Bohdan Koziełło-Poklewski

Rola wybrzeża wschodniopruskiego w koncepcjach niemieckich (1933-1945)

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 2-3, 341-345

1994

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MUZEUM HISTORII POLSKI

Bohdan Koziełło-Poklewski

Rola wybrzeża wschodniopruskiego w koncepcjach niemieckich (1933—1945)

W żadnym z niemieckich krajów, ani w żadnej pruskiej prowincji, podpisanie w Rapallo (16 kwietnia 1922 r.) niemiecko-rosyjskiego traktatu nie wywołało takiego entuzjazmu, jak w Prusach Wschodnich. Postanowienia traktatu torowały bowiem drogę niemiecko-rosyjskiej współpracy. Jego artykuł 4 mówił o tym, że obie strony przyznają sobie w wymianie handlowej klauzulę największego uprzywilejowania, zaś artykuł 5 stwierdzał gotowość współpracy Rosji Radzieckiej z prywatnymi firmami niemieckimi. W Prusach Wschodnich żywa była bowiem pamięć niedawnych, sprzed I wojny światowej, związków gospodarczych z carską Rosją, kiedy to olbrzymie, sięgające po Morze Czarne, obszary cesarstwa rosyjskiego stanowiły zaplecze handlowe portów wschodniopruskich, przede wszystkim Królewca, a handel z tymi obszarami decydował o względnie pomyślnej sytuacji gospodarczej całej prowincji. Dlatego też ówczesny nadprezydent Prus Wschodnich, Ernst Siehr, nalegał, by władze berlińskie kontynuowały rozpoczętą politykę, jak również by uregulowały kwestię bezpośredniego handlu z Rosją oraz stosunki gospodarcze z Litwą, Łotwą i Estonią. Nalegania Siehra na rząd berliński wynikały stąd, iż zdawał on sobie doskonale sprawę z istniejących w Niemczech zastrzeżeń co do bliższych kontaktów z „bolszewicką Rosją". Zastrzeżenia te mogły w zarodku pogrzebać wszelkie próby nawiązania bliższych kontaktów gospodarczych z Rosją Radziecką. O ile bowiem wschodniopruskie koła gospodarcze były gotowe dostrzegać i wykorzystywać wszelkie możliwości gospodarcze wynikające z traktatu w Rapallo bez brania pod uwagę ukrytych względów politycznych, to kierownictwu gospodarki Rzeszy nie była obca myśl posłużenia się trudnościami gospodarczymi Rosji Radzieckiej dla podporządkowania sobie całej rosyjskiej gospodarki [1].

Już jednak w końcu lat dwudziestych władze prowincjonalne Prus Wschodnich musiały pogodzić się z myślą, że ich cel — ogłoszone przez nadprezydenta Siehra zamienienie prowincji w „Niderlandy Bałtyku" (Niederlande der Ostsee) — nie został osiągnięty. Stosunki polityczne i — co za tym idzie — gospodarcze z państwami sąsiednimi, przede wszystkim Polską i Litwą, były złe. Wymiana handlowa z głównym partnerem, Związkiem Radzieckim, rozwijała się bardzo powoli i była stale zagrożona stagnacją. Port królewiecki utracił swoją przedwojenną międzynarodową pozycję. Z portu o istotnym znaczeniu jako port tranzytowy stał się Królewiec miejscem wymiany towarowej, niewątpliwie ważnej, ale jednak o znaczeniu lokalnym. Obrót handlowy Królewca koncentrował się bowiem na pobliskim zapleczu prowincji i reszty Niemiec. Saldo obrotu towarowego było w latach trzydziestych ujemne. Przywóz towarów dwukrotnie, trzykrotnie, a nawet — jak w roku 1936 — pięciokrotnie przewyższał wywóz.

1 B. Koziełło-Poklewski, *Znaczenie gospodarcze i rozwój portu królewieckiego w okresie międzywojennym*, w: *Królewiec a Polska*, praca zbiorowa pod red. Mariana Biskupa i Wojciecha Wrzesińskiego, Olsztyn 1993, s. 147.

W konsekwencji znaczna część statków przybywających do Królewca z ładunkiem opuszczała port obciążona jedynie balastem[2].

Również i targi królewieckie, zwane później Niemieckimi Targami Wschodnimi (Deutsche Ostmesse), organizowane od września 1920 r. tylko w niewielkim stopniu spełniły pokładane w nich nadzieje na rozwój handlu ze Związkiem Radzieckim. Organizowano je m.in. z myślą, że przyspieszą moment „w którym państwo rosyjskie — — ponownie zostanie włączone do światowego handlu", a niemiecki handel i przemysł „ponownie zacznie korzystać ze swego tradycyjnego udziału w handlu rosyjskim". I jakkolwiek tylko w niewielkim stopniu spełniły one te nadzieje, to jednak okazały się przydatnym instrumentem do forsowania handlu z republikami bałtyckimi i — w mniejszym stopniu — skandynawskimi. W sumie, pozostały aż do chwili wybuchu II wojny światowej tym, czym były w założeniu, tzn. nie tyle miejscem handlu, ile raczej oknem wystawowym możliwości niemieckiego przemysłu[3].

Niepowodzenia te nie powstrzymały prac nad przygotowywaniem planów włączenia obszarów Związku Radzieckiego w system gospodarczy Niemiec, tym razem w ramach zmodyfikowanej na modłę nazistowską niemieckiej doktryny gospodarki wielkiego obszaru (Grossraumwirtschaft)[4]. Nowy nadprezydent Prus Wschodnich, a zarazem gauleiter partii hitlerowskiej w tej prowincji, Erich Koch, należał do grona tych gauleiterów, którzy uznawali konieczność ścisłych związków ze Związkiem Radzieckim[5]. Uważał on przy tym, iż jednym z zadań narodowosocjalistycznych Prus Wschodnich jest przywrócenie wybrzeżu Bałtyku roli, jaką spełniało ono w okresie Hanzy[6]. Pod jego egidą, w działającym przy uniwersytecie królewieckim Instytucie Wschodniopruskim (Ostpreusseninstitut), kierowanym przez Hansa-Bernharda von Grünberga, opracowywano plany, według których wielki obszar gospodarczy Niemiec rozciągał się na całą zachodnią część Związku Radzieckiego aż po Morze Czarne i Kaukaz oraz, oczywiście, na państwa leżące między Niemcami a Związkiem Radzieckim. Już w 1934 r. sporządzono w instytucie mapy linii komunikacyjnych, autostrad, projektów kanałów, źródeł pozyskiwania energii i całej związanej z tym infrastruktury[7]. W planach tych traktowano Związek Radziecki jako państwo współdziałające na prawach partnera handlowego.

Warunki realizacji tych planów powstały dopiero w 1939 r., a ściślej — w drugiej połowie tego roku, po aneksji przez Niemcy obszaru Kłajpedy, kiedy to port kłajpedzki stał się znów portem niemieckim, po umowie Ribbentrop-Mołotow i wynikającym z niej podziale sfery wpływów między Niemcami a Związkiem Radzieckim, wreszcie po zakończeniu kampanii wrześniowej 1939 r. i podziale okupowanych ziem polskich na tzw. obszary wcielone i Generalne Gubernatorstwo.

Okupacja Polski spowodowała bezpośredni kontakt gospodarczy Niemiec ze Związkiem Radzieckim, a okupacja zachodniej Europy w 1940 r. wciągnęła i tę część kontynentu w sferę wpływów gospodarki niemieckiej. Tak więc wojenne zdobycze

2 Ibidem, s. 152.

3 Ibidem, s. 154.

4 Na temat Grossraumwirtschaft, jej genezy i założeń zob. J. Chodorowski, *Niemiecka doktryna gospodarki wielkiego obszaru 1800—1954*, Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk 1972; dla nazistowskiego wariantu tej doktryny ss. 252 i n.

5 H. Rauschning, *Rozmowy z Hitlerem*, Warszawa 1994, s. 141. Na temat podważanej ostatnio wiarygodności Rauschninga zob. M. Broszat, *Enthülung? Die Rauschning-Kontroverse*, w: *Nach Hitler. Der schwierige Umgang mit unserer Geschichte. Beiträge von Martin Broszat*, hrsg. von Hermann Graml und Klaus-Dietmar Henke, München 1986, s. 249 i n.

6 E. Koch, *Aufbau im Osten*, Breslau 1934, s. 165 i n.

7 H. Rauschning, op. cit., s. 142; J. Chodorowski, op. cit., s. 299; *Das neue Ostpreusen. Rechenschaft über den Aufbau der Provinz*, bearb. von Hans-Bernhard von Grünberg, Königsberg/Pr. 1938, s. 213 i n.

terytorialne Niemiec rozszerzyły ich obszar gospodarczy — z wielkoniemieckiego stał się on europejski[8].

Zmiany te pociągnęły za sobą modyfikację planów opracowywanych w Prusach Wschodnich. Pojęciu nowego porządku na niemieckim Wschodzie (Neuordnung des deutschen Ostens) nadano nową, znacznie szerszą treść. Uznawano, iż wynikiem zwycięskiego zakończenia kampanii w Polsce było utworzenie nowej niemieckiej granicy wschodniej. Dotychczasowe rozbicie wschodnioniemieckiego obszaru, który przed wojną zaznaczał się trzema skierowanymi na wschód pomostami: Prusami Wschodnimi, Śląskiem i Marchią Wschodnią, zostało zlikwidowane. Prusy Wschodnie, południowa granica Niemiec i obszar Marchii Wschodniej utworzyły wewnętrzną zamkniętą linię, a Generalne Gubernatorstwo należący do tej jedności obszar uzupełniający. Zlikwidowana została izolacja Prus Wschodnich[9]. Zmiany te miały decydujący wpływ na sytuację pobrzeża Bałtyku. Przed wojną bowiem państwa pobrzeża Bałtyku — Litwa, Łotwa, Estonia, jak również Finlandia, Szwecja i Polska z roku na rok zacieśniały swoje związki gospodarcze z Anglią. W efekcie Bałtyk przestał być obszarem wymiany między poszczególnymi państwami jego wybrzeża, a stał się swoistą odnogą Morza Północnego, którego wymiana koncentrowała się również na Anglii. Podobnie też rola, jaką w komunikacji bałtyckiej spełniał Hamburg, wiązała się z tą tendencją. Dlatego też „nowy porządek" na obszarze bałtyckim winien był oznaczać przede wszystkim wyparcie Anglii z handlu ze Związkiem Radzieckim, Finlandią i Szwecją. Kraje te winny przystąpić do intensyfikacji wymiany towarowej z Niemcami, bo tylko to stanowi naturalną drogę do powiązania wszystkich państw bałtyckich między sobą, jak również przemieszczenia całego obrotu towarowego do portów bałtyckich. Uznawano przy tym za oczywiste, że punktem ciężkości tych obrotów będzie centrum Bałtyku, a więc obszar wyznaczony przez porty gdański, królewiecki i kłajpedzki. Tym samym więc porty wschodnio- i zachodnio-pruskie miały uzyskać zupełnie nowe znaczenie[10].

Za nieodzowny warunek wzrostu znaczenia tych portów uznawano jednak nowe ukształtowanie ich zaplecza. Podkreślano, że nowy podział terytorialny Wschodu w powiązaniu ze współpracą gospodarczą ze Związkiem Razieckim zapewnia tym portom olbrzymie zaplecze, którego największa część przypada Królewcowi. A to dlatego, że przy wyborze miejsca na port przeładunkowy istnieje ścisła współzależność między zapleczem a centralnym usytuowaniem portu na wybrzeżu Bałtyku. Infrastruktura zaś portu królewieckiego, jego kolejowe powiązania komunikacyjne, wreszcie planowana budowa nowego przedporcia w Peyse-Zimmerbude, jak i możliwości włączenia portu kłajpedzkiego do uporania się z przewidywanym wzrastającym obrotem stwarzają doskonałe warunki do zwiększania mocy przeładunkowej i obrotów[11].

W ocenie ekspertów wschodniopruskich istniały ważne przesłanki wzrostu znaczenia i roli portów wybrzeża Bałtyku, ale też i warunki, których spełnienie zapewniać miało dopiero ten wzrost.

Uznawano więc, że dzięki traktatowi ze Związkiem Radzieckim, jak również dzięki pokojowi na Dalekim Wschodzie, stanowiącym jeden z owoców Paktu Trzech, wytworzyła się na całym kontynencie atmosfera polityczna sprzyjająca globalnemu rozwiązaniu problemu wymiany towarowej na tym obszarze. Podkreślano, iż już teraz w czasie wojny (mowa o okresie sprzed napadu Niemiec na Związek Radziecki) droga z Dalekiego Wschodu przez Syberię do Europy ma olbrzymie znaczenie. Przyjmowano za

8 J. Chodorowski, op. cit., ss. 266—267.

9 E. Koch, *Ostpreussen als Reichsaufgabe*, Der Vierjahresplan, Jg. 4, Nr. 22, 20 November 1940, s. 980.

10 E. Koch, *Die Neuordnung Ostpreussens nach diesem Kriege*, Der Vierjahresplan, Jg. 5, Nr. 8, 20 April 1941, s. 469.

11 Ibidem.

pewnik, że znaczenie tej drogi z biegiem czasu, również i po zawarciu pokoju, nie będzie się zmniejszało, ale zwiększało. Jak też i to, że obok, czy równolegle z ruchem kolejowym i komunikacja drogowa będzie się nasilała. Zwracano przy tym uwagę, że trasa z Europy Środkowej do Europy Wschodniej i dalej na Wschód przez Moskwę prowadzi południową częścią Prus Wschodnich po linii Olsztyn — Ełk. Ta część prowincji będzie bramą wlotową z Europy Środkowej do Wschodniej. Wraz ze wzrostem znaczenia tej drogi zwiększać się będzie również znaczenie tej bramy wlotowej, a tym samym i leżącej dotychczas na peryferiach części prowincji.

Jeszcze większe znaczenie dla prowincji i jej portów miało mieć w najbliższej przyszłości połączenie z obszarami nadwyżek rolnych — Rumunią, Besarabią i Ukrainą. Uznawano, iż rosyjskie obszary czarnoziemu będą z pewnością kierowały część swoich produktów do portów Morza Czarnego, a stamtąd dalej drogą morską przez Morze Śródziemne lub też śródlądową drogą wodną (Dunajem) do krajów przeznaczenia. Znaczną jednak część, głównie z obszarów północnych tych ziem, skierują względnie krótszą drogą nad Bałtyk, by przez niezamarzające porty bałtyckie przesłać je dalej do miejsc przeznaczenia. Tymczasem najbliższym centrum przetwórstwa, w którym południoworosyjskie surowce mogą być przetwarzane, są Prusy Wschodnie, a najbliższym portem bałtyckim — Królewiec. Rozbudowę połączeń komunikacyjnych na południe tak wodnych, jak i lądowych uznawano za niezmiernie ważne dla współpracy tych olbrzymich obszarów produkcji nadwyżek rolnych, a resztą obszaru europejskiego jako rynku zbytu na te produkty.

Stwierdzano, że w centralnych ośrodkach Rzeszy traktuje się nowe obszary wschodnie Niemiec jako swoiste „przedłużenie" po linii Zachód — Wschód. Tak więc Śląsk i Warthegau uznaje się za przesunięcie na Wschód Niemiec środkowych. Śląski zaś okręg przemysłowy jako najdalej na wschód wysuniętą część niemieckiego centrum przemysłu ciężkiego. Byłoby oczywiście rzeczą niesłuszną zaprzeczać znaczeniu tych powiązań horyzontalnych. Uznawano to jednak za zbyt ograniczony i jednostronny punkt widzenia. A to dlatego, iż traci się z oczu fakt, że nowa niemiecka granica na Wschodzie stwarza doskonałe warunki do powiązań gospodarczych po linii wertykalnej — z Południa na Północ. Linia ta bierze swój początek we włoskich portach adriatyckich, prowadzi przez Styrię i Karyntię, krzyżuje się w okolicy Wiednia z ważną arterią komunikacyjną, jaką jest Dunaj, prowadzi dalej przez Bramę Morawską i w swoim centrum przekracza i przecina morawsko-górnośląski okręg przemysłowy. Od tego miejsca zaczyna się jej bieg północny, którego pierwszym etapem jest łódzki okręg przemysłowy. Centrum tego północnego biegu stanowi przejście przez środkowy bieg Wisły w okolicy Płocka. To przejście można bez przesady porównać z jej środkowym przejściem w biegu południowym, a więc przez Dunaj w okolicy Wiednia. I jakkolwiek Dunaj stanowi jeszcze arterię o znacznie większych możliwościach komunikacyjnych niż Wisła, to jednak również i Wisła wraz ze swoim dorzeczem, a przede wszystkim systemem kanałów powiązanych z Prypecią i Dnieprem odegra w przyszłości poważną rolę jako arteria komunikacyjna. Dzięki temu miejsce przecięcia Wisły w okolicy Płocka przez tę trasę południowo-północną stanie się ważnym centrum komunikacyjnym i gospodarczym. W bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się tereny doskonałych gleb w powiatach płockim i płońskim, należących do rejencji ciechanowskiej. Na ziemiach tych powstaną nie tylko wydajne niemieckie gospodarstwa rolne, nie tylko pracujące na potrzeby wsi zakłady rzemieślnicze, ale również stosowny przemysł przetwórczy [12].

12 Szczegóły na temat planu przebudowy rejencji ciechanowskiej (Planung für den Aufbau im Regierungsbezirk Zichenau) por. B. Górczyńska, *Niemiecki plan przebudowy społeczno-gospodarczej i przestrzennej rejencji ciechanowskiej*, w: *Gospodarcze przesłanki historii społecznej*, Poznań 1982, s. 372. O niemieckich planach tyczących portu płockiego na Wiśle zob. Cz. Łuczak, *Polityka ludnościowa i ekonomiczna hitlerowskim Niemiec w okupowanej Polsce*, Poznań 1979, s. 223.

Zwracano przy tym uwagę, iż w okolicy Ciechanowa trasa komunikacyjna prowadząca wzdłuż nowej niemieckiej granicy wschodniej krzyżuje się z odgałęzieniem linii komunikacyjnej przecinającej Generalne Gubernatorstwo. Stąd wkracza ona na Mazury i południową Warmię. Tu też krzyżuje się ze wspomnianą linią Wschód — Zachód. Bieg swój kończy trasa południowo-północna w Królewcu nad Bałtykiem.

Jeśli chodzi o Generalne Gubernatorstwo to miało ono stanowić przedpole nowej niemieckiej granicy wschodniej. Jego zadaniem miało być pełnienie roli łącznika obszarów między Rumunią i południową Rosją a Bałtykiem. Zwracano uwagę iż linia komunikacyjna Kraków — Warszawa oraz Rosja — Warszawa przebiega koło Ciechanowa w kierunku południowo-północnym. Tak jak Wisła winna kierować transport drogą wodną do morza, tak również ta linia kolejowa winna stanowić ważne połączenie z południowymi obszarami Prus Wschodnich.

Zakładano, iż porty królewiecki i kłajpedzki otrzymają bezpośrednie połączenie w kierunku wschodnim dzięki budowie linii komunikacyjnej wiodącej przez Wystruć do miejsca, w którym arteria Wschód — Zachód krzyżuje się z przejściem granicznym w Suwałkach. Tę linię komunikacyjną Związek Radziecki miał przedłużyć o 600 kilometrów aż do Kijowa, by przyłączyć do niej Ukrainę. Dzięki temu również i zaniedbana dotychczas północno-wschodnia część prowincji — rejencja gąbińska — miała zostać przyłączona do trasy komunikacyjnej o olbrzymim znaczeniu gospodarczym.

Uznawano, że dzięki realizacji tych planów Prusy Wschodnie przestaną być niemieckim krajem, w którym biegnące z Niemiec trasy komunikacyjne wpadały w ślepą uliczkę. Prowincja miała bowiem w przyszłości otrzymać połączenia, które zamienią ją w ważne centrum komunikacji morskiej i lądowej Europy[13].

Realizacja scharakteryzowanych wyżej planów „nowego porządku na wschodnich obszarach niemieckich", opublikowanych w kwietniu 1941 r., zmierzała do tego samego celu, który już w lipcu 1940 roku przedstawił w odczycie dla przedstawicieli prasy krajowej i zagranicznej minister gospodarki Trzeciej Rzeszy Walter Funk stwierdzając, iż przygotowany przez niego plan gospodarki wielkiego obszaru gospodarczego „musi zagwarantować Niemcom maksimum pewności gospodarczej, a narodowi niemieckiemu maksymalną konsumpcję dóbr celem podniesienia dobrobytu narodowego. Na osiągnięcie tego celu musi być skierowana gospodarka europejska"[14].

Po napaści Niemiec na Związek Radziecki scharakteryzowane wyżej plany uległy pewnej korekcie, wprawdzie nie co do głównych założeń, ale co do sposobu ich realizacji. Związek Radziecki przestał od tej chwili być państwem współdziałającym na prawach partnera handlowego, a stał się terenem eksploatacji ekonomicznej (Nutzungsgebiet). To samo tyczyło „wyzwolonych" przez Niemców republik bałtyckich[15].

13 E. Koch, *Die Neuordnung*, s. 470.

14 Cyt. za J. Chodorowski, op. cit., s. 319.

15 B. Kozieło-Poklewski, *Z badań nad założeniami niemieckiej polityki ludnościowej i gospodarczej w republikach bałtyckich w latach II wojny światowej*, Studia nad faszyzmem i zbrodniami hitlerowskimi, 1985, t. 11, s. 329 i n.