

ARTYKUŁY

KLIO. Czasopismo poświęcone dziejom Polski i powszechnym

PL ISSN 1643-8191, t. 20 (1) 2012, s. 201–234

Jordan Siemianowski

(Toruń)

Polityka Wielkiej Brytanii wobec Norwegii w okresie od 1 września 1939 r. do 9 kwietnia 1940 r.

♦

Wraz z szybkim rozwojem ekspansywnego imperializmu w drugiej połowie XIX wieku kraje skandynawskie poczęły wzbudzać szersze zainteresowanie mocarstw europejskich, wobec czego region bałtycko-skandynawski stawał się w coraz większym stopniu strefą rywalizacji o polityczne, a także gospodarcze wpływy takich państw jak Rosja, Niemcy, Anglia, czy też Francja. Z drugiej strony, rewolucja przemysłowa, towarzyszące jej zmiany struktur społecznych oraz postęp urbanizacyjny nakreśliły główne kierunki handlu i gospodarki państw skandynawskich na rynki zewnętrzne, także te pozaeuropejskie. Niepoślednia rola przypadła w tychże stosunkach norweskiej flocie handlowej, która funkcjonowała jako pośrednik w transporcie morskim praktycznie na całym globie. Jej szybki rozwój oraz stałą modernizację chwilowo zakłóciły pierwszy, jak i drugi konflikt światowy, podczas których działalność norweskiego frachtu morskiego często interpretowano jako godzącą w neutralność Norwegii – priorytet norweskiej polityki zagranicznej w okresie od uzyskania niepodległości do niemieckiej agresji na Danię oraz Norwegię.

Istniał jeszcze odmienny, w jeszcze większym stopniu znaczący czynnik, który w wyrazisty sposób odzwierciedlał znaczenie Norwegii w polityce zagranicznej Wielkiej Brytanii, a mianowicie geopolityczne usytuowanie. Norwegia stanowiła znakomite oskrzydlenie dla szlaku morskiego prowa-

dzącego w kierunku Atlantyku, a także akwenu Morza Bałtyckiego. Dlatego też w przypadku konfliktu na linii Londyn–Moskwa lub też Londyn–Berlin, obszar norweski mógł odegrać niebagatelną rolę w zapewnieniu przez Anglię własnego bezpieczeństwa¹.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie polityki Wielkiej Brytanii wobec Norwegii uwzględniając znaczenie gospodarcze, handlowe, a także geopolityczne Norwegii, strategię prowadzenia negocjacji Brytyjczyków z Norwegami oraz plany handlowe i militarne Londynu rozpatrywane ze względu na respektowanie norweskiego statusu neutralności. Istotną część opracowania stanowi wyjaśnienie roli norweskiej floty handlowej, która odgrywała niebagatelną rolę w kreowaniu przez Oslo polityki nieangażowania się, a tym samym w przyjętej wobec Norwegów brytyjskiej taktyce prowadzenia negocjacji.

Zasięg chronologiczny głównego zrębu studium obejmuje okres od 1 września 1939 r., czyli od dnia wybuchu drugiej wojny światowej, do 9 kwietnia 1940, a więc początku realizacji planu Weserübung – niemieckiej agresji na dwa państwa skandynawskie. W celu głębszego wyjaśnienia prezentowanego w artykule problemu autor pokusił się o przedstawienie krótkiego rysu stanowiska Wielkiej Brytanii wobec Norwegii przed 1939 r., zwłaszcza w okresie pierwszej wojny światowej. Były to istotne lata dla Norwegów, które jednoznacznie ukierunkowały norweską politykę zagraniczną do kwietnia 1940 r.

Polska literatura przedmiotu jedynie w niewielkim stopniu poświęciła uwagę prezentowanemu zagadnieniu. I tak przede wszystkim należy wymienić w tym względzie pozycję Tadeusza Koneckiego², która w głównej mierze traktuje o działaniach wojennych na terytorium Finlandii. Również niewielki wkład w niniejszą problematykę wniósł Grzegorz Rdzanek³, który w swoim artykule jedynie w niewielkim stopniu akcentując poruszoną niżej tematykę.

Nawiązując zaś do norweskojęzycznej literatury naukowej, pojawiło się szereg publikacji, które jednakże oddzielnie poruszają kwestie gospodarcze, militarne oraz polityczne, rzadko kiedy rozpatrując omawianą problematykę

¹ T. Kristiansen, *Tysk trussel mot Norge? Forsvarsledelse, trusselvurderinger og militære tiltak før 1940*, Bergen 2008, s. 86.

² T. Konecki, *Skandynawia w drugiej wojnie światowej*, Warszawa 2003.

³ G. Rdzanek, *Wokół brytyjskich planów operacji w Narwiku*, [w:] *Polska–Norwegia 1905–2005*, red. J. Szymański, Gdańsk 2006, s. 167–190.

pod względem legislacyjnym, tj. uwzględniając postulaty Konwencji Haskiej z 1907 r. dotyczących m.in. prawa neutralności.

Odnosząc się do publikacji rozpatrujących zagadnienia handlowe oraz tonażowe, należy wpieryw wymienić książkę norweskiego historyka Nilsa Ørvika⁴ (autor zamieścił w niniejszej publikacji pełne teksty następujących dokumentów: *Cirkulære nr 1. Provisorisk anordning om regulering av befraktning i krigstid*, *Memorandum of Arrangement between the United Kingdom Ministry of Shipping and the Norwegian Shippowners' Association* oraz *Krigshandelsavtalen med Storbritannia 11 mars 1940*. Kwestię tonażową w bardzo szczegółowy sposób opracował w pierwszym tomie monumentalnego dzieła *Handelsflåten i krig 1939–1945* norweski historyk-marynista Atle Thowsen⁵. Natomiast francuski badacz, François Kersaudy, podjął się w swojej książce dokładnego wyjaśnienia planów militarnych Wielkiej Brytanii wobec Norwegii⁶.

Oprócz wyszczególnionych publikacji w niniejszym studium wykorzystano prace mające charakter pamiętników pióra norweskiego ministra spraw zagranicznych Halvdana Kohta⁷ oraz norweskich armatorów, Leifa Høegha⁸ i Johna Oskara Egelanda⁹. Dwaj ostatni wymienieni autorzy uczestniczyli w delegacji prowadzącej negocjacje z Brytyjczykami w sprawie zawarcia umowy tonażowej z 11 listopada 1939 r.

Pośród dalszych wykorzystanych źródeł drukowanych wymienić należy wyniki badań przeprowadzonych przez norweską komisję badawczą z 1945 r. opublikowane w 1947 r.¹⁰, a także zdigitalizowane dokumenty Gabinetu Wojennego (War Cabinet) udostępnione na stronie internetowej The National Archives (<http://www.nationalarchives.gov.uk/>).

⁴ N. Ørvik, *Norge i brennpunktet fra forhistorien til 9. april 1940*, bind 1: *Handelskrigen 1939–1940*, Oslo 1953.

⁵ A. Thowsen, *Nortraship. Profit og patriotisme*, [w:] *Handelsflåten i krig 1939–1945*, t. 1, Oslo 1992.

⁶ F. Kersaudy, *Stratèges et Norvèges. Les Jeux de la guerre et du hasard*, Paris 1977.

⁷ H. Koht, *Norway. Neutral and invaded*, London 1941.

⁸ L. Høegh, *I skipsfartens tjeneste*, Oslo 1970.

⁹ J. O. Egeland, *Gjennom brott og brann. Den storpolitiske kamp om handelsflåten i den annen verdenskrig*, Oslo 1968.

¹⁰ *Innstilling fra Undersøkelsekommissjonen av 1945*, bind 1, Oslo 1947.

Stanowisko Wielkiej Brytanii wobec Norwegii przed wybuchem drugiej wojny światowej

Jeszcze przed odzyskaniem niepodległości w 1905 r. doktryna neutralności stała się głównym kierunkiem polityki zagranicznej Norwegii¹¹. Z całą pewnością zachowanie tegoż statusu można uznać za główny cel Norwegii w stosunkach międzynarodowych w okresie od wybicia się na niepodległość aż do 9 kwietnia 1940 r.¹² Realizowana poprzez utrzymanie się poza uczestnictwem oraz układami, które mogły wciągnąć Norwęgę w wojnę¹³, polityka nieangażowania się miała być zagwarantowana przez europejskie potęgi¹⁴: Rosję, Niemcy, Francję oraz Wielką Brytanię, które w 1907 r. wspólnie zobowiązały się przestrzegać nienaruszalności terytorialnej Norwegii¹⁵.

Tymczasem już na początku pierwszej wojny światowej okazało się, że Norwegia oraz pozostałe państwa neutralne nie mogły być pewne swego bezpieczeństwa. Pogwałcenie przez Niemcy belgijskiej neutralności w dniu 3 VIII 1914 r. oznaczało dla tychże krajów wyraźny sygnał ostrzegawczy, zwłaszcza, że ich niepodległość przez siedem ostatnich lat opierała się na dobrej woli mocarstw, w tym Wielkiej Brytanii. Wkrótce Londyn postanowił przerwać niemieckie kontakty handlowe ze szkodą dla krajów neutralnych, zwłaszcza, że zastosowana przezeń i niezgodna z Deklaracją paryską z 1856 r.¹⁶

¹¹ T. Konecki, op. cit., Warszawa 2003, s. 9.

¹² A. Bergsgård, *Utrikespolitikk*, [w:] *Innstilling fra Undersøkeseskommissjonen av 1945. Bilag*, bind 1, Oslo 1947, s. 121.

¹³ E. Lange, *Samling om felles mål 1935–1970*, [w:] *Aschehougs Norges Historie*, red. K. Helle, t. 11, Oslo 1996, s. 77.

¹⁴ A. Berez-Jarociński, *Zarys dziejów Norwegii*, Warszawa 1991, s. 238.

¹⁵ R. Hobson, T. Kristiansen, *1905–1940. Total krig, nøytralitet og politisk splittelse*, [w:] *Norsk forsvarshistorie*, bind 3, Bergen 2001, s. 56.

¹⁶ Deklaracja paryska z 1856 r. o tzw. zbrojnej neutralności, czyli skodyfikowany system norm dotyczący komunikacji morskiej, można sprowadzić do czterech głównych zasad: 1) nie wolno uzbrajać statków handlowych, czyli uprawiać korsarstwa; 2) jeśli nie chodzi o kontrabandę – wszelki towar korzysta z ochrony neutralnego państwa; 3) własność państwa neutralnego nie może być zajęta, a wolność komunikacji ograniczona przez państwa prowadzące między sobą wojnę; 4) blokada portów czy krajów może być uznana w przypadku faktycznej możliwości przeprowadzenia kontroli na morzu przez państwa ogłaszające blokadę. Zob. J. Borowik, *Neutralność Skandynawii*, Warszawa 1937, s. 4–5.

blokada objęła swym zasięgiem towary, które nigdy wcześniej nie widniały na kontrabandowej liście¹⁷.

Zorganizowana przez Brytyjczyków blokada, obejmująca swym zasięgiem wybrzeże duńskie, holenderskie, a także pas wód pomiędzy Szetlandami, Szkocją a Bergen¹⁸, miała na celu zabezpieczyć brytyjski eksport oraz import¹⁹, szkodząc tym samym państwom nadmorskim. Do tychże jakże niesprzyjających warunków należy dodać stałe żądania Brytyjczyków o neutralny tonaż²⁰. Wkrótce, po zaminowaniu międzynarodowego farwateru na Morzu Północnym, północnomorski handel Norwegii dostał się pod kontrolę Wielkiej Brytanii²¹.

Podczas pierwszej wojny światowej zatopiono 829 norweskich statków o łącznym tonażu 1 240 000 BRT wartych około 900 milionów koron. Stanowiło to blisko połowę morskiego frachtu, jakim dysponowała Norwegia przed wybuchem pierwszej wojny światowej, czyli 49,6%. Dla porównania przytoczmy ubytki tonażowe innych państw. I tak straty Włoch oszacowano na 46,6%, Grecji 41,8%, Francji 39,7%, a Wielkiej Brytanii 37,6%. Natomiast Dania oraz Szwecja utraciły odpowiednio 15,7% i 17,9% swych flot handlowych²².

Chociaż jeszcze nie w pełni, pierwsza wojna światowa obnażyła doniosły problem strategicznego położenia Skandynawii, który wraz z niespotykaną dotąd szybkością postępu technologicznego z czasem miał nabrać bardziej wyrazistszego znaczenia. Przede wszystkim ogromną rolę należy przypisać komunikacji pomiędzy Rosją a resztą państw ententy, której główny szlak prowadził przez północne akweny Europy, tj. wpieryw z uwzględnieniem portu archangielskiego, nieco później natomiast murmańskiego. Dość powiedzieć, że w latach 1915–1917 tysiąc osiemset statków dostarczyło przez owe porty do Rosji 5475 tys. ton wszelkich ładunków²³.

¹⁷ R. Hobson, T. Kristiansen, op. cit., s. 84–85, 88.

¹⁸ M. Skodvin, *Norwegian Neutrality and the Question of Credibility*, „Scandinavian Journal of History” 1977, t. 1–2, s. 135.

¹⁹ M. Frey, *The Neutrals and World War One*, „Forsvarsstudier” 2000, bind 3, s. 12.

²⁰ J. N. Knutsen, *Norway in the First World War*, „Folia Scandinavica Posnaniensia” 1999, vol. 5, s. 47.

²¹ R. Hobson, T. Kristiansen, op. cit., s. 89.

²² C.A.R., Christensen, *Fra verdenskrig til verdenskrig*, [w:] *Vårt folks historie*, red. A. Coldevin, T. Dahl, J. Schreiner, bind 8, Oslo 1961, s. 82–83.

²³ T. Konecki, op. cit., s. 10.

Po zakończeniu wojny Norwegia pozostała przy dotychczas preferowanym przez siebie statusie neutralności, dzięki któremu obroniła podczas konfliktu niedawno wywalczoną niepodległość, a w dodatku została zaproszona do uczestnictwa w obradach wersalskich. Natomiast flota handlowa mimo ogromnych strat mogła wykorzystać dochody uzyskane z wojennych transportów, czyli około 3,5 mld koron²⁴. M.in. poprzez niniejsze przychody w krótkim czasie norweski fracht morski stał się najnowocześniejszy na świecie, plasując się w 1939 r. pod względem wielkości na czwartym miejscu w światowym rankingu (dysponował około 4,8 mln BRT).

Niestety na początku lat trzydziestych okazało się, że Londyn nie jest w stanie spełnić pokładanych w nim nadziei. W 1931 r. Japonia nie ponosząc żadnych konsekwencji zaatakowała Mandżurię, a następnie w 1933 r. wraz Niemcami odeszła z Ligi Narodów. Z kolei w czerwcu 1935 r. Londyn na mocy podpisanego z Berlinem traktatu zezwolił, aby marynarka wojenna Trzeciej Rzeszy mogła osiągnąć stan 50% brytyjskiego tonażu okrętów nawodnych oraz 35% podwodnych. Co więcej w październiku tegoż roku Włochy zaatakowały Abisynię, a zastosowane wobec Rzymu sankcje nie przyniosły pożądanego skutku. Ponadto dodać należy problem wojny domowej w Hiszpanii, której mocarstwa nie były skore powstrzymać.

Ówczesny szef norweskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych (Norsk Utenriksdepartamentet) H. Koht pragnął, by polityka zagraniczna Norwegii stanowiła przerysowaną z pierwszej wojny światowej kalkę – w przypadku wybuchu światowego konfliktu bezwzględnie miano trzymać się neutralności w celu zachowania suwerenności oraz zaspokojenia najistotniejszych potrzeb towarowych. „Powszechna polityka rozładowywania napięć” (*almenn avspeningspolitikken*), jak ją nazywał H. Koht, miała być poza tym korzystna dla małych państw, przy założeniu, że do jej faktycznych twórców będą należeć jedynie światowe mocarstwa²⁵.

Przyjęty przez norweskiego ministra spraw zagranicznych kierunek polityki zagranicznej nie oznaczał wcale, że pomimo zbliżającej się wojny był on świadom diametralnej intensyfikacji zagrożenia suwerenności jego ojczyzny.

²⁴ N. Ørvik, op. cit., s. 8–9; B. Kolltveit, J. G. Bjørklund, *Norsk Sjøfart i det 20. Århundre*, [w:] *Norsk Sjøfart*, bind 2, red. B. Berggreen, A. E. Christensen, B. Kollveit, Oslo 1989, s. 177.

²⁵ H. Koht, *For fred og friedom i krigstid 1939–1940*, Oslo 1957, s. 73; A. Thowsen, *Business goes to War. The Norwegian Merchant Navy in Allied War Transport*, [w:] *Britain and Norway in the Second World War*, red. P. Salmon, London 1975, s. 52.

Charakteryzujące się niezwykle postępowym postępem technologicznym w dziedzinie uzbrojenia ostatnie dwadzieścia lat, miały według jego błędnej myśli oddać groźbę ataku na Skandynawię. Takie przeświadczenie wynikało z możliwości bezpośredniego zaatakowania przeciwnika przez potencjalnych rywali (Trzeciej Rzeszy i Wielkiej Brytanii), bez uprzedniego podbijania Norwegii. Zresztą środowiska żołnierskie i tak uważały, że opanowanie tego kraju z militarnego punktu widzenia jest niemożliwe²⁶. Dlatego też Norwegia dysponowała skromną armią mogącą liczyć w 1939 r. co najwyżej cztery bataliony o sile 44 tys. dobrze wyszkolonych rekrutów²⁷.

Wybuch drugiej wojny światowej i organizacja ruchu morskiego

W dniu wybuchu drugiej wojny światowej Norwegia, jak i pozostałe państwa skandynawskie ogłosiły wobec konfliktu polsko-niemieckiego neutralność. Dwa dni później ogłoszono podobne oświadczenie w kontekście wojny pomiędzy Trzecią Rzeszą a aliantami²⁸. Z kolei jeszcze 2 września w norweskiej stolicy pojawili się przedstawiciele Berlina, którzy poruszyli kwestię norwesko-niemieckich stosunków handlowych. Reprezentanci władz norweskich w osobach premiera Johana Nygaardsvolda oraz H. Kohta zadeklarowali chęć kontynuowania tychże kontaktów na dotychczasowych warunkach podkreślając jednocześnie, iż stanowi to jeden z głównych celów polityki Oslo. W tym samym czasie negocjacje o podobnym charakterze prowadzono z Wielką Brytanią, podczas których Londyn w sukurs z Paryżem ogłosił chęć użycia swoich sił morskich w celu kontroli norweskiego importu²⁹.

W pierwszych siedmiu miesiącach wojny Oslo realizowało trzy zasadnicze cele swojej polityki, a mianowicie: zachowanie neutralności, podtrzymanie poziomu produkcji i zatrudnienia oraz utrzymanie dotychczasowego natężenia importu³⁰. Cele te usiłowano zrealizować poprzez kontakty gospodarcze ze swoimi głównymi partnerami gospodarczymi, czyli Wielką Bry-

²⁶ H. Koht, *Norway*, s. 26–27.

²⁷ M. Skodvin, op. cit., s. 128.

²⁸ R. Hobson, T. Kristiansen, op. cit., s. 244.

²⁹ H. Koht, *Norway*, s. 28.

³⁰ M. Skodvin, op. cit., s. 133.

tanią oraz Trzecią Rzeszą, z którymi Norwegia dzieliła obroty handlowe na zbliżonym do siebie poziomie (w 1938 r. import z Niemiec i Wielkiej Brytanii do Norwegii wyniósł odpowiednio 219,7 oraz 193,6 mln koron, natomiast eksport 121,5 i 193,9 mln koron). W przypadku niespełnienia wymienionych warunków Norwegii groziło realne niebezpieczeństwo bezwładności gospodarczego³¹.

Główną przeszkodę w realizacji wytycznych Oslo stanowiła nałożona 3 września na Niemcy blokada brytyjska. Londyn przez takie działanie pragnął uzyskać pełną kontrolę nad całym akwenem Morza Północnego oraz w możliwie jak największym stopniu ograniczyć zamorskie kontakty gospodarcze Trzeciej Rzeszy, rokując w ten sposób poważne problemy handlowe Norwegii, a w konsekwencji kryzys finansowy oraz niedobory zaopatrzeniowe tego kraju. Na przekór wcześniejszemu stanowisku, dodatkowe obawy Norwegów wzbudzała teraz potęga morską Brytyjczyków, która przedstawiała na tyle pokazną wartość, że bez większych problemów mogła przyczynić się do wysadzenia desantu na jakimkolwiek terytorium, co, jak wydawało się przez długi czas, nie groziło ze strony Niemiec³². Oczywiście Royal Navy była również w stanie bez poważniejszych trudności zahamować wszelki import Norwegii. I tak w przypadku wstrzymania wywozu boksytów upadłby cały przemysł tegoż państwa z jego najważniejszymi miastami – Oslo oraz Bergen³³. Londyn dążył także do przejęcia kontroli nad wodami terytorialnymi Norwegii nie licząc się z pogwałceniem norweskiej neutralności³⁴.

Morska blokada Niemiec oprócz dróg prowadzących do północnej Norwegii objęła swym zasięgiem wodne szlaki prowadzące do Wilhelmshaven oraz Kanału Kilońskiego. Największy ruch skupił się jednak w północnym rejonie Morza Północnego oraz Morza Norweskiego, gdzie stale pływały alianckie krążowniki i niszczyciele. Dodatkowo główne siły Home Fleet (Flota Macierzysta) pod dowództwem Sir Charlesa Forbesa zajęły pozycje między Norwegią a Szetlandami, strzegąc przejścia z Morza Północnego na Atlantyk³⁵.

³¹ Ibidem, s. 140.

³² Ibidem, s. 131.

³³ War Cabinet. Norway – Iron Ore Traffic. Note by First Lord of Admiralty, CAB 66/4/12.

³⁴ R. Hobson, T. Kristiansen, op. cit., 244.

³⁵ J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1970, s. 54.

Już 4 września, dzień po wypowiedzeniu przez Wielką Brytanię i Francję wojny Trzeciej Rzeszy, brytyjski Komitet Szefów Sztabu (The Chiefs of Staff Committee), wypowiedział się w kwestii udziału Norwegii w morskiej blokadzie Niemiec, a także wynikłych stąd konsekwencji. Jednocześnie brytyjscy szefowie sztabów trzech rodzajów sił zbrojnych wspólnie wywnioskowali, że alianci mają realne szanse wywrzeć skuteczny nacisk ekonomiczny na Norwęgę pod warunkiem zastosowania tejże presji w pełnym wymiarze. Pojawiły się również pierwsze opinie, że Berlin oprócz użycia wobec Oslo szantażu ekonomicznego oraz dyplomatycznego jest zdolny zająć terytorium norweskie³⁶.

Trzecia Rzesza oraz Wielka Brytania 22 września 1939 r. publicznie zobowiązały się przestrzegać neutralnego statusu Norwegii. W sumie położenie Oslo przypominało w znaczącym stopniu to z poprzedniego światowego konfliktu. Norweska flota handlowa oraz jej marynarze ponownie stali się pierwszymi ofiarami konfliktu (do kwietnia 1940 r. Norwegia straciła około 400 marynarzy i około 60 statków handlowych), a niezbędny dla Norwegii import póki co podtrzymywano na zadowalającym poziomie. Różnice, jakie się pojawiły w porównaniu z poprzednią wojną światową, dotyczyły jeszcze większego uwypuklenia wartości komunikacyjno-handlowej Półwyspu Skandynawskiego oraz rozwoju techniki wojskowej. Toteż coraz bardziej wątpiono w zachowanie norweskiej neutralności, tym usilniej, że południowy obszar Norwegii był otwarty dla samolotów RAF-u i Luftwaffe, natomiast północny dla lotnictwa radzieckiego³⁷.

Dążąc do jeszcze skuteczniejszego osłabienia gospodarki niemieckiej, alianci podjęli się w listopadzie organizacji kolejnej blokady Trzeciej Rzeszy, tym razem obejmującej eksport głównego wroga³⁸. Całą tę akcję trudno było jednak przeprowadzić tak, by nie kolidowała z międzynarodowym prawem, gdyż tuż po wybuchu wojny cały morski wywóz towarów z Niemiec odbywał się poprzez neutralne porty i najczęściej z udziałem neutralnych statków, posiadających często „neutralnych” właścicieli. Zgodnie z postanowieniami paryskiej deklaracji z 1856 r. tego rodzaju eksportu nie definiowano mianem kontrabandy, a neutralni odbiorcy nie byli tym samym określani jako wrogowie. Nawiazując zaś do samej blokady, brytyjskie władze twierdziły, że

³⁶ T. Konecki, op. cit., s. 21.

³⁷ R. Hobson, T. Kristiansen, op. cit., s. 244.

³⁸ K. Petersen, *Handelsflåten i krig*, [w:] *Norges krig 1940–1945*, bind 2, red. S. Steen, Oslo 1948, s. 263.

jej zastosowanie jest konieczne oraz sprawiedliwe z uwagi na okrutne i bezwzględne działania jakich dopuszczała się Kriegsmarine, między innymi wobec floty państw neutralnych³⁹. Przeprowadzane w ramach brytyjskiej blokady kontrole dotyczyły wszystkich statków powracających z portów wroga i płynących na opanowanych przez sprzymierzonych obszarach, na przykład wodach państw skandynawskich, belgijskich lub holenderskich⁴⁰.

Brytyjsko-francuskie działania spotkały się z licznymi protestami państw neutralnych, pośród których m.in. rząd norweski podkreślał, że blokada Niemiec narusza międzynarodowe prawo. Warto natomiast wspomnieć o wprowadzeniu przez stronę aliancką okresu przejściowego umożliwiającego frachtowi państw neutralnych wywiązanie się z zawartych uprzednio z Trzecią Rzeszą umów handlowych⁴¹.

Dalsze postanowienia Londynu godzące w neutralny fracht morski wprowadzono 4 grudnia 1939 r. Odtąd wszystkie statki handlowe opuszczające jakikolwiek z wrogich portów Wielkiej Brytanii mogły spodziewać się zarekwirowania w brytyjskim bądź alianckim porcie. Taka procedura tyczyła również statków handlowych, które po tymże dniu opuściłyby nienależącej do przeciwnika port i jednocześnie transportowałyby towary pochodzące z nieprzyjaznego Anglii państwa. W ten sposób wyładowane w portach alianckich towary miały znaleźć się pod nadzorem sądów przyzowych⁴². W przypadku gdy nie zostałyby one zarekwirowane, należało je zatrzymać lub sprzedać, przy czym dochód przypadłby sądowi przyzowemu⁴³.

Oprócz polityki utrudniającej działalność gospodarczą Norwegii sprzymierzeni podjęli się także kroków ułatwiających państwom neutralnym prowadzenie handlu zagranicznego. Przykładowo pragnęli, by fracht neutralny pływający dla Wielkiej Brytanii dobrowolnie uczestniczył w konwojach. Zarówno dla Londynu, jak i dla państw neutralnych system konwojowy odgrywał niebagatelną rolę. Z jednej strony Anglicy otrzymywali niezbędne towary, z drugiej zaś dla państw neutralnych pojawiała się szansa ochrony

³⁹ A. Thowsen, *Nortraship*, s. 64–65.

⁴⁰ K. Petersen, op. cit., s. 264.

⁴¹ A. Thowsen, *Nortraship*, s. 65.

⁴² Określenie „sąd przyzowy” wywodzi się od francuskiego słowa *prise*. W prawie morskim oznacza ono zajęcie «pojęcie» nieprzyjacielskiego statku handlowego lub statku państwa neutralnego przewożącego kontrabandę, która podlega konfiskacie. Zob. E. Pieńkos, J. Pieńkos, *Słownik terminologii prawniczej i ekonomicznej francusko-polski*, Warszawa 1981, s. 845.

⁴³ J. Piekalkiewicz, *Wojna na morzu 1939–1945*, Warszawa 2002, s. 24.

transportów i życia ich marynarzy. Diametralny wzrost zatonięć neutralnych statków, szczególnie norweskich, jesienią i zimą 1939 r. dał Brytyjczykom mocny argument zachęcający do udziału w swych konwojach⁴⁴.

Z początkiem listopada 1939 r. brytyjscy marynarze podjęli się zadania eskortowania statków handlowych przemierzających szlaki ze szkockich portów do Bergen, za co odpowiedzialność ponosiła Home Fleet. Organizacja niniejszego przedsięwzięcia spadła na barki brytyjskiego konsulatu w Bergen. Każdy z tychże konwojów rozpoczynał swój rejs co sześć–osiem dni i liczył ponad 30 jednostek. Względnie duża efektywność tychże eskort zainteresowała norweskich armatorów, zwłaszcza że meldunki o stratach tonażowych z miesiąca grudnia nie napawały optymizmem. Jasny sygnał ze strony Ubezpieczenia Wojennego (Krigsforsikringen) – instytucji wypłacającej odszkodowania dla armatorów, tj. zwykły brak sprzeciwu, sprawił, że współdziałanie norweskiego morskiego frachtu w północno-morskich konwojach wkrótce stał się możliwy. Kiedy liczba statków pływających w konwojach do Bergen diametralnie wzrosła (do marca 1940 r. wyniosła ona 1 337 statków i w znacznej mierze dotyczyła frachtu neutralnego⁴⁵), Ubezpieczenie Wojenne w dniu 13 stycznia obniżyło premie o 25%⁴⁶.

W pierwszej połowie grudnia 1939 r. na akwenie Morza Norweskiego zdarzyły się niepokojące incydenty, a mianowicie zatopienie dwóch brytyjskich statków handlowych i jednego greckiego. Co gorsza, jedna z brytyjskich jednostek bez wątpienia została zatopiona na wodach terytorialnych Norwegii⁴⁷. Były to pierwsze oznaki norweskiej nieudolności oraz niemocy obrony własnej neutralności.

Powstałe okoliczności skłoniły rząd brytyjski do zadeklarowania norweskim władzom swojego sporego zmartwienia zastałą sytuacją, zwłaszcza, że norweskie wody terytorialne stały się według brytyjskich władz teatrem działań wojennych. Londyn ostrzegł również Oslo, że takie sytuacje prowokują Brytyjczyków do wysłania na norweskie wody terytorialne swych okrętów wojennych, co oznaczałoby pogwałcenie neutralności Norwegii (jednym z brytyjskich statków, który wpłynął na norweskie wody terytorialne

⁴⁴ A. Thowsen, *Nortraship*, s. 69; T. L. Nilsen, A. Thowsen, *Handelsflåten i krig*, Oslo 1990, s. 30.

⁴⁵ T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 33.

⁴⁶ A. Thowsen, *Nortraship*, s. 72–73.

⁴⁷ H. Koht, *Norway*, s. 42.

był Southampton⁴⁸). Spełnienie brytyjskich gróźb pozostałoby w sprzeczności z publicznym oświadczeniem Nevilla Chamberlaina, który tuż po grudniowych incydentach zapewniał o brytyjskich gwarancjach poszanowania norweskiej neutralności⁴⁹.

Problem norwesko-brytyjskiej umowy tonażowej oraz handlowej

Tuż po wybuchu drugiej wojny światowej norweskie środowiska żeglugowe protestowały przeciwko rządowemu formularzowi nakazującemu możliwie jak najszybsze przybycie norweskich statków do rodzimych, czy jakichkolwiek neutralnych portów⁵⁰. Ów nakaz przysporzył również sporych problemów Wielkiej Brytanii, gdyż nienajlepsza współpraca z państwami neutralnymi, a zwłaszcza z Norwegią, stale pogarszała sytuację aprowizacyjną Anglików. Brytyjski rząd domagał się przede wszystkim norweskiej floty tankowców. Analogiczne żądania wysuwały także pojedyncze neutralne państwa i, co warto zaznaczyć, w przypadku wykorzystania tejże opcji Norwegowie ponieśliby mniejsze straty tonażowe⁵¹.

Początkowo wszelkie działania strony brytyjskiej wobec norweskiego frachtu morskiego przede wszystkim dążyły do podpisania z Oslo umowy tonażowej. Negocjujący z Anglikami bergeński armator Ingolf Hysing Olsen początkowo utrzymywał, iż norweski tonaż handlowy mógłby pełnić służbę pod banderą aliantów, ale pod warunkiem, że byłby on zarządzany przez Norwegów. W zamian za to umowa uwzględniałaby korzystne dla Norwegów dostawy węgla, artykułów żywnościowych, etc.⁵²

Łudząc się nadzieją, że druga wojna światowa będzie miała podobny przebieg do poprzedniego światowego konfliktu, norweski rząd z myślą o stworzeniu prawnych podstaw do podpisania umowy tonażowej z Londynem wydał w dniu 5 września Tymczasowe rozporządzenie o regulacji warun-

⁴⁸ M. Skodvin, *Norwegian*, s. 134.

⁴⁹ H. Koht, *Norway*, s. 43–44.

⁵⁰ A. Thowsen, *Nortraship*, s. 47.

⁵¹ J. Scharffenberg, *Norske aktykker til okkupasjon forhistorie*, Oslo 1950, s. 28; H. Koht, *For fred*, s. 79.

⁵² A. Thowsen, *Nortraship*, s. 50; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 21.

ków czarteru podczas wojny (*Provisorisk anordning om regulering av befraktning i krigstid*). Warunki niniejszego, liczącego 13 paragrafów dokumentu zostały wprowadzone natychmiast. Na mocy rozporządzenia norweskie Ministerstwo Handlu (*Handelsdepartamentet*) uzyskało prawo wprowadzania zakazu cumowania statków w Królestwie Norwegii, zrywania i odnawiania umów tonażowych, zakazu rozładowywania norweskich statków (nawet podczas już rozpoczętego rozładunku), a także podejmowania decyzji w sprawie wypłacania maksymalnych stawek dla norweskich statków transportujących towary z zagranicznych portów do Norwegii. Poza tym na armatorów norweskich nałożono obowiązek informowania Ministerstwa Handlu o zawartych lub planowanych umowach tonażowych⁵³. Warto dodać, że również 5 września H. Koht podczas rozmowy z brytyjskim dyplomatą w Norwegii, Cecilem Dormerem, otrzymał informację, że Anglia oraz Francja z całą pewnością będą respektować norweską neutralność⁵⁴.

Zdaniem Kaare Petersena powyższe rozporządzenie zagwarantowało dostawy niezbędnych dla Norwegii towarów⁵⁵. Równie istotne znaczenie należy upatrywać w faktycznym oddaniu norweskim władzom państwowym możliwości zarządzania rodzimą flotą handlową oraz stworzeniu realnych podstaw do podpisania w przyszłości umowy tonażowej z Anglikami. Wzięcie pod rządowe skrzydła rodzimej floty handlowej nie pozbawiło jednak norweskich władz państwowych lęku przed skonfiskowaniem jej przez Brytyjczyków. Według niektórych działaczy żeglugowych te obawy miały potwierdzać krążące ze wszystkich stron plotki⁵⁶. Ów strach wynikał także stąd, że Londyn nie chciał, by spora liczba zatonięć na otaczających wyspy brytyjskie farwaterach odstraszyła zarówno marynarzy, jak i samych armatorów⁵⁷.

Połowa września była ostatnim możliwym momentem dla Oslo w podjęciu decyzji o zawarciu umowy tonażowej z Brytyjczykami. Zastanawiano się wówczas, czy poddać się presji i podpisać porozumienie z Londynem, czy też uczynić tak jak rząd duński i odmówić zaakceptowania brytyjskich wa-

⁵³ *Cirkulere nr 1. Provisorisk anordning om regulering av befraktning i krigstid*, [w:] N. Ørvik, *Norge*, s. 77, 331–332.

⁵⁴ A. Bergsgård, op. cit., s. 184.

⁵⁵ K. Petersen, *The Saga of Norwegian Shipping. An Outline of the History. Growth and Development of a Modern Merchant Marine*, Oslo 1955, s. 116.

⁵⁶ T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 22.

⁵⁷ A. Thowsen, *Fra nøytral til alliert. Norsk skipsfartspolitik under den annen verdenskrig fremtil og med etableringen av Nortraship*, Bergen 1985, s. 113.

runków dostaw węgla. Norweski Związek Armatorów⁵⁸ oraz władze państwowe Norwegii chciały wykorzystać swój największy skarb narodowy, ale umowa o flocie handlowej mogła naruszyć tak zachwalaną przez Norwegów neutralność⁵⁹. Należy również zgodzić się z postawą H. Kohta, który stale podkreślał, że takie porozumienie byłoby interpretowane na różne sposoby przez walczące strony⁶⁰.

Pierwsze norwesko-brytyjskie negocjacje w kwestii podpisania umowy tonażowej rozpoczęły się w stolicy Anglii 25 września. Norwegię reprezentowali członkowie Norweskiego Związku Armatorów, I. Hysing Olsen oraz armator Frank Odfjell, a także Andreas Urbye, przewodniczący delegacji. Instrukcje, w jakie wyposażono poselstwo norweskie należy określić jako wstępne⁶¹, toteż pierwsze rokowania nie przyniosły finalizacji traktatu.

Kolejne pertraktacje z Brytyjczykami rozpoczęły się w Londynie w dniu 24 października 1939 r.⁶² Skandynawów reprezentowała delegacja z Thomsen Fearnley'em oraz I. Hysing Olsenem na czele, w skład której wchodził również L. Høegh oraz Klaus Wiese-Hansen. Na sekretarza tegoż posłannictwa wyznaczono J. O. Egelanda. Wielka Brytania miała swych przedstawicieli w osobach członków nowopowstałego Ministerstwa Transportu Morskiego (Ministry of Shipping – MS) oraz Ministerstwa Gospodarki Wojennej (Ministry of Economic Warfare – MEW)⁶³. Stronie brytyjskiej przewodził Sir Cyril Hurcomb⁶⁴. Londyńskie rokowania przedłużały się ponad trzy tygodnie, ale warunki, jakie miały obowiązywać w przyszłości, w zasadzie były już znane wcześniej, gdy negocjatorzy sporządzili *Memorandum umowy norwesko-brytyjskiego porozumienia tonażowego z dnia 11 listopada 1939 r.* (*Me-*

⁵⁸ Norweski Związek Armatorów (Norges Rederforbund), od 1984 r. Norweski Związek Firm Armatorskich (Norges Rederiforbund), powstał w 1909 r. jako organizacja chroniąca armatorów przed ingerencją państwową w kwestie techniczne, finansowe oraz organizacyjne norweskiego frachtu morskiego. Związek ten odgrywał również ważną rolę polityczną. Zob. B. Kolltveit, J. G. Bjørklund, op. cit., s. 171; P. Selvig, *The Norwegian Shipowners' Association*, „Norwegian Shipping News” 1959, nr 15, s. 6.

^R Hobson, T. Kristiansen, op. cit., s. 100.

⁵⁹ A. Thowsen, *Nortraship*, s. 54; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 22.

⁶⁰ H. Koht, *For fred*, s. 78.

⁶¹ A. Thowsen, *Nortraship*, s. 54; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op. cit., s. 23; J. O. Egeland, op. cit., s. 44.

⁶² A. Thowsen podaje datę 25 października. Zob. A. Thowsen, *Fra nøytral*, s. 17.

⁶³ Idem, *Nortraship*, s. 56–57; J. O. Egeland, op. cit., s. 46.

⁶⁴ L. Høegh, op. cit., s. 114.

morandum of Arrangement between the United Kingdom Ministry of Shipping and the Norwegian Shippowners' Association).

Ostatecznie na mocy porozumienia Norweski Związek Armatorów udostępnił aliancom na zasadzie czarteru 150 tankowców (ekwiwalent 1 500 000 DWT), włączając weń tankowce udostępnione Brytyjczykom na zasadzie czarteru czasowego. Statki te miano dostarczyć tak szybko, jak było to możliwe, tuż po wygaśnięciu terminu ich ówczesnych zleceń lub zwolnieniu z obowiązujących zamówień. Co do szacunku dostarczania jednostek przez norweskich reprezentantów, około 200 000 DWT zobowiązano się udostępnić do dnia 31 grudnia 1939 r., natomiast dalsze 250 000 DWT pomiędzy 1 styczniem a 29 lutym 1940 r. Dodatkowo Anglicy otrzymali do dyspozycji około 450 000 BRT trampów⁶⁵.

Umowa z 11 listopada 1939 r., znana też jako *Scheeme Agreement*⁶⁶ (lub *Schemeavtalen*⁶⁷), stanowiła podstawę dla dalszych tego typu porozumień pomiędzy Nortraship⁶⁸ a brytyjskimi, później także amerykańskimi władzami⁶⁹. Zdecydowano, że umowa będzie obowiązywać na czas trwania wojny. Dodajmy, że co sześć miesięcy obie strony domagały się rewizji zawartych postanowień⁷⁰.

Norweskie kręgi żeglugowe wyrażały duże zadowolenie z zawartego z Brytyjczykami porozumienia⁷¹. Z kolei oficjalnych niemieckich przedstawicieli w Oslo poinformowano o zawarciu umowy poprzez specjalne ogłoszenie, jakie wydał Norweski Związek Armatorów w dniu 21 listopada⁷².

Należy powtórzyć za L. Høeghem, że delegacja norweska została wyznaczona nie przez Norweski Związek Armatorów, lecz przez norweski rząd⁷³, dlatego też po zawarciu umowy neutralność Norwegii wzbudzała liczne wąt-

⁶⁵ *Memorandum of Arrangement between the United Kingdom Ministry of Shipping and the Norwegian Shippowners' Association*, [w:] N. Ørvik, *Norge*, s. 334–335.

⁶⁶ A. Thowsen, *Nortraship*, s. 59.

⁶⁷ B. Askelund, *Nortraships hemmelige fond. Hovedoppgave til historisk-filosofisk embedsksamen vårsemestret 1964*, manuskrypt, Oslo 1964, s. 1.

⁶⁸ Nortraship (Norwegian Shipping and Trade Mission) – była największą w drugiej wojnie światowej organizacją żeglugową założoną w kwietniu 1940 r. przez norweskich działaczy Erika Colbana i I. Hysing Olsena.

⁶⁹ K. Petersen, *The Saga of*, s. 126.

⁷⁰ A. Thowsen, *Nortraship*, s. 59.

⁷¹ L. Høegh, op. cit., s. 28.

⁷² J. O. Egeland, op. cit., s. 58.

⁷³ L. Høegh, op. cit., s. 26.

pliwości, szczególnie w Berlinie. Broniący swej ojczyzny H. Koht zwracał uwagę, że mimo wszystko to nie norweskie władze, a przedstawiciele armatorskich związków asygnowali umowę⁷⁴. Również w dokumentacji norweskiej Komisji Badawczej znajdziemy informację, że to właśnie Norweski Związek Armatorów, a nie inny organ, wszedł w bliskie kontakty z władzami zagranicznymi⁷⁵. Poza tym, jak mówił norweski minister spraw zagranicznych, detale umowy utrzymywano w tajemnicy, ale główne postanowienia ogłoszono natychmiast po podpisaniu traktatu. Nadto H. Koht udzielił niemieckiemu dyplomacie w Oslo odpowiedzi na każde zadane przezeń pytanie odnośnie do umowy. Z kolei norweski minister w Londynie podkreślił, że jego rząd nie ratyfikował norwesko-brytyjskiej umowy tonażowej, by w ten sposób nie prowokować Berlina⁷⁶. Co więcej, z początkiem stycznia 1940 r. niedyskretni Francuzi opublikowali w jednej z marynistycznych gazet szczegółowy listopadowej umowy⁷⁷.

Najmocniejszym argumentem odpierającym niemieckie zarzuty jest fakt, że żadne prawo neutralności nie wprowadzało zakazu wynajmu statków pomiędzy walczącymi stronami. Prawo to stanowi, że państwo neutralne zobowiązane jest zachować bezstronność względem walczących stron, przy czym przepisy Konwencji Haskiej z 18 października 1907 r. zakładają, iż stan wojny nie może w żaden sposób wpływać na pracę zarobkową obywateli państw neutralnych, w tym przypadku norweskich armatorów. Jeżeli takie osoby nie działały w imieniu rządu swego państwa, prawo neutralności Norwegii nie zostało tym samym złamane⁷⁸. Natomiast osoby, które działały na korzyść jednej ze stron wojujących nie mogły korzystać z przywilejów prawa neutralności⁷⁹. Wynika z tego, że działania wojenne Kriegsmarine wobec norweskiej floty handlowej po 11 listopada 1939 r. usprawiedliwiała Konwencja haska.

Po zagwarantowaniu sobie przez Londyn sporej części norweskiego tonażu, zwłaszcza tankowców, Brytyjczycy mogli przybrać wobec Norwegów

⁷⁴ War Cabinet. Economic Warfare. Ninth Weekly Report submitted by the Minister of Economic Warfare covering the period November 6th–November 12th, CAB 68/2/40.

⁷⁵ A. Bergsgård, op. cit., s. 191.

⁷⁶ War Cabinet. Economic Warfare. Ninth Weekly Report submitted by the Minister of Economic Warfare covering the period November 6th – November 12th, CAB 68/2/40.

⁷⁷ H. Koht, *Norway*, s. 27, 29.

⁷⁸ J. Makowski, *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 1918, s. 220.

⁷⁹ B. Winiarski, *Wybór źródeł do nauki prawa międzynarodowego*, Warszawa 1938, s. 114.

twardsze stanowisko, używając, tak jak w poprzednim światowym konflikcie, gróźb o charakterze ekonomicznym. Nie stanowiło to dla Oslo żadnej tajemnicy, że Wielka Brytania, chcąc przeprowadzić skuteczną blokadę Trzeciej Rzeszy obejmującą m.in. niemiecki import takich surowców jak tłuszcze, surowce mineralne, metale, a także ryby, była zmuszona do objęcia ścisłą kontrolą handlu Norwegii ze swoim największym wrogiem⁸⁰. Żądania Londynu wobec Norwegów i tym razem przysły nad wyraz prędko, bo już od 5 września 1939 r. Brytyjczycy usilnie naciskali, aby Norwegia oraz pozostałe państwa z grupy państw Oslo⁸¹ podpisały z Brytyjczykami umowę handlową. Początkowo norweski rząd dość niechętnie przystawał na propozycje Anglików, ale nieco później zaproponował wymianę not określających wstępne warunki dotyczące podpisania takiej umowy. Oslo jako pierwsze przedstawiło swój punkt widzenia, w którym m.in. zaznaczyło, że pragnie nadal posiadać prawo reeksportu towarów do innych państw skandynawskich, a także elastyczny udział w handlu z Niemcami⁸².

Wezwanemu do brytyjskiego Ministerstwa Gospodarki Wojennej Erikowi Andreasowi Colbanowi⁸³ przedstawiono 26 września wstępne punkty dotyczące ewentualnej norwesko-brytyjskiej umowy handlowej. Niestety wiele z nich godziło w status neutralności Norwegii. I tak Brytyjczycy domagali się objęcia pełną kontrolą norweskiego eksportu, tj. zakazu reeksportu towarów objętych kontrabandą oraz wstrzymania eksportu towarów wyprodukowanych w Norwegii, ale pochodzących z importowanych surowców. Dalsze postulaty dotyczyły ograniczenia wywozu towarów kontrabandowych, również produkowanych w Norwegii, zablokowania tranzytu z Niemcami tak drogą lądową, jak i morską, wstrzymania kredytów udzielanych

⁸⁰ A. Bergsgård, op. cit., s. 190.

⁸¹ Grupę państw Oslo utworzyły w 1930 r. Dania, Norwegia, Szwecja, Belgia oraz Holandia, a w 1932 r. Finlandia. Państwa te, wprowadzając obniżkę ceł we wzajemnych kontaktach, były prekursorami EWG.

⁸² N. Ørvik, *Norge*, s. 206–207.

⁸³ Erik Andreas Colban był norweskim dyplomatą urodzonym w Oslo w 1876 r. W 1906 r. pełnił funkcję szefa biura norweskiego MSZ, w 1908 r. sekretarza norweskiego poselstwa w Sztokholmie, natomiast w 1911 chargé d'affaires i konsula generalnego w Rio de Janeiro. W latach 1917–1918 pracował w biurze handlowo-politycznym norweskiego MSZ, z kolei w latach 1919–1930 działał w Lidze Narodów. Następnie w okresie od 1930 do 1934 roku pełnił funkcję na stanowisku norweskiego posła w Paryżu, natomiast w 1934 r. został posłem norweskim w Londynie, gdzie od 1942 r. został ambasadorem aż do swojej rezygnacji w 1946 r. E. A. Colban zmarł w 1956 r. Zob. *Store Norske Leksikon*, bind 3, Oslo 1993.

Trzeciej Rzeszy, swobodnego tranzytu towarów z Morza Bałtyckiego do Anglii, kontynuacji postanowień norwesko-brytyjskiej umowy węglowej, rozszerzenia norwesko-brytyjskiego handlu i wreszcie zawarcia rozpatrywanej już umowy tonażowej. E. A. Colban na przedstawione postulaty krótko zripostował, iż jego kraj pragnie zachować neutralność, co spotkało się ze zrozumieniem Brytyjczyków⁸⁴.

Postawę Norwegów wobec brytyjskich warunków najlepiej charakteryzuje dziewięciopunktowa odpowiedź Oslo, w której domagano się m.in. pozostania handlu zagranicznego pod kontrolą norweską, rekompensaty płynącej z ograniczonego eksportu kontrabandowego, a także odmowy uszczuplenia tranzytu lądowego oraz morskiego. Zgadzano się natomiast wstrzymać sprzedaż towarów na kredyt dla Niemiec, kontynuować postanowienia wynikające z umowy węglowej, a także prowadzić wywóz do Anglii towarów pochodzących z rejonu Bałtyku. Nieodpowiadające Brytyjczykom propozycje norweskie Londyn postanowił bezwzględnie odrzucić, ale w późniejszym czasie. Taktyka negocjacji wymagała, aby do zagadnień natury czysto handlowej powrócić po podpisaniu z Norwegami umowy tonażowej⁸⁵.

Przez cały październik Norwegowie usilnie prosili Londyn o przysłanie do Oslo negocjatorów w celu ustalenia kształtu porozumienia handlowego. Brytyjczycy podjęli dialog z Norwegami dopiero w połowie listopada, przybywając do Oslo wraz z Niemcami i znając już szczegóły postanowień norwesko-brytyjskiej umowy tonażowej⁸⁶.

W Oslo wraz z resztą angielskich negocjatorów pojawił się 20 listopada Lord Glennconner, który nie ukrywał, że brytyjskie Ministerstwo Gospodarki Wojennej czekało na całkowite zakończenie kwestii umowy tonażowej z 11 listopada. Dalej wyraźnie podkreślił, że Wielka Brytania prowadzi wojnę o niepodległość małych państw, dlatego też wszelkie restrykcje ekonomiczne przede wszystkim będą stosowane wobec najmniej uległych krajów. Z tychże względów zarówno Norwegia, jak i pozostali neutralni, zostali poproszeni o zamknięcie swych granic dla wywozu do Trzeciej Rzeszy⁸⁷.

Norwegowie słusznie sądzili, że umowa nie może satysfakcjonować tylko jednej strony, w tym przypadku brytyjskiej. Oslo starało się w ten sposób podtrzymać eksport do państw niezaangażowanych w wojnę na dogodnym

⁸⁴ N. Ørvik, *Norge*, s. 210–211.

⁸⁵ Ibidem, s. 213, 216.

⁸⁶ Ibidem, s. 218.

⁸⁷ Ibidem, s. 223.

dla siebie poziomie. Jednakże Lord Glenconner wyraził swoje wątpliwości, czy towar wysyłany do krajów skandynawskich, nie będzie reeksportowany do Niemiec⁸⁸.

Kolejne negocjacje odbyły się w stolicy Anglii. Delegacja norweska, w której najważniejsze role odgrywali przedstawiciele norweskiego MSZ (Per Prebensen, Birger Bergersen oraz Johan Georg Ræder) udała się do Londynu 5 grudnia. Anglików reprezentował ponownie Lord Glenconner, a także Charles Hambro oraz szef brytyjskiego Ministerstwa Handlu Ronald Cross. Wszelako był to wyjątkowo niedogodny moment dla Norwegów, ponieważ wraz z końcem listopada Brytyjczycy w jeszcze większym stopniu zaostrzyli swoją postawę wobec państw neutralnych. Jak wynika z przemówienia N. Chamberlaina z dnia 28 listopada, Londyn zamierzał ograniczyć w możliwie jak największym stopniu handel Trzeciej Rzeszy, w czym swój doniosły udział miały właśnie państwa neutralne⁸⁹.

W najistotniejszym dniu rozmów, tj. 16 grudnia, Lord Glenconner po raz wtóry przedstawił stanowisko Londynu. Wpierw poinformował Norwegów, że rozmowy zostaną zawieszono, jeżeli ich kraj nie zdecyduje się przerwać wszelkiego transportu do Niemiec, zwłaszcza takich produktów, jak śledzie, tran oraz istotniejszych artykułów przetwórstwa rybnego. Jednocześnie zapewniał, że Wielka Brytania będzie respektować neutralność Norwegii, jak i nie planuje żadnej militarnej interwencji na jej terytorium. Nawiązując do ewentualnej agresji ze strony Trzeciej Rzeszy, nie sądził, by kiedykolwiek doszła do skutku, tym bardziej, że Niemcy nie posiadały według jego opinii odpowiednich jednostek wojskowych do realizacji takiego przedsięwzięcia⁹⁰.

Szereg kolejnych spotkań odbyło się w stolicy Norwegii w okresie od 26 stycznia do 10 lutego 1940 r. W toku zebrań Lord Glenconner dawał wyraźnie do zrozumienia, że Londyn nie może już dłużej czekać na podpisanie interesującej go umowy. Dodajmy, że negocjacje z brytyjską delegacją odbywały się równocześnie z rozmowami norwesko-niemieckimi, a także, iż Brytyjczycy zaczęli z czasem uzależniać wielkość eksportu norweskich ryb do Trzeciej Rzeszy od odpowiedniego uszczuplenia eksportu szwedzkiej rudy żelaza⁹¹.

⁸⁸ Ibidem, s. 223–224.

⁸⁹ Ibidem, s. 226–227.

⁹⁰ Ibidem, s. 228, 230.

⁹¹ Ibidem, s. 253, 256.

Ostatecznie norwesko-brytyjskie negocjacje zakończyły się 22 lutego. Umowa z Wielką Brytanią (*Krigshandelsavtalen med Storbritannia 11 mars 1940*), chociaż tak powszechnie nazywana, nie przybrała jednak charakteru zwykłego traktatu, gdyż miała postać dwóch protokołów przygotowanych na podstawie norweskiej i brytyjskiej deklaracji. Najważniejsze postanowienia dotyczyły oświadczenia Londynu w kwestii podtrzymania brytyjskiego eksportu do – oraz importu z Norwegii, a także zadbania o swoje prawa, rozpatrywane ze względu na uczestnictwo w wojnie, tj. objęcie kontrolą towarów importowanych przez Norwegię drogą morską. Wszelkie niedobory zaopatrzeniowe Norwegii wynikające z tegoż nadzoru Brytyjczycy przyobiecali zrekompensować własnymi dostawami. Postanowiono również, że uprzednio zawartym porozumieniom będzie się dawać pierwszeństwo w realizacji, ale tylko w przypadku, gdy nie będą one kolidować z ustaleniami norwesko-brytyjskiej umowy handlowej⁹².

Norwegia zobowiązała się wstrzymać eksport wielu towarów (m.in. olejów napędowych, importowanego drewna, sadzy, azbestu, amunicji, materiałów wybuchowych, złomu, miedzi, niklu, cyny) do wszystkich krajów prócz Danii, Finlandii, Islandii oraz Szwecji⁹³. Samą umowę podpisano ostatecznie 11 marca 1940 r., a jej postanowienia miały obowiązywać przez czas trwania wojny. Jak podkreślił N. Chamberlain, umowa ta w pełni satysfakcjonowała wszystkie wymagania Londynu rozpatrywane pod względem statusu neutralności Norwegii⁹⁴.

W praktyce sytuacja przedstawiała się w zupełnie odmiennym świetle. Otóż zostało złamane prawo neutralności ustalone na mocy 9 artykułu XIII Konwencji Haskiej, według której państwo neutralne winno stosować wszelkie zakazy i ograniczenia w jednakowym stopniu wobec wszystkich belligerentów⁹⁵. Natomiast dzięki umowie marcowej, dbający o dobro swej floty handlowej oraz zadowolającej ilości dostaw niezbędnych towarów, Norwegowie z całą pewnością predysponowali Wielką Brytanię, działając ze szkodą dla Trzeciej Rzeszy.

Rozpatrywane wyżej porozumienie handlowe nie objęło swym zasięgiem wywozu rudy żelaza, który potraktowano wyłącznie jako eksport szwedzki. Ów fakt nie zwalniał jednak neutralnej Norwegii od obowiązku

⁹² *Krigshandelsavtalen med Storbritannia 11 mars 1940*, [w:] N. Ørvik, *Norge*, s. 354–355.

⁹³ *Ibidem*, s. 356, 358–359.

⁹⁴ H. Koht, *Norway*, s. 47–48.

⁹⁵ B. Winiarski, *op. cit.*, s. 125.

czuwania nad bezpieczeństwem statków, w tym niemieckich rudowców, płynących z Narwiku przez norweskie wody neutralne⁹⁶.

Wojna zimowa a kwestia norweska

Mimo iż plan utrzymania przez Norwegów statusu neutralności na czas trwania wojny upadł dopiero w momencie realizacji operacji Weserübung, już z dniem 30 listopada 1939 r., a więc sowiecką agresją na Finlandię, w Oslo coraz silniej zaczęły kiełkować obawy wobec zachowania nienaruszalności państwowych granic. Poważnie liczone się, że wojna zimowa rozprzestrzeni się na cały Półwysep Skandynawski, tym bardziej że wkrótce zarówno obszarem norweskim, jak i szwedzkim w jeszcze większym stopniu niż uprzednio zaczęli interesować się alianci, Trzecia Rzesza oraz ZSRR. Konflikt fińsko-sowiecki, jak nigdy dotąd, ukazał w pełnym wymiarze znaczenie geograficznego położenia Skandynawii – rozpatrywanego ze względu na strategię morską oraz handel, silnie powiązanymi z norweskimi wodami terytorialnymi⁹⁷.

Tuż po wybuchu wojny zimowej państwa skandynawskie po raz wtóry ogłosiły status neutralności, podobny do tego z dnia 1 września 1939 r.⁹⁸ Natomiast sprzymierzeni poczęli zastanawiać się nad udzieleniem pomocy dla walczącej z ZSRR Finlandii, przy okazji mając w planach zajęcie istotnego pod względem strategicznym portu w Narwiku oraz szwedzkich kopalni rudy żelaza w Kirunie oraz Gällivare. Dla norweskiego portu, skąd eksportowano wysokojakościową szwedzką rudę żelaza do Trzeciej Rzeszy, istniały dwie alternatywne drogi wywozu: położony w Zatoce Botnickiej szwedzki port Luleå oraz nadbałtycki, również położony w granicach Szwecji, port w Oxelösund. Pierwszy z nich zamarzył od końca listopada do kwietnia, drugi zaś charakteryzowała niewielka przepustowość, bowiem był w stanie wysłać tylko jedną piątą zapotrzebowań Berlina. Dlatego też w miesiącach zimowych transport szwedzkiego surowca mógł odbywać się jedynie poprzez niezamarzający port w Narwiku⁹⁹, skąd statki płynęły szerokim na trzy mile

⁹⁶ H. Koht, *Norway*, s. 48.

⁹⁷ T. Kristiansen, op. cit., s. 40–41.

⁹⁸ R. Hobson, T. Kristiansen, op. cit., s. 255.

⁹⁹ Miesięcznie port w Narwiku mógł eksportować około 1,5 mln ton ładunków.

neutralnym pasem norweskich wód terytorialnych aż do momentu wpłynięcia na akwen Cieśniny Skagerrak¹⁰⁰.

Ze względu na to, że pas norweskich wód terytorialnych gwarantował Niemcom swobodny transport szwedzkie rudy, Brytyjczycy spodziewali się, iż Trzecia Rzesza będzie respektować wygodną dlań norweską neutralność¹⁰¹. Wszelkie ewentualne działania aliantów na rzecz powstrzymania tegoż eksportu oznaczałyby pogwałcenie norweskiej neutralności. Przeto Londyn słusznie uważał, że dopiero jakakolwiek niemiecka akcja zbrojna skierowana przeciw Norwegii może posłużyć jako doskonałe usprawiedliwienie dla brytyjskiej interwencji odwetowej¹⁰².

Jedną z możliwości rozwiązania problemu Narwiku będącego naonczas *idée fixe* W. Churchilla było zaminowanie północnonorweskich wód terytorialnych. Oczywiście takie działania teoretycznie mogły przyczynić się do unieważnienia przez Norwegów wszystkich umów zawartych z Brytyjczykami jako formy protestu przeciw pogwałceniu przez Londyn norweskiej neutralności. Wprawdzie ze względu na utratę przez Norwegię płynących z tego tytułu zysków, Brytyjczycy powątpiewali w taki scenariusz¹⁰³.

Operacja zaminowania norweskich wód terytorialnych miała również na celu zahamować ewentualne zakusy Związku Radzieckiego wobec zajęcia Narwiku, z czym Londyn¹⁰⁴, jak i norweski minister spraw zagranicznych H. Koht, poważnie się liczyli¹⁰⁵. Kontynuacja agresji sowieckiej na pozostałe państwa skandynawskie z pewnością zaangażowałyby Norwegię oraz Szwecję w wojnę z ZSRR¹⁰⁶, a także stworzyłyby realne zagrożenie Wysp Brytyjskich¹⁰⁷.

¹⁰⁰ W. S. Churchill, *Druga wojna światowa*, t. 1, ks. 2, Gdańsk 1995, s. 151–152.

¹⁰¹ War Cabinet. Norwegian Neutrality. Report by Chiefs of Staff Committee. Note by the Secretary, CAB 66/1/5.

¹⁰² War Cabinet. Stoppage of the Export of Swedish Iron Ore to Germany. Report by the Chiefs of Staff Committee, CAB 66/4/19.

¹⁰³ W. S. Churchill, op. cit., s. 152, 164.

¹⁰⁴ War Cabinet. Stoppage of the Export of Swedish Iron Ore to Germany. Report by the Chiefs of Staff Committee, CAB 66/4/19.

¹⁰⁵ War Cabinet. Conclusions of the Meeting of the War Cabinet held at 10 Downing Street, S. W. 1., on Wednesday, December 13, 1939, at 11.30 a.m., CAB 65/2/47.

¹⁰⁶ War Cabinet. Conclusions of the Meeting of the War Cabinet held at 10 Downing Street, S. W. 1., on Monday, December 11, 1939, at 11.30 a.m., CAB 65/2/45.

¹⁰⁷ War Cabinet. Soviet Aggression against Finland or other Scandinavians Countries. Report by Chiefs of Staff Committee, CAB 66/3/7.

Naturalnie, Norwegia w największym stopniu obawiała się o swoje północne połacie, czyli rejon wschodniego Finnmarku, najbardziej narażony na wszelkie akcje zbrojne czerwonoarmistów. Wszelkie niepokoje były tym bardziej uzasadnione, gdyż według meldunków z Berlina wraz z początkiem grudnia uwagę Sowietów mocno przyciągały niezamarzające fiordy północnej Norwegii¹⁰⁸. Ponadto uzasadniony lęk wywołały sowieckie żądania skierowane wobec strony fińskiej co do zajęcia Półwyspu Rybackiego¹⁰⁹, co skłoniło rząd norweski do powołania nieznaczących sił zbrojnych na północy kraju¹¹⁰. Znamienne, że spodziewana akcja Moskwy na północy Skandynawii początkowo przysłała ministrowi spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii, Lordowi Edwardowi Halifaxowi, zagrożenie Norwegii ze strony Trzeciej Rzeszy¹¹¹.

Pomimo podpisania jeszcze jesienią 1939 r. umowy, na mocy której Londyn przyzwalał Szwecji eksportować rudę żelaza do Trzeciej Rzeszy na dotychczasowych warunkach¹¹², Brytyjczycy ostatecznie zdecydowali się na ograniczenie dostaw szwedzkiego surowca do Niemiec. Początkowo wymienione plany traktowano jedynie jako spekulacje, licząc zarazem, że wszelkie niedobory materiałów Berlin i tak zrekompensuje dostawami z ZSRR, a nawet z bliżej położonego Luxemburga. Przeszkodę dla sprzymierzonych w układaniu bliżej określonych projektów stanowił brak zupełnej orientacji w niemieckich zapasach surowcowych¹¹³.

Ogólnie rzecz ujmując Gabinet Wojenny rozważał rozstawienie zapory minowej ciągnącej się od Morza Północnego do wybrzeży Norwegii lub też postawienie pół minowych w wybranych miejscach norweskich wód terytorialnych. Planom Londynu sprzyjał fakt dość częstych zatopień statków w pobliżu norweskich wybrzeży, co było równoznaczne z pogwałceniem statusu neutralności Norwegii, a zarazem stanowiło argument do podjęcia brytyjskiej akcji prewencyjnej. Z drugiej strony, Oficerski Urząd Kontroli Morskiej (Naval Control Service Officer) z siedzibą w Bergen oraz rząd norweski

¹⁰⁸ R. Hobson, T. Kristiansen, op. cit., s. 255.

¹⁰⁹ A. Bergsgård, op. cit., 196.

¹¹⁰ R. Hobson, T. Kristiansen, op. cit., s. 255.

¹¹¹ The Situation in Scandinavia and the Possible Results of the Russian Invasion on Finland, CAB 66/4/14.

¹¹² H. Koht, *Norway*, s. 47.

¹¹³ Military implications of a Policy aimed at Stopped of Swedish Iron Ore to Germany, Report by Chiefs of Staff Committee, CAB 66/4/9.

zapropowali, by wszelkie statki płynące na norweskich wodach neutralnych były konwojowane przez jednostki norweskiej marynarki wojennej. Taki scenariusz nadal podtrzymałby bezproblemowy transport szwedzkiej rudy żelaza do niemieckich portów¹¹⁴, zwłaszcza że norweska marynarka wojenna przedstawiała zbyt skromną wartość militarną, by skutecznie eskortować statki belligerentów¹¹⁵.

Londyn i Paryż co pewien czas wysyłali do Norwegii oraz Szwecji noty z prośbą o pomoc dla walczącej Finlandii. Pierwsze takie *aide-mémoire*, w którym proponowano wzięcie pod ochronę Stavanger, Bergen, a także Trondheim, przyszło do Norwegów 27 grudnia. Niestety pismo nie precyzowało, jaki charakter miałyby przybrać owa protekcja. Norweskie MSZ odpowiedziało, że jest w stanie pomóc Finom, ale w ten sposób, by Oslo nadal zachowało wybrany przez siebie kierunek polityki nieangażowania się¹¹⁶.

Pomimo istnienia zgody pomiędzy Anglikami oraz Francuzami, co do wsparcia militarnego Finlandii, alianci przez długi czas nie mogli dojść pomiędzy sobą do consensusu w kwestii opracowania szczegółowego planu zajęcia portu w Narwiku. Wpierw szef sztabu generalnego, generał William Edmund Ironside, zaproponował ekspedycję lądową do kopalń rudy żelaza, ale nie posiadał na tyle dużych kompetencji, aby móc decydować o tak istotnych sprawach. Z kolei pozostali szefowie sztabu generalnego opowiadali się za wysadzeniem dwóch dywizji w rejonie Narwiku, które następnie miały zostać skierowane do szwedzkich kopalń. Wkrótce niniejszy projekt, opatrzony kryptonimem Avanmouth, anulowano¹¹⁷.

Kolejny plan dotyczył wysłania trzech ekspedycji do Trondheim, które potem współdziałałyby w Szwecji południowej (operacja Plymouth). Równocześnie zastanawiano się nad atakiem na Bałkany, rejon Morza Czarnego oraz Kaukaz, w celu zajęcia tamtejszych złóż ropy naftowej i osłabienia Związku Radzieckiego. Francuski admirał François Darlan domagał się od Londynu większej aktywności na Półwyspie Skandynawskim, a co za tym idzie – zwrócenia uwagi na rejon Petsamo oraz Murmańska, który propono-

¹¹⁴ Conclusions of a Meeting of the War Cabinet held at 10 Downing Street, S. W. 1., December 15, 1939, at 11.30 a.m. CAB 65/2/50; War Cabinet. The German Iron – Ore Traffic, CAB 66/4/18.

¹¹⁵ Conclusions of a Meeting of the War Cabinet held at 10 Downing Street, S. W. 1., on Saturday, December 16, 1939, at 10.30 a.m., CAB 65/2/51.

¹¹⁶ A. Bergsgård, op. cit., s. 209.

¹¹⁷ F. Kersaudy, op. cit., s. 122.

wał zaopatrywać drogą morską. Następnie, po zdobyciu Petsamo, planował połączyć się z przygraniczną armią fińską i utworzyć bazy do podjęcia dalszych działań skierowanych przeciw Armii Czerwonej. Ogólnie rzecz ujmując, projekty francuskie cechowała daleko idąca rozbieżność, gdyż na przykład premier Francji Édouard Daladier, preferował opcję kaukaską¹¹⁸.

Tymczasem Lord Halifax poinformował E. A. Colbana w przesłanym doń 6 stycznia *aide-mémoire* o zatopieniach trzech alianckich statków przez niemieckie torpedy na obszarze norweskich wód terytorialnych. Omówione w piśmie wypadki oznaczały według Brytyjczyków przekształcenie przybrzeżnego akwenu Norwegii w teatr działań wojennych. Londyn ogłosił wkrótce, że nosi się z zamiarem przeprowadzenia operacji, która powstrzyma niemiecką eksploatację przybrzeżnego pasa norweskich wód terytorialnych¹¹⁹, co według W. Churchilla usprawiedliwiała konieczność uratowania niezliczonej liczby istnień ludzkich na froncie zachodnim¹²⁰. Wkrótce po tym E. A. Colban stanowczo zaprotestował przeciwko planowanym brytyjskim działaniom, zwłaszcza że norweskie terytorium mogło z tego powodu przekształcić się w strefę walk. Norweski polityk zaznaczył również, że Anglia nie posiada żadnego prawa ku przeprowadzeniu takiej operacji¹²¹.

Następnie, 13 stycznia H. Koht poinformował Londyn, że Oslo odrzuca wszelkie działania godzące w neutralność Norwegii. W wygłoszonym dwa dni później memorandum szef norweskiego MSZ po raz wtóry przedstawił stanowisko swego rządu wobec angielskich planów. Ponownie sprzeciwił się pogwałceniu statusu neutralności Norwegii, zaznaczając jednocześnie, że norweska marynarka wojenna spełnia wszystkie swoje powinności, wliczając weń ochronę neutralności swojego kraju. Nawiązując do zatopień alianckich statków orzekł, iż miały one miejsce poza trzymilowym pasem wód neutralnych Norwegii, a zatem ani ten, ani żaden inny powód nie usprawniał Anglii do przeprowadzenia jakiegokolwiek akcji zbrojnej na norweskim akwenu przybrzeżnym¹²².

Początkowo Brytyjczyków przerażała wielość pomysłów francuskiego dowództwa, tym bardziej, że wróg operował w strefie angielskiej. Projekty

¹¹⁸ Ibidem, s. 123–125.

¹¹⁹ A. Bergsgård, op. cit., s. 234.

¹²⁰ D. Dilks, *Great Britain and Scandinavia in the "Phoney War"*, „Scandinavian Journal of History” 1977, t. 2, s. 37.

¹²¹ A. Bergsgård, op. cit., s. 234.

¹²² Ibidem, s. 235.

podjęcia akcji na Bałkanach, w Norwegii, Norwegii Północnej, Szwecji Północnej oraz Południowej, a także, ale już z mniejszą intensywnością, w Finlandii, nadal rozważano, lecz bez większego entuzjazmu. 12 stycznia, krótko przed podjęciem pierwszej klarownej decyzji o ekspedycji militarnej na terytorium Półwyspu Skandynawskiego, Gabinet Wojenny za namową skompromitowanego norweskiemi oraz szwedzkimi protestami W. Churchilla zażądał od sztabu głównego zaminowania wód terytorialnych dwóch państw skandynawskich. Nie zważając przy tym na sprzeciwy najbardziej zainteresowanych stron, tj. Norwegii oraz Szwecji, miano również zdecydować, kto ma zająć Narwik¹²³.

Jednocześnie wzmożyły się brytyjskie oskarżenia skierowane wobec Norwegii. W swym przemówieniu radiowym z dnia 20 stycznia W. Churchill ubolewał, że państwa neutralne nie spełniają swych obowiązków względem Ligi Narodów, a także nie wspierają aliantów przeciwko niemieckiemu zagrożeniu, które dotyczyło krajów neutralnych w takim samym stopniu jak Anglii. Nieco później brytyjskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych (Foreign Office – FO) poinformowało Oslo, że przemówienie Lorda Admiralicji należy uznać jako wystąpienie mające charakter osobisty, niezwiązany z działalnością brytyjskiego rządu¹²⁴. Z kolei 23 stycznia kolejne zarzuty wypłynęły z ust Lorda Halifaxa, który oskarżył rząd norweski o przyzwolenie Trzeciej Rzeszy na nadużywanie państwowych wód terytorialnych. Stanowiący doskonałą drogę transportową dla niemieckich materiałów wojennych pas norweskich wód przybrzeżnych miał, według myśli brytyjskiego polityka, przyczynić się do śmierci wielu angielskich żołnierzy. Lord Halifax dodał także, że norweskie władze państwowe mogłyby wydzielić z tegoż akwenu strefę militarną, na której miała zostać postawiona zapora minowa, tak jak uczyniono to z końcem poprzedniej wojny światowej¹²⁵.

Szefowie sztabów głównych, francuskiego oraz brytyjskiego po raz kolejny spotkali się 31 stycznia, aby przedstawić swoje punkty widzenia w kwestii problemu Skandynawii. I tak generał Mauric Gamelin zdecydowanie opowiedział się za operacją skandynawską, ale nie obejmującą rejonu Petsamo. F. Darlan proponował zaatakować ZSRR oraz Petsamo, admirał Sir Dudley Pound preferował zaminowanie wód terytorialnych Norwegii, a W. E. Ironside w ogóle odradzał atakowania Związku Radzieckiego. Spo-

¹²³ F. Kersaudy, op. cit., s. 138.

¹²⁴ A. Bergsgård, op. cit., s. 238.

¹²⁵ Ibidem, s. 239.

tkanie nie przyniosło żadnych znaczących rezultatów, a następane wyznaczono na 5 lutego¹²⁶.

Zajęcie siłą rejonu Petsamo wzbudziło także spore obawy N. Chamberlaina, który podczas posiedzenia Rady Najwyższej zaakcentował możliwe negatywne konsekwencje tejże akcji, czyli niebezpieczeństwo konfliktu z ZSRR, w który z pewnością zostałyby wciągnięta Norwegia oraz Szwecja. Z drugiej strony pozytywnie wypowiedział się o zajęciu Narwiku. Dodał jednocześnie, że jeśli alianci nie uzyskają zgody od Sztokholmu i Oslo na przejście swych wojsk przez ich terytoria wszelkie planowane operacje będą niemożliwe do zrealizowania. Zasadniczo dopiero począwszy od tego momentu można mówić o wspólnym stanowisku francusko-brytyjskim, co nie oznacza, że wiadano kto jest głównym wrogiem aliantów. Zakładano, że jeśli w przypadku pełnej gotowości korpusów ekspedycyjnych Finlandia oficjalnie poprosiłaby o pomoc aliantów, Skandynawowie otworzą drogę dla oddziałów sprzymierzonych oraz wspomogą czynnie całą akcję¹²⁷. Według francuskiego historyka F. Kersaudy bez względu na wszelkie podejmowane przez Anglików i Francuzów decyzje aliancka akcja była możliwa nawet przy kategorycznych sprzeciwach zarówno Oslo, jak i Sztokholmu¹²⁸.

Projekt zdobycia Narwiku połączono teraz z zajęciem Kiruny, Gällivare, Boden oraz Luleå. W Londynie szefowie głównych sztabów zgodzili się co do daty wysadzenia oddziałów w północnej Norwegii w dniu 20 marca. Niestety ów plan posiadał liczne luki oraz niedociągnięcia. Przede wszystkim niedostatecznie orientowano się w kwestiach gospodarczych i militarnych Szwecji oraz Norwegii. Od konsulów domagano się dokładnych informacji o Narwiku i Trondheim, wysokości tunelów kolejowych na szwedzkiej drodze przygranicznej, sprawności elektrowni wodnych, rozmiarów kalibru i donośności dział broniących norweskiego wybrzeża, składu paliw, etc.¹²⁹

Dopiero 5 lutego zdecydowano się pod pretekstem udzielenia militarnego wsparcia Finlandii zdecydowano się spróbować wyrzucić skuteczną presję na Skandynawów. Początkowo w przypadku braku zgody Oslo i Sztokholmu na przejście przez ich terytoria alianckich wojsk, brytyjski premier rozważał przedstawienie propozycji, później „wystosowanie protestów”, a w przypadku nieosiągnięcia zakładanych celów – sformułowanie groźby

¹²⁶ F. Kersaudy, op. cit., s. 127–128.

¹²⁷ Ibidem, s. 128–129, 139.

¹²⁸ Ibidem, s. 139.

¹²⁹ Ibidem, s. 130–131.

wypowiedzenia wojny¹³⁰. W dwa dni potem, kiedy trwał już sowiecki atak na fińskie umocnienia (linię Mannerheima), Norwegia oraz Szwecja po raz wtóry nie zgodziły się na przeprowadzenie wojsk przez ich terytorium¹³¹.

Mimo wszystko, nie zważając na protesty norweskich oraz szwedzkich władz zaczęto przygotowywać militarną ekspedycję na terytorium Skandynawii, którą miano wysłać 15 marca. Tymczasem 14 lutego sytuacja uległa diametralnej zmianie – angielski samolot zwiadowczy zauważył na norweskich wodach neutralnych niemiecki okręt zaopatrzeniowy Altmark¹³². Statek znalazłszy się na akwenie norweskim, aż dwukrotnie doświadczył kontroli norweskiej marynarki wojennej, które niestety zostały przeprowadzone pobicznie. Obecność niemieckiej jednostki u wybrzeży Norwegii została w końcu dostrzeżona przez Brytyjczyków, którzy natychmiast podjęli stanowcze kroki. I tak brytyjska flotylla składająca się z jednego krążownika oraz pięciu niszczycieli podążyła za Altmarkiem w pościg. Całe wydarzenie zakończyło się odnalezieniem na pokładzie niemieckiego okrętu 299 brytyjskich jeńców, a także kilkoma zabitymi Niemcami¹³³.

W liście do norweskich władz państwowych Londyn usprawiedliwiał złamanie prawa przez brytyjskie okręty dopuszczeniem przez Norwegię na jej wody neutralne statku, który tylko i jedynie chciał ukryć angielskich jeńców¹³⁴. Według XIII Konwencji haskiej takie działanie Royal Navy było zabronione przez artykuły 1, 2 i 5¹³⁵.

Po wyżej opisanym incydencie W. Churchill z jeszcze większą zawziętością domagał się zaminowania norweskich wód terytorialnych, biorąc pod uwagę możliwość akcji odwetowej ze strony Trzeciej Rzeszy, tj. zajęcia Narwiku. Gabinet Wojenny zezwolił na przeprowadzenie takiej operacji, ale N. Chamberlain przyjął postawę dwuznaczną, potępiając jednocześnie zobowiązanie norweskich władz na wykorzystywanie przez niemiecką flotę wód terytorialnych Norwegii. Liczono się także z marazmem Szwecji, bez której pomocy, czyli przerwaniem dostaw prądu i wstrzymaniu w ten sposób ru-

¹³⁰ Ibidem, s. 141.

¹³¹ Ibidem.

¹³² Ibidem, s. 142.

¹³³ Patrz szerzej: J. Pertek, *Morze w ogniu*, Warszawa 1996, s. 41–45; T. Konecki, op. cit., s. 49–50; M. Skodvin, op. cit., s. 138–139; D. Dilks, op. cit., s. 41–42; B. Nøkleby, *Da krigen kom. Norge september–juni 1940*, Oslo 1989, s. 67–72.

¹³⁴ C. J. Colombos, *Международное морское право*, Москва 1975, s. 569.

¹³⁵ Zob. B. Winiarski, op. cit., s. 125–126.

chu pociągów, cała akcja w Skandynawii spaliłaby na panewce. Wymienione przesłanki skłoniły Gabinet Wojenny do ponownego zaniechania planowanej operacji¹³⁶.

Gabinet Wojenny powtórnie zebrał się 29 lutego, aby podjąć ostateczną decyzję w sprawie operacji w Skandynawii, ale i tym razem wszelkie plany pozostały jedynie spekulacjami¹³⁷. Co gorsza, zamiary Anglików ponownie utrudniały odmienne propozycje Francuzów¹³⁸. Tym razem N. Chamberlain próbował usprawiedliwić akcję zbrojną, tłumacząc, że przyspieszy ona porażkę Trzeciej Rzeszy. Jednocześnie przyznał, że operacja byłaby łatwiejsza do przeprowadzenia trzy miesiące temu¹³⁹.

Dnia 2 marca do rządu norweskiego, jak i szwedzkiego przyszło oficjalne zapytanie o zezwolenie na przejście wojsk alianckich przez terytoria ich państw w celu udzielenia wsparcia militarnego dla Finlandii. Kolejna odmowa Szwecji oraz Norwegii¹⁴⁰ przyszła do Londynu 4 marca¹⁴¹. Dopiero w dniu 11 marca Gabinet Wojenny zdecydował się wykonać gotowy już od blisko trzech miesięcy plan zajęcia Narwiku, nawet w przypadku sprzeciwu Norwegów. We Francji czekały już przygotowane oddziały wraz z potrzebnym transportem. W Breście oraz Cherbourgu stacjonowała gotowa do odpłynięcia flota francuska, a generał Mackesy ustanowił swą kwaterę główną w Yorkshire¹⁴².

Następnego dnia, podczas gdy przygotowania nabrały jeszcze większego tempa, w łonie Gabinetu Wojennego na nowo rozgorzała dyskusja na temat podjęcia stosownych działań w przypadku norweskiego oporu¹⁴³. Brytyjczycy zdecydowali się wysłać 50 bombowców, a także przeprowadzić desant w Narwiku, Trondheim, Stavanger oraz Bergen. Owe działania planowano rozpocząć 20 marca¹⁴⁴. Wątpliwości wzbudziła nota wysłana przez wojskowe-

¹³⁶ D. Dilks, op. cit., 42.

¹³⁷ F. Kersaudy, op. cit., s. 147.

¹³⁸ D. Dilks, op. cit., s. 43.

¹³⁹ F. Kersaudy, op. cit., s. 147–148.

¹⁴⁰ Nawiązując do wsparcia Finlandii przez pozostałe państwa skandynawskie, Dania wyrażała swą niechęć ku takim przedsięwzięciom, z kolei Szwecja mogła zaoferować jedynie symboliczną pomoc, bez jakiegokolwiek oficjalnego zaangażowania się w wojnę. Zob. T. Konecki, op. cit., s. 44.

¹⁴¹ A. Bergsgård, op. cit., s. 222.

¹⁴² F. Kersaudy, op. cit., s. 154.

¹⁴³ Ibidem, s. 155.

¹⁴⁴ W. S. Churchill, op. cit., 194.

go attaché w Sztokholmie, który informował, iż Szwecja nie odda do dyspozycji aliantów ani jednego pociągu. Generał Mackesy dopatrywał się dalszych nieścistości, tj. braku koordynacji pomiędzy oddziałami lądującymi w Narwiku i tymi operującymi na południu Szwecji, pominięcia w wyposażeniu baterii przeciwlotniczej dla przewidzianych do wysłania wojsk, a przede wszystkim uzależnienia powodzenia całej ekspedycji od zgody Szwecji na przejście wojsk sprzymierzonych przez jej terytoria¹⁴⁵.

Ostatecznie do ekspedycji przygotowano pięć średnich brygad, którym wyznaczono zadanie zajęcia Narwiku, a następnie przejścia drogi kolejowej łączącej kopalnię rudy żelaza ze szwedzkimi portami¹⁴⁶. Jednakże jeszcze tego samego dnia, na który zaplanowano militarną ekspedycję (12 marca 1940 r.), definitywnie stracono pretekst – Finlandia zawarła pokój z ZSRR. Fakt ten przyczynił się do upadku we Francji rządu É. Daladiera i zastąpieniem go gabinetem Paula Reynaud.

Podpisanie fińsko-sowieckiego pokoju poskutkowało odmiennym podejściem Paryża wobec nowo powstałej sytuacji, który pragnął teraz przeprowadzić militarną akcję jedynie w Norwegii. Zakładano, że taka operacja będzie zrealizowana bez względu na jakiegokolwiek protesty Oslo, a także bez uprzedniego ostrzeżenia. Z kolei Brytyjczycy przedstawili 1 kwietnia rządowi w Oslo oraz w Sztokholmie cztery punkty de facto stanowiące próbę usprawiedliwienia planowanych działania aliantów. W pierwszym z nich zwrócono uwagę na traktaty zawarte pomiędzy Berlinem a państwami skandynawskimi, które powinny być traktowane jako działanie o wrogim charakterze. Ponadto poruszono problem sowieckiego zagrożenia, który dotyczył całego obszaru Skandynawii, a także Wysp Brytyjskich. Trzeci punkt traktował o utrudnianiu przez skandynawskie państwa prowadzenia przez aliantów swobodnego handlu, w ostatnim natomiast sprzymierzeni nie godzili się z wykorzystywaniem potencjału Skandynawii przez Trzecią Rzeszę¹⁴⁷.

Nowy termin operacji w Skandynawii ustalono na 5 kwietnia. Tym razem postanowiono, że w przypadku gdy Niemcy odpowiedziałyby atakiem na Norwęgę, alianckie oddziały prócz Narwiku wylądują dodatkowo w Stavanger, Bergen oraz Trondheim. Jednakże również i tę operację odłożono na trzy dni później¹⁴⁸. Stałe zaniepokojony dostawami szwedzkiej rudy żelaza

¹⁴⁵ F. Kersaudy, op. cit., s. 155.

¹⁴⁶ Ibidem, s. 155.

¹⁴⁷ T. Kristiansen, op. cit., s. 63.

¹⁴⁸ D. Dilks, op. cit., s. 50.

do Trzeciej Rzeszy rząd brytyjski wysłał 5 kwietnia do władz norweskich oraz szwedzkich noty informującej o odgórnym zarezerwowaniu dla siebie prawa do podejmowania wszystkich niezbędnych kroków wstrzymujących niemiecki import szwedzkiego surowca. Londyn usprawiedliwiał się osiągnięciem w ten sposób strategicznej przewagi wobec Trzeciej Rzeszy¹⁴⁹.

Wkrótce po krokach dyplomatycznych przyszła kolej na działania praktyczne. Już 8 kwietnia państwowe władze aliantów oświadczyły, że pogwałcenie przez Berlin prawa międzynarodowego oraz neutralnego upoważnia ich do przerwania eksportu szwedzkiej rudy żelaza do Niemiec poprzez zatrzymanie statków płynących na norweskich wodach terytorialnych. Tegoż samego dnia Royal Navy zaminowała dwa z trzech deklarowanych miejsc norweskich wód terytorialnych w ramach operacji Wilfred¹⁵⁰ – według W. Churchilla „akcji niewielkiej i samej w sobie niewinnej”¹⁵¹. Zaporem postawiono w ten sposób, aby zmusić statki wypływające z portu w Narwiku do opuszczenia norweskich wód terytorialnych, gdzie można byłoby je z łatwością przechwycić. Taka interwencja spotkała się ze zdecydowanym protestem rządu norweskiego¹⁵², gdyż naruszała norweską neutralność określoną w 1 artykule V Konwencji Haskiej.

Prócz zaminowania norweskich wód terytorialnych alianci przygotowali również projekt desantu na Norwegię północną, znany jako plan R-4. Zakładano, że 5 kwietnia u wybrzeży Norwegii zaokrętuje awangarda złożona z batalionu osłanianego przez 2 krążowniki oraz 3 niszczyciele. 10 kwietnia ta grupa zbrojna miała uderzyć na Narwik. Przewidywano również, że tydzień później do portu w Narwiku dotrą siły główne¹⁵³. Wszelkie działania aliantów okazały się powtórnie być spóźnione – 9 kwietnia 1940 r. Trzecia Rzesza przystąpiła do realizacji planu Weserübung.

*

Niemiecka agresja z dnia 9 kwietnia 1940 r. zakończyła pewien istotny okres we wzajemnych stosunkach Norwegii oraz Wielkiej Brytanii, odciskając jednocześnie swoje piętno na dalsze losy tychże państw. Przede wszystkim

¹⁴⁹ H. Koht, *Norway*, s. 49.

¹⁵⁰ Ibidem, s. 49.

¹⁵¹ W. S. Churchill, op. cit., s. 200.

¹⁵² H. Koht, *Norway*, s. 49.

¹⁵³ T. Konecki, op. cit., s. 43.

zrozumiano błąd prowadzenia przez Norwegię polityki neutralności, która w praktyce była uzależniona od dobrej woli mocarstw, a także, chociaż w nieco późniejszym czasie, konieczność utworzenia solidnego sojuszu militarnego gwarantowanego przez światowe mocarstwa. Jednakże, studiując ten stosunkowo niedługi, ale jakże intensywny okres mimowolnie nasuwa się pytanie, dlaczego Wielka Brytania pomimo dysponowania tak ogromną siłą morską oraz de facto nie licząc się ze statusem neutralności Oslo dopuściła do podbicia Norwegii przez wojska Trzeciej Rzeszy, stwarzając w ten sposób poważne zagrożenie dla własnych granic.

Wpierw należy zwrócić szczególną uwagę na fakt newralgicznego usytuowania Norwegii, który uwypuklał rozwój techniki wojskowej wykorzystany w Blitzkriegu (praktycznie nieznaną dotąd aliantom), a także skromny zasób norweskich sił zbrojnych. Dodatkowo niebezpieczne położenie państwa norweskiego, przy faktycznym oddaniu jego losu w ręce Wielkiej Brytanii i Trzeciej Rzeszy, potęgował niezwykley chaos, jaki zapanał w obozie alianckim. Owa dezorganizacja, w głównej mierze przejawiająca się brakiem wspólnego stanowiska, była podyktowana różnicowanym położeniem geograficznym Francji oraz Anglii, a tym samym odmiennymi celami politycznymi obydwu państw. I tak Paryż, obawiając się Niemiec, w zasadzie opowiadał się za interwencją przeciw ZSRR, inaczej Londyn – odczuwając zagrożenie ze strony Moskwy skupiał się na akcji w Narwiku, skierowanej bezpośrednio w interesy Trzeciej Rzeszy. Na marginesie można stwierdzić, że rozpoczęta i niedokończona brytyjska akcja minowania wód terytorialnych Norwegii nie stanowiła dla aliantów najważniejszego rozwiązania, gdyż i tak nie uchroniłaby Norwegii przed niemiecką okupacją.

Warto jeszcze w tym miejscu chociaż pokrótce przeanalizować najważniejsze punkty kulminacyjne rozpatrywanej problematyki, a więc podpisanie umowy tonażowej, wybuch wojny zimowej oraz *casus Altmarka*, które w dobitny sposób odzwierciedlają stanowisko Wielkiej Brytanii wobec Norwegii w omawianym okresie. Przede wszystkim umowa listopadowa po zagwarantowaniu Londynowi niezbędnego tonażu stworzyła Brytyjczykom dogodną pozycję do prowadzenia dalszych działań, które mogły odtąd przybrać bardziej zdecydowaną formę. Dość powiedzieć, że dopiero w połowie listopada Anglia objęła blokadą eksport niemiecki, a podczas negocjacji w sprawie umowy handlowej faktycznie wystąpiła z dyktatem, nie licząc się z norweską neutralnością. Z pewnością twardsza polityka Brytyjczyków byłaby możliwa

już w okresie września oraz na początku listopada, gdyby nie wydanie przez norweski rząd Tymczasowego rozporządzenia o regulacji warunków czarteru podczas wojny z dnia 5 września 1939 r.

Z kolei wybuch konfliktu fińsko-radzieckiego zrodził doskonały pretekst do zorganizowania alianckiej akcji na terytorium Skandynawii mającej na celu wstrzymanie eksportu szwedzkiej rudy żelaza z portu w Narwiku. Co ciekawe, postawienie na części norweskich wód terytorialnych zapory minowej może również świadczyć o większym wpływie Sztokholmu niż Oslo na stanowisko Anglii wobec obszaru skandynawskiego. Sprzymierzeni dobrze rozumieli, że w przypadku wciągnięcia Szwecji w wojnę ta, posiadając kluczowe dlań kontakty handlowe oraz gospodarcze w Niemczech, zdecydowanie opowie się za Berlinem (takie uzasadnione obawy istniały również w pierwszej wojnie światowej). Nie miano także całkowitej pewności, jakie konsekwencje wynikną z ewentualnego uczestnictwa Szwecji w wojnie, tym bardziej, że konflikt Trzeciej Rzeszy z aliancami na Półwyspie Skandynawskim nie pozostałby bez wpływu na stanowisko Moskwy.

Nawiązując zaś do kwestii Altmarka, o ile fakt, czy Oslo zachowało neutralność, podpisując umowę tonażową z Londynem 11 listopada 1939 r., był dla wielu uczestników wojny sporny, o tyle *casus* niemieckiego statku jasno pokazał, że Norwegia nie jest w stanie obronić swej neutralności obnażając tym samym swą bezdyskusyjną słabość. W tym momencie przybrało na znaczeniu pytanie o strategiczne położenie czy to Anglii, czy Niemiec w przypadku zajęcia Norwegii przez któregokolwiek z belligerentów. Dla Trzeciej Rzeszy najdogodniejszą sytuację stanowiła neutralność Norwegii, ale jej ewentualna i możliwa z militarne punktu widzenia brytyjska okupacja była dla Berlina nie do zaakceptowania. Niestety Altmark dał zarówno Niemcom, jak i Brytyjczykom doskonałe usprawiedliwienie agresji na Norwegię, potwierdzając, że to państwo stanowiło jedynie narzędzie w polityce dwóch zwaśnionych stron.

British politics towards Norway from 1st September, 1939 to 9th April, 1940 (Summary)

During the interwar period, as a typical maritime country with a tonnage of 4.8 million GRT, Norway was under the influence of Great Britain, both in terms of politics and economics. The location of Norway was complicated after World War II when the country proclaiming its neutrality was subjected to the British pressure. London demanded from the neighbor overseas the tonnage of merchant fleet, especially oil tankers, as well as a favorable trade agreement. In addition, it had been trying to dominate the Norwegian foreign trade through the use of blockade.

Norway, being subject to the British pressure, decided to supply London with a large part of its merchant fleet under the agreement signed on November 11, 1939. Although the agreement signed by the Norwegian Shipowners Association having a private nature, it contributed to accusations of Oslo by the Third Reich on breaking with the status of neutrality. Then, on March 11, 1940 Norway concluded another agreement with Great Britain, this time strictly commercial, in which it committed not to import a number of goods needed to be at war. This commitment concerned all the countries except Denmark, Finland, Iceland and Sweden.

Apart from the policy, having a purely economic dimension, since November 1939 London and Paris had been making a military plan against Norway, Sweden and Finland.

Under the pretext of military assistance for the Finns fighting with the Red Army, the allies saw gaining the non-freezing port in Narvik, from where throughout the whole year the Swedish iron ore was being transported to Germany, as their aim. The lack of one common view in the camp of allied caused that the British only managed to mine a small part of the Norwegian territorial waters. The allied had further plans but the Third Reich beat them to it and on April 9, 1940 it started the invasion of Norway and Denmark.