ziemi w bliżej nieokreślonym czasie, to przynajmniej na odzyskanie dostępu terytorialnego do Morza Egejskiego. Rachuby te oparte były na art. 48 traktatu w Neuilly, gwarantującego Bułgarii dostęp ekonomiczny do tego akwenu oraz na fakcie, że obietnica ta nie została spełniona. Tak więc skierowanie drogi od mostu w Ruse do Aleksandrupolis stanowiłoby —

<sup>35</sup> AAN, Poselstwo RP w Atenach, t. 320, s. 120–121

<sup>36</sup> Ibidem.

<sup>37</sup> Ibidem, t. 321, s. 24–25.

<sup>38</sup> Ibidem, s. 25.

<sup>39</sup> Ibidem, t. 320, s. 126 i nast.

<sup>40</sup> Ibidem, s. 1–2, 31 i nast.

w kalkulacji Sofii — pierwszy etap w jej walce o przywrócenie suwerennego władania dojściem do tego jedyne dla Bułgarów morza otwartego, chociaż na tak niewielkim odcinku. Równocześnie — jak sądzono — dałoby to im poważny atut w staraniach na arenie międzynarodowej o usankcjonowanie wypełnienia zobowiązania, wyływającego z traktatu pokojowego z 1919 r.<sup>41</sup>

Wszelako plany kierownictwa bułgarskiego odnośnie do budowy mostu na Dunaju przy Giurgiu i Ruse oraz połączenia go przez dolinę Maricy z portem w Aleksandrupolis kolidowały z decyzją ze stanowiskiem Grecji. Wprawdzie Ateny generalnie były zainteresowane inwestycją rumuńsko-bułgarską na Dunaju z uwagi na potrzebę podniesienia roli Salonik, jako międzynarodowego portu handlowego poprzez zapewnienie mu odpowiedniego zaplecza, lecz ostro przeciwstawiły się projektom bułgarskim, dotyczącym związania mostu przy Ruse z portem w Aleksandrupolis. Pośrednictwo handlowe pomiędzy Europą Północną i Środkową a krajami Wschodu, które temu największemu greckiemu portowi w Macedonii Egejskiej mogło zapewnić rangę światową nie wyczerpywało wszakże celów greckich, wiążących się z projektowanym przedsięwzięciem komunikacyjnym. Ateny bowiem miały jeszcze w polu widzenia dwa inne, ważne interesy polityczne. Nakłaniając Bułgarię do postawienia mostu łączącego ją z Rumunią, Grecy chcieli zarazem, aby magistrała kolejowa i szosowa prowadząca z Polski do Morza Egejskiego wiodła przez Korabię i Saloniki. W ten sposób Grecja pragnęła odciągnąć uwagę Bułgarii od Tracji Zachodniej, a ponadto, dając Bułgarii wolną strefę w Salonikach, zrównoważyć nadmierny ekspansjonizm Jugosławii w tym porcie. Kierując się taką motywacją, strona grecka zmierzała do przeforsowania koncepcji związania Salonik linią kolejową poprzez dolinę Strumy z siecią kolei bułgarskich do mostu przy Korabii<sup>42</sup>.

Tak więc realizacja projektu greckiego wymagała nie tylko odstąpienia Sofii od zamysłu wybudowania mostu na Dunaju przy Ruse i powrotu do dawnego uzgodnienia z Rumunią, dotyczącego Korabii, ale także rezygnacji z wyjścia na Morze Egejskie przez port w Tracji Zachodniej oraz zaangażowania się Bułgarii w kapitałochłonną budowę odcinka drogi kolejowej, wskazanej przez Greków od Radomiru do granicy z Grecją<sup>43</sup>. Na pierwszy rzut oka były to warunki nie do przyjęcia, tym bardziej, że na drodze do osiągnięcia consensusu pomiędzy Bułgarią a Grecją piętrzyły się przeszkody wynikające z ich wzajemnych nieprzyjaznych stosunków politycznych. Bez przesady można stwierdzić, że Grecja była dla Bułgarii sąsiadem, z którym przez całe dziesięciolecia najtrudniej było jej znaleźć *modus vivendi*. Nieprzypadkowo żadna z przyjętych orientacji w bułgarskiej polityce zagranicznej przez cały okres międzywojenny nie przewidywała współpracy z Atenami. Niewątpliwie stanowiło to następstwo faktu, że rewizjonizm — fundamentalny cel polityczny Sofii — skierowany był przede wszystkim ku odzyskaniu Tracji Zachodniej, której utrata na rzecz Grecji kosztowała Bułgarów tak wiele w aspekcie strategiczno-politycznym, gospodarczym a także emocjonalnym. W konsekwencji na linii Sofia-Ateny powstały wzajemne, skomplikowane spory terytorialne, finansowe oraz dotyczące praw mniejszości bułgarskiej, a klimat wrogości i nieufności praktycznie udaremniał normalne kontakty w prawie wszystkich płaszczyznach. Tym niemniej, doceniając wagę strategiczną i ekonomiczną projektowanej magistrali Bałtyk-Morze Egejskie, obie strony z determinacją starały się znaleźć porozumienie.

W tym stanie rzeczy zainteresowanie Polski budową owej drogi przez most rumuńsko-bułgarski, jak też dobre relacje zarówno Aten jak i Sofii z Warszawą, skłoniły oba te bałkań-

<sup>41</sup> Ibidem, s. 22 i nast.

<sup>42</sup> Ibidem, s. 23–27.

<sup>43</sup> Ibidem, s. 59–60.

skie kraje do zaproponowania dyplomacji polskiej swoistej misji mediacyjnej. Funkcja ta wszakże nie była łatwa do wypełnienia, albowiem przedstawiciele Rzeczypospolitej zmuszeni byli pilnie baczyć, by racje Greków i Bułgarów obiektywnie wyważyć i nie utracić zaufania żadnej ze stron, co mogło być tym bardziej utrudnione, że Warszawa w rozpatrywanym przedsięwzięciu miała też własny interes<sup>44</sup>.

Podjąwszy się owej misji, dyplomaci polscy w rozmowach z przedstawicielami Grecji przede wszystkim usiłowali przekonać ich co do słuszności zbudowania mostu na Dunaju przy Giurgiu–Ruse, a nie przy Korabii, do czego zmierzały Ateny<sup>45</sup>, a także za czym początkowo optowała sama Polska. Jednakże na podstawie ekspertyz, sporządzonych na początku lat trzydziestych przez kompetentne czynniki w Ministerstwie Komunikacji, Warszawa doszła do przekonania, że projektowany most rumuńsko–bułgarski z punktu widzenia interesów polskich winien przebiegać w miejscu położonym bardziej na wschód od uzgodnionego uprzednio przez Rumunów i Bułgarów miasta Korabia. Chociaż droga połączenia Bałtyku z Morzem Egejskim przez most przy Korabii była krótsza i zarazem tańsza, to jednak jej położenie w pobliżu tradycyjnych szlaków wiodących z Niemiec, Czechosłowacji i Węgier przez Jugosławię do Adriatyku i Morza Egejskiego, pozbawiłoby Polskę odpowiednich rozmiarów tranzytu oraz narzucałoby konieczność uiszczania niedogodnych taryf, nie mówiąc już o negatywnych aspektach politycznych. Stąd też kierownictwo polskie przychyliło się do opcji bułgarskiej, uznając za optymalne rozwiązanie ustalenie miejsca budowy mostu na Dunaju pomiędzy Giurgiu i Ruse. Stwarzało ono bowiem konkurencję dla połączeń przez Jugosławię, Węgry i Czechosłowację oraz dawało większą swobodę w zarządzeniach taryfowych<sup>46</sup>.

Gdy natomiast chodziło o rozbieżność punktów widzenia Grecji i Bułgarii co do przebiegu planowanej drogi od mostu rumuńsko–bułgarskiego do Morza Egejskiego, to Warszawa, która pierwotnie popierała plan Sofii odnośnie do związania mostu na Dunaju z Aleksandrupolis w Tracji Zachodniej, tym razem optowała za stanowiskiem Aten. Należy podkreślić, że kierownictwo polskie nawet popierając zamysł bułgarski w tym względzie nigdy nie traktowało go jako jedyne rozwiązanie sprawy połączenia mostu z Morzem Egejskim, lecz wyłącznie jako wariant dodatkowy, obok Salonik<sup>47</sup>.

Mediacja Warszawy na życzenie Grecji i Bułgarii nie była bezinteresowna. W Atenach przedstawiciele Rzeczypospolitej w zamian za wyperswadowanie Bułgarom zamiaru związania mostu przy Ruse z Aleksandrupolis i przekonanie ich o większej korzyści połączenia z Salonikami, usiłowali uzyskać gwarancje Grecji na tranzyt materiałów wojennych z Zachodu do Polski. Grecy jednak uzależnili ułatwienia tranzytowe dla Polaków dodatkowo jeszcze od nakłonienia przez nich Bułagrów do wybudowania linii kolejowej wzdłuż Strumy, aż do granicy bułgarsko–greckiej w celu połączenia jej z siecią kolei greckich, ku Salonikom<sup>48</sup>.

W uzasadnieniu swych racji dyplomaci greccy podkreślali, że budowa szerokotorowej drogi kolejowej od Salonik w kierunku granicy bułgarskiej jest już poważnie zaawansowana, a jej koszt są o wiele niższe w porównaniu z trasą, którą należałoby wybudować do Aleksandrupolis. Inwestycja drogowa bowiem od Ruse do tego portu w Tracji Zachodniej byłaby niezwykle kapitałochłonna i długotrwała z uwagi na liczne przeszkody terenowe, narzucające konieczność przebicia łańcucha gór w celu przeprowadzenia tunelu w Rodopach. Ponadto port

<sup>44</sup> Ibidem, s. 2–11, 126.

<sup>45</sup> Ibidem, s. 40.

<sup>46</sup> ANN, Poselstwo RP w Belgradzie, t. 141, s. 18–29.

<sup>47</sup> Ibidem, Poselstwo RP w Atenach, t. 320, s. 58.

<sup>48</sup> Ibidem, s. 1–5, 59–60.

w Aleksandrupolis — dowodzili Grecy — położony jest w niekorzystnym miejscu na wybrzeżu pozbawionym jakiegokolwiek zatoki, co naraża płynące statki na silne wiatry ze strony otwartego morza. Saloniki natomiast, ich zdaniem, usytuowane są wyjątkowo dogodnie dla innych państw, którym rząd grecki gotów jest nawet przyznać wolne strefy, podobnie jak swego czasu Jugosławii<sup>49</sup>.

Argumentacja Aten nie budziła sprzeciwu czynników polskich, tym bardziej, że potwierdzały ją opinie ekspertów oraz Komisarza Finansowego Ligi Narodów w Sofii. Ułatwiało to przeforsowanie pozycji greckiej przez dyplomację Rzeczypospolitej wobec Bułgarów. Strona polska zresztą, po rozważeniu tych i innych jeszcze ocen rzeczoznawców, doszła do przekonania, że Aleksandrupolis jako port międzynarodowy de facto nie istnieje, a urządzenie go wymagałoby sporo czasu i pieniędzy, co zważywszy na niewielkie możliwości finansowe Grecji i Bułgarii, odraczałoby sprawę polskiego tranzytu ad infinitum. Obawiano się zarazem sabotażu ze strony Greków, których przychylności w porcie Tracji Zachodniej żadne państwo nie mogłoby oczekiwać, w odróżnieniu od uprzywilejowanej pozycji, jaką gotowi oni byli zaoferować w Salonikach<sup>50</sup>.

Głównym wszakże czynnikiem, skłaniającym Warszawę do poparcia stanowiska Aten był fakt, że Saloniki jako końcowe ogniwo magistrali Bałtyk–Morze Egejskie, rozwiązywałyby kwestię tranzytu alternatywnego przez Jugosławię, co stanowiło w dążeniach asekuracyjnych polskiego kierownictwa zabezpieczenie na wypadek znalezienia się Bułgarii w obozie wrogim Rzeczypospolitej<sup>51</sup>.

Z kolei za poparcie bułgarskiego punktu widzenia, co do miejsca postawienia mostu na Dunaju przy Ruse w negocjacjach z Grekami, strona polska pragnęła uzyskać od Bułgarów zgodę na tranzyt wojenny przez terytorium bułgarskie, a także zgodę Sofii na zaangażowanie firm polskich do prac technicznych, związanych z realizacją tej inwestycji<sup>52</sup>.

Ostatecznie, zarówno dzięki silnej motywacji Bułgarii i Grecji jak i konsekwentnym staraniom dyplomacji polskiej, zmierzającym do znalezienia wspólnej płaszczyzny porozumienia, udało się uzgodnić stanowiska zainteresowanych stron w kwestii miejsca przeprowadzenia na Dunaju mostu rumuńsko–bułgarskiego oraz przebiegu drogi, łączącej go z Morzem Egejskim. Wszakże ustalenie, że magistrala Bałtyk–Morze Egejskie będzie przechodziła przez miasta Giurgiu i Ruse, doliną Strumy do Salonik stanowiło dopiero jeden z etapów owego doniosłego projektu drogi strategiczno–tranzytowej. Drugi, równie ważny sprowadzał się do aprobaty Bukaresztu. Zgoda Rumunii winna obejmować nie tylko ujednoczone już stanowisko bułgarsko–greckie, ale również konkretne zobowiązanie Rumunów do podjęcia inwestycji mostowej na ich terytorium.

Tymczasem Rumunia, której rola i miejsce w projektowanej arterii była nie do zastąpienia, wykazywała najwięcej oporów i wahań. Na chwiejną pozycję Bukaresztu w tym względzie oddziaływało szereg różnych, niekiedy przeciwstawnych elementów. Trzeba raz jeszcze podkreślić, że na czele ich hierarchii stały względy subiektywnie pojmowanego bezpiecznego państwa. One to skłoniły kierownictwo rumuńskie do respektowania zastrzeżeń Belgradu, odnośnie do budowy mostu pomiędzy Rumunią a Bułgarią.

Obok Jugosławii, przeciwko idei mostu rumuńsko–bułgarskiego bardzo ostro występowała Czechosłowacja. Jako partner Bukaresztu i Belgradu w ramach Małej Ententy, a zarazem pretendując do roli czynnika wiodącego w tym ugrupowaniu, Praga pod hasłem ochrony jego

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> Ibidem, s. 37–38.

<sup>51</sup> Ibidem, s. 38–40; Konsulat Honorowy RP w Salonikach, t. 59, t. 60.

<sup>52</sup> E. Damianowa, *Byłgarija i Polska 1918–1941*, Sofija 1982, s. 219–220.



spoistości wywierała naciski na Rumunię, aby ją odwieść od ewentualnego zamiaru budowy mostu na Dunaju z Bułgarią. W tym celu kierownictwo czechosłowackie oferowało Rumunom nawet kilka pożyczek na dogodnych warunkach spłaty. Nie bez znaczenia dla motywacji, którą kierowała się Praga w swym zdecydowanym dążeniu do utracenia koncepcji stworzenia magistrali Bałtyk–Morze Egejskie przez most rumuńsko–bułgarski na Dunaju, pozostawało silne antypolskie nastawienie. Ten czynnik niewątpliwie kazał dyplomacji czechosłowackiej koncentrować się na wyszukiwaniu wszelkich mankamentów projektowanej trasy i nie szczędzić wysiłków, obliczonych na niedopuszczenie do połączenia Rzeczypospolitej z południowymi morzami Europy, za pomocą bezpiecznych szlaków strategiczno–transzytowych. W atmosferze braku zaufania i podejrzliwości, jaka utrzymywała się prawie stale w stosunkach polsko–czechosłowackich, łatwo rodziły się w Pradze obawy, że Polska może rozbić „Małą Ententę”, wchodząc w bliską współpracę z Rumunią czy Jugosławią, a także, angażując się głęboko w sprawy państw bałkańskich, może „zbałamucić” rewizjonistyczną Bułgarię, co stanowiłoby zaraźliwy przykład dla rewizjonizmu Węgier. Negatywne stanowisko rządu czechosłowackiego wobec inwestycji rumuńsko–bułgarskiej, popieranej przez Warszawę, wynikało również z przyczyn ekonomicznych, a konkretnie z obaw przed odebraniem Czechosłowacji przewozów taryfowych z Niemiec, Polski, państw skandynawskich i bałtyckich w następstwie funkcjonowania konkurencyjnego szlaku Bałtyk–Morze Egejskie<sup>53</sup>.

Wszystko to inspirowało Czechów do oddziaływania na Bukareszt także poprzez Belgrad i Paryż, co natrafiąco zresztą na sprzyjającą glebę. Jugosławią bowiem, jak przedstawiono wyżej, zainteresowana była wielce w storpedowaniu idei rumuńsko–bułgarskiego mostu na Dunaju, stąd doping w tym względzie ze strony Pragi był nawet zbędny. Francja z kolei, od lat popierała projekt mostu rumuńsko–jugosłowiańskiego, w czym miała własny interes, polegający na związaniu owego mostu z magistralą wiodącą z Paryża na Wschód<sup>54</sup>. W tych warunkach dyplomacja polska daremnie usiłowała poprzez francuskie czynniki wojskowe uzyskać od Paryża obietnicę życzliwej neutralności wobec planowanego mostu pomiędzy Giurgiu a Ruse. Owszem, czynniki francuskie krzyżowały odnośne wysiłki Polaków, czyniło to konsekwentnie w Bukareszcie<sup>55</sup>.

Analogiczna motywacja, choć niezależna od Francji, przyświecała również negatywnej pozycji Włoch wobec sprawy mostu rumuńsko–bułgarskiego. Zaangażowanie bowiem Rumunii w budowę magistrali kolejowej i szosowej łączącej Bałtyk z Morzem Egejskim przez ten most kolidowało z dążeniami Rzymu do związania swych portów adriatyckich z portami rumuńskimi w kierunku Rosji, celem ułatwienia włoskiej ekspansji na rynki państw czarnomorskich i Bliskiego Wschodu<sup>56</sup>.

Kolejnym mocarstwem zainteresowanym w niedopuszczeniu do realizacji projektowanej arterii Bałtyk–Morze Egejskie przez rumuńsko–bułgarski most na Dunaju, były Niemcy. Pełne determinacji zabiegi polskie wokół tego przedsięwzięcia Berlin oceniał jako jeden z istotnych elementów ekonomicznej i politycznej ekspansji Rzeczypospolitej na Bałkany, uznawane wszak za tradycyjną strefę wpływów niemieckich. W aktywności dyplomacji polskiej na

<sup>53</sup> Szerzej na temat stosunków polsko–czechosłowackich i polityki Edwarda Benesza: J. Kozeński, *Czechosłowacja w polskiej polityce zagranicznej w latach 1932–1938*, Poznań 1964; K. Lewandowski, *Stosunki polsko–czechosłowackie w latach 1918–1939* [w:] *Przyjaźnie i antagonizmy...*; A. Szklarska–Lohmanowa, *Polsko–czechosłowackie stosunki dyplomatyczne w latach 1919–1925*, Wrocław 1965; P. Wandycz, *Polityka zagraniczna Edwarda Benesza* [w:] *Z dziejów dyplomacji*, Wrocław 1989, s. 134–149.

<sup>54</sup> AAN, A–II. 160/2, s. 911–920.

<sup>55</sup> Ibidem, Poselstwo RP w Belgradzie, t. 141, s. 2–5; Poselstwo RP w Atenach, t. 321, s. 4–10; Damianowa, *Byłgarija i Polska...*, s. 220–224.

<sup>56</sup> AAN, Poselstwo RP w Belgradzie, t. 141, s. 2–5.

terenie państw tego regionu w celu zapewnienia Polsce bezpiecznej komunikacji tranzytowej w kierunku południowym i połączenia kraju z Morzami Czarnym, Adriatykiem lub Egejskim, Niemcy upatrywały urzeczywistnianie głównie strategii wojskowej, za którą stała Francja. Stąd też dyplomacja niemiecka nie ustawała w spiskowaniu przeciwko porozumieniu Warszawy w tym względzie z Bukaresztem, Sofią czy Atenami<sup>57</sup>.

Wśród mocarstw europejskich jedynie Wielka Brytania spoglądała na projekt mostu rumuńsko–bułgarskiego przychylnym okiem. W funkcjonowaniu magistrali kolejowej i szosowej na szlaku Bałtyk–Morza Egejskie przez połączenie na Dunaju przy Giurgiu i Ruse, Londyn dostrzegał szansę zneutralizowania wpływów francuskich w Europie Środkowo–Wschodniej, które kłóciły się z brytyjskim interesem w tej części kontynentu. Równocześnie projektowana arteria komunikacyjna łącząca północ z południem Europy przez most na Dunaju pomiędzy Rumunią a Bułgarią — w ocenie Londynu — współgrałyby z ważną dla Wielkiej Brytanii trasą Orient–expressu, przebiegającą prostopadle do owego szlaku<sup>58</sup>. W praktyce wszakże nie oznaczało to niczego więcej poza zycziwą neutralnością.

Natomiast spośród państw środkowego wschodu Europy, obok bezpośrednio zaangażowanych w sprawę realizacji drogi Bałtyk–Morze Egejskie przez most rumuńsko–bułgarski: Polski, Bułgarii i Grecji, jedynie Węgry sprzyjały tej koncepcji, mając na względzie stworzenie alternatywnego wyjścia na Morze Egejskie przez terytorium bułgarskie i greckie, na wypadek komplikacji w swych stosunkach z Jugosławią<sup>59</sup>.

Z powyższego przeglądu stanowisk państw trzecich wobec planowanego przedsięwzięcia wynika, że większość z nich zainteresowana była w upadku tej idei, poprzez odpowiednie oddziaływanie na Bukareszt. Stąd też, dążąc do przeciwdziałania wszystkim tym destruktywnym wpływom na stronę rumuńską, Warszawa zmuszona była podjąć ofensywne wszechstronne wysiłki. Przede wszystkim starano się przekonać rumuńskie koła polityczne i wojskowe o doniosłej roli połączenia przez most rumuńsko–bułgarski na Dunaju z punktu widzenia bezpieczeństwa Rumunii w razie zamknięcia Cieśnin Czarnomorskich. Niezrealizowanie owej ważnej inwestycji — twierdzili polscy dyplomaci — zagrozi niepodległości państwa rumuńskiego i spowoduje obniżenie morale jego armii, w rezultacie czego przestanie być ono dla Polski oparciem jako aliant. Z inicjatywy Rzeczypospolitej sztaby generalne Polski i Rumunii pozostawały w stałym kontakcie i miały wspólne narady<sup>60</sup>. Niezależnie od tego dyplomacja polska nie ustawała w mediacjach pomiędzy Rumunią i Bułgarią, usiłując doprowadzić do rozstrzygnięcia ich sporów i wyrównania wzajemnych stosunków<sup>61</sup>. Aby wyjść poza ramy luźnych rozmów i niezobowiązujących obietnic ze strony rumuńskich czynników gospodarczych, Warszawa zwołała również kilka konferencji ekspertów kolejowych. Początkowo Polska preferowała rokowania dwustronne, mając na uwadze zapewnienie dyskrecji w kwestiach dotyczących tak wielu sprzecznych interesów oraz uniknięcia przedwczesnej ingerencji pozostałych zainteresowanych państw. Stąd też pierwsza konferencja kolejowa, zorganizowana przez Polskę w sprawie drogi Bałtyk–Morze Egejskie przez most rumuńsko–bułgarski, odbyła się tylko pomiędzy rzeczoznawcami polskimi i rumuńskimi, bez udziału przedstawicieli Grecji i Bułgarii. Warto podkreślić, że na tym forum, poza rozważaniami specjalistycznymi z zakresu kolejnictwa, przewidywano także bliżej nie sprecyzowany wkład finansowy Rzeczypospolitej w owym przedsięwzięciu. Wszakże oferta ta nie była ostatecznie

<sup>57</sup> Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 55–56, 203 i nast.

<sup>58</sup> AAN, Poselstwo RP w Atenach, t. 320, s. 32.

<sup>59</sup> Ibidem, s. 23–27.

<sup>60</sup> CDIA f. 176, op. 6, a.e. 1908, l. 50.

<sup>61</sup> Ibidem; W. Baranowski, *Rozmowy z Piłsudskim*, Warszawa 1990, s. 124; Diariusz i teki Jana Szembela 1935–1945, t. IV, Londyn 1972, s. 46–47.

skryształizowana, co wynikało ze stanowiska, że zaangażowanie Warszawy w aspekcie pieniężnym można będzie określić dopiero po definitywnym uzgodnieniu całej inwestycji w wymiarze politycznym. Następne tego rodzaju narady miały już charakter multilateralny: uczestniczyły w nich delegacje czterech zainteresowanych stron: Polski, Rumunii, Bułgarii i Grecji<sup>62</sup>.

Chociaż w rezultacie wszystkich tych zabiegów Warszawy punkty widzenia Bukaresztu i Sofii znacznie się zbliżyły, zarówno w obrębie wzajemnych relacji politycznych, jak i spornych kwestii, dotyczących miejsca budowy mostu oraz przebiegu linii kolejowej, łączącej go z Morzem Egejskim, to jednak kierownictwo rumuńskie ciągle jeszcze wykazywało wahania i wątpliwości co do tego, czy jednak nie byłoby korzystniej zrealizować projekt wspólnej inwestycji z Jugosławią. Ostatecznie strona rumuńska, aby wyjść z twarzą po latach składania gołosłownych przyrzeczeń zaproponowała Bułgarii, zamiast stałego mostu, zbudowanie promu, funkcjonującego pomiędzy Giurgiu i Ruse<sup>63</sup>.

Decyzja kierownictwa rumuńskiego o budowie promu kolejowego wywołała konsternację Warszawy, która widziała w tym posunięciu jedynie połowiczne załatwienie tak ważnej dla Polski sprawy. Podstawowym mankamentem rozwiązania promowego było to, że nie stanowiło ono elementu stałego w projektowanej magistrali, lecz „wielką niewiadomą zależną od innych czynników niewiadomych”<sup>64</sup>. Ponadto poważne ograniczenie tranzytu w połączeniu promowym tkwiło zarówno w przeszkodach klimatycznych (zamarzanie wód Dunaju zimą) jak i w konieczności limitowania przewozów w zakresie ilościowym i czasowym. Należało się także liczyć z awarią promu w momentach największego natężenia ruchu oraz wysokimi kosztami jego eksploatacji, konserwacji i taksami przewozowymi, które mogłyby zniechęcać spedytorów, preferujących tańszy transport<sup>65</sup>. Przeciwnicy oferowanego przez Rumunów prowizorycznego środka łączności na Dunaju (przedstawiciele Polski, Bułgarii i Grecji) obok wyżej wskazanych podnosili jeszcze ten argument, świadczący o wyższości inwestycji mostowej, że przyjęcie koncepcji promu wymaga zarazem zbudowania portów wewnętrznych w Giurgiu i Ruse, bez których niemożliwym byłoby ładowanie i rozładowywanie przewożonych na drugą stronę transportów<sup>66</sup>.

Abstrahując od wszystkich tych minusów pozostawało faktem, że koszty budowy mostu byłyby co najmniej 6-krotnie wyższe od kosztów promu i to prawdopodobnie strona rumuńska miała na względzie przy składaniu swojej propozycji; nie wzięto jednak pod uwagę okoliczności, że rentowność eksploatacji mostu zapewniała szybką amortyzację poczynionych nakładów<sup>67</sup>.

W końcu rząd bułgarski, mając do wyboru przyjęcie surogatowej oferty Bukaresztu lub pozostanie z pustymi rękoma, zgodził się na budowę promu i w 1938 r. przystąpił do budowy pierwszego etapu linii kolejowej łączącej miasta Dupnica i Gorna Dżumaja. Bułgarom wszakże towarzyszyła wątpliwość, czy słusznym jest podejmowanie tak kapitałochłonnej inwestycji promowej jeśli z drugim brzegiem Dunaju istnieć będzie tylko kłopotliwe, tymczasowe połączenie. Ponadto w Sofii wyrażano obawy, że wskutek zainstalowania promu, właściwe rozwiązanie łączności Giurgiu z Ruse za pomocą mostu, zostanie odłożone ad acta<sup>68</sup>.

<sup>62</sup> AAN, Poselstwo RP w Atenach, t. 320, s. 9–10; por. CDIA f. 176, op. 6, a.e. 1908, l. 53.

<sup>63</sup> A. Kuzmanowa, *Rumynia i dyplomatyczna podgotówka na Bałkański pakt (oktowi 33–februari 34)* [w:] „Istoriczeski pregled”, Sofija 1970, nr 3, s. 26; CDIA f. 176, op. 6, a.e. 2841, l. 11; a.e. 1908, l. 53.

<sup>64</sup> J. Zagórski, *Interesy polskie a most na Dunaju* [w:] „Drogi Polski” II, Warszawa 1938, nr 6, s. 370.

<sup>65</sup> Ibidem; AAN, Poselstwo RP w Belgradzie, t. 141, s. 2–5.

<sup>66</sup> AAN, Ambasada RP w Bukareszcie, t. 449, s. 2–4.

<sup>67</sup> Zagórski, op. cit. s. 359 i nast.; CDIA f. 176, op. 6, a.e. 1908, l. 53; AAN, Ambasada RP w Bukareszcie, t. 449, s. 2–5.

<sup>68</sup> CDIA f. 176, op. 5, a.e. 280, l. 8

Tymczasem kierownictwo polskie wobec impasu, w jakim w końcu lat trzydziestych znalazła się kwestia postawienia mostu rumuńsko-bułgarskiego na Dunaju, zgłosiło kolejną inicjatywę pod adresem państw bezpośrednio zainteresowanych owym przedsięwzięciem. Ponaglana narastającym zagrożeniem bezpieczeństwa państwa, Warszawa zaproponowała jesienią 1938 r. zwołanie międzynarodowej konferencji ekspertów kolejowych i wojskowych w celu wszechstronnego rozpatrzenia sprawy magistrali szosowej i kolejowej łączącej Bałtyk z Morzem Egejskim i Morzem Czarnym. Spotkanie to odbyło się w Bukareszcie w dniach 1–5 grudnia tegoż roku z udziałem przedstawicieli Polski, Rumunii, Jugosławii, Bułgarii i Turcji. Należy zaznaczyć, że początkowo oferta polska nie przewidywała uczestnictwa Belgradu i Ankar, lecz biorąc pod uwagę związki Jugosławii i Turcji z Rumunią i Grecją w ramach Paktu Bałkańskiego, Jugosłowianie i Turcy ostatecznie zostali zaproszeni. Ponadto udział delegacji jugosłowiańskiej miał rozszerzać planowany zakres obrad konferencji o sprawę połączenia nie tylko na trasie Polska–Rumunia–Bułgaria–Grecja przez most przy Ruse na Dunaju, ale także — jak to projektowano początkowo — na linii Polska–Rumunia–Jugosławia z odgałęzieniem do Adriatyku przez Suszak i poprzez wolną strefę jugosłowiańską w Salonikach do Morza Egejskiego. Wariant ten jednak, jako wiążący się z tranzytem przez Czechosłowację, traktowano drugoplanowo<sup>69</sup>.

Podstawą debaty bukareszteńskiej było opracowane przez stronę polską memorandum, które sprowadzało się do wyczerpującego uzasadnienia pilnej potrzeby stworzenia połączeń strategiczno-tranzytowych na trasie Europa Północna — Europa Południowa i Europa Północna — Bliski Wschód przez most na Dunaju pomiędzy Giurgiu a Ruse oraz związania sieci bułgarskich linii kolejowych z greckimi, prowadzącymi do Salonik. Podkreślając ważne znaczenie międzynarodowe owego przedsięwzięcia w skali całego kontynentu, głównie jednak skupiono się na wykazaniu istotnych korzyści dla krajów bezpośrednio zaangażowanych w jego realizację. Tak więc w polskim dokumencie m.in. twierdzono, że magistrala przez most rumuńsko-bułgarski na Dunaju otwiera dla Polski szerokie możliwości tranzytowe, gdyż towary z państw skandynawskich, bałtyckich, Prus Wschodnich i wschodnich Niemiec przechodziłyby najkrótszą drogą wiodącą do najbardziej południowych rejonów Europy, a polskie transporty uzyskiwałyby szeroki dostęp w państwach bałkańskich i na Bliskim Wschodzie. W drodze powrotnej zaś, Polska dysponowałaby jednym z głównych kanałów tranzytowych dla produktów wysyłanych z południa ku Bałtykowi. Warto podkreślić, że w memorandum dyplomatycznie przemilczano fakt, iż w istniejącej ówczesnie groźbie rychłej wojny, tranzyt południowy był dla Rzeczypospolitej jedyną drogą dostarczania materiałów wojennych z Zachodu<sup>70</sup>.

Dalej w omawianym dokumencie zwracano uwagę, że funkcjonowanie połączenia Rumunii z Bułgarią przez most na Dunaju znacznie rozszerzyłyby usługi tranzytowe kolei rumuńskich, które byłyby wykorzystywane przez transporty idące z Południa i Wschodu do Polski, Niemiec oraz państw bałtyckich. Wprawdzie istniały krótsze linie, lecz jako przechodzące przez większą liczbę państw, były droższe. Na opłacalność owego przedsięwzięcia wpłynęłoby także zwiększenie ruchu podróżnych i turystów, zapewniające wzrost dewiz. Analogiczne możliwości profitów, płynących z uruchomienia magistrali Bałtyk–Morze Egejskie przez most rumuńsko-bułgarski, wykazywano Bułgarom i Grekom<sup>71</sup>.

Jeżeli chodzi o newralgiczną kwestię sfinansowania rozważanej inwestycji, to memorandum dość ogólnikowo stwierdzało, że kraje partycypujące w niej powinny wyłożyć odpowied-

<sup>69</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, t. 164 (Biuro Wojskowe W.I./1), s. 3–20; CDIA f. 176, op. 5, a.e. 280, l. 8.

<sup>70</sup> CDIA f. 176, op. 7, a.e. 604, l. 41 i nast.

<sup>71</sup> Ibidem; Damianowa, *Byłgarija i Polska...*, s. 228 i nast.

nie kwoty, które mogłyby stosunkowo szybko być zamortyzowane, dzięki stosownym opłatom tranzytowym. Prawdopodobnie, tak jak podczas konferencji kolejowych, strona polska wychodziła z założenia, że dopóki sprawa realizacji całego przedsięwzięcia nie zostanie uzgodniona na najwyższym szczeblu politycznym, rozstrzygnięcie aspektów finansowych jest niecelowe<sup>72</sup>.

W dyskusji nad zaprezentowanym polskim punktem widzenia zarysowały się głównie dwa stanowiska. Pierwsze, popierające, reprezentowała przede wszystkim Bułgaria, której przedstawiciel oświadczył, że połączenie za pomocą promu na Dunaju jest niewystarczające dla szybkiego, bezkolizyjnego tranzytu i po uzyskaniu pożyczki międzynarodowej jego rząd gotów jest do wybudowania mostu wraz z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi uruchomieniu omawianej magistrali kolejowej i szosowej. Podobną pozycję zajęła strona grecka, uzależniając wszakże przeprowadzenie potrzebnego odcinka linii kolejowej na swoim terytorium, od zagwarantowania portowi w Salonikach szerokiego tranzytu międzynarodowego<sup>73</sup>.

Stanowisko przeciwstawiające się budowie mostu na Dunaju pomiędzy Giurgiu i Ruse zajęły Rumunia i Jugosławia. Delegat rumuński wyraził pogląd, że jego kraj jest zobowiązany wobec Jugosławii do wspólnej inwestycji mostowej na Dunaju przy Turnu-Severin — Kładowo i w związku z tym nie byłby w stanie sfinansować przedsięwzięcia rumuńsko-bułgarskiego, tym bardziej, że wymaga ono dodatkowych robót w zakresie przygotowania nowych odcinków dróg. Z kolei reprezentant Jugosławii wystąpił z twierdzeniem, że rząd w Belgradzie nie jest zainteresowany realizacją projektu mostu rumuńsko-bułgarskiego, gdyż wpłynęłaby ona ujemnie na urzeczywistnienie planu mostu rumuńsko-jugosłowiańskiego<sup>74</sup>.

Tak więc konferencja nie doprowadziła do porozumienia obradujących państw, które zdawały się trwać niewzruszenie na swych dotychczasowych pozycjach. Tym niemniej trzeba zauważyć, że dzięki wymianie myśli na forum bukareszteńskim, przeciwstawne stanowiska na tyle uległy zbliżeniu, że jako wynik debaty strony przyjęły zobowiązanie do przeprowadzenia w ciągu roku dalszych, głębszych jeszcze analiz, dotyczących ulepszenia połączeń kolejowych i drogowych na planowanej arterii Bałtyk-Morze Egejskie. Ponadto protokół końcowy konferencji był pierwszym dokumentem międzynarodowym, który oficjalnie potwierdzał wyrażoną w końcu XIX w. myśl, iż rumuńsko-bułgarski most na Dunaju stanowi najbardziej dogodną, naturalną więź pomiędzy Północą a Południem Europy<sup>75</sup>. W sumie zatem można uznać, że spotkanie w Bukareszcie ekspertów z krajów zainteresowanych tą inwestycją, posunęło nieco naprzód realizację idei bezpiecznych szlaków strategiczno-tranzytowych w Europie Środkowo-Wschodniej, choć naturalnie na drodze do ich urzeczywistnienia piętrzyło się jeszcze wiele przeszkód, tak natury politycznej jak i ekonomicznej. Wybuch II wojny światowej, który udaremnił zwołanie kolejnej konferencji, zaplanowanej na koniec 1939 r. również w stolicy Rumunii, stanowił też kres zabiegów wokół tak potrzebnego projektu drogi, lansowanego z determinacją przez Polskę i inne kraje tego makroregionu w latach międzywojennych<sup>76</sup>.

<sup>72</sup> AAN, Poselstwo RP w Atenach, t. 320, s. 126–129; Ambasada RP w Bukareszcie, t. 452, s. 40–44.

<sup>73</sup> CDIA f. 176, op. 7, a.e. 604, s. 20–21.

<sup>74</sup> Ibidem, s. 45–48.

<sup>75</sup> Ibidem, s. 41; op. 5, a.e. 280, s. 8.

<sup>76</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, t. 164 (Biuro Wojskowe W.I/1), s. 28. Gdy zamysł Rzeczypospolitej stworzenia magistrali Bałtyk — Morze Egejskie natrafiał na przeszkody, rozwiązaniem zastępczym niejako uczyniono drogi powietrzne. Nieprzypadkowo pierwsze linie lotnicze Polska skierowała do Bukaresztu, Sofii i Aten, a z Warszawy zamierzano zrobić lotnicze centrum transportowe. Zob. Łossowski, *Polska w Europie i na świecie...*, s. 77–85; Poselstwo RP w Belgradzie, t. 140.

\*\*\*

Stworzenie bezpiecznych dróg komunikacyjnych na obszarze Europy Środkowo-Wschodniej stanowiło problem pierwszorzędnej wagi szczególnie dla niepodległości Polski, a także interesów politycznych i gospodarczych innych państw tego makroregionu. Funkcjonowanie bowiem tego rodzaju szlaków umożliwiałyby głównie tranzyt sprzętu wojskowego, amunicji oraz surowców strategicznych, niezbędnych w razie wybuchu wojny, której groźba wisiała niemal permanentnie nad Rzeczypospolitą ale i też nad jej południowymi sąsiadami. Ponadto połączenia te przyczyniłyby się znacznie do wzrostu ekonomicznego zainteresowanych krajów, dzięki rozwojowi wymiany handlowej, tranzytu towarów państw trzecich oraz możliwości przeładunkowych portów.

Nic dziwnego więc, że do uruchomienia magistrali łączącej Bałtyk z Morzami Czarnym i Egejskim czy ewentualnie z Adriatykiem dążono w Warszawie i w niektórych stolicach państw Europy Środkowo-Wschodniej z wielką determinacją, a nie w sposób pozorowany, traktując ów zamiysł jako element gry politycznej (z Małą Ententą lub Francją). Trzeba podkreślić, że na polskich zabiegach wokół znalezienia nowych połączeń strategiczno-tranzytowych bardzo poważnie zaciążyło położenie geopolityczne Rzeczypospolitej i doświadczenie wyniesione z wojny polsko-bolszewickiej z 1920 r., kiedy to Polacy boleśnie przekonali się o faktycznym braku komunikacji z Zachodem. Okoliczność ta niewątpliwie zainspirowała Marszałka Józefa Piłsudskiego w latach dwudziestych do wysunięcia inicjatywy postawienia mostu na Dunaju, pomiędzy Rumunią a Bułgarią, lansowanego następnie przez polskie kierownictwo polityczne oraz rządy bułgarski i grecki.

Z kolei wąski dostęp Polski do Bałtyku, utrudniony dodatkowo wrogim sąsiedztwem Niemców, był możliwy, i to na bardzo niewielką skalę, jedynie w okresie pokoju. Stąd też oczy kół rządzących w Polsce zwracały się na południe ku sojuszniczej Rumunii i innym państwom bałkańskim: Jugosławii, Bułgarii i Grecji, chociaż nie dysponowały one dogodną siecią kolejową i w ogóle cierpiały na brak infrastruktury komunikacyjnej. Gros bowiem linii kolejowych na Bałkanach było wybudowanych przed I wojną światową, a po jej zakończeniu wzajemne konflikty pomiędzy krajami bałkańskimi uniemożliwiały regionalną integrację. Niezależnie od tego trudna sytuacja finansowa tych państw hamowała ich znaczniejsze inwestycje ekonomiczne. Uwzględniając ten czynnik Warszawa gotowa była nawet ponieść częściowo ciężar wybudowania magistrali łączącej Bałtyk z południowymi morzami Europy i przechodzącej przez terytoria krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

U podłoża zaangażowania Rzeczypospolitej w to przedsięwzięcie leżało również dążenie do wzmocnienia polskich interesów na Bałkanach. W układzie sił międzynarodowych bowiem, jaki wytworzył się w konsekwencji projektu „paktu czterech”, którego celem było spacyfikowanie Niemiec kosztem średnich i małych państw Europy Środkowo-Wschodniej, wysiłkom Warszawy, zmierzającym do stworzenia bloku państw tego makroregionu pod jej egidą, sprzyjałaby wielce tego rodzaju arteria strategiczno-tranzytowa, jako wzmocnienie możliwości obronnych Polski, zagrożonej po obu stronach przez swych potężnych sąsiadów z Zachodu i Wschodu.

Wszelako ostre sprzeczności interesów politycznych, wojskowych i ekonomicznych oraz podziały narodowościowe, obciążające w mniejszym lub większym stopniu stosunki pomiędzy państwami środkowowego wschodu Europy, a także ingerencja mocarstw komplikowały poważnie realizację koncepcji dróg strategiczno-tranzytowych w tej części naszego kontynentu. Nie bez wpływu na utrudnienie podjęcia konkretnych prac, wiążących się z owym przedsięwzięciem pozostawały też ograniczone środki finansowe, jakimi dysponowali potencjalni inwestorzy.

Ostatecznie w okresie dwudziestolecia międzywojennego te, zakrojone na szeroką skalę w wymiarze międzynarodowym, zamysły nie doczekały się urzeczywistnienia<sup>77</sup>.

Na marginesie powyższych rozważań warto zauważyć, że skoro tak potrzebna inwestycja dla interesów polityczno-strategicznych i gospodarczych państw Europy Środkowo-Wschodniej nie mogła się doczekać realizacji, to coś dopiero szersza koncepcja polityczna, integrująca te kraje dla stworzenia mniej lub bardziej zwartego bloku defensywnego. Z tego punktu widzenia sprawa mostu na Dunaju stała się swoistym probierzem, wskazującym na ile państwa tego makroregionu mogłyby skonsolidować się, by, jeśli nie odeprzeć, to przynajmniej zwiększyć opór wobec potencjalnych agresorów. Niestety historia starań o realizację owego połączenia, warunkującego magistralę Bałtyk-Morze Egejskie, pokazała, że kierownictwa państw tej części Europy nie były zdolne wznieść się ponad swe wąskie kalkulacje i partykularne cele, ani też oprzeć się manipulacji mocarstw.

*Elżbieta Znamierowska-Rakk*

#### КОНЦЕПЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ И ТРАНСПОРТНЫХ ДОРОГ

##### Резюме

В междувоенные годы создание в Центральной и Восточной Европе надежных и безопасных дорог, ведущих с севера на юг, было весьма существенной проблемой с точки зрения обеспечения независимости Польши, а также — в некоторой степени — и других стран этого макрорегиона. Строительство таких дорог создало бы Речипосполитой, окруженной с двух сторон — с запада и востока — враждебными державами и практически лишенной подхода к морю в стратегическом и оборонном отношении, возможность свободного перевоза военных материалов с Запада в случае войны. Кроме того, такие дороги несомненно способствовали бы в значительной степени развитию товарообмена и перевозок, а также росту перегрузочных способностей портов.

В обсуждаемый период Польша приступила к реализации двух основных проектов транзитно-стратегических дорог в этой части Европы: водного маршрута, соединяющего Балтийское море с Черным через Вислу, Сан, Днестр, Прут и Дунай, и железнодорожно-автомобильной магистрали, соединяющей Балтийское море с Эгейским или Адриатическим через Румынию и Югославию или Румынию, Болгарию и Грецию.

Однако, реализация указанных выше проектов сильно затруднялась вследствие резких противоречий политических, военных и экономических интересов, национальных распрей между странами Центральной и Восточной Европы, а также вмешательства крупных европейских держав. Немаловажное влияние на замедление реализации данных концепций оказало и плохое финансовое состояние потенциальных инвесторов. По всем указанным причинам планы создания сети новых путей сообщения на территории данного макрорегиона в междувоенный период не были осуществлены.

*Перевела Анна Кендиорэк*

<sup>77</sup> Dwupoziomowy most na Dunaju pomiędzy Giurgiu i Ruse został wybudowany po II wojnie światowej, w 1954 r. z udziałem nie tylko Rumunii i Bułgarii, ale również Polski, Czechosłowacji, Węgier i ZSRR. Zob. „Rabotniczesko delo” 21 i 22 czerwca 1954 r.

*Elżbieta Znamierowska–Rakk*

CONCEPTIONS OF STRATEGIC –TRANSIT ROUTES  
Summary

During the inter-war period the creation of secure north–south communication routes in Central–Eastern Europe constituted a problem of great importance for guaranteeing the independence of Poland and, to a certain extent, of other countries in the macro–region.

For the Polish Republic, hemmed in between two hostile powers to the east and west, and, from the point of view of defence, without any practical access to the sea, the functioning of such routes would have made feasible the transport of Western war materiel in case of war. Furthermore, such routes would have considerably contributed to the development of trade exchange, transit and the cargo facilities of ports.

In the period under examination, Poland initiated two projects of strategic–transit routes in this part of Europe: the river route linking the Baltic and the Black Sea via the Vistula, San, Dniestr, Prut and the Danube, and the railway–highway artery connecting the Baltic and the Aegean Sea or the Adriatic via Rumania and Yugoslavia or Rumania, Bulgaria and Greece.

Sharply divergent political, military and economic interests and national divisions which adversely affected relations between the states of Central–Eastern Europe as well as the intervention of the great powers hindered the realisation of the above outlined conceptions. The poor financial situation of the potential investors also created an obstacle for the implementation of the initiatives. All those reasons made it impossible to put into practice plans for the establishment of new routes in the macro–region.

*Translated by Aleksandra Rodzińska–Chojnowska*