

# STATUT BAŁTYKU

(Zarys problemu)

## I.

### Wstęp<sup>1</sup>

Mimo że teoretycy prawa międzynarodowego a za nimi i praktyka uważają Bałtyk za morze „otwarte”, dostępne zarówno dla statków handlowych jak i okrętów wojennych wszystkich flag i we wszelkich okolicznościach pokoju i wojny, w rzeczywistości dostęp ten jest ograniczony trzema naturalnymi cieśninami i dwoma sztucznymi kanałami — Kilońskim i Stalina, łączącymi Bałtyk z wielkimi oceanami świata. Powoduje to, że mimo prawnej przynależności do rodziny „mórz wolnych”, Bałtyk stanowi faktycznie zwartą i zamkniętą całość kompleksu zagadnień dość różnorodnych, wynikających ze szczególnego geopolitycznego umiejscowienia w Europie, na jakie składają się zarówno zasięg Bałtyku w znaczeniu ściśle geograficznym, jak i wiążące się z nim zagadnienia prawno-międzynarodowe, znajdujące swe źródło w swoistej odrębności tego morza.

Obok problemów komunikacyjnych wyłaniają się również doniosłe kwestie polityki międzynarodowej o typie wprawdzie regionalnym, ale zaszczepiające się wzajemnie i łączące z całością zagadnień ogólnych; wreszcie szczególne problemy na-

---

<sup>1</sup> Literatura: BUSTAMANTE Y SIRVEN, ANTOINE SANCHEZ DE, *Droit international public*, 5 v, Paris 1934—1939; EHRlich LUDWIK, *Prawo Narodów*, Kraków 1947; FAUCHILLE PAUL, *Traité de droit international public*, 2. vol. Paris 1921 — 1926; GENET RAOUL, *Principes de droit des gens*, Paris 1947; KONOPCZYŃSKI WŁADYSŁAW, *Kwestia Bałtycka do XX w.*, Gdańsk 1947; STRUPP KARL, *Eléments du droit international public*, 2 ed., Paris 1930; WHEATON, HENRY, *Histoire des progrès du droit des gens*, 2 ed. Leipzig 1846.

tury gospodarczej, wynikające ze wspólnoty interesów państw bałtyckich.

W rzeczywistości powyższe główne typy spraw dzielą się na szereg odrębnych zagadnień o dość dużym i ciekawym zasięgu, nieraz ze sobą bezpośrednio się nie łączących, ale znajdujących istotę rzeczy w szczególnym położeniu Morza Bałtyckiego.

Wszystko to razem wzięte składa się na statut Bałtyku, który, nie stanowiąc uszeregowanych systematycznie norm, prawnopublicznych, na które składają się liczne kwestie, zagadnienia, problemy i sytuacje, decydujące o porządku prawnym Bałtyku, — stanowią pewną ze sobą łączącą się całość.

Ponieważ zaś Polska, jako państwo bałtyckie, jest jednym z członków tego porządku prawnego od bardzo wielu wieków tak za czasów dawnej Rzeczypospolitej, jak i w okresie rozbiorów—choć zdawać by się mogło inaczej,—(następnie zaś po odzyskaniu niepodległości, a potencjalnie w jeszcze wyższym stopniu obecnie na skutek rozszerzenia się naszego stanu posiadania nadbałtyckiego), dokładna znajomość i orientowanie się w kompleksie elementów, składających się na statut Bałtycki jest równie koniecznym jak i znajomość czynników regulujących stosunek Polski do jej lądowych sąsiadów.

## II.

### Cieśniny duńskie<sup>2</sup>

Bałtyk łączy się z Morzem Północnym (niewiadomo dlaczego nazywanym „Niemieckim”, gdyż Niemcy nie mają nad nim dominującej części wybrzeża) przez 3 cieśniny morskie zwane również „duńskimi”: Mały Belt długości 60 km., a szer. od 800 m. do 27.900 m., Wielki Belt dług. 60 km., a szer. od 25,5 km. do

---

<sup>2</sup> Literatura: BOURGEOIS EMIL, *Manuel Historique de politique étrangère*, vol. II, Paris 1920, vol. III, Paris 1919; BRÜEL ERIK, *Les détroits danois au point de vue du droit international*, Rec. des Cours. Acad. d. la Haye, 1936, v. 55; GIDEL GILBERT, *Le droit international public de la mer*,

28,5 km., Sund długi 100 km., a szer. od 4 km. do 29 km.

Cieśniny te w kierunku północnym wychodzą na cieśninę Kattegatu i Skagerraku, a przez nie dopiero otwiera się dostęp na wielkie morza świata.

Jak z powyższego wynika, ten, który włada cieśninami obu Beltów i Sundu, dzierży w swym ręku naturalne bramy wejściowe i wyjściowe Bałtyku, a że od czasów Normanów, a więc od przeszło 10 wieków, półwysep Jutlandzki i wyspy stanowią królestwo Danii, więc też i ona od długich, niepamiętnych czasów włada cieśninami „duńskimi”, mając w swym ręku połączenia Bałtyku ze światem. Początkowo, gdy Dania była najpotężniejszym z państw bałtyckich, dopokąd konkurencja Hanzy niemieckiej a następnie Szwecji nie pozbawiła jej tego prymatu, usiłowała nie dopuszczać na Bałtyk obcych statków, aby zmonopolizować cały handel morski na Bałtyku z wielką dla siebie korzyścią. Roszczenia Danii do prawa suwerenności w cieśninach nie ograniczały się do nich tylko, ale ambicje duńskie obejmowały swym zasięgiem nie tylko Bałtyk lecz i Morze Północne.

Stąd traktaty zawierane przez Danię z innymi państwami, jak z Anglią w 1490 r., z Cesarzem Karolem V jako władcą Niderlandów w 1544, r. z Miastami Hanzeatyckimi w 1368 i 1560 r. Dotyczą one prawa przejazdu przez cieśniny duńskie oraz wysokości opłat za przejazd względnie zniżek taryfowych. W połowie XVII w. zawarte zostały traktaty z Holandią (1645 r.), przyznające tejsze specjalne taryfy przejazdowe, później (1649 r.) całkowite zwolnienie, a później przywrócenie pierwotnego stanu opłat (1653 r.) Wszystkie te układy miały duże znaczenie dla Polski, ponieważ przeważna część eksportu zamorskiego polskie-

---

3 vol., Paris 1932—1934; A. S. HEFFTER, *Le droit international de l'Europe*, Paris 1883; HILL CHARLES, *Le régime international des droits maritimes*, Rec. des Cours. Acad. d. la Haye 1933 v. 45; ISWOLSKY ALEXANDER, *Mémoires*, Paris 1923; WILSON SVAFTON, GEORGE, *Les eaux adjacentes au territoire des Etats*, Rec. des Cours. Acad. d. la Haye 1923 v. 1; E. NYS, *Droit international*, Bruxelles 1904; TRAVERS TWISS, *Le droit des gens ou des nations*, Paris 1887 v. 1; VANSELOW, ERNST, *Völkerrecht, Einführung in die Praxis der Staaten*, Berlin 1931.

go szła na statkach holenderskich, dawna bowiem Rzeczpospolita nie mogła się zdobyć na stworzenie własnej marynarki handlowej; kwestia wysokości opłat mytowych w cieśninach duńskich, uiszczanych przez statki holenderskie, obciążała przeto frachty morskie, na które składało się przede wszystkim polskie zboże i drzewo, stanowiące główny przedmiot wywozu z portu gdańskiego nie tylko do Holandii ale do Anglii, a nawet i Hiszpanii. Później ulgi przyznane Holandii zostały rozszerzone na Francję i Anglię.

Jeśli idzie o Szwecję, to sytuacja jej była odmienną od współczesnej, gdyż do połowy XVII w. należało do Danii również wschodnie wybrzeże Sundu czyli Skania i w ten sposób władztwo duńskie nad tą cieśniną było zupełne. Statki szwedzkie musiały na równi z innymi uiszczać opłaty mytowe. Ale gdy na skutek przegranej wojny Dania zmuszoną była zawrzeć pokój w Broemsbro w 1645 r., żegluga szwedzka uzyskała całkowite zwolnienie od opłat mytowych. Później, z mocy traktatu w Röschildzie w 1658 r., Dania musiała cedować na rzecz Szwecji całą Skanię, wskutek czego wschodnie wybrzeże Sundu znalazło się w posiadaniu szwedzkim. Zwolnienie od opłat zostało utrzymane i dopiero w r. 1672 Szwecja, podpisując pokój w Sztokholmie, rezygnuje ze zwolnień od opłat sundowych.

Wskutek odstąpienia Szwecji wszystkich prowincji na wschód od Sundu sytuacja zmieniła się, gdyż wschodnie jego wybrzeże z duńskiego stało się szwedzkim i Szwecja mogła mieć roszczenie do współwłasności praw, wypływających z władania cieśniną. Ale nic podobnego nie nastąpiło i Dania zachowała wyłączne i niepodzielne władztwo nad całym Sundem. Być może, że okoliczność, iż wschodni (tj. szwedzki) brzeg Sundu jest płaski i cała żegluga odbywa się wzdłuż jego zachodniego (tj. duńskiego) brzegu, była tego przyczyną. Szwecja nie miała zatem celu walczyć o prawa (niezależnie od przysługiwania ich od czasów niepamiętnych Danii), z których i tak żadnych korzyści by mieć nie mogła, przepływ bowiem wzdłuż jej wybrzeża nie jest możliwym.

Ale wydarzenia z lat 1645—1660 zmieniły długowieczny stan rzeczy w Sundzie, gdzie w miejsce wyłącznej władczyni Danii zjawia się Szwecja, mimo że z przyczyn wyżej wyluszczo-

nych, nie rości sobie ona prawa do pobierania opłat przejazdowych lub udzielania pozwolenia na przepływ. Równie dobrze jednak, władając wschodnim wybrzeżem Sundu, mogłaby Szwecja w przyszłości zmienić stanowisko i chcieć na równi z dotychczasową władczynią Danią wykonywać uprawnienia w odniesieniu do żeglugi w Sundzie, opierając się na fakcie posiadania jego wschodniego wybrzeża wraz z pasem wód terytorialnych.

Sprawa ta obchodziła oczywiście żywo Szwecję, ale również i Polskę, gdzie—mimo nieszczęśliwych wydarzeń epoki (wojny kozackie, szwedzkie, najazd Rakocznego, wojna duńska)—zainteresowanie się problemami morskimi na Bałtyku zaczyna się od czasu Króla Władysława IV (zbyt słabo niestety) objawiać. Zewnętrznym wyrazem tego jest traktat pokoju w Oliwie z 3 maja 1660 r., podpisany pomiędzy Polską, Brandenburgią, Cesarzem Niemieckim a Szwecją, w którym znajduje się art. XXXI, odnoszący się do układów, jakie zostały zawarte pomiędzy Danią a Szwecją (w latach poprzedzających) a stanowiący, że postanowienia tychże mają być uważane tak, jak gdyby znajdowały się w tenorze traktatu Oliwskiego. W ten sposób wszystkie postanowienia traktatów duńsko-szwedzkich, odnoszące się do spraw cieśniny Sundu i cesji Skanii na rzecz Szwecji, zostały uznane przez Polskę i niejako inkorporowane do traktatu Oliwskiego. Tym samym uznaje również Polska odwieczne prawa Danii do władania cieśniną Sundu. W praktyce sprawy te nie zaznaczyły się jednak w życiu dawnej Rzeczypospolitej, gdyż własnej floty handlowej do końca swych dni stworzyć nie zdołała. Zresztą z chwilą, gdy na skutek rozbioru utraciła Polska dostęp do Bałtyku, problem bezpośredniego zainteresowania się cieśninami duńskimi odpadł; pośrednio wyrażał się on w dziedzinie kosztów frachtów morskich, obciążonych opłatami mytowymi w Sundzie i obu Bełrach, co mogło również dotyczyć interesów gospodarczych ziem dawnej Rzeczypospolitej. Nie można jednak wywodzić (jak to usiłowano czynić), że wobec tego, iż traktat pokoju w Oliwie nigdy wypowiedzianym nie został, zachował on moc obowiązującą. Szereg jego postanowień, dotyczących zakończenia stanu wojny i przywrócenia pokoju, zostało już oddawna zrealizowanych, klau-

zule terytorialne również przez późniejsze wydarzenia utraciły swą wartość i mogą służyć jedynie do wyjaśnienia historycznego rozwoju terytorialnego. Co się zaś tyczy artykułu XXXI, to wszystkie stąd wypływające prawne konsekwencje z upadkiem dawnej Rzeczypospolitej utraciły swoją praktyczną wartość. Aczkolwiek po stronie duńsko-szwedzkiej stan faktyczny i prawny, ustalony przed 290 laty, nie uległ zmianie, to — z uwagi na upadek po stronie polskiej wszystkich elementów, składających się na walor traktatu Oliwskiego (poza stroną historyczno-reminiscencyjną), — wartość jego może istnieć jedynie po stronie duńsko-szwedzkiej, jako jeden z aktów międzynarodowych, które w swoim czasie złożyły się na uznanie nowego stanu rzeczy (do dziś dnia zresztą bez zmian trwającego), wywołanego cesją Skanii przez Danię na rzecz Szwecji.

Później Szwecja zrezygnowała (1672 r.) ze zwolnienia od opłat w Sundzie, zastępując je klauzulą największego uprzywilejowania. Prawdopodobnie względy konkurencyjności w stosunku do żeglugi, do flag: holenderskiej, angielskiej, francuskiej i hanzeatyckiej, reprezentowanych na Bałtyku, spowodowały, że Szwecja wołała powrócić do równego traktowania w cieśninach, wołąc swe uprzywilejowanie zastąpić pozycją równości, a czerpać korzyści w innych dziedzinach swych stosunków z państwami zainteresowanymi żeglugą bałtycką.

Z początkiem XVIII w. wchodzi na arenę bałtycką Rosja, domagając się od Danii (z wynikiem negatywnym) w latach 1720 — 1721 zwolnienia od opłat w cieśninach. Gdy później opanuje ona kolejno wschodnio-południowe wybrzeża Bałtyku przez pozyskanie kosztem Szwecji Inflant (czyli Łotwy), Estonii i Ingrii, następnie Kurlandii i części Finlandii, położonej po prawym brzegu Newy, zainteresowanie jej żeglugą bałtycką będzie się wzmacniać, tak, że w 1782 r. zawrze ona układ co do wysokości opłat, a tym samym obejmie ona sferę interesów z ziem, przyłączonych do niej na skutek rozbiorów Polski, a leżących nad Bałtykiem względnie w jego zapleczu.

W ciągu XVIII w. rząd duński zawiera szereg traktatów,

regulujących sprawę wysokości opłat za przejazd przez cieśniny duńskie.

Ale czasy zmieniają się i ze wzrostem ruchu żeglugowego na Bałtyku oraz umocnieniem się przekonania, że pobieranie opłat mytowych w cieśninach duńskich koliduje z zasadą wolności mórz, godzina zniesienia myta staje się bliską. Pierwsze występują w 1848 r. z inicjatywą Stany Zjednoczone Ameryki, wyłuszczając tezę, iż żegluga na cieśninach, łączących dwa morza, powinna być wolną dla wszystkich państw. Dania opierała się temu ale pod naporem amerykańskim zdecydowała się zmienić stanowisko i zwołała w dniu 4 stycznia 1856 r. międzynarodową konferencję do Kopenhagi z udziałem wszystkich ówczesnych państw bałtyckich, a więc: Danii, wolnego miasta Lubeki, Meklenburga—Skwierzyni, Prus, Szwecji z Norwegią; z niebałtyckich państw uczestniczyły: Anglia, Austria, Belgia, wolne miasto Brema, Francja, wolne miasto Hamburg, Hanower, Holandia i Oldenburg. Stany Zjednoczone Ameryki odmówiły udziału, gdyż przedmiotem konferencji miała być nie sama kwestia prawa Danii do pobierania opłat (które kwestionowały), ale również kwestia równowagi politycznej państw europejskich (która ich zgodnie z zasadami doktryny Monroego nie obchodziła), bardzo wówczas aktualna z uwagi na zakończenie wojny krymskiej i rokowania pokojowe w Paryżu.

Rezultatem obrad był traktat z 14 marca 1857 r., znoszący z dniem 1 kwietnia 1857 r. opłatę za przejazd przez cieśniny duńskie w zamian za kwotę ryczałtową 91.434.995 fr. złotych, uiszczyć się mającą w 20 ratach rocznych przez wszystkie uczestniczące w konferencji państwa „pro rata parte”. Umowa zawierała ważne postanowienie, że zwolnienie od opłat cieśninowych i wolność przejazdu dotyczy wszystkich państw, nawet tych, które w konferencji nie uczestniczyły. Sygnatariusze przyrzekli, że spowodują nieobecnych do przyjęcia zobowiązań z umowy wynikających. Rzeczywiście państwa europejskie oraz amerykańskie (ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki na czele) kolejno przyjęły zasadę wykupu myta. W ten sposób przestała istnieć odwieczna instytucja opłat w cieśninach duńskich, stanowiąca przeszkodę

dla żeglugi i będąca sprzeczną z zasadą wolności mórz. Umowa z 1857 r. zawiera dwa odrębne postanowienia; jedno, dotyczące zrzeczenia się Danii wszelkiego pobierania opłat i drugie, dotyczące zobowiązania Danii do utrzymywania w dobrym stanie urządzeń sygnalizacyjno-morskich, wytyczających szlaki żeglugowe oraz służących bezpieczeństwu statków w cieśninach. Ryczałtowa suma, otrzymana przez Danię, obliczona jest w proporcji do opłat dotychczas rocznie przez nią pobieranych od poszczególnych fleg, przy czym wychodziło się z założenia, że odsetki od tego kapitału pokrywać mają koszty utrzymywania wspomnianych urządzeń w cieśninach w stanie zdatnym do żeglugi.

Najważniejszym jednak w umowie z 1857 r. jest fakt rezygnacji Danii z praw do pobierania opłat, odnoszący się zatem do samej zasady. W ten sposób mamy do czynienia nie z wykupem faktycznie istniejącego nadal prawa przez poszczególne zainteresowane państwa, ale z jego zupełnym zniknięciem jako instytucji prawa narodów.

Ponieważ traktat z 14 marca 1857 r. podpisały również Prusy i Rosja, będące w odniesieniu do strefy przybałtyckiej sukcesorami z mocy traktatów rozbiorowych, które im przyniosły ziemie przybałtyckie dawnej Rzeczypospolitej, więc też zrzeczenie się Danii na ich rzecz prawa do opłat miało również praktyczny walor w odniesieniu do obszarów porozbiorowych Polski na ich odcinku bałtyckim. Wszak zwiększało to w proporcji do uzyskanego przez te państwa wybrzeża polskiego ich interes ekonomiczny w zniesieniu opłat cieśninowych duńskich. Uiszczając zaś Danii w myśl powyższej umowy kwotę ryczałtową, *eo ipso* obejmowały wykupem tym również i te części obszaru dawnej Rzeczypospolitej, jakie im przypadły z mocy aktów rozbiorowych.

Gdy przeto w 1920 r., z mocy traktatu pokoju w Wersalu, Polska powróciła nad Bałtyk po 125 latach nieobecności, zastała stan prawny taki, że żegluga przez cieśniny duńskie, łączące ją ze światem, jest wolną dla statków płynących pod banderą polską, jak również i dla wszystkich pozostałych państw świata, z mocy zasadniczych stypulacji traktatu z 1857 r. Dania nie może



wymagać od Polski, jako od państwa nowopowstałego, uiszczenia jej jednorazowej sumy wykupu prawa za przepływ przez cieśniny duńskie, ponieważ w swoim czasie uczyniły to już Prusy i Rosja, które były sukcesorami dawnej Rzeczypospolitej, a których z kolei sukcesorką (zarówno w sytuacji prawnej z 1919 r. jak i 1945 r.) jest współczesna Polska. Ponadto zasada wolności mórza, która leżała u podstaw traktatu z 1857 r. stanowi, że wszystkie państwa, które powstały w drugiej połowie XIX w. i w pierwszej XX w., mają prawo do swobodnego i nieograniczonego przepływu przez cieśniny duńskie.

Mimo wykupu myta, prawa Danii do władania cieśninami nie zostały w niczym uszczuplone. Sund jest z mocy traktatu w Röschildzie (1658 r.) nadal pod zwierzchnictwem duńskim, mimo, że jego wschodnie wybrzeże należy do Szwecji. Wielki Belt leży całkowicie w obrębie terytorium morsko-łądowego Danii i nie może budzić wątpliwości. Co się zaś tyczy Małego Beltu, to należał on również do czasu utraty przez Danię Szleswigu z mocy pokoju Wiedeńskiego (30.X.1864 r.) wyłącznie do Danii. W okresie od tegoż pokoju do traktatu Wersalskiego (1919 r.) wybrzeże zachodnie należało do Prus i dopiero z odzyskaniem przez Danię na mocy plebiscytu północnego Szleswigu — cały Mały Belt wrócił z powrotem pod władanie duńskie. Zmiany w tym stanie, dokonane przez Niemcy po zajęciu Danii w kwietniu 1940 r., nie mają oczywiście żadnego prawnomiędzynarodowego znaczenia i po klęsce Niemiec (1945 r.) przestały istnieć jako przemijający stan faktyczny. W ten sposób oba brzegi Małego Beltu są duńskie.

Można przeto stwierdzić, że Dania włada obu Beltami na takich samych prawach od czasów niepamiętnych, z zastrzeżeniami okresu od 1864—1919 r. (Mały Belt), a jeśli idzie o Sund, to również od czasów niepamiętnych, z zastrzeżeniami faktu cesji Skanii w 1658 r. na rzecz Szwecji, a więc od lat przeszło 290, czyli okres dostatecznie długi, aby nabrał mocy praw „od niepamiętnych czasów”.

Prawa te odnoszą się przede wszystkim do przepływu statków handlowych, ale i okrętów wojennych z mocy zasady wol-

ności mórz otwartych i łączących je cieśnin, tak w czasie pokoju jak i wojny. Natomiast pobyt w cieśninach jest dla okrętów wojennych bez uprzedniego zezwolenia zabroniony, a w czasie wojny ograniczony.

Dlatego też kwestia przepływu przez te cieśniny duńskie okrętów wojennych w czasie pokoju podlega ogólnym zasadom prawa narodów. Odmiennie natomiast przedstawia się ona w przypadku wojny, w której Dania zachowuje neutralność. Wysuwają się tutaj dwie ewentualności: jedna—wojny ograniczonej do obszaru Morza Bałtyckiego z udziałem państw wyłącznie bałtyckich; druga—wojny nieograniczonej do obszaru tego morza, prowadzonej przez państwa zarówno bałtyckie jak i niebałtyckie, z możliwością prowadzenia działań wojennych na Morzu Bałtyckim; wreszcie takiejże samej konstelacji państw, ale z wykluczeniem możliwości prowadzenia wojny na wodach Bałtyku.

W pierwszym przypadku nie zachodzi potrzeba przepływu okrętów wojennych przez cieśniny duńskie, gdyż działania wojenne toczą się poza ich obrębem, wyłącznie na wodach wolnego Bałtyku.

Odmiennie przedstawia się położenie w przypadkach następujących. Dzieje minionych 140 lat dostarczają szeregu przykładów takich sytuacji jak i ich rozwiązań. Zaczynają się one od epizodu z 2.IX.1807 r., gdy Anglia, obawiając się sprzymierzenia Danii z wrogą jej Francją i zaciśnięcia przez to węzła ogłoszonej przez cesarza Napoleona blokady kontynentalnej, nakazała niespodzianie swej flocie przepłynąć przez niebronione cieśniny duńskie, zbombardować Kopenhagę i zmusiła słabą Danię do wydania sobie całej floty wojennej. Epizod ten nosił jednak cechy działań wojennych przeciwko Danii i w tej płaszczyźnie prawnej powinien być oceniany.

Gdy w 1854 r. wybuchła wojna krymska pomiędzy Anglią, Francją i Sardynią a Rosją, mocarstwa te postanowiły z dwóch stron zaatakować tę ostatnią. Przez cieśniny tureckie dostały się na morze Czarne, rozpoczynając działania wojenne od oblężenia i zdobycia Sebastopola. Równocześnie postanowiono wysłać flotę angielską i francuską na Bałtyk, by od północy zagro-

zić Rosji i jej stolicy. Turcja była zainteresowaną powodzeniem sprzymierzonych; przepuszczenie przeto ich flot przez Dardanęle i Bosfor leżało w jej interesie. Neutralna Dania, opierając się na zasadzie wolności mórz, przepuściła jednak przez swe cieśniny floty wojenne angielsko-francuskie, które dokonały desantu na wyspach Alandzkich, zdobyły w sierpniu 1854 r. twierdzę Bomarsund i zagrażały Petersburgowi.

Kwestia stała się znowu aktualną podczas wojny francusko-niemieckiej w r. 1870, podczas której Dania nie stawiała sprzeciwu, ażeby okręty wojenne francuskie, wpłynęły na Bałtyk i blokowały (z małym zresztą skutkiem) porty północno-niemieckie.

Szczególony aspekt przybrała sprawa podczas wojny rosyjsko-japońskiej w 1904 r., skoro Rosja na skutek strat poniesionych na Dalekim Wschodzie postanowiła wysłać przeciwko Japonii gros swej floty wojennej bałtyckiej. Byłoby wprawdzie bliżej i łatwiej uczynić to z flotą czarnomorską (zresztą i dla Rosji bezpieczniej, gdyż tego rodzaju odślonięcie flanki ze strony Rumunii i Turcji nie zagrażało jej niczym, czego nie można było powiedzieć o sytuacji na Bałtyku), ale Turcja, trzymając się ściśle postanowień traktatów Paryskiego z 1856 r., Londyńskiego z 1871 r. i Berlińskiego z 1878 r., nie zgodziła się na przepuszczenie floty rosyjskiej. Jedynie dwum okrętom nie uzbrojonym i pod flagą handlową udało się przepłynąć. W tym stanie rzeczy przepuszczenie przez cieśniny duńskie floty bałtyckiej miało dla Rosji jak i dla Japonii kapitalne znaczenie. Przypomnieć należy, że działo się to jeszcze przed konwencjami haskimi z 1907 r., regulującymi zasady wojny morskiej i kwestia, jak Dania ma pojmować swą neutralność, mogła być otwartą. Japonia czyniła wielki nacisk, aby rząd duński odmówił zezwolenia flocie rosyjskiej na przepływ przez swe cieśniny, a przynajmniej odmówił swych dyplomowanych pilotów, co równałoby się niemożności przepłynięcia przez cieśniny bez poważnego ryzyka. Atoli Rosja zwróciła uwagę Danii na precedens z wojny krymskiej, argumentując, że skoro neutralna Dania mogła przepuścić podówczas floty wojenne angielską i francuską, wiedząc, że pociągnie to za sobą wszczęcie działań wojennych na Bałtyku, tym bardziej po-

winna to uczynić obecnie w stosunku do floty rosyjskiej, skoro teatrem działań operacyjnych miały być wody leżącej na drugiej półkuli Japonii. Poważny ten argument przeważył. Ponieważ jednak Dania dekretem królewskim z 27.IV.1904 r. zabroniła dostępu do swych wód terytorialnych okrętom stron wojujących, flota admirała Rożdżestwieńskiego przepłynęła przez Wielki Belt, gdyż szerokość jego jest taka, że pozwala na przepłynięcie przez cieśninę poza obrębem wód terytorialnych (co z uwagi na wąskość Sundu i Małego Beltu nie było by możliwym); w ten sposób flota wojenna rosyjska mogła przepłynąć przez cieśniny duńskie, bez naruszenia postanowień powyższego dekretu.

Epizod ten wpłynął poważnie na tok obrad konferencji w Hadze w 1907 r., zajmującej się opracowaniem czternastu konwencji, dotyczących zagadnień związanych z zasadami prowadzenia wojny lądowej i morskiej oraz problemami neutralności i spowodował, że w konwencji z dnia 18.X.1907 r. o prawach i obowiązkach państw neutralnych w wojnie morskiej (XIII Konwencja Haska) przyjęto zasadę, że w czasie wojny okręty stron wojujących mają zasadniczo prawo przepływu przez wody terytorialne państwa neutralnego. Tym samym przeto została rozstrzygniętą kwestia przepływu przez cieśniny duńskie Małego Beltu i Sundu, których wąskość powoduje, że pierwszy jest w zupełności w swym najwęższym miejscu objęty wodami terytorialnymi Danii, drugi zaś—Danii i Szwecji. Ponieważ zaś Konwencja została podpisana przez szereg państw, a pomiędzy innymi również przez Danię, Niemcy, Rosję i Szwecję, stała się ona w odniesieniu do Bałtyku jednym z elementów statutu tegoż. Zauważyć należy, że Polska do konwencji tej dotychczas nie przystąpiła.

Podczas pierwszej wojny światowej (1914—1918) Dania nie zabroniła przejazdu okrętom państw wojujących przez swe cieśniny, ale na skutek nacisku, wywartego na nią ze strony Niemiec, zamknęła takowe barierami minowymi, wprowadzając przy-  
mus pilotażu. Wielki Belt był zamknięty dwiema zagrodami minowymi i przejazd przezeń bez udziału duńskich pilotów był niemożliwy. U południowego jego wylotu, zwanego Dangolands,

poza obrębem wód terytorialnych duńskich, a zatem na wolnym morzu, Niemcy założyli pola minowe, aby dla większej pewności zamknąć możliwość przejazdu przez ten odcinek i ten krok niemiecki przedstawia się jako naruszenie zasady wolności mórz. Mały Biały Biełt był zamknięty również minami, podobnie jak i Sund, którego szwedzki odcinek wód terytorialnych nie był zaminowany (jest zbyt płytki, by mógł nadawać się do żeglugi). Dania zdecydowała się na to zarządzenie, aby uniknąć przerzucenia się wojny na wody duńskie i utrzymać łączność pomiędzy poszczególnymi częściami swego wyspiarskiego kraju. Niemcy, którzy zmusili ją do tego kroku, motywowali go tym, że chodziło o niewpuszczenie floty angielskiej i francuskiej na Bałtyk, gdzie mogłyby wspólnie z flotą rosyjską być kłopotliwymi dla marynarki wojennej niemieckiej. Anglia i Francja nie protestowały przeciwko powyższemu krokowi Danii, gdyż z jednej strony uwalniało je to od konieczności udzielania pomocy morskiej na Bałtyku Rosji i stawiało moralnie w pozycji, pozwalającej cały wysiłek morski skierować na wody poza-bałtyckie, a nadto dawało pewność, że i flota wojenna niemiecka nie będzie mogła posługiwać się cieśninami, zagrażając angielskiej od Kattegatu i Skagerraku. Siłą rzeczy ograniczała się przeto działalność floty niemieckiej wyłącznie do punktów wylotowych kanału Kilońskiego. Co się tyczy Rosji, to początkowo protestowała ona, później musiała się pogodzić ze stanem rzeczy.

W ten sposób wymuszone stanowisko Danii w praktyce wychodziło mimo wszystko na korzyść Niemiec, gdyż, mając do dyspozycji Kanał Kiloński, nie ponosiły żadnego uszczerbku z powodu ograniczenia swego ruchu w cieśninach duńskich. Największą stratę ponosiła Rosja, która, wysławszy w 1904 r. większość swej floty bałtyckiej na Daleki Wschód (do czego gorąco zachęcał cara Mikołaja II cesarz Wilhelm II), znalazła się z chwilą wybuchu wojny w stanie bezwzględnej niższości morskiej w stosunku do Niemiec. Rzeczywiście przez cały czas trwania I wojny światowej żaden okręt wojenny sprzymierzonych mocarstw zachodnich nie przepłynął przez cieśniny duńskie dla dania pomocy słabej flocie rosyjskiej. Dzięki takiej sytuacji

acji Niemcy miały zabezpieczoną przewagę na Bałtyku, mogąc wskutek posiadania Kanału Kilońskiego dowolnie przesuwać jednostki swej floty bojowej z Bałtyku na Morze Północne i na odwrót.

Nieco odmiennie ukształtowała się sytuacja podczas II wojny światowej (1939—1945). Szybki przebieg kampanii wrześniowej polsko-niemieckiej w 1939 r. zlikwidował w równie szybkim tempie możliwość działań wojennych na Morzu Bałtyckim; nie było przeto celu dla flot anglo-francuskich próbować wyprawy na dalekie wody, nie mając żadnego punktu oparcia na nich, a zdala od własnych baz. Dania, poza ogłoszeniem neutralności, nie minowała tym razem swych wód, gdyż Bałtyk w krótkim czasie przestał być polem działań wojennych.

Niemcy, wiedząc, że ze strony Anglii i Francji nie grozi im żadna dywersja na morzu Bałtyckim, nie nalegali na Danię, by powtórzyła eksperyment z 1914 r. Zachowanie swobody przejazdu przez cieśniny duńskie leżało tym razem w ich interesie. Zresztą, dzięki okoliczności, że cieśniny nie zostały zamknięte polami minowymi, udało się niektórym jednostkom floty wojennej polskiej przemknąć się przez sieć okrętów wojennych niemieckich, czuwających u wylotu cieśnin i dostać się do Anglii. Przejazd przez wody neutralnej Danii nie naruszał, zgodnie z zasadami XIII konwencji haskiej, prawa narodów. Należy jednak podkreślić, że w stosunku do Polski nie mogła konwencja ta, jeśli idzie o ustosunkowanie się Danii, wchodzić w grę, gdyż Polska do konwencji tej nie przystąpiła, tak, że fakt przepłynięcia przez okręty wojenne polskie wód terytorialnych neutralnej Danii znajduje swe prawne uzasadnienie w ogólnych zasadach zwyczajowego prawa międzynarodowego, a nie w przepisach konwencyjnym.

Sytuacja uległa zmianie wiosną 1940 r., gdy Niemcy, uderzając na Norwegię, zajęły i Danię, opanowując tym samym i jej cieśniny, tak że gdy w czerwcu 1941 r. zaatakowały one Z.S.R.R. i kwestia pomocy dla tegoż była aktualną, dostęp do Bałtyku był tak hermetycznie zamknięty, jak nigdy jeszcze. Do ostatniego dnia wojny ani jeden statek handlowy, ani też okręt

wojenny państw sprzymierzonych nie zdołał przepłynąć przez cieśniny duńskie.

Kluczowe położenie Danii i decydująca rola w swobodzie komunikacji przez cieśniny występują zupełnie jasno w świetle powyższych dziejów, wskazując dowodnie, jak ogromne znaczenie ma dla wszystkich państw (bałtyckich przede wszystkim) istnienie niepodległej zupełnie Danii, jako państwa, spełniającego swą rolę strażniczki wód Bałtyku z zupełną obiektywnością. W tych zaś przypadkach, w których zdaje się ona zawodzić, wchodziły w grę momenty siły wyższej, za które trudno słabą militarnie Danię czynić odpowiedzialną. Wszystkie te wypadki miały zresztą za tło akcję Niemiec, wymuszających na Danii takie stanowisko, jakie im było w danej konstelacji korzystne i potrzebne.

Wydarzenia z kwietnia 1940 r. nie były spontanicznym aktem Niemiec hitlerowskich, ale rezultatem planu przygotowywanego od lat conajmniej 35, jeśli i nie dłużej. W depeszy, wysłanej 2.VIII 1905 r. z Sośnicy na Rugii do cara Mikołaja II, informuje go cesarz Wilhelm II o rzekomym niebezpieczeństwie, grożącym Danii ze strony Anglii w przypadku wojny i że rząd duński oczekuje, że Niemcy(!) i Rosja powezmą odpowiednie kroki, zajmując(!) Danię na czas wojny, zabezpieczając swe własne interesa, a zarazem dając przez to Danii najlepsze gwarancje dla przyszłości i niepodległości kraju i dynastji. Cała gra Niemiec występuje w swej dalekosiężnej planowości, gdyż Anglia ani w 1905 r., ani w 1914 r., ani w 1939 i 1940 r nie miała żadnego zamiaru dokonywania desantu i opanowywania Danii. Rosja była zbyt odległą, natomiast dla Niemiec była to niebywała gratka zajęcie Danii, cieśnin i zamknięcie w ten sposób (oczywiście raz na zawsze) niemieckimi ryglami połączenia Bałtyku z wielkimi morzami świata oraz uczynienia państw bałtyckich wasalami morskimi Niemiec.

Gdyby przeto taka ewetualność nastąpiła (jak to się stało w 1940 r.), Niemcy zwycięskie napewno odmówiłyby po skończonej wojnie przywrócenia Danii władztwa nad cieśninami. Widać się aż nadto dobrze na powyżej opisanym epizodzie całą

perfidność i długoplanowość niemieckiej polityki bałtyckiej z jednej strony, a całą doniosłość utrzymania niepodległości Danii i jej pełnego panowania nad cieśninami—z drugiej, dla wszystkich nie niemieckich państw bałtyckich.

Niepodległość Danii i utrzymanie jej odwiecznej pozycji w Sundzie i obu Bełtach stanowi jeden z kamieni węgielnych statutu Bałtyku a każde naruszenie tegoż godzi wprost w najistotniejsze i najbardziej żywotne interesy państw przybrzeżnych Bałtyku.

### III.

#### Szlezwiąg i Holsztyn<sup>3</sup>

Jeśli kluczową pozycją w stosunku do całego Bałtyku są cieśniny duńskie, to takąż pozycję w odniesieniu do Danii zajmuje obszar Szlezwigu i Holsztynu, stanowiący naturalne przedłużenie w kierunku południowym półwyspu Jutlandzkiego, tworząc niejako jego podstawę. Kto włada Szlezwigiem i Holsztynem, ten może wywierać bezpośredni nacisk na najbliższego sąsiada—Danię, a przez nią wpływać na los cieśnin, a nadto, siedząc jak gdyby w siodle pomiędzy Bałtykiem a Morzem Północnym, decydować w znacznej mierze o łączności pomiędzy obu morzami, wreszcie trzymać rękę na komunikacji pomiędzy Skandynawią a kontynentem europejskim w punkcie, gdzie się one najbardziej do siebie zbliżają. Stąd ogromne znaczenie Szlezwigu i Holsztynu dla spraw bałtyckich.

Prusy oddawna pojęły szczególne geopolityczne znaczenie tych obu krajów i misterną, długoplanową a konsekwentną polityką dążyły od początku drugiej ćwierci XIX w. do położenia na niej swej ręki. Kto bowiem posiadał Szlezwiąg i Holsztyn, ten stawał się panem dwóch mórz, z wielkimi perspektywami na przyszłość.

---

<sup>3</sup> Literatura: BOURGEOIS EMIL, *op. cit.*; GASSELIN LOUIS, *La question de Schleswig—Holstein*, 1909; JASSEN FRANZ, *Manuel historique de la question de Sleswig*, Paris 1939; KLACZKO JULIAN, *Etudes de Diplomatie contemporaine*, Paris 1866; *Die Universität Kiel und Schleswig-Holstein*, Neumünster in Holst. 1937.



Już od czasów wczesnego średniowiecza przez Szlezwig wiódł odwieczny szlak wodny Normanów, wykorzystywujących biegi rzek wpadających do Bałtyku i Morza Północnego oraz nieduży, kilkukilometrowy pas lądowy działu wód, przez który przynosili oni swe statki. W ten sposób omijali niebezpieczny Kattegat i stale burzliwy Skagerrak, skracając sobie nadto drogę. Z postępem techniki XIX w. okazało się, że zbudowanie kanału oceanicznego, wykorzystującego bieg rzeki Eider i wody jezior holsztyńskich połączyłoby z ogromną korzyścią dla Niemiec Bałtyk z Morzem Północnym. Skracaloby to okrężną drogę wokół Półwyspu Jutlandzkiego i uwalniało od monopolu cieśninowego, duńskiego. Nadto stwarzałoby to dla Niemiec korzyść militarną przez połączenie flot bałtyckiej i Morza Północnego, które—dzięki tej ścisłej łączności—zmieniłyby swą indywidualną słabość na dużą potęgę. Jednym słowem, budowa kanału wprowadzała z miejsca Niemcy na wielko-państwową arenę morską.

Aby dopiąć tego celu trzeba było zrealizować cały skomplikowany plan, wykonując to cierpliwie, systematycznie i perfidnie.

Szlezwig i Holsztyn były księstwami, wchodzącymi w skład Związku Północno-Niemieckiego, a król Danii, z tytułu że był ich władcą, należał doń również. Szlezwig północny był etnicznie duński, południowy zaś oraz Holsztyn posiadały wydatną mniejszość duńską; reszta ludności była niemiecką. Wykorzystując ten stan rzeczy i posługując się owym elementem niemieckim, Prusy dążyły do wytworzenia stanu stałego wrzenia i niezadowolenia z wszystkiego co duńskie, do podtrzymania tego stanu i rozbudzania do najwyższego potencjału uczuć szowinizmu niemieckiego. Regułą było głoszenie wieści o straszliwym ucisku duńskim oraz zajmowanie zasadniczego stanowiska niezadowolenia z wszystkiego, co pochodzi od króla duńskiego. Profesor uniwersytetu w Kilonii Dahlman i poeta Arndt podniecali ten szowinizm, niezadowolenie zaś objawiało się zgodnie z instrukcjami opracowanymi w Berlinie, przepisującymi kiedy, z czego i jak należy być niezadowolonym. Rządy królów duńskich w obu księstwach były patriarchalno-patrymonialne. Nie brano sobie do serca gwałtownych wystąpień „uciśnionych” patriotów szlezwidzko-holsztyń-

skich, a ich skrajne żądania traktowano z pobłażliwością i dobrotliwą wyrozumiałością, starając się iść im jak najbardziej na rękę. Tak, jak gdyby o to tylko podżegaczom chodziło!

Skoro ze strony niemieckiej skarżono się na szczupłość dotacji uniwersytetu w Kilonii (wielkiego panaceum szowinizmu pruskiego i danofobii), król duński zarządził podwyższenie jej o 100%. Wywołało to u patriotów szleswidzko-holsztyńskich najwyższe oburzenie: wszak dotację podwyższono tylko o 100%! Gdy, ulegając narzekaniom, że na monetach, będących w obiegu w Szlezwigu i Holsztynie, napisy są jedynie w języku duńskim, król duński zarządził wprowadzenie ich w języku duńskim i niemieckim, oburzenie było powszechne: „dlaczego nie wyłącznie w niemieckim”. Rekruci Szlezwigu i Holsztynu odbywali służbę wojskową w pułkach duńskich, co wywoływało utyskiwania, że się ich oddała ze stron rodzinnych do „dalekiej” Danii. Król duński, uwzględniając sentyment regionalny, zarządził, aby odbywali oni swój obowiązek wojskowy w kontyngentach szleswidzko-holsztyńskich, stacjonowanych w obrębie obu księstw; wyjątek stanowili rekruci powoływani do gwardii królewskiej w Kopenhadze. Fala szlachetnego oburzenia była odpowiedzią na gest królewski. Czyż nie jest on dowodem traktowania żołnierzy Szlezwigu i Holsztynu jako obywateli drugiej klasy, pozbawiając ich honoru służenia na równi z innymi w szeregach armii duńskiej; wyjątek, uczyniony na rzecz gwardii królewskiej, jest nagrawaniem się z uczuć patriotycznych z uwagi na znikomość jej kontyngentu... Każde pociągnięcie władz duńskich było złe, każde ustępstwo—niedostateczne, każde najsluszniejsze nawet zarządzenie—uciskiem. Tak to system, który w lat kilkadziesiąt później, już za czasów nam współczesnych, Niemcy stosowali pośród mniejszości niemieckiej w Polsce, Czechosłowacji, Gdańsku etc., zbierał swe pierwsze doświadczenia w spokojnym i zacisznym Szlezwigu i Holsztynie.

Na tak użyźnioną glebę można było rzucać dalsze ziarno. Dwie wojny (spowodowane obroną uciśnionej ludności) ze słabą Danią doprowadziły w 1864 r. do jej pokonania i ustąpienia w pokoju Wiedeńskim z 30.X.1864 r. na rzecz kondominium au-

stryjacko (Holsztyn) — pruskiego (Szlezwig) obu księstw, zaś księstwa Lauenburg tylko na rzecz Prus. Podział opierał się na układzie podpisanym pomiędzy obu zdobywcami w Gastein w dniu 14. VIII. 1865 r. W rok później Prusy, pokonawszy pod Sadową Austrię i zmusiwszy ją do rezygnacji w pokoju Praskim z 23. VIII. 1866 r. z Holsztynu na swą korzyść, aby uczynić zadość modnej w Europie ówczesnej zasadzie narodowości, przyrzekły przeprowadzić plebiscyt w Szlezwigu, celem dania ludności duńskiej możności wypowiedzenia się, czy chce należeć do Prus, czy pozostać przy Danii. Lata miały. Plebiscyt nie odbywał się, a gdy później Austria potrzebowała poparcia Prus, w umowie z 1879 r. zrzekła się praw co do plebiscytu w Szlezwigu i Holsztynie, wynikających dla niej z artykułu V traktatu pokoju w Pradze. Skoro zaś Dania nieśmiało upomniała się o prawa ludności szlezwidzkiej co do wypowiedzenia swej woli odnośnie do przynależności państwowej, otrzymała z Berlina pełną szlachetnego oburzenia odpowiedź, że sprawa ta nie powinna Danię w ogóle obchodzić, bo rozchodzi się o umowy prusko-austriackie, będące dla Danii *res inter alios acta!* W ten sposób los kraju został przypieczętowany na długie lat pięćdziesiąt sześć i dopiero traktat wersalski spowodował przeprowadzenie plebiscytu, w rezultacie którego północna część Szlezwigu powróciła do Danii.

Należy jednak jasno uświadomić sobie, że w całej tej sprawie momenty narodowościowe—mimo wielkiej roli jaką odegrały nie były istotnymi. U podstaw sprawy leżała chęć Niemiec zupełnego opanowania Bałtyku, jego połączeń oceanicznych i położenia ręki na wszystkich obszarach przybałtyckich.

Uszeregowując chronologicznie politykę Prus, kontynuowaną przez Rzeszę Niemiecką od epoki napoleońskiej począwszy, widać się zarys jasnego planu, mającego odpowiednik chyba tylko w słynnym testamencie politycznym cara Piotra Wielkiego.

Traktatem kilońskim z 14. I. 1814 r. król Danii a zarazem i Norwegii, odstępuje takową na rzecz Szwecji. W zamian za to otrzymuje od tej ostatniej Pomorze Zachodnie, Stralsund i wyspę Rugię. W następnym roku Prusy odbierają te terytoria Danii

i traktatem z 4.VI.1815 r. odszkodowują ją małym księstwem Lauenburg oraz częściami Holsztynu. W ówczesnym ujęciu utworzenie zwartej terytorium państwowego od Łaby i zatoki Lubeckiej po Skagerrak, przedstawiało dla Danii pozorny zysk. Natomiast Prusy stawały się wyłącznym władcą wybrzeża bałtyckiego od Klajpedy po Meklenburg — Skwierzynę. Nadto zyskiwały ważny podówczas port Stralsund i wyspę Rugię, której kluczowe położenie uwydatniło się w całej pełni w lat 92 później, gdy właśnie przez Stralsund i Sońnicę na Rugii przeprowadzono bezpośrednie połączenie kolejowe lądem i promem pomiędzy Szwecją a Niemcami.

Odebranie Szlezwigu, Holsztynu i Lauenburga było dalszym etapem polityki pruskiej, zajmując okrągłe lat 50. Potem trzeba było znowu czekać lat 76, aby (z przerwą impasu wersalskiego w 1920 — 1940) opanować już nie tylko całą Danię, ale i Norwegię, stwarzając w ten sposób od Hammerfestu po Łabę zwarty wał niemiecki, odcinający hermetycznie wszystkie państwa bałtyckie od jakiegokolwiek morskiej łączności ze światem bez kontroli Niemiec. Ale czasu oczekiwania nie zmarnowano, budując Kanał Kiloński, mający się przysłużyć walnie mocarstwowym planom niemieckim. Zwycięstwo sprzymierzonych w 1945 r. złamało ten od 1815 r. konsekwentnie przeprowadzany plan opanowania Bałtyku w jego najczulszym punkcie.

#### IV.

#### Kanał Kiloński<sup>4</sup>

Już w pokoju wiedeńskim z 30.X.1864 r. Prusy wymówiły sobie, że chociaż Austrii przypadnie południowy Holsztyn, to jednak będą one miały prawo stworzyć w Kilonii bazę wojenną morską (co też zaraz w 1865 r. uczyniły, przenosząc ją ze zbyt

---

<sup>4</sup> Literatura: BESSON ANTONIN, *L'affaire du Wimbledon*, Paris 1924; BIARD P., *Le Canal interocéanique*, 1902; SZWARCENBERG CZERNY KAZIMIERZ, *Problem Kanału Kilońskiego*, Tygodnik Powszechny, Nr 41 z 13.X. 1946 r., s. 4—5; WOLGAST ERNST, *Der Wimbledonprozess vor dem Völkerbundsgerichtshof*, Berlin 1926 r.

ku Rosji eksponowanego Gdańska), zbudować kanał Bałtyk — morze Północne i posiadać drogi wojskowe z Szlezewu przez Rendsburg na południe. Budowa kanału została zakończona w 1898 r.; zaczyna się on w Zatoce Kilońskiej i przebiega na swej 98.5 km. trasie biegiem rzeki Eider oraz wodami jezior holsztyńskich, łącząc się w Brunsbüttelkoog u ujścia Łaby z morzem Północnym.

Otwarcie kanału spowodowało zmianę jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej. Wzmogło potencjał floty niemieckiej, która z dwóch oddzielnych członów, oddalonych od siebie o przeszło 1000 mil morskich i 3 dni drogi, stawała się jedną całością, gdyż przepływ przez Kanał Kiloński łącznie ze śluzowaniem nie zajmuje więcej jak 7—8 godzin czasu. W ten sposób z największą łatwością i niezależnie od ewentualnego zamknięcia cieśnin duńskich można było utrzymywać floty niemieckie bałtycką i Morza Północnego w stanie potencjalnej przewagi.

Jeśli idzie o statki handlowe, to skrócenie drogi, zwłaszcza przy rejsach do południowej Anglii, Holandii i dalej na południe i zachód Atlantyku, zaznaczało się dla portów bałtyckich w sposób wydatny przez oszczędność czasu, mimo opłat za przejazd przez Kanał.

W okresie lat 16 od otwarcia Kanału Kilońskiego w 1898 r. do wybuchu pierwszej wojny światowej (1914) ruch żeglugi handlowej przybrał przez Kanał takie rozmiary, że niezależnie od opisanego powyżej znaczenia geopolityczno-militarnego, znaczenie Kanału jako wielkiej arterii komunikacji międzynarodowej było tak wielkie, że w art. 380 traktatu wersalskiego postanowiono, iż będzie on zawsze wolnym i dostępnym dla statków handlowych i okrętów wojennych wszystkich narodowości aż do granic wód terytorialnych (i obowiązkiem demilitaryzacji rejonu, gdzie kanał łączy się z obu morzami), o ile pozostają one na stopie pokojowej z Niemcami. Otwierając Kanał dla żeglugi międzynarodowej (do 10.I.1920 r., tj. wejścia w życie traktatu wersalskiego, był on prywatną własnością Niemiec), pozostawiono go równocześnie pod suwerennością niemiecką! Miało to z miejsca ten praktyczny skutek, że z okazji wojny polsko-sowieckiej w

1920 r. Niemcy pod pretekstem neutralności odmówiły przepuszczenia statków *Doris* i *Wimbledon*, wiozących materiał wojenny dla Polski. Sprawa została wniesiona przez główne mocarstwa sprzymierzone Anglię, Francję, Japonię i Włochy oraz Polskę do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej w Hadze, który w wyroku z 17.VIII.1923 r. uznał niesłuszność postępowania niemieckiego i stwierdził, że Niemcy nie mają prawa pod pozorem swej neutralności zamykać kanału Kilońskiego oraz stosować ograniczeń ruchu. Wyrok ten stanowi ważną interpretację art. 380 traktatu wersalskiego, a ponieważ dotyczy ważnej drogi komunikacyjnej międzynarodowej morskiej, ma swoją pozycję w sferze zagadnień związanych ze statutem Bałtyku. Atoli Niemcy, nie godząc się z faktem utracenia przez kanał jego „prywatnego” charakteru niemieckiego, mimo, że lata następne nie dały powodu do żadnych incydentów z ich strony, wykorzystały zmianę koniunktury politycznej i w dniu 16.I.1937 r. wypowiedziały art. 380 traktatu wersalskiego, przywracając z powrotem taki stan prawny, jaki istniał w Kanale Kilońskim przez pierwszy okres jego istnienia, do czasu pierwszej wojny światowej. Reprywatyzacja Kanału Kilońskiego, poza platonicznymi protestami, nie wywołała żadnej reakcji, gdyż z głównych sygnatariuszy traktatu wersalskiego Włochy i Japonia należały już do obozu niemieckiego.

Kanał ma przeto doniosłe znaczenie dla wszystkich państw bałtyckich, a zwłaszcza dla tych, które nie mają lepszego połączenia z wielkimi oceanami świata, będąc wyłącznie zdanymi na posługiwanie się albo cieśninami duńskimi albo Kanałem Kilońskim. Stąd też konieczną jest rzeczą, aby przyszedł stan prawny Kanału Kilońskiego został w ten sposób zabezpieczony, by smutne doświadczenia, poczynione ze swobodą żeglugi na nim ze strony Niemiec, nie poszły w las i aby w przyszłości ta ważna arteria komunikacji nie ulegała ograniczeniom lub zamknięciom, stosownie do przemijających koniunktur politycznych. Najwłaściwszym by było, aby anulować traktat pokojowy w Wiedniu z 1864 r. i zwrócić Szlezwig i Holsztyn Danii, a przynajmniej tę część Holsztynu, przez którą przebiega trasa kanału, przez

co znalazłby się on w całości we władaniu duńskim. Atoli z uwagi na fakt, że ludność Holsztynu jest rzeczywiście niemiecką, zaś południowy Szlezwig ma jednak również większość ludności niemieckiej, wątpliwą jest rzeczą, czy w razie plebiscytu opowiedziałaby się ona na rzecz Danii. Ta zaś z łatwo zrozumiałych względów pragnie pozostać państwem jednonarodowym i nie mieć trudności z mniejszością niemiecką. W każdym razie, jeśli oddanie całej strefy kanałowej Danii nie byłoby do zrealizowania, w takim razie musiałaby być znalezioną taka forma międzynarodowej administracji Kanałem Kilońskim i jego strefą przybrzeżną (co najmniej w równej szerokości, jak przy kanale Panamskim, tj. 10 mil). ażeby, wyłączając definitywnie i bezapelacyjnie nietylko suwerenność ale i możliwość wszelkiej prawnej i faktycznej ingerencji Niemiec, zagwarantować najzupełniej swobodną i nieograniczoną możliwość korzystania z Kanału wszystkim rodzajom statków i okrętów i wszystkim flagom. Kanał Kiloński, jako doniosła arteria handlowa, musi w przyszłym statucie morza Bałtyckiego uzyskać taką samą sytuację prawno-międzynarodową, jaką posiadają cieśniny duńskie.

Neutralizacja i demilitaryzacja lądowa i morska tej części Szlezwigu niemieckiego i Holsztynu, znajdujących się w zasięgu Kanału Kilońskiego, stałyby się ważnym czynnikiem, wzmacniającym bezpieczeństwo zarówno tej doniosłej arterii komunikacji międzynarodowej, jaką jest Kanał Kiloński, jak i całego tego kluczowego obszaru, co miałoby również wybitne znaczenie dla bezpieczeństwa Danii i cieśnin duńskich, przyczyniając się do wzmożenia bezpieczeństwa i swobody komunikacji we wszelkich okolicznościach pomiędzy Bałtykiem a Morzem Północnym.

Dla wzmożenia bezpieczeństwa i zapewnienia wszystkim narodom zupełnej wolności dostępu na Morze Bałtyckie art. 190 traktatu wersalskiego stanowił, że w strefie, zawartej pomiędzy  $55^{\circ} 27'$  i  $54^{\circ} 00'$  szer. północnej nie wolno będzie wznosić żadnej fortyfikacji ani ustawiać dział, które by panowały nad brzegami morskimi pomiędzy Morzem Północnym, a Morzem Bałtyckim. Odpowiada to strefie północnych Niemiec, obejmujących obszar od (mniej więcej) ujścia Łaby aż po rejon Szczecina.

Istnieje zatem w historii i prawie narodów precedens sprzed lat 30, wskazujący drogę, po której iść wypada.

Cała ta sprawa stanowi zagadnienie, w którym wspólny interes Danii, Finlandii, Polski, Szwecji i Z. S. R. R. (a być może i przyszłych Niemiec) zachowania wolnej drogi z Bałtyku na wielkie oceany świata występuje ze szczególną wyrazistością, uwidaczniając w tym punkcie solidarność interesów państw bałtyckich. Gdyby bowiem obszary Szlezwicko-Holsztyńskie, które pozostaną przy Niemcach, zostały zdemilitaryzowane i zneutralizowane tak, jak na wschodnim Bałtyku ma to miejsce z wyspami Alandzkimi, w takim razie na zachodnich jego krańcach powstałby obszar bezpieczeństwa pod gwarancją międzynarodową (przede wszystkim zainteresowanych bezpośrednio państw bałtyckich), który mógłby spełniać z równie dobrym skutkiem rolę czynnika bezpieczeństwa i pokoju w stosunku do Bałtyku i Skandynawii, jak to spełniają od lat dziewięćdziesięciu dwóch wyspy Alandzkie.

## V.

### Wyspy Alandzkie<sup>5</sup>

Jeśli z zachodnich krańców Bałtyku przerzucimy się na jego wschodnie wybrzeża, to znajdziemy się wobec zagadnień, mających *mutatis mutandis* pewne cechy podobieństwa z sytuacjami, jakie zaznaczają się na zachodzie, a o których była wyżej wzmianka.

Wyspy Alandzkie przez swe położenie na wschodnim Bałtyku mają pozycję, przypominającą znaczenie Szlezwigu i Holsztynu na jego zachodnich wodach.

Jest to archipelag, położony na załamaniu zatoki Botnickiej i zatoki Finlandzkiej. Główna jego wyspa Aaland ma zaledwie 640 km.<sup>2</sup> i jest odległą o 40 km. od brzegu Szwecji

<sup>5</sup> Literatura: BOURRAT RAYMONT, *La question des Iles d'Aland*, 1923; JEGON DU LAZ RENE, *La question des Iles d'Aland*, 1923; MAURRY PIERRE, *La question des Iles d'Aland*, 1930; POPOVICI JEAN, *La question des Iles d'Aland*, 1923; F. DE VISSCHER, *La question des Iles d'Aland*, *Revue de droit international*, 3 serie, t. II, p. 35; F. DE VISSCHER, *La convention relative à la fortification et à la neutralisation des îles d'Aland*, *Revue du droit international*, 3 serie, t. IV, p. 568.



(a o 115 km. od Sztokholmu) i o 120 km. od Aabo w Finlandii. Obok niej grupuje się około 300 wysp, wysepek i skał. Archipelag zamyka praktycznie dostęp do Zatoki Botnickiej, stanowiąc łatwe połączenie morskie pomiędzy Szwecją a Finlandią. W porze zimowej zwłaszcza, gdy wody morza są zamrożone, komunikacja pomiędzy kontynentem szwedzkim i finlandzkim a Alandami odbywa się kołami. Znaczenie strategiczne tego archipelagu jest bardzo wielkie. Od strony szwedzkiej brzeg jest dogodny do obrony i można z łatwością zamknąć polami minowymi wjazd do Zatoki Botnickiej eskadrze nieprzyjacielskiej, która chciałaby go sforsować. Z drugiej strony flota ukryta w archipelagu mogłaby w parę godzin dokonać desantu w Szwecji. Ze strony finlandzkiej niebezpieczeństwo nie jest mniejsze i nieprzyjaciel, dobrze ufortyfikowany na Alandach, mógłby z łatwością zaatakować Finlandię. Posiadanie zatem tych wysp ma doniosłe znaczenie zarówno dla państwa władającego północno-zachodnim wybrzeżem Bałtyku jak i dla tego, do którego należy jego część wschodnia. Stanowią one klucz bezpieczeństwa zarówno dla Finlandii jak i dla Szwecji, a nadto i dla Z. S. R. R., tym bardziej, że rzeźba wybrzeża tworzy mnóstwo zatok i schronów naturalnych; nadto w porze zimowej, gdy wody zamrzną i komunikacja odbywa się po lodzie kołami, przemarsz wojsk jest jeszcze więcej ułatwiony.

Ludność archipelagu, żyjąca z rybołówstwa i mówiąca po szwedzku, wynosi około 30 tys. dusz.

Do r. 1809 należały one do Szwecji jako część składowa Wielkiego Księstwa Finlandzkiego. Gdy zaś Rosja zajęła takowe, Alandy podzieliły ten sam los.

Podczas wojny krymskiej korpus ekspedycyjny francuski w sile 10 tysięcy ludzi wraz z flotą wojenną angielską, przepłynąwszy przez cieśniny duńskie, dokonał w dniu 8.VIII.1854 r. desantu i stanął pod twierdzą Bomarsund, która w dniu 16.VIII.1854 r. poddała się. Na tym zakończyły się działania wojenne na Wyspach Alandzkich; natomiast do traktatu paryskiego w 1856 r. została dołączona jako aneks konwencja, zawarta pomiędzy Anglią, Francją i Rosją, stanowiąca w art. 1, że archipelag

nie będzie więcej ufortyfikowany i że nie będzie mogło być na nim żadnych urządzeń wojskowych i morskich, fortyfikacje zaś Bomarsundu mają zostać zburzone.

W okresie pierwszej wojny światowej wyspy Alandzkie nie były przedmiotem żadnych działań wojennych, ale kwestia ich sytuacji międzynarodowej wyłoniła się, skoro w dniu 11.XII.1917 r. Finlandia odłączyła się od Rosji, ogłaszając swą niepodległość. Szwecja, która nie była sygnatariuszką traktatu i konwencji paryskiej z 1856 r., mimo że kwestia demilitaryzacji Wysp Alandzkich dotyczyła ją bezpośrednio i która miała cały interes w tym, aby stypulacje co do statutu Alandów były utrzymane, podniosła kwestię przynależności państwowej wysp i wniosła w dniu 4.VII.1920 r. sprawę do Ligi Narodów, domagając się przeprowadzenia plebiscytu odnośnie ich przynależności państwowej. Fakt, że ludność ich mówi po szwedzku, miał również swe znaczenie.

Szwecja, w przypadku gdyby plebiscyt wypadł na jej korzyść, zobowiązywała się zneutralizować wyspy pod gwarancją międzynarodową, co również Finlandia ze swej strony obiecywała uczynić. Liga Narodów powzięła w dniu 24.VI.1921 r. decyzję, uznającą (bez plebiscytu) suwerenność Finlandii w zamian za zobowiązanie się zawarcia układu międzynarodowego w przedmiocie neutralizacji i demilitaryzacji archipelagu oraz zabezpieczenia praw językowych mniejszości szwedzkiej.

Układ ten, uzupełniający konwencję paryską z 1856 r., zawarty został w Genewie w dniu 20.X.1921 r. pomiędzy Anglią, Danią, Estonią, Finlandią, Francją, Niemcami, Łotwą, Polską, Szwecją i Włochami. Z państw bałtyckich nie podpisały konwencji Litwa i Z.S.R.R.

Finlandia przejmowała i potwierdzała zobowiązania Rosji odnośnie do Wysp Alandzkich, wynikające z traktatu paryskiego z 1856 r. Następnie konwencja utrzymuje demilitaryzację w takim samym zakresie, w jakim zobowiązywała ona Rosję, przewiduje neutralizację na wypadek wojny, czego nie było w konwencji paryskiej oraz ustanawia gwarancję indywidualną i zbiorową wszystkich sygnatariuszy.

Skoro z biegiem czasu osłabienie systemu bezpieczeństwa Ligi Narodów nasunęło obawy co do możliwości wprowadzenia w życie aparatu gwarancyjnego, przewidzianego w Konwencji z 1921 r., Finlandia i Szwecja, jako najbardziej zainteresowane, zaproponowały państwom sygnatarnym konwencji wprowadzenie pewnych zmian, które by uprawniały Szwecję do pospieszenia z pomocą Finlandii, w przypadku naruszenia stanu rzeczy na Wyspach Alandzkich. Gdy po skończonej wojnie finlandzko-sowieckiej w 1939—1940 r. zawarty został pokój, Finlandia i Z.S.R.R. podpisały dn. 11.X 1940 r. w Moskwie układ, dotyczący demilitaryzacji Alandów, który uzupełniał lukę, istniejącą w systemie bezpieczeństwa wysp, a wynikającą z faktu, że Z.S.R.R. nie podpisał Konwencji z 1921 r. Układ ten był jednak krótkotrwałym, gdyż pozostał w mocy jedynie do dnia 25.VI.1941 r., kiedy to Finlandia po raz wtóry znalazła się w stanie wojny z Z. S. R. R. Gdy po jej zakończeniu w dniu 10.II.1947 r. został zawarty w Paryżu traktat pokoju finlandzko-sowiecki, znalazł się w nim art. 5, który potwierdził demilitaryzację wysp Alandzkich. Należy dodać, że Konwencja z 1921 r. zawiera postanowienie, iż pozostanie ona w mocy nawet wówczas, gdy *status quo* na Bałtyku (istniejący w chwili podpisania układu) miałby ulec zmianie. Ta ewentualność miała miejsce gdy obszar Kłajpedy odłączony od Niemiec i będący pod wspólnym zarządem mocarstw sprzymierzonych, został w dniu 14.III. 1924 r., przyłączony do Litwy, co ostatecznie nie było wielkim posunięciem na szachownicy bałtyckiej; po raz drugi w dniu 21.III.1939 r., gdy Niemcy wymusiły na Litwie retrocesję tego obszaru, następnie zaś z powodu kompleksu wydarzeń, spowodowanych drugą wojną światową, w rezultacie których nastąpiły pewne przesunięcia na granicy finlandzko-sowieckiej, wejście republik bałtyckich Estonii, Łotwy i Litwy w orbitę prawnopolityczną Z. S. R. R., zniknięcie Niemiec z obszaru od Kłajpedy po Szczecin i zjawienie się na ich miejsce na wybrzeżu bałtyckim Z.S.R.R. oraz w rozszerzonym stopniu, obejmującym również i obszar byłego Wolnego Miasta Gdańska, Polski.

Układ Alandzki zachował i zachowuje nadal swą pełną moc obowiązującą zarówno w stosunku pomiędzy sygnatariusza-

mi bałtyckimi jak i niebałtyckimi, o ile zachowali oni swą podmiotowość prawnomiędzynarodową.

W ten sposób w tej części Bałtyku obowiązuje stan prawny, który walcie przyczynił się do bezpieczeństwa i pokoju, wytrzymując nie tylko próbę czasu lat z górą 92, ale również i próbę kryzysów wojennych w latach 1914—18 i 1939—45 r.

Należy podkreślić, że żadna ze stron wojujących neutralności wysp Alandzkich nie naruszyła. Po wojnie 1939—1945 r. ujawniła się wśród ludności Alandów (podobnie jak i w r. 1920) tendencja przyłączenia do bardziej narodowo i duchowo bliskiej im Szwecji. Rząd fiński sprzeciwił się odłączeniu Alandów, ofiarując im daleko posuniętą autonomię lokalną.

Jakkolwiek ukształtowałyby się w przyszłości losy przynależności państwowej wysp Alandzkich, pozostaną one zdemilitaryzowane i zneutralizowane ze względu na art. 8 układu genewskiego, zastrzegającego wyraźnie ten ich charakter, bez względu na jakiegokolwiek bądź zmiany, mogące zajść w Bałtyckim (a zatem również i Wyspy Alandzkie obejmującym) „status quo” terytorialnym.

Stanowią one przeto kluczową pozycję pokojową w tej części Bałtyku i tworzą jeden z zasadniczych elementów składowych statutu Morza Bałtyckiego.

## VI.

### Neutralizacja I „status quo”<sup>6</sup>

Celem zapewnienia spokoju i bezpieczeństwa na wschodnim Bałtyku w sytuacji prawnomiędzynarodowej, jaka zaistniała po pierwszej wojnie światowej, wyłoniły się plany różnych koncepcji neutralizacji, które jednak nie weszły nigdy w stadium politycznej realizacji.

<sup>6</sup> Literatura: BOURGEOIS EMIL, *op. cit.*; *Documents sur les relations finno-soviétiques*, (Automne 1939), Paris 1940; FAUCHILLE PAUL, *La Diplomatie Française et la Ligue des Neutres de 1780*, Paris 1893; LEVSKA IWAN, *Finnland in der Welt*, Helsinki und Dresden 1943; MOUVRET JEAN, *Histoire des pays Baltiques*, Paris 1934; PERRINJAQUET JEAN, *Cessions temporaires de territoires*, Paris 1904; SADIKOGLU FUAD, *La navigation des belligérants dans les eaux neutres*, Lausanne 1945; *Société des Nations. Recueil des Traités*, vol. IV, Nr 1, 1921; vol. XI, Nr 1, 2, et 3, 1922.

Do zarysowanego w ten sposób obrazu możliwości neutralizacji tej części Bałtyku ważnym uzupełnieniem był traktat pokojowy między Finlandią a Rosją, podpisany 14.X.1920 r. w Dorpacie, mocą którego Finlandia (art. 13) wyraziła zgodę na neutralizację 8 wysp, najbardziej zbliżonych w Zatoce Finlandzkiej do wejścia morskiego do Kronsztadu i Piotrogradu, oraz na neutralizację Hoglandu. Nie wolno jednak było wznosić fortyfikacji ani baz lądowo morskich. Co ciekawsze, to to, że oba państwa zobowiązały się dążyć do neutralizacji Zatoki Finlandzkiej (odpowiednik traktatu estońskiego), a nawet całego morza Bałtyckiego i w przypadku osiągnięcia tego celu — do zneutralizowania jeziora Ładoga.

Okolo 1922 r. ze strony Z. S. R. R. czynione były próby doprowadzenia do skutku neutralizacji Bałtyku, zresztą bez pozytywnego rezultatu.

Przewidziana w powyższych umowach międzynarodowych perspektywa neutralizacji całego obszaru Bałtyku jest nawiązaniem do starych planów, sprzed przeszło półtora wieku oraz do późniejszych koncepcji, pragnących zachować spokój na Bałtyku przez neutralizację tegoż oraz zagwarantowanie utrzymania stanu rzeczy, istniejącego w danym czasokresie.

W dziejach Bałtyku dwa państwa wybijały się na pierwszy plan: Dania, która w okresie, gdy morze było najłatwiejszą drogą komunikacyjną, opanowała wszystkie ważniejsze punkty oraz przyległe kraje zachodniego Bałtyku oraz Szwecja, która w połowie XVII w. i przez znaczną część XVIII w. panowała nad Estonią, Łotwą, Ingermanlandią, Pomorzem Zachodnim ze Szczecinem, Rugią, Stralsundem i Wismarem, a potem jeszcze do początku XIX w. nad Finlandią, nie mówiąc już o zagonach, jakie zapuszczała na ziemie dawnej Rzeczypospolitej, Ukrainę aż po Połtawę i południowe Niemcy. Ale żar bojowy szwedzkiego wulkanu zaczął stygnąć, a szeroko rozlewające się fale jego lawy poczęły powoli cofać się najpierw ku południowym wybrzeżom Bałtyku, potem opuszczać je stopniowo i powracać do macierzystej Skandynawii. Na falach Bałtyku poczęły się zjawiać kolejno bandery:

najpierw rosyjska, poprzez wybite przez cara Piotra Wielkiego „okno na świat”, potem zaczęły się wysuwać Prusy i Meklemburgia, zajmując miejsce dawnej Hanzy, a dawna Rzeczpospolita Polska w swej bezsilności morskiej dożywała chwili rozbiorów, kolejno w latach 1772, 1793 i 1795, odsuwających ją od morza, co zmieniło stan posiadania na południowym wybrzeżu Bałtyku na korzyść Prus i Rosji, która uprzednio już zajęła w 1721 r. poszwedzkie posiadłości. Stan posiadania Prus i Rosji nad Bałtykiem powiększa się stale i systematycznie. W 1803 r. Szwecja zastawia na lat sto posiadane przez siebie od czasów pokoju westfalskiego z 1648 r., jako lenno Rzeszy, miasto Wismar z okręgiem Meklemburgii, w 1814 r. odstępując ona Danii Stralsund i Rugię, które w rok później odbierają jej Prusy, odškodowując Danię Lauenburgiem i Holsztynem, a utraciwszy uprzednio na rzecz Rosji w 1809 r. Wielkie Księstwo Finlandzkie z Wyspami Alandzkimi, wycofuje się definitywnie z południowo-wschodnich wybrzeży Bałtyku. Odtąd swą egzystencję zamyka w ramach właściwego półwyspu Skandynawskiego i w uni personalnej z Norwegią, trwającej od 1814 do 1905 r., odgrywać będzie jeszcze decydującą rolę na tym ogromnym obszarze. Tymczasem potężniejące Prusy odgrywają coraz to większą rolę w organizującej się jedności niemieckiej i po zaborze Szlezwiugu i Holsztynu w 1864 r., po ukonstytuowaniu się Rzeszy Niemieckiej w r. 1871, „stan posiadania” na Bałtyku zostaje ustalony. W dniu 23.VI.1903 r., na trzy dni przed upływem stulecia, Szwecja podpisuje umowę z Meklemburg-Skwierzyną, (potwierdzoną przez Rzeszę), w której zrzeka się prawa do wykupu zastawionego Wismaru, a Meklemburgia wzamian—sumy zastawnej. Gdy w 2 lata później Norwegia w 1905 r. odłączy się od Szwecji, te dwa akty prawno-państwowe będą brzmiały jak śpiew łabędzi dawnej potęgi Szwecji, która władała Bałtykiem i decydowała o losach zabałtyckiej Europy.

Bałtyk staje się morzem, którym, od dalekiego końca Zatoki Botnickiej, tam, gdzie wpadająca doń rzeka Tornea oddziela Szwecję od Finlandii aż po Jutlandię, rządzić będą Rosja i Niemcy, cieśninami władać będzie odwiecznie Dania (od umów w 1857 r.

raczej zajmująca się utrzymaniem ich w stanie technicznej żeglowności, jak będąca w możności przeszkodzić w ich dysponowaniu w razie użycia siły) jako wierny ich stróż, a Szwecja, zamknięta w granicach Skandynawii, skierowywać będzie cały wysiłek swej myśli politycznej ku unikaniu nawet pozoru, który mógłby ją wciągnąć w komplikacje polityczne czy bodaj wojenne i śnić piękny sen o czasach, gdy król Gotów i Wandalów decydował o losach olbrzymiej połaci Europy, a z rusznic szwedzkich przed 236 laty padły ostatnie strzały.

Uzyskawszy tak dominujące stanowisko na Bałtyku, Rosja najpierw, Pruso-Niemcy później, starały się umocnić i zabezpieczyć swój stan posiadania przez próby neutralizacji Bałtyku oraz gwarancji co do jego *status quo*. Już w 8 lat po pierwszym rozbiore Polski caryca Katarzyna II, zaniepokojona pretensjami Anglii, wydaje słynną deklarację z 22.II.1780 r. o zbrojnej neutralności. Dania i Szwecja w lecie tegoż roku podpisują umowy z Rosją, Morze Bałtyckie zostaje ogłoszone *mare clausum* dla okrętów wojennych państw wojujących; z państw bałtyckich przyłączają się do tej deklaracji w roku następnym Prusy, z innych Austria, królestwo Neapolu, Portugalia, Stany Zjednoczone Ameryki. Postanowienie o zamknięciu Bałtyku jest naruszeniem grociuszowskiej zasady wolności mórza, godząc przede wszystkim w Anglię, która z dawnej przeciwniczki stała się jej gorącą protagonistką.

Ale powtarzające się pogwałcenia prawa morskiego ze strony angielskiej powodują cztery państwa bałtyckie: Danię, Prusy, Rosję i Szwecję do utworzenia w r. 1800 nowego przymierza zbrojnej neutralności, podejmującego w wielkim zarysie zasady deklaracji i umów z 1780 r. W konsekwencji w konwencjach morskich, zawartych w 1801 i w 1802 r. z Danią, Rosją i Szwecją, Anglia uznaje te zasady, co nie powstrzymuje jej zresztą wcale od nielegalności (gdy jej interes będzie tego wymagał) i zbombardowania w 1807 r. Kopenhagi.

Z początkiem XX w. obie potęgi bałtyckie, Niemcy i Rosja, zaniepokoiły się co do swego stanu posiadania nad jego wodami. Wzrastające przeciwieństwa pomiędzy mocarstwami, naprę-

żenie polityczne i widoczne już chmury na spokojnym jeszcze niebie (dziwnie jakoś wszystko wskazuje, że powstają one w okolicach Berlina), powodują mocarstwa do zatroskania się o bezpieczny—jak się wydawało—Bałtyk, nad którym od czasów desantu anglo-francuskiego na Wyspach Alandzkich i krótkiej wojny o Szlezwig i Holsztyn, zapomniano o tym, jak pachnie proch.

Około 1905 r. zaczęto mówić o neutralizacji Danii, Norwegii i Szwecji, a w parlamentach tych państw zgłoszone zostały nawet odpowiednie propozycje. Równocześnie zaczęły obiegać pogłoski, że cesarz Wilhelm II powziął plan doprowadzenia do układu pomiędzy Rosją a Szwecją co do zamknięcia Bałtyku dla okrętów wojennych państw niebałtyckich. Przypomnieć należy, że z końcem 1904 r., za gorącą namową z jego strony, rosyjska flota bałtycka popłynęła na Daleki Wschód przeciwko Japonii, a słabe siły, jakie pozostały, nie przedstawiały żadnego niebezpieczeństwa dla Niemiec. Wywołało to duże zaniepokojenie w Danii i Anglii, gdyż cel tych posunięć był zupełnie jasny: zapewnienie Niemcom na wypadek wojny bezpieczeństwa odnośnie Kanału Kilońskiego, jako istotnego nerwu łącznikowego ich sił morskich. Neutralizacja Szwecji i Norwegii zabezpieczały je od przemarszu przez te kraje wojsk ze wschodu (Finlandia należała podówczas do Rosji) oraz w razie desantu w Norwegii lub południowo-zachodniej Szwecji; tym więcej jeszcze zabezpieczałaby Niemcy neutralizacja Danii. Do neutralizacji państw Skandynawskich oraz zamknięcia prawnego Bałtyku przed okrętami wojennymi niebałtyckimi, co byłoby godziło w pierwszym rządzie w Anglię i Francję, ze szczerym żalem Niemiec, nie doszło.

Wobec tego cesarz Wilhelm II wyteżył swe zabiegi i doprowadził do zawarcia w dniu 23.VIII.1905 r. w Björkö tajnego układu z carem Mikołajem II, ustanawiającego przymierze rosyjsko-niemieckie przeciwko Anglii. Ponieważ okazało się, że nie ma szans przyłączenia się do niego Francji, pozostało ono martwą literą. Ale podczas tychże samych narad postanowiono, że w przypadku wojny z Anglią Niemcy napadną i zaokupują całą Danię, co zostało wykonane z precyzją w dniu 10.IV. 1940 roku.



Rozdział Szwecji i Norwegii, jaki miał miejsce pod koniec tegoż samego brzemennego w wypadki roku, z mocy układu sztokholmskiego z 26.X.1905 r. wywołał zaniepokojenie w Europie. Unia szwedzko-norweska utworzyła ze Skandynawii zwarty blok, zdolny do obrony przeciwko jakemukolwiek agresorowi. Rozdział obalał ten układ sił, powodując powstanie na półwyspie Skandynawskim dwóch równoległych do siebie i półwyspu państw, mogących każde z osobna stać się przedmiotem działań wojennych (co zresztą zrealizowało się w 1940—1945 r. w odniesieniu do Norwegii) i jako słabe, nie przedstawiających tych warunków potencjału obronnego, które przedstawiał blok unijny. Charakterystycznym dla intencji obu państw i nastrojów współczesnych był fakt, że z racji układu separacyjnego, zawartą została równocześnie konwencja neutralizująca i demilitaryzująca pas przygraniczny pomiędzy obu państwami, którego neutralność miałyby być zachowana nawet w przypadku wojny, w którą jedno z nich byłoby wciągnięte. Układ ten był oczywistym dowodem zupełnego rozdziału militarnego obu państw, przewidując z góry taką sytuację, w której tylko jedno z nich byłoby wciągnięte do wojny.

Stan bezpieczeństwa na Bałtyku ulegał wybitnemu osłabieniu.

Dlatego też w dniu 2.XI.1907 r. Anglia, Francja, Niemcy i Rosja zawierają z Norwegią traktat, stanowiący, iż w razie zagrożenia lub naruszenia jej integralności, zobowiązują się udzielić swego poparcia celem obrony. Porozumienie zostało poprzedzone tajną deklaracją Niemiec z 29.X.1907 r., które oświadczały Rosji, że nie będą się sprzeciwiać ewentualnemu uchyleniu postanowień konferencji paryskiej z 1856 r. odnośnie do demilitaryzacji Wysp Alandzkich. Źródło akcji leżało w tym, że Rosja pragnęła wykorzystać osłabienie Szwecji, spowodowane odłączeniem się Norwegii. Niemcy natomiast czyniły akt tzw. uprzejmości w stosunku do Rosji, wiedząc dobrze, że nie będąc sygnatariuszami Konwencji Paryskiej z 1856 r. (Anglia, Francja, Rosja), nie potrzebują wcale ani udzielać swego placet ani nie mają prawa do sprzeciwiania się wykonaniu lub nie umowy, bę-

dającą w stosunku do nich *res inter alios acta*, tymbardziej że Paryż i Londyn sprzeciwiały się stanowczo temu, a w bezpośrednio zainteresowanej Szwecji powstało wielkie zaniepokojenie. Deklaracja niemiecka była typowym dla polityki tego państwa na Bałtyku usiłowaniem wyeliminowania wpływów mocarstw zachodnich. Traktat gwarancyjny z Norwegią, o którym była mowa poprzednio, został przez nią w dniu 8.I.1924 r. wymówiony nie dlatego, by stan samoobrony i samowystarczalności norweskiej czynił go zbędnym, ale dlatego, że w nowym układzie sił istnienie nadal tego traktatu mogłoby dać gwarantom pretekst do interweniowania w sprawy Norwegii w warunkach, w których pomoc ze strony niektórych z nich nie byłaby dla niej przyjemną. Nadto nie odpowiadał on już sytuacji wobec gwarancji, zawartej w artykule 10 Paktu Ligi Narodów, której Norwegia była członkiem. Słuszność przewidywań sprawdziła się w lat 16 później, gdy dla obrony integralności Norwegii przed agresją angielską Niemcy napadły na ten kraj i dopiero zwycięstwo sprzymierzonych w 1945 r. uwolniło Norwegów od nieproszonego obrońcy.

Ale w okresie 1905 r. sprawy nie wyczerpywały się na gwarancji norweskiej. Epilogiem całej sytuacji faktycznej i prawnej były dwa niesłychanie ważne układy podpisane tego samego dnia 23.IV.1908 r. w Petersburgu i Berlinie.

Układ Petersburski podpisały cztery państwa bałtyckie: Dania, Niemcy, Rosja i Szwecja. Sygnatariusze stwierdzają w nim, iż celem ich polityki jest utrzymanie na Bałtyku „status quo” terytorialnego i że są zdecydowane zachować swe prawa odnośnie do swego stanu posiadania tak kontynentalnego, jak i insularnego w odnośnych regionach. W razie zagrożenia jakiegokolwiek, wejdą ze sobą od razu w porozumienie.

Układ ten brzmiał pozornie pięknie i zdawał się być gwarancją pokoju na Bałtyku. Jakże jednak brzemienym i posępnym był on w swej istotnej, a nie w zewnętrznie tylko ładnej klauzule przybranej treści!

Przedewszystkim uświęcał on dwie wielkie dziejowe niesprawiedliwości, — które mimo długich dziesiątków lat, jakie od ich zaistnienia minęły, — pozostały nadal krwawiącymi ranami.

Pierwszą były rozbiory Polski z 1772, 1793 i 1795 r., które zasadniczo zmieniły układ sił na Bałtyku i w strefie przybałtyckiej. Fakt, że w 136 lat po dokonaniu pierwszego rozbioru trzeba było jeszcze specjalnym aktem międzynarodowym potwierdzić stan przezeń wytworzony, dowodzi, do jakiego stopnia nie budził on uczucia pewności u tych, którzy go spowodowali i którzy w utrzymaniu go byli najbardziej zainteresowani.

Druga niesprawiedliwość była świeższej daty i oznaczała zabór Szlezwigu i Holsztynu Danii.

Historia uczy, że nie ma niesprawiedliwości, która byłaby trwałą. Zalednie 10 lat upłynęło od podpisania dokumentu, który wyraźnie potwierdzał pomiędzy dwoma współzaborcami ich traktaty rozbiorowe oraz zmuszał dwa słabe państwa Danie i Szwecję do uczynienia tego również, a cały ten porządek rzeczy runął, jak domek z kart budowany.

Szwecja i Dania, akceptując postanowienia odnośnie do Polski, nie wyczerpywały wszystkich materii. Szwecja potwierdziła ponownie swą zgodę na utratę Finlandii i wysp Alandzkich w 1809 r., cesji Stralsundu, Rugii i Szczecina w 1814 r., rezygnację z prawa wykupu Wismaru, a nadto pod gwarancją współsygnatariuszy uznawała rozdział swój z Norwegią w 1905 r. Dania zaś zmuszoną była uznać zabór Szlezwigu i Holsztynu oraz pozbawienie ludności północnego Szlezwigu prawa do wypowiedzenia się w formie plebiscytu odnośnie do swej przynależności państwowej.

W ten sam dzień 23.IV.1908 r. w Berlinie Anglia, Dania, Francja, Holandia, Niemcy i Szwecja kładły swe podpisy na układzie, uznającym i gwarantującym *status quo* na Morzu Północnym. Układ ten ponownie potwierdził ze strony Danii utratę Szlezwigu i Holsztynu, dalej cesję Helgolandu na rzecz Niemiec ze strony Anglii w 1890 r., która to nieopatrność przyczyniła jej wiele kłopotów podczas obu wojen światowych. Wreszcie uznawał i gwarantował stan rzeczy, wywołany rozdziałem Norwegii i Szwecji z mocy układu sztokholmskiego z 26.X.1905 r.

Wprawdzie umowy powyższe zawierają wzajemne przyrzeczenie obrony swego stanu posiadania, ale w rzeczywistości oz-

naczają one jedynie wzajemne potwierdzenie rozbiorów Polski, co wskazuje tylko na to, jak sprawa polska po półtora wieku przedstawiała jeszcze stan jak największej żywotności w rejonie bałtyckim, gdzie wszelkie zmiany terytorialne, jakie się dokonały w tym czasokresie, odbywały się poza Polską, kosztem dwóch słabych państw, Szwecji i Danii.

Jeśli przeto idzie o Bałtyk, deklaracja petersburska stwierdza, że dotychczasowe „dominium maris Baltici” zostało zastąpione w rzeczywistości przez „kondominium rosyjsko-niemieckie”. Zresztą wszystko to nie miało już trwać długo, bo w 6 lat później Niemcy pierwsze naruszyły swe zobowiązania, atakując 1-go sierpnia 1914 r. Rosję. *Status quo* na Bałtyku należał do bezpowrotnej przeszłości.

W jego miejsce wstępował nowy, opierający się, jeśli idzie o terytoria ponemieckie, na postanowieniach traktatu wersalskiego z 28.VI.1919 r., zwracającego Danii w wyniku plebiscytu północny Szlezwig, otwierający Kanał Kiloński dla statków i okrętów wszystkich flag oraz przywracający Polsce dostęp do morza, stwarzający Wolne Miasto Gdańsk, odłączający wreszcie obszar Kłajpedy od Niemiec, by go później (14.III.1924 r.) przyłączyć do Litwy.

Z obszarów bałtyckich dawnego imperium rosyjskiego wszystkie te, które były zamieszkałe przez grupy niesłowiańskie, ogłosiły swą niepodległość, konstytuując się jako republiki Finlandii (11.XI.1917 r.), Litwy (16.II.1918), Estonii (24.II.1918), Łotwy (18.XI.1918). Rosja, późniejszy Z. S. R. R., pozostała państwem bałtyckim przez posiadanie części Zatoki Finlandzkiej i portu pietrogradzkiego.

Statut terytorialny Bałtyku w okresie pomiędzy pierwszą a drugą wojną światową opierał się na faktycznym uprzywilejowaniu Niemiec, które—mimo wszystkich ubytków—zachowały największe w kilometrach wybrzeże na Bałtyku.

W wyniku wydarzeń II wojny światowej i układów poczdamskich z 5.VIII. 1945 r. sytuacja uległa zmianie. Okupowane przez Niemcy obszary duńskiego Szlezwigu zostały zwrócone Danii, reszta wybrzeża szlezwidzko-holsztyńsko-lubecko-me-

klembursko-pruskiego została podzielona pomiędzy strefy okupacji sowieckiej i angielskiej, przy czym Anglia, wierna zasadzie trzymania w swym ręku punktów węzłowych, zajęła Kanał Kiłoński.

Polska zajęła całe Pomorze Pruskie i obszar dawnego Wolnego Miasta Gdańska oraz część Prus Wschodnich. Resztę taktowych wraz z obszarem Kłajpedy, której retrocesję wymusiły Niemcy na Litwie w dniu 21.III.1939 r., zajął Z.S.R.R., zaś dal-sza strefa wybrzeża bałtyckiego, obejmująca obszary Litwy, Łotwy i Estonii, znalazła się w rezultacie układów w orbicie prawnopañstwowego związku z Z.S.R.R. w r. 1940. Zmiany, jakie za-szły na finlandzkim odcinku bałtyckim w wyniku pierwszej wojny sowiecko-finlandzkiej (30.XI.1939—12.III.1940 r.) i drugiej wojny sowiecko-finlandzkiej (25.VI.1941—10.II.1947 r.), nie mają zasadni-czego znaczenia w stosunku do całości pozycji bałtyckiej tego kraju, poza lepszym zabezpieczeniem dostępu do Bałtyku dla Z.S.R.R. w rejonie Zatoki Finlandzkiej.

Na północnym wybrzeżu Bałtyku stan rzeczy od traktatu pokoju duńsko-szwedzkiego w Röschildzie w 1658 r. nie uległ przez lat 290 najmniejszej zmianie.

Jeżeli idzie o zabezpieczenie sytuacji państw neutralnych na wypadek wojny, to na stosunki bałtyckie wpływ wywarła XIII konwencja haska z 18.X.1907 r., którą podpisały Dania, Niemcy, Rosja i Szwecja i do której z państw bałtyckich przystąpiła w 1918 r. Finlandia. Ani Polska z byłym Wolnym Miastem Gdańskim, ani Estonia, Łotwa i Litwa w okresie przed drugą wojną światową do konwencji tej nie przystąpiły. Natomiast w dniu 27.V.1938 r. podpisały wspólną deklarację Dania, Szwecja, Finlandia oraz Islandia i Norwegia, a później w dniu 2.XI.1938 r. przyłączyły się do niej Estonia, Łotwa i Litwa w sprawie neutralności morskiej, która różni się tym od konwencji haskiej, że stanowi ona reguły, których dane państwa zobowiązują się przestrzegać, nie stanowiąc wzajemnego zobowiązania. Powtarzają one ogólne zasady co do dopuszczania okrętów wojennych państw wojujących na wody neutralne oraz ustanawiają wyłączenie spod zakazu dostępu do wód wewnętrznych dróg łączących Morze

Północne z Bałtykiem, a więc cieśniny duńskie, co do których obowiązuje przeto zasada wolności mórz. Przewidziane jest jednak ograniczenie specjalne co do zakazu dostępu na redę i do portu Kopenhagi, w czym widzimy reminiscencję wydarzeń z roku 1807. Te same zasady wolności przepływu odnoszą się do łodzi podwodnych, ale w stanie wynurzonym oraz do przelotu samolotów. Jeśli przeto idzie o sytuację neutralności na Bałtyku w przypadku wojny morskiej, to widzimy, że trzy normy prawne regulują ów stan rzeczy: pierwsza — to grupa państw, które podpisały XIII konwencję haską (Dania, Finlandia, Niemcy, Szwecja i Z. S. R. R.), drugą grupę stanowią państwa związane deklaracją sztokholmską z 27.V.1938 r. (Dania, Finlandia i Szwecja), trzecią grupę stanowi Polska, która nie podpisała ani XIII konwencji haskiej ani nie przyłączyła się do deklaracji sztokholmskiej.

## VII.

### Bałtycka wspólnota interesów gospodarczych <sup>7</sup>

Osobną grupę zagadnień bałtyckich stanowią te, które opierają się na założeniu wspólnoty interesów czysto pokojowych i na nich opartej współpracy państw przybrzeżnych Bałtyku. W tym ujęciu tworzy on niejako jeden wspólny obszar, mający kilku współwłaścicieli — gospodarzy, na równi zainteresowanych w jego wykorzystaniu i zagospodarowaniu. Wyrazem takiej koncepcji wspólnoty interesów bałtyckich jest grupa trzech konwencji wielostronnych, datujących się z lat 1925—1929 r.

Pierwszą z rzędu jest konwencja bałtycka o zwalczaniu przemytnictwa towarów alkoholowych, podpisana w Helsinkach dnia 19.VIII.1925 r. przez wszystkie państwa bałtyckie oraz Norwegię. Stała się ona koniecznością po wprowadzeniu zakazu sprzedaży alkoholu w Finlandii i Norwegii, powodujących konieczność zwalczania kontrabandy. Dotyczy ona napoi zawierających więcej jak 18% alkoholu i zawiera szczególny przepis,

---

<sup>7</sup> Literatura: EHRlich LUDWIK, *Karta Narodów Zjednoczonych*, Kraków 1946; LISZT, FRANZ v., *Das Völkerrecht*, Berlin 1925.

rozszerzający dla celów konwencyjnych szerokość pasa wód terytorialnych do 12 mil morskich, w miejsce przyjętych przez państwa bałtyckie 3 względnie 4 mil morskich i z możliwością stosowania prawa pościgu nawet i dalej w głąb pełnego morza. Jest to *novum*, bo w ten sposób Bałtyk, jeśli idzie o cele zwalczania przemytu alkoholowego, przestał być morzem otwartym, skoro poza obrębem 12 milowego konwencyjnego pasa wód terytorialnych powstaje obszar pełnego Morza Bałtyckiego, na którym jednak nie istnieją w odniesieniu do kontrabandy alkoholowej przywileje, płynące z wolności mórza, ale na którym, jak gdyby na *sui generis* obszarze kondominialnym, wszystkie państwa bałtyckie mogą ścigać i zatrzymywać statki przemytnicze z alkoholem. Konwencja ta jest przykładem pokojowej solidarności interesów oraz współpracy państw bałtyckich, które dla celów wyższego rzędu zrezygnowały z zasady wolności mórza, oczywiście w ściśle ograniczonym i określonym zakresie.

Zawarcie tej konwencji stało się okazją do podpisania układu pomiędzy Estonią, Finlandią i Z. S. R. R., określającego, jaka część zatoki Finlandzkiej należy do Z.S.R.R.

Drugą konwencją bałtycką typu, który wyżej został określony, jest konwencja geodezyjna bałtycka, podpisana w Helsinkach w dniu 31.XII.1925 r. z ważnością od 1.I.1925 r. na przeciąg lat 12, a w której uczestniczyły wszystkie państwa bałtyckie, już to podpisując ją, już to przystępując do niej. Miała ona na celu przeprowadzenie wspólnymi siłami pomiarów geodezyjnych krajów przybrzeża bałtyckiego i stworzenie w ten sposób jednolitego operatu pomiarowego Bałtyku, co oczywiście stwarzało w tej części Europy niejako wspólnotę geodezyjną państw. W dniu 22.IV.1936 r. przedłużono ją na dalsze lat 12 od 1.I.1937 r.

Trzecią i ostatnią tego typu umową jest układ w sprawie połowu glądys i fląder na Morzu Bałtyckim, podpisany w Berlinie 17.XII.1929 r. Układ ten, który podpisały Dania, Wolne Miasto Gdańsk, Niemcy, Polska i Szwecja, posiada ograniczony zasięg terytorialny, obejmując jedynie zachodnią część Bałtyku, ograniczoną na wschodzie linią styku dawnej granicy litewsko-niemieckiej, a na zachodzie wybrzeżem niemieckim (szlezwidzko-

holsztyńskim). Celem układu było zapobieżenie znacznemu zmniejszeniu się wydajności połowów; dlatego ustanawia on czas ochronny oraz zakaz posługiwania się szkodliwymi typami sieci.

W ramach statutu bałtyckiego wymienić należy również układ szwedzko-niemiecki z 15.XI.1907 roku, przeprowadzający przez Bałtyk linię kolejową, łączącą te dwa kraje za pomocą promu pomiędzy Sośnicą na Rugii, a Trelleborgiem w Szwecji. Wagony pociągów przetaczano na prom, który przewoził je do Trelleborgu w ciągu 4 do 5 godzin. Dzięki temu urządzeniu, jedynemu na Bałtyku, przez Rugię biegła najkrótsza i najszybsza droga komunikacyjna kolejowa lądowo-morska, łącząca Szwecję i Norwegię z kontynentem europejskim. Linia ta była zmonopolizowana przez Niemców, którzy w ten sposób mieli klucz komunikacji ze Skandynawią. Obecnie, na skutek zamknięcia Rugii dla komunikacji, promy kursują pomiędzy Trelleborgiem a Szczecinem tak, że obecnie przez Polskę biegnie linia komunikacyjna z północy na południe do centralnej, wschodniej i zachodniej Europy. Utrzymanie w przyszłości tej komunikacji leży w żywotnym interesie Polski, jako jednego z elementów zbliżających i łączących kraje wielkiej rodziny bałtycko-skandynawskiej ze sobą.

\* \* \*

Zmiany w karcie południowego wybrzeża Bałtyku, spowodowane drugą Wojną Światową, zmieniły zasadniczo udział Polski w problemach bałtyckich. Zamiast 140 km. małego wybrzeża i jednego portu, Polska dysponuje obecnie 500 km. dostępem do Bałtyku i ma do rozporządzenia doskonale wyposażone porty Gdańska, Gdyni i Szczecina, nie mówiąc o całym szeregu pomniejszych portów, mogących być wykorzystanymi czy to w żegludze bałtyckiej, czy jako porty rybackie.

Z. S. R. R. posiada obecnie poza portem leningradzkim porty Tallina, Rygi, Libawy, Kłajpedy i Królewca. Wszystkie nadjące się do żeglugi oceanicznej. Niemcom nie pozostał na Bałtyku ani jeden wartościowy port, gdyż Stralsund, Rostok, Wismar, Lubeka i Flensburg są zupełnie nieprzystosowane do żeglugi oceanicznej, Kilonia zaś, jako ex-port wojenny, nie ma w



ogóle urządzeń handlowych, niezależnie od swego położenia geograficznego w stosunku do Hamburga. Układ zatem sił handlowo-morskich Niemiec, nie dysponujących już dzisiaj na Bałtyku ani jednym oceanicznym portem handlowym, uległ zasadniczej zmianie na korzyść Polski i Z. S. R. R.

Dodać wypada, że na Bałtyku zjawilo się jeszcze jedno państwo, dotychczas na jego wodach nieznanie. Czechosłowacja z mocy artykułu 363 traktatu wersalskiego posiadała prawo do uzyskania w porcie szczecińskim wolnego obszaru w formie dzierżawy na lat 99. Jeśli tego prawa nie wykorzystala i jeśli w całej pełni nie uruchomiła swej żeglugi na Odrze, nie oznacza to, ażeby jej zainteresowania portem szczecińskim i Bałtykiem miały obecnie zniknąć: wszak położenie geograficzne Szczecina nie uległo przez nabycie go przez Polskę żadnej zmianie w odniesieniu do Czechosłowacji. Oczywiście że art. 363 traktatu wersalskiego zobowiązywał Niemcy, ale nie zobowiązuje Polski, której mimo to zależy na zainteresowaniu Czechosłowacji portem szczecińskim.

Niewątpliwie w perspektywie szczególnych interesów bałtyckich region ten przedstawia znaczne możliwości wytworzenia zgodnie z art. 52 Karty Narodów Zjednoczonych porozumienia regionalnego bałtyckiego, obejmującego państwa tej części Europy. Już dzisiaj Dania, Polska, Szwecja i Z. S. R. R. są członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych. Finlandia, jako dawny sojusznik Niemiec, na razie do niej nie należy, Niemcy zaś utraciły swą podmiotowość prawnomiędzynarodową. Większość państw bałtyckich należy przeto obecnie do Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Niemniej rozliczne interesa, które w miarę regulowania się stosunków będą łączyć państwa bałtyckie, niewątpliwie spowodują (łącznie z zagadnieniami już istniejącymi), że dojdzie do skutku bałtyckie porozumienie regionalne. Może wówczas na tle takiego porozumienia zostanie zrealizowana myśl umowy, regulującej stan prawnomiędzynarodowy Bałtyku.

Szereg kwestii, jakie się wysuwają w tej dziedzinie, obejmuje zagadnienia, których sposób załatwienia wytrzymał egza-

min próby czasu, który znowu co do innych wskazał sam, że dotychczasowy stan rzeczy powinien ulec zmianie, ukazując *a contrario* drogi, po których kroczyć należy.

Otwierają się zatem duże możliwości do pokojowego dzieła, w którym głos Polski powinien być ważki, a które w całym słowa tego znaczeniu byłoby

Statutem Bałtyku.

#### K. SZWARCENBERG CZERNY

### THE BALTIC STATUTE

Although the Baltic Sea is a „free sea” it is joined with the great oceans only by the Danish Straits and the Kiel Canal. It has therefore a complex of different problems, which being related together form „The Baltic Statute”. The Danish Straits were governed exclusively by Denmark to whom the toll was paid, until in 1857 the said toll was bought off by all the concerned states. The second road is the Kiel Canal which passes through the territories of Schleswig and Holstein. By a far reaching policy the Germans succeeded in mastering Schleswig and Holstein in order to be able to build the Kiel Canal and to attain the superiority of their war fleet. In 1920 the Kiel Canal was opened to free navigation for all the states. The securing of freedom on this road and the neutralisation as well as the demilitarisation of Schleswig and Holstein would contribute to the safety of Denmark. On the east side of the Baltic this is accomplished by the Alland Isles, demilitarised in 1856 by a treaty which, with the agreements of more recent times, contributes to the maintaining of stability and peace. These two factors are the constant worry of the Baltic States; to maintain them declarations of neutrality on the Baltic were issued, attempts to neutralise it and endeavours to maintain the „status quo” were made. Germany and Russia were most concerned in maintaining the latter because of their Baltic acquisitions: Poland,

Finland and Schleswig and Holstein. This found its expression in the guarantee agreement upon the „status quo” on the Baltic and the North Sea in 1908. Thus the partitions of Poland were confirmed once more after 136 years. Having shown the territorial changes which took place on the Baltic since 1920 and having dealt with the security of the sea in case of war based on the XIIIth Hague Convention and the Stockholm declaration of 1938, the author passes to the common economic interests of the Baltic States. This community of interests results from a number of agreements in consequence of which the Baltic Sea is in certain regards an area controlled in common by several masters—the Baltic States. The convergence of many interests, although of different kinds, but all grouped around the Baltic, can cause the Baltic States to form a regional agreement in the frames foreseen by the Charter of the United Nations. A number of different questions which the author deals with are connected with each other so as to form the base for a work of peace called the „Baltic Statute”.