

# Barbara Okoniewska

---

## Plany morskiej aktywizacji portów Zalewu Wiślanego po roku 1945

---

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 3, 269-283

---

1995

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

---

*Barbara Okoniewska*

## **Plany morskiej aktywizacji portów Zalewu Wiślanego po roku 1945**

Na wstępie chciałabym sprecyzować niektóre kwestie związane z tytułem niniejszego opracowania. Po pierwsze, termin „porty Zalewu Wiślanego” używany był niejednokrotnie zamiennie z określeniem „porty delty Wisły”. Odnoszono go na ogół do głównych portów tego regionu, tj. Gdańska i Gdyni, rzadziej do Elbląga, a zupełnie sporadycznie obejmował on również mniejsze porty zlokalizowane nad Zalewem, jak Tolkmicko, Frombork czy Krynica Morska. Nazwy tych miejscowości – często jeszcze w brzmieniu niemieckim – pojawiały się na łamach prasy jedynie w pierwszych miesiącach powojennych, kiedy informacyjny charakter ówczesnych publikacji poświęconych tzw. ziemiom odzyskanym miał na celu zakodowanie w świadomości Polaków elementarnych wiadomości o nowych obszarach. Z portów Zalewu Wiślanego najczęściej uwagę skupiał port elbląski, największy w tym rejonie i najbardziej powiązany tradycjami z losami państwowości polskiej w minionych stuleciach. Chociaż port w Elblągu zaliczony został po wojnie do portów drugiej klasy (obok np. Darłowa, Pucka, Kołobrzegu), to brany był pod uwagę zarówno w szczegółowych sprawozdaniach Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża, jak i w publikacjach wydawanych przez Instytut Bałtycki<sup>1</sup> oraz w specjalistycznej prasie ekonomicznej poświęconej problematyce morskiej<sup>2</sup>. Port elbląski traktowany był na ogół jako reprezentant interesów wszystkich portów Zalewu Wiślanego. Jednakże z początkiem 1946 r. pozycja „port elbląski” coraz rzadziej była uwzględniana w zestawieniach statystycznych i opisowych dotyczących odbudowy i rozwoju polskich portów, by z końcem tego roku zupełnie zaniknąć<sup>3</sup>. Główną przyczyną tej eliminacji stanowiła rezygnacja centralnych władz gospodarczych z dążenia do odbudowy Elbląga jako portu morskiego, chociaż sama idea przewijała się w latach późniejszych jeszcze niejednokrotnie w publikacjach podejmujących zagadnienia gospodarki morskiej.

Druga uwaga dotyczy określenia „aktywizacja morska”, które używane jest w znaczeniu aktywności pełnomorskiej czy dalekomorskiej. Sytuacja geopolityczna, w jakiej w roku 1945 znalazł się obszar Zalewu Wiślanego, nie napawała zbyt dużym optymizmem w zakresie możliwości zrealizowania tak ambitnych planów przez zlokalizowane na jego pobrzeżu porty. Przecięcie Mierzei Wiślanej i Zalewu granicą państwową z ZSRR, biegnącą nieco na wschód od Nowej Karczmy i na północ od Nowej Pasłęki, Braniewa i Gronowa, odcięło tutejsze porty od wyjścia na pełne morze przez Cieśninę Piławską, predystynując je do roli portów żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej. Czy wobec tego zasadne jest stawianie pytania o plany morskiej aktywizacji tychże portów po 1945 roku? Na pewno tak – i to w odniesieniu do co najmniej dwóch grup zagadnień. W pierwszej z nich mieszczą się formułowane po wojnie koncepcje, z których część przewidywała możliwość przywrócenia tym portom charakteru morskiego bez potrzeby korzystania

---

1 Zob.: Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego, Jantar, Biuletyn Informacyjny Wybrzeża.

2 Morski Przegląd Gospodarczy, Technika Morza i Wybrzeża, Gospodarka Wodna, Gospodarka Morska. Problematykę morską podejmowała również Gospodarka Planowa.

3 Zob. szczególnie: Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego.

z przejścia pod Piławą. Można również problemy te rozpatrywać szerzej, w kontekście generalnych dylematów polskiej gospodarki morskiej i ściśle powiązanych z nią gałęzi, jak np. przemysłu okrętowego, stoczniowego i maszynowego, z rozwojem których związane zostały przemysłowe losy powojennego Elbląga. Więcej miejsca poświęcimy wariantowi pierwszemu, drugi jedynie zasygnalizujemy.

Uwaga trzecia dotyczy ram chronologicznych omawianych zagadnień. Zamknęłam je na połowie lat pięćdziesiątych, wychodząc z założenia, że: 1) generalne przesłanki polityczne determinujące możliwości rozwojowe portów Zalewu Wiślanego uległy zmianie dopiero na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych, co oznacza, że określona w roku 1945 sytuacja polityczna Zalewu okazała się zjawiskiem trwałym w okresie niemal półwiecza; 2) okresem najbardziej owocnym w zakresie formułowanych koncepcji dotyczących portów Zalewu Wiślanego była druga połowa lat czterdziestych i początek pięćdziesiątych, podczas gdy w latach następnych korzystano już tylko z tego programowego dorobku, nie precyzując w zasadzie nowych rozwiązań; 3) bezpośrednie konsekwencje ekonomiczne i społeczne podjętych w latach czterdziestych decyzji możliwe są do uchwycenia na terenie omawianego tutaj regionu już w latach pięćdziesiątych i do ich bardzo ogólnej charakterystyki postanowiłam się ograniczyć. Zmienność dynamiki rozwojowej miejscowości położonych nad Zalewem Wiślanym, z jaką mamy do czynienia w następnych dziesięcioleciach, nie została omówiona. Była ona bowiem wypadkową wielu elementów składających się na politykę gospodarczą państwa realizowaną w latach 1956–1989, których omówienie wykracza poza główne tezy niniejszego opracowania.

## I

Drugą połowę lat czterdziestych śmiało można określić mianem doby fascynacji zarówno długością 500-kilometrowego wybrzeża morskiego przyznanego Polsce w wyniku II wojny światowej, jak i z nadziejami wiązany z możliwościami wykorzystania w przyszłości całego zgromadzonego tutaj potencjału ekonomicznego. Ślady owych fascynacji perspektywami rozwojowymi gospodarki polskiej w nowym, powojennym kształcie terytorialnym państwa, znajdujemy w dokumentacji wytworzonej przez organa administracji państwowej i instytucje gospodarcze działające na ziemiach przyłączonych do Polski oraz w pamiętnikach środowisk inżynieryjno-technicznych zaangażowanych bezpośrednio w odbudowę i rozbudowę powojennego przemysłu okrętowego oraz w działalność polskich portów<sup>4</sup>. Doświadczenia wyniesione przez część tej grupy z okresu budowy przedwojennej Gdyni oraz pamięć o tym istotnym osiągnięciu gospodarczym II Rzeczypospolitej sprzyjały snuciu optymistycznych wizji towarzyszących prognozowaniu polskich szans rozwojowych. Ówczesny, typowy jak się wydaje, sposób myślenia o gospodarce morskiej, oparty na dość abstrakcyjnym rachunku matematycznym pomnażającym kilkakrotnie korzyści, jakie port gdyński przyniósł Polsce międzywojennej, dobrze oddaje jedno z przemówień wygłoszonych na pierwszym zjeździe Związku Gospodarczego Miast Morskich, w którym Kazimierz Rusinek stwierdził m.in.: „Jeżeli przed wojną istnienie jednej tylko Gdyni wysunęło w obrotach towarowych port ten na

<sup>4</sup> Por.: M. Filipowicz, *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdańsk 1985; tenże, *Wspomnienia pierwszego dyrektora Stoczni w Elblągu*, Rocznik Elbląski, 1982, t. 9. Wspominając o całej tej bazie źródłowej, autorka świadoma jest proveniencji politycznej poważnej jej części. Wytwarzały ją instytucje i spisywały osoby na ogół związane z nowym ośrodkiem władzy, nierezadko organizacyjnie przynależne do PPR. Wydaje się jednak, iż oprócz politycznych i ideowych, czy też partyjnych uwarunkowań towarzyszących formułowanym w latach 1945–1946 sądom i opiniom o możliwościach gospodarczych ziem nowych, daje o sobie znać również rzeczywista fascynacja poziomem ocalałego z pożogi wojennej i zniszczeń powojennych majątku zlokalizowanego na ziemiach pomieckich.

pierwsze miejsce na Bałtyku, wyprzedzając takie porty, jak Gdańsk, Królewiec, Szczecin, jeżeli do wojny niemieckiej koleje musiały w ciągu jednego roku po kilka razy dokonywać zmian i rewizji taryf na przeładunek towarów dla zatrzymania rudy w Szczecinie, bawełny dla Hamburga i Bremy, to pomyślcie, jakie perspektywy i jaka wspaniała przyszłość przed nami z chwilą, gdy odbudujemy nasze porty, udoskonalimy i uzbroimy je technicznie, usprawnimy przeładunek, zorganizujemy pracę, planowo zagospodarujemy i umiejętnie pokierujemy polityką morską. Zajmiemy wtedy słuszną pozycję w polityce międzynarodowej wymiany”<sup>5</sup>.

Wyrażone tu oczekiwania miały również nieco inny wymiar, stanowiąc jeden z elementów składowych szerszej koncepcji programowej. Jej głównym orędownikiem i propagatorem był niewątpliwie inż. Eugeniusz Kwiatkowski, zaangażowany w dwudziestolecie międzywojennym w rozwój Gdyni, a w latach 1945—1947 pełniący obowiązki Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża<sup>6</sup>. Podstawę wygłaszanych przez niego opinii stanowiło przekonanie, że przy odpowiedniej kumulacji środków na rozwój gospodarki morskiej Polska za życia dwóch pokoleń przekształcić się może w nowoczesny kraj przemysłowo-morski, kreujący politykę morską w wielkim stylu, wspieraną intensywną industrializacją i urbanizacją głębokiego zaplecza gospodarczego całego wybrzeża morskiego — od Szczecina po Zalew Wiślany. Pozwoliliby to, jak sądził, na stosunkowo szybkie wyjście z zakłętego dotąd kręgu polskiego niedorozwoju ekonomicznego i społecznego, poza trudne problemy agrarne. „Całe Wybrzeże polskie winno znaleźć się na czele polskich zagadnień gospodarczych. Tu bowiem — jak pisał — leży jedna z nielicznych kluczowych pozycji, które zdecydują już w niedalekiej przyszłości nie tylko o powodzeniu całego planu państwowego, ale i o losach Polski i naszego narodu w zespole europejskim. Tu, na Wybrzeżu morskim, pomiędzy ujściem Odry i Wisły, zamyka się najbardziej charakterystyczna dominanta, nadająca piętno tej nowej Polsce, która narodziła się w roku 1944/1945. — Tu wreszcie spoczywają, na razie utajone, ale potężne siły, które mogą systematycznie przetwarzać się na dźwignię gruntownej przebudowy struktury i psychiki polskiej, które z zatechłego zaścianka prymitywów gospodarczych i cywilizacyjnych mogą nas stopniowo wyprowadzić na drogę wielkiego postępu i prawdziwej nowoczesnej techniczno-naukowej cywilizacji”<sup>7</sup>.

Teza o kluczowym znaczeniu Wybrzeża dla całokształtu rozwoju gospodarczego i społecznego Polski, bliska nie tylko Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu, ale i pewnej części przedstawicieli ówczesnych władz województwa gdańskiego oraz tutejszym środowiskom ekonomicznym, zaowocowała wieloma bardzo praktycznymi inicjatywami organizacyjnymi. Najpoważniejsza z nich przyniosła powołanie do życia Związku Gospodarczego Miast Morskich, którego pierwszy zjazd odbył się w połowie lipca 1946 r. w Gdańsku. Była to próba stworzenia silnego, w miarę możliwości autonomicznego wobec centrum decydującego o generaliach polityki gospodarczej państwa, ośrodka dyspozycji morskiej, swoistego lobby gospodarczego, mającego mieć zasadniczy wpływ na kształtowanie podstaw polityki ekonomicznej, społecznej i naukowo-kulturalnej w pasie całego wybrzeża morskiego<sup>8</sup>. Wśród 13 członków-założycieli Związku znaleźli się prezydenci wielu miast gdańskiego regionu nadmorskiego: Gdańska, Gdyni, Sopotu, Pucka, Elbląga

5 Pierwszy zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich, oprac. W. Bublewicz, Gdańsk 1947, s. 18.

6 Por.: E. Kwiatkowski, *Diariusz 1945—1947*, przygotował do druku, przypisami oraz bibliografią Eugeniusza Kwiatkowskiego poprzedził Zbigniew Machaliński, Gdańsk 1988.

7 Zob.: E. Kwiatkowski, *Funkcjonalne powiązania w realizacji planu państwowego na Wybrzeżu*, Morski Przegląd Gospodarczy, 1947, R. 2, nr 1, s. 3; tenże, *O historycznej roli miast Wybrzeża*, w: *Pierwszy zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich*, ss. 60—88.

8 W. Bublewicz, *Sprawozdanie Komitetu Organizacyjnego Z...G...M...M*, w: *Pierwszy Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich*, ss. 91—99.

i Tolkmicka<sup>9</sup>. Szeroko zarysowane plany działalności Związku przewidywały m.in. budowę nowoczesnych połączeń lądowych i wodnych pomiędzy Szczecinem i Zalewem Wiślanym, stworzenie związkowej flotyli obsługującej przewozy towarowe i pasażerskie oraz własnej bazy samochodowo-transportowej, własnych magazynów portowych zlokalizowanych wzdłuż wybrzeża, jak również związkowych placówek zajmujących się organizacją wypoczynku szerokich rzesz Polaków w pasie nadmorskim. Zaprojektowano także wzór przyszłej bandery Związku, podstawą której miał być czerwony Krzyż Bałtycki oraz godło Związku symbolizowane przez wizerunek czerwonego Gryfa Pomorskiego.

Związek Gospodarczy Miast Morskich stać się miał głównym ośrodkiem podejmowania decyzji w sprawach morskich, istotnym ich wykonawcą oraz koordynatorem wszystkich zagadnień związanych z funkcjami ekonomicznymi i pozagospodarczymi wybrzeża morskiego. By cele te mogły mieć szanse realizacji, należało jeszcze zapewnić Związkowi wyjątkowy — w ówczesnej sytuacji politycznej — status prawny, gwarantujący niezależność od decyzji centralnej i terenowej administracji państwowej.

Trudno się dziwić, że koncepcje te nie znalazły aprobaty w głównych gremiach kierowniczych: politycznych, rządowych i ministerialnych. Lata 1946—1947 były bowiem okresem zdecydowanego umacniania roli centrum decyzyjnego, rosnącej popularności mitu „centralnego planisty”, poszerzania zakresu kompetencji poszczególńych ministerstw oraz rosnącej szybko zależności perspektyw rozwoju określonych gałęzi życia gospodarczego od przyznania planowanych również centralnie środków inwestycyjnych. Niebezpieczeństwo rozmiłowania się dążeń organizatorów Związku Gospodarczego Miast Morskich z celami, które chciały realizować ówczesne elity polityczno-gospodarcze kraju, sygnalizował jeszcze w trakcie trwania zjazdu Związku minister żeglugi i handlu zagranicznego, Stefan Jędrzychowski, stwierdzając wprost: „Sądzę, że wyrażę intencję zebranych przedstawicieli miast morskich, jeśli powiem, że Związek nie ma ambicji i tendencji do naruszania praw i wyodrębnienia się spod władzy wojewodów, starostów, prezydentów i burmistrzów i nie ma na celu wyodrębnienia się z resortów państwowych i utworzenia państwa w państwie. Ten problem jest problemem bardzo poważnym, dlatego też tendencja dekoncentracji byłaby szkodliwa. Musimy sobie jasno uświadomić, że po drodze tych tendencji nie pójdziemy, że to nie jest naszym dążeniem i dlatego sądzę, że nie »Hanza«, nie miasta włoskie mają być dla nas przykładem i wyrazem naszej pracy w kierunku zespolenia miast na Wybrzeżu. — — — Sądzę, że Związek powinien mieć ambicję wypełniania istniejących w życiu gospodarczym luk, a nie sięgać do rzeczy, które są już przez kogoś administrowane”<sup>10</sup>.

Wypowiedź ministra, w której kryło się wyraźne ostrzeżenie, mogła nieprzyjemnie zaskoczyć wielu uczestników zjazdu, w tym również część władz Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku. Miały one już wcześniej, negatywne doświadczenia w tym zakresie, jakie towarzyszyły podjętym w połowie 1945 r. próbom utworzenia samodzielnego Wydziału Morskiego, który miał być jedynie luźno powiązany ze strukturami władz wojewódzkich<sup>11</sup>. Idea Związku Miast Morskich była więc tu postrzegana jako ostatnia szansa zdobycia przez kształtujące się lobby morskie większej niezależności od władz centralnych. Najbliższa przyszłość roku 1947 wykazała jednak jak nierealne były plany kreślone zarówno w ramach Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża, jak i w Związku Gospodarczym Miast Morskich<sup>12</sup>.

9 Pozostali członkowie reprezentowali następujące ośrodki: Darłowo, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Dąb Stary, Łeba, Postomin, Świnoujście, Szczecin, Warpno Nowe, Wolin. Główne założenia Związku zostały zaakceptowane przez władze państwowe 8 III 1946 r.

10 *Pierwszy Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich*, ss. 116—117.

11 Zob.: AP Gdańsk, UWGd, sygn. 1164/268, *akta Inspektoratu ds. Morskich i Wisły*.

12 Oficjalną decyzję o rozwiązaniu Delegatury podjęto 13 XII 1947 r. Od 1 I 1948 do 10 V 1948 Delegatura

O postawieniu w stan likwidacji obu placówek zdecydowały nie tylko polityczne konsekwencje wygranych przez siły związane z Polską Partią Robotniczą wyborów do Sejmu w styczniu 1947 r.<sup>13</sup> Jeśli możemy przyjąć, że koncepcja zakładająca priorytet potrzeb rozwojowych polskiej gospodarki morskiej była jedną z proponowanych od 1945 r. recept na silną i suwerenną — także ekonomicznie — Polskę, to była ona nie do pogodzenia z interesami gospodarczymi i strategicznymi, które na polskim terytorium chciał realizować Związek Radziecki po II wojnie światowej.

## II

Spróbujmy teraz odpowiedzieć na pytanie, jakie czynniki określały miejsce Zalewu Wiślanego w formułowanych w latach 1945—1947 projektach. Na pierwszym miejscu skłonna jestem wymienić wielkość i dotychczasowe funkcje gospodarcze spełniane przez zlokalizowane w tym rejonie porty, na kolejnym zaś dopiero geopolityczne usytuowanie Zalewu wynikające z nowego ukształtowania granic państwowych Polski i ZSRR.

Z portów położonych w zachodniej części Zalewu Wiślanego jedynie Elbląg odgrywał pewną rolę w gospodarce morskiej byłych Prus Wschodnich. Jednakże nawet on nie był porównywalny z pozostałymi dużymi portami wybrzeża tego regionu: Królewcem, Gdańskiem i z polską Gdynią. Pozostałe miały natomiast jedynie rybacki charakter. Ich ogólna dynamika rozwojowa — generalnie słaba we wschodnich prowincjach Rzeszy — uległa pewnemu zwiększeniu w drugiej połowie lat trzydziestych, w okresie niemieckich przygotowań do wojny. Zwiększył się wówczas przeładunek towarów w porcie elbląskim do 361 tys. ton<sup>14</sup>. W powojennym układzie granic polskich port ten zaliczony został również do portów o drugorzędym znaczeniu. Szanse szybkiej ich odbudowy i rozwoju poważnie ograniczyło skoncentrowanie uwagi i środków inwestycyjnych przez władze państwowe na portach największych: Gdańsku, Gdyni i następnie na Szczecinie, po przekazaniu tego ostatniego w ręce polskie przez Rosjan w latach 1946—1947.

Niebezpieczeństwo całkowitego zaniedbania rozwoju portów drugiej klasy mobilizowało środowiska angażujące się po wojnie w rozwój polskiej gospodarki morskiej do sformułowania planów przyspieszenia ich ekonomicznej aktywizacji. Wizje najbardziej optymistyczne postulowały podniesienie poziomu ich rozwoju co najmniej do poziomu Gdyni — zarówno w pasie wybrzeża zachodniego (między Szczecinem i Gdynią), jak i na odcinku leżącym na wschód od Gdańska<sup>15</sup>. W bardziej realnych założeniach ograniczano się natomiast do odbudowy ich przedwojennych funkcji gospodarczych, przy założeniu, że część z nich mogłaby w przyszłości spełniać funkcje pomocnicze i usługowe wobec największych portów przeładunkowych. Głównym przeznaczeniem większości z nich miało być jednak rybołówstwo<sup>16</sup>.

O ile perspektywy rozwoju rybołówstwa morskiego i dalekomorskiego wydawały się całkiem realne i możliwe do zrealizowania w wypadku portów posiadających wyjście na pełne morze, to perspektywy te nie rysowały się tak wyraźnie dla portów Zalewu

znajdowała się w stanie ostatecznej likwidacji. Zob.: E. Kwiatkowski, *Diariusz*, ss. 307—308. Tym samym zamarta idea kontynuowania działalności Związku Gospodarczego Miast Morskich.

13 Mam tutaj na uwadze przede wszystkim ofensywę komunistów wyraźnie zmierzających po wygranych wyborach do przyspieszenia przeobrażeń ustrojowych w Polsce: zarówno politycznych, jak i gospodarczych i społecznych.

14 Zob.: *Specjalizacja polskich portów morskich. Protokół obrad oraz referaty zgłoszone na pierwszą konferencję Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy, 14—15 VI 1946*, Gdańsk—Bydgoszcz—Szczecin 1946, s. 91. W tym samym mniej więcej czasie (rok 1937) przeładunek w porcie gdańskim wynosił 7,2 mln ton, w gdyni 9,0 mln ton, w szczecińskim 8,3 mln ton. Por.: *Rozwój gospodarczy ziem zachodnich i północnych Polski*, wyd. II, Warszawa 1962, s. 289.

15 Por.: E. Kwiatkowski, *O historycznej roli miast Wybrzeża*, ss. 77—78.

16 Zob.: *Specjalizacja polskich portów*, op. cit.

Wiślanego, przez wody którego przebiegała granica państwowa ze Związkiem Radzieckim.

Główne etapy precyzowania jej przebiegu wiążą się z postanowieniami międzynarodowych konferencji podejmujących decyzje w sprawie Prus Wschodnich: w Teheranie, Jałcie i w Poczdamie oraz z treścią układów polsko-radzieckich: z 27 lipca 1944 r., podpisanych przez PKWN, i z 16 sierpnia 1945 r., parafowanych przez TRJN. Na tej podstawie strona polska miała prawo tworzenia administracji<sup>17</sup> na terenach północno-wschodnich.

W związku z zastrzeżeniami zgłoszonymi w trakcie debaty polsko-radzieckiej nad przebiegiem linii granicznej przez Stalina<sup>18</sup> — który przeciwstawiał się wszelkim planom wolnej żeglugi na Zalewie Wiślanym, optując nawet za przyłączeniem Elbląga do ZSRR — przyjęto mniej korzystny dla strony polskiej wariant granicy polsko-radzieckiej na odcinku północno-wschodnim. Przekreśliło to szanse realizacji wcześniej zgłaszanych przez Polskę postulatów domagających się oparcia części polskiej granicy wschodniej na rzece Pregole<sup>19</sup>. Granica przebiegać teraz miała, jak głosił oficjalny komunikat, przez Mierzęję Wiślaną, wody Zalewu i na wschód od Nowej Karczmy, na północ od Braniewa i Gołdapi. Nie było to zresztą zbyt precyzyjne określenie przebiegu linii granicznej. Równie dobrze mogło się ono odnosić do tej, którą znamy z powojennych podręczników i atlasów, jak i do linii, którą opublikowano 25 września 1945 r. na łamach „Rzeczpospolitej”<sup>20</sup>. Różnica okazała się dość istotna. Mapa z „Rzeczpospolitej” ukazywała znacznie szerszy obszar polskiego terytorium państwowego, obejmujący m.in. Świętomiejsce, Iławę Pruską i Gierdawy<sup>21</sup>; granicę północną tego obszaru stanowiła linia biegnąca znacznie bliżej Pregoly.

Tego rodzaju publikacje mogły utrwalac wśród części ówczesnych czytelników prasy codziennej przekonanie o dostępie Polski do całego Zalewu Wiślanego i stanowić podstawę formułowania w pierwszych miesiącach powojennych rozległych planów przyszłościowego rozwoju gospodarczego miejscowości zlokalizowanych zarówno nad Zalewem, jak i na całym terenie Warmii i Mazur<sup>22</sup>. Plany te wskazywały przede wszystkim na korzyści, jakie region ten będzie mógł czerpać z pośrednictwa w wymianie gospodarczej pomiędzy ZSRR i państwami zachodnimi oraz w kontaktach polsko-radzieckich<sup>23</sup>. Oczywiście zysków ekonomicznych wynikających z położenia tranzytowego lądowego i wodnego jawiła się głównie w planowanych kontaktach Polski i Europy z nadbałtyckimi regionami ZSRR, które miały mieć szczególne znaczenie m.in. dla dalszego rozwoju portów w Gdańsku i w Gdyni. W celu przyszłościowego ich odciążenia szukano nawet możliwości budowy nowego portu pomocniczego, którym stać się miał albo rozbudowany poważnie port w Elblągu, dysponujący według tych przewidywań wyjściem na pełne morze, albo też zupełnie nowy basen portowy, chętnie lokalizowany

17 Na temat zasięgu działania polskiej administracji państwowej w byłych Prusach Wschodnich zob. E. Wojnowski, *Warmia i Mazury w latach 1945–1947. Kształtowanie się stosunków politycznych*, Olsztyn 1968, s. 67, 68.

18 W. T. Kowalski, *Walka dyplomatyczna o miejsce Polski w Europie (1939–1945)*, cz. 2, wyd. VI, uzup., s. 220. O postanowieniach konferencji berlińskiej (poczdamskiej), do której Stalin w trakcie debaty sierpniowej się odwoływał, szerzej zob.: *Dokumenty i materiały do stosunków polsko-radzieckich*, t. 8, Warszawa 1974, ss. 575–576.

19 Ibidem: Memorial Rządu Jedności Narodowej RP do mocarstw sprzymierzonych w związku z konferencją w Poczdamie uzasadniający prawa Polski do Ziemi Zachodnich, s. 520.

20 Rzeczpospolita, 1945, nr 260 (400) z 25 IX, s. 5.

21 Obecnie w ZSRR: Mamonowo, Bagrationowski, Żelaznodorożny. W miejscowościach tych w 1945 r. funkcjonowała polska administracja. Zob.: T. Dubicki, *Pierwszy rok wolności. Przejmowanie i uruchamianie przemysłu na Pomorzu, Ziemi Gdańskiej, Warmii i Mazurach*, Warszawa 1985, s. 197, 219.

22 Zob.: A. Riedel, *Rola i przyszłość portów Pomorza Wschodniego*, Technika Morza i Wybrzeża, 1947, R. 2, nr 11/12.

23 Zob.: *Specjalizacja polskich portów morskich*, s. 124, 131, 159.

(we wrześniu 1945 r.) na wschód od Gdańska, w okolicach Górek Wschodnich (przewojenny Bohnsak)<sup>24</sup>.

Delimitacja granicy polsko-radzieckiej przeprowadzona z początkiem 1946 r. na podstawie postanowień umowy z 16 sierpnia 1945 r. przesądziła o nierealności powyższych zamierzeń. Przyjęta bowiem klauzula, że wody Zalewu Wiślanego stanowią będąc obszar kondominium i znajdować się będą pod wspólnym zarządem władz polskich i radzieckich, nie była wykonywana w okresie powojennym<sup>25</sup>.

Aspekty formalnoprawne towarzyszące ocenie wytyczania tego odcinka polskiej granicy państwowej stanowią jedną kwestię. Nieco innym zagadnieniem był natomiast problem konkretnych warunków społecznych i politycznych funkcjonujących w latach 1945—1946 w rejonie Zalewu Wiślanego, podobnie jak na pozostałych obszarach tzw. Ziemi Odzyskanych. Mam tutaj na uwadze rozległość terenów, na których stacjonowały ówczesne wojska Armii Czerwonej, będącej rzeczywistym dysponentem ważniejszych obiektów życia gospodarczego ziem zachodnich i północnych. Sygnalizowana w sprawozdaniach władz lokalnych i w materiałach Delegatury dla Spraw Wybrzeża samowola tych wojsk, mająca miejsce szczególnie w okolicach Szczecina, Łeby, Ustki oraz Helu, a także w innych punktach przyznanego Polsce wybrzeża morskiego<sup>26</sup>, nie była zjawiskiem rzadkim również w interesującym nas tutaj pasie wybrzeża wschodniego. W rękach wojsk radzieckich znajdowało się w tym czasie całe w zasadzie pobrzeże Zalewu Wiślanego. Jedynie w Elblągu możliwości korzystania z urządzeń portowych były nieco większe, chociaż formalne przekazanie portu elbląskiego władzom polskim nastąpiło już w połowie maja 1945 r. Nad Zalewem jednostki Armii Czerwonej kontrolowały wszystkie ważniejsze drogi przejazdowe i punkty przepraw promowych, pobierając za korzystanie z nich wysokie opłaty<sup>27</sup>, na rzecz zaspokojenia wojskowych potrzeb aprowizacyjnych pracowała większość tutejszych — na ogół jeszcze wówczas niemieckich — osad rybackich. Niszczące stan zarybienia wód Zalewu i okolicznych jezior metody odłowów prowadzone przez żołnierzy radzieckich, przy zastosowaniu materiałów wybuchowych, wliczyć należy w niezbadane dotąd szczegółowo rozmiary tzw. kłęski pookupacyjnej ziem przyłączonych do Polski w 1945 r., będącej konsekwencją dewastacji dokonanych w latach 1945—1947 przez wojska ZSRR na całym tym obszarze.

Obecność Armii Czerwonej trudno generalnie uznać za czynnik sprzyjający pogłębieniu w świadomości społecznej przekonania o związkach nowych ziem z państwem polskim. Słaba świadomość w tym czasie przynależności okolic Zalewu Wiślanego do Polski obniżana była dodatkowo częstymi wyprawami żołnierzy Armii Czerwonej poszukujących żywności i przybywających tu aż spod Królewca, jak również całkiem swobodną żegluga uprawianą przez te wojska na rzekach delty Wisły i po Zalewie<sup>28</sup>.

### III

Przegrodzenie Mierzei Wiślanej i Zalewu granicą państwową i de facto niewykorzystywanie jego wód przez stronę polską zepchnęło tutejsze porty do roli lokalnej i peryferyjnej. Niekorzystne konsekwencje tej nowej sytuacji były wielorakie, powodując

24 Zob.: *Przyszłość portów Bałtyku*, Rzeczpospolita 1945, nr 302 (442) z 6 XI, s. 5.

25 Por.: AAN, MPIH, sygn. 4356, s. 7; sygn. 4360, ss. 13—18, Sprawozdanie Dyrekcji Przemysłu Miejscowego Okręgu Mazurskiego z 3 XII 1945; sygn. 4354, s. 54, Protokół z obrad 3 I 1946 r. Sprawa północnego odcinka granicy wschodniej. W obradach udział wzięli m.in.: Generalny Sekretarz Polskiej Komisji Delimitacyjnej J. Zambrowicz, nac. inż. Czajka z MSZ, prof. Leszczycki, prof. Dylik, prof. Srokowski, dyr. Quirini.

26 Por.: AP Gdańsk, Akta Wydziału Społeczno-Politycznego UWGd, sygn. 1164/370—371.a, 1164/369, 1164/372—373, 1164/2032.

27 AP Gdańsk, UWGd, sygn. 1164/369, ss. 10—15, Pismo wojewody gdańskiego do MSZ, 3 IV 1946.

28 Ibidem, sygn. 1164/371.a, s. 16.



w długofalowym efekcie przede wszystkim niedorozwój ekonomiczny tych ziem. Zaludnianie postępowało tu bardzo powoli, szczególnie jeśli proces ten porównamy z tempem akcji osiedleńczej w pobliskim ośrodku gdańskim. Zbyt wielu chętnych do zajęcia się rybolowstwem też nie było, gdyż uboga w rybę strefa przybrzeżna Zalewu nie zapewniała egzystencji większym skupiskom ludności rybackiej<sup>29</sup>. Popularyzowany w prasie centralnej pogląd o marginalnej po wojnie roli całego Zalewu Wiślanego<sup>30</sup> także nie sprzyjał zwiększaniu zainteresowania tym regionem.

Nie rezygnowało z niego środowisko ekonomistów Wybrzeża Gdańskiego precyzujące założenia programowe mogące przyspieszyć odbudowę i rozwój wybrzeża wschodniego. Ich główne przesłanki sprowadzały się do dwóch zasadniczych koncepcji. Jedna z nich wskazywała na konieczność zapewnienia portom Zalewu Wiślanego bezpośredniego wyjścia na pełne morze: albo przy wykorzystaniu Cieśniny Piławskiej (po zawarciu ewentualnie dodatkowego porozumienia z ZSRR), albo dokonując przekopu Mierzei Wiślanej i stworzenia nowego kanału umożliwiającego żeglugę pełnomorską pomiędzy portami Zalewu i Bałtykiem. Druga natomiast przewidywała wykorzystanie tutejszych portów dla żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej, szczególnie na trasie: Gdańsk – Elbląg – porty Zalewu, służącej komunikacji i przewozom towarowo-pasażerskim.

Pierwsza z nich, tj. wariant zakładający możliwość swobodnego korzystania z Cieśniny Piławskiej, nie została nigdy dotąd poważniej wzięta pod uwagę, chociaż — co trzeba wyraźnie podkreślić — nigdy nie została podjęta ostateczna decyzja przekreślająca taką możliwość. Wręcz przeciwnie: co jakiś czas powracano do tej idei. Na przykład w roku 1951, w okresie toczących się sporów pomiędzy Głównym Urzędem Morskim a Dyрекcją Okręgową Dróg Wodnych w Gdańsku o administrowanie wodami Zalewu Wiślanego i rzekami doń uchodzącymi<sup>31</sup>, sygnalizowano konieczność ponownego „rozpatrzenia możliwości korzystania z tej części dróg wodnych przez obiekty morskie państw sąsiadujących, gdyż droga ta jest również przystosowana do kursowania na niej jednostek morskich. Nie jest również wykluczone — jak czytamy w piśmie Dyrekcji Dróg Wodnych do Ministerstwa Żeglugi<sup>32</sup> — korzystanie naszej żeglugi morskiej z przejścia w Piławie. Sprawa ta może być rozpatrzona przez czynniki nadrzędne”. Sugerowano również, że celowe byłoby pozostawienie rzeki Elbląжки i wód Zalewu Wiślanego w dotychczasowej gestii Głównego Urzędu Morskiego oraz pozostawienie portu w Elblągu na liście portów europejskich, z jednoczesnym wyraźnym oznakowaniem morskim wejścia do basenu portowego zgodnie z konwencjami międzynarodowymi<sup>33</sup>.

Ponieważ jednak nie podejmowano ani wcześniej ani później żadnych konkretnych decyzji w tej sprawie, nie następowało przyspieszenie odbudowy zniszczonej w czasie wojny i w okresie tuż powojennym całej infrastruktury zaplecza portów Zalewu. W sytuacji kiedy strona rosyjska nie kwapiła się do oczyszczenia z wraków wojennych toru żeglugowego na Zalewie — utrzymywało się coraz bardziej przekonanie, że Zalew Wiślany jest ostatecznie zamknięty i że należy brać pod uwagę pozostałe precyzowane od 1945 r. warianty.

Idea przekopania Mierzei Wiślanej nawiązywała wprost do wcześniejszych projektów spopularyzowanych przez literaturę niemiecką w dwudziestolecium międzywojennym<sup>34</sup>, po wojnie natomiast nieco tylko zmodyfikowanych. Przewidywały one przebicie Mierzei

29 Zob.: *Zjazd ekonomistów morskich 1–3 marca 1957 r.*, Sopot 1957, cz. 1, ss. 67–68.

30 Por. np. publikacje w „Gospodarce Wodnej” za rok 1947.

31 Zob.: AP Gdańsk, Akta Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych, sygn. 1863/194.

32 AP Gdańsk, sygn. 1863/194, bp, Pismo Dyrekcji do Min. Żeglugi z 18 VII 1951 r.

33 Ibidem.

34 Dromtra-Jauer, *Denkschrift über die Trockenlegung des Frischen Haffs und den Durchstich durch die Frische Nehrung bei Kahlberg*, Magistrat der Stadt Elbing 1932; E. Kolumbe, *Die Trockenlegung des Frischen Haffs. Vorbedingung und Planung*, Ostdeutscher Naturwart, 1933, z. 2.

Wiślanej w okolicach Krynicy Morskiej oraz budowę kanału łączącego Elbląg z morzem, pozwalającego na uruchomienie żeglugi średniej wielkości statkom i barkom towarowym o wyporności około 3 tys. ton, jak również pogłębienie i poszerzenie Wisły Elbląskiej<sup>35</sup>. Myśl przewodnią tych planów stanowiło dążenie do przywrócenia Elblągowi charakteru morskiego oraz do stworzenia podstaw szerokiej współpracy Elbląga z Gdańskiem w zakresie usług portowych. Liczono przede wszystkim na jego partycypację w przeladunkach portu gdańskiego oraz w kontaktach z nadbałtyckimi republikami ZSRR, dokąd chciano transportować drogami wodnymi drobnicę i węgiel. Pozostałe porty Zalewu ożywić miał natomiast rozwój rybołówstwa morskiego.

Plany przekopania Mierzei rodziły niemałe wątpliwości. Część z nich zgłoszono w czerwcu 1946 r. w trakcie obrad pierwszej konferencji Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego<sup>36</sup>. Istotne zastrzeżenia sformułował A. Wielopolski, kwestionując zasadność samej idei i sceptycznie oceniając możliwości przeladunkowe portu elbląskiego, czy też szanse ich zwiększenia. Tym samym podał w wątpliwość celowość wysiłków inwestycyjnych, które należało podjąć przy próbie realizacji tych zamierzeń. „Elbląg w okresie maksymalnych wysiłków, popieranym przez rząd niemiecki — mówił<sup>37</sup> — osiągnął wyjątkowy przeladunek około 350 tys. ton w roku 1936. Czy opłaci się dla takiej ilości, której i tak nie osiągniemy nawet w jednej czwartej [podkr. — B. O.], budować kanał? Centrum zaplecza stanowi Malbork i przez Malbork cały transport będzie kierowany na Gdańsk i Gdynię”. Trudno odmówić autorowi tej wypowiedzi słuszności, kiedy sygnalizował, że złożoność ewentualnych operacji polegających na przeladunku towarów ze statków oceanicznych na jednostki śródlądowe i przybrzeżne oraz długi okres ich transportu drogami wodnymi na wschód, stawały pod znakiem zapytania opłacalność realizacji powyższych planów. W jego słowach pobrzmiewały jednak również innego rodzaju wątpliwości dotyczące kwestii bardziej generalnych. Zamknąć je można w obawie, czy polski potencjał ekonomiczny, techniczny, cywilizacyjny i ludnościowy pozwoli na pełne wykorzystanie nie tylko dotychczasowych możliwości portów polskiego obecnie wybrzeża<sup>38</sup>, lecz całokształtu zaplecza gospodarczego, którym dysponowały obszary poniemieckie. Gdyby przyjrzeć się wnikliwiej sytuacji ekonomicznej całej grupy portów drugiej klasy w pierwszym powojennym dziesięcioleciu, to trudno nie uznać uwag Wielopolskiego za zasadne.

W toku dyskusji toczącej się w latach 1946–1947 wokół koncepcji przebicia Mierzei Wiślanej ujawniły się także inne zastrzeżenia. Dotyczyły one m.in. przewidywanych trudności technicznych i bardzo wysokich kosztów całego przedsięwzięcia. Wiązały się one nie tyle z samym przekopaniem Mierzei, lecz głównie z koniecznością prowadzenia stałych prac pogłębieniowych dna wylotu i kanału łączącego Elbląg z morzem, jak miało to miejsce zarówno w już istniejącym przebicciu w okolicach Świbna, a także w Cieśninie Piławskiej. W obu tych punktach prowadzono nieustannie walkę z niszczącą rolą piasku morskiego nanoszonego przez miejscowe prądy i zawirowania morskie. Wskazywano

35 Zob.: AP Gdańsk, UWGd, sygn. 1164/272, Sprawozdanie z objazdu drogi wodnej Gdańsk—Elbląg, 10—11 XI 1945 r.; Akta Inspektoratu dla Spraw Morskich, sygn. 1164/272, s. 9—13. Zob. także: J. Karwowski, *Porty małe i ich potrzeby techniczne*, Technika Morza i Wybrzeża, 1947, R. 2, nr 11/12, ss. 32—38; A. Riedel, *Rola i przyszłość portów*, ibidem. Plany te zakładały budowę kanału o długości ok. 1 km, przebijającego Mierzeję pod Krynicą Morską, kanału długości ok. 14 km łączącego drogą wodną Elbląg z Krynicą, budowę awanportu u wylotu przekopu na Bałtyk i rozbudowę jego funkcji rybackich oraz zainstalowanie mostu zwodzonego w miejscu przekopu.

36 Zob.: *Specjalizacja polskich portów morskich*, op. cit.

37 Ibidem, s. 91.

38 Por. T. Ocioszyński, *U podstaw zagadnień morskich w Polsce*, Gospodarka Morska 1948, R. I, z. 1, ss. 5—16; B. Kasprowicz, *Podział ładunków między polskie porty morskie (uwagi nad specjalizacją portów)*, ibidem, ss. 17—35; J. Nieroda, *Żegluga przybrzeżna jako element życia gospodarczego małych portów polskiego wybrzeża*, ibidem, 1949, R. II, z. 1, ss. 37—43.

także na niebezpieczeństwo dodatkowego obniżenia ciśnienia wody w całym Zalewie Wiślanym i spadku poziomu lustra wody tego i tak niezbyt głębokiego akwenu. Przeprowadzenie przekopu Mierzei mogło spowodować również ostre protesty użytkowników Cieśniny Piławskiej, mogących — jak się obawiano — zaskarżyć władze polskie o zwrot dodatkowych kosztów robót pogłębieniowych prowadzonych w tym rejonie. Branie pod uwagę ewentualnych reakcji sąsiada wschodniego, skrzętnie skrywającego sekrety bałtyjskiej bazy wojennej, rozdziło niepokój co do suwerenności polskich władz nad nowym wyjściem na Bałtyk, a w ówczesnej sytuacji politycznej nie był to argument błahy<sup>39</sup>.

Precyzowanie wątpliwości natury politycznej i ekonomicznej sprzyjało sceptycyzmowi, z jakim coraz częściej spotykały się propozycje upatrujące przyszłość portów Zalewu Wiślanego i Elbląga w rozwoju ich funkcji portowo-morskich. Nie przeszkadzały one natomiast w formułowaniu koncepcji nieco ostrożniejszych. Wspomniana już konferencja organizowana w czerwcu 1946 r. przez Instytut Bałtycki stanowiła dogodne forum ich prezentacji.

Spośród wygłoszonych tam referatów najbardziej wart uwagi wydaje się referat inż. Stanisława Różańskiego: „Zespół portów delty Wisły w przyszłości”. Punktem wyjścia rozważań autora była konstatacja istniejących ograniczeń w rozwoju aglomeracji Trójmiasta, które narzucały planistom konieczność rozmieszczenia nowych ośrodków przemysłowych poza obszarem zespołu Gdańsk—Gdynia. Dogodnymi, w opinii Różańskiego, warunkami dysponowały przede wszystkim Elbląg i Tczew, które miały największe szanse stania się bezpośrednimi satelitami gospodarczymi Trójmiasta. Rozwój Tczewa wiązano np. z rozbudową jego portu rzeczno-morskiego, który po pogłębieniu i regulacji dolnego odcinka Wisły mógł przerodzić się w port rzeczno-morski, przejmujący na siebie część usług portowych Gdańska. Tutaj również Różański lokalizował przyszłą rafinerię połączoną rurociągiem z basenem portu gdyńskiego oraz towarzyszące jej liczne magazyny paliw płynnych. Nie rokując natomiast poważniejszych nadziei na zaktywizowanie morskich funkcji portu elbląskiego, proponował rozbudowę jego zadań jako portu rzeczno-morskiego. Elbląg w jej koncepcji miał mieć bezpośrednie połączenie z Gdańskiem, ale nie drogą wiodącą przez przekop Mierzei i przez wody Zatoki Gdańskiej, lecz istniejącymi już połączeniami rzeczno-morskimi, biegnącymi przez teren depresji delty Wisły. Wystarczyło — jak twierdził inż. Różański — jedynie je pogłębić do około 6 metrów, by umożliwić w ten sposób wejście do portu elbląskiego statkom bałtyckim. Port elbląski stać się miał tym samym ważnym węzłem komunikacji rzeczno-morskiej, łączącym od wschodu rzeki rosyjskie (od Niemna przez Pregolę do Zalewu Wiślanego) i środkowoniemieckie od zachodu (przez Nogat — Wisłę — Kanał Bydgoski — Odre). Sieć połączeń wodnych wsparta być miała połączeniami lądowymi biegnącymi nowoczesnymi arteriami komunikacyjnymi ze wschodu przez Elbląg, Malbork, Tczew i Wejherowo dalej na zachód<sup>40</sup>.

Rola ważnego węzła komunikacyjnego nie wyczerpywała wszystkich propozycji Różańskiego formułowanych w odniesieniu do Elbląga. Ich istotny element stanowiła wizja zlokalizowanego właśnie tutaj miasta-bliźniaka ośrodka gdańskiego, zakładająca przeniesienie do Elbląga części przemysłu stoczniowego i maszynowego, który — jak twierdził inż. Różański — „zabiera miejsce w Gdańsku a może być śmiało przeniesiony 50 km dalej”<sup>41</sup>. Dążenie do pełnego zharmonizowania rozwoju przemysłowego Elbląga z przemysłem gdańskim stanowiło najbardziej spójną wewnętrzną koncepcję spośród

39 W „Sprawozdaniu z objazdu drogi wodnej Gdańsk — Elbląg” czytamy m.in.: „Eksplotacja tego wyjścia, mimo że będzie ono położone na własnym terytorium, będzie zależeć zawsze od państwa posiadającego Cieśninę Piławską” — AP Gdańsk, UWGd, sygn. 1164/273.

40 *Specjalizacja polskich portów morskich*, ss. 85 — 88, 131.

41 *Ibidem*, s. 88.

przedstawianych na rzeczonej konferencji. Jedna z nich np., zgłoszona przez ministra Stefana Jędrzychowskiego, zakładała rozwój wielkiego przemysłu metalowego w Elblągu, co miało się dokonać w bardzo swoisty sposób, wzorowany na metodach stosowanych przez wojska radzieckie na całym obszarze ziem poniemieckich. „W tej chwili narzuca się jedna linia rozwiązania — mówił minister<sup>42</sup> — reparacje. Musimy znaleźć obiekt [na terenie Niemiec — przyp. B. O.], który po zdemontowaniu nadawałby się do przeniesienia w całości do Elbląga”. Ostatecznie, jak wiadomo, w toku przygotowań do III Zjazdu Przemysłowego Ziem Odzyskanych skryształizowana została idea rozwoju Elbląga bazująca na produkcji maszyn ciężkich, turbin parowych, urządzeń i maszyn okrętowych oraz części okrętowego wyposażenia<sup>43</sup>.

#### IV

Kariera elbląskiego „Zamechu”, ściągającego do miasta liczne kadry nowych fachowców i ożywiającego swoją dynamiką rozwojową wegetujące po 1945 r. miasto, skupiała na Elblągu uwagę władz wojewódzkich i centralnych — szczególnie w okresie intensywnych procesów industrializacyjnych. Reminiscencje dawnych portowo-morskich tradycji tego miasta miały już na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych miejsce raczej sporadycznie. Czynnikiem, który jednakże nie pozwalał zapomnieć o geograficznym położeniu Elbląga były coroczne wylewy rzek delty Wisły, a szczególnie niszcząca powódź, która dała się we znaki mieszkańcom całego regionu w roku 1947. Konieczność przeprowadzenia regulacji stosunków wodnych na Żuławach i w rejonie całego Zalewu Wiślanego ponownie sygnalizowała problem przyszłości Zalewu. Tym razem w kontekście poszukiwań optymalnych rozwiązań hydrotechnicznych, wzmacniających system zabezpieczeń przeciwpowodziowych.

Można mówić o dwóch newralgicznych punktach stwarzających największe zagrożenie powodziowe w rejonie Zalewu. Były to: rozwidłone ujście Wisły oraz skomplikowana sytuacja hydrograficzna w tzw. rynn timerkowskiej. Specyfika tej ostatniej determinowana była dużą częstotliwością występowania wiatrów północno-wschodnich wiejących tam ze znaczną siłą i oddziałujących na kierunek falowania wody w Zalewie Świeżym (obecnie kaliningradzkim), sprzyjających intensywności nanoszenia mułu i zanieczyszczeń w zachodniej strefie akwenu. Stwarzało to bardzo niekorzystną sytuację w polskiej części Zalewu Wiślanego. Podejmowane w latach pięćdziesiątych rozmowy polsko-radzieckie, mające na celu podjęcie wspólnych działań na rzecz poprawy sytuacji w całym regionie, nie przyniosły większych efektów<sup>44</sup>. Problem ujścia Wisły natomiast wynikał ze zjawiska transportowania jej odnogami rumowisk, mułu i innych zanieczyszczeń, które stopniowo „zakorkowały” wejścia do Zatoki Gdańskiej, nie oczyszczane od 1937 r.<sup>45</sup> Do tego dochodził niski na ogół stan wód Zalewu Wiślanego, zamarzających zimą na dużych przestrzeniach, co stwarzało podstawowe tutaj zagrożenie powodziowe.

42 Ibidem, ss. 102—103.

43 Zob.: Z. Misztal, *Przejęcie, odbudowa i rozwój zakładów przemysłowych Elbląga w latach 1945—1948*, Rocznik Elbląski, 1976, t. 7, ss. 57—69; W. Jurewicz, *Opis stanu Zakładów Mechanicznych im. Gen. K. Świerczewskiego w Elblągu w lipcu 1949 r.* — AP Elbląg, Akta Zakładów Mechanicznych, sygn. 75, poszyt II; J. Gierulski, *Problemy organizacji i techniki Zakładów Mechanicznych im. Gen. K. Świerczewskiego w Elblągu w latach 1945—1975*, Rocznik Elbląski, 1979, t. 8.

44 Zob.: Z. Tyszka, *Współpraca ze Związkiem Radzieckim na polu dróg wodnych w okresie 10-lecia (1944—1954)*, Gospodarka Wodna, 1954, nr 10 (93), s. 382; A. Majewski, *Wezbrania na Zalewie Wiślanym*, ibidem, nr 4 (89), ss. 160—161.

45 Zob.: F. Ciecindra, *Program zabudowy Wisły w świetle potrzeb terenów przybrzeżnych*, Gospodarka Wodna, 1956, nr 6 (115), ss. 244—247; S. Czernik, *Zagadnienie regulacji Wisły dolnej*, ibidem, 1955, nr 3 (100), s. 122; K. Dąbski, *Zagadnienie bezpieczeństwa miasta Gdańska i delty Wisły*, ibidem, 1954, nr 10 (93), s. 391 oraz 1955, nr 3 (100), ss. 124—126.

Próby wyeliminowania tych groźnych konsekwencji mają swoją długą historię i znajdują poczesne miejsce w historiografii niemieckiej XIX i XX w. Do jednej z nich chętnie nawiązywano w Polsce po 1945 r.<sup>46</sup> Przypomniła ją na łamach „Jantara” w 1949 r. Józef Nieroda. Zakładała ona o s u s z e n i e Zalewu Wiślanego od pobrzeży ośrodka gdańskiego do Piławy, poprzez stworzenie trzech głównych polderów<sup>47</sup>:

I — zachodnia część Zalewu Wiślanego do ukośnie biegnącej linii łączącej Elbląg z Krynicą Morską, wzdłuż której wybudować należało kanał 8-kilometrowej długości zakończony przekopem Mierzei, umożliwiającym wyjście na Bałtyk;

II — na wschód od ww. kanału po ujście Pasłęki, od którego ciągnąć się miał wał rozdzielający wody Zalewu Wiślanego i Świeżego na linii Pasłeka — Mierzeja Wiślana;

III — od ww. linii do Piławy i na południowy wschód od ujścia rzeki Świeżej, z zachowaniem żeglowności między Królewcem i Piławą. Utworzony w ten sposób teren łądowy przecinać miała gęsta sieć rowów odwadniających i kanałów umożliwiających żeglugę: na linii Elbląg—Piława (dla mniejszych statków) oraz Elbląg—Gdańsk wodami Wisły Elbląskiej. Przebiecie Mierzei pod Krynicą Morską wiązać się miało z budową nowoczesnego portu rybackiego umożliwiającego prowadzenie połowów bałtyckich, co wydalnie miało podnieść poziom egzystencji tutejszych rybaków<sup>48</sup>.

Realizacja planu miała przynieść jeszcze dwie — poza uregulowaniem stosunków wodnych na Żuławach i w rejonie Zalewu Wiślanego — korzyści: „Elbląg przede wszystkim — czytamy w projekcie — a dalej Frombork, Tolkmicko i Braniewo uzyskają nowe możliwości rozwoju w zakresie handlu i przemysłu. Łysica [tj. Krynica Morska — przyp. B.O.], osiągalna w niespełną godzinę z Elbląga, ma szansę stania się dużym ośrodkiem wypoczynkowo-turystycznym i sportowym, a także portem rybackim o dogodnym połączeniu z Elblągiem”<sup>49</sup>. Tę drugą korzyść stanowić miała natomiast możliwość pozyskania nowych terenów dla osadnictwa rolnego, mogących przyjąć około 10 tys. użytkowników średniej wielkości gospodarstw rolnych (ok. 5 ha).

Ta wieloznaczna koncepcja autorów niemieckich mogła zainteresować liczne środowiska powojennej Polski. J. Nieroda jednakże zdecydowanie odciął się od rozpatrywania szeregu jej elementów. „W stosunku do okresu niemieckiego zainteresowania polskie Zalewem mieszczą się na innej płaszczyźnie — pisał<sup>50</sup> — Odpada całkowicie sprawa aktywizacji Elbląga, jako portu morskiego, a z nią przekop Mierzei i droga wodna Elbląg — Łysica. Zagadnienia osiedleńcze schodzą na plan dalszy, gdyż nie odczuwamy obecnie potrzeby natychmiastowego i kosztownego zdobywania terenów. Na czoło naszych zainteresowań wysuwa się sprawa zabezpieczenia Żuław”.

Niezależnie od intencji przyświecających autorowi, generalia owego planu były wyraźnie zbieżne z koncepcjami optującymi na rzecz morskiej aktywizacji portów Zalewu Wiślanego, o których była mowa we wcześniejszych partiach niniejszego artykułu. Trudno więc się dziwić, że kwestia zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław i plany osuszenia Zalewu stały się w latach następnych dobrym i bezpiecznym pretekstem do podtrzymywania żywotności idei przekopania Mierzei Wiślanej, nawet jeśli plan budowy kanału Elbląg—Krynica Morska określany był jedynie jako konieczność służąca odprowadzeniu nadmiaru wód z Zalewu, bez jakiegokolwiek wzmiankowania o możliwościach żeglugowych na tym odcinku.

Mając na uwadze niezbyt sprzyjającą planom przekopania Mierzei aurę polityczną, za dość śmiało uznać można publikację Mieczysława Mysłowskiego, zamieszczoną w majowym numerze „Gospodarki Wodnej” z 1953 r. Przywołując ponownie koncepcję

46 Dromtra-Jauer, *Denkschrift über die Trockenlegung*, op. cit.

47 Zob.: J. Nieroda, *Sprawa osuszenia Zalewu Wiślanego*, Jantar, 1949, ss. 206—215.

48 Zob. ibidem, mapka na s. 207.

49 Ibidem, s. 210.

50 Ibidem, ss. 212—213.

Dromtry-Jauera i wskazując na korzyści płynące z jej realizacji podjętej wspólnie z ZSRR, Mysłowski wydaje się być wręcz zafascynowany możliwościami stąd wynikającymi, a przede wszystkim morskimi perspektywami rozwoju Elbląga<sup>51</sup>. Argumenty, które wymieniał, nie były oczywiście odkrywcze — większość z nich zaprezentowana została w drugiej połowie lat czterdziestych. Istotny jednakże wydaje się fakt, iż na łamach wspomnianego miesięcznika nie powrócono już do tej koncepcji w latach następnych, sprzyjających, jak by się mogło wydawać, w znacznie większym stopniu podejmowaniu tego problemu, niż miało to miejsce przed rokiem 1956.

V

Ostatnią grupę projektów dotyczących powojennej przyszłości portów Zalewu Wiślanego stanowiły plany zakładające ich funkcje śródlądowe i przybrzeżne. Uwzględniały one przede wszystkim możliwości wykorzystania już istniejących połączeń wodnych, które po podjęciu niezbyt kosztownych prac renowacyjnych i pogłębieniowych pozwoliłyby na uruchomienie torów wodnych dla celów żeglugi towarowo-pasażerskiej pomiędzy Gdańskiem i Elblągiem oraz pozostałymi portami Zalewu Wiślanego. Uruchomione w 1947 r. połączenia nie wykazywały jednak w najbliższych latach większej dynamiki przewozowej. Z szacunków Franciszka Gronowskiego wynika<sup>52</sup>, że tonaż przewożonych drogami wodnymi towarów na linii Elbląg—Gdańsk nie przekraczał w latach 1947—1951 20 tys. ton rocznie. Wzrósł on dopiero w latach następnych do 115—116 tys. ton (1955—1958). Towarem dominującym w strukturze tych przewozów była armatura okrętowa produkowana w Elblągu na potrzeby przemysłu stoczniowego i transportowana głównie barkami. Jedynie przewozy pasażerskie w sezonach turystycznych cieszyły się większym powodzeniem zarówno na trasie Gdańsk—Elbląg—Krynica Morska, jak i na otwartym jesienią 1947 r. Kanale Warmińskim Elbląg—Ostróda—Iława. Można więc powiedzieć, że nadzieje na aktywizację portów Zalewu w żegludzie śródlądowej, opierane na relatywnie niskich kosztach transportu drogą wodną, również nie zostały w pełni zrealizowane w omawianym tutaj okresie.

Przyczyn tego stanu rzeczy było kilka. Na plan pierwszy wysuwają się bezpośrednie konsekwencje generalnie niskiej dynamiki życia gospodarczego ziem leżących na wschód od regionu gdańskiego, całego pasa Warmii i Mazur. Braki istniejące w tym zakresie nie mogły być zapelnione wobec nieistnienia programów rozwojowych obejmujących średnie i mniejsze porty polskiego wybrzeża. Wiadomo bowiem, że oblicze każdego portu z osobna kształtuje w dużej mierze jego bezpośrednie zaplecze ekonomiczno-społeczne. Kolejną przyczynę można upatrywać w szerszym zjawisku, jakim było niepełne jeszcze w latach pięćdziesiątych zintegrowanie znacznej części tzw. Ziemi Odzyskanych z głównymi nurtami życia gospodarczego pozostałych części kraju. Integracja ta stała się wyraźniejsza dopiero w następnym dziesięcioleciu.

Nieco inne determinanty mieściły się natomiast w sferze obyczajowo-kulturowej środowisk osiedlających się po wojnie nad Zalewem Wiślanym. Poważna ich część rekrutowała się z terenów nie posiadających ani żywszych tradycji morskich, ani też nie obytych na co dzień z transportem wodnym. Uwaga ta dotyczy zarówno rzesz osadniczych, jak i przedstawicieli ówczesnych władz politycznych i administracyjnych działających w omawianym tu regionie. Niemalą też rolę odgrywało oblicze ideologiczne nowego aparatu władzy oraz realizowany przezeń całokształt przeobrażeń systemowych i własnościowych w polskiej gospodarce powojennej. Jedną z najważniejszych przesłanek

51 M. Mysłowski, *Przyszłość Zalewu Wiślanego*, Gospodarka Wodna, 1953, nr 5, ss. 184—186.

52 F. Gronowski, *Przewozy drogami wodnymi Żuław*, Gospodarka Wodna, 1958, nr 7, ss. 308—310.

tego systemu stanowiło przekonanie o wyższości wielkich obiektów gospodarki uspołecznionej nad gospodarką indywidualną.

Słabo zurbanizowane i słabo zaludnione w latach czterdziestych pobrzeża Zalewu Wiślanego, na którym dodatkowo od 1946 r. obowiązywały zaostrzone przepisy meldunkowe, wprowadzone dla stref przygranicznych, nie było dogodnym terenem dla tworzenia podstaw socjalistycznej gospodarki. W tutejszych osadach rybackich z trudem powstawały nawet pojedyncze spółdzielnie rybackie<sup>53</sup>, indywidualne zaś rybołówstwo – dyskryminowane i piętnowane przez władze polityczne po 1947 r.<sup>54</sup> — nie dysponowało większymi możliwościami zakupu nowych kutrów lub sprzętu połowowego. Sytuacja mająca miejsce w tym zakresie uległa pewnej poprawie na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, kiedy zdynamizowano m.in. indywidualne osadnictwo rybackie i rzemieślnicze, rezygnując z preferowania własności uspołecznionej. Wówczas też ostrzej dostrzeżono rozmiary degradacji ekonomicznej tego regionu<sup>55</sup>, ślady której widoczne są jeszcze niekiedy także obecnie, szczególnie przy okazji penetracji tego regionu w związku z planowaną rozbudową połączeń między Elblągiem i Kaliningradem.

## VI

Plany morskiej aktywizacji portów Zalewu Wiślanego formułowane były na ogół w ramach szerszych koncepcji, zakładających, że jednym z najważniejszych elementów polskiej suwerenności gospodarczej i politycznej po wojnie winna stać się gospodarka morska. Jej wszechstronny rozwój spełniać miał rolę głównej siły napędowej dynamiki przemian polskiego życia gospodarczego i społecznego, dającej w efekcie struktury nowoczesnego kraju przemysłowo-morskiego. Losy powojennej Polski coraz bardziej jednak uwikłane były w sieć decyzji politycznych i gospodarczych podejmowanych w ZSRR, obejmujących cały blok państwa Europy Wschodniej, w których nie było zbyt szerokiego marginesu na samodzielność poszczególnych stolic. Sytuacja gospodarcza portów Zalewu Wiślanego może się wydawać szczególnym przypadkiem owej elementarnej zależności od decyzji sąsiada wschodniego. Nie wydaje się jednak, by jedynym elementem składowym tejże sytuacji było wytyczenie linii granicznej polsko-radzieckiej na wodach Zalewu i Mierzei Wiślanej. Nie mniejszą rolę odgrywało zjawisko poważnego uzależnienia po wojnie pracy wszystkich polskich portów od potrzeb gospodarki ZSRR, podobnie jak całego ówczesnego przemysłu stoczniowego i okrętowego. Uzależnienie to nie wpływało dynamizująco do połowy lat pięćdziesiątych na powyższe dziedziny polskiej gospodarki<sup>56</sup>. Skoro ich, niemały przecież, potencjał nie mógł być ówczasnie wykorzystany w większym zakresie, cóż dopiero mówić o eksploatacji portów odgrywających marginalną rolę w całokształcie gospodarki morskiej? Gdyby więc nawet założyć, że po 1945 r. funkcjonowałyby bez przeszkód wyjście z Zalewu Wiślanego na Bałtyk, to należy pamiętać o tym, że porty Zalewu Wiślanego jedynie podzieliłyby los ekonomiczny wszystkich mniejszych portów wybrzeża morskiego.

I ostatni czynnik mieszczący się w grupie ważniejszych determinant kształtujących w okresie powojennym sytuację portów Zalewu Wiślanego. Z badań prowadzonych nad polską gospodarką morską i nad świadomością polskiego społeczeństwa okresu międzywojennego wynika, że dosyć trudno jest mówić o polskiej polityce morskiej w tym czasie

---

53 Jedną z nielicznych była tołkmińska spółdzielnia rybacka „Pokój”. Zob. szerzej na ten temat m.in.: H. Kryński, *Rola Polskiej Partii Robotniczej w przemianach społeczno-gospodarczych województwa gdańskiego*, w: *Sesja naukowa poświęcona dwudziestej rocznicy powstania Polskiej Partii Robotniczej (19–20 marca 1962 r.)*, Gdańsk 1963, ss. 163–164.

54 Zob.: *Zjazd ekonomistów morskich*, cz. 1, ss. 63–88.

55 Ibidem.

56 Ibidem.

oraz o istnieniu wyraźnych cech sugerujących funkcjonowanie w powszechnej świadomości społecznej wizji Polski jako kraju morskiego<sup>57</sup>. Była ona bliska jedynie wąskim kręgom ówczesnych elit politycznych i gospodarczych. Trudno więc oczekiwać, by zarówno szerokie kręgi powojennego społeczeństwa polskiego i jego nowe polityczno-gospodarcze gremia przywódcze mogły dysponować zupełnie innym rodzajem świadomości gospodarczej. O przejawach kształtowania się nowego spojrzenia na całość zagadnień morskich możemy właściwie mówić w odniesieniu do następnych dziesięcioleci, kiedy zaczęło ono wykraczać poza wąskie, acz bardzo niekiedy romantyczne, symbole literatury marynistycznej krystalizując się stopniowo w ramowy program rozwoju gospodarki morskiej.

### PLÄNE ZURAKTIVIERUNG DER SEEHÄFENAM FRISCHEN HAFF SEIT 1945

#### Zusammenfassung

Nach 1945 widmeten die Staatsbehörden ihre Aufmerksamkeit vor allem dem Wiederaufbau und wirtschaftlicher Aktivierung der größten polnischen Häfen: Danzig, Gdingen und anschließend Stettin. Kleinere Häfen der Ostseeküste und des Frischen Haffs erhielten keine ausreichende ökonomische Unterstützung und verfügten bis zur Hälfte der 50er Jahre über keine Möglichkeit, zu einer intensiveren Entwicklung zu kommen. Die Lage der Hafenzentren am Frischen Haff wurde zusätzlich durch die Grenzziehung auf der Frischen Nehrung und Gründung eines sowjetischen Militärstützpunktes am Ausgang vom Pillauer Tief erschwert.

Die in den 40er Jahren formulierten Pläne zur Entwicklung der an der Ostsee liegenden Regionen, die mit der Tätigkeit vom Bund der Meeresstädte (Związek Miast Morskich) verbunden waren, besaßen keine Chance, realisiert zu werden, weil sie durch damalige politische Machthaber nicht akzeptiert wurden. Sie paßten auch in den nach dem Krieg in der UdSSR formulierten Wirtschaftskonzept hinsichtlich des ökonomischen Potentials der polnischen Küste nicht. Die Erlangung einer wirtschaftlichen Selbständigkeit der Haffhäfen, z.B. auf dem Wege eines künstlichen Durchbruchs durch die Frische Nehrung in der Nähe von Kahlberg, war infolge der politischen und militärischen Kontrolle dieses Gebietes durch die Sowjetflotte auch ziemlich aussichtslos. Die seit 1945 förmlich bestehenden Möglichkeiten, das Pillauer Tief durch polnische Flotte zu benutzen, wurden von Polen bis 1989 kaum in Anspruch genommen.

Eine gewisse Belebung der wirtschaftlichen Rolle von Häfen des Frischen Haffs, die seit der 2. Hälfte der 50er Jahre zu beobachten war, sowie die Entwicklung der Binnenschifffahrt in diesem Gebiet, zeigte in den nachfolgenden Jahren keine Entwicklungsdynamik vor. Es war ein Resultat der allgemein schwachen Dynamik des Wirtschaftslebens des östlich von Danzig gelegenen Küstenstreifens und der gesamten Region von Ermland-Masuren, die ein natürliches Hinterland der Hafenzentren am Frischen Haff war.

---

<sup>57</sup> Por.: R. Wapiński, *Polska nad Bałtykiem w latach 1920–1939*, Zapiski Historyczne, 1979, t. XLIV, z. 4, ss. 5–22.