

## **Konflikt w Zatoce Pomorskiej w latach 1985-1989 i po 1990 r.**

W dniu 1 stycznia 1985 r. weszło w życie rozporządzenie o poszerzeniu wód terytorialnych do 12 mil morskich (Mm) wydane przez rząd Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Dokument ten datowany na 20 grudnia 1984 r. był wypełnieniem *Ustawy o granicach państwowych NRD* z 1982 r., umożliwiającej władzom tego państwa samodzielne przeprowadzenia zmiany szerokości morza terytorialnego, bez oglądania się na wschodniego sąsiada. W jego wyniku Berlin Wschodni dokonał aneksji części Zatoki Pomorskiej wraz z północnym torem podejściowym do Zespołu Portów Szczecin-Świnoujście (ZPS-Ś) i niezbędnym dla funkcjonowania tego portu głębokowodnym kotwiczowiskiem nr 3. Działanie to zostało podjęte wbrew zasadom prawa morza i godziło spójność socjalistycznej wspólnoty. Przeczyło też deklarowanej od dekad przyjaźni między NRD a PRL oraz zapisom bilateralnych traktatów i umów. Decyzja władz wschodnioniemieckich stała się początkiem otwartego konfliktu między oboma państwami, trwającego do 1989 r. Sam przedmiot sporu (wody Zatoki Pomorskiej), jak i wynikające z niego potencjalne problemy gospodarcze dla przemysłu morskiego Pomorza Zachodniego determinowały także poważne zainteresowanie mieszkańców na czele z regionalnymi elitami.

Genezy konfliktu należy szukać w niekonsekwentnych decyzjach konferencji poczdamskiej z 2 sierpnia 1945 r. Wyznaczono wówczas jedynie lądowy przebieg rozgraniczenia między Radziecką Strefą Okupacyjną w Niemczech, a ziemiami oddanymi pod polską administrację, które przez Warszawę od początku były uznawane za trwałe nabytek państwa polskiego. Na tej podstawie przeprowadzono jesienią 1945 r. delimitację, jednak mieszana polsko - radziecka komisja nie wyznaczyła przebiegu granicy morskiej, nie mając kompetencji ani odpowiednich delegacji w decyzjach Wielkiej Trójki. Zostało to uzupełnione już po powstaniu Niemieckiej Republiki Demokratycznej, która 6 lipca 1950 r. zawarła z Warszawą Układ Zgorzelecki, uznając linię poczdamską za istniejącą granicę polsko-niemiecką. Dokumentem wykonawczym, w ramach którego dokonano pewnych korekt granicznych i po raz pierwszy przeprowadzono delimitację granicy morskiej, stał się Akt Frankfurcki z 1951 r. Zgodnie z ówczesnym prawem morskim pas wód terytorialnych obu państw w Zatoce Pomorskiej miał szerokość 3 Mm i taki stan przetrwał do drugiej połowy lat 70-tych XX w. W okresie tym rozwój gospodarki morskiej PRL doprowadził do intensywniejszego wykorzystania akwenu. Wielkim nakładem środków finansowych do 1969 r. został pogłębiony północny tor podejściowy do Świnoujścia, ułożony na północ od

polskiego morza terytorialnego, umożliwiającą bezpieczną żeglugę do ZPS-Ś większych statków. Oba sąsiednie państwa miały też poważne plany związane z eksploatacją ropy naftowej i gazu ziemnego z podmorskiego szelfu, którego rozgraniczenia należało uprzednio dokonać. Nastąpiło to w ramach umowy z 1968 r., jednak niedopatrzenie ze strony Warszawy spowodowało niekorzystną jej treść, w której zignorowano polskie inwestycje w Zatoce Pomorskiej, pozostawiając na wschodnioniemieckim szelfie ponad 18 Mm północnego toru podejściowego do Świnoujścia. Zemściło się to pod koniec kolejnej dekady, gdy Polska Żegluga Morska zaczęła wprowadzać do eksploatacji statki potrzebujące nowego głębokowodnego kotwicowiska. Polskie władze morskie, zgodnie z prawem międzynarodowym wystąpiły o zgodę na jego przygotowanie u właściciela dna morskiego – administracji morskiej NRD. Takiej zgody Berlin Wschodni nigdy nie udzielił. Towarzyszyła temu paradoksalna sytuacja, w której część dna Zatoki Pomorskiej należała do Niemiec Wschodnich, tor wkopany w tym dniu był de facto polski, a wody nad nimi były niczyje.

Próbując uregulować ten stan rzeczy Warszawa w 1977 r. przyjęła ustawę *O morzu terytorialnym PRL*. Wychodząc naprzeciw nadchodzącej zmianie przepisów prawa morza, rozszerzono polskie wody terytorialne do szerokości 12 Mm. Nie określono jednak jego granic bocznych uznając, że zostanie to dokonane podczas negocjacji z sąsiadami. Mimo rysującej się twardej postawy władz NRD poważnym błędem strony polskiej był brak umieszczenia w tekście ustawy ustępów, na mocy których włączono by w granice morza terytorialnego tory wodne i kotwicowiska położone na Zatoce Pomorskiej. Choć było to możliwe na mocy Konwencji Genewskiej z 1958 r., to jednak skalę zaniedbań obrazuje fakt, iż do drugiej połowy lat 80-tych XX w. żaden z polskich portów nie miał formalnie ustalonej redy, a port w Świnoujściu nie miał nawet ustawowo określonych granic. Rozpoczęte w 1978 r. negocjacje od razu popadły w impas, rozbijając się o sztywne stanowisko NRD, która postulowała przeprowadzenie granicy na Zatoce Pomorskiej zgodnie z podziałem szelfu kontynentalnego. Warszawa pozostała bierna zarówno wobec wspomnianej *Ustawy o granicach państwowych NRD* z 1982 r., jak i jej rozporządzenia wykonawczego z 20 grudnia 1984 r. Bez oglądania się na stanowisko władz PRL, dokonując poszerzenia wód terytorialnych do 12 Mm, Niemcy Wschodnie wykorzystały kuriozalny i błędny zapis Aktu Frankfurckiego przeprowadzając granicę w Zatoce Pomorskiej przez punkt A/13, odległy od brzegu aż o 6 Mm. Wykraczał on poza dotychczasowy 3-milowy pas wód terytorialnych i nie powinien się znaleźć w opisie granicy z 1951 r., a mimo to przez ponad 30 lat Warszawa nie postarała się o odpowiednią korektę. Punkt A/13 ulokowany o 270 m na wschód (!?) od toru wodnego do Świnoujścia, stał się też podstawą do rozgraniczenia szelfu kontynentalnego, będąc kamieniem węgielnym

późniejszego konfliktu. Suma błędów i zaniechań strony polskiej oraz jednostronne działania Niemców doprowadziły do tego, że z dniem 1 stycznia 1985 r. (kiedy to ww. rozporządzenie weszło w życie) NRD uznawała się za właściciela większości akwenu, na którym znajdowały się głębokowodny tor wodny i kotwiczowisko, niezbędne do funkcjonowania ZPS-Ś.

Bierność władz centralnych spowodowała, że na pierwszy plan wysunęli się eksperci związani z dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie (UMS) kap. ż. w. Józefem Stebnickim, który od początku stycznia 1985 r. inicjował aktywne działania na rzecz obrony polskiego interesu. W pismach kierowanych do Urzędu Gospodarki Morskiej (UGM) unaoczniał jakie negatywne konsekwencje przyniosą jednostronne działania NRD. Zwracał uwagę na złą wolę Niemiec Wschodnich, które zupełnie inaczej przeprowadziły swoją granicą morską z RFN i Danią w Zatoce Meklemburskiej, odsuwając ją na południe i respektując interes żeglugowy tych państw. Przesyłał konkretne propozycje rozgraniczenia wód w Zatoce Pomorskiej, które miały doprowadzić do podobnego rozwiązania. Należy podkreślić świetną pracę wykonaną w UMS, gdyż propozycje J. Stebnickiego z lutego 1985 r., po czterech latach konfliktu, w pełni weszły do polsko-enerdowskiej umowy. Jego aktywność, w tym osobiste wizyty w Warszawie, doprowadziły do tego, że 20 lutego 1985 r. rząd PRL wystąpił z bezprecedensową, jak na warunki funkcjonowania wspólnoty socjalistycznej, notą dyplomatyczną do Berlina Wschodniego, odrzucającą jednostronną delimitację wód Zatoki Pomorskiej dokonaną przez NRD.

Rozpoczęte wkrótce rokowania polsko-wschodniemieckich ekspertów nie doprowadziły do zbliżenia poglądów, a obie strony pozostały na swoich stanowiskach. Działania władz NRD okazywały się być nad wyraz poważne, dlatego ich przyczyn należy szukać nie tylko w prestiżowej rywalizacji o zajęcie drugiej po ZSRR pozycji w bloku wschodnim. Choć niewątpliwie stało się to możliwe w wyniku osłabienia PRL pogrążonej w latach 80-tych w politycznym i gospodarczym kryzysie. Ważną rolę odgrywał też czynnik ekonomiczny. Wschodniemieckie porty: Rostock, Warnemünde, Sassnitz, Wismar od lat 70-tych wzbogacały się o coraz bardziej nowoczesną infrastrukturę przeładunkową. Stosunkowo dobrze rozwinięta sieć autostrad i dogodne położenie, na styku Wschodu i Zachodu, w wyniku „przyblokowania” portu w Szczecinie i Świnoujściu, pozwoliłoby NRD przejąć dużą część transportu międzynarodowego Europy Południowej i Środkowo-wschodniej. Od początku lat 80-tych XX w. niezwykle intensywnie budowany był terminal promowy w Mukran (na Rugii), który z założenia w razie niepewnej sytuacji w Polsce mógł przejąć tranzyt z ZSRR. Czy tym należy też tłumaczyć agresywne działania wschodniemieckich okrętów? W cieniu negocjacji w latach 1986-1988 w Zatoce Pomorskiej

doszło do ponad 180 incydentów. Enerdowskie patrolowce dobijały do burt polskich jachtów powodując zniszczenia i zagrażając bezpieczeństwu żeglugi, domagając się opuszczenia akwenu uznawanego za wody terytorialne Berlina Wschodniego. Tego samego oczekiwano od statków handlowych różnych bander zmierzających do ZPS-Ś, bądź stojących w oczekiwaniu na odlichtunek na kotwiczowisku nr 3. Mogło to utrudnić funkcjonowanie ZPS-Ś oraz powodować wrażenie nielegalnego eksploataowania redy przez stronę polską, a zarazem skłonić szczególnie obcych armatorów do wybierania innych portów zachodniego Bałtyku.

W cieniu tych incydentów trwało poszukiwanie porozumienia między Warszawą a Berlinem Wschodnim. W 1986 r. negocjacje podjęto na najwyższym szczeblu, jednak spotkania premierów Willego Stopha i Zbigniewa Messnera też nic nie zmieniły. Dopiero wiosną 1987 r. uznano, że w celu przełamania impasu, dyskusje należy przenieść na forum partyjne, poprzez rozmowy sekretarzy Komitetów Centralnych SED i PZPR, Hermana Axena i Józefa Czyrka. Obydwie strony twardo broniły swoich pozycji, jedynie we wrześniu 1987 r. próbowano deeskalacji napięcia poprzez powstrzymanie jednostek Volksmarine od zakłócania żeglugi do ZPS-Ś. W kolejnych miesiącach incydenty jednak nie ustały. Wydaje się, że wtedy powoli do świadomości władz polskich zaczęło docierać o co toczy się gra. Znamienne są tu słowa ówczesnego Ministra Spraw Wewnętrznych Czesława Kiszczaka: *Stało się dla nas jasne, że tu nie chodzi o łowiska śledzi, ani o ambicjonalne spory, ale o kontrolę nad morską drogą do Szczecina, a potem o zaduszenie polskiego ZPS-Ś.*

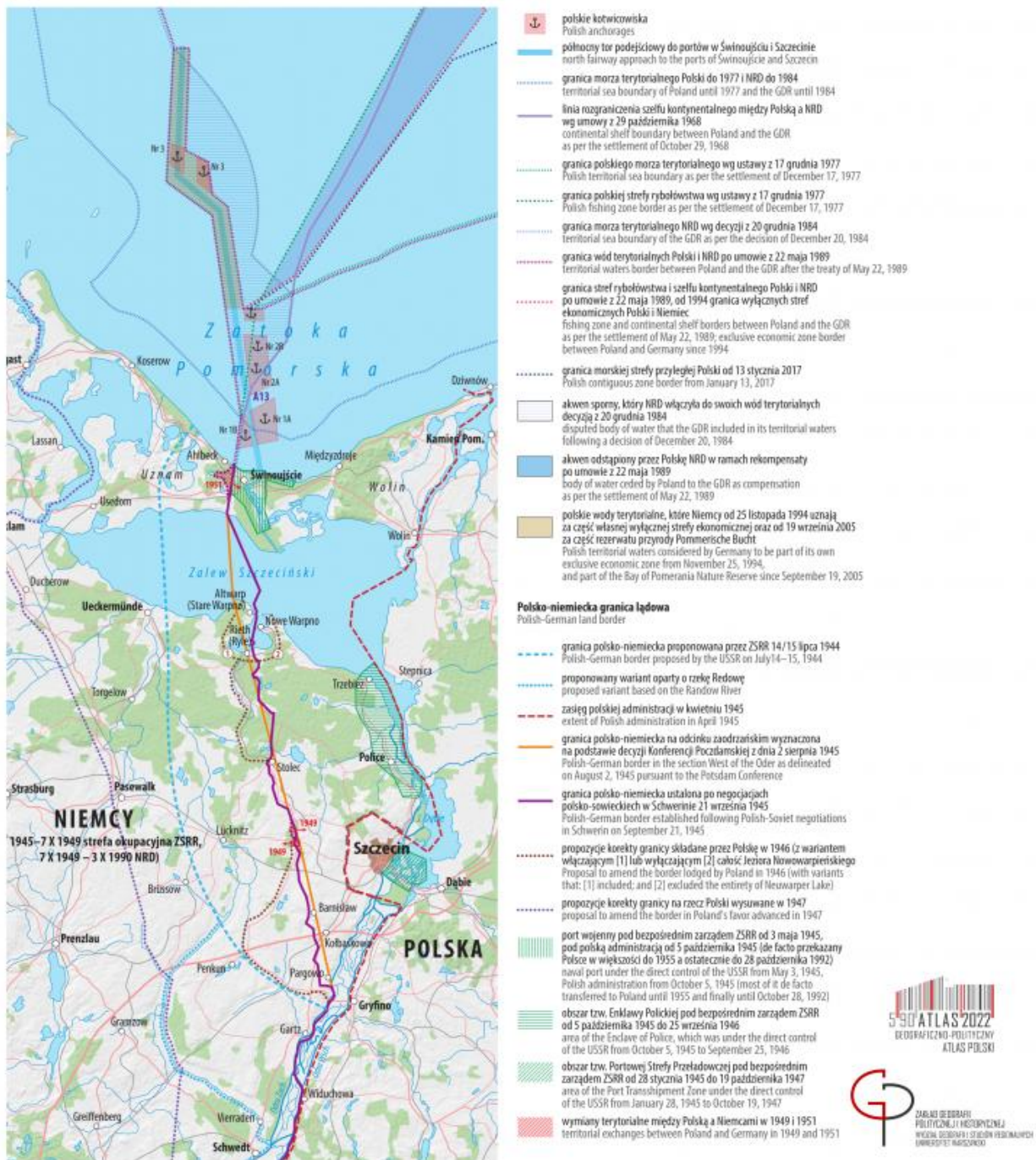
W tym czasie w obronę polskiego interesu włączył się aktywnie I sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Szczecinie Stanisław Miśkiewicz, zwiększając po linii partyjnej siłę głosu J. Stebnickiego. Ich bliska współpraca gwarantowała z jednej strony odpowiedni wkład merytoryczny, a z drugiej umożliwiała bezpośrednie kontakty z centralnymi elitami partyjno-państwowymi. Stało się to bardzo ważne w okresie 1988-1989, gdy konflikt wchodził w swoją ostatnią fazę i trwały intensywne negocjacje między PRL i NRD. Właśnie wtedy w szczecińskim ośrodku powstało szereg bardzo interesujących i obszernych opracowań dotyczących propozycji na korzystne dla Polski zakończenia sporu z Berlinem Wschodnim. Interesującym tego aspektem była współpraca różnych środowisk Pomorza Zachodniego, nie zawsze bliskich władzom. Pokonując wzajemne opory, znalazły one wspólny język, by wymieniać poglądy, które budowały polską argumentację względem pozytywnego rozwiązania konfliktu, tworząc nacisk społeczny na władze centralne. Platformą działania stała się utworzona w 1987 r. Rada Morska Stowarzyszenia PAX, a uczestniczyli w niej miejscowi naukowcy oraz znaczne grono specjalistów, w tym m.in. prezes Trybunału Konstytucyjnego Alfons Klafkowski. Współpracowali z nimi niezależni katolicy skupieni w Szczecińskim

Klubie Katolików, którzy wraz ze szczecińskimi naukowcami i ekspertami od spraw morskich utworzyli Klub Kształtowania i Ochrony Środowiska. Wspólnie organizowali oni Sejmiki Morskie, gdzie od 1988 r. temat konfliktu i sposoby jego rozwiązania był często poruszany. Postulaty wzywające władze do obrony polskiego interesu w Zatoce Pomorskiej zostały podjęte w liście skierowanym do gen. Wojciecha Jaruzelskiego przez portowców z ZPS-Ś, strajkujących w sierpniu 1988 r. We wcześniej już, w 1986 r., środowiska opozycji solidarnościowej w Szczecinie znacząco przyczyniły się do przełamania decyzji cenzury zakazującej informowania o konflikcie z NRD. Zajmowała się tym lokalna prasa drugoobiegowa, w tym najobszerniej czasopismo „Obraz”. Publikowano tam mapy, prezentujące istotę konfliktu, wnikliwie przedstawiano jego genezę, opisywano aktualne agresywne działania wschodnioniemieckiej floty, relacjonowano dyskusje naukowców i ekspertów od spraw morza, często zarzucając władzom państwowym brak należytego zainteresowania problematyką Pomorza Zachodniego. W końcu tematyka konfliktu trafiła nawet do homilii ordynariusza diecezji szczecińsko-kamieńskiej bp Kazimierza Majdańskiego. W pewnym momencie można było dostrzec bezprecedensową, jak na warunki lat osiemdziesiątych XX w PRL, synergę działań, gdzie w sprawie konfliktu w Zatoce Pomorskiej współdziałali ze sobą biskup, lokalni politycy katoliccy, sekretarz PZPR, robotnicy zakładów związanych z gospodarką morską, działacze podziemnej Solidarności, naukowcy i eksperci. Dlatego, inaczej niż w pozostałej części Polski, temat sporu z NRD był na Pomorzu Zachodnim był znany szerszej części społeczeństwa.

Nie wyjaśnione do dziś są okoliczności, w jakich doszło do przełomu w kontaktach polsko-enerdowskich w sprawie konfliktu. Rokowania ruszyły z miejsca na wiosnę 1988 r., po wrocławskim spotkaniu Ericha Honeckera i Wojciecha Jaruzelskiego. Towarzyszyła im zdecydowana zmiana stanowiska zajmowanego przez NRD, co wydaje się, miało związek z ogólnopolityczną sytuacją w bloku wschodnim, stosunkami niemiecko – radzieckimi oraz sytuacją wewnętrzną w PRL i NRD. Brak poparcia SED (Socjalistyczna Partia Jedności Niemiec) dla polityki Michaiła Gorbaczowa i szukanie ucieczki do przodu przez ekipę W. Jaruzelskiego, powodowało, że z perspektywy pogrążającej się w pieriestrojce Moskwy Warszawa stawała się o wiele bliższa niż tkwiący w breżniewowskim dogmatyzmie Berlin Wschodni. Wbrew wcześniejszym deklaracjom negocjatorzy wschodnioniemieccy zgodzili się na pozostawienie po stronie polskiej lub na morzu otwartym całego północnego toru wodnego oraz wszystkich kotwicowisk. Wyłączono je również z obszaru szelfu i strefy rybołówczej NRD, których granice, tytułem rekompensaty, zostały przesunięte na wschód. Uzgodniono także, że elementy infrastruktury morskiej ZPS-Ś (tory wodne i kotwicowiska) nie będą

przyszłości włączone do wyłącznej strefy ekonomicznej NRD, jeżeli to państwo zdecyduje się ją utworzyć. Wszystko to zostało zawarte w Umowie między PRL a NRD w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej podpisanej 22 maja 1989 r. W tym dniu zakończył się trwający cztery lata otwarty konflikt między PRL a NRD o przebieg wspólnej granicy morskiej.

## Sprawa Szczecina i Zatoki Pomorskiej po 1945 roku



Źródło: <https://atlas2022.uw.edu.pl/mapa-tygodnia-kształtowanie-zachodniej-granicy-polski-w-latach-1945-1989-zatoka-pomorska/> (dostęp: 9 II 2026)

Paradoksalnie, zawarcie ww. umowy, która nota bene oprócz układów polsko-niemieckich z 1950/51 r. i z 1970 r. stała się podstawą Traktatu granicznego między Polską, a zjednoczonymi Niemcami z 1990 r., nie zakończyło kontrowersji dotyczących tego akwenu. Rozgorzały one na nowo już w innych, postzimnowojennych warunkach międzynarodowych i przy innych, nierównych potencjałach obu sąsiadów. W 1994 r. władze RFN jednostronnie i bez konsultacji z Warszawą ustanowiły wyłączną strefę ekonomiczną na Morzu Bałtyckim, łamiąc umowę z 1989 r. (i de facto traktat graniczny z 1990 r.), przez włączenie do niej obszarów, na których ulokowany był północny tor podejściowy do Świnoujścia i głębokowodne kotwiczowisko nr 3. Zaskoczone polskie władze odpowiedziały w 1995 r. notami protestacyjnymi oraz podjęły spóźnioną akcję włączając, zgodnie z konwencją prawa morza z 1982 r., ww. akweny jako redę ZPS-Ś do polskiego morza terytorialnego. Można to było zrobić już po 1989 r., jednak kolejny raz zabrakło odpowiedniej konsekwencji i aktywności ze strony Warszawy. Może też propagandowo deklarowany „powrót do Europy” oraz wizja tworzenia dobrosąsiedzkich stosunków z zachodnim sąsiadem i towarzyszący jej tzw. kicz pojednania, utrudniał aktywne działania na północno-zachodnich kresach. Budował za to naiwne przeświadczenie, że po zamknięciu oczu na przeszłość, niełatwa polsko - niemiecka historia zniknie, trup leżący w szafie, o którym się nie będzie mówiło, nigdy z niej nie wypadnie.

Powstał więc kolejny raz obszar sporny, do którego obie strony rościły pretensje. Wydaje się jednak, że to polskie działania nie łamały umów bilateralnych i były zgodne z prawem międzynarodowym. Podstawą decyzji władz RFN stała się interpretacja zawężająca treść umowy z 1989 r., uznająca za wiążące jedynie te artykuły, które stricte poświęcone były kwestii granicy między oboma państwami. Berlin uznał, że skoro traktat z 1990 r. był traktatem granicznym, to potwierdzał on jedynie przebieg granic państwowych, pozostawiając inne sprawy wzajemnym negocjacjom, na które Warszawa nie zamierzała się zgodzić. Wydaje się, że RFN próbowała w ten sposób wykorzystać swoją rosnącą, po zjednoczeniu, pozycję międzynarodową, budowaną przez siłę ekonomii i tradycji bońskiej *Zivilmacht* (mocarstwa cywilnego). Niebagatelne znaczenie miało też pewnie zaambarasowanie Warszawy działaniami Berlina, oficjalnie uznawanego za ambasadora polskich starań o przyjęcie do EWG/UE i NATO.

Wątpliwa interpretacja prawna skłoniła władze RFN do działań mających, metodą faktów dokonanych, potwierdzać własne roszczenia do ekonomicznego uzależnienia Zatoki Pomorskiej. Na spornym akwenu ogłaszano morskie ćwiczenia wojskowe (1995 i 2006), nie zawsze informując o nich stronę polską, co m.in. zmuszało polskie promy do rezygnacji z poruszania się po oznaczonym torze wodnym do Świnoujścia i ryzykownego przepływu

skrajem płycizn Ławicy Odrzańskiej. Potwierdzeniem praw do ekonomicznego wykorzystania wód i dna Zatoki Pomorskiej były też działania niemieckich okrętów patrolowych względem pogłębiarek, których prace pozwalają zapewnić odpowiednią głębokość na północnym torze podejściowym, a bez której znaczenie spedycyjne ZPS-Ś gwałtownie by się zmniejszyło. Powyższe działania były oprotestowywane przez polski MSZ, jednak nie zmieniło to stanowiska władz niemieckich, które deklarowały chęć wyjaśnienia wątpliwości względem statusu prawnego Zatoki Pomorskiej. Warszawa, nie mając wątpliwości dotyczących umowy z 1989 r., uchylała się od negocjacji, ignorując przepisy prawne RFN. W odpowiedzi, w 2005 r., rozporządzeniem Federalnego Ministerstwa Środowiska, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Reaktorów ulokowano na spornym akwenu rezerwat przyrody „Zatoka Pomorska”, ignorując tym razem polskie ustawodawstwo dotyczące rewy ZPS-Ś i jej przynależności do polskiego morza terytorialnego. Trzymanie się litery prawa tego rozporządzenia i poszanowanie jego ekologicznych zaleceń oznaczałoby uniemożliwienie prac polegających na podtrzymaniu drożności toru wodnego i kotwiczowiska nr 3 oraz de facto przyblokowanie żeglugi do Świnoujścia i Szczecina.

Jeden z ostatnich aktów polsko-niemieckich kontrowersji dotyczących Zatoki Pomorskiej związany jest z planowanymi i prowadzonymi w drugiej i trzeciej dekadzie XXI w. projektami gospodarczego wykorzystania tego obszaru. Chodzi o niemieckie dążenia objęcia spornego akwenu planem zagospodarowania, pozwalającym na budowę na Ławicy Odrzańskiej morskiej elektrowni wiatrowej i polski sprzeciw, podkreślający prawa do świnoujskiej rewy. Najgłośniejsze różnice stanowisk dotyczyły budowy rurociągu Nord Stream, który przebiegając po dnie Zatoki Pomorskiej tworzy realne niebezpieczeństwo rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu. Do momentu jego otwarcia w listopadzie 2011 r. wpływać tam mogły statki o głębokości zanurzenia do 13,2 m. Ułożenie gazociągu spowodowało utrwalenie tego stanu rzeczy, a w kontekście budowy gazoportu LNG w Świnoujściu i planowanego pogłębiania toru wodnego, zablokowało potencjalne rejsy wielkich gazowców, mających zanurzenie do 15 m (maksymalne zanurzenie statków przy przejściu na Bałtyk przez Cieśninę Duńskie). Władze niemieckie deklarowały zagłębienie gazociągu w dnie morskim na przecięciu północnego toru podejściowego, ale nie jest możliwe by pogłębiarki kopały bezpośrednio nad gazociągiem nawet jeżeli od 2022 r. nie jest on użytkowany.

Jak sprawa ta będzie rozwiązywana w przyszłości pokarze czas, faktem jest, że kwestia Zatoki Pomorskiej jest cały czas problemem ciekawym. Istniejący, choć nie nagłaśniany spór dowodzi trwałości istnienia interesów narodowych, występujących mimo procesów globalizacyjnych oraz unifikacyjnych w Europie. Rozwiązaniem idealnym byłoby jego

zakończenie na drodze bilateralnego porozumienia, kwestią otwartą jednak pozostaje, czy pojawią się ku temu odpowiednie warunki oraz wola polityczna Polski i Niemiec. W 2015 r. została ogłoszona wizja budowy na wyspie Wolin, na wschód od Terminala LNG w Świnoujściu, nowego Głębokowodnego Terminala Kontenerowego, zwanego od 2025 r. Przylądkiem Pomerania. Koncepcja ta została Uchwałą Rady Ministrów włączona w 2019 r. do *Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku*, zakładającego konieczność zapewnienia bezpiecznego dostępu do portu w Świnoujściu statkom o zanurzeniu do 15 m. W kontekście sporu z RFN i przebiegu gazociągu Nord Stream wymusza to budowę nowego toru podejściowego do Świnoujścia. Ma on przebiegać wyłącznie przez polskie wody terytorialne oraz przez polską wyłączną strefę ekonomiczną na wschód od płycizn Ławicy Odrzańskiej. Ciekawe jest, że podobny postulat zgłaszały już władze NRD podczas negocjacji w latach 80-tych. Z powodu ówczesnie wątpliwych możliwości ekonomicznych państwa polskiego i nierealności pozyskania środków finansowych potrzebnych do jego budowy, pomysł ten był odrzucany przez władze PRL. Dziś, w zupełnie innych warunkach polityczno-gospodarczych, plan ten może stać się realny. Stanowić też może ucieczkę do przodu, wobec niezakończonego sporu z RFN, dzięki czemu Polska uzyska bezkonfliktowy dostęp do ZPS-Ś, a konflikt nie będzie już zagrażał jej interesom na Bałtyku.

Więcej:

Tomasz Ślepowroński, *Geneza konfliktu między PRL a NRD w Zatoce Pomorskiej*, „Przegląd Zachodniopomorski”, t. XLIV, 2000, z. 3, s. 95-118

Burkhard Olschowsky, *Die SED im Drang nach Osten? Der Territorialgewässerstreit zwischen der DDR und der VR Polen in den Jahren 1985-1989*, „Deutschland-Archiv” 2001, Bd. 5, s. 816–826

Tomasz Ślepowroński, *NRD kontra PRL. Stosunek mieszkańców Pomorza Zachodniego do konfliktu w Zatoce Pomorskiej (1985 – 1989)*, Biuletyn IPN, 2005, nr 9-10, s. 90-99

Dariusz Bugajski, *Polsko-niemiecki spór o status wód redy w Zatoce Pomorskiej*, „Prawo Morskie”, 2011, t. XXVII, s. 57–370.

Andrews S. Tompkins, *Caught in the Net: Fish, Ships, and Oil in the GDR-Poland Territorial Waters Dispute, 1949–1989*, „Central European History” 2023

<https://www.cambridge.org/core/journals/central-european-history/article/abs/caught-in-the-net-fish-ships-and-oil-in-the-gdrpoland-territorial-waters-dispute-19491989/9D448CA52B2C18605A04990C2B878D5D>

Tomasz Ślepowroński, *Can You Be Afraid of a “Friend”?* Reactions of Szczecin’s Residents to the Alteration of Maritime Boundary by East Germany in 1985, [w]: *Border Fears in the Baltic Sea Region since 1918*, red. P.-F. Weber, Paderborn 2025, s. 133-153

*Tomasz Ślepowroński*