

KOMITET NAUK HUMANISTYCZNYCH  
POLSKIEJ AKADEMII NAUK  
UNIwersytet SZCZECIŃSKI

# STUDIA MARITIMA

Redakcja naukowa Edward Włodarczyk

VOLUME XXVIII



SZCZECIN 2015

**Rada Naukowa:** Agnieszka Chlebowska (Szczecin),  
Jerzy Dygdała (Toruń), Andrzej Groth (Gdynia), Bolesław Hajduk (Szczecin–Gdańsk),  
Gabriela Majewska (Gdańsk), Adam Makowski (Szczecin), Jens E. Olesen (Greifswald),  
Józef Stanielewicz (Szczecin), Jacek Trzoska (Gdańsk), Raimo Pullat (Tallinn),  
Jacek Wijaczka (Toruń), Edward Włodarczyk (Szczecin)

**Komitet Redakcyjny:** Edward Włodarczyk (redaktor naukowy),  
Adam Makowski (z-ca redaktora naukowego), Agnieszka Chlebowska (sekretarz redakcji)

**Redaktorzy tomu:** Zbigniew Anusik, Radosław Gaziński

**Lista recenzentów jest dostępna na stronie:** [www.studiamaritima.pl](http://www.studiamaritima.pl)

**Redakcja językowa:** Anna Jeziorowska-Polakowska

**Korekta:** Joanna Grzybowska

**Skład:** Wiesława Mazurkiewicz

### **Adres Redakcji**

Uniwersytet Szczeciński  
Instytut Historii i Stosunków Międzynarodowych  
PL 71-017 Szczecin, ul. Krakowska 71–79  
e-mail: [adam.makowski@univ.szczecin.pl](mailto:adam.makowski@univ.szczecin.pl)

Wersja elektroniczna czasopisma: [www.smp.am.szczecin.pl](http://www.smp.am.szczecin.pl)

Wersja papierowa jest wersją pierwotną

Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne online w międzynarodowej bazie danych  
The Central European Journal of Social Sciences and Humanities  
<http://cejsh.icm.edu.pl>

Pełne wersje opublikowanych artykułów są dostępne w bazie indeksacyjnej  
The Central and Eastern European Online Library (C.E.E.O.L.)  
[www.ceeol.com](http://www.ceeol.com)

© Copyright Polska Akademia Nauk Komitet Nauk Historycznych  
i Uniwersytet Szczeciński 2015

ISSN 0137-3587

**WYDAWNICTWO NAUKOWE UNIwersYTETU SZCZECIŃSKIEGO**

Nakład 87 egz. Ark. wyd. 18,5. Ark. druk. 19,8. Format B5. Oddano do druku i druk ukończono w listopadzie 2015 r.

---

## SPIS TREŚCI

### **Andrzej Groth**

- Angielska Kompania Wschodnia w handlu bałtyckim ..... 5  
The Eastland Company in the Baltic Trade..... 18

### **Jerzy Trzoska**

- Żegluga między Sztokholmem a Gdańskiem  
od potopu do wielkiej wojny północnej ..... 19  
The Sea Route between Stockholm and Gdańsk since the Swedish Invasion  
of Poland (1655–1660) till the Great Northern War (1700–1721)..... 32

### **Gabriela Majewska**

- Problemy w relacjach gospodarczych między Polską a Szwecją w XVIII wieku..... 35  
Problems with the Economic Relations between Poland and Sweden  
in the 18<sup>th</sup> Century ..... 52

### **Ewa Łączyńska**

- Armatorzy, szyprowie i marynarze w portach południowego Bałtyku  
w XVIII wieku ..... 53  
Shipowners, Skippers and Sailors in the Ports of the Southern Baltic  
in the 18<sup>th</sup> Century ..... 74

### **Zbigniew Anusik**

- Próby ożywienia polsko-szwedzkiej wymiany handlowej w ostatnich latach  
panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego ..... 75  
Attempts to Revive the Commercial Exchange between Poland and Sweden  
in the Last Years of Stanisław August Poniatowski's Reign..... 87

### **Bolesław Hajduk**

- Z problematyki współpracy i konkurencji w polsko-skandynawskich relacjach  
gospodarczych w okresie międzywojennym XX wieku..... 89  
On the Cooperation and Competition in the Economic Relations  
between Scandinavia and Poland in the Interwar Period  
of the 20<sup>th</sup> Century (1918–1939) ..... 123

**Arnold Kloneczyński**

Polityczne i gospodarcze aspekty relacji polsko-szwedzkich w latach 1945–1989.....	125
Political and Economic Aspects of the Relations between Poland and Sweden in 1945–1989.....	155

**Radosław Gaziński**

Handel morski miast pomorskich w XVI i pierwszej połowie XVII wieku .....	157
Maritime Trade of the Pomeranian Towns in the 16 <sup>th</sup> Century and in the First Half of the 17 <sup>th</sup> Century .....	184

**Zygmunt Szultka**

Handel morski i porty Brandenburgii-Prus w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku .....	185
Maritime Trade and Ports of Brandenburg-Prussia in the Second Half of the 17 <sup>th</sup> Century and the 18 <sup>th</sup> Century.....	226

**Ryszard Techman**

Tranzyt czeskosłowacki w portach ujścia Odry po II wojnie światowej .....	229
The Checkoslovakian Transit through the Ports of the Oder Estuary after World War 2 .....	273

**Arkadiusz Kołodziej**

O problemie wyodrębniania subdyscyplin socjologicznych. Status naukowy socjologii morskiej.....	275
The Problem of Extracting Subdisciplines of Sociology. Scientific Status of Maritime Sociology .....	293

**Ewelina Maria Kostrzewska**

Ziemianki Królestwa Polskiego a gospodarka. Koncepcje i empiria (przełom wieków XIX i XX) .....	295
Female Landowners in the Kingdom of Poland and its Economy. Ideas and the Real Situation (the Turn of the 19 <sup>th</sup> and 20 <sup>th</sup> Centuries).....	314

*ANDRZEJ GROTH\**

Słupsk

## **ANGIELSKA KOMPANIA WSCHODNIA W HANDLU BAŁTYCKIM**

**Słowa kluczowe:** angielski handel bałtycki, Kompania Wschodnia, czasy nowożytne

### **Streszczenie**

Od XV stulecia stosunki handlowe Anglików z ziemiami nadbałtyckimi przybrały na sile i znaczeniu. Rynek bałtycki był ważnym odbiorcą angielskiego sukna, a jednocześnie zaopatrywał stocznie angielskie we wszystkie podstawowe surowce i półfabrykaty. Warto przypomnieć, że w drugiej połowie XVI w. surowce dla przemysłu okrętowego stanowiły od 1/2 do 3/4 angielskiego importu bałtyckiego, a wyroby tekstylne ponad 80% wartości angielskiego wywozu do krajów nadbałtyckich. Większość tych surowców była dostarczana przez gospodarkę państwa polsko-litewskiego, które do drugiej połowy XVII w. zachowało dominującą pozycję w wymianie handlowej Bałtyku z Zachodem.

W bałtyckim handlu angielskim dominowały trzy porty: Elbląg, Gdańsk i Królewiec. Wiodąca pozycja Elbląga wynikała z faktu usytuowania w tym mieście angielskiej Kompanii Wschodniej. Po zawarciu rozejmu w Altmarku (1629 r.) Kompania Wschodnia znalazła się praktycznie bez rezydencji, gdyż jej pobyt w Elblągu stał się bezcelowy ze względu na ograniczenia nałożone przez Sejm Rzeczypospolitej na handel z portami znajdującymi się w rękach szwedzkich. Po likwidacji kantoru Kompanii Wschodniej w Elblągu bałtycki handel elbląski przejął Gdańsk, Królewiec i częściowo porty inflancie. Od lat 80. XVII w. główny ciężar tego handlu przesunął się na porty szwedzkie.

---

\* Akademia Pomorska w Słupsku, Instytut Historii i Politologii, andrzej@groth.pl.

Angielski handel bałtycki odbywał się głównie za pośrednictwem portów wybrzeża wschodniego: Londynu, Hull i Newcastle.

Basen Morza Bałtyckiego od dawna przyciągał uwagę kupców Wyspy jako obfity rynek zaopatrzenia w podstawowe dla gospodarki Anglii produkty żywnościowe, zwłaszcza zboże oraz surowce niezbędne do budowy angielskiej floty. Kupcy angielscy już w XIII w. zawijali do portów bałtyckich, dopiero jednak w XV w. stosunki handlowe Anglików z ziemiami nadbałtyckimi przybrały na sile i znaczeniu. W XV w., a zwłaszcza w XVI, w Anglii daje się zauważyć znaczny wzrost dynamizmu gospodarczego, demograficznego i politycznego. Rozwija się górnictwo, rzemiosło i przemysł, głównie sukienniczy. Można dostrzec coraz wyraźniejsze elementy wczesnokapitalistycznej produkcji. Wskutek utrzymania się w Anglii równocześnie wielu atrybutów feudalnej struktury społecznej przemysł nie mógł liczyć na masową konsumpcję i gwałtownie zaczął szukać rynków zbytu, zwłaszcza na tych terenach, gdzie miejscowa wytwórczość była słaba.

Ten poważny wzrost ekspansji gospodarczej, wyrażający się m.in. w zakładaniu wielu nowych kompanii handlowych (Kompania Moskiewska, Kompania Wschodnia, Kompania Hiszpańska, Kompania Turecka, Lewantyjska i inne) i podejmowaniu przez kupców i żeglarzy angielskich coraz odleglejszych wypraw zamorskich, był zależny od szybkiej rozbudowy floty morskiej<sup>1</sup>. Kolejni przedstawiciele dynastii Tudorów otaczali opieką stocznie i przyczyniali się do rozwoju portów, szczególnie Londynu. Duże znaczenie dla Anglii miał więc chłonny rynek bałtycki z jego słabo rozwiniętą produkcją rzemieślniczą, będący ważnym odbiorcą angielskiego sukna, a jednocześnie zaopatrujący stocznie angielskie we wszystkie podstawowe surowce i półfabrykaty. Warto przypomnieć, że w drugiej połowie XVI w. surowce dla przemysłu okrętowego stanowiły od 1/2 do 3/4 wartości angielskiego importu, a wyroby tekstylne ponad 80% wartości angielskiego wywozu do krajów bałtyckich, wśród których głównym odbiorcą była Polska<sup>2</sup>.

Penetracja handlowa Anglii na Bałtyku na większą skalę możliwa była dopiero po wyparciu Hanzy z pośrednictwa w handlu angielskim i uzyskaniu przez Anglików bardziej samodzielnej pozycji w wymianie z krajami nadbałtyckimi. Równocześnie z próbami ograniczenia przywilejów Hanzy na Wyspie rozwijała

<sup>1</sup> J.Z. Kędziński, *Dzieje Anglii 1485–1939*, t. 1: 1485–1830, Wrocław 1986, s. 376 i n.

<sup>2</sup> H. Zins, *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI wieku*, Wrocław 1967, s. 217.

Anglia starania o uzyskanie i utrzymanie w rejonie bałtyckim stałego miejsca składu. Nasilenie tej penetracji przypadło na epokę Tudorów, a zwłaszcza czasy panowania Elżbiety I.

Zamknięcie w 1564 r. dla angielskich towarów Antwerpii, spór o cło w Sundzie i wreszcie wypowiedzenie w 1578 r. przez Hamburg kupcom angielskim prawa dalszego pobytu w tym mieście stworzyło niepewną sytuację dla Anglików zajmujących się handlem bałtyckim. Ich jedyną nadzieją na utrzymanie się nad Bałtykiem było stowarzyszenie się pod patronatem korony angielskiej w celu uzyskania oparcia i opieki w handlu. W 1579 r. Elżbieta I wydała przywilej tworzący Kompanię Wschodnią i przyznający jej monopol na handel bałtycki<sup>3</sup>.

Przedstawiciele nowo założonej Kompanii Wschodniej natychmiast podjęli starania o zlokalizowanie jej w Elblągu.

Sprzyjającą dla Anglii okolicznością w tych staraniach było wydanie przez Stefana Batorego (wobec odmowy uznania przez gdańszczan jego elekcji i złożenia hołdu królowi) zakazu handlu z Gdańskiem, skierowanie spławu wiślanego do Elbląga i zezwolenie na bezpośrednie kontakty handlowe szlachty z obcymi kupcami. W ten sposób powstała dla kupców angielskich wyjątkowo pomyślna sytuacja, skłaniająca do założenia w Elblągu składu i przeniesienia tam z Gdańska głównego ośrodka angielskiego handlu bałtyckiego, wolnego od różnych ograniczeń, z jakimi spotykali się do tej pory w Gdańsku. Sprzyjało Anglikom i to, że rada miejska Elbląga gotowa była przyznać ich kupcom wolny handel w mieście i inne przywileje. Już w styczniu 1580 r. w Anglii wydano zarządzenie, aby statki angielskie udające się na Bałtyk z Londynu, Hull, Newcastle, Ipswich oraz Lynn były wyładowywane jedynie w Elblągu. Oznaczało to, że od tego momentu Elbląg – mimo trudności formalnych czynionych przez Gdańsk i dwór polski – stał się jedynym miejscem składu na towary angielskie wwożone na Bałtyk. Faktycznie całkowite przeniesienie kupców angielskich z Gdańska do Elbląga nastąpiło w 1585 r. w wyniku zawarcia odpowiedniego układu między Kompanią Wschodnią i miastem.

Układ ten zapewniał członkom Kompanii Wschodniej m.in. swobodny handel w mieście, zarówno z obywatelami Elbląga, jak i przybyszami, oraz zakup w mieście budynków mieszkalnych, magazynów i spichlerzy. Jeśli porównamy go z układem zawartym wcześniej, w 1583 r., przez posłów Kompanii i władze

---

<sup>3</sup> Genezę Kompanii Wschodniej omawia: H. Zins, *Geneza angielskiej Kompanii Wschodniej (Eastland Company) z 1579 r.*, „Zapiski Historyczne” 1964, t. 29, z. 3, s. 7–42; tenże, *Przywilej Elżbiety I dla angielskiej Kompanii Wschodniej*, „Rocznik Elbląski” 1966, t. 3, s. 70–104.

Elbląga (którego zatwierdzenia odmówił król), zauważymy, że usunięto w nim wszystko, co mogłoby zostać uznane za naruszenie praw króla polskiego. Brak w nim artykułów o wolnym handlu Anglików na terenie Rzeczypospolitej, wyłączności Elbląga jako jedyne miejsca składu dla towarów angielskich w handlu Anglii z Polską, o wolnościach religijnych Anglików, o przywilejach dla kupców elbląskich na terenie Anglii. Ograniczono także zakres autonomii Kompanii w Elblągu<sup>4</sup>. Traktat ten, mimo swojego tymczasowego charakteru, stał się na najbliższe półwiecze podstawą prawną angielskiego kantoru w Elblągu.

Wpływ, jaki wywierał kantor Eastland Company na wzrastający handel morski, pokazują pośrednio liczby ilustrujące wielkość ruchu żeglugowego w Elblągu. Opierając się na źródle niepełnym (nieobejmującym żeglugi wewnątrzbałtyckiej), jakim są rejestry cła sundzkiego, stwierdzić można, że w dziesięcioleciu poprzedzającym rok 1577 ruch statków z Elbląga do portów Europy Zachodniej był niewielki – wynosił przeciętnie 9 żaglowców rocznie, przy czym należy zaznaczyć, że z portu elbląskiego nie wypłynął ani jeden statek do portów angielskich i szkockich. Ówczesny angielski handel bałtycki skupiał się bowiem głównie w Gdańsku i częściowo w pobliskim Elblągowie Królewcu.

Zmiany w tym zakresie przyniósł mandat Stefana Batorego z 1577 r. zakazujący handlu z Gdańskiem i kierujący kupców i dostawców towarów Wisłą do Torunia i Elbląga. Od tego roku wzrosła liczba żaglowców płynących z Elbląga na zachód przez Sund, a od wielu lat po raz pierwszy pojawiły się w porcie elbląskim statki angielskie. W 1577 r. wpłynęło ich 5, w 1579 – 1, 1580 – 22, 1581 – 60, 1582 – 86, 1583 – 76, 1584 – 81, 1585 – 57. W 1585 r. statki bandery angielskiej stanowiły ponad połowę wszystkich żaglowców, które wpłynęły do portu elbląskiego<sup>5</sup>.

W okresie funkcjonowania w Elblągu kantoru Eastland Company średnio rocznie opuszczało elbląski port 141 żaglowców, a rzadko ich liczba spadała poniżej 100. Prawie połowa tych żaglowców kierowała się do portów angielskich bądź szkockich, wśród których pierwsze miejsce zajmował Londyn, kolejne – Hull i Newcastle.

---

<sup>4</sup> P. Simson, *Danziger Inventar 1531–1591*, s. 942–945, [w:] *Inventare hansischer Archive des 16. Jahrhunderts*, Bd. 3, Münschen–Leipzig 1913; tenże, *Die Handelsniederlassung der englischen Kaufleute in Elbing*, „Hansische Geschichtsblätter” 1916, Bd. 12, H. 1–2; H. Fiedler, *Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts*, „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins”, H. 68; K. Lepszy, *Stefan Batory a Gdańsk*, „Rocznik Gdański” 1932, t. 6.

<sup>5</sup> A. Groth, *Handel morski Elbląga w latach 1585–1700*, Gdańsk 1988, s. 105.



Tabela 1. Ruch statków w porcie elbląskim w latach 1585–1625

Rok	Wypłynęło z Elbląga ogółem	W tym do portów angielskich i szkockich		Wypłynęło z Gdańska na zachód przez Sund	W tym statki angielskie i szkockie	
	liczba	liczba	%	liczba	liczba	%
1585	101	–	–	776	17	2,2
1586	169	–	–	1217	95	7,8
1587	179	–	–	1690	182	10,7
1594	167	76	45,5	1284	18	1,4
1596	187	69	36,9	1075	7	0,6
1597	209	81	38,8	1762	149	8,4
1599	164	69	42,1	927	6	0,6
1600	111	65	58,6	842	12	1,4
1601	135	67	49,6	871	36	4,1
1602	130	42	32,8	860	31	3,6
1603	130	48	36,9	1048	30	2,8
1605	98	55	56,2	924	45	4,8
1607	144	75	52,1	1021	43	4,2
1612	116	67	57,7	1093	53	4,8
1615	148	83	56,1	1018	69	6,7
1616	144	72	50,0	1065	76	7,1
1618	149	71	47,6	1418	38	2,6
1619	137	73	53,3	1208	31	2,5
1620	149	54	36,3	1072	24	2,2
1623	108	53	49,1	747	112	14,9
1625	93	49	52,7	403	32	7,9

Objaśnienie: myślnik oznacza brak informacji.

Źródło: A. Groth, *Ruch statków w porcie elbląskim w latach 1585–1700*, „Rocznik Gdański” 1977, t. 37, s. 46 i n.; *Tabeller over Skibsfort of Varetransport gennem Oresund*, del 1, København 1933, s. 30 i n.

Podstawowym towarem wywozu z Anglii na Bałtyk były wyroby przemysłowe, głównie sukno. Rejestry cła sundzkiego wykazują, że angielskie sukno stanowiło w XVI w. 85–92% całego zachodnioeuropejskiego eksportu do krajów nadbałtyckich. Głównym odbiorcą (do usadowienia się w Elblągu Kompanii Wschodniej) był Gdańsk (70–90%), a od utworzenia kantoru angielskiego w Elblągu właśnie ten kantor (powyżej 90%, wartości ok. 1 mln florenów), kolejnymi: Gdańsk (około 3%), Królewiec (około 7%) i Ryga (poniżej 1%)<sup>6</sup>. Jeśli chodzi o rodzaj sukna, był to przede wszystkim drogi, szeroki jego rodzaj, znany w Polsce

<sup>6</sup> H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 196; A. Groth, *Ruch statków w porcie elbląskim...*, dz. cyt., s. 119.

pod nazwą sukno luńskie, oraz gorsza i tańsza, wyrabiana z wełny chesankowej, karazja, a także jej tańsza odmiana – dozens, a ponadto falendysz, cajt, baje, sukno grube i północne. Wartość sukna sprowadzonego z Wyspy do Elbląga drogą morską wynosiła 87–94% wartości importu w ogóle. Obok sukna w grupie wyrobów przemysłowych znajdowały się także różne gatunki płótna, pończochy jedwabne i wełniane, koce, dachówki i cegły, płytki glazurowe. Były to jednak – biorąc pod uwagę ich wartość – ilości minimalne.

Na drugim miejscu po suknie pod względem wartości w angielskim handlu z Bałtykiem znajdowały się skórki i skóry. Przed założeniem Kompanii Wschodniej kupcy angielscy wywozili do krajów nadbałtyckich ok. 500 tys., pod koniec XVI w. do 1,5 mln sztuk rocznie. Angielski wywóz skórek i skór do krajów nadbałtyckich stanowił w drugiej połowie XVI w. ok. 80% całego zachodnioeuropejskiego eksportu tego produktu<sup>7</sup>.

Wśród skórek wywożonych przez kupców angielskich na Bałtyk (1–1,2 mln sztuk rocznie) większość stanowiły skórki królicze, zajmujące ponad 90% tego wywozu. Ponadto eksportowano skórki z tchórzy, lisów, jagniąt, owiec, kun, a nawet kotów. Oprócz skórek przywożono białą skórę garbowaną. Eksport jej z Anglii na Bałtyk był znaczny – wynosił od 20 do 130 tys. sztuk rocznie. Niemal cały ten eksport szedł do portów polskich – Elbląga (w 1595 r. – 87%) i Gdańska (w 1595 r. – 5%) i w pewnym stopniu do Królewca (w 1597 r. – 7%). Znaczna część przywożonych przez Anglików i Szkotów skórek szła przez Polskę dalej tranzytem, zwłaszcza do krajów niemieckich.

W grupie metali i minerałów wyróżniał się przede wszystkim wywóz ołowiu i cyny. Większość ołowiu w XVI w. płynęła z Anglii na Bałtyk za pośrednictwem Newcastle. Kupcy angielscy w latach 70. i 80. XVI w. skupiali w swoich rękach niemal całkowity eksport tych metali do krajów nadbałtyckich. Największe rozmiary eksport ołowiu osiągnął w latach 1584–1591 (średnio rocznie 800–900 funtów okrętowych). Od tego czasu zaznaczył się wyraźny spadek tego eksportu, który całkowicie ustał na początku XVII w.

W drugiej połowie XVI w. Anglicy posiadali również absolutną przewagę w bałtyckim wywozie cyny, która odgrywała jednak o wiele mniejszą rolę w ich bałtyckiej wymianie. Głównym odbiorcą bałtyckim angielskiego ołowiu i cyny były porty polskie, a następnie Dania, jeśli idzie o ołów, oraz Ryga w przypadku

---

<sup>7</sup> H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 199.

cyny. Elbląg odbierał ok. 1/4 angielskiego ołowiu oraz 1/2 angielskiej cyny, wywiezionych na Bałtyk pod koniec XVI i na początku XVII w.<sup>8</sup>

Z pozostałych towarów wywożonych z portów angielskich wymienić należy ponadto: węgiel kamienny, ałun, kamienie szlifierskie i młyńskie oraz w znacznie mniejszych ilościach sól i towary kolonialne.

Tabela 2. Wskaźniki struktury importu do Elbląga z Anglii i Szkocji w latach 1587–1638 (%)

Rok	Grupa towarów							
	wyroby przemysłowe		towary kolonialne	ryby i tran	trunki	sól	opał, surowce i chemikalia	skóry i skórki
	ogółem	w tym sukno						
1587	89,1	89,1	0,1	–	–	0,4	1,0	9,4
1594	89,6	89,6	0,1	–	0,10	–	0,5	9,7
1597	92,9	89,7	–	–	0,01	–	0,4	6,7
1599	91,2	91,1	0,4	–	0,60	–	0,1	7,8
1600	89,4	89,2	0,7	–	0,90	0,3	0,1	8,6
1615	90,8	90,8	0,1	–	–	–	–	9,1
1616	94,3	94,2	0,2	–	–	–	0,1	5,4
1618	87,1	87,1	0,1	–	–	–	2,1	10,7
1619	94,5	94,4	–	–	0,10	–	–	5,4
1620	89,9	89,7	–	–	0,10	–	–	10,0
1638	83,2	83,2	2,7	–	–	–	14,1	–

Objaśnienie: myślnik oznacza, że zjawisko nie występuje.

Źródło: A. Groth, *Handel morski...*, dz. cyt., tab. 26.

Warto podkreślić, że w strukturze angielskiego eksportu do krajów nadbałtyckich ogromną przewagę miały sukna, przewaga ta rosła w całej drugiej połowie XVI w., osiągając ponad 90% wartości angielskiego wywozu bałtyckiego. Tego rodzaju struktura, oparta na ogromnej przewadze sukna, nie była jakąś specyfiką angielskiego handlu bałtyckiego, ale charakteryzowała cały handel zagraniczny Anglii.

Najważniejszą pozycję w bałtyckim imporcie Anglii stanowiły w drugiej połowie XVI w. towary służące do budowy i wyposażenia statków, a wśród nich len i konopie, płótno i liny, drewno i żelazo, smoła i dziegieć. Łączna ich wartość

<sup>8</sup> Tamże, s. 205.

w całym przywozie angielskim z krajów nadbałtyckich w omawianym okresie wahała się w granicach 60–70% całego angielskiego importu bałtyckiego<sup>9</sup>.

Len niezbędny był w Anglii w związku z rozwijającym się w tym kraju budownictwem okrętowym. Stanowił podstawę materiałową do produkcji żagli oraz dostarczał surowca do uszczelniania kadłubów statków. Anglicy szukali go na rynku bałtyckim przede wszystkim w Gdańsku, a po 1580 r. w Elblągu w związku z przeniesieniem tam składu Kompanii Wschodniej. Elbląg był wówczas głównym dostawcą tego surowca na Wyspę (średnio rocznie 57 tys. kamieni). Według rejestrów komory celnej w Sundzie dostawy lnu z Elbląga do portów angielskich w latach 1600–1619 stanowiły ok. 82% ogółu angielskiego importu lnu ze strefy bałtyckiej.

Drugim ważnym dostawcą lnu do Anglii był w tym okresie Królewiec (około 17% importu angielskiego). Po likwidacji kantoru Eastland Company, pod względem ilościowym eksport lnu z portu elbląskiego do Anglii zmniejszył się – do nieco ponad 4 tys. kamieni średnio rocznie w latach 1680–1689 – a w latach 90. XVII stulecia zamarł<sup>10</sup>.

W tej sytuacji, wobec ciągle znacznego zapotrzebowania w Anglii na len, kupcy szukali innych rynków zakupu. Rejestry komory celnej w Sundzie notują wzrost udziału Gdańska w angielskim imporcie lnu ze strefy bałtyckiej (do 20% w latach 1630–1649) oraz Królewca (do 57%). W drugiej połowie XVII w. wzrósł znacznie udział Rygi<sup>11</sup> i Kłajpedy<sup>12</sup> w eksporcie tego produktu do Anglii. W eksporcie tym udział brało także Braniewo, z rocznym wywozem drogą morską w latach 1638–1700 sięgającym prawie 5,5 tys. kamieni<sup>13</sup>.

W zakresie importu potrzebnych do wyrobu lin i żagli konopi Anglicy zajmowali w handlu bałtyckim drugie miejsce po Holendrach. Rejonizacja tego przywozu, ustępującego znacznie pod względem rozmiarów importowi lnu, kształtowała się w drugiej połowie XVI w. podobnie jak rejonizacja lnu. Polski

<sup>9</sup> Tamże, s. 217.

<sup>10</sup> A. Groth, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 111; tenże, *Statystyka handlu morskiego Elbląga w latach 1585–1712*, cz. 2: *Wywóz drogą morską*, Słupsk 2007, tab. 4.

<sup>11</sup> H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 220–221.

<sup>12</sup> A. Groth, *Żegluga i handel morski Kłajpedy w latach 1664–1722*, Gdańsk 1996, s. 94–96. W liczbach bezwzględnych roczny wywóz lnu z Kłajpedy w latach 1664–1700 wahał się w granicach 11–45 tys. kamieni, co stanowiło 57% wywozu królewieckiego i ponad 18% eksportu rybskiego.

<sup>13</sup> A. Groth, *Der Braunsberger Seehandel 1638–1700 im Vergleich zu den anderen Häfen des Frischen Haffs*, „Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde Ermlands” 1989, Bd. 45, s. 14.

rynek miał dla Anglii i pod tym względem podstawowe znaczenie, gdyż prawie cały import bałtyckich konopi pochodził z terenu Rzeczypospolitej. Wywożono je przez Gdańsk, a po 1580 r. Elbląg – do 1628 r. przeciętnie rocznie 37 łasztów, co stanowiło 47% ilości sprowadzanej ze strefy bałtyckiej. Po tym roku eksport konopi z Elbląga na Wyspę zmalał w drastyczny sposób, a w drugiej połowie XVII w. miał jedynie charakter okazjonalny<sup>14</sup>. Przejął go Gdańsk i Królewiec, a w drugiej połowie XVII w. skuteczną rywalizację w eksporcie konopi podjęła Ryga<sup>15</sup> i Kłajpeda<sup>16</sup>.

Do bardzo poszukiwanych przez Anglików towarów należały także produkty leśne, a wśród nich na pierwszy plan wysuwało się drewno, niezbędne przede wszystkim do budowy kadłubów okrętowych oraz wyposażenia statków w maszty. Wobec znacznego kurczenia się lasów w Anglii w XVI w. niezbędnego budulca dla przemysłu okrętowego Anglicy szukali nad Bałtykiem, chociaż głównym ich rynkiem zaopatrzenia w drewno, zwłaszcza maszty okrętowe, była Norwegia. Nad Bałtykiem, zwłaszcza w polskich portach, kupcy angielscy szukali klepki służącej do objania burt na statkach oraz wańczosu – lepszego jej gatunku. Poszukiwali oni tu także masztów okrętowych, belek, dyli i plansonów.

Najważniejszym dla Anglików portem wywozowym do wojny polsko-szwedzkiej z lat 1626–1629 był Gdańsk, a w późniejszym okresie wzrosła rola Królewca i Rygi jako eksporterów drewna na rynek angielski. W wywozie z Elbląga do Anglii surowiec ten nie odgrywał istotniejszej roli<sup>17</sup>.

Smoła i dziegieć to kolejne towary poszukiwane przez angielskie stocznie. Anglicy, obok Holendrów i miast hanzeatyckich, należeli do najpoważniejszych importerów tych produktów z ziem polskich. Według danych z rejestrów cła w Sundzie do końca lat 20. XVII w. porty polskie (Gdańsk i Elbląg) dostarczały 50–60% angielskiego importu smoły i dziegiu. Mniejszą rolę w tym eksporcie odgrywała Ryga i Królewiec. W drugiej połowie XVII w. wzrosło znaczenie, i to nie tylko na rynku angielskim, dziegiu oraz smoły norweskiej i szwedzkiej<sup>18</sup>. Po przeniesieniu Eastland Company do Gdańska eksport smoły z Elbląga do Anglii drastycznie się obniżył – do 15 łasztów rocznie w latach 1660–1669<sup>19</sup>.

<sup>14</sup> A. Groth, *Statystyka...*, dz. cyt., cz. 2, tab. 4.

<sup>15</sup> B.B. Doroszenko, *Torgowlja i kupeczestwo Rigi w XVII weke*, Riga 1985, tab. 18 i 19, s. 134.

<sup>16</sup> A. Groth, *Żegluga i handel morski...*, dz. cyt., s. 100–101.

<sup>17</sup> H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 241–242.

<sup>18</sup> Tamże, s. 246.

<sup>19</sup> A. Groth, *Statystyka...*, dz. cyt., cz. 2, tab. 4.

Koniecznością dla Anglii w XVI w. stał się import żelaza. Własna produkcja żelaza została zahamowana odczuwalnym w Anglii brakiem drewna potrzebnego do jego wytopu. Anglia sprowadzała w XVI w. żelazo głównie ze Szwecji za pośrednictwem miast hanzeatyckich, a przede wszystkim Gdańska. Gdańszczanie zaś ze Szwecji przywozili znaczne ilości tzw. osmundu, który przekuwali na miejscu na żelazo sztabowe i jego część sprzedawali drogą morską na Zachód, głównie do Anglii. Po utworzeniu Kompanii Wschodniej eksport ten przejął Elbląg<sup>20</sup>, chociaż Anglicy nadal sprowadzali żelazo z Gdańska i Królewca.

Kupcy angielscy przywozili również z krajów nadbałtyckich niewielkie ilości miedzi, głównie węgierskiej, idącej tranzytem przez Polskę do Gdańska i Elbląga<sup>21</sup>.

Tabela 3. Wskaźniki struktury eksportu z Elbląga do Anglii i Szkocji w latach 1594–1638 (%)

Rok	Zboże	Inne płody rolno-hodowlane		Towary leśne	Wyroby przemysłowe	Wytwory przemysłu spożywczego	Chemikalia, metale i minerały	Ryby	Reeksport
		ogółem	w tym len						
1594	14,6	52,5	48,9	13,1	9,4	0,10	10,1	0,20	–
1597	27,7	25,9	22,3	3,9	35,3	0,10	7,1	0,01	–
1599	–	65,8	61,0	10,8	12,0	–	7,3	0,10	4,0
1600	6,8	47,5	43,1	20,3	11,9	0,01	12,7	0,05	0,7
1615	41,5	40,8	31,2	7,2	8,7	–	1,8	–	–
1616	43,5	43,9	39,6	8,0	1,9	–	2,7	–	–
1618	57,9	31,7	24,7	5,4	2,6	–	2,4	0,03	–
1619	38,6	48,3	37,8	1,2	9,4	–	2,5	–	–
1620	9,3	62,9	59,0	7,0	14,9	–	5,2	0,70	–
1638	10,6	77,2	74,7	0,3	10,8	–	1,0	0,30	–

Objaśnienie: myślnik oznacza, że zjawisko nie występuje.

Źródło: A. Groth, *Handel morski...*, dz. cyt., tab. 25.

Z innych towarów – nieodgrywających jednak istotniejszej roli w wymianie Anglii z krajami nadbałtyckimi – wymienić należy zboże i jego przetwory (import zboża bałtyckiego miał dla Anglii znaczenie tylko w latach kryzysu

<sup>20</sup> Tamże, tab. 4.

<sup>21</sup> H. Zins, *Anglia a Bałtyk...*, dz. cyt., s. 232.

żywnościowego na Wyspie), ryby (wyłącznie jesiotr i węgorz). Wyjątkowo, i to w niewielkich ilościach, wysyłano na Wyspę z Gdańska i Elbląga artykuły kolonialne: cukier, pieprz, rodzyunki, ryż, gałkę i kwiat muszkatołowy<sup>22</sup>.

Wracając do roli Elbląga w wymianie z Anglią, przypomnijmy, że z chwilą przejścia miasta przez Szwedów (1626 r.) Kompania Wschodnia została pozbawiona możliwości prowadzenia handlu z Rzeczpospolitą i obłożona kontrybucją w wysokości 15 tys. talarów. Konstytucja sejmowa z 1628 r. pozbawiła Kompanię jej dawnych prerogatyw za współpracę ze Szwedami w Elblągu. Jednocześnie na mocy tejże konstytucji monopol na handel angielskim sukniem został oddany Gdańskowi. W uchwale sejmowej czytamy: „dogadzając temu, aby przez Kompanię Angielską, która po te czasy miała swoją rezydencję w Elblągu i drogości sukien przyczyną była [...], obywatele państw naszych obciążeni więcej nie byli, przeto Kompanię tę Angielską tak w Elblągu, jak i w Prusach Królewskich i Książęcych, i w inszych wszystkich miastach państw naszych, tak koronnych jako i Wielkiego Księstwa Litewskiego, na zawsze kasujemy i unieważniamy, aby żadne sukna, jakiegokolwiek rodzaju i gatunku, które przez Kompanię Angielską wnoszone bywają do państw naszych i Wielkiego Księstwa Litewskiego, przypuszczane nie były. Tylko przez sam port miasta naszego Gdańska [...]”<sup>23</sup>. Anglicy próbowali powetować straty, zwiększając obroty ze Szwecją, lecz handel ten okazał się mało opłacalny, gdyż kraj ten nie był w stanie nabyć takiej ilości towarów angielskich, które mogłyby zrównoważyć import angielski.

Po zawarciu rozejmu w Altmarku (1629 r.) Kompania Wschodnia znalazła się praktycznie bez rezydencji, gdyż jej dalszy pobyt w Elblągu stał się bezcelowy ze względu na ograniczenia nałożone przez sejm Rzeczypospolitej na handel z portami znajdującymi się w rękach szwedzkich.

Po rozejmie w Sztumskiej Wsi (1635 r.) elblążanie wznowili pertraktacje z wysłannikami króla Anglii. Zapewniali też kierownictwo Kompani Wschodniej o możliwości powrotu do miasta na dawnych zasadach. Szans na uchylene uchwały sejmowej z 1628 r. jednak nie było. Zamknął się rozdział dziejów miasta nazywany przez historyków okresem wpływów angielskich.

W okresie rewolucji angielskiej i republiki Kompania Wschodnia przestała praktycznie istnieć. Odbudowana po restauracji Karola II, nie uzyskała już takiego znaczenia, jak na przełomie XVI i XVII wieku. Nie otrzymała bowiem

<sup>22</sup> A. Groth, *Statystyka...*, dz. cyt., cz. 2, tab. 4; zob. także M. Bogucka, *Handel zagraniczny Gdańska w pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław 1970, s. 68–69.

<sup>23</sup> A. Groth, *Kupcy angielscy w Elblągu w latach 1583–1628*, Gdańsk 1986, s. 33.

w 1660 r. odnowienia proklamacji założycielskiej (lecz jedynie potwierdzenie statutu), a bez niej nie miała żadnego znaczenia międzynarodowego. Początkowo dysponowała jeszcze gwarancjami państwowymi obrony przed Holendrami, które jednak po wprowadzeniu Aktów Nawigacyjnych straciły na znaczeniu. Zakaz posługiwania się obcymi statkami przyczynił się też do utraty przywilejów w Gdańsku<sup>24</sup>.

W drugiej połowie XVII stulecia, mimo że struktura wymiany Anglii z krajami nadbałtyckim nie uległa zasadniczej zmianie, obserwujemy jednak w tych kontaktach poważny zwrot.

Sukno było nadal najważniejszym angielskim towarem eksportowym. Jednakże pod koniec XVII w. Anglicy nie byli już monopolistami w dostawach tego produktu na bałtycki rynek. Na rynku tym pojawiły się tańsze tekstylia holenderskie. Wzrosła też produkcja sukna niemieckiego, śląskiego, wielkopolskiego i szwedzkiego. Warto również podkreślić systematyczny spadek siły nabywczej społeczeństwa polskiego, pogłębiony siedemnastowiecznymi wojnami. Wśród portów bałtyckich pierwszoplanową pozycję odgrywał teraz Gdańsk. Rosła konkurencja portów szwedzkich oraz portów wschodniego wybrzeża Bałtyku, szczególnie Narwy, Rygi oraz Królewca.

W ostatnim ćwierćwieczu XVII w. towary kolonialne (do których w rejestrach sundzkich, oprócz towarów konsumpcyjnych, zaliczano również minerały i chemikalia) znalazły się na drugim miejscu pod względem wartości w eksporcie angielskim, a wśród nich zwłaszcza cukier (reeksport z Portugalii i Hiszpanii). Ten ostatni wysyłany był przede wszystkim do portów wschodniego Bałtyku – Rygi i Narwy.

Znacznie wzrósł angielski eksport wyrobów z metali kolorowych, których głównym odbiorcą był Gdańsk, a ponadto Królewiec, Ryga, Narwa i porty Szwecji.

W imporcie lnu i konopi z krajów bałtyckich w drugiej połowie XVII w. miejsce Gdańska, Królewca i Elbląga zajęła Ryga, posiadająca olbrzymie zaplecze upraw tych roślin, zwłaszcza w dorzeczu Dźwiny.

Rola polskich portów – Gdańska i Elbląga – szybko zaczęła się zmniejszać w eksporcie smoły do Anglii, a ich miejsce zajęła produkcja szwedzka i fińska,

---

<sup>24</sup> Zob. E.A. Mierzwa, *Anglia a Bałtyk w okresie rewolucji purytańskiej i restauracji*, Piotrków Trybunalski 2001, s. 168 i n.



podobnie jak popiołu i potażu na rzecz portów wschodniego Bałtyku – szwedzkich i norweskich.

Miedź w drugiej połowie XVII stulecia Anglicy przywozili bezpośrednio ze Szwecji, również żelazo i stal.

W drugiej połowie XVII w. obserwujemy także zwiększony angielski import zboża ze strefy bałtyckiej, przeznaczony na reeksport do państw basenu Morza Śródziemnego<sup>25</sup>.

### Bibliografia

- Bogucka M., *Handel zagraniczny Gdańska w pierwszej połowie XVII wieku*, Wrocław 1970.
- Doroszenko B.B., *Torgowlja i kupeczestwo Rigi w XVII weke*, Riga 1985.
- Fiedler H., *Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis Anfang des 17. Jahrhunderts*, „Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins”, H. 68.
- Groth A., *Kupcy angielscy w Elblągu w latach 1583–1628*, Gdańsk 1986.
- Groth A., *Handel morski Elbląga w latach 1585–1700*, Gdańsk 1988.
- Groth A., *Der Braunsberger Seehandel 1638–1700 im Vergleich zu den anderen Häfen des Frisches Haffs*, „Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde Ermlands” 1989, Bd. 45.
- Groth A., *Żegluga i handel morski Klajpedy w latach 1664–1722*, Gdańsk 1996.
- Groth A., *Statystyka handlu morskiego Elbląga w latach 1585–1712, cz. 2: Wywóz drogą morską*, Słupsk 2007.
- Kędzierski J.Z., *Dzieje Anglii 1484–1830*, Wrocław 1986.
- Lepszy K., *Stefan Batory a Gdańsk*, „Rocznik Gdański” 1932, t. 6.
- Mierzwa E.A., *Anglia a Polska w epoce Jana III Sobieskiego*, Łódź 1988.
- Mierzwa E.A., *Anglia a Bałtyk w okresie rewolucji purytańskiej i restauracji*, Piotrków Trybunalski 2001.
- Simson P., *Danziger Inventar 1531–1591*, [w:] *Inventare hansischer Archive des 16. Jahrhunderts*, Bd. 3, München–Leipzig 1913.
- Simson P., *Die Handelsniederlassung der englischen Kaufleute in Elbing*, „Hansische Geschichtsblätter” 1916, Bd. 12, H. 1–2.
- Zins H., *Geneza angielskiej Kompanii Wschodniej (Eastland Company) z 1579 r.*, „Zapiski Historyczne” 1964, t. 29, z. 3.

<sup>25</sup> Tamże, s. 68 i n.; tenże, *Anglia a Polska w epoce Jana III Sobieskiego*, Łódź 1988, s. 62 i n.

Zins H., *Przywilej Elżbiety I dla angielskiej Kompanii Wschodniej*, „Rocznik Elbląski” 1966, t. 3.

Zins H., *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI wieku*, Wrocław 1967.

## THE EASTLAND COMPANY IN THE BALTIC TRADE

**Keywords:** English Baltic trade, the Eastland Company (North Sea Company/the Company of Merchants of the East), modern times

### Abstract

In the 15<sup>th</sup> century the economic relations between England and the Baltic countries became more intensified. The Baltic market was an important receiver of English cloth, and – at the same time – supplied the English shipyards with all the basic raw materials and semi-finished products. It is worth reminding that in the mid-16<sup>th</sup> century raw materials for the shipbuilding industry accounted for 1/2 to 3/4 of the Baltic exports to England, and textile products accounted for 80% of the value of the English imports to the Baltic countries. Most of these raw materials were delivered by the economy of the Polish-Lithuanian state, which up to the middle of the 17<sup>th</sup> century kept the dominant position in the commercial exchange between the Baltic region and the West of Europe.

The key role in the Baltic trade with England was played by three ports: Elbląg (Elbing), Gdańsk (Danzig) and Królewiec (Königsberg). The prominent role of Elbląg resulted from the fact that the Eastland Company had its headquarters there. After the truce in Altmark was signed (1629) the Eastland Company practically lost its headquarters as its stay in Elbląg became pointless because of the restrictions imposed by the Polish *Sejm* (Parliament) on the trade with the ports under the Swedish rule. After the liquidation of the Eastland Company's office in Elbląg the port's participation in the Baltic trade was taken over by Gdańsk, Królewiec and partly by the Livonian ports. Since the 1680s the Baltic trade concentrated in the Swedish ports.

In England the ports that participated in the Baltic trade were mainly the ones from the Eastern coast: London, Hull and Newcastle.

*JERZY TRZOSKA\**

Słupsk

## **ŻEGLUGA MIĘDZY SZTOKHOLMEM A GDAŃSKIEM OD POTOPU DO WIELKIEJ WOJNY PÓLNOCNEJ**

**Słowa kluczowe:** żegluga Sztokholm–Gdańsk, typy statków, handel marynarski, druga połowa XVII i początek XVIII w.

### **Streszczenie**

Nawet w latach polsko-szwedzkich konfliktów zbrojnych, mimo oficjalnie ogłaszanych blokad i stosowania represji, nadal funkcjonował ruch żeglugowy pomiędzy największymi portami wrogich państw, np. w latach 1655–1660 ze Sztokholmu do Gdańska wypłynęło 25 jednostek, w kierunku odwrotnym – 41 statków. W latach powojennych kontakty żeglugowe Sztokholmu z Gdańskiem stanowiły od 2,5 do 10,5% ogółu ruchu statków szwedzkiej metropolii.

W rejsach przeważały jednostki o mniejszym tonażu, od 30 do 40 łąszków, co ułatwiało w sezonie żeglugowym wielokrotne kursy statków z polskim zbożem do portów szwedzkich.

Spośród żaglowców, w drugiej połowie XVII w. najczęściej spotkamy szkuty, na które przypada niemal połowa zapisów sztokholmskiej komory celnej. W pierwszym dwudziestoleciu XVIII w. najczęściej wymieniano galioty (50%), których tonaż mieścił się w przedziale od 12 do 60 łąszków (przeciętnie około 30 łąszków).

W latach pokojowych, w obsłudze żeglugi pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem, największy był udział własnych flot Gdańska (24,5%) i Sztokholmu (18,5%). Następne

---

\* Akademia Pomorska w Słupsku, Instytut Historii i Politologii.

4 bandery, każda z 10–11% udziałem, to porty Pomorza Szwedzkiego (Stralsund, Wismar) oraz Anglia ze Szkocją i Holandia. Jednakże w latach wielkiej wojny północnej dominowali Holendrzy z prawie 40% udziałem (przy 11% w drugiej połowie XVII w.). Na drugim miejscu plasowały się statki pod banderą Sztokholmu (24%). Znaczny spadek odnotowały żaglowce gdańskie, z 25% w latach 1661–1680 do 9% w pierwszym dwudziestoleciu XVIII w.

Załogi statków obsługujących żeglugę ze Sztokholmu do Gdańska mogły zabierać w celach handlowych niewielkie ładunki własne. Dominowały towary żelazne, zwłaszcza najczęściej wywożone wówczas ze Szwecji żelazo w sztabach. Udział załóg w wywozie tego asortymentu do Gdańska wyniósł ponad 4%. Na drugim miejscu znalazły się „towary leśne” (deski, drewno opałowe, smoła, dziegieć), jednak znaczna ich część była przeznaczona na potrzeby bieżącej eksploatacji żaglowca (np. roboty konserwacyjno-rentowe), mniej na potrzeby handlu.

Prawidłowe funkcjonowanie gospodarki opartej na morskiej wymianie handlowej na pierwszy plan wysuwa problematykę środków transportu, umożliwiających przewóz masy towarowej do portów partnerów wymiany. Jeśli chodzi o żeglugę i handel pomiędzy największymi emporiami Szwecji i Rzeczypospolitej, to XVII w. i pierwsze dwudziestolecie XVIII w. stanowiły kontynuację zadzierzgniętych już znacznie wcześniej związków gospodarczych. Należy jednak podkreślić, że płynność i normalny rytm wymiany zakłócały liczniejsze niż w poprzednim okresie konflikty zbrojne, w których ważnym teatrem były wody mórz północno-zachodniej Europy. Szwecja i Polska, pozostające ze sobą w stanie wojny w latach 1655–1660 i 1700–1721, wpisywały się również w ten scenariusz.

W Archiwum Miejskim Sztokholmu (Stadsarkivet) znajduje się bogaty i różnorodny zespół akt dokumentujący gospodarkę finansową szwedzkiej metropolii<sup>1</sup>. Sporządzane dla poszczególnych lat księgi stanowią systematyczny i dokładny wykaz dochodów z tytułu różnych opłat i podatków miejskich, a wśród nich, interesujący nas, specjalnie wyodrębniony dział dotyczący poboru w porcie sztokholmskim cła, tzw. culagi (*tolagen*).

W niniejszym tekście wykorzystałem informacje z ksiąg portowych rejestrujących jedynie ruch wyjściowy statków, gdyż zasób wiadomości w źródłach

---

<sup>1</sup> Stadsarkiv Stockholm, Stockholms stads enskilda räkenskaper verificationer och specialer [dalej: Stockholms stads enskilda].

odnotowujących kierunek odwrotny, tzn. statki przybywające do Sztokholmu, jest dużo skromniejszy, pełen luk, jeśli chodzi o najistotniejsze dane dotyczące spraw żeglugi<sup>2</sup>.

Źródło, aczkolwiek niewolne od mankamentów, dostarcza wiele danych na temat kontaktów żeglugowych i obrotów handlowych największego szwedzkiego portu. Z zakresu stosunków żeglugowych znajdujemy tam istotne wiadomości, pozwalające na ustalenie udziału bander w obsłudze żeglugi na szlaku Sztokholm–Gdańsk, tonażu i typu statku, portów macierzystych, szyprów (*hemma*) czy handlu własnego załóg.

Wartość i znaczenie wymienionych źródeł sztokholmskich dostrzegli i docenili już wcześniej Maria Bogucka i Marian Biskup, publikując solidnie udokumentowane opracowania na temat kontaktów handlowo-żeglugowych Sztokholmu z Gdańskiem w XVI w. i w pierwszej połowie XVII w.<sup>3</sup>.

Z badań szwedzkich dużą wartość zachowuje wydawnictwo statystyczne Bertila Böethiusa i Eliego F. Heckschera<sup>4</sup>.

Autorzy wydanego w 2002 r. pierwszego tomu *Historii Sztokholmu* wskazują na podstawowe znaczenie dzieła wspomnianych autorów także dla historii gospodarczej Sztokholmu<sup>5</sup>. Jednakowoż statystyka opracowana przez B. Böethiusa i E.F. Heckschera obejmuje głównie handel zagraniczny Szwecji, w tym rzecz jasna, jej głównego portu – Sztokholmu, na dalszym planie pozostawiając sprawy żeglugi. Wydawcy nie sięgnęli do materiałów z Archiwum Miejskiego, poprzestając na mniej kompletnych chronologicznie źródłach z Archiwum Państwowego (Riksarkivet). Wartość badawcza materiałów sztokholmskich dla drugiej połowy XVII i początku XVIII w. zasygnalizowałem już we wcześniej opublikowanych artykułach<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> Dla drugiej połowy XVII w. wykorzystałem księgi z lat 1661–1680, pozostałe – do końca XVII w. – nie zawierają danych z zakresu żeglugi. Informacje dotyczące lat potopu szwedzkiego czerpię z wcześniej opublikowanych opracowań – zob. przyp. 4; z okresu wielkiej wojny północnej zachowały się księgi z lat: 1701–1703, 1705, 1707–1709, 1714–1720.

<sup>3</sup> M. Biskup, *Handel Gdańska ze Sztokholmem na przełomie średniowiecza i czasów nowożytnych*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 4, s. 36–49; M. Bogucka, *Z zagadnień obrotów wewnętrznych regionu bałtyckiego: handel Gdańsk–Sztokholm w 1643 roku*, „Zapiski Historyczne” 1978, t. 43, z. 4, s. 44–57.

<sup>4</sup> *Svensk handelsstatistik 1637–1737*, utgiven av B. Böethius, E.F. Heckscher, Stockholm 1938.

<sup>5</sup> *Staden på vattnet*, t. 1: (1252–1850), utgiven av L. Nilsson, Stockholm 2002, s. 281.

<sup>6</sup> J. Trzoska, *Handel polsko-szwedzki w latach „potopu” na przykładzie kontaktów Gdańska ze Sztokholmem*, [w:] *Relacje polityczno-gospodarcze w rejonie Bałtyku XVII–XX w. Materiały z konferencji naukowej z 5 grudnia 1995*, red. C. Ciesielski, Gdańsk 1996, s. 35–47; tenże, *Zmienne*

Z dwu głównych, ściśle z sobą związanych, kwestii – handlu i żeglugi – podejmuję problematykę żeglugową, pozostawiając na dalszym planie zagadnienia wymiany handlowej, które zostaną opracowane w dalszym etapie prac badawczych. W niniejszym artykule zasadniczą uwagę pragnę skupić na następujących kwestiach: udziale bander w żegludze pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem, tonażu kursujących na tej trasie statków, charakterystyce typów żaglowców oraz handlu własnym załóg obsługujących wymianę.

## 1. Udział bander

Nawet w latach polsko-szwedzkich konfliktów zbrojnych, mimo obustronnie ogłaszanych blokad i zapowiedzi represji, odbywał się ruch żeglugowy pomiędzy największymi portami wojujących z sobą Polski i Szwecji. I tak w latach wojny 1655–1660 z Gdańska do Sztokholmu wypłynęło 41, w kierunku odwrotnym 25 jednostek<sup>7</sup>. W porównaniu z latami przedwojennymi nastąpił znaczny spadek ruchu żeglugowego, np. w jednym tylko roku 1643 opuściły port sztokholmski, udając się nad ujście Wisły, 43 żaglowce, a przyplłynęły stamtąd 32 jednostki<sup>8</sup>.

Udokumentowane funkcjonowanie żeglugi w skrajnie niebezpiecznych warunkach konfliktu (potopu szwedzkiego) pokazuje dowodnie, jak silna była wola podtrzymywania tak niezbędnych dla obu stron kontaktów handlowych.

Należy jednak stwierdzić, że pod względem statystycznym w globalnym ruchu żeglugowym Sztokholmu ruch żeglugowy z Gdańskiem był dość skromny, np. w latach 1661–1680 przeciętnie rocznie opuszczały Sztokholm 434 jednostki, w tym zaledwie 30 deklarowało rejs nad ujście Wisły, co stanowi niecałe 6%. W poszczególnych latach dochodziło nieraz do znacznych rozbieżności: od 2,4% w roku 1673 do 10,4% w 1678 r. Jeśli zważyć, że duża część żaglowców z największego portu Szwecji płynęła poza Sund, można uznać, iż w żegludze ograniczonej do Bałtyku Gdańsk zaliczał się do poważnych partnerów szwedzkiej metropolii.

W drugiej połowie XVII w., najczęściej na szlaku Sztokholm–Gdańsk, kursowały żaglowce własnych flot. W latach 1661–1680 aż 25% rejsów przypadło

---

koniunktury w handlu i żegludze gdańskiej, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: 1655–1793, s. 83, 87, 92; tenże, *From the Issues of Navigation between Stockholm and Gdańsk in the First Half of the 18<sup>th</sup> Century*, „*Studia Maritima*” 2007, vol. 20, s. 51–63.

<sup>7</sup> J. Trzoska, *Handel polsko-szwedzki...*, dz. cyt., s. 39.

<sup>8</sup> M. Bogucka, *Z zagadnień obrotów wewnętrznych regionu bałtyckiego...*, dz. cyt., s. 45.

na statki gdańskie, a na sztokholmskie 18,5%. Następne miejsca (10–11% udziału) zajmowały bandery: Stralsundu, Wismaru, Holandii, Anglii i Szkocji. Na pozostałe porty przypadło około 14%, z których tylko brandenburski Kołobrzeg i szwedzki Kalmar osiągnęły 3% udziału<sup>9</sup>.

Lata wielkiej wojny północnej 1701–1720 wprowadziły do tego obrazu zasadnicze zmiany. Największy udział w żegludze do Gdańska nadal zachowały statki bandery sztokholmskiej – aż 85 rejsów, czyli 32,4% ogólnego ruchu do Gdańska w latach 1701–1720. Znakomita ich większość przypadła jednak na lata dominacji szwedzkiej na Bałtyku (do 1709 r.). Na drugim miejscu znalazły się żaglowce holenderskie, z 63 rejsami (24%). Z racji perturbacji wojennych spadł udział bandery gdańskiej do 31 rejsów (11,8%). Na kolejnych miejscach znalazły się statki lubeckie i stralsundzkie (po 21 rejsów – 8%) i z Wielkiej Brytanii (13 rejsów – 5%)<sup>10</sup>.

W kontekście przedstawionych informacji nie można pominąć zasadniczego znaczenia konsekwencji bitwy połtawskiej z 1709 r. dla żeglugi sztokholmsko-gdańskiej. Wchodzący na Bałtyk Rosjanie dążyli do blokady szlaków żeglugowych do wrogich wobec nich portów. Za taki uznano też Gdańsk, pomimo że oficjalnie uczestniczył on jako część Rzeczypospolitej w koalicji antyszwedzkiej<sup>11</sup>.

Nie dziwi więc, że w latach 1714–1719 o 1/4 zmniejszyła się liczba wypłyńnięć ze Sztokholmu nad Motławę (z 20 do 15). Prawie całkowicie wyeliminowano banderę szwedzką, np. w 1719 r. nie wypłynął do Gdańska ani jeden statek szwedzki. Powstałą lukę skutecznie wypełnili pływający pod neutralną banderą Holendrzy i lubeczanie. W latach 1714–1719 przeciętnie rocznie opuszczało port sztokholmski, deklarując rejs nad ujście Wisły, 10 jednostek holenderskich i 4 lubeckie<sup>12</sup>.

Odrębnego potraktowania wymaga kwestia udziału w żegludze statków gdańskich. Te z żaglowców, które obierały kurs na porty szwedzkie, nie oglądając

---

<sup>9</sup> Stockholms stads enskilda, 1666–1680; J. Trzoska, *Z problematyki kontaktów żeglugowych pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w drugiej połowie XVII w.*, [w:] *Po obu stornach Bałtyku. Wzajemne relacje między Skandynawią a Europą Środkową*, red. J. Harasimowicz, P. Oszczański, M. Wisłocki, Wrocław 2006, s. 451.

<sup>10</sup> J. Trzoska, *From the Issues of Navigation...*, dz. cyt., s. 54.

<sup>11</sup> Tenże, *Gdański handel i żegluga wobec zmian układu sił w Europie podczas wielkiej wojny północnej*, „Słupskie Studia Historyczne” 2010, nr 16, s. 51–58; tenże, *Kaprzy króla Augusta Mocnego (1716–1721). Z problematyki morskiej czasów saskich*, Prace Centralnego Muzeum Morskiego, t. 9, red. A. Zbierski, Gdańsk 1993, s. 16 i n.

<sup>12</sup> Stockholms stads enskilda, 1714–1719; J. Trzoska, *Z zagadnień żeglugi pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Miscellanea pomorskie*, red. W. Skóra, Słupsk 2008, s. 34–35.

się na rosyjskie zakazy, nie były atakowane przez Szwedów z racji dostarczania na tamtejszy rynek pożądaných artykułów, głównie zboża i wiktualiów. Zagrożenie niepomierne wzrosło po bitwie pod Połtawą, kiedy na Bałtyku pojawiła się flota rosyjska. Wtedy już świadomie podejmowano ryzyko utraty statku i ładunku, gdyż spotkanie z okrętami rosyjskimi najczęściej kończyło się sekwestrem lub konfiskatą. Mimo to ryzyko musiało się opłacać, skoro w latach 1714–1720 wypłynęło ze Sztokholmu nad ujście Wisły 27 statków gdańskich, przy zaledwie 4 odnotowanych przez pisarzy komory celnej w latach 1701–1709<sup>13</sup>.

Trzeba jednak z naciskiem podkreślić, że zatrzymywane przez Szwedów żaglowce bandery gdańskiej, płynące do innych niż szwedzkie portów, traktowano z całą surowością prawa. Zgodnie z postanowieniami wydawanych przez władze państwowe regulaminów uznawano je za należące do portu państwa wchodzącego w skład koalicji antyszwedzkiej. Tylko od połowy 1716 r. do lipca następnego roku wprowadzono i skonfiskowano 10 gdańskich statków handlowych wraz z ładunkiem. Łączny tonaż utraconych żaglowców wyniósł 985 łasztów, czyli około 15% ogólnego tonażu floty handlowej Gdańska. Całość strat wyceniono na 530 tysięcy florenów<sup>14</sup>.

Widać, że perspektywa nadzwyczajnych zysków musiała być silniejsza od realnych zagrożeń czyhających na morzu.

## 2. Tonaż

Wielkości tonażowe jednostek kursujących na szlaku Sztokholm–Gdańsk nie odbiegały od ówczesnych standardów charakterystycznych dla żeglugi bałtyckiej. Przeciętna wielkość, wyliczona dla wszystkich typów statków pływających na tej trasie, wynosiła 29 łasztów<sup>15</sup> i znacznie ustępowała tonażowi statków uprawiających handel dalekomorski, wychodzący poza cieśniny sundzkie. Tak np. tonaż 23 jednostek gdańskiej pełnomorskiej floty handlowej mieścił

---

<sup>13</sup> Stockholms stads enskilda, 1701–1709; o zagrożeniu i konsekwencjach rosyjskich działań wobec Gdańska zob. J. Trzoska, *Rosyjskie ingerencje w handel i żeglugę gdańską w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Sąsiedztwo nadbałtyckie XVI–XX w. (Bałtyk – Elbląg – Gdańsk – Rosja). Zbiór studiów*, red. A. Romanow, Płock–Iława–Elbląg 2005, s. 21–42.

<sup>14</sup> J. Trzoska, *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712–1731)*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, t. 8, red. P. Smolarek, Gdańsk 1979, s. 31; tenże, *Działania wojenne a handel gdański w pierwszej połowie XVIII wieku*, „Teki Gdańskie” 2003, t. 5, s. 265–266.

<sup>15</sup> J. Trzoska, *Aus der Problematik der Schifffahrtskontakte zwischen Stockholm und Danzig in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2004, vol. 17, s. 26; tenże, *Zmienne koniunktury w handlu i żegludze...*, dz. cyt., s. 91.



się w granicach 91–200 łasztów<sup>16</sup>, znacznie przewyższając wielkości tonażowe statków obsługujących handel pobliskiego Elbląga z krajami skandynawskimi (10–45 łasztów)<sup>17</sup>. Okazjonalnie opuszczały Sztokholm, udając się nad Motławę jednostki większe, powyżej 50, a nawet 100 łasztów, najczęściej holenderskie, angielskie lub szkockie.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na wyniki badań Marii Boguckiej nad zmianami tonażu w handlu bałtyckim w XVII w. Badaczka wykazała, że występuje zauważalny związek pomiędzy zmianami w strukturze towarowej strefy bałtyckiej a tonażem jednostek holenderskich uczestniczących w wymianie. W drugiej połowie stulecia rośnie znaczenie wywozu z Bałtyku lżejszych „surowców leśnych” kosztem cięższych zbóż. Do transportu zboża, towaru ciężkiego i pojemnego, angażowano większe statki, o wyporności od 80 do 140 łasztów. Zaznaczający się w drugiej połowie XVII w. spadek bałtyckiego eksportu zboża zmniejszał zapotrzebowanie na duże jednostki. W rezultacie na Bałtyk wypływały częściej niż dotychczas żaglowce mniejsze, o przeciętnym tonażu, szacowanym na 80 łasztów<sup>18</sup>.

Przytoczone ustalenia M. Boguckiej znajdują potwierdzenie w źródłach sztokholmskich. Otóż w latach 60. i 70. XVII w. przeciętna wielkość statku holenderskiego płynącego ze Sztokholmu do Gdańska wyraźnie zmniejszyła się – wynosiła zaledwie 43 łaszt, a angielskiego była o 15 łasztów większa<sup>19</sup>.

W pierwszych dziesięcioleciach XVIII w. tonaż jednostek na tym szlaku nie uległ większym zmianom. Przeciętna wielkość żaglowców bandery sztokholmskiej i gdańskiej oscylowała między 28 a 30 łasztami. Gdy włączymy do tych obliczeń statki holenderskie i brytyjskie, przeciętny tonaż wzrośnie o 10–12 łasztów<sup>20</sup>.

Wart odnotowania jest widoczny progres tonażowy jednostek holenderskich, co należy wiązać z dużym wzrostem zapotrzebowania na zboże z racji utraty przez Szwecję na rzecz Rosji rolniczych terenów na południowo-wschodnim pobrzeżu

---

<sup>16</sup> Dane z 1691 r. zob. A. Groth, *Rozwój floty i żeglugi gdańskiej w latach 1660–1700*, Gdańsk 1974, s. 49.

<sup>17</sup> A. Groth, *Handel morski Elbląga z krajami Skandynawii w drugiej połowie XVIII w.*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1980, t. 10, s. 17.

<sup>18</sup> M. Bogucka, *Gdańsk a rewolucja w handlu bałtyckim XVII w.*, [w:] *Strefa bałtycka w XVI–XVIII w. Polityka – społeczeństwo – gospodarka. Ogólnopolska sesja naukowa zorganizowana z okazji 70-lecia urodzin Profesora Edmunda Cieślaka*, red. J. Trzoska, Gdańsk 1993, s. 115–121.

<sup>19</sup> J. Trzoska, *Z problematyki kontaktów żeglugowych...*, dz. cyt., s. 450.

<sup>20</sup> Stockholms stads enskilda, 1701–1720; J. Trzoska, *Z zagadnień żeglugi...*, dz. cyt., s. 37–38.

Bałtyku. W przewozach do portów szwedzkich zaczęły aktywnie uczestniczyć wtedy pojemniejsze, większe tonażowo statki „szyprów Europy”, jak wówczas nazywano Holendrów.

### 3. Typy statków

W źródłach sztokholmskiej komory celnej w stosunku do sporej części żaglowców udających się do Gdańska zachowały się też adnotacje dotyczące typu jednostki<sup>21</sup>.

W drugiej połowie XVII w. najczęściej wymieniane są szkuty, na które przypada połowa zapisów. Ten płaskodenny i bezpokładowy pojazd o prostych kształtach i mocnej konstrukcji zaopatrzony był w jeden maszt z żaglem i częściej używany był na wodach śródlądowych do przewozu ładunków masowych. Spotykano go również w morskiej żegludze przybrzeżnej. Jego częsta obecność na szlakach do portów szwedzkich i nad Motławę wiązała się z transportem takich towarów, jak zboże, popioły, różne asortymenty żelaza i drewna. Najczęściej używane były szkuty o tonażu od 20 do 30 łasztów, aczkolwiek nośność największych sięgała nawet 40–60 łasztów<sup>22</sup>. W rejsach ze Sztokholmu do Gdańska daje się zauważyć wielką rozpiętość tonażową – od 8 do 53 łasztów (przeciętnie 26 łasztów).

Na drugim miejscu, z 13-procentowym udziałem, plasowały się galioty. Były to małe, dwumasztowe statki żaglowe, wywodzące się od weneckich galer. W XVII i XVIII w. typ ten rozpowszechnił się również na wodach północnej Europy<sup>23</sup>. Na szlaku Sztokholm–Gdańsk kursowały galioty o wyporności od 10 do 50 łasztów (przeciętna: 23 łaszt).

W znacznie skromniejszym zakresie występowały statki typu bojer i krajer. Bojer zaliczał się do niewielkich holenderskich statków żaglowych, jedno- lub dwumasztowych, o karawelowej budowie kadłuba. Typ ten spotykano dość

---

<sup>21</sup> Dla lat 1661–1680, 1701–1720 odpowiednio 280 i 107 zapisów – Stockholms stads enskilda, 1661–1680; Stockholms stads enskilda, 1701–1720; J. Trzoska, *From the Issues...*, dz. cyt., s. 59–61.

<sup>22</sup> S. Kutrzeba, *Żeglarstwo wiślane w czasach Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 1918, s. 2–3; B. Hagedorn, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*, Berlin 1914, s. 90; S. Gierszewski, *Wisła w dziejach Polski*, Gdańsk 1982, s. 102–103.

<sup>23</sup> H. Szymański, *Deutsche Segelschiffe. Die Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den deutschen Ost- und Nordseeküsten vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart*, Berlin 1934, s. 81, 88; *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Okręty i żegluga*, red. Z. Grzywaczewski, Warszawa 1977, s. 87.

często w XVI–XVIII w. na akwenach północnoeuropejskich<sup>24</sup>. Przeciętny tonaż bojerów wypływających do Gdańska wynosił ok. 26 łasztów.

Krajer (krejer), znany już w średniowieczu jednomasztowy żaglowiec transportowy, był mniejszy od kogi. Kursował też na wodach Bałtyku i akwenach przyległych. Kadłub miał przykryty częściowym pokładem na dziobie i na rufie. Przestrzeń przeznaczona na ładunek pozostawała odkryta. Pojemność tego typu żaglowców była bardzo różna, od 20 do 100 łasztów<sup>25</sup>, z tym że tonaż jednostek obsługujących żeglugę do Gdańska wahał się od 20 do 50 łasztów (przeciętna: 33 łaszty).

Sztokholm opuszczały też większe żaglowce, najczęściej holenderskie, angielskie i szkockie, które po rozładunku płynęły do Gdańska po ładunek powrotny. Pisarze komory sztokholmskiej nie precyzowali jednak dokładnie, jakiego typu były te statki, odnotowując tylko, iż był to *farkost* lub *skepp*, czyli po prostu statek. Analiza 69 adnotacji na ten temat wskazuje na pewną prawidłowość. Otóż termin *farkost* odnosił się najczęściej do statków pełnomorskich, o średniej wielkości około 35 łasztów (z wahaniami od 8 do 60), natomiast terminem *skepp* na ogół określano większe żaglowce, których tonaż zawierał się między 20 a 200 łasztów (przeciętnie 65 łasztów)<sup>26</sup>. Najprawdopodobniej we wspomnianych już dwóch grupach żaglowców mieściła się niewymieniona w zapisach *in extenso* fleuta. Był to coraz częściej spotykany w portach europejskich, udoskonalony typ statku handlowego, skonstruowany w końcu XVI w. w holenderskim ośrodku w Horn, odznaczający się większą szybkością i zwrotnością, przy zwiększonej przestrzeni ładunkowej. Jak twierdzi M. Bogucka, w XVII stuleciu fleuty zdominowały holenderską flotę handlową<sup>27</sup>.

Warto wspomnieć o jeszcze jednym typie żaglowca, który w latach 60. i 70. XVII w. dość często kursował na szlaku znad ujścia Wisły do szwedzkiej metropolii. Chodzi o żaglowce o bardzo skromnym tonażu służące do przewożenia żywych karpia, charakteryzujące się nośnością od 2 do 4 łasztów (*karpesump*, *karpesfarkost*). Z 1671 r. pochodzi informacja, że na jednym z nich – trzyłasztowym – przewieziono do Sztokholmu 1020 sztuk karpia, wycenionych na 1200 srebrnych szwedzkich talarów<sup>28</sup>. Jeśli chodzi o udział ilościowy, to ten typ żaglowca

<sup>24</sup> *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich...*, dz. cyt., s. 30.

<sup>25</sup> Tamże, s. 146; K. Lepszy, *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1947, s. 18.

<sup>26</sup> J. Trzoska, *Z problematyki kontaktów żeglugowych...*, dz. cyt., s. 450.

<sup>27</sup> M. Bogucka, *Gdańska rewolucja w handlu...*, dz. cyt., s. 118.

<sup>28</sup> *Stockholms stads enskilda*, 1671: 1, s. 174a.

przewyższał nawet bojery i krajery, gdyż odbył on prawie 7% wszystkich zarejestrowanych w sztokholmskiej komorze celnej w latach 1661–1680 rejsów do Gdańska<sup>29</sup>.

Pierwsze dwudziestolecie XVIII w. wniosło istotne zmiany do statystyki typów statków obsługujących żeglugę między Sztokholmem a Gdańskiem. Na czoło wysunęły się galioty – ich udział w globalnej statystyce ruchu żeglugowego na tej trasie ocenia się na 47%. Przeciętna nośność galiota wynosiła 28 łąszków, oscylując między 12 a 60 łąszkami. Radykalnie, bo do 2%, zmniejszyła się częstotliwość kursów dominujących wcześniej skut. Natomiast znacznie częściej źródła wymieniają krajery. Ich udział w rejsach do Gdańska wzrósł do 25%, a tonaż wahał się od 20 do 50 łąszków, z przeciętną 33 łąszki<sup>30</sup>.

Pośród innych typów żaglowców 15 razy pojawiły się w zapisach komory nieobecne w poprzednim okresie jachty. Pojemność ich wahała się od 5 do 15 łąszków. Przeważnie były to szwedzkie królewskie jachty pocztowe. Obok zasadniczych zadań, na które wskazuje nazwa, często przewoziły do Gdańska tradycyjne towary szwedzkiego eksportu, zwłaszcza artykuły metalowe.

Inne typy statków odnotowano sporadycznie. Stanowiły łącznie około 4% ogółu deklaracji zawierających informacje o typie jednostek udających się nad Motławę<sup>31</sup>.

#### 4. Handel własny załóg

Załogi statków miały możliwość uzupełniania swoich skromnych zarobków dodatkowymi kwotami, np. za prace przy załadunku i wyładunku czy ratowaniu towarów i mienia statku podczas sztormów i katastrof. Inne, bardziej stabilne źródło dodatkowych dochodów związane było z prawem do przewozu na własny rachunek – co łączyło się z ryzykiem – pewnych, z reguły niewielkich partii towarów<sup>32</sup>.

Na statkach hanzeatyckich taki ładunek zwalniano od opłat frachtowych<sup>33</sup>. W innych portach, jak np. w Piławie czy Elblągu, pobierano od niego niższe cło.

<sup>29</sup> J. Trzoska, *Aus der Problematik...*, dz. cyt., s. 28.

<sup>30</sup> Tenże, *Z zagadnień żeglugi...*, dz. cyt., s. 39–40.

<sup>31</sup> Tamże, s. 40.

<sup>32</sup> M. Bogucka, *Gdańscy ludzie morza w XVI–XVIII w.*, Gdańsk 1984, s. 117; A. Groth, *Niektóre problemy załóg dawnych żaglowców*, „Nautologia” 1971, z. 2, s. 26.

<sup>33</sup> T. Brück, *Der Eigenhandel hansischer Seeleute vom 15. bis zum 17. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter” 1993, 111, s. 27.

W 1665 r. w portach pruskich stawkę celną od takiego towaru ustalono na 0,5% jego wartości<sup>34</sup>.

Sztokholmskie księgi celne zawierają również informacje o handlu własnym załóg okrętowych, udających się stąd do innych portów. Od takich ładunków pobierano jednak cło w wysokości 1%, czyli takie, jak od towarów kupieckich. Do Gdańska zabierano na własny rachunek towary typowe dla szwedzkiego eksportu. Dominowały artykuły żelazne, zwłaszcza żelazo uformowane w sztaby (*stangjärn*). Ogólna wartość wywozu marynarskiego nad Motławę w latach 1661–1680 wyniosła ponad 76 tys. szwedzkich srebrnych talarów. Aż 53 tys., czyli 70% tej puli, przypadło na żelazo sztabowe. W tym samym okresie wartość globalnego eksportu tego artykułu ze Sztokholmu do Gdańska wyniosła 1 250 000 talarów, a więc udział załóg stanowił ponad 4%<sup>35</sup>.

Drugie miejsce zajmowały „towary leśne”: liczone w sążniach drewno opałowe, różnego rodzaju deski, smoła i dziegieć. W tej grupie towarowej wartość eksportu marynarskiego sięgnęła kwoty 14 800 srebrnych talarów szwedzkich. Tymczasem całkowity wywóz asortymentów leśnych z Sztokholmu nad ujście Wisły wyniósł nieco ponad 20 tys. talarów, czyli na handel marynarski przypadło aż 73%.

Trzeba jednak zaznaczyć, że część zakupów dokonywano na potrzeby statku (*skeppsbehov*). Lakoniczność zapisów nie pozwala na ustalenie, jaka dokładnie część „towaru leśnego” została przeznaczona na potrzeby bieżącej eksploatacji żaglowca, a jaka na sprzedaż.

Jeśli chodzi o inne towary, w zakupach marynarskich sporadycznie występowały skóry juchtowe (5450 talarów szwedzkich), skóry lisie (290), tran (612), stołowe blaty kamienne (72), syrop (50), 3 beczki łososia, śledzia (61)<sup>36</sup>.

W wojennych latach 1701–1720 handel odbywał się nadal, lecz wartość wywiezionych towarów odbiegała od przytoczonych danych dla drugiej połowy XVII w. I tak na zakup różnych asortymentów żelaza wydano 3400 talarów, na kotwice 912 talarów. Dokonano też zakupu różnego rodzaju desek za 900 talarów, drewna opałowego, smoły i dziegciu za 82,5 talarów, zapewne w dużej części na potrzeby bieżącej eksploatacji jednostki. Z pozostałych asortymentów

---

<sup>34</sup> A. Groth, *Handel własny załóg marynarskich na przykładzie ich udziału w handlu morskim Kłajpedy i Elbląga*, [w:] *Czas i dokument. Studia nad procesem aktotwórczym. Publikacja poświęcona Adamowi Muszyńskiemu*, red. A. Wirski, Koszalin 1997, s. 20, 23–24.

<sup>35</sup> J. Trzoska, *Z problematyki kontaktów...*, dz. cyt., s. 451–452.

<sup>36</sup> Tenże, *Aus der Problematik...*, dz. cyt., s. 32–34.

odnotowano jeszcze siarkę (630 talarów szwedzkich), masło (192), łososia (120), piwo (48).

Dodatkowe dochody przynosił też wywóz miedzi, na co może wskazywać wzmianka z początku XVIII w. o załadunku przez jednego z szyprów 1200 tzw. płyt bankowych (*bancoplåtar*), każda o wartości 2 talarów<sup>37</sup>. Prawdopodobnie chodziło o sztaby popularnej i stosunkowo taniej w Szwecji miedzi. Wobec niedoborów srebra wprowadzono do obiegu mniej wartościowy pieniądz miedziany, co w praktyce utrudniało realizację bieżących płatności, np. odpowiednik wagowy 10 srebrnych talarów wynosił 20 kilogramów miedzi. Przebywający w XVIII w. w Szwecji dyplomata duński pisał: „wielu ludzi nosi swe pieniądze zawieszane u szyi na powrozie, a niezaprzeczną ich zaletą było to, że trudno je było ukraść”<sup>38</sup>.

W podsumowaniu należy stwierdzić, że handel załóg okrętowych na trasie Sztokholm–Gdańsk, poza „towarami leśnymi”, nie był znaczący. Ustalenia Andrzeja Grotha dla drugiej połowy XVII w. dotyczące handlu morskiego Kłajpedy i Elbląga wskazują również na skromny udział załóg marynarskich w globalnych obrotach tych portów (odpowiednio: 4 i 2,5%)<sup>39</sup>.

W stosunku do lat wcześniejszych nastąpił znaczący regres. Jak wykazała to w odniesieniu do Gdańska M. Bogucka, w niektórych latach pierwszej połowy XVII w. w wymianie ze Sztokholmem na załogi statków przypadało średnio ok. 10–15% całości obrotu towarowego<sup>40</sup>.

## Bibliografia

- Biskup M., *Handel Gdańska ze Sztokholmem na przełomie średniowiecza i czasów nowożytnych*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 4, s. 36–49.
- Bogucka M., *Z zagadnień obrotów wewnętrznych regionu bałtyckiego: handel Gdańsk–Sztokholm w 1643 roku*, „Zapiski Historyczne” 1978, t. 43, z. 4, s. 44–57.
- Bogucka M., *Gdańscy ludzie morza w XVI–XVIII w.*, Gdańsk 1984.
- Bogucka M., *Gdańsk a rewolucja w handlu bałtyckim XVII w.*, [w:] *Strefa bałtycka w XVI–XVIII w. Polityka – społeczeństwo – gospodarka. Ogólnopolska sesja*

<sup>37</sup> Stockholms stads enskilda, 1701, nr 96 – chodzi o szypra Johanna Petersa Bolla.

<sup>38</sup> G. Nowáky, *Chłopi, lasy i kopalnie. Gospodarka Szwecji w okresie mocarstwowości*, „Mówią Wieki” 1995, R. 28, nr 3 (430), s. 12.

<sup>39</sup> Dla Kłajpedy w latach 1664–1694 i Elbląga w latach 1664–1699. Zob. A. Groth, *Handel własny załóg marynarskich...*, dz. cyt., s. 25–27.

<sup>40</sup> M. Bogucka, *Z zagadnień obrotów wewnętrznych regionu bałtyckiego...*, dz. cyt., s. 53.

- naukowa zorganizowana z okazji 70-lecia urodzin Profesora Edmunda Cieślaka, red. J. Trzoska, Gdańsk 1993, s. 115–121.
- Brück T., *Der Eigenhandel hansischer Seeleute vom 15. bis zum 17. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter” 1993, 111.
- Gierszewski S., *Wisła w dziejach Polski*, Gdańsk 1982.
- Groth A., *Niektóre problemy załóg dawnych żaglowców*, „Nautologia” 1971, z. 2.
- Groth A., *Rozwój floty i żegluga gdańskiej w latach 1660–1700*, Gdańsk 1974.
- Groth A., *Handel morski Elbląga z krajami Skandynawii w drugiej połowie XVII w.*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1980, t. 10.
- Groth A., *Handel własny załóg marynarskich na przykładzie ich udziału w handlu morskim Klajpedy i Elbląga*, [w:] *Czas i dokument. Studia nad procesem aktotwórczym. Publikacja poświęcona Adamowi Muszyńskiemu*, red. A. Wirski, Koszalin 1997.
- Hagedorn B., *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*, Berlin 1914.
- Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Okręty i żegluga*, red. Z. Grzywaczewski, Warszawa 1977.
- Kutrzeba S., *Żeglarstwo wiślane w czasach Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 1918.
- Lepszy K., *Dzieje floty polskiej*, Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1947.
- Nowáky G., *Chłopi, lasy i kopalnie. Gospodarka Szwecji w okresie mocarstwowości*, „Mówią Wieki” 1995, R. 28, nr 3 (430).
- Staden på vattnet*, t. 1: (1252–1850), utgiven av L. Nilsson, Stockholm 2002.
- Svensk handelsstatistik 1637–1737*, utgiven av B. Böethius, E.F. Heckscher, Stockholm 1938.
- Szymański H., *Deutsche Segelschiffe. Die Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den Deutschen Ost- und Nordseeküsten vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart*, Berlin 1934.
- Trzoska J., *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712–1731)*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, t. 8, red. P. Smolarek, Gdańsk 1979.
- Trzoska J., *Kaprzy króla Augusta Mocnego (1716–1721). Z problematyki morskiej czasów saskich*, Prace Centralnego Muzeum Morskiego, t. 9, red. A. Zbierski, Gdańsk 1993.
- Trzoska J., *Zmienne koniunktury w handlu i żegludze gdańskiej*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: (1655–1793), red. E. Cieślak, Gdańsk 1993.
- Trzoska J., *Handel polsko-szwedzki w latach „potopu” na przykładzie kontaktów Gdańska ze Sztokholmem*, [w:] *Relacje polityczno-gospodarcze w rejonie Bałtyku*

- XVII–XX w. Materiały z konferencji naukowej z 5 grudnia 1995*, red. C. Ciesielski, Gdańsk 1996, s. 35–47.
- Trzoska J., *Działania wojenne a handel gdański w pierwszej połowie XVIII wieku*, „Teki Gdańskie” 2003, t. 5, s. 265–275.
- Trzoska J., *Aus der Problematik der Schifffahrtskontakte zwischen Stockholm und Danzig in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2004, vol. 17, s. 23–37.
- Trzoska J., *Rosyjskie ingerencje w handel i żeglugę gdańską w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Sąsiedztwo nadbałtyckie XVI–XX w. (Bałtyk – Elbląg – Gdańsk – Rosja)*. Zbiór studiów, red. A. Romanow, Płock–Iława–Elbląg 2005, s. 21–42.
- Trzoska J., *Z problematyki kontaktów żeglugowych pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w drugiej połowie XVII w.*, [w:] *Po obu stronach Bałtyku. Wzajemne relacje między Skandynawią a Europą Środkową*, red. J. Harasimowicz, P. Oszczanowski, M. Wiśłocki, Wrocław 2006, s. 449–452.
- Trzoska J., *From the Issues of Navigation between Stockholm and Gdańsk in the First Half of the 18th Century*, „Studia Maritima” 2007, vol. 20, s. 51–63.
- Trzoska J., *Z zagadnień żeglugi pomiędzy Sztokholmem a Gdańskiem w pierwszej połowie XVIII wieku*, [w:] *Miscellanea pomorskie*, red. W. Skóra, Słupsk 2008, s. 33–42.
- Trzoska J., *Gdański handel i żegluga wobec zmian układu sił w Europie podczas wielkiej wojny północnej*, „Słupskie Studia Historyczne” 2010, nr 16, s. 51–67.

**THE SEA ROUTE BETWEEN STOCKHOLM AND GDAŃSK  
SINCE THE SWEDISH INVASION OF POLAND (1655–1660)  
TILL THE GREAT NORTHERN WAR (1700–1721)**

**Keywords:** the sea route Stockholm-Gdańsk, types of vessels, sailor trade, the second half of the 17<sup>th</sup> century and the beginning of the 18<sup>th</sup> century.

**Summary**

Even during the armed conflicts between Sweden and Poland, in spite of the officially announced blockades and repressive measures, maritime traffic between the two countries did not stop, for example in the years 1655–1660 twenty-five ships set off from Stockholm to Gdańsk and forty-one in the opposite direction. After the war the sea



contacts between Stockholm and Gdańsk accounted for 2.5 to 10.5% of the overall maritime traffic of the Swedish capital.

Most of the vessels were of smaller tonnage, from 30 to 40 lasts (a unit of weight, capacity or quantity), which made it easier to sail during the sailing season for ships with Polish cereals to the Swedish ports.

In the second half of the 17<sup>th</sup> century the sailing boats that participated in the exchange in majority were punts: they accounted for nearly 50% of the records in the Stockholm customs house. In the 1820s the dominant position was taken over by galliots (50%); the smallest ones had 12 Polish lasts, the biggest ones – 60 (on average about 30 lasts).

During the years of peace the biggest operators on the maritime route between Stockholm and Gdańsk were the Gdańsk's own fleet (24.5%) and the Stockholm's own fleet (18.5%). The following four positions, each accounting for 10–11%, were occupied by the ports of the German Pomerania (Stralsund and Wismar) and England together with Scotland and the Netherlands. Yet, during the Great Northern War the Dutch were the most important operator (nearly 40%), although in the second half of the 17<sup>th</sup> century they accounted only for 11%. The second position was occupied by Swedish ships (24%). The participation of the Gdańsk sailing boats decreased from 25% in 1661–1680 to 9% in the first two decades of the 18<sup>th</sup> century.

The crews of the vessels operating between Stockholm and Gdańsk were allowed to take some tiny private cargoes for commercial purposes. Ironware was dominating, especially in the form of iron bars. The crews took out of Sweden over 4% of all the iron bars exported to Gdańsk. The second position was occupied by forest produce (boards, firewood, coal tar, birch tar); yet, a significant part of that merchandise was intended for the needs of the running repairs of the sailing boats and less for the commercial purposes.



*GABRIELA MAJEWSKA\**

Gdańsk

## **PROBLEMY W RELACJACH GOSPODARCZYCH MIĘDZY POLSKĄ A SZWECJĄ W XVIII WIEKU**

**Słowa kluczowe:** handel między Polską a Szwecją, zboże, żelazo, żegluga, XVIII w.

### **Streszczenie**

Handel morski krajów bałtyckich w epoce nowożytnej (XVI–XVIII w.) wykazywał silne powiązania z Europą Zachodnią, a także ożywione kontakty żeglugowe i handlowe wewnątrz basenu Bałtyku, głównie w relacji południe–północ. Ten kierunek wymiany w wypadku Polski zyskał na znaczeniu w XVIII w., kiedy rosło znaczenie kontaktów handlowych z krajami skandynawskimi kosztem Holandii. Głównym partnerem gospodarczym Polski na Bałtyku była Szwecja. Między tymi państwami wykształciły się silne powiązania rynkowe, czemu sprzyjał komplementarny charakter wymiany handlowej. Szwecja występowała jako znaczący odbiorca żywności, głównie zboża, a zarazem dostawca ważnych artykułów przemysłowych, głównie żelaza. Z komplementarnością gospodarki Szwecji i Polski wiąże się udział Polski w obrotach handlowych Szwecji, jej rola w zaspokajaniu potrzeb żywnościowych (głównie żyto i pszenica) północnego sąsiada i jej znaczenie jako odbiorcy najważniejszego artykułu eksportowego Szwecji – żelaza. Na podstawie statystycznych zestawień szwedzkich i polskich można pokazać, jak kształtowała się wielkość obrotów polsko-szwedzkich, jaki był bilans tych obrotów (dla większości okresu korzystny dla Polski), rodzaj i ilość wymienianych towarów między

---

\* Uniwersytet Gdański, Instytut Historii, hisgm@univ.gda.pl.

Szwecją a Polską, trendy rozwojowe, udział poszczególnych towarów w całości obrotów. Przechodząc do problematyki żeglugi między Polską a Szwecją, należy zwrócić uwagę na ruch statków między tymi krajami (liczba i tonaż), bandery obsługujące tę żeglugę, porty uczestniczące w handlu morskim obu krajów. Negatywne konsekwencje dla relacji gospodarczych polsko-szwedzkich miały konflikty wojenne, które angażowały państwa leżące nad Bałtykiem. Perturbacje w działalności handlu podczas wojen (wojna północna lat 1700–1721, oblężenie Gdańska w latach 1733–1734, wojny szwedzko-rosyjskie w latach 1741–1743 i 1788–1790) znalazły odbicie w ruchu żeglugowym zarówno Polski, jak i Szwecji, w obrotach handlu i jego strukturze.

Stosunki gospodarcze polsko-szwedzkie w XVIII stuleciu koncentrują się na wymianie handlowej i kontaktach żeglugowych. Problem był przedmiotem zainteresowań badawczych głównie historyków gdańskich (Edmund Cieślak, Jerzy Trzoska), w historiografii szwedzkiej nie stał się on tematem odrębnych studiów, chociaż informacje na temat wymiany Gdańska oraz portów Prus Królewskich ze Szwecją znajdziemy w pracach szwedzkich historyków (Staffan Högberg)<sup>1</sup>. Na temat znajdującego się w Polsce i Szwecji materiału źródłowego, archiwalnego i publikowanego, pozwalającego badać relacje gospodarcze między Szwecją a Polską w XVIII w., wypowiedział się E. Cieślak<sup>2</sup>.

Zachowany materiał statystyczny umożliwia zobrazowanie wymiany towarowej i żeglugi między Polską i Szwecją w XVIII stuleciu, w tym takich zagadnień, jak: rodzaj i ilość wymienianych towarów, rola Polski jako dostawcy do Szwecji zboża oraz odbiorcy tradycyjnych towarów eksportowych Szwecji, głównie żelaza w sztabach, wielkość obrotów polsko-szwedzkich, bilans tych obrotów,

---

<sup>1</sup> Zob. E. Cieślak, *Polsko-szwedzki handel morski w XVIII w. (Materiały w archiwach szwedzkich)*, „Zapiski Historyczne” 1980, t. 45, z. 4, s. 119–128; tenże, *Węzłowe problemy handlu i żeglugi bałtyckiej w XVIII wieku na przykładzie wymiany Szwecji z Polską, Rosją i Prusami*, „Nautologia” 1981, R. 16, nr 4 (64), s. 3–15; J. Trzoska, *Wywóz zboża i towarów spożywczych z Gdańska do Szwecji podczas wojny rosyjsko-szwedzkiej 1741–1743*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 4, s. 51–67; tenże, *Gdańsk wobec wojny rosyjsko-szwedzkiej lat 1741–1743*, „Rocznik Gdański” 1991, t. 51, z. 1, s. 83–109; tenże, *Warunki żeglugi i handlu na Bałtyku podczas wojny rosyjsko-szwedzkiej lat 1741–1743*, „Nautologia” 1980, R. 15, nr 4, s. 8–14. Ze szwedzkich opracowań należy wymienić: S. Högberg, *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738–1808*, Lund 1969.

<sup>2</sup> E. Cieślak, *Polsko-szwedzki handel...*, dz. cyt., s. 119–128. Na potrzeby artykułu korzystało z danych statystycznych opublikowanych w *Historisk statistik för Sverige*, del 3: *Utrikeshandel 1732–1970*, Lund 1972; S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670–1815. Źródła do dziejów handlu i żeglugi Gdańska*, red. S. Hoszowski, t. 2, Warszawa 1963; E.F. Heckscher, *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa*, del II, bd. 2, Stockholm 1949.

udział Polski w obrotach towarowych Szwecji i Szwecji w handlu zagranicznym Polski. W zakresie żeglugi można badać tonaż statków obsługujących żeglugę polsko-szwedzką, udział bander w żegludze obu państw, ruch statków między Szwecją a Polską.

Na związki gospodarcze między Polską a Szwecją wpływ miało wiele czynników. Należą do nich możliwości produkcyjne obu państw oraz zmiany koniunktury w handlu europejskim i związane z nimi przesunięcie się dróg handlu morskiego Polski w kierunku państw skandynawskich. Inne czynniki to uwarunkowania polityczno-militarne, polityka merkantylno-protekcjonistyczna Szwecji, próby wprowadzenia tej polityki w Polsce zakończone niepowodzeniem, konkurencja portów pruskich i rosyjskich (dla Gdańska) oraz konkurencja obcych bander.

Handel morski krajów bałtyckich w epoce nowożytnej (XVI–XVIII w.) wykazywał silne powiązania z Europą Zachodnią, jak i ożywione kontakty żeglugowe i handlowe wewnątrzbałtyckie, głównie w relacji południe–północ. W ciągu XVIII w. w strefie bałtyckiej nastąpiły istotne przesunięcia w układzie sił gospodarczych i politycznych. Rozwijała się żegluga bałtycka Anglii i krajów skandynawskich, wzrosło znaczenie Rosji. W wypadku Polski zyskała na znaczeniu wymiana handlowa z krajami skandynawskimi. Głównym partnerem gospodarczym Polski na Bałtyku była Szwecja. Między tymi państwami wykształciły się silne powiązania rynkowe, czemu sprzyjał komplementarny charakter wymiany handlowej. Szwecja występowała jako znaczący odbiorca żywności, głównie zboża (żyta i pszenicy), którego nadwyżkami dysponowała Polska, a zarazem dostawca ważnych artykułów przemysłowych, głównie żelaza, podstawowego artykułu eksportowego Szwecji, którego potrzebowała Polska. Podstawowa część wymiany przypadła na dostawy zboża i żelaza, na które istniało duże zapotrzebowanie na rynku partnera. Inne kraje bałtyckie – Rosja i Prusy – posiadały gospodarki o podobnej strukturze i konkurowały ze sobą oraz z Polską w eksporcie surowców na rynek szwedzki<sup>3</sup>.

Stopniowy proces wypierania zboża z pierwszoplanowej pozycji w handlu bałtyckim spowodował spadek znaczenia eksportu z Polski i wzrost rangi tych państw na Bałtyku, które dostarczały surowców i półproduktów dla budownictwa okrętowego i przemysłu tekstylnego. W nowej sytuacji gospodarczo-politycznej, po wielkiej wojnie północnej (1700–1721), rosła pozycja portów rosyjskich, zwłaszcza odebranych Szwecji portów inflanckich i estońskich. Konkurencją dla

<sup>3</sup> Zob. E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 3.

Polski na rynku szwedzkim ze względu na podobną strukturę eksportu i importu były głównie Rosja i Prusy. Z portów rosyjskich była to niewątpliwie Ryga. W tym porcie Szwedzi realizowali przyznane im traktatem nysztadzkiem w 1721 r. prawo do bezcłowego zakupu zboża o wartości 50 tys. rubli, z wyjątkiem lat nieurodzaju lub innych klęsk, oraz na taką samą kwotę – masztów, konopi i lnu, co gwarantowała umowa sztokholmska z 1724 r. Sumę tę podniesiono do 100 tys. rubli wraz z przedłużeniem w 1735 r. umowy sztokholmskiej. Kolejne przedłużenie porozumienia z 1724 r. nastąpiło po zakończeniu wojny szwedzko-rosyjskiej w 1743 r.<sup>4</sup> Od lat 50. XVIII w. nastąpił szybki rozwój eksportu zboża z Rosji. W 1762 r. wprowadzono wolny handel zbożem oraz 50-procentową obniżkę cła, co spowodowało gwałtowny wzrost wywozu zboża z rosyjskich portów bałtyckich<sup>5</sup>. Rosja stała się konkurentem w handlu i żegludze bałtyckiej, po pierwsze, z racji dostępności i niskiej ceny zboża i materiałów do budowy okrętów; po drugie, z racji niskich kosztów eksploatacji statków; po trzecie, z powodu tego, że tańsze żelazo rosyjskie konkurowało ze szwedzkim na rynkach Europy Zachodniej. Pewną konkurencją dla handlu polskiego stanowiły także pruskie porty południowo-wschodniego wybrzeża Bałtyku, zwłaszcza Królewiec.

Sytuacja polityczna, a przede wszystkim wojny determinujące możliwości przewozowe oraz wpływające na podaż i popyt towarów, kształtowały rozmiary handlu i żeglugi na Bałtyku. Zarówno Polska, jak i Szwecja brały aktywny udział w konfliktach zbrojnych XVIII w., które odbiły się na handlu i żegludze obu państw. Największy z nich – wielka wojna północna – spowodowała ogromne straty w gospodarce obu państw. Gdańsk dotknęły wszystkie ujemne konsekwencje długotrwałej wojny. Wykorzystanie potencjału ekonomicznego i militarnego miasta przez Rosję do walki ze Szwedami powodowało represje ze strony Szwecji w stosunku do statków i żeglugi gdańskiej. Szczególnie uciążliwe były działania szwedzkich kaprów (zajmowanie i konfiskata statków). Warunki uprawiania handlu i żeglugi pod koniec wielkiej wojny północnej pogorszyły się także na skutek aktywności kaprów rosyjskich, którzy zajmowali statki gdańskie łamiące zakaz handlu ze Szwecją (gdańscy armatorzy utrzymywali taką wymianę za

<sup>4</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720–1809*, Gdańsk 1991, s. 69–71.

<sup>5</sup> Z. Guldón, S. Zalewski, *Eksport zbożowy Rosji w XVI–XVIII w.*, „Zapiski Historyczne” 1977, t. 42, z. 1, s. 36–38.

pośrednictwem portów pruskich), i kontroli ruchu statków w porcie gdańskim przez okręty rosyjskie<sup>6</sup>.

Szwecja w rezultacie wojny poniosła ogromne straty terytorialne i w ludziach. Ciężka była sytuacja finansowa, kraj utracił bogate źródła dochodów w postaci ceł, ponadto przyznany w 1645 r. mocą pokoju kończącego wojnę szwedzko-duńską przywilej zwalniający szwedzkie statki od opłat celnych w Sundzie, rosnące ciężary podatkowe rujnowały wiele gospodarstw, a Finlandia została potwornie spustoszona. Pogorszeniu uległy powiązania handlowe Szwecji z zagranicznymi partnerami. W końcowym okresie wielkiej wojny północnej akcje morskie Rosjan spowodowały znaczące perturbacje w życiu gospodarczym Szwecji. Okręty rosyjskie zajmowały szwedzkie statki z dostawami żywności – tylko w 1719 r. łupem rosyjskich kaprów padło 35 statków<sup>7</sup>. Przegrana przez Karola XII wojna rozwiała marzenia o ekonomicznym panowaniu nad Bałtykiem. Szwecja jednak stosunkowo szybko, szybciej niż Polska, przezwyciężyła skutki wojny północnej. Właściwie wykorzystany pokój oraz świadoma polityka merkantylizmu przyczyniły się do rozwoju gospodarczego kraju.

Utrudnienia w życiu gospodarczym i funkcjonowaniu portu gdańskiego przyniosła polska wojna o sukcesję tronu. Oblężenie Gdańska przez wojska rosyjskie i saskie i ostrzeliwanie przez Rosjan statków w 1734 r. spowodowały gwałtowny spadek dostaw zboża z zaplecza. W 1734 r. spalwiono nad Motławę najmniej zboża w całej pierwszej połowie XVIII w., następstwem było załamanie handlu lat 1734–1737<sup>8</sup>.

Kolejny raz Bałtyk, w tym szlaki komunikacyjno-handlowe, niepokojony był przez floty walczących stron w czasie wojen szwedzko-rosyjskich w latach 1741–1743 i 1788–1790. Neutralność, jaką ogłosił Gdańsk w 1741 r., nie uchroniła go przed rosyjskim restrykcjami. Rosjanie zażądali wstrzymania handlu ze Szwecją, zwłaszcza wywożenia do niej zboża i artykułów spożywczych (w tym mięsa, masła i sera), a także lnu, konopi, budulca okrętowego i innych materiałów składających się na wyposażenie statków. Ponieważ Gdańsk nie godził się na przystąpienie do blokady handlu ze Szwecją, Rosjanie kontrolowali ruch

---

<sup>6</sup> J. Trzoska, *Gdańsk jako ośrodek zaopatrzenia wojsk podczas wielkiej wojny północnej (1709–1721)*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1985, t. 28, s. 120; tenże, *Sprawa kaprów królewskich w Gdańsku w polityce Augusta II i Piotra I (1716–1721)*, „Rocznik Gdański” 1986, t. 46, z. 1, s. 24 i n.

<sup>7</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, t. III/1: 1655–1793, red. E. Cieślak, Gdańsk 1993, s. 354.

<sup>8</sup> Tamże, s. 359.

żeglugowy w porcie, rewidowali statki i zajmowali towary będące przedmiotem wymiany między Polską a Szwecją<sup>9</sup>. Działania wojenne szwedzkich i rosyjskich okrętów na środkowym Bałtyku, w rejonie Bornholmu, Gotlandii, w Zatoce Fińskiej hamowały rozwój handlu i żeglugi w latach 1788–1790. Szczególnie ucierpiał Gdańsk, dla którego żegluga bałtycka stała się bardzo niepewna. Zmalały obroty w handlu zbożem i ruch statków<sup>10</sup>. Możliwości eksportowe Polski ograniczały także rekwizycje zboża przez strony walczące w wojnie siedmioletniej (1756–1763)<sup>11</sup>.

Czasy wojen zwiększały ryzyko działalności żeglugowej (zakłócenia w handlu, konfiskaty statków i towarów), tym samym podwyższały koszty eksploatacji statków. Poza tym część statków handlowych przejmowano na potrzeby wojny, obniżając podaż usług przewozowych. Mimo wielu ujemnych konsekwencji wojny stwarzały szansę na ożywienie żeglugi i handlu, zwłaszcza dla bander neutralnych. Wykorzystała to Szwecja w czasie wielkich konfliktów na Zachodzie w latach 40. i w drugiej połowie XVIII w.<sup>12</sup>.

Szwecja już w XVII stuleciu wprowadzała do praktyki gospodarczej zasady merkantylizmu, a w XVIII w. znacznie tę politykę rozbudowała. Ustanawiano protekcyjnistyczne bariery celne, promowano rozwój krajowej wytwórczości, stymulowano rozwój rodzimego handlu zagranicznego, stwarzając warunki do obsługi go przez własną flotę. W 1724 r. wydano w Szwecji tzw. *produktplakatet*, wzorowany na angielskim akcie nawigacyjnym. Zakazywał on przywozu do Szwecji na zagranicznych statkach towarów niewyprodukowanych w kraju macierzystym lub w należących do niego koloniach. Taka polityka przysporzyła wprawdzie pewnych trudności handlowi, w konsekwencji jednak przyniosła wymierne efekty w postaci rozbudowy floty, ograniczenia udziału obcych bander w szwedzkim obrocie towarowym, a także ograniczenia importu wielu towarów<sup>13</sup>.

Tonaż szwedzkiej floty uległ potrojeniu w ciągu XVIII w., z 21 tys. łasztów w 1726 r. do 60 tys. łasztów w latach 1796–1805. W 1747 r. było 515 statków o łącznym tonażu 28 900 łasztów, a w 1805 r. – 1003 statki o tonażu 64 700 łasztów,

---

<sup>9</sup> J. Trzoska, *Wywóz zboża...*, dz. cyt., s. 54–59; tenże, *Gdańsk wobec wojny...*, dz. cyt., s. 85–108; tenże, *Warunki żeglugi i handlu...*, dz. cyt., s. 8–14.

<sup>10</sup> S. Gierszewski, *Wpływ wojny szwedzko-rosyjskiej 1788–1790 na sytuację w portach pomorskich*, „Ars Historica. Prace z Dziejów Powszechnych i Polski”, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza z Poznania, Seria Historia nr 71, [Poznań] 1976, s. 677–689.

<sup>11</sup> Tamże, s. 677.

<sup>12</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 355, 356.

<sup>13</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji...*, dz. cyt., s. 33 i nn.



co daje wzrost o 124%<sup>14</sup>. W latach 30. i 40. XVIII w. udział obcych statków w obsłudze szwedzkiego handlu zagranicznego wynosił 50%, na przełomie lat 60. i 70. mniej niż 20%, a na początku lat 80. ok. 10%. Sytuacja uległa zmianie pod koniec lat 80., kiedy udział obcych bander wzrósł do 48%, a w latach 90. XVIII w. i na początku XIX stulecia osiągnął 30%<sup>15</sup>. Przyczyną spadku udziału szwedzkiej bandery w obsłudze handlu zagranicznego kraju była wojna szwedzko-rosyjska w latach 1788–1790. Stwarzając znaczne utrudnienia dla statków szwedzkich, spowodowała zmianę proporcji udziału bandery szwedzkiej i obcej w handlu zagranicznym Szwecji. Bandera szwedzka dominowała także w żegludze szwedzko-polskiej. Od połowy XVIII w. do końca lat 80. tego stulecia stanowiła od 90 do 100% statków w niej uczestniczących<sup>16</sup>. Przyczyną takiej sytuacji była szwedzka polityka w zakresie żeglugi (*produktplakatet*), stąd statki Holandii czy Anglii nie mogły przewozić, poza sytuacjami wyjątkowymi, zboża z krajów bałtyckich do Szwecji, a także słaby ilościowo rozwój floty gdańskiej i jej zaangażowanie głównie w rejsy na zachód Europy. Wojna szwedzko-rosyjska w latach 1788–1790 zmieniła te proporcje. Spowodowała zmniejszenie wymiany handlowej i w konsekwencji żeglugi między Szwecją a Polską. W czasie wojny bandera obca zaangażowana była w przewóz od 50% w pierwszym roku wojny do 90% tonażu przepływającego między Szwecją a Gdańskiem w ostatnim roku wojny<sup>17</sup>.

Rozwój kontaktów handlowych Gdańska ze Szwecją w XVIII w. spowodował zmiany w żegludze wewnątrzbałtyckiej. Dla Polski najważniejszym partnerem gospodarczym w rejonie Bałtyku pozostawała Szwecja, o czym świadczy ruch statków między nią a Gdańskiem.

Żegluga między Gdańskiem a portami szwedzkimi w ostatniej dekadzie pierwszej połowy XVIII w. wysunęła się na drugie miejsce, zaraz za żeglugą z portami holenderskimi, stanowiąc 22,5% całego ruchu wejściowego do Gdańska<sup>18</sup>. Niewiele mniejszy był udział Szwecji w ruchu wyjściowym z Gdańska – około 20%. W drugiej połowie XVIII w. statki kierujące się do portów szwedzkich stanowiły najliczniejszą (28,0% w latach 1761–1765, 26,4% w latach 1756–1760, 26,1% w latach 1766–1770) lub drugą pod względem liczebności grupę (16,6% w latach 1751–1755, 22,7% w latach 1771–1775, 18,0% w latach 1781–1785, 20%

<sup>14</sup> S. Högberg, dz. cyt., s. 30.

<sup>15</sup> Tamże, s. 26.

<sup>16</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 4.

<sup>17</sup> Tamże, s. 5.

<sup>18</sup> S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 282, 284.

w latach 1786–1790), tylko w latach 1776–1780 i 1791–1793 stanowiły trzecią grupę, odpowiednio 18,2% oraz 11,6% udziału w ruchu wyjściowym z Gdańska. Przeciętnie rocznie stanowiły około 20% wszystkich jednostek wychodzących z Gdańska<sup>19</sup>.

Tabela 1. Ruch statków między Gdańskiem a Szwecją w latach 1741–1793 (przeciętny roczny)

Lata	Gdańsk–Szwecja		Szwecja–Gdańsk	
	liczba	procent ogólnej liczby statków wychodzących z Gdańska	liczba	procent ogólnej liczby statków wchodzących do Gdańska
1741–1745	106,2	19,1	119,0	21,8
1746–1750	127,2	20,9	115,6	21,0
1751–1755	155,2	16,6	165,2	17,6
1756–1760	208,2	26,4	213,4	27,5
1761–1765	279,2	28,0	292,6	29,3
1766–1770	298,4	26,1	306,6	27,0
1771–1775	180,8	22,7	206,4	26,0
1776–1780	101,4	18,2	122,2	22,0
1781–1785	119,8	18,0	128,0	19,4
1786–1790	124,4	20,2	125,6	20,2
1791–1793	79,0	11,6	91,3	13,5

Źródło: S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 120–122, 282; 194–196, 284.

Podobnie przedstawiał się udział portów szwedzkich w ruchu wejściowym statków do Gdańska. W latach: 1756–1760, 1761–1765 i 1766–1770 stanowiły one najliczniejszą grupę, z udziałem odpowiednio 21,8%, 27,5%, 29,3% i 27,0%; w latach: 1751–1755, 1771–1775, 1786–1790 stanowiły drugą grupę, z udziałem odpowiednio 21,0% 17,6%, 26,0% i 20,2%; w latach 1776–1780 i 1781–1785 znalazły się na trzecim miejscu – 22,0% i 19,4%; a tylko w latach 1791–1793 stanowiły czwartą grupę, stanowiąc 13,5% wszystkich jednostek wchodzących do portu gdańskiego<sup>20</sup>.

Wysoki udział portów szwedzkich w ruchu portowym Gdańska świadczył o bardzo ożywionych kontaktach żeglugowych, w mniejszym stopniu o wielkości obrotów towarowych, gdyż między Polską a Szwecją pływały statki małe, o przeciętnej ładowności 18–25 łasztów, wyjątkowo do około 30 łasztów. W niektórych latach tonaż był wyraźnie wyższy od przeciętnego, np. w 1788 r. przeciętny tonaż

<sup>19</sup> Tamże, s. 284.

<sup>20</sup> Tamże, s. 282.

statków obsługujących żeglugę między portami szwedzkimi a Gdańskiem wynosił 35 łasztów, co wynikało z włączenia w czasie wojny szwedzko-rosyjskiej do żeglugi statków obcych (nieszwedzkich) o dużym tonażu<sup>21</sup>.

Warto odnotować za Edmundem Cieślakiem, że w handlu między Szwecją a Polską po stronie polskiej udział brały tylko Gdańsk i Elbląg, z dominacją Gdańska. Po pierwszym rozbiore proporcje obrotów między tymi portami zaczęły się zmieniać na korzyść Elbląga, ale statystyki szwedzkie zaliczały już Elbląg do portów pruskich (grupa określana jako „Królewiec i inne porty zależne od Korony Pruskiej”)<sup>22</sup>. Natomiast ze strony szwedzkiej w handlu morskim z Polską uczestniczyło wiele portów. Dominował zdecydowanie Sztokholm, na pozostałe porty (Nyköping, Visby, Karlskrona, Gävle, Göteborg, Norrköping) przypadało 25–30% tego handlu<sup>23</sup>. Podobna natomiast była rola Sztokholmu i Gdańska w handlu zagranicznym i żegludze obu państw. Stolica Szwecji w XVIII w. skupiała od 60 do 70% całej wymiany kraju z zagranicą, miasto nad Motławą obsługiwało od 2/3 do 3/4 zagranicznych obrotów towarowych Polski<sup>24</sup>. W ruchu żeglugowym Sztokholm dorównywał Gdańskowi, w niektórych latach nawet go przewyższał<sup>25</sup>.

Przechodząc do zagadnienia handlu szwedzko-polskiego, należy wziąć pod uwagę tematy związane z komplementarnością gospodarki Szwecji i Polski, w tym udział Polski w obrotach handlowych Szwecji, rolę Polski w zaspokajaniu potrzeb zbożowych Szwecji oraz znaczenie Polski jako odbiorcy głównego artykułu eksportowego Szwecji, żelaza.

Udział Polski w obrotach towarowych Szwecji w XVIII wieku nie był wysoki. W imporcie szwedzkim z krajów bałtyckich największe znaczenie miały dostawy z Rosji, drugie miejsce do lat 70. zajmowała Polska. W latach 1741–1770 realizowała od 6 do 12% importu Szwecji, przeciętnie rocznie stanowiło to 9,4% globalnego przywozu. Od drugiej połowy lat 70. do końca wieku dostawy z Polski spadły – wahały się od 2,5 do 4%, przeciętnie rocznie stanowiły 3,4% globalnego importu do Szwecji. W wywozie udział Polski był niższy: od 3 do 5,5% w latach 1741–1770 – przeciętnie dla tego okresu 3,9%. Po 1770 r. udział ten spadł, stanowiąc od 3,4% w latach 1771–1775 do 0,9% w latach 1791–1795 – przeciętnie w latach 1771–1795

<sup>21</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 4.

<sup>22</sup> Tenże, *Polsko-szwedzki handel morski...*, dz. cyt., s. 123.

<sup>23</sup> Tamże, s. 124.

<sup>24</sup> G. Majewska, *Struktura i rozwój obrotów handlowych Sztokholmu w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1980, nr 10, s. 28.

<sup>25</sup> J. Trzoska, *Zmiany w handlu bałtyckim...*, dz. cyt., s. 353.

wynosił 1,6%<sup>26</sup>. Spadek znaczenia Polski w szwedzkim imporcie i eksporcie po 1770 r. w pewnym stopniu mógł być spowodowany wyłączeniem Elbląga.

Tabela 2. Udział Polski w handlu zagranicznym Szwecji w latach 1738–1795 (przeciętny roczny)

Lata	Import (%)	Eksport (%)
1738–1740	4,1	2,3
1741–1745	6,0	2,9
1746–1751	8,3	3,0
1751–1755	7,9	2,7
1756–1760	12,2	4,3
1761–1765	10,2	5,2
1766–1770	11,6	5,5
1771–1775	7,1	3,4
1776–1780	2,5	1,5
1781–1785	3,8	1,3
1786–1791	4,8	1,0
1791–1795	2,4	0,9

Źródło: E.F. Heckscher, dz. cyt., tab. 26, 30, s. 46\*, 50\*.

Tendencje rozwojowe w rolnictwie w Europie Zachodniej zapoczątkowane w drugiej połowie XVII stulecia utrwały się w XVIII w. i umocniły zmianę koniunktury w handlu europejskim. Spadło zapotrzebowanie na zboże wywożone z Bałtyku. Stałych dostaw zboża potrzebowała natomiast Szwecja. Po utracie w wojnie północnej rolniczych prowincji nadbałtyckich własna produkcja pokrywała zaledwie 2/3 konsumpcji. Normalne zbiory w Szwecji zdarzały się przeciętnie co 4–5 lat. Od końca lat 40. XVIII w. do schyłku stulecia duże nieurodzaje dotknęły Szwecję w latach: 1739, 1741, 1745–46, 1756–57, 1771–72, 1781, 1783, 1785 i 1800<sup>27</sup>. Stąd regularne dostawy zboża z Polski, Prus, Rosji oraz Pomorza Szwedzkiego miały istotne znaczenie. Pochodziło stamtąd w latach 1738–1808 aż 97% dostaw zboża<sup>28</sup>. Stanowiło ono najważniejszą pozycję w szwedzkim imporcie, zajmując od lat 40. do 90. od 1/3 do 1/4 wartości całego szwedzkiego przywozu<sup>29</sup>. Przeciętnie rocznie przywożono na rynek szwedzki 300–400 tys. beczek.

<sup>26</sup> E. Cieślak prezentuje dane ilustrujące udział Polski w obrotach handlowych Szwecji z zagranicą w odstępach pięcioletnich. Zob. tenże, *Polsko-szwedzki handel morski...*, dz. cyt., s. 125; tenże, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 8.

<sup>27</sup> S. Högberg, dz. cyt., s. 207.

<sup>28</sup> Tamże, s. 193.

<sup>29</sup> G. Majewska, *Struktura i rozwój obrotów handlowych...*, dz. cyt., s. 146 i n.

Wyjątkiem są lata 80., kiedy przeciętnie rocznie importowano ponad 700 tys. beczek zboża, co było spowodowane dużymi nieurodzajami w Szwecji<sup>30</sup>.

W XVIII w. Polska pozostawała wielkim rynkiem eksportu zboża, w tym głównie żyta i pszenicy. Globalnie około 20% zboża wywożonego z Gdańska pozostawało w basenie Bałtyku. Najważniejszym odbiorcą polskiego zboża była tutaj Szwecja. Dostawy zboża do Szwecji z Polski miały dawne tradycje. Od połowy XVII w. Szwecja utrzymywała w Gdańsku przedstawicieli konsularnych, których zadaniem było przesyłanie informacji o możliwościach zakupu i cenach żywności, głównie zboża<sup>31</sup>. Zapotrzebowanie Szwecji na zboże, jak i jego dostawy z Polski wykazywały duże wahania. Zależały nie tylko od wysokości plonów w Szwecji, ale także od wojen na Bałtyku i relacji szwedzko-rosyjskich<sup>32</sup>.

Tabela 3. Udział Polski w dostawach zboża do Szwecji w latach 1738–1795 (przeciętny roczny, w tys. beczek)

Lata	Przywóz do Szwecji	W tym z Polski	
	beczki		%
1738–1740	264,8	8,7	3,3
1741–1745	436,1	33,3	7,6
1746–1750	362,5	45,3	12,5
1751–1755	377,4	48,0	12,7
1756–1760	248,3	68,2	27,5
1761–1765	419,7	108,5	25,9
1766–1770	464,7	106,6	22,9
1771–1775	300,6	41,2	13,7
1776–1780	390,6	17,7	4,5
1781–1785	840,0	62,9	7,5
1786–1790	594,8	63,3	10,6
1791–1795	255,1	21,3	8,3

Źródło: *Historisk statistik...*, dz. cyt., s. 138.

Polska w dostawach zboża do Szwecji odgrywała znaczącą rolę, zajmując drugie miejsce, pierwsze przypadło Rosji. Wywóz zboża z Polski w okresie przedrozbiorowym (od 1741 do 1770 r.) stanowił od ok. ośmiu do dwudziestu kilku procent globalnego importu tego towaru do Szwecji, przy czym w latach 1756–1770 aż 1/4 szwedzkiego przywozu pochodziła z Polski. W pierwszej połowie lat 70. udział Polski w dostawach zboża do Szwecji obniżył się do 14%,

<sup>30</sup> *Historisk statistik...*, dz. cyt., s. 138.

<sup>31</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 9.

<sup>32</sup> Zob. J. Trzoska, *Wywóz zboża z Gdańska...*, dz. cyt., s. 51–66; S. Högborg, dz. cyt., s. 195, 196.

od drugiej połowy lat 70. do końca okresu spadł poniżej 10%, tylko w latach 1786–1790 osiągnął 10%. Przeciętne roczne dla okresów pięcioletnich zacierają wahania dostaw. Tymczasem polski eksport na rynek szwedzki wykazywał silny rozrzut nawet w obrębie pięcioleci. Zdarzało się, że maksymalna wielkość rocznego importu w stosunku do minimalnego stanowiła wielokrotność prawie dziesięciokrotną (rok 1745 do 1763 jak 1 do 9,6), jeszcze większe wahania dają się zauważyć w imporcie żyta<sup>33</sup>. Spadek udziału Polski w imporcie zboża przez Szwecję po 1770 r. był skutkiem pierwszego rozbioru Polski. Gdańsk utracił część zaplecza, a szykany i polityka celna Prus, faworyzująca włączony do tego państwa Elbląg, spowodowała skierowanie znacznej części zboża do Elbląga, ale statystyki szwedzkie zaliczały go po 1772 r. do Prus.

Szwedzi sprowadzali przede wszystkim żyto, a Polska dostarczała liczące się ilości tego zboża na ich rynek. Kierowano tam najczęściej od 1 do 3,7 tys. łasztów żyta rocznie, co stanowiło kilkanaście procent wywożonego z polskich portów żyta<sup>34</sup>. Przeciętnie w drugiej połowie XVIII w. do Szwecji wysyłano 14,8% (dla okresu od 1756–1760 do 1776–1780 – przeciętnie rocznie 14,6%, w latach 1751–1755 – 4,8%, w okresie od 1781–1785 do 1786–1790 – 25%) żyta eksportowanego z Polski. Mniejszy był udział pszenicy wywożonej do portów szwedzkich, w okresie przedrozbiorowym wahał się on w granicach od 5 do 7% całego eksportu tego zboża z Polski<sup>35</sup>. Wzrost wywozu żyta do Szwecji w latach 80., kiedy aż 1/4 globalnego eksportu z Polski kierowana była na rynek szwedzki, spowodowany był wzrostem zapotrzebowania na zboże w związku z silnymi nieurodzajami w latach 1781, 1783 i 1785, prowadzącymi do dużego niedoboru żywności i klęsk głodu<sup>36</sup>.

Szwedzi kupowali za granicą przede wszystkim żyto, następnie sól i jęczmień oraz pszenicę. W mniejszych ilościach sprowadzali owies, kasze, groch, mąkę. Polska wysyłała do Szwecji głównie żyto i pszenicę.

W okresie przedrozbiorowym polska pszenica dominowała na szwedzkim rynku, stanowiąc od drugiej połowy lat 40. do pierwszego pięciolecia lat 70. od 2/5 (43,2% w latach 1746–1750) do ponad 4/5 w latach 60. (87,5% w latach 1761–1765 i 82,1% w latach 1766–1770) i ponad 3/5 w latach 1771–1775 – 63,7% globalnego przywozu. Na uwagę zasługuje to, że eksport pszenicy polskiej do Szwecji

<sup>33</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 11.

<sup>34</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 423. Źródła szwedzkie podają dane o wielkości importu zbóż w beczkach, polskie w łasztach, 1 łaszt żyta = 22 beczki, 1 łaszt pszenicy = 24 beczki. Zob. tamże, s. 423. Według S. Högberga 1 łaszt żyta = 21,5 beczki. Por. S. Högberg, dz. cyt., s. 231.

<sup>35</sup> Obliczono na podstawie: E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., tab. 82, s. 423.

<sup>36</sup> S. Högberg, dz. cyt., s. 206.

nie załamał się natychmiast po pierwszym rozbiore, spadek do 1/5 nastąpił od połowy lat 70.

Tabela 4. Udział Polski w dostawach pszenicy i żyta z do Szwecji w latach 1738–1795 (przeciętny roczny, w tys. beczek)

Lata	Pszenica			Żyto		
	przywóz do Szwecji	przywóz z Polski		przywóz do Szwecji	przywóz z Polski	
	beczki		%	beczki		%
1738–1740	9,4	1,5	16,0	111,6	6,8	6,1
1741–1745	30,9	7,3	23,6	193,8	21,2	10,9
1746–1750	31,9	13,8	43,2	124,8	23,4	18,6
1751–1755	40,3	20,3	50,4	150,9	24,8	16,4
1756–1760	27,6	17,4	63,0	112,1	39,3	35,1
1761–1765	22,4	19,6	87,5	269,5	81,5	30,2
1766–1770	29,0	23,8	82,1	288,8	77,8	27,0
1771–1775	25,1	16,0	63,7	159,7	23,5	14,7
1776–1780	17,7	3,8	21,5	221,6	13,5	6,1
1781–1785	38,9	6,1	15,7	600,4	52,4	8,7
1786–1790	36,2	10,1	28,0	337,9	47,3	14,0
1791–1795	33,2	10,2	30,7	101,0	10,7	10,6

Źródło: *Historisk statistik...*, dz. cyt., s. 138.

Szwecja stale importowała duże ilości żyta. Import ten dla większości lat omawianego okresu utrzymywał się w granicach od 100 do 200 tys. beczek rocznie, w drugiej połowie lat 70. i drugiej połowie lat 80. – 200–300 tys., wyjątkowo osiągnął poziom 600 tys. beczek rocznie w latach 1781–1785. Największym dostawcą żyta na rynek szwedzki była Rosja. Polska przez większość omawianego okresu pozostawała drugim dostawcą. Do lat 70. udział polskiego żyta stanowił przeciętnie około 1/4 szwedzkiego importu tego zboża, ale w latach 1756–1770 prawie 1/3 żyta kupowanego przez Szwecję za granicą pochodziła z Polski. Wyjątkiem było pierwsze pięciolecie lat 40., kiedy polskie żyto stanowiło zaledwie 10,9% szwedzkiego importu, a Polska znalazła się na trzecim miejscu, po Prusach i Rosji<sup>37</sup>. Wpływ na spadek eksportu do Szwecji miała niewątpliwie wojna szwedzko-rosyjska w latach 1741–1743. Załamanie eksportu polskiego żyta do Szwecji nastąpiło po pierwszym rozbiore, kiedy dostawy spadły o 2/3.

Znaczący był udział portów szwedzkich w ruchu wyjściowym z Gdańska statków ze zbożem jako głównym ładunkiem. Kierowano tam od 1/4 w latach

<sup>37</sup> Zob. E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 12.

1741–1750 do 1/3 (przeciętnie 35,6%), w latach 1756–1790 całkowitej liczby statków ze zbożem.

Tabela 5. Ruch wyjściowy statków z Gdańska do Szwecji ze zbożem w latach 1741–1793 (przeciętny roczny)

Lata	Ogółem ze zbożem	W tym do Szwecji	
		liczba	%
1741–1745	248,4	58,2	23,4
1746–1750	295,5	86,0	29,1
1751–1755	508,6	106,8	21,0
1756–1760	390,2	150,6	38,6
1761–1765	639,0	236,0	36,9
1766–1770	701,8	229,2	32,7
1771–1775	381,8	113,2	29,6
1776–1780	185,6	56,6	30,5
1781–1785	360,6	103,0	28,6
1786–1790	308,0	96,0	32,2
1791–1793	387,7	54,3	14,0

Źródło: S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 194–196, 280.

Poza zbożem na rynek szwedzki wysyłano sporo towarów tekstylnych, zwłaszcza z płótna bawełnianego, a także artykuły kramarskie, kolonialne, korzenie, farby, sól, zagraniczne wina, likiery, wódkę, piwo, artykuły spożywcze (kasze, ser i twaróg, ogórki, mięso wieprzowe wędzone), przędzę, wełnę, konopie, potaż, pierze, galman<sup>38</sup>.

Żelazo odgrywało w obrotach towarowych Szwecji z zagranicą podobną rolę, jak zboże w eksporcie z Polski, zajmując w latach 1738–1800 od 3/4 do 2/3 globalnego eksportu Szwecji<sup>39</sup>. Szwedzki eksport żelaza skierowany był głównie na zachód, największym jego odbiorcą była Anglia, gdzie szło przeciętnie około 50% całego wywozu żelaza w sztabach (spadek w latach 80. do około 40%). Około 20% eksportowanego z portów szwedzkich żelaza pozostawało na Bałtyku<sup>40</sup>.

Szwecja stanowiła ważny rynek zbytu dla zboża eksportowanego z Polski, natomiast Polska nie należała do znaczących odbiorców głównego towaru eksportowego Szwecji. Wywóz żelaza w sztabach – był to także najważniejszy wyrób żelazny sprowadzany do Polski – do lat 80. przebiegał na dość wyrównanym

<sup>38</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 374, 375, 424.

<sup>39</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji...*, dz. cyt., s. 156.

<sup>40</sup> S. Högberg, dz. cyt., s. 63; K.G. Hildebrand, *Foreign Markets for Swedish Iron in the 18<sup>th</sup> Century*, „The Scandinavian Economic History Review” 1958, Vol. 6, No. 1, s. 9 i n.



poziomie, wahał się w granicach od 310 do 330 tys. funtów okrętowych rocznie<sup>41</sup>. Na rynek polski w okresie przedrozbiorowym eksportowano od 6,5 do ponad 12 tys. funtów okrętowych żelaza w sztabach rocznie, co stanowiło od 2,2 do 4,1% całego wywozu tego wyrobu ze Szwecji. Po pierwszym rozbiore eksport ten spadł poniżej 1%. Od połowy lat 70. wzrósł natomiast udział powiększonych terytorialnie Prus w imporcie żelaza ze Szwecji, spadł udział Rosji z powodu wzrostu własnej produkcji, a także spadł udział Polski z powodu strat terytorialnych i zmniejszonego w związku z tym zapotrzebowania<sup>42</sup>. Malą także liczba statków płynących z portów szwedzkich do Gdańska z żelazem jako ładunkiem głównym (tabela 6). Szwedzi wysyłali za granicę także wyroby z miedzi i mosiądzu oraz ze stali (armaty, kule, kotły, blachy, gwoździe, kotwice, taśmę żelazną, pręty), ryby, futra, wyroby z kamienia, drewno i towary leśne<sup>43</sup>.

Tabela 6. Ruch wejściowy statków do Gdańska ze Szwecji z żelazem w latach 1741–1793 (przeciętny roczny)

Lata	Ogółem ze Szwecji	W tym z żelazem	
		liczba	%
1741–1745	119,0	48,4	40,6
1746–1750	115,6	40,3	34,9
1751–1755	194,0	60,3	31,1
1756–1760	213,4	52,6	24,6
1761–1765	292,6	55,2	18,9
1766–1770	306,6	54,6	17,8
1771–1775	206,4	34,8	16,9
1776–1780	122,2	13,4	11,0
1781–1785	128,0	16,0	12,5
1786–1790	125,6	17,4	13,9
1791–1793	91,3	11,3	12,4

Źródło: S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 72–124.

Gospodarki Polski i Szwecji miały charakter komplementarny, ale bilans handlowy między nimi nie był zrównoważony – był niekorzystny dla Szwecji. Niewielki udział Polski w eksporcie szwedzkiego żelaza jest jedną z podstawowych przyczyn jej dodatniego bilansu handlowego ze Szwecją. Różnica wymiany handlowej na korzyść Polski sięgała od kilkunastu do ponad miliona riksdalarów,

<sup>41</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji...*, dz. cyt., s. 160.

<sup>42</sup> E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 13, 14; E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 424.

<sup>43</sup> S. Högborg, dz. cyt., s. 49 i n.

ale dodatnie saldo dla Polski wykazywało tendencję spadkową. W latach 1738–1793 tylko pięć razy w wymianie handlowej z Polską Szwecja miała saldo dodatnie<sup>44</sup>. Natomiast pełne zestawienie obrotów towarowych Szwecji z zagranicą wykazuje dla większości lat z przedziału 1738–1795 wyraźną przewagę eksportu nad importem<sup>45</sup>. W relacjach z Polską sytuacja wyglądała inaczej. Szwecja zmuszona była kupować znaczne ilości zboża w Polsce, ale Polska – kraj rolniczy – nie zgłaszała większego zapotrzebowania na żelazo. Warto podkreślić, że zestawienia bilansu handlowego nie odzwierciedlają rzeczywistej wymiany towarowej, nie uwzględniają przemytu. Próbowano oszacować jego rozmiary, ale generalnie zjawisko jest nieuchwytne. Z badań Eli F. Heckschera wynika, że przeciętnie 1/5 towarów wwożono do Szwecji nielegalnie, w niektórych okresach nawet więcej – 1/4. Przemytowi sprzyjała restrykcyjna polityka handlowa: bardzo wysokie cła na wiele towarów oraz zakazy importu artykułów uznanych za zbytek<sup>46</sup>. W wypadku szwedzko-polskich obrotów towarowych przemysł nie odgrywał większej roli, ponieważ towary będące podstawą wymiany: zboże, podstawowy artykuł żywnościowy, i żelazo, nie były objęte szczególnymi restrykcjami celnymi. W wypadku zboża podaż decydowała o polityce celnej, warunkach przewozu przez obce statki i zakazach importu.

Podsumowując, należy stwierdzić, że połowa lat 70. stanowiła cezurę w obrotach towarowych i ruchu żegludowym między Szwecją a Polską. Pierwszy rozbiór Polski spowodował natychmiastowy spadek ogólnych obrotów handlu morskiego Polski o 1/4, w dłuższym okresie o 1/2<sup>47</sup>. W wypadku obrotów Polski ze Szwecją udział Polski w przywozie do Szwecji po 1770 r. wykazał spadek o 2/3, udział Polski w szwedzkim wywozie zmalał o 3/5<sup>48</sup>. Mniej dotkliwe były skutki rozbioru dla ruchu żegludowego statków między Szwecją a Polską. W ruchu wyjściowym z Gdańska do Szwecji liczba statków po 1770 r. spadła o 2/5, a w ruchu wejściowym z portów szwedzkich do portu nad Motławą zmalała o 1/3<sup>49</sup>.

<sup>44</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 425 i n.; E. Cieślak, *Węzłowe problemy...*, dz. cyt., s. 9.

<sup>45</sup> G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji...*, dz. cyt., s. 163 i n.

<sup>46</sup> E.F. Heckscher, dz. cyt., del II, bd. 2, s. 643, 657. Próbuąc oszacować przemysł, szwedzki historyk porównywał dane pochodzące z komór celnych administrowanych przez urzędników państwowych z danymi z komór wydzierzawionych prywatnym osobom. Te drugie wykazywały znacznie większy import, co miało świadczyć o większej kontroli. Następnie dane z szwedzkich komór celnych zestawiał z tabelami cła sundzkiego i na tej podstawie oceniał rozmiary przemytu.

<sup>47</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 420.

<sup>48</sup> E.F. Heckscher, dz. cyt., s. 46\* i 50\*.

<sup>49</sup> S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska...*, dz. cyt., s. 120 i n.

**Bibliografia**

- Cieślak E., *Polsko-szwedzki handel morski w XVIII w. (Materiały w archiwach szwedzkich)*, „Zapiski Historyczne” 1980, t. 45, z. 4.
- Cieślak E., *Węzłowe problemy handlu i żeglugi bałtyckiej w XVIII wieku na przykładzie wymiany Szwecji z Polską, Rosją i Prusami*, „Nautologia” 1981, R. 16, nr 4 (64).
- Cieślak E., Trzoska J., *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, t. III/1: 1655–1793, red. E. Cieślak, Gdańsk 1993.
- Gierszewski S., *Statystyka żegluga Gdańska w latach 1670–1815*, Warszawa 1963.
- Gierszewski S., *Wpływ wojny szwedzko-rosyjskiej 1788–1790 na sytuację w portach pomorskich*, „Ars Historica. Prace z Dziejów Powszechnych i Polski”, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza z Poznania, Seria Historia nr 71, [Poznań] 1976.
- Guldon Z., Zalewski S., *Eksport zbożowy Rosji w XVI–XVIII w.*, „Zapiski Historyczne” 1977, t. 42, z. 1.
- Heckscher E.F., *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa*, del II, bd. 2, Stockholm 1949.
- Hildebrand K.G., *Foreign Markets for Swedish Iron in the 18<sup>th</sup> Century*, „The Scandinavian Economic History Review” 1958, Vol. 6, No. 1.
- Historisk statistik för Sverige*, del 3: *Utrikeshandel 1732–1970*, Lund 1972.
- Högberg S., *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet. Stapelvaror i svensk export och import 1738–1808*, Lund 1969.
- Majewska G., *Struktura i rozwój obrotów handlowych Sztokholmu w drugiej połowie XVII i w XVIII wieku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1980, nr 10.
- Majewska G., *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720–1809*, Gdańsk 1991.
- Trzoska J., *Warunki żegluga i handlu na Bałtyku podczas wojny rosyjsko-szwedzkiej lat 1741–1743*, „Nautologia” 1980, R. 15, nr 4.
- Trzoska J., *Wywóz zboża i towarów spożywczych z Gdańska do Szwecji podczas wojny rosyjsko-szwedzkiej 1741–1743*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 4.
- Trzoska J., *Gdańsk jako ośrodek zaopatrzenia wojsk podczas wielkiej wojny północnej (1709–1721)*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1985, t. 28.
- Trzoska J., *Sprawa kaprów królewskich w Gdańsku w polityce Augusta II i Piotra I (1716–1721)*, „Rocznik Gdański” 1986, t. 46, z. 1.
- Trzoska J., *Gdańsk wobec wojny rosyjsko-szwedzkiej lat 1741–1743*, „Rocznik Gdański” 1991, t. 51, z. 1.
- Źródła do dziejów handlu i żegluga Gdańska*, red. S. Hoszowski, t. 2, Warszawa 1963.

## **PROBLEMS WITH THE ECONOMIC RELATIONS BETWEEN POLAND AND SWEDEN IN THE 18<sup>TH</sup> CENTURY**

**Keywordsę:** trade between Poland and Sweden, shipping, the 18<sup>th</sup> century.

### **Summary**

The maritime trade of the Baltic countries in the modern period of history (16<sup>th</sup>–18<sup>th</sup> centuries) was characterised by strong links with Western Europe and within the Baltic Sea especially close contacts were kept along the North-South axis. This direction of exchange in the case of Poland became quite significant in the modern times when the importance of commercial contacts with the Scandinavian countries was increasing at the expense of the Netherlands. The main economic partner of Poland in the Baltic Sea was Sweden; those two countries created strong market links, which was favoured by the complementary character of the exchange. Sweden imported Polish food, mainly cereals, and – at the same time – was an important supplier of industrial articles, mainly iron ore, to Poland. The complementarity of the economies of Poland and Sweden was expressed in the fact that Poland satisfied the Swedish alimentary needs (mainly for rye and wheat), and was one of the principal receiver of the main Swedish export article – iron ore. The statistical Polish and Swedish data reveal how big the mutual exchange was, as well as how big the balance of the turnover was (generally positive for Poland); in addition, they reveal such details as the type and quantity of goods exchanged, the trends in the exchange, and what the composition of the turnover was like. When the shipping routes between Sweden and Poland are analysed, the following things should be taken in consideration: the number and tonnage of the ships engaged, the flags under which they sailed, and the ports participating in the maritime trade between those two countries.

The wars the Baltic countries were embroiled in had negative consequences for the economic relations between Poland and Sweden; for example, the North War (1700–1721), the siege of Gdańsk (1733–1734), the wars between Sweden and Russia (1741–1743 and 1788–1790) were reflected in the marine traffic between Poland and Sweden, in their trade turnover and its structure.

*EWA ŁĄCZYŃSKA\**

Słupsk

## **ARMATORZY, SZYPROWIE I MARYNARZE W PORTACH POŁUDNIOWEGO BAŁTYKU W XVIII WIEKU**

**Słowa kluczowe:** armator, szyper, marynarz, południowy Bałtyk, XVIII w.

### **Streszczenie**

Szeroko rozumiane pojęcie ludzi morza obejmuje nie tylko tych, którzy przemierzając akweny, ryzykowali swoim życiem, ale i tych, którzy wysyłali ich w rejs i ryzykowali swoim majątkiem. Analiza obejmuje środowisko ludzi morza w głównych portach bałtyckich (Gdańsk, Szczecin, Elbląg, Stralsund, Kołobrzeg) w zależności od stanu badań. Środowisko armatorów dość żywo reagowało na zmienne koniunktury gospodarcze. Należy też zauważyć, że w coraz większym stopniu ich aktywność zależała od polityki gospodarczej rządu centralnego (system podatkowy, monopolowy, akcyzowy). Widoczny jest też związek armatorstwa z prowadzeniem działalności kupieckiej oraz dużą popularnością spółek armatorskich zawiązywanych w celu prowadzenia wspólnych interesów handlowych, wzmacnianych poprzez koligacje rodzinne i towarzyskie. W okresach prosperity wzrastała liczba żaglowców, łatwiej było szyprom i marynarzom znaleźć pracę na statku. Kwestia ich zatrudnienia była regulowana ogólnie regulaminami i zapisami wilkierzy miejskich. Brak było jednak państwowych lub miejskich ustaw socjalnych, a zabezpieczenie życia i zdrowia lub bytu rodziny zależało od inicjatyw prywatnych lub gildii.

---

\* Akademia Pomorska w Słupsku, Instytut Historii i Politologii, [ih@apsl.edu.pl](mailto:ih@apsl.edu.pl).

Historia portów południowego wybrzeża Bałtyku nie doczekała się dotąd oddzielnej monografii. Dość rozległy geograficznie teren badań rozciąga się od portu petersburskiego do kilońskiego, obejmując miasta portowe, które funkcjonowały w różnych warunkach politycznych i gospodarczych. Dotychczasowe badania traktowały w sposób ograniczony wybrane przeze mnie zagadnienia jako część szerszych monografii i opracowań zagadnień związanych z handlem morskim, żeglugą oraz portami w poszczególnych miastach lub regionach<sup>1</sup>. Do wyjątków należą publikacje dotyczące ściśle środowiska „ludzi morza” oraz form ich samorządów i organizacji w XVIII w.<sup>2</sup> Ze względu właśnie na dostępność badań charakterystykę środowiska morskiego ograniczyłam do głównych portów pomorskich – Gdańska, Elbląga, Szczecina, Kołobrzegu oraz Stralsundu.

Armatorzy i załogi statków są ze sobą nierozzerwalnie związani. Jednak charakter wzajemnych relacji, tak ścisłych w średniowieczu, w końcu XV w. zaczął się rozluźniać. Badania Stanisława Gierszewskiego dotyczące cechu armatorów w Elblągu najwyraźniej potwierdzają ewolucję stosunków własnościowych statku. Początkowo szyprowie byli też właścicielami statków i tworzyli od XIV w.

---

<sup>1</sup> O armatorach zob.: R. Gaziński, *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*, Szczecin 2000, s. 212–243, rozdz. *Organizacja handlu morskiego Szczecina*; tam też zob. bibliografię dotyczącą Pomorza; E. Cieślak, J. Trzoska, *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 3, cz. 1, Gdańsk 1993; A. Groth, *Rozwój floty i żegluga gdańskiej 1660–1700*, Gdańsk 1974, rozdz. II: *Stosunki własnościowe*, s. 60–121; o załodze zob.: A. Groth, *Rozwój floty...*, dz. cyt., rozdz. IV: *Załoga*, s. 203–213; R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., podrozdz. 3.2.3: *Szyprowie i marynarze*, s. 201–211; H. Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII w.*, Szczecin 1982, rozdz. III: *Port i flota kołobrzewska oraz organizacja handlu morskiego*, s. 136–144; S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska. Studium prawnohistoryczne*, Warszawa 1958, rozdz. VII: *Ordynacja o pracy na statkach z 21.II.1696 r.*, s. 246–257, oraz rozdz. IX: *Prawo morskie wilkierza z 1761*, s. 279–305.

<sup>2</sup> M. Bogucka, *Gdańscy ludzie morza w XVI–XVIII w.*, Gdańsk 1984; R. Gaziński, *Kilka uwag o losach marynarzy w XVIII-wiecznych Prusach*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1994, t. 40, s. 394–411; tenże, *Seefahrtsschule auf der Lastadie in Stettin in der zweiten Hälfte des XVIII Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2011, vol. 24, s. 115–126; S. Gierszewski, *Sztuka nawigacji w Gdańsku w drugiej połowie XVIII i na początku XIX wieku*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1967, R. 12, nr 2, s. 290–299; H. Hinkel, *Schiffsbestand und Schiffer in den Häfen Pommerns sowie Angaben über haupt- und nebenberufliche Fischerei im 18. Jahrhundert im pommerschen Ostsee- und Haffküstenraum (nach Johann Christian Brandes)*, „Baltische Studien”, Neue Folge, 1967, Bd. 53, s. 70–81; E. Kizik, *Inwentarze pośmiertne gdańskich marynarzy i szyprów z drugiej połowy XVII i XVIII w.*, „Nautologia” 2006, t. 41, nr 143, s. 36–39; C. Lorenz, *Die Geschichte der Schiffer-Compagnie in Stralsund*, Stralsund 1882; E. Łączyńska, *Uposażenie szyprów gdańskich w II połowie XVIII wieku*, „Teki Gdańskie” 2003, t. 5, s. 53–63; też, *Szyprowie z regionu słupskiego na gdańskim rynku pracy w XVIII wieku*, [w:] *A Pomerania ad ultimas terras. Studia ofiarowane Barbarze Popielas-Szultce w sześćdziesiątą piątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej*, red. J. Sochacki, A. Teterycz-Puzio, Słupsk 2011, s. 111–128; S. Matysik, *Nieznanym gdański proces przeciwko zbiegłym ze statku marynarzom z r. 1750*, „Rocznik Gdański” 1954, t. 13, s. 79–91.

cech przewoźników (Kahn-und Bordingsführer, w końcu XVIII w. – Bordings-Reeder Zunft). Na przełomie XVII i XVIII w. cech przekształcił się w instytucję przewozową, w której armator był właścicielem, a do obsługi swojego statku zatrudniał szypra i załogę. Ze względu na położenie Elbląga, w oddaleniu od otwartego morza, cech przewoźników dysponował mniejszymi statkami, głównie burdynami, na które przeladowywano towar w portach Zalewu Wiślanego lub w Piławie<sup>3</sup>. Podobne cechy powstały w Gdańsku. Po cechu przewoźników pozostała jedna księga pamiątkowa<sup>4</sup> i srebrny wilkom bez przykrywki w Muzeum Narodowym w Gdańsku<sup>5</sup>. Do związku należeli tylko właściciele statków, pomimo mylącego tłumaczenia polskiego – „cech szyprów wiślanych” (Kahnen-Führer Zunft). Kolejny cech, burdyniarzy, skupiał właścicieli burdyn. Pewną formą organizacyjną kupców, głównie armatorów, było Collegium der acht Deputirten der löbl. zur See handelnden Kaufmannschaft – Kolegium Deputowanych Kupców Morskich<sup>6</sup>. Powstało ono w 1732 r., w jego skład wchodziło czterech kupców, będących obywatelami Gdańska, oraz po dwóch kupców pochodzenia niderlandzkiego<sup>7</sup> i brytyjskiego<sup>8</sup>. Zauważalna jest zatem specjalizacja działalności przewozowej wśród kupiectwa gdańskiego i tworzenie formalnych ram ich działalności

<sup>3</sup> S. Gierszewski, *Elbląski cech armatorski w XVIII w.*, „Rocznik Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1953, t. 15, s. 245–247.

<sup>4</sup> Archiwum Państwowe w Gdańsku [dalej: APGd], 300, C/2625, Zapisy z lat 1771–1944.

<sup>5</sup> B. Tuchołka-Włodarska, *Puchar szyprów wiślanych*, Gdańsk 1988; reprodukcję wilkomu zob. J. Kriegseisen, *Rzemiosło artystyczne w Prusach Królewskich*, [w:] *Prusy Królewskie. Społeczeństwo. Kultura. Gospodarka 1454–1772*, red. E. Kizik, Gdańsk 2012, il. 8, s. 552.

<sup>6</sup> Wykorzystałam tłumaczenie nazwy Collegium z pracy J. Trzoski, *Żegluga, handel i rzemiosło w drugiej połowie XVII i XVIII wieku* (Gdańsk 1989, s. 178). Nazwa tego Collegium jest też inaczej tłumaczona na język polski – jako np. Związek Kupców Morskich (zob. C. Biernat, *Materiały do dziejów floty gdańskiej w latach 1694–1850*, „Rocznik Gdański” 1966, t. 14, s. 423), Kolegium Ośmiu Deputowanych Kupiectwa Uprawiającego Handel Morski (zob. E. Cieślak, *Gdański projekt kasy wykupu marynarzy z rak piratów z połowy XVIII wieku*, „Przegląd Historyczny” 1960, t. 2, s. 41) czy Kolegium Ośmiu Delegatów Prześwietnego Kupiectwa Uprawiającego Handel Morski (zob. E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 395).

<sup>7</sup> W 1754 r. ówczesny przewodniczący Kolegium Heinrich de Cuyper przekazał każdej z trzech „nacji” działającej w kolegium oddzielną księgę, w której miały być odnotowywane sprawy dotyczące handlu, żeglugi, portu, sporów i stosunków wewnętrznych panujących w Kolegium. Jedyna zachowana księga dokumentująca jego działalność należała do Niderlandczyków. Z tej „nacji” do Kolegium od 1732 r. należał Pieter Pott (zmarł w 1738 r.) i Reynier Pieters (odszedł z Kolegium w 1736 r.), następnie na ich miejsce został przyjęty Cornelis de Vogel (Leonard Zoon), wybrany w 1737 r., i Andries de Ruyter, który w 1746 r. uzyskał obywatelstwo gdańskie i stał się deputowanym gdańskim. W latach 1746–1758 działał Pieter Pott jun. (deputowany gdański od 1758 r. do bankructwa w 1763 r.), w 1758 r. wybrany został na jego miejsce Leonard de Vogel, który wraz z wcześniej przyjętym bratem Cornelisem działał w Kolegium w latach 60. (APGd, 300, R/F,7, s. 3).

<sup>8</sup> E. Cieślak, J. Trzoska, dz. cyt., s. 395.

(cech przewoźników, cech burdyniarzy, kolegium). Oddzielną organizację opartą na wzorcach cechów rzemieślniczych tworzyli szyprowie – kapitanowie morscy.

Przykłady z innych miast wskazują na podobne procesy zachodzące w środowisku ludzi morza<sup>9</sup>, np. w Kołobrzegu także nastąpiło rozdzielenie istniejącej od XIV w. Gildii Kupców i Żeglarzy. W pierwszej połowie XVIII w. cech żeglarzy grupował już w swoich szeregach tylko żeglarzy, szyprów i sterników oraz cieśli okrętowych. Kupcy, w tym i armatorzy, należeli do trzech innych gildii, które następnie utworzyły korporację Dom Żeglarza<sup>10</sup>. W Szczecinie kapitanowie należeli (od 1756 r.) do Kompanii Szyprów, a armatorzy-kupcy do licznych związków kupieckich, skupionych np. w korporacji Dom Żeglarza<sup>11</sup>.

Armator, jako właściciel statku, ponosił wysokie ryzyko finansowe, toteż starano się je zminimalizować poprzez tworzenie spółek okrętowych i ta forma własności statku jest dominująca w XVIII w. Współwłaściciel statku otrzymywał swoją część zysków w zależności od posiadanego udziału. Współwłasność dawała okazję dodatkowych profitów kupcom (a także innym inwestorom i różnym warstwom mieszczaństwa), których zasoby inwestycyjne były na tyle ograniczone, że kupno oraz samodzielne utrzymanie statku przekraczały ich możliwości finansowe. Natomiast stosunkowo niewielki wkład finansowy zainwestowany w kupno partu statku dawał w miarę pewny i stały zysk, a w sytuacji utraty statku ewentualne straty finansowe były rekompensowane przez asekurantów, gdyż np. gdańskie prawo morskie nakazywało ubezpieczenie statku.

Spółki armatorskie na gruncie gdańskim spełniały ponadto rolę związaną z aktywnością gospodarczą grup mieszkańców Gdańska, którzy nie posiadali obywatelstwa<sup>12</sup>. Prawo morskie Gdańska zawarte w wilkierzu przewidywało, że armatorem-udziałowcem danego statku może być każdy mieszkaniec, gdy

---

<sup>9</sup> Na temat tworzenia się samodzielności związków szyperskich zob. T. Brück, *Korporationen der Schiffer und Bootsleute: Untersuchungen zu ihrer Entwicklung in Seestädten an der Nord- und Ostseeküste vom Ende des 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts*, Weimar 1994, s. 9–13.

<sup>10</sup> H. Lesiński, dz. cyt., s. 136, w przyp. 61 ukazany został rozwój liczebny cechu w latach 1760–1808.

<sup>11</sup> R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 204, 212.

<sup>12</sup> Sprawa dotyczy głównie przedstawicieli gminy mennonickiej w Gdańsku oraz obcych kupców. Zob. E. Kizik, *Mennonici w Gdańsku, Elblągu i na Żuławach Wiślanych w drugiej połowie XVII i w XVIII w.*, Gdańsk 1995; tenże, *Nielubiani – tolerowani. Katolicy, mennonici i Żydzi w protestanckim Gdańsku w XVI–XVIII wieku*, [w:] *Chrześcijaństwo w dialogu kultur na ziemiach Rzeczypospolitej. Materiały Międzynarodowego Kongresu, Lublin 24–26 września 2002 r.*, red. S. Wilk, Lublin 2003, s. 163–176.



„dobra”, tzn. większa jego część, należy do obywatela miasta<sup>13</sup>. Interpretacja tego przepisu pozwala na włączenie się do armatorstwa mennonitów i innych nieobywateli, którzy posiadając odpowiedni kapitał, czynnie uczestniczyli w rozwoju floty i żeglugi gdańskiej<sup>14</sup>.

Według Stanisława Matysika, gdańska spółka armatorska nie posiadała osobowości prawnej i była określana jako stosunek prawny oparty na dwóch elementach, stosunku spółki i stosunku współwłasności statku<sup>15</sup>. Obydwie relacje mają potwierdzenie w prawie morskim Gdańska w kwestiach dotyczących użytkowania statku, np. obrotu handlowego udziałami statku. W myśl wilkierza z 1761 r. part statku mógł być sprzedany za wiedzą i zgodą innych współwłaścicieli pod rygorem utraty ważności zawartego kontraktu kupna-sprzedaży, regulując tym samym skład spółki armatorskiej<sup>16</sup>.

Analizując problemy współwłasności statków, należy uściślić pojęcia „spółka armatorska” i „firma armatorska”, aby uwidocznic różnice i podkreślić wzajemne relacje. Pojęcie „firma armatorska” odnosi się do osoby lub spółki zajmującej się administrowaniem statkiem, co nazwano dyrekcją statku<sup>17</sup>. W przypadku samodzielnego armatora dyrektorem jest ta sama osoba, jednak w sytuacji, gdy statek eksploatuje spółka armatorska, dyrektorem może być jeden z udziałowców lub spółka handlowa, która ma udziały w spółce armatorskiej. Dlatego też pojęcie „firma armatorska” nie może być stosowane wymiennie dla określenia „spółka armatorska”.

Jak wynika z analizy oficjalnych wykazów statków gdańskich z lat 1712, 1757, 1793, zamieszczono w nich nazwy firm i nazwiska armatorów, którzy byli dyrektorami statków. Dokładniejsze badania nad wymienionymi wykazami i opracowanie ich na podstawie list morskich, list budowy statków oraz akt

---

<sup>13</sup> *Neu-revidierte Willkühr der Stadt Danzig, ausSchluss Sämtlicher Ordnungen publicirt Anno 1761, und mitbeygefügeten Zusätzen und Erläuterungen nebst einem Register zum zweymahl abgedruckt Anno 1783, Danzig*, s. 18. Znane są jednak przypadki przekraczania tego przepisu i większego udziału kupców mennonickich we współwłasności statków, np. bracia de Vogelowie posiadali, według atestu z 1756 r., 13/16 statku Vogel Phenix (APGd, 300, 1/150, s. 288).

<sup>14</sup> Jako przykład może posłużyć udział obywatela Łeby Johanna Gottfrieda Mampego w statku Gute Harmonie (220 łasztów) w 1785 r. (APGd, 300, 1/153<sup>25</sup>, s. 258–259) oraz działalność armatorska Heinricha Soermanna, konsula holenderskiego, czy Trevora Corry’ego, konsula angielskiego w Gdańsku.

<sup>15</sup> S. Matysik, *Ze studiów nad współwłasnością statków morskich w żegludze bałtyckiej w XIV–XVIII w.*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1962, t. 14, z. 1, s. 75–76.

<sup>16</sup> Tenże, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 270–271.

<sup>17</sup> Dyrektor to osoba odpowiadająca za prowadzenie administracji statku, rozliczająca się z pozostałymi udziałowcami spółki z frachtów. Por. tamże, s. 276–277.

kupna-sprzedaży wykazały, że liczba spółek okrętowych była większa niż liczba firm armatorskich<sup>18</sup>.

W wyniku przeprowadzonych analiz można wnioskować o zwiększeniu się stopnia organizacji firm armatorskich w porównaniu z wiekami wcześniejszymi, np. z drugą połową XVI w. Mając na uwadze opracowane wykazy, można stwierdzić, że działalność gospodarcza niektórych kupców biegła dwutorowo – polegała na typowej działalności kupieckiej oraz działalności armatorskiej<sup>19</sup>. Twierdzenie to nie odnosi się wyłącznie do armatorów indywidualnych, ale także do kupców, którzy administrowali kilkoma statkami, a byli udziałowcami w spółkach armatorskich. Przykładem może być działalność armatorska Johanna Heinricha Soermannsa, którego nazwisko zostało umieszczone w wykazie floty gdańskiej w 1757 r. Pierwotny zapis wykazu sugerował, że był samodzielnym armatorem dwóch statków, a 2 statki należały do firmy armatorskiej Heinrich Soermanns i Syn, do której należał. Konfrontacja wykazu z listami morskimi wskazały, że statki należały do wieloosobowych spółek armatorskich. Soermanns jako dyrektor posiadał udziały w administrowanych statkach oraz w trzech innych jednostkach, administrowanych przez innych kupców, jako udziałowiec spółki armatorskiej<sup>20</sup>. Nie jest to przykład odosobniony, np. Peter Uphagen należał do firmy armatorskiej Carl Uphagen Wittwe et Comp., a także firmy Peter Uphagen et Paleske (Wilhelm Jacob) i posiadał udziały w siedmiu statkach. Jeszcze inny przykład przedsiębiorstwa armatorskiego można przedstawić na podstawie działalności Andreea de Ruytera, który został odnotowany w wykazie jako dyrektor i jedyny właściciel 8 statków. Po dokładniejszej analizie okazało się, że 6 żaglowców znajdowało się w posiadaniu spółek armatorskich, których był udziałowcem, a tylko 2 były wyłącznie jego własnością, ogółem posiadał udziały w 14 statkach<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> Biblioteka Gdańska PAN, Ms. Uph. Fol. 141, Wykaz z 1712 r., s. 761–782; A. Groth (oprac.), *Wykaz gdańskiej floty handlowej z 1712 r.*, „Zapiski Historyczne” 1978, t. 43, z. 1, s. 91–99; APGd, 300, R/F,7, Wykaz z 1757 r., s. 89–90; E. Łączyńska (oprac.), *Wykaz statków floty gdańskiej z 1757 roku*, „Zapiski Historyczne” 1999, t. 64, z. 3–4, s. 113–138. Wykaz statków gdańskich z 1793 r. zob. *Danziger Handlungs – Almanach fürs 1793*, Danzig [1793], s. 37–40; E. Łączyńska (oprac.), *Gdańska flota handlowa z 1793 roku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2009, R. 57, z. 2, s. 215–228.

<sup>19</sup> Można też stwierdzić wśród armatorów gdańskich łączenie działalności armatorskiej i kupieckiej z inną aktywnością gospodarczą, np. prowadzeniem mydlarni, rafinerii cukru, gorzelnii, manufaktur przerobu złota i srebra oraz pracą rzemieślniczą.

<sup>20</sup> E. Łączyńska, *Wykaz statków...*, dz. cyt., tab. 1.

<sup>21</sup> Tamże.

Można zatem wyróżnić poszczególne rodzaje dyrekcji statku zależnie od pozycji dyrektora statku:

- armator prowadzi rachunkowość statku, który jest w jego wyłącznym posiadaniu;
- dyrektor (osoba fizyczna) należy do spółki armatorskiej, w której posiadaniu jest dany statek: Andreas Schopenhauer zarządza żaglowcem *Die Drei Gebrüder* (1757 r.), wśród uczestników spółki armatorskiej można wyodrębnić dwie spółki handlowe – *Heinrich Soermanns & Sohn* oraz *Cornelis & Leonad de Vogel*, oprócz nich party statku posiadają także *Dietrich Florus Soermanns* i *Gabriel Schmidt*<sup>22</sup>;
- dyrekcję statku prowadzi spółka handlowa, która jest jednocześnie jego jedynym właścicielem, np. w 1757 r. spółka *Meierholtz & Brunatti* (*Joseph Meierholtz*, *Frantz Brunatti*) zarządza i jest jedynym właścicielem statku *L'Avanturier*<sup>23</sup>;
- dyrekcję statku prowadzi spółka handlowa należąca do spółki armatorskiej, w której posiadaniu jest dany statek, np. spółka *I.I. et A.I. Mathy*<sup>24</sup> prowadzi zarząd statku *Le Cheval Marin* (1757), a ponadto udziały w statku ma dwóch członków rodziny *Mathy*'ów oraz trzech innych kupców<sup>25</sup>.

Na gruncie gdańskim występowały specyficzne formy dyrekcji statku związane z obowiązkami opiekunów prawnych nieletnich dzieci zmarłego armatora<sup>26</sup>. Niestety, zachowane źródła nie pozwalają na określenie rzeczywistego zaangażowania poszczególnych udziałowców. Szcątkowe informacje wskazują, że podczas licytacji statków w Gdańsku zazwyczaj sprzedawano 1/16 statków, czasami 1/2 czy 1/8.

W Gdańsku latach 1701–1750 odnotowano 440 armatorów indywidualnych oraz spółek okrętowych, z czego 56% stanowiły spółki. Ogólna liczba firm indywidualnych i spółek armatorskich w latach 1750–1793 wynosiła 775, z czego 85% to spółki.

<sup>22</sup> APGd, 300, R/F,7, s. 90; 300, 1/150, s. 161–162.

<sup>23</sup> APGd, 300, R/F,7, s. 89; 300, 1/150, s. 129.

<sup>24</sup> W skład spółki handlowej wchodzi Ignatius Hiacynt Mathy i Antonius Ignatius Mathy.

<sup>25</sup> APGd, 300, R/F,7, s. 89; 300, 1/ 151, s. 44–45; 300, 1/149, s. 76–77.

<sup>26</sup> Udziały niepełnoletnich spadkobierców (ośmiorga dzieci) *Johanna Philipa Schultza* w czterech statkach zostały oddane pod zarząd ich opiekunom prawnym, *Frantzowi Rottenburghowi* i *Casparowi Labesowi* (APGd, 300, 1/149, Suplika opiekunów i odpowiedź Rady, s. 16–17).

Tabela 1. Armatorzy indywidualni, spółki armatorskie i statki w latach 1750–1793 w Gdańsku

Liczba armatorów	Liczba firm indywidualnych i spółek	Liczba eksploatowanych statków	Średnia liczba eksploatowanych statków
1	108	221	2,0
2–3–4	290	206	0,7
5–6–7	218	90	0,4
Ponad 8	158	53	0,3
Ogółem	774	425*	0,5

\* Przedstawiona ogólna liczba statków nie jest sumą umieszczonych wyżej danych, ale stanowi rzeczywistą liczbę statków będących w użytkowaniu gdańszczan.

Źródło: APGd, 300, 1, Księgi Prezydującego Burmistrza z lat 1750–1793.

W latach 1750–1793 prowadziło działalność 108 armatorów indywidualnych. Wśród nich na szczególną uwagę zasługują: Johann Philip Schultz, Benjamin Blech jun., Fabian Ludwik Gorzuchowski i Theodosius Christian Frantzius, którzy przez dziesięciolecia angażowali swój kapitał w budowę i eksploatację statków.

Środowisko armatorów, udziałowców statków, obejmujące około 500 osób, było dość liczne w stosunku do liczby jednostek pływających pod banderą miasta (łącznie 425 statków). Można nawet mówić o drobnym inwestowaniu, co potwierdza struktura udziałów statków według wykazu z 1757 r.: na 89 udziałowców 35 osób posiadało jeden udział w statku (o różnej wielkości: 1/2, 1/4), 18 osób posiadało udziały w dwóch statkach<sup>27</sup>. Pod koniec przynależności Gdańska do Rzeczypospolitej (1793) ze wszystkich 82 właścicieli 38 należało tylko do jednej spółki okrętowej. Piętnastu armatorów ulokowało swoje kapitały w dwóch statkach, co oznaczało, że nie była to ich główna działalność, lecz dochody z frachtu stanowiły dodatkowe uzupełnienie głównego źródła utrzymania<sup>28</sup>. Roztropni w inwestycjach byli np. Dirck Bestvater, który posiadał udziały w 12 statkach, Dawid Weichbrodt, który był współwłaścicielem 11 żaglowców<sup>29</sup>. Większość armatorów parała się handlem, część z nich przewoziła własne towary, część jednak wykonywała inne zawody czy funkcje w mieście, np. rajcy, ławnika. Dwunastu udziałowców statków to złotnicy, cieśle okrętowi, gorzelnicy, a także dość przypadkowo profesor literatury greckiej, diakon, lekarz, którzy swoje udziały

<sup>27</sup> E. Łączyńska, *Wykaz statków...*, dz. cyt., s. 133.

<sup>28</sup> Tamże, *Gdańska flota...*, dz. cyt., s. 224.

<sup>29</sup> Tamże, tab. 1, s. 217–223.

otrzymali w spadku po teściach. Dość liczna była grupa kobiet (88 osób – około 15%), które należały do 48 spółek okrętowych. Były to przede wszystkim wdowy, które otrzymały udziały w spadku. Dla niektórych była to szansa na samodzielne prowadzenie interesów, dla innych konieczność zmierzenia się z nową sytuacją życiową. Co interesujące, niektóre z nich prowadziły dyrekcję statków i zlecały ich budowę, np. wdowa Catharina Barbara Schultz po śmierci męża wybudowała w latach 1764–1770 4 żaglowce, a udziały miała w 15 statkach. Po trzech latach od następnego ślubu zbyła swoje udziały i wycofała się z życia gospodarczego miasta. W szczególny sposób została armatorem Maria Elisabeth Hedling, otrzymując po 1/4 udziału w dwóch statkach w wyniku rozwodu<sup>30</sup>.

Ważną grupą zawodową wśród armatorów byli kapitanowie statków. Wśród 108 odnotowanych armatorów indywidualnych odnotowanych w tym przedziale czasowym znalazło się 37 szyprów (34,2%). Szczególne nasilenie tego zjawiska szyper-właściciel nastąpiło w okresie wojny siedmioletniej, gdyż flota gdańska powiększyła się o statki z Pomorza Zachodniego i Prus. Właścicielami tych jednostek byli głównie szyprowie, którzy by móc zarejestrować te statki jako gdańskie, wstępowali do cechu i przyjmowali obywatelstwo gdańskie. Z wymienionej już liczby 37 samodzielnych szyprów-armatorów 22 zostało przyjętych do cechu w okresie wojny, z tego 16 jako miejsce pochodzenia podało Kołobrzeg i jego okolice, 4 wymieniło inne miejscowości leżące w granicach państwa pruskiego (Wolin, Ustka, Piława, Królewiec), a jeden pochodził ze szwedzkiego Stralsundu. Tylko jeden szyper-armator pochodził z Prus Królewskich, ale został on armatorem dopiero w latach 70. XVIII w. Nie dziwi zatem, że na Pomorzu Brandenburskim brakowało rąk do pracy i nastąpił spadek liczebności floty, skoro z jednej strony odczuwano skutki wojny i utraty statków, a z drugiej nastąpił odpływ młodzieży męskiej<sup>31</sup>. Znane nazwiska kołobrzeskich rodzin kapitańsko-marynarskich pojawiają się na listach morskich w Gdańsku, np.: Blanck, Damitz, Schwerdtfeger<sup>32</sup>.

Spółki zawierane przez armatorów szczecińskich mogły mieć różnorodną postać: od spółki jawnej, w której uczestnicy ponoszą odpowiedzialność solidarnie za straty, do komandytowej i akcyjnej, w których uczestnik odpowiada tylko

<sup>30</sup> APGd, 300, 1/153<sup>8</sup>, s. 519–522.

<sup>31</sup> R. Gaziński, *Kilka uwag o losach...*, dz. cyt., s. 397.

<sup>32</sup> H. Lesiński, dz. cyt., s. 137; APGd, 300, 1/150 (Michael Blanck), s. 133; tamże, 300, C/780, (Peter Blanck), s. 40; tamże, 300, C/780 (Martin Blanck), s. 47; tamże, 300, C/765 (Schwerdtfeger Michael); tamże, 300, 60/6 (Christian Damitz), s. 108; 300, 60/6 (Heinrich Damitz), s. 108.

za własne straty. Jednakże swobodny obrót częściami statku był ograniczony. Najpopularniejsze były spółki rodzinne, a najczęściej komandytowe. Zasadniczo przy tej ostatniej formie komandytariusz nie był zobowiązany do płacenia zobowiązań ponad wysokość wniesionych nakładów, co wydaje się bardziej korzystną i bezpieczniejszą formą inwestowania. Rozpiętość udziałów w szczecińskich statkach była bardzo duża – wahała się od 1/6 do 3/4<sup>33</sup>.

Spółka okrętowa pozostaje główną formą organizacyjną w żegludze. Z jej rozwojem wiązał się proces wzrostu zainteresowania amatorstwem wśród mieszczaństwa. Czynniki określające popularność tej formy inwestowania związane są głównie z koniunkturą gospodarczą i możliwościami finansowymi poszczególnych armatorów oraz tendencją do rozkładania ryzyka utraty majątku. Zatem większość armatorów nie była skłonna do samodzielnego zarządzania statkiem i ponoszenia ryzyka jego utraty (pomimo rozwoju systemów asekuracyjnych).

Najważniejszym człowiekiem na statku, czy jak to w źródłach i literaturze nazwano „pierwszym po Bogu”, był szyper<sup>34</sup>. Jego szczególna pozycja wynikała z ogromnej odpowiedzialności, jaką ponosił za statek, załogę i przewożony towar. Źródłem tej specjalnej pozycji, także w społeczności Gdańska, należy upatrywać w tym, że szyper występował także jako współwłaściciel jednostki.

W Gdańsku, aby uprawiać zawód kapitana, konieczna była akceptacja cechu oraz przyjęcie prawa miejskiego. Podobny warunek stawiano w Szczecinie<sup>35</sup>. Wprawdzie ułatwiano aklimatyzację w Gdańsku poprzez odraczenie procedur uzyskania wpisu obywatelskiego, ale ustanawiano specjalnego poręczyciela, obywatela miasta, który w razie potrzeby uiszczał kaucję za szypra nieobywatela. Aby utrzymać większą liczbę szyprów, Rada uchwaliła przepis nakazujący szyprom osiedlanie się w Gdańsku. Osiedlenie rozumiane było jako założenie lub sprowadzenie rodziny do miasta i dotyczyło wszystkich obywateli miasta<sup>36</sup>. Wśród szyprów pochodzących z Pomorza dość rozpowszechnione było łamanie tego nakazu i opłacania tzw. *Schiffergeld* przez kilkunastu z nich. Uiszczali oni corocznie 10 talarów (czyli 30 florenów gdańskich). Niektórzy płacili rok, dwa,

<sup>33</sup> R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 226–227.

<sup>34</sup> S. Matysik, *Ze studiów nad przeszłością konosamentu*, „Rocznik Gdański” 1955, t. 14, s. 170; M. Bogucka, *Gdańscy ludzie...*, dz. cyt., s. 68.

<sup>35</sup> R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 204.

<sup>36</sup> E. Kizik, *Kary za bezżeństwo w Gdańsku nowożytnym (w drugiej połowie XVII i na początku XVIII w.)*, [w:] *Miłość w czasach dawnych*, red. B. Możejko, A. Paner, Gdańsk 2009, s. 155. W przypadku kupca kara za bezżeństwo wynosiła 27 florenów, a rzemieślnika i robotnika – 14 florenów.

niektórzy kilka lat. Swoisty reord w tym zakresie osiągnął Martin Buchmann z Ustki, który przez 40 lat wzbogacił miasto o 1200 florenów. Niektórzy mieli swoje rodziny w poprzednim miejscu zamieszkania, np. Martin Krausesen pochodzący z Ustki<sup>37</sup>, Jacob Reitzke z Bierkowa<sup>38</sup>, i nie chcieli zrywać więzów rodzinnych z lokalnym środowiskiem.

Uzyskanie prawa miejskiego zostało utrudnione po 1771 r., kiedy to Gdańsk podpisał konwencję z Prusami dotyczącą poddanych pruskich przebywających na terenie miasta. Dodatkowym dokumentem wymaganym przez miasto w procedurze przyjęcia obywatelstwa była koncesja, czyli zaświadczenie o zwolnieniu z obowiązku wojskowego, wydana przez kamerę domenialną danej prowincji, a w przypadku dziedzicznie poddanych – świadectwo wyzwolin od swojego pana feudalnego<sup>39</sup>.

Naturalnym miejscem zatrudnienia dla szyprów poza morzem był port i obszary związane z obsługą statków. W materiałach cechowych, w księgach kasy pogrzebowej zapisano informacje o przyjęciu przez niektórych szyprów lenn – urzędów miejskich<sup>40</sup>. Bardziej doświadczeni szyprowie obejmowali odpowiedzialne stanowiska, takie jak np. kapitan portu. W latach 1733–1766 tę funkcję pełnił Christopher Mampe. Musiał być to dochodowy urząd, gdyż po jego śmierci podwyższono opłatę za objęcie tego stanowiska do 2 tys. florenów<sup>41</sup>.

Inne urzędy, które obejmowali szyprowie, to: funkcjonariusz na Brabancji<sup>42</sup>, makler<sup>43</sup> rewident statków, przewoźnik na promie przy Żurawiu, kapitan korzeni, kapitan wapna, roznosiciel prób, adiunkt maklera.

Dodatkowe możliwości zarobku w Gdańsku były wręcz konieczne ze względu na dużą konkurencję na rynku pracy, na co narzekali członkowie dość

---

<sup>37</sup> APGd, 300, 58/29, k. 196b. Krausesen opłacał tę karę w latach 1778–1789, poręczycielami byli armatorzy statku, którym dowodził, bracia Dirck i Jacob Bestvaterowie. Krause wycofał się z zawodu w 1792 r., a schedę po nim przejął syn. Szerzej o uesteckiej rodzinie Krausów zob. „Ostpommersche Heimat” 1937, nr 33.

<sup>38</sup> „Ostpommersche Heimat” 1937, nr 34. W cyklu artykułów o rodzinach żeglarzy z Ustki Arved Hartung podaje informację, że Reetzke urodził się w 1755 r. w Bierkowie, zmarł w 1820 r. w Ustce. Był dwukrotnie żonaty. Jego syn z drugiego małżeństwa, Martin Jacob (ur. 1791), kontynuował rodzinne tradycje pracy na morzu.

<sup>39</sup> S. Hoszowski, „*Plagi pruskie*” *Gdańska z lat 1770–1771*, „Zapiski Historyczne” 1974, t. 39, z. 4, s. 40; APGd, 300, 31/96, 1771, s. 855–861.

<sup>40</sup> Szerzej o urzędach miejskich zob. E. Cieślak, *Sprzedawalność urzędów miejskich w Gdańsku w XVII i XVIII wieku*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1969, t. 21, z. 2, s. 69–100.

<sup>41</sup> Tamże, s. 89.

<sup>42</sup> Tamże, s. 84, w źródłach *Kiehlmeister* lub *Belehnter auf der Brabank*.

<sup>43</sup> Pełna nazwa tego urzędu brzmiała: *Gewürtz- Specerey- Fracht und Wechsel Mäkler*.

licznego, prawie 200-osobowego cechu szyprów (średnio w drugiej połowie XVIII w. 130 osób) przy ograniczonej do około 100–120 statków flocie. W latach 1710–1793 wpisano do prawa miejskiego 547 szyprów i żeglarzy (kapitanów morskich). Dodając szyprów przyjętych do prawa w latach 1701–1709 oraz szacując na podstawie źródeł cechowych z lat 1794–1800, można przypuszczać, że ogólnie 708–710 osób miało uprawnienia kapitańskie. Większość z nich pochodziła z Pomorza i najbliższych okolic Gdańska. Znaczna była też grupa szyprów miejscowych (synów obywateli i mieszkańców)<sup>44</sup>. Sternicy, bosmani i cieśle okrętowi pracujący na statku mogli się ubiegać o obywatelstwo robotnicze (*Arbeitsmann*), ale rzadko to robili. W Szczecinie przyjęto w XVIII w. do prawa miejskiego 451 żeglarzy, licząc łącznie szyprów, sterników, bosmanów i szyprów łodzi rzecznych, czyli odbywało się przeciętnie 5 nadań w ciągu roku dla analizowanych lat (1718–1805). Nowi obywatele pochodzili z 65 miejscowości wokół Szczecina; większość z nich z miejscowości położonych nad brzegami Zalewu Szczecińskiego<sup>45</sup>.

Odmienne zatem problem mieli armatorzy w państwie pruskim i narzekali na ograniczone możliwości zatrudniania mężczyzn zdolnych do służby wojskowej, choć nawet militarystycznie nastawione władze pruskie zauważyły, że dezercje całych załóg w obcych portach, w obawie przed poborem do armii, dość skutecznie dezorganizują zarządzanie statkiem i podwyższają koszty rejsu. Aby zwiększyć zaciąg załóg, Fryderyk II rozszerzył w 1746 r. patent zwalniający z poboru nie tylko sterników, ale i zwykłych marynarzy. W okresie wojny siedmioletniej ograniczono wobec marynarzy wspomniany patent, aby móc ich powoływać do wojska, jeżeli tylko mieli odpowiedni wzrost. Po zakończeniu wojny, w okresie odbudowy żeglugi, zostało potwierdzone zwolnienie z wojska „ludzi morza”. Sytuacja jednak nie była tak klarowna dla dowódców, którzy siłą i pod przymusem dopuszczali się werbunku, a schwytanych w ten sposób marynarzy długo nie chcieli wypuścić z koszar<sup>46</sup>.

Ilu zatem potrzebowano pracowników w porcie i na statkach, skoro dochodziło do swoistej walki o ręce do pracy i nowego kantonistę. W pierwszej połowie XVIII w. pewne światło na liczebność załóg gdańskich rzucają badania Jerzego

---

<sup>44</sup> R. Walther, *Die Danziger Bürgerschaft im 18. Jahrhundert nach Herkunft und Beruf*, „Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins” [Danzig] 1937, H. 73, s. 98.

<sup>45</sup> R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 207–211.

<sup>46</sup> Tenże, *Kilka uwag o losach...*, dz. cyt., s. 398–407 – można tu znaleźć kilka jednostkowych przypadków nieprawidłowego traktowania marynarzy przez wojsko.



Trzoski dotyczące statku *Fortuna*<sup>47</sup>. W protokole rejsu z lat 1720/1721 wymienionych było 10 osób<sup>48</sup>. Liczba ta mogła się jednak zwiększyć z powodu nieumieszczenia w nim nazwisk chłopców okrętowych, być może także pomocnika kucharza czy mężczyzny pilnującego statku w czasie postoju (*Kajuten-Wächter*). Według J. Trzoski stan osobowy załogi nie odbiegał od normy na tego typu i o takiej wielkości żaglowcach (pojemność *Fortuny* wynosiła 165 łąszków), gdyż w badanych przez niego źródłach liczebność załóg wahała się od 9 do 13 osób, a najczęściej spotykana była obsada 10-osobowa<sup>49</sup>. Dla porównania w drugiej połowie XVIII w., w 1779 r., na morskim rynku pracy w Szczecinie było do dyspozycji 67 statków o łącznym tonażu 6327 łąszków holenderskich, na których zatrudniano 445 osób. W 1784 r. było ich już 143, a tonaż zwiększył się prawie trzykrotnie, co dawało zatrudnienie aż 1192 osobom. W 1792 r. flota handlowa zmniejszyła się do 118 jednostek, tonaż obniżył się o połowę, a liczba zatrudnionych spadła do 762 osób<sup>50</sup>. Biorąc więc pod uwagę te informacje, strukturę tonażową floty i porównawczo strukturę zatrudnienia w Szczecinie, można spekulować, że w Gdańsku zapotrzebowanie na pracę „ludzi morza” kształtowało się na poziomie 350–400 osób w latach 1713 i 1757 oraz około 700 osób w 1793 r. W Kołobrzegu w 1781 r. na dziesięciu statkach pracowało 88 osób, w 1792 r. na 13 żaglowcach służyły 83 osoby<sup>51</sup>.

Jak już wspomniałam, w większości miast portowych powstały w średniowieczu związki, bractwa szyperskie. Z biegiem czasu zmieniały one swoje struktury i rozbudowywały funkcje. Rozwiązania prawne zastosowane w poszczególnych miastach różniły się między sobą. W Stralsundzie starano się powiązać kapitanów z resztą załogi, tworząc jedną korporację, jednocześnie jednak ustanawiano przepisy wzmacniające pozycję szypra wobec podległych mu marynarzy. Badacze upatrują w tym tendencję do wzmocnienia dyscyplinowania społecznego, czyli rozszerzenia podległości pracowniczej na sfery osobiste.

---

<sup>47</sup> J. Trzoska, *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712–1731)*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, red. P. Smolarek, t. 8, [Gdańsk] 1979.

<sup>48</sup> Tamże, s. 41.

<sup>49</sup> Tamże. J. Trzoska opiera swoje badania na podstawie danych dotyczących 28 statków gdańskich, które odnotowano w 1712 r., w czterech przypadkach liczba członków załogi wyniosła 10 osób.

<sup>50</sup> „Jahrbücher der preussischen Monarchie unter der Regierung Friedrich Wilhelms des Dritten”, Jg. 1800, Bd. 1, s. 176.

<sup>51</sup> H. Lesiński, dz. cyt., s. 137.

Jest to związane z funkcjami cechu jako organizatora zachowań społecznych<sup>52</sup>. Do najważniejszych należą: organizacja pogrzebów<sup>53</sup>, działalność filantropijna, zabezpieczenie wdów i inwalidów<sup>54</sup>. Członkowie cechu wspierani byli poprzez okolicznościowe zapomogi, dobrowolne kolekty oraz pomoc w organizacji i finansowaniu pogrzebu szypra lub jego żony. Cech gdański utrzymywał także w części szpital-przytułek św. Jakuba dla chorych i samotnych współbraci<sup>55</sup>. Te działania miały charakter incydentalny i odpowiadały na bieżące potrzeby. Prawie do końca XVIII w. nie wypracowano formuły instytucjonalnego, regularnego finansowania rodzin po śmierci szypra. W Gdańsku w 1792 r. powołano kasę wdowią (See-Schiffer Wittwen-Casse), mającą zabezpieczyć rodzinę szypra po jego śmierci. Była to fundacja działająca poza ramami cechu jako oddolna inicjatywa szyprów<sup>56</sup>. Według ustaleń Agnieszki Chlebowskiej w Prusach zakładanie tego typu kas było również sprawą samych szyprów, choć cieszącą się poparciem władz. Pierwsze udokumentowane źródłowo Stowarzyszenie na rzecz Ubogich i Wdów po Szyprach (Schiffer-Wittwen und Armen-Gesellschaft) powstało w Wolgąście w 1798 r., kolejnie w Ueckermünde w 1845 r.<sup>57</sup>

Szyper, jako osoba odpowiedzialna przed armatorami za statek i ładunek, musiał odpowiednio ułożyć sobie stosunki z załogą. Nadrzędna pozycja szypra wobec załogi przejawiała się także w proporcji jego zarobku do zarobków pozostałych marynarzy. Dochód szypra wynosił od 33 do 52% zarobków poszczególnych członków załogi, a najczęściej występujące wartości oscylowały wokół 40%<sup>58</sup>. Także wyższe były koszty utrzymania dla szypra aniżeli dla członków

<sup>52</sup> J. Tandecki, *Pozazawodowe funkcje i powinności korporacji rzemieślniczych w miastach Prus Krzyżackich i Królewskich w XIV–XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 1995, t. 40, z. 1, s. 22.

<sup>53</sup> E. Kizik, *Śmierć w mieście hanzeatyckim w XVI–XVIII wieku. Studium z nowożytniej kultury funeralnej*, Gdańsk 1998, s. 234–252, podrozdz. poświęcony cechowym funduszom pogrzebowym, tamże podstawowa literatura.

<sup>54</sup> E. Łączyńska, „*Mein Leib ruht in der Gruft, bis Jesus ihn verklärt...*”. *Z dziejów samopomocy cechu szyprów gdańskich w XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 2009, t. 74, z. 4, s. 7–17.

<sup>55</sup> A. Szarszewski, *Szpital i kościół św. Jakuba w Gdańsku. Zarys historyczny*, Toruń 2000, s. 35–36.

<sup>56</sup> E. Łączyńska, *Kasa wdowią szyprów gdańskich z końca XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 2010, t. 75, z. 1, s. 115–132.

<sup>57</sup> A. Chlebowska, *Pensja wdowia w środowisku ludzi morza w świetle statutów XIX-wiecznych pomorskich zawodowych kas opiekuńczych*, [w:] *Rodzina i gospodarstwo domowe na ziemiach polskich w XV–XX wieku. Struktury demograficzne, społeczne i gospodarcze*, red. C. Kuko, Warszawa 2008, s. 519.

<sup>58</sup> Na statku lubeckim St Laurentus załoga otrzymała 1/2 swoich gaży, co dało sumę 30 reichstalarów lubeckich, z czego 10 Rthlr. przypadło szyprowi (APGd, 300, 1/153<sup>19</sup>, 1779, s. 87–88); obsada szkuty Fortuna otrzymała 48 flor. 19 gr, czyli 1/4 gaży za przerwany rejs do Lubeki, z czego 25 flor. dostał szyper (APGd, 300, 1/153<sup>23</sup>, 1783, s. 450–452); na statku Die drei

załogi. W Szczecinie według stawek z 1758 r. szyper otrzymywał miesięcznie 25 talarów, sternik i cieśla po 12 talarów, kucharz 8 talarów, marynarze po 6 talarów i 16 groszy, kuchcik i chłopiec okrętowy po 3 talary i 8 groszy<sup>59</sup>.

Umowa zawierana między szyprem a załogą zawierana była na piśmie<sup>60</sup>. Określała obowiązki załogi wobec szypra, a zwłaszcza posłuszeństwo i rzetelną pracę. Płaca dla każdego z oficerów i marynarzy była ustalana oddzielnie. Mogła być naliczana za rejs lub przeliczana według przepracowanych dni na statku. Inne świadczenia, do których był zobowiązany tradycyjnie i prawnie szyper, to pokrycie kosztów postoju, w przypadku utraty statku pokrycie kosztów podróży do portu macierzystego, pokrycie kosztów leczenia lub pogrzebu członka załogi, jeżeli zachorował w czasie obowiązywania umowy. Załoga mogła otrzymać premie za ratowanie statku i ładunku. Prawo morskie regulowało także wielkość wypłacanych przez szypra części uposażenia. Zazwyczaj szyper wypłacał jako zaliczkę dwumiesięczną stawkę<sup>61</sup>. Każdy z marynarzy zobowiązany był do posiadania „książeczki pracy” – paszportu, *Reise-Paß* – w której zapisywano kolejne miejsca pracy<sup>62</sup>.

Załogi kołobrzeskich statków kompletowane były podczas przerwy zimowej. W odróżnieniu jednak od załóg gdańskich, ich rekrutacja miała charakter przymusowy i dotyczyła miasta oraz osady rybackiej w Ujściu. Nie mogli zaciągnąć się też na obcy statek, dopóki nie został obsadzony ostatni kołobrzeski statek<sup>63</sup>.

Problem ułożenia stosunków między szyprem a załogą polegał na tym, że szyper reprezentował interes armatora i kupców, natomiast załoga starała się uzyskać jak najlepsze warunki płacy i pracy. Szyper nie mógł oferować zbyt wysokiego wynagrodzenia<sup>64</sup> czy kupować zbyt dużo pożywienia na statek, gdyż mógł być oskarżony przez armatorów o złe gospodarowanie. Szyper, stosując represje

---

Freunde z Kamienia 40% całkowitego wynagrodzenia przypadło szyprowi (APGd, 300, 1/153<sup>22</sup>, s. 502–504); na statku Christian ze Szczecina 42%, w dopłacie za ratowanie 44% stanowiło uposażenie szypra (APGd, 300, 1/153<sup>23</sup>, s. 309–311).

<sup>59</sup> R. Gaziński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 206.

<sup>60</sup> Zachował się egzemplarz takiej umowy dla gdańskiego statku Tydverdryf (APGd, 300, 1/224); umowa w źródłach określana jest jako Muster-Rolle (APGd, 300, 1/153<sup>23</sup>, s. 439).

<sup>61</sup> APGd, 300, 1/224; APGd, 300, 1/153<sup>22</sup>, s. 382 i 387.

<sup>62</sup> APGd, 300, 1/153<sup>23</sup>, s. 382–387. Sługa wodny zażądał od marynarza oskarżonego o ucieczkę ze statku jego *Reise-Paß*.

<sup>63</sup> H. Lesiński, dz. cyt., s. 137–138.

<sup>64</sup> Według wilkierza gdańskiego szyper był odpowiedzialny za dobranie odpowiedniej załogi, ale dokonywał tego przy pomocy i za pośrednictwem sługi wodnego. Por. S. Matysik, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 282, 288.

wobec niesubordynowanych członków załogi, obwiniany był często o brutalność i nadużywanie alkoholu. Utrzymywanie w posłuchu całej załogi było jednak jego zadaniem na statku.

Jak już wspomniałam, drugą osobą na statku był sternik<sup>65</sup>. Jego dobre przygotowanie do pracy na morzu oraz współpraca z szyprem były zalecane w wilkierzu. Sternik powinien, podobnie jak szyper, znać zasady nawigacji, umieć posługiwać się kompasem, mapami morskimi, kątomierzem, astrolabium. Powinien także mieć zdany egzamin przed starszymi cechu szyprów<sup>66</sup>. Tekst egzaminu ustnego na sternika zachował się w materiałach cechowych<sup>67</sup>. Egzaminowany odpowiadał na 20 pytań, które sprawdzały jego wiedzę z zakresu: ogólnych obowiązków sternika, zwłaszcza sztauwowania towaru, umiejętności posługiwania się kompasem, sterowania statkiem w różnych warunkach pogodowych, znajomości wybrzeża bałtyckiego, rozmieszczenia latarni morskich na Bałtyku, między Sundem a Schagen, na Morzu Północnym, w Kanale La Manche, znajomości prądów i wiatrów morskich na tych obszarach.

Do lepiej opłacanych członków załogi należał bosman, zazwyczaj odpowiedzialny za sztauwownie ładunku i porządek na statku oraz ożaglowanie, i cieśla okrętowy, dbający o dobry stan statku.

Niestety, środowisko zwykłych marynarzy jest najmniej zbadaną z anonowanych w tytule grupą zawodową. Jeżeli dotychczas było charakteryzowane, to dość niesprawiedliwie, gdyż z perspektywy kryminalistów – jako oskarżeni i sprawcy lub też ofiary. Dość często oskarżano ich o ucieczki, pobicia, bunty, a spory o zapłatę stanowiły podstawę konfliktów między szyprami i załogą. Szyper zazwyczaj zarzucał załodze lub poszczególnym jej członkom krnąbrność i nieużyteczność w czasie służby. Załoga odpłacała się, oskarżając szypra o pijaństwo. Znany jest w literaturze przykład procesu marynarzy, którzy uciekli ze statku Tydtverdryf i odmówili dalszej współpracy z szyprem<sup>68</sup>. Z relacji marynarzy wynika, że szyper Schmidt katował załogę, a także kazał jej długo pracować<sup>69</sup>. Załoga została skazana za ucieczkę na dość surowe wyroki: sternik na 2 lata więzienia i pracy, bosman na rok więzienia i pracy (skazanie na Dom Poprawy

---

<sup>65</sup> Na większych jednostkach pracowało dwóch sterników – Obersteuermann i Untermann (APGd, 300, 1/153<sup>23</sup>, s. 453).

<sup>66</sup> S. Matysik, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 293–294.

<sup>67</sup> APGd, 300, C/768, b.p.

<sup>68</sup> S. Matysik, *Nieznany gdański...*, dz. cyt., s. 79–92.

<sup>69</sup> Tamże, s. 82.

„Zuchthaus”), marynarze na 6 miesięcy, pomocnik na 3 miesiące więzienia na Ratuszu<sup>70</sup>.

Niskie uposażenia w Gdańsku, niższe niż w innych portach pomorskich<sup>71</sup>, i złe wyżywienie to dwa główne tematy skarg marynarzy. Obowiązkiem szypra było zabezpieczenie jedzenia i picia dla załogi – tzn. trzech posiłków dziennie. Trudno określić jakość serwowanych na statkach dań i wielkość rzeczywistych porcji przypadających na każdego z członków załogi. Dlatego też czasami załoga „organizowała” sobie dodatkowe racje żywnościowe z ładunku. Szczególnie pomysłowi okazali się marynarze ze statku *Wachsamkeit*, którzy zmielili około 3 korców pszenicy i przekazali kucharzowi. Liczyli na to, że brak takiej ilości zboża nie wzbudzi podejrzeń, gdyż przy rozładunku w Amsterdamie bardzo dużo zboża utracono<sup>72</sup>. Dodatkowe zarobki, poza wiedzą szypra, wiązały się z przemytem i sprzedażą na własny rachunek zabronionych towarów. Kradzieże i kontrabanda należały do najcięższych przestępstw, które mogła popełnić załoga. Statek, na którym wykryto przemycane towary, mógł być skonfiskowany, narażano się także na koszty procesu. Załoga, która dopuszczała się tego z premedytacją, tj. wbrew poleceniom szypra, mogła otrzymać nie tylko kary pieniężne, ale także zakaz zatrudnienia na innych żaglowcach gdańskich. Taką właśnie karę zastosowano wobec członków załogi statku *Anna Henrietta*, na którym wykryto 53 faski wódki. Szyper ostrzegał wcześniej załogę o możliwości rewizji i nakazał wylanie przemycanego alkoholu. Za namową sternika niektórzy jednak zignorowali to ostrzeżenie. Proces, który doprowadził do uwolnienia statku i ładunku, kosztował 20 tys. florenów. W tym wypadku szypra nie ukarano, gdyż potwierdzono jego starania o prawidłowy przebieg rejsu. Reszta załogi, która uczestniczyła w przemycie, została skazana na wysokie kary pieniężne.

Z ustaleń Stanisława Matysika wynika, że przypadki ciężkich naruszeń dyscypliny, łamania zakazu opuszczenia statku czy kradzieży karane były nawet śmiercią<sup>73</sup>. W Gdańsku w drugiej połowie XVIII w. nie odnotowano tak surowych kar – były one ograniczone do więzienia, kar cielesnych, grzywny i zakazu pracy na statku.

<sup>70</sup> Tamże, s. 88.

<sup>71</sup> R. Gaziński (*Handel morski...*, dz. cyt., s. 207) wskazuje na relatywnie wysokie uposażenie szyprów szczecińskich.

<sup>72</sup> APGd, 300, 1/153<sup>25</sup>, s. 527–533.

<sup>73</sup> S. Matysik, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 293, 297.

W większości miast portowych Pomorza do stanowiska szypra, dowódcy statku, dochodziło się poprzez wieloletnią praktykę na morzu, np. Johann Ruhncke z Zimowisk k. Słupska musiał udokumentować swoje doświadczenie i pobyt w Gdańsku, aby otrzymać prawo miejskie. Z jego oświadczenia wynika, że związki zawodowe z morzem rozpoczął od pracy u szypra Boya jako kuchcik (1752). Jako marynarz służył najpierw pod komendą szypra Hoffmana (1753), a następnie szypra Valentina Stemminga (1754–1758). W latach 1758–1761 był zatrudniony u szypra Beniamina Wolfframa jako bosman. W latach 1761–1772 pływał u różnych szyprów, zatrudniony na stanowisku sternika (Johann Jacob Ohl – 1761–1764; Abraham Boettcher – 1764–1765; Joachim Otto – 1765–1768; Martin Zaddach – 1768–1772; Friedrich Kinder – 1772)<sup>74</sup>. Doświadczenie Ruhnckego nie potrzebowało teoretycznego wsparcia, aby zostać szyprem. Jednak wielu młodych adeptów sztuki żeglarskiej wspierało się prywatnymi lekcjami nawigacji u doświadczonych żeglarzy. W Gdańsku prowadzenie kursów dla przyszłych kapitanów proponował szyper Johann Wegner Ims<sup>75</sup>, który od 1779 r. piastował stanowisko „publicznego nauczyciela nawigacji”<sup>76</sup>. Jego kompetencje były bardzo wysokie, o czym świadczył uzyskany tytuł nauczyciela dyplomowanego. Proponowany przez Imsa program nauczania obejmował trzy podstawowe elementy wiedzy nawigacyjnej: trygonometrię, wiedzę o przyrządach żeglarskich i praktykę oraz podstawy astronomii i naukę języków obcych (angielski, holenderski, szwedzki i duński)<sup>77</sup>. Swoje usługi reklamował też w „Wöchentliche Danziger Anzeigen und dienliche Nachrichten”, gdańskiej gazecie ogłoszeniowej<sup>78</sup>. Oprócz niego nauczycielami był wtedy Hintz, sternik, i Koch, astronom, oferujący interesujące programy nauczania. W Gdańsku od początku wieku trwały prace nad uruchomieniem szkoły dla nawigatorów. Ruszyła w pełnym kształcie: z programem, nauczycielami i komisją egzaminacyjną w 1817 r. Po egzaminie państwowym adepci mogli się ubiegać o stanowiska sterników i kapitanów<sup>79</sup>. W Szczecinie Szkoła Żeglarska rozpoczęła działalność w końcu 1789 r., proponując 3-letni

<sup>74</sup> APGd, 300, 31/96, Oświadczenie z dnia 17 IV 1773, s. 633.

<sup>75</sup> Kapitan Ims od 1769 r. był obywatelem gdańskim, przybył ze wsi pod Stavangerem w Norwegii (APGd, 300, 60/8, s. 111).

<sup>76</sup> S. Gierszewski, *Sztuka nawigacji...*, dz. cyt., s. 301.

<sup>77</sup> Tamże, s. 302.

<sup>78</sup> Biblioteka Gdańska PAN, „Wöchentliche Danziger Anzeigen und dienliche Nachrichten” 1792, nr 4; 1793, nr 51–51; 1794, nr 4.

<sup>79</sup> S. Gierszewski, *Sztuka nawigacji...*, dz. cyt., s. 309.

program nauczania. Po zdanym egzaminie państwowym, który obejmował wiedzę teoretyczną i praktyczną, absolwent otrzymywał uprawnienia marynarza<sup>80</sup>.

Powyższe ustalenia nie wyczerpują możliwości badawczych i wskazują jedynie na potrzebne dalsze przedsięwzięcia naukowe w tym zakresie. Pozostało do zbadania wiele ważkich problemów, jak np. wyjaśnienie mechanizmów działania spółki armatorskiej i administracji statkiem, nie tylko na podstawie norm prawnych, ale także praktyki. W przypadku wielu ośrodków portowych istnieje potrzeba dalszych badań nad środowiskiem szyprów i marynarzy, ich warunków pracy i życia codziennego. Pełne opracowanie tej problematyki w odniesieniu do całego rejonu południowego Bałtyku będzie możliwe jedynie w ramach wspólnego projektu badawczego z historykami państw nadbałtyckich.

### **Bibliografia**

- Biernat C., *Materiały do dziejów floty gdańskiej w latach 1694–1850*, „Rocznik Gdański” 1955, t. 14.
- Bogucka M., *Gdańscy ludzie morza w XVI–XVIII w.*, Gdańsk 1984.
- Brück T., *Korporationen der Schiffer und Bootsleute: Untersuchungen zu ihrer Entwicklung in Seestädten an der Nord- und Ostseeküste vom Ende des 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts*, Weimar 1994.
- Cieślak E., *Gdański projekt kasy wykupu marynarzy z rąk piratów z połowy XVIII wieku*, „Przegląd Historyczny” 1960, t. 2.
- Cieślak E., *Sprzedawalność urzędów miejskich w Gdańsku w XVII i XVIII wieku*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1969, t. 21, z. 2.
- Cieślak E., Trzoska J., *Handel i żegluga gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 3, cz. 1, Gdańsk 1993.
- Chlebowska A., *Pensja wdowia w środowisku ludzi morza w świetle statutów XIX-wiecznych pomorskich zawodowych kas opiekuńczych*, [w:] *Rodzina i gospodarstwo domowe na ziemiach polskich w XV–XX wieku. Struktury demograficzne, społeczne i gospodarcze*, red. C. Kukło, Warszawa 2008.
- Gaziński R., *Kilka uwag o losach marynarzy w XVIII-wiecznych Prusach*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1994, t. 40.
- Gaziński R., *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*, Szczecin 2000.
- Gaziński R., *Seefahrtschule auf der Lastadie in Stettin in der zweiten Hälfte des XVIII Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2011, vol. 24.

---

<sup>80</sup> R. Gaziński, *Seefahrtschule auf der Lastadie...*, dz. cyt., s. 123–125.

- Gierszewski S., *Elbląski cech armatorski w XVIII w.*, „Rocznik Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1953, t. 15.
- Gierszewski S., *Sztuka nawigacji w Gdańsku w drugiej połowie XVIII i na początku XIX wieku*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1967, R. 12, nr 2.
- Groth A., *Rozwój floty i żeglugi gdańskiej 1660–1700*, Gdańsk 1974.
- Groth A., *Wykaz gdańskiej floty handlowej z 1712 r.*, „Zapiski Historyczne” 1978, t. 43, z. 1.
- Hinkel H., *Schiffsbestand und Schiffer in den Häfen Pommerns sowie Angaben über haupt- und nebenberufliche Fischerei im 18. Jahrhundert im pommerschen Ostsee- und Haffküstenraum (nach Johann Christian Brandes)*, „Baltische Studien”, Neue Folge, 1967, Bd. 53.
- Hoszowski S., „*Plagi pruskie*” *Gdańska z lat 1770–1771*, „Zapiski Historyczne” 1974, t. 39, z. 4.
- Kizik E., *Mennonici w Gdańsku, Elblągu i na Żuławach Wiślanych w drugiej połowie XVII i w XVIII w.*, Gdańsk 1995.
- Kizik E., *Śmierć w mieście hanzeatyckim w XVI–XVIII wieku. Studium z nowożytnej kultury funeralnej*, Gdańsk 1998.
- Kizik E., *Nielubiani – tolerowani. Katolicy, mennonicy i Żydzi w protestanckim Gdańsku w XVI–XVIII wieku*, [w:] *Chrześcijaństwo w dialogu kultur na ziemiach Rzeczypospolitej. Materiały Międzynarodowego Kongresu, Lublin 24–26 września 2002 r.*, red. S. Wilk, Lublin 2003.
- Kizik E., *Inwentarze pośmiertne gdańskich marynarzy i szyprów z drugiej połowy XVII i XVIII w.*, „Nautologia” 2006, t. 41, nr 143.
- Kizik E., *Kary za bezżeństwo w Gdańsku nowożytnym (w drugiej połowie XVII i na początku XVIII w.)*, [w:] *Miłość w czasach dawnych*, red. B. Możejko, A. Paner, Gdańsk 2009.
- Kriegseisen J., *Rzemiosło artystyczne w Prusach Królewskich*, [w:] *Prusy Królewskie. Społeczeństwo. Kultura. Gospodarka 1454–1772*, red. E. Kizik, Gdańsk 2012.
- Lesiński H., *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII w.*, Szczecin 1982.
- Lorenz C., *Die Geschichte der Schiffer-Compagnie in Stralsund*, Stralsund 1882.
- Łączyńska E., *Wykaz statków floty gdańskiej z 1757 roku*, „Zapiski Historyczne” 1999, t. 64, z. 3–4.
- Łączyńska E., *Uposażenie szyprów gdańskich w II połowie XVIII wieku*, „Teki Gdańskie” 2003, t. 5.
- Łączyńska E., *Gdańska flota handlowa z 1793 roku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2009, R. 57, z. 2.



- Łączyńska E., „*Mein Leib ruht in der Gruft, bis Jesus ihn verkläret...*”. Z dziejów samopomocy cechu szyprów gdańskich w XVIII wieku, „Zapiski Historyczne” 2009, t. 74, z. 4.
- Łączyńska E., *Kasa wdowia szyprów gdańskich z końca XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 2010, t. 75, z. 1.
- Łączyńska E., *Szyprawie z regionu słupskiego na gdańskim rynku pracy w XVIII wieku*, [w:] *A Pomerania ad ultimas terras. Studia ofiarowane Barbarze Popielas-Szulce w sześćdziesiątą piątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej*, red. J. Sochacki, A. Teterycz-Puzio, Słupsk 2011.
- Matysik S., *Nieznany gdański proces przeciwko zbiegłym ze statku marynarzom z r. 1750*, „Rocznik Gdański” 1954, t. 13.
- Matysik S., *Ze studiów nad przeszłością konosamentu*, „Rocznik Gdański” 1955, t. 14.
- Matysik S., *Prawo morskie Gdańska. Studium prawno-historyczne*, Warszawa 1958.
- Matysik S., *Ze studiów nad współwłasnością statków morskich w żegludze bałtyckiej w XIV–XVIII w.*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1962, t. 14, z. 1.
- Szarszewski A., *Szpital i kościół św. Jakuba w Gdańsku. Zarys historyczny*, Toruń 2000.
- Tandecki J., *Pozazawodowe funkcje i powinności korporacji rzemieślniczych w miastach Prus Krzyżackich i Królewskich w XIV–XVIII wieku*, „Zapiski Historyczne” 1995, t. 40, z. 1.
- Trzoska J., *Dzieje gdańskiego statku „Fortuna” (1712–1731)*, Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, red. P. Smolarek, t. 8, [Gdańsk] 1979.
- Trzoska J., *Żegluga, handel i rzemiosło w drugiej połowie XVII i XVIII wieku*, Gdańsk 1989.
- Tuchołka-Włodarska B., *Puchar szyprów wiślanych*, Gdańsk 1988.
- Walther R., *Die Danziger Bürgerschaft im 18. Jahrhundert nach Herkunft und Beruf*, „Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins” [Danzig] 1937, H. 73.

## SHIPOWNERS, SKIPPERS AND SAILORS IN THE PORTS OF THE SOUTHERN BALTIC IN THE 18<sup>TH</sup> CENTURY

**Keywords:** people of the sea, the southern Baltic, the 18<sup>th</sup> century

### Summary

The term ‘people connected with the sea’ *sensu largo* includes not only those who sailing through the oceans risked their lives, but also those who sent the former risking their possessions. The present analysis covers the groups of the people connected with the sea in the main Baltic ports (Gdańsk, Szczecin, Elbląg, Stralsund, Kołobrzeg). Shipowners reacted swiftly to the changing economic situation; it should be noted that their activities were more and more influenced by the central government’s economic policy (through the systems of taxation, monopolies and excise). Shipowners started undertaking commercial activity and creating shipping companies, related informally by blood and friendship; being engaged in trade became popular. In periods of prosperity the number of sailing ships was increasing, and it was easier for skippers and sailors to find a job on board a ship. Their employment was regulated by law (e.g. *Danzig Willkür*). Yet there were neither state and municipal social regulations nor life, health and family insurance; such things depended on private initiatives or the guilds.

ZBIGNIEW ANUSIK\*

Łódź

**PRÓBY OŻYWIENIA POLSKO-SZWEDZKIEJ  
WYMIANY HANDLOWEJ W OSTATNICH LATACH PANOWANIA  
STANISŁAWA AUGUSTA PONIATOWSKIEGO**

**Słowa kluczowe:** stosunki polsko-szwedzkie, negocjacje o podpisanie konwencji handlowej, schyłek panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego

**Streszczenie**

W czasach panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego (1764–1795) kontakty polsko-szwedzkie, zarówno w zakresie stosunków politycznych, jak i gospodarczych nie były zbyt intensywne. Dopiero wybuch wielkiej wojny wschodniej (1787–1792) i zmiany w ówczesnym układzie sił na arenie międzynarodowej sprawiły, że w obu stolicach podjęto decyzję o zacieśnieniu wzajemnych relacji. Wyrazem postępującego zbliżenia pomiędzy Sztokholmem a Warszawą była z jednej strony warszawska misja Larsa von Engeströma, z drugiej – ustanowienie w Szwecji stałego przedstawicielstwa dyplomatycznego Rzeczypospolitej, ze starostą tłumackim Jerzym Michałem Potockim na czele. W 1790 r. rozpoczęto polsko-szwedzkie negocjacje sojusznicze, które (z różnych przyczyn) nie doprowadziły jednak do podpisania formalnego traktatu. Niemal w tym samym czasie, czyli na początku 1790 r., podjęto w Sztokholmie rozmowy w sprawie podpisania polsko-szwedzkiej konwencji handlowej i uzgodniono nawet podstawowe warunki przyszłego porozumienia, ale również i te negocjacje nie doprowadziły do pozytywnego

---

\* Uniwersytet Łódzki, Instytut Historii, [zanusik@uni.lodz.pl](mailto:zanusik@uni.lodz.pl).

rozstrzygnięcia. Przegrana przez Rzeczpospolitą wojna z Rosją w obronie Konstytucji 3 maja (1792 r.) doprowadziła do istotnego rozluźnienia stosunków polsko-szwedzkich. Możliwość wznowienia stosunków handlowych pojawiła się jeszcze przelotnie w czasie powstania kościuszkowskiego (1794 r.). Szwedzi nie zdecydowali się jednak nawiązać bliższej współpracy z powstańczymi władzami w Warszawie. Trzeci rozbiór (1795 r.) i wymazanie Rzeczypospolitej z mapy politycznej Europy oznaczało też definitywne zamknięcie krótkiego okresu ożywienia w stosunkach politycznych i gospodarczych pomiędzy Sztokholmem a Warszawą.

Na początku panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego stosunki polsko-szwedzkie należały do najbardziej zaniedbanych. W kolejnych latach sytuacja w tym zakresie ulec miała jeszcze dalszemu pogorszeniu, gdyż po 1774 r. oba państwa na długie lata straciły zainteresowanie sobą. Dopiero zasadnicze zmiany w układzie sił na arenie międzynarodowej w końcu lat 80. XVIII w., przemiany wewnętrzne dokonujące się w Rzeczypospolitej w dobie Sejmu Czteroletniego, jak również znaczna aktywizacja polskiej polityki zagranicznej w tym okresie pociągnęły za sobą wyraźne ożywienie w zakresie kontaktów politycznych pomiędzy Sztokholmem a Warszawą. Wyrazem postępującego zbliżenia pomiędzy obu stolicami była z jednej strony warszawska misja Larsa von Engeströma, z drugiej zaś ustanowienie w Szwecji stałego przedstawicielstwa dyplomatycznego Rzeczypospolitej, ze starostą tłumackim Jerzym Michałem Potockim na czele. Antyrosyjskie nastawienie polskiej opinii publicznej, przyjęcie wyraźnie antypetersburskiego kursu politycznego przez przywódców większości sejmowej, podjęcie rokowań o alians z dworem berlińskim i zabiegi Warszawy o zbliżenie z Londynem stanowiły w sumie istotne przesłanki umożliwiające rozpoczęcie polsko-szwedzkich rozmów politycznych, których celem miało być wynegocjowanie formalnego traktatu sojuszniczego. Rozpoczęte w lutym 1790 r. (z inicjatywy Jerzego Potockiego) trudne rokowania o podpisanie polsko-szwedzkiej konwencji sojuszniczej (jednym z istotnych powodów uniemożliwiających porozumienie był fakt, że Szwecja od lata 1788 r. pozostawała w stanie wojny z Rosją) ciągnąć się miały przez blisko rok, a przerwane ostatecznie na początku 1791 r., nie przyniosły w rezultacie pozytywnych efektów<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Więcej o zasygnalizowanych tu problemach zob. Z. Anusik, *Stosunki polsko-szwedzkie w początkach panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego (1764–1774)*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2006, R. 5, nr 1 (9), s. 137–170; tenże, *Wznowienie stosunków dyplomatycznych*

Zbliżenie polityczne pomiędzy Sztokholmem a Warszawą otworzyło jednak drogę do podjęcia negocjacji o podpisanie polsko-szwedzkiego traktatu handlowego i uregulowania na nowych zasadach dwustronnych stosunków gospodarczych. Pierwszy impuls w tej sprawie (podobnie jak w przypadku układu sojuszniczego) wyszedł od Jerzego Michała Potockiego, który rozmawiając na początku marca 1790 r. ze szwedzkim sekretarzem stanu Ulrikim Gustafem Francem, wspomniał o możliwości zawarcia polsko-szwedzkiej konwencji handlowej<sup>2</sup>. Oficjalne wystąpienie starosty tłumackiego zostało poprzedzone szerokimi konsultacjami przeprowadzonymi przez niego w środowisku kupców i przemysłowców sztokholmskich. Przedstawiając własne propozycje w tej sprawie szwedzkiemu rządowi, Jerzy Potocki miał więc już prawdopodobnie w ręku naszkicowany w ogólnych zarysach projekt przyszłego układu<sup>3</sup>.

Wyniki przeprowadzonych wówczas sondaży, jak również poglądy starosty tłumackiego na kwestię uregulowania polsko-szwedzkich kontaktów handlowych znalazły odzwierciedlenie w memoriale (niestety, niedatowanym) przesłanym przez polskiego dyplomatę do Warszawy na ręce jego starszego brata, jednego z czołowych przywódców Sejmu Wielkiego – marszałka nadwornego litewskiego Ignacego Potockiego. Obok aktualnych danych dotyczących kursu walut i używanych w Szwecji miar i wag znalazła się w tym dokumencie również lista towarów (wraz z przeciętnymi cenami uzyskiwanymi na rynku szwedzkim), których sprzedają bądź też nabyciem zainteresowane były sztokholmskie koła

---

*polsko-szwedzkich u progu obrad Sejmu Czteroletniego*, Acta Universitatis Lodziensis, „Folia Historica” 1993, nr 49, s. 67–95; tenże, *O szwedzki alians. Karta z dziejów stosunków politycznych pomiędzy Sztokholmem a Warszawą w dobie Sejmu Czteroletniego*, Acta Universitatis Lodziensis, „Folia Historica” 1996, nr 57, s. 77–106; tenże, *Rokowania o polsko-szwedzki traktat sojusznicy w 1790 roku*, „Zapiski Historyczne” 1996, t. 61, z. 2–3, s. 21–44 (177–200); tenże, *Misja polska w Sztokholmie w latach 1789–1795*, Łódź 1993, s. 90–104; W. Konopczyński, *Polska a Szwecja. Od pokoju oliwskiego do upadku Rzeczypospolitej 1660–1795*, Warszawa 1924, s. 212–249; tenże, *Lars von Engeströms mission i Polen 1787–1791. Ett bidrag till historien om Gustav III:s polska politik*, „Historisk Tidskrift” 1924, Jg. 44, s. 1–52.

<sup>2</sup> Riksarkivet w Sztokholmie [dalej: RA], Polonica vol. 223, Ulric Gustaf Franc do Larsa von Engeströma, Sztokholm, 9 III 1790, b.p.; A. Raphael, *Bidrag till historien om Gustav III:s planer på Polen och dermed sammanhängande underhandlingar under åren 1788–1791*, Uppsala 1874, s. 50; Z. Anusik, *Projekt polsko-szwedzkiego traktatu handlowego z 1790 roku*, „Przegląd Historyczny” 1993, t. 84, z. 2, s. 234; tenże, *Misja...*, dz. cyt., s. 104–105.

<sup>3</sup> Świadczy o tym fakt, że już 9 III 1790 r. Franc przesłał Engeströmowi krótki memoriał dotyczący szczegółów przyszłego układu handlowego. Por. RA, Polonica vol. 223, Ulric Gustaf Franc do Larsa von Engeströma, Sztokholm, 9 III 1790, apostille oraz załączony do depeszy „Mémoire raisonné”, b.p. Opracowany przez stronę szwedzką szczegółowy projekt układu handlowego trafił do rąk Engeströma w Warszawie dopiero na początku czerwca 1790 r. Por. też Z. Anusik, *Projekt...*, dz. cyt., s. 234; tenże, *Misja...*, dz. cyt., s. 105.

kupieckie i przemysłowe<sup>4</sup>. Spośród towarów polskich Szwedzi gotowi byli kupować głównie zboże, len, konopie, liny, płótno, mąkę, kaszę, wódkę, drzewo na maszty, mięso solone, słoninę, łój, miód, wosk, wyroby szklane, papier i potaż. Sami z kolei oferowali stal, żelazo, miedź, mosiądz, porcelanę, wąż, rybę wędzoną, śledzie, sól, marmur, granit i ałun<sup>5</sup>.

Jeśli chodzi o szczegóły projektowanego porozumienia, to sztokholmscy rozmówcy Jerzego Potockiego sugerowali, że należałoby postarać się przede wszystkim o wzajemne uprzywilejowanie wymiany handlowej między oboma krajami. W zamian za szczególne uprzywilejowanie handlu szwedzkiego w Połędzie Szwecja mogłaby np. udostępnić dla polskich towarów jeden z portów gotlandzkich. Obok wymagających dalszego uszczegółowienia i negocjacji kwestii opłat i kontroli celnej oraz uregulowania zasad i warunków, na jakich kupcy polscy mogliby korzystać z usług szwedzkich armatorów (wobec bardzo ograniczonych rozmiarów polskiej, a właściwie gdańskiej floty handlowej), najistotniejszym problemem do rozstrzygnięcia w przyszłych rokowaniach był przede wszystkim problem wznowienia działalności portu morskiego w Połędzie. Starosta tłumacki, inspirowany niewątpliwie przez szwedzkich ekspertów, proponował więc, by w przyszłym traktacie handlowym znalazło się sformułowanie, iż „oba rządy zobowiążą się usunąć wszelkie przeszkody w żegludze do Połęgi, a Szwecja dopomoże w reperacji portu w Połędzie [zniszczonego na rozkaz Karola XII w czasie trzeciej wojny północnej – przyp. Z.A.], dostarczając z Gotlandii

<sup>4</sup> W memoriale nadesłanym do Warszawy przez starostę tłumackiego znalazły się informacje, że podstawową jednostką monetarną w Szwecji był wówczas riksdaler, równy 48 szylingom. W poważniejszych transakcjach handlowych używano jednak również dukatów holenderskich, przy czym 1 dukat holenderski stanowił równowartość 2 dukatów hamburskich. Za jednego dukata hamburskiego płacono z kolei 1 riksdalera i 9 szylingów szwedzkich. Spotykało się również transakcje, w których przeliczano 2 riksdalery na 1 dukata holenderskiego. Jeśli chodzi o używane wówczas w Szwecji miary masy, to 1 funt okrętowy (skeppunt) równał się 400 funtom polskim (ok. 162,2 kg), a 1 lispund odpowiadał 20 funtom polskim (około 8,11 kg). Przykładowe ceny towarów na rynku szwedzkim obrazuje następujące zestawienie: 1 skeppunt żelaza w sztabach kosztował 7–8 riksdalerów; miedzi w płytach – 48 riksdalerów; mosiądzu – 36–38 riksdalerów; stali – 12 riksdalerów; za 17 lispundów soli płacono 2 riksdalery 16 szylingów; za 1 lispund płótna lnianego cienkiego – 2 riksdalery; 1 funt zwykły wosku kosztował 16 szylingów; miodu – 8 szylingów. Za 48 kwart wódki należało zapłacić 3–4 szylingi. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie [dalej: AGAD], Archiwum Publiczne Potockich [dalej: APP] nr 227, Memoriał przesłany przez Jerzego Potockiego Ignacemu Potockiemu [b.d.], s. 788–789; por. też Z. Anusik, *Projekt...*, dz. cyt., s. 234.

<sup>5</sup> AGAD, APP nr 227, Memoriał przesłany przez Jerzego Potockiego Ignacemu Potockiemu, s. 789; W. Konopczyński, *Polska...*, dz. cyt., s. 236–237; Z. Anusik, *Projekt...*, dz. cyt., s. 234–235. Więcej informacji o rozmiarach i strukturze ówczesnej wymiany handlowej pomiędzy Szwecją a Rzeczpospolitą zob. E. Cieślak, *Polsko-szwedzki handel morski w XVIII wieku (materiały w archiwach szwedzkich)*, „Zapiski Historyczne” 1980, t. 45, z. 4, s. 124–125.

potrzebnych materiałów”<sup>6</sup>. Jerzy Potocki po serii rozmów odbytych w sztokholmskich kołach handlowo-przemysłowych przekonywał też brata, że sprawa uregulowania polsko-szwedzkich kontaktów handlowych jest naturalnym następstwem wznowienia stosunków politycznych, i zachęcał go w związku z tym do połączenia negocjacji nad podpisaniem traktatu handlowego z negocjacjami nad zawarciem sojuszu pomiędzy dworem sztokholmskim a Rzeczpospolitą<sup>7</sup>.

Biorąc za podstawę propozycje wysunięte przez polskiego posła w Sztokholmie, szwedzkie Kolegium Handlowe (Komercyjne) opracowało własny projekt układu handlowego z Rzeczpospolitą. Również i autorzy tego dokumentu, wychodząc od analizy aktualnej sytuacji politycznej w Polsce i wyrażając nadzieje na to, że Polacy zrobią wszystko, aby nie dostać się ponownie pod „jarzmo” rosyjskie, przewidywali, iż podpisanie umowy handlowej, aktywizujące znacznie wzajemną wymianę towarową, wpłynie równocześnie w poważny sposób na zacieśnienie łączących Rzeczpospolitą i Szwecję związków politycznych. Podkreślano możliwość osiągnięcia znacznych korzyści finansowych, wynikających z przyszłego pośrednictwa kupców i armatorów szwedzkich w kontaktach handlowych Rzeczypospolitej z zagranicznymi kontrahentami (w celu pobudzenia i rozwoju handlu dwustronnego postulowano utworzenie strefy wolnocłowej – dostępnej również dla kupców innych narodowości – w tym porcie na Gotlandii, który zostanie wytypowany do obsługi wymiany handlowej z Polską). Wyrażając zaś wiarę w to, że uda się w przyszłości skierować znaczną część polskiego eksportu do odnowionego portu w Połędzie (skąd towary polskie byłyby wywożone głównie na statkach szwedzkich), rzeczoznawcy Kolegium Komercyjnego obmyślili następujące warunki szczegółowe przyszłego traktatu: 1) zagwarantowanie obywatelom szwedzkim wyłącznego prawa żeglugi do Połęgi; 2) przyznanie kupcom polskim prawa składu towarów (zwolnionych z opłat celnych) w jednym z portów Gotlandii, który to port przejmie, wraz z Połęgą, obsługę wzajemnej wymiany towarowej; 3) uznanie tego portu za strefę wolnocłową dla statków

---

<sup>6</sup> AGAD, APP nr 227, Memoriał przesłany przez Jerzego Potockiego Ignacemu Potockiemu, s. 788–789. Warto zwrócić w tym miejscu uwagę na fakt, że projekt wznowienia pracy portu w Połędzie powstał bezpośrednio po pierwszym rozbiorze (w związku z zaborem Pomorza Gdańskiego przez Prusy), a nawiązano do tej sprawy (rozważając możliwość jego naprawy i rozbudowy) również w rokowaniach handlowych prowadzonych przez posła polskiego Franciszka Bukatego w Londynie. Zob. J.A. Wilder, *Projekt Franciszka Piłsudskiego odbudowy portu pod Połęgą*, „Rocznik Gdański” 1937, t. 9–10, s. XVII–XXII; Z. Libiszowska, *Misja polska w Londynie w latach 1769–1795*, Łódź 1966, s. 91.

<sup>7</sup> AGAD, APP nr 227, Memoriał przesłany przez Jerzego Potockiego Ignacemu Potockiemu, s. 788.

wszystkich bander i kupców wszystkich narodowości; 4) równouprawnienie w zakresie handlu i żeglugi Polaków i Szwedów, osiedlających się w obu krajach (na prawach przyznawanych w tym zakresie obywatelom miejscowym); 5) wolność nabożeństwa w obu krajach, uregulowana miejscowym prawodawstwem; 6) zrównanie opłat portowych w Połędzie i w wytypowanym porcie na Gotlandii; 7) ustanowienie w obu portach przysięgłych celników z prawem nieograniczonej rewizji w celu sprawdzania rodzaju i jakości przywożonych towarów<sup>8</sup>.

Oceniając zawartość merytoryczną opracowanego w Sztokholmie projektu, Władysław Konopczyński napisał: „Niektóre z tych zasad, jak czwarta, piąta i siódma, reasumowały jeszcze układ warszawski z 1705 roku i nawet § 15 pokoju oliwskiego, chociaż zdawano sobie sprawę z różnicy czasów i nie zamierzano chyba upierać się przy starych precedensach. Z polskiego punktu widzenia dałoby się w tym zarysie niejedno poprawić”<sup>9</sup>.

Również i sami autorzy przedstawionego projektu wyrażali poważne wątpliwości co do możliwości pełnego wprowadzenia w życie zawartych w nim postulatów. Zdaniem szwedzkich specjalistów ustanowienie strefy wolnościowej na Gotlandii mogłoby bowiem otworzyć drogę dla kontrabandy do Szwecji i Finlandii (o wiele bardziej niebezpiecznej – ich zdaniem – dla złączonych unią państw skandynawskich niż dla Polski). Poza tym szczególne uprzywilejowanie Szwedów w Połędzie mogłoby wzbudzić zazdrość ze strony innych państw (zwłaszcza Prus, zaniepokojonych pojawieniem się konkurencji w zakresie handlu z Rzeczpospolitą i spadkiem dochodów celnych z własnych portów, przez które przechodziła dotychczas bardzo znaczna część polskiego eksportu) i doprowadzić w konsekwencji do podwyższenia przez Prusy (po zakończeniu wojny szwedzko-rosyjskiej) opłat portowych i celnych na towary przewożone na szwedzkich statkach. Podobnej reakcji obawiano się także ze strony Rosji (frachtującej statki szwedzkie do przewozu towarów w rejonie Morza Śródziemnego i gdzie indziej).

---

<sup>8</sup> RA, Polonica vol. 312, „Notions recueillies sur la manière dont il paroît qu'on envisage à Stockholm une liaisons de commerce à former entre la Pologne et la Suède, avec les considerations pour et contre cette idée à fait naître”, b.p. Dodajmy, że projekt ten został wysłany Engeströmowi dopiero w połowie maja 1790 r. (trafił do niego na początku czerwca), podczas gdy Jerzy Potocki przygotowany przez siebie memoriał (zredagowany przy pomocy szwedzkich ekspertów) wysłał do Deputacji Interesów Zagranicznych już 12 III 1790 r. AGAD, Archiwum Koronne Warszawskie, dział szwedzki, karton 11, fasc. 7, Jerzy Potocki do Waleriana Tęgoborskiego, Sztokholm, 13 III 1792 (depesza), s. 57; por. też Z. Anusik, *Projekt...*, dz. cyt., s. 235–236, 238–239; tenże, *Misja...*, dz. cyt., s. 105–106; W. Konopczyński, *Polska...*, dz. cyt., s. 237; tenże, *Lars von Engeströms...*, dz. cyt., s. 36.

<sup>9</sup> W. Konopczyński, *Polska...*, dz. cyt., s. 237–238.



Poza tym aktualny układ stosunków międzynarodowych jest taki – pisali eksperci Kolegium Handlowego – że Rzeczpospolita nie będzie w stanie przeciwstawić się ewentualnemu protestowi pruskiemu przeciwko zbyt niemu uprzywilejowaniu handlu szwedzkiego w Połędzie, co z góry może przekreślić wszystkie inne postanowienia projektowanego układu. Ponadto – zdaniem ekspertów szwedzkich – przyjazne stosunki z Rzeczpospolitą mogłyby ulec zakłóceniu (zastrzeżenia tego nie sformułowano *expressis verbis*), gdyby w przyszłym traktacie uwzględniono w sposób zbyt jednostronny jedynie interesy Sztokholmu<sup>10</sup>.

W związku z wysuniętymi przez siebie zastrzeżeniami doradcy Kolegium Handlowego proponowali w konsekwencji, żeby opracować rozwiązanie alternatywne, na wypadek gdyby pierwotne pomysły okazały się zbyt trudne do zrealizowania. Proponowany układ (w bardziej okrojonej formie) powinien zostać przygotowany w ten sposób – pisali szwedzcy rzeczoznawcy – by nie wzbudzić jakichkolwiek zastrzeżeń ze strony innych państw zainteresowanych handlem w rejonie Morza Bałtyckiego. Jako warunek konieczny, a jednocześnie wystarczający do ożywienia wzajemnych kontaktów gospodarczych, uznali sztokholmscy eksperci zezwolenie poddanym obu państw na swobodne osiedlanie się w obu krajach i zajmowanie się handlem i żegluga na tych samych zasadach, na jakich podejmowali działalność gospodarczą miejscowi przedsiębiorcy. Rzeczoznawcy Kolegium Handlowego uznali też, że okrojony w ten sposób projekt polsko-szwedzkiego traktatu handlowego może zostać przedstawiony jako ostateczna wersja konwencji i podpisany (jako układ tajny) natychmiast, a wprowadzony w życie, gdy tylko pozwolą na to okoliczności zewnętrzne. Jedynym zastrzeżeniem, jakie można było wysunąć (patrząc z punktu widzenia sztokholmskich ekspertów) przeciwko wprowadzeniu w życie traktatu handlowego w tym drugim (mocno zredukowanym i jednocześnie bardzo ogólnym) kształcie, była obawa przed napływem do Szwecji zbyt dużej liczby Żydów, zamieszkujących dotychczas w granicach Rzeczypospolitej. Dlatego też sugerowano wprowadzenie do przyszłego traktatu klauzuli regulującej, w myśl postulatów strony szwedzkiej, tę drażliwą, a istotną (choć nie uznawano jej bynajmniej za sprawę pierwszoplanową) z punktu widzenia interesów Sztokholmu kwestię<sup>11</sup>.

Mimo wszystkich zastrzeżeń i żywnych w szwedzkiej stolicy wątpliwości, opracowany w Kolegium Komercyjnym projekt polsko-szwedzkiego traktatu

<sup>10</sup> RA, Polonica vol. 312, „Notions...”, b.p.; por. też Z. Anusik, *Projekt...*, dz. cyt., s. 236, 240.

<sup>11</sup> Tamże, s. 236–237, 240.

handlowego najpóźniej na początku czerwca trafił do rąk posła szwedzkiego w Warszawie<sup>12</sup>. Dodajmy jednak od razu, że pomysły sztokholmskich ekspertów (dotyczące wyjątkowego uprzywilejowania szwedzkiego handlu w stosunkach z Rzeczpospolitą) nie wywarły większego wpływu na ostateczny kształt projektu traktatu handlowego przedstawionego przez Engeströma Deputacji Interesów Zagranicznych w dniu 13 czerwca 1790 r. Zaproponowane przez niego rozwiązania (pokrywające się w zasadzie z czwartym punktem pierwotnego projektu opracowanego w Kolegium Komercyjnym oraz z wariantem alternatywnym wysuniętym przez doradców tego Kolegium w drugiej części omówionego wyżej memoriału) pomijały bowiem milczeniem wybujałe pretensje i żądania szczególnych przywilejów dla szwedzkiego handlu i stanowiły tym samym dogodny punkt wyjścia do dalszych rokowań oraz uzgodnień w kwestiach szczegółowych. Od chwili przedstawienia noty Engeströma na forum sejmowym w dniu 18 czerwca 1790 r. traktat handlowy stał się też *de facto* integralną częścią projektowanego układu politycznego pomiędzy Szwecją a Rzeczpospolitą i we wszystkich późniejszych negocjacjach rozpatrywany był łącznie z propozycją zawarcia konwencji sojuszniczej<sup>13</sup>.

Występując wobec Deputacji Interesów Zagranicznych z propozycją zacieśnienia wzajemnych stosunków, Engeström zdawał sobie sprawę z tego, że zawarcie jakiegokolwiek porozumienia handlowego, jak również politycznego, pomiędzy Szwecją a Rzeczpospolitą, uzależnione jest od uregulowania analogicznych stosunków polsko-pruskich. Dlatego też w lipcu i sierpniu 1790 r. wspierał energicznie poczynania posła angielskiego Daniela Hailesa, doradzając Polakom cesję Gdańska w zamian za obniżenie ceł pruskich i tani tranzyt polskich towarów przez wszystkie porty prusko-pomorskie. Uchwała o „nierozdzielności krajów Rzeczypospolitej” (podjęta w dniu 6 września 1790 r.), odsuwając w bliżej nieokreślonej przyszłości sprawę polsko-pruskiego (a tym samym

---

<sup>12</sup> Załączono go do depeszy wysłanej w końcu maja ze Sztokholmu. RA, Polonica vol. 223, Carl Wilhelm von Düben do Larsa von Engeströma, Sztokholm, 21 V 1790, b.p.; Z. Anusik, *Projekt...*, dz. cyt., s. 237; tenże, *Misja...*, dz. cyt., s. 106.

<sup>13</sup> Włączenie projektu traktatu handlowego do przygotowywanego wówczas układu politycznego nie oznaczało jednak zaniechania prac nad uszczegółowieniem przyszłego porozumienia gospodarczego. Na przełomie lipca i sierpnia 1790 r. Engeström zaprosił bowiem do prac nad projektem konwencji handlowej dyrektora poczt Ernesta Sartoriusa oraz Scipiona Piattolego. Por. RA, Polonica vol. 213, Lars von Engeström do Carla Wilhelma von Dübena, Warszawa, 4 VIII 1790, b.p.; W. Konopczyński, *Polska...*, dz. cyt., s. 238 (tu szczegółowe omówienie zapatrywań Engeströma w sprawie możliwości i sposobów intensyfikacji polsko-szwedzkich stosunków handlowych); Z. Anusik, *Projekt...*, dz. cyt., s. 237; tenże, *Misja...*, dz. cyt., s. 108.

i polsko-szwedzkiego) porozumienia handlowego, została więc przyjęta przez przedstawiciela dworu sztokholmskiego jako jego osobista klęska<sup>14</sup>.

Gdy w ciągu kilku następnych tygodni wznowiono (przerwane w końcu sierpnia, gdy do Warszawy dotarły wieści o podpisaniu w połowie tego miesiąca szwedzko-rosyjskiego traktatu pokojowego w Värälä) rozmowy polityczne pomiędzy Engeströmem a przedstawicielami deputacji sejmowej w sprawie podpisania polsko-szwedzkiego traktatu sojuszniczego, wydawało się, że istnieje jeszcze szansa na sfinalizowanie polsko-szwedzkiego porozumienia w kwestiach gospodarczych. Podpisana w Warszawie w dniu 7 listopada 1790 r. umowa przedwstępna (w kwestii porozumienia politycznego i handlowego), która została następnie przedstawiona do akceptacji z jednej strony polskiemu sejmowi, z drugiej zaś sztokholmskiemu ministerium, nigdy nie doczekała się jednak realizacji. Dojrzewające na dworze sztokholmskim pomysły ubiegania się o koronę polską dla króla Szwecji Gustawa III odwiodły bowiem Szwedów od planów zawarcia aliansu z Rzeczpospolitą i sprawiły, że propozycje polsko-szwedzkiego porozumienia gospodarczego nigdy nie wyszły poza fazę wstępnych studiów i projektów<sup>15</sup>.

Po śmierci Gustawa III (zmarł 29 marca 1792 r.) w polityce szwedzkiej zaślę zasadnicze zmiany. Wobec małoletności nowego króla – Gustawa IV Adolfa – władzę w kraju objęła regencja, na czele której stanął brat zmarłego władcy – książę Karol Sudermański. Na gruncie polityki wewnętrznej książę regent oraz jego faworyt – Gustaf Adolf Reuterholm – z zapalem przystąpili do rozprawy z politykami z najbliższego otoczenia Gustawa III. W polityce zagranicznej początkowo stawiali na zbliżenie do rewolucyjnej Francji, później zaś opowiedzieli się za ścisłą neutralnością, balansując dość nieporadnie pomiędzy Francją a Rosją. Również w Polsce po przegranej wojnie z Rosją i drugim rozbiorem mało kto interesował się tym, co dzieje się w Sztokholmie. Władze konfederacji targowickiej

---

<sup>14</sup> Por. W. Konopczyński, *Polska...*, dz. cyt., s. 238; tenże, *Lars von Engeströms...*, dz. cyt., s. 37; Z. Anusik, *Misja...*, dz. cyt., s. 106; tenże, *Projekt...*, dz. cyt., s. 237–238; tenże, *O szwedzki alians...*, dz. cyt., s. 96–98; tenże, *Rokowania...*, dz. cyt., s. 31–37 (187–193).

<sup>15</sup> Por. Z. Anusik, *O szwedzki alians...*, dz. cyt., s. 98–105; tenże, *Rokowania...*, dz. cyt., s. 36–42 (192–198); tenże, *Projekt...*, dz. cyt., s. 238; tenże, *Misja...*, dz. cyt., s. 107–121; tenże, *O polską koronę. Dwór sztokholmski wobec kwestii sukcesji tronu w Polsce w dobie Sejmu Czteroletniego*, [w:] *Studia i materiały z dziejów nowożytnych*, red. K. Matwijowski, S. Ochmann-Staniszevska, Wrocław 1995, s. 147–167 (Prace Historyczne XIII); tenże, *Szwedzki rywal Fryderyka Augusta. Gustaw III wobec projektów sukcesji tronu w Polsce w latach 1790–1792*, „Rocznik Łódzki” 1997, t. 44, s. 89–115.

podjęły nawet próbę likwidacji misji polskiej w stolicy Szwecji, ale ostatecznie starostę tłumackiego wybronił jego kuzyn – Stanisław Szczęsny Potocki<sup>16</sup>.

Dopiero w dobie powstania kościuszkowskiego przychylna wobec Polski postawa posła szwedzkiego w Warszawie – generała Johanna Christopfera Tolla – niegdyś bliskiego współpracownika Gustawa III, obudziła wśród kierownictwa Wydziału Interesów Zagranicznych nadzieje na uzyskanie ze strony dworu sztokholmskiego realnej pomocy dla powstania. Propolskie sympatie posła kłóciły się jednak wyraźnie z poglądami sekretarza szwedzkiego poselstwa, który od początku swojego pobytu w Warszawie pisywał do Sztokholmu zjadliwe listy, w których szkalował Polskę i Polaków. Było to o tyle istotne, że już wkrótce Samuel Niclas Casström miał się wysunąć na pierwszoplanową pozycję wśród personelu warszawskiej legacji<sup>17</sup>.

Na początku czerwca 1794 r. Ignacy Potocki zwrócił się do sekretarza misji szwedzkiej w Warszawie z prośbą o chwilę prywatnej rozmowy. Wcześniej jeszcze uprzedził go, że Polska zamierza ubiegać się o kredyt w wysokości 1,5 mln dukatów, który mógłby być gwarantowany przez Szwecję, od której zamierzano też kupić broń przeznaczoną dla powstania. 2 czerwca 1794 r. Ignacy Potocki spotkał się osobiście z Casströmem. W czasie rozmowy zapytał o możliwość udziału Szwecji w zakupie broni dla powstania. Sekretarz odpowiedział, że propozycja ta wykracza dość znacznie poza ramy przyjętej przez Szwecję zasady ścisłej neutralności wobec wszystkich konfliktów europejskich, dlatego nie czuje się na siłach przedstawić jej swojemu dworowi, tym bardziej że w Warszawie przebywa oficjalnie akredytowany przedstawiciel rządu szwedzkiego. Potocki musiał więc przyznać, że doszły go wieści o powiązaniach Tolla ze spiskiem Gustafa Mauritzza Armfelt<sup>18</sup>, wobec czego, spodziewając się rychłego odwołania szefa misji

---

<sup>16</sup> Por. Z. Anusik, *Misja...*, dz. cyt., s. 121–147; tenże, *Polsko-szwedzkie stosunki dyplomatyczne w dobie insurekcji kościuszkowskiej*, [w:] *Czasy Kościuszki i Napoleona. Jan Zbigniew Lubicz-Pachoński jako badacz epoki*, red. Z. Janeczek, Katowice 2001, s. 277–278; L. Stavenow, *Den gustavianska tiden 1772–1809*, [w:] *Sveriges historia till våra dagar*, utgiven av B. Hildebrand, L. Stavenow, bd. 10, Stockholm 1925, s. 234, 237–240.

<sup>17</sup> Por. Z. Anusik, *Polsko-szwedzkie...*, dz. cyt., s. 283–286; tenże, *Misja...*, dz. cyt., s. 150–151; W. Konopczyński, *Polska...*, dz. cyt., s. 262; RA, Polonica vol. 234, Johann Christopher Toll do Karola ks. Sudermańskiego, Warszawa, 31 V 1794, i apostille do tej depezy, b.p.; RA, Polonica vol. 240, Samuel Niclas Casström do Scheringa Rosenhanego, Warszawa, 24 V 1794, b.p.

<sup>18</sup> Gustaf Mauritz Armfelt był jednym z najbliższych współpracowników Gustawa III. Stał się też jedną z pierwszych ofiar mściwości regenta i Reuterholma. Pozbawiony wszystkich urzędów, jesienią 1792 r. został wysłany do Włoch jako przedstawiciel Szwecji przy wszystkich dworach Italii. Przebywając we Włoszech, Armfelt zawiązał dość rozgałęzioną konspirację skierowaną przeciwko Reuterholmowi. Zabiegał również o pomoc cesarzowej Katarzyny II. Reuterholm z kolei, obawiając się odsuniętych od władzy polityków, otoczył Armfelt<sup>18</sup> siecią swoich szpiegów

szwedzkiej z Warszawy, rozmawia o zakupie broni z jego spodziewanym następcą. O poręczeniu pożyczki Potocki już nawet nie wspomniał. Wyraził natomiast nadzieję, że Szwecja poprzez swoje wpływy w Stambule skłoni Turcję do zaatakowania Rosji, gdyż wojna rosyjsko-turecka „niezawodnie dałaby wkrótce rewolucji polskiej obrót nader pomyślny dla rzeczywistego dobra Szwecji”. Również i ta propozycja doczekała się wykrętnej odpowiedzi ze strony sekretarza szwedzkiego poselstwa w Warszawie. Niezrażony Potocki powrócił do sprawy zakupu broni. Naglił o pomoc, odwołując się nawet do osobistej przyjaźni z Casströmem. Szwed zdawał grzeczności, ale niczego konkretnego nie przyrzekł. Tego samego dnia wieczorem Ignacy Potocki przesłał na ręce Casströma memoriał, w którym własne żądania i propozycje zawarł w następujących punktach: 1) przez jaki port szwedzki można by przewieźć broń dla 10 tys. piechoty i 5 tys. kawalerii, stosownie do przyszyłych wskazań Jerzego Potockiego; 2) jaki dom handlowy mógłby się podjąć tej przesyłki; 3) jaka byłaby cena zakupu; 4) kiedy i w ilu transportach mogłaby broń nadejść do umówionego miejsca i wreszcie 5) jak doprowadzić do tego, by cały ten transport w ciągu 20 dni dotarł do Polski<sup>19</sup>.

Samuel Niclas Casström nie uznał za stosowne poinformować o całej tej sprawie Tolla, lecz zarówno treść rozmowy, jak i sam memoriał przekazał bezpośrednio na ręce kanclerza Fredrika Sparrego. Jak wyraził to obrazowo W. Konopczyński, „Casström zrobił, co odeń zależało, aby onieśmielić nadzieję Potockiego. Zaś kanclerz Sparre zrobił, co mógł, aby rzecz całą utopić, tj. pokrył ją absolutnym milczeniem”<sup>20</sup>.

Niemal w tym samym czasie do gry włączył się również Jerzy Potocki. 13 czerwca 1794 r. notyfikował dworowi szwedzkiemu powstanie Rady Najwyższej Narodowej i objęcie przez Ignacego Potockiego kierownictwa Wydziału Interesów Zagranicznych. Właśnie wówczas poseł polski w Sztokholmie podjął

---

i wytrwale zbierał kompromitujące go materiały, zanim w grudniu 1793 r. zdecydował się wystąpić z oskarżeniem o spisek „gustawiańsko-rosyjski”. Zob. Z. Anusik, *Misja...*, dz. cyt., s. 143. O sprawie Armfelt'a i planowanym oskarżeniu Tolla o udział w tym sprzysiężeniu Ignacy Potocki był na bieżąco informowany przez swojego brata – Jerzego Michała Potockiego.

<sup>19</sup> Zapis treści cytowanej rozmowy: RA, Polonica vol. 240, Samuel Niclas Casström do Fredrika Sparrego, Warszawa, 4 VI 1794, b.p.; por. też W. Konopczyński, *Polska...*, dz. cyt., s. 266–267; Z. Anusik, *Misja...*, dz. cyt., s. 151–152; tenże, *Polsko-szwedzkie...*, dz. cyt., s. 286–287.

<sup>20</sup> W. Konopczyński, *Polska...*, dz. cyt., s. 267; por. też Z. Anusik, *Misja...*, dz. cyt., s. 152; tenże, *Polsko-szwedzkie...*, dz. cyt., s. 287.

też próbę przekonania dworu szwedzkiego do podjęcia działań umożliwiających zakup w Szwecji broni dla powstania<sup>21</sup>.

Ostatecznie jednak Szwedzi nie zdecydowali się nawiązać bliższej współpracy z powstańczymi władzami w Warszawie<sup>22</sup>. Trzeci rozbiór (1795) i wymazanie Rzeczypospolitej z mapy politycznej Europy oznaczało też definitywne zamknięcie krótkiego okresu ożywienia w stosunkach politycznych i gospodarczych pomiędzy Sztokholmem a Warszawą.

### Bibliografia

- Anusik Z., *Potocki Jerzy Michał*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. 28, Wrocław 1984, s. 44–47.
- Anusik Z., *Misja polska w Sztokholmie w latach 1789–1795*, Łódź 1993.
- Anusik Z., *Projekt polsko-szwedzkiego traktatu handlowego z 1790 roku*, „Przegląd Historyczny” 1993, t. 84, z. 2, s. 233–240.
- Anusik Z., *Wznowienie stosunków dyplomatycznych polsko-szwedzkich u progu obrad Sejmu Czteroletniego*, Acta Universitatis Lodzianensis, „Folia Historica” 1993, 49, s. 67–95.
- Anusik Z., *O polską koronę. Dwór sztokholmski wobec kwestii sukcesji tronu w Polsce w dobie Sejmu Czteroletniego*, [w:] *Studia i materiały z dziejów nowożytnych*, red. K. Matwijowski, S. Ochmann-Staniszevska, Wrocław 1995, s. 147–167 (Prace Historyczne XIII).
- Anusik Z., *O szwedzki alians. Karta z dziejów stosunków politycznych pomiędzy Sztokholmem a Warszawą w dobie Sejmu Czteroletniego*, Acta Universitatis Lodzianensis, „Folia Historica” 1996, 57, s. 77–106.
- Anusik Z., *Rokowania o polsko-szwedzki traktat sojuszniczy w 1790 roku*, „Zapiski Historyczne” 1996, t. 61, z. 2–3, s. 21–44 (177–200).
- Anusik Z., *Szwedzki rywal Fryderyka Augusta. Gustaw III wobec projektów sukcesji tronu w Polsce w latach 1790–1792*, „Rocznik Łódzki” 1997, t. 44, s. 89–115.
- Anusik Z., *Polsko-szwedzkie stosunki dyplomatyczne w dobie insurekcji kościuszkowskiej*, [w:] *Czasy Kościuszki i Napoleona. Jan Zbigniew Lubicz-Pachoński jako badacz epoki*, red. Z. Janeczka, Katowice 2001, s. 277–298.

<sup>21</sup> Por. RA, Polonica vol. 328, Jerzy Potocki do Fredrika Sparrego, Sztokholm, 13 VI 1794, b.p.; Z. Anusik, *Potocki Jerzy Michał*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. 28, Wrocław 1984, s. 46; tenże, *Polsko-szwedzkie...*, dz. cyt., s. 291; tenże, *Misja...*, dz. cyt., s. 154.

<sup>22</sup> Więcej na ten temat zob. Z. Anusik, *Polsko-szwedzkie...*, dz. cyt., s. 291–298; tenże, *Misja...*, dz. cyt., s. 155–160.

- Anusik Z., *Stosunki polsko-szwedzkie w początkach panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego (1764–1774)*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2006, R. 5, nr 1 (9), s. 137–170.
- Cieślak E., *Polsko-szwedzki handel morski w XVIII wieku (materiały w archiwach szwedzkich)*, „Zapiski Historyczne” 1980, t. 45, z. 4, s. 124–125.
- Konopczyński W., *Lars von Engeströms mission i Polen 1787–1791. Ett bidrag till historien om Gustav III:s polska politik*, „Historisk Tidskrift” 1924, Jg. 44, s. 1–52.
- Konopczyński W., *Polska a Szwecja. Od pokoju oliwskiego do upadku Rzeczypospolitej 1660–1795*, Warszawa 1924.
- Libiszowska Z., *Misja polska w Londynie w latach 1769–1795*, Łódź 1966, s. 91.
- Raphael A., *Bidrag till historien om Gustav III:s planer på Polen och dermed sammanhängande underhandlingar under åren 1788–1791*, Uppsala 1874.
- Stavenow L., *Den gustavianska tiden 1772–1809*, [w:] *Sveriges historia till våra dagar*, utgiven av B. Hildebrand, L. Stavenow, bd. 10, Stockholm 1925.
- Wilder J.A., *Projekt Franciszka Pilsudskiego odbudowy portu pod Połogą*, „Rocznik Gdański” 1937, t. 9–10, s. XVII–XXII.

#### ATTEMPTS TO REVIVE THE COMMERCIAL EXCHANGE BETWEEN POLAND AND SWEDEN IN THE LAST YEARS OF STANISŁAW AUGUST PONIATOWSKI'S REIGN

**Keywords:** relations between Poland and Sweden, negotiations about a trade convention, the closing years of Stanisław August Poniatowski's reign

#### Summary

During the reign of Stanisław August Poniatowski (1764–1795) the political and economic relations between Poland and Sweden were not too intensive. It was the outbreak of the great eastern war (1764–1792) and the changes in the political circumstances of the time that made the two capitals decide to co-operate more closely. The proof of the growing rapprochement between the two countries were the Warsaw Mission of Lars von Engeström on the one hand and on the other the establishment of the permanent diplomatic mission of the Polish Republic in Sweden headed by starost-translator Jerzy Michał Potocki. In 1790 Poland and Sweden started negotiations to form an alliance, but a formal treaty was never signed (there were several reasons). At the beginning of the same year

in Stockholm the two parties initiated talks concerning a trade convention and even the preliminary conditions had been agreed on, but once again no formal treaty was signed. The war against Russia in defence of the 3<sup>rd</sup> May Constitution (1792) lost by Poland led to deterioration in the relations between Poland and Sweden. A possibility of renewing trade relations briefly appeared during the Kościuszko Uprising (1794); yet, the Swedes did not decide to establish closer ties with the authorities of the Uprising. The third partition of Poland (1795) and wiping the country off the map of Europe put an end to a short period of revival in political and economic relations between Stockholm and Warsaw.



*BOLESŁAW HAJDUK\**

Szczecin

## **Z PROBLEMATYKI WSPÓŁPRACY I KONKURENCJI W POLSKO-SKANDYNAWSKICH RELACJACH GOSPODARCZYCH W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM XX WIEKU**

**Słowa kluczowe:** relacje gospodarcze polsko-skandynawskie, konkurencja i współpraca we wzajemnych kontaktach, dwudziestolecie międzywojenne

### **Streszczenie**

Możliwości i warunki do podjęcia współpracy oraz wystąpienia konkurencji we wzajemnych stosunkach gospodarczych pomiędzy odrodzonym w listopadzie 1918 r. państwem polskim a krajami nordyckimi zaistniały w rezultacie jego uznania *de iure* oraz zawarcia z nimi określonych porozumień natury ekonomicznej. Pierwsze inicjatywy zmierzające do nawiązania współpracy w dziedzinie gospodarczej podjęto jeszcze przed powstaniem niepodległego państwa polskiego. Wyraźny rozwój współpracy gospodarczej w różnych dziedzinach pomiędzy Polską i krajami nordyckimi nastąpił po ostatecznym ustaleniu granic państwowych, podpisaniu z nimi traktatów handlowych i nawigacyjnych, stabilizacji warunków gospodarczych, zwłaszcza finansowych, oraz ogólnego rozwoju gospodarki polskiej.

W dziedzinie handlowej obszarami współpracy i zarazem konkurencji był eksport do państw skandynawskich polskich towarów, takich jak: węgiel i inne paliwa, wyroby hutnicze, drewno, artykuły włókiennicze i produkty rolne. Podobne przykłady

---

\* Uniwersytet Szczeciński, Instytut Historii i Stosunków Międzynarodowych, boleslaw.hajduk@gmail.com.

współpracy i rywalizacji zaobserwować można w imporcie z krajów skandynawskich do Polski, m.in. tłuszczów jadalnych, smarowych, ryb i przetworów, nawozów sztucznych oraz maszyn i urządzeń. Płaszczyzny współpracy znajdowały się również w obszarze inwestycji kapitałowych w różnych gałęziach polskiego przemysłu elektrotechnicznego, drzewnego, włókienniczego, metalowego, spożywczego i zapalczanego. Jednakże inwestycje i działalność szwedzkiego koncernu Ivara Kreugera w Polsce wywarły, w rezultacie jego konkurencji, negatywny wpływ na polski przemysł zapalczany.

Przykładem korzystnej współpracy polsko-skandynawskiej w dziedzinie portowej może być działalność spółki duńskiej Højgaard & Schultz AS. Wymieniona firma zbudowała w porcie handlowym Gdynia wszystkie falochrony i nabrzeża oraz przygotowała plany techniczne budowy poszczególnych obiektów. Ponadto wykonała wiele prac w strefie portowej i poza nią, m.in. w portach rybackich w Helu, Wielkiej Wsi (Władysławowie), obiekty hydrotechniczne w Oksywiu oraz zakład energetyczny w Czarnej Wodzie. Jednakże rozbudowa i wzrost obrotów w portach polskiego obszaru celnego wywołał działania konkurencyjne ze strony portów skandynawskich w zakresie obsługi ruchu towarowego, tranzytowego i osobowego.

Dziedziną gospodarki, w której zaistniała współpraca polsko-skandynawska, był również przemysł stoczniowy. Jej przejawy to zakupy statków handlowych, jednostek rybackich i silników w stoczniach skandynawskich, usługi remontowe dla armatorów nordyckich wykonywane przez przedsiębiorstwa stoczniowe położone w polskim obszarze gospodarczym oraz kooperacja w postaci sprzedaży na rynki skandynawskie maszyn, urządzeń i elementów wyposażenia. Ponadto prowadzono stałą wymianę polskich studentów oraz inżynierów, zwłaszcza w duńskich zakładach przemysłu okrętowego.

Konkretna współpraca polsko-skandynawska wystąpiła w dziedzinie żeglugi i obejmowała tworzenie mieszanych spółek armatorskich oraz wspólną obsługę niektórych szlaków żeglugowych i portów docelowych. Jednocześnie w obszarze aktywności żeglugowej zaobserwować można silną konkurencję pomiędzy armatorami polskimi oraz nordyckimi w przewozach towarów i osób.

Ważną dziedziną współpracy, ale i konkurencji w kontaktach szczególnie z Danią, trwającej już od 1903 r., było rolnictwo. Polskie organizacje rolnicze i właściciele dużych gospodarstw korzystali z osiągnięć duńskiego rolnictwa w zakresie hodowli zwierząt i uprawy roślin oraz utrzymywali stały kontakt z stojącymi na wysokim poziomie organizacyjnym i produkcyjnym duńskimi ośrodkami produkcji rolnej, m.in. wysyłając na praktyki do Danii uczniów szkół rolniczych, studentów i inżynierów. Jednakże rozwój polskiego rolnictwa i podniesienie jakości produkcji rolnej prowadziły do konkurencji w zakresie eksportu na rynki trzecie, np. bekonów do Anglii.

Współpraca oraz rywalizacja zaistniała także w polsko-skandynawskich kontaktach dotyczących rybołówstwa. Wykorzystanie skandynawskich, głównie duńskich, jednostek łowczych, sprzętu połowowego i instruktorów przyczyniło się w sposób zasadniczy do zapoczątkowania oraz rozwoju polskiego rybactwa na otwartym Bałtyku, wodach Kattegatu i Skagerraku i na Morzu Północnym. Na odnotowanie zasługuje współpraca,

a także rozbieżności, ujawniające się pomiędzy polskimi i skandynawskimi delegatami na forum Międzynarodowej Rady Badań Morza z siedzibą w Kopenhadze, do której Polska przystąpiła w 1922 r.

Problemy gospodarczej współpracy oraz rywalizacji w relacjach polsko-skandynawskich były sygnalizowane w opracowaniach autorów polskich, takich jak: Jan Szymański, Andrzej Matla, Bolesław Hajduk, Andrzej Jałowiecki, Wanda Czerwińska, Henryk Dehmel i Donald Steyer<sup>1</sup>. Jednakże w dorobku znawców tej problematyki brak jest wyczerpującego opracowania na ten temat.

Możliwości do podjęcia współpracy na płaszczyźnie gospodarczej zaistniały z chwilą uznania przez kraje nordyckie odrodzonego państwa polskiego i nawiązania z nim kontaktów dyplomatycznych oraz podpisania traktatów regulujących wzajemne stosunki. Początkowo w kwestii uznania odrodzonej Polski trzy główne państwa skandynawskie zajmowały jednolite – negatywne – stanowisko, uzgodnione na spotkaniu ministrów spraw zagranicznych Danii, Norwegii i Szwecji w Kopenhadze pod koniec czerwca 1917 r. Stosownie do przyjętej na

---

<sup>1</sup> A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa polsko-brytyjska na rynkach skandynawskich*, Toruń 1935; W. Czerwińska, *Polska żegluga morska w latach II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1971; taż, *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej 1919–1939*, Gdańsk 1975; H. Dehmel, *Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A. 1930–1950*, Gdańsk 1969; D. Steyer, *Półwiecze Polski na morzu*, Gdańsk 1970; M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją w latach 1919–1939*, Gdańsk 1978; tenże, *Polsko-skandynawska współpraca w zakresie żeglugi w okresie międzywojennym (1919–1939)*, Gdańsk 1988; tenże, *Stosunki gospodarcze Polski z Norwegią w latach 1918–1929*, Gdańsk 2005; B. Hajduk, *Polsko-duńskie kontakty portowe i żeglugowe w latach 1919–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” [dalej KIB] 1979, z. 30, s. 25–46; tenże, *Kontakty polsko-duńskie w dziedzinie przemysłu okrętowego i rybołówstwa w latach 1919–1939*, KIB 1980, z. 31/32, s. 35–54; tenże, *Z problematyki porozumień handlowych pomiędzy Polską i Danią w latach 1934–1939*, KIB 1981, z. 33, s. 63–79; tenże, *Stosunki handlowe pomiędzy Polską i Danią w latach 1919–1933*, KIB 1982, z. 34, s. 65–91; tenże, *Skandynawowie w życiu gospodarczym Wolnego Miasta Gdańska*, [w:] *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000, s. 151–169; tenże, *Działalność spółki duńskiej Hojgaard & Schultz AS w Polsce w latach 1924–1949*, [w:] *Polska – Dania w ciągu wieków*, red. J. Szymański, Gdańsk 2004, s. 175–197; tenże, *Z działalności Skandynawów w międzywojennej Gdyni (1922–1939)*, [w:] *Miscellanea pomorskie. Studia z dziejów Pomorza Zachodniego i Nadwiślańskiego*, red. W. Skóra, Słupsk 2008, s. 108–120; tenże, *Z problematyki stosunków handlowych między Polską i Islandią w latach 1919–1939*, [w:] *Tantum possumus quantum scimus. Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Z. Chmielewskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. R. Gaziński, A. Makowski, Szczecin 2012, s. 415–428; A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty żeglugowe w latach 1919–1926*, KIB 1986/1987, z. 38/39, s. 39–70; tenże, *Organizacja zbytu norweskich śledzi na rynku polskim w latach 1919–1939*, KIB 1988/1991, z. 40, s. 99–135; tenże, *Działalność norweskiego koncernu Bergenske w portach polskiego obszaru celnego w latach 1919–1939*, KIB 1992, z. 41, s. 35–65.

nim uchwały wymienione kraje nordyckie nie zamierzały nawiązywać oficjalnych stosunków z nowymi państwami, w tym z Polską, do zakończenia I wojny światowej i zawarcia z nimi ogólnego pokoju. Dopuszczały jedynie możliwość doraźnego uregulowania dwustronnych relacji z Polską w formie kontaktów nieoficjalnych<sup>2</sup>. Z tego powodu rządy tych krajów nie odpowiedziały na telegram Józefa Piłsudskiego z 16 listopada, skierowany do prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, państw wojujących i neutralnych, zawiadamiający o powstaniu państwa polskiego oraz na notę premiera Ignacego J. Paderewskiego z dnia 29 stycznia 1919 r. Wspomniane stanowisko rządu trzech krajów nordyckich uległo zmianie po uznaniu Polski przez główne państwa Ententy w styczniu i w lutym 1919 r.<sup>3</sup> Najwcześniej, bo w marcu tegoż roku, gotowość do normalizacji stosunków z Polską zadeklarowała Norwegia, a w kwietniu także Szwecja i Dania. Ostatecznie rządy tych krajów uznały państwo polskie: duński i norweski 31 maja, a szwedzki 3 czerwca. Wcześniej, 8 marca 1919 r., niepodległą Polskę uznały władze fińskie<sup>4</sup>.

Pierwsze inicjatywy mające na celu nawiązanie współpracy w dziedzinie gospodarczej podjęto jeszcze przed powstaniem niepodległego państwa polskiego. Działania zmierzające do uruchomienia bilateralnej wymiany handlowej rozwinęły na terenie Szwecji przebywający tam przedstawiciele: Komitetu Narodowego Polskiego w Paryżu (Alf de Pomian Haydukiewicz), Rady Regencyjnej (Jan Mokrzyński) i mianowany przez nowe władze w Warszawie (Wacław Dzierżawski)

<sup>2</sup> Rigsarkivet w Kopenhadze, Udenrigsministerium [dalej: RwK, Udm], pakkennummer [dalej: pknr], H 149–182, journalnummer [dalej: jnr] 149. D. 10, Duńskie Poselstwo w Berlinie do ministra E. Scaveniusa, 30 XI 1918, b.p.; tamże, Duński konsul w Warszawie do poselstwa w Wiedniu, 8 XII 1918, b.p.; tamże, Polskie MSZ do konsula Królestwa Danii w Warszawie, 7 XII 1918, b.p.; tamże, Duńskie Królewskie Poselstwo w Wiedniu do MSZ w Kopenhadze, 7 I 1919, b.p.; tamże, M. Zamojski do posła duńskiego A. Bernhofta, 13 I 1919, b.p.; tamże, Nota J. Paderewskiego do ministra Scaveniusa, 29 I 1919, b.p.

<sup>3</sup> RwK, Udm, pknr H 149–182, jnr 149, D. 10, Ambasador C. Moltke do ministra spraw zagranicznych E. Scaveniusa, 30 XI 1918, b.p.; tamże, Kopia radiotelegramu I. Paderewskiego do E. Scaveniusa, 29 I 1919, b.p.; tamże, Notatki Poselstwa Królestwa Szwecji w Kopenhadze do szwedzkiego MSZ, 20 II i 19 IV 1919, b.p.; tamże, Królewskie Duńskie Poselstwo w Christianii do duńskiego MSZ, 18 II 1919, b.p.; *Powstanie II Rzeczypospolitej. Wybór dokumentów 1866–1925*, red. H. Janowska, T. Jędruszczak, Warszawa 1984, dok. nr 224, s. 441–442, dok. 250, s. 480–481.

<sup>4</sup> RwK, Udm, H 149–182, jnr 149. D. 10, Minister E. Scavenius do polskiego MSZ, 26 IV 1919, b.p.; Archiwum Akt Nowych, Komitet Narodowy Polski [dalej: AAN, KNP], 49, Telegram szyfrowy MSZ do KNP w Paryżu, 4 VI 1919, s. 95; tamże, Nota Poselstwa Królestwa Norwegii w Paryżu do prezydenta ministrów I. Paderewskiego, 4 VI 1919, s. 54; tamże, Ministerstwo Spraw Zagranicznych [dalej: MSZ], 834, MSZ do przedstawiciela KNP w Sztokholmie, 6 VI 1919, s. 3; *Stosunki dyplomatyczne Polski. Informator*, t. 1: *Europa 1918–2006*, red. K. Szczepanik, A. Herman-Lukasik, B. Janicka, Warszawa 2007, s. 138; R. Pullat, *Stosunki polsko-fińskie w okresie międzywojennym*, tłum. M. Galińska, Warszawa 1998, s. 31.

oraz utworzone w 1918 r. Towarzystwo Handlowe Svensk – Polska Export Import AB<sup>5</sup>. W Finlandii pierwsze kontakty handlowe nawiązał pełnomocnik Rady Regencyjnej Józef Ziabicki oraz przebywająca w Polsce zimą 1919 r. fińska delegacja handlowo-aprowizacyjna<sup>6</sup>. Natomiast w Danii aktywność promocyjną w dziedzinie handlu w tym początkowym okresie wykazywało Polskie Akcyjne Towarzystwo dla Importu i Eksportu oraz wysłana we wrześniu 1919 r. do Polski w celu sondażowo-komercyjnym delegacja duńskich środowisk rolniczo-handlowych, zrzeszonych we wpływowej organizacji centralnej – Radzie Rolnictwa (Landbrugsraadet)<sup>7</sup>. Konkretną współpracę handlową z Norwegią, przejawiającą się w zakupach śledzi, inicjowali i realizowali delegaci polscy uczestniczący w konferencji pokojowej w Paryżu z oficjalnym przedstawicielstwem dyplomatycznym Królestwa Norwegii w stolicy Francji. Poszerzeniu i nawiązaniu bliższej współpracy służyło wysłanie do Polski przez rząd norweski w sierpniu 1919 r. wielospecjalistycznej delegacji, której przewodniczył Samuel Eyde<sup>8</sup>.

Jednakże podejmowane w pierwszych latach po zakończeniu I wojny światowej inicjatywy zmierzające do nawiązania bilateralnej współpracy w dziedzinie gospodarczej odbywały się w warunkach bezumownych. Podstawy prawne,

---

<sup>5</sup> AAN, Przedstawicielstwo Rady Regencyjnej Królestwa Polskiego w Berlinie [dalej: PRRKPwB], 20, J. Ziabicki w Helsingsforsie do Adama hr. Ronikera w Berlinie, 15 X 1918, s. 29; tamże, Duńskie Królewskie Poselstwo w Berlinie do przedstawicielstwa Rady Regencyjnej, 26 XII 1918, s. 35; tamże, Notatka „Pro Memoria”, 25 X 1918, s. 31; tamże, Telegram i notatka przedstawicielstwa Rady Regencyjnej w Berlinie do Królewskiego Duńskiego Poselstwa, 6 XII 1918, s. 38, 39, 40; tamże, KNP, 48, J. Kowalczyk w Danii do KNP w Paryżu, 13 II 1919, s. 68; tamże, mkr nr 22757, Alf Pomian Haydukiewicz w Sztokholmie do Misji KNP w Londynie, 19 II 1919, s. 107; tamże, Poselstwo RP w Sztokholmie, 14, Polski przedstawiciel handlowy w Sztokholmie do Departamentu Stanu w Warszawie, 15 VI 1918, s. 104; A.N. Uggla, *Rola Alfa de Pomiana-Haydukiewicza w grze o wizerunek Polski w Szwecji po pierwszej wojnie światowej*, [w:] *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000, s. 79–93; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją w latach 1919–1939*, Gdańsk 1978, s. 17.

<sup>6</sup> AAN, PRRKPwB, 20, Wacław Dzierżawski do Adama hr. Ronikera, 17 VIII 1918, s. 5; tamże, Departament Stanu Rady Regencyjnej do przedstawicielstwa w Berlinie, 21 X 1918, s. 5; tamże, Przedstawicielstwo Rady Regencyjnej w Berlinie do Departamentu w Warszawie, 28 XI 1918, s. 25; R. Pullat, *Stosunki polsko-fińskie...*, dz. cyt., s. 37.

<sup>7</sup> AAN, KNP, 49, 71, J. Kowalczyk w Kopenhadze do KNP w Paryżu, 9 V 1919; B. Hajduk, *Stosunki handlowe pomiędzy Polską i Danią w latach 1919–1933*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1982, z. 34, s. 67–69; Sprawozdanie delegatów Rady Rolnictwa (Landbrugsraadet) A. Tesdorpha, N. Porsego, L. Frederiksena i O. Fabriciusa z podróży sondażowej do Polski, 15 X 1919 [w posiadaniu B. Hajduka].

<sup>8</sup> J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski z Norwegią w latach 1918–1929*, Gdańsk 2005, s. 27–33, 42–61; tenże, *Polska – Norwegia w 1919 r.*, „Zapiski Historyczne” 2002, z. 1, 71–86; E. Denkiewicz-Szczepaniak, *Działalność dyplomatyczna i gospodarcza Samuela Eyde’go w Polsce w latach 1919–1923*, [w:] *Polska – Norwegia 1905–2005*, red. J. Szymański, Gdańsk 2006, s. 91–117; A. Matla, *Zarys polsko-norweskich kontaktów gospodarczych w latach 1918–1921*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1983, z. 35, s. 149–152, 156–161.

w których określono warunki i zakres dwustronnej współpracy gospodarczej Polski z partnerami skandynawskimi, zostały zawarte w wynegocjowanych układach handlowych i nawigacyjnych. Spośród krajów skandynawskich najwcześniej taki traktat podpisał rząd polski z władzami fińskimi – 10 listopada 1923 r. Traktat ten – wszedł w życie 18 września 1924 r. – był porozumieniem beztaryfowym, opartym na klauzuli największego uprzywilejowania (k.n.u.)<sup>9</sup>. W układzie ustalono zasady współpracy gospodarczej w trzech dziedzinach, tj. wymiany towarowej, żeglugi oraz działalności osób i spółek na terytoriach państwowych obydwu krajów. Wskutek zmian zachodzących w latach 30. w europejskiej, a zwłaszcza brytyjskiej, polityce handlowej, wywołanych oddziaływaniem światowego kryzysu gospodarczego, zaistniała konieczność podpisania protokołów uzupełniających do układu z Finlandią, jak również do traktatów z innymi państwami nordyckimi<sup>10</sup>. Z Finlandią podpisano pięć porozumień tego rodzaju: 30 czerwca 1934 r., 16 lipca 1936 r., 31 stycznia, 10 marca i 16 lipca 1938 r.<sup>11</sup>

Kolejnymi dwoma krajami skandynawskimi, z którymi Polska określiła formalne zasady współpracy gospodarczej, były Królestwo Danii i związana z nią unią personalną Islandia. W 1922 r. Ministerstwo Spraw Zagranicznych Danii, również w imieniu władz krajowych Islandii, zgłosiło gotowość rozpoczęcia rozmów traktatowych z Polską w celu zawarcia umowy normującej stosunki gospodarcze Danii i Islandii z państwem polskim. Po zebraniu od duńskich i islandzkich kół gospodarczych propozycji w zakresie wymiany handlowej z Polską gotowy projekt traktatu został przedstawiony stronie polskiej. W styczniu 1923 r. rozpoczęły się wstępne rokowania duńsko-islandzko-polskie, trwające do maja, podczas których wypracowano ogólny projekt układu. Trudnym do przyjęcia przez polskich negocjatorów postulatem było żądanie zapewnienia duńskim

<sup>9</sup> Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej [dalej: Dz.U. RP], 1924, nr 81, poz. 781; R. Pulał, *Stosunki polsko-fińskie...*, dz. cyt., s. 143; *Stosunki dyplomatyczne Polski...*, dz. cyt., t. 1, s. 145.

<sup>10</sup> W polityce handlowej Anglii od 1930 r. nasilał się protekcyjizm oraz ujawniło się dążenie do ściślejszej integracji gospodarczej w ramach korony, czego wyrazem były preferencje walutowe i celne dla państw wchodzących w skład wspólnoty brytyjskiej. Umożliwiły one bezcłowy przywóz do Anglii artykułów rolno-spożywczych członkom wspólnoty i ujemnie wpływały na eksport produktów rolnych z krajów skandynawskich do Wielkiej Brytanii, zmuszając je do zawarcia nowych traktatów: Finlandię 17 kwietnia 1933 r., Danię 24 kwietnia 1933 r., a Norwegię i Szwecję 15 maja 1933 r. Umowy brytyjsko-skandynawskie utrudniły penetrację handlową Polski na rynkach skandynawskich i skłoniły ją do podpisania z tymi państwami nowych porozumień. Zob. A. Jałowiecki, *Konkurencja węgla...*, dz. cyt., s. 140; J. Szymański: *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, dz. cyt., s. 62–63.

<sup>11</sup> Archiwum Państwowe w Łodzi, Związek Przemysłu Włókienniczego w Państwie Polskim [dalej: APL, ZPWwPP], 129, Umowy handlowe Rzeczypospolitej Polskiej, k. II; Dz.U. RP, 1935, nr 87, poz. 540; 1936, nr 63, poz. 456; 1938, nr 17, 26, 63, poz. 126, 234 i 482.

towarzystwom żeglugowym szczególnych przywilejów w obsłudze ruchu towarowego i osobowego. Występujące rozbieżności spowodowały przerwę w rokowaniach, którą polscy negocjatorzy wykorzystali do opracowania kontrpropozycji, zapewniających Polsce na zasadzie k.n.u. przywileje udzielone wcześniej w traktatach zawartych z Francją i Finlandią<sup>12</sup>. Rokowania wznowiono w sierpniu i wkrótce doszło do kompromisu, m.in. w zakresie przyznania praw duńskim spółkom handlowym na terytorium państwa polskiego i ich opodatkowania, zapisania w traktacie tzw. skandynawskiej klauzuli największego uprzywilejowania<sup>13</sup> oraz przychylnego traktowania duńskich towarzystw żeglugowych w polskim ustawodawstwie emigracyjnym i przyznawania im koncesji na przewozy emigrantów z Polski do krajów zamorskich<sup>14</sup>. Kompromis doprowadził do wypracowania dwóch porozumień. W dniu 22 marca zawarto dwa odrębne traktaty handlowe i nawigacyjne pomiędzy Polską i Danią oraz Polską i Islandią<sup>15</sup>. Umowa polsko-duńska była porozumieniem beztaryfowym, opartym na wzajemnej k.n.u., i obowiązywała od 28 sierpnia. Regulowała trzy obszary działalności gospodarczej: wymianę towarową, żeglugę oraz działalność osób i spółek. Układ gwarantował równe traktowanie bilateralnego obrotu towarowego w ramach obowiązujących przepisów celnych. Z podobnych udogodnień mogły korzystać także towary przewożone tranzytem przez terytoria układających się stron. Z k.n.u. wyłączono obrót przygraniczny pomiędzy Polską a niemiecką częścią Górnego Śląska oraz specjalne ułatwienia handlowe przyznane przez Danią pozostałym krajom skandynawskim. W dziedzinie żeglugi traktat stanowił o równorzędnych uprawnieniach towarzystw żeglugowych i rybackich w portach obydwu państw,

<sup>12</sup> Rwk, Udm, pknr H 64–81, jnr 64 Dan. 62 I b, Duńskie MSZ do Departamentu Statystycznego, 15 I 1923, b.p.; tamże, Komisja Traktatowa do ministra spraw zagranicznych C.M. Colda, 18 IV 1923, b.p.; tamże, Notatka duńskiego MSZ na temat rokowań z Polską, 21 IV 1923, b.p.; tamże, pknr H 5-ad 99 F 5/4, jnr Pol 1560 Dan, Materiały duńskiego MSZ dot. rokowań z Polską, 1923, b.p.; tamże, Królewskie Duńskie Poselstwo w Warszawie do duńskiego MSZ, 23 V 1923, b.p.

<sup>13</sup> Tzw. skandynawska klauzula obejmowała ułatwienia i przywileje przyznane przez dany kraj nordycki pozostałym państwom nordyckim, pod warunkiem że nie zostaną udzielone innym krajom. Zob. Rwk, Udm, pknr 64–81, jnr 64 Dan 62 I b, Królewskie Duńskie Poselstwo w Warszawie do duńskiego MSZ, 12 IX 1923, b.p.; Dz.U. RP, 1924, nr 74, poz. 734, 736; J. Makowski, *Umowy międzynarodowe Polski 1919–1934*, Warszawa 1935.

<sup>14</sup> Rwk, Udm, pknr H 5-ad 99 F 5/4, jnr Pol 1560 Dan, Królewskie Duńskie Poselstwo w Warszawie do duńskiego MSZ, 12 X, 2 XI 1923, b.p.; tamże, Naczelny dyrektor Urzędu Podatkowego w duńskim Ministerstwie Finansów do MSZ Królestwa Danii, 12 XI 1923, b.p.; tamże, Referat oraz notatka z narady w duńskim MSZ, 6 II, 20 XI 1923, b.p.

<sup>15</sup> Tamże, pknr H 64–81, jnr 64 Dan 62 Raekke II, Królewskie Duńskie Poselstwo w Warszawie do duńskiego MSZ, 7 II 1924, b.p.; Dz.U. RP, 28 VIII 1924, nr 74, poz. 734, 735, 736, 737; Danmarks Traktater, Aargang 1924, København 1930, nr 7, s. 25–37; „Przemysł i Handel” 10 IV 1924, nr 15, s. 424.

tn. o uprzywilejowanym traktowaniu w zakresie ceł, opłat i podatków towarów przywożonych oraz wywożonych na statkach duńskich lub polskich. Ponadto towarzystwom żeglugowym przewożącym emigrantów zagwarantowano takie same prawa i przywileje, jak w traktatach zawartych z państwami trzecimi. Przepisy dotyczące działalności osób i spółek gwarantowały obywatelom polskim oraz duńskim prawo poruszania się, osiedlania, także wykonywania handlu, przemysłu i rzemiosła na terytoriach układających się stron w ramach obowiązującego ustawodawstwa. Obydwa państwa postanowiły zawrzeć odrębne porozumienie dotyczące ubezpieczeń robotników, co miało istotne znaczenie dla obywateli polskich wyjeżdżających do prac sezonowych w rolnictwie duńskim<sup>16</sup>.

Zmiany zachodzące w europejskiej i polskiej polityce celno-handlowej, wywołane światowym kryzysem gospodarczym i naciskiem ekonomicznym Wielkiej Brytanii na państwa skandynawskie, skłoniły Polskę i Danię do wynegocjowania kolejnego porozumienia, uzupełniającego traktat z 22 marca 1924 r. oraz uwzględniającego nowe realia gospodarcze. Podpisano je w dniu 10 stycznia 1934 r. w formie protokołu taryfowego. Obydwie strony przyznały sobie nawzajem zniżki celne oraz zezwalały na przywóz niektórych towarów bez cła. Omawiany protokół taryfowy był porozumieniem terminowym, z prawem do przedłużenia lub wypowiedzenia. Wynikające z ogólnego kryzysu ekonomicznego trudności Danii oraz stosowane przez Wielką Brytanię i Niemcy naciski na Danię w dziedzinie handlowej warunkowały konieczność zawierania nowych porozumień taryfowo-kontyngentowych w relacjach polsko-duńskich. W rezultacie dwustronnych negocjacji rząd polski podpisał kilka nowych porozumień, regulujących wzajemne relacje gospodarcze, mianowicie: 1 maja 1934 r., 26 sierpnia 1936 r., 1 września 1938 r. i 15 marca 1939 r.<sup>17</sup>

Wynegocjowany i podpisany 22 marca 1924 r. wspólnie z Danią traktat handlowy i nawigacyjny Polski z Islandią zawierał jedynie 8 artykułów, a podobnie regulował trzy zasadnicze grupy problemów: wymianę towarową, żeglugę, a także działalność osób i spółek. Traktat był beztaryfowy, a wzajemne stosunki

---

<sup>16</sup> Dz.U. RP, 1924, nr 74, poz. 734, s. 1101–1105; B. Hajduk, *Stosunki handlowe pomiędzy Polską i Danią w latach 1919–1933*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1982, z. 34, s. 73–74; tenże, *Polskie migracje zarobkowe do Skandynawii w latach 1892–1940*, „Rocznik Gdański” 1997, t. 57, z. 2, s. 113.

<sup>17</sup> AAN, MSZ, 5709, Pismo Poselstwa RP w Kopenhadze do MSZ, 13 I 1936, s. 6–8; tamże, 12809, Umowa kontyngentowa, 26 VIII 1936, s. 5–14; Dz.U. RP, 1934, nr 30 i 70, poz. 267, 673 i 674, 1935, nr 23 i 53, poz. 147 i 344; B. Hajduk, *Z problematyki porozumień handlowych pomiędzy Polską i Danią w latach 1934–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1981, z. 33, s. 66–76; S. Waschko, *Systemy celne*, Warszawa 1971, s. 263–267.



w wymienionych kwestiach obejmowała k.n.u., z wyłączeniem uprawnień udzielonych przez Islandię innym krajom nordyckim. Zagwarantowano w nim równe traktowanie bilateralnego obrotu towarowego w ramach obowiązującego ustawodawstwa celnego. W przepisach dotyczących żeglugi postanowiono o równorzędnych uprawnieniach dla statków handlowych i rybackich w portach obydwóch krajów. Ponadto przywóz oraz wywóz ładunków na statkach islandzkich lub polskich postanowiono traktować w sposób uprzywilejowany w zakresie ceł i podatków. Obywatelom polskim i islandzkim zapewniono na zasadzie wzajemności prawo poruszania się oraz osiedlania się, także prowadzenia działalności gospodarczej. Z podobnych uprawnień mogły korzystać spółki islandzkie i polskie. Jednakże w traktacie polsko-islandzkim nie odniesiono się do kwestii nabywania nieruchomości przez spółki, choć problem ten został uregulowany w układzie z Danią<sup>18</sup>.

W latach 30. oddziaływanie światowego kryzysu gospodarczego i brytyjskiej polityki handlowo-walutowej uwidoczniło się również w decyzjach gospodarczych rządu Islandii oraz w regulacjach traktatowych z Polską. Nowe warunki polsko-islandzkiej współpracy w dziedzinie gospodarczej wypracowano w toku prowadzonych w 1936 r. wspólnie z Danią rokowań, zakończonych podpisaniem w dniu 26 sierpnia nowego układu kontyngentowego. Na jego podstawie w zamian za zwiększenie kontyngentu wywozowego śledzi solonych z Islandii do Polski władze islandzkie zwiększyły przydział dewiz na przywóz towarów polskich, niezależnie od ograniczeń przyjętych w 1936 r. przez ten kraj w traktacie handlowym z Anglią. Umowa z 1936 r. regulowała polsko-islandzkie stosunki handlowe do wybuchu II wojny światowej<sup>19</sup>. W ocenie dokonanej przez polskie czynniki oficjalne zawarcie traktatów z Danią i Islandią było dla Polski korzystne zarówno ze względów ekonomicznych, jak i politycznych, gdyż dawało podstawę

---

<sup>18</sup> AAN, Prezydium Rady Ministrów [dalej: PRM], protokoły, mikrofilm [dalej: mkr] nr 20070, Protokół z 28 posiedzenia Rady Ministrów, 21 V 1924, s. 231–232; Dz.U. RP, 1924, nr 74, poz. 734.

<sup>19</sup> AAN, MSZ, 5727, Poselstwo RP w Kopenhadze do ministra spraw zagranicznych, 8 VII 1936, s. 69–70; tamże, 12810, Ministerstwo Przemysłu i Handlu do MSZ, 16 IV 1937, s. 19; B. Hajduk, *Z problematyki stosunków handlowych między Polską i Islandią w latach 1919–1939*, [w:] *Tantum possumus quantum scimus. Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Zdzisławowi Chmielewskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. R. Gaziński, A. Makowski, Szczecin 2012, s. 421–423.

do aktywnych działań gospodarczych oraz umocnienia jej pozycji w strefie Morza Bałtyckiego, opartych na przychylności neutralnych państw skandynawskich<sup>20</sup>.

Realizację tych planów poprzez podjęcie konkretnej współpracy w dziedzinie gospodarczej zapewnić miały porozumienia handlowe i nawigacyjne z pozostałymi dwoma państwami skandynawskimi – ze Szwecją i Norwegią. Z propozycjami uregulowania bilateralnej współpracy w dziedzinie gospodarczej ze Szwecją występował rząd polski od momentu nawiązania z nią stosunków dyplomatycznych, tj. od 3 czerwca 1919 r. Jednakże w pierwszych latach władze szwedzkie unikały bliższych kontaktów gospodarczych z Polską. Na polsko-szwedzkie relacje gospodarcze w tym okresie ujemnie oddziaływały rozbieżności w ocenach dotyczących przynależności do Polski Górnego Śląska, Wolnego Miasta Gdańska i Wileńszczyzny, także negatywne stanowisko wobec koncepcji Związku Bałtyckiego oraz występujące wśród części społeczeństwa szwedzkiego proniemieckie sympatie i związki gospodarcze z Niemcami<sup>21</sup>. Wyrażna zmiana wobec propozycji polskich wśród szwedzkich czynników oficjalnych nastąpiła w 1923 r. wskutek pogłębiającego się kryzysu gospodarczego i politycznego w Niemczech, co skłoniło koła finansowo-przemysłowe i handlowe Szwecji do poszukiwania nowych rynków zbytu m.in. w Polsce. Jesienią 1923 r. szwedzkie koła gospodarcze przez wysłanie specjalnej delegacji pod przewodnictwem dyrektora Szwedzkiego Związku Eksporterów E. Nylandera sondowały rynek polski pod kątem możliwości handlowych, inwestycji kapitałowych i zatrudnienia szwedzkiej floty w obsłudze polskiego handlu zagranicznego. Po stronie polskiej na przezwycięzenie trudności w negocjacjach pozytywny wpływ wywarły udane reformy skarbowo-walutowe, stabilizacja gospodarczo-polityczna i ostateczne ustalenie granic państwa oraz postęp w rokowaniach traktatowych z Danią, Islandią i Holandią<sup>22</sup>.

Wymienione czynniki sprzyjające zbliżeniu polsko-szwedzkiemu w dziedzinie gospodarczej umożliwiły podpisanie w dniu 2 grudnia 1924 r. beztaryfowej umowy handlowej i nawigacyjnej, opartej na zasadzie k.n.u., z wyłączeniem specjalnych ułatwień funkcjonujących w relacjach pomiędzy krajami

---

<sup>20</sup> AAN, PRM, protokoły, mkr nr 20070, Uzasadnienie wniosku ministra spraw zagranicznych, 21 V 1924, s. 221; tamże, Sprawozdanie stenograficzne z 68 posiedzenia Senatu RP w dniu 25 VII 1924, s. 222.

<sup>21</sup> J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, dz. cyt., s. 17–18.

<sup>22</sup> AAN, Ambasada RP w Londynie, 88, 17–29, Pismo Ministerstwa Spraw Zagranicznych do Poselstwa RP w Moskwie, 22 IV 1924; tamże, Raport Poselstwa RP w Sztokholmie do MSZ w Warszawie, [b.d.], s. 25.

skandynawskimi. Polsko-szwedzki traktat zawierał postanowienia regulujące trzy grupy problemów, mianowicie: działalność gospodarczą, inwestycje kapitałowe i transport. W porównaniu z postanowieniami umowy z Danią szwedzkie towarzystwa żeglugowe nie otrzymały jednak podobnych przywilejów w zakresie obsługi portów polskiego obszaru celnego, obejmujących przewozy osób (w tym emigrantów) oraz towarów<sup>23</sup>. Wspomniane wyżej zmiany zachodzące w polityce handlowo-celnej państw europejskich oraz skuteczny nacisk gospodarczy Wielkiej Brytanii na Szwecję skłoniły obydwie strony do podpisania w dniu 21 października 1933 r. protokołu handlowego taryfowego, który uzupełniał postanowienia traktatu z 2 grudnia 1924 r. Przewidziano w nim 80-procentową zniżkę na eksport do Polski wyrobów szwedzkiego przemysłu maszynowego, elektro-nicznego i papierniczego. Z kolei Polska otrzymała zwolnienie od ceł na wywożony do Szwecji węgiel, cynk i nawozy sztuczne. Ponadto strona polska zobowiązała się do wywozu obniżonego kontyngentu węgla, regulowanego w stosunku 47% do jego ogólnego przywozu do Szwecji. Jednakże przygotowana w Polsce w 1936 r. nowa taryfa w istotny sposób naruszyła przyznane Szwecji zniżki celne. W rezultacie podjętych rokowań 3 lipca 1936 r. podpisano uzupełniający protokół taryfowy, w którym utrzymano 80-procentową zniżkę stawek celnych na eksport do Polski szwedzkich maszyn, narzędzi, silników elektrycznych i artykułów elektronicznych. Protokół uzupełniała wynegocjowana na zasadzie kompensacji umowa węglowa, gwarantująca Polsce dostawy węgla do Szwecji w granicach 47% ogólnego importu węgla do tego kraju<sup>24</sup>. Zawarte w wymienionych porozumieniach polsko-szwedzkich postanowienia stworzyły podstawy oraz nakreśliły zakres współpracy gospodarczej w omawianym okresie pomiędzy Polską i Szwecją.

Inaczej niż oczekiwano, szczególnie w norweskich i polskich kołach gospodarczych, przebiegały negocjacje w sprawie zawarcia umowy handlowej i nawigacyjnej z Norwegią. Stosunkowo wcześniej, bo 6 sierpnia 1921 r., poseł norweski w Warszawie Samuel Eyde poinformował polskiego ministra spraw zagranicznych Konstantego Skirmunta o przygotowaniu projektu umowy handlowej z Polską oraz gotowości jej zawarcia na zasadzie k.n.u. Jednakże ówczesne władze polskie obawiały się przyznania w tym czasie Norwegii k.n.u., gdyż w pozycji uprzywilejowanej znalazłaby się flota norweska, obsługująca handel zagraniczny

<sup>23</sup> J. Szymański, *Polsko-skandynawska współpraca w zakresie żeglugi...*, dz. cyt., s. 64–65.

<sup>24</sup> Dz.U. RP, 1934, nr 70, poz. 671, 1936, nr 63, poz. 457; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, dz. cyt., s. 63–64, 75–76.

Rzeczypospolitej Polskiej drogą morską, oraz producenci konserw rybnych<sup>25</sup>. Z tego powodu przeprowadzone w sierpniu negocjacje polsko-norweskie zakończyły się brakiem porozumienia. Jesienią tegoż roku strona polska przekazała Norwegom własny projekt umowy, w której zamiast pełnej k.n.u. zaproponowała przyjęcie klauzuli kontyngentowej, obejmującej określonej wysokości wywozowe grupy towarowe.

W opinii czołowych norweskich organizacji gospodarczych, tj. Norweskiego Związku Przemysłowców, Krajowego Związku Eksporterów Żywności i Norweskiego Związku Armatorów, proponowana klauzula kontyngentowa nie zabezpieczała ich interesów eksportowych wobec Polski i dlatego wypowiedziały się one negatywnie w sprawie jej przyjęcia<sup>26</sup>. Dalsze rokowania doprowadziły do znaczącego zbliżenia stanowisk i opracowania tekstu układu w październiku 1923 r. Jednakże wydany w styczniu 1924 r. przez rząd norweski całkowity zakaz przywozu i sprzedaży zboża z Polski, Łotwy, Litwy i ZSRR spowodował zupełny zastój w polsko-norweskich rokowaniach traktatowych<sup>27</sup>. Impas w negocjacjach dwustronnych pogłębiony został ponadto przez zarządzenia skarbowe i celne władz polskich, wynikające z realizacji ustawy z dnia 11 stycznia 1924 r. o naprawie skarbu państwa i reformie walutowej. Wykorzystując to uprawnienie, rząd w dniu 19 lutego wydał rozporządzenie o waloryzacji stawek celnych, w którym zwiększał wydatnie stawki na niektóre importowane towary, w tym śledzie solone i saletrę<sup>28</sup>. Wysokie cła na śledzie solone oraz saletrę dotkliwie uderzyły w eksport norweski, a bilateralne stosunki handlowe znalazły się w fazie „niewypowiedzianej wojny celnej”. Wznowienie kolejnej rundy negocjacji traktatowych nastąpiło dopiero jesienią 1926 r. w zmienionych warunkach gospodarczych (udane reformy skarbowo-walutowe, negatywne skutki wojny celnej z Niemcami) oraz politycznych (po konferencji w Locarno). Ostatecznie udało się pokonać przeszkody i podpisać w dniu 22 grudnia 1926 r. traktat handlowy i nawigacyjny.<sup>29</sup> Traktat był beztaryfowy, zawierał 18 artykułów, aneks i protokół końcowy

<sup>25</sup> J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski z Norwegią...*, dz. cyt., s. 84–87.

<sup>26</sup> Tamże, s. 88–89.

<sup>27</sup> Zakaz importu zbóż wprowadził rząd norweski z powodu ich skażenia wirusem wywołującym choroby zakaźne u zwierząt domowych. Zob. J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski z Norwegią...*, dz. cyt., s. 105.

<sup>28</sup> Dz.U. RP, 1924, nr 4, 14, 54, poz. 28, 129 i 540; B. Hajduk, *Polski system celny w latach 1919–1924*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1992/1995, t. 53–55, Poznań 1995, s. 103–105.

<sup>29</sup> APŁ, ZPWwPP, 129, Umowa handlowa Rzeczypospolitej Polskiej, 1 I 1927, s. IV; Dz.U. RP, 1927, nr 84, poz. 747.

oraz był oparty na k.n.u.. Określono w nim uprawnienia oraz obowiązki osób i spółek trudniących się działalnością gospodarczą na terytoriach obydwu krajów. Doprecyzowano sprawy związane z wymianą towarową oraz ulgami stosowanymi w przygranicznym i wewnątrzskandynawskim obrocie towarowym. Dla ruchu tranzytowego przyjęto postanowienia konwencji barcelońskiej z 21 kwietnia 1921 r. Najobszerniejszą część traktatu poświęcono zagadnieniom żeglugi morskiej, której zagwarantowano równe traktowanie na wodach terytorialnych i w portach, z wyjątkiem krajowego rybołówstwa oraz żeglugi kabotażowej. Traktat zawarto na rok z możliwością jego przedłużenia, a jego postanowienia obejmowały również obszar Wolnego Miasta Gdańska<sup>30</sup>.

Kolejna rewizja stawek polskiej taryfy celnej przeprowadzona w marcu 1928 r. rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie waloryzacji ceł uderzyła w eksport do Polski sardynek norweskich. W celu rozwiązania tej kwestii obydwie strony wynegocjowały w dniu 26 kwietnia tzw. protokół dodatkowy<sup>31</sup>. Uwzględniono w nim życzenia partnerów norweskich dotyczące wywozu sardynek na rynek polski. Jednocześnie w dołączonej do protokołu tajnej deklaracji rząd norweski zobowiązał się do zachowania importu polskiego węgla o wartości nie mniejszej niż 200 tys. ton rocznie. Ponadto zarząd towarzystwa żeglugowego Det Bergenske Dampskibsselskab zgodził się wprowadzić ułatwienia frachtowe w przewozach towarów w polsko-norweskim handlu zagranicznym. Ułatwienia takie zastosowano m. in. w transportach polskiej soli między Gdańskiem a portami norweskimi. Ponadto w protokole dodatkowym Polska uzyskała prawo do bezcłowego przywozu melasy i syropu do Norwegii oraz obniżenie ceł na przywożone do tego kraju polskie oleje silnikowe<sup>32</sup>. Nowej regulacji, w formie protokołu taryfowego, dokonały obydwie strony w dniu 8 stycznia 1935 r. (wszedł w życie 4 października). Protokół zawierał zniżki konwencyjne na wywożone do Polski określone gatunki ryb, tran, futra, tłuszcze i saletrę. Natomiast strona polska uzyskała akceptację wielkości kontyngentów eksportowych na węgiel, ropę i jej przetwory oraz prawo do bezcłowego wywozu do Norwegii artykułów rolnych, wazeliny i smarów<sup>33</sup>. Uzupełnieniem tego porozumienia był podpisany

<sup>30</sup> Dz.U. RP, 1927, nr 84, poz. 747, s. 1188–1194.

<sup>31</sup> AAN, PRM protokoły, mkr nr 20081, Protokoły z 3. i 4. posiedzenia Rady Ministrów w dniu 25 I i 3 II 1928, s. 194, 526; Dz.U. RP, 1928, nr 15 i 26, poz. 112, 241.

<sup>32</sup> Protokół z 26 IV 1928 r. miał charakter taryfowy i wszedł w życie 16 V 1929 r. Zob. Dz.U. RP, 1929, nr 31, poz. 296; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski z Norwegią...*, dz. cyt., s. 168–169.

<sup>33</sup> D.U. RP, 1935, nr 74, poz. 463.

14 marca 1936 r. protokół taryfowy, regulujący przywóz olejów i tłuszczów do Polski z Norwegii. Ponadto 18 czerwca 1937 r. przedstawiciele Polski i Norwegii podpisali porozumienie dotyczące cienia serów pochodzenia norweskiego<sup>34</sup>.

Generalnie omówione traktaty handlowe i nawigacyjne Polski z państwami skandynawskimi stworzyły podstawy do podjęcia współpracy w różnych dziedzinach gospodarki. Nie sposób w tego typu opracowaniu wyczerpująco omówić problemy współpracy oraz konkurencji polsko-skandynawskiej, stąd też przedstawione zostaną wybrane przykłady współpracy oraz konkurencji w zakresie handlu, rolnictwa, przemysłu i inwestycji kapitałowych, żeglugi, portów i rybołówstwa.

Obszary współpracy polsko-skandynawskiej wystąpiły w handlu wywozowym z Polski do Skandynawii, co prześledzić można na przykładzie eksportu ważniejszych artykułów. Głównym towarem wywożonym do krajów nordyckich, szczególnie po 1926 r., był węgiel, który w niewielkich ilościach zaczęto wysyłać do Danii i Szwecji już w 1922 r.<sup>35</sup> Sprzedaż polskiego węgla na rynkach skandynawskich odbywała się w warunkach silnej konkurencji ze strony Wielkiej Brytanii i Niemiec. Do początku lat 30. polski węgiel kupowany był przez poszczególnych importerów zrzeszonych na terenach: Danii, w Komitecie o nazwie „Polkul” (10 firm duńskich); Norwegii, w Norweskim Krajowym Związku Importerów Węgla (Norske Kulimportorer Landsforeningen – 40 spółek); Szwecji, w Stowarzyszeniu Szwedzkich Importerów Węgla (The Swedish Coal Importers – 41 spółek) i Finlandii (3 spółki)<sup>36</sup>. Transakcje sprzedaży węgla zawierane były początkowo pomiędzy zrzeszonymi w Polskiej Konwencji Węglowej przedsiębiorstwami węglowymi, jak „Progres”, „Fulmen” i „Rober”, a wymienionymi wyżej importerami skandynawskimi. Umowy z partnerami szwedzkimi miały, choć nieoficjalnie, akceptację władz<sup>37</sup>.

Ciekawą formą współpracy w zakresie zbytu węgla, podjętą z inicjatywy importerów skandynawskich w celu obrony przed naciskiem Wielkiej Brytanii, był przedstawiony w styczniu 1930 r. projekt utworzenia Skandynawskiej Federacji Importerów Węgla (The Scandinavian Coal Federation), w skład której

<sup>34</sup> D.U. RP, 1936, nr 34, poz. 262; 1937, nr 55, poz. 428.

<sup>35</sup> Archiwum Państwowe w Katowicach, Polska Konwencja Węglowa [dalej: APK, PKW], 144, Projekt umowy Skandynawskiej Federacji Importerów Węgla, 10 I 1930, s. 181–183; tamże, Konwencja Węglowa do firm górnośląskich, 10 VII 1930, s. 252–256; A. Bolewski, *Związki wytwórczości mineralnej z polskimi portami morskimi*, Gdańsk 1947, s. 15.

<sup>36</sup> APK, PKW, 132, Notatka pt. Wywóz drogą morską, 1937, s. 25, 26, 36.

<sup>37</sup> Tamże, s. 26, 29; A. Jałowicki, *Konkurencja węglowa polsko-brytyjska...*, dz. cyt., s. 80.

wchodzili przedstawiciele Polskiej Konwencji Węglowej i górnośląskich zrzeszeń kopalnianych oraz reprezentanci importerów duńskich, szwedzkich, norweskich i fińskich. Po stronie skandynawskiej nastąpiło ujednoczenie stanowisk, wyrażone w powołaniu 8 września 1930 r. wspólnej delegacji do pertraktacji z polskimi eksporterami oraz przygotowania odpowiedniej umowy dotyczącej utworzenia organizacji federacyjnej w Skandynawii<sup>38</sup>. Posiedzenie założycielskie Federacji Skandynawskich Importerów odbyło się w Berlinie 7 maja 1931 r. Federację powołano w celu „stworzenia zdrowej podstawy sprzedaży polskiego węgla w krajach nordyckich oraz zacieśnienia stosunków łączących polskich producentów z importerami w Szwecji, Danii, Norwegii i Finlandii [...] i sprzedaży polskiego węgla do krajów północnych z przestrzeganiem określonych zasad”<sup>39</sup>. W porozumieniu, ratyfikowanym 30 czerwca 1931 r. na walnym zgromadzeniu Polskiej Konwencji Węglowej, uwzględniono wnioski polskich producentów węgla i norweskich importerów dotyczące jego sprzedaży również skandynawskim firmom importowym niezrzeszonym w Federacji<sup>40</sup>.

Do nowych wymogów w ramach powołanej Federacji dostosowali się polscy eksporterzy węgla, którzy w październiku 1931 r. powołali przy Polskiej Konwencji Węglowej Konwencję Eksportową, zajmującą się koordynacją eksportu węgla na rynki skandynawskie. W latach 1934 i 1936 przedstawiciele polskich przedsiębiorstw węglowych zawarli z duńskim „Polkulem” poufne porozumienia, gwarantujące prawo przywozu określonych ilości węgla z Polski do Danii na czas obowiązywania traktatu duńsko-angielskiego<sup>41</sup>. Podobny układ zawarli 16 listopada 1934 r. pełnomocni delegaci PKW z importerami norweskimi na czas trwania umowy węglowej Norwegii z Anglią, tzn. do 1 sierpnia 1936 r.<sup>42</sup>

---

<sup>38</sup> APK, PKW, 146, Ministerstwo Przemysłu i Handlu do MSZ i Ogólnopolskiej Konwencji Węglowej, 1 i 18 X 1930, s. 204; tamże, Komisja dla Ustalenia Warunków Morskich i Polskiego Charteru do Konwencji Ogólnopolskiej w Katowicach, 10 XI 1930, s. 136–142; tamże, 144, Projekt umowy Federacji, 10 I 1930, s. 181–183; tamże, Konwencja Węglowa do firm górnośląskich, 10 VII 1930, s. 252–256.

<sup>39</sup> Tamże, 146, Protokół z posiedzenia założycielskiego Federacji Skandynawskich Importerów, 7 V 1931, s. 23–44.

<sup>40</sup> Tamże, Protokół z posiedzenia założycielskiego..., 7 V 1931, s. 25; tamże, Komunikat dla delegatów PKW, 1 VII 1931, s. 62; tamże, Ogólnopolska Konwencja Węglowa do delegatów, 26 V 1931, s. 66; M. Demidow, *Eksport polskiego węgla do Danii w okresie międzywojennym*, „Studia i Materiały do Dziejów Śląska” 1971, t. 11, s. 170.

<sup>41</sup> APK, PKW, 148, Poufny układ z 14 XI 1934, s. 26–30; tamże, Odpis protokołu z dnia 19 V 1936, s. 5–7; tamże, Państwowy Instytut Eksportowy do Polskiej Konwencji Węglowej, 2 IX 1936, s. 3.

<sup>42</sup> Tamże, 148, Protokoły z posiedzeń, 16 XI, 11 XII 1934, s. 14–16, 31–33; tamże, PKW do przedsiębiorstw eksportu węgla, 20 XI 1934, s. 34.

Podpisany w lutym 1932 r. przez Polską Konwencję Węglową z zarządem Skandynawskiej Federacji Importerów Węgla protokół oraz wymienione wyżej i prolongowane systematycznie poufne porozumienia regulowały przywóz węgla do krajów nordyckich do wybuchu II wojny światowej<sup>43</sup>.

Należy dodać, że po 1930 r. zaznaczyła się zwiększona konkurencja ze strony kopalń niemieckich, którą udało się złagodzić wskutek wrogiego do nich stosunku importerów duńskich i szwedzkich, przejawiającego się w bojkocie zakupów towarów pochodzących z Niemiec<sup>44</sup>.

Formy współpracy, a także konkurencji zaobserwować można w dziedzinie wywozu na rynki skandynawskie wytworów hutniczych polskiego przemysłu, tj. stali, wyrobów walcowanych, rur i szyn kolejowych. Po stronie polskiej handel wywozowy wyrobami metalowymi skoncentrowany był od połowy 1926 r. w centrali Polski Eksport Żelaza sp. z o.o. W 1935 r. utworzono nową centralną organizację eksportu wyrobów walcowanych o nazwie: Związek Eksportowy Polskich Hut Żelaznych sp. z o.o., który reprezentował polską grupę hut i stalowni w kartelu międzynarodowym. Na terenie Skandynawii polskie centrale współpracowały od 1928 r. z pełnomocnym przedstawicielstwem pod nazwą Biuro Sprzedaży Polskich Zakładów Rur (Polske Rørvaerkeres Salgskontor), zarządzanym przez Alfreda Gada i N.C. Hecka. Funkcje przedstawicieli handlowych pełnili: w Norwegii – Alf Hofgaard, w Szwecji – Uno Andersson, później Allan

---

<sup>43</sup> Tamże, 146, PKW do członków organizacji oraz poufny protokół z obrad w Warszawie, 19 II 1932, s. 1–22.

<sup>44</sup> Ruch bojkotowy na terenie Danii i Szwecji rozwinął się po wprowadzeniu przez władze niemieckie ograniczeń dewizowych oraz restrykcyjnych stawek celnych, oddziaływających negatywnie na eksport duńskich produktów rolnych (zwierząt rzeźnych, masła, nabiału itp.). W odpowiedzi na drastyczne podwyżki ceł importowych w Niemczech duńskie sfery handlowe, wspólnie z szwedzkimi i holenderskimi, stosowały taktykę unikania zakupu towarów niemieckich. Zob. Bundesarchiv, Abteilungen Potsdam [obecnie Bundesarchiv Berlin], Reichswirtschaftsministerium [dalej: BAP, Rwm], 2602/1, Królewskie Poselstwo Duńskie w Berlinie do kanclerza dr. Brüninga i Auswärtiges Amt, 13 IV 1932, s. 98–100; tamże, Auswärtiges Amt do Reichswirtschaftsministerium, 26 V 1932, s. 133–135; tamże, Auswärtiges Amt – Handakten Clodius [dalej: AA – HC] 68711, Protokół uzupełniający z załącznikami do umowy pomiędzy Niemcami i Danią, 30 XI 1936, s. 49–63; tamże, Tajny protokół dotyczący obrotu towarowego Niemiec z Danią w 1936 r., 23 XII 1936, s. 64–65; Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz w Berlinie, Preussisches Ministerium für Handel und Gewerbe, C XIII 8, nr 1, t. 30/31, Związek Niemieckich Producentów Maszyn i Urządzeń w Berlinie do AA, 24 III 1930, b.p.; tamże, Związek Przemysłu Żelaza i Stali do Pruskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, 19 XII 1930, b.p.; tamże, Przewodniczący Zrzeszenia Niemieckiego Przemysłu do dr. Ernsta w AA, 2 II 1931, b.p.; tamże, Dr H. Heineman do Pruskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, 19 II 1932, b.p.; Archiwum Państwowe w Poznaniu, Izba Przemysłowo-Handlowa [dalej: APP, IPH], 627, Poselstwo RP w Hadze do MSZ, 19 X 1933, b.p.



Svensson, w Finlandii – biuro inżynierskie A. Reutera, w Danii – wspomniany Alfred Gad<sup>45</sup>.

Światowy kryzys ekonomiczny, spadające ceny eksportowanych wyrobów stalowych, konkurencja ze strony stalowni angielskich oraz niemieckich doprowadziły do konsolidacji na terenie Skandynawii krajowych zrzeszeń eksporterów i importerów. Rolę instytucji dominującej w handlu wyrobami żelaznymi na rynkach skandynawskich przejęła grupa duńskich przedstawicieli handlowych, zrzeszona w organizacji o nazwie „Danske”, współpracująca z nordyckimi grupami: „Norske” w Norwegii (Christiania Spigerwerk), „Svenska” w Szwecji (Broderna Edstrand) i w Finlandii (A. Reuter, Ingeniorbyro Sondberg, Rautakonttori, Vouksenniska) oraz z polskimi związkami eksportowymi.

Pod wpływem tendencji zjednoczeniowych i narastającej konkurencji grupa „Danske” za zgodą partnerów polskich przystąpiła w dniu 11 sierpnia 1933 r. do Międzynarodowej Wspólnoty Stali (Internationale Rohstahlgemeinschaft – IREG), z siedzibą w Luksemburgu. Grupa „Danske” została upoważniona przez wspomniany IREG do dystrybucji wyrobów żelaznych na terenach: Danii, Islandii, Norwegii, Szwecji i Finlandii, w tym także produktów polskiego przemysłu stalowego. Przedstawiona organizacja zbytu artykułów żelaznych przez polskie huty i stalownie na terenie Skandynawii funkcjonowała do wybuchu II wojny światowej<sup>46</sup>.

Za pośrednictwem omówionego systemu sprzedaży polskie huty eksportowały do krajów nordyckich wyroby walcowane (blachy), żelazo (sztaby), szyny kolejowe oraz rury i przewody wodociągowe. Eksport polskich wyrobów żelaznych do Skandynawii, szczególnie w drugiej połowie lat 30., odbywał się w warunkach rosnącej konkurencji ze strony producentów stali w Szwecji, Finlandii i Norwegii, a także dostawców angielskich, niemieckich i francuskich<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> APK, Biuro Sprzedaży Polskich Walcowni Rur sp. z o.o. „Rurpol” [dalej: BSPWR], 370/III, 46, Pisma Biura Sprzedaży Polskich Walcowni Rur w Katowicach do Polske Rørvaerkeres Salgskontor w Kopenhadze, 7 i 9 III 1928, 15 V 1928, 25 IX i 6 XII 1929, s. 64–65, 67, 69–72; tamże, Pisma Polske Rørvaerkeres Salgskontor w Kopenhadze do Biura Sprzedaży w Katowicach, 18 V 1929, 27 IX 1929, s. 70, 77.

<sup>46</sup> APK, Polski Eksport Żelaza [dalej: PEŻ], 369/III, 10, Notatka, 3 XI 1938, s. 99–100; tamże, 63, Umowy pomiędzy „Danske” i Internationale Rohstahlgemeinschaft, 11 VIII 1933, 3 XI 1938, s. 1–8; tamże, Sprawozdanie z działalności delegacji IREG w Danii, Norwegii, Szwecji i Finlandii w dniach 16–27 X 1938, s. 23–29.

<sup>47</sup> APK, BSPWR, 46, Biuro Sprzedaży Polskich Walcowni Rur w Katowicach do Polske Rørvaerkeres Slagskontor, 27 II 1935, s. 84; tamże, Związek Eksportowy Polskich Hut Żelaznych do Biura Sprzedaży Polskich Walcowni, 14 VI 1939, s. 1; tamże, Notatka w sprawie rynku francuskiego, 20 VIII 1937, s. 90; tamże, Svenska Rørvaerkeres Försäljningskontor do R. Kotitschkego

Wskazać można również na formy współpracy w zakresie zbytu produktów hutniczych w ramach transakcji kompensacyjnych, których efektem było zdobycie nowych rynków. Przykładem takiej współpracy był zakup około 20 tys. ton szyn kolejowych z hut polskich przez duńską firmę inżynierską „Kampsax”, prowadzącą prace budowlane na terenie Iranu<sup>48</sup>.

Natomiast nie zakończyła się pomyślnie próba eksportu na zasadzie kompensaty blach stalowych, przewidziana w kontrakcie dotyczącym budowy statku pomiędzy duńską stocznia w Nakskov a Przedsiębiorstwem Państwowym „Żegluga Polska”. Podczas realizacji kontraktu okazało się, że huty polskie nie produkowały żądanego asortymentu blach, a stocznia duńska powiązana była stałymi umowami z producentami belgijskimi, którzy ostatecznie dostarczyli blachy na budowę dwóch statków dla Polski<sup>49</sup>.

Płaszczyzny współpracy i konkurencji zaistniały również w dziedzinie wywozu zbóż i produktów młynarskich do Skandynawii. Eksport polskich zbóż, głównie żyta i produktów przemiału, do państw nordyckich odbywał się w warunkach silnej konkurencji ze strony producentów duńskich oraz niemieckich. W celu powstrzymania niepożądanego konkurencji partnerzy polscy i niemieccy utworzyli w lutym 1930 r. w Berlinie Polsko-Niemiecką Komisję Żytnią. Instytucja ta zdobyła duży autorytet wśród importerów duńskich, co było korzystne wobec nasilającej się konkurencji sprzedawanego po cenach dumpingowych zboża rosyjskiego<sup>50</sup>. W handlu zbożem, szczególnie do Danii, dominującą rolę odgrywali hurtownicy z Poznania, tacy jak: Polskie Biuro Eksportu Zboża sp. z o.o., Młyny Parowe „Hermanka” SA, Centrala Rolników SA i Spółka Rolniczo-Handlowa „Dania”, którzy kooperowali z duńskimi spółkami Brodrene Justen z Kopenhagi oraz Blicher & Nielsen AS, posiadającą duże magazyny zbożowo-paszowe w takich miastach, jak Horsens, Aalborg i Aarhus. Ponadto na obszarze

---

w Katowicach, 11 II 1938, s. 160; tamże, Polski Eksport Żelaza – notatka, 17 VI 1938, s. 108–109; tamże, Notatki w sprawie Norwegii, 17 VI i 1 IX 1938, s. 30, 64–65; tamże, Polski Eksport Żelaza do firmy A. Hofgaard w Oslo, 30 VI 1939, s. 111.

<sup>48</sup> AAN, MSZ, 5718, MSZ do Państwowego Instytutu Eksportowego, 9 X 1936, 7 XII 1936, s. 55, 58; tamże, Państwowy Instytut Eksportowy do MSZ, 14 XI 1936, s. 59–60; *Eksport w 1932 roku. Sprawozdanie dyrektora Państwowego Instytutu Eksportowego*, Warszawa 1933, s. 303–304.

<sup>49</sup> Archiwum Państwowe w Gdańsku, Żegluga Polska [dalej: APG, ŻP], 13, Pismo Aktieselskabet Nakskov Skibsvaerft do dyrekcji PP „Żegluga Polska”, 8 VII 1932, s. 9, 12; B. Hajduk, *Kontakty polsko-duńskie w dziedzinie przemysłu okrętowego i rybołówstwa w latach 1919–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1980, z. 31/32, s. 36.

<sup>50</sup> B. Hajduk, *Gospodarka Gdańska w latach 1920–1945*, Gdańsk 1998, s. 117–118; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej*, t. 3: (1930–1935), Warszawa 1982, s. 157–158; S. Waschko, *Referat pt. Zboże i mąka*, 1935, s. 31 [w posiadaniu B. Hajduka].

Wolnego Miasta Gdańska handlem zbożem i produktami przemiału ze Skandynawią zajmowały się: duńska spółka Langelandskorn GmbH, będąca właścicielem dużego magazynu na Wyspie Spichrzów, oraz szwedzka spółka Goteborgs Ris och Valskvarn Handelsafdelingen Danzig GmbH (handlowała paszami, ryżem i produktami młynarskimi), a także eksportująca polskie nasiona i rośliny strączkowe filia szwedzkiej firmy z Göteborga „Sativia” Schwedisch-Danziger Saathandels AG<sup>51</sup>.

Z ułatwień wywozowych na zasadzie kompensaty korzystała również firma Nordisk Fjaerfabrik AS, importująca pierze nieczyszczone, wbrew obowiązującym na terytorium Polski przepisom standaryzacyjnym, zakazującym wywozu tego nieczyszczonego surowca<sup>52</sup>.

Wzrost zainteresowania wyrobami polskiego przemysłu włókienniczego w Skandynawii skłonił władze Związku Przemysłu Włókienniczego w państwie polskim do nawiązania współpracy z przedstawicielami i akwizytorami firm importowych w: Szwecji (Kinberg & Co AB Stockholm, Ake Blomquist), Norwegii (Erling Brager-Larsen AS Oslo), Danii (Baldrup & Granballe AS, English House AS, Jens Kjaeldsen AS – wszystkie z Kopenhagi), Islandii (Asg. Gunnlaugsson & Co, Voruhussio Reykjavíku, A.P. Kristjansson-Husavik) oraz Finlandii (Finska Militære kiperingen AB, AB Lassila & Tikanoja, OY Textil AB z Helsinek). Za pośrednictwem tych firm eksportowano do Skandynawii konfekcję wełnianą i bawełnianą, sukno, dzianiny oraz odzież wojskową i roboczą<sup>53</sup>.

Obszarem, w którym współpracowano i konkurowano, było rolnictwo, szczególnie w relacjach polsko-duńskich. Podkreślić należy, że rolnictwo

---

<sup>51</sup> Archiwum Państwowe w Poznaniu, Izba Przemysłowo-Handlowa, 630, Izba Przemysłowo-Handlowa do Konsulatu Honorowego Królestwa Danii w Poznaniu, 9 XI 1937, s. 115; tamże, Poselstwo Królestwa Danii w Warszawie do konsulatu w Poznaniu, 25 X 1937, s. 114; tamże, 628, Młyny Parowe Hermanka SA w Poznaniu do Konsulatu Honorowego Królestwa Danii, 25 VII 1935, s. 28; B. Hajduk, *Skandynawowie w życiu gospodarczym Wolnego Miasta Gdańska 1920–1939*, [w:] *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000, s. 160.

<sup>52</sup> AAN, MSZ, 5727, Poselstwo RP w Kopenhadze do MSZ, 26 VIII 1936, s. 109–110; tamże, Państwowy Instytut Eksportowy do Poselstwa RP w Kopenhadze, 7 IX 1936, s. 116–117; APP, IPH, 627, Ministerstwo Przemysłu i Handlu do Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, 14 VII 1933, s. 43.

<sup>53</sup> APŁ, Syndykat Eksportu Odzieży [dalej: SEO], 31, Informacje na temat firm – E. Bryger Larsen A/S, Ake Blomquist AB, Finska Militärne kiperingen AB, Baldrup & Granballe AS, 22 XII 1933, 13 VII 1934, 14 VIII 1936, 20 II 1937, s. 114, 166, 298, 363; APP, IPH, 628, Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu do S. Zalzberga, 17 IV 1935, s. 7; tamże, Poselstwo RP w Kopenhadze do Izby P i H w Poznaniu, 17 VI 1935, s. 8; tamże, Fabryka Odzieży A.W. Goldschmidt do Izby P i H w Poznaniu, 19 VIII 1930, s. 13; APŁ, ZPW w PP, 123, Zestawienie wywozowe, 12 VII i 11 VIII 1939, s. 125, 235; tamże, Notatka poufna, 1939, s. 347.

w odrodzonej Polsce korzystało z wzorców dobrze zorganizowanej i uprzemysłowanej gospodarki rolnej Danii. Z tego kraju sprowadzano materiał zarodkowy do hodowli trzody chlewnej i bydła mlecznego. Przejmowano i stosowano doświadczenia duńskie w dziedzinie uprawy roślin, organizowania spółdzielczości rolniczej oraz dorobek uniwersytetów ludowych w krzewieniu oświaty wśród ludności wiejskiej. Młodzież polska odbywała praktyki w renomowanych instytucjach oraz gospodarstwach rolnych w Danii. Wymianie doświadczeń służyły także cykliczne wizyty przedstawicieli czołowych organizacji, m.in. w czerwcu 1924 r. delegacji Związku Duńskich Towarzystw Rolniczych, Zrzeszenia Duńskich Związków Spółdzielni Rolniczych i Królewskiego Duńskiego Towarzystwa Rolniczego<sup>54</sup>. O współpracy w tej dziedzinie świadczy także udział delegatów duńskich w zorganizowanym w Warszawie 21 czerwca 1925 r. XII Międzynarodowym Kongresie Rolnym<sup>55</sup>.

Oprócz współpracy odnotować należy w tym sektorze także konkurencję w zakresie eksportu płodów rolnych i produkcji zwierzęcej. Na początku lat 30. XX w. Polski Związek Bekonowy wspólnie z Gdańskim Związkiem Eksportu Bekonów podjął z pewnym powodzeniem walkę konkurencyjną z duńskimi eksporterami tego wyrobu. Przy poparciu jednak rządu angielskiego udało się producentom duńskim zachować dominującą pozycję w przywozie bekonów na rynek angielski, o czym świadczy ich udział procentowy w ogólnym imporcie bekonów do Anglii: w 1931 r. – 67,3% i w 1932 r. – 65,9%<sup>56</sup>.

Przykłady współpracy polsko-skandynawskiej dostrzec można również w zakresie importu różnego rodzaju towarów z krajów nordyckich do Polski. Zaznaczyła się ona przede wszystkim w handlu śledziami. Handlem śledziami norweskimi trudniła się od lipca 1933 r. złożona przez kupca z Bergen firma Hermana Mathiesena. Po osiedleniu się w Gdańsku, wspólnie z kupcem Szymonem

---

<sup>54</sup> Duże znaczenie dla rozwoju rolnictwa na ziemiach polskich miała wizyta przedstawicieli duńskiego rolnictwa w 1903 r., która przyczyniła się do podniesienia poziomu w zakresie hodowli bydła, trzody chlewnej i mleczarstwa. Zob. „Gazeta Rolnicza” 5 VIII 1924, nr 31–32, s. 708.

<sup>55</sup> AAN, PRM, 21333/20, Małopolskie Towarzystwo Rolnicze do W. Witosa, 23 XI 1920, s. 3–4; „Gazeta Rolnicza” 4 V 1923, nr 18, s. 386–389; tamże, 19 VI 1925, nr 25–26, s. 729, 741–742, 754–756; tamże, 10 VII 1925, nr 27–28, s. 815–823; tamże, 30 V 1924, nr 22, s. 548; tamże, 13 VI 1924, nr 24, s. 591–610; „Wyzwolenie” 26 XI 1922, nr 48, s. 572; „Danmarksposten” lipiec 1924, nr 7, s. 165, kwiecień 1927, nr 4, s. 54.

<sup>56</sup> AAN, MSZ, 5713, Poselstwo RP w Kopenhadze do MSZ, 3 VIII 1931, s. 61; APP, IPH, 626, Pismo Poselstwa RP w Kopenhadze do MSZ, 9 XI 1932, s. 32; *Eksport w 1932 roku. Sprawozdanie...*, dz. cyt., s. 243–245.

Rydeckim, utworzył nową spółkę o nazwie Herman Mathiesen & Co Sp. z o.o., zlikwidowaną przez Niemców w 1940 r.<sup>57</sup>

Śledzie z Norwegii sprowadzała również spółka o nazwie Gdyński Import Śledzi, którą utworzyli 18 lipca 1933 r. w Gdyni Lauritz Myreboe, konsul Królestwa Norwegii w tym mieście, jego brat Gunnar Myreboe oraz kupiec z Warszawy Berks Bik Bukowski.

W niedługim czasie firma ta zmonopolizowała przywóz śledzi do Polski i skutecznie konkurowała ze spółkami zajmującymi się handlem tymi rybami w Wolnym Mieście Gdańsku. Firma Gdyński Import Śledzi została oskarżona przez importerów śledzi z Islandii o nieuczciwą konkurencję w handlu tymi rybami, polegającą na sprowadzaniu podrabianych przez niektórych producentów w Norwegii śledzi jako tzw. matiasów islandzkich. Po zbadaniu sprawy rząd Królestwa Norwegii zakazał spółkom norweskim podrabiania śledzi oraz ich eksportu do Polski<sup>58</sup>.

Handlem rybami i śledziami solonymi z Islandii zajmowała się od września 1934 r. spółka Poliland, kupująca śledzie od centralnej instytucji zbytu śledzi na terenie tego kraju, tj. od Syndykatu Islandzkiego<sup>59</sup>.

Przykładem współpracy w dziedzinie importu owoców południowych (cytrusowych) do Polski było uruchomienie w Gdyni przez kupców duńskich Arto-ma i Johana Nielsa Randów spółki handlowej o nazwie Duńsko-Polska Centrala Owoców sp. z o.o., będącej filią centrali importowo-importowej Kobenhavn Frukt Auktioner AS w Kopenhadze. Warto dodać, że uruchomienie przez wymienione zreszczenie aukcyjne importerów aukcji owocowych w Kopenhadze i w Gdyni spotkało się z bojkotem zorganizowanym przez hurtowników zaopatrujących się w domach aukcyjnych w Londynie i w Hamburgu. Spółka Duńsko-Polska Centrala Owoców w Gdyni zajmowała się importem owoców południowych z Danii i krajów śródziemnomorskich oraz eksportem produktów polskiego

---

<sup>57</sup> B. Hajduk, *Z działalności Skandynawów w międzywojennej Gdyni (1922–1939)*, [w:] *Miscellanea pomorskie. Studia z dziejów Pomorza Zachodniego i Nadwiślańskiego*, red. W. Skóra, Słupsk 2008, s. 118.

<sup>58</sup> Rwk, Udrm, pknr H 67–23, jnr 67 Pol 9/1, Pisma Królewskiego Duńskiego Konsulatu Generalnego w Gdańsku do MSZ, 28 IX i 6 X 1934, b.p.; tamże, Krajowy rząd islandzki do duńskiego MSZ, 17 VII 1937, b.p.; A. Matla, *Organizacja zbytu norweskich śledzi na rynku polskim w latach 1919–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1988/1991, z. 40, s. 115, 131–132.

<sup>59</sup> APG, Oddział Gdynia, Sąd Okręgowy [dalej: OG, SO], 149 RHB/191, Wypis z aktu notarialnego, 5 XI 1934, s. 4–7; *Wywiad gospodarczy Straży Granicznej wobec firm gdańsko-gdyńskich w latach 1932–1938*, wstęp, wybór i oprac. P. Kołakowski, R. Techman, Słupsk 2010, dok.nr 53, s. 119–120.

pochodzenia na rynki skandynawskie. Firma uruchomiła pierwszą na terenie portu gdyńskiego dojrzewalnię bananów, co znacznie ułatwiło przechowywanie tych owoców. W transportach owoców spółka braci Randów współpracowała z duńskim towarzystwem okrętowym J. Lauritzen AS oraz polskim przewoźnikiem Przedsiębiorstwem Państwowym „Żegluga Polska”, którzy uruchomili regularne połączenia pomiędzy Gdynią a portami położonymi nad Morzem Śródziemnym i w Ameryce Południowej<sup>60</sup>.

Dobrze rozwijała się współpraca polsko-duńska w dziedzinie importu samochodów pochodzenia amerykańskiego. Zakłady Forda uruchomiły w Kopenhadze w 1919 r. dużą montownię samochodów marki Ford w celu dalszej wysyłki jej produkcji na rynki skandynawskie, państw bałtyckich i Polski. W latach 20. samochody z tej montowni na rynek polski sprowadzano przez port gdański, przy udziale zarejestrowanej w Gdańsku firmy St. Marlewski & Co – Ford vertr. Później, od początku lat 30., przywozem tych samochodów trudniła się w Gdyni spółka utworzona przez Duńczyka Knuda Jorgensena pod nazwą Międzynarodowe Transporty i Spedycje. Polskie władze handlowe planowały i wyraziły zgodę na budowę w Gdyni montowni samochodów marki Ford i na ich sprzedaż na rynku polskim i państw bałtyckich. Ich zdaniem realizacja tego planu uniezależniłaby polskich odbiorców od dostawcy duńskiego, ale mogłoby to być odebrane przez Duńczyków jako działanie konkurencyjne. Tymczasem w ocenie Ministerstwa Spraw Zagranicznych „ze względów politycznych” lepszym wyjściem byłoby czasowe zwiększenie kontyngentu przywozowego na samochody marki Ford z montowni w Kopenhadze, co mogłoby złagodzić reakcję duńską z powodu odmowy koncesji na przewóz emigrantów polskich dla linii okrętowej Scandinavian American Line, należącej do towarzystwa Det Forenede Dampskibsselskab AS<sup>61</sup>.

Przykłady współpracy oraz konkurencji znajdujemy również w dziedzinie inwestycji kapitałowych i działalności spółek polsko-skandynawskich.

---

<sup>60</sup> APG, OG, 149 RHB/609, Akt notarialny z 24 IX 1932, s. 3–4; tamże, Lista wspólników, [b.d.], s. 14; „Wiadomości Portu Gdańskiego” maj 1933, z. 5, s. 24; „Polska Gospodarcza” 27 I 1934, z. 4, s. 1144; J. Kawczyński, *Import owoców południowych do Polski*, Gdynia, grudzień 1938, s. 42, 46 [ze zbiorów prof. S. Waschko, w posiadaniu B. Hajduka].

<sup>61</sup> AAN, MSZ, 5720, Pisma Ministerstwa Przemysłu i Handlu do MSZ, 27 II 1929, 1 II 1930, 29 I 1931, s. 6, 20, 43; tamże, Ministerstwo Spraw Zagranicznych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, 15 I, 16 X 1930, 21, 23 I 1931, s. 14–15, 21, 30, 36; tamże, Poselstwo RP w Kopenhadze do MSZ, 28 X 1930, s. 31, 32; tamże, MSZ – notatka, 21 I 1931, s. 29; tamże, Ministerstwo Spraw Zagranicznych do Ministerstwa Skarbu, 17 IX 1929, s. 7; tamże, Pismo i noty Poselstwa Królestwa Danii w Warszawie do polskiego MSZ, 24 X 1928, 14 IX 1929, 10 I 1930, s. 1, 9–10, 16; APG, OG, SO, 149 RHB/100, Knud Jorgensen do Sądu Okręgowego w Gdyni, 19 VIII 1931, s. 1; B. Hajduk, *Gospodarka Gdańska...*, dz. cyt., s. 128.

W zakresie inwestycji i powoływania przedsiębiorstw mieszanych na obszarze Polski dominował kapitał szwedzki. W działalność finansową Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej (PKKP) zainwestowała szwedzka grupa inwestycyjna Aktiebolaget „Perugia” ze Sztokholmu, która w tym celu w 1920 r. utworzyła swoje przedstawicielstwo w Warszawie. Spółka prowadziła operacje interwencyjne w różnych walutach oraz kredytowe i do 1923 r. jej działalność nie była kontrolowana przez polskie władze skarbowe. Przeprowadzona przez komisję Ministerstwa Skarbu kontrola ujawniła spekulacyjny charakter operacji „Perugii” oraz straty poniesione przez skarbu państwa w kwocie ponad 300 mln marek polskich<sup>62</sup>.

Kapitał szwedzki zaangażowany był w przemysł naftowy w spółce Towarzystwo Przemysłu Naftowego „Bracia Nobel”. Kapitał spółki należał w 50% do szwedzkiej grupy koncernu Nobel oraz Banku Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu. Firma zrzeszona była w Syndykacie Przemysłu Naftowego sp. z o.o., SA Pionier oraz w Centralnym Biurze Sprzedaży Hurtowej. Była ona jednym z najpoważniejszych przedsiębiorstw w polskim przemyśle naftowym. Uzyskała prawo do eksploatacji terenów roponośnych na obszarze Ukrainy Zachodniej (Zagłębie Boryslawskie). Poza wydobywaniem i przerobem ropy naftowej spółka miała własne składy paliwa, sieć handlową i transport oraz zajmowała się eksportem polskich paliw, m.in. na rynki skandynawskie. W tym celu uruchomiła w porcie gdańskim firmę handlową o nazwie „Nafta” Towarzystwo braci Nobel sp. z o.o. („Naphta”, Industrie Gesellschaft Gebruder Nobel GmbH). Problemy związane z potwierdzeniem praw do nabytego w Polsce majątku skłoniły przedstawicieli szwedzkiej grupy Standard-Nobel do sprzedania akcji Towarzystwu Vacuum Oil Company i wycofania się z Polski. Generalnie działalność spółki „Bracia Nobel” należy ocenić pozytywnie, gdyż przyczyniła się do rozwoju przemysłu naftowego w Polsce i zwiększenia sieci sprzedaży produktów naftowych<sup>63</sup>.

Inwestycje szwedzkie zaznaczyły się ponadto zwłaszcza w przemysł elektrotechniczny. Z inicjatywy szwedzkiego Towarzystwa Telefonicznego „Ericsson” powstała Polska Akcyjna Spółka telefoniczna (PAST), Polska Akcyjna Spółka Elektryczna (PASE) oraz wytwórnia Telefonów i Sygnałów Kolejowych „Telryg”. Z kolei w energetykę polską inwestowała szwedzka spółka Allmanna Svenska Elektriska Aktiebolaget (ASEA), specjalizująca się w budowie elektrowni i linii

---

<sup>62</sup> J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, dz. cyt., s. 97–98.

<sup>63</sup> Tamże, s. 108, 114–118.

elektrycznych oraz sprzedaży maszyn, prądnic, silników, urządzeń wentylacyjnych i turbin parowych. W Polsce utworzyła firmę o nazwie Polskie Towarzystwo Elektryczne ASEA SA<sup>64</sup>.

Odnotować należy także inwestycje na polskim obszarze gospodarczym spółki Elektrolux AB ze Sztokholmu, która uruchomiła swoje przedstawicielstwo w Polsce, rozwijając sprzedaż chłodziarek, zamrażarek, odkurzaczy, frotek i próbek.

W przemyśle maszynowym utworzono w 1932 r. Polsko-Szwedzką Spółkę Akcyjną „Optimus”, reprezentującą firmę macierzystą AB „Optimus” ze Sztokholmu i specjalizującą się w produkcji szerokiego asortymentu kuchenek. Ponadto w ten przemysł zainwestowała szwedzka spółka O. Mustang och Son AB z Göteborga, która kupiła fabrykę produkującą hufnale w Borowym Polu koło Zawiercia i uruchomiła Polską Fabrykę Hufnali i Wyrobów Żelaznych sp. z o.o. Firma produkowała hufnale na licencji norweskiej spółki Christiania Hestekosomfabrik z Oslo. Przedsiębiorstwo było monopolistą na rynku polskim oraz wyłącznym dostawcą hufnali i haceli na zamówienia Ministerstwa Spraw Wojskowych<sup>65</sup>.

Na negatywną w sumie ocenę zasługują inwestycje kapitałowe i działalność koncernu Ivara Krugera w dziedzinie polskiego przemysłu zapalczanego. Po nabyciu w 1923 r. pierwszych akcji Towarzystwa Akcyjnego dla Wyrobu Zapalek w Czechowicach koncern wkrótce opanował i kontrolował około 90% produkcji zapalek w Polsce, a także zmonopolizował rynek drewna osikowego. Z dziewiętnastu fabryk, które w 1923 r. produkowały 170 600 skrzyń zapalek rocznie, w 1937 r. pozostały 4 fabryki, wytwarzające 77 tys. skrzyń rocznie. W rezultacie ograniczony został do minimum eksport, a tym samym dochody skarbu państwa oraz zatrudnienie w przemyśle zapalczanym, które zmniejszyło się z 4851 w 1923 r. do 818 osób w 1937 r.<sup>66</sup>.

Spośród kapitałów z pozostałych państw skandynawskich na odnotowanie zasługuje działalność inwestycyjno-produkcyjna duńskiej spółki inżyniersko-budowlanej Højgaard & Schultz AS z Kopenhagi. W 1935 r. ze środków firmy zakupiono teren w pobliżu dworca kolejowego w Pruszkowie i wybudowano oraz wyposażono przedsiębiorstwo produkujące asfalt i inne materiały potrzebne do

---

<sup>64</sup> Tamże, s. 111–112.

<sup>65</sup> J. Szymański, *Kapitał norweski wobec gospodarki Polski międzywojennej (1919–1939)*, „Zapiski Historyczne” 1987, z. 2, s. 79.

<sup>66</sup> Tenże, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, dz. cyt., s. 121–152.



budowy dróg. Kapitał spółki o nazwie Fabryki i Zakłady Chemiczno-Przemysłowe „Kemi” należał w większości do firmy Højgaard & Schultz AS oraz inż. Feliksa Rostkowskiego, będącego dyrektorem zarządzającym. Przedsiębiorstwo produkowało głównie asfalt i emulsję asfaltową oraz materiały izolacyjne i konserwacyjne na zlecenia polskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu<sup>67</sup>.

Drugim zakładem wykonawczym powstałym z inicjatywy spółki Højgaard & Schultz AS było Przedsiębiorstwo Dróg i Mostów „Contractor” SA. Zarejestrowane zostało w Warszawie 28 stycznia 1936 r. Udziały w nim posiadali inżynierowie Knud Højgaard, Edvard Lyngbeck i Feliks Rostkowski. Firma „Contractor” otrzymywała zlecenia od władz polskich na budowę i remonty dróg oraz prace przy umocnieniu brzegów i regulacji rzeki Wisły<sup>68</sup>.

Korporacje, firmy i przedsiębiorcy z Norwegii, Finlandii i Islandii nie inwestowali w przemysł polski. Natomiast ujawnili swoją obecność oraz gotowość do współpracy w pozostałych działach gospodarki, m.in. w żegludze, maklerstwie i transporcie morskim. Jedną z podejmowanych w żegludze form współpracy było tworzenie wspólnych (mieszanych) spółek. Najwcześniej dążenie do współpracy wykazał działający w Gdańsku od 1919 r. norweski koncern Det Bergenske Dampskibsselskab AS z Bergen, który w dniu 13 listopada 1921 r. zawarł umowę o współpracy z zarządem polskiej spółki armatorskiej z Krakowa, tj. Towarzystwem Żegluga Morskiej Sarmacja sp. z o.o. Przystąpienie Norwegów do spółki (40% kapitału) poprawiło kondycję ekonomiczną Towarzystwa Żegluga Morskiej „Sarmacja” oraz przyczyniło się do powiększenia tonażu i usług przewozowych. Jednakże rozbieżności występujące pomiędzy partnerami polskimi i norweskimi co do kierunków dalszego rozwoju oraz udziału kapitałowego w niej Norwegów doprowadziły do jej likwidacji w listopadzie 1926 r.<sup>69</sup> Odnotować należy aktywność wymienionego armatora norweskiego w żegludze morskiej i spedycji z wykorzystaniem portu gdańskiego. Z inicjatywy konsula Królestwa Norwegii

---

<sup>67</sup> Arkiv Højgaard & Schultz AS w Kopenhadze, Firmahistorisk Samling [dalej: AHSK, FS], zespół Kemi, Pisma F. Rostkowskiego do zarządu spółki H & S w Kopenhadze, 16 IV 1935, 16 VII 1938, b.p.; B. Hajduk, *Działalność spółki duńskiej Højgaard & Schultz AS w Polsce w latach 1924–1949*, [w:] *Polska – Dania w ciągu wieków*, red. J. Szymański, Gdańsk 2004, s. 190.

<sup>68</sup> AHSK, FS, zespół Contractor, Notatka centrali H & S, 4 X 1939, b.p.; Højgaard & Schultz AS, *Ingeniører og Entreprenører 1918–1943*, København 1943, s. 35.

<sup>69</sup> A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu Bergenske w portach polskiego obszaru celnego w latach 1919–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1992, z. 41, s. 45; tenże, *Polsko-norweskie kontakty żeglugowe w latach 1919–1926*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1986/1987, z. 38/39, s. 60; J. Szymański, *Kapitał norweski wobec gospodarki Polski międzywojennej*, „Zapiski Historyczne” 1987, z. 2, s. 67.

i dyrektora gdańskiego oddziału norweskiego koncernu żeglugowego Det Bergenske Dampskibsselskab AS Dinara Nielsena utworzono w Gdyni spółkę żeglugo-maklerską o nazwie Berneński Transport Bałtycki sp. z o.o. (Bergenske Baltic Transports Ltd), w której udziałowcy norwescy zdecydowanie dominowali (90% ogółu akcji). Firma zajmowała się organizowaniem i obsługą maklerską przewozów ładunków oraz sprzedażą węgla bunkrowego w portach Gdyni i Gdańska. Po reorganizacji dokonanej w 1937 r. zmieniono jej nazwę na Bergtrans Towarzystwo Żegluga sp. z o.o. (Bergtrans Shipping Co Ltd). Grupa polska posiadała w niej 60% akcji przedsiębiorstwa. Tworzyli ją: Brytyjsko-Polski Bank Handlowy (22,5%), Polskie Kopalnie Skarbowe z Chorzowa (17,5%), Władysław Potocki z Gdyni (12%) oraz Bohdan i Adam Nagórscy (8%)<sup>70</sup>.

Dużą aktywność wykazał kapitał norweski związany z koncernem Det Bergenske w dziedzinie spedycji drewna i obsługi maklerskiej obrotu towarowego przez porty polskiego obszaru celnego. Dokonane w latach 1922–1923 inwestycje przyczyniły się do zbudowania w porcie gdańskim nowoczesnej bazy przeładunkowej drewna o powierzchni ponad 200 tys. m<sup>2</sup>, z betonowymi nabrzeżami i wydajnymi urządzeniami przeładunkowymi oraz rozbudowanym systemem ramp i rozjazdów kolejowych. Bazą zarządzała spółka o nazwie Berghof Lager und Warrant GmbH, współpracująca z polskimi przedsiębiorstwami transportowo-spedycyjnymi, takimi jak Polski Lloyd oraz Składy Towarowe Warrant SA z Łodzi<sup>71</sup>.

Ponadto gdański oddział norweskiego armatora Det Bergenske Baltic Transports Ltd AG nawiązał bliską współpracę z znanym polskim spedytorem – Spółką Akcyjną Carl Hartwig z Poznania. Podpisana 22 sierpnia 1930 r. umowa umożliwiła wspólne prowadzenie akwizycji i spedycji towarów na obszarze Polski. Ponadto ta spółka norweska zawarła w 1935 r. porozumienie z firmą węglową Skarboferm na dostawy węgla bunkrowego dla statków<sup>72</sup>.

Oddziały norweskiego armatora w Gdańsku i w Gdyni (Det Bergenske Transports Ltd AS, od 1937 r. Bergtrans Shipping Co Ltd) współpracowały z polskimi przewoźnikami także w zakresie obsługi maklerskiej statków i ładunków

---

<sup>70</sup> BAP, Auwärtiges Amt [dalej: AA], 68221, Niemieckie Konsulaty Generalne w Gdańsku i Toruniu do AA, 18 XII 1936, 3 IV 1937, s. 1, 2–3; APG, OG, SO, 94 RHB/67, Pismo Sądu Okręgowego, 2 X 1928, s. 1–2; tamże, 94 RHB/425, Jens Ejbol do Sądu Okręgowego, 5 V 1937, s. 53; A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu...*, dz. cyt., s. 41; J. Szymański, *Kapitał norweski...*, dz. cyt., s. 76.

<sup>71</sup> B. Hajduk, *Skandynawowie w życiu gospodarczym...*, dz. cyt., s. 162; A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu...*, dz. cyt., s. 72.

<sup>72</sup> J. Szymański, *Kapitał norweski...*, dz. cyt., s. 73–76; A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu...*, dz. cyt., s. 65–66.

towarowych. W latach 1931–1938 biuro maklerskie Det Bergenske odprawiało od 10 do 18% statków w porcie gdyńskim<sup>73</sup>.

Zainteresowanie współpracą w dziedzinie żeglugi oraz przewozów węgla wykazał kapitał szwedzki ulokowany w spółce o nazwie Związek Kopalń Górnośląskich „Robur” w Katowicach. Z inicjatywy jej właściciela inż. Alfreda Waltera, z udziałem wspólników polskich, zarejestrowano w Gdańsku 1920 r. Towarzystwo Handlowe „Robur” Import Export sp. z o.o. oraz utworzono w Gdyni w maju 1927 r. spółkę żeglugowo-maklerską Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob” SA. Założyciele spółki zawarli umowę ze skarbem państwa polskiego i do wybuchu II wojny światowej eksploatowali 7 statków do przewozu węgla o łącznej pojemności 13 137 BRT, 1 pływającą stację bunkrową, 3 holowniki i 7 kryp. Ponadto na wydzierżawionym nabrzeżu szwedzkim w porcie gdyńskim spółka „Polskarob” zainstalowała wydajną wywrotnicę, zdolną do podnoszenia i wyładunku 20-tonowych wagonów, oraz 4 dźwigi. Dzięki tym urządzeniom bazę węgla „Polskarobu” w Gdyni zaliczono do najnowocześniejszych w Europie. Wkrótce też spółka „Polskarob” zaczęła dominować w obsłudze maklerskiej w portach polskiego obszaru celnego<sup>74</sup>.

Trwałym i korzystnym dla Polski przykładem współpracy morskiej w żegludze pasażersko-towarowej było utworzenie spółki żeglugowej o nazwie Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe. W 1930 r. rząd polski nabył od znanego duńskiego armatora, Kompanii Wschodnio-Azjatyckiej (Det Østasiatisk Kompagni), Linie Bałtycko Amerykańską. W rezultacie 11 marca tegoż roku powołano wspomnianą spółkę żeglugową z 48-procentowym udziałem duńskiego armatora. W latach następnych wysokość udziału Det Østasiatisk Kompagni w kapitale zakładowym spółki uległa zmniejszeniu do 1,35% w 1938 r. Na skutek reorganizacji przeprowadzonej 31 października 1934 r. zmieniono nazwę spółki na Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe SA. Władze centralne polsko-duńskie mieściły się w Warszawie, a w Gdyni na terenie Dworca Morskiego funkcjonowało jej biuro portowe. Działalność PTTO, a później GAL, przyczyniła się do rozwoju polskiej oceanicznej żeglugi towarowo-pasażerskiej i turystyki morskiej oraz promocji Gdyni w Europie i w świecie. Nie udało się jednak uniknąć walki

<sup>73</sup> *Rocznik morski i kolonialny 1938*, Warszawa 1938, s. 160–163; *Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni 1938*, Gdynia 1939, tab. 41, s. 33.

<sup>74</sup> J. Hołowiński, *Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob” w latach 1927–1939*, [w:] *Materiały do 40-lecia Polski na morzu 1920–1960*, z. 1, Gdańsk 1960, s. 21–43; B. Hajduk, *Z działalności Skandynawów...*, dz. cyt., s. 113; tenże, *Skandynawowie w życiu gospodarczym...*, dz. cyt., s. 161.

konkurencyjnej polskiego przewoźnika z innymi armatorami skandynawskimi na szlaku północnoamerykańskim. Po wprowadzeniu po koniec 1930 r. rozporządzeniem Prezydenta RP zasady bezpośredniego przewozu emigrantów z portów polskiego obszaru celnego do portów docelowych w trudnej sytuacji znaleźli się niektórzy armatorzy skandynawscy, m.in. towarzystwo duńskie Det Forenede Dampskibsselskab AS, eksploatujące na trasie do Ameryki Północnej Skandynawsko-Amerykańską Linie Żeglugową. Polskie władze handlowe i emigracyjne nie udzieliły mu koncesji na przewóz emigrantów. Z powodu poniesionych strat towarzystwo Det Forenede Dampskibsselskab AS zwróciło się o pomoc finansową do rządu duńskiego, ostatecznie jednak nie otrzymało subwencji ratunkowej. Decyzja ta przesądziła o likwidacji Skandynawsko-Amerykańskiej Linii i wycofaniu z eksploatacji w lutym 1936 r. ostatniego statku, parowca s/s Frederik VIII<sup>75</sup>.

Natomiast w celu uniknięcia bezpośredniej konkurencji współpracę ze skandynawskimi armatorami nawiązały pozostałe powstałe w Polsce towarzystwa żeglugowe. W dniu 23 maja 1934 r. zarząd SA „Żegluga Polska” podpisał z kierownictwem szwedzkiego towarzystwa Svenska American Linien protokół określający główne zasady współpracy. Do jego wykonania SA „Żegluga Polska” uruchomiła w grudniu 1934 r. pomiędzy portami polskiego obszaru celnego a szwedzkimi Sztokholmem i Norköping regularną linię towarową, z możliwością włączenia portów w Kalmarze i Karlskronie. W latach następnych współpracę rozszerzono przez utworzenie w 1936 r. wspólnej linii do portów w Malmö, Göteborgu i Helsingborgu<sup>76</sup>. Jednakże uruchomienie przez SA „Żeglugę Polską” dwóch nowych linii do portów bałtyckich (w tym Helsinek) doprowadziło do konkurencji polskiego przewoźnika z obsługującym te linie szwedzkim towarzystwem Rederi A.G. Egon. Ponadto polski armator zawarł w dniu 26 maja 1934 r. umowę o współpracy z towarzystwem żeglugowym Svenska Orient Linien z Göteborga, na której podstawie SA „Żegluga Polska” uzyskiwała zgodę na wspólną eksploatację linii lewantyńskiej, obsługiwanej dotąd wyłącznie przez szwedzkiego przewoźnika. W umowie przewidziano wspólne ustalanie stawek frachtowych w przewozach towarów pomiędzy portami polskiego obszaru celnego a krajami Lewantu i eksploatację trzech statków towarowo-pasażerskich oraz uruchomienie w Gdyni firmy maklerskiej o nazwie Polska – Lewant Agencja

<sup>75</sup> B. Hajduk, *Polsko-duńskie kontakty portowe i żeglugowe w latach 1919–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1979, z. 30, s. 39–41.

<sup>76</sup> AAN, MSZ, 6519, Protokół z konferencji w Gdyni, 23 V 1934, s. 37–38; W. Czerwińska, *Polska żegluga morska w latach II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1971, s. 182.

Okrętowa SA dla obsługi tej linii. Korzystne wyniki eksploatacyjne wspólnej linii oraz ewentualna konkurencja ze strony innych przewoźników skandynawskich (fińskich i duńskich) zdecydowały o podpisaniu przez zarządy SA „Żegluga Polskiej” oraz Svenska Orient Linien umowy o współpracy w przewozach owoców cytrusowych z fińskim towarzystwem Angfartygs Aktiebolaget i duńskim armatorem Det Forenede Dampskibsselskab AS. Natomiast polscy importerzy owoców cytrusowych zawarli we wrześniu 1938 r. podobne umowy z towarzystwami żeglugowymi – duńskim J. Lauritzen AS i szwedzkim Rederi AB Svenska Lloyd. Porozumienia te dotyczyły przewozów owoców cytrusowych z portów śródziemnomorskich do państw bałtyckich<sup>77</sup>.

Generalnie można stwierdzić, że w relacjach polsko-szwedzkich w dziedzinie żegluga podjęto w latach 30. konkretne działania, określające ramy współpracy w obszarze handlowo-morskim, o czym świadczą rozmowy przeprowadzone w Gdyni w dniach 23–26 maja 1934 r. Podczas tych rozmów przyjęto postulat wykorzystania szwedzkich przedstawicielstw handlowych do realizacji celów polskiego handlu zagranicznego oraz zobowiązanie do opracowania w ciągu miesiąca programu nakreślającego ramy współpracy w dziedzinie morskiej, czego wyrazem było podpisanie wielu umów pomiędzy polskimi i szwedzkimi towarzystwami żeglugowymi<sup>78</sup>.

Przejawy współpracy polsko-skandynawskiej odnotować można także w dziedzinie portowej, szczególnie widoczne w relacjach polsko-duńskich z powodu udziału spółki inżynierskiej Højgaard & Schultz AS w budowie i rozbudowie portu handlowego w Gdyni oraz realizacji innych zadań budowlanych w Polsce. Spółka Højgaard & Schultz AS uczestniczyła w pracach budowlanych na terenie portu gdyńskiego w ramach Konsorcjum Francusko-Polskiego do budowy portu w Gdyni, powstałego w 1924 r. przy znacznym udziale inż. Knuda Højgaard. W celu dobrej koordynacji i właściwego nadzoru nad wykonaniem zadań inwestycyjnych powołany został oddział spółki o nazwie Towarzystwo Højgaard & Schultz – Budowa Portu w Gdyni. Wkład wniesiony przez duńską spółkę w budowę portu handlowego był zasadniczy. W ramach umowy zawartej

---

<sup>77</sup> APG, Żegluga Polska, 6, Protokół z posiedzenia Rady Nadzorczej SA „Żegluga Polska” w dniu 10 II 1936, s. 33, 35; tamże, OG, SO, 149 RHB/609, Akt notarialny, 24 IX 1932, s. 3–4; tamże, Lista wspólników, [b.d.], s. 14; tamże, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni do Sądu Okręgowego, 5 V 1937, s. 41; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, dz. cyt., s. 82.

<sup>78</sup> AAN, MSZ, 6519, Protokół z rozmów w dniach 23–26 V 1934, s. 31; tamże, Notatka radcy dla dyrektora Departamentu Morskiego MP i H, 18 V 1934, s. 26; tamże, Protokół, 1934, s. 35; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, dz. cyt., s. 78, 80.

między rządem polskim a Konsorcjum Francusko-Polskim firma Højgaard & Schultz AS wykonała w latach 1924–1936 prawie wszystkie obiekty hydrotechniczne, tzn. zbudowała: 11 355 metrów bieżących (mb) nabrzeży, 4255 mb falochronów, 640 mb pomostów i ostróg oraz 223 mb pirsów. Za te prace, zrealizowane w porcie gdyńskim do 1936 r., spółka Højgaard & Schulz AS otrzymała od rządu polskiego zapłatę w wysokości około 8 316 509 zł<sup>79</sup>.

Ponadto firma ta, działająca w ramach Konsorcjum Francusko-Polskiego, wykonała w latach 1928–1932 wiele innych zadań inwestycyjnych w strefie portu gdyńskiego. Na rachunek władz miejskich zbudowała oczyszczalnię ścieków typu Imhoffa, a na zlecenie Dyrekcji Kolei Żelaznych położyła tory kolejowe z Gdyni do Oksywiu oraz ślip do wciągania małych jednostek rybackich na zamówienie Morskiego Instytutu Rybackiego. Z kolei górnośląskie przedsiębiorstwa górnicze Skarbpól i Huta Zgoda oraz Towarzystwo Okrętowe SA „Żegluga Polska” i Stocznia Gdańska SA zawarły z duńską spółką umowy na zbudowanie fundamentów pod dźwigi i rampy odbojowe na nabrzeżu Wilsona<sup>80</sup>.

Na odnotowanie zasługuje również uczestnictwo tej spółki w budowie portów rybackich w Gdyni (1928–1932) oraz w Wielkiej Wsi (od 1938 r. Władysławowie). Przy okazji przekazywania do użytku portu rybackiego w Wielkiej Wsi redakcja czasopisma „Morze” zamieściła notatkę, w której stwierdzono, że „[...] Udział Duńczyków w budowie portu w Wielkiej Wsi jest nowym dowodem naszej bliskiej współpracy morskiej ze Skandynawami”<sup>81</sup>. Na łamach tego miesięcznika przytoczono również wypowiedź posła Królestwa Danii w Polsce Petera Schou, stwierdzającego, że „[...] port w Wielkiej Wsi stanowi jeszcze jedną rękojmię przyjaznej polsko-duńskiej współpracy”<sup>82</sup>.

Na specjalne podkreślenie zasługuje działalność inż. Knuda Højgaard na rzecz promocji Gdyni w ówczesnej Europie oraz rozwoju współpracy pomiędzy Polską i Danią w dziedzinie gospodarczej. Występował on z odczytami na różnych międzynarodowych spotkaniach, zjazdach i kongresach naukowych, obejmujących problematykę portową, m.in. w Wenecji w 1931 r. Na I Zjeździe

<sup>79</sup> AHSK, FS, 290, Pismo Societe Anonyme Hersent do Knuda Højgaard, 8 III 1924, b.p.; tamże, Umowa z 4 VII 1924, b.p.; tamże, 942, Nota finansowa spółki Societe de Konstruktion des Batignolles w Paryżu, 10 X 1946, b.p.; B. Hajduk, *Działalność spółki duńskiej Højgaard & Schultz AS...*, dz. cyt., s. 180; R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Gdańsk 2001, s. 110–164.

<sup>80</sup> AHSK, FS, 493, 494, 505, 672, 677, 680, 711, 905, 910, 939, Zlecenia na wykonanie zadań budowlanych w latach 1928–1932, b.p.

<sup>81</sup> „Morze” 1938, nr 5, s. 5.

<sup>82</sup> Tamże.

Inżynierów Portowych oraz Fachowców Morskich Państw Bałtyckich i Skandynawskich, zorganizowanym w Gdyni w maju 1938 r., zgłosił propozycję odbywania takich spotkań cyklicznie w poszczególnych ośrodkach portowych strefy Bałtyku. Ponadto aktywnie uczestniczył w przygotowaniach wizyt rządów miast oraz portów Gdyni i Kopenhagi w latach 1932 i 1936. Jako prezes Związku Inżynierów Duńskich (1930–1940), Towarzystwa Duńsko-Polskiego (1928, 1936–1941) i Duńsko-Polskiej Izby Handlowej (1936–1941) czynnie wspierał wysiłki Poselstwa RP w Kopenhadze, podejmowane na rzecz rozwoju polsko-duńskich relacji gospodarczych i współpracy dwustronnej<sup>83</sup>.

Ważną rolę w planach rozwoju polskiego rybołówstwa, szczególnie na otwartym Bałtyku, odegrała współpraca z Duńczykami w zakresie rybołówstwa, zwłaszcza pod kątem wykorzystania ich doświadczeń i czerpania praktycznych wzorców. Do prowadzenia systematycznych badań zasobów Bałtyku Morski Instytut Rybacki zakupił w stocznjach duńskich dwa kutry rybackie oraz nabył w Danii typowe narzędzia rybackie, używane do połowów w środkowej i północno-zachodniej strefie Bałtyku. Zatrudniono również Duńczyka Hansa Hansena na stanowisku instruktora rybackiego, który uczył polskich rybaków posługiwania się sprzętem przywiezionym z Danii oraz zapoznawał ich z metodami połowów stosowanymi na otwartym Bałtyku<sup>84</sup>. Podejmując połowy na nowych akwenach w Skagerraku i Kattegacie oraz Morzu Północnym, skorzystano również z doświadczeń duńskich. W 1933 r. Morski Instytut Rybacki wysłał kilku rybaków, m.in. szypra Franciszka Piechockiego, do Esbjergu, znanego w Danii centrum rybołówstwa. Zdobyte doświadczenia wykorzystywano w połowach makreli w Skagerraku, organizowanych od wiosny 1935 r., a ich bazą był duński port w Skagen. Jednakże dokonywane później przez polskich rybaków połowy oraz przerób skorupiaków (homarców i krewetek) w tym porcie napotkały przeszkody ze strony władz duńskich. Pod naciskiem duńskich rybaków oraz prasy prowincjonalnej władze miejskie i portowe Skagen zakazały w 1939 r. polskim rybakom połowów skorupiaków w cieśninach Kattegat i Skagerrak<sup>85</sup>.

<sup>83</sup> B. Hajduk, *Działalność spółki duńskiej Højgaard & Schultz AS...*, dz. cyt., s. 193–194; J. Szymański, *Polsko-skandynawska współpraca w zakresie żeglugi...*, dz. cyt., s. 177–181.

<sup>84</sup> APG, OG, Morski Instytut Rybacki [dalej: MIR], 2, Protokoły posiedzeń 2. i 3. zarządu MIR, 21 i 24 III 1929, b.p.; tamże, 29, Umowa pomiędzy MIR a Kristianem Andersenem Skibsvaerftem, 15 V 1929, b.p.; tamże, 30, Umowa pomiędzy MIR a Hansem Hansenem, 31 X 1929, b.p.

<sup>85</sup> APG, OG, Morski Urząd Rybacki [dalej: MUR], 108, Zaświadczenia walutowe MUR dla F. Piechockiego, 25 VII 1937, b.p.; tamże, 128, Ministerstwo Przemysłu i Handlu do Ministerstwa Spraw Zagranicznych, 19 VII 1939, b.p.; tamże, Ministerstwo Przemysłu i Handlu do Morskiego Instytutu Rybackiego, 19 VIII 1939, b.p.; B. Hajduk, *Kontakty polsko-duńskie w dziedzinie*

Płaszczyzny współpracy i rywalizacji dostrzec można również w obrębie wspólnej działalności polskich i skandynawskich przedstawicieli na forum Międzynarodowej Rady Badań Morza (International Council for the Exploration of the Sea – ICES), z siedzibą w Kopenhadze. Wspólne stanowiska polskich i skandynawskich delegatów dały się zauważyć podczas podejmowania uchwał dotyczących połowu gładzie i fląder na Morzu Bałtyckim (układ z 17 grudnia 1929 r.) oraz konwencji normującej wymiary oczek sieci ciągnionych dla dziesięciu gatunków ryb łowionych na Morzu Północnym. Odmiennosc i rozbieżności w stanowiskach polskich oraz skandynawskich przedstawicieli zasiadających w Międzynarodowej Radzie Badań Morza wystąpiły przy rozstrzygnięciu projektów odnoszących się do rozmiarów poławianych łososi, limitów połowowych skorupiaków morskich i wyłączenia z rybołówstwa niektórych akwenów. Ogólnie jednak ze względów politycznych, wobec wspólnego zagrożenia ze strony Niemiec, delegaci polscy na forum MRBM starali się zajmować stanowiska na zasadzie przyjaznej współpracy wobec postulatów państw skandynawskich<sup>86</sup>.

Podsumowując, należy stwierdzić, że polsko-skandynawska współpraca gospodarcza wystąpiła w różnych dziedzinach, a jej zakres zależny był od uwarunkowań politycznych i stopnia rozwoju gospodarki polskiej oraz zmian zachodzących w europejskiej i światowej polityce handlowo-celnej, szczególnie w latach 30. XX w. Zmiany te zaznaczyły się wprowadzeniem różnego rodzaju ograniczeń ilościowych i dewizowych, także w polsko-skandynawskiej wymianie handlowej. W inwestycjach kapitałowych na terenie Polski wyraźnie dominował kapitał szwedzki. Jednakże konkurencyjna działalność niektórych inwestorów skandynawskich, np. Ivara Kreugera, doprowadziła niemal do upadku polski przemysł zapalczany. Przykłady współpracy znajdujemy w tworzeniu mieszanych towarzystw żeglugowych, z udziałem armatorów norweskich, duńskich i szwedzkich. W celu ograniczenia konkurencji polskie i skandynawskie towarzystwa żeglugowe zawarły porozumienia dotyczące wspólnej eksploatacji linii okrętowych. Część armatorów skandynawskich z powodu polskiej konkurencji zawiesiła działalność na niektórych liniach żeglugowych. Polskie rolnictwo i rybołówstwo korzystało w dużym stopniu z doświadczeń, zwłaszcza duńskich.

---

*przemysłu okrętowego i rybołówstwa w latach 1919–1939*, „Komunikat Instytutu Bałtyckiego” 1980, z. 31/32, s. 48.

<sup>86</sup> Więcej o działalności MRBM zob. B. Hajduk, *Kontakty polsko-duńskie w dziedzinie przemysłu okrętowego...*, dz. cyt., s. 49–54.



W dziedzinie przemysłu portowego na odnotowanie zasługuje współpraca z duńską spółką Højgaard & Schultz AS, która zbudowała większość obiektów hydrotechnicznych w porcie handlowym Gdynia.

### Bibliografia

- Bolewski A., *Związki wytwórczości mineralnej z polskimi portami morskimi*, Gdańsk 1947.
- Czerwińska W., *Polska żegluga morska w latach II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1971.
- Czerwińska W., *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej 1919–1939*, Gdańsk 1975.
- Dehmel H., *Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A. 1930–1950*, Gdańsk 1969.
- Demidow M., *Eksport polskiego węgla do Danii w okresie międzywojennym*, „Studia i Materiały do Dziejów Śląska” 1971, t. 11.
- Denkiewicz-Szczepaniak E., *Działalność dyplomatyczna i gospodarcza Samuela Eyde’go w Polsce w latach 1919–1923*, [w:] *Polska – Norwegia 1905–2005*, red. J. Szymański, Gdańsk 2006.
- Hajduk B., *Polsko-duńskie kontakty portowe i żeglugowe w latach 1919–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1979, z. 30.
- Hajduk B., *Kontakty polsko-duńskie w dziedzinie przemysłu okrętowego i rybołówstwa w latach 1919–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1980, z. 31/32.
- Hajduk B., *Z problematyki porozumień handlowych pomiędzy Polską i Danią w latach 1934–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1981, z. 33.
- Hajduk B., *Polski system celny w latach 1919–1924*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1992/1995, t. 53–55, Poznań 1995.
- Hajduk B., *Polskie migracje zarobkowe do Skandynawii w latach 1892–1940*, „Rocznik Gdański” 1997, t. 57, z. 2.
- Hajduk B., *Gospodarka Gdańska w latach 1920–1945*, Gdańsk 1998.
- Hajduk B., *Skandynawowie w życiu gospodarczym Wolnego Miasta Gdańska*, [w:] *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000.
- Hajduk B., *Działalność spółki duńskiej Højgaard & Schultz AS w Polsce w latach 1924–1949*, [w:] *Polska – Dania w ciągu wieków*, red. J. Szymański, Gdańsk 2004.
- Hajduk B., *Z działalności Skandynawów w międzywojennej Gdyni (1922–1939)*, [w:] *Miscellanea pomorskie. Studia z dziejów Pomorza Zachodniego i Nadwiślańskiego*, red. W. Skóra, Słupsk 2008.
- Hajduk B., *Z problematyki stosunków handlowych między Polską i Islandią w latach 1919–1939*, [w:] *Tantum possumus quantum scimus. Księga pamiątkowa*

- dedykowana Profesorowi Z. Chmielewskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. R. Gaziński, A. Makowski, Szczecin 2012.
- Højgaard & Schultz AS, *Ingeniører og Entreprenører 1918–1943*, København 1943.
- Hołowiński J., *Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob” w latach 1927–1939*, [w:] *Materiały do 40-lecia Polski na morzu 1920–1960*, z. 1, Gdańsk 1960.
- Jałowiecki A., *Konkurencja węglowa polsko-brytyjska na rynkach skandynawskich*, Toruń 1935.
- Kawczyński J., *Import owoców południowych do Polski, Gdynia grudzień 1938* [ze zbiorów prof. S. Waschko, w posiadaniu B. Hajduka].
- Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Polski międzywojennej*, t. 3: (1930–1935), Warszawa 1982.
- Matla A., *Zarys polsko-norweskich kontaktów gospodarczych w latach 1918–1921*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1983, z. 35.
- Matla A., *Polsko-norweskie kontakty żeglugowe w latach 1919–1926*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1986/1987, z. 38/39.
- Matla A., *Organizacja zbytu norweskich śledzi na rynku polskim w latach 1919–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1988/1991, z. 40.
- Matla A., *Działalność norweskiego koncernu Bergenske w portach polskiego obszaru celnego w latach 1919–1939*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 1992, z. 41.
- Mielczarek R., *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Gdańsk 2001.
- Pullat R., *Stosunki polsko-fińskie w okresie międzywojennym*, tłum. M. Galińska, Warszawa 1998.
- Steyer D., *Półwiecze Polski na morzu*, Gdańsk 1970.
- Stosunki dyplomatyczne Polski. Informator*, t. 1: *Europa 1918–2006*, red. K. Szczepanik, A. Herman-Lukasik, B. Janicka, Warszawa 2007.
- Szymański J., *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją w latach 1919–1939*, Gdańsk 1978.
- Szymański J., *Kapitał norweski wobec gospodarki Polski międzywojennej (1919–1939)*, „Zapiski Historyczne” 1987, z. 2.
- Szymański J., *Polsko-skandynawska współpraca w zakresie żeglugi w okresie międzywojennym (1919–1939)*, Gdańsk 1988.
- Szymański J., *Stosunki gospodarcze Polski z Norwegią w latach 1918–1929*, Gdańsk 2005.
- Uggla A.N., *Rola Alfa de Pomiana Haydukiewicza w grze o wizerunek Polski w Szwecji po pierwszej wojnie światowej*, [w:] *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000.

Waschko S., *Zboże i mąka* (referat), 1935 [w posiadaniu B. Hajduka].

Waschko S., *Systemy celne*, Warszawa 1971.

Widernik M., *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991.

## **ON THE COOPERATION AND COMPETITION IN THE ECONOMIC RELATIONS BETWEEN SCANDINAVIA AND POLAND IN THE INTERWAR PERIOD OF THE 20<sup>TH</sup> CENTURY (1918-1939)**

**Keywords:** economic relations between Scandinavia and Poland, competition and cooperation in the mutual relations, the interwar period of the 20<sup>th</sup> century

### **Summary**

Undertaking cooperation (and appearing competition resulting from this cooperation) in the mutual economic relations between the Polish state, revived in November 1918, and the Nordic countries was possible after recognition *de iure* of Poland as a state by those countries and after signing economic agreements. The first attempts to establish economic cooperation took place even before the Polish state came into being. But a real economic cooperation between Poland and the Nordic countries did not flourish before the state's frontiers had been finally fixed, the economic and navigational agreements had been signed, the economic relations had been stabilised, especially the financial ones, and the whole Polish economy had got started.

In the field of economy Poland might cooperate (and compete) with the Nordic countries exporting there such goods as: coal, other fuels, smelting products, wood, textile products, and agricultural produce. On the other hand, the Scandinavian countries exported to Poland the following goods: edible fats, lubricants, fish and fish preserves, fertilisers, machines and technical equipment. The two regions cooperated also in the sphere of capital investments; the Nordic countries invested in the following Polish industries: electro-technical, wood, textile, metal, food, and match. The investments of the Swedish concern of Ivar Kreuger in Poland had a negative impact on the Polish match industry.

A positive example of the cooperation between Poland and Scandinavia may be the activity of the Danish Company Højgaard & Schultz AS, which in the commercial port of Gdynia built all the breakwaters and quays, and prepared the technical documentation of many facilities. In addition the Company carried out some other works within and outside the port of Gdynia, among other things in the fishing port in Hel, Wielka Wieś

(Władysławowo), and hydrotechnical facilities in Oksywie and the energetic company in Czarna Woda. Yet, a rise in the turnover in the ports of the Polish customs space caused some reactions on part of the Scandinavian ports in the sphere of freight, transit and passenger traffic.

The shipbuilding industry was also an area of cooperation between Poland and Scandinavia. Poland purchased merchant ships, fishing vessels and engines in the Scandinavian shipyards and sold machines and equipment on the Nordic markets; in addition, Poland carried out repair works in its own shipyards for Nordic shipowners. Throughout this period an exchanges of students and engineers took place, especially with the Danish shipyards.

Poland and Scandinavian countries cooperated also in the sphere of sea transport; mixed shipowner companies were created, some sea routes and some destination ports were operated by mixed companies. At the same time, it was visible that the competition between Polish and Nordic shipowners was growing in the passenger and freight traffic.

An important field of cooperation (and competition) – especially with Denmark, which dated back to 1903 – was agriculture. Polish agricultural organisations and owners of big farms benefited from the achievements of Danish agriculture and were in constant contact with Danish centres of agricultural production, which represented a very high level. Poland sent to Denmark pupils and students of agricultural schools and agricultural specialists. Yet, the two countries competed on other markets, e.g. on the English market of bacon.

Cooperation and competition in the relations between Poland and the Scandinavian countries were present also in the commercial fishing sector. The use of the Scandinavian, mainly Danish, fishing vessels, fishing equipment and instructors significantly contributed to the development of the Polish fishing sector within the Baltic Sea, Kattegat, Skagerrak and the North Sea. It is worth mentioning here the divergence and concurrence of opinions of the Polish and Scandinavian delegates revealed at the meetings of the International Council for the Exploration of the Sea headquartered in Copenhagen (ICES); Poland joined the ICES in 1922.

*ARNOLD KLONCZYŃSKI\**

Gdańsk

## **POLITYCZNE I GOSPODARCZE ASPEKTY RELACJI POLSKO-SZWEDZKICH W LATACH 1945–1989**

**Słowa kluczowe:** szwedzko-polskie kontakty gospodarczo-polityczne, etapy rozwoju wzajemnych stosunków, czasy PRL

### **Streszczenie**

Uznanie Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej oraz podpisanie umowy gospodarczej pomiędzy Szwecją i Polską w lipcu 1945 r. otworzyło nowy rozdział w historii stosunków pomiędzy tymi państwami. Celem artykułu jest zaprezentowanie zróżnicowanych form kontaktów dwustronnych w sferze gospodarczej i politycznej w latach 1945–1989 oraz próba odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki wewnętrzne i międzynarodowe miały wpływ na kierunki rozwoju stosunków pomiędzy dwoma nadbałtyckimi sąsiadami. W tym długim okresie wyróżnić można kilka etapów współpracy, kiedy wyraźnie zmieniały się zarówno ekonomiczne, jak i polityczne uwarunkowania relacji dwustronnych. W pierwszym okresie (1945–1951) miał miejsce szybki wzrost wymiany handlowej przy równoczesnym pogarszaniu się stosunków politycznych, które w dużym stopniu wynikały z atmosfery napięcia zimnowojennego. W kolejnych etapach (1952–1960, 1961–1969, 1970–1979, 1980–1989) sytuacja ulegała znacznym zmianom, na co wpływ miało wiele czynników gospodarczych i politycznych, zarówno wewnętrznych, jak i międzynarodowych, które mimo woli i zaangażowania obu partnerów nie doprowadziły do wyjścia z impasu w ostatniej dekadzie. Mimo polskich planów dotyczących

---

\* Uniwersytet Gdański, Instytut Historii, [arnold.klonczynski@gmail.com](mailto:arnold.klonczynski@gmail.com).

szybkiej modernizacji gospodarki, które wymagały pożyczek zagranicznych oraz możliwości sprowadzenia zarówno niezbędnych surowców (ruda żelaza), wysokiej klasy maszyn i urządzeń, a także niewielkiej odległości obu państw, gwarantującej stosunkowo niskie koszty transportu, spadało szwedzkie zaufanie do terminowości dostaw i jakości oferowanych towarów. Polityczny wstrząs związany ze stanem wojennym oraz wsparcie środowisk szwedzkich dla opozycji w Polsce nie ułatwiały odrodzenia dobrych kontaktów, które istniały w okresie powojennym oraz w latach 70. XX w.

Podstawę źródłową rozważań stanowią polskie i szwedzkie materiały archiwalne, dane statystyczne oraz komentarze prasowe.

Szwecja była pierwszym krajem zachodnim, z którym Polska nawiązała stosunki handlowe po II wojnie światowej, podpisując umowę handlową 9 lipca 1945 r. Otworzyła ona nowy etap w stosunkach dwustronnych w odmiennych warunkach politycznych, jakie wytworzyły się w końcowych miesiącach wojny. Zmieniała się sytuacja wielu państw europejskich, zarówno tych uczestniczących w działaniach militarnych, jak i neutralnych, gdyż wszystkie stanęły przed koniecznością stworzenia sobie dogodnych warunków rozwoju, uwzględniając nowy podział polityczny i zniszczenia. Neutralna Szwecja uniknęła zaangażowania militarnego, ale utraciła najważniejszego partnera gospodarczego, jakim była III Rzesza<sup>1</sup>. Natomiast znajdująca się w radzieckiej strefie wpływów Polska musiała stawić czoła zupełnie innym problemom, związanym z odbudową infrastruktury, nową organizacją życia gospodarczego, ale też uzyskać uznanie międzynarodowe dla Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej (TRJN) w Warszawie jako jedyne prawowitego reprezentanta państwa polskiego na arenie międzynarodowej. Podpisanie umowy gospodarczej Szwecji z Polską w lipcu 1945 r. otworzyło nowy rozdział w historii stosunków pomiędzy tymi państwami, rozwijających się w następnych latach, aż do 1989 r., z różnym skutkiem. Celem artykułu jest ukazanie uwarunkowań rozwoju stosunków polsko-szwedzkich w latach 1945–1989 – w okresie przynależności tych państw do odmiennych systemów politycznych, gospodarczych i ideologicznych – oraz próba odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki wewnętrzne i międzynarodowe miały wpływ na kierunki rozwoju relacji pomiędzy tymi nadbałtyckimi sąsiadami.

---

<sup>1</sup> P. Rubaj, *Zmiany międzynarodowej konkurencyjności Szwecji w drugiej połowie XX wieku w aspekcie ewolucji szwedzkiego modelu „państwa dobrobytu”*, Lublin 2013, s. 124.

W blisko pięćdziesięcioletnim okresie współpracy wyróżnić można kilka etapów, kiedy wyraźnie zmieniały się zarówno ekonomiczne, jak i polityczne uwarunkowania stosunków dwustronnych<sup>2</sup>. Analiza materiału źródłowego pozwala na zaproponowanie kilku cezur wewnętrznych. Data początkowa jest oczywista, wyznaczona przez zakończenie działań militarnych i podpisanie 9 lipca 1945 r. pierwszej umowy handlowej pomiędzy oboma państwami. Ten pierwszy okres charakteryzuje się krótkoterminowymi umowami i rocznymi protokołami handlowymi, których celem była odbudowa powiązań handlowych zgodnie z potrzebami obu partnerów. Trwał on do 18 marca 1947 r., kiedy podpisano nową, tym razem wieloletnią, umowę dotyczącą wymiany towarowej i regulacji płatności oraz umowę dodatkową o udziale Szwecji w odbudowie gospodarki polskiej. Drugi etap zamyka się z końcem 1951 r., kiedy nastąpiło przejście od stałego wzrostu wymiany towarowej i współpracy w wielu dziedzinach gospodarczych do sytuacji kryzysowej. Lata 1952–1960 to trzeci okres, w którym obserwujemy spadek obrotów wymiany towarowej i pogłębiający się impas w stosunkach gospodarczych pomiędzy Polską i Szwecją. Od 1961 r. rozpoczyna się okres stopniowego wzrostu zainteresowania wymianą handlową po obu stronach. Wyraża się to nie tylko w ilości przewożonych towarów, ale również w ożywieniu kontaktów dyplomatycznych. W kolejnych etapach, w latach 1970–1979 oraz 1980–1989, obserwujemy bardzo duże zmiany: od intensyfikacji kontaktów dwustronnych w dekadzie lat 70. XX w. do zawieszenia kontaktów dyplomatycznych i zamrożenia wymiany handlowej w następnym okresie.

II wojna światowa zmieniła kierunki wymiany handlowej w rejonie Bałtyku. Wraz z jej końcem rozpoczęto starania, których celem była odbudowa przedwojennych powiązań handlowych, a gdy było to niemożliwe, wykorzystanie nowego układu sił do realizacji swoich celów politycznych i gospodarczych. W okresie międzywojennym Szwecja nie należała do głównych partnerów handlowych

<sup>2</sup> W dotychczasowych badaniach zaproponowano kilka niewiele różniących się od siebie sposobów periodyzacji stosunków polsko-szwedzkich w tym okresie. Krystyna Dąbrowska zamknęła pierwszy okres współpracy gospodarczej Polski i Szwecji w latach 1946–1952. Podobne cezury przyjął Roman Siuda, którego szczegółowe badania uprawniały do dokonania podziału na cztery okresy: 1945–1951, 1952–1960, 1961–1969, 1970–1975. Z kolei Jan Dorniak wprowadza cezury daleko bardziej ogólne, dokonując podziału na okresy: 1945–1955 i 1956–1974. Zob. K. Dąbrowska, *Współpraca gospodarcza Szwecji z krajami socjalistycznymi po II wojnie światowej*, Warszawa 1976, s. 118; R. Siuda, *Szwecja jako partner gospodarczy Polski*, „Studia Scandinavica” 1978, nr 1, s. 100–103; J. Dorniak, *Stosunki polsko-szwedzkie w latach 1944–1974*, Słupsk 1978, s. 99–109. Inni autorzy przyjmują podobny podział lub nie dokonują wyraźnej periodyzacji, np.: U. Preisner, *Polsko-szwedzkie stosunki gospodarcze*, „Przegląd Zachodni” 1976, nr 4, s. 279–290; J. Tomaszewicz, *Polska – Szwecja. Gospodarka, stosunki ekonomiczne*, Warszawa 1974.

Polski. W przededniu wybuchu wojny wymiana handlowa z tym państwem stanowiła zaledwie 2,7% całego handlu zagranicznego II Rzeczypospolitej<sup>3</sup>. Również kontakty polityczne Szwecji, mimo podejmowanych prób, były raczej sporadyczne<sup>4</sup>. W czasie wojny otaczały ją państwa okupowane lub podporządkowane III Rzeszy i starała się wówczas ochronić własną suwerenność poprzez nieangażowanie się bezpośrednio w działania wojenne. Wymagało to daleko idących ustępstw na rzecz Niemiec<sup>5</sup>. Prowadząc politykę kolaboracji z Berlinem, sprzedawała rudę żelaza i łożyska kulkowe w zamian za węgiel, przyczyniając się do wzrostu potencjału militarnego III Rzeszy. Znane są również inne działania Szwecji świadczące o jej współpracy z nazistami, jak zgoda na transporty wojska i sprzętu przez swoje terytorium czy przyjmowanie złota zrabowanego przez hitlerowców w Europie przez szwedzkie banki. Zbliżająca się klęska III Rzeszy, wewnętrzne problemy gospodarcze oraz nowa sytuacja polityczna w Europie Środkowej zmuszały władze szwedzkie do podjęcia kroków zabezpieczających swoje interesy w przyszłości.

Pojawił się dylemat, jakie stanowisko ma zająć neutralna Szwecja wobec nowej sytuacji międzynarodowej, wobec zarysowującego się podziału wpływów w powojennej Europie. Z jednej strony politycy szwedzcy wielokrotnie deklarowali kontynuację polityki neutralności, która z dzisiejszej perspektywy wcale neutralną nie była, z drugiej – nie mogła sobie pozwolić na marginalizację swojej pozycji w regionie, gdyż przyniosłoby to poważne skutki, np. gospodarcze. W czasie wojny gospodarka szwedzka była uzależniona od wymiany handlowej z Niemcami, których udział w handlu zagranicznym Szwecji w 1944 r. wynosił aż 45%, a wartość samego importu z tego kraju sięgała 76% całej wartości importu szwedzkiego<sup>6</sup>. Zahamowanie wywozu towarów szwedzkich z powodu trwającej wojny wytworzyło również niebezpieczne dla gospodarki szwedzkiej nadwyżki towarów eksportowych. W nowej sytuacji w 1945 r. kwestia importu węgla i koksu miała dla Szwedów priorytetowe znaczenie, a przejęcie władzy

---

<sup>3</sup> P. Jaworski, *Polska niepodległa wobec Skandynawii 1918–1939*, Wrocław 2001, s. 166.

<sup>4</sup> J. Czechowski, *Polsko-szwedzkie relacje ekonomiczne w latach trzydziestych XX wieku w świetle polskich akt i opracowań*, „Słupskie Studia Historyczne” 2010, nr 16, s. 115; T. Cieślak, *Zarys historii najnowszej krajów skandynawskich*, Warszawa 1976, s. 302.

<sup>5</sup> K. Wahlbäck, *The Roots of Swedish Neutrality*, Uppsala 1986, s. 73.

<sup>6</sup> A. Kłoczyński, *Directions of Changes in the Swedish Foreign Trade in the Years 1938–1948*, „Studia Maritima” 2005, vol. 18, s. 93, 301.



w Polsce przez komunistów nie było problemem<sup>7</sup>. W swoich raportach do Londynu ówczesny polski chargé d'affaires w Sztokholmie Henryk Sokolnicki twierdził, że Wielka Brytania nie będzie w stanie tuż po wojnie zaspokoić nawet części potrzeb krajów europejskich, stąd wnioskował, że Szwedzi nie będą liczyli na Anglików, lecz zwrócą się do Polski<sup>8</sup>. Uwagi posła Sokolnickiego nie były bezpodstawne, biorąc po uwagę przedwojenną strukturę handlową Polski i Szwecji oraz ważniejszy jeszcze argument rynkowy, tzn. bliskie położenie Polski, a więc i tańsze taryfy transportowe. Zainteresowanie Szwecji węglem polskim wydawało się uzasadnione. Potwierdziły to starania, które na rzecz zabezpieczenia interesów szwedzkich w nowej Polsce podejmował w Moskwie szwedzki dyplomata Staffan Söderblom<sup>9</sup>.

Sytuację skomplikowały układy jałtańskie, które określiły nowy kształt terytorialny i polityczny powojennej Polski. Konieczność podjęcia nowych regulacji handlowych przez Rząd Tymczasowy z siedzibą w Lublinie, a następnie w Warszawie, była oczywista i wymagała szybkich decyzji ze względu na stan gospodarczy kraju. Po latach okupacji i prowadzonej wówczas rabunkowej gospodarki na ziemiach polskich oraz zniszczeniach wynikających z działań frontowych sytuacja była bardzo trudna. W interesie Rządu Tymczasowego i jego przedstawicieli było uzyskanie jak najszybciej uznania międzynarodowego, a tym samym cofnięcia uznania rządowi polskiemu w Londynie. Na posiedzeniu VII sesji Krajowej Rady Narodowej w maju 1945 r. premier Edward Osóbka-Morawski stwierdził: „Rząd Tymczasowy uznany został przez Czechosłowację i Jugosławię, nawiązane zostały pierwsze nici współpracy z Włochami, Szwecją i innym państwami”<sup>10</sup>. Rozmowy prowadzone ze Szwecją miały dla strony polskiej główny cele: uzyskanie uznania rządu warszawskiego za legalnego i jedyne go ośrodka władzy w Polsce oraz nawiązanie stosunków handlowych połączonych z gwarancjami eksportu węgla.

---

<sup>7</sup> Archiwum Akt Nowych, Warszawa [dalej: AAN], Poselstwo RP w Sztokholmie, 25, Wytoczne szwedzkiej polityki opałowej na okres przed wojną i po jej zakończeniu na podstawie memorandum Johna Fletchera z czerwca 1944, szefa Wydziału Planowania „Komisji Opałowej”, b.p.

<sup>8</sup> AAN, Poselstwo RP w Sztokholmie, 25, Minister pełnomocny Henryk Sokolnicki do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Londynie, Sztokholm, 20 X 1944.

<sup>9</sup> P. Jaworski, *Marzyciele i oportuniści. Stosunki polsko-szwedzkie w latach 1939–1945*, Warszawa 2009, s. 325; A. Kłoncewicz, *Stosunki polsko-szwedzkie w latach 1945–1956*, Gdańsk 2007, s. 27–30.

<sup>10</sup> Przemówienie E. Osóbki-Morawskiego, w: *Sprawozdania stenograficzne z posiedzeń VII sesji Krajowej Rady Narodowej, 3–6 maja 1945 r.*, Warszawa 1945, s. 19.

W pierwszych dniach lipca 1945 r. było już jasne, że Szwecja podąży w ślad za mocarstwami zachodnimi, gdy te oficjalnie ogłoszą swoje stanowiska<sup>11</sup>. Decyzja o cofnięciu uznania zapadła 6 lipca. H. Sokolnicki otrzymał notę od rządu szwedzkiego informującą, że nie jest już uznawany za przedstawiciela państwa polskiego na terenie Szwecji<sup>12</sup>. Ze Sztokholmu wysłano do Warszawy Brynolfa Enga, który parafował 29 czerwca 1945 r. układ o polsko-szwedzkiej wymianie towarowej, oficjalnie podpisany 9 lipca w Warszawie. Umowa składała się z dwóch części – układu handlowego i kontraktu węglowego. Podpisanie w Warszawie układu węglowego, przewidującego zakup 1 mln ton węgla i 200 tys. ton koksu w zamian za szwedzką rudę, było *de facto* formą uznania nowego rządu polskiego. Uznanie *de iure* miało nastąpić po dokonaniu tego przez mocarstwa zachodnie. Szwecja była więc pierwszym krajem, który uznał TRJN *de facto*, zanim uczyniły to mocarstwa zachodnie<sup>13</sup>. Porozumienie to nie tylko normalizowało stosunki gospodarcze polsko-szwedzkie, lecz jednocześnie otwierało proces zawierania umów handlowych nowego rządu polskiego z innymi krajami. Fakt ten miał ogromne znaczenie, ponieważ Szwecja była pierwszym krajem zachodnim, z którym Polska nawiązała stosunki handlowe – wcześniej uregulowano kwestie wymiany handlowej z ZSRR i Rumunią. W następnych miesiącach 1945 r. podpisano dalsze porozumienia gospodarcze – z Norwegią, Danią, Węgrami i Włochami.

Umowa z 1945 r. przewidywała dostawy do Polski takich towarów, jak: materiały do instalacji telefonów na sumę 1 mln koron, łożyska kulkowe, maszyny i aparaty o wartości 10 mln koron<sup>14</sup>. Porozumienie to miało charakter tymczasowy i już w sierpniu 1945 r. przybyła do Polski szwedzka delegacja do spraw nowych rokowań handlowych. Rozmowy doprowadziły do podpisania 20 sierpnia 1945 r. umowy w sprawie wymiany handlowej i płatności<sup>15</sup>. Po stronie eksportu

---

<sup>11</sup> Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, Londyn [dalej: IPMS], A.11.E/1099, Telegram Polmission Stockholm [Sokolnicki] do MSZ w Londynie nr 117, 2. VII 1945.

<sup>12</sup> H. Sokolnicki, *In the Service of Poland. Memoirs of Diplomatic and Social Life Chiefly Before and During World War II in Poland, the USSR and Scandinavia*, Helsinki 1973, s. 291 [wyd. na prawach rękopisu – dostępne: IPMS, kol. 180/]; S. Grafström, *Anteckningar 1945–1954*, Stockholm 1989, s. 685–686.

<sup>13</sup> A. Kłoczyński, *Stosunki polsko-szwedzkie...*, dz. cyt. s. 42.

<sup>14</sup> AAN, Min. Handlu Zagr., 51/19, Umowa w sprawie wymiany handlowej. Protokół Dodatkowy, 9 VII 1945, k. 52.

<sup>15</sup> *Stosunki dyplomatyczne Polski 1944–1981*, t. 2, cz. 2, Warszawa 1986, s. 216; L.J. Jasiński, *Bliżej centrum czy na peryferiach? Polskie kontakty gospodarcze z zagranicą w XX wieku*, Warszawa 2011, s. 197–198.

polskiego dominował węgiel i koks oraz produkty przemysłu chemicznego, natomiast w strukturze eksportu szwedzkiego do Polski nadal najważniejszą pozycję zajmowała ruda żelaza, towary gotowe i niezbędne dla rozwoju przemysłu ciężkiego łożyska kulkowe oraz żelazo. Układ ten przewidywał ponadto, że dostawy rozpoczną się jak najszybciej, nie później niż do grudnia 1945 r., co wskazywało na spore potrzeby towarowe obu krajów. Podjęto również regulacje wzajemnych płatności, wynikających z realizacji umowy handlowej. Dokumentem uzupełniającym umowę handlową był kontrakt węglowy, który przewidywał dostawy do Szwecji 4 mln ton węgla<sup>16</sup>. Dla Polski węgiel był walutą, dzięki której można było zakupić potrzebne do odbudowy gospodarczej surowce i produkty żywnościowe<sup>17</sup>. Zarówno ilości eksportowanych przez rząd polski towarów, jak i ich ceny, w zwłaszcza węgla, można uznać za sukces. Umowa ta była również korzystna dla Szwecji, posiadającej w 1945 r. sporą, bo wynoszącą 23,7%, nadwyżkę eksportową<sup>18</sup>. Szwecja była zmuszona szukać nowych rynków zbytu, szczególnie takich, które dla państw anglosaskich byłyby trudniej osiągalne. Tym można tłumaczyć rosnące zainteresowanie wymianą handlową z Polską. Tym bardziej że Polsce potrzebne były inwestycje szwedzkie, a Szwecji nowy kierunek w rozwoju handlu zagranicznego w związku z obawą przed nadmiernym uzależnieniem od importy brytyjskiego, gdyż import węgla z Wielkiej Brytanii wynosił w 1946 r. aż 45%.

Nawiązanie wymiany handlowej między Polską i Szwecją możliwe było dzięki nagłym potrzebom towarowym, boleśnie odczuwanym na rynku wewnętrznym obu państw. Nie stanowiły tu przeszkody ani różnice ustrojowe, ani odmienne modele gospodarcze, przyjęte przez oba państwa. Pragmatyzm związany z aktualnymi potrzebami gospodarczymi decydował o wyniku negocjacji i kształcie podpisywanych umów. Nie można zapominać również o tym, że państwa te współpracowały ze sobą w okresie międzywojennym i znały wzajemne możliwości eksportowe. Wyraźne efekty stabilizacji ekonomicznej obu partnerów były widoczne już w połowie 1946 r. Polska polityka handlowa wobec Szwecji

---

<sup>16</sup> AAN, Min. Handlu Zagr., 51/19, Kontrakt między Urzędem Handlu Zagranicznego (TRJN) a Statens Reservefurrades, 10 VIII 1945, k. 67.

<sup>17</sup> J. Skodlarski, A. Pieczewski, *Stosunki gospodarcze Polski w latach 1945–1949 a kwestia suwerenności*, [w:] *Gospodarka i społeczeństwo w czasach PRL-u (1944–1989)*, red. E. Kościak, T. Głowiński, Wrocław 2007, s. 27; J. Roszkowski, *Najnowsza historia Polski 1945–1980*, Warszawa 2003, s. 87.

<sup>18</sup> M. Boduszyńska, *Przemiany w handlu zagranicznym Szwecji*, „Jantar” 1948, z. 3–4, s. 305.

nabierała charakteru planowego, a nie tylko doraźnego – na co wskazują umowy zawarte w 1945 r. Jednym z przejawów zaangażowania strony polskiej w rozwój kontaktów ze Szwecją była wizyta Stefana Jędrzychowskiego, ministra żeglugi i handlu zagranicznego, który przeprowadził rozmowy ze szwedzkim ministrem handlu Gunnarem Myrdalem<sup>19</sup>. Wizyta została bardzo pozytywnie odebrana w Szwecji, gdzie przywiązywano dużą wagę do rozwoju stosunków z Polską.

Obok dobrze zapowiadających się kontaktów handlowych pojawiły się problemy polityczne. Coraz częściej docierały do Szwecji informacje o ostrej walce politycznej, łamaniu prawa, a przede wszystkim prześladowaniu opozycji. W 1947 r. przyjazne stosunki polsko-szwedzkie zostały wystawione na poważną próbę, gdy w listopadzie 1947 r. media obiegała informacja o ucieczce do Szwecji działacza PSL Stefana Korbońskiego z małżonką Zofią<sup>20</sup>. Ten znany w Polsce i za granicą działacz opozycji, współpracownik Stanisława Mikołajczyka, otrzymał azyl w Szwecji. Z obawą obserwowano również decyzję Szwecji o przystąpieniu do planu Marshalla, którą łączono w Polsce z możliwością odrzucenia koncepcji neutralności, co w ówczesnej sytuacji byłoby znacznym niebezpieczeństwem z punktu widzenia interesów polskich w rejonie basenu Morza Bałtyckiego<sup>21</sup>.

Mimo dobrze zapowiadającej się współpracy handlowej w 1945 r. i protokołów podpisywanych w kolejnych latach wymiana handlowa napotykała szereg trudności. Wynikały one z problemów komunikacyjnych, ale także z tego, że strona polska nie była w stanie w ówczesnej sytuacji wywiązywać się w pełni z przyjętych warunków eksportowych<sup>22</sup>. W ciągu 18 miesięcy od zawarcia porozumienia Szwecja otrzymała zaledwie 150 tys. ton węgla i koksu z pierwotnie ustalonych 4,8 mln ton<sup>23</sup>. To z kolei spowodowało trudności w wykorzystaniu przyznanego Polsce kredytu. Gdy w grudniu 1946 r. rozpoczęły się negocjacje

---

<sup>19</sup> Instytut Pamięci Narodowej [dalej: IPN BU], 1585/15354, Informacja, dotyczy: sytuacji wewnętrznej i polityki zagranicznej Szwecji, [b.d.], Informacja archiwalna o stosunkach polsko-szwedzkich, [b.d.], k. 69.

<sup>20</sup> Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Warszawa [dalej: AMSZ], z. 8, t. 371, w. 28, Protokół przesłuchania podejrzanego Karola Nilssona, 8 XI 1947, k. 6–7.

<sup>21</sup> A. Kłoczyński, *Stosunki polsko-szwedzkie...*, dz. cyt., s. 64.

<sup>22</sup> Szwedzi krytycznie odnosili się do możliwości przeładunkowych polskich portów. Riksarkivet, Sztokholm [dalej: SE/RA], Utrikesdepartamentet, 1920 års dossiersystem, HP52, Överlämnas av Beskickingen i Warszawa till Utrikesdepartamentet, Warszawa, 27 VII 1948; Överlämnas till sekretare Engfeldt, Utrikesdepartamentet, för kännedom, Warszawa, 3 X 1949.

<sup>23</sup> R. Siuda, *Rozwój polsko-szwedzkich stosunków ekonomicznych w latach 1945–1977*, Sopot 1979, s. 86.

handlowe, zdawano sobie sprawę z tego, że będą długie i żmudne<sup>24</sup>. Ostatecznie porozumienie zawarto 18 marca 1947 r. Składało się ono z umowy handlowej oraz umowy dodatkowej w sprawie udziału szwedzkiego w odbudowie gospodarstwa polskiego w zamian za dostawy węgla. Pierwsza dotyczyła okresu od 1 kwietnia 1947 do 31 marca 1948 r., natomiast umowa dodatkowa obejmowała okres czteroletni<sup>25</sup>. Była to więc pierwsza umowa dwustronna o charakterze długoterminowym. Układ ten określał wysokość obrotów handlowych na 302 mln koron według ustalonych kontyngentów towarowych. Eksport polski obejmował 2,7 mln ton węgla i 250 tys. ton koksu oraz tekstylia, chemikalia, maszyny. Listy importowe ze Szwecji zawierały: rudę żelaza, celulozę, maszyny, aparaty, łożyska kulkowe, chemikalia, bydło itd.<sup>26</sup>

Najważniejszymi elementami polityki gospodarczej Szwecji w pierwszych latach powojennych było ograniczanie importu i ożywienie eksportu oraz konieczność zahamowania tendencji inflacyjnych<sup>27</sup>. Decyzje te niewątpliwie musiały wpłynąć na stosunki handlowe z wszystkimi partnerami. Ponadto obawiano się, że plan Marshalla służy zintegrowaniu państw europejskich, co mogło oznaczać wykluczenie państw, które podkreślały swoją neutralność<sup>28</sup>. Rząd szwedzki skorzystał z oferty amerykańskiej, uzyskując 107,3 mln dolarów, z czego

---

<sup>24</sup> A. Rose, *Polsko-szwedzkie stosunki handlowe*, „Przegląd Międzynarodowy” 20 VI 1948, s. 27.

<sup>25</sup> Najważniejszym dokumentem była umowa dotycząca wymiany handlowej z załącznikami – umową płatniczą i umową dodatkową, wszystkie dokumenty podpisano w Sztokholmie i weszły w życie 4 czerwca 1947 r., uchylając umowę z 20 sierpnia 1945 r. Protokoły dotyczące wymiany handlowej i regulacji płatniczych podpisywano początkowo regularnie na jednoroczne okresy. W sumie przyjęto 19 protokołów, podpisanych naprzemiennie w Sztokholmie i Warszawie, z których ostatni, obejmujący okres od 1 stycznia 1968 do 31 grudnia 1972 r., podpisano we wrześniu 1968 r. Zob. *Stosunki dyplomatyczne Polski 1944–1981. Informator*, t. 2, cz. 2, Warszawa 1986, s. 264–265.

<sup>26</sup> AAN, Ministerstwo Finansów, Departament Zagraniczny, 21/530, Ściśle tajne pismo Adama Ostrowskiego do ministrów: Minca, Modzelewskiego, Grosfelda, Dąbrowskiego, 19 III 1947, k. 2. Minister Adam Rose w wywiadzie udzielonym już po powrocie do kraju oświadczył, że strona polska w myśl tej umowy wyeksportuje 3 mln ton węgla (o wartości 130 mln koron) oraz inne towary (o wartości 80 mln koron). Import szwedzki wyniesie 100 mln koron. *Kredyt szwedzki na inwestycje*, „Dziennik Polski” 4 IV 1947, s. 2. Korespondent sztokholmski PAP Witold Nowicki precyzował, że po stronie polskiej obroty wyniosą 205 mln koron, po stronie szwedzkiej – 115 mln. Zob. W. Nowicki, *W przededniu nowej umowy polsko-szwedzkiej*, „Życie Gospodarcze” 1948, nr 5, s. 203–204.

<sup>27</sup> W lipcu 1947 r. rząd szwedzki ogłosił program antyinflacyjny, wypracowany podczas konferencji okrągłego stołu, w której uczestniczyli przedstawiciele rządu, przemysłowcy, związki zawodowe i spółdzielcy. Zob. *Szwecja wobec groźby inflacji*, „Dziennik Bałtycki” 18 VII 1947, nr 195, s. 3.

<sup>28</sup> G. Aalders, *The Second World War and the Cold War: Influences on the Swedish Post-war Economy*, [w:] *Gaps in the Iron Curtain Economic Relations between Neutral and Socialist*

20,4 mln stanowiło pożyczkę, którą Szwecja spłaciła do 1962 r. Znacznie zmieniło to pozycję ekonomiczną tego kraju. Jednak ze względu na pogłębiający się konflikt zimnowojenny Szwedzi starali się oficjalnie oddzielać realizację polityki neutralności od spraw ekonomicznych. Wyraźnie nie chcieli również ulegać amerykańskiemu naciskowi ograniczenia handlu z Europą Wschodnią, jeśli miałyby to negatywny wpływ na ich sytuację gospodarczą<sup>29</sup>. Również strona polska wchodziła w nowy etap rozwoju gospodarczego ze względu na uchwaloną w lipcu 1947 r. ustawę o Planie Odbudowy Gospodarczej. Zakładał on podniesienie poziomu konsumpcji, szczególnie w pierwszym roku realizacji. W działaniach gospodarczych plan trzyletni wyznaczał następujące ważne kierunki: scalenie gospodarcze kraju, wyrównanie szkód wojennych, rozszerzenie udziału w gospodarce światowej, a z politycznych – utrwalenie zasad ustrojowych i umożliwienie powrotu Polaków, którzy znaleźli się poza granicami. W dziedzinie handlu zagranicznego projekt przewidywał import deficytowych artykułów żywnościowych, a eksport produktów masowych: węgla, cynku, soli, cukru<sup>30</sup>.

Od 1948 do 1952 r. możemy mówić o kolejnym etapie w polsko-szwedzkich stosunkach dwustronnych. W tym okresie nie znajdujemy już po obu stronach deklaracji wzajemnej życzliwości i woli współpracy jak w latach wcześniejszych<sup>31</sup>. W Szwecji z coraz większym krytycyzmem oceniano charakter rządów w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, prasa donosiła o przykładach łamania zasad demokracji. Wybory parlamentarne w 1947 r. oraz połączenie PPR i PPS przyjmowane były w Szwecji z rozczarowaniem. Nie bez znaczenia dla obrazu powojennej Polski miała decyzja posła polskiego w Sztokholmie Czesława Bobrowskiego, który obawiając się, że po powrocie do Polski zostanie aresztowany, złożył dymisję w grudniu 1949 r. i udał się do Francji<sup>32</sup>. Coraz częściej

---

*Countries in Cold War Europe*, red. G. Enderle-Burcel, P. Franaszek, D. Stiefel, A. Tiechowa, Kraków 2009, s. 69.

<sup>29</sup> B. Karlsson, *Neutrality and Free Trade: Sweden and Trade Liberalisation 1948–1958*, „Scandinavian Economic History Review” 2004, Vol. 52, No. 2–3, s. 59.

<sup>30</sup> A. Jezierski, B. Petz, *Historia gospodarcza Polski Ludowej 1944–1985*, wyd. 3, Warszawa 1988, s. 58–59.

<sup>31</sup> A. Kłoczyński, *Prasa szwedzka wobec wydarzeń w Polsce w świetle polskich raportów dyplomatycznych z lat 1945–1956*, [w:] *Polska – Szwecja w XX wieku. Wpływy i inspiracje*, red. J. Szymański, Gdańsk 2007, s. 87.

<sup>32</sup> W liście króla Gustawa V, wręconego 18 stycznia 1950 r. przez posła szwedzkiego w Polsce sekretarzowi generalnemu MSZ w Warszawie, czytamy: „z żalem dowiedzieliśmy się o wyjeździe Pana Bobrowskiego, który wywiązał się z powierzonych mu obowiązków w sposób najbardziej zaszczytny, starając się o utrzymanie i coraz większe wzmożenie przyjaznych stosunków istniejących między Szwecją a Polską. Zdobył sobie z tego tytułu nasze zaufanie. Toteż nie

informowano o przykładach działań szpiegowskich, w które zamieszani byli polscy dyplomaci. Attaché wojskowy Adam Kornecki został uznany w Szwecji za *persona non grata*, a prasa okrzyczała go szefem radzieckich i polskich agentów w tym kraju<sup>33</sup>. Na początku lat 50. odległa wydawała się szwedzka polityka pomostowości z lat 40., która umożliwiła pozytywne nastawienie do Polski. Autorzy polskich raportów dyplomatycznych, spoglądając wstecz, sądzili dość naiwnie, że to minione życzliwe odniesienie do Polski było spowodowane chęcią spłacenia długu moralnego wobec sąsiada, który ucierpiał w czasie wojny, i nadzieją, że Polska nie jest stracona dla świata zachodniego<sup>34</sup>.

Zmieniała się również sytuacja gospodarcza obu partnerów. Kierunek wymiany handlowej polsko-szwedzkiej w latach 1947–1952 wyznaczyły zarówno trudności, które dotknęły gospodarkę szwedzką w tym okresie, jak i uwarunkowania wynikające z wprowadzonego w Polsce modelu gospodarczego i jego realizacji. Rozbieżności interesów obu państw utrudniały negocjacje, powodując, że burzliwe rozmowy kończyły się podpisaniem zaledwie krótkoterminowych umów handlowych, uzupełnianych przez układy regulujące sposoby rozliczeń finansowych. Oceniając obowiązującą umowę handlową, strona polska uznała w 1948 r., że: „Szwedzi nie poszli na dłuższą umowę, rzekomo nie pozwoliły im na to względy dewizowe i gospodarcze, a przede wszystkim polityczne. Anglosasi nie pozwolili Szwedom wiązać się z nami na tak długo”<sup>35</sup>. W rzeczywistości sytuacja wyglądała zupełnie inaczej. Niekorzystne zmiany cen polskiego węgla, a także stopniowe wprowadzanie oleju opałowego w miejsce węgla kamiennego skłaniały Szwedów do podpisywania krótkoterminowych protokołów handlowych. Przyniosło to chwilowe zahamowanie wymiany handlowej w latach 1949–1950. W okresie od 1 października do 3 listopada 1949 r. nie obowiązywało nawet żadne porozumienie regulujące kwestie handlu pomiędzy obydwooma państwami<sup>36</sup>. Po 1950 r. dla strony polskiej nową tendencją w realizacji polskiej polityki handlowej wobec państw zachodnich było przyjęcie strategii pozyskania za polski węgiel wolnych dewiz lub artykułów, które określano jako „strategiczne”, czyli

---

wahamy się rekomendować go Pańskiej życzliwości” (E.J. Pałyga, *Dyplomacja Polski Ludowej 1944–1948*, Warszawa 1986, s. 296).

<sup>33</sup> AMSZ, z. 8, t. 378, w. 39, Notatka poselstwa polskiego do MSZ w Warszawie, [niedatowana, prawdopodobnie lipiec 1952], k. 17.

<sup>34</sup> AMSZ, z. 8, t. 235, w. 18, Raport polityczny poselstwa w Sztokholmie nr 8 za wrzesień i październik 1951 r., 30 IX 1951, k. 218.

<sup>35</sup> AMSZ, z. 15, t. 273, w. 26, Notatka T. Chromeckiego, 22 IV 1948.

<sup>36</sup> R. Siuda, dz. cyt., s. 90.

tych, które warunkowały sukces planu sześcioletniego. Jednak w 1951 r. wprowadzono gwałtowną podwyżkę cen węgla polskiego, gdyż wpływy ze sprzedaży miały pokryć deficyt budżetowy. Do najważniejszych partnerów handlowych Szwecji w okresie powojennym należała Wielka Brytania, RFN i kraje skandynawskie<sup>37</sup>. W 1950 r. obroty handlowe z Polską stanowiły zaledwie 3% całego handlu zagranicznego Szwecji, a analogicznie, wymiana ze Szwecją stanowiła 5% wartości polskiego handlu zagranicznego. Udział węgla i koksu w polskim eksporcie do Szwecji stanowił w 1951 r. nawet 91% całego eksportu do tego kraju. Obie strony wyrażały brak zadowolenia z przebiegu realizacji dotychczasowych porozumień. Polsko-Szwedzka Komisja Mieszana zebrała się w Warszawie w kwietniu 1951 r. w atmosferze wzajemnych oskarżeń i niechęci. Zwieńczeniem trudnych negocjacji było podpisanie protokołu, w którym zagwarantowano kontyngenty węgla w wysokości 3 mln ton<sup>38</sup>. Jednak strona polska nie wywiązywała się z tej umowy, a Szwedzi nie chcieli ustąpić i przyjąć zbyt wysokich cen na polski węgiel oraz dostarczyć oczekiwanej przez stronę polską liczby łożysk kulkowych<sup>39</sup>. Polscy negocjatorzy żądali zbyt wysokich cen w stosunku do jakości oferowanego surowca. Często w dostarczanych wagonach wymieszane były różne gatunki węgla. Należy pamiętać, że za środki uzyskane ze sprzedaży tego surowca nie tylko importowano do Polski różne towary szwedzkie, ale również spłacano odszkodowania za majątek szwedzki znacjonalizowany w Polsce oraz wierzytelności z okresu międzywojennego, dlatego starano się uzyskać jak najwyższą cenę za sprzedany węgiel i w ten sposób spłacić wierzytelności oraz kupić jak najwięcej potrzebnych polskiej gospodarce maszyn i urządzeń<sup>40</sup>. Twarde i niezmiennie stanowiska obu stron doprowadziły z końcem 1951 r. do poważnego kryzysu w stosunkach dwustronnych i rozmowy dotyczące podpisania kolejnej

<sup>37</sup> L. Magnusson, *An Economic History of Sweden*, London–New York 2000, s. 211.

<sup>38</sup> AMSZ, z. 8, t. 236, w. 18, Protokół polsko-szwedzkiej Komisji Mieszanej dotyczący uregulowania wymiany handlowej, 27 IV 1951, k. 2.

<sup>39</sup> M. Nilsson, *Limiting diplomatic friction: Sweden, the United States and SKF's ball bearing exports to Eastern Europe, 1950–1952*, „Scandinavian Economic History Review” 2009, Vol. 57, No 3, s. 280.

<sup>40</sup> Polska spłacała należności wynikające z umów podpisanych z kilkoma państwami, np. z Francją, Wielką Brytanią, Stanami Zjednoczonymi. Zob. S. Pangsy-Kania, *Zadłużenie zagraniczne Polski*, Gdańsk 2001, s. 12; R. Ślązak, *Powojenne odszkodowania Polski dla Zachodu*, cz. 1, [www.pte.pl/pliki/2/12/Artykul\\_odszkodowania.pdf](http://www.pte.pl/pliki/2/12/Artykul_odszkodowania.pdf) [dostęp: 12 VIII 2015]; Z. Szprynger, *Publiczne zadłużenie zagraniczne Polski z perspektywy historycznej*, „Analizy”, Biuro Analiz Sejmowych, 9 II 1912, s. 4.



umowy w 1952 r. załamały się, powodując impas w kolejnym okresie w relacjach polsko-szwedzkich, obejmującym lata 1952–1960<sup>41</sup>.

We wrześniu 1952 r. handel szwedzko-polski właściwie ustał. Była to bardzo dotkliwa sytuacja dla Polski, gdyż brak wpływów ze sprzedaży polskich towarów w Szwecji i wyczerpanie kredytu udzielonego przez Szwedów zmusiło rząd polski do wypłaty 0,5 mln funtów szterlingów celem wyrównania zadłużenia<sup>42</sup>. Liczono jednak na to, że szwedzkie zapasy węgla zmniejszą się i nie pokryją zapotrzebowania na nadchodzącą zimę. Oczekiwano, że ta sytuacja zmusi delegację szwedzką do złagodzenia stanowiska negocjacyjnego, tym bardziej że utrzymywała się niekorzystna tendencja spadkowa w gospodarce szwedzkiej<sup>43</sup>. W związku z tym, że węgiel stał się walutą umożliwiającą spłatę zadłużenia, polscy negocjatorzy nie chcieli dopuścić do zmniejszenia ilości tego surowca wysyłanego do Szwecji<sup>44</sup>. Szwedzi natomiast nie godzili się na polski dyktat cenowy i starali się, sięgając po różne metody negocjacji, obniżyć je. W Szwecji polski węgiel wykorzystywany był w tym okresie głównie do ogrzewania domów, a jego cena była wyższa od angielskiego, dlatego w planach zakupowych nie przewidziano zwiększenia ilości węgla sprowadzanego z Polski. W gospodarce szwedzkiej coraz szerzej wykorzystywano paliwa płynne i energię pochodzącą z rozbudowywanej sieci elektrowni wodnych. Wyraźne rozbieżności stanowisk obu stron utrudniały negocjacje. Dotychczasowe porozumienia miały charakter tymczasowy i stanowiły swego rodzaju rozgrywkę strategiczną, której celem było wymuszenie na partnerze korzystniejszych rozwiązań<sup>45</sup>. Kolejna tura negocjacji w 1953 r., podobnie jak w latach poprzednich, koncentrowała się na dwóch sprawach – ilości i cenie importowanego z Polski do Szwecji węgla i wysokości kredytu technicznego oddanego do dyspozycji rządu polskiego. Mimo parafowania umowy nie została ona podpisana<sup>46</sup>. W dalszym ciągu następował wyraźny spadek obrotów handlowych pomiędzy obydwojma krajami<sup>47</sup>.

<sup>41</sup> SE/RA, Utrikesdepartamentet, HP-dossier, Politisk allmänt, Hp1:649, Kungliga Svensk Beskickningen, Eric von Post till Utrikesrådet Envoyén Gunnar Jarring, Warszawa, 21 III 1953.

<sup>42</sup> AMSZ, z. 8, t. 366, w. 28, Raport polityczny Poselstwa RP w Sztokholmie nr 7 za wrzesień 1952, 6 X 1952, k. 122.

<sup>43</sup> L. Magnusson, dz. cyt., s. 28.

<sup>44</sup> AAN, Min. Finansów, 21/532, Instrukcje do rokowań handlowych ze Szwecją, tajne, [1958], k. 79.

<sup>45</sup> R. Siuda, dz. cyt., s. 94.

<sup>46</sup> Tamże.

<sup>47</sup> G. Ljungdahl, *Szwedzko-polskie stosunki handlowe po II wojnie światowej w perspektywie finansowej*, [w:] *Svensk-Polska Handelskammaren 1929–1979*, Stockholm 1979, s. 19.

W interesie Polski leżało rozszerzanie wymiany handlowej ze Szwecją, głównie ze względu na potrzebną rudę żelaza, szczególnie w okresie realizacji założeń planu sześcioletniego, zakładającego forsowną industrializację kraju<sup>48</sup>. Ruda stanowiła w tym okresie aż połowę wartości całego importu ze Szwecji do Polski. Rozbieżności w stanowiskach obu państw spowodowały, że w 1960 r. obroty w handlu dwustronnym spadły o połowę, notując poziom z 1946 r. W obu krajach wymiana z partnerem stanowiła zaledwie 1% całego handlu zagranicznego. Szwedzi, ograniczając import polskiego węgla, wyrażali jednak zainteresowanie niektórymi rodzajami polskich tekstyliów, produktami chemicznymi, drzewnymi i metalowymi. W imporcie z Polski dominowały surowce i półprodukty<sup>49</sup>. Polska sprowadzała ze Szwecji, oprócz rudy żelaza, maszyny i urządzenia, czyli produkty wysoko przetworzone<sup>50</sup>. Obie strony deklarowały konieczność poprawy sytuacji i podpisywania umów wieloletnich w miejsce dotychczasowych rocznych protokołów<sup>51</sup>.

Niekorzystany kierunek rozwoju stosunków gospodarczych w latach 1953–1960 nie szedł w parze z podejmowanymi przez obie strony staraniami na rzecz poprawy współpracy politycznej. Sprzyjała temu atmosfera polityki odprężenia i zmiany polityczne dokonujące się w Polsce po 1956 r., które były bardzo pozytywnie odbierane w Skandynawii, jako odejście od dotychczasowego, stalinowskiego modelu<sup>52</sup>. Wyrazem takich dążeń było podniesienie w listopadzie 1956 r. przedstawicielstw dyplomatycznych obu krajów do rangi ambasad oraz wizyta w Polsce we wrześniu 1959 r. szwedzkiego ministra komunikacji Gösta Skoglund. Ważnym sprawdzianem wzajemnych relacji stał się stosunek Szwecji do planu utworzenia strefy bezatomowej w Europie Środkowej, ogłoszonego przez Adama Rapackiego w 1957 r. Początkowe wypowiedzi premiera Szwecji Tage Erlandera wskazywały na pozytywny stosunek do polskiej propozycji<sup>53</sup>. Jednakże oficjalnie władze szwedzkie nie zajęły w tej sprawie żadnego stanowiska. Zarówno

---

<sup>48</sup> SE/RA, Utrikesdepartamentet, HP-dossier, Politisk allmänt, Hp1:649, Kungliga Svensk Beskickningen, Eric von Post till Östen Undén, Warszawa, 1 I 1953.

<sup>49</sup> AMSZ, z. 8, w. 82, t. 1148, Dwutygodniowa informacja polityczna ambasady PRL w Sztokholmie za okres od 26 IV do 9 V 1960, k. 74.

<sup>50</sup> J. Skodlarski, *Historia gospodarcza*, Warszawa 2012, s. 383.

<sup>51</sup> AMSZ, Dept. III, 30/60, w. 16, t. 19, Notatka o wizycie Ministra Handlu Zagranicznego PRL tow. Trąmpczyńskiego w Szwecji, Sztokholm, 30 I 1961, k. 14.

<sup>52</sup> H. Andreasen, *Stosunki polsko-duńskie 1953–1968*, [w:] *Między Październikiem a Grudniem. Polityka zagraniczna doby Gomułki*, red. K. Ruchniewicz, B. Szaynok, J. Tyszkiewicz, Toruń 2005, s. 43 (Wrocławskie Studia z Polityki Zagranicznej, t. 2).

<sup>53</sup> AMSZ, z. 8, w. 71, t. 985, Wyciąg korespondencyjny nr 478, Sztokholm, 14 I 1958, k. 191.

politycy, jak i prasa nie poświęcili wystąpieniu ministra A. Rapackiego zbyt wielkiej uwagi, uznając, że strefa bezatomowa niczego nie zmienia<sup>54</sup>.

Nowy okres w stosunkach polsko-szwedzkich otwiera wizyta, którą złożył w styczniu 1961 r. w Szwecji minister handlu zagranicznego Wojciech Trąpczyński. Podczas tego pobytu odbył rozmowę z ministrem spraw zagranicznych Östenem Undénem oraz spotkał się z przedstawicielami związku eksporterów i importerów szwedzkich oraz związku hurtowników. Zwiedził również zakłady „Seprator” ASEA w Västerås. W czasie jednego ze spotkań stwierdził, że „strona polska [...] dąży do wszechstronnej rozbudowy wymiany towarowej ze Szwecją, a przede wszystkim do zwiększenia eksportu towarów z Polski. Ponieważ w ostatnim okresie Polska miała w stosunkach handlowych ze Szwecją bilans ujemny. Polska jest zainteresowana w imporcie ze Szwecji urządzeń inwestycyjnych, maszyn i obrabiarek oraz rudy żelaza, ale ze swej strony chce zwiększyć eksport do Szwecji chemikaliów, maszyn, cukru, konserw, owoców i wyrobów włókienniczych. Byłoby niewątpliwie korzystne dla obu stron, gdyby obecne, roczne umowy handlowe zostały zastąpione umowami długoterminowymi”<sup>55</sup>. W tej krótkiej wypowiedzi zawarte zostały najważniejsze cele, które polska delegacja starała się zrealizować podczas wizyty w Szwecji, wpisujące się w założenia polityki gospodarczej ówczesnych władz polskich<sup>56</sup>. Oczekiwania ministra zrealizowały się w czerwcu, kiedy z rewizytą przybył minister handlu Gunnar Lange i podpisano w Warszawie trzyletnie porozumienie handlowe, regulujące stosunki między Polską i Szwecją w okresie od maja 1961 do maja 1964 r. Szwecja była drugim po Włoszech państwem zachodnim, z którym podpisano wieloletnią umowę handlową, a kolejne obejmowały lata 1965–1967 i 1968–1972. Przełamany został impas z poprzedniej dekady. Wynikało to z potrzeb gospodarczych Polski, ale również zainteresowania polskim rynkiem ze strony szwedzkiego partnera.

Po 1961 r. nastąpił okres stopniowego ożywienia w stosunkach dwustronnych. W sferze polityczno-dyplomatycznej strona polska deklarowała coraz większe zainteresowanie Skandynawią<sup>57</sup>. Z nadzieją przyjęto w Polsce odejście w 1962 r. dotychczasowego ministra spraw zagranicznych Ö. Undéna, a objęcie

---

<sup>54</sup> A. Kłoczyński, *Starania Polski o przyjęcie Planu Rapackiego w Szwecji, Danii i Norwegii w latach 1957–1960*, „Zapiski Historyczne” 2009, t. 74, z. 2, s. 53.

<sup>55</sup> *Wyniki wizyty w Szwecji. Wypowiedź min. W. Trąpczyńskiego*, „Życie Warszawy” 21 I 1961, nr 18, s. 5.

<sup>56</sup> M. Bałtowski, *Gospodarka socjalistyczna w Polsce. Geneza, rozwój, upadek*, Warszawa 2009, s. 207.

<sup>57</sup> AMSZ, z. 16, w. 42, t. 725, *Stosunki polsko-szwedzkie*, Warszawa, 25 I 1963, k. 79–81.

tej funkcji przez Torstena Nilssona zapowiadało rezygnację z dotychczasowej ścisłej neutralności, którą Szwecja zachowywała w okresie zimnej wojny<sup>58</sup>. T. Nilsson był zwolennikiem większego otwarcia na Wschód, czemu dał wyraz podczas oficjalnej wizyty w Polsce, którą złożył w kwietniu 1964 r., a była to pierwsza wizyta na tym szczeblu od 1935 r. Minister odwiedził już Polskę 18 lat wcześniej, kiedy jako minister komunikacji obecny był przy uruchamianiu linii kolejowej łączącej oba państwa. W połowie lat 60. doceniano w Polsce, że Szwecja dąży do zachowania pokoju i równowagi w stosunkach międzynarodowych i jest otwarta na szerszą współpracę z Polską, mimo różnic, jakie cechowały stanowisko obu państw wobec niektórych problemów międzynarodowych, np. w stosunku do RFN. Wizycie nadano wysoką rangę<sup>59</sup>. Minister odwiedził Nową Hutę, Kraków, Oświęcim, stocznię w Gdańsku, stocznię oraz Dom Marynarza w Gdyni. W polskich komentarzach prasowych dotyczących wizyty pisano, że mimo różnic ustrojowych Polska i Szwecja są zainteresowane poszerzeniem kontaktów we wszystkich sferach. W „Życiu Warszawy” oceniano: „kontakty tego rodzaju, dające sposobność do szczerzej, przyjaznej wymiany zdań, do gruntownego wyjaśnienia stanowisk, do poszukiwania punktów zbieżnych i możliwości konstruktywnej współpracy”<sup>60</sup>. Bardzo dobrze przyjęto deklarację ministra T. Nilssona uznania polskiej granicy na Odrze i Nysie Łużyckiej. W Polsce uważano, że Szwecja jest znacznie bezpieczniejszym partnerem niż państwa EWG i pozytywnie odbierano zainteresowanie polityków tego kraju rozwojem stosunków handlowych z Polską. W ocenie polskich ekonomistów rynki duński i szwedzki należały do najbardziej chłonnych w całym regionie<sup>61</sup>.

Dekada lat 60. w polsko-szwedzkich stosunkach polityczno-dyplomatycznych to bardzo ożywiony okres<sup>62</sup>. Podpisano wiele umów, dotyczących np. współ-

---

<sup>58</sup> B. Piotrowski, *Szwecja w polskiej polityce zagranicznej od odzyskanej niepodległości do wydarzeń sierpniowych 1980 roku*, [w:] *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000, s. 203.

<sup>59</sup> AMSZ, Dept. III, 25/67, w. 20, t. 220-3-64, Uwagi do rozmów z ministrem spraw zagranicznych Szwecji Nilssonem, [10–23 IV 1964], b.p.

<sup>60</sup> A. Chojnacki, *Szwedzka wizyta*, „Życie Warszawy” 18 IV 1964, nr 94 (6375), s. 3.

<sup>61</sup> AMSZ, Dept. III, 25/67, w. 21, t. 220-3-64, Stosunki polsko-skandynawskie, Warszawa, 19 V 1964, k. 7.

<sup>62</sup> Tylko na szczeblu ministerialnym następujący ministrowie złożyli wizyty w Polsce: minister rolnictwa Eric B. Holmqvist (1963), minister oświaty i wyznań Ragnar Edenman (1966), minister komunikacji Olof Palme (1966), minister ds. rozbrojenia Alva Myrdal (1967), minister spraw wewnętrznych Rune Johansson (1968), minister rolnictwa Ingemund Bengtsson (1970). Ze strony polskiej Szwecję wizytowali: minister rolnictwa Mieczysław Jagielski (1963), minister komunikacji Józef Popielas (1963), minister przemysłu ciężkiego Zygmunt Ostrowski (1965),

pracy kulturalnej i naukowej (1966 r.), regulacji przewozów drogowych (1968 r.), współpracy gospodarczej, przemysłowej i technicznej (1969 r.). O rosnącym zainteresowaniu współpracą z państwami Europy Wschodniej, a szczególnie z Polską, świadczy wizyta premiera Szwecji Tage Erlandera w 1967 r. Było to pierwsze spotkanie na tak wysokim szczeblu<sup>63</sup>. Przyjeżdżając do Warszawy, premier T. Erlander zadeklarował większą otwartość na współpracę z krajami tej części Europy. Wyraził wolę zwiększenia wymiany handlowej i poszerzenia zakresu współpracy politycznej i gospodarczej między oboma krajami<sup>64</sup>. Jednak już w następnym roku pojawił się nowy problem, którego nie przewidziano w 1967 r. Szwecja zdecydowała się przyjąć emigrantów po Marcu – 3,5 tys. polskich Żydów, zmuszonych do emigracji z kraju w wyniku kampanii antysemickiej, rozpętanej przez Władysława Gomułkę. Media szwedzkie krytycznie pisały wówczas o polskim antysemityzmie, utrwalając wizerunek Polski jako kraju niedemokratycznego, ograniczającego wolności i swobody obywateli, co potwierdzali przybywający do Szwecji emigranci<sup>65</sup>. Niekorzystny obraz Polski, poza doraźnymi krytycznymi uwagami w prasie, nie zaważył jednak na dalszym rozwoju polsko-szwedzkich stosunków gospodarczych i politycznych, podobnie jak kryzys wewnętrzny, którego przejawem były dramatyczne wydarzenia grudniowe na Wybrzeżu w 1970 r. Obaj partnerzy wkładali dużo wysiłku w przełamanie trudności, widząc możliwość uzyskania realnych korzyści wynikających z bliższej współpracy. Efektem podejmowanych starań obu stron był szybki wzrost obrotów. Nastąpił on już w latach 1961–1963, w kolejnych latach obroty spowolniły, a w 1967 r. zanotowano nawet spadek wartości wymiany handlowej<sup>66</sup>. Strona polska bardzo często wysuwała zarzut, że Szwedzi nadal stosowali zasadę określania kontyngentów importowych (np. na tekstylia), które miały chronić gospodarkę szwedzką przed nadmiernym importem, ale hamowały rozwój polsko-szwedzkiej wymiany

---

wiceminister spraw zagranicznych Józef Winiewicz (1966), minister spraw zagranicznych Adam Rapacki (1966).

<sup>63</sup> SE/RA, UD Utlandsmyndighet, Beskickningsarkiv Warszawa, Korespondens 1958–1971, E1:10, Kungliga Utrikesdepartamentet har äran översända Meddelande angående vissa utrikesärende, Stockholm, 15 XII 1967; IPN BU, 0788/15, Program organizacyjny wizyta premiera Tage Erlandera, [b.d.], b.p.

<sup>64</sup> R. Krawczyk, *Szwecja jako partner gospodarki polskiej*, „Sprawy Międzynarodowe” 1972, R. 25, z. 7–8, s. 89–90.

<sup>65</sup> A. Kłoczyński, *My w Szwecji nie porastamy mchem. Emigranci z Polski w Szwecji w latach 1945–1980*, Gdańsk 2012, s. 38, 301.

<sup>66</sup> SE/RA, UD Utlandsmyndighet, Beskickningsarkiv Warszawa, Korespondens 1958–1971, E1:10, Kungliga Kommerskollegium, Polen II, Angående voruntytet från och med. den 1 januari 1970, Kontingenter för svensk export till Polen och från Polen.

handlowej. Drugim czynnikiem utrudniającym handel były zbyt drogie i tylko krótkoterminowe kredyty udzielane przez rząd szwedzki stronie polskiej, tym bardziej że od 1960 r. w miejsce rozliczeń clearingowych wprowadzono system rozliczeń wolnodewizowych. Szwedzi wyrażali niezadowolenie z niskiej puli towarowej oferowanej przez Polaków, szczególnie w grupie towarów walcowanych, oraz niskiej jakości dostarczonych towarów. Na liście towarów eksportowanych z Polski do Szwecji do 1970 r. znajdowały się np. zbiorniki na paliwo, elementy konstrukcji hal, materiały budowlane, narzędzia, niektóre maszyny, siarka (dziesięciokrotny wzrost ilości eksportowanej siarki w ciągu tej dekady), cukier, półfabrykaty chemiczne i węgiel<sup>67</sup>. Ten ostatni stanowił już tylko 6% wartości polskiego eksportu do Szwecji. Największe zainteresowanie skandynawskiego partnera wzbudzały towary rolno-spożywcze. Z końcem dekady stanowiły one 30% eksportu do Szwecji. Listy towarów importowanych ze Szwecji obejmowały maszyny, urządzenia, rudę żelaza, celulozę i papier (piętnastokrotny wzrost w ciągu dekady). W latach 1960–1970 malała ilość importowanej rudy i innych surowców na rzecz maszyn i urządzeń, które stanowiły 36% importu ze Szwecji. Ważnym czynnikiem ułatwiającym rozwój handlu było ponowne uruchomienie w 1967 r. linii promowej pomiędzy portami w Świnoujściu i Ystad. Dzięki temu uzyskiwano niższe koszty transportu i szybszy termin dostawy zakontraktowanych towarów. Uruchomienie promu miało również znaczenie propagandowe. Pokazywało Polskę jako kraj otwarty, zapraszający gości ze Skandynawii i wyrażający wolę współpracy również w zakresie turystyki.

Od początku lat 60. strona szwedzka starała się łączyć negocjacje handlowe z wierzytelnościami, które nie zostały uregulowane, a związane były z obligacjami wydawanymi przez rząd polski w okresie powojennym. Wprawdzie 16 listopada 1949 r. podpisano w Sztokholmie układ dotyczący wierzytelności szwedzkich w Polsce, który obejmował warunki wypłaty odszkodowania za majątki, prawa i interesy szwedzkie dotknięte powojenną nacjonalizacją oraz wierzytelności szwedzkie w stosunku do państwa polskiego, w tym z tytułu emitowanych przed wojną obligacji<sup>68</sup>, jednak nie wszystkie zostały spłacone i Szwedzi przy każdej okazji powracali do tej sprawy. Strona polska była nieugięta i odmawiała łączenia rozmów handlowych z negocjacjami odszkodowawczymi<sup>69</sup>. Podobnie

<sup>67</sup> Tamże.

<sup>68</sup> A. Kłoczyński, *Stosunki polsko-szwedzkie...*, dz. cyt., s. 209 i n.

<sup>69</sup> SE/RA, Nämnden för fördelning av Polen medlen – Polska obligationer, 3272/9, Polsak obligationer. Diskussionspunkter, 3 XII 1960.

bezsukutecznie próbowano powracać do kwestii odszkodowań za majątki i interesy szwedzkie w Wolnym Mieście Gdańsku<sup>70</sup>.

Wszelkie trudności związane z realizacją umów handlowych miały rozwiązywać tzw. konferencje okrągłego stołu, które od 1967 r. odbywały się co roku naprzemiennie w Warszawie i Sztokholmie. Miały one spowodować ujednoczenie stanowiska i wypracować porozumienia, które były później podejmowane na szczeblu rządowym. Przyjęcie takiej formuły świadczy o tym, że obie strony były zainteresowane rozwojem dwustronnej współpracy gospodarczej.

Nowy etap w stosunkach polsko-szwedzkich związany był z objęciem w grudniu 1970 r. funkcji I sekretarza KC PZPR przez Edwarda Gierka, który podjął plany szybkiej modernizacji polskiej gospodarki. W tym celu został stworzony plan pięcioletni, którego zadaniem było doprowadzenie do industrializacji państwa, unowocześnienia istniejącego zaplecza przemysłowego oraz poprawa stopy życiowej mieszkańców. Polityka ta wymagała poważnych nakładów finansowych, importu surowców oraz wysokiej klasy maszyn i urządzeń<sup>71</sup>. Dlatego ekipa E. Gierka zwróciła uwagę na możliwości intensyfikacji współpracy gospodarczej z państwami skandynawskimi, a potencjał gospodarczy Szwecji i deklarowana przez szwedzkie władze wola kooperacji handlowej były atrakcyjne dla polskiej ekipy rządowej. Objęcie stanowiska premiera przez Olofa Palmego w 1969 roku i jego otwarta postawa wobec państw Europy Środkowo-Wschodniej budziły nadzieje na ożywienie współpracy<sup>72</sup>. Mieczysław F. Rakowski zapisał po wizycie w Szwecji w swoich dziennikach: „Z Palme rozmawia się tak, jak z kolegą, którego się dobrze zna. Interesowała go sytuacja w Polsce”. Podczas każdej wizyty w tym kraju premier miał zachęcać M.F. Rakowskiego do ponownych odwiedzin<sup>73</sup>. Takie gesty sprzyjały podejmowaniu inicjatyw związanych z ożywieniem współpracy dwustronnej na różnych szczeblach. W tym okresie powstało wiele interesujących form współpracy, na przykład we wrześniu 1972 r. podpisano umowę o współpracy kulturalnej, naukowej i oświatowej. Dzięki tym porozumieniom udało się uruchomić filologię szwedzką na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, a kilka lat później na Uniwersytecie Gdańskim. Regularnie

<sup>70</sup> SE/RA, *Nämnden för fördelning av Polen medlen – Polska obligationer*, vol. 7, Synpunkter på Danzig – lånet, 18 IX 1974.

<sup>71</sup> Ł. Dwilewicz, *Kupowanie poparcia. Polityka gospodarcza jako środek stabilizacji sytuacji wewnętrznej w Polsce w pierwszych miesiącach rządów Edwarda Gierka*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2008, nr 2 (13), s. 171.

<sup>72</sup> M. af Malmborg, *Neutrality and State-Building in Sweden*, Palgrave 2001, s. 160.

<sup>73</sup> M.F. Rakowski, *Dzienniki polityczne*, t. 4, Warszawa 2001, s. 336.

organizowano również spotkania lekarzy, które w latach 1972–1984 naprzemiennie odbywały się w Polsce i w Szwecji, a związane były z wymianą doświadczeń w ważnych dla obu stron dziedzinach, np. w walce z alkoholizmem<sup>74</sup>.

Bardzo ważnym wydarzeniem, które zmieniło wzajemne postrzeganie się Polaków i Szwedów, była umowa o zniesieniu obowiązku posiadania wiz wjazdowych do Szwecji przez obywateli polskich, zawarta w 1974 r.<sup>75</sup> Skorzystali na tym sezonowi emigranci zarobkowi, którzy mogli bez wiz przebywać w Szwecji przez trzy miesiące. Umowa nie zwalniała z obowiązku wymiany dewiz przez turystów przybywających do PRL. Niemniej wizerunkowo umowa miała olbrzymie znaczenie, gdyż pokazywała, jak dużym zaufaniem darzą siebie obaj partnerzy i jak wielką wagę przywiązują do pogłębiania kontaktów dwustronnych, likwidując bariery wizowe.

Zbliżenie z neutralną Szwecją doskonale wpisywało się w politykę tzw. pokojowego współistnienia z państwami, które wybrały inny niż socjalistyczny model ustrojowy. Niewątpliwie najważniejsze były atuty gospodarcze Szwecji. Zwracano uwagę na stosunkowo niewielką odległość, która miała wpływ na koszty transportu, zaawansowanie technologiczne przemysłu szwedzkiego, zaufanie do terminowości oraz wysokiej jakości oferowanych towarów. Publicyści polscy często podkreślali, że obie gospodarki mają charakter komplementarny, czyli wzajemnie uzupełniający się. W rzeczywistości tak nie było. Wysoko zaawansowana technologia sprawiała, że oferta importowa Szwecji stawała się coraz droższa dla strony polskiej, która mogła zaoferować głównie surowce i półfabrykaty.

Stopniowo udawało się ekipie Gierka negocjować dogodne dla obu stron warunki i podpisywano kolejne umowy handlowe. Najważniejszą umową w tym okresie była pięcioletnia umowa podpisana w 1972 r., a obejmująca okres od stycznia 1973 do końca 1977 r. Obaj partnerzy przyznali sobie klauzulę najwyższego uprzywilejowania w handlu, co było kolejnym wyrazem zainteresowania intensyfikacją współpracy gospodarczej. Strona polska szacowała, że w 1980 r. będzie trzecim odbiorcą szwedzkiej rudy, po RFN i Belgii. Liczono, że kryzys energetyczny otworzy na Zachodzie szerszy dostęp dla polskiego węgla. Jednak tak się nie stało. Szybki, bo pięciokrotny wzrost obrotów nastąpił przede wszystkim w pierwszym okresie obowiązywania umowy. Polska importowała ze Szwecji głównie maszyny i urządzenia oraz rudę żelaza, półfabrykaty z żelaza

<sup>74</sup> SE/RA, F1:2, Socialstyrelsens, Internationella sekretariatet, Polsk-Svenska Projekt.

<sup>75</sup> IPN BU 1594/579, Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Szwecji o wzajemnym zniesieniu obowiązku wizowego, k. 2–5.



i stali, masę celulozową. Znacznie mniejszy udział w eksporcie szwedzkim do Polski miały produkty rolno-spożywcze i środki transportu, czyli statki (siarkowce i zbiornikowce). Starano się również sprzedawać do Szwecji polskie tekstylia, ale rząd szwedzki nadal realizował program ochrony szwedzkiego przemysłu włókienniczego i ograniczał import takich towarów z zagranicy<sup>76</sup>. Dla Polaków szczególnie ważne były zakupy różnorodnych maszyn i urządzeń, zarówno biurowych, jak i przemysłowych, przeznaczonych dla wielu odbiorców w Polsce: fabryk, hut, kopalni itd. Eksport z Polski do Szwecji obejmował towary rolno-spożywcze, surowce i półprodukty oraz towary gotowe, np. meble i odzież. Jednak Szwedzi nadal utrzymywali kontyngenty importowe na wiele towarów, w tym na obuwie, prefabrykaty z żelaza i stali, pojazdy, elektrody grafitowe i in., natomiast byli zainteresowani zwiększeniem eksportu towarów przemysłu papierniczego ze względu na trudności w zbyciu tych produktów spowodowane konkurencją fińską<sup>77</sup>.

Lata 70. to również okres polsko-szwedzkiej współpracy naukowo-technicznej i dostaw kooperacyjnych, zakupu licencji, dokumentacji i myśli technicznej oraz wspólnych inwestycji, realizowanych z wieloma szwedzkimi firmami, takimi jak np.: ASEA, LM Ericsson, SKF, Alfa Laval, Volvo AB, IKEA. Tylko w latach 1971–1972 Polska kupiła 18 szwedzkich licencji<sup>78</sup>. Podczas wizyty premiera O. Palmego w Polsce w 1974 r. podpisano również dziesięcioletni program rozwoju współpracy gospodarczej, przemysłowej i technicznej. W następnym roku, podczas wizyty E. Gierka w Sztokholmie, zawarta została nowa umowa o współpracy naukowej i przemysłowo-handlowej<sup>79</sup>. Umowy te przyniosły szereg korzyści obu stronom. Firmy szwedzkie zaangażowały się we współpracę np. z przedsiębiorstwem Polmot w Starachowicach, gdzie montowano jeden z modeli ciężarówki volvo. Przedsiębiorstwo AB Skånska Cementgjuteriet (obecnie znane

---

<sup>76</sup> S.L. Holmberg, *Welfare Abroad: Swedish Development Assistance*, [w:] *The Committed Neutral: Sweden's Foreign Policy*, red. B. Sundelius, Boulder–San Francisco–London, 1989, s. 123.

<sup>77</sup> Do najważniejszych partnerów handlowych Szwecji w okresie powojennym należała Wielka Brytania, RFN i kraje skandynawskie.

<sup>78</sup> P. Bożyk, *Cywilizacyjne skutki „otwarcia” Polski na Zachód*, [w:] *Dekada Gierka. Wnioski dla obecnego okresu modernizacji Polski*, red. K. Rybiński, Warszawa 2011, s. 8.

<sup>79</sup> Okoliczności wizyty i rozbieżność stanowisk widoczne są w dokumentach szwedzkich: Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek, Sztokholm [dalej: ARAB], Olof Palmes Arkiv, Ämnesordnande, volym 4.2/124, Utrikes Departmentet, Promemoria för Statsministern, 24 III 1975; ARAB, Olof Palmes Arkiv, Ämnesordnande, volym 4.2/124, Claës Wihlin – Statsminister Olof Palme, 12 V 1975; ARAB, Olof Palmes Arkiv, Ämnesordnande, volym 4.2/124, Joint Swedish Polish Communique, 5 VI 1975.

pod nazwą Skanska) współpracowało przy budowie suchego doku w stoczni w Gdyni i hoteli Forum, Solec i Victoria w Warszawie<sup>80</sup>.

Jednak w latach 70. Polska miała ograniczoną zdolność do finansowania importu ze Szwecji, dlatego tak ważne były zabiegi o podpisanie umowy węglowej. Oczekiwano, że środki uzyskane ze sprzedaży węgla pozwolą na nowe zakupy i spłatę podjętych zobowiązań kredytowych. Tak się nie stało i wraz z intensyfikacją wymiany handlowej wzrosła liczba niespełnionych gwarancji kredytów eksportowych Szwedzkiej Komisji Eksportowo-Kredytowej. Zachwianie równowagi w bilansie handlowym i zadłużenie zewnętrzne Polski zwiększały się<sup>81</sup>. Warunki współpracy pogarszała również niekorzystna sytuacja międzynarodowa, a duże tempo inflacji na Zachodzie uczyniło import materiałów inwestycyjnych znacznie droższym, niż planowano<sup>82</sup>. Recesja w krajach zachodnich okazała się głębsza i długotrwała, co znacznie pogorszyło sytuację Polski<sup>83</sup>. Szwecja wprawdzie uniknęła recesji, ale ograniczała eksport do Polski<sup>84</sup>. Podczas negocjacji handlowych po raz kolejny zwracano uwagę na niską jakość towarów polskich i nieterminowość dostaw. Również proponowane przez stronę polską ceny węgla były zbyt wysokie.

Trudności związane z ograniczoną możliwością Polski finansowania importu ze Szwecji próbowano rozwiązać podczas kolejnych rozmów dwustronnych na różnych szczeblach. W latach 70. odbywały się bardzo liczne wzajemne wizyty państwowe, jednak obroty handlowe, zamiast rosnąć, w drugiej połowie lat 70. spadały<sup>85</sup>. Jeszcze w kwietniu 1978 r. zawarta została kolejna wieloletnia umowa

---

<sup>80</sup> P. Franaszek, *Economic Co-operation between Poland and Neutral European Countries in the Cold War Period*, [w:] *Gaps in the Iron...*, dz. cyt., s. 213.

<sup>81</sup> Z. Karcz, *Zadłużenie zagraniczne Polski. Gra o miliony. Kiedy do euro?*, Warszawa 2006, s. 14–16.

<sup>82</sup> P. Gajdziński, *Gierek, człowiek z węgla*, Poznań 2014, s. 228; W. Kieżun, *Kierunki rozwoju gospodarki PRL w latach 1980–1990 na tle aktualnej sytuacji ekonomiczno-społecznej*, [w:] *Dekada Gierka...*, dz. cyt., s. 139.

<sup>83</sup> G. Ljungdahl, dz. cyt., s. 20; L. Magnusson, dz. cyt., s. 28.

<sup>84</sup> P. Rubaj, dz. cyt., s. 206.

<sup>85</sup> IPN BU 1585/15354, Informacja, dotyczy: sytuacji wewnętrznej i polityki zagranicznej Szwecji, [b.a., b.d.], k. 2; W 1972 r. odwiedziła Polskę minister ds. rozbrojenia Alva Myrdal i minister spraw zagranicznych Krister Wickman, a w Szwecji był premier Piotr Jaroszewicz. Rozwiązanie kwestii spornych i omówienie warunków nowej umowy handlowej przyświecało wizycie ministra handlu Kjella Olofa Feldta w 1973 r. W następnym roku w Szwecji przebywali: minister spraw zagranicznych Stefan Olszowski i wicepremier i minister górnictwa i energetyki Jan Mitreğa, wicepremier i minister kultury i sztuki Józef Tejchma, a w Polsce wizytę złożył Olof Palme. W Szwecji przebywali: minister spraw zagranicznych Józef Czyrek (1975, 1978), Edward Gierek (1975), minister spraw zagranicznych Emil Wojtaszek (1977), a w Polsce minister spraw

handlowa, ale rosnące trudności spowodowały, że nie była ona realizowana. Przyczyną były polskie kłopoty płatnicze. Cechą poprzedniej dekady stało się bardzo wysokie saldo ujemne wymiany handlowej, sięgające ok 1100 mln USD, dlatego strona polska zainteresowana była zwiększeniem eksportu do Szwecji. Ponadto Szwecja z rosnącą rezerwą odnosiła się do rozmów z rządem polskim ze względu na sytuację wewnętrzną w Polsce. Od czasu wydarzeń w Radomiu i Ursusie w 1976 r., które po raz kolejny ukazały konflikt pomiędzy społeczeństwem a władzą, wielu polityków szwedzkich wspierało opozycję demokratyczną w Polsce<sup>86</sup>.

W ostatnim omawianym okresie – 1980–1989 – stosunki polsko-szwedzkie weszły w fazę stagnacji. Załamanie nastąpiło już w pierwszych latach tej dekady. W 1981 r. obroty handlowe obniżyły się w stosunku do 1980 r. o 50%, w następnym roku odnotowano dalszy spadek. W związku z niepewną sytuacją gospodarczą i polityczną w Polsce Szwecja wstrzymała kredyty gwarantowane. Próba utrzymania dialogu była wizyta premiera Ola Ullstena w Warszawie w czerwcu 1981 r., ale nie przyniosła spodziewanej poprawy. Dodatkowo Polska zawiesiła umowę o ruchu bezwizowym w grudniu 1981 r., a strona szwedzka wprowadziła obowiązek posiadania wiz przez obywateli polskich w maju 1982 r. Tym samym zlikwidowane zostały ułatwienia, które w latach 70. świadczyły o otwartości i woli rozwoju stosunków dwustronnych. Z chwilą wprowadzenia w Polsce stanu wojennego w grudniu 1981 r. zarówno stosunki dyplomatyczne, jak i gospodarcze zostały zawieszane. Szwecja przyłączyła się do sankcji gospodarczych, jakie nałożyły na Polskę państwa zachodnie w związku z wprowadzeniem stanu wojennego i łamaniem praw człowieka przez juntę Jaruzelskiego<sup>87</sup>. Reakcja rządu szwedzkiego na wprowadzenie stanu wojennego musiała być ostra<sup>88</sup>. Media szeroko informowały o dramatycznej sytuacji, jaka zapanowała w Polsce, o internowaniu działaczy NSZZ „Solidarność” i wydarzeniach w kopalni „Wujek”. Część działaczy partii socjaldemokratycznej i związków zawodowych jawnie udzielała poparcia polskiej emigracji politycznej w Szwecji i krajowej opozycji. Obywatele

---

zagranicznych Sven Olof Andersson (1976), ks. Bertil Bernadotte (1975), premier Thorbjörn Fälldin (1978).

<sup>86</sup> P. Jaworski, *Szwedzkie koneksje KOR-u w latach 1976–1981*, [w:] *Opozycja demokratyczna w PRL w latach 1976–1981*, red. W. Polak, J. Kufel, P. Ruchlewski, Gdańsk 2012, s. 289, 294.

<sup>87</sup> J. Karpiński, *Wykres gorączki. Polska pod rządami komunistycznymi*, Lublin 2001, s. 458.

<sup>88</sup> K. Molin, *Ewolucja czy rewolucja? Szwedzcy dyplomaci o przyszłości Polski w latach 1980–1981*, [w:] *Świat wobec „Solidarności” 1980–1989*, red. P. Jaworski, Ł. Kamiński, Warszawa 2013, s. 426.

polscy pozostający w Szwecji otrzymali azyl polityczny<sup>89</sup>. Oficjalne kontakty uległy zamrożeniu. Jednocześnie społeczeństwo szwedzkie pospieszyło z akcją wsparcia mieszkańców Polski, organizując transporty z pomocą charytatywną, zbierając środki finansowe, za które kupowano żywność, lekarstwa i odzież.

Władzom polskim zależało na pokazaniu opinii międzynarodowej, że panuje nad sytuacją w kraju i że dokonuje się stopniowa normalizacja. Podejmowano również próby odbudowy dobrych relacji z państwami zachodnimi. Przy okazji spotkań o charakterze międzynarodowym dążono do kontaktów z dyplomatami innych państw, np. w Helsinkach i Nowym Jorku przy okazji innych spotkań doszło do rozmów ministrów spraw zagranicznych Polski i Szwecji, co pozwoliło na kontynuację tych spotkań na szczeblu wiceministrów. Powoli ożywiły się kontakty resortowe. W styczniu 1984 r. w Warszawie odbyły się konsultacje na szczeblu wiceministrów spraw zagranicznych, a w lipcu 1985 r. z oficjalną wizytą przybył do Polski minister handlu Mats Hellström. Okres podejmowania prób odbudowy dobrych stosunków międzyrządowych zamyka oficjalna wizyta ministra Mariana Orzechowskiego w Sztokholmie w czerwcu 1987 r.<sup>90</sup> Wydarzenie to jest uznawane za moment wznowienia dialogu polsko-szwedzkiego po przerwie związanej ze stanem wojennym.

Kontakty dyplomatyczne ułatwiły drogę do wznowienia handlu między tymi dwoma krajami. W 1982 r. wymiana handlowa osiągnęła zaledwie wartość 142 mln USD, a w 1987 r. wartość polskiego eksportu do Szwecji wyniosła 226 mld USD. Jednak nie oznaczało to powrotu do stosunkowo ożywionej współpracy z poprzedniej dekady, gdyż o wyższej wartości eksportu w latach 1982–1987 decydowała sprzedaż węgla i statków. Łączny ich udział w wartości eksportu kształtował się w latach 1983–1986 na poziomie 30%, a w 1987 r. wyniósł około 35%. Nie znaczy to jednak, że stale rosła sprzedaż węgla i statków do Szwecji. Przeciwnie, w 1986 r. zanotowano nawet spadek eksportu węgla do Szwecji (1510 tys. ton w 1985 r., 1050 tys. w 1986 r.). Zmniejszył się również eksport wyrobów przemysłu metalurgicznego, wyrobów hutniczych oraz metali kolorowych. Ponadto zakończenie realizacji kontraktów na dostawy statków nie

---

<sup>89</sup> „Rząd szwedzki uznał właśnie teraz, że wszyscy polscy obywatele, którzy nie chcą powrócić do swojego kraju z powodu trwającej tam sytuacji, będą mogli pozostać w Szwecji. Nikt nie będzie zatem odesłany z powrotem do Polski wbrew swojej woli. Decyzje w indywidualnych sprawach będą podejmowane jak tylko możliwie najszybciej” (*Pismo Ola Ullstena do Kongresu Polaków w Szwecji* „Wiadomości Polskie”, luty 1982, nr 1–2, [1959–1960], b.p.).

<sup>90</sup> IPN BU 1585/15354, Informacja, dotyczy: sytuacji wewnętrznej i polityki zagranicznej Szwecji, [b.a., b.d.], k. 2, k. 13.

stwarzało optymistycznej perspektywy na przyszłość<sup>91</sup>. W eksporcie polskim do Szwecji nadal dominowały półfabrykaty i wyroby o niskim poziomie uszlachetnienia. Wśród przyczyn tego stanu wymieniano niską jakość polskich towarów, nieuwzględnianie zmieniających się wymagań rynku, niedotrzymywanie terminu dostaw oraz brak towarów, które interesowałyby szwedzkiego odbiorcę. Polska importowała ze Szwecji towary przemysłu elektromaszynowego (ok. 30% całego importu), a następnie metalurgicznego (ok. 25%) i chemicznego.

Na polski import ze Szwecji ujemnie wpływały trudności z uzyskaniem długo- i średnioterminowych kredytów. Wynikało to ze złej sytuacji płatniczej Polski wobec zachodnich wierzycieli<sup>92</sup>. Zadłużenie Polski wobec Szwecji z tytułu kredytów wyniosło w 1986 r. 407 mln USD<sup>93</sup>. Strona szwedzka stała na stanowisku, że Polska może liczyć na wznowienie gwarancji rządowych na kredyty krótkoterminowe, ale wnioski na kredyty średnioterminowe będą rozpatrywane tylko w przypadkach szczególnych. Należy pamiętać, że na decyzje rządu szwedzkiego wpływała zła sytuacja wewnętrzna związana z rosnącą inflacją i bezrobociem<sup>94</sup>. Korzystniej kształtowały się możliwości uzyskania kredytów bez gwarancji rządu szwedzkiego, udzielanych przez niektóre firmy. W 1987 r. koncern Volvo udzielił nowego trzyletniego kredytu w wysokości 100 mln koron na zakup przez Pekaes ciągników i ciężarówek, a koncern IKEA przyznał jednej z polskich fabryk mebli pięcioletni kredyt na zakup maszyn i urządzeń produkcyjnych, który był spłacany eksportem polskich mebli. Jednak do końca 1989 r. nie uzyskano poziomu wymiany handlowej z poprzedniej dekady.

W podsumowaniu omówienia najważniejszych tendencji w rozwoju relacji polsko-szwedzkich w latach 1945–1989 nasuwa się szereg wniosków. Po pierwsze, w stosunkach dwustronnych decydowały względy ekonomiczne. Nawiązanie kontaktów pomiędzy rządem szwedzkim a nowym rządem polskim w Warszawie, który w 1945 r. został oficjalnie uznany przez mocarstwa, był powodowany przede wszystkim potrzebami ekonomicznymi obu partnerów. Szwedzi chcieli wówczas ochronić swoje interesy, które prowadzili w Polsce w okresie międzywojennym, a przede wszystkim zabezpieczyć majątek przed nacjonalizacją

<sup>91</sup> Tamże.

<sup>92</sup> D.T. Grała, *Reformy gospodarcze w PRL (1982–1989). Próba uratowania socjalizmu*, Warszawa 2005, s. 80.

<sup>93</sup> IPN BU 1585/15354, Informacja, dotyczy: sytuacji wewnętrznej i polityki zagranicznej Szwecji [b.a., b.d.], k. 2, k. 49.

<sup>94</sup> L. Magnusson, dz. cyt., s. 29.

oraz zapewnić sobie dostawy węgla, gwarantowane im w czasie wojny przez III Rzeszę.

Dla nowych władz polskich ważne były również powody polityczne, czyli uzyskanie uznania rządu w Warszawie za jedynego reprezentanta Polski na arenie międzynarodowej, oraz pozyskanie towarów, które pomogłyby odbudować Polskę ze zniszczeń wojennych. Ten etap był satysfakcjonujący dla obu stron, przy czym niepewność sytuacji międzynarodowej i kształtowanie się dwóch wrogich bloków politycznych skłaniały obu partnerów do zawierania tylko krótkoterminowych umów handlowych.

Z końcem lat 40. rozpoczyna się okres spadku obrotów i zwiększa się nieufność wynikająca z atmosfery zimnowojennej. Szwecja postrzegana była w Polsce jako sojusznik Stanów Zjednoczonych i NATO, a Polskę krytykowano w Szwecji za totalitarny charakter rządów i nasyłanie szpiegów. Neutralną Szwecję i należącą do bloku wschodniego Polskę coraz więcej dzieliło w sferze politycznej. Brak wzajemnego zaufania w sprawach politycznych oraz wysokie ceny polskiego węgla, nieterminowość dostaw i unikanie przez stronę polską spłacania wierzytelności z okresu przedwojennego spowalniały wymianę handlową pomiędzy obydwojema krajami. Po zakończeniu okresu stalinowskiego w Polsce ówcześni decydenci rozumieli potrzebę intensyfikacji wymiany handlowej, a neutralna Szwecja wydawała się właściwym partnerem, tym bardziej że dysponowała ważną dla polskiego przemysłu rudą żelaza. Jednak trudności płatnicze strony polskiej i niewywiązywanie się z warunków umów przez cały omawiany okres hamowały możliwości wzrostu obrotów w handlu.

W sferze politycznej neutralność Szwecji była atutem zarówno dla ekipy W. Gomułki, jak i E. Gierka, gdyż poprzez kontakty z tym krajem manifestowano otwartość wobec współpracy z państwami zachodnimi oraz eksponowano przez propagandę chęć realizacji polityki pokojowego współistnienia z kapitalistycznym Zachodem. W rzeczywistości o intensywności kontaktów ponownie zadecydowały względy ekonomiczne, gdyż dla Szwecji Polska była atrakcyjnym partnerem gospodarczym, odbiorcą gotowych produktów i miejscem eksportu kapitału, jednak w sferze politycznej zachowywano rezerwę. Rząd szwedzki, pozostający pod wpływem opinii publicznej, nie chciał być posądzany o popieranie władz komunistycznych, tym bardziej że docierały do tego kraju informacje o antysemickiej nagonce w 1968 r., wydarzeniach na Wybrzeżu w 1970 r. i konsekwencjach stanu wojennego w latach 80. Propaganda polska ukazywała Szwecję jako kraj przychylny i mimo że kapitalistyczny, to jednak rządzony przez przyjaznych

sojaldemokratów. W rzeczywistości te sympatie nie istniały. Pragmatyzm władz szwedzkich oraz sytuacja międzynarodowa skłaniały poszczególne ekipy rządowe do współpracy gospodarczej z Polską, ale nie okazywano akceptacji dla metod, które stosowały polskie władze do utrzymania kontroli nad społeczeństwem<sup>95</sup>. Po krótkim okresie wzrostu obrotów oraz politycznych deklaracji o rozwoju wzajemnych stosunków pod koniec rządów ekipy W. Gomułki i w pierwszej połowie lat 70. nastąpił kryzys, który utrzymywał się do 1989 r.

### Bibliografia

- Andreasen H., *Stosunki polsko-duńskie 1953–1968*, [w:] *Między Październikiem a Grudniem. Polityka zagraniczna doby Gomułki*, red. K. Ruchniewicz, B. Szaynok, J. Tyszkiewicz, Toruń 2005 (Wrocławskie Studia z Polityki Zagranicznej, t. 2).
- Andrén N., Möller Y., *Från Undén till Palme: svensk utrikespolitik efter andra världskriget*, Stockholm 1990.
- Bałtowski M., *Gospodarka socjalistyczna w Polsce. Geneza, rozwój, upadek*, Warszawa 2009.
- Benner M., *The Politics of Growth: Economic Regulation in Sweden 1930–1994*, Lund 1997.
- Boduszyńska M., *Przemiany w handlu zagranicznym Szwecji*, „Jantar” 1948, z. 3–4.
- Bożyk P., *Cywilizacyjne skutki „otwarcia” Polski na Zachód*, [w:] *Dekada Gierka. Wnioski dla obecnego okresu modernizacji Polski*, red. K. Rybiński, Warszawa 2011.
- Cieślak T., *Zarys historii najnowszej krajów skandynawskich*, Warszawa 1976.
- Czechowski J., *Polsko-szwedzkie relacje ekonomiczne w latach trzydziestych XX wieku w świetle polskich akt i opracowań*, „Słupskie Studia Historyczne” 2010, nr 16.
- Dąbrowska K., *Współpraca gospodarcza Szwecji z krajami socjalistycznymi po II wojnie światowej*, Warszawa 1976.
- Dorniak J., *Stosunki polsko-szwedzkie w latach 1944–1974*, Słupsk 1975.
- Dwilewicz Ł., *Kupowanie poparcia. Polityka gospodarcza jako środek stabilizacji sytuacji wewnętrznej w Polsce w pierwszych miesiącach rządów Edwarda Gierka*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2008, nr 2 (13).

<sup>95</sup> P. Jaworski, *Den svenska hjälpen till Polen och Solidaritet 1980–1981. Szwedzka pomoc dla Polski i „Solidarności” 1980–1981*, „Suecia Polonia” 2010, nr 3, s. 31; K. Misgeld, *W ramach światowego poparcia. Szwedzkie związki zawodowe wobec NSZZ „Solidarność”*, [w:] *Świat wobec „Solidarności” 1980–1989*, red. P. Jaworski, Ł. Kamiński, Warszawa 2013, s. 403; tenże, *A Complicated Solidarity. The Swedish Labour Movement and Solidarność*, Amsterdam 2010.

- Franaszek P., *Economic Co-operation between Poland and Neutral European Countries in the Cold War Period*, [w:] *Gaps in the Iron Curtain Economic Relations between Neutral and Socialist Countries in Cold War Europe*, red. G. Enderle-Burcel, P. Franaszek, D. Stiefel, A. Tiechowa, Kraków 2009.
- Fritz M., *German Steel and Swedish Iron Ore 1939–1945*, Göteborg 1974.
- Gajdziński P., *Gierek, człowiek z węgla*, Poznań 2014.
- Grała D.T., *Reformy gospodarcze w PRL (1982–1989). Próba uratowania socjalizmu*, Warszawa 2005.
- Historia dyplomacji polskiej*, t. 5, red. W. Michowicz, Warszawa 1999.
- Holmberg S.L., *Welfare Abroad: Swedish Development Assistance*, [w:] *The Committed Neutral: Sweden's Foreign Policy*, red. B. Sundelius, Boulder–San Francisco–London 1989.
- Jasiński L.J., *Bliżej centrum czy na peryferiach? Polskie kontakty gospodarcze z zagranicą w XX wieku*, Warszawa 2011.
- Jaworski P., *Polska niepodległa wobec Skandynawii 1918–1939*, Wrocław 2001.
- Jaworski P., *Marzyciele i oportuniści. Stosunki polsko-szwedzkie w latach 1939–1945*, Warszawa 2009.
- Jaworski P., *Den svenska hjälpen till Polen och Solidaritet 1980–1981. Szwedzka pomoc dla Polski i „Solidarności” 1980–1981*, „Suecia Polonia” 2010, nr 3.
- Jezierski A., Petz B., *Historia gospodarcza Polski Ludowej 1944–1985*, wyd. 3, Warszawa 1988.
- Jezierski A., Leszczyńska C., *Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1999.
- Kangeris K., *Sweden, the Soviet Union and the Baltic Question 1940–1964 – a Survey*, [w:] *Relations between the Nordic Countries and the Baltic Nations in the XX Century*, red. K. Hovi, Turku 1998.
- Karcz Z., *Zadłużenie zagraniczne Polski. Gra o miliony. Kiedy do euro?*, Warszawa 2006.
- Karlsson B., *Handelspolitik eller Politisk Handling. Sveriges handel med Öststaterna 1946–1952*, Göteborg 1992.
- Karlsson B., *Neutrality and Free Trade: Sweden and Trade Liberalisation 1948–1958*, „Scandinavian Economic History Review” 2004, Vol. 52, No. 2–3.
- Karpiński J., *Wykres gorączki. Polska pod rządami komunistycznymi*, Lublin 2001.
- Kieżun W., *Kierunki rozwoju gospodarki PRL w latach 1980–1990 na tle aktualnej sytuacji ekonomiczno-społecznej*, [w:] *Dekada Gierka. Wnioski dla obecnego okresu modernizacji Polski*, red. K. Rybiński, Warszawa 2011.
- Kłonczyński A., *Directions of Changes in the Swedish Foreign Trade in the Years 1938–1948*, „Studia Maritima” 2005, vol. 18.



- Kłoczyński A., *Prasa szwedzka wobec wydarzeń w Polsce w świetle polskich raportów dyplomatycznych z lat 1945–1956*, [w:] *Polska – Szwecja w XX wieku. Wpływy i inspiracje*, red. J. Szymański, Gdańsk 2007.
- Kłoczyński A., *Stosunki polsko-szwedzkie w latach 1945–1956*, Gdańsk 2007.
- Kłoczyński A., *Starania Polski o przyjęcie Planu Rapackiego w Szwecji, Danii i Norwegii w latach 1957–1960*, „Zapiski Historyczne” 2009, t. 74, z. 2.
- Kłoczyński A., *My w Szwecji nie porastamy mchem. Emigranci z Polski w Szwecji w latach 1945–1980*, Gdańsk 2012.
- Krawczyk R., *Szwecja jako partner gospodarki polskiej*, „Sprawy Międzynarodowe” 1972, R. 25, z. 7–8.
- Kupiecki R., Szczepanik K., *Polityka zagraniczna Polski 1918–1994*, Warszawa 1995.
- Ljungdahl G., *Szwedzko-polskie stosunki handlowe po II wojnie światowej w perspektywie finansowej*, [w:] *Svensk-Polska Handelskammaren 1929–1979*, Sztokholm 1979.
- Magnusson L., *An Economic History of Sweden*, London–New York 2000.
- Malmberg M. af, *Neutrality and State-Building in Sweden*, Palgrave 2001.
- Misgeld K., *A Complicated Solidarity. The Swedish Labour Movement and Solidarność*, Amsterdam 2010.
- Misgeld K., *W ramach światowego poparcia. Szwedzkie związki zawodowe wobec NSZZ „Solidarność”*, [w:] *Świat wobec „Solidarności” 1980–1989*, red. P. Jaworski, Ł. Kamiński, Warszawa 2013.
- Molin K., *Ewolucja czy rewolucja? Szwedzcy dyplomaci o przyszłości Polski w latach 1980–1981*, [w:] *Świat wobec „Solidarności” 1980–1989*, red. P. Jaworski, Ł. Kamiński, Warszawa 2013.
- Nilsson B., *No Coal Without Iron Ore: Anglo-Swedish Trade Relations in the Shadow of the Korean War*, „Scandinavian Journal of History” 1991, Vol. 16, No. 1.
- Nilsson M., *Limiting Diplomatic friction: Sweden, the United States and SKF’s Ball Bearing Exports to Eastern Europe, 1950–1952*, „Scandinavian Economic History Review” 2009, Vol. 57, No 3.
- Nowicki W., *W przededniu nowej umowy polsko-szwedzkiej*, „Życie Gospodarcze” 1948, nr 5.
- Olsson S.O., *Swedish-Polish Trade Negotiations at the End of the Second World War and Their Results*, „Scandinavian Economic History Review” 1988, Vol. 36, No. 2.
- Pangsy-Kania S., *Zadłużenie zagraniczne Polski*, Gdańsk 2001.
- Petersson B., *Med Moskvas ögon: bedömningar av svensk utrikespolitik under Stalin och Chruszjov*, Stockholm 1994.

- Pałyga J., *Dyplomacja Polski Ludowej 1944–48 (kierunki – treści – mechanizmy)*, Warszawa 1986.
- Piotrowski B., *Szwecja w polskiej polityce zagranicznej. Od odzyskanej niepodległości do wydarzeń sierpniowych 1980 roku*, [w:] *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000.
- Preisner U., *Polsko-szwedzkie stosunki gospodarcze*, „Przegląd Zachodni” 1976, nr 4.
- Rose A., *Polsko-szwedzkie stosunki handlowe*, „Przegląd Międzynarodowy” 20 VI 1948.
- Roszkowski J., *Najnowsza historia Polski 1945–1980*, Warszawa 2003.
- Rubaj P., *Zmiany międzynarodowej konkurencyjności Szwecji w drugiej połowie XX wieku w aspekcie ewolucji szwedzkiego modelu „państwa dobrobytu”*, Lublin 2013.
- Schön L., *En modern svensk ekonomisk historia. Tillväxt och omvandling under två sekel*, Stockholm 2000.
- Siuda R., *Szwecja jako partner gospodarczy Polski*, „Studia Scandinavica” 1978, nr 1.
- Siuda R., *Rozwój polsko-szwedzkich stosunków ekonomicznych w latach 1945–1977*, Sopot 1979.
- Skodlarski J., Pieczewski A., *Stosunki gospodarcze Polski w latach 1945–1949 a kwestia suwerenności*, [w:] *Gospodarka i społeczeństwo w czasach PRL-u (1944–1989)*, red. E. Kościk, T. Głowiński, Wrocław 2007, s. 27.
- Skodlarski J., *Historia gospodarcza*, Warszawa 2012.
- Steene M.S., *Role Model or Power Pawn? The Changing Image of Swedish Foreign Policy 1929–1987*, [w:] *The Committed Neutral: Sweden's Foreign Policy*, red. B. Sundelius, Boulder–San Francisco–London 1989.
- Stosunki dyplomatyczne Polski 1944–1981. Informator*, t. 2, cz. 2, Warszawa 1986.
- Szprynger Z., *Publiczne zadłużenie zagraniczne Polski z perspektywy historycznej*, „Analizy”, Biuro Analiz Sejmowych, 9 II 1912.
- Ślązak R., *Powojenne odszkodowania Polski dla Zachodu*, cz. 1, [www.pte.pl/pliki/2/12/Artykul\\_odszkodowania.pdf](http://www.pte.pl/pliki/2/12/Artykul_odszkodowania.pdf).
- Tomaszewicz J., *Polska – Szwecja. Gospodarka. Stosunki ekonomiczne*, Warszawa 1974.
- Wahlbäck K., *The Roots of Swedish Neutrality*, Uppsala 1986.
- Zajac J., Zięba R., *Polska w stosunkach międzynarodowych 1945–1989*, Toruń 2005.

## **POLITICAL AND ECONOMIC ASPECTS OF THE RELATIONS BETWEEN POLAND AND SWEDEN IN 1945–1989**

**Keywords:** political and economic relations between Poland and Sweden, stages of development of the mutual relations, the period of the Polish People's Republic (1945–1989)

### **Summary**

The recognition of the Provisional Government of National Unity (PGNU; Polish: TRJN) and signing of the economic agreement between Sweden and Poland in July 1945 opened a new chapter in the history of the relations between those two countries.

This paper presents the diversified forms of bilateral contacts in the economic and political sphere during 44 years (1945–1989) and is an attempt to answer the question which international and internal factors influenced the directions of development of the relations between the two Baltic countries. In that long period of 44 years several stages of cooperation might be identified when those factors changed drastically. In the first stage (1945–1951) the commercial exchange was growing fast and at the same time the political relations were deteriorating, which – to a considerable degree – resulted from the atmosphere of the cold war tension.

In the subsequent stages (1952–1960; 1961–1969; 1970–1979; 1980–1989) the situation kept changing, which was influenced by several economic and political factors, both international and internal in character. But in spite of the two countries' will and involvement the deadlock in the last period was not broken. In spite of the Polish expectations based on the tiny distance between the two countries (which guaranteed low costs of transport), concerning a fast modernisation of its economy, which required foreign loans and exports of necessary raw materials such as iron ore, and high-class machines and equipment, the Swedish lost their confidence in the prompt completion of the contracts and in the quality of the delivered merchandise. The political shock resulting from the martial law and the support by the Swedes for the opposition in Poland did not make the existing contacts easier.

The basic sources for the analysis have been the Polish and Swedish archival materials, statistical data and press commentaries.



*RADOSŁAW GAZIŃSKI\**

Szczecin

## **HANDEL MORSKI MIAST POMORSKICH W XVI I PIERWSZEJ POŁOWIE XVII WIEKU**

**Słowa kluczowe:** porty Pomorza, handel morski, czasy wczesnonowożytne

### **Streszczenie**

Rozwój portów pomorskich w XVI i pierwszej połowie XVII w. był ograniczony przez trzy podstawowe bariery. Pierwszą z nich były trudne warunki naturalne na płaskich, piaszczystych i pozbawionych głębszych naturalnych zatok wybrzeżach pomorskich. Druga bariera wynikała ze skromnej asortymentowo i ilościowo oferty Pomorza, posiadającego niezbyt żyzne ziemie i ograniczone zasoby lasów. Trzecią barierą było odcięcie ziem pomorskich od szerszego, wielkopolsko-śląskiego zaplecza brandenburską polityką gospodarczą. Dodatkowo dość skromna masa towarowa posiadana przez Pomorzan była typowa dla innych ośrodków portowych południowego Bałtyku: Meklemburgii, Prus Królewskich, Prus Książęcych czy Inflant. Porty pomorskie, wśród których największymi były Stralsund, Szczecin i Greifswald, koncentrowały się na wymianie z basenem Morza Północnego (Holandia, Anglia, Szkocja, Norwegia, już rzadziej Francja czy Hiszpania) oraz Skandynawią (Dania, Szwecja). Wywożono głównie zboże, mąkę i żywność (chleb, słoninę, masło, ser, mięso, miód), sód, piwo, drewno w całości, deski i klepki, a także produkty leśne (popiół, potaż, dziegieć, smoła). Do tego eksportowano płótno, skóry zwierząt hodowlanych, wełnę oraz niewielkie ilości lnu i konopi.

---

\* Uniwersytet Szczeciński, Instytut Historii i Stosunków Międzynarodowych, r.gazinski@bg.szczecin.pl.

Z wymienionych obszarów głównie na potrzeby Pomorzan, a w mniejszym stopniu Brandenburczyków, Wielkopolan czy Ślązaków sprowadzano sól luneburską i morską, ryby morskie, zwłaszcza śledzie, wino, sukno angielskie i holenderskie, metale (żelazo, miedź, cynę), wyroby rzemiosła zachodnioeuropejskiego oraz towary kolonialne (korzenie, cukier, owoce południowe). Samą wymianę utrudniały warunki pogodowe na Bałtyku, stąd nadal przestrzegano zimowej przerwy w żegludze, oraz dodatkowo konflikty zbrojne. W omawianym okresie największe zaburzenia w handlu morskim pomorskich portów spowodowała I wojna północna (1563–1570).

### 1. Warunki wymiany portów pomorskich

Pomorze, szeroko rozłożone nad Bałtykiem – od Damgarten na zachodzie po Łebę na wschodzie – dysponowało w czasach wczesnonowożytnych (XVI – pierwsza połowa XVII w.) 21 portami morskimi, najczęściej małymi lub średnimi. Do znaczących w skali Bałtyku i Morza Północnego, według szacowanej wielkości obrotów handlowych, możemy zaliczyć zaledwie 3 z nich: Stralsund, Szczecin i Greifswald. Do średnich, odgrywających pewną rolę na Bałtyku, zaliczały się: Barth, Wolgast, Anklam, Kołobrzeg, Darłowo i Ustka. Wreszcie do portów małych lub bardzo małych, ważnych w skali lokalnej, chociaż sporadycznie eksportujących towary do odleglejszych miejsc, należały: Damgarten, Lassan, Usedom, Ückeründe, Nowe Warpno, Police, Dąbie, Inoujście, Wolin, Kamień Pomorski, Regoujście i Łeba. Tę zarysowaną sieć uzupełniały tzw. wodne wsie, w których część mieszkańców zajmowała się przewożeniem wytworzonych przez siebie produktów rolnych, nieraz na duże odległości, do większych miast portowych.

W omawianym okresie rozwój portów pomorskich ograniczały trzy zasadnicze bariery. Pierwszą z nich były relatywnie słabe warunki naturalne dla handlu morskiego występujące na południowych wybrzeżach Bałtyku<sup>1</sup>. Ich negatywny wpływ uwidaczniał się coraz bardziej wraz ze wzrostem tonażu używanych wówczas statków. Brzegi pomorskie, płaskie i piaszczyste, były pozbawione naturalnych głębokich zatok, dogodnych do zakładania portów i przystani. Z tego

---

<sup>1</sup> Bałtyk, z generalnie słabo rozwiniętą linią brzegową, płytkimi zalewami, trudnymi warunkami żeglugowymi, kształtowanymi w dużym stopniu przez zjawiska lodowe, nie był morzem gościnnym. Zob. M. Mollant du Jourdin, *Europa i morze*, Warszawa 1995, s. 29–31; W. Odyniec, *Polskie dominium Maris Baltici*, Warszawa 1982, s. 10–16, 63–64, 67–68; Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa–Poznań 1962, s. 12–13, 68–70, 160–164.

też względu porty najczęściej powstawały tu u ujścia do morza lub zalewów większych bądź mniejszych rzek. Wystarczy chociażby wymienić Greifswald u ujścia rzeki Ryck, Anklam u ujścia Piany, Ückeründe – Wkry, Szczecin – Odry, Dąbie – Płoni, Inoujście – Iny, Regoujście – Regi, Kołobrzeg – Parsęty, Darłowo – Wieprzy, Ustkę – Słupi czy Łebę u ujścia Łeby. Nawet dążenia morskie Koszalina, datowane głównie na średniowiecze, były związane z niewielką Dzierżęcinką<sup>2</sup>. Nie ulega więc najmniejszej wątpliwości, że rzeka, tworząc naturalne ujście w płaskim brzegu, pozwalała na założenie portu. Dawała także możliwość dowozu towarów z szerszego zaplecza. Jednak pomorskie rzeki nie były wielkie, a ich żeglowne odcinki pokrywały się w zasadzie z pomorskimi granicami. Tak było w przypadku Łeby, Słupi, Parsęty, Regi, Iny, Płoni, Wkry, Piany czy Rycku. Jedynie Odra wyłamywała się z tego niekorzystnego obrazu. Istniały także zasadnicze trudności z utrzymaniem głębokości pomorskich akwenów portowych, zwłaszcza w portach leżących nad otwartym morzem. Zjawiska sztormowe, a przede wszystkim prąd biegnący wzdłuż południowych brzegów Bałtyku, spłycał ujścia pomorskich rzek, niosąc łachy piachu, utrudniające, a czasami wręcz uniemożliwiające statkom wchodzenie do portów. Stosowano wtedy bardziej kosztowny przeładunek pośredni<sup>3</sup>. Pozostałe, niewymienione jeszcze, pomorskie porty leżały nad zalewami lub cieśninami: Damgarten i Barth nad wodami Barther Bodden, Stralsund nad cieśniną Strelasund, Greifswald nad Greifswalder Bodden, Wolgast, Lassan nad cieśniną Piany (także i Anklam), Usedom, Ückeründe, Nowe Warpno, Police i Inoujście nad wodami Zalewu Szczecińskiego (także Szczecin), Dąbie nad jeziorem Dąbie, Wolin i Kamień Pomorski nad cieśniną Dziwny. Warunki żeglugowe na tych akwenach nie były łatwe, a głębokości w pobliżu portów zazwyczaj niezbyt duże. W tej sytuacji do portów pomorskich mogły najczęściej zawiązać małe lub co najwyżej średnie jednostki (do

---

<sup>2</sup> R. Marciniak, *Rozwój Koszalina w okresie rozdrobnienia feudalnego (1266–1480)*, [w:] *Dzieje Koszalina*, red. B. Drewniak, H. Lesiński, Poznań 1967, s. 50–54.

<sup>3</sup> Nie było w omawianym okresie odpowiednio wydajnych pogłębiarek, a na te, które istniały, mogły sobie pozwolić tylko największe ośrodki portowe. Pierwsza zachowana umowa dotycząca pogłębiania gdańskiego akwenu portowego pochodzi z 1425 r. Zob. M. Biskup, *Pod panowaniem krzyżackim od 1309 do 1455*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 1, Gdańsk 1978, s. 413; J. Stankiewicz, *Urbanistyczny i przestrzenny rozwój miasta*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 2, Gdańsk 1982, s. 422; W. Odyniec, *Polskie dominium...*, dz. cyt., s. 60–62, 69–70; R. Gaziński, *Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII wiek)*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 1–2, s. 157–161. O przeładunku pośrednim traktują chociażby: *Dzieje Kołobrzegu (X–XX w.)*, red. H. Lesiński, Poznań 1965, s. 63–64; B. Wachowiak, *Port średniowiecznego Szczecina*, Gdańsk 1955, s. 19, 55; W.A. Tubielewiczowie, *Porty wybrzeża gdańskiego, ich dzieje i perspektywy rozwojowe*, Gdańsk 1973, s. 33.

50 łasztów), większe, jeżeli już się pojawiały, musiały przeładowywać towary na redzie.

Drugą poważną barierą dla rozwoju handlu w pomorskich portach wynikała ze skromnej asortymentowo oraz ilościowo oferty pomorskiego zaplecza, do którego porty te miały dostęp. W omawianym okresie (XVI w. i pierwsza połowa XVII w.) w bałtyckim handlu dominowało zboże, żywność, drewno i produkty leśne, a poza Odrą rzeki pomorskie pozwalały na dowóz nad morze tych towarów tylko z ziem księstw pomorskich. Te z kolei nie należały do zbyt żyznych, z wyjątkiem ziemi pyrzyckiej, południa ziemi stargardzkiej oraz terenów leżących na zachód od szczecińskiego ośrodka. Ostatecznie to Szczecin miał prawie całkowity dostęp do najżyźniejszych ziem kraju. Ograniczone były także zasoby pomorskich lasów, które koncentrowały się u ujścia Odry i nad wodami Zalewu Szczecińskiego – puszcze gołeniewska i wkrzańska. Na dość skromną masę towarową oferowaną przez pomorskie kupiectwo w miejscowych portach negatywny wpływ miały także procesy feudalizacji, nasilające się na Pomorzu od połowy XVI w. W dobrach książęcych i szlacheckich rozwijał się wówczas stopniowo folwark pańszczyźniany, a książęta i szlachta mieli coraz większe ambicje sprzedaży własnych towarów bez zbędnych pośredników. Znaczną część tych towarów wywożono z kraju, korzystając z przystani w „wodnych wsiach”<sup>4</sup>. Osłabiało to (choć nie w skali polskiej<sup>5</sup>) gospodarkę miast pomorskich oraz zmniejszało obrót towarami będącymi w ich gestii. Miasta pomorskie próbowały się bronić przed tym procederem. Już w 1548 r. wprowadzono w miastach Rzeszy, a także w miastach pomorskich, monopol handlu na zboże, wełnę oraz produkty spożywcze. Miało to zapobiec skupowaniu przez obcych, zwłaszcza Anglików i Holendrów, tych towarów na zapleczu miast niemieckich<sup>6</sup>. W lipcu 1598 r. Lubeka zwróciła się z prośbą do księcia pomorskiego Jana Fryderyka, aby odnowił wspomniany przywilej dla wszystkich miast pomorskich będących członkami Hanzy. W uzasadnieniu lubeczanie wskazywali, że obcy faktorzy, głównie holenderscy, skupują zboże i inne towary bezpośrednio u chłopów, a zwłaszcza u szlachty,

---

<sup>4</sup> O chłopskim handlu zob. P. Bierhals, *Zur Geschichte der bauerlichen Schifffahrt in Pommern von 16 bis 18 Jh.*, „Mónatsblätter der Gesellschaft für pommersche Geschichte und Altertumskunde” 1941, Jg. 55, H. 1–3, s. 16–25.

<sup>5</sup> M. Bogucka, H. Samsonowicz, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1986, s. 321–328, 417–419.

<sup>6</sup> Porównaj chociażby: M. Bogucka, *Zmiany w handlu bałtyckim na przełomie XVI i XVII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, dz. cyt., t. 2, s. 448–452; J. Balicki, M. Bogucka, *Historia Holandii*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976, s. 139–140, 182–194.



i z pominięciem miast związków wywozów z kraju. Oczywiście osłabiała to gospodarkę i zyski miast pomorskich. Wyraźną intencją tego przywileju było skierowanie handlu zewnętrznego Pomorza w mury tutejszych miast hanzeatyckich. Jednocześnie władza książęca miała na terenie kraju zabezpieczyć egzekwowanie wprowadzonego prawa, a jego łamanie miało skutkować bezwzględną konfiskatą wiezionych przez faktorów towarów<sup>7</sup>.

Trzecią z zasadniczych barier kształtujących wymianę morską portów pomorskich w dobie wczesnonowoczesnej było polityczne odcięcie Pomorza od jego dalszego, śląsko-wielkopolskiego zaplecza. Warto w tym miejscu podkreślić, że Pomorze oferowało podobne produkty jak inne krainy leżące nad południowym Bałtykiem: Meklemburgia, Prusy Królewskie, Prusy Książęce czy Inflanty. Różnica polegała jednak na tym, że porty pruskie, oraz w pewnym sensie inflanckie, miały prawie nieograniczony dostęp do zasobów państwa polsko-litewskiego, a w pewnym zakresie do bogactw ziem Księstwa Moskiewskiego (zwłaszcza porty inflanckie, z Rygą na czele). Nie ulega jednak wątpliwości, że największym beneficjentem tych możliwości stał się leżący u ujścia Wisły Gdańsk<sup>8</sup>. Natomiast Pomorze, odcięte od dalszego zaplecza polityką ekonomiczną Brandenburgii, nie było w stanie, mimo pomocy Rzeczypospolitej, rozwinąć szerszych kontaktów z Wielkopolską i Śląskiem. Ograniczenia handlu warciańsko-odrzańskiego były więc wynikiem zbyt słabego współdziałania księstw pomorskich z Rzeczypospolitą, która ostatecznie nie wpłynęła na zmianę brandenburskiej polityki. Zwolennikami wymiany z Pomorzem była po polskiej stronie jedynie szlachta wielkopolska, nieważąca aż tak mocno w polityce państwa polsko-litewskiego, prowadzącego ekspansję wschodnią<sup>9</sup>. Tym samym nie udało się Pomorzanom zwiększyć ani ilościowo, ani asortymentowo swojej oferty handlowej. Wspomniana polityka gospodarcza Brandenburgii sprowadzała się do blokady handlu polsko-pomorskiego poprzez nakładanie na polskie towary idące do Szczecina oraz ze Szczecina do Wielkopolski wysokich ceł<sup>10</sup>. Działania te spotykały się z całkowitą aprobatą Frankfurtu n. Odrą, który ogłaszając w 1511 r. w porozumieniu

---

<sup>7</sup> Archiwum Państwowe w Szczecinie [dalej: APS], Archiwum Księżąt Szczecińskich [dalej: AKS], I/735, s. 1–4.

<sup>8</sup> E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1975, s. 103–115; M. Bogucka, *Gdańsk – największy port Bałtyku*, [w:] *Historia Gdańska*, dz. cyt., t. 2, s. 465–486; M. Bogucka, H. Samsonowicz, *Dzieje miast...*, dz. cyt., s. 411 – 417.

<sup>9</sup> B. Wachowiak, *Zjednoczone Księstwo Pomorskie (do 1648 r.)*, [w:] *Pomorze Zachodnie poprzez wieki*, red. J.M. Piskorski, Szczecin 1999, s. 137–138.

<sup>10</sup> APS, AKS, I/1072, s. 7, 27–39, 53–54.

z Wrocławiem prawo składu na wszystkie towary idące Wartą lub Odrą, dążył do zmonopolizowania polskiego i śląskiego handlu ze Szczecinem<sup>11</sup>. Mieszczanie frankfurccy zmuszali Pomorzanie, Polaków i Ślązaków, mając w tym względzie pełne poparcie władz margrabiowskich, do wystawiania na miejscowym rynku przez 3 dni wieszonych ładunków. Zapewniali sobie w ten sposób możliwość wykupu najatrakcyjniejszych towarów. Zaostrzone prawo składu Frankfurtu n. Odrą zostało potwierdzone przez cesarza Maksymiliana I<sup>12</sup>. Szczególnie aktywną politykę celną na Warcie i Odrze realizował margrabia Jan z Kostrzyna. W 1547 r. wprowadził on nowe cła odrzańskie. Znacznymi opłatami obłożono wówczas wino i inne towary w beczkach, zwłaszcza śledzie oraz zboże, ponadto pobierano opłaty od pędzonego bydła. W 1570 r. elektor Joachim II zmodyfikował ordynację celną w skali całego kraju, podwyższając cła i dostosowując je do nowych warunków. Oczywiście celem margrabiów brandenburskich była pełna kontrola handlu na Odrze i Warcie oraz uzyskanie z niego jak największych korzyści. Innym celem tej polityki było stałe wspieranie brandenburskich ośrodków miejskich, zwłaszcza Frankfurtu n. Odrą, Kostrzyna i Gorzowa, w odróżnieniu od obcych kupców<sup>13</sup>.

Jak już podkreślałem, Pomorzanie w rozgrywce z Brandenburgią próbowali szukać poparcia strony polskiej. Wśród argumentów przedstawianych Polakom wskazywano liczne dokumenty ułatwiające wymianę między Polską a Pomorzem, poczynając od przywileju Władysława Jagiełły z 1390 r.<sup>14</sup>, poprzez uprawnienia nadawane kupiectwu obu stron przez królów polskich w latach: 1447, 1490, 1497, 1511, 1532, 1540, 1541, 1543, 1545, 1550, 1551, 1563, 1566 i 1580<sup>15</sup>. Za przykład prowadzonych zgodnie z tą linią negocjacji może służyć instrukcja sporządzona przez Barnima IX Starego i Filipa I dla Henryka von Woldego, udającego się w 1562 r. na rokowania ze stroną polską w sprawie zawyżonych ceł brandenburskich. We wspomnianym dokumencie wskazywano, że działalność Brandenburгии całkowicie zahamowała eksport do Wielkopolski soli luneburskiej i bajskiej,

---

<sup>11</sup> Szerzej o tym problemie: APS, AKS, I/524, s. 9–96; B. Wachowiak przy współudziale A. Kamieńskiego, *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001, s. 157.

<sup>12</sup> *Dzieje Brandenburgii...*, dz. cyt., s. 94, 97.

<sup>13</sup> Prowadziło to zresztą do otwartych wojen między Szczecinem a Frankfurtem n. Odrą, jak chociażby w latach 1562 i 1572. Zob. *Dzieje Brandenburgii...*, dz. cyt., s. 154–156, 158.

<sup>14</sup> APS, AKS, I/1076, s. 45–52, I/528, Odpis przywileju z 1390 r., k. 213–217.

<sup>15</sup> APS, AKS, I/536, k. 2–5, 13, I/1072, s. 1–5.

choć Szczecin miał monopol na handel tym towarem<sup>16</sup>. Ponadto podkreślano, że dotychczasowa żegluga odbywała się zgodnie z wolą szlachty wielkopolskiej, co w obecnej sytuacji zostało przez margrabiego pogwałcone. Powoływano się przy tym, jak zwykle, na dawne pomorsko-polskie umowy i przywileje, gwarantujące obu stronom wolny handel na Warcie i Odrze. Wskazywano wreszcie na szkodliwość dla tego handlu praw składu Frankfurta n. Odrą i Gorzowa oraz nawiązywano do wspólnych działań z 1511 r. przeciw Wrocławowi i Frankfurtowi n. Odrą. Rok później (1563) Dionizy Bonin na sejmie walnym w Warszawie skarżył się, że szykany brandenburskie zagrażają całości kontaktów pomorsko-wielkopolskich. Problemy we wzajemnej wymianie nasiliły się na początku XVII w. Działo się tak, mimo że w 1601 r. polski odcinek Warty został przysposobiony do żeglugi przez Adama Sędziwoja Czarnkowskiego, który zgodnie z poleceniem królewskim i uchwałą sejmu umocnił brzegi rzeki oraz oczyścił jej nurt<sup>17</sup>. W 1612 r. Filip II skarżył się komisarzom polskim negocjującym z Brandenburczykami, że cały czas naruszają oni swobodę handlu warciańsko-odrzańskiego<sup>18</sup>. Warto w tym miejscu dodać, że książęta pomorscy również nie byli bez winy, jeżeli chodzi o handel z Polską, próbowali bowiem z niego także wyciągnąć dla siebie jak największe korzyści. Szczecinianie skarżyli się na cła pomorskie pobierane zwłaszcza w Gartzu n. Odrą i Wolgaście. Na przykład w pierwszej z komór od każdego wziętego w 1612 r. winspla żyta kupcy płacili 4 grosze pomorskie, co wobec niewiele wcześniej obowiązujących 2 groszy pomorskich dawało wzrost o 100%. Równie mocno obciążone było polskie drewno, zwłaszcza klepki.

Przełomem w opisywanej wymianie wydawała się ugoda w Trzebiszewie (1618 r.), chociaż w dalszej perspektywie jej owoce zaprzepaściła wojna trzydziestoletnia<sup>19</sup>. Jednak nawet po zawarciu tego porozumienia nie udało się całkowicie zlikwidować utrudnień w handlu warciańsko-odrzańskim. Nadal zatrzymywano towary wielkopolskie, zwłaszcza zboże, które wykupywano w Gorzowie lub Frankfurcie n. Odrą, albo wysoko clono. W 1632 r. w Gorzowie na 6 tygodni zatrzymano najpierw 2 statki, a potem na 3 tygodnie 3 jednostki z ziarnem, należące do opata z Bledzewa i Paradyża. Ostatecznie opat musiał opłacić

<sup>16</sup> APS, AKS, I/529, s. 25–26, 90, 172–175.

<sup>17</sup> APS, AKS, I/531, k. 3–3a.

<sup>18</sup> Filip II wskazywał między innymi, że towary idące do Szczecina są zatrzymywane w Gorzowie (1 dzień) i we Frankfurcie n. Odrą (3 dni). Zwłaszcza ten ostatni, zdaniem księcia, mocno blokował wolny handel między Poznaniem a Szczecinem. APS, AKS, I/537, k. 30–33, 42–48, 50–63.

<sup>19</sup> APS, AKS, I/537, k. 201–204.

wysokie cła, zanim transport puszczono w dół Warty. Jednocześnie utrudniano dowóz towarów ze Szczecina, szczególnie soli. Tylko w 1625 r. zatrzymano w komorach brandenburskich 10 łąsztów soli należących do kupca poznańskiego Hattmana, 26 łąsztów soli będących własnością drugiego mieszkańca Poznania, Kaspra Duriga, oraz 12 łąsztów soli należących do mieszczan z Grodziska, Georga Bartolda i Lampasa. Zatrzymywano także sól wiezioną do Polski przez Pomorzan. W 1632 r. w Choszczynie nie pozwolono wjechać do Polski dwóm wozom z solą należącym do mieszczanina z Płot Georga Blumena. W tymże roku w Gorzowie zatrzymano statki z solą należące do szyprów ze Szczecina – Michaela Burtesa i Hansa Langebeina. Obie jednostki były przez kilka dni przetrzymywane w gorzowskim porcie, po czym sól została obu kupcom skonfiskowana. Szczecinianie szacowali, że w pierwszej połowie lat 20. XVII w. Brandenburgia z poboru ceł na Warcie i Odrze uzyskiwała rocznie do 10 tys. talarów dochodu<sup>20</sup>.

Biorąc pod uwagę te trzy bariery, należy ostatecznie uznać, że porty pomorskie w dobie wczesnonowoczesnej (XVI – pierwsza połowa XVII w.) miały generalnie trudne warunki naturalne oraz dysponowały ograniczoną masą towarową przeznaczoną na sprzedaż, co wynikało zarówno z bogactwa kraju, jak i z blokady ekonomicznej stosowanej przez Brandenburgię. W tej sytuacji rozwój handlu morskiego portów pomorskich został w dużej mierze zahamowany warunkami, w jakich się odbywał. Czynniki te doprowadziły w omawianym okresie do pogłębiającej się stopniowo stagnacji pomorskich ośrodków portowych, osłabionych dodatkowo refeudalizacją kraju (rozwój folwarku pańszczyźnianego) i aktywnym uczestnictwem w wymianie szlachty i książąt.

## 2. Towary eksportowane przez porty pomorskie

Oprócz ograniczeń związanych z trudnymi warunkami naturalnymi, relatywnie niewielką rozległością penetrowanego zaplecza czy też barierami politycznymi, porty pomorskie dysponowały w XVI w. i pierwszej połowie XVII w. również dość skromnym asortymentem towarów, typowym dla innych ośrodków południowego Bałtyku. Na sprzedaż wystawiano głównie produkty rolne i surowce, wysyłane następnie do krajów Europy Zachodniej lub Skandynawii. Warto w tym miejscu podkreślić, że handel pomorskich portów koncentrował się przede wszystkim na Bałtyku, a jedynie największe z nich stale wysyłały swoje

<sup>20</sup> APS, AKS, I/537, k. 206–207, 209, 211–213.

jednostki lub towary na Morze Północne. Bardzo mało jest wzmianek wskazujących na żeglugę w dalsze rejony Europy. Wśród portów pomorskich największy zasięg geograficzny handlu miały wówczas Stralsund i Szczecin. Jednak eksport ziarna na Zachód, biorąc pod uwagę wszystkie porty pomorskie, nie przekraczał w drugiej połowie XVI w. 10% jego wywozu z całej strefy bałtyckiej. Podobnie skromnie wypada porównanie eksportu żyta i pszenicy przez pomorskie ośrodki z eksportem Gdańska. Sięga on w tym przypadku zaledwie kilkunastu procent wywozu gdańskiego. Oprócz tego na Zachód płynęła pomorska żywność, mąka, sól, piwo, drewno i jego produkty, popiół, dziegieć, smoła, a ponadto skóry, wełna, len i konopie. Statki podążające z portów pomorskich w kierunku zachodnim nigdy nie stanowiły znaczącego odsetka jednostek przekraczających Sund. W 1575 r. było to zaledwie 5,8%, w 1600 r. 5,6%, w 1625 r. 8,1%, wreszcie w 1650 r. 8% wszystkich przechodzących jednostek<sup>21</sup>. Trzeba jednoznacznie podkreślić, że w zasadzie poza wymienionymi Stralsundem i Szczecinem w całym omawianym okresie stałe kontakty z Europą Zachodnią utrzymywały jedynie Greifswald z 12,1%, Kołobrzeg – 7,1% i Anklam – 2,2% wszystkich pomorskich statków przepływających cieśniny sundzkie. Nie znaczy to wcale, że handlu z basenem Morza Północnego nie prowadziły okresowo mniejsze pomorskie porty. Szczególnie w latach 1574–1589 aktywną wymianę z Zachodem miały Darłowo (269 przejść w obie strony), Regoujście (Trzebiatów – 207 przejść w obie strony) oraz Ustka (Słupsk – 107 przejść w obie strony). Od lat 90. XVI w. ich wymiana z basenem Morza Północnego mocno się skurczyła, zamierając całkowicie na początku XVII stulecia<sup>22</sup>.

Przyjrzyjmy się strukturze wywozu i jego kierunkom kilku wybranych dużych, średnich i małych portów Pomorza. Pierwszym pomorskim ośrodkiem portowym był w tym czasie Stralsund, mający najszerze kontakty żeglugowe zarówno z krajami nadbałtyckimi, jak i Morza Północnego<sup>23</sup>. W pierwszej połowie XVI w. prawie 47% statków pomorskich przechodzących przez Sund należało do mieszczan stralsundzkich. W latach 1574–1648 statki płynące ze Stralsundu na zachód stanowiły 40% wszystkich jednostek pomorskich zarejestrowanych

---

<sup>21</sup> B. Wachowiak, *Pomorze Zachodnie w początkach czasów nowożytnych (1464–1648). Odrodzenie się i upadek państwa pomorskiego*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 2: *do 1815 r.*, cz. I, red. G. Labuda, Poznań 1976, s. 940–941.

<sup>22</sup> H. Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu w XVI i XVII wieku*, Szczecin 1982, s. 30.

<sup>23</sup> Kupiectwo starlsundzkie liczyło u progu czasów nowożytnych około 350 osób, a większość używanych w handlu morskim statków była miejscowej produkcji. *Geschichte der Stadt Stralsund*, hrsg. von H. Ewe, Weimar 1984, s. 88–89.

w księgach ceł sundzkich. Oznacza to, że w latach 1570–1600 przez Sund przechodziło rocznie 60–70 statków ze Stralsundu, z ładunkami o łącznej pojemności około 3200 łasztów, a w latach 1600–1625 rocznie przepływało przez cieśniny sundzkie niewiele ponad 100 jednostek noszących banderę stralsundzką, o łącznej pojemności 4000–5000 łasztów<sup>24</sup>. Mimo tych wielkości żegluga tego ośrodka rozdzielała się generalnie dość równomiernie między Bałtyk a Morze Północne. Na podstawie niepełnych danych można szacować, że wymiana Stralsundu na początku XVII w. koncentrowała się w około 60% na krajach basenu Morza Bałtyckiego, a w około 40% na wymianie z państwami zachodnimi<sup>25</sup>.

Zasięg handlu Stralsundu poza Bałtykiem obejmował Norwegię, z najczęściej odwiedzanym portem w Bergen, do którego dostarczano zboże oraz żywność, w tym głównie piwo, mąkę, masło i słoninę. Do Szkocji, zwłaszcza do Leith, kupcy stralsundzcy pływali również ze zbożem i mąką oraz z drewnem i jego produktami. Podobny asortyment towarów transportowano do Niderlandów. W tym przypadku jednostki stralsundzkie zawiąły przede wszystkim do Amsterdamu. Poza ziarnem i drewnem przywożono tu także futra, skóry i metale. Żywność, w tym ryby, zboże oraz drewno trafiało ze Stralsundu do Francji. W tym przypadku koncentrowano się głównie na wymianie z Bordeaux. Na początku XVI stulecia pojawił się w handlu miasta kierunek hiszpański. Żegluga do portów hiszpańskich, obarczona wprawdzie dużym ryzykiem, była jednak niezwykle opłacalna. Dostarczano tam ryby, drewno, zboże i futra<sup>26</sup>. Trzeba jednak podkreślić, że żegluga do portów hiszpańskich i portugalskich była zdecydowanie skromniejsza niż w rejonie Morza Północnego<sup>27</sup>. W latach 1557–1600 do portów francuskich, hiszpańskich i portugalskich zawinęło 85 statków ze Stralsundu<sup>28</sup>.

W handlu bałtyckim głównymi kierunkami wymiany Stralsundu była Szwecja, Dania oraz miasta południowego wybrzeża Bałtyku, łącznie z ośrodkami pomorskimi: Szczecinem, Greifswaldem i Anklamem oraz sąsiadami z zachodu, tj. Rostockiem, Wismarem i Lubeką. Bardzo znaczące kontakty miał Stralsund

<sup>24</sup> H. Langer, *Stralsund 1600–1630*, Weimar 1970, s. 114. Warto odnotować, że szczyt przejść przez cieśninę Sund przypadł na drugą połowę lat 70. XVI w., z 640 przejściami statków stralsundzkich, i na drugą połowę lat 80. tegoż wieku, gdy odnotowano 628 przejść.

<sup>25</sup> Kierunek szwedzki w handlu Stralsundu był już dobrze widoczny w XVI w., a w XVII w. Szwecja zaczęła odgrywać, zwłaszcza po objęciu miasta w wyniku wojny trzydziestoletniej, decydującą rolę w jego wymianie. Zob. H. Langer, *Stralsund...*, dz. cyt., s. 128.

<sup>26</sup> B. Wachowiak, *Pomorze Zachodnie...*, dz. cyt., s. 749, 938.

<sup>27</sup> K.P. Zoellner, *Vom Strelasund zum Oslofjord*, Weimar 1974, s. 75–77.

<sup>28</sup> Liczba ta nie była wielka w porównaniu z: 1125 statkami z Lubeki, 781 – z Gdańska, 171 – z Wismaru czy 118 statkami z Rostocku. K.P. Zoellner, *Vom Strelasund...*, dz. cyt., s. 22.

z Gdańskiem, a liczba jego statków przyplływających tutaj zdecydowanie wyprzedzała inne porty pomorskie. Jeśli chodzi o pozostałe ośrodki tego regionu, prowadzono handel z Królewcem, Rygą oraz Rewlem. Nie ulega jednak wątpliwości, że głównym partnerem bałtyckim Stralsundu była Szwecja. Podstawę silnej pozycji kupców stralsundzkich w tym kraju stanowił przywilej handlowy z 1543 r., zezwalający na wolny handel z takimi miastami jak Sztokholm, Söderköping, Kalmar i Turku-Abo. Od przełomu wieków XVI i XVII, wraz z osiągnięciem przez Szwecję dominującej pozycji nad Bałtykiem, Stralsund nastawiał się coraz bardziej na kontakty z jej portami. Szwedzki import wzrósł z 5,1% wartości całego wywozu z miasta w 1590 r. do około 8,7% w 1615 r. i przekroczył 10% na początku wojny trzydziestoletniej<sup>29</sup>. Starlsundczycy wywozili do Szwecji zboże (żyto, pszenicę), ale przede wszystkim trafiały tam produkty spożywcze: mąka, piwo, sód, mięso, masło, słonina i miód. Z zestawienia towarów wysyłanych ze Stralsundu do różnych portów wynika ostatecznie, że w eksporcie miasta wcale nie dominowało zboże, pozyskiwane na zapleczu i na wyspie Rugii, ale jego przetwory: mąka, sód, piwo<sup>30</sup>. Ponadto wysyłano stąd zwierzęta hodowlane, mięso, skóry oraz płótno.

Mimo dość dużych obrotów handel Stralsundu miał jednak ograniczenia. Podstawową barierą był brak dużej rzeki, która łączyłaby ośrodek z szerokim zapleczem, pozwalającym na wywóz odpowiedniej masy towarowej. Eksport zboża i żywności z miasta, podobnie zresztą jak i z innych ośrodków pomorskich, musiał być na tyle zrównoważony, aby nie zachwiał cenami chleba i nie doprowadził do zaburzeń. W realiach Stralsundu przywóz ziarna, żywności oraz surowców odbywał się drogami lądowymi z Pomorza Przedniego, częściowo Meklemburgii, a przede wszystkim z Rugii. Dostarczali je z posiadłości miasta i prywatnych sami mieszczanie, chłopci, a przede wszystkim – wraz z rozwojem folwarku – księżęta pomorscy (z domen) i szlachta. Wiele ziarna docierało tu niewielkimi łodziami i stateczkami z sąsiednich portów, takich jak: Wolgast, Lissan, Anklam, Usedom, Uckeründe, Szczecin, Darłowo, wreszcie z przystani i portów meklemburskich. Ponadto kupcy stralsundzcy intensywnie penetrowali jarmarki małych miasteczek lądowych księstwa wologoskiego, środkowej Meklemburgii

<sup>29</sup> *Geschichte...*, dz. cyt., s. 140–141.

<sup>30</sup> H. Langer, *Stralsund...*, s. 121, 126–127. Stosunek wywożonego zboża do mąki, sodu i piwa kształtował się w Stralsundzie następująco: w latach 1566–1580 jak 1 : 2,9, w latach 1581–1592 jak 1 : 9,7, w latach 1593–1602 jak 1 : 11,1, w latach 1603–1612 jak 1 : 6,5, a w latach 1613–1622 jak 1 : 4,1. Por. także K.P. Zoellner, *Vom Strelasund...*, dz. cyt., s. 83–85.

i północnej Brandenburgii w poszukiwaniu zboża, wełny, drewna i innych surowców. Produkty rolnicze skupowano także bezpośrednio od chłopów czy szlachty<sup>31</sup>. W bliższej lub dalszej odległości od miasta stralsundzycy prowadzili ostrą rywalizację z kupcami holenderskimi. W tej sytuacji władze bardzo dbały, aby w mieście i na jego zapleczu producenci nie sprzedawali swoich wyrobów obcym kupcom. Szczególnie pilnowano, by nie skupowano zboża na Rugii, objętej monopolem stralsundzkim. Próbowano się także opierać konkurencji pobliskich miast pomorskich, zwłaszcza Greifswaldu i Szczecina<sup>32</sup>. Stralsund miał także rosnące kłopoty z pozyskiwaniem drewna, zarówno na potrzeby stoczniowe, budowlane, do ogrzewania domów, jak i niezbędnego do ważenia piwa czy też uprawiania rzemiosł drzewnych. Kłopoty te zwiększyły się po 1620 r., kiedy to książęta zakazali stralsundczykom zakupu drzewa w Puszczy Wkrzańskiej<sup>33</sup>.

Aktywna polityka handlowa Stralsundu, wynikająca z braku dogodnego dostępu do szerokiego zaplecza, wymagała utrzymywania stosunkowo dużej floty, która nie kurczyłaby się jak floty innych miast pomorskich, np. Szczecina. Dla podwyższenia zysków kupcy starlsundzcy starali się, w miarę możliwości, pośredniczyć w wymianie między zachodem Europy a regionem bałtyckim oraz między krajami skandynawskimi a południowymi wybrzeżami Bałtyku. Poza surowcami starano się sprzedawać także produkty miejscowego rzemiosła, chociażby piwo czy płótno. W tej sytuacji nie dziwi, że udział jednostek własnych w handlu Stralsundu wynosił ponad 70%, a w latach 1610–1619 wzrósł nawet do 84%<sup>34</sup>.

Szczecin, drugi co do wielkości port pomorski, koncentrował się w wymianie, podobnie jak Stralsund, na akwenach Bałtyku i Morza Północnego. W tym ostatnim przypadku szczecińscy kupcy docierali do portów Niderlandów, wschodniej Anglii i północnej Francji, a także Norwegii. Bardzo rzadko szczecińskie statki zapuszczały się na odleglejsze wody. Wiadomo jednak, że w 1590 r. kilka jednostek szczecińskich zatrzymano w Anglii. Z korespondencji między królową angielską Elżbietą I a księciem Janem Fryderykiem wynika, że jednostki te płynęły z wrogiej Anglii Hiszpanii, a właściwie z portugalskiej Lizbony, stanowiącej wówczas z Hiszpanią jeden kraj. Wojna angielsko-hiszpańska stała się więc powodem ich aresztowania. Niestety, możemy się jedynie domyślać, z jakimi

<sup>31</sup> K.P. Zoellner, *Vom Strelasund...*, dz. cyt., s. 73–74, 79–80.

<sup>32</sup> H. Langer, *Stralsund...*, dz. cyt., s. 29–31.

<sup>33</sup> Tamże, s. 41–42.

<sup>34</sup> Tamże. s. 42–43.



towarami kierowano się ze Szczecina do Lizbony i co wieziono w drodze powrotnej<sup>35</sup>. W pierwszej połowie XVI w. Sund przekraczało rocznie zazwyczaj kilka szczecińskich statków. W latach 1497–1558 naliczono ich 51, co nie było liczbą wysoką. Szczecin uplasował się w tym czasie daleko za Stralsundem – z 888 przejściami, Greifswaldem – z 172 przejściami, Kołobrzegiem – z 121 przejściami czy Anklamem – z 88 przejściami<sup>36</sup>. Kontakty Szczecina z zachodem Europy ożywiły się w drugiej połowie XVI stulecia. Cła sundzkie wskazują, że w kolejnych dekadach, począwszy od 1560 r., średnio przepływało cieśniny (w obie strony) około 40 szczecińskich jednostek. Załamanie nastąpiło w latach 1610–1619, kiedy to Sund przepłynęło jedynie 17 statków armatorów ze Szczecina<sup>37</sup>. W zasadzie proces ten wskazuje nie tyle na osłabienie kontaktów Szczecina z basenem Morza Północnego, ile raczej na zmianę w nastawieniu miejscowego kupiectwa do aktywnego handlu morskiego. Starano się ono już od XVI w. zmonopolizować w swoich rękach pośrednictwo między dorzeczem Odry i Warty, a otwartym morzem (podobnie jak kupcy gdańscy w przypadku Wisły<sup>38</sup>). Podstawą tych działań stało się szczecińskie prawo składu, rozszerzone w 1467 r. po zwycięskiej wojnie handlowej ze Stargardem<sup>39</sup>. Nakazywało ono bezwzględny trzydniowy skład zarówno na towary przywożone morzem, jak i na spławiane z zalecza do ujścia Odry. Wspomniane prawo składu przyczyniło się zwłaszcza do zwalczania samodzielnej wymiany ośrodków pomorskich leżących w najbliższej okolicy Szczecina (Dąbie, Stargard, Goleniów, Police, Nowe Warpno, Uckermünde) oraz naruszało interesy wielu miast nadodrzańskich i nadwarciańskich, głównie Frankfurtu n. Odrą, Kostrzyna, Wrocławia i Gorzowa. Warto w tym miejscu dodać, że głównym przeciwnikiem, ale także partnerem Szczecina na jego zaleczu, był Frankfurt n. Odrą. Oba miasta, mimo ostrej rywalizacji, występowały wspólnie przeciwko cłom w Kostrzynie i Oderbergu, nadawały kupcom przeciwnej strony uprawnienia na własnym rynku. Szczecinianie nigdy do końca nie odcięli kupców frankfurckich od kontaktów z otwartym morzem, a mieszkańcy

<sup>35</sup> W korespondencji Jan Fryderyk wskazywał, że Szczecin jest miastem hanzeatyckim, a związek miast nie jest w stanie wojny z Anglią, co jego zdaniem stanowiło przesłankę do wypuszczenia ich przez Anglików. APS, AKS, I/670, s. 3, 5, 7–9.

<sup>36</sup> B. Wachowiak, *Szczecin w okresie przewagi państwa feudalnego (1478–1713)*, [w:] *Dzieje Szczecina*, t. 2, red. G. Labuda, Warszawa–Poznań 1985, s. 220–221.

<sup>37</sup> B. Wachowiak, *Szczecin...*, dz. cyt., s. 301–303.

<sup>38</sup> M. Bogucka, *Gdańsk – największy port...*, dz. cyt., s. 486–500.

<sup>39</sup> Wspomniana wojna o dominację ekonomiczną u ujścia Odry toczyła się w latach 1454–1464. Zob. R. Gaziński, *Wojna Szczecina ze Stargardem o handel morski (1454–1464)*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1993, t. 39, s. 199–212.

Frankfurtu n. Odrą pozwalali szczecinianom na sprzedaż śledzi w swoim mieście oraz na przewóz z górnej Odry drewna i wina<sup>40</sup>.

Równocześnie z wycofywaniem się z handlu morskiego szczecinian i kurczeniem się ich floty widać rosnący w nim udział kupców holenderskich. Już w latach 1561–1569 około 30% statków wypływających ze Szczecina na zachód należało do kupców niderlandzkich. W latach 1610–1619 statki niderlandzkie stanowiły około 85% wszystkich zawijających do portu u ujścia Odry. Patrząc całościowo na handel szczeciński z krajami Morza Północnego, należy podkreślić, że w latach 1574–1648 ze Szczecina na Zachód płynęło niewiele ponad 34% wszystkich statków idących z portów pomorskich w tym kierunku. Niestety, do szczecinian należała jedynie 1/4 jednostek płynących z portu u ujścia Odry do krajów Europy Zachodniej. Na Zachód kupcy szczecińscy wywozili lub wysyłali głównie zboże, zwłaszcza żyto i pszenicę (owies i jęczmień w znacznie mniejszych ilościach), a ich eksport tego towaru przewyższał eksport wszystkich miast pomorskich, nie wyłączając Stralsundu. Żyta wywożono od kilkudziesięciu do ponad 9 tys. łąsztów rocznie (w 1627 r.), natomiast wywóz pszenicy w najlepszych latach lekko przekraczał 1600 łąsztów. Poza zbożem eksportowano drewno w całości, a także tarcicę i klepki, popiół, dziegieć, smołę, skóry i wełnę. W mniejszych ilościach wywożono na Zachód len, konopie, piwo, wosk czy tkaniny (sukno, płótno)<sup>41</sup>.

Na Bałtyku głównym kierunkiem handlu Szczecina była Dania, gdzie szczecińskie kupiectwo działało, opierając się na przywilejach uzyskanych wcześniej i potwierdzanych przez królów duńskich. Koncentrowano się zwłaszcza na kontaktach ze Skanią, u wybrzeży której eksploatowano nadal bogate ławice śledzi. Jednocześnie kupcy szczecińscy mieli prawo wolnego handlu w miastach duńskich, z czego korzystali, odwiedzając zwłaszcza Malmö, Landskrone i Kopenhagę. Ważnym miejscem szczecińskiej wymiany był także Bornholm. Po traktacie w Odensee (1560 r.) pozycja Szczecina w Danii uległa wyraźnemu osłabieniu, chociaż kontakty handlowe podtrzymywano nadal<sup>42</sup>. Do Danii wywożono ze Szczecina głównie drewno i jego produkty oraz trochę żywności. Wyraźnie widoczne kontakty mieli szczecinianie z miastami inflanckimi (Rewel, Ryga, Dorpat) oraz z Gdańskiem i Królewcem, a także z samą Lubeką. Z portami południowego Bałtyku handlowano zbożem (Lubeka), wełną, mąką i piwem (Gdańsk,

<sup>40</sup> B. Wachowiak, *Pomorze Zachodnie...*, dz. cyt., s. 739–742, 746–747.

<sup>41</sup> Tenże, *Szczecin...*, dz. cyt., s. 303–305.

<sup>42</sup> Tamże, s. 215–220.

Królewiec). W omawianych czasach Szczecin miał dość ograniczone kontakty ze Szwecją, do której wysyłano zboże, mąkę i żywność.

Podstawową barierą wzrostu handlu Szczecina była polityka gospodarcza Brandenburgii, zmierzająca do pełnego przejścia pośrednictwa między portem szczecińskim a jego zapleczem. Jednocześnie władcy brandenburscy poprzez system komór celnych dążyli do uzyskania z istniejącej wymiany jak największych korzyści materialnych. Na stosunkowo krótkim odcinku Warty i Odry kontrolowanym przez Brandenburgię opłaty pobierano w Gorzowie, Frankfurcie n. Odrą, Kostrzynie, Oderbergu i Schwedt. Nadmierny fiskalizm i napięcia polityczne między Hohenzollernami i Gryfitami skutkowały bardzo częstymi przerwami w handlu, a niejednokrotnie wzrost opłat celnych powodował, że wymiana stała się nieopłacalna. Szczecinianie skarżyli się zwłaszcza na cła i prawo składu Frankfurtu n. Odrą, które razem wzięte faktycznie blokowały wymianę z Polską i Śląskiem. Na przykład w 1551 r. kupcy szczecińscy szacowali swoje straty z tytułu składu frankfurckiego na około 3 tys. florenów, a w 1554 r. całość strat z powodu polityki celnej i handlowej Brandenburgii szczecinianie oceniali na ponad 20 tys. talarów<sup>43</sup>. Warto dodać, że Brandenburczycy planowali całkowite odcięcie Szczecina i Pomorza od zaplecza poprzez skierowanie handlu śląskiego i wielkopolskiego Sprewą do Berlina, a następnie Hawelą i Łabą na Morze Północne (do Hamburga). Do tego projektu, opracowanego w 1556 r., pozyskano Frankfurt n. Odrą i Wrocław, które były od 1512 r. związane porozumieniem. Na szczęście dla Pomorza projekt pozostał na papierze<sup>44</sup>.

Mimo przeszkód politycznych i celnych stawianych przez Brandenburgię handlowi śląsko-wielkopolsko-pomorskiemu nie uległ on, z wyjątkiem krótkich przerw, całkowitemu zahamowaniu. Na przykład w połowie XVI w. z Wielkopolski spławiano do Szczecina przede wszystkim pnie drzew, drzewo masztowe, budowlane, dyle, klepki oraz produkty leśne, zwłaszcza smołę, dziegieć i popiół<sup>45</sup>. Oprócz tego do portu u ujścia Odry trafiało sporo zboża, głównie żyta

<sup>43</sup> APS, AKS, I/528, k. 224–227, 230a.

<sup>44</sup> Wielkie obawy przed jego realizacją mieli władcy pomorscy Barnim IX Stary i Filip I. Świadczy o tym korespondencja obu książąt oraz ich spotkania z radcami dworu oraz rajcami szczecińskimi, kiedy to omawiano konsekwencje, jakie dla gospodarki i handlu Pomorza przyniosłaby realizacja bezpośredniego połączenia Śląska przez Brandenburgię z Hamburgiem. APS, AKS, I/1081, s. 3–9, 11.

<sup>45</sup> Np. w 1562 r. według taryfy wydanej przez margrabiego Jana, od łasztu smoły bądź dziegciu płacono w komorach brandenburskich po 8 srebrnych groszy, od łasztu masła, miodu po 18 srebrnych groszy, tj. za beczkę tych towarów po 4 srebrne grosze, od beczki mięsa 4 srebrne szylingi, od beczki łoju 1 srebrny grosz, od kamienia skóry 4 nowe fenigi. APS, AKS, I/529, k. 27–28.

i pszenicy, w mniejszym stopniu owsa, a także słód, polskie masło, mięso, łój i słonina, miód, skóry oraz rasz (*Rasch*), wreszcie niewielkie ilości soli.

Średnim portem w skali Bałtyku był Kołobrzeg, który w XVI w. utrzymywał stałe kontakty pozabałtyckie, głównie z miastami Niderlandów, zwłaszcza Amsterdamem, norweskim Bergen oraz portami szkockimi, przede wszystkim Newcastle. W latach 1536–1547 Sund przekroczyły 94 statki z Kołobrzegu (przy 107 z Greifswaldu i jedynie 22 ze Szczecina), w latach 1574–1579 było ich już tylko 35 (przy 37 szczecińskich i 33 gryfijskich), wreszcie w latach 1580–1589 – 34 (przy 40 szczecińskich i 35 gryfijskich). Załamanie handlu z Europą Zachodnią nastąpiło na początku XVII w. W latach 1600–1629 jedynie 7 statków kołobrzeskich wpłynęło na Morze Północne (obok 59 szczecińskich i 20 gryfijskich).

Na Bałtyku tradycyjnie mocne związki łączyły kupiectwo kołobrzeskie z ośrodkami portowymi Gotlandii i Szwecji, zwłaszcza portami: Visby, Kalmar i Västervik, oraz Danii, głównie Kopenhagą i Bornholmem (Nexö). W przypadku handlu Kołobrzegu z Danią istotne znaczenie miał układ w Odense (1560 r.), na mocy którego kupcy kołobrzescy (z miast pomorskich jedyni obok Stralsundu) otrzymali swobodę handlu w Danii. Widoczna wówczas staje się aktywność kołobrzeżan w Skanii, zwłaszcza na targach w Skanör i Falsterbo (gdzie Kołobrzeg posiadał swoje działki) oraz w Mälmo, Landskronie i Ystad<sup>46</sup>. Ważną rolę odgrywały porty południowego wybrzeża Bałtyku. Wśród nich na pierwsze miejsce wysuwał się Gdańsk, a następnie Lubeka i Królewiec. Z portów pomorskich kołobrzeżanie mieli najściślejsze związki handlowe ze Szczecinem i Stralsundem.

Na zachód Europy i do Skandynawii wywożono z Kołobrzegu zboże, zwłaszcza żyto, mąkę, piwo, żywność (w tym chleb i mięso do Szwecji), trochę soli i niewielkie ilości wyrobów rzemieślniczych. Do Gdańska, najważniejszego dla Kołobrzegu portu południowego Bałtyku, eksportowano wełnę, konopie, len, piwo, miód. W pewnym sensie towarem eksportowym była kołobrzaska sól. Niestety, w ciągu XVI w. jej eksport powoli się zmniejszał. Mimo dość wysokiej produkcji (w połowie XVI w. około 1000–1200 łasztów rocznie) wzrastało wewnętrzne zapotrzebowanie na ten produkt. W 1524 r. mieszczanie kołobrzescy wymogli na radzie miasta, żeby na miejscu zostawała połowa rocznej produkcji. Drugą połowę wysyłano wzdłuż Parsęty na kołobrzeskie zaplecze, włączając w to północną Wielkopolskę. Tylko stosunkowo małą część wywożono morzem,

<sup>46</sup> H. Lesiński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 30–31.

głównie do Szwecji. W drugiej połowie XVI w. produkcja soli uległa wyraźnemu spadkowi<sup>47</sup>.

Aktywność na morzu przejawiał także Słupsk, posiadający własny port w Ustce, który w skali wielkości portów Pomorza można zaliczyć także do średnich. W XVI w. handel Słupska ograniczał się do akwenu południowego Bałtyku. Pływano wówczas do Lubeki, Szczecina, Kołobrzegu, Gdańska, czasami Elbląga i Królewca. Do 1576 r. prawie nie odnotowano jednostek słupskich przekraczających Sund. Dopiero w latach 1577–1588 zarejestrowano w obu kierunkach 119 przejść statków słupskich (średnio kilka rocznie)<sup>48</sup>. Kontakty te na przełomie wieków XVI i XVII uległy znacznemu osłabieniu i statki ze Słupska bardzo rzadko były odnotowywane w rejestrach sundzkich. W czasie największego natężenia handlu na Morzu Północnym z Ustki docierano do portów holenderskich (zwłaszcza do Amsterdamu) i angielskich (głównie do Londynu i Hull)<sup>49</sup>. W drugiej połowie XVI w. Słupsk i jego port w Ustce znalazły się w orbicie wpływów Gdańska. Mimo to dla kupców słupskich w handlu bałtyckim nadal ważną rolę pełniły także porty duńskiej Skanii oraz Szwecji i Gotlandii. W tym czasie głównymi towarami wywozowymi Słupska do Gdańska i innych portów bałtyckich oraz za Sund były: zboże, drewno w całości, deski, klepki, produkty drewniane, a także wełna<sup>50</sup>. Oprócz nich wysyłano do Gdańska i Szwecji żywność (mąkę, chleb, piwo, masło, słoninę, mięso, miód), chmiel, łój, len, konopie, skóry oraz zwierzęta hodowlane (owce, trzoda chlewna, konie), a także bursztyn (głównie do Gdańska).

Do małych portów, mających jedynie lokalne znaczenie, możemy zaliczyć należące w czasach nowożytnych do Goleniowa i w pewnym stopniu Stargardu Inoujście oraz Regoujście, port Trzebiatowa nad Regą, który był również użytkowany przez mieszkańców Gryfic. Inoujście, założone w XIII w. przez kupców stargardzkich, zostało zniszczone w czasie wojny stargardzko-szczecińskiej

---

<sup>47</sup> Podstawową przyczyną zmniejszenia produkcji soli był spadek opłacalności jej warzenia na skutek potrzeby dowożenia znacznych ilości drewna do warzelni z coraz odleglejszych obszarów Pomorza. Zob. *Dzieje Kołobrzegu...*, dz. cyt., s. 57; H. Lesiński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 43–47.

<sup>48</sup> J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985, s. 32.

<sup>49</sup> Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego...*, dz. cyt., s. 73.

<sup>50</sup> B. Wachowiak, *W zjednoczonym Księstwie Pomorskim (1478–1648)*, [w:] *Historia Słupska*, red. S. Gierszewski, Poznań 1981, s. 151–155; J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki...*, dz. cyt., s. 28–33.

(1454–1464)<sup>51</sup>. Od tego czasu port funkcjonował w ograniczonym zakresie, będąc podporządkowany ekonomicznie Szczecinowi. Nie oznacza to jednak, że nie prowadzono w nim wymiany z innymi ośrodkami pomorskimi oraz leżącymi w strefie południowego Bałtyku. Głównym towarem wywozowym Inoujścia było zboże, kupowane zwłaszcza przez szczecinian, ale także wysyłane samodzielnie do Stralsundu i Greifswaldu. Ponadto eksportowano z Inoujścia skóry, mąkę, żywność, w tym sporo miodu, najczęściej do Szczecina, ale także do innych portów pomorskich.

Oprócz wymienionych już najważniejszych ośrodków portowych celem niewielkich jednostek będących własnością kupców goleniowskich przewożących żywność w żegludze kabotażowej była Stepnica, Nowe Warpno, Wolin czy Kamień Pomorski. Istotnym towarem wywozonym z portu u ujścia Iny było drewno, zwłaszcza klepki, drewno opałowe oraz smoła. I w tym przypadku podstawowy kierunek ich wywozu stanowił Szczecin. Jednak po drewno do ujścia Iny przy pływano również (obce statki) ze Stralsundu, Rostocku, Kopenhagi, a nawet Niderlandów. Na przykład w 1633 r. trzy statki holenderskie zabrały stąd m.in. 1700 sztuk klepek, 240 drewnianych niecek oraz 2850 skór owczych<sup>52</sup>.

Nieco większą rangę od Inoujścia miało Regoujście, położone nad otwartym morzem. Port ten w czasach nowożytnych należał w zasadzie do mieszczan Trzebiatowa n. Regą, chociaż prawo do wolego handlu w nim zgłaszali także kupcy z Gryfic. Oba wymienione ośrodki, korzystając ze splawnej Regi, przywoziły do jej ujścia z zamiarem eksportu głównie zboże, mąkę, żywność (słonina, masło, chleb, ser, mięso), chmiel oraz piwo. Mniejszą rolę w tutejszej wymianie odgrywała wełna i drewno<sup>53</sup>. Rywalizacja o dostęp do ziarna w dorzeczu Regi doprowadziła do konfliktu między Gryficami a Trzebiatowem. Wiadomo bowiem, że pod koniec XVI w. trzebiatowianie skupowali ziarno w okolicach Płot, Reska, a nawet Łobza, co powodowało gwałtowny sprzeciw kupców gryfickich. Konflikt zaostriżył się w 1595 r., kiedy to Trzebiatów próbował zahamować

---

<sup>51</sup> R. Gaziński, *Port Inoujście w średniowieczu*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1985, t. 23, s. 174–186; F. Boehmer, *Geschichte der Stadt Stargard in Pommern*, Bd. I, Stargard 1903, s. 185–203.

<sup>52</sup> H. Lesiński, *W zjednoczonym Księstwie Zachodniopomorskim (1478–1653)*, [w:] *Dzieje Goleniowa (XIII–XX wiek)*, red. H. Lesiński, Szczecin 1990, s. 24–28.

<sup>53</sup> R. Gaziński, *Port Regoujście (XIII–XVIII w.) w świetle materiałów Archiwum Państwowego w Szczecinie*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1991, z. 4, s. 143–144; Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego...*, dz. cyt., s. 380–381.

bezpośrednie kontakty mieszczan gryfickich z kupcami z zewnątrz<sup>54</sup>. Wymienione towary, ze zbożem na czele, eksportowano zwłaszcza do Lubeki. Z nielicznych zachowanych wzmianek wynika, że w 1595 r. lubeczanie kupili tu 20 łasztów ziarna, a w 1600 r. kolejne 48 łasztów żyta. Odbiorcą zboża wysyłanego z Regoujścia był także Gdańsk i Stralsund. Ponadto do wspomnianych trzech miast eksportowano również żywność, piwo i chmiel. Zboże i żywność eksportowano też do Danii (Bornholm, Skania, Kopenhaga) i Szwecji (Gotlandia, Sztokholm). Poza Bałtyk wypływano sporadycznie, wioząc ziarno przede wszystkim do Holandii (Amsterdam) i Norwegii (Bergen). Wiadomo, że Sund w 1545 r. przekroczyły 4 jednostki płynące z Regoujścia, w 1565 r. były to 2 statki, w 1575 r. 9 statków, w 1577 r. 20 statków, w 1583 r. 22 statki, w 1585 r. 15 statków, w 1594 r. 2 statki i tyle samo w 1596 r.<sup>55</sup> Ponadto Regoujście było miejscem, w którym załogi pływających po Bałtyku jednostek zaopatrywały się w żywność i wodę, podobnie jak marynarze szkoccy i angielscy.

Podsumowując, należy podkreślić, że asortyment towarów wysyłanych z ośrodków Pomorza na Bałtyk czy Morze Północne nie różnił się od zestawu eksportowanego z portów Meklemburgii bądź Rzeczypospolitej (porty pruskie i inflanckie). Dostrzec można także wśród miast pomorskich małą grupę liderów (Stralsund, Szczecin, Greifswald, Kołobrzeg i Anklam), mających regularne kontakty z akwenem Morza Północnego, i pozostałe porty, prowadzące wymianę w obrębie Bałtyku, a tylko okresowo lub sporadycznie wysyłające swoje towary poza Sund. Można także wyróżnić dwie strategie prowadzenia handlu morskiego przez ośrodki portowe Pomorza. Pierwszą reprezentował Stralsund i w pewnej mierze Kołobrzeg, drugą zaś Szczecin wraz z większością pomorskich miast portowych. Pierwsza polegała na aktywnym handlu morskim i utrzymywaniu odpowiedniej floty, pozwalającej na samodzielną wymianę drogą morską, druga zaś koncentrowała się na przejęciu pośrednictwa między większym bądź mniejszym

---

<sup>54</sup> Według nieprecyzyjnych danych eksport ziarna z Gryfic najczęściej przekraczał nieco 100 łasztów rocznie. APS, AKS, II/996, k. 61–98, II/896, k. 2–23. Spory gryficko-trzebiatowski o handel morski i użytkowanie portu w Regoujściu miały w czasach nowożytnych długi rodowód, sięgający co najmniej 1538 r. Osią konfliktu był podział kosztów ponoszonych na utrzymanie portu. Trzebiatowianie twierdzili, że kupcy gryficcy nie partycypowali w kosztach licznych remontów urządzeń portowych i przez to nie mieli prawa do wolnego handlu w porcie. Było to podstawowym argumentem na rzecz odcinania gryficzan od bezpośredniego dostępu do portu. Zob. R. Gaziński, *Dzieje Gryfic w XVI wieku i I połowie XVII wieku*, [w:] *Gryfice. Dzieje miasta*, red. T. Białecki, Szczecin 2013, s. 99–101.

<sup>55</sup> H. Bosse, *Treptows einstiger Seehandel*, „Unser Pommerland” 1928, Jg. 13, H. 5–6, s. 204; M. Wehrmann, *Geschichte von Land und Stadt Greifenberg*, Greifenberg 1927, s. 105–106.

zapleczem a kupcami z zewnątrz (w tym przypadku najczęściej rezygnowano z aktywnego handlu morskiego).

### 3. Towary importowane przez porty pomorskie

Import portów pomorskich obejmował przede wszystkim grupę towarów sprowadzanych z ośrodków Morza Północnego, ze Skandynawii i z obszaru wschodniego Bałtyku. W tym pierwszym przypadku na Pomorze trafiała sól morską, wino, ryby, towary kolonialne, sukno czy też zachodnie wyroby rzemieślnicze. Ze Skandynawii sprowadzano ryby, drewno i produkty leśne, futra, skóry oraz przede wszystkim metale, natomiast z portów wschodniego Bałtyku – futra, skóry, len i konopie.

Spośród miast morskich Pomorza najbardziej rozbudowanym importem charakteryzował się Stralsund. Do portu stralsundzkiego przywożono przede wszystkim ryby, zwłaszcza śledzie z Norwegii i Niderlandów, wymagające konserwacji w soli, którą sprowadzano z Francji i Hiszpanii. Z szeroko rozumianego Zachodu (porty Hiszpanii, Francji, a głównie Niderlandów) docierały tu korzenie, cukier, owoce południowe, bawełna i wino. W mieście handlowano także flamandzkim i angielskim suknem, a zapotrzebowanie na drewno opałowe łagodził nieco import węgla ze Szkocji oraz drewna z Norwegii (także budowlanego). Ponadto porty norweskie, zwłaszcza Bergen, dostarczały nad cieśninę Strelasund liczne skóry. Drewno i skóry były bardzo często przewożone przez statki stralsundzkie bezpośrednio z Norwegii do Niderlandów<sup>56</sup>. Z bałtyckich portów Danii dostarczano na stralsundzki rynek skóry zwierząt hodowlanych, żywność, ziarno, dziegieć i czasami sól, ze Szwecji docierały skóry, drewno i jego produkty, głównie smoła, a przede wszystkim metale – żelazo i miedź. Z portów południowego Bałtyku trafiało tu zboże, przywożone z Lubeki, Szczecina i innych ośrodków pomorskich oraz z Gdańska i Rygi. Do tego należy dodać mąkę, słód i piwo oraz żywność (masło, mięso, słoninę), które przyływały z Lubeki, Rostocku i Gdańska, a także drewno i jego produkty (popiół, smoła, dziegieć), skóry oraz futra, sprowadzane ze Szczecina, Gdańska, Królewca, Rygi, Rewla, Narwy. Ponadto

---

<sup>56</sup> H. Langer, *Stralsund...*, dz. cyt., s. 130.



węlnę i część skór dowożono do Stralsundu ze Szczecina, portów pomorskich, Rewla i Narwy, a konopie i len z Gdańska, Królewca, Rygi i Narwy<sup>57</sup>.

Szczecin miał trochę węższe kontakty niż Stralsund, niemniej z portów niderlandzkich i z norweskiego Bergen sprowadzano do ujścia Odry ryby morskie – łososie, ryby suszone, a przede wszystkim śledzie. Z Francji przywożono sól morską oraz wino, a także towary kolonialne. Te ostatnie kupowano również w portach Niderlandów, zwłaszcza w Amsterdamie, a oprócz nich wino, wyroby rzemieślnicze oraz tkaniny. Z portów angielskich poza suknem importowano metale – cynę i ołów. Bałtyckie interesy kupiectwa szczecińskiego koncentrowały się w Danii, a przede wszystkim w Skanii. Tu bowiem, w Falsterbo, już od późnego średniowiecza szczecinianie posiadali własne tereny, na których funkcjonowała szczecińska osada śledziowa. W 1579 r. sąsiadowała ona z osadami Stralsundu, Gdańska, Rostocku, Lubeki i Kołobrzegu. Łowione u wybrzeży Skanii śledzie solono na miejscu, pakowano w beczki i transportowano do szczecińskiego portu. Ostateczny upadek szczecińskiej osady śledziowej przyniosło zarządzenie Chrystiana IV z 1623 r. zakazujące obcym kupcom dłuższego przebywania w Danii. Poza śledziami z Danii sprowadzano żywność i skóry. Tradycyjnie dobre stosunki miał Szczecin z Lubeką, gdzie mieszczanie szczecińscy zaopatrywali się w sól luneburską, wino, a także towary zamorskie. Ze Szwecji ściągano głównie metale: żelazo, ołów i miedź<sup>58</sup>. Natomiast ze Szczecina na ziemie polskie wysyłano zwłaszcza ryby morskie, wśród których królowały solone śledzie w beczkach<sup>59</sup>, ryby suszone (*Stockfisch*), dorsze i łososie, ponadto trafiało do nas sporo zagranicznego sukna, sól morską i luneburską, metale (miedź, ołów, cyna), saletra, ałun oraz towary luksusowe, jak jedwab, wino i korzenie<sup>60</sup>.

Do Kołobrzegu z portów zachodniej Europy, głównie z Amsterdamu, dostarczano niewielkie ilości towarów zamorskich i przedmiotów luksusowych, wino, a także sól, przeznaczoną potem na rynek wielkopolski. Towary te kołobrzeżanie sprowadzali także przez Gdańsk i Lubekę. Zwłaszcza w Gdańsku kupowano sporo śledzi, soli, tkanin, korzeni i wina. Natomiast ze Szwecji, z którą miasto miało

---

<sup>57</sup> *Geschichte...*, dz. cyt., s. 118–121, 139; H. Langer, *Stralsund...*, dz. cyt., s. 120, 123–125; K.P. Zoellner, *Vom Strelasund...*, dz. cyt., s. 77–78, 81–83, 86–87.

<sup>58</sup> B. Wachowak, *Pomorze Zachodnie...*, dz. cyt., s. 748–749, 944–946.

<sup>59</sup> W 1562 r. od łasztu solonych śledzi brandenburczycy pobierali 48 srebrnych groszy, od beczki dorszy 1 srebrny grosz, od beczki łososia 2 srebrne grosze. APS, AKS, I/529, k. 28–29.

<sup>60</sup> APS, AKS, I/524, s. 28–29, 38–39, 54, 116–117, I/536, k. 5–6a.

tradycyjnie dobre stosunki, docierało żelazo, ołów, ryby, tran i skóry, z Gdańska i Lubeki również zboże, a z Królewca i Kłajpedy len i konopie<sup>61</sup>.

Z kolei kupcy słupscy sprowadzali do Ustki głównie śledzie, bezpośrednio ze Skanii lub od pośredników w Lubece, Szczecinie bądź Gdańsku. Drugim znaczącym towarem importowym była sól, przywożona przede wszystkim z Kołobrzegu i Lubeki. Lubeka była także dla słupszczyzan tradycyjnym miejscem nabywania wina, korzeni i towarów zamorskich. Z Niderlandów i Anglii docierało tu sukno i niewielkie ilości wina, a także korzenie i inne towary kolonialne. W podobny zamorski asortyment zaopatrywano się także w Gdańsku, skąd przywożono również wino, piwo i wyroby rzemieślnicze<sup>62</sup>. Ze Szwecji natomiast sprowadzano skóry wołowe, futra, wapno, a przede wszystkim metale (żelazo, miedź, ołów)<sup>63</sup>.

Do Inoujścia z kolei przywożono przede wszystkim sól, na początku lubeburską za pośrednictwem Lubeki i Szczecina, a później (od drugiej połowy XVI w.) dzięki Holendrom także morską. Ze Szczecina docierały tu także ryby morskie, zwłaszcza śledzie. Ryby pojawiały się u ujścia Iny również dzięki bezpośredniemu handlowi ze Skanią oraz Niderlandami. Ponadto do gołeniewskiego portu, przede wszystkim przez Szczecin oraz Stralsund, przywożono niewielkie ilości wina, towarów zamorskich i metali<sup>64</sup>.

Regoujście od późnego średniowiecza było miejscem, do którego także dostarczano ryby morskie, przede wszystkim śledzie, oraz sól z Luneburga. W czasach nowożytnych, głównie za pośrednictwem holenderskim, docierała tu sól morską z Francji. Rozprowadzano ją następnie wzdłuż rzeki Rega. Budziło to wielkie emocje w Kołobrzegu. Według mieszczan kołobrzeskich port u ujścia Regi znajdował się w ich strefie wpływów i nie miał prawa samodzielnego importu soli. Spór zaognił się w 1577 r., gdy w Kołobrzegu zatrzymano trzebiatowski statek z solą<sup>65</sup>. Oprócz soli i ryb morskich do ujścia Regi przywożono także dzięki

---

<sup>61</sup> *Dzieje Kołobrzegu...*, dz. cyt., s. 60–63; H. Lesiński, *Handel morski...*, dz. cyt., s. 26–30, 161–174.

<sup>62</sup> Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego...*, dz. cyt., s. 74.

<sup>63</sup> B. Wachowiak, *W zjednoczonym...*, dz. cyt., s. 152–153; *Dzieje Ustki...*, dz. cyt., s. 32–33.

<sup>64</sup> H. Lesiński, *W zjednoczonym Księstwie...*, dz. cyt., s. 26–27.

<sup>65</sup> Według nieprecyzyjnych danych eksport ziarna z Gryfic najczęściej przekraczał nieznacznie 100 łasztów rocznie. APS, AKS, II/946, k. 6–33, II/996, k. 19–54; Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego...*, dz. cyt., s. 381.

Holandrom, lubeczanom i gdańszczanom sukno, wyroby zachodnioeuropejskiego rzemiosła oraz małe ilości towarów kolonialnych, a wśród nich zwłaszcza pieprz<sup>66</sup>.

Porty pomorskie sprowadzały podobne towary jak inne ośrodki portowe południowego i wschodniego Bałtyku. Ładunki te importowano ze Skandynawii i z krajów Europy Zachodniej. Trafiały one następnie przede wszystkim do odbiorców pomorskich, a jedynie częściowo do Wielkopolan i mieszkańców Brandenburgii. Pośrednictwo Frankfurtu n. Odrą powodowało, że wybrane towary z pomorskich portów pojawiały się również na Śląsku.

#### 4. Dodatkowe utrudnienia w żegludze i handlu dla portów pomorskich

Handel morski miast pomorskich utrudniały ponadto warunki pogodowe panujące na Bałtyku i Morzu Północnym. Silne sztormy powodowały liczne zatonięcia statków lub wyrzucenia na brzeg. Aby zminimalizować groźbę utraty jednostek i przewożonego ładunku już od czasów średniowiecza hanzeaci wprowadzili zimową przerwę w żegludze, trwającą od końca listopada do początku lutego. Do tych zarządzeń miasta pomorskie stosowały się także w czasach nowożytnych<sup>67</sup>. Mimo to wypadki na morzu, a zwłaszcza zatonięcia, były wówczas powszechnym zjawiskiem<sup>68</sup>.

Istotną rolę w hamowaniu handlu miały także konflikty, do których dochodziło na Morzu Północnym i Bałtyku. Szczególnie wiele zamieszania w wymianie miast pomorskich wprowadziła pierwsza wojna północna (1563–1570). Na przykład w maju 1565 r. wójt Rugii donosił księciu, że 4 okręty duńskie dowodzone przez admirała Petera Hvitfelda<sup>69</sup> pojawiły się nagle u wybrzeży rugijskich, w okolicy Jasmund, tocząc zaciętą walkę z jednostkami szwedzkimi, które miały nad Duńczykami zdecydowaną przewagę. Wobec nieuniknionej klęski admirał duński rozkazał ewakuację z okrętów części dział, prochu oraz innego wyposażenia, które wraz z około 200 ludźmi zostało szalupami przewiezione na Rugię. Opuszczone okręty, osadzone na mieliźnie, podpalono. Po bitwie admirał

<sup>66</sup> R. Gaziński, *Port Regoujście...*, dz. cyt., s. 144–145.

<sup>67</sup> O zimowej przerwie w żegludze zob. S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, s. 165–171.

<sup>68</sup> Por. W. Odyniec, *Polskie dominium...*, dz. cyt., s. 163 – 173.

<sup>69</sup> Jednostki duńskie patrolujące akwen między Rugią a Bornholmem zostały zaskoczone przez siły główne floty szwedzkiej. Nie mając szans w otwartej walce, szukały schronienia u wybrzeży Rugii. Zob. E. Kosiarz, *Wojny na Bałtyku X–XIX wiek*, Gdańsk 1978, s. 133–134.

szwedzki Claus Christiern zażądał od wójta zwrotu duńskich rzeczy przewiezionych na ląd, a samych Duńczyków nakazał Pomorzanom usunąć z kraju<sup>70</sup>. Tymczasem główne siły floty szwedzkiej popłynęły do cieśniny Sund, aby następnie wrócić na południe i zablokować Lubekę i inne porty południowego Bałtyku. Wówczas 12 okrętów szwedzkich zahamowało żeglugę portu w Greifswaldzie, kontrolując jednocześnie wymianę Stralsundu. W zasadzie handel miast pomorskich został wtedy całkowicie sparaliżowany, a jednostki pomorskie bądź płynąca z portów Pomorza flota szwedzka kontrolowała i pod byle pozorem konfiskowała zarówno statki, jak i towary. W sprawę zatrzymanych statków pomorskich oraz duńskich dóbr na Rugii mocno zaangażował się książę Jan Fryderyk, próbując przede wszystkim odzyskać pomorskie jednostki skonfiskowane pod Greifswaldem (w Wiku)<sup>71</sup>. Niestety, działania te nie przyniosły spodziewanego rezultatu.

Po zakończeniu wojny w 1570 r. rada i kupcy Greifswaldu wystąpili o odszkodowanie za 3 jednostki żeglujące do Rygi, które zatrzymał w 1564 r. szwedzki kapitan Jonas Bilde. Statki te zostały odholowane na Gotlandię, a następnie wraz z towarami sprzedane. Łączne straty za towary i statki oszacowano bez akcyzy na 4770 talarów. Pierwszy z wymienionych statków prowadził szyper Jacob Sander, a wartość zatrzymanego ładunku, należącego do 11 kupców, oraz samej jednostki wynosiła 1800 talarów<sup>72</sup> (wartość statku 530 talarów). Druga jednostka, szypra Hansa Reppina, wraz z towarem została wyceniona na 1910 talarów (sama jednostka na 600 talarów), a trzecia, Hansa Dabersa, z towarami na pokładzie miała wartość 1060 talarów<sup>73</sup> (statek był wart 400 talarów). Jednostki te wiozły m.in. po kilkadziesiąt łasztów smoły i popiołu, siemię lniane, len, niewielkie ilości soli i ryb oraz sporo gotówki, przeznaczonej na zakup towarów w porcie docelowym<sup>74</sup>. W 1568 r. Szwedzi zatrzymali statek stralsundzki szypra Jurgena Straupitza, wart wraz z towarem 1400 talarów (w tym jednostka wyceniona na 600 talarów). Korab ten, załadowany winem, płynął z Lubeki do Królewca. Zła pogoda spowodowała, że zawinął do Kołobrzegu, a następnie wyruszył w dalszą podróż, podczas której został zatrzymany przez kaprów szwedzkich<sup>75</sup>.

<sup>70</sup> APS, AKS, I/711, s. 1–8.

<sup>71</sup> APS, AKS, I/711, s. 9–17, 23–46.

<sup>72</sup> W innym miejscu (APS, AKS, I/709, s. 289) wartość jednostki i towaru wyceniono na 1510 i 1/2 talara.

<sup>73</sup> W innym miejscu (APS, AKS, I/709, s. 291) wycena jednostki i towaru wynosiła 1032 talary.

<sup>74</sup> APS, AKS, I/709, s. 281–292.

<sup>75</sup> APS, AKS, I/731, s. 2–3.

Nie tylko Szwedzi niszczyli pomorski handel i żeglugę, brali w tym intensywny udział także Duńczycy i lubeczanie. W lipcu 1566 r. zatrzymano w pobliżu Bornholmu wołoski statek, dowodzony przez szypra Joachima Blanckena, płynący ze Szwecji, co było kupcom z miast Rzeszy zakazane. Śledztwo wykazało, że jednostka wołoska pożeglowała do Szwecji z Greifswaldu w 1565 r. i tam pozostała na zimę. W lipcu następnego roku podczas powrotu na Pomorze została zatrzymana koło Bornholmu przez lubecką pinkę i odprowadzona do Lubecki. Podczas dochodzenia właściciele jednostki, kupcy z Wołoszczy: Joachim Teßute, Marck Wulff, Dinigers Venßken i Lorenz Meier, usiłowali udowodnić, że statek był neutralny i nie przewoził żadnych zakazanych towarów. Wartość statku (wiezione ładunki i stracony fracht) strona pomorska wyceniła na 1413 talarów. Jednostka wiozła m.in.: 24 łaszty osmundu, 80 funtów okrętowych lnu, 52 skóry wołowe, 66 skór cielęcych, 2 łaszty sztab żelaza i 6 beczek tranu<sup>76</sup>. Ostatecznie, mimo interwencji księcia Jana Fryderyka i Barnima IX Starego, jednostka została skonfiskowana<sup>77</sup>.

Ponoszone przez kupców pomorskich straty powodowały, że książęta pomorscy starali się cały czas podkreślać neutralność swojego kraju w opisywanym konflikcie i prosili, aby strony walczące traktowały pomorskie porty jako neutralne. Niestety, zabiegi władców Pomorza okazały się daremne i jednostkom kupców pomorskich lub żeglującym do pomorskich portów przez cały okres wojny groziła konfiskata ze strony obu zmagających się przeciwników.

Ustanie działań wojennych i pokój w Szczecinie (1570 r.) wcale nie zlikwidowały zagrożeń dla pomorskiej żeglugi. W 1572 r. kupcy pomorscy skarżyli się księciu Janowi Fryderykowi na plagę piractwa na Bałtyku i Morzu Północnym. Szczególnie intensywnie piraci działali u wybrzeży meklemburskich, pomorskich i w okolicy Bremy<sup>78</sup>. Sprawa trafiła do cesarza Maksymiliana, który nakazał miastom oraz władcom Fryzji, Meklemburgii i Pomorza szybko rozprawić się z piratami. W nowej sytuacji Barnim Stary i Jan Fryderyk powołali komisarzy, którym polecili kontrolę pomorskich brzegów. Wykazała ona, że większość pirackich okrętów to dawne moskiewskie jednostki kaperskie, znajdujące się pod opieką Danii. O kaprach moskiewskich u wybrzeży Fryzji donosił także w swej suplice Jan hrabia Fryzji. Jednocześnie ustalono, że główną bazą piratów był duński Bornholm, gdzie znajdowała się większość zrabowanych towarów

<sup>76</sup> APS, AKS, I/709, s. 227–236.

<sup>77</sup> APS, AKS, I/709, s. 179–187, 207–213, 223–225.

<sup>78</sup> APS, AKS, I/1091, s. 1–14.

i uprowadzonych statków. W 1572 r. sformowano eskadrę, złożoną z 8 dużych okrętów wojennych, którą wysłano do walki z piratami<sup>79</sup>.

Pogoda, a zwłaszcza warunki naturalne, zawsze wpływała na bezpieczeństwo żeglugi oraz określała jej sezonowość. Na Bałtyku zazwyczaj pod koniec listopada ogłaszano zimową przerwę w żegludze, która trwała do lutego następnego roku. Natomiast dodatkowymi czynnikami osłabiającymi intensywność wymiany morskiej były wojny toczone przez państwa nadbałtyckie. Wojny morskie, a zwłaszcza działania krążownicze na szlakach komunikacyjnych nieprzyjaciela, paraliżowały częściowo lub prawie całkowicie żeglugę. Najtrudniejszym okresem dla handlu bałtyckiego w omawianym czasie była I wojna północna i pojawienie się w jej następstwie plagi piractwa. Mimo prób zachowania neutralności w konflikcie, Pomorzanie ponieśli wówczas znaczące straty z rąk obu walczących stron.

### Bibliografia

- Balicki J., Bogucka M., *Historia Holandii*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976.
- Bierhals P., *Zur Geschichte der bauerlichen Schifffahrt in Pommern von 16 bis 18 Jh.*, „Mónatsblättern der Gesellschaft für pommersche Geschichte und Altertumskunde” 1941, Jg. 55, H. 1–3.
- Boehmer F., *Geschichte der Stadt Stargard in Pommern*, Bd. I, Stargard 1903.
- Bogucka M., Samsonowicz H., *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1986.
- Bosse H., *Treptows einstiger Seehandel*, „Unser Pommerland” 1928, Jg. 13, H. 5–6.
- Cieślak E., Biernat C., *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1975.
- Dzieje Goleniowa (XIII–XX wiek)*, red. H. Lesiński, Szczecin 1990.
- Dzieje Kołobrzegu (X–XX w.)*, red. H. Lesiński, Poznań 1965.
- Dzieje Koszalina*, red. B. Drewniak, H. Lesiński, Poznań 1967.
- Dzieje Szczecina*, t. 2, red. G. Labuda, Warszawa–Poznań 1985.
- Gaziński R., *Port Inoujście w średniowieczu*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1985, t. 23.
- Gaziński R., *Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII wiek)*, „Przeгляд Zachodniopomorski” 1990, z. 1–2.

---

<sup>79</sup> APS, AKS, I/1091, s. 19–21, 23–26, 27–32.

- Gaziński R., *Port Regoujście (XIII–XVIII w.) w świetle materiałów Archiwum Państwowego w Szczecinie*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1991, z. 4.
- Gaziński R., *Wojna Szczecina ze Stargardem o handel morski (1454–1464)*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1993, t. 39.
- Geschichte der Stadt Stralsund*, hrsg. von H. Ewe, Weimar 1984.
- Gryfice. Dzieje miasta*, red. T. Białecki, Szczecin 2013.
- Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 1, Gdańsk 1978, t. 2, Gdańsk 1982.
- Historia Pomorza*, t. 2: do 1815 r., cz. I, red. G. Labuda, Poznań 1976.
- Historia Słupska*, red. S. Gierszewski, Poznań 1981.
- Kosiarz E., *Wojny na Bałtyku X–XIX wiek*, Gdańsk 1978.
- Langer H., *Stralsund 1600–1630*, Weimar 1970.
- Lesiński H., *Handel morski Kołobrzegu w XVI i XVII wieku*, Szczecin 1982.
- Lindmajer J., Machura T., Szultka Z., *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985.
- Matysik S., *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958.
- Mollant du Jourdin M., *Europa i morze*, Warszawa 1995.
- Odyniec W., *Polskie dominium Maris Baltici*, Warszawa 1982.
- Pomorze Zachodnie poprzez wieki*, red. J.M. Piskorski, Szczecin 1999.
- Szopowski Z., *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa–Poznań 1962.
- Tubielewiczowie W.A., *Porty wybrzeża gdańskiego, ich dzieje i perspektywy rozwojowe*, Gdańsk 1973.
- Wachowiak B., *Port średniowiecznego Szczecina*, Gdańsk 1955.
- Wachowiak B. przy współudziale A. Kamińskiego, *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001.
- Wehrmann M., *Geschichte von Land und Stadt Greifenberg*, Greifenberg 1927.
- Zoellner K.P., *Vom Strelasund zum Oslofjord*, Weimar 1974.

## MARITIME TRADE OF THE POMERANIAN TOWNS IN THE 16<sup>TH</sup> CENTURY AND IN THE FIRST HALF OF THE 17<sup>TH</sup> CENTURY

**Keywords:** Pomeranian ports, maritime trade, the early Modern Period

### Summary

The development of Pomeranian ports in the 16<sup>th</sup> century and the first half of the 17<sup>th</sup> century was curbed by three basic barriers. The first one were difficult natural conditions on the coasts, which were flat, sand and devoid of any deeper natural bays. The second one resulted from a poor offer of Pomerania itself, where soils were rather barren and forest resources limited. The third barrier was the fact that Pomerania was cut off from a wider base of Greater Poland and Silesia by the Brandenburg economic policy. The tiny quantity of goods offered by Pomerania was typical of the other ports of the Southern Baltic: in Mecklemburg, Royal Prussia, the Duchy of Prussia, Livonia. The sea ports, of which the biggest ones were Stralsund, Szczecin and Greifswald, concentrated on an exchange with the countries of the North Sea (the Netherlands, England, Scotland, Norway), and – to a lesser extent – with France and Spain, and the Scandinavian countries (Denmark, Sweden). Among the exported goods there were: cereals, flour and food (bread, pork fat, butter, cheese, meat, honey); malt, beer, wood, boards and woodblocks, and forest produce (ash, potash, wood tar, and other types of tar); linen, skins of farm animals, wool, hemp. Among the goods imported from the above mentioned countries to be consumed by the Pomeranians, and also by the inhabitants of Greater Poland, Brandenburg and Silesia, there were sea and Lüneburg salt, saltwater fish, especially herring, wine, English and Dutch cloth, metals (iron, copper, tin), West-European craft products and colonial goods (spices, sugar, tropical fruit). The commercial exchange within the Baltic Sea was not easy because of the weather conditions (the winter break was still kept) and armed conflicts. In the period in question the biggest disorder in the maritime trade was caused by the 1<sup>st</sup> Northern War (1563–1570).



ZYGMUNT SZULTKA\*

Słupsk

## HANDEL MORSKI I PORTY BRANDENBURGII-PRUS W DRUGIEJ POŁOWIE XVII I W XVIII WIEKU

**Słowa kluczowe:** polityka merkantylna w Brandenburgii-Prusach, handel morski w państwie brandenbursko-pruskim, porty morskie

### Streszczenie

W latach 1648–1653 Hohenzollernowie brandenburscy osiągnęli wielowiekowy cel swej polityki zagranicznej – uzyskali bezpośredni dostęp do morza, ale korzyści handlowe z tego płynące, bez ujścia Odry i Szczecina, były symboliczne. Kontynuowali więc walkę aż do całkowitego opanowania ujścia Odry i Szczecina w 1720 r. Stworzyło to zupełnie nowe możliwości rozwoju handlu morskiego. Selektywny merkantylizm, jego specyficzne pruskie zabarwienie, miał łagodzić rozczłonkowanie państwa, stanowiącego faktycznie trzy organizmy gospodarcze. Priorytety pierwszego sektora gospodarczego i handlu wewnętrznego powodowały, że w tym historycznym momencie Prusy nie były zdolne włączyć się w nurt bałtyckiego handlu morskiego z uwagi na słabość kapitałową kupiectwa i niekonkurencyjność pruskich wyrobów rzemieślniczo-manufakturowych, zbywanych z tego powodu na wschodzie. Do 1740 r. Prusy posiadały ujemny bilans handlu zagranicznego, z eksportem, w którym dominowały nieprzetworzone produkty rolno-leśne. Kupiectwo pruskich ośrodków portowych ograniczało się do pośrednictwa między europejskimi armatorami a zapleczem portowym, poza którym pozostawał Śląsk, ponieważ problemy handlu odrzańskiego były wówczas dalekie od konkurencyjnego

---

\* Akademia Pomorska w Słupsku, Instytut Historii i Politologii, zygmuntszultka@wp.pl.

względem Łaby rozwiązania. Armia i finanse pozostawały priorytetami politycznymi Fryderyka II – jak za czasów jego ojca. Cele gospodarcze realizował on jednak, wykorzystując szerszy wachlarz metod i środków. Dodatni bilans handlu zagranicznego, w którym wymiana morska odgrywała nieporównywalnie większą niż dotąd rolę, uczynił on naczelną zasadą swojej polityki handlowej, aktualnej aż do 1806 r., chociaż po 1786 r. realizowanej z mniejszą konsekwencją. Z tej doktryny wypływała doktryna handlowego szkodenia sąsiadom na wszystkie możliwe sposoby, co doprowadziło do handlowo-celnych wojen z Saksonią, Austrią i Polską. Z tą ostatnią, zwłaszcza po 1772 r., kiedy to Fryderyk II uczynił z Rzeczypospolitej kolonialny rynek zbytu. Osiągnięciu dodatniego bilansu handlowego służyły: protekcyjizm, zamorski handel kolonialny, wzrastający udział portów pruskich w handlu bałtyckim i europejskim. Łącznie sprawiło to, że pod koniec panowania Fryderyka II nadwyżka w handlu zagranicznym Prus wynosiła 5 mln talarów. W wymianie coraz większy udział miał handel morski. Na przełomie wieków XVIII i XIX największymi pruskimi portami były: Gdańsk i Szczecin, a następnie Królewiec, któremu ustępowały Elbląg i Kłajpeda.

Wdrażanie dyrektywy merkantylistycznej w Brandenburgii-Prusach wiąże się z osobą elektora Fryderyka Wilhelma (1640–1688), dla którego celem nadrzędnym była budowa silnego, niezależnego, jednolitego i autorytarnie rządzonego państwa. Cel ten realizował w stałej konfrontacji ze stanami, rozbudowując i umacniając centralną administrację i armię, oraz drogą szerokich reform finansowo-gospodarczych i ustrojowo-prawnych w duchu unifikacyjnym. W tym szerokim wachlarzu reform preferowane były sprawy finansowo-podatkowe – nowe podatki, które określały główne kierunki rozwoju gospodarczego. Troska o jak najszybszy wzrost dochodów państwa wyznaczała działania stymulujące rozwój manufaktur i nowych gałęzi wytwórczości, przerób krajowych surowców w kraju, zakazy ich eksportu oraz importu artykułów luksusowych. Działaniom tym, najdynamicznieszym i najszerszym w ostatnich latach życia elektora, podporządkowana była polityka celna i podatkowa, preferująca rozwój krajowej produkcji i rynku wewnętrznego. Można powiedzieć, że polityka elektora Fryderyka Wilhelma była klasycznym przykładem nie tyle merkantylizmu, ile kameralizmu, czyli teorii i praktycznych działań mających na celu zwiększenie dochodów państwa, m.in. przez progresywny rozwój krajowej wytwórczości rzemieślniczo-manufakturowej i wymiany handlowej<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> F. Blaich, *Die Epoche des Merkantilismus*, Wiesbaden 1973, s. 172–174; K.H. Kaufhold, *Die Wirtschaft: Vom Merkantilismus zur Industrialisierung*, [w:] *Preussen-Ploetz. Eine historische Bilanz in Daten und Deutungen*, hrsg. v. M. Schlenke, Freiburg–Würzburg 1983, s. 78;

Chociaż pojęcie „polityka morska” nie funkcjonowało w życiu politycznym i gospodarczym Brandenburgii-Prus w drugiej połowie XVII i w XVIII w., gdyż wymiana morska i związane z nią sprawy portów były elementem polityki handlowej, głównie handlu zewnętrznego<sup>2</sup>, to rozumiejąc przez nie działania władz państwowych mające na celu posiadanie dostępu do morza w celu jak najefektywniejszego jego wykorzystania dla progresywnego rozwoju gospodarczego kraju<sup>3</sup>, stwierdzić można, że polityka ta za elektora Fryderyka Wilhelma była żywa jak za żadnego innego władcy w interesującym nas okresie. Myśl dotycząca morza miała wybitnie polityczne zabarwienie. Elektor Fryderyk Wilhelm, pod wpływem swoich i holenderskich doświadczeń handlowych i morskich, przez cały okres rządów konsekwentnie dążył do jak najszerzego dostępu do morza, aby osiągnąć z niego jak najwyższe dochody, gdyż jego polityka handlowo-celna najczęściej była bardziej hamulcem niż stymulatorem wymiany zewnętrznej, w tym handlu morskiego i rozwoju portów.

Obejmując w 1640 r. władzę, liczył, i do 1648 r. usilnie zabiegał, aby zgodnie z brandenburskimi prawami sukcesyjnymi do Księstwa Pomorskiego po zakończeniu trwającej wojny trzydziestoletniej (1618–1648) spełniło się odwieczne pragnienie jego poprzedników – tzn. żeby Brandenburgia przejęła władztwo Gryfitów z dolnym biegiem Odry i Szczecinem, uzyskując bezpośredni dostęp do morza. Chociaż traktat westfalski w 1648 r. rachuby te przekreślił, to elektor kontynuował, zakończoną porażką, walkę dyplomatyczną o Szczecin aż do 1653 r. Niepowodzenia te nie skłoniły go do rezygnacji z morskich planów; przeciwnie

---

B. Wachowiak, *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001, s. 411 i n.; O. Hintze, *Die Hohenzollern und ihr Werk*, 4. Aufl., Berlin 1915, s. 181 i n.; O. Büsch, *Die Militarisierung von Staat und Gesellschaft in alten Preussen*, [w:] *Preussen – Versuch einer Bilanz. Katalog in fünf Bänden*, Reinbek b. Hamburg 1981, s. 47 i n.; T. Würtenberger, *Die Planung im kameralistischen Staat*, [w:] *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985, s. 455 i n.; H. Rachel, *Der Merkantilismus in Brandenburg-Preußen*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte” 1927, Bd. 40, s. 225 i n.

<sup>2</sup> E. Włodarczyk, *Czy Prusy prowadziły własną politykę morską?*, [w:] *Dzieje Brandenburgii i Prus w historiografii*, red. B. Wachowiak, Warszawa–Poznań 1989, s. 234 i n.; tenże, *Wokół problemów pruskiej polityki morskiej w XVIII i XIX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 4, s. 43 i n.

<sup>3</sup> Por. R. Wapiński, *Myśl polityczna i polityka morska w latach 1870–1970*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, 2, s. 79 i n.; B. Dopierała, *Gospodarka morska na ziemiach polskich w stuleciu 1870–1970 (Przegląd badań i postulaty badawcze)*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, 2, s. 63 i n.; tenże, *Wokół koncepcji polskiej polityki morskiej (1930–1939)*, „Najnowsze Dzieje Polski” 1967, t. 11, s. 79 i n.; W. Czaplinski, *Polityka morska Polski w XVI i XVII wieku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, nr 2, s. 26.

– w latach 1651–1652 żywo rozważano nierealistyczną i niezrealizowaną koncepcję wejścia na szlaki handlu dalekomorskiego za pośrednictwem projektowanego Towarzystwa dla Handlu z Indiami Wschodnimi, którego głównym portem miała być peryferyjnie położona Piława<sup>4</sup>. Kiedy jednak w czasie wojny północnej 1655–1660 Fryderyk Wilhelm dojrzał okazję do zbrojnego zawładnięcia ujścia Odry ze Szczecinem, skorzystał z niej. Przejęcie w 1648/1653 r. prawobrzeżnej części zniesionego Księstwa Pomorskiego, z czterema małymi portami w złym stanie technicznym, obłożonymi szwedzkimi licencjami, dla udziału Brandenburgii w handlu morskim było bez większego znaczenia. Dopiero pokój w 1660 r. uświadomił mu, że jego rywalizacja ze Szwecją o Szczecin skazana jest na niepowodzenie<sup>5</sup> i skłonił go do koncentracji uwagi na Brandenburgii.

Powiązania komunikacyjne Brandenburgii z morzem i problemy handlu morskiego w 1660 r. były podobne jak przed wojną trzydziestoletnią. Głównym problemem pozostawał brak bezpośredniego dostępu do morza. Prawie cała Marchia Elektorska za pośrednictwem Haweli, Sprewy i Łaby stanowiła zaplecze handlowe największego portu państwa brandenburskiego, mianowicie hamburskiego. Jedynie północno-wschodnia jej część i Nowa Marchia związane były ze szwedzkim portem w Szczecinie, cieszącym się prawem składu i w tym zakresie rywalizującym z brandenburskim Frankfurtem n. Odrą, co wymianie handlowej zupełnie nie służyło. Ten stan rzeczy elektor zmienił przez budowę w latach 1662–1668/69 Kanału Miłoradzkiego, łączącego Odrę ze Sprawą. Dzięki niemu nastąpiło ożywienie wymiany handlowej Brandenburgii z Hamburgiem i co jeszcze ważniejsze – Śląsk przez Berlin otrzymał wodne połączenie z Hamburgiem, które poważnie wpłynęło na zmniejszenie śląskiego tranzytu przez Saksonię. Nowy szlak komunikacyjny miał również bardzo duże znaczenie dla Berlina, w którym – ze względów technicznych – odbywał się przeładunek towarów z mniejszych łodzi na większe. Dzięki nowym cłom i wpływowi z innych

---

<sup>4</sup> Z. Szultka, *Stosunek społeczeństwa Pomorza Zachodniego do pomorskich praw sukcesyjnych Brandenburgii w latach 1627–1648/1653*, cz. II, „Zapiski Historyczne” 1989, t. 54, z. 1, s. 25 i n.; E. Opgenoorth, *Friedrich Wilhelm. Der Grosse Kurfürst von Brandenburg. Eine politische Biographie*, Bd. 1, Göttingen 1971, s. 179, 256; B. Wachowiak, *Dzieje Brandenburgii-Prus...*, dz. cyt., s. 503.

<sup>5</sup> B. Wachowiak, *Szczecin w okresie przewagi państwa feudalnego 1478–1713*, [w:] *Dzieje Szczecina. Wiek X–1805*, red. G. Labuda, t. 2, Warszawa–Poznań 1985, s. 424 i n.; Z. Szultka, *Pomorze Zachodnie w okresie rywalizacji szwedzko-brandenburskiej o Szczecin i ujście Odry*, [w:] *Historia Pomorza*, red. G. Labuda, t. 2 (do roku 1815), cz. 3: *Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, oprac. Z. Szultka, H. Lesiński, przy współudziale D. Łukaszewicza, A. Wielopolskiego, Poznań 2003, s. 281 i n.

opłat dochody elektora znacząco wzrosły. Ta bardzo poważna i trwała inwestycja wyznaczała kierunek rozwoju komunikacji wewnętrznej (ryнку wewnętrznego) całego kraju na dziesięciolecie. Zaszkoziła natomiast wymianie handlowej omijanemu odtąd Frankfurtowi n. Odrą, której nie było w stanie zrównoważyć przekształcenie miejscowych jarmarków w targi, niewytrzymujące konkurencji z lipskimi<sup>6</sup>.

Budowa kanału Odra–Sprewa wzmocniła pozycję Brandenburgii w rywalizacji ze Szwecją, prowadzącą na kontynencie taką samą jak elektor politykę celno-handlową. Miała też antyszwedzkie zabarwienie, gdyż wydatnie pomniejszała zaplecze handlowe portu szczecińskiego. Postanowienia traktatu westfalskiego i szczecińskiego recesu granicznego z 1653 r. w sprawie wymiany handlowej, w praktyce od ich podpisania pozostawały martwą literą. Podwyższanie ceł rzecznych i lądowych przez Brandenburgię od 1660 r. spowodowało izolację portu szczecińskiego od jego zaplecza handlowego, gdyż utracił on rynki Brandenburgii, polski i śląski. Stosunki handlowe Brandenburgii ze Szwecją przybierały charakter wojny handlowej, zwłaszcza po 1679 r., tj. po nieudanej próbie przejścia Szczecina przez elektora w czasie wojny szwedzko-brandenburskiej 1674–1679. W 1680 r. zrodziła się zupełnie nowa, osobliwa i jak się okazało, nie-realistyczna inicjatywa całkowitego odcięcia Szczecina od jego brandenburskiego i wielkopolskiego zaplecza handlowego, mianowicie połączenia rzeki Noteci z portem wojennym w Kołobrzegu przez budowę kanałów i dostosowanie do żeglugi rzek Drawy i Regi oraz skierowania tej ostatniej do kołobrzeskiego portu wojennego. W ramach projektu przeprowadzono prace budowlane i pogłębiające w porcie w celu zwiększenia jego funkcjonalności i umożliwienia zawijania do niego statkom średniej wielkości. Projekt ten, dobrze oddający morskie ambicje Brandenburgii, wprawdzie nie doczekał się realizacji ze względów technicznych i finansowych, spowodował jednak pewne ożywienie handlu morskiego Kołobrzegu oraz skłonił Szwecję do podobnych działań na rzecz portu szczecińskiego. Ich istotą były ulgi celne i ułatwienia handlowe mające na celu intensyfikację

---

<sup>6</sup> J. Schultze, *Geschichte der Mark Brandenburg*, Bd. 5: *Von 1648 zu ihrer Auflösung und dem Ende ihrer Institutionen*, Berlin 1969, s. 45–47; H. Rachel, *Die Handels-, Zoll- und Akzise-politik Brandenburg-Preussen bis 1713*, Bd. 1, Berlin 1911, s. 120 i n., 163 i n., 199 i n., 219 i n.; B. Wachowiak, *Dzieje Brandenburgii-Prus...*, dz. cyt., s. 497 i n.; W. Tietze, *Die Oderschiffart*, Leipzig 1907, s. 14 i n.; O. Teubert, *Die Binnenschiffahrt*, Bd. 1, Leipzig 1912, s. 23 i n.

wymiany handlowej Szczecina ze Szwecją i innymi portami. Okazały się skuteczne, bo od końca lat 80. XVII w. nastąpiło pewne ożywienie żeglugi w porcie szczecińskim<sup>7</sup>.

Te i inne czynniki spowodowały, że przeładunki towarowe w szczecińskim porcie w okresie szwedzkim były około 45% niższe niż przed wojną trzydziestoletnią; najwyższe w pierwszym dziesięcioleciu po 1648 r. oraz od końca lat 80. XVII w. do 1740 r. Szczecin zszedł do rzędu średniej wielkości portów bałtyckich. Największy spadek obrotów nastąpił z portami położonymi na zachód od cieśnin sundzkich oraz Rzeszy. Dominowała wymiana handlowa ze Skandynawią (ok. 40%), od końca XVII w. uległy ożywieniu kontakty z Rygą. Głównym artykułem wywozowym pozostało zboże, dalej mąka, sól, groch, artykuły gospodarki leśnej oraz do lat 90. XVII w. śląskie płótno. W imporcie najważniejszą rolę odgrywały: sól, ryby morskie – głównie solone śledzie – tran, wino – głównie francuskie – sery, cukier, artykuły korzenne oraz żelazo i barwniki<sup>8</sup>.

Rozwój handlu morskiego Kołobrzegu i pozostałych małych portów Pomorza brandenburskiego – Trzebiatowa (Regoujścia), Darłowa i Ustki/Słupska – w drugiej połowie XVII w. wykazywał wiele podobieństw, ale też różnice. Jedynie Kołobrzeg zaliczał się do średnich portów bałtyckich; utrzymywał wymianę z około 20 portami bałtyckimi i kilkoma na wybrzeżu Morza Północnego, głównie z Amsterdamem. Jego najważniejsza rola i znaczenie wynikały stąd, że posiadał największe zaplecze gospodarcze, sięgające północnej Wielkopolski, najszybciej odbudował ze zniszczeń wojny trzydziestoletniej strukturę techniczną portu,

---

<sup>7</sup> Źródła do kaszubsko-polskich aspektów dziejów Pomorza Zachodniego do roku 1945, red. B. Wachowiak, t. 2: *Pomorze Zachodnie w państwie brandenbursko-pruskim (1653–1815)*, oprac. Z. Szultka, Poznań–Gdańsk 2006, s. 59 i n., 69 i n.; B. Wachowiak, *Szczecin w okresie przewagi...*, dz. cyt., s. 422 i n.; tenże, *Wybrane problemy handlu warciańsko-odrzańskiego w latach 1618–1750*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2011, z. 2, s. 55 i n.; R. Gaziński, *Z dziejów stosunków gospodarczych między Szwecją a Prusami: spór o handel na Pianie i Świnie w latach 1720–1763*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1992, z. 1, s. 39 i n.; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte 1572–1813*, T. 1, „Baltische Studien” 1965, Bd. 51, s. 61 i n.; H. Lesiński, *Przemiany w stosunkach handlowych miast Pomorza Zachodniego w drugiej połowie XVII i początkach XVIII wieku*, [w:] *Historia Pomorza*, dz. cyt., t. 2, cz. 3, s. 189 i n., 211 i n.

<sup>8</sup> W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte 1572–1813*, T. 1, dz. cyt., s. 65–66; H. Lesiński, *Handel morski Szczecina w okresie szwedzkim 1639–1713*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1985, t. 31 [1989], s. 237 i n.; tenże, *Der Seehandel Szczecins zur Schwedenzeit in den Jahren 1630–1713*, „Jahrbuch für Regionalgeschichte” 1988, s. 131 i n.; tenże, *Przemiany w stosunkach handlowych...*, dz. cyt., s. 189 i n.; B. Wachowiak, *Wybrane problemy...*, dz. cyt., s. 58 i n.; tenże, *Szczecin w okresie przewagi feudalnej...*, dz. cyt., s. 396 i n.; S. Hoszowski, *Handel Gdańska w okresie XV–XVIII wieku*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie 1960, z. 11, s. 38; K. Chojnacka, *Handel na Warcie i Odrze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, do druku przysposobił B. Wachowiak, Poznań 2007, s. 216 i n.

dzięki czemu mogły zawiązać do niego statki średniej wielkości (50–80-lasztowe). To z kolei powodowało, że stał się pośrednikiem handlowym między sąsiadującymi małymi portami, które zaopatrywały się w nim lub Lubece w artykuły importowane oraz zbywały swoje nadwyżki handlowe. Małe porty, do których w latach 60.–70. XVII w. zawiązało rocznie 20 (Ustka, Trzebiatów) czy 35 statków (Darłowo), dysponujące 2–3 jednostkami średniej wielkości, ze względów kapitałowych i technicznych ograniczały się do żeglugi kabotażowej i – jak Stargard (Inoujście) – wycofały się ze szlaków pełnomorskich. Kołobrzeg natomiast tradycyjnie koncentrował wymianę na Skandynawii (40% jednostek wchodzących i wychodzących), pod koniec XVII w. ożywił wymianę z portami Prus Książęcych i Rygą, a po 1710 r. z zachodnioeuropejskimi (*sic!*). Struktura jego obrotów oraz sąsiednich małych portów była bardzo podobna. Kształtowały ją podaż i popyt zaplecza, a także od lat 70. XVII w. w coraz wyraźniejszym zakresie nakazy i zakazy oraz polityka celna centralnych władz Brandenburgii-Prus. W eksporcie najważniejszą rolę odgrywały artykuły rolno-leśne, ale zboża wywożono coraz mniej. Oprócz tego wymienić należy: mąkę, słoń, piwo, owoce, skóry, wełnę, artykuły sukiennicze oraz drewno i jego wyroby. Przywożono głównie ryby morskie, żelazo, chemikalia, materiały budowlane, zwierzęta hodowlane oraz artykuły korzenne i luksusowe<sup>9</sup>.

Nie były elektorowi Fryderykowi Wilhelmowi obojętne Prusy Książęce, których od 1657 r. stał się suwerennym władcą. Dał temu wyraz w swoim testamentie politycznym z 1667 r. W czasie wojny północnej (1655–1660) Prusy Książęce poniosły one dotkliwe straty demograficzne i zniszczenia materialne. Elektor w 1661 r. powołał specjalną komisję dla zbadania i ułożenia ich spraw handlowych, a zwłaszcza Królewca, ale jej efekty były znikome. Wprawdzie Królewiec pozostawał największym portem państwa brandenburskiego, ale jego żegluga i obroty w drugiej połowie XVII w. zmalały o około 100% w porównaniu

---

<sup>9</sup> H. Lesiński, *Przemiany w stosunkach handlowych...*, dz. cyt., s. 209 i n.; tenże, *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku*, Szczecin 1982, s. 113 i n., 175 i n., 215 i n.; tenże, *Rozwój handlu morskiego Kołobrzegu z krajami Skandynawii w XVII i XVIII wieku*, [w:] *Ars Historica. Prace z dziejów powszechnych i Polski*, Poznań 1976, s. 635 i n.; tenże, *Rozwój floty i zasięg geograficzny żeglugi morskiej miast zachodniopomorskich w latach 1648–1720*, „Szczeciński Rocznik Naukowy” 1989, R. 4, z. 1, s. 10 i n.; H. Lesiński, Z. Szultka, *Porty pomorskie między Odrą i Lebą oraz ich zaplecze gospodarcze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, [w:] *Pamiętnik XIV Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich*, t. 2, Toruń 1994, s. 220 i n.; B. Wachowiak, *Miasta po wojnie trzydziestoletniej w warunkach polityki merkantylnej*, [w:] tenże, *Dzieje Brandenburgii-Prus*, dz. cyt., s. 499; Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie drugiej wojny światowej*, Warszawa–Poznań 1962, s. 172 i n., 285 i n.; Z. Szultka, *Port w Ustce do końca XVIII wieku*, „Rocznik Koszaliński” 1977, nr 13, s. 82 i n.

ze stanem sprzed 1630 r., kiedy Królewiec był największym eksporterem klepki, trzecim – popiołu, lnu i konopi, a zboże wywożone z tego portu przez cieśniny sundzkie stanowiło 11% całości wywozu (1562–1657). W latach 1621–1629 w Piławie średnio rocznie notowano 676 statków, w 1630–1650 – około 400, a w 1660–1680 – około 300. Skutkiem tego bilans obrotów handlowych już od połowy lat 20. XVII w. był ujemny. W następnych latach deficyt wzrastał, chociaż bliższe i dalsze zaplecze handlowe królewieckiego portu było wyjątkowo stabilne. Złożyły się na to przyczyny subiektywne, jak wysokie opłaty celne i portowe, prawo składu Królewca, słabość kapitałowa jego kupiectwa, ograniczającego się do pośrednictwa handlowego między zapleczem a kupiectwem holenderskim i angielskim, oraz przyczyny obiektywne, jak straty demograficzne i zniszczenia materialne bezpośredniego (Warmia, Prusy Książęce) i dalszego (polskiego, litewskiego i białoruskiego) zaplecza handlowego, stanowiącego rozległe dorzecze Niemna, regres gospodarczy, niekorzystne warunki żeglugowe portu królewieckiego z ujściem Pregoty, przyznanie Kłajpedzie prawa wolnego handlu (1657), zmiany w handlu bałtyckim – coraz wyraźniejsza dominacja kupców i armatorów holenderskich i angielskich, również w wymianie z Rosją (Ryga, Narew), z którymi kupcy królewieccy nie byli w stanie konkurować, chociaż cieszyli się wolnością handlową, nawet w zakresie eksportu zboża. Właśnie głęboki spadek eksportu zboża, pięciokrotnie mniejszego niż Gdańska, był najważniejszą przyczyną kryzysu żeglugi i obrotów portu królewieckiego od połowy XVII do lat 80. XVIII w. Wprawdzie regulacja i pogłębienie drogi wodnej między Piławą a Królewcem w latach 1681–1683 oraz budowa kanału łączącego rzeki Gilge i Daimie w latach 1689–1697 wpłynęły na ich ożywienie, ale progresywnych przemian za sobą zrazu nie pociągnęły. Dopiero od trzeciej dekady XVIII w. nastąpił wyraźniejszy wzrost.

Głównymi artykułami wywozonymi z Królewca – oprócz zboża i jego przetworów – było drewno i wyroby drewniane, len, konopie, siemię lniane, wosk, łój, surowe skóry, futra, natomiast importowanymi – sól francuska i hiszpańska, ryby morskie, zwłaszcza solone śledzie, wino, kawa, artykuły korzenne, owoce cytrusowe oraz metale i artykuły tekstylne<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg*, Bd. 1, Köln–Graz 1965, s. 519–520; tenże, *Königsberg als Hafen- und Handelsstadt*, [w:] *Studien zur Geschichte Preussenlandes*, Marburg 1963, s. 313; H. Meier, *Beiträge zur Handels- und politischen Geschichte Königsbergs*, „Neue Preussische Provinzial-Blätter” 1864, Bd. 9 (67), s. 216–218, tabele; A. Groth, *Port w Królewcu – jego funkcje i zaplecze w XVI–XVIII wieku*, „Słupskie Studia Historyczne” 2007, nr 13, s. 199 i n.; J. Sembritzki, *Geschichte der Königlich-See- und Handelsstadt Memel*, 2. Auf., Memel 1926,



Wyrazem nierealistycznego naśladownictwa Niderlandów przez elektora Fryderyka Wilhelma była próba włączenia się Brandenburgii w poczet państw kolonialnych, prowadzących morski handel dalekosiężny. W 1682 r. w Piławie założono Brandenbursko-Afrykańską Kompanię Handlową, spółkę dysponującą kapitałem 48 000 talarów, na czele której stał od 1697 r. holenderski armator Benjamin Raule, posiadający w niej 50% udziału, w latach 1675–1679 dowódca floty brandenburskiej. Kompania, której siedzibą od 1684 r. był wschodniofryzyski Emden nad Morzem Północnym, próbowała rozwinąć handel z Afryką Zachodnią – z wybrzeżami Zatoki Gwinejskiej. Na terenie obecnego Wybrzeża Kości Słoniowej wzniesiono fort Gross-Friedrichsburg, mający stanowić oparcie jej działalności na kontynencie afrykańskim. Kompania od początku napotykała duże trudności, które pogłębiły się po 1697 r. Nie umiała sprostać konkurencji holenderskich i francuskich armatorów i kupców, dlatego w 1711 r. zbankrutowała<sup>11</sup>.

Chociaż uważa się elektora Fryderyka Wilhelma za „ekonomicznego księcia”<sup>12</sup>, gdyż swoją ideę urzędzenia Brandenburgii na wzór Niderlandów próbował realizować według zasad kameralizmu, co najpełniejszy wyraz znalazło w polityce handlowej i komunikacyjnej, to w praktyce ledwie zapoczątkował jej realizację, w dodatku nie zawsze realistycznie i spójnie. Priorytet celów finansowych i wojskowych dyktował nie tylko politykę podatkową i celną, ale kształtował

---

s. 134 i n.; A. Mączak, *Handel zamorski Prus Książęcych w latach 1565–1646. Próba analizy statystycznej*, [w:] *Węzłowe problemy dziejów Prus XVII–XX wieku*, red. G. Labuda, Poznań 1971, s. 131 i n.; tenże, *Między Gdańskiem a Sundem. Studia nad handlem bałtyckim od połowy XVI do połowy XVII w.*, Warszawa 1972, s. 71 i n., 106 i n., 161 i n.; B. Wachowiak, *Wymiana handlowa Królewca z zapleczem polskim w świetle opinii miejscowego kupiectwa i władz pruskich z lat 1815–1820*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 1980, nr 3 (149), s. 384 i n.; S. Hoszowski, *Handel Gdańska...*, dz. cyt., s. 34 i n.; H. Rachel, *Handel und Handelsrecht von Königsberg in Preußen im 16.–18. Jahrhundert*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte” 1909, Bd. 22, s. 96 i n., 104 i n., 110 i n.; E. Cieślak, *Gospodarka Prus Książęcych w okresie reform absolutystycznych*, [w:] *Historia Pomorza...*, dz. cyt., t. 2 (do roku 1815), red. G. Labuda, cz. 2: *Pomorze Wschodnie w latach 1657–1815*, oprac. E. Cieślak, J. Wojtowicz, W. Zajewski, przy współudziale W. Chojnackiego, J. Jasińskiego, M. Kosmana, H. Rietza, Poznań 1984, s. 408 i n.; M. North, *Getreideanbau und Getreidehandel im Königlichen Preußen und im Herzogtum Preußen. Überlegungen zu den Beziehung zwischen Produktion, Binnenmarkt und Weltmarkt im 16. und 17. Jahrhundert*, „Zeitschrift für Ortforchung” 1985, Jg. 34, s. 40–41, 44 i n.

<sup>11</sup> E. Opgenoorth, *Friedrich Wilhelm*, Bd. 1, s. 179; Bd. 2, Göttingen 1978, s. 52–53, 305–311; W. Zorn, *Gewerbe und Handel 1648–1800*, [w:] *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, hrsg. v. H. Aubin, W. Zorn, Bd. 1, Stuttgart 1971, s. 179; H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 225 i n.; B. Wachowiak, *Miasta po wojnie trzydziestoletniej...*, dz. cyt., s. 503–505.

<sup>12</sup> K.H. Kaufhold, „*Wirtschaftswissenschaften*” und *Wirtschaftspolitik in Preußen von um 1650 bis um 1800*, [w:] *Wirtschaft, Wissenschaft und Bildung in Preussen. Zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Preussens vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, hrsg. v. K.H. Kaufhold, B. Sösemann, Stuttgart 1998, s. 71.

również politykę handlową, w dużym stopniu uzależnioną również od wydarzeń politycznych. Dlatego nie można wymiennie określić jej rezultatów. Wydaje się, że bilans handlu zagranicznego Brandenburgii, w tym handlu morskiego, był za elektora Fryderyka Wilhelma i jego następcy ujemny<sup>13</sup>, gdyż na rzecz progresywnego rozwoju handlu morskiego i portów niewiele zrobili. Fryderyk Wilhelm walczył przede wszystkim o ujście Odry ze Szczecinem, czego nie osiągnął, ale przez budowę kanału Odra–Sprewa wydatnie ulepszył komunikację rzeczną Brandenburgii z hamburskim portem i szeroko otworzył bramy swojego terytorium dla śląskiego tranzytu.

Fryderyk Wilhelm I już przed objęciem władzy rządził swoim majątkiem Wusterhausen jak państwem, natomiast po objęciu władzy, państwem – jak swoim majątkiem<sup>14</sup>. W jednym i drugim okresie początkiem i końcem wszystkiego była armia (wojsko). Pierwszym i najważniejszym celem politycznym była więc armia i jej potrzeby, które określały system finansowy, ten zaś efektywną gospodarkę państwową, którą król Fryderyk Wilhelm I rozwinął i ukształtował według zasad kameralizmu, podpatrzonych w Niderlandach oraz zdroworozsądkowo i praktycznie przez siebie wydedukowanych. Dlatego sprzeczności w jego nakazach i zakazach nie brakowało, raz zgodnych, raz sprzecznych nawet z fundamentalnymi dogmatami kameralizmu i merkantylizmu, których nie rozumiał. Z tych powodów – w całkowitej sprzeczności z merkantylizmem – w pierwszej kolejności dbał o rozwój rolnictwa i rzemiosła, bo one zapewniały podatki i rekrutów dla armii. Nie miał zrozumienia dla handlu, a tym bardziej tranzytu, dążył jednak do stworzenia rynku wewnętrznego, co też nie było charakterystyczne dla merkantylizmu. Całkowicie odrzucał pogląd o handlu zewnętrznym jako ważnym źródle bogactwa państwa. Sprawy handlu w jego polityce gospodarczej zeszły na drugi plan. Sprawy kolonialne czy handlu dalekomorskiego były w jego ocenie „całkowicie niepraktyczne”. W ogóle dla handlu morskiego miał „mało upodobania i zrozumienia”<sup>15</sup>, chociaż położenie geograficzne Prus było dla jego rozwoju bardzo korzystne. Dlatego w 1721 r. zrezygnował z resztek nabytków elektora Fryderyka Wilhelma w Afryce Zachodniej na rzecz niderlandzkiej Kompanii Zachodnio-Indyjskiej, by całą uwagę skupić na prowincjach środkowych,

---

<sup>13</sup> H. Zottmann, *Die Wirtschaftspolitik Friedrichs des Grossen. Mit besonderer Berücksichtigung der Kriegswirtschaft*, Leipzig–Wien 1937, s. 64.

<sup>14</sup> G. Oestreich, *Friedrich Wilhelm I. Preußischer Absolutismus, Merkantilismus, Militarismus*, Göttingen 1977, s. 28.

<sup>15</sup> H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 225, 227.

zwłaszcza Brandenburgii. Jego polityka celna była faktycznie polityką handlowo-celną marchii brandenburskich, a nie całego państwa<sup>16</sup>. Konsekwentnie popierał jednak rozwój produkcji antyimportowej i przez to stymulował również konkurencyjność produkcji krajowej. Jego polityka gospodarcza była zgodna z merkantylizmem w tym, że rozbudował system ochrony krajowej produkcji przemysłowej w celu zapewnienia rentowności krajowego rolnictwa. W sumie jego polityka gospodarcza była obliczona przede wszystkim na rynek wewnętrzny z priorytetem potrzeb wojska. W ocenie Fryderyka II polityka handlowa ojca wręcz szkodziła handlowi i dlatego bilans wymiany zagranicznej był ujemny<sup>17</sup>.

Początek reformom gospodarczym, silnie rzutującym na wymianę zagraniczną, dały akty prawne wstrzymujące eksport wełny, którą należało przerabiać w kraju, oraz stwarzające bariery celne dla importu wyrobów gotowych, celem uniezależnienia się od ich przywozu. Odtąd przerób surowców w kraju i zakaz importu wyrobów przemysłowych stał się dogmatem polityki handlowej Fryderyka Wilhelma I, stopniowo rozciągany na wszystkie terytoria i coraz szerszą gamę artykułów. Zakazy noszenia odzieży zagranicznej (1718, 1720) obowiązywały już w całym kraju<sup>18</sup>.

Utrzymywaniu rentowności krajowego rolnictwa, a przez to zapewnienie armii rekruta i środków finansowych, oraz rozwojowi rynku wewnętrznego służyły zakazy importu tańszego i lepszego jakościowo zboża polskiego oraz innych artykułów rolnych powszechnego spożycia wydane w latach 1722–1723, później rozciągnięte na inne kraje. O eksporcie zboża król pruski nie chciał w ogóle słyszeć. Jego polityka zbożowo-magazynowa była również regulatorem rynku wewnętrznego, ale pogłębiała też rozdział miast i wsi. Prawie całkowicie eliminowała najważniejszy dotąd towar eksportowy – zboże – z obrotów handlu

---

<sup>16</sup> Tamże, s. 236 i n.; G. Oestreich, *Friedrich Wilhelm I...*, dz. cyt., s. 66–67; W. Treue, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit. Das Zeitalter der technisch-industriellen Revolution 1700 bis 1966*, 2. Aufl., Stuttgart 1966, s. 197–198.

<sup>17</sup> R. Dietrich, *Die politischen Testamente der Hohenzollern*, Köln–Wien 1986, s. 81–82; K.H. Kaufhold, „*Wirtschaftswissenschaften*”..., dz. cyt., s. 63–64; W. Neugebauer, *Zentralprovinz im Absolutismus. Brandenburg im 17. und 18. Jahrhundert*, Berlin 2001, s. 124; J. Hosfeld-Guber, *Der Merkantilismusbegriff und die Rolle der absolutistischen Staats im vorindustriellen Preussen*, München 1985, s. 223–225; H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 230–236; W. Naudé, *Die merkantilistische Wirtschaftspolitik Friedrich Wilhelm I. und der Küstriner Kammerdirektor Hille*, „*Historische Zeitschrift*” 1903, Bd. 90, s. 12 i n., 37 i n.; C. Hinrichs, *Die Wollindustrie in Preußen unter Friedrich Wilhelm I.*, Berlin 1933, s. 110–111.

<sup>18</sup> C. Hinrichs, *Die Wollindustrie...*, dz. cyt., Bd. 1, s. 49 i n., 58 i n.; K.H. Kaufhold, „*Wirtschaftswissenschaften*”..., dz. cyt., s. 64 i n.; tenże, *Die Wirtschaft: Vom Merkantilismus zur Industrialisierung*, [w:] *Preußen-Ploetz...*, dz. cyt., s. 79.

zewnątrznego, a z morskiego w szczególności, i z tego powodu budziła rozgoryczenie kupiectwa<sup>19</sup>.

Dla handlu zewnętrznego, zwłaszcza morskiego importu z krajów Europy Zachodniej, katastrofalne były następstwa zaprowadzonego w latach 1718–1722 w całym kraju monopolu na gorszą jakościowo sól hallską i magdeburską. Sól zamorska była dotąd głównym artykułem importowym miast portowych, zbywanym na ich zapleczu gospodarczym<sup>20</sup>.

Najsłabszym ogniwem pruskiej polityki handlowej za Fryderyka Wilhelma I była polityka celna, preferująca rynek wewnętrzny środkowych prowincji kosztem procesów unifikacyjnych kraju i handlu zagranicznego. Król pruski rewidował taryfy celne, odmiennie obciążał towary krajowe i zagraniczne przeznaczone na rynek wewnętrzny i zewnętrzny, ale ze względów finansowych utrzymał średniowieczną sieć granic i komór celnych, prawo składu i przymus drogowy. W rezultacie w 1740 r. Prusy składały się z trzech autonomicznych organizmów gospodarczych, posiadających odmienne, konkurencyjne wobec siebie systemy celne, preferujące eksport i ograniczające lub wręcz wstrzymujące import, niekorzystnie kształtujące tranzyt i działające na szkodę sąsiadów. Polityka handlowa prowadząca do bogacenia się kosztem sąsiednich państw była zgodna z merkantylizmem, ale przynosiła Prusom – zdaje się – więcej strat niż korzyści, bo handel tranzytowy za Fryderyka Wilhelma I był w upadku, a bilans handlu zagranicznego ujemny. Chociaż podjęte działania miały na celu zwiększenie udziału kupiectwa berlińskiego w wymianie morskiej Szczecina (zniesienie prawa składu w Szczecinie i Frankfurcie n. Odrą [1723], założenie Rosyjskiej Kompanii Handlowej [1724–1738], zrównanie ceł odrzańskich z łabskimi), to okazały się niewystarczające, by zmienić główny kierunek wymiany morskiej środkowych prowincji, gdyż transport rzeką Łabą pozostawał tańszy i bezpieczniejszy niż Odrą. Głównym portem nie tylko centralnych prowincji – marchii brandenburskich – ale również śląskiego tranzytu pozostał więc Hamburg, dysponujący nieporównanie lepszą flotą i wyposażeniem technicznym urządzeń portowych niż Szczecin<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> W. Naudé, *Die merkantilische Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 16 i n.; H. Rachel, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik*, Bd. 1, s. 346 i n.; Bd. 2, H. 1, s. 223 i n.

<sup>20</sup> H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 229 i n.

<sup>21</sup> W. Naudé, *Die merkantilistische Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 18 i n.; H. Rachel, *Der Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 236 i n.; F. Blauch, *Die Epoche des Merkantilismus...*, dz. cyt., s. 176–177; J. Hosfeld-Guber, *Der Merkantilismusbegriff...*, dz. cyt., s. 29 i n.; J. Mittenzwei, *Preußen nad dem siebenjährigen Krieg. Auseinandersetzungen zwischen Bürgertum und Staat um*

Przejęcie w 1720 r. przez Prusy delty Odry ze Szczecinem było ukoronowaniem wielowiekowej walki Hohenzollernów o bezpośredni dostęp do morza. Stworzyło bardzo korzystne perspektywy przed szczecińskim portem, zajmującym jedno z ostatnich miejsc w grupie średnich portów bałtyckich, gdyż pierwszy raz w jego wielowiekowej historii dolne i środkowe dorzecze Odry mogło stanowić zaplecze handlowe. Z tego względu kupiectwo Szczecina wiązało w 1720 r. tak duże nadzieje z tym historycznym wydarzeniem i nowym władcą. Rozwój handlu i portu szczecińskiego należy jednak rozpatrywać nie z perspektywy ich nowych możliwości, lecz celów politycznych i gospodarczych państwa pruskiego w koncepcji umacniającego absolutyzm króla Fryderyka Wilhelma I, dla którego od 1720 r. najważniejszymi problemami Szczecina były garnizon i twierdza, a nie port i handel, lub lepiej – dochody z nich płynące. Dlatego w 1721 r. ze względów finansowych zrezygnowano z budowy szlaku żeglugowego łączącego Szczecin z morzem rzeką Świną, a rok wcześniej zniesiono w Nowej Marchii wolność celną na towary spławiane z Wielkopolski do Szczecina, ustanowioną traktatem trzebiszowskim z 1618 r. W praktyce oznaczało to pomniejszenie zaplecza handlowego portu szczecińskiego o Wielkopolskę, która na pół wieku związała się z rynkiem gdańskim. Jedynym działaniem korzystnym dla rozwoju handlu portu szczecińskiego w latach 1720–1740 było ograniczenie prawa składu Szczecina i Frankfurtu n. Odrą w 1723 i 1728 r. Nie równoważyło ono jednak podwyżki taryf celnych oraz utraty wielkopolskiego rynku zbożowego i wełny. Pierwsze dwudziestolecie przynależności Szczecina do Prus to okres niekorzystnych warunków rozwoju szczecińskiego portu i handlu, będących skutkiem głównie błędnej polityki handlowo-celnej, zwłaszcza zbożowej, solnej i wełnianej króla Fryderyka Wilhelma I<sup>22</sup>.

---

*die Wirtschaftspolitik*, Berlin 1979, s. 119; Z. Szultka, *Polityka gospodarcza państwa i jej wpływ na sytuację ekonomiczną wsi i miast oraz położenie ludności*, [w:] *Prusy w okresie monarchii absolutnej (1701–1806)*, red. B. Wachowiak, oprac. Z. Szultka, A. Kamiński, G. Kucharczyk, D. Łukasiewicz, B. Wachowiak, Poznań 2010, s. 177–178.

<sup>22</sup> M. Wehrmann, *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911, s. 363–366, 376 i n.; G. Schmolter, *Die Erwerbung Pommerns und der Handel auf der Oder und in Stettin bis 1740*, „Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich” 8 (1884), H. 2, s. 47 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu i przezwyciężanie kryzysu gospodarczego (1713–1740)*, [w:] *Dzieje Szczecina. Wiek X–1805*, dz. cyt., s. 469 i n.; J. Stanielewicz, *Zarys rozwoju portu i handlu morskiego Szczecina od XVI do XVIII wieku*, [w:] *Pomorze Zachodnie w tysiącleciu*, red. P. Bartnik, K. Kozłowski, Szczecin 2000, s. 124–125; B. Wachowiak, *Wybrane problemy...*, dz. cyt., s. 51–61; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*, Szczecin 2000, s. 29 i n.

Do 1740 r. – jak za szwedzkich czasów – handel Szczecina był przedmiotem wojny handlowej ze Szwecją i Danią (cła sundzkie). Z morzem łączyła Szczecin płytką rzeką Piana i obciążony szwedzkimi licencjami port w Wolgąście. Słabe kapitałowo i konserwatywne kupiectwo szczecińskie nie było zdolne skutecznie konkurować na morzu z holenderskimi armatorami i kupcami. Wprawdzie władze centralne podejmowały działania mające na celu zwiększenie udziału kupiectwa berlińskiego w wymianie morskiej Szczecina, ale miały one połowiczny charakter i nie wywarły większego wpływu z uwagi na wyższe koszty spływu towarów Odrą niż Łabą. Chodzi o zwolnienie handlu berlińskiego w 1723 r. z prawa składu Szczecina i Frankfurtu n. Odrą, z czego nie korzystali kupcy śląscy, saksońscy czy polscy, oraz działająca w latach 1724–1738 Rosyjska Kompania Handlowa, mająca eksportować brandenburskie tekstylia za rosyjskie skóry, czego nie rozumieli szczecinianie. Krótko mówiąc, port w Szczecinie, podobnie jak pozostałe małe porty Pomorza pruskiego, nie miał czym handlować; dlatego wiele statków wchodziło, a jeszcze więcej wychodziło z nich pod balastem<sup>23</sup>.

Fryderyk Wilhelm I, uniemożliwiając portom pomorskim handel zbożem, wełną, solą francuską i hiszpańską, skazał je na trwały kryzys i stagnację oraz bardzo poważnie ograniczył ich handel morski z Europą Zachodnią. Obroty portu szczecińskiego w 1721 r. kształtowały się w granicach około 400 000 talarów, w latach następnych zmalały około 10% i dopiero po 1728 r. osiągnęły powojenną wielkość. W latach 30. powoli wzrastały dzięki coraz większemu udziałowi Berlina i tranzytu śląskiego, by około 1740 r. osiągnąć wartość 450 000–500 000 talarów. Szczecin należał więc do zaledwie średnich portów bałtyckich. Cechą charakterystyczną jego wymiany w całym tym dwudziestolecu była duża przewaga importu nad eksportem. Ujemne saldo obrotów towarowych w handlu zewnętrznym stało w jaskrawej sprzeczności z doktryną merkantylizmu<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> T. Schmidt, *Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins*, „Baltische Studien” 1863, Bd. 19, s. 17 i n., 54 i n.; G. Schmoller, *Die Russische Companie zu Berlin*, „Zeitschrift für Preußische Geschichte und Landeskunde” 1883, Bd. 20, s. 50, 62, 66 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 470–471, 478; H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych pod wpływem merkantylistycznej polityki państwa*, [w:] *Historia Pomorza...*, dz. cyt., t. 2, cz. 3, s. 691; G. Majewska, *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720–1809*, Wrocław 1991, s. 162 i n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 66 i n., 268 i n., 291 i n.; J. Trzoska, *Zmiany w handlu bałtyckim i europejskim*, [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. 3, cz. 1, Gdańsk 1993, s. 351–352; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte, T. 1–2*, „Baltische Studien” 1966, Bd. 52, s. 69–70; W. Zorn, *Gewerbe und Handel...*, dz. cyt., s. 561.

<sup>24</sup> W. Setzefand, *Der Handel Stettins unter Friedrich Wilhelm I.*, Stettin 1928, s. 13 i n.; H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych...*, dz. cyt., s. 694, 705; tenże, *Handel morski*

Głównym artykułem eksportowym Szczecina było drewno opałowe, kierowane w przewadze do Danii, oraz jego przetwory i towary leśne, których odbiorcą była Europa Zachodnia. Bardzo ważnym artykułem wywozowym była sól hallska, przewożona głównie do Królewca, wywożono również owoce, cegłę.

Znacznie większą wartość i bardziej urozmaicony był import, w którym dominowały skandynawskie i holenderskie ryby morskie oraz zachodnioeuropejskie wina, trafiające również do Berlina, Magdeburga i Wrocławia. Artykuły kolonialne i korzenne, kawa, tran – to dalsze artykuły importowane z Zachodu, jak również zboże z Gdańska, żelazo ze Szwecji, wapno z Gotlandii, len, konopie i siemię lniane z Rosji i Prus Książęcych<sup>25</sup>.

Zerwanie wymiany handlowej z ziemiami polskimi miało bardzo niekorzystne następstwa dla małych portów pomorskich, zwłaszcza Kołobrzegu, który spadł do roli małego portu bałtyckiego, gdyż utracił szwedzki i holenderski rynek zbożowy, którego nie równoważył wywóz soli hallskiej do Królewca i Kłajpedy. Wszystkie porty – Kołobrzeg, Darłowo, Ustka/Słupsk, Trzebiatów – tkwiły w stagnacji (choć w różnym zakresie), miały ujemne saldo obrotów. Najważniejszym artykułem eksportowym Kołobrzegu były płótno i haras, a pozostałych – drewno, jego przetwory i artykuły leśne. W imporcie przeważało wino, kawa, tytoń i inne produkty spożywcze. W niektórych latach znaczącą tutaj rolę odgrywało też zboże z Gdańska lub Królewca<sup>26</sup>.

Handel morski portów Prus Książęcych w pierwszej połowie XVIII w. doskonale wpisywał się w przemiany handlu bałtyckiego tego okresu, których istotą był wzrost wymiany surowcami przemysłu stocznioowego i tekstylnego kosztem zboża. Działo się tak również pod wpływem braku zrozumienia przez króla Fryderyka Wilhelma I potrzeb największego wciąż portu pruskiego – Królewca.

---

*Szczecina...*, dz. cyt., s. 107 i n.; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte, T. 1–2*, dz. cyt., s. 69 n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 99 i n., 117 i n., 170 i n., 184 i n.

<sup>25</sup> W. Setzefand, *Der Handel Stettins...*, dz. cyt., s. 29 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 471–480; H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych...*, dz. cyt., s. 692, 702–707; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 281 i n.

<sup>26</sup> H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych...*, dz. cyt., s. 702–703, 705–708; tenże, *Handel morski Kołobrzegu...*, dz. cyt., s. 95–97, 205 i n.; tenże, *Udział Kamienia i Wolina w żegludze i handlu morskim w XVI–XVIII w.*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1981, z. 1, s. 20 i n.; tenże, *Kołobrzegs- handel mit den skandinavischen Ländern im 17. und 18. Jahrhundert*, „Studia Maritima” 1980, vol. 2, s. 130; tenże, *Ruch statków w porcie kołobrzesckim oraz zasięg geograficzny żeglugi miasta w XVIII wieku*, „Materiały Zachodniopomorskie” 1993, t. 39, s. 269 i n.; R. Gaziński, *Handel morski małych portów Zalewu Szczecińskiego w XVIII w.*, „Nautologia” 1997, R. 32, nr 3/4, s. 9 i n.; Z. Szultka, *Ekonomiczne problemy portu słupskiego w Ustce*, „Rocznik Koszaliński” 1978, nr 14, s. 78 i n.

Niedoinwestowanie urzędzeń portowych, brak własnej floty i słabość kapitałowa oraz inne przyczyny powodowały, że kupiectwo Królewca tradycyjnie ograniczało się do pośrednictwa między zapleczem portowym a armatorami holenderskimi i angielskimi, którzy z handlu morskiego portów Prus Książęcych czerpali największe korzyści, oraz nie było zdolne skutecznie konkurować z portami rosyjskimi. Choć kuratela celno-handlowa władz państwowych nad handlem Prus Książęcych nie była tak krępująca, jak dla środkowych prowincji, to z podanych już powodów handel morski Królewca i Piławy w pierwszej połowie XVIII w. rozwijał się nieco szybciej niż w drugiej połowie XVII w. (średnia roczna statków w latach 1749–1757 – 533, a w latach 60. – 629), ale jego pozycja wobec wschodnich portów bałtyckich była coraz słabsza, chociaż obszar zaplecza handlowego portu nie uległ pomniejszeniu. Wywóz zboża, tradycyjnie najważniejszego artykułu handlowego portu, na początku lat 20. spadł do nienotowanego w warunkach pokojowych poziomu (2800 łasztów), ale w latach następnych systematycznie wzrastał i w 1750 r. wynosił prawie 250 000 łasztów. Głównym powodem załamania się handlu zbożowego i całego obrotu była pruska polityka solna (zakaz importu soli morskiej i monopol soli krajowej), handel solą w największym bowiem stopniu kształtował rzeczywiste zaplecze gospodarcze portu oraz jego wymianę z Zachodem, coraz bardziej zainteresowanym handlem z Rosją. W wywozie Królewca – podobnie jak Kłajpedy – wzrastała wymiana z portami państwa pruskiego, głównie lnem, konopiami i siemieniem lnianym<sup>27</sup>.

Głównym celem polityki gospodarczej Fryderyka II było zabezpieczenie podstaw finansowych armii dla osiągnięcia mocarstwowej pozycji w Europie oraz zapewnienie państwu i jego mieszkańcom bezpieczeństwa i pomyślności. Król pruski w sprawach handlu zagranicznego wypowiedział się wielokrotnie, stale podkreślając, że jego celem był aktywny bilans, który zawsze łączył z polityką manufakturową, tę natomiast z mocarstwową pozycją polityczną i gospodarczą, w której priorytet miały sektory i branże najsilniej związane z armią. Gospodarka, w tym handel, była więc instrumentem realizacji celów politycznych, co nadawało jej wiele specyficznych cech<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> H. Meier, *Beiträge zur Handels...*, dz. cyt., tabelle; F. Gause, *Die Geschichte der Stadt Königsberg...*, dz. cyt., Bd. 2, s. 89 i n., 133 i n., 196–197; J. Trzoska, *Zmiany w handlu bałtyckim...*, dz. cyt., s. 347–351; W. Naudé, *Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten von 13. bis 18. Jahrhundert*, Berlin 1896, s. 383 i n., 399–401; B. Wachowiak, *Wymiana handlowa...*, dz. cyt., s. 388.

<sup>28</sup> W. Naudé, *Die merkantilische Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 25 i n.; T. Schieder, *Friederich der Große. Ein Königtum der Widersprüche*, Berlin 1983, s. 309–310, 314–316;



Z podstawowymi zasadami rozwoju handlu zapoznał Fryderyka II dyrektor Kamery Wojenno-Skarbowej w Kostrzynie, kameralista Christoph W. Hille, jeszcze przed objęciem przez Fryderyka tronu. Zgodnie z nimi Fryderyk prowadził politykę handlową od pierwszych miesięcy sprawowania władzy, przywiązując nieporównanie większą wagę niż Fryderyk Wilhelm I do handlu zewnętrznego, w tym morskiego. Sprawami gospodarczymi bliżej zajął się po wojnach śląskich, zwłaszcza od 1750 r. Znowelizowana instrukcja dla Generalnego Dyrektorium z 1748 r. jest dowodem ciągłości kameralistycznej polityki gospodarczej ojca, nieco tylko skorygowanej. Silnie przebija z niej duże znaczenie protekcjonizmu i cel ochronnych dla życia gospodarczego, zwłaszcza manufaktur i handlu. Szerzej na temat handlu wypowiedział się w testamencie politycznym z 1752 r., stwierdzając, że zadaniem handlu i manufaktur jest powstrzymać wypływ pieniądza, przeciwnie – spowodować, że będzie on wpływał do kraju. Jest to program merkantylistyczny, ściśle łączący system manufakturowy lub fabryczny z handlem zagranicznym, obliczony na pokrycie potrzeb kraju na produkty przemysłowe wytwarzane wyłącznie w kraju. Celem handlu zewnętrznego w ocenie Fryderyka II był dodatni bilans handlowy, który władca chciał osiągnąć – podobnie jak ojciec – nie tyle drogą zwiększonego eksportu, ile ograniczonego do minimum importu, którego najchętniej by zabronił. Przemysł manufakturowy miał w pełni pokryć potrzeby rynku wewnętrznego oraz wyprodukować nadwyżkę eksportową, która pozwoliłaby na osiągnięcie dodatniego salda bilansu handlu zagranicznego, celem akumulacji i tezauryzacji pieniądza jako warunku aktywnej polityki zagranicznej na scenie europejskiej oraz zabezpieczenia przed ewentualną wojną. Cele te zachowały aktualność do końca panowania tego króla, z tym że po wojnie siedmioletniej uległy częściowej zmianie metody ich realizacji<sup>29</sup>. Protekcjonizm i zakazy importu wyrobów gotowych stały się podstawą osiągnięcia dodatniego bilansu handlowego, pozostającego kanonem polityki handlowej, stającym się

---

W.O. Henderson, *Die Wirtschafts- und Handelspolitik Friedrich des Grossen*, [w:] *Panorama...*, dz. cyt., s. 477–479; K.E. Born, *Wirtschaft und Gesellschaft im Denken Friedrichs des Großen*, Wiesbaden 1779, s. 12–14; C. Hinrichs, *Preußen als historisches Problem. Gesammelte Abhandlungen*, Berlin 1964, s. 161 i n.; I. Mittenzwei, *Preußen nach dem Siebenjährigen Krieg...*, dz. cyt., s. 125–126, 229–230; U. Müller-Weil, *Absolutismus und Aussenpolitik in Preussen. Ein Beitrag zur Strukturgeschichte des preussischen Absolutismus*, Stuttgart 1992, s. 282–283.

<sup>29</sup> R. Dietrich, *Die politischen Testamente...*, dz. cyt., s. 300; K.H. Kaufhold, „*Wirtschaftswissenschaften*”..., dz. cyt., s. 67; W. Treue, *Preußens Wirtschaft vom Dreissigjährigen Krieg bis zum Nationalismus*, [w:] *Handbuch der preussischen Geschichte*, Bd. 2: *Das 19. Jahrhundert und grosse Themen der Geschichte Preussens*, hrsg. v. O. Büsch, Berlin–New York 1992, s. 482–483; J. Hosfeld-Guber, *Der Merkantilismusbegriff...*, dz. cyt., s. 227–229; K.E. Born, *Wirtschaft und Gesellschaft...*, dz. cyt., s. 13, 16 i n.

w praktyce mieszaniną zakazów i nakazów, monopoli i finansowego wsparcia produkcji manufakturowej, którą zainteresowane było państwo. W ten sposób dobro państwa stało się doktryną polityki gospodarczej. Jego potrzeby finansowe Fryderyk II chciał zaspokoić przez rozwój handlu, którego zadaniem było ściąganie pieniędzy z obcych krajów, natomiast celem systemu manufakturowego miało być niedopuszczenie do wypływu pieniądza z kraju. Fryderyk II doszedł po 1763 r. do przekonania, że Prusy nie są w stanie i nie muszą konkurować z Holandią, Anglią czy Francją o rynki kolonialne i nie muszą posiadać kolonii oraz floty dalekomorskiej. Wystarczy, że skoncentrują swoją uwagę na europejskich sąsiadach, głównie na Polsce i Rosji, zwłaszcza na Polsce, którą król postanowił traktować jak europejskie potęgi morskie kolonie, czyli jako rynek surowcowy i zbytu własnych wyrobów przemysłowych<sup>30</sup>.

Wszyscy badacze zgodnie stwierdzają, że jednym z najważniejszych warunków skutecznej realizacji zasad merkantylnizmu była jedność gospodarcza, gdyż na nią właśnie ukierunkowana została merkantylna polityka gospodarcza. Wdrażanie klasycznych instrumentów merkantylnizmu: ochrona własnego rynku za pomocą ceł ochronnych, zakazów przywozu wyrobów gotowych, monopoli, było bardzo trudne lub wręcz niemożliwe na małych terytoriach. Ponadto narażało sąsiadów na działania retorsyjne, których skutki mogły być bardzo niekorzystne dla własnego wzrostu gospodarczego. Nie chodzi tylko o to, że poszczególne terytoria Brandenburgii-Prus w całym interesującym nas okresie charakteryzowały się poważnymi strukturalnymi różnicami społecznymi i gospodarczymi, ale przede wszystkim – w dobie absolutyzmu i merkantylnizmu – były konglomeratem trzech organizmów gospodarczych; prowincji zachodnich – nadreńsko-westfalskich, środkowych ze Śląskiem (od 1740 r.) i peryferyjnych Prus Książęcych/Wschodnich. Rozczłonkowane prowincje zachodnie, niestanowiące bynajmniej jedności gospodarczej, ekonomicznie związane z dorzeczem Renu, zwłaszcza z Niderlandami, pod względem handlowym i celnym traktowano jako obce i podporządkowane prowincjom środkowym, skutecznie broniły się, nawet w czasach Fryderyka II, przed próbami narzucenia im merkantylnej polityki handlowej. Peryferyjne Prusy Książęce/Wschodnie w zasadzie cieszyły się wolnością handlową, nawet

---

<sup>30</sup> R. Dietrich, *Die politischen Testamente...*, dz. cyt., s. 97–100; F. Blauch, *Die Epoche...*, dz. cyt., s. 170 i n.; F. Hartung, *Die politischen Testamente der Hohenzollern*, [w:] F. Hartung, *Volk und Staat in der deutschen Geschichte. Gesammelte Abhandlungen*, Leipzig 1940, s. 133, 141–142; K.F. Born, *Wirtschaft und Gesellschaft...*, dz. cyt., s. 16–18; K.H. Kaufhold, *Preußische Staatswirtschaft – Konzept und Realität. 1640–1806*. „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte” 1994, T. 2, s. 55 i n.

handlu zbożem, i pozostawały poza rynkiem wewnętrznym. Dopiero od początku lat 80. XVIII w. coraz szybciej postępował proces ich integracji handlowo-celnej i gospodarczej z prowincjami środkowymi. Właśnie prowincje środkowe, czyli Brandenburgia, Pomorze, Magdeburg i Śląsk (od 1740 r.), przez swoją jedność i wielkość terytorialną, armię i silną władzę państwową stwarzały korzystne warunki do realizacji merkantylnej polityki gospodarczej, które władcy Brandenburgii-Prus umiejętnie wykorzystali. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że merkantylna polityka gospodarcza i handlowa elektorów brandenburskich najjaskrawsze odbicie znalazła w centralnej prowincji – Brandenburgii i stolicy kraju – Berlinie<sup>31</sup>.

Gdy chodzi o metody i dynamikę realizacji wspomnianych celów oraz ich skutki, to trzeba od razu stwierdzić, że polityka handlowa Fryderyka II w pierwszych latach sprawowania władzy była wprawdzie kontynuacją polityki ojca, ale do handlu zewnętrznego, w tym morskiego, przywiązywała nieporównanie większą wagę. Jego pierwsze inwestycje mające stymulować rynek wewnętrzny i handel morski były niejako próbą realizacji przedsięwzięć planowanych wcześniej, ale niewykonanych. Podobnie jak ojciec, uwagę skupił na prowincjach środkowych, poszerzonych od 1740 r. o zagrabiony Austrii Śląsk oraz na sieci dróg wodnych, a zwłaszcza niezrealizowanej dotąd idei uczynienia Szczecina głównym portem państwa pruskiego i całego dorzecza Odry. Przez aneksję Śląska Prusy weszły w posiadanie rzeki Odry od jej źródeł do ujścia do Bałtyku, co miało ogromne znaczenie polityczne, gospodarcze i handlowe, przekraczające granice państwa Hohenzollernów, gdyż silnie rzutowało na jego stosunki z Austrią, Saksonią, Polską i innymi państwami i miastami. Stworzyło też zupełnie nowe, bardzo korzystne perspektywy rozwoju pruskiego handlu morskiego, którego Szczecin miał być najważniejszym portem.

Nie było więc przypadkiem, że już w 1740 r. przystąpiono do budowy awanportu w Świnoujściu oraz pogłębiania koryta Świny, aby jej biegiem zapewnić

---

<sup>31</sup> F. Blaich, *Die Epoche...*, dz. cyt., s. 170–171; W. Zorn, *Sozialer Wandel in Mitteleuropa 1780–1840. Eine vergleichende landesgeschichtliche Untersuchung*, [w:] W. Zorn, *Wirtschaftlich-soziale Bewegung und Verflechtung. Ausgewählte Aufsätze*, Stuttgart 1992, s. 281 i n.; W. Neugebauer, *Zentralprovinz...*, dz. cyt., s. 50 i n.; T. Schieder, *Friedrich der Große...*, dz. cyt., s. 322–323; C. von Looz-Corswaren, *Die westlichen Landesteile*, [w:] *Panorama...*, dz. cyt., s. 703–704; H. Carl, *Okkupation und Regionalismus. Die preussischen Westprovinzen im siebenjährigen Krieg*, Mainz 1993, s. 26, 34 i n.; H. Hausserr, *Wirtschaftsgesichte der Neuzeit vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts*, 4. Aufl., Wien–Köln 1979, s. 260; H. Krüger, *Berlin als industrielles Zentrum der mittleren Provinzen*, [w:] *Preussen in der deutschen Geschichte von 1789*, hrsg. v. I. Mittenzwei, K.H. Noack, Berlin 1983, s. 213 i n.

Szczecinowi bezpośrednie połączenie z Bałtykiem, ale koncepcję urządzenia stosunków handlowych i wodnych we wszystkich środkowych prowincjach władze pruskie opracowały na przełomie lat 1741 i 1742. W kwietniu 1742 r. cały handel morski pruskiego dorzecza Odry został skierowany do Szczecina, a kupiectwo głównych miast tego obszaru zobowiązano do zawiązywania towarzystw (spółek) handlowych celem skutecznego przeciwstawienia się Hamburgowi i wyniesienia Szczecina do roli głównego portu centralnych prowincji kraju. Pruski handel morski – wzorem Anglii – miały prowadzić pruskie firmy w pruskich portach i pruskimi statkami. Celem osłabienia targów lipskich wrocławskie jarmarki w 1742 r. przekształcono w targi. Tej kompleksowej koncepcji nie zaaprobowano kupiectwo Berlina i Wrocławia, bo uważało, że port szczeciński jest technicznie nieprzygotowany do nałożonych na niego zadań, a jego zaplecze gospodarcze nie dysponuje konieczną infrastrukturą. Części kupiectwa program ten wydawał się zbyt rewolucyjny, a Szczecin – zbyt słaby kapitałowo<sup>32</sup>.

Realizacja przedstawionej koncepcji handlu środkowych prowincji Prus w praktyce oznaczała rozszerzenie wojny handlowej z Austrią, Saksonią i Hamburgiem o handel na rzece Łabie oraz z Polską – na Warcie i Odrze. Kwestie te mają bogatą literaturę i pomijam je w tym miejscu, dodając, że gdy Fryderyk II był w stanie wojny z Austrią i okupował Saksonię, przejściowo zrezygnował z konfrontacji z Hamburgiem i skoncentrował uwagę na rozbudowie portu szczecińskiego oraz infrastruktury komunikacyjnej na jego zapleczu handlowym. Temu celowi służyła budowa w latach 1743–1745 kanału Plauer, łączącego rzeki Łabę i Hawelę, czyli Magdeburg z Berlinem, a w latach 1744–1746 odnowiono i rozbudowano Finow Kanal, łączący przez Eberswalde Hawelę z Odrą, tj. Berlin ze Szczecinem. Stworzona sieć wodna była na ówczesne czasy dziełem doskonałym, zapewniającym komunikację wodną ze Szczecinem wszystkim środkowym prowincjom państwa pruskiego, przez co wydatnie poszerzono zaplecze portu szczecińskiego. W celu stworzenia dogodnych warunków statkom pełnomorskim do zawijania do portu szczecińskiego oraz uwolnienia pruskiego

---

<sup>32</sup> W. Naudé, G. Schmoller, A. Skalweit, *Die Getreidehandelspolitik und Kriegsmagazinverwaltung Preußens 1740–1756*, Bd. 3, H. 1, Berlin 1910, s. 128–136; W. Treue, *Wirtschafts- und Technikgeschichte Preussens*, Berlin 1984, s. 74–76; I. Mittenzwei, *Wirtschaftspolitik-, Territorialstaat-Nation. Die Haltung des preußischen Bürgertums zu den wirtschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Sachsen (1740–1786)*, „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte” 1970, T. 3, s. 184 i n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 106 i n.; G. Wąs, *Dzieje Śląska od 1526 do 1806 roku*, [w:] M. Czaplinski, E. Kaszuba, G. Wąs, R. Żerelik, *Historia Śląska*, Wrocław 2007, s. 247–249; A. Born, *Regulacja Odry i rozbudowa urzędzeń technicznych*, [w:] *Monografia Odry*, red. A. Grodek, M. Kielczewska-Zalewska, A. Zierhoffer, Poznań 1948, s. 423 i n.

handlu od szwedzkich ceł w Wołogoszczy równocześnie w latach 1745–1747 uregulowano bieg i pogłębiono koryto Świny, u ujścia której zbudowano awanport Świnoujście (1747). Prace pogłębiająco-regulacyjne kontynuowano w następnych latach, ale od 1747 r. Świną docierało do Szczecina coraz więcej statków, a od 1750 r. stała się ona główną arterią łączącą szczeciński port z morzem. W latach 1747–1753 poprawiano również warunki nawigacyjne i żeglugowe między Frankfurtem n. Odrą a Zalewem Szczecińskim. Dzięki temu od 1747 r. Odra była osią całego wodnego układu komunikacyjnego środkowych prowincji Prus. Miało to ogromne znaczenie dla dynamicznego rozwoju pruskiego rynku wewnętrznego i handlu morskiego Szczecina. Zaplecze portu szczecińskiego zostało wydatnie powiększone po wykonaniu w latach 1772–1774 Kanału Bydgoskiego, łączącego przez Wartę i Noteć Odrę z Wisłą. Odtąd stanowiło je nie tylko całe dorzecze Odry z jej dopływami, ale również centralne obszary Polski, bo kanał ten zbudowano w celu oderwania polskiego handlu od portu gdańskiego i skierowania do szczecińskiego, czego – dodajmy od razu – nie udało się osiągnąć. Jednak dzięki doskonale rozwiniętej sieci dróg wodnych, liczącej w całych Prusach w 1785 r. 261 km, port szczeciński pod koniec XVIII w. wyrósł na jeden z największych ośrodków handlowych Bałtyku<sup>33</sup>.

Oddanie w 1746 r. kanału Finow, a w roku następnym uruchomienie bezpośredniej żeglugi ze Szczecina na morze i przekazanie do użytku awanportu w Świnoujściu miało historyczne znaczenie nie tylko dla portu szczecińskiego, ale również dla handlu marchii brandenburskich i jeszcze większe dla handlu morskiego Hamburga i Magdeburga. W 1747 r. Fryderyk II przywrócił prawo składu Magdeburgowi, co było elementem wojny handlowej Prus z Saksonią oraz ciosem w handel Hamburga, który utracił brandenburskie i śląskie zaplecze handlowe, gdyż odtąd transport pruskich towarów do tego portu prowadzić mogła wyłącznie gildia szyprów berlińskich. Akty te zmusiły niejako kupiectwo

---

<sup>33</sup> M. Wehrmann, *Der Handel Stettins unter Friedrich dem Grossen*, „Unser Pommerland” 1929, Bd. 14, H. 1/2, s. 53–56; H.U. Wehler, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, 2. Aufl., Bd. 1, München 1989, s. 120; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte*, T. 1–2, dz. cyt., s. 66 i n.; R. Burkhardt, *Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde*, Swinemünde 1920, s. 26 i n., 49 i n.; W. Treue, *Preußens Wirtschaft...*, dz. cyt., s. 143, 211; W. Zorn, *Binnenwirtschaftliche Verflechtungen um 1800*, [w:] *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert*, hrsg. v. F. Lütge, Stuttgart 1964, s. 102; R. Straubel, *Stettin als Handelsplatz und wirtschaftlicher Vorort Pommerns im spätabolutistischen Preußen*, „Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands” 2004, Bd. 50, s. 150 i n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 147 i n.; tenże, *Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII w.)*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 1–2, s. 158–161; H. Lesiński, *Kształtowanie się stosunków rynkowych...*, dz. cyt., s. 684.

Berlina do nienotowanego dotąd zaangażowania się w handel morski i przemysł stoczniowy. Sprzyjało temu zniesienie na rok prawa składu Frankfurta n. Odrą, Szczecina i Wrocławia oraz działania króla, mające na celu skłonienie kupiectwa wrocławskiego do przeniesienia swojego handlu z Łaby na Odrę (zwolnienie z części ceł odrzańskich, 1749 r.). Od 1751 r. dominującą ideą było skierowanie całego handlu środkowych prowincji, ukierunkowanego na zbytnie zachodzie, na targi we Frankfurcie n. Odrą i port w Szczecinie jako jego centrami. Dlatego w 1750 r. zniesiono na stałe prawo składu we Frankfurcie n. Odrą, a w następnym roku w Szczecinie oraz cło na Warcie, Noteci i Odrze dla towarów zbywanych przez Polaków w Szczecinie (1744, 1750), wreszcie w 1752 r. zrównano cło odrzańskie z łabskim. W ten sposób stworzone zostały podstawy prawne kształtującego się pruskiego rynku wewnętrznego, obejmującego środkowe prowincje. Śląsk do wojny siedmioletniej w niejednej dziedzinie pozostawał poza przywilejami marchii brandenburskich, Pomorza i Magdeburga i o pełnej jego integracji gospodarczej z wymienionymi terytoriami nie może być mowy<sup>34</sup>.

W 1744 r. Prusy przejęły Wschodnią Fryzję, z trzeciorzędnym i w fatalnym stanie technicznym portem Morza Północnego – Emden. Fryderyk II zrazu nie docenił jego nadmorskiego położenia i w 1744 r. nosił się nawet z zamiarem jego sprzedaży. Po wojnach śląskich, pod wpływem powodzenia holenderskich i angielskich kompanii handlowych i kolonialnej rywalizacji angielsko-francuskiej, zmienił zdanie i postanowił włączyć się w nurt kolonialnego handlu morskiego w celu zwiększenia dochodów państwa i wyeliminowania zagranicznego pośrednictwa handlowego. Port w Emden miał się stać ośrodkiem zbytu śląskiego płótna, eksportowanego do hiszpańskich i francuskich kolonii. Cele te zamierzał osiągnąć za pomocą spółek bez udziału państwa, ale działających pod państwową kuratelą.

Pierwsze powodzenia w handlu z Chinami zawiązanej w 1751 r. Kompanii Azjatyckiej wywołały zaniepokojenie Anglików i Holendrów, którzy spowodowali, że już w 1755 r. poniosła ona duże straty. Zajęcie Fryzji Wschodniej w 1757 r. przez Francuzów położyło kres jej działalności. Początkowe sukcesy Kompanii Azjatyckiej skłoniły w 1753 r. królewskiego bankiera i przemysłowca

---

<sup>34</sup> W. Treue, *Wirtschafts- und Technikgeschichte...*, dz. cyt., s. 75–76; tenże, *Preußens Wirtschaft...*, dz. cyt., s. 482; H. Rachel, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik*, Bd. 3, H. 2, Berlin 1928, s. 399 i n.; T. Schieder, *Friedrich der Große...*, dz. cyt., s. 330; L.U. Scholl, *Die Schifffahrt*, [w:] *Panorama...*, dz. cyt., s. 641–642; G. Wąs, *Dzieje Śląska...*, dz. cyt., s. 247–249; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 107 i n., 123–125; B. Wachowiak, *Wybrane problemy...*, dz. cyt., s. 61–65.

Dawida Splitgerbera do zawiązania Kompanii Bengalskiej, która już po dwóch latach znalazła się na skraju bankructwa, chociaż formalnie została zlikwidowana w 1762 r.<sup>35</sup>

Fryderyk II był świadom, że Prusy nie będą potęgą morską na miarę Holandii czy Anglii po wojnie siedmioletniej ze względów politycznych i obronnych, zrezygnował więc z polityki kolonialnej, ale nie z handlu kolonialnego, który urealnił, ograniczając go do Europy. W 1765 r. utworzył Kompanię Lewantyńską, która upadła po czterech latach pod wpływem krachu Banku Amsterdamskiego, chociaż cieszyła się licznymi uprawnieniami monopolistycznymi. Celem wyeliminowania Holendrów z pruskiego rynku handlu rybami morskimi w 1769 r. utworzono Emdeńską Kompanię Śledziową, która uzyskała monopol na zaopatrzenie pruskiego rynku wewnętrznego w ryby poławiane na Morzu Północnym. Monopol i zaporowe cło na ryby morskie (1769) sprawiły, iż Kompania odniosła wielki sukces, a port w Emden od lat 80. przeżywał drugą młodość. Mniej udanymi przedsięwzięciami były spółki mające na celu wyeliminowanie kupiectwa Hamburga z eksportu pruskiego drewna do Anglii (Towarzystwo Handlu Drewnem, działające w latach 1766–1771) oraz spółka do spraw zaopatrzenia Berlina i Poczdamu w tanie drewno opałowe (1766–1785)<sup>36</sup>.

Najważniejszym towarzystwem było powołane w 1772 r. przez Fryderyka II, z 1 200 000 talarów kapitału akcyjnego, Towarzystwo Handlu Morskiego, w celu jak najefektywniejszego wyzysku ekonomicznego ziem polskich. Cel ten władca zamierzał osiągnąć przede wszystkim przez przejęcie polskiego handlu prowadzonego przez Gdańsk i skierowanie go do Szczecina i innych portów pruskich

---

<sup>35</sup> A. Müller, *Emdens Seeschiffahrt und Seehandel von der Besitzergreifung Ostfrieslands durch Preußen bis zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanal 1744–1899*, „Hansische Geschichtsblätter” 1939, Jg. 55, s. 90 i n.; A. Berney, *Die Anfänge der Friederizianischen Seehandlungspolitik*, „Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte” 1925, Bd. 22, s. 16 i n.; V. Ring, *Asiatische Handelskompanien Friedrich des Grossen*, Berlin 1890, s. 73 i n.; E. Eimers, *Die Eingliederung Ostfrieslands in den preussischen Staat*, „Neue Forschungen zur Brandenburg-Preussischen Geschichte” 1984, Bd. 5, s. 119–120, 136; W.O. Henderson, *Der Außenhandel Preussen*, [w:] *Panorama...*, dz. cyt., s. 666; W. Treue, *Wirtschafts- und Technikgeschichte...*, dz. cyt., s. 63–64; M. Schlenke, *England und das friederizianische Preußen 1740–1763*, München 1964, s. 303–307; H. Kellenbenz, *Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts*, [w:] *Die wirtschaftliche Situation...*, dz. cyt., s. 47.

<sup>36</sup> H. Rachel, *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik*, Bd. 3, H. 1, s. 686 i n., 705 i n., 774 i n.; V. Ring, *Asiatische Handelskompanien...*, dz. cyt., s. 217 i n.; W. Treue, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit*, Bd. 1: *18. und 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1973, s. 198; A. Müller, *Emdens Seeschiffahrt...*, dz. cyt., s. 116 i n.; A. Zottmann, *Die Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 76; I. Mittenzwei, *Preußen nach dem Siebenjährigen Krieg...*, dz. cyt., s. 27–28, 48, 114; K.H. Kaufhold, *Preußische Staatswirtschaft...*, dz. cyt., s. 43; Z. Szultka, *Polityka gospodarcza państwa...*, dz. cyt., s. 521–522.

(Elbląg, Królewiec). Cztery monopole: pokrycie polskiego rynku solą zamorską, tytoniem i kawą oraz prawo składu na wszystkie towary z i do Polski (idące szlakami wodnymi i lądowymi) pozwoliły mu na samowolne nakładanie ceł na polski handel i sprawowanie nad nim kontroli. Prusy w konkurencyjnej walce z Austrią opanowały rynek solny Wielkopolski, północnego Mazowsza, Podlasia i części Litwy. Nieudolność i korupcja powodowały, że bilans Towarzystwa był ujemny i dopiero po wielu latach dzięki aprowizacji armii w zboże, broń i amunicję oraz eksportowi śląskiego i westfalskiego płótna do Ameryki zaczęło ono przynosić ogromne dochody. W 1794 r. Towarzystwo otrzymało prawo prowadzenia działalności bankowej. Król doprowadził handel Gdańska do upadku, ale wielkich z tego korzyści nie osiągnął, bo Austria – i w mniejszym zakresie Polska – podejmowała dość skuteczne formy przeciwdziałania<sup>37</sup>.

Fryderyk II w 1752 r. wyłożył metodę osiągania aktywnego bilansu handlowego, który w jego przekonaniu w 1768 r. był wciąż zbyt niski, ale jaki rzeczywiście był, nie wiadomo. W 1776 r. wypomnił ojcu, że pozostawił kraj z ujemnym saldem, wynoszącym około 500 000 talarów, i dopiero w 1784 r. chwalił się, że nadwyżka eksportu nad importem sięgnęła 4 500 000 talarów, natomiast w 1781/1782 r. eksport oceniano na 15 400 000 talarów, z czego na Śląsk przypadało 34%, a na terytoria przyłączone po 1740 r. – 44%. Podobna była struktura eksportu w 1785/1786 r., kiedy nadwyżka eksportu nad importem wynosić miała 5 750 000 talarów, z czego aż 70,3% przypadać miało na Śląsk. Prusy za Fryderyka II były krajem, który jak żaden inny kraj europejski szkodził gospodarkce sąsiadów i bogacił się ich kosztem. Fryderyk II osiągnął merkantylny cel swej polityki dotyczącej handlu zagranicznego – jego aktywny bilans. Niepodobna jednak określić, jaki był w nim udział handlu morskiego oraz czy był on również aktywny<sup>38</sup>.

W 1788 r. minister Friedrich A. von Haynitz uzasadnił, że nie zachodzi potrzeba zmiany polityki handlowej, gdyż bilans handlu zagranicznego jest dodatni, i postulował jego utrzymanie przez wzrost produkcji, poprawę jej jakości

---

<sup>37</sup> W. Radtke, *Die preußische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung*, Berlin 1981, s. 20 i n.; W.O. Henderson, *Der Außenhandel...*, dz. cyt., s. 666–667; U. Müller-Weil, *Absolutismus...*, dz. cyt., s. 2921–292; A. Zottmann, *Die Wirtschaftspolitik...*, dz. cyt., s. 44, 74; K.H. Kaufhold, *Preußische Staatswirtschaft...*, dz. cyt., s. 44; W. Giesebrecht, *Friedrich der Große und die Vereinigten Staaten von Amerika*, [w:] *Friedrich der Große in seiner Zeit*, hrsg. v. O. Hauser, „Neue Forschungen zur Brandenburg-Preußischen Geschichte” 1987, Bd. 8, s. 165 i n.; R. Gaziński, *Prusy a handel solą w Rzeczypospolitej w latach 1772–1795*, Warszawa 2007, s. 171 i n.; W. Zorn, *Gewerbe und Handel...*, dz. cyt., s. 504.

<sup>38</sup> Z. Szultka, *Polityka gospodarcza państwa...*, dz. cyt., s. 530–531, tamże literatura.



i konkurencyjności oraz wolną konkurencję. Całkowicie odrzucał ingerencję państwa w procesy produkcyjne, głównym zaś celem handlu zagranicznego nie było już zapewnienie finansów na utrzymanie w stałej gotowości 180-tysięcznej armii i tezauryzacja 5 000 000 talarów. Aby zrozumieć problemy handlu zagranicznego i morskiego przełomu wieków XVIII i XIX celowe jest również przypomnienie, że w latach 1740–1790 ceny zboża w Prusach wzrosły o około 20%, a w latach 1790–1805 o około 180%, czyli w porównaniu z 1740 r. nastąpił ich trzykrotny wzrost. W tym czasie ceny wyrobów rzemieślniczych i manufakturowych wzrosły o 13%, płace zaś o 9%. Gospodarka pruska na przełomie wieków XVIII i XIX znalazła się więc na bardzo ostrym zakręcie. Następca Fryderyka II, Fryderyk Wilhelm II, w żaden sposób nie umiał sobie poradzić z trudnościami, które swymi niezrozumiałymi i sprzecznymi decyzjami pogłębiał i utrwał. Jest zrozumiałe, że wywierały one poważny wpływ na przemiany w handlu zagranicznym i morskim. W latach 1795–1796 bilans handlu zagranicznego kraju był ujemny, gdyż przywóz wynosił 53 300 000 talarów, o 3% wyprzedzając wywóz<sup>39</sup>.

Realizacja przedstawionych celów gospodarczych i handlowych Prus przez pryzmat handlu portu szczecińskiego jest bardzo trudna i cząstkowa, bo handel morski prowadziło więcej portów. Bardziej konstruktywne jest wskazanie wpływu polityki handlu zewnętrznego, a zwłaszcza morskiego, na rozwój portu szczecińskiego i jego wymianę. Wydaje się, że zawodna i nieobiektywna byłaby ocena rozwoju wymiany portowej oparta na dynamice rozwoju własnej floty i żeglugi. Statystyki dotyczące tej ostatniej, jak wykazały najnowsze badania (2012), są bardzo niewiarygodne. Przyjmowana dotąd przez badaczy liczba notowań jednostek w Świnoujściu, jako właściwa dla portu szczecińskiego, była najczęściej w latach 1763–1805 (a zapewne również od 1747 r.) zawyżana o 30–50% i dopiero od 1796 r. zbliżała się do rzeczywistości. Ponadto statystyki ruchu statków nie korespondują z wartością obrotów portowych. Obraz zaciemnia również to, że nawet 30–50% statków, o zmiennej wyporności, wypływało lub wpływało pod balastem oraz że w niektórych latach występują poważne różnice między liczbami statków rzeczywiście wchodzących i wychodzących ze szczecińskiego portu. Wszystko to sprawia, że dotychczasowe ustalenia dotyczące natężenia żeglugi, kierunków, rodzaju i wielkości wymiany towarowej szczecińskiego portu mają orientacyjny charakter, wymagają więc nadzwyczaj krytycznego podejścia i powinny być przedmiotem ponownych badań. Nieporównanie obiektywniejsze są

<sup>39</sup> Tamże, s. 475–476; W. Zorn, *Gewerbe und Handel...*, dz. cyt., s. 568.

statystyki sundzkie, ujmujące wymianę z krajami Europy Zachodniej, która do końca XVIII w. w obrotach portu szczecińskiego miała niewielkie znaczenie<sup>40</sup>.

Co się tyczy szczecińskiej floty, to zachowane źródła pozwalają stwierdzić, że od wojny siedmioletniej do początku lat 80. XVIII w. była ona wyjątkowo słaba, wykazywała duże wahania w zakresie liczebności i wyporności, co było wyrazem słabości miejscowego kupiectwa i funkcji portu, ograniczającej się zasadniczo do pośrednictwa między zagranicznymi armatorami i zapleczem. W związku z wojną amerykańską na początku lat 80. w Szczecinie, podobnie jak w innych pomorskich ośrodkach portowych, zwłaszcza w Darłowie, rozwinął się bardzo dynamicznie przemysł stoczniowy, który wydatnie wzmocnił szczecińską flotę, liczącą na przełomie wieków XVIII i XIX około 180 statków pełnomorskich, niewielkiej wyporności (statki Darłowa, Goleniowa i Słupska były większe), przy czym część należała do berlińskich kupców i Towarzystwa Handlu Morskiego w Berlinie. Nie ulega wątpliwości, że słaby rozwój szczecińskiej floty negatywnie rzutował na wymianę miejscowego portu<sup>41</sup>.

Jeśli chodzi o natężenie i główne kierunki wymiany towarowej szczecińskiego portu od wojny siedmioletniej (1756–1763) do 1800/1805 r., to zwraca uwagę stały wzrost wyporności zawijających do szczecińskiego portu statków oraz systematyczny spadek ich liczby pod balastem. Świadczy to o wzroście efektywności transportu morskiego w tym okresie. Po bardzo dużej aktywności morskiej bezpośrednio po ustaniu działań wojennych, kiedy w latach 1763–1765 zawijały do szczecińskiego portu średnio 594 jednostki, w następnym pięcioleciu nastąpił spadek średniej rocznej aż o 26,4% (433), by w kolejnym dziesięcioleciu utrzymać się na poziomie pierwszych lat powojennych. Spadek w drugiej połowie lat 60. był wyrazem głębokiego kryzysu gospodarczego Prus i innych państw europejskich, który został przewyciężony na początku lat 70. Na stabilizację żeglugi w porcie szczecińskim w latach 70. na poziomie lat 1763–1765 nie wpłynęło otwarcie Kanału Bydgoskiego (1774), lecz wybuch wojny amerykańskiej (1775–1783) oraz ożywienie gospodarki krajowej. Należy zwrócić uwagę, że

---

<sup>40</sup> M. Knitter, *Verifizierung von Schiffahrtsstatistiken des Stettiner Hafens in der zweiten Hälfte des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts*, „Studia Maritima” 2012, vol. 25, s. 24 i n., tamże krytyczny przegląd literatury.

<sup>41</sup> T. Schmidt, *Der Handel unter Friedrich dem Großen*, „Baltische Studien” 1864, Bd. 20, s. 196, 267–268; J. Wiśniewski, *Kształtowanie się układu kapitalistycznego...*, dz. cyt., s. 589 i n.; H. Rachel, *Das Berliner Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus*, Berlin 1931, s. 86 i n.; R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 176–177, 195–199; H. Lesiński, *Rozwój handlu morskiego miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 715–716, 726.

średnia statków wchodzących i wychodzących z portu szczecińskiego w latach 1774–1776 w porównaniu z latami 1771–1773 wzrosła zaledwie o 3,3% (z 579 do 599). W skali krótkofalowej Kanał Bydgoski był inwestycją chybioną i nie wpłynął na wzrost żeglugi i obrotów szczecińskiego portu. Było to spowodowane wzrostem wymiany z Europą Zachodnią, gdyż liczba statków „szczecińskich” przechodzących przez Sund w latach 1775–1778 w porównaniu z wcześniejszym czteroleciem wzrosła o 37,5%. Wiele jednak wskazuje na to, że wymiana morska z Europą Zachodnią na początku lat 80. uległa, jeśli nie załamaniu, to osłabieniu, bo liczba statków wpływających do szczecińskiego portu w latach 1781–1795 i 1796–1800 była o 6–8% niższa niż w latach 1763–1765; jedynie w pięcioleciu 1791–1796 zbliżyła się do powojennego poziomu. Dopiero od 1801 r. nastąpiło wyraźne ożywienie, a od 1805 r. odnotowano gwałtowny wzrost żeglugi i obrotów w handlu morskim w szczecińskim porcie<sup>42</sup>.

W drugiej połowie XVIII w. (1763–1805) najważniejszymi partnerami wymiany handlowej Szczecina były porty basenu Morza Bałtyckiego i Morza Północnego, w szczególności takie, jak: Wolgast, Królewiec, Dammin, Kopenhaga i Amsterdam. Do Szczecina najczęściej zawijały statki z portów szwedzkich (22,4% ich ogólnej liczby), duńskich (18%), pruskich (16%), niderlandzkich (7%), rosyjskich (5%) i francuskich (4%), natomiast ze Szczecina najliczniej odpływały do Królewca (13% ogółu, Anklam i Wolgast); aż 37,3% wszystkich statków z portu szczecińskiego zawijało do portów pruskich, duńskich i norweskich – 18,5%, szwedzkich – 13,8%, niderlandzkich – 7,3 i angielskich – 5,1%<sup>43</sup>.

Tak częste zmiany kierunków ruchu statków ze Szczecina pozostawały w związku z jego strukturą przywozu i wywozu. Do połowy lat 70. XVIII w. najważniejszym artykułem eksportowym pozostawało tradycyjnie drewno, stanowiące wówczas około 25% (i więcej) wartości całego wywozu. Pod koniec tego stulecia wskaźnik ten zmalał do około 15%. Głównym odbiorcą drewna okrętowego i klepki były kraje zachodnioeuropejskie, a budowlanego i opałowego – skandynawskie, zwłaszcza Dania i Szwecja. Od połowy XVIII w. systematycznie wzrastał wywóz śląskich i brandenburskich tekstyliów, kierowanych głównie do Rosji, Prus Książęcych (Wschodnich) i Skandynawii. Po wojnie siedmioletniej stanowiły one najważniejszy artykuł wywozowy, gdyż do końca XVIII w. ich wartość przewyższała o 30% wartość całego wywozu. Trzecim pod względem

<sup>42</sup> Obliczenia własne oparte na danych opublikowanych przez Michała Knittera (*Verfizierung...*, dz. cyt.) oraz Radosława Gazińskiego (*Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., tab. 53).

<sup>43</sup> M. Knitter, *Verfizierung...*, dz. cyt., s. 44–49.

wartości artykułem wywozowym była sól krajowa, której 85% od wojny siedmioletniej do lat 80. XVIII w. kierowano do Prus Książęcych/Wschodnich, potem – do 1772 r. – coraz częściej do Rosji oraz do Polski. Czwarte miejsce zajmował tranzyt wyrobów metalowych oraz szkła – pochodzenia brandenburskiego, śląskiego i czeskiego oraz pomorskiego. W ocenie Henryka Lesińskiego ponad 50% całego eksportu Szczecina stanowił tranzyt. Z portu szczecińskiego wywożono również tytoń, owoce, artykuły leśne, wosk, skóry, niewielkie ilości zboża oraz cegłę<sup>44</sup>.

Jeśli chodzi o import portu szczecińskiego, to w XVIII w. najważniejszą – chociaż w miarę upływu czasu malejącą – rolę odgrywały tu wina francuskie i hiszpańskie. Była to najbardziej dochodowa gałąź handlu, ale pod koniec XVIII w. około 40% win przechodziło przez Szczecin tranzytem do Berlina, Magdeburga, na Śląsk i do Czech. Na przełomie lat 70. i 80. XVIII w. stanowiły one około 35% całego przywozu, a pod koniec tego stulecia były o połowę mniejsze. W tym czasie pierwsze miejsce w imporcie zajęły artykuły kolonialne i używki, kawa, owoce cytrusowe, których wartość kształtowała się w granicach 30–40% całego przywozu. Trzecie miejsce pod koniec XVIII w. przyznać należy lnowi, konopiom, a zwłaszcza siemieniu lnianemu, przywożonymi z Rosji i Prus Wschodnich, a trafiającymi głównie na Śląsk i do Czech. Wartość tych produktów kształtowała się w granicach 25–35% całego przywozu. Czwartym pod względem wartości artykułem przywozowym były ryby morskie, w coraz większym stopniu dostarczane przez Emdeńską Kompanię Śledziową, które stanowiły kilkanaście procent wartości całego przywozu. Importowano również żelazo, cynę, ołów i inne metale, chemikalia, barwniki, skóry, wyroby ozdobne i inne artykuły, których gama w miarę upływu czasu była coraz szersza. Od 1773 r. powrócił import soli morskiej, kierowanej głównie do Wielkopolski, a wcześniej – w latach wojen lub nieurodzajów – przywóz zboża z Prus Książęcych i Gdańska<sup>45</sup>.

Można w uproszczeniu stwierdzić, że struktura obrotów szczecińskiego portu dowodzi, iż państwo pruskie nie zdołało w pełni wprowadzić w życie

---

<sup>44</sup> R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 281–286, 296–298, 299 i n.; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte, T. 1–2*, dz. cyt., s. 69 i n.; T. Schmidt, *Beiträge zur Geschichte des Stettiner Handels. Die Stettiner Schifffahrt unter Friedrich dem Großen*, „Baltische Studien” 1866, Bd. 21, 2, s. 163 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 482–483; H. Lesiński, *Rozwój handlu miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 702, 714–719.

<sup>45</sup> R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 306 i n.; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 483–487; W. Braun, *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte...*, dz. cyt., s. 69 i n., 85 i n.; T. Schmidt, *Geschichte des Handels...*, dz. cyt., s. 9–10, 14–17; H. Lesiński, *Rozwój handlu miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 719–721.

merkantylnych zasad polityki handlu zewnętrznego, bo bilans handlowy portu był przez cały XVIII w. ujemny. Od wojny siedmioletniej do 1800 r. zawsze przekraczał 25% wartości obrotów, w latach 1780–1789 zaś wynosił aż 34%, o 4% przewyższając wartość wywozu, który zaraz po wojnie siedmioletniej i w latach 80. XVIII w. nie sięgał nawet połowy wartości przywozu (45%, 46%). Pod koniec tego stulecia wywóz wynosił 61,5% wartości przywozu, czyli obrót był bardziej zrównoważony<sup>46</sup>. Największy wpływ na tak niekorzystne wyniki obrotu portu szczecińskiego wywierała Brandenburgia. Port szczeciński w drugiej połowie XVIII w. miał najbardziej niekorzystny bilans obrotów handlowych ze wszystkich portów bałtyckich państwa pruskiego. Chociaż dzięki podbojom Fryderyka II i Fryderyka Wilhelma II został on portem całego dorzecza Odry i jego dopływów, to do końca XVIII w. nie był jedynym jego portem, można nawet wątpić, czy najważniejszym. Dla eksportu tekstyliów śląskich i handlu Brandenburgii najważniejszym portem pozostał Hamburg, bo państwo pruskie nie zapewniło żegludze na Odrze konkurencyjności w stosunku do komunikacji na Łabie. Dopiero skierowanie do portu szczecińskiego większej ilości tekstyliów, głównie śląskich, które stanowiły 30% wartości wywozu, wydatnie wpłynęło na zrównoważenie jego obrotów.

Mówiąc o wartości obrotów portu szczecińskiego, należy zaznaczyć, że dane sprzed wojny siedmioletniej są szacunkowe i w dodatku wzajemnie się wykluczają, co powoduje, iż szacunkowe próby ich ujęcia mogą być zawodne. Przyjmujemy, że pod koniec rządów Fryderyka Wilhelma I kształtowały się w granicach 350 000 talarów<sup>47</sup>. Od lat 50. obroty portu kilkakrotnie wzrosły<sup>48</sup>. Ponieważ państwo pruskie, w tym Pomorze, zaleczyło straty demograficzne i odbudowało kraj ze zniszczeń wojny siedmioletniej w ciągu 5 lat, a obroty szczecińskiego portu w latach 1764, 1766–1768 wynosiły średnio 2 762 700 talarów<sup>49</sup>, szacujemy, że przed wojną kształtowały się one w granicach 3 000 000 talarów. W latach 70., w porównaniu z okresem powojennej odbudowy obroty handlowe szczecińskiego

<sup>46</sup> R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 249.

<sup>47</sup> Tamże, s. 347; J. Wiśniewski, *Zalążki kapitalizmu...*, dz. cyt., s. 478–480; H. Lesiński, *Rozwój handlu morskiego miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 707.

<sup>48</sup> Henrich Meyer (*Stettin in alter und neuer Zeit*, Stettin 1887, s. 53) podaje, że w 1752 r. przewóz wynosił 1 629 429 talarów, z czego 96,5% stanowił tranzyt. Według statystyk Generalnego Dyrektorium (Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin-Dahlem, II. Hauptabteilung. Rep. 96, 421 F, s. 8–9) bilans handlowy prowincji Pomorze w latach 1751–1752 był dodatni i wynosił odpowiednio 193 441 i 97 464 talarów.

<sup>49</sup> R. Gaziński, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 247, 249; por. M. Knitter, *Verifizierung...*, dz. cyt., s. 42.

portu wzrosły o około 21%. Najciekawsze jest, że w latach 1771–1774 były o 15% wyższe niż w latach 1775–1779. Oznacza to, że budowa Kanału Bydgoskiego w krótkiej perspektywie była – jak wspomniano – inwestycją chybioną i nie spełniła oczekiwanego celu. Europejskie niepokoje spowodowane wojną amerykańską stały się stymulatorem wymiany portu szczecińskiego, gdyż w porównaniu z wymianą w latach 70. wzrosła ona o 13%, a w ostatniej dekadzie XVIII w. o dalsze 11% w porównaniu z wymianą z lat 80. Pod względem wartościowym obroty handlu portu szczecińskiego od wojny siedmioletniej do początku XIX w. wzrosły o 75%. Ten optymistyczny wskaźnik nie uwzględnia jednak wzrostu cen, który pod koniec XVIII w. przybrał miarę rewolucji. Preferowanie handlu wewnętrznego kosztem zewnętrznego, przemysłu i handlu Brandenburgii kosztem Śląska, chociaż ten przynosił najwyższe dochody i miał strategiczne znaczenie gospodarcze – to dalsze powody ujemnego bilansu handlu zewnętrznego państwa pruskiego i portu szczecińskiego, do którego nie udało się włączyć do końca XVIII w. Wielkopolski. W rezultacie upadły targi wrocławskie, a targi we Frankfurcie n. Odrą zachowały regionalny charakter<sup>50</sup>.

W drugiej połowie XVIII w. zaszły też poważne zmiany w wymianie prowadzonej przez małe miasta portowe Pomorza pruskiego i ośrodki Zalewu Szczecińskiego. Najważniejszymi cechami był postępujący spadek wymiany handlowej portu kołobrzeskiego i trzebiatowskiego, który pod koniec stulecia zszedł z nadmorskich szlaków wymiany bałtyckiej. Kołobrzeg natomiast, głównie dzięki tradycyjnej wymianie z Zachodem jeszcze w trzeciej ćwierci XVIII w., był wyróżniającym się portem spośród pozostałych sześciu nadbałtyckich małych portów Pomorza pruskiego, ale pod koniec tego stulecia szybko kurczyła się jego wymiana i zrównał się on w tym zakresie ze Słupskiem/Ustką, który po 1772 r. stał się znaczącym pośrednikiem w zaopatrzeniu w sól Prus Zachodnich. Specyfiką Kołobrzegu była struktura jego obrotów towarowych, gdyż w wywozie, głównie do Prus Wschodnich, aż 70–80% stanowiły artykuły włókiennicze, a w imporcie podobny wskaźnik surowców tego przemysłu z Kłajpedy i Królewca. Wspólnymi cechami wszystkich małych portów Pomorza pruskiego w omawianym okresie były ich ujemny bilans handlowy oraz drewno jako najważniejszy artykuł wywozu do ośrodków bałtyckich, głównie skandynawskich. W imporcie/przywozie tradycyjnie najważniejszą rolę odgrywały ryby morskie, głównie śledzie, sól,

---

<sup>50</sup> R. Gaziński, *Państwo pruskie a handel morski Szczecina w XVIII wieku*, [w:] *Państwo i społeczeństwo na Pomorzu Zachodnim do 1945 roku*, red. W. Stepiński, Szczecin 1997, s. 148; Z. Szultka, *Polityka gospodarcza...*, dz. cyt., s. 517.

wina i artykuły kolonialne, i in., stanowiące około 60% wartości obrotu poszczególnych portów<sup>51</sup>.

Innymi torami potoczyły się losy portów pruskich, zwłaszcza Królewca, największego wciąż portu państwa pruskiego, tradycyjnie ważnego eksportera zboża, drewna, lnu, konopi i siemienia lnianego. W początkowym okresie rządów Fryderyka II cieszył się on większą wolnością handlową niż porty pomorskie, ale miejscowe kupiectwo tradycyjnie ograniczało się do pośrednictwa między holenderskimi i angielskimi armatorami i kupcami oraz rozległym litewsko-polsko-rosyjskim zapleczem. Ewenementem było to, że w latach 1713–1743 nie budowano w Królewcu statków. Mimo słabości miejscowego kupiectwa w połowie XVIII w. najtrudniejsze czasy port miał za sobą, bo powoli, ale systematycznie wzrastał wywóz zboża, drewna, artykułów leśnych, lnu i siemienia lnianego. Ten progresywny rozwój nieco zakłócił pierwszy rozbiór Polski i prusko-polska wojna handlowo-celna, obliczone na przejście polskiej wymiany handlowej. Żegluga tego portu w latach 1773–1775 w porównaniu z 1772 r. przejściowo zmalała, ale od lat 80. dynamicznie wzrastała i dopiero w 1808 r. nastąpiło jej gwałtowne załamanie. Na to nałożyła się rosnąca konkurencja portów rosyjskich, głównie Rygi i Lipawy, ważnych eksporterów na Zachód zboża, drewna, lnu, konopi, siemienia lnianego, mięsa i wołów. Podniesienie cła przez Rosję (1783) i oddanie Kanału Ogińskiego (1784), który usprawnił komunikację wodną na zapleczu, wreszcie zniesienie ceł pruskich (1789) skłoniło polskich i litewskich kontraktów do powrotu do portów w Królewcu i Kłajpedzie. Eksport zboża z Królewca kształtował się średnio powyżej 50 000 łasztów, a żeglugę szacowano na 1000–1100 statków. Przejęcie Gdańska przez Prusy w 1793 r. spowodowało spowolnienie dotychczasowego rozwoju portu królewieckiego<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> H. Lesiński, *Rozwój handlu morskiego miast zachodniopomorskich...*, dz. cyt., s. 722–727; tenże, *Handel morski Szczecina...*, dz. cyt., s. 259–260, 346; tenże, *Handel morski małych portów...*, dz. cyt., s. 7–13; Z. Szultka, *Rzemiosło i handel Słupska w drugiej połowie XVII i XVIII wieku*, Słupsk 1981, s. 226 i n.

<sup>52</sup> F. Gause, *Geschichte...*, dz. cyt., Bd. 2, s. 89–99, 196–197, 205 i n.; H. Meier, *Beiträge...*, dz. cyt., tabele; J. Sembritzki, *Geschichte der Stadt Memel...*, dz. cyt., s. 261 i n.; H. Rachel, *Handel und Handelsrecht von Königsberg...*, dz. cyt., s. 115 i n.; B. Wachowiak, *Wymiana handlowa Królewca z zapleczem polskim w świetle opinii miejscowego kupiectwa i władz pruskich z lat 1815–1820*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 1980, nr 3, s. 383 i n.; H. Kellenbenz, *Der deutsche Außenhandel...*, dz. cyt., s. 31–32; R. Gaziński, *Prusy a handel solą...*, dz. cyt., s. 87 i n.; J. Wojtowicz, *Stosunki społeczno-gospodarcze Pomorza Wschodniego na przełomie XVIII i XIX stulecia*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 2, cz. 2: *Pomorze Wschodnie w latach 1657–1815*, oprac. E. Cieślak, J. Wojtowicz, W. Zajewski, Poznań 1984, s. 662–666.

Fryderyk II z zaborem Prus Królewskich i Gdańska nosił się już przed objęciem tronu w 1740 r. Strategię realizacji tej idei, uwzględniającą decydujący głos Rosji w sprawach Polski, opracował w 1752 r. Przewidywała ona opanowanie Prus Królewskich stopniowo, „listek po listku, tak jak się konsumuje karczocha”. Ostatnim listkiem miał być Gdańsk z uwagi na jego handlowe znaczenie dla Polaków. Zabór Saksonii i Gdańska to najważniejsze cele w jego agresywnych planach z 1768 r. Był bowiem przekonany, że kto będzie panował nad biegiem Wisły i Gdańskiem, będzie w większym stopniu panem Polski od jej króla. Polska w jego planach miała być obszarem zbytu pruskich wyrobów przemysłowych, zwłaszcza śląskich tekstyliów, tytoniu oraz miejscem importu drewna, zboża i koni, a przede wszystkim źródłem ogromnych dochodów z jej handlu<sup>53</sup>.

Działania mające na celu maksymalne uszkodzenie polskiemu handlowi w celu przejścia nad nim pełnej kontroli i dochodów z niego płynących Fryderyk II prowadził od 1740 r., wykorzystując po temu zagrabiony Śląsk, potem wojnę siedmioletnią (1756–1763), polskie cło generalne (1764) i komorę celną w Kwidzynie (1764), a następnie kordon sanitarny (1771). Ich ukoronowaniem był I rozbiór Polski i będąca jego konsekwencją blokada lądowa i morska Gdańska oraz prusko-polski traktat handlowy albo lepiej – pruski dyktat handlowy (1775). Mocą ostatnich traktatów Prusy weszły w posiadanie dolnej Wisły i prawie całkowicie uzależniły od siebie polski handel zewnętrzny, w tym morski, przez co Polska utraciła suwerenność gospodarczą<sup>54</sup>.

Konsekwencją tych wydarzeń była katastrofa gospodarki Gdańska, która dosięgła też handlu morskiego. Obroty portu gdańskiego w 1774 r., w porównaniu z 1770 r., spadły o prawie 46%, przyjmując, że spadek kształtował się powyżej 25% i w latach następnych wzrósł do ponad 50%. Najwyższe były spadki przywozu, gdyż dochodziły do 66%. Wpływy z opłat portowych w latach 1776–1777 zmalały w porównaniu z latami przedrozbiorowymi również prawie o 50%. Spadek eksportu żyta w latach 1777–1787, najważniejszego tradycyjnie artykułu wywozowego portu, w stosunku do lat 1766–1762 wynosił 66%, pszenicy – 40%,

---

<sup>53</sup> B. Wachowiak, *Polska – Rzeczpospolita Obojga Narodów w testamentach politycznych Hohenzollernów XVII–XVIII wieku*, „Roczniki Historyczne” 2010, t. 76, s. 183 i n.

<sup>54</sup> S. Hoszowski, *Walka Gdańska i Torunia z pruską zaborczością w II połowie XVIII wieku*, [w:] *Szkice z dziejów Pomorza*, t. 2: *Pomorze nowożytnie*, red. G. Labuda, S. Hoszowski, Warszawa 1959, s. 390–396; E. Cieślak, *Pruska agresja ekonomiczna i polityczna wobec Gdańska w okresie rozbiorowym*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: *1655–1793*, red. E. Cieślak, oprac. E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, J. Trzoska, Gdańsk 1993, s. 579 i n.; H.J. Bömelburg, *Zwischen polnischer Ständegesellschaft und Preussischer Obrigkeitstaat. Vom Königlichen Preußen zu Westpreußen (1756–1806)*, München 1995, s. 191 i n.



plótna – 27%, lnu – 59%, konopi – 84%, a wełny – 82%. Podobne były wskaźniki spadku po stronie przywozu – cukru o 73%, oliwy o 85%, cytryn o 46%, tytoniu o 76%, sukna o 53%. Spadek żeglugi w całym dwudziestolecu międzyzobiorowym kształtował się w granicach 43–55%<sup>55</sup>.

W walce z handlem morskim Gdańska i Polski Prusy wykorzystały Elbląg, który miał przejść handel dotychczasowego zaplecza portu gdańskiego. W tym celu rozbudowano port elbląski i ulepszono sieć komunikacyjną, przez co uległo poszerzeniu jego zaplecze gospodarcze. Elbląg od początku lat 70. do początku lat 90. XVIII w. wyrósł na znaczący ośrodek eksportu zboża. Jego wywóz w latach 1771–1780, w porównaniu z wcześniejszymi dochodami, wzrósł o 100%, a w następnym dziesięcioleciu o niecałe 200%. W latach 1791–1795 wywieziono stąd głównie do Anglii prawie 25 000 łasztów zboża, co stanowiło około 50–60% całego polskiego eksportu zboża. Koniunktura ta trwała do inkorporacji Gdańska do Prus w 1793 r.

Sytuacja portów gdańskiego i elbląskiego uległa radykalnej zmianie w wyniku inkorporacji Gdańska w 1793 r. do państwa pruskiego. Odtąd port gdański bardzo dynamicznie odbudowywał dominującą pozycję ośrodka handlu morskiego południowego wybrzeża Bałtyku, w znacznej części kosztem Elbląga. Żegluga gdańska w latach 1794–1805 wzrosła o 280%. Zboże, ale pszenica zamiast żyta, stało się ponownie najważniejszym artykułem eksportowym. Jego wywóz z 29 000 łasztów wzrósł do 39 000 łasztów średnio w latach 1794–1799, ale w latach 1801–1804 wynosił średnio 63 000 łasztów.

W latach 1801–1805 wywóz zboża portu w Elblągu stanowił 19,7%, a w Królewcu 35% wartości eksportu zboża z portu gdańskiego, odbieranego głównie przez kupców angielskich. Jego średnia wartość kształtowała się w granicach 13 310 000 talarów i wynosiła w 1804 r. około 82% wartości całego wywozu. Około 1800 r. eksport zboża stanowił aż w przybliżeniu 30% wartości handlu zewnętrznego państwa pruskiego. Drewno i płótno to następne najważniejsze

---

<sup>55</sup> W. Vogel, *Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter” 1932, Jg. 57, s. 134 i n.; E. Cieślak, *Wybrane problemy handlu gdańskiego w okresie rozbiorów Polski*, „Rocznik Gdański” 1973, t. 33, z. 1, s. 5 i n., 11 i n.; E. Cieślak, J. Trzoska, *Handel i żegluga Gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, dz. cyt., t. 3, cz. 1, s. 420–421, 429 i n.; R. Gaziński, *Prusy a handel solą...*, dz. cyt., s. 50 i n.; J. Wójtowicz, *Stosunki społeczno-gospodarcze...*, dz. cyt., s. 657 i n.

artykuły wywozowe. W imporcie dominowały artykuły spożywcze, głównie cukier, i produkty kolonialne oraz tradycyjnie ryby morskie<sup>56</sup>.

W przededniu wojny francusko-pruskiej największymi portami pruskimi były Szczecin i Gdańsk, których obroty kształtowały się pod względem wartości prawie na jednakowym poziomie: obroty Szczecina to 31,3%, a Gdańska 30,3% obrotów całego handlu morskiego państwa pruskiego. Ich struktura obrotów różniła się jednak diametralnie. Import w obrotach portu szczecińskiego stanowił niespełna 82% obrotów oraz ponad 55% wartości przywozu wszystkich pruskich portów bałtyckich, natomiast w obrotach portu gdańskiego import to zaledwie 16,2% obrotów. Port gdański na tle szczecińskiego, wywożącego średnio w latach 1793–1798 około 3600 łasztów zboża, był prawdziwą żyłą złota. Tym portom wyraźnie ustępował port królewiecki (17,5% wartości obrotów), elbląski (10,7%) i w Kłajpedzie (8,2%). Wartość obrotu małych portów pomorskich to tylko 7,5% handlu portu szczecińskiego, mniej nawet niż portu w Emden-Leer<sup>57</sup>.

## Bibliografia

- Berney A., *Die Anfänge der Friederizianischen Seehandlungspolitik*, „Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte” 1925, Bd. 22.
- Biernat Cz., *Handel, żegluga, wytwórczość*, w: *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 2: 1793–1815, red. E. Cieślak, oprac. C. Biernat, E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, W. Zajewski, Gdańsk 1993.
- Blaich F., *Die Epoche des Merkantilismus*, Wiesbaden 1973.
- Bömelburg H.J., *Zwischen polnischer Ständegesellschaft und Preussischer Obrigkeitsstaat. Vom Königlichen Preußen zu Westpreußen (1756–1806)*, München 1995.
- Born A., *Regulacja Odry i rozbudowa urzędzeń technicznych*, [w:] *Monografia Odry*, red. A. Grodek, M. Kielczewska-Zalewska, A. Zierhoffer, Poznań 1948.
- Born K.E., *Wirtschaft und Gesellschaft im Denken Friedrichs des Großen*, Wiesbaden 1779.

<sup>56</sup> C. Biernat, *Handel, żegluga, wytwórczość*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 2, cz. 2: 1793–1815, red. E. Cieślak, oprac. C. Biernat, E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, W. Zajewski, Gdańsk 1993, s. 41 i n.; S. Gierszewski, *Statystyka żeglugi Gdańska w latach 1670–1815. Źródła do dziejów handlu i żeglugi Gdańska*, red. S. Hoszowski, Warszawa 1963, s. 120–134, 194–208; J. Wojtowicz, *Stosunki społeczno-gospodarcze...*, dz. cyt., s. 657 i n.; E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969, s. 318–319; Z. Szultka, *Sytuacja społeczno-gospodarcza miast i wsi*, [w:] *Prusy w okresie monarchii absolutnej...*, dz. cyt., s. 531, 726–727.

<sup>57</sup> R. Straubel, *Stettin als Handelsplatz...*, dz. cyt., s. 173.

- Braun W., *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte 1572–1813, T. 1*, „Baltische Studien” 1965, Bd. 51.
- Braun W., *Zur Stettiner Seehandelsgeschichte, T. 1–2*, „Baltische Studien” 1966, Bd. 52.
- Burkhardt R., *Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde*, Swinemünde 1920.
- Büsch O., *Die Militarisierung von Staat und Gesellschaft in alten Preussen*, [w:] *Preussen – Versuch einer Bilanz. Katalog in fünf Bänden*, Reinbek b. Hamburg 1981.
- Carl H., *Okkupation und Regionalismus. Die preussischen Westprovinzen im siebenjährigen Krieg*, Mainz 1993.
- Chojnacka K., *Handel na Warcie i Odrze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, do druku przysposobił B. Wachowiak, Poznań 2007.
- Cieślak E., *Wybrane problemy handlu gdańskiego w okresie rozbiorów Polski*, „Rocznik Gdański” 1973, t. 33, z. 1.
- Cieślak E., *Gospodarka Prus Książęcych w okresie reform absolutystycznych*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 2 (do roku 1815), red. G. Labuda, cz. 2: *Pomorze Wschodnie w latach 1657–1815*, oprac. E. Cieślak, J. Wojtowicz, W. Zajewski, przy współudziale W. Chojnackiego, J. Jasińskiego, M. Kosmana, H. Rietza, Poznań 1984.
- Cieślak E., *Pruska agresja ekonomiczna i polityczna wobec Gdańska w okresie rozbiorowym*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: *1655–1793*, red. E. Cieślak, oprac. E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, J. Trzoska, Gdańsk 1993.
- Cieślak E., Biernat C., *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969.
- Cieślak E., Trzoska J., *Handel i żegluga Gdańska w XVIII w.*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 3, cz. 1: *1655–1793*, red. E. Cieślak, oprac. E. Cieślak, Z. Nowak, J. Stankiewicz, J. Trzoska, Gdańsk 1993.
- Czapliński W., *Polityka morska Polski w XVI i XVII wieku*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, nr 2.
- Dopierała B., *Wokół koncepcji polskiej polityki morskiej (1930–1939)*, „Najnowsze Dzieje Polski” 1967, t. 11.
- Dopierała B., *Gospodarka morska na ziemiach polskich w stuleciu 1870–1970, (Przegląd badań i postulaty badawcze)*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego, „Historia” 1973, nr 2.
- Eimers E., *Die Eingliederung Ostfriesland in den preussischen Staat*, „Neue Forschungen zur Brandenburg-Preussischen Geschichte” 1984, Bd. 5.
- Gause F., *Königsberg als Hafen- und Handelsstadt*, [w:] *Studien zur Geschichte Preussenslandes*, Marburg 1963.
- Gause F., *Die Geschichte der Stadt Königsberg*, Bd. 1–2, Köln–Graz 1965.

- Gaziński R., *Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII w.)*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 1/2.
- Gaziński R., *Z dziejów stosunków gospodarczych między Szwecją a Prusami: spór o handel na Pianie i Świnie w latach 1720–1763*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1992, z. 1.
- Gaziński R., *Handel morski małych portów Zalewu Szczecińskiego w XVIII w.*, „Nautologia” 1997, R. 32, nr 3/4.
- Gaziński R., *Państwo pruskie a handel morski Szczecina w XVIII wieku*, [w:] *Państwo i społeczeństwo na Pomorzu Zachodnim do 1945 roku*, red. W. Stępiński, Szczecin 1997.
- Gaziński R., *Handel morski Szczecina w latach 1720–1805*, Szczecin 2000.
- Gaziński R., *Prusy a handel solą w Rzeczypospolitej w latach 1772–1795*, Warszawa 2007.
- Giesebrecht W., *Friedrich der Große und die Vereinigten Staaten von Amerika*, [w:] *Friedrich der Große in seiner Zeit*, hrsg. v. O. Hauser, „Neue Forschungen zur Brandenburg-Preußischen Geschichte” 1987, Bd. 8.
- Groth A., *Port w Królewcu – jego funkcje i zaplecze w XVI–XVIII wieku*, „Słupskie Studia Historyczne” 2007, nr 13.
- Hartung F., *Die politischen Testamente der Hohenzollern*, [w:] F. Hartung, *Volk und Staat in der deutschen Geschichte. Gesammelte Abhandlungen*, Leipzig 1940.
- Haussherr H., *Wirtschaftsgesichte der Neuzeit vom Ende des 14. bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts*, 4. Aufl., Wien–Köln 1979.
- Henderson W.O., *Der Außenhandel Preussen*, w: *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985.
- Henderson W.O., *Die Wirtschafts- und Handelspolitik Friedrich des Grossen*, [w:] *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985.
- Hinrichs C., *Die Wollindustrie in Preußen unter Friedrich Wilhelm I.*, Berlin 1933.
- Hinrichs C., *Preußen als historisches Problem. Gesammelte Abhandlungen*, Berlin 1964.
- Hintze O., *Die Hohenzollern und ihr Werk*, 4. Aufl., Berlin 1915.
- Hosfeld-Guber J., *Der Merkantilismusbegriff und die Rolle der absolutistischen Staats im vorindustriellen Preussen*, München 1985.
- Hoszowski S., *Walka Gdańska i Torunia z pruską zaborczością w II połowie XVIII wieku*, [w:] *Szkice z dziejów Pomorza*, t. 2: *Pomorze nowożytnie*, red. G. Labuda, S. Hoszowski, Warszawa 1959.

- Hoszowski S., *Handel Gdańska w okresie XV–XVIII wieku*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie 1960, z. 11.
- Kaufhold K.H., *Die Wirtschaft: Vom Merkantilismus zur Industrialisierung*, [w:] *Preussen-Ploetz. Eine historische Bilanz in Daten und Deutungen*, hrsg. v. M. Schlenke, Freiburg–Würzburg 1983.
- Kaufhold K.H., *Preußische Staatswirtschaft – Konzept und Realität. 1640–1806*. „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte” 1994, T. 2.
- Kaufhold K.H., „*Wirtschaftswissenschaften*” und *Wirtschaftspolitik in Preußen von um 1650 bis um 1800*, [w:] *Wirtschaft, Wissenschaft und Bildung in Preussen. Zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Preussens vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, hrsg. v. K.H. Kaufhold, B. Söseman, Stuttgart 1998.
- Kellenbenz H., *Der deutsche Außenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts*, [w:] *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert*, hrsg. v. F. Lütge Stuttgart 1964.
- Knitter M., *Verifizierung von Schifffahrtsstatistiken des Stettiner Hafens in der zweiten Hälfte des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts*, „*Studia Maritima*” 2012, vol. 25.
- Krüger H., *Berlin als industrielles Zentrum der mittleren Provinzen*, [w:] *Preussen in der deutschen Geschichte von 1789*, hrsg. v. I. Mittenzwei, K.H. Noack, Berlin 1983.
- Lesiński H., *Rozwój handlu morskiego Kołobrzegu z krajami Skandynawii w XVII i XVIII wieku*, [w:] *Ars Historica. Prace z dziejów powszechnych i Polski*, Poznań 1976.
- Lesiński H., *Kołobrzegs- handel mit den skandinavischen Ländern im 17. und 18. Jahrhundert*, „*Studia Maritima*” 1980, vol. 2.
- Lesiński H., *Udział Kamienia i Wolina w żegludze i handlu morskim w XVI–XVIII w.*, „*Przegląd Zachodniopomorski*” 1981, z. 1.
- Lesiński H., *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku*, Szczecin 1982.
- Lesiński H., *Handel morski Szczecina w okresie szwedzkim 1639–1713*, „*Materiały Zachodniopomorskie*” 1985, t. 31 [1989].
- Lesiński H., *Der Seehandel Szczecins zur Schwedenzeit in den Jahren 1630–1713*, „*Jahrbuch für Regionalgeschichte*” 1988.
- Lesiński H., *Rozwój floty i zasięg geograficzny żeglugi morskiej miast zachodniopomorskich w latach 1648–1720*, „*Szczeciński Rocznik Naukowy*” 1989, R. 4, z. 1.
- Lesiński H., *Ruch statków w porcie kołobrzeskim oraz zasięg geograficzny żeglugi miasta w XVIII wieku*, „*Materiały Zachodniopomorskie*” 1993, t. 39.
- Lesiński H., *Kształtowanie się stosunków rynkowych pod wpływem merkantylistycznej polityki państwa*, [w:] *Historia Pomorza*, red. G. Labud, t. 2 (do roku 1815), cz. 3: *Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, oprac. Z. Szultka, H. Lesiński, przy współudziale D. Łukaszewicza, A. Wielopolskiego, Poznań 2003.

- Lesiński H., *Przemiany w stosunkach handlowych miast Pomorza Zachodniego w drugiej połowie XVII i początkach XVIII wieku*, [w:] *Historia Pomorza*, red. G. Labuda, t. 2 (do roku 1815), cz. 3: *Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, oprac. Z. Szultka, H. Lesiński, przy współudziale D. Łukaszewicza, A. Wielopolskiego, Poznań 2003.
- Lesiński H., Szultka Z., *Porty pomorskie między Odrą i Lebą oraz ich zaplecze gospodarcze w XVI i pierwszej połowie XVII wieku*, [w:] *Pamiętnik XIV Powszechnego Zjazdu Historyków Polskich*, t. 2, Toruń 1994.
- Looz-Corswaren C. von, *Die westlichen Landesteile*, [w:] *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985.
- Mączak A., *Handel zamorski Prus Księżęcych w latach 1565–1646. Próba analizy statystycznej*, [w:] *Węzłowe problemy dziejów Prus XVII–XX wieku*, red. G. Labuda, Poznań 1971.
- Mączak A., *Między Gdańskiem a Sundem. Studia nad handlem bałtyckim od połowy XVI do połowy XVII w.*, Warszawa 1972.
- Majewska G., *Polityka handlowa Szwecji w latach 1720–1809*, Wrocław 1991.
- Meier H., *Beiträge zur Handels- und politischen Geschichte Königsbergs*, „Neue Preussische Provinzial-Blätter” 1864, Bd. 9 (67).
- Meyer H., *Stettin in alter und neuer Zeit*, Stettin 1887.
- Mittenzwei I., *Wirtschaftspolitik-, Territorialstaat-Nation. Die Haltung des preußischen Bürgertums zu den wirtschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Sachsen (1740–1786)*, „Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte” 1970, T. 3.
- Mittenzwei J., *Preußen nad dem siebenjährigen Krieg. Auseinandersetzungen zwischen Bürgertum und Staat um die Wirtschaftspolitik*, Berlin 1979.
- Müller A., *Emdens Seeschiffahrt und Seehandel von der Besitzergreifung Ostfrieslands durch Preußen bis zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanal 1744–1899*, „Hansische Geschichtsblätter” 1939, Jg. 55.
- Müller-Weil U., *Absolutismus und Aussenpolitik in Preussen. Ein Beitrag zur Strukturgeschichte des preussischen Absolutismus*, Stuttgart 1992.
- Naudé W., *Die merkantilistische Wirtschaftspolitik Friedrich Wilhelm I. und der Küstriner Kammerdirektor Hille*, „Historische Zeitschrift” 1903, Bd. 90.
- Naudé W., *Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten von 13. bis 18. Jahrhundert*, Berlin 1896.
- Neugebauer W., *Zentralprovinz im Absolutismus. Brandenburg im 17. und 18. Jahrhundert*, Berlin 2001.
- North M., *Getreideanbau und Getreidehandel im Königlichen Preußen und im Herzogtum Preußen. Überlegungen zu den Beziehung zwischen Produktion, Binnenmarkt*

- und Weltmarkt im 16. und 17. Jahrhundert*, „Zeitschrift für Ortsforschung” 1985, Jg. 34.
- Oestreich G., *Friedrich Wilhelm I. Preußischer Absolutismus, Merkantilismus, Militarismus*, Göttingen 1977.
- Opgenoorth E., *Friedrich Wilhelm. Der Grosse Kurfürst von Brandenburg. Eine politische Biographie*, Bd. 1, Göttingen 1971.
- Opgenoorth E., *Friedrich Wilhelm*, Bd. 2, Göttingen 1978.
- Rachel H., *Handel und Handelsrecht von Königsberg in Preußen im 16.–18. Jahrhundert*, „Forschungen zur Brandenburgischen und Preussischen Geschichte” 1909, Bd. 40.
- Rachel H., *Der Merkantilismus in Brandenburg-Preußen*, *Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte*” 1927, Bd. 40.
- Rachel H., *Das Berliner Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus*, Berlin 1931.
- Radtke W., *Die preußische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung*, Berlin 1981.
- Ring V., *Asiatische Handelskampanien Friedrich des Grossen*, Berlin 1890.
- Schieder T., *Friedrich der Große. Ein Königtum der Widersprüche*, Berlin 1983.
- Schlenke M., *England und das friederizianische Preußen 1740–1763*, München 1964.
- Schmidt T., *Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins*, „Baltische Studien” 1863, Bd. 19.
- Schmidt T., *Der Handel unter Friedrich dem Großen*, „Baltische Studien” 1864, Bd. 20.
- Schmidt T., *Beiträge zur Geschichte des Stettiner Handels. Die Stettiner Schifffahrt unter Friedrich dem Großen*, „Baltische Studien” 1866, Bd. 21.
- Schmoller G., *Die Russische Compagnie zu Berlin*, „Zeitschrift für Preußische Geschichte und Landeskunde” 1883, Bd. 20.
- Schmoller G., *Die Erwerbung Pommerns und der Handel auf der Oder und in Stettin bis 1740*, „Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich” 8 (1884), H. 2.
- Schultze J., *Geschichte der Mark Brandenburg*, Bd. 5: *Von 1648 zu ihrer Auflösung und dem Ende ihrer Institutionen*, Berlin 1969.
- Sembritzki J., *Geschichte der Königlischen See- und Handelsstadt Memel*, 2. Aufl., Memel 1926.
- Setzefand W., *Der Handel Stettins unter Friedrich Wilhelm I.*, Stettin 1928.
- Stanielewicz J., *Zarys rozwoju portu i handlu morskiego Szczecina od XVI do XVIII wieku*, [w:] *Pomorze Zachodnie w tysiącleciu*, red. P. Bartnik, K. Kozłowski, Szczecin 2000.

- Straubel R., *Stettin als Handelsplatz und wirtschaftlicher Vorort Pommerns im spätabso-  
lutistischen Preußen*, „Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands”  
2004, Bd. 50.
- Szopowski Z., *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie drugiej wojny światowej*,  
Warszawa–Poznań 1962.
- Szultka Z., *Port w Ustce do końca XVIII wieku*, „Rocznik Koszaliński” 1977, nr 13.
- Szultka Z., *Ekonomiczne problemy portu słupskiego w Ustce*, „Rocznik Koszaliński”  
1978, nr 14.
- Szultka Z., *Rzemiosło i handel Słupska w drugiej połowie XVII i XVIII wieku*, Słupsk  
1981.
- Szultka Z., *Stosunek społeczeństwa Pomorza Zachodniego do pomorskich praw suk-  
cesyjnych Brandenburgii w latach 1627–1648/1653, cz. II*, „Zapiski Historyczne”  
1989, t. 54, z. 1.
- Szultka Z., *Pomorze Zachodnie w okresie rywalizacji szwedzko-brandenburskiej  
o Szczecin i ujście Odry*, [w:] *Historia Pomorza*, red. G. Labuda, t. 2 (do roku 1815),  
cz. 3: *Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, oprac. Z. Szultka, H. Lesiński, przy  
współudziale D. Łukaszewicza, A. Wielopolskiego, Poznań 2003.
- Szultka Z., *Polityka gospodarcza państwa i jej wpływ na sytuację ekonomiczną wsi  
i miast oraz położenie ludności*, [w:] *Prusy w okresie monarchii absolutnej (1701–  
1806)*, red. B. Wachowiak, oprac. Z. Szultka, A. Kamieński, G. Kucharczyk, D. Łu-  
kasiewicz, B. Wachowiak, Poznań 2010.
- Szultka Z., *Sytuacja społeczno-gospodarcza miast i wsi*, [w:] *Prusy w okresie monar-  
chii absolutnej (1701–1806)*, red. B. Wachowiak, oprac. Z. Szultka, A. Kamieński,  
G. Kucharczyk, D. Łukasiewicz, B. Wachowiak, Poznań 2010.
- Teubert O., *Die Binnenschiffahrt*, Bd. 1, Leipzig 1912.
- Tietze W., *Die Oderschiffart*, Leipzig 1907.
- Treue W., *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit. Das Zeitalter der technisch-industriellen  
Revolution 1700 bis 1966*, 2. Aufl., Stuttgart 1966.
- Treue W., *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit*, Bd. 1: *18. und 19. Jahrhundert*, Stuttgart  
1973.
- Treue W., *Wirtschafts- und Technikgeschichte Preussens*, Berlin 1984.
- Treue W., *Preußens Wirtschaft vom Dreissigjährigen Krieg bis zum Nationalismus*,  
[w:] *Handbuch der preussischen Geschichte*, Bd. 2: *Das 19. Jahrhundert und gros-  
se Themen der Geschichte Preussens*, hrsg. v. O. Büsch, Berlin–New York 1992.
- Trzoska J., *Zmiany w handlu bałtyckim i europejskim*, [w:] *Historia Gdańska*,  
red. E. Cieślak, t. 3, cz. 1, Gdańsk 1993.



- Vogel W., *Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert*, „Hansische Geschichtsblätter” 1932, Jg. 57.
- Wachowiak B., *Wymiana handlowa Królewca z zapleczem polskim w świetle opinii miejscowego kupiectwa i władz pruskich z lat 1815–1820*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 1980, nr 3.
- Wachowiak B., *Szczecin w okresie przewagi państwa feudalnego 1478–1713*, [w:] *Dzieje Szczecina. Wiek X–1805*, red. G. Labuda, t. 2, Warszawa–Poznań 1985.
- Wachowiak B., *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001.
- Wachowiak B., *Miasta po wojnie trzydziestoletniej w warunkach polityki merkantylnej*, [w:] B. Wachowiak, *Dzieje Brandenburgii-Prus na progu czasów nowożytnych (1500–1701)*, Poznań 2001.
- Wachowiak B., *Polska – Rzeczpospolita Obojga Narodów w testamentach politycznych Hohenzollernów XVII–XVIII wieku*, „Roczniki Historyczne” 2010, t. 76.
- Wachowiak B., *Wybrane problemy handlu warciańsko-odrzańskiego w latach 1618–1750*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2011, z. 2.
- Wapiński R., *Mysł polityczna i polityka morska w latach 1870–1970*, Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego „Historia” 1973, nr 2.
- Wąs G., *Dzieje Śląska od 1526 do 1806 roku*, [w:] M. Czapliński, E. Kaszuba, G. Wąs, R. Żerelik, *Historia Śląska*, Wrocław 2007.
- Wehler H.-U., *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, 2. Aufl., Bd. 1, München 1989.
- Wehrmann M., *Der Handel Stettins unter Friedrich dem Grossen*, „Unser Pommerland” 14 (1929), H. 1/2.
- Wehrmann M., *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911.
- Wiśniewski J., *Zalążki kapitalizmu i przezwyciężanie kryzysu gospodarczego (1713–1740)*, [w:] *Dzieje Szczecina. Wiek X–1805*, red. G. Labuda, t. 2, Warszawa–Poznań 1985.
- Włodarczyk E., *Czy Prusy prowadziły własną politykę morską?*, [w:] *Dzieje Brandenburgii i Prus w historiografii*, red. B. Wachowiak, Warszawa–Poznań 1989.
- Włodarczyk E., *Wokół problemów pruskiej polityki morskiej w XVIII i XIX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 4.
- Wojtowicz J., *Stosunki społeczno-gospodarcze Pomorza Wschodniego na przełomie XVIII i XIX stulecia*, [w:] *Historia Pomorza*, t. 2 (do roku 1815), red. G. Labuda, cz. 2: *Pomorze Wschodnie w latach 1657–1815*, oprac. E. Cieślak, J. Wojtowicz, W. Zajewski, Poznań 1984.

- Württemberg T., *Die Planung im kameralistischen Staat*, [w:] *Panorama der fridericianischen Zeit. Friedrich der Große und seine Epoche. Ein Handbuch*, hrsg. v. J. Ziechmann, Bremen 1985.
- Zorn W., *Binnenwirtschaftliche Verflechtungen um 1800*, [w:] *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert*, hrsg. v. F. Lütge, Stuttgart 1964.
- Zorn W., *Gewerbe und Handel 1648–1800*, [w:] *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, hrsg. v. H. Aubin, W. Zorn, Bd. 1, Stuttgart 1971.
- Zorn W., *Sozialer Wandel in Mitteleuropa 1780–1840. Eine vergleichende landesgeschichtliche Untersuchung*, [w:] W. Zorn, *Wirtschaftlich-soziale Bewegung und Verflechtung. Ausgewählte Aufsätze*, Stuttgart 1992.
- Zottmann H., *Die Wirtschaftspolitik Friedrichs des Grossen. Mit besonderer Berücksichtigung der Kriegswirtschaft*, Leipzig–Wien 1937.

## MARITIME TRADE AND PORTS OF BRANDENBURG-PRUSSIA IN THE SECOND HALF OF THE 17<sup>TH</sup> CENTURY AND THE 18<sup>TH</sup> CENTURY

**Keywords:** the mercantile policy in Brandenburg and Prussia, maritime trade in the State of Brandenburg and Prussia, seaports

### Summary

In the years 1648–1653 the Brandenburg Hohenzollerns achieved the long-desired goal of their foreign policy: they got a direct access to the sea, but commercial benefits were rather scarce without the Oder estuary and Szczecin (Stettin). So they fought on until they managed to conquer the whole of the missing territory in 1720. It created completely new possibilities for the development of maritime trade. A selective mercantilism, with its specific Prussian tinge, was to assuage the fact that the country was divided into three economic parts. The priorities of the first economic sector and the home trade were the reasons why in that historic moment Prussia was not able to join the mainstream of the Baltic maritime trade because of the weakness in capital of the merchants and the poor quality of the Prussian craft and manufactured goods, which were sold only in the East. Until 1740 Prussia had a negative balance in its foreign trade, and in its exports there was mainly agricultural and forest produce. The merchants from the Prussian ports limited themselves to the agency between European shipowners and their own ports' surroundings, excluding Silesia as the Oder trade was not competitive at all compared to the

Elbe region. The army and the finance were the political priorities for Frederick II (1744–1797), as it had been for his father. Yet, he achieved his economic objectives through a variety of methods and means. He wanted to reach a positive balance in foreign trade, in which maritime exchange played a role that was much more important than before, and which became the main priority of his economic policy, at least up to 1806, although after 1786 that policy was being implemented with less and less determination. A logical consequence of such a policy was a doctrine according to which it was advisable to harm your neighbour as much as possible, which led to trade and customs wars against Saxony, Austria and Poland. The conflict with Poland was especially acute, which after 1772 Frederick changed into a colonial receiving market. In order to achieve a positive trade balance Prussia used protectionism, oversea colonial trade, and an increasing participation of the Prussian ports in the Baltic and European trade. Altogether, it caused that at the end of Frederick II's reign the surplus of Prussia's foreign trade reached the level of 5 million talers. In the exchange the maritime trade had a more and more weight. At the turn of the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries the biggest Prussian ports were: Gdańsk (Danzig) and Szczecin (Stettin), and – to a lesser degree – Królewiec, Elbląg and Kłajpeda.



*RYSZARD TECHMAN\**

Szczecin

## TRANZYT CZECHOSŁOWACKI W PORTACH UJŚCIA ODRY PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

**Słowa kluczowe:** kontakty polsko-czechosłowackie, tranzyt towarów czechosłowackich przez port szczeciński, okres PRL

### Streszczenie

Dla Czechosłowacji, państwa pozbawionego dostępu do morza, naturalną drogą wyjścia na Bałtyk była Odra i Szczecin. W okresie międzywojennym XX w. kraj nad Wełtawą, mimo otrzymania w traktacie wersalskim prawa do własnej strefy wolnocłowej w porcie szczecińskim oraz pozyskania na jego podstawie taboru rzecznej, nie wykorzystał w pełni szlaku odrzańskiego. Splot różnorodnych czynników spowodował, że Praga skierowała ekspansję handlową i tranzytową na porty Morza Północnego i Morza Śródziemnomorskiego, a zwłaszcza na Hamburg.

II wojna światowa przyniosła zmiany w politycznej i gospodarczej sytuacji Polski i Czechosłowacji. W wyniku przesunięć terytorialnych część dotychczasowych ziem niemieckich i Odra na zdecydowanej większości biegu znalazły się w granicach państwa polskiego. Zażegnanie konfliktu granicznego i względna normalizacja stosunków między obu państwami skutkowałą podpisaniem układu o przyjaźni i wzajemnej pomocy z 10 marca 1947 r. oraz późniejszej (4 lipca tego roku) konwencji o zapewnieniu współpracy gospodarczej. Ważną jej część stanowił układ komunikacyjny, który zapewniał Czechosłowacji wolny obszar celny w porcie szczecińskim oraz uprzywilejowaną

---

\* Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie, archiwum.sg@strazgraniczna.pl.

pozycję w żegludze odrzańskiej. Umożliwiał także korzystanie z polskich portów morskich przez czechosłowacką flotę handlową na takich samych warunkach, jakim podlegały polskie jednostki pływające.

Następstwem układu komunikacyjnego była umowa między Czechosłowacją a Polską o dzierżawie terenów w porcie szczecińskim, zawarta 15 lipca 1949 r. Na jej mocy państwo znad Wełtawy otrzymało do własnej eksploatacji nabrzeże z przyległym terenem (300 m dł. i 100 m szer.). Dla wykorzystania odrzańskiego szlaku transportowego została powołana (12 maja 1948 r.) „Czechosłowacka Żegluga na Odrze”, z siedzibą we Wrocławiu i oddziałem w Szczecinie. Natomiast spedycję tranzytu czechosłowackiego przechodzącego przez porty polskie zmonopolizowała w końcu lat 40. XX w. spółka z o.o. „Spedrapid” w Gdyni (z oddziałami w Gdańsku i Szczecinie), której kapitał oraz władze stanowiły firmy polskie i czechosłowackie.

Po kilku zaledwie latach eksploatacji własnego rejonu przeładunkowego w porcie szczecińskim oraz przedsiębiorstwa armatorskiego na Odrze, które okazały się wyjątkowo nierentowne, Praga zrezygnowała ze względów ekonomicznych z ich utrzymywania. Nowy układ komunikacyjny między Polską a Czechosłowacją, zawarty 13 stycznia 1956 r., kładł kres istnieniu obcego obszaru portowego w Szczecinie oraz odrzańskiej spółki żeglugowej. Co istotne, zniesienie obu agend nie tylko nie doprowadziło do spadku obrotów tranzytowych idących przez Szczecin, ale przeciwnie – przyniosło ich wzrost.

Szczecin odgrywał w następnych dekadach ważną rolę dla czechosłowackiego handlu zagranicznego. Nadodrzańskie miasto stało się wkrótce największym portem tranzytowym południowego sąsiada Polski, odbierając w 1958 r. palmę pierwszeństwa Hamburgowi. Szczeciński armator – Polska Żegluga Morska – znajdował się w czołówce przewoźników w eksporcie-imporcie ładunków czechosłowackich. Kraj znad Wełtawy korzystał także z produkcji szczecińskiego przemysłu okrętowego, skąd pochodziła część statków jego narodowego armatora. Wskazać również należy udział szkolnictwa morskiego Szczecina w przygotowaniu kadr oficerskich wspomnianego przedsiębiorstwa państwowego „Czechosłowacka Żegluga Morska”. Próby silniejszego związania organizacyjno-kapitałowego południowego sąsiada Polski z gospodarką morską Szczecina, podejmowane w latach 60., 70. i 80., nie przyniosły jednak pozytywnego rezultatu.

Przed II wojną światową ośrodki dyspozycyjne handlu zagranicznego Czechosłowacji, świadome położenia tego kraju na rozdrożu kilku ważnych dróg komunikacyjnych, wypracowały metody walki o przeładunki i przewozy morskie towarów tranzytowych. Polegały one na ekonomicznym wykorzystywaniu rywalizujących ze sobą obcych portów, zarządów kolejowych i przedsiębiorstw żeglugowych. O obsługę bowiem obrotów handlowych państw Europy Środkowej toczyło się współzawodnictwo na trasach: północnej przez porty polskie,

zachodniej przez niemieckie i belgijsko-holenderskie, południowej przez Rijekę i Triest oraz południowo-wschodniej przez Dunaj i porty czarnomorskie. Rzeczpospolita nie dysponowała zatem bezspornym zapleczem tranzytowym RCS, gdyż państwo znad Wełtawy miało możliwość wyboru innych, alternatywnych szlaków transportowych swoich ładunków. Nie decydowało o tym wyłącznie położenie geograficzne i odległości przestrzenne, lecz również poziom oferowanych usług oraz ekonomiczne warunki ich realizacji<sup>1</sup>.

W międzywojniu część portów południowego Bałtyku odegrała niemałą rolę dla pozbawionej morza Czechosłowacji. Spore zainteresowanie wzbudzał także Szczecin, położony korzystniej w stosunku do jej przemysłowego zaplecza niż niemiecki Hamburg, włoski Triest czy Gdańsk i Gdynia. Traktat wersalski dawał temu państwu prawo wydzierżawienia terenu wolnocłowego w porcie szczecińskim oraz umożliwił pozyskanie taboru rzecznego, który po latach stanowił podstawę założenia odrzańskiej spółki żeglugi śródlądowej w Ostrawie<sup>2</sup>. Splot politycznych i gospodarczych czynników spowodował jednak, że w Szczecinie nie została utworzona czechosłowacka strefa wolnocłowa, barki i holowniki ostrawskiego armatora stopniowo przeszły z Odry na Łabę, a ekspansja handlowa Czechosłowacji skierowała się przede wszystkim na porty mórz: Północnego (głównie Hamburg) i Adriatyckiego (Triest i Rijeka)<sup>3</sup>.

Wojna światowa przyniosła zasadnicze zmiany polityczno-gospodarczej sytuacji Polski i Czechosłowacji, które znalazły się w sowieckim obszarze wpływów, ze wszystkimi tego konsekwencjami. W wyniku przesunięć terytorialnych część dotychczasowych ziem niemieckich i szlak odrzański na zdecydowanej długości swego biegu znalazły się po stronie polskiej. Władze Rzeczypospolitej wcześniej podjęły starania, by wykorzystać potencjalne korzyści tkwiące w usytuowaniu tej rzeki i portu szczecińskiego wobec naddunajskiego zaplecza. Jeszcze przed

---

<sup>1</sup> O. Šlampa, *Drogi i kierunki handlu morskiego Czechosłowacji*, „Technika i Gospodarka Morska” [dalej: TGM] 1962, nr 11, s. 322–323.

<sup>2</sup> Czechosłowackie Towarzystwo Akcyjne Żeglugowe na Odrze [Československá Plavební Akciová Společnost Oderská – ČSPSO] – założone w 1924 r. z udziałem kapitału państwowego oraz kapitału Witkowskich Zakładów Górniczo-Hutniczego Towarzystwa Akcyjnego, później też z kapitałem firmy Bata (1927–1930), a od 1935 r. Czechosłowackiego Towarzystwa Akcyjnego Żegluga na Łabie. Prowadziło żeglugę na Odrze i na niemieckich kanałach między Odrą a Łabą oraz realizowało połączenia między Szczecinem a Hamburgiem. Zob. B. Švarc, *Czechosłowacka żegluga śródlądowa na obszarze Europy Środkowej*, TGM 1974, nr 12, s. 745.

<sup>3</sup> B. Dopierała, *Powiązania Szczecina z Czechosłowacją w dwudziestoleciu międzywojennym*, „Przegląd Zachodni” 1961, nr 2, s. 307–311; tenże, *Zarys dziejów Odry, [w:] Odra i Nadodrze*, Warszawa 1976, s. 52–54; K. Beister, *Geneza czechosłowackiej strefy wolnocłowej w Szczecinie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1949, nr 6, s. 176–178.

obradami konferencji poczdamskiej Warszawa roztaczała przed Pragą wizję tranzytu ze Skandynawią, zachęcała ją perspektywą oddania wielkich usług przez Szczecin, licząc między innymi na to, że praski rząd poprze polskie starania odnośnie do kształtu granicy zachodniej i uzyskania tego miasta. Czechosłowacja uchylała się jednak od oficjalnych deklaracji, czekając na rozwój wypadków<sup>4</sup>.

W tym czasie na brak poprawnych stosunków politycznych między obu państwami wyjątkowo silnie wpływał spór graniczny o Zaolzie oraz Ziemię Kłodzką, Raciborską i Głubczycką, oddziałujący równie negatywnie na podjęcie współpracy gospodarczej<sup>5</sup>. Polskie władze zdawały sobie sprawę z wagi dla Czechosłowacji tranzytu lądowego i morskiego przez terytorium Rzeczypospolitej, który stał się dla nich jednym z elementów przetargowych. Warunkowały więc uregulowanie całokształtu stosunków od obustronnych koncesji: czechosłowackiego zrzeczenia się pretensji granicznych oraz rozwiązania innych problemów politycznych w zamian za daleko idące przywileje gospodarcze i ustępstwa ze strony Polski (nie tylko portowo-żeglugowe)<sup>6</sup>. Należy jednak zauważyć, że decydenci w Czechosłowacji z początku sceptycznie patrzyli na możliwości tranzytu przez Polskę i bliższe związanie się ze Szczecinem, co wynikało również z niepewnej sytuacji politycznej miasta, radzieckiej w nim obecności i zniszczeń tutejszego portu<sup>7</sup>.

Rokowania między obu państwami prowadzone w Pradze w lutym 1946 r. dały Czechosłowacji możliwość przedstawienia wielu postulatów w dziedzinie komunikacyjnej, których realizacja pozwoliłaby temu państwu na szerokie wyjście nad morze. Przedstawiciele praskiego rządu wskazywali na znaczenie tranzytu kierowanego Odrą i kolejami do Gdańska, Gdyni oraz Szczecina, zauważając, że ich kraj mógłby spełniać rolę zaplecza dla nadbałtyckich portów Rzeczypospolitej oraz drogi łączącej polską komunikację z Europą Środkową

---

<sup>4</sup> R. Techman, *Szczecin w aktach polskiej służby dyplomatycznej 1945–1950*, [w:] *50 lat Polski na Pomorzu Zachodnim. Polityka – społeczeństwo – kultura. Materiały z sesji naukowej (19–20 maja 1995)*, red. K. Kozłowski, E. Włodarczyk, Szczecin 1996, s. 65; tenże, *O sytuacji czechosłowackich przedsiębiorstw morskich w Polsce w połowie lat 50. XX w.*, „Teki Archiwalne”, seria nowa, [Warszawa] 2006, t. 9 (31), s. 243; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w stosunkach polsko-czechosłowackich 1945–1950*, [w:] *Historia lux veritatis, Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Zdzisławowi Chmielewskiemu z okazji 60. rocznicy urodzin*, Szczecin 2002, s. 373; A. Szczepańska, *Warszawa – Praga 1948–1968. Od nakazanej przyjaźni do kryzysu*, Szczecin 2011, s. 187.

<sup>5</sup> Szeroko o tym: M.K. Kamiński, *Polsko-czechosłowackie stosunki polityczne 1945–1948*, Warszawa 1990.

<sup>6</sup> M.K. Kamiński, dz. cyt., s. 347; Techman, *Szczecin w aktach...*, dz. cyt., s. 65–66; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w stosunkach...*, dz. cyt., s. 373.

<sup>7</sup> R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 244.



i Południowo-Wschodnią. Praga domagała się zwłaszcza swobodnej żeglugi na Odrze po jej umiędzynarodowieniu, tudzież strefy wolnocłowej w Szczecinie, czyli właściwie urzeczywistnienia stanu gwarantowanego niegdyś przez traktat wersalski<sup>8</sup>.

W pierwszych miesiącach 1947 r. nastąpiło wyraźne zbliżenie w stosunkach politycznych polsko-czechosłowackich, które ostatecznie pieczętował układ o przyjaźni i wzajemnej pomocy, zawarty w Warszawie 10 marca tego roku. Pozostawiał on wprawdzie do uregulowania zagadnienie wzajemnych roszczeń terytorialnych, lecz zapowiadał pogłębienie współpracy kulturalnej i gospodarczej w drodze specjalnych umów. Rząd polski w zamian za jego podpisanie zrewidował faktycznie swój niechętny od jakiegoś czasu stosunek do nawiązania ściślejszych kontaktów ekonomicznych z Czechosłowacją, co siłą rzeczy przełamało impas w rozmowach na temat wykorzystania Odry i Szczecina<sup>9</sup>.

W kwietniu 1947 r. zainaugurowano w Pradze polsko-czechosłowackie rokowania gospodarcze, podczas których został opracowany szeroki wachlarz umów dotyczących m.in.: handlu, dostaw inwestycyjnych, spraw finansowo-płatniczych, przemysłu, rolnictwa i leśnictwa. Wynikiem wielotygodniowych prac stała się konwencja o zapewnieniu współpracy gospodarczej między Polską a Czechosłowacją, podpisana 4 lipca tego roku. Aby wykorzystać możliwości transportowe obu państw w odniesieniu do przywozu, wywozu i tranzytu na lądzie, morzu i rzekach, został zawarty układ komunikacyjny, który stanowił załącznik do wspomnianej konwencji. Zapewniał on Czechosłowacji szerokie uprawnienia w porcie szczecińskim, gdzie miał być utworzony wolny obszar celny, oraz uprzywilejowaną pozycję w żegludze odrzańskiej. Umożliwiał temu państwu korzystanie z portów morskich Rzeczypospolitej w zakresie handlu zagranicznego, organizowania baz żeglugowo-technicznych dla czechosłowackiej floty handlowej, powoływania wspólnych przedsiębiorstw usługowych itp.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> M.K. Kamiński, dz. cyt., s. 194–195; L. Kulíková, *Československo-polské hospodářské styky před uzavřením spojenecké smlouvy (květen 1945 – březen 1947)*, „Slovanské Historické Studie” 1992, 18, s. 228; T. Marczak, *Granica zachodnia w polskiej polityce zagranicznej w latach 1944–1950*, Wrocław 1995, s. 502; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*, Szczecin 1991, s. 174–176.

<sup>9</sup> M.K. Kamiński, dz. cyt., s. 311–312, 347; K. Kořalková, *Československo-polské vztahy 1945–1961*, Praha 1962, s. 22–26; R. Techman, *Szczecin w aktach...*, dz. cyt., s. 66.

<sup>10</sup> J. Zintel, *Układ komunikacyjny polsko-czechosłowacki*, „Gospodarka Morska” 1948, nr 1, s. 68–72; J. Skodlarski, *Procesy integracyjne w polsko-czechosłowackich stosunkach gospodarczych (1947–1949)*, Acta Universitatis Lodzianensis, „Nauki Ekonomiczne i Socjologiczne” 1979, seria III, nr 39, s. 25 i n.; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polskiej...*, dz. cyt., s. 181–187; A. Szczepańska,

Układ komunikacyjny z lipca 1947 r., będący formalnym wyrazem zacieśnienia więzów gospodarczych między obu krajami, stworzył podstawy prawne do współpracy tranzytowej. Towary czechosłowackie uzyskały swobodny przepływ przez porty Rzeczypospolitej i miały być traktowane na równi z polskimi, na obie strony nałożono konieczność podjęcia starań w celu przygotowania stosownych taryf, uruchomienia przewozów tranzytowych, opracowania ich programów itd.<sup>11</sup> Należy jednak dodać, że w niewielkim zakresie, rok przed wspomnianym układem, dokonano pierwszych przeładunków towarów czechosłowackich w portach Gdańsk i Gdynia. W związku z potrzebą ochrony interesów własnego handlu zagranicznego, odczuwającego duży niedorozwój aparatu przeładunkowo-usługowego, a zarazem prowadzenia określonej polityki wobec Czechosłowacji, wielkość tranzytu morskiego tego kraju była wtedy limitowana kontyngentami na przeładunek rudy szwedzkiej i pirytów. Po unormowaniu stosunków ograniczenia te przestały obowiązywać, czego przykładem była umowa tranzytowa na przewóz tych surowców ze Skandynawii w wysokości 1150 tys. ton, zawarta w styczniu 1948 r. Ujmowała ona dotychczasowe nieskoordynowane przewozy w ramy planowanego tranzytu<sup>12</sup>.

Wynik rokowań gospodarczych w Pradze z połowy 1947 r. stawiał polskie porty w uprzywilejowanej sytuacji w zmaganiach o tranzyt RCS. Wprawdzie wzrostem produkcji i rozwojem handlu zagranicznego tego kraju żywo interesowały się liczne porty europejskie, niemniej ich przejściowe trudności związane z ogólną sytuacją powojenną stwarzały przez krótki czas dla Gdańska i Gdyni korzystne okoliczności. Główny konkurent – Hamburg – dopiero wchodził do poważnej walki o tranzyt czechosłowacki, Rijeka nie była do tego w ogóle przygotowana, a Rotterdam miał ograniczone możliwości, gdyż Czechosłowacja kierowała doń wprawdzie cenną drobnicę, lecz dostarczaną transportem samochodowym, który nie zapewniał wielkich przewozów. Z kolei możliwości polskich portów ograniczały wysokie frachty kolejowe, niedostateczne wyposażenie techniczne, nieliczna sieć linii regularnych, a także tradycjonalizm czeskich

---

dz. cyt., s. 165–166, 183 i n.; tenże, *Rejon czechosłowacki w porcie szczecińskim w latach 1949–1956*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2006, z. 3, s. 49 i n.

<sup>11</sup> Archiwum Państwowe w Szczecinie [dalej: APS], Szczeciński Urząd Morski [dalej: SUM], 100, Tekst układu komunikacyjnego – założenie nr 6 do konwencji gospodarczej, 4 VII 1947.

<sup>12</sup> Archiwum Akt Nowych w Warszawie [dalej: AAN], Ministerstwo Żeglugi [1947–1957] [dalej: MŻ [1947–1957]], 598, s. 3–5, 28; A. Szczepańska, *Warszawa – Praga...*, dz. cyt., s. 186.

importerów i eksporterów, przywiązanych z różnych względów do starych dróg tranzytowych<sup>13</sup>.

Położenie geograficzne wobec zaplecza Europy Środkowo-Wschodniej, zmiana systemów społeczno-ustrojowych i rozpad dotychczasowych stosunków handlowo-transportowych regionu (determinujący w oczywisty sposób potrzebę bliższej współpracy gospodarczej między państwami obozu socjalistycznego) kreowały miejsce Szczecina jako naturalnego i dogodnego portu tranzytowego Czechosłowacji<sup>14</sup>. Ciężył do niego przemysł północnej i środkowej części tego kraju, a nawet odleglejsze zagłębie morawsko-ostrowskie. Dla sfer gospodarczych w Pradze był on najbliższym oddalonym od granic ich państwa portem, co miało wpływ na wysokość kosztów transportu (frachty), umożliwiał także wykorzystanie Odry, połączonej z Czechami albo trasą kolejową (z Koźła, Gliwic), albo kanałami niemieckimi i dalej Łabą.

Rozwój portu szczecińskiego był w latach 40. uważnie śledzony w Czechosłowacji, nie tylko na podstawie informacji prasowych, ewentualnie słabej jeszcze akwizycji polskiej za granicą, lecz bezpośrednich i licznych wizyt przedstawicieli gospodarki tego kraju. Patrzyły one na Szczecin właściwie li tylko z ekonomicznego i eksploatacyjnego punktu widzenia: wysokości taryf, kosztów transportu, możliwości przeładunkowych, połączeń żeglugowych ze światem<sup>15</sup>. Obraz takiego podejścia dawały przede wszystkim negocjacje ze stroną polską, która często była w trudnym położeniu, gdyż Czesi, mając do dyspozycji kilka dróg tranzytowych, skutecznie zmuszali do obniżania kosztów przeładunku i przewozu swoich towarów<sup>16</sup>.

Tranzyt czechosłowacki przechodził w 1947 r. głównie przez Gdańsk i Gdynię (łącznie 726,8 tys. t), następnie Hamburg (528,2 tys. t), Rotterdam (324 tys. t), Triest (164 tys. t), oraz Antwerpię (110 tys. t) i Amsterdam (89 tys. t). Po zniszczeniach wojennych i utracie suwerenności nad częścią swojego obszaru (strefa radziecka) Szczecin dopiero zaczynał obsługę ruchu tranzytowego, przeładowując niecałe 8,8 tys. t masy towarowej RCS. Były to wtedy tylko dwa rodzaje ładunków – w eksporcie żelazo i wyroby metalowe (4287 t), natomiast w imporcie ruda

<sup>13</sup> AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej [dalej: MŻiGW], 16/5, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché do spraw żeglugi i portów w Pradze.

<sup>14</sup> J. Stanielewicz, *Udział i rola ładunków tranzytowych w obrotach portu szczecińskiego od połowy XIX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1988, z. 1/2, s. 265; tenże, *Tranzyt jako czynnik rozwoju zespołu portowego Szczecin-Świnoujście*, TGM 1988, nr 6, s. 246.

<sup>15</sup> AAN, MŻ [1947–1957], 494, s. 270–271.

<sup>16</sup> Tamże, s. 337–338.

żelaza (4075 t) oraz garbniki (400 t). Tranzyt zapoczątkował parowiec szwedzki Vega, który wyszedł z portu szczecińskiego 9 maja 1947 r., zabierając do Sztokholmu ładunek 1409 t wyrobów żelaznych południowego sąsiada Polski. W ten sposób Czechosłowacja rozpoczęła swój eksport przez Szczecin. Natomiast 26 września tego roku statek Maria Hans ze Szwecji zainaugurował w ujściu Odry import rudy skandynawskiej do kraju nad Weltawą<sup>17</sup>.

Przez pierwszy okres eksploatacji dawała o sobie znać pewna dyskryminacja ośrodka portowego nad Odrą, głównie przez polskie firmy importowo-eksportowe oraz prywatne sfery portowe, które preferowały Gdańsk i Gdynię. Także administracja morska zmierzała (bez powodzenia) do wzmocnienia obu portów, nalegając na resort morski, by zrównał w taryfie kolejowej odległości między RCS a portami wschodniego i zachodniego wybrzeża Polski, co godziło w rozpoczęty proces aktywizacji portu szczecińskiego. Z kolei spedytorzy z Pragi z racji nawiązanych jeszcze w przedwojniu kontaktów trzymali się kurczowo wypróbowanych portów i linii żeglugowych (skąd czerpali stosowne opusty i rabaty) południowej i zachodniej Europy. Temu postępowaniu nawet przychylnie do tranzytu przez Polskę czynniki miarodajne w czechosłowackim Ministerstwie Handlu Zagranicznego nie były w stanie skutecznie przeciwdziałać<sup>18</sup>.

Ograniczona siła przyciągania do portu szczecińskiego ładunków tranzytowych wynikała przede wszystkim z trwającej odbudowy ze zniszczeń wojennych, skromnych możliwości przeładunkowych (niewystarczającego wyposażenia w urządzenia dźwigowe i powierzchniowo-składowo-magazynowe), słabości aparatu usługowego, radzieckiej obecności na znacznej części jego terenu, trudności związanych z niedostateczną głębokością akwenów portowych i drogi wodnej z Bałtykiem, a wreszcie z braku stałych połączeń liniami żeglugowymi z różnymi kontynentami. Dużym problemem akwizycyjnym były mało elastyczne i nietanie taryfy przewozowe oraz spore koszty obsługi, mniej korzystne niż w największych portach europejskich<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> Tamże, 496, s. 18; R. Techman, *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1947*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2002, z. 2, s. 233, 235, 255; [b.a.], *S/s „Vega” był pierwszy...*, dz. cyt., „Głos Szczeciński” [dalej: GS] 11 V 1962.

<sup>18</sup> A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polityce...*, dz. cyt., s. 211; AAN, Ministerstwo Handlu Zagranicznego [dalej: MHZ], 92/27, Uwagi przedstawiciela Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe w Pradze, 5 III 1949.

<sup>19</sup> AAN, MŻ [1947–1957], 494, s. 272–273; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polityce...*, dz. cyt., s. 205 i n.

W marcu 1948 r. Praga sformułowała na użytek Polski credo swojej polityki tranzytowej. Deklarowała pełne poparcie dla rozwoju dużych portów polskiego wybrzeża, ale z zastrzeżeniem, że uczyni to jedynie kosztem ich zachodnio-europejskich odpowiedników, co faktycznie nie eliminowało portów niemieckich. Potwierdzała dalsze zainteresowanie usługami Rijeki oraz Triestu, uzasadniając to „zasadą używania przede wszystkim dróg naturalnych”, by w ten sposób podkreślić znaczenie żeglugi na Dunaju. Korzystanie z portów polskich uzależniała jednak od wysiłków na rzecz uznania ich za tzw. bazowe, wprowadzenia niskich stawek przeładunkowych i przewozowych, stworzenia regularnych linii żeglugowych<sup>20</sup>.

Niemiecki kierunek handlu zagranicznego Czechosłowacji nie przestał być aktualny, czego wyrazem było utworzenie w Hamburgu na początku 1948 r. towarzystwa kilku firm spedycyjnych „Czechoslovak Forwarding Agency”, które posiadało monopol na tranzyt tego państwa<sup>21</sup>. Zgodnie zatem z przedwojenną tradycją polityka czechosłowacka nadal trzymała się rozmaitych dróg tranzytowych, by zapewnić sobie ekonomiczne korzyści, czego nie gwarantował jeden szlak transportowy. Polski resort spraw zagranicznych zauważał w kwietniu 1949 r., że trudności w rozwoju tranzytu przez polskie porty stwarzał nie tylko brak uregulowania sprawy taryf kolejowych, ale też „nadmierna ostrożność i tradycjonalizm Czechów; ostrożność ta objawia się m.in. tym, że gdy nawiązywali z nami ściślejszą współpracę na jakimś odcinku, starali się częściowo zachować dawne kontakty z konkurentami, traktując to jako kontrolę wobec nas”<sup>22</sup>.

W tym też okresie strona czechosłowacka uskarżała się na niedostateczną obsługę tranzytu morskiego przez wszystkie polskie porty, a zwłaszcza przez Szczecin. Także porównanie kosztów transportów w obcych oraz polskich portach z reguły wypadało na niekorzyść tych ostatnich, zwłaszcza gdy pod uwagę brano był Hamburg. Pomimo zastosowania zniżek na rudę i piryty, polska taryfa tranzytowa nie była, jako droższa, czynnikiem akwizycyjnym. Konkurencja Łaby, tańsze drogi do Skandynawii przez Sassnitz–Trelleborg niż przez Odra Port–Trelleborg (połączenia promowego uruchomionego w lutym 1948 r.) oraz

---

<sup>20</sup> *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1948*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2003, z. 3, s. 228–229.

<sup>21</sup> AAN, MŻ [1947–1957], 508, Pismo MŻ, 20 III 1948.

<sup>22</sup> Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie, z. 15, t. 71, s. 27.

transport samochodowy między Czechosłowacją a Holandią składały się na niedostateczny dopływ ładunków tranzytowych do polskich portów<sup>23</sup>.

Akwizycję na rzecz kierowania ich do Polski prowadziło wówczas w Pradze Przedstawicielstwo Kolei i Portów oraz reprezentant największego armatora, Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe SA. Sprzyjały one jednak bardziej ośrodkom morskim wschodniego wybrzeża niż Szczecinowi, który z kolei lepiej promował w Skandynawii morski attaché handlowy w Sztokholmie. Jednym z ważniejszych jego celów była walka o obniżenie frachtów za przewozy rudy dla Polski i RCS oraz powstrzymanie działań dyskryminujących port szczeciński, objawiających się żądaniem wyższych stawek frachtowych i ubezpieczeniowych, „niechęcią” armatorów, brakiem ich zaufania, a więc trudnościami w uzyskiwaniu tonażu dla portu ujścia Odry<sup>24</sup>.

Spedycję tranzytu czechosłowackiego przechodzącego przez porty polskie drogami rzecznyymi, morskimi i lądowymi zmonopolizowała w końcu lat 40. mieszana, polsko-czechosłowacka spółka z o.o. „Spedrapid” w Gdyni (z oddziałami w Gdańsku i Szczecinie), której kapitał oraz władze tworzyły wtedy firmy: C. Hartwig Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej w Warszawie oraz „Metrans” Czechosłowacka Spółka Akcyjna dla Międzynarodowej Spedycji w Pradze<sup>25</sup>. Początki placówki obsługującej czechosłowacki tranzyt w Szczecinie sięgają do utworzonej w pierwszych miesiącach 1947 r. prywatnej agencji maklerskiej „Kotwa” (kierownik Witold Talarczyk), która klarowała pierwsze statki z towarami tranzytowymi tego państwa. Po likwidacji „Kotwy” w 1948 r. jej kierownik organizował (i stanął na czele) oddział „Spedrapidu” w Szczecinie<sup>26</sup>.

W okresie planu trzyletniego, obejmującego lata 1947–1949, tranzyt portowy w Rzeczypospolitej wzrastał stosunkowo wolno, z 735,2 tys. t do 1157,2 tys. t. Szczecin, po zakończeniu wstępnej fazy odbudowy – i mimo wielu jeszcze przeszkód natury zewnętrznej i wewnętrznej – nadrabiał straty w stosunku do portów wschodniego wybrzeża. Wykazywał większą od nich dynamikę wzrostu tranzytu czechosłowackiego, który stanowił wówczas niemal 90% wszystkich

<sup>23</sup> AAN, MHZ, 92/27, Pismo Dep. Trakt. MHZ do Rady Współpracy Gospodarczej Polsko-Czechosłowackiej, notatka w sprawie tranzytu czechosłowackiego przez Polskę i porty polskie, 5 III 1949.

<sup>24</sup> AAN, MŻ [1947–1957], 425, s. 2; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polityce...*, dz. cyt., s. 209–210.

<sup>25</sup> K. Letke, *25 lat polsko-czechosłowackiej spółki spedycyjnej „Spedrapid”*, TGM 1974, nr 2, s. 79.

<sup>26</sup> *Encyklopedia Szczecina*, t. 1, s. 24, Suplement 1, s. 265–266; [b.a.], *S/s „Vega” był pierwszy...*, dz. cyt.

zagranicznych ładunków przechodzących przez port szczeciński. W tym czasie przeładunki towarów RCS wzrosły blisko pięćdziesięciokrotnie: z 8,8 tys. t w 1947 r. do 408 tys. t w 1949 r. Co więcej, port w ujściu Odry osiągnął ponad jedną trzecią obrotów Czechosłowacji w portach polskich razem wziętych (35,3%) – wyprzedził Gdańsk, a jedynie minimalnie uległ Gdyni (zob. tab. 1 i 2). Większy napływ ładunków tranzytowych tego państwa wynikał z zaoferowania lepszych niż wcześniej warunków ekonomicznych i jeszcze niedostatecznie silnej konkurencji innych portów europejskich.

Tabela 1. Tranzyt czechosłowacki w obrotach portów Szczecin-Świnoujście w latach 1947–1970

Lata	Całkowity obrót portowy (łącznie z tranzytem)	Tranzyt				
		ogółem		czechosłowacki		
		ładunki	udział w obrotach portów	ładunki	udział w obrotach portów	udział w tranzycie
		tys. t	%	tys. t	%	%
1947	766,0	37,0	4,8	8,8	1,1	23,8
1948	3315,5	247,5	7,5	236,8	7,1	95,7
1949	4807,3	446,3	9,3	407,9	8,5	91,4
1950	5195,5	637,7	12,3	556,7	10,7	87,3
1951	5601,5	537,6	9,6	384,6	6,9	71,5
1952	5269,7	712,9	13,5	410,8	7,8	57,6
1953	5917,5	865,3	14,6	317,9	5,4	36,7
1954	6280,7	1243,8	19,8	469,5	7,5	37,7
1955	6772,6	1294,8	19,1	676,7	10,0	52,3
1956	6055,0	1053,8	17,4	664,8	11,0	63,1
1957	5379,1	1518,6	28,2	882,2	16,4	58,1
1958	6335,6	1786,1	28,2	1151,1	18,2	64,4
1959	7339,6	2283,0	31,1	1614,8	22,0	70,7
1960	8818,1	3051,6	34,6	1901,6	21,6	62,3
1961	9020,0	3027,1	33,6	2358,5	26,1	77,9
1962	9989,0	3035,6	30,4	2031,8	20,3	66,9
1963	9547,6	2627,1	27,5	1828,7	19,1	69,6
1964	11 032,6	3056,5	27,7	2339,0	21,2	76,5
1965	11 499,1	3213,3	27,9	2490,2	21,6	77,5
1966	11 462,8	2907,2	25,4	2148,6	18,7	73,9
1967	11 633,0	2816,3	24,2	2024,2	17,4	71,9
1968	13 854,8	2564,0	18,5	1934,5	14,0	75,4
1969	14 472,3	2426,3	16,8	1769,4	12,2	72,9
1970	16 494,5	3064,5	18,6	1956,7	11,9	63,8
Razem	196 859,4	44 453,9	22,6	30 565,8	15,5	68,8

Źródło: zestawiono na podstawie statystyki zawartej w opracowaniu *Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 roku*, red. B. Dziedziul, Warszawa–Poznań 1975, s. 332–333, 336. Poprawiono dane za 1947 r., gdyż przeładunek czechosłowackich ładunków tranzytowych wyniósł wówczas 8,8 tys. t, a nie 8,4 tys. t.

Na progu nowego dziesięciolecia (1950 r.) Szczecin przeładował ponad pół miliona ton towarów czechosłowackich (38,7% wielkości wszystkich portów), stając się największym w Polsce portem tranzytu RCS. Na krótko wprawdzie, tylko w 1954 r., utracił palmę pierwszeństwa na rzecz Gdyni, by w kolejnych latach, do podziału Czechosłowacji na dwa państwa (1993 r.), przodować w rywalizacji polskich portów o tranzyt południowego sąsiada Polski.

Tabela 2. Udział Szczecina-Świnoujścia w przeładunkach czechosłowackich towarów tranzytowych przez porty polskie w latach 1947–1970

Lata	Gdańsk		Gdynia		Szczecin-Świnoujście*		Ogółem	
	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%
1945	–		–		–		–	100
1946	·		·		–		131,0	– „ –
1947	376,7	51,2	350,1	47,6	8,8**	1,2	735,6	– „ –
1948	477,2	43,3	389,5	35,3	235,8	21,4	1102,5	– „ –
1949	333,6	28,8	415,6	35,9	408,0	35,3	1157,2	– „ –
1950	407,9	28,3	475,2	33,0	556,7	38,7	1439,8	– „ –
1951	374,2	30,7	458,4	37,7	385,0	31,6	1217,6	– „ –
1952	206,0	20,8	375,3	37,8	410,7	41,4	992,0	– „ –
1953	222,3	28,7	235,5	30,3	317,8	41,0	775,6	– „ –
1954	414,9	29,7	515,1	36,8	469,0	33,5	1399,0	– „ –
1955	391,0	24,7	514,1	32,5	675,9	42,8	1581,0	– „ –
1956	453,1	30,2	385,4	25,6	664,8	44,2	1503,3	– „ –
1957	373,5	25,1	234,9	15,8	881,5	59,1	1489,9	– „ –
1958	300,8	16,7	353,2	19,6	1150,8	63,7	1804,8	– „ –
1959	347,9	14,8	402,7	17,1	1601,8	68,1	2352,4	– „ –
1960	290,3	10,7	509,7	18,9	1901,6	70,4	2701,6	– „ –
1961	507,2	15,4	437,0	13,2	2358,5	71,4	3302,7	– „ –
1962	504,5	16,4	550,7	17,8	2031,8	65,8	3087,0	– „ –
1963	473,8	15,4	772,5	25,1	1828,7	59,5	3075,0	– „ –
1964	586,5	14,5	1119,7	27,7	2339,0	57,8	4045,2	– „ –
1965	243,2	7,3	585,7	17,7	2490,2	75,0	3319,1	– „ –
1966	409,1	12,6	711,1	21,7	2148,6	65,7	3268,8	– „ –
1967	542,0	16,5	733,6	22,2	2024,2	61,3	3299,8	– „ –
1968	415,7	13,3	771,7	24,7	1934,5	62,0	3121,9	– „ –
1969	628,7	20,0	738,6	23,6	1769,3	56,4	3136,6	– „ –
1970	402,1	12,7	536,1	16,9	2235,7	70,4	3173,9	– „ –

\* Między danymi tej tabeli a poprzedniej występują pewne różnice (zob. np. 1970 r.).

\*\* W innych źródłach 3,6 tys. t. a całość 730,4 tys. t.

Źródło: statystyka dla lat 1945–1959 – *Morski rocznik statystyczny*, Gdynia 1960, tab. 24, s. 43–44; dane za okres 1960–1969 – „Technika i Gospodarka Morska” 1961, nr 2, s. 58; 1962, nr 3, s. 92; 1963, nr 2, s. 59; 1964, nr 3, s. 92; 1965, nr 2, s. 71; 1969, nr 2, s. 87; 1970, nr 2, s. 91; 1971, nr 3, s. 138; dane za 1966 r. – AAN, MŻ [1960–1974], 41/9, Materiały na posiedzenie Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej, 24 X 1970.



Pozytywny wpływ na zbliżenie tranzytowe obu krajów miała z początku budowa czechosłowackiego rejonu portowego w Szczecinie, budząca duże zainteresowanie władz i kół gospodarczych w Pradze. W następstwie układu komunikacyjnego Czechosłowacja i Polska zawarły 15 lipca 1949 r. umowę o dzierżawie terenów w porcie szczecińskim, na podstawie której państwo z nad Wełtawy otrzymało do własnej eksploatacji jedno nabrzeże z przyległym terenem (całość 100 m szer. i 300 m dł.). Rząd polski widział w powstaniu obcego rejonu wkład Czechosłowacji w odbudowę zniszczonego przez wojnę portu szczecińskiego, chociaż liczył bardziej na to, że będzie ona teraz szerszym strumieniem kierowała do Polski swoją masę tranzytową. Stronie czechosłowackiej chodziło zaś o pozyskanie bazy morskiej nad Bałtykiem, która w połączeniu z arterią transportową Odry stworzyłaby warunki dla ewentualnej organizacji floty morskiej i zaspokojenia potrzeb handlu zagranicznego<sup>27</sup>.

W końcu lat 40. XX w. sprawy rejonu czechosłowackiego przekroczyły fazę uzgodnień międzypaństwowych i weszły w etap robót budowlano-instalacyjnych, który trwał ponad półtora roku. Czechosłowacja zainwestowała niemałe sumy w budowę dwóch magazynów, placu składowego, budynku administracyjnego, kilku torów kolejowych oraz w postawienie dwóch dźwigów do przeładunku towarów. Różnego rodzaju trudności spowodowały, że eksploatacja (zarząd sprawował „Metrans”) została rozpoczęta dopiero w pierwszych dniach marca 1952 r. Sytuacja była o tyle skomplikowana, że w tym okresie oba państwa inaczej interpretowały zawarte wcześniej porozumienia i umowy, każde na swój sposób. Rząd czechosłowacki właściwie ze względów prestiżowych chciał utrzymać samodzielność eksploatacyjną rejonu, natomiast Warszawa (negatywnie oddziaływał tu przykład autonomicznej strefy radzieckiej) czyniła starania, by maksymalnie ją ograniczyć<sup>28</sup>.

Rejon zapewniał przeładunek i składowanie niewielu transportów idących do i z RCS, których gros przejęły wkrótce polskie nabrzeża w Szczecinie (zob. tab. 3). Ten mały w końcu obszar portowy nie był zasilany dodatkową masą tranzytową ściągniętą z obcych portów (a to przede wszystkim uwzględniała w planach strona polska), lecz otrzymywał ładunki właściwie kosztem portu

---

<sup>27</sup> W. Jastrzębowski, *Rejon czechosłowacki w Szczecinie*, „Gospodarka Morska” 1949, z. 3, s. 304–310; J. Skodlarski, dz. cyt., s. 120–121; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polityce...*, dz. cyt., s. 190–191; tenże, *Szczecin w stosunkach...*, dz. cyt., s. 377 i n.; R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, s. 246 i n.; A. Szczepańska, *Rejon czechosłowacki...*, dz. cyt., s. 50 i n.

<sup>28</sup> R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 247.

szczecińskiego. Oderwany od jego gospodarki, nie zorganizował sobie stałej i systematycznej podaży towarów, co najczęściej powodowało przestoje urządzeń przeładunkowych i siły roboczej lub cykliczne spiętrzenia prac<sup>29</sup>.

Tabela 3. Eksploatacja rejonu czechosłowackiego w porcie szczecińskim w latach 1952–1954

Wyszczególnienie	1952		1953		1954	
	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%
Przeładunki towarów czechosłowackich przez Zarząd Portu Szczecin	278,6	67,8	229,1	73,5	383,9	81,9
Przeładunki rejonu RCS	132,2	32,2	82,5	26,5	84,6	18,1
Obrót całkowity ładunków czechosłowackich w porcie szczecińskim	410,8	100,0	311,6	100,0	488,5	100,0

Źródło: AAN, Ministerstwo Finansów, 21/344, Notatka Departamentu Eksploatacji Ministerstwa Żeglugi pt. „Sytuacja przedsiębiorstw czechosłowackich w Polsce”;<sup>30</sup> R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 255.

W pierwszym (niepełnym) roku funkcjonowania (1952) rejon czechosłowacki przyjął 132 tys. t, z czego ponad 116 tys. t stanowił import i niemal 16 tys. t – eksport. Na obrót składały się ładunki masowe, ruda i apatyty (prawie 104 tys. t), oraz drobnica – nieco więcej niż 28 tys. t<sup>30</sup>. Z każdym następnym rokiem wielkość przeładunków malała i w 1954 r. wyniosła niecałe 20% ładunków tranzytowych RCS przechodzących przez Szczecin. Wysokie koszty utrzymania, niewielka ilość towarów, niekorzystna sytuacja finansowa po wprowadzeniu reformy walutowej w Polsce miały ogromny wpływ na dużą deficytowość rejonu, który był sztucznie podtrzymywany dotacjami z Pragi. Przeładunki towarów czechosłowackich w polskiej części portu szczecińskiego były przy zastosowaniu korzystnej dla obcych państw Jednolitej Taryfy Tranzytowej (weszła w życie w listopadzie 1951 r.) nawet pięć razy tańsze niż te, które obsługiwało obce nabrzeże<sup>31</sup>.

Okres stalinowski, o którym teraz mowa, a ściślej lata 1951–1953, charakteryzował się generalnie dużym spadkiem czechosłowackich ładunków tranzytowych

<sup>29</sup> AAN, MŻ [1947–1957], 751, s. 34.

<sup>30</sup> APS, Polska Żegluga Morska [dalej: PŻM], 72, Opracowanie „Zagadnienie tranzytu” na Kolegium Ministerstwa Żeglugi, [luty 1953]. Dane te różnią się niewiele od podanych w tabeli 3.

<sup>31</sup> AAN, Ministerstwo Finansów, 21/344, Notatka Departamentu Eksploatacji Ministerstwa Żeglugi pt. „Sytuacja przedsiębiorstw czechosłowackich w Polsce”;<sup>30</sup> R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 247, 255.

w polskich portach: z 1,4 mln t (1950 r.) do mniej niż 0,8 mln t (1953 r.), co w przypadku Szczecina oznaczało ich obniżenie o 57,1% (z 556,7 tys. t do 317,8 tys. t). Był to czas wielkich napięć na arenie międzynarodowej (tzw. zimna wojna, wojna w Korei itd.), izolacji gospodarczej państw socjalistycznych od kapitalistycznego rynku towarowego, który przyniósł znaczne skurczenie się stosunków handlowych Czechosłowacji z zagranicą i obrotów Polski z krajami zachodnimi<sup>32</sup>.

Szczecin był dla Czechosłowacji przede wszystkim portem przeładunków towarów masowych, co wynikało zwłaszcza z braku dostatecznej ilości nabrzeży drobnicowych, odpowiednich urządzeń i magazynów oraz niedostatku połączeń żeglugowych (zaledwie kilku) ze światem, a tym samym mniejszych tzw. okazji załadowniczych (liczby miesięcznych odjazdów statków), niż w Gdyni, nie mówiąc o portach zachodniej Europy. Na przykład w 1952 r. tranzyt tego kraju obejmował w porcie szczecińskim 75% tzw. masówki (głównie rudy żelaza w imporcie), a tylko 1/4 przypadała na drobnicę. Taki sam rezultat odnotowano dokładnie dekadę później (1962 r.), lecz dwa lata wcześniej (1960) wynik był o wiele gorszy, bo towary drobnicowe stanowiły jedynie 18%. Choć później te proporcje uległy poprawie na korzyść tej ostatniej (drobnica szczecińska najczęściej nie była jednak typowa, gdyż składała się np. w eksporcie z tarcicy i cukru), to jednak nie przekroczyła ona połowy ładunków. Tranzyt, który szedł przez Szczecin, odpowiadał przystosowaniu tego portu do przeładunków określonego rodzaju towarów i był wyrazem trudności w ekspedycji drobnicy, stanowiącej typowy ładunek żeglugi regularnej<sup>33</sup>.

Usługi tranzytu lądowo-morskiego na rzecz Czechosłowacji nie były w tym czasie prawnie uregulowane. Zagadnienie to rozwiązywało na kilka lat tzw. Porozumienie Międzyrządowe z 14 lipca 1954 r., w którym ustalono warunki współpracy w zakresie obsługi transportowej w polskich portach i w przewozie statkami Polskiej Marynarki Handlowej. Z czasem jednak część jego postanowień straciła na aktualności, względnie wymagała rewizji, gdyż nie odpowiadały ani polskiej, ani czechosłowackiej stronie. Dotyczyło to m.in. różnego rodzaju

---

<sup>32</sup> AAN, MZiGW, 16/5, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché do spraw żeglugi i portów w Pradze; APS, PZM, 72, Opracowanie „Zagadnienie tranzytu” na Kolegium Ministerstwa Żeglugi [luty 1953]; tamże, Polska Izba Handlu Zagranicznego – Oddział Morski w Szczecinie [dalej: PIHZ-OM], 77, „Krytyka tymczasowej organizacji tranzytu przez Polskę”, oprac. J. Michalik [1954].

<sup>33</sup> APS, PZM, 72, Opracowanie „Zagadnienie tranzytu” na Kolegium Ministerstwa Żeglugi [luty 1953]; A. Bellwon, K. Letke, *O racjonalny podział tranzytu pomiędzy porty polskie*, TGM 1960, nr 11, s. 339.

rozliczeń finansowych, udziałów wolnodewizowych we frachtach morskich i zasad ich płatności<sup>34</sup>.

Po spadkach z początku dekady, w szczególnym okresie tzw. zimnej wojny, w kolejnych latach (1954–1956), do czasu względnego uspokojenia na rynkach międzynarodowych, przeładunki czechosłowackich towarów tranzytowych w Polsce dwukrotnie wzrosły (z 775,6 tys. t do 1503,3 tys. t), z czego sam Szczecin przejął blisko 45% (664,8 tys. t). Wzrost ten nie był jednak tak duży, jak np. w Hamburgu (gdzie Czechosłowacja dysponowała wolną strefą), który w 1954 r. (1041 tys. t) przekroczył poziom przedwojenny. Gwarancja swobody pływania po dolnej Łabie dla śródlądowych jednostek czechosłowackich miała dla tego państwa ogromne znaczenie, gdyż tym szlakiem wodnym kierowano do portu hamburskiego znaczną część ładunków handlu morskiego (45–60%), zyskując duże oszczędności dewizowe. Z kolei brak stosunków politycznych i handlowych Czechosłowacji z Jugosławią jeszcze wtedy nie pozwalał odbudowanej Rijeci na pełną aktywizację czechosłowackiego tranzytu. W trudniejszej sytuacji znalazł się Triest, który nie odzyskał swojego przedwojennego znaczenia. Niepełne wykorzystanie portów adriatyckich próbowała Czechosłowacja zastąpić w pierwszej połowie tej dekady przeładunkami w Konstancy i Warnie, jednak w tym czasie nie spełniały one jej organizacyjnych i technicznych wymagań i dopiero w następnych latach trasa przez porty czarnomorskie została rozwinięta<sup>35</sup>. Marginalną rolę odgrywały porty zachodnie, by wskazać na ich reprezentanta – Rotterdam, co obrazuje statystyka obrotów handlu zagranicznego Czechosłowacji drogą morską w latach 1955–1961, ukazana w tabeli 4.

W połowie lat 50. Szczecin nadal nie dysponował odpowiednim wyposażeniem w dźwigi i mniejszego kalibru sprzęt transportowy, a brak możliwości wykorzystania Łasztowni, która niewiele wcześniej została oddana przez radzieckie wojska, pogłębiał deficyt powierzchni magazynowej. Wprawdzie sieć linii regularnych wzrosła w ujściu Odry w stosunku do początku tej dekady (z trzech do sześciu), ale była niedostateczna ilościowo i o niewielkim zasięgu, co utrudniało

---

<sup>34</sup> AAN, MZiGW, 16/5, Notatka dla obywatela ministra w sprawie aktualnego stanu w stosunkach z naszymi kontrahentami tranzytowymi.

<sup>35</sup> AAN, MZiGW, 16/5, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché w Pradze; tamże, 4/38, Notatka na temat obecnej sytuacji tranzytowej oraz rysujących się prognoz na okres przyszły, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu czechosłowackiego [1959]; O. Ślampa, dz. cyt., s. 322.

współpracę z Czechosłowacją ze względu na szczególny charakter eksportu tego państwa, kierującego drobnicę w wielu kierunkach<sup>36</sup>.

Tabela. 4. Przeladunki towarów handlu zagranicznego Czechosłowacji przez porty europejskie w latach 1955–1961

Porty	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
	tys. t						
Szczecin	654	634	865	1153	1595	1897	2303
Gdańsk-Gdynia	882	805	615	642	762	773	926
Hamburg	1192	1487	1129	975	814	841	902
Rijeka	243	368	301	411	203	430	405
Braiła-Gałac	84	82	158	235	264	343	379
Konstanca	73	173	227	148	249	328	393
Warna	74	132	152	236	164	214	225
Reni-Izmail	–	–	22	30	193	209	186
Triest	100	41	129	58	34	197	412
Rotterdam	11	16	18	15	12	9	18
Razem	3434	3842	3652	3953	4340	5335	6229

Źródło: O. Ślampa, dz. cyt., s. 323. Autor korzystał ze statystyki „Aussenhandel der Tschechoslowakei” 1962, Nr. 2, która różni się nieco od polskich danych.

W ekspedycji czechosłowackiego tranzytu do Szczecina i z powrotem dominujące znaczenie miała komunikacja lądowa (kolejowa), której przewozy sięgały mniej więcej 90%. Udział śródlądowej drogi wodnej – Odry, na której pływali przewoźnicy z Polski („Żegluga na Odrze”) oraz RCS („Czechosłowacka Żegluga na Odrze” do 1956 r. oraz „Czechosłowacka Żegluga Łabsko-Odrzańska”) oscylował w granicach 8–10%. Przewozy żeglugą morską stanowiły (w zależności od okresu) od kilkunastu do czterdziestu kilku procent (szczyt w drugiej połowie lat 60.), a transport samochodowy był wykorzystywany w minimalnym zakresie<sup>37</sup>.

Kilkuletnie funkcjonowanie czechosłowackiego rejonu portowego w Szczecinie, który był źródłem znacznych strat finansowych, powodowało w stosunkach między PRL i RCS niemałe zadrażnienia. Właściwie po roku eksploatacji (już w pierwszych miesiącach 1953 r.) władze w Pradze zmieniły stanowisko

<sup>36</sup> AAN, Ministerstwo Żeglugi [1960–1974] [dalej: MŻ [1960–1974]], 29/172, „Rozwój i perspektywy tranzytu czechosłowackiego w Polsce”.

<sup>37</sup> O. Ślampa, dz. cyt., s. 323; L. Jankowski, *Tranzyt przez polskie porty morskie i jego warunki rozwojowe*, TGM 1957, nr 3, s. 65–68; E. Mazur, *Obroty tranzytowe portu szczecińskiego w latach 1951–1973*, „Czasopismo Geograficzne” 1975, z. 3, s. 315. Ten ostatni autor podaje, że kolej przewoziła 92–95%, a żegluga śródlądowa 5–8% towarów.

w kwestii nabrzeża przeładunkowego w porcie szczecińskim. Górę wzięły ostatecznie względy ekonomiczne, a nie prestiżowe, które wskazywały na konieczność rezygnacji z dotowania przynoszących stratę obiektów poza granicami państwa (również żeglugi na Odrze). Ta tendencja wyzwoliła z kolei naturalne dążenia do weryfikacji założeń układu komunikacyjnego i podjęcie rokowań w lipcu (Warszawa) i października (Praga) 1955 r.<sup>38</sup>

Nowy układ komunikacyjny został zawarty 13 stycznia 1956 r. w Pradze i formalnie obowiązywał do rozpadu Czechosłowacji na dwa odrębne państwa. Usuwał wiele kwestii spornych, m.in. z tytułu eksploatacji szczecińskiego nabrzeża, które za odszkodowaniem przekazano Polsce. Regulował zagadnienia transportu morskiego, śródlądowego, kolejowego oraz różnych kwestii ogólnych, jak zwolnień celnych, podatkowych itd., wyznaczył nową formę działalności w portach polskich spółce z o.o. „Spedrapid”<sup>39</sup>. Należy jednak zauważyć, iż w przeciwieństwie do poprzedniego, sprzed prawie dekady, nie wiązał tak mocno Czechosłowacji z Polską. Praskie władze potrzebowały swobody w polityce transportowej, która nie ograniczałaby im możliwości korzystania z dogodnych dla tego państwa dróg handlu zagranicznego.

Na podstawie układu komunikacyjnego oba państwa zawarły wkrótce umowy normujące szczegółowo niektóre zagadnienia. Na początku podpisano 14 lipca 1956 r. Porozumienie między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i Rządem Republiki Czechosłowackiej dotyczące transportu morskiego i usług świadczonych dla tranzytu czechosłowackiego w portach polskich, które traktowało dokładniej sprawę obrotu morskiego. Trudno powiedzieć dlaczego, lecz po niecałym roku podjęto negocjacje w sprawie zastąpienia go nowym porozumieniem<sup>40</sup>.

Współpraca transportowa Polski i Czechosłowacji do połowy lat 50. do czekała się surowej oceny attaché do spraw żeglugi i portów przy Ambasadzie PRL w Pradze. Stwierdził on, że okres ten był wyrazem „klęski polskiej polityki

---

<sup>38</sup> AAN, MŻ [1947–1957], 752, Materiały z rozmów; AAN, MŻiGW, 16/5, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché w Pradze; R. Techman, *O sytuacji czechosłowackich...*, dz. cyt., s. 247–248.

<sup>39</sup> Tekst bez załączników: Dz.U. 1957, nr 9, poz. 35; AAN, MŻiGW, 16/5, Notatka dla obywatela ministra w sprawie aktualnego stanu w stosunkach z naszymi kontrahentami tranzytowymi, „Czechosłowacki tranzyt przez Polskę” – sprawozdanie attaché w Pradze; A. Szczepańska, *Warszawa – Praga...*, dz. cyt., s. 197–198.

<sup>40</sup> Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni [dalej: AP Gdynia], Zjednoczenie Portów Morskich [dalej: ZPM], 442/128, Zagadnienia przewozów ładunków tranzytowych przez flotę polską [wrzesień 1960].

tranzytowej”, która nie tylko nie stworzyła stronie czechosłowackiej warunków konkurencyjnych w portach i flocie handlowej, lecz wręcz prowadziła „politykę odwetową wycofując się nawet kolejno z koncesji udzielonych dotychczas dla tranzytu RCS. Rezultatem tych pociągnięć jest likwidacja strefy RCS w Szczecinie, ucieczka taboru barkowego z Odry na Łabę, jest wreszcie orientacja RCS na sprawnie działający Hamburg<sup>41</sup>. Nie do końca zgodzić się można z tą opinią, gdyż zarówno zarząd czechosłowackiego nabrzeża, jak i czechosłowacki armator na Odrze nie były w stanie, nawet za cenę dużych ekonomicznych ustępstw ze strony polskiej, pracować rentownie, co dla Pragi było warunkiem koniecznym do ich utrzymania się na terytorium PRL.

Korzystna sytuacja prawna między obu państwami w zakresie transportu, a także dużo lepsze nastawienie zainteresowanych władz gospodarczych w Pradze na współpracę z Warszawą umożliwiły dokonanie pewnego zwrotu w stosunkach tranzytowych polsko-czechosłowackich, silniejszego związania Czechosłowacji z portami i żeglugą Polski. Również zmiany organizacyjne i personalne w praskim aparacie handlu zagranicznego zarysowały trend ograniczenia drogi hamburskiej i kierowania ładunków na porty polskie, a przede wszystkim na Szczecin.

W połowie 1957 r. podjęto rokowania w sprawie nowej umowy transportowej, która miała zastąpić nieodpowiadające obu państwom wcześniejsze porozumienie. Strona czechosłowacka deklarowała potrzebę zacieśnienia z Polską stosunków tranzytowych na dłuższy okres, wskazując możliwość przesuwania na polskie porty części swoich ładunków (poza tymi, które szły Łabą) z drogi na Hamburg. Tendencja do osłabienia portu hamburskiego być może niosła w sobie pewien aspekt polityczny, ale wynikała głównie z ekonomicznych powodów. Czechosłowację odstraszyły bowiem, przynajmniej na jakiś czas, zbyt duże koszty i trudne warunki płatności tranzytu kolejowego w rozliczeniach z NRF. Jednocześnie rozwijający się handel zagraniczny tego kraju drogą morską szukał w polskich portach i liniach żeglugowych ważnej drogi tranzytowej, w szczególności w relacjach z północną i południową Ameryką, północną i zachodnią Europą, zachodnią i południową Afryką. Zamierzano zwiększyć w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie przeładunki masy ładunkowej w zamian za zwiększenie przewozów polską flotą handlową, negocjować zasadnicze obniżenie frachtów (zwłaszcza

---

<sup>41</sup> AAN, MZiGW, 4/38, Notatka na temat obecnej sytuacji tranzytowej oraz rysujących się prognoz na okres przyszły, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu czechosłowackiego [1959].

zniesienie w nich udziału dewizowego), podjąć starania o oparcie kosztów w polskich portach na poziomie taryfy hamburskiej, z uwzględnieniem ich obniżki ze względu na niższe raty przeładunkowe i rzadszą częstotliwość kursowania statków liniowych. Grupy ekspertów wypowiedziały się za stworzeniem stałej komisji transportowej przy Polsko-Czechosłowackim Komitecie Współpracy Gospodarczej, która powstała w 1958 r.<sup>42</sup>

Podczas rokowań w lipcu i wrześniu 1957 r. (Warszawa, Praga) strona polska poruszyła sprawę wcześniejszych sugestii czechosłowackich o możliwości pomocy w rozbudowie i wyposażeniu portu szczecińskiego, ewentualnie kredytowaniu jego inwestycji splecanych dodatkowymi usługami. Wbrew dotychczasowemu zainteresowaniu Praga wycofała się z tych planów<sup>43</sup>. Być może dlatego, że realizując wypracowaną politykę poszukiwania tańszych tras tranzytowych, podjęła w tym czasie rozmowy z Rumunią o rozszerzeniu współpracy portowo-żeglugaowej. Stronie czechosłowackiej chodziło o zapewnienie sobie także dogodnej sytuacji w portach czarnomorskich w związku z ekspansją jej handlu zagranicznego na Bliski i Daleki Wschód<sup>44</sup>. Uczestniczył zresztą w tym przedsięwzięciu szczeciński armator Polska Żegluga Morska, który zorganizował i eksploatował (90% stanowiły ładunki czechosłowackie) linię Braila–Lewant<sup>45</sup>. W wyniku czechosłowackiego doinwestowania (udzielenie kredytu) porty rumuńskie przejęły w końcu dekady od kilkunastu do ponad dwudziestu procent rocznych przeładunków handlu morskiego RCS. Na ich korzyść przemawiała m.in. możliwość

---

<sup>42</sup> AAN, MZiGW, 16/5, Notatka dla Ministra Żeglugi w sprawie rokowań transportowych między PRL a ČSR, 8 VI 1957; Notatka z przebiegu rozmów między polską i czechosłowacką delegacją ekspertów transportowych, 3 VII 1957; Sprawozdanie z rokowań polsko-czechosłowackich odbytych w Pradze, 2–26 IX 1957; AAN, MZiGW, 4/18, Sprawozdanie grupy ekspertów do rozmów w sprawie uregulowania zagadnień transportowych w stosunkach polsko-czechosłowackich [wrzesień 1957]; TGM 1957, nr 11, s. 345, „Nowy etap polsko-czechosłowackiej współpracy transportowej”; O. Ślampa, dz. cyt., s. 322. Należy dodać, że w 1958 r. powołano przy Ministerstwie Komunikacji Komisję Tranzytową (działała do początku lat 80. XX w.) w celu zapewnienia prawidłowego współdziałania zainteresowanych resortów w sprawach przewozów tranzytowych lądowych i lądowo-morskich.

<sup>43</sup> AAN, MZiGW, 16/5, Notatka dla obywatela ministra w sprawie aktualnego stanu w stosunkach z naszymi kontrahentami tranzytowymi [maj 1957]; Pismo z 17 VI 1957; Sprawozdanie z rokowań polsko-czechosłowackich odbytych w Pradze, 2–26 IX 1957; AAN, MZiGW, 4/18, Sprawozdanie grupy ekspertów do rozmów w sprawie uregulowania zagadnień transportowych w stosunkach polsko-czechosłowackich [wrzesień 1957].

<sup>44</sup> AP Gdynia, Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej, 685/388, Pismo attaché w Pradze, 12 II 1957; AAN, Urząd Rady Ministrów [dalej: URM], 2/362, Notatka „Usługi polskich portów i floty handlowej na rzecz CSRS” [4 VI 1960].

<sup>45</sup> E. Dobrzycki, *Polska Żegluga Morska. Studium historyczno-gospodarcze na tle floty krajowej i tendencji występujących w żegludze światowej*, Szczecin 1974, s. 291–294.



wykorzystania dogodnego szlaku komunikacyjnego Dunaju, gdzie Czechosłowacja posiadała dużą flotyllę, o potencjale przewozowym nawet do miliona ton<sup>46</sup>.

Zainteresowanie portami i żeglugą rumuńską nie stało w sprzeczności z dużą rolą, jaką sfery gospodarcze Czechosłowacji wyznaczały ośrodkom portowym polskiego wybrzeża, a zwłaszcza Szczecinowi. Wyrazem tego było powołanie w marcu 1957 r. w ujściu Odry przedstawicielstwa (jednego z kilku w Europie) wielkiej, międzynarodowej firmy spedycyjnej „Čechofracht” (wchłonęła wkrótce „Metrans”). Na jego czele stanął Miroslav Ambros, ostatni zarządca czechosłowackiej strefy portowej w porcie szczecińskim<sup>47</sup>.

W wyniku kilkutygodniowych rokowań 12 listopada 1957 r. zawarto Porozumienie między Rządem RCS i Rządem PRL o przewozach morskich oraz wzajemnych usługach związanych z tranzytem obu stron, które w dosyć szczegółowy sposób regulowało tę dziedzinę wzajemnych stosunków<sup>48</sup>. Podwojono w nim wielkość usług, jaką miał świadczyć polski aparat transportowy na rzecz handlu zagranicznego Republiki Czechosłowackiej. Strona polska zgodziła się, by taryfy w portach polskich były oparte na hamburskich, z udzieleniem RCS określonych rabatów (10% dla ładunków masowych, 5% dla drobnicy), co miało portom polskim ułatwić konkurowanie z Hamburgiem. Odmówiono jednak władzom czechosłowackim zrównania wysokości frachtu kolejowego Gdańska/Gdyni do poziomu Szczecina. Jednym z najważniejszych warunków porozumienia wysuwanych przez Czechosłowację była wysokość jej masy towarowej, która miała przejść przez port szczeciński, ustalona na 65%. Kierowała się ona ekonomicznym interesem: fracht lądowy, czyli koszty przewozu ładunków koleją do portu nad Odrą, był znacznie tańszy niż w przypadku Gdańska i Gdyni<sup>49</sup>.

Porozumienie listopadowe było wyrazem zacieśnienia stosunków tranzytowych między Polską a RCS, gdyż po raz pierwszy zaplanowano konkretną, wieloletnią i wszechstronną współpracę w tej dziedzinie. Obowiązywało od początku

---

<sup>46</sup> AAN, URM, 2/362, Notatka „Usługi polskich portów i floty handlowej na rzecz CSRS” [4 VI 1960].

<sup>47</sup> APS, PŻM, 167, Pismo przedsiębiorstwa „Čechofracht”, 15 III 1957.

<sup>48</sup> AAN, MŻiGW, 16/5, Pismo Departamentu Polityki Ekonomicznej i Planowania MŻiGW, 18 XI 1957; APS, PŻM, 711, 940.

<sup>49</sup> AAN, MŻiGW, 4/18, Pismo przedsiębiorstwa „Čechofracht”, 11 IX 1958; tamże, 16/5, Notatka attaché w Pradze, 1 X 1957; AAN, MŻ [1960–1974], 41/84, Notatka na temat oceny roku 1958 w obsłudze tranzytu CSR.

1958 r., z prawem wypowiedzenia po roku, ale z możliwością przedłużania, co zrealizowano do końca 1960 r.<sup>50</sup>

Plany odgórnego kierowania na Szczecin w 1958 r. określonej wielkości czechosłowackiej masy ładunkowej zostały właściwie w pełni zrealizowane, gdyż port ten przeładował wówczas 1151 tys. ton, co stanowiło 64,4% polskich obrotów portowych. Dzięki temu Szczecin po raz pierwszy wyprzedził dotychczasowego lidera, niemiecki Hamburg (950 tys. t), i niemal przez dwie dekady utrzymał wiodącą pozycję, stając się główną morską bramą wypadową Pragi na świat.

Zwiększony napór czechosłowackiego tranzytu na Szczecin ujawnił z całą mocą dysproporcje między podażą ładunków a potencjałem przeładunkowym portu, doprowadzając już w 1958 r. do okresowego przeciążenia. Spowodowało to nie tylko przejście części statków na tzw. przestój, ale konieczność przekierowania pewnej ich liczby na porty wschodniego wybrzeża Polski (też do Hamburga). Siła ekonomicznego przyciągania (fracht lądowy) do portu szczecińskiego była jednak na tyle duża, że strona czechosłowacka godziła się tylko w ostateczności na dalsze przerzucanie ładunków na Gdańsk i Gdynię, walcząc o wyrównanie różnicy kosztów przewozu kolejowego<sup>51</sup>. Kłopoty Szczecina, powodujące określone straty dla obcego spedytora, wywoływały silne niezadowolenie w Pradze, która twierdziła, iż zarząd portowy pod wpływem władz polskiego handlu zagranicznego w pierwszej kolejności przeładowuje jego ładunki, „dyskryminując” obce<sup>52</sup>.

W latach 50. (1950–1959), przy wahaniach wielkości w pierwszej połowie dekady oraz niemal stałym wzroście w drugiej, przeładunki czechosłowackiego tranzytu w porcie szczecińskim zwiększyły się blisko trzykrotnie (z 556,7 tys. t do 1614,8 tys. t), osiągając nienotowany nigdy stan. Jeśli pominąć czas dużych spadków w okresie stalinowskim, to dwukrotnie wzrósł on w ogólnych obrotach portowych (z 10,7 do 22%). Towary handlu zamorskiego Czechosłowacji stanowiły w końcu dekady 70% całego tranzytu idącego przez porty ujścia Odry, w którym uczestniczyły przede wszystkim państwa obszaru naddunajskiego, poza

<sup>50</sup> AP Gdynia, ZPM, 442/128, Notatka w sprawie rozmów i współpracy gospodarczej portów z zagranicą w 1958 r.; AAN, MZiGW, 16/5, Sprawozdanie z rokowań polsko-czechosłowackich odbytych w Pradze, 2–26 IX 1957.

<sup>51</sup> AAN, MZiGW, 4/18, Pismo przedsiębiorstwa „Čechofracht”, 11 IX 1958; AAN, MZ [1960–1974], 29/171, „Znaczenie polskich portów morskich dla czechosłowackiego handlu zagranicznego” [tłum. tekstu z j. czeskiego]; tamże, 41/84, Notatka na temat oceny roku 1958 w obsłudze tranzytu CSR; AP Gdynia, ZPM, 442/159, Ocena współpracy polsko-czechosłowackiej w dziedzinie transportu w roku 1959.

<sup>52</sup> AAN, MZiGW, 4/18, Notatka attaché w Pradze, 10 X 1958.

RCS także Węgry, Bułgaria, Rumunia, ale też NRD i ZSRR. Niemal tyle samo (68,1%) wynosił udział Szczecina w przeładunkach towarów czechosłowackich obejmujących wszystkie porty polskie (zob. tab. 1 i 2). Wzrost obrotów tranzytowych portu szczecińskiego na koniec dekady odbywał się przede wszystkim kosztem Hamburga, który jednak nadal pozostawał ważnym kontrahentem Czechosłowacji z uwagi na bliskość głównych szlaków morskich, bardzo rozwiniętą sieć linii regularnych, sprawną technicznie i ciągle usprawnianą infrastrukturę oraz działalność na Łabie przedsiębiorstwa żeglugowego z Pragi, dysponującego potencjałem przewozowym ocenianym ówczesnie na 0,7 mln t<sup>53</sup>.

Nierównomierność rozłożenia czechosłowackiej masy tranzytowej między portowymi ośrodkami zachodniego i wschodniego wybrzeża Polski wynikała z korzystnego usytuowania portu szczecińskiego względem naturalnego zaplecza, przystosowania tego portu do obsługi znacznych ilości ładunków masowych, możliwości wykorzystania Odry do przewozu towarów. Istotne dysproporcje wywołały zaniepokojenie polskich władz transportowych oraz zarządów portowych w Gdańsku i Gdyni, które postulowały zmianę istniejącego stanu rzeczy. Zamiar odciążenia Szczecina od części obrotów tranzytowych RCS i WRL, w celu lepszego wykorzystania potencjału gdańsko-gdyńskiego, polegać miał na zapewnieniu spedytorom kierującym ładunki ku tym ostatnim portom korzystniejszych warunków ekonomicznych<sup>54</sup>. Udzielane im od początku lat 60. opusty nie dały właściwie większego efektu, gdyż ich wysokość nie stanowiła dostatecznego bodźca finansowego. Wobec nieskuteczności ograniczenia tranzytu RCS przez port szczeciński na drodze refakcji lub doraźnych zabiegów koordynacyjnych postanowiono wyeliminować różnicę kosztów przewozu towarów tranzytowych pomiędzy stacjami granicznymi a wszystkimi portami polskimi. Rezultatem był wprowadzony rabat kierunkowy (1966 r.) dla Czechosłowacji (i Węgier), który przyniósł pewne złagodzenie dysproporcji w obrotach handlu zagranicznego tego kraju między portami zachodniej i wschodniej części polskiego wybrzeża<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup> AAN, URM, 2/362, Notatka „Usługi polskich portów i floty handlowej na rzecz CSRS” [4 VI 1960].

<sup>54</sup> AAN, MŻiGW, 4/22, „Zagadnienie odciążenia Szczecina” [1960]; A. Bellwon, K. Letke, dz. cyt., s. 339–340; K. Letke, *25 lat polsko-czechosłowackiej...*, dz. cyt., s. 80.

<sup>55</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 29/89, Opracowanie dotyczące tranzytu lądowo-morskiego w latach 1961–1965 na tle zdolności przepustowej polskich portów morskich; tamże, 41/8, Notatka dotycząca wykonywania planowanych zadań przeładunkowych w transzycie przez polskie porty morskie, 10 IX 1969.

Od lat 60. współpraca tranzytowa Polski z CSRS opierała się na ustaleniach tzw. protokołów transportowych, zawieranych między właściwymi ministerstwami, a będących rozwinięciem wieloletnich porozumień międzyrządowych (obejmujących najczęściej okresy pięcioletnie) w zakresie transportu. Protokoły transportowe, corocznie negocjowane, ujmowały przybliżone wielkości masy ładunkowej w przewozach lądowych (kolejowych), morskich i rzecznych oraz w przeładunkach portowych, ustalały zasady świadczenia wzajemnych usług i ułatwień dla tranzytu. Dokładne warunki oraz ilości masy towarowej Czechosłowacji przetrzucanej przez porty morskie (z jednoczesnym określeniem rabatów, specjalnych stawek, ulg itp.) regulowały umowy o współpracy pomiędzy Zjednoczeniem Portów Morskich oraz firmą spedycyjną „Čechofracht”. Podobne dokumenty podpisywał czechosłowacki spedytor z polskimi armatorami morskimi oraz rzeczny<sup>56</sup>.

W dniu 26 września 1960 r. została zawarta (pierwsza wieloletnia) Umowa między Rządem PRL i Rządem RCS o transportowym zabezpieczeniu wzajemnej wymiany towarowej oraz wzajemnej wymianie usług w transporcie towarów w latach 1961–1965, która w dłuższym okresie wytyczyła program współpracy obu państw<sup>57</sup>. Przewidywała m.in., że przez Szczecin powinno docelowo (1965 r.) przejść nawet 80% tranzytu czechosłowackiego, a gdyby porty Gdańsk i Gdynia uzyskały więcej niż 20%, to nadwyżki towarów idących tą drogą miały otrzymać frachty kolejowe identyczne jak dla portu szczecińskiego<sup>58</sup>. Z punktu widzenia strony polskiej umowa wrześniowa była wyrazem pewnego kompromisu, gdyż w przededniu rokowań nie było jednomyślności wśród zainteresowanych resortów odnośnie do postępowania z czechosłowackim partnerem. Chodziło m.in. o udział Szczecina w obsłudze masy tranzytowej CSRS oraz wysokość dewiz we frachtach morskich płaconych przez ten kraj. Resort żeglugi i gospodarki wodnej, w przeciwieństwie do kilku ministerstw (komunikacji, finansów, handlu zagranicznego), reprezentował elastyczne stanowisko, próbując przyznanie Czechosłowacji pewnych ulg natury ekonomicznej w zamian za pozyskanie

---

<sup>56</sup> APS, PIHZ-OM, 108, Informacja dotycząca obrotów tranzytowych przez polskie porty w latach 1966/1967 ze szczególnym uwzględnieniem portów Gdańsk/Gdynia [wrzesień 1968]; AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].

<sup>57</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 29/106, Pismo ministra żeglugi, 19 XII 1960.

<sup>58</sup> AP Gdynia, ZPM, 442/201, „Problematyka Umowy 5-letniej na lata 1966–1970 oraz Umowy rocznej na rok 1967 z CSRS”; AAN, MŻ [1960–1974], 29/85, Wyciąg z umowy; A. Bellwon, K. Letke, dz. cyt., s. 339.

odpowiednio większej masy tranzytowej dla wszystkich portów. Pozostałe strony nie były skłonne do jakichkolwiek ustępstw, uważając, że Polsce nie zagraża zmniejszenie ładunków tranzytowych jej południowego sąsiada<sup>59</sup>.

Początki tej dekady uwiarydociły narastającą konkurencję obcych szlaków tranzytowych, zwłaszcza portów Morza Czarnego (zob. tab. 4). Na czechosłowacki rynek tranzytowy zdecydowanie silniej weszła Jugosławia (do czego przyczyniła się normalizacja stosunków politycznych z tym krajem), która przeładowywała w Rijecie (z Bakarem) i przewoziła dużą flotą (trzykrotnie w tym dziesięcioleciu wysunęła się na pierwsze miejsce w przewozach ładunków CSRS) towary tego państwa na konkurencyjnych dla Polski warunkach (bezdewizowe frachty i rozliczenie clearingowe). Poza Hamburgiem, który stopniowo zaczął odrabiać straty z końca poprzedniego dziesięciolecia, pojawił się w 1960 r. po raz pierwszy najbliższy Szczecinowi konkurent, jeśli chodzi o ładunki czechosłowackie, mianowicie port Rostock-Petersdorf. Mimo oficjalnych zapewnień rządu Niemieckiej Republiki Demokratycznej na forum Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej w Moskwie o braku zamiarów akwizycyjnych wobec tranzytu z południa, władze transportowe tego kraju nie zamierzały z tego rezygnować. Rozbudowa portu w Rostocku i floty wschodnioniemieckiej dała za niedługo silne podstawy do walki o ładunki handlu zagranicznego CSRS<sup>60</sup>.

Investycje w portcie szczecińskim i świnoujskim w końcu lat 50. i w pierwszej połowie następnego dziesięciolecia oraz ich doposażenie w urządzenia przeładunkowe, tabor pływający itd. miały pozytywny wpływ na rozwój tranzytu czechosłowackiego przechodzącego przez porty ujścia Odry. Przeładunki towarów tego kraju wzrosły w tym okresie, osiągając w 1961 r. pierwszy raz w historii ponad 2 mln t (zob. tab. 1 i 2). Odnotowany w roku 1962, a zwłaszcza w następnym, spadek obrotów CSRS był wywołany wieloma czynnikami, by wskazać na rosnącą siłę konkurencyjną Hamburga i Rijeki, podwyżkę polskiej taryfy portowej i kolejowej, której nie chciała akceptować Czechosłowacja (i nie tylko ona). Sytuacja ta doprowadziła zresztą do pewnego kryzysu z Polską w stosunkach dotyczących transportu. Procentowy udział Szczecina w tranzycie czechosłowackim idącym przez polskie porty wynosił wówczas: 1960 – 70,4%, 1961 – 71,4%, 1962 – 65,8%, 1963 – 59,5%, 1964 – 57,8% i 1965 – 75,0%. W strukturze ładunków

<sup>59</sup> AAN, MZiGW, 4/38, Notatka na temat obecnej sytuacji tranzytowej oraz rysujących się prognoz na okres przyszły, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu czechosłowackiego [1959].

<sup>60</sup> AAN, URM, 2/362, Notatka „Usługi polskich portów i floty handlowej na rzecz CSRS” [4 VI 1960]; A. Bellwon, K. Letke, dz. cyt., s. 167.

tranzytowych nadal duży udział stanowiły rudy i surowce fosforowe w imporcie oraz drewno w eksporcie, ale w ciągu tych lat wzrosły znacznie ładunki drobnicy (z 498 tys. t do 722 tys. t)<sup>61</sup>.

Na tle dynamicznego rozwoju handlu morskiego Czechosłowacji w tym okresie, kiedy to rozsyłano towary do portów na południe, północ, wschód i zachód Europy, ujawniły się w Pradze w gronie ośrodków decyzyjnych w sprawach transportu dwie różne tendencje. Orientacja „zachodnia”, którą reprezentowało kierownictwo „Čechofrachtu”, wspierała przewozy ładunków czechosłowackich przez porty NRF i Jugosławii. Inna z kolei, popierana przez część resortu handlu zagranicznego, była zwolennikiem korzystania z polskiego wybrzeża<sup>62</sup>.

W obrotach wszystkich portów Polski tranzyt czechosłowacki przekroczył w 1964 r. nieosiągalny wcześniej pułap 4 mln t towarów. Rok później, czyli w połowie dekady, port szczeciński przyjął blisko 2,5 mln t ładunków tego państwa, ustanawiając niepobity do dziś rekord gospodarki morskiej. Od osiągnięcia punktu szczytowego krzywa wzrostu przeładunków dla Czechosłowacji nad Odrą zaczęła opadać. Atut położenia Szczecina, a tym samym mniejsze koszty frachtów lądowo-morskich, z wolna przestawał wystarczać kontrahentom zagranicznym, ponieważ nie wspierał go dostateczny poziom obsługi tranzytu, wynikający z wieloletnich zapóźnień w unowocześnianiu infrastruktury portowej.

Po połowie lat 60., kiedy nastąpił spadek czechosłowackich przeładunków w Szczecinie, władze transportowe w Pradze, niezadowolone z ówczesnych podwyżek taryf, nie ukrywały przed stroną polską, że zwróciły się silniej w kierunku innych portów, szukając tańszych usług tranzytowych. Otwarcie twierdziły, że gdyby Hamburg oraz porty Adriatyku, głównie Rijeka i Triest, zaproponowały im korzystne warunki ekonomiczne, „to będą wycofywać się z Polski”. Zauważano także, że „Szczecin traci atrakcyjność dla rudy CSRS z uwagi na niedostatecznie wysoki wskaźnik szybkości obsługi statków, brak odpowiednich możliwości składowania masówki i brak dostatecznej ilości urządzeń do relacji barkowych”<sup>63</sup>. Twierdzono nawet, że „Szczecin pomału ze względu na niewielką głębokość przestaje być portem tranzytowym”, co wynikało z niemożności przywozu do niego towarów masowych dużymi statkami.

---

<sup>61</sup> APS, PIHZ-OM, 232, „Tranzyt w porcie szczecińskim” [1966]; *Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 r.*, dz. cyt., s. 335–336.

<sup>62</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 29/108, Protokół nr 8/63 z posiedzenia Komisji Tranzytowej, 13 VII 1963.

<sup>63</sup> AP Gdynia, ZPM, 442/159, Sprawozdanie z rozmów delegacji polskich portów morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin z przedstawicielami „Čechofrachtu” w Pradze, 5–8 X 1964.

Zaprezentowane wypowiedzi, by nie powiedzieć ostrzeżenia, miały dać zapewne określony efekt podczas prowadzonych negocjacji. Rokowania z Warszawą – czy to na szczeblu rządowym, czy na poziomie poszczególnych przedsiębiorstw – ukazywały bardzo twarde stanowisko delegacji z Pragi, która nie zawahała się dla osiągnięcia zamierzonego celu zawieszać, a nawet anulować wyniki rozmów. Pertraktacje odbywały się czasami w atmosferze „nieprzyjaznej i uciążliwej” i były „prowadzone w bardzo ostrej formie”. Południowy sąsiad Polski domagał się specjalnego traktowania, żądając za każdym razem ulg ekonomicznych i rabatów, żeby „nie przynosić uszczerbku drugiemu ludowo-demokratycznemu państwu”. Praga podnosiła niekiedy, że „Czechosłowację chce się traktować jak nie równorzędnego partnera, a satelitę, któremu można narzucać nawet sformułowania do Protokołu”<sup>64</sup>. Z kolei nieustępliwość polskiej strony była postrzegana jako wyraz nieprzyjaznego stosunku do tranzytu CSRS, a jakiegokolwiek zmiany warunków płatności spotykały się wręcz z szantażem, że „powrócą do dawnej polityki tranzytowej dzielenia tranzytu między kilka krajów i wzajemnego wygrywania partnerów”. Faktycznie sfery rządzące i gospodarcze w Pradze stosowały sprawdzoną taktykę gry na dwie strony: wywierając określoną presję, przekonywano polskie władze o otrzymaniu lepszych ofert od przedstawicieli innych portów, a im z kolei, żeby obniżyli stawki, przedstawiano jako korzystniejszą polską propozycję<sup>65</sup>.

Spadek tranzytu CSRS w porcie szczecińskim do poziomu poniżej 1,8 mln t w końcu lat 60. był następstwem wewnętrznych i zewnętrznych przyczyn. Do pierwszych należy zaliczyć wprowadzenie (1965 r.) nowej, znacznie wyższej taryfy kolejowej, istotnie podnoszącej koszt frachtu lądowego, a także rabatu kierunkowego (zrównanie należności za transport od granicy państwa do Gdańska i Gdyni z wysokością przewoźnego do Szczecina), który spowodował przesunięcie części obcej masy towarowej do portów wschodniego wybrzeża Polski<sup>66</sup>. Główna przyczyna leżała jednak w tym, że tranzyt, hamowany wprawdzie przez szybko rosnące obroty polskiego handlu zagranicznego, nie znajdował należytego

---

<sup>64</sup> APS, PŻM, 1761, Sprawozdanie z rokowań w sprawie Protokołu Transportowego PRL–CSRS na rok 1969.

<sup>65</sup> AAN, MŻiGW, 4/38, Notatka na temat „obecnej sytuacji tranzytowej oraz rysujących się prognoz na okres przyszły, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu czechosłowackiego” [1959]; APS, PŻM, 1806, Pismo attaché w Pradze, 16 I 1962; AP Gdynia, ZPM, 442/160, Notatka z rozmowy dyrektora firmy „Spedrapid” z dyrektorem Zarządu Portu Gdańsk w sprawie tranzytu czechosłowackiego.

<sup>66</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 29/173, Pismo attaché w Pradze, 21 II 1966.

odbicia w rozbudowie potencjału kolejowego oraz infrastruktury portowej, co powodowało ciągle trudności eksploatacyjne. Spadkowi tranzytu nie były w stanie zapobiec korzystne ulgi taryfowe stosowane dla ładunków czechosłowackich<sup>67</sup>.

Przyczyn zewnętrznych zmniejszenia się ładunków czechosłowackich w Szczecinie należałoby szukać zarówno w regresie handlu zamorskiego tego kraju (z 7739 tys. t w 1966 r. do 6807 tys. t w 1969 r.), jak i w coraz silniejszym oddziaływaniu portów konkurencyjnych, którym strona czechosłowacka sprzyjała w imię minimalizowania kosztów tranzytu. Mając kilku kontrahentów do wyboru, Praga mogła coraz śmiej stosować politykę ekonomicznego wykorzystywania rywalizujących ze sobą portów i linii żeglugowych. Nieustannie najgroźniejszym rywalem Szczecina, Gdańska i Gdyni był stale modernizowany Hamburg, ekspediujący czechosłowackie towary (dostarczane zwłaszcza ich własną żeglugą śródlądową) na różne kontynenty dzięki ogromnej liczbie linii regularnych. Bardzo poważne zagrożenie stanowiła również w tym czasie Rijeka (z Bakarem), która stworzyła dobre warunki do obsługi dużych statków z ładunkami masowymi, a wspierała ją flota jugosłowiańska, rywalizująca z polskimi armatorami o pierwszeństwo w przewozach towarów RCS. Rósł także w siłę Rostock, poprawiający systematycznie jakość obsługi i obniżający jej koszty<sup>68</sup>.

W drugiej połowie lat 60. przez wszystkie porty polskie przechodziło jeszcze ponad 40% obrotów zamorskich Czechosłowacji (1966 – 42%, 1969 – 46,4%). Gdyby uwzględnić w tej statystyce sam Szczecin, to jego udziały były następujące: 1966 – 27,8%, 1967 – 28,7%, 1968 – 27,4% i 1969 – 26%, czyli tylko ten port przeładowywał ponad 1/4 handlu zagranicznego drogą morską CSRS<sup>69</sup>. Nadal więc stanowił największy port przeładunkowy dla towarów tego państwa. Podejmowane w tym okresie działania mające na celu usprawnienie obsługi tranzytu nie przyniosły większej poprawy, gdyż transport kolejowy nie był w stanie zapewnić dostatecznej liczby wagonów. Tylko w latach 1968–1969 nie dostarczono w Szczecinie pod załadunek bądź wyładunek aż 95 tys. wagonów,

---

<sup>67</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].

<sup>68</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 41/8, „Perspektywy rozwoju tranzytu przez polskie porty morskie i trudności w jego realizacji” [6 X 1969]; tamże, 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].

<sup>69</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].



co spowodowało przekierowanie przez czechosłowackich gestorów części ładunków na porty konkurencyjne<sup>70</sup>.

Od 1967 r. strona czechosłowacka, nie chcąc ponosić wyższych kosztów, naciskała na zrównanie taryfowe Świnoujścia ze Szczecinem, zarówno dla przewozów kolejowych, jak i żeglugi śródlądowej. W opinii władz tego kraju pierwszy z tych portów był właściwie bazą odlichtungową dla statków, które nie mogły z pełnym zanurzeniem wejść do portu szczecińskiego, względnie portem pomocniczym, gdy w Szczecinie brakowało wolnych nabrzeży. Dwa lata później polscy decydenci zastosowali jednolite zasady rozliczeń Czechosłowacji wobec obu portów, niemniej objęły one najprawdopodobniej jedynie fracht rzeczny<sup>71</sup>.

Do końca lat 60. strona polska stosowała wobec czechosłowackiego tranzytu daleko idące ulgi i rabaty (ilościowe, kierunkowe, akwizycyjne, specjalne itd.) oraz opusty od obowiązujących taryf i opłat, których wysokość sięgała znacznej części (15–30%) wpływów za świadczone usługi transportowe. W niemałym stopniu rekompensowały one niedostatki aparatu techniczno-eksploatacyjnego, mającego istotny wpływ na poziom wykonywanych usług. Rabaty i opusty, udzielane z myślą o akwizycji ładunków czechosłowackich do Polski, pomimo ich podwyższania, przestały w sposób wystarczający oddziaływać na możliwości wzrostu tranzytu tego państwa. Pogarszała się również jego struktura ładunkowa, gdyż porty polskie traciły najcenniejszą taryfowo drobnicę na rzecz ładunków półmasowych lub masowych<sup>72</sup>.

Bilansując lata 60., należy zauważyć, że cechowała je zmienna wielkość przeładowywanej masy tranzytowej Czechosłowacji. Po początkowym wzroście, który trwał 2 lata, następnie po takim samym czasie spadku, obroty poszybowały w górę, osiągając w 1965 r. niespotykany pułap w historii portu szczecińskiego, 2490 tys. t, nigdy już niepowtórzone. W kolejnych latach odnotowano zatem spadek, który na końcu dziesięciolecia zatrzymał się na poziomie nieco ponad 1,7 mln t. Tranzyt czechosłowacki stanowił w tej dekadzie nawet 26% obrotów portowych Szczecina (1961 r.), ale w jej końcu obniżył się radykalnie – do 12,2%. Przeładunki towarów dla CSRS utrzymywały się między 62,3 a 77,5% całego

---

<sup>70</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 41/8, Notatka dotycząca wykonania planowanych zadań przeładunkowych w tranzycie przez polskie porty morskie, 10 IX 1969; tamże, 41/9, „Polityka tranzytowa” (materiał na posiedzenie Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi), 24 X 1970.

<sup>71</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 41/28, Notatka, 11 IX 1967; Pismo MŻ, 18 IX 1967.

<sup>72</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972]; tamże, 41/8, Notatka dotycząca wykonania planowanych zadań przeładunkowych w tranzycie przez polskie porty morskie, 10 IX 1969.

tranzytu przechodzącego przez port szczeciński. Większość ładunków stanowiły towary masowe: 1961 – 74,4%, 1965 – 73,1%, 1971 – 73,9%, w przeciwieństwie np. do Gdyni, gdzie przeważała drobnica<sup>73</sup>. Udział Szczecina-Świnoujścia w obrotach tranzytowych Czechosłowacji we wszystkich portach polskich, który na progu dekady (1960 r.) wynosił 70,4%, obniżył się w końcu tego dziesięciolecia do 56,4% (zob. tab. 1 i 2).

Początek lat 70. przyniósł zmiany w polskim podejściu do tranzytu czechosłowackiego (oraz węgierskiego), jakkolwiek wśród zainteresowanych stron wysokiego szczebla nie było w tej kwestii jednomyślności. Niejako tradycyjnie przedstawiciele resortów komunikacji oraz handlu zagranicznego, w przeciwieństwie do Ministerstwa Żeglugi, postulowali konieczność pogorszenia warunków ekonomicznych dla ładunków CSRS i zaostrzenia kursu w polityce tranzytowej. Uznano, że dotychczasowa współpraca w obsłudze zamorskiego obrotu towarowego Czechosłowacji, bazująca na umowach kilkuletnich (1961–1965, 1967–1970) i rocznych porozumieniach (protokołach) transportowych, których ważnym elementem były zasady i warunki polityki rabatowej, przestała być czynnikiem dynamizującym rozwój stosunków tranzytowych obu krajów. Postanowiono też uzależnić dalsze udzielanie ulg ekonomicznych dla ładunków tranzytowych tego państwa od zastosowania rozliczeń w clearingu rublowym za polski tranzyt przez terytorium CSRS do krajów kapitalistycznych i Jugosławii, na co Praga nigdy nie wyraziła zgody. Ten m.in. warunek wprowadził najdłuższy impas w historii negocjacji między obu państwami na temat pięcioletniej umowy transportowej. Również nie zostały podpisane przez kolejne lata międzypaństwowe roczne protokoły transportowe. Zaprzestanie od 1971 r. udzielania rabatów, ulg i opustów oznaczało, że tranzyt obcych ładunków odbywał się na podstawie pełnych stawek taryfowych i opłat za świadczone usługi<sup>74</sup>.

Stan bezumowny okazał się w dłuższym terminie niekorzystny dla Polski, gdyż pobudził partnerów tranzytowych do poszukiwania innych dróg transportu swoich ładunków. Szczególną aktywność wykazywała strona czechosłowacka,

<sup>73</sup> K. Letke, *25 lat polsko-czechosłowackiej...*, dz. cyt., s. 80.

<sup>74</sup> AAN, MZ [1960–1974], 41/9, Notatka, 29 V 1970; tamże, 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972]; „Rola tranzytu CSRS w gospodarce morskiej”; tamże, 53/30, Notatka informacyjna w sprawie stosunków transportowych z CSRS i WRL [po wrześniu 1971]; tamże, 53/31, Notatka w sprawie programu współpracy z CSRS w dziedzinie transportu lądowo-morskiego przez polskie porty morskie oraz transportu ładunków polskiego handlu zagranicznego przez terytorium CSRS [1974].

która najbardziej odczuła ujemne skutki zmiany polskiej polityki tranzytowej<sup>75</sup>. Władze w Pradze podkreślały m.in., że brak porozumienia z Warszawą, którą uważały do 1970 r. za najważniejszego partnera, dały im podstawy do negocjacji i zawierania porozumień z NRD, Jugosławią, ZSRR i Bułgarią na przewóz towarów handlu zagranicznego – Polsce miałyby przypaść jedynie pozostałe ładunki<sup>76</sup>. Poza zbliżeniem do Hamburga i Rijeki wykorzystywały zwłaszcza dynamizm akwizycyjny NRD, kraju o dużych aspiracjach w gospodarce morskiej i szybko rozwijającej się własnej żegludze. W tym zresztą okresie enerdowska flota handlowa wysunęła się na czoło przewoźników tranzytu czechosłowackiego, detronizując polskich armatorów. Ponadto znaczna część drobnicy tego państwa kierowana była w obrotach ze Skandynawią przez NRD z uwagi na możliwość korzystania z połączeń promowych. Niemcy stworzyli dla CSRS dogodne warunki ekonomiczne (niski fracht kolejowy, rabaty portowe, niewielki udział dewiz we frachcie morskim itd.), stąd też udział ich portów (przede wszystkim Rostocku) w obrotach zamorskich Czechosłowacji systematycznie rósł, z 3,3% w 1966 r. (251 tys. t) do 13,5% w 1971 r. (1019 tys. t). Zainteresowanie NRD wzrostem tranzytu czechosłowackiego znalazło również wyraz w zawartym w 1973 r. porozumieniu z CSRS o pomocy inwestycyjnej tego kraju w rozbudowie potencjału przeładunkowego portu Rostock (spłata udzielonego kredyty usługami), który w latach 70. stał się bardzo poważnym konkurentem Szczecina<sup>77</sup>.

Niekorzystne zjawiska w stosunkach tranzytowych z Czechosłowacją, która doskonale wykorzystywała położenie na skrzyżowaniu różnych dróg komunikacyjnych, spowodowały, że strona polska z większym zaangażowaniem, ale i ustępliwością, podjęła rozmowy z tym państwem w sprawie zawarcia długoterminowej umowy transportowej. Przede wszystkim zaniechano wiązania udogodnień ekonomicznych dla tranzytu czechosłowackiego w Polsce z postulowanym systemem rozliczeń za przewóz polskich ładunków przez terytorium CSRS<sup>78</sup>. Czechosłowacji zależało na kontynuowaniu współpracy tranzytowej z Polską, starała się

---

<sup>75</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 41/10, Notatka w sprawie tranzytu CSRS i WRL przez polskie porty morskie, 8 XI 1971; tamże, 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972].

<sup>76</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 53/21, Notatka, 10 V 1972.

<sup>77</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 53/21, Opracowanie założeń długofalowej polityki tranzytowej Polski, 25 III 1972; „Realizacja prawidłowej polityki tranzytowej”; tamże, 53/23, „Problemy tranzytu Czechosłowacji i Węgier przez polskie porty morskie” [1972]; S. Silberbach, *15 lat portu Rostock*, TGM 1975, nr 9, s. 526.

<sup>78</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Rola tranzytu CSRS w gospodarce morskiej”; tamże, 53/34, Informacja dotycząca tranzytu czechosłowackiego [1974?].

nawet wzbudzić niepokój Warszawy, twierdząc, że w centralnych władzach do spraw planowania w Pradze ścierają się różne poglądy na temat kierunków dróg transportowych dla tranzytu czechosłowackiego, rozważających również wariant całkowitego pominięcia polskich portów<sup>79</sup>.

W czasie rokowań delegacja polska wskazała władzom czechosłowackim na możliwość udziału ich państwa w rozwoju tych dziedzin polskiego transportu, które służyłyby potrzebom tranzytu. W szczególności chodziło o wspólne inwestycje odnoszące się do zwiększenia zdolności przeładunkowych portów. Praga, która z początku była rzekomo zainteresowana budową baz przeładunku kwasu fosforowego w portach ujścia Odry, w dalszym etapie pertraktacji wycofała się z tych planów<sup>80</sup>.

Efektom negocjacji było podpisanie 21 lutego 1974 r. długoterminowej umowy między rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a rządem Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej o współpracy przy przewozie towarów w tranzycie obu krajów do 1990 r. Była to pierwsza i zarazem ostatnia norma prawna o tak długim okresie obowiązywania, która właściwie straciła na znaczeniu dopiero z chwilą rozpadu Czechosłowacji. Ważna m.in. dlatego, że przerywała stan bezumowny między państwami, regulowała kwestie tranzytowe w długiej perspektywie czasowej i w ogólnych ramach. Nastąpił powrót do rocznych protokołów transportowych, zgodzono się na różne ulgi ekonomiczne dla ładunków czechosłowackich, jakkolwiek strona polska zaprzestała np. udzielania rabatu kierunkowego, co w jakiś sposób premiowało porty ujścia Odry.

Na progu tej dekady udział ładunków tranzytowych w ogólnych obrotach portu szczecińskiego zmalał w stosunku do wcześniejszego okresu (1960–1970), z 34,6% do 18,6%. Nastąpił wtedy „kres kariery Szczecina jako dużego portu tranzytowego”, jak słusznie zauważył Józef Stanielewicz<sup>81</sup>. Koniec tego dziesięciolecia, kiedy obroty portowe wzrosły do 26,7 mln t (1979 r.), zdecydowanie silniej potwierdził tę tezę, gdyż tranzyt (2,2 mln t) stanowił w stosunku do całkowitych przeładunków zaledwie 9,1% (rok wcześniej nawet 5,3% – zob. tabelę 5 i 6).

W latach 70. dynamiczny wzrost obrotów polskiego handlu zagranicznego, pozostawiający w tyle rozbudowę portu szczecińskiego i jego zaplecza, oraz ogromne braki transportu kolejowego rzutowały wyjątkowo ujemnie na

<sup>79</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 53/32, Notatka informacyjna, 26 V 1972.

<sup>80</sup> AAN, MŻ [1960–1974], 53/23, „Rola tranzytu CSRS w gospodarce morskiej”; tamże, 53/34, Informacja dotycząca tranzytu czechosłowackiego [1974?].

<sup>81</sup> J. Stanielewicz, *Udział i rola...*, dz. cyt., s. 267.

możliwości rozwoju tranzytu czechosłowackiego. W konsekwencji pojawiły się duże kłopoty ze sprawną i terminową ekspedycją ładunków tego państwa, za to systematycznie rosły koszty przestoju statków i składowania towarów. Z konieczności cały szereg towarów, które nominalnie miały być przeładowane w Szczecinie, kierowano do Hamburga, Rijeki czy Rostocku, co z kolei powodowało, że kurczyła się masa tranzytowa oferowana przez Czechosłowację dla portu szczecińskiego<sup>82</sup>.

Wielkość przeładunków towarów tranzytowych tego kraju w zespole portowym Szczecin-Świnoujście wykazywała w tym dziesięcioleciu znaczną zmienność (zob. tab. 5 i 6). W pierwszym okresie utrzymywały one pułap powyżej 2 mln t, od połowy dekady zeszły poniżej tej granicy, a w jej końcu stanęły na poziomie około 1,5 mln t. „Ucieczkę” niektórych ładunków tranzytowych z Polski spedytorzy z Pragi uznawali za zjawisko trwałe, gdyż: „ustępstwa finansowe nie dają efektu, a jedynie prawidłowa obsługa kolejowa może zapewnić utrzymanie wielkości masy towarowej na dotychczasowym poziomie”<sup>83</sup>. Z oczywistych względów na globalny spadek przeładunków tranzytowych Czechosłowacji wpływał nie tylko wzrost konkurencji innych portów, ale przede wszystkim koncentrowanie się na obsłudze polskiego handlu zagranicznego i spychanie tranzytu do uzupełniającej roli, w żaden sposób nieuprzywilejowanej. Należy jednak zauważyć, że nadal utrzymywał się wysoki udział CSRS w ogólnej wielkości tranzytu przechodzącego przez port szczeciński, sięgający od sześćdziesięciu kilku do siedemdziesięciu kilku procent (1970 – 63,8%, 1975 – 71,2%, 1979 – 68,4%), co świadczyło o jego znaczeniu dla Szczecina. Zespół portowy szczecińsko-świnoujski miał niezachwianą pierwszą pozycję w przeładunkach czechosłowackich na polskim wybrzeżu, jakkolwiek w latach 70. jego procentowy udział charakteryzowała spora amplituda: od 78,9% w 1972 r. do 57,0% w 1978 r. (tab. 5 i 6)<sup>84</sup>. Należy však dodać, że Szczecin, po blisko dwu dziesięcioleciach, utracił

---

<sup>82</sup> AAN, MŻ [1960–1974], Urząd Gospodarki Morskiej [dalej: UGM], 3/6, Ocena realizacji tranzytu przez polskie porty morskie w 1978 r., analiza usług tranzytowych za rok 1979; AP Gdynia, ZPM, 442/139, Pismo sp. z o.o. „Spedrapid”, 14 VI 1976; APS, Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście, 1020, 61–62, s. 147–148; AAN, PIHZ-OM Szczecin, 118, Protokół z 248. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie, 30 IV 1977.

<sup>83</sup> AP Gdynia, ZPM, 442/139, Protokół nr 2/76 z posiedzenia Komisji Tranzytowej, 29 VII 1976.

<sup>84</sup> Obliczenia własne na podstawie tabeli nr 1 i 2 oraz zestawień tabelarycznych zawartych w pracy: H. Salmonowicz, *Morskie porty handlowe w Szczecinie i Świnoujściu*, [w:] *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim*, red. I. Dunin-Kwinta, J. Stanielewicz, Szczecin 1995, s. 49–59.

w 1976 r. dominację w tranzycie czechosłowackim na rzecz Hamburga, od którego coraz bardziej odstawał możliwościami techniczno-eksploatacyjnymi, sprawnością obsługi czy gęstością linii regularnych.

Tabela 5. Tranzyt czechosłowacki w obrotach portów Szczecin-Świnoujście w latach 1971–1992

Lata	Całkowite obroty portów (łącznie z tranzylem)	Tranzyt				
		ogółem		czechosłowacki		
		ładunki	udział w obrotach portów	ładunki	udział w obrotach portów	udział w tranzycie
		tys. t	%	tys. t	%	%
1971	17 329	2934	16,9	2132	12,3	72,7
1972	18 713	3144	16,8	2373	12,7	75,5
1973	20 147	2812	14,0	2001	9,9	71,2
1974	23 116	2991	12,9	2211	9,6	73,9
1975	22 481	2578	11,5	1836	8,2	71,2
1976	24 259	2311	9,5	1519	6,3	65,7
1977	24 661	2108	8,5	1341	5,4	63,6
1978	25 569	2046	8,0	1364	5,3	66,7
1979	26 697	2194	8,2	1501	5,6	68,4
1980	24 743	2253	9,1	1500	6,1	66,6
1981	15 685	3125	19,9	1532	9,8	49,0
1982	17 054	2446	14,3	1475	8,6	60,3
1983	18 885	2686	14,2	1577	8,3	58,7
1984	23 319	3184	13,6	1644	7,0	51,6
1985	21 033	2578	12,3	1153	5,5	44,7
1986	19 523	3295	16,9	1637	8,4	49,7
1987	20 633	3419	16,6	1712	8,3	50,1
1988	20 645	3151	15,3	1804	8,7	57,2
1989	19 348	2734	14,1	1840	9,5	67,3
1990	18 104	2420	13,4	1605	8,9	66,3
1991	17 228	1537	8,9	880	5,1	57,2
1992	17 604	2334	13,3	1363	7,7	58,4
Razem	456 776	58 280	12,8	36 000	7,9	61,8

Źródło: zestawiono na podstawie pracy H. Salmonowicz, *Morskie porty handlowe w Szczecinie...*, dz. cyt., s. 52, 54, 59; informacje o tranzycie ogółem z lat 1971–1974 i 1976 zob. TGM 1972, nr 4, s. 247; 1976, nr 3, s. 177; 1977, nr 4, s. 245; dane dotyczące tranzytu czechosłowackiego – źródło jak w tabelach nr 1 i 2. Statystyka tranzytu ogółem za lata 1979–1992 podana w TGM różni się od danych przyjętych w tej tabeli na podstawie pracy Henryka Salmonowicza.

W strukturze czechosłowackiego tranzytu idącego przez Szczecin w latach 70. zdecydowanie przeważał import, którego najważniejszą pozycję stanowiły surowce fosforonośne (apatyty i fosforyty), rudy i cukier. W eksporcie czołowe miejsca zajmował węgiel koksujący i koks, a ponadto tarcica, produkty

przemysłu maszynowego, konstrukcje stalowe, blachy oraz słód. Nadal więc zdecydowanie przeważały ładunki masowe, które właściwie utrzymywały się w tej dekadzie na zbliżonym poziomie, oscylującym w granicach 70%, pozostałe 30% stanowiła drobnica<sup>85</sup>.

Tabela 6. Udział Szczecina-Świnoujścia w przeładunkach czechosłowackich towarów tranzytowych przez porty polskie w latach 1971–1992

Lata	Gdańsk		Gdynia		Szczecin- -Świnoujście		Ogółem	
	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%	tys. t	%
1971	378	11,9	665	20,9	2132	67,2	3175	100
1972	265	8,8	370	12,3	2373	78,9	3008	– „ –
1973	339	12,4	400	14,6	2001	73,0	2740	– „ –
1974	414	14,1	314	10,7	2211	75,2	2939	– „ –
1975	461	16,7	468	16,9	1836	66,4	2765	– „ –
1976	358	14,5	587	23,8	1519	61,7	2464	– „ –
1977	321	14,4	568	25,5	1341	60,1	2230	– „ –
1978	487	20,3	543	22,7	1364	57,0	2394	– „ –
1979	342	14,4	526	22,2	1501	63,4	2369	– „ –
1980	430	16,6	657	25,4	1500	58,0	2587	– „ –
1981	366	15,2	516	21,4	1532	63,4	2414	– „ –
1982	398	16,1	590	23,9	1475	60,0	2463	– „ –
1983	298	12,3	550	22,7	1577	65,0	2425	– „ –
1984	335	12,7	655	24,9	1644	62,4	2634	– „ –
1985	311	15,1	601	29,1	1153	55,8	2065	– „ –
1986	335	12,6	683	25,7	1637	61,7	2655	– „ –
1987	314	11,7	653	24,4	1712	63,9	2679	– „ –
1988	386	13,7	616	22,0	1804	64,3	2806	– „ –
1989*	328	12,5	450	17,2	1840	70,3	2618	– „ –
1990	203	9,1	427	19,1	1605	71,8	2235	– „ –
1991	51	4,9	104	10,1	880	85,0	1035	– „ –
1992	32	2,2	86	5,8	1363	92,0	1481	– „ –

\* W innych źródłach: Gdańsk – 337 tys. t, Gdynia – 449 tys. t, Szczecin-Świnoujście – 2058 tys. t, razem 2844 tys. t.

Źródło: dane za lata 1971–1988: TGM 1972, nr 4, s. 248; 1977, nr 4, s. 245; 1978, nr 4, s. 243; 1979, nr 4, s. 245; 1980, nr 4, s. 211–212; 1981, nr 4, s. 217; 1982, nr 4, s. 218; 1983, nr 4, s. 218; 1984, nr 4, s. 220; 1985, nr 4, s. 220; 1986, nr 6, s. 318; 1987, nr 5, s. 272; 1988, nr 6, s. 285; 1989, nr 5, s. 243; dane za lata 1989–1992: „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1990, nr 9–10, s. 19; 1991, nr 8, s. 33; 1992, nr 6, s. 38; maj–czerwiec 1993, s. 39.

Od końca 1979 r. przez kilka kolejnych lat w rozmowach negocjacyjnych między obu państwami przewijała się, nie po raz pierwszy, sprawa udziału Czechosłowacji w inwestycjach portowych. Chodziło zwłaszcza o urządzenia do

<sup>85</sup> Obliczono na podstawie: TGM 1977, nr 4, s. 245; 1978, nr 4, s. 245; 1979, nr 4, s. 247; 1980, nr 4, s. 211; E. Mazur, dz. cyt., s. 317.

załadunku wagonów surowcami fosforonośnymi w bazie Świ II i rozbudowę jej zaplecza składowego oraz urządzenia dla wyposażenia bazy rudowej w Porcie Północnym w Gdańsku. Zagadnienie to nabrało dużo większego wymiaru niż wszystkie poprzednie starania strony polskiej, ale skutek był identyczny – kraj nad Wełtawą, który wkrótce dotknięty został spowolnieniem gospodarki, wycofał się z tych planów<sup>86</sup>.

Wchodząc w nowe, następne dziesięciolecie, Polska i Czechosłowacja wy-negocjowały podstawy kolejnego porozumienia (poprzednie obowiązywało w latach 1977–1980) o dłuższym czasie obowiązywania. 2 kwietnia 1982 r. została podpisana w Pradze umowa między rządem PRL i rządem CSRS o współpracy przy przewozie towarów w tranzycie obu krajów w latach 1981–1985, która była ostatnią z wieloletnich umów przed utworzeniem odrębnych państw, czyli Czech i Słowacji. Określiła ona warunki współpracy w zakresie przeładunków w polskich portach oraz przewozów drogą lądową, morską i rzeczną ładunków tranzytowych CSRS<sup>87</sup>.

Wobec silnej konkurencji Hamburga, Rostocku czy portów jugosłowiańskich (Rijeka, Bakar, Koper) ściąganie ładunków czechosłowackich do polskich portów stawało się w latach 80. coraz trudniejsze. Pracy spedytorzy wymagali priorytetu w obsłudze swoich towarów (mając możliwość ich przerzucenia do innych portów), stawiali duże wymagania techniczne, organizacyjne i ekonomiczne, które sprowadzały się do zapewnienia szybkiego, terminowego i bezpiecznego dostarczania ładunków eksportowych i importowych odbiorcom, zagwarantowania atrakcyjnych i konkurencyjnych stawek przewozowych i przeładunkowych<sup>88</sup>. W rezultacie uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych strona polska zmuszona była udzielać kontrahentowi czechosłowackiemu szeregu wysokich opustów i rabatów, które w polskiej flocie wynosiły od 0,75 do 30%, natomiast w portach od 5 do 40%. Ich poziom ustalany był corocznie, a wysokość uzależniano od aktualnych możliwości przeładunkowych oraz wielkości masy towarowej oferowanej przez CSRS. W dobie wprowadzania (z lepszym lub gorszym skutkiem)

---

<sup>86</sup> AAN, UGM, 3/6, Notatka, 29 V 1982.

<sup>87</sup> AAN, UGM, 3/13, Sprawozdanie z działalności Grupy Roboczej ds. Morskich i Rzecznych Przewozów Tranzytowych [14–17 VI 1982]; *Nowe umowy tranzytowe z Czechosłowacją i Węgrami*, TGM 1982, nr 3, s. 166.

<sup>88</sup> AAN, UGM, 3/6, Materiał do Biuletynu UGM [20 XII 1982]; Protokół nr 24/82 z posiedzenia kierownictwa UGM [5 VIII 1982]; tamże, 3/14, Pismo MHZ, 3 VI 1983; Pismo MHZ, 12 V 1984; S.A. Szwanowski, A. Tubielewicz, *Perspektywy rozwoju tranzytu czechosłowackiego w łańcuchu lądowo-morskim przez porty polskie*, TGM 1989, nr 10, s. 433.



reformy gospodarczej, polskie przedsiębiorstwa portowe zyskały samodzielność w zakresie udzielania ulg, którą zresztą wykorzystywał kontrahent czechosłowacki, żądając corocznie ich zwiększania. Najczęściej osiągał zamierzony cel wobec niższego niż na Zachodzie poziomu świadczonych usług przeładunkowo-przewozowych. Prowadziło to jednak do tego, że pojedyncze kontrakty, których warunkiem uzyskania był odpowiednio niski rabat, przynosiły polskim portom pewne straty<sup>89</sup>.

W latach 80. nastąpiło spowolnienie dynamiki rozwoju gospodarczego Czechosłowacji, osłabienie tempa wzrostu dochodu narodowego oraz produkcji przemysłowej. Pociągnęło to za sobą zmiany w handlu zagranicznym, które polegały m.in. na ograniczaniu wzrostu importu i rozwijaniu eksportu, co znalazło wyraz w zmniejszeniu jego obrotów drogą morską w latach 1980–1988 z 10 190 tys. t do 7424 tys. t, czyli o 27%<sup>90</sup> (tab. 7).

Tabela 7. Obroty handlu zagranicznego Czechosłowacji drogą morską przez porty europejskie w latach 1980–1988 (w tys. t)

Porty	Lata								
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
PRL	2 543	2 428	2 445	2 405	2 640	2 057	2 680	2 682	2 741
RFN (Hamburg)	3 630	2 720	2 312	1 910	1 909	2 038	1 613	1 442	1 475
NRD	1 430	1 370	931	970	828	816	866	836	796
Jugosławia	1 920	1 980	1 623	1 624	1 929	2 155	1 935	1 849	1 528
Morze Czarne	667	552	500	544	626	502	715	838	853
Pozostałe porty Europy Zachodniej	–	–	45	41	68	51	108	65	31
Razem	10 190	9 050	7 856	7 494	8 000	7 619	7 913	7 712	7 424
Procent udziału polskich portów morskich	25,0	26,8	31,1	32,1	33,0	27,0	33,7	34,8	36,9
Procent udziału portu szczecińskiego	14,7	16,9	18,8	21,0	20,1	15,1	20,7	22,2	24,3

Źródło: zestawienie własne na podstawie: AAN, UGM, 3/54, „Problemy tranzytu towarów polskiego handlu zagranicznego przez terytorium Czechosłowacji i tranzytu towarów czechosłowackiego handlu zagranicznego przez terytorium Polski” – zał. nr 2 (dane za lata 1981–1985); S.A. Szwanowski, A. Tubielewicz, dz. cyt., s. 433 (statystyka za lata 1980, 1986–1988).

<sup>89</sup> AAN, UGM, 3/54, „Problemy tranzytu towarów polskiego handlu zagranicznego przez terytorium Czechosłowacji i tranzytu towarów czechosłowackiego handlu zagranicznego przez terytorium Polski” [lipiec 1986]; *Stan i perspektywy tranzytu przedmiotem obrad Sejmowej Komisji Współpracy Gospodarczej z Zagranicą*, TGM 1989, nr 2, s. 82.

<sup>90</sup> S.A. Szwanowski, A. Tubielewicz, dz. cyt., s. 433.

Znaczny spadek ogólnych obrotów handlu zamorskiego CSRS nie wiązał się ze zmniejszeniem (oprócz 1985 r.) jego przeładunków w portach polskich, wręcz przeciwnie, wzrosły one z 25% w 1980 r. do 37% w 1988 r., stabilizując się na poziomie 2,6–2,7 mln t. Wynika z tego, że najbardziej straciły porty konkurencyjne, a zwłaszcza Hamburg (spadek o prawie 60%), następnie porty NRD (44%) oraz jugosłowiańskie (20%). Wzrost tranzytu czechosłowackiego odnotowały natomiast porty Morza Czarnego<sup>91</sup>. Udział zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w obrotach tego państwa drogą morską zwiększył się znacząco: z 14,7% w 1980 r. do 24,3% w 1988 r. Statystyka ta pozwala nam również stwierdzić, że porty ujścia Odry odzyskały w 1986 r. prymat największego przeładowcy towarów morskiego handlu zagranicznego Czechosłowacji. Na tle wielu trudności i przeszkód, wynikających z czynników wewnętrznych, stanowiących z reguły o słabościach polskich portów, a także nie zawsze im sprzyjających uwarunkowań międzynarodowych, zastanawiać może nadal ich wysoki udział w tranzycie CSRS drogą morską. Otóż przy bardzo komercyjnym podejściu południowych sąsiadów Polski do działalności transportowej trudno nie zgodzić się z poglądem, że był to rezultat oferowania czechosłowackim kontrahentom zdecydowanie bardziej korzystnych kosztów przewozu lądowego (być może jakaś w tym zasługa zmodernizowanej magistrali nadodrzańskiej) oraz usług niż porty hamburski, rostocki oraz jugosłowiańskie<sup>92</sup>.

W bilansie za lata 80. Szczecin (ze Świnoujściem) nadal nie miał sobie równych w przeładunkach tranzytu tego kraju, jeśli chodzi o polskie porty. Zaczynał dekadę z najniższego pułapu – 58% (1980 r.), a kończył z udziałem 70% (1989 r.). Wielkość obrotu towarów tranzytowych CSRS podlegała sporym wahaniom: od 1153 tys. t w 1985 r. do 1840 tys. t w 1989 r. (tab. 5 i 6). Wzrost wielkości tranzytu w drugiej połowie lat 80. nie wynikał tylko z podwyższenia atrakcyjności kosztowej zespołu portowego dla kontrahentów zagranicznych, lecz również ze spadku obrotów polskiego handlu zagranicznego<sup>93</sup>.

Okres dziesięciolecia nie wyeliminował przyczyn od dawna osłabiających zdolność konkurencyjną portów ujścia Odry. Ograniczenia wzrostu niosła za sobą niedostateczna jakość wykonywanych usług, wynikająca m.in. z niedorozwoju infrastruktury techniczno-eksploatacyjnej oraz kolejowej, niedobór siły roboczej, awarie urządzeń przeładunkowych itp., które powodowały m.in.

<sup>91</sup> Tamże.

<sup>92</sup> Tamże, s. 434.

<sup>93</sup> J. Stanielewicz, *Udział i rola ładunków...*, dz. cyt., s. 268.

niesprawną i nieterminową obsługę statków, ich nierzadkie przechodzenie na tzw. demurrage, czyli wielogodzinny przestój, który powodował określone straty. Przykładowo liczba tych statków kształtowała się w następująco: w 1982 r. – 22, rok później – 18, w 1984 r. – 23, w kolejnym – 25. W połowie dekady Czechosłowacja z konieczności skierowała kilkadziesiąt statków do Hamburga i Rostocku, które mógł obsłużyć Szczecin, przez co utracił on blisko pół miliona ton ładunków masowych. Zdarzył się też pierwszy w powojennej historii portu szczecińskiego przypadek przerwania wyładunku czechosłowackiego statku (Košice) z powodu braku wagonów oraz skierowanie go do dalszego rozładunku w porcie hamburskim<sup>94</sup>.

Poza uwarunkowaniami wewnętrznymi narastały w tej dekadzie zjawiska zewnętrzne, które zagrażały Szczecinowi w utrzymaniu dotychczasowej pozycji tranzytowej. Odnosiło się to do działalności władz transportowych najbliższych sąsiadów, zmierzających do odcięcia Polski od źródeł ładunków tranzytowych, pochodzących zwłaszcza z zaplecza naddunajskiego. Zbudowana na terenie NRD trasa przewozowa Rostock–Berlin–Drezno–Praga–Bratysława i dalej na południe do Triestu, która omijała terytorium Polski, obsługiwała w ruchu drogowym i kolejowym ważny szlak handlowy Skandynawia – Europa Południowa i Bliski Wschód. Z kolei na północy NRD uruchomione zostało (październik 1986 r.) połączenie promowe ze Związkiem Radzieckim (Mukran–Kłajpeda), a na południu Europy utworzono połączenie kolejowe ZSRR–Czechosłowacja, z odgałęzzeniami do Węgier, Austrii, NRD i RFN. W konsekwencji działania te prowadziły do kolejowego obejścia Polski i otoczenia jej drogami szybkiego ruchu, co stwarzało poważne zagrożenie dla dalszych przewozów tranzytowych przez jej terytorium. Jedynym właściwie odpowiednikiem poważnej działalności inwestycyjnej protranzytowej w Polsce było oddanie do eksploatacji po przebudowie w maju 1985 r. magistrali nadodrzańskiej, głównego szlaku kolejowego obsługi zaplecza portowego Szczecina i Świnoujścia<sup>95</sup>.

Brak perspektywicznego spojrzenia na potrzeby inwestycyjne portów ujścia Odry oraz rozbudowę ich szerokiego zaplecza w kontekście rywalizacji o tranzyt odzwierciedlały wypowiedzi podczas posiedzenia Sejmowej Komisji

<sup>94</sup> AAN, UGM, 3/6, Materiał do Biuletynu UGM [20 XII 1982]; Protokół nr 24/82 z posiedzenia kierownictwa UGM [5 VIII 1982]; tamże, 3/14, Pismo MHZ, 3 VI 1983; Pismo MHZ, 12 V 1984; tamże, 3/60, Pismo MHZ, 7 V 1986; J. Wronka, *Polskie usługi tranzytowe – stan obecny i perspektywy rozwoju*, [w:] *II Sejmik Morski. Szczecin 22–24 maja 1986*, Warszawa 1987, s. 125.

<sup>95</sup> *Stan i perspektywy tranzytu przedmiotem obrad Sejmowej Komisji Współpracy Gospodarczej z Zagranicą*, TGM 1989, nr 2, s. 83; J. Stanielewicz, *Udział i rola...*, dz. cyt., s. 275.

Współpracy Gospodarczej z Zagranicą (koniec września 1988 r.), kiedy zwrócono uwagę na „peryferyjne, z punktu widzenia centrum, traktowanie zespołu portowego Szczecin-Świnoujście z całym układem tranzytowym Północ-Południe” oraz jego niedostateczne wykorzystanie<sup>96</sup>.

Wydarzenia natury społeczno-politycznej w Szczecinie na początku i w końcu lat 80. w jakiś sposób dotknęły również polsko-czechosłowackiej współpracy tranzytowej. Spedytorzy tego kraju z niepokojem obserwowali przede wszystkim działalność strajkową, która zakłócała przepływ ich towarów przez port szczeciński, wpłynęła niekorzystnie na poczucie pewności i trwałości przewozów tranzytowych. Na przykład perturbacje spowodowane strajkiem w drugiej połowie sierpnia 1988 r. przyniosły Czechosłowakom pewne straty finansowe, za które zażądali odszkodowania. Podczas rozmów dążyli także do wykorzystania tego faktu w celu uzyskania korzystniejszych warunków ekonomicznych obsługi tranzytu CSRS w roku następnym, podnosząc sprawę niepewności drogi transportowej przez Szczecin i wysokiego ryzyka związanego z usługami tranzytowymi świadczonymi przez stronę polską<sup>97</sup>.

W końcu 1990 r. wygasła wieloletnia umowa między rządami PRL i CSRS o tranzycie obu krajów, podpisana kilkanaście lat wcześniej. Obie strony deklarowały chęć podpisania nowej umowy, lecz ważne wydarzenia, które przetoczyły się przez kontynent, stanęły temu na drodze<sup>98</sup>. Rozpad posowieckiego systemu politycznego w Europie Środkowo-Wschodniej na przełomie lat 80. i 90. uniezależnił od kurateli Moskwy cały szereg państw, które przeprowadziły reformy ustrojowe i gospodarcze. Zwrot geopolityczny, przemiany ekonomiczne, tworzenie nowych powiązań w handlu zagranicznym oddziaływały także na sytuację zaplecza tranzytowego portów polskich. Z powodu zmian ustrojowych, załamania gospodarki, a także rozwoju połączeń transportowych z Hamburgiem i Rotterdamem znacznie spadła w tym okresie wielkość czeskiej i słowackiej masy ładunkowej w portach Szczecin-Świnoujście. Na regres miały również wpływ brak prawnego uregulowania stosunków PKP z kolejami Republiki Federacyjnej Czech i Słowacji, znacznie wyższe niż w portach Europy Zachodniej stawki taryfy tranzytowej czy w końcu zwiększenie tranzytu tych państw do portów Morza

<sup>96</sup> *Stan i perspektywy tranzytu...*, dz. cyt., s. 80–81.

<sup>97</sup> AAN, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej [dalej: MTiGM], 2/41, Sprawozdanie z przebiegu i wyników rozmów w Pradze 7–10 XI 1988 r. delegacji polskich portów morskich z delegacją „Čechofrachtu”; *Stan i perspektywy tranzytu...*, dz. cyt., s. 80–81.

<sup>98</sup> AAN, MTiGM, 2/41, Sprawozdanie z negocjacji i podpisania protokołu transp., 18 XI 1989, s. 9.

Czarnego<sup>99</sup>. W zupełnie krytycznym dla tranzytu Federacji Czech i Słowacji roku 1991, kiedy łącznie wszystkie polskie porty przejęły zaledwie milion ton towarów CSRS, Szczecin osiągnął wprawdzie najwyższy przeładunek (0,88 mln t – 85% całości), ale był to wynik, który „cofał” ten port do roku 1957. Podział Czechosłowacji na początku 1993 r. na dwa odrębne organizmy państwowe spowodował, że każdy samodzielnie wchodził na międzynarodowy rynek tranzytowy. Dla obu jednak zespół portów Szczecin-Świnoujście stanowił przez następne lata podstawowe ogniwo w obrocie ich handlu zagranicznego drogą morską.

Statystyczne podsumowanie tranzytu czechosłowackiego w portach Szczecin-Świnoujście od momentu jego rozpoczęcia do zakończenia (rozpad państwa) przedstawiono w tabeli 8. Wynika z niej, że w ciągu kilku dekad ładunki tego kraju stanowiły nieco ponad 10% całkowitego obrotu portowego i aż niemal 65%, czyli 2/3, wszystkich przeładunków tranzytowych. Najlepszym okresem w tym tranzyście były lata 60., kiedy łącznie przeszło przez porty ujścia Odry ponad 20 mln t towarów RCS, w każdej kolejnej dekadzie odnotowywano ich spadek.

Tabela 8. Tranzyt czechosłowacki w obrotach portów Szczecin-Świnoujście w latach 1947–1992

Lata	Całkowity obrót portu (łącznie z tranzytem)	Tranzyt				
		ogółem		czechosłowacki		
		ładunki	udział w obrotach portu	ładunki	udział w obrotach portu	udział w tranzyście
		tys. t	%	tys. t	%	%
1947–1949	8 889	731	8,2	653	7,3	89,3
1950–1959	60 147	11 934	19,8	7129	11,8	59,7
1960–1969	111 329	28 725	25,8	20 827	18,7	72,5
1970–1979	219 466	26 182	11,9	18 235	8,3	69,6
1980–1989	200 868	28 871	14,4	15 874	7,9	55,0
1990–1992	52 936	6 291	11,9	3 848	7,3	61,2
Razem	653 635	102 734	15,7	66 566	10,2	64,8

Źródło: zestawiono na podstawie danych z tabel 1 i 2, 5 i 6.

Położenie geograficzne Szczecina wobec zaplecza czechosłowackiego i utrwalane z czasem więzi współpracy obu państw przez lata stanowiły podstawowe czynniki sprzyjające świadczeniu usług tranzytowych na rzecz południowego

<sup>99</sup> M. Szmuniewski, J.A. Wendt, *Tranzyt a geopolityka w portach Gdańska i Gdyni w latach 1989–2007*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 2012, z. 49, s. 167–169.

sąsiada Polski. Do 1965 r. przeładunki towarów handlu zamorskiego CSRS wykazywały niemal stały wzrost (z kilkoma wyjątkami), osiągając w połowie tej dekady punkt szczytowy – blisko 2,5 mln t. Niejako po drodze tej krzywej wzrostu Szczecin stał się (1958 r.) największym portem dla morskiego handlu zagranicznego Czechosłowacji, wyprzedzając, na blisko dwa dziesięciolecia, potężny Hamburg. Tendencja spadkowa obrotów portowych CSRS od połowy lat 60., która ze sporymi wahaniami zatrzymała się po dwudziestu latach na wysokości 1,5–1,8 mln t (pomijając rok 1985 – 1,1 mln t), obnażyła duże braki techniczno-eksploatacyjne portu szczecińskiego. W przypadku Szczecina czynnik geograficzny, przekładający się na mniejsze koszty transportu kolejowego (frachtu – bardzo ważnego składnika ogólnych kosztów przerzutu ładunków) głównego dostawcy i odbiorcy towarów, nie szedł bowiem w parze z zapewnieniem Czechosłowacji wysokiego poziomu usług tranzytowych. Decydowało o tym permanentne niedoinwestowanie infrastruktury portowej, niedostateczne zdolności przeładunkowo-składowe oraz obsługa kolejowa, ograniczone zasoby siły ludzkiej (braki i niska wydajność robotników), nazbyt wolne przystosowanie do nowoczesnych systemów przewozów (kontenery) itd. – wszystkie te elementy stanowiły o słabości portu szczecińskiego wobec stale modernizowanych i unowocześnianych dużych portów Europy Zachodniej. Utrzymywanie przez Szczecin stosunkowo wysokiej pozycji na rynku tranzytowym Czechosłowacji (a nawet zepchnięcie Hamburga z roli głównego przeładowcy) wynikało z gwarantowania korzystnych warunków ekonomicznych poprzez tańszy fracht i udzielanie wysokich rabatów, ulg i opustów. Południowy sąsiad Polski nie był przecież „skazany” jedynie na szlak północ-południe przechodzący przez port szczeciński, gdyż dysponował wieloma drogami tranzytowymi. Wykorzystywanie tej sytuacji, znakomicie wypracowane metody negocjacyjne i czysto handlowe podejście w walce o obniżkę stawek pozwalały mu uzyskiwać korzystne finansowo przeładunki i przewozy towarów morskiego handlu zagranicznego.

### **Bibliografia**

- Beister K., *Geneza czechosłowackiej strefy wolnocłowej w Szczecinie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1949, nr 6.
- Bellwon A., Letke K., *O racjonalny podział tranzytu pomiędzy porty polskie*, „Technika i Gospodarka Morska” 1960, nr 11.
- Dobrzycki E., *Polska Żegluga Morska. Studium historyczno-gospodarcze na tle floty krajowej i tendencji występujących w żegludze światowej*, Szczecin 1974.

- Dopierała B., *Powiązania Szczecina z Czechosłowacją w dwudziestolecu międzywojennym*, „Przegląd Zachodni” 1961, nr 2.
- Dopierała B., *Zarys dziejów Odry*, [w:] *Odra i Nadodrze*, Warszawa 1976.
- Hutnikiewicz A., *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*, Szczecin 1991.
- Hutnikiewicz A., *Szczecin w stosunkach polsko-czechosłowackich 1945–1950*, [w:] *Historia lux veritatis, Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Zdzisławowi Chmielewskiemu z okazji 60. rocznicy urodzin*, Szczecin 2002.
- Jankowski L., *Tranzyt przez polskie porty morskie i jego warunki rozwojowe*, „Technika i Gospodarka Morska” 1957, nr 3.
- Jastrzębowski W., *Rejon czechosłowacki w Szczecinie*, „Gospodarka Morska” 1949, z. 3.
- Kamiński M.K., *Polsko-czechosłowackie stosunki polityczne 1945–1948*, Warszawa 1990.
- Kořalková K., *Československo-polské vztahy 1945–1961*, Praha 1962.
- Kulíková L., *Československo-polské hospodářské styky před uzavřením spojenecké smlouvy (květen 1945–březen 1947)*, „Slovanské Historické Studie” 1992, č. 18.
- Letke K., *25 lat polsko-czechosłowackiej spółki spedycyjnej „Spedrapid”*, „Technika i Gospodarka Morska” 1974, nr 2.
- Marczak T., *Granica zachodnia w polskiej polityce zagranicznej w latach 1944–1950*, Wrocław 1995.
- Mazur E., *Obroty tranzytowe portu szczecińskiego w latach 1951–1973*, „Czasopismo Geograficzne” 1975, z. 3.
- Morski rocznik statystyczny*, Gdynia 1960.
- Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 r.*, red. B. Dziedziul, Warszawa–Poznań 1975.
- Salmonowicz H., *Morskie porty handlowe w Szczecinie i Świnoujściu*, [w:] *50 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim*, red. I. Dunin-Kwinta, J. Stanielowicz, Szczecin 1995.
- Silberbach S., *15 lat portu Rostock*, „Technika i Gospodarka Morska” 1975, nr 9.
- Skodlarski J., *Procesy integracyjne w polsko-czechosłowackich stosunkach gospodarczych (1947–1949)*, Acta Universitatis Lodziensis, „Nauki Ekonomiczne i Socjologiczne” 1979, seria III, nr 39.
- Šlampa O., *Drogi i kierunki handlu morskiego Czechosłowacji*, „Technika i Gospodarka Morska” 1962, nr 11.
- Stan i perspektywy tranzytu przedmiotem obrad Sejmowej Komisji Współpracy Gospodarczej z Zagranicą*, „Technika i Gospodarka Morska” 1989, nr 2.

- Stanielewicz J., *Tranzyt jako czynnik rozwoju zespołu portowego Szczecin–Świnoujście*, „Technika i Gospodarka Morska” 1988, nr 6.
- Stanielewicz J., *Udział i rola ładunków tranzytowych w obrotach portu szczecińskiego od połowy XIX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1988, z. 1/2.
- Švarc B., *Czechosłowacka żegluga śródlądowa na obszarze Europy Środkowej*, „Technika i Gospodarka Morska” 1974, nr 12.
- Szczepańska A., *Rejon czechosłowacki w porcie szczecińskim w latach 1949–1956*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2006, z. 3.
- Szczepańska A., *Warszawa–Praga 1948–1968. Od nakazanej przyjaźni do kryzysu*, Szczecin 2011.
- Szmuniewski M., Wendt J.A., *Tranzyt a geopolityka w portach Gdańska i Gdyni w latach 1989–2007*, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego” 2012, z. 49.
- Szwankowski S.A., Tubielewicz A., *Perspektywy rozwoju tranzytu czechosłowackiego w łańcuchu lądowo-morskim przez porty polskie*, „Technika i Gospodarka Morska” 1989, nr 10.
- Techman R., *Szczecin w aktach polskiej służby dyplomatycznej 1945–1950*, [w:] *50 lat Polski na Pomorzu Zachodnim. Polityka – społeczeństwo – kultura. Materiały z sesji naukowej (19–20 maja 1995)*, red. K. Kozłowski, E. Włodarczyk, Szczecin 1996.
- Techman R., *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1947*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2002, z. 2.
- Techman R., *Kalendarium morskie Szczecina. Rok 1948*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2003, z. 3.
- Techman R., *O sytuacji czechosłowackich przedsiębiorstw morskich w Polsce w połowie lat 50. XX w.*, „Teki Archiwalne”, seria nowa 2006, t. 9 (31).
- Wronka J., *Polskie usługi tranzytowe – stan obecny i perspektywy rozwoju*, [w:] *II Sejmik Morski. Szczecin 22–24 maja 1986*, Warszawa 1987.
- Zintel J., *Układ komunikacyjny polsko-czechosłowacki*, „Gospodarka Morska” 1948, nr 1.



## THE CHECKOSLOVAKIAN TRANSIT THROUGH THE PORTS OF THE ODER ESTUARY AFTER WORLD WAR 2

**Keywords:** contacts between Poland and Czechoslovakia, the transit of Czechoslovakian goods through the port of Szczecin, the period of the Polish People's Republic (1945–1989)

### Summary

For the Republic of Czechoslovakia, a state without access to the sea, a natural way to get to the Baltic Sea was the Oder and Szczecin (Stettin). Between the two World Wars in the 20<sup>th</sup> century the country on the Włatava (German: *Moldau*), in spite of receiving its own duty-free zone in the Szczecin port and in spite of its own river barges according to the treaty of Versailles, did not take the full advantage of the Oder route. A series of events caused that Prague directed its trade and transit expansion towards the ports of the North Sea, especially Hamburg, and the Mediterranean Sea.

The second world war brought about some political and economic changes in the situation of Poland and Czechoslovakia. As a result of the territorial changes a part of the German territories, including most of the course of the Oder, became Polish. Any potential border conflict between the two countries was prevented by signing the treaty of friendship and mutual assistance on March 10<sup>th</sup>, 1947, and on July 4<sup>th</sup> of the same year – a convention of economic cooperation. An important part of the latter was the chapter concerning the transit arrangements, thanks to which Czechoslovakia was conceded a duty-free zone in the Szczecin port and a privileged position in the navigation on the Oder; the convention entitled the Czechoslovakian merchant shipping to use the Polish seaports on the same conditions the Polish ships had.

A consequence of the transit arrangements was an agreement between Czechoslovakia and Poland concerning the lease of a part of the Szczecin port concluded on July 15<sup>th</sup>, 1949. By virtue of that agreement Czechoslovakia received a wharf 300 metres long and 100 metres wide for its own use. May 12<sup>th</sup>, 1948 saw the creation of the Czechoslovakian Oder Navigation (Company) to run the navigation on the Oder River by the Czechoslovakian barges; its headquarters were in Wrocław with a branch in Szczecin. On the other hand, at the end of the 1940s the Czechoslovakian freight forwarding passing through the Polish ports was monopolised by the PLC 'Spedrapid' in Gdynia (with branches in Gdańsk and Szczecin); its capital and management were partly Polish and partly Czechoslovakian.

After a few years of using its own wharf in the Szczecin port and operating the shipping company on the Oder (both of which turned out to be extremely unprofitable) Czechoslovakia gave them up. A new agreement between Poland and Czechoslovakia was concluded on January 13<sup>th</sup>, 1956; it put an end to the foreign area in the port of

Szczecin and to the shipping company on the Oder. Surprisingly, the liquidation of the two agencies did not result in a decrease of transit turnover but just the reverse: caused its increase.

In the subsequent decades Szczecin played an important role in the Czechoslovakian foreign trade. In 1958 Szczecin became the biggest transit port for our southern neighbour overtaking Hamburg. The Szczecin shipowner – the Polish Steamship Company – was one of the leading carriers in the Czechoslovakian exports and imports. Czechoslovakia purchased products of the Polish shipyards, whence a part of its ships came. A significant part of the officers of the Czechoslovakian Shipping Company (*Československá námořní plavba*) had been prepared by the Maritime Academy in Szczecin. Yet, the attempts to cooperate more closely undertaken in the 1960s, 1970s and 1980s failed.

*ARKADIUSZ KOŁODZIEJ\**

Szczecin

**O PROBLEMIE WYODRĘBNIANIA  
SUBDYSCYPLIN SOCJOLOGICZNYCH.  
STATUS NAUKOWY SOCJOLOGII MORSKIEJ**

**Słowa kluczowe:** socjologia morska, metodologia, subdyscypliny socjologiczne, klasyfikacja nauk

**Streszczenie**

Klasyfikacja dyscyplin szczegółowych, ich wyróżnianie, uzasadnianie potrzeby istnienia, a w konsekwencji także rozwijanie, jest jednym z ciekawszych problemów metodologicznych nauk empirycznych. W artykule przedstawione zostaną różne strategie wyróżniania subdyscyplin socjologicznych. Rozważania te będą punktem wyjścia do określenia obecnego statusu naukowego socjologii morskiej jako odrębnej dyscypliny szczegółowej.

**Wprowadzenie – w stronę socjologii szczegółowych**

Pytanie o zasadność wyodrębniania określonych subdyscyplin, wprost lub nie wprost, stawiane jest na gruncie socjologii stosunkowo często. Genetycznie

---

\* Uniwersytet Szczeciński, Instytut Socjologii, [socjologia@whus.pl](mailto:socjologia@whus.pl).

rzecz ujmując, spowodowane jest to tym, że badacze różnych obszarów życia społecznego widzą potrzebę wyodrębnienia określonych, właściwych ich dobieganiom, względnie niezależnych obszarów badawczych. Subdyscyplinarna odrębność jawi się im zatem, z różnych powodów, jako coś pożądanego, jako coś, do czego warto zmierzać. Socjolog zajmujący się sportem będzie zwykle w naturalny sposób postulował wyodrębnienie socjologii sportu; badacz życia ludzi morza będzie zaś widział konieczność wydzielenia socjologii morskiej jako względnie samodzielnej dyscypliny. Postulaty te spotykają się następnie z różnym, nie zawsze pozytywnym, przyjęciem środowiska naukowego. Socjologia, wraz z rozwojem i zmianą zainteresowań badaczy życia społecznego, jest w ten sposób w ciągłej fazie podziału, a pytania o zasadność wyodrębnienia takiej czy innej subdyscypliny stale odtwarzają problem klasyfikacji obszarów badawczych socjologii.

Uzasadnienie potrzeby wyodrębnienia danej subdyscypliny może opierać się na różnych przesłankach. Można posiłkować się tu klasykami socjologii, wskazując na znaczącą tradycją teoretyczną czy badawczą związaną właśnie z daną socjologią szczegółową, odrębnością (niesprowadzalnością do innych subdyscyplin) przedmiotu badawczego czy aktywnością i tożsamością współczesnych socjologów, określających się mianem badaczy danej (odrębnej) problematyki. Kryteria te nie są jednoznacznie określone, brak tu precyzyjnej operacjonalizacji, stąd ich wykorzystanie musi wiązać się każdorazowo z pewną dozą arbitralności.

Dowolność ta sprawia, że z jednej strony zastanawiamy się nad warunkami utrzymania klasycznych subdyscyplin socjologicznych, jak chociażby socjologii wychowania<sup>1</sup>, z drugiej zaś uznajemy subdyscypliny dysponujące znacznie słabszymi podstawami teoretycznymi, metodologicznymi czy „pragmatycznymi”<sup>2</sup>. „W ciągu ostatnich czterdziestu lat [...] ilość i jakość publikacji poświęconych tej rozległej i ważnej dziedzinie naszego codziennego życia – pisze Zygmunt

---

<sup>1</sup> T. Leszniewski, K. Wasielewski, *Socjologia wychowania w Polsce – pytania o wymiar tożsamościowy subdyscypliny*, „Studia Socjologiczne” 2013, nr 2 (209), s. 14.

<sup>2</sup> Określenie „kryterium pragmatyczne” jest nawiązaniem do podziału metodologii Kazimierza Ajdukiewicza. Wyróżnia on „metodologię pragmatyczną”, skupioną na rzemiośle uczonych, i „metodologię apragmatyczną”, której przedmiotem są nie tyle czynności uczonych, ile (gotowe) wytwory ich naukowej aktywności. Por. K. Ajdukiewicz, *Podział nauk*, [w:] *Badania empiryczne w socjologii*, t. 1, red. M. Malikowski, M. Niezgoda, Tyczyn 1997, s. 36–37. Pragmatyczne podstawy wyodrębnienia danej subdyscypliny, oparte na „rzemiośle uczonych”, wiążą się w ten sposób z instytucjonalizacją danej socjologii szczegółowej (organizowaniem konferencji, pisaniem monografii, prowadzeniem przedmiotów akademickich, wydawaniem czasopism poświęconych danej problematyce).

Bauman o socjologii śmierci – wzrastała w zawrotnym tempie. Do chwili obecnej socjologia śmierci i umierania stała się w pełni dojrzałą gałęzią nauk społecznych, dysponującą wszystkim tym, co jest niezbędne dla rozwoju każdej dyscypliny akademickiej – własnym kanonem lektur, siecią adresów uniwersyteckich, czasopismami i konferencjami<sup>3</sup>. Zestawienie to (socjologia wychowania – socjologia śmierci) obrazuje nie tylko brak ostrości stosowanych kryteriów, ale i problem tymczasowości podstaw uznania danej subdyscypliny. Poza pytaniem o to, czy coś jest, czy nie jest odrębną socjologią szczegółową, zasadne jest zatem także pytanie o to, czy dany obszar dociekań socjologicznych jest nadal obszarem względnie autonomicznym, czy też nie posiada już takiego statusu naukowego. Pytanie to zachęca także do obserwacji tego, czy dana subdyscyplina zyskuje na popularności, czy też ją w danym momencie traci<sup>4</sup>.

Starania ukierunkowane na wyodrębnienie danej subdyscypliny prowadzone na gruncie poszczególnych socjologii szczegółowych mogą być następnie rozpatrywane i oceniane z zewnątrz na bardziej ogólnym, metodologicznym gruncie. Co ważne, ocena taka nie powinna sprowadzać się wyłącznie do wykorzystania wybranych kryteriów technicznych; do wykazania, że dana subdyscyplina czyni zadość takim czy innym kryteriom formalnym. Ostateczna treść uzasadnienia winna nawiązywać bowiem zawsze do oceny znaczenia danego podziału dla rozwoju socjologii jako takiej. Idzie więc tu o to, czy wyodrębnienie danej subdyscypliny sprzyja rozwojowi socjologii, czy też ten rozwój hamuje. Funkcjonujące podziały socjologii przekładają się ostatecznie na pełniejsze lub bardziej ograniczone poznanie danego przedmiotu badań; zagadnienie to nie jest więc kwestią drugorzędną czy wyłącznie techniczną.

Niniejszy tekst podejmuje problematykę socjologicznej i metodologicznej zasadności wyodrębnienia poszczególnych subdyscyplin socjologicznych na przykładzie socjologii morskiej.

## 1. O ogólnej klasyfikacji nauk

Zagadnienie podziału socjologii na dyscypliny szczegółowe wiąże się, na najbardziej ogólnym poziomie rozważań, z problemem poprawnej klasyfikacji.

<sup>3</sup> Z. Bauman, *Śmierć i nieśmiertelność. O wielości strategii życia*, Warszawa 1998, s. 5.

<sup>4</sup> J. Jerschina, *Socjologia wychowania – historyczne korzenie, współczesna problematyka i perspektywa metodologiczna*, [w:] *Wybrane zagadnienia metodologiczno-teoretyczne badań socjologicznych*, red. J. Wasilewski, Kraków 1984, s. 199.

Klasyfikacja, obok problemu definiowania, uzasadniania czy charakterystyki metody dedukcyjnej, jest jednym z podstawowych zagadnień ogólnometodologicznych<sup>5</sup>. Metodologiczny namysł dotyczący kryteriów oceny właściwie skonstruowanych klasyfikacji jest stosunkowo spójny. Przyjmuje się np. w warstwie formalnej, że klasyfikacja powinna być wyczerpująca i rozłączna. Merytorycznie zaś uczyła się badaczy na to, że powinna ona, poza wskazanymi wymogami technicznymi, służyć także rozwojowi dyscypliny, na której gruncie powstaje; powinna służyć lepszemu zrozumieniu właściwych danej nauce zjawisk. Metodologia ogólna nie poprzestaje jednak na formułowaniu zasad, które powinny przyświecać naukowcom w trakcie konstruowania poszczególnych podziałów czy wyodrębniania określonych klas zjawisk. Nie sprowadza się ona także do analizy samych czynności naukowych. Teoretycy nauki konstruują bowiem także własne, tzn. metodologiczne, podziały, w tym klasyfikacje nauk. Jest to zagadnienie o tyle dla dalszych rozważań istotne, że wiąże się ono bezpośrednio z problemem bardziej szczegółowym, jakim jest wyróżnienie subdyscyplin w obrębie określonych nauk. Problematykę ogólnej klasyfikacji nauk należy zatem traktować jako punkt wyjścia do rozważań nad kryteriami wyróżniania (uznawania) poszczególnych subdyscyplin, w tym subdyscyplin socjologicznych.

Historyczny przegląd stosowanych lub czasem tylko projektowanych klasyfikacji nauk wskazuje na ich dużą różnorodność<sup>6</sup>. Klasyfikacje te mogą być bardzo ogólne, na najwyższym poziomie ogólności wyodrębniać dwa rodzaje nauk, lub też bardziej szczegółowe. Te drugie mogą wyróżniać znaczną liczbę rodzajów nauk lub też, idąc o krok dalej, wyodrębniać poszczególne dyscypliny.

Klasyfikacją najbardziej ogólną i w metodologii najbardziej ugruntowaną<sup>7</sup> jest ta, która wyróżnia dwa rodzaje nauk, a mianowicie nauki formalne i empiryczne. Na nauki formalne, zwane także dedukcyjnymi, składają się matematyka i logika. Kategoria nauk empirycznych (realnych, indukcyjnych) obejmuje zaś wszystkie pozostałe dyscypliny naukowe, w tym socjologię. Przypomnijmy, że

---

<sup>5</sup> Metodologia ogólna zajmuje się tymi zabiegami poznawczymi, które istotne są na gruncie wszystkich nauk (np. wnioskowaniem). Metodologii ogólnej przeciwstawia się metodologię szczegółową, która opisuje czynności naukowe występujące w danych naukach, lecz nieobecne w innych. Por. K. Ajdukiewicz, *Podział nauk*, dz. cyt., s. 35. Przykładem może być tu rozumienie (zgodne z tradycją socjologii rozumiejącej) obecne w socjologii, ale niewystępujące np. w matematyce.

<sup>6</sup> T. Kotarbiński, *Elementy teorii poznania, logiki formalnej i metodologii nauk*, Wrocław 1961, s. 547–565.

<sup>7</sup> W. Krajewski, *Prawa nauki. Przegląd zagadnień metodologicznych i filozoficznych*, Warszawa 1998, s. 215; A. Grobler, *Metodologia nauk*, Kraków 2006, s. 209.

w naukach formalnych uprawnione jest wyłącznie wnioskowanie dedukcyjne, w pozostałych (empirycznych), poza wnioskowaniem dedukcyjnym, także wnioskowania uprawdopodobniające, które otwierają wskazane dyscypliny na badanie rzeczywistości empirycznej<sup>8</sup>. Podział ten zasadza się zatem na różnych rodzajach akceptowanych wnioskowań, jest więc czysto metodologiczny.

Ta najogólniejsza klasyfikacja teoretyków nauki bywa rozwijana o dalsze klasy. Nauki empiryczne dzieli się np. na nauki społeczne i przyrodnicze, a w ich obrębie wyróżnia się dalej nauki nomologiczne i idiograficzno-nomologiczne. Taką właśnie, już nieco bardziej rozbudowaną klasyfikację (podział ośmiopolowy), przedstawia Władysław Krajewski, umieszczając socjologię w naukach podstawowych, społecznych, nomologicznych<sup>9</sup>.

Poza przedstawioną wcześniej bazową klasyfikacją dwudzielczą (wyróżniającą na pierwszym poziomie podziału nauki formalne i realne) mocne podstawy metodologiczne ma także trójpodział wyodrębniający: (1) nauki aprioryczne, (2) aposterioryczne i (3) humanistyczne. Zastosowanym kryterium podziału jest tu rodzaj uznawanych (dopuszczalnych) ostatecznych przesłanek. Dla nauk apriorycznych (formalnych) będą to wyłącznie twierdzenia aprioryczne, dla nauk aposteriorycznych (empirycznych, przyrodniczych) zarówno twierdzenia aprioryczne, jak i oparte na doświadczeniu. Nauki humanistyczne akceptują dodatkowo, poza dwoma wcześniejszymi twierdzeniami, także twierdzenia oparte na rozumieniu wypowiedzi<sup>10</sup>. W takim ujęciu właściwe zaklasyfikowanie socjologii wymagałoby uwikłania się w spór między naturalizmem i antynaturalizmem o odrębność metodologiczną tej dyscypliny i nauk przyrodniczych. Spór ten zresztą nie musi mieć wcale jednoznacznego rozstrzygnięcia. Maciej Hułas, charakteryzując rozważania metodologiczne Michaela Burawoya, podkreśla w tym duchu: „Nauki społeczne nie są w stanie utworzyć płaszczyzny łączącej wiedzę empiryczną z humanistyką, ponieważ usytuowane są na skrzyżowaniu tych dwóch z gruntu różnych typów wiedzy”<sup>11</sup>. Podejście takie daje podstawy do wyróżnienia nauk formalnych, empirycznych, humanistycznych i dodatkowo, nieredukowalnych do wcześniejszych klas, dyscyplin społecznych.

<sup>8</sup> L. Borkowski, *Elementy logiki formalnej*, Warszawa 1972, s. 10–12.

<sup>9</sup> W. Krajewski, *Prawa nauki...*, dz. cyt., s. 230.

<sup>10</sup> K. Ajdukiewicz, *Język i poznanie*, Warszawa 1985, s. 288–291.

<sup>11</sup> M. Hułas, *Public Sociology jako nowa subdyscyplina naukowa według Michaela Burawoya*, „Roczniki Nauk Społecznych” 2011, nr 3 (39), s. 33.

Wskazane klasyfikacje nauk miały wyraźne metodologiczne podstawy. Stosowane kryteria, związane w dużej mierze z akceptacją różnych sposobów uzasadniania, pozwalały, w bardziej lub mniej jednoznaczny sposób, zaszeregować daną naukę do danej grupy dyscyplin. Przy tworzeniu klasyfikacji nauk możliwa jest jednak także inna strategia, ukierunkowana na identyfikację nie tyle stosowanych schematów poznawczych (uznawanych metod, sposobów wnioskowania czy szerzej uzasadniania), ile zróżnicowanych przedmiotów poszczególnych nauk<sup>12</sup>. Pytamy wtedy nie o to, czy nie wyłącznie o to, w jaki sposób zdobywana jest naukowa wiedza, ale jakim wycinkiem rzeczywistości zajmuje się dana dyscyplina. Przykładem szczególnie znanym na gruncie socjologii jest częściowo przedmiotowa klasyfikacja Comte'a, nawiązująca w znacznej mierze do także przedmiotowego podziału nauk Saint-Simona<sup>13</sup>. Pamiętać należy, że naturalistyczne (pozytywistyczne) zorientowanie Comte'a nie wykluczało w jego filozofii jednoczesnego dostrzegania metodologicznego i przedmiotowego zróżnicowania poszczególnych nauk. Sam ich podział miał zatem u tego myśliciela „mieszany”, metodologiczno-przedmiotowy, charakter<sup>14</sup>. Wyraźnie przedmiotowe zabarwienie ma np. inny znany na gruncie socjologii podział – nauk o religii, zaproponowany przez Güntera Kehra, wyróżniającego: „nauki, których przedmiot stanowi wyłącznie religia” (teologia, religioznawstwo) i „nauki, dla których religia jest jednym z wielu przedmiotów badań”<sup>15</sup>. Różnie postrzegana jest w tej koncepcji także natura badanego przedmiotu, co wyznacza dodatkowe kryterium różnicowania poszczególnych nauk: „teologia, jako jedyna spośród dyscyplin akademickich – pisze Kehrer – zakłada realność podmiotu, który, mówiąc delikatnie, umyka ludzkiemu pojmowaniu”<sup>16</sup>. To ontologiczne zróżnicowanie pociąga za sobą oczywiście także wtórnie odmiennosc stosowanych w poszczególnych

---

<sup>12</sup> T. Kotarbiński, *Elementy teorii...*, dz. cyt., s. 365.

<sup>13</sup> J. Such, *Klasyfikacja nauk*, [w:] *Filozofia a nauka*, red. Z. Cackowski, J. Kmita, K. Szaniawski, P.J. Smoczyński, Wrocław 1987, s. 299.

<sup>14</sup> „Prawo to – charakteryzuje ogólną klasyfikację nauk Comte – polega na klasyfikowaniu różnych nauk wedle charakteru badanych zjawisk, mianowicie wedle coraz mniejszej ogólności i niezależności lub coraz większej złożoności; teorie dotyczące tych zjawisk są coraz mniej abstrakcyjne i coraz trudniejsze, lecz także coraz donioślejsze i pełniejsze, dzięki temu, że mają ściślejszy związek z człowiekiem, a raczej z Ludzkością, która jest ostatecznym celem całego systemu teoretycznego” (A. Comte, *Rozprawa o duchu filozofii pozytywnej*, Kęty 2001, s. 75). Podobny, bo także przedmiotowo-metodologiczny, charakter ma klasyfikacja nauk Engelsa. Por. J. Such, *Klasyfikacja nauk*, dz. cyt., s. 300.

<sup>15</sup> G. Kehrer, *Wprowadzenie do socjologii religii*, Kraków 1996, s. 10.

<sup>16</sup> Tamże, s. 11–12.



dyscyplinach metod; zagadnienia ontologiczne wyprzedzają tu jednak kwestie metodologiczne.

W końcu można przyjąć także optykę pragmatyczną (czynnościową) i tak odtworzać strukturę nauki, np. w celach organizacyjnych czy dydaktycznych, jak postrzegają ją sami badacze. O wyodrębnieniu danej nauki można mówić tu wtedy, gdy jest ona uznana w środowisku naukowym. Istotnym kryterium uznania danej nauki będzie w takim (trzecim) przypadku poziom czy zakres jej instytucjonalizacji, na który składa się publikacja periodyków naukowych poświęconych danej dyscyplinie, pisanie monografii jej dotyczących, organizowanie przedmiotowych konferencji, tworzenie instytutów naukowych zajmujących się daną dyscypliną, wprowadzanie przedmiotów akademickich poświęconych danej nauce itd.<sup>17</sup> Wyróżnia się wtedy takie nauki, które nie tyle charakteryzują się metodologiczną odrębnością czy specyfiką przedmiotową, ile pewną wyodrębnioną praktyką dociekań naukowych.

Mimo że zagadnienie tu poruszane wydaje się kwestią czysto teoretyczną, to jednak ma ono także swój praktyczny wymiar. Podział nauk ma zarówno swoją pragmatyczną genezę, pierwotnie służy bibliotekarzom do merytorycznego podziału zgromadzonych zbiorów<sup>18</sup>, jak i pociąga za sobą określone skutki praktyczne. Zauważmy, iż wyróżnienie określonych dyscyplin nie jest, bądź nie musi być, zabiegiem wyłącznie pozytywnym, dodającym do ogólnej klasyfikacji nauk kolejny element. Wyróżnienie takie łączyć się bowiem może także z zabiegiem odwrotnym, a zatem z całkowitym odrzuceniem, bądź częściową deprecjacją, innych nauk. Zdeprecjonowane dyscypliny przyjmują wtedy rolę nauk pomocniczych, mniej znaczących, dyscyplin technicznych, co ma różnorakie konsekwencje także w wymiarze praktycznym; ograniczone aspiracje poznawcze badaczy przekładają się bowiem na sposób ich uprawiania<sup>19</sup>. Wyróżnienie danej nauki jako autonomicznej dyscypliny jest dla badaczy danej problematyki rzeczą bardzo istotną, środowiskowym uznaniem, o które warto z determinacją zabiegać. Takiej naukowej legitymizacji towarzyszy proces instytucjonalizacji danej wiedzy, środowiskowe uznanie nie tylko odrębności, ale i ważności podjętej (nieredukowalnej) problematyki oraz perspektywy dalszego jej rozwoju. Wszystko to wyjaśnia starania wczesnych socjologów o uznanie socjologii jako pełnoprawnej dyscypliny naukowej. Comte we wskazanym celu tworzy nową klasyfikację nauk

<sup>17</sup> B. Szacka, *Wprowadzenie do socjologii*, Warszawa 2003, s. 26, 27.

<sup>18</sup> T. Kotarbiński, *Elementy teorii...*, dz. cyt., s. 547.

<sup>19</sup> J.S. Mill, *System logiki dedukcyjnej i indukcyjnej*, t. 2, Warszawa 1962, s. 598.

podstawowych<sup>20</sup>, Spencer toruje drogę socjologii, zwalczając „teorię wielkich mężów i koncepcję opatrności”<sup>21</sup>, Durkheim analizuje samobójstwo jako przykład potwierdzający znaczenie oddziaływania zmiennych socjologicznych w wymiarze jednostkowym<sup>22</sup>. Wszystkie te starania ukierunkowane były na naukowe ugruntowanie podejmowanej przez siebie problematyki. Ci zaś, którzy pozostają poza głównym nurtem nauki, muszą liczyć się, jak np. Georg Simmel, z instytucjonalnymi konsekwencjami<sup>23</sup>.

Zarysowanej potrzebie podziału nauk towarzyszą, podejmowane w różnych okresach z większą bądź mniejszą siłą, przeciwstawne działania, ukierunkowane na integrację wiedzy naukowej. Potrzeba ta wyrażona była np. w pozytywistycznym manifeście Koła Wiedeńskiego<sup>24</sup>, w wielotomowym projekcie Carnapa, Neuratha i Morrisa zatytułowanym *International Encyclopedia of Unified Science*<sup>25</sup>, w nadziei na skonstruowanie „ogólnej teorii systemu”<sup>26</sup> w cybernetyce<sup>27</sup> czy w futurologii<sup>28</sup>. Próby realizacji tej deklarowanej potrzeby napotykały jednak silny opór środowiska naukowego, co znacznie ograniczało rozwój tych programów intelektualnych, których hasłem przewodnim była różnie rozumiana jedność nauki.

## 2. Od klasyfikacji nauk do podziałów wewnątrzsocjologicznych

Do tej pory wyróżnione zostały trzy strategie tworzenia klasyfikacji nauk:

- metodologiczna – ukierunkowana na różnicowanie stosowanych metod,
- przedmiotowa – akcentująca odrębność danego przedmiotu badawczego,
- pragmatyczna – oparta na rzeczywistych praktykach uczonych.

Kryteria te, wykorzystywane w trakcie projektowania ogólnych klasyfikacji nauk, mają swoje znaczenie także w kontekście podziału samych nauk empirycznych, w tym socjologii, na właściwe im subdyscypliny.

<sup>20</sup> A. Comte, *Rozprawa o duchu filozofii pozytywnej*, Kęty 2001, s. 77.

<sup>21</sup> H. Spencer, *Wstęp do socjologii*, Warszawa 1884, s. 36.

<sup>22</sup> E. Durkheim, *Samobójstwo. Studium z socjologii*, Warszawa 2006.

<sup>23</sup> P. Sztompka, *Życie codzienne – temat najnowszej socjologii*, [w:] *Socjologia codzienności*, red. P. Sztompka, M. Bogunia-Borowska, Kraków 2008, s. 21–22.

<sup>24</sup> W. Strawiański, *Jedność nauki, redukcja, emergencja. Z metodologicznych i ontologicznych problemów integracji wiedzy*, Warszawa 1997, s. 23.

<sup>25</sup> A. Grobler, *Metodologia nauk*, dz. cyt., s. 196.

<sup>26</sup> L. Bertalanffy, *Ogólna teoria systemów*, Warszawa 1984, s. 60–69.

<sup>27</sup> J. Kossecki, *Cybernetyka kultury*, Warszawa 1974, s. 11.

<sup>28</sup> A. Bönsch, *Futurologia – jej funkcje i cele*, Wrocław 1980, s. 21.

Stosując kryteria metodologiczne, najbardziej elementarne i teoretycznie doniosłe będą podziały na socjologię naturalistyczną (pozytywistyczną) i antynaturalistyczną (humanistyczną) oraz, za Ferdinandem Tönniesem, na socjologię czystą (teoretyczną) oraz empiryczną (socjografię)<sup>29</sup>. O ile podział pierwszy obrazuje metodologiczny spór wewnątrz socjologii, co sprawia, iż zasadniejsze jest mówienie o pewnych odrębnych tradycjach metodologicznych w socjologii niż o jej składowych, o tyle podział drugi tworzy już pewną klasyfikację wewnątrz samej socjologii traktowanej jako jedna dyscyplina. Podział ten przypomina zatem metodologiczne klasyfikacje nauk; prowadzony jest jednak na niższym poziomie analizowanej struktury wiedzy. Mimo historycznego znaczenia wskazanych podziałów należy uznać, że dla wyodrębnienia poszczególnych subdyscyplin socjologicznych kluczową rolę odgrywają dzisiaj dwa pozostałe kryteria, a mianowicie kryterium przedmiotowe i pragmatyczne.

Sprowadzając kryterium przedmiotowe z poziomu ogólnej klasyfikacji nauk do poziomu rejestru subdyscyplin socjologicznych, warto posłużyć się kategorią dziedziny. Rekapitulując koncepcję „dziedziny teorii” Dudleya Shapere’a, Adam Grobler pisze, iż ten: „zapropował, by uznać za dziedzinę teorii (*domain*) pewien zespół przedmiotów czy zjawisk wyodrębnionych ze względu na pewne związki między nimi i pewien szczególny problem wymagający wyjaśnienia”<sup>30</sup>. Dzięki temu pojęciu (pojęciu dziedziny) powiązane zostają kategorie przedmiotu i problemu, co daje szersze możliwości różnicowania, wyodrębniania i charakteryzowania poszczególnych subdyscyplin socjologicznych. Gdy stosujemy kryterium przedmiotowe, różnicujemy zatem dyscypliny szczegółowe, opierając się na wykazaniu swoistego, właściwego danej subdyscyplinie, fragmentu badanej rzeczywistości lub aspektu, w jakim przedmiot ten jest badany<sup>31</sup>. W trakcie uzasadniania potrzeby wyodrębnienia danej subdyscypliny socjologicznej opieramy się tu zatem na wykazaniu swoistości nie tyle metody, ile pewnej problematyki.

Odrębność poszczególnych subdyscyplin może zasadzać się na odmiennych problemach społecznych, wyłaniających się „w toku badań empirycznych powiązanych często u samych podstaw z działalnością organizacyjną, administracyjną i opiekuńczą”<sup>32</sup>. Taką „problemowo-empiryczną” genezę mają, zdaniem Antoniny Kłoskowskiej, socjologia miasta, wsi, młodzieży, przestępczości, wychowania

<sup>29</sup> J. Turowski, *Socjografia*, [w:] *Encyklopedia socjologii*, t. 4, Warszawa 2002, s. 50.

<sup>30</sup> A. Grobler, *Metodologia nauk*, dz. cyt., s. 189.

<sup>31</sup> J. Such, *Klasyfikacja nauk*, dz. cyt., s. 300.

<sup>32</sup> A. Kłoskowska, *Socjologia kultury*, Warszawa 1983, s. 12.

czy rodziny. Dany przedmiot dociekań należy badać odrębnie, gdyż problemy społeczne z nim związane nie dają się sprowadzić do innych, szerzej nakreślonych dyscyplin. Podział socjologii może mieć także charakter czysto teoretyczny, wynikający nie tyle z funkcjonalnie wyodrębnionych problemów społecznych, ile z teoretycznej analizy (dekompozycji) ludzkiego działania. Jeśli wyróżniamy np. socjologię sportu jako odrębną subdyscyplinę socjologiczną, możemy zasadnie argumentować jej odrębność, podkreślając specyficzność aktywności sportowej względem innych form działalności człowieka, w szczególności względem pracy i zabawy<sup>33</sup>. Nawiązujemy w ten sposób do teorii socjologicznej, a za jej pośrednictwem do podstawowych kategorii socjologicznych. W tym wypadku do kategorii działania (teorii działania społecznego) rozumianego w kategoriach składowych świata społecznego. W podobnym duchu wyodrębnić można socjologię gospodarki, socjologię organizacji czy socjologię kultury, odwołując się albo ponownie do teorii działania, albo do teorii systemów społecznych, operujących własnymi, niesprowadzalnymi do innych, kodami komunikacji. Podział taki ma zatem każdorazowo mocne teoretyczne podstawy.

Warto zauważyć także, że podane tu przykładowe subdyscypliny socjologiczne posiadają przedmioty społecznej natury, społecznej w tym rozumieniu, że same w sobie są definiowane i definiowalne za pomocą języka socjologii. Mówiąc o socjologii sportu, należy zatem zdefiniować sport, wyróżniając socjologię pracy pojęciem, które domaga się socjologicznego określenia, jest sama praca. Tak samo będzie w przypadku socjologii organizacji, socjologii rodziny czy socjologii religii. Wszystkie te subdyscypliny posiadają przedmioty nie tylko dające określenie, ale także domagające się specyficznego określenia w języku socjologii<sup>34</sup>. Są dla socjologii naturalne, gdyż odnoszą się, bardziej bądź mniej bezpośrednio, do aktywności samych aktorów społecznych. Do zagadnienia tego wrócę jeszcze podczas omawiania kłopotliwego statusu naukowego socjologii morskiej.

Podjęcie pragmatyczne, ukierunkowane na wyodrębnienie uprawianych subdyscyplin, podobnie jak w przypadku ogólnej klasyfikacji nauk, bazuje na wielu wskaźnikach. Wyróżnienie danego kierunku specjalizacji socjologii może opierać się np. na podkreśleniu istnienia:

<sup>33</sup> F. Znaniecki, *Socjologia wychowania*, Warszawa 2001, s. 437.

<sup>34</sup> Po części potrzeba ta wynika z konieczności odróżnienia poszczególnych subdyscyplin różnych nauk zainteresowanych tym samym przedmiotem.

- względnie odrębnej tradycji teoretycznej – związanej z poszczególnymi klasykami socjologii, którzy *explicite* podejmowali i wyróżniali dany obszar badawczy<sup>35</sup>,
- zbioru systematycznych badań nad danym przedmiotem w obrębie właściwej dyscypliny<sup>36</sup>,
- (wynikającej z tej aktywności poznawczej) znaczącej liczby „wartościowych” publikacji dotyczących danego przedmiotu<sup>37</sup>.

Subdyscyplinę socjologiczną wyróżnia się tu zatem wtedy, gdy potwierdza ją ukierunkowana aktywność naukowa badaczy z danej dyscypliny. Najlepiej, jeśli aktywność ta podlega wyraźnej instytucjonalizacji, która jest obiektywnym wyrazem zgody, przynajmniej części uczonych, na obecność danej socjologii szczegółowej. Na takiej podstawie wyróżnia się np. socjologię wychowania jako jedną z ważniejszych subdyscyplin socjologii. Ważnych, bo o mocnych podstawach, które można zgodnie z powyższymi rozważaniami wywieść z: zaangażowania Floriana Znanieckiego w jej rozwój, licznych publikacji, instytucjonalizacji socjologii wychowania i w końcu z faktu określania się przez badaczy omawianej dziedziny mianem socjologów wychowania<sup>38</sup>.

Kryterium to, odwołujące się i bazujące na rzeczywistej aktywności ekspertów z danej dziedziny, ma oczywiście mocne zdroworozsądkowe podstawy. Jeśli specjaliści z danej dziedziny widzą potrzebę wyodrębnienia danej subdyscypliny, to jest to ważny argument dla jej utrzymania. Krytyka zasadności rozwijania danej socjologii szczegółowej będzie ostatecznie tylko głosem jednego eksperta wypowiadającego się na temat pracy innych ekspertów. Jeśli zatem ma być wiążąca, musi posiadać wyjątkowo silne merytoryczne podstawy. Wadą stosowania tego kryterium jest natomiast jego czasowość. Określona subdyscyplina może rozwijać się w danym okresie, aby po jakimś czasie zniknąć z pola zainteresowań badaczy. Poczynione metodologiczne ustalenia są tu zatem zawsze jedynie tymczasowe.

---

<sup>35</sup> S. Banaszak, K. Doktor, *Przedmowa*, [w:] *Problemy socjologii gospodarki*, red. S. Banaszak, K. Doktor, Poznań 2008, s. 7.

<sup>36</sup> J.H. Turner, J.E. Stets, *Socjologia emocji*, Warszawa 2009, s. 15.

<sup>37</sup> Z. Bauman, *Śmierć i nieśmiertelność*, dz. cyt., s. 6.

<sup>38</sup> T. Leszniewski, K. Wasielewski, *Socjologia wychowania...*, dz. cyt., s. 9.

### 3. Podstawy socjologii morskiej

Socjologia morska poszczycić się może w Polsce stosunkowo długą tradycją, zawierającą zarówno dociekania empiryczne, jak i pewne osiągnięcia teoretyczne. W literaturze przedmiotu wskazuje się trzy podstawowe czynniki rozwoju socjologii morskiej w Polsce: (1) politykę państwa (ukierunkowaną na wykorzystanie gospodarczego potencjału morza), (2) faktyczny proces osiedlania ludności napływowej z towarzyszącym mu procesem tworzenia morskich społeczności, (3) rozwój instytucjonalny socjologii w Szczecinie – mieście portowym<sup>39</sup>, powiązany ze specjalizacją socjologii jako dyscypliny naukowej<sup>40</sup>. Socjologia morska, a w jej obrębie badania empiryczne i koncepcje teoretyczne dotyczące problematyki morskiej, rozwija się zatem w Polsce w wyniku skrzyżowania procesów historyczno-społecznych (podnoszących rangę problematyki morskiej) z procesami zachodzącymi wewnątrz samej socjologii.

Charakterystykę empirycznego rozwoju socjologii morskiej należy rozpocząć od badań nad ludźmi morza, do których badacze zaliczali zwykle cztery kategorie zawodowe: marynarzy, rybaków, portowców i stoczniovców. Badania te wykazały wyraźną specyficzność tych (morskich) kategorii zawodowych. W badaniach uwzględniano szeroki kontekst życia ludzi morza, obejmujący m.in.: charakterystykę morskich rodzin<sup>41</sup>, miejsce ludzi morza w społecznościach lokalnych, a przez odniesienie do kategorii prestiżu zawodów<sup>42</sup> czy statusu materialnego<sup>43</sup>, także ich pozycję w szerszych strukturach społecznych. Poza tak określoną problematyką badawczą, utożsamiającą socjologię morską z „socjologią ludzi morza”, w zasięgu zainteresowań socjologów morskich pozostawały także takie zagadnienia, jak: określenie specyfiki pracy na morzu<sup>44</sup>, problemy

---

<sup>39</sup> J. Kowalewski, *Teoria marynizacji. Stan aktualny i perspektywy*, „Roczniki Socjologii Morskiej” 2005, t. 16, s. 46.

<sup>40</sup> L. Janiszewski, *Socjologia morska jako nauka*, „Socjologia Morska” 1985, t. 1, s. 8.

<sup>41</sup> R. Thurow, *Funkcje ekonomiczne rodzin pracowników gospodarki morskiej*, [w:] *Ludzie morza i ich rodziny w procesie przemian*, red. L. Janiszewski, Szczecin 1991, s. 43–56; M. Kaczmarczyk-Sowa, *Przebieg i społeczno-kulturowe determinanty konfliktów małżeńskich w rodzinach pracowników gospodarki morskiej*, [w:] *Ludzie morza i ich rodziny w procesie przemian*, red. L. Janiszewski, Szczecin 1991, s. 81–100.

<sup>42</sup> B. Sadaj, *Zawody i stanowiska w ocenie mieszkańców województwa szczecińskiego*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1966, z. 2–3, s. 164.

<sup>43</sup> A. Polańska, *Zawód rybaka morskiego w Polsce*, Gdynia 1965, s. 58.

<sup>44</sup> J. Porada, *Kultura i socjologia morska w dobie globalizmu*, Szczecin 2004, s. 25; J. Niokolajew, *Społeczne uwarunkowania pracy rybaków dalekomorskich zatrudnionych u armatorów zagranicznych*, „Roczniki Socjologii Morskiej” 2000, t. 12, s. 106.

związane z jej organizacją, instytucje morskie (w szczególności statek dalekomorski), szeroko rozumiane środowisko życia ludzi morza (w tym wspomniana już problematyka rodzin ludzi morza), morskie zbiorowości terytorialne (porty, miasta morskie), procesy społeczne związane z aktywnością człowieka na morzu i wiele innych pokrewnych obszarów badawczych<sup>45</sup>. W bardziej syntetycznym ujęciu wskazywano, że (1) ludzie morza, (2) instytucje i organizacje morskie, (3) procesy społeczne o charakterze morskim oraz (4) morskie skupiska ekologiczne miały stanowić cztery działy (nakreślać cztery podstawowe przedmioty) socjologii morskiej<sup>46</sup>. Zauważyć należy, iż podział taki, oparty na charakterystyce właściwych instytucji społecznych, zbiorowości i „przestrzeni społecznych” oraz procesów społecznych, wpisuje się w szerszą metodologię wyodrębniania socjologii szczegółowych<sup>47</sup>.

Z perspektywy teoretycznej najbardziej doniosła w kontekście rozwoju socjologii morskiej jako samodzielnej dyscypliny jest „koncepcja marynizacji” Ludwika Janiszewskiego<sup>48</sup>. Koncepcja ta, nazywana także teorią, mogła stać się i po części stała się podstawą rozwoju omawianej subdyscypliny w Polsce. Teoria marynizacji bazowała na wyszczególnieniu dwóch istotnych społecznie czynników, a mianowicie morza, jako czynnika naturalnego (przyrodniczego, geograficznego), oraz aktywności ludzkiej związanej z morzem. Czynniki te, a w szczególności specyficzna aktywność ludzka, miały kształtować społeczności morskie, które w ramach omawianego procesu miały nabywać cechy swoiste, odróżniające je od innych społeczności, na które czynniki te z oczywistych względów nie oddziałują. W ramach koncepcji marynizacji przyjmowano także założenie, że rola morza (wskazane dwa czynniki) w kształtowaniu rzeczywistości społecznej będzie coraz większa<sup>49</sup>. Zakładano tu więc wzrost dynamiki przebiegu tego uniwersalnego czasowo procesu. Dodajmy, iż koncepcja marynizacji nie tylko mogła (z perspektywy zewnętrznego obserwatora), ale z założenia miała stać się podstawą socjologii morskiej. Nie wchodząc w szczegóły stosunkowo rozbudowanej koncepcji marynizacji, warto zaznaczyć tu, że:

---

<sup>45</sup> L. Janiszewski, *Socjologia morska...*, dz. cyt., s. 10–19.

<sup>46</sup> Tamże, s. 18.

<sup>47</sup> J. Jerschina, *Socjologia wychowania...*, dz. cyt., s. 214.

<sup>48</sup> L. Janiszewski, *Morskie społeczności lokalne – propozycja badań socjologicznych*, [w:] *Morskie społeczności lokalne. Teoria i empiria*, red. L. Janiszewski, R. Woźniak, Szczecin 1991, s. 3, 4.

<sup>49</sup> L. Janiszewski, *Marynizacja. Przyczynek teoretyczny*, „Roczniki Socjologii Morskiej” 1988, t. 4, s. 11.

1. Pojawienie się tej koncepcji związane było, jak to już wskazałem, z potrzebami teoretycznymi nowej subdyscypliny. Miała ona stanowić pewien paradygmat morskich dociekań, ukierunkowywać badania i określać obszary problemowe omawianej subdyscypliny. Potrzeba takiego teoretycznego określenia wydaje się spotęgowana w porównaniu z wieloma innymi subdyscyplinami socjologicznymi. Posłużmy się prostym przykładem: oczywiste jest, że socjologia młodzieży zajmuje się młodzieżą, a socjologia pracy – pracą. Trudno jednak oczekiwać, aby socjologia morska miała zajmować się po prostu morzem. Zapotrzebowanie na taką ramę teoretyczną, jaką proponowała w tym wypadku koncepcja marynizacji, było tu zatem większe niż w przypadku wielu innych subdyscyplin odwołujących się bezpośrednio, a nie tylko pośrednio, do problematyki społecznej.
2. Marynizacja rozumiana była jako proces, tak jak rozumie się industrializację czy urbanizację. Socjologia morska miała być zatem przede wszystkim subdyscypliną badającą określony proces.
3. Mimo pewnych prób empirycznych koncepcja ta nie stała się podstawowym wyznacznikiem określającym kierunki badawcze socjologii morskiej. Nie wyłonił się także na jej gruncie inny paradygmat. Pytanie o to, czym zajmuje się socjologia morska, jaka jest jej główna problematyka, pozostaje zatem otwarte. Jeśli zaś chcemy na nie odpowiedzieć, możemy wykorzystać do tego teoretycznie problematyczną indukcyjną strategię zestawiania pól zainteresowań poszczególnych badaczy zagadnień morskich.
4. Potrzeba ustanowienia podstawy teoretycznej, która nadałaby socjologicznego i zuniformizowanego charakteru omawianej subdyscyplinie, nie została zatem zaspokojona przez koncepcję marynizacji. Przekonanie o potrzebie takiego podłoża teoretycznego, pobrzmiewające w koncepcji marynizacji, jest jednak jak najbardziej zasadne. W tym też, a mianowicie w wykazaniu potrzeby istnienia takiej programowej koncepcji, dopatrywać się można największego sukcesu teorii marynizacji. Alternatywa pozwalająca określić pole treściowe tej subdyscypliny poprzez dowolne socjologicznie istotne zagadnienia w jakikolwiek sposób związane z morzem, wydaje się mało przekonująca. Podejście takie aktualizuje bowiem każdorazowo pytanie o zasadność wyłączenia danego zagadnienia z obszaru innych subdyscyplin i umiejscowienia go właśnie w granicach socjologii morskiej.



Na bazie dokonań empirycznych i rozważań teoretycznych z zakresu socjologii morskiej powstaje wiele publikacji zarówno książkowych, jak i artykułów traktujących o problemach morskich. Nie bez znaczenia dla ugruntowania tej dyscypliny szczegółowej jest także monografia poświęcona nie tyle zagadnieniom morskim, ile samej socjologii morskiej<sup>50</sup>, oraz regularnie pojawiający się periodyk naukowy „Roczniki Socjologii Morskiej”. O instytucjonalnej bazie oraz aktualności problematyki tej subdyscypliny świadczy także odrębna grupa tematyczna („Maritime Sociology/Socjologia morska”) zorganizowana w ramach XV Ogólnopolskiego Zjazdu Socjologicznego w Szczecinie, poświęcona właśnie problematyce morskiej. Dodać należy, iż rozwój socjologii morskiej nie sprawdza się oczywiście jedynie do wymiaru lokalnego. Świadczą o tym konferencje międzynarodowe, w tym grupy tematyczne organizowane w ramach zjazdów Europejskiego Towarzystwa Socjologicznego (ESA), i tak ukierunkowane szkoły letnie, skupiające socjologów prowadzących badania związane z morzem<sup>51</sup>. Warto wskazać tu także periodyki naukowe, w szczególności „Maritime Policy & Management”, oraz wspomnieć o powstawaniu licznych prac zagranicznych poświęconych tej problematyce, publikowanych między innymi we wskazanych periodykach.

Dostrzegane obecnie zainteresowanie socjologów omawianą problematyką może poszczycić się już sporą (dyscyplinarną) tradycją. Tradycja ta pomaga współczesnym badaczom zagadnień morskich utożsamiać swoją aktywność naukową z tą subdyscypliną socjologiczną. Istnieje więc zgoda, przynajmniej części zainteresowanych tą problematyką socjologów, na prowadzenie odrębnych dociekań dotyczących „morskości” w ramach właśnie socjologii morskiej oraz do określania siebie mianem socjologów morskich. Wszystko to sprawia, że z instytucjonalnego, pragmatycznego i tożsamościowego punktu widzenia zasadne jest mówienie o socjologii morskiej jako odrębnej dyscyplinie socjologicznej.

Poza stwierdzeniem tego faktu, a więc wykazaniem pewnej odrębności manifestującej się w dużej mierze w sferze rzemiosła uczonych, istotne jest także pytanie o merytoryczne podstawy wyodrębnienia socjologii morskiej. Pytanie

---

<sup>50</sup> W. Bryniewicz, *Geneza i dzieje socjologii morskiej*, Szczecin 2004.

<sup>51</sup> Jako przykład międzynarodowej konferencji poruszającej problematykę społeczną związaną z morzem wskazać warto projekt: SOCIAL SCIENCE AND THE SEA, Joint Seminar on Sustainable Development in European Maritime Regions, Department of Sociology, 24 September – 2 October 2013, University of Zadar. W ramach konferencji zorganizowana została także szkoła letnia dla studentów zainteresowanych problematyką morską, podejmowaną z perspektywy nauk społecznych.

to nie ma charakteru wyłącznie teoretycznego, ma ono bowiem także swoje praktyczne odniesienia. Każda klasyfikacja musi realizować bowiem określone zadanie, musi być podporządkowana określonemu celowi, nadrzędnemu – poznawczemu, lub w dalszej kolejności dydaktycznemu czy organizacyjnemu itd.<sup>52</sup> W podejmowanym tu bardziej szczegółowym kontekście możemy zastanawiać się na przykład, czy organizowanie konferencji poświęconych *stricte* socjologii morskiej jest bardziej korzystne dla rozwoju tego obszaru badawczego niż omawianie morskich zagadnień w obrębie innych, właściwych dla poruszanej problematyki, subdyscyplin. Czy, stawiając sprawę jeszcze bardziej szczegółowo, badaczom problemów związanych z organizacją pracy na morzu więcej korzyści poznawczych przyniesie włączenie swoich analiz w nurt badawczy socjologów pracy, czy też socjologów morskich?

Kwestią rozstrzygającą ten problem byłoby jednoznaczne wykazanie braku możliwości lub poznawczej szkodliwości sprowadzania danego zagadnienia do obszarów problemowych innych subdyscyplin. W rzeczywistości jednak argumentacja wykorzystywana w trakcie takich ustaleń musi wiązać się z pewną dozą arbitralności. Tak, przykładowo, problem ten rozstrzyga Ludwik Janiszewski: „większość socjologów na świecie zajmujących się w sposób bardziej systematyczny rozpoznawaniem problemów morskich doszła do przekonania, że nie można na gruncie tylko socjologii pracy czy socjologii przemysłu w sposób wyczerpujący i adekwatny wyjaśnić zjawisk i procesów społecznych, jakimi charakteryzuje się morska rzeczywistość społeczna. Rzeczywistość ta ma swoje cechy i rządzi się dość osobliwymi prawidłowościami, odmiennymi od tych, które występują na lądzie, zwłaszcza w «lądowych» zakładach pracy. Dopiero zrozumienie tego podstawowego faktu przyczyniło się do tworzenia zrębów nowej subdyscypliny socjologicznej”<sup>53</sup>. Przypomnijmy, iż zrębami tymi miała być teoria marynizacji – teoria, która nie stała się jednak trwałą podstawą rozwoju tej subdyscypliny. Pytanie pierwsze, które pojawia się w trakcie rozważań nad zasadnością wyodrębniania socjologii morskiej, brzmi zatem następująco: Czy można rozwijać socjologię morską jako zbiór niezależnych badań bez wyraźnej ramy teoretycznej?

Drugie zagadnienie wiąże się z rozumieniem morskiej specyfiki. Jeśli zgodzimy się z przedstawionym stanowiskiem, że rzeczywistość morska rządzi się

---

<sup>52</sup> J. Such, *Klasyfikacja nauk*, dz. cyt., s. 298.

<sup>53</sup> L. Janiszewski, *Socjologia morska...*, dz. cyt., s. 9.

„osobliwymi prawidłowościami”, to kolejną kwestią będzie pytanie o aktualność tego stanowiska. Rozważyć trzeba byłoby tu na przykład, na ile rozwój technologiczny i związane z nim zmiany w organizacji pracy przekładają się na zjawisko konwergencji zachodzące między zawodami morskimi i lądowymi. Zjawisko takie z całą pewnością występuje; rzeczywistość morska upodabnia się w ten sposób do rzeczywistości lądowej, jest z pewnością nadal inna, ale czy wystarczająco inna? Być może zatem wyodrębnienie socjologii morskiej dzisiaj, zasadne z wielu przytoczonych tu pragmatycznych, instytucjonalnych czy tożsamościowych powodów, znajduje mniejsze uzasadnienie merytoryczne. Kwestia istnienia socjologii morskiej jako odrębnej dyscypliny socjologicznej jest zatem przesądzona, socjologia morska istnieje, gdyż istnieją socjologodzy morsecy, otwarta pozostaje natomiast poznawcza zasadność takiego wyodrębnienia.

### Bibliografia

- Ajdukiewicz K., *Język i poznanie*, Warszawa 1985.
- Ajdukiewicz K., *Podział nauk*, [w:] *Badania empiryczne w socjologii*, t. 1, red. M. Malikowski, M. Niezgoda, Tyczyn 1997.
- Banaszak S., Doktor K., *Przedmowa*, [w:] *Problemy socjologii gospodarki*, red. S. Banaszak, K. Doktor, Poznań 2008.
- Bauman Z., *Śmierć i nieśmiertelność. O wielości strategii życia*, Warszawa 1998.
- Bertalanffy L., *Ogólna teoria systemów*, Warszawa 1984.
- Borkowski L., *Elementy logiki formalnej*, Warszawa 1972.
- Bönisch A., *Futurologia – jej funkcje i cele*, Wrocław 1980.
- Bryniewicz W., *Geneza i dzieje socjologii morskiej*, Szczecin 2004.
- Comte A., *Rozprawa o duchu filozofii pozytywnej*, Kęty 2001.
- Durkheim E., *Samobójstwo. Studium z socjologii*, Warszawa 2006.
- Grobler A., *Metodologia nauk*, Kraków 2006.
- Hułas M., *Public Sociology jako nowa subdyscyplina naukowa według Michaela Burawoya*, „Roczniki Nauk Społecznych” 2011, nr 3 (39).
- Janiszewski L., *Socjologia morska jako nauka*, „Socjologia Morska” 1985, t. 1.
- Janiszewski L., *Marynizacja. Przyczynek teoretyczny*, „Roczniki Socjologii Morskiej” 1988, t. 4.
- Janiszewski L., *Morskie społeczności lokalne – propozycja badań socjologicznych*, [w:] *Morskie społeczności lokalne. Teoria i empiria*, red. L. Janiszewski, R. Woźniak, Szczecin 1991.

- Jerschina J., *Socjologia wychowania – historyczne korzenie, współczesna problematyka i perspektywa metodologiczna*, [w:] *Wybrane zagadnienia metodologiczno-teoretyczne badań socjologicznych*, red. J. Wasilewski, Kraków 1984.
- Kaczmarczyk-Sowa M., *Przebieg i społeczno-kulturowe determinanty konfliktów małżeńskich w rodzinach pracowników gospodarki morskiej*, [w:] *Ludzie morza i ich rodziny w procesie przemian*, red. L. Janiszewski, Szczecin 1991.
- Kehrer G., *Wprowadzenie do socjologii religii*, Kraków 1996.
- Kłóskowska A., *Socjologia kultury*, Warszawa 1983.
- Kossecki J., *Cybernetyka kultury*, Warszawa 1974.
- Kotarbiński T., *Elementy teorii poznania, logiki formalnej i metodologii nauk*, Wrocław 1961.
- Kowalewski J., *Teoria marynizacji. Stan aktualny i perspektywy*, „Roczniki Socjologii Morskiej” 2005, t. 16.
- Krajewski W., *Prawa nauki. Przegląd zagadnień metodologicznych i filozoficznych*, Warszawa 1998.
- Leszniewski T., Wasielewski K., *Socjologia wychowania w Polsce – pytania o wymiar tożsamościowy subdyscypliny*, „Studia Socjologiczne” 2013, nr 2 (209).
- Mill J.S., *System logiki dedukcyjnej i indukcyjnej*, t. 2, Warszawa 1962.
- Nikołajew J., *Spoleczne uwarunkowania pracy rybaków dalekomorskich zatrudnionych u armatorów zagranicznych*, „Roczniki Socjologii Morskiej” 2000, t. 12.
- Polańska A., *Zawód rybaka morskiego w Polsce*, Gdynia 1965.
- Porada J., *Kultura i socjologia morska w dobie globalizmu*, Szczecin 2004.
- Sadaj B., *Zawody i stanowiska w ocenie mieszkańców województwa szczecińskiego*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1966, z. 2–3.
- Spencer H., *Wstęp do socjologii*, Warszawa 1884.
- Strawiński W., *Jedność nauki, redukcja, emergencja. Z metodologicznych i ontologicznych problemów integracji wiedzy*, Warszawa 1997.
- Such J., *Klasyfikacja nauk*, [w:] *Filozofia a nauka*, red. Z. Cackowski, J. Kmita, K. Szaniawski, P.J. Smoczyński, Wrocław 1987.
- Szacka B., *Wprowadzenie do socjologii*, Warszawa 2003.
- Sztompka P., *Życie codzienne – temat najnowszej socjologii*, [w:] *Socjologia codzienności*, red. P. Sztompka, M. Bogunia-Borowska, Kraków 2008.
- Thurow R., *Funkcje ekonomiczne rodzin pracowników gospodarki morskiej*, [w:] *Ludzie morza i ich rodziny w procesie przemian*, red. L. Janiszewski, Szczecin 1991.
- Turner J.H., Stets J.E., *Socjologia emocji*, Warszawa 2009.

---

Turowski J., *Socjografia*, [w:] *Encyklopedia socjologii*, t. 4, Warszawa 2002.

Znanięcki F., *Socjologia wychowania*, Warszawa 2001.

## **THE PROBLEM OF EXTRACTING SUBDISCIPLINES OF SOCIOLOGY. SCIENTIFIC STATUS OF MARITIME SOCIOLOGY**

**Keywords:** maritime sociology, methodology, sub-disciplines of sociology, classification of scientific disciplines

### **Summary**

One of the most interesting methodological problems of empirical science is the one how to classify specific disciplines and justify the necessity of their existence. In this article the author presents the different strategies of distinguishing sociological subdisciplines. These considerations will constitute the starting point for determining the current status of maritime sociology as a separate scientific discipline.



*EWELINA MARIA KOSTRZEWSKA\**

Łódź

## **ZIEMIANKI KRÓLESTWA POLSKIEGO A GOSPODARKA. KONCEPCJE I EMPIRIA (PRZEŁOM WIEKÓW XIX I XX)**

**Słowa kluczowe:** kobiety-ziemianki (przełom XIX i XX w.), gospodarka, modernizacja

### **Streszczenie**

Od początku XIX w. ewolucja stosunków ekonomicznych i skomplikowane uwarunkowania polityczne na ziemiach polskich zmuszały, a jednocześnie umożliwiały części ziemianek podejmowanie aktywności gospodarczej. Co prawda, już w okresie staropolskim zdarzało się, że kobiety zarządzały dobrami ziemskimi i prowadzeniem tzw. żeńskiego gospodarstwa, ale przełom wieków XIX i XX wraz z industrialno-cywilizacyjnymi przemianami nadawał ich obecności w majątkach nową jakość. Ziemianki stawały się oficjalnymi współgospodarzami dóbr, odpowiedzialnymi za ich finansową kondycję.

W artykule podjęte zostały zagadnienia związane z udziałem i wkładem ziemianek zarówno w rozwój własnych majątków, jak i życie gospodarcze Królestwa Polskiego w okresie przełomu stuleci. Postawione w tekście pytania, m.in. o preferowane przez ziemianki branże rolniczej wytwórczości, nie tylko tradycyjne, lecz także mniej typowe, pozwalają zauważyć wzrost aspiracji kobiet wypowiadających się w prasie i czasopiśmie fachowych na tematy gospodarcze, jak i nie zawsze udane zmagania z twardymi prawami rynku. Specyfika ziemianek – przedstawicielek elit – kierowała je w stronę poszukiwania europejskich inspiracji czy wzorców, znajdujących w gospodarczych

---

\* Uniwersytet Łódzki, Instytut Historii, ewekostrzewska@o2.pl.

podróżach. Zdobytą wiedzę i umiejętności przekładały na własną działalność i na społecznym forum dzieliły się doświadczeniami. Coraz częściej też pojawiały się obok mężczyzn jako równoprawne działaczki gospodarcze, podejmujące mniej lub bardziej udane próby samodzielnej aktywności, warunkowanej finansową niezależnością. Zdobywały ją na drodze ewolucji i raczej powolnymi przemianami mentalności charakterystycznej dla środowiska, z którego się wywodziły.

W okresie zaborów ziemianki Królestwa Polskiego na płaszczyźnie aktywności gospodarczej rządziły się własnymi regułami, które wynikały ze społecznego statusu, pozycji zajmowanej w rodzinie oraz charakteru pracy w wiejskich majątkach. Sposób ich funkcjonowania, polegający na wyodrębnieniu tzw. żeńskiego gospodarstwa, pozwalał kobietom na w miarę bezkonfliktową symbiozę ról rodzinno-domowych z gospodarczą działalnością, podejmowaną w przestrzeni dworów i ziemskich posiadłości. Fundamentem owej symbiozy pozostawała szlachecko-ziemiańska tradycja „pań na włościach”, zaangażowanych w sprawy rodziny, a jednocześnie upoważnianych w warunkach nieobecności mężów do samodzielnego administrowania całością dóbr<sup>1</sup>. Podobne sytuacje, doświadczane również przez kobiety samotne, podnosiły prestiż wiejskich pań, ale nie naruszały generalnej dominacji mężczyzn w prowadzeniu głównego gospodarstwa na wsi<sup>2</sup>. Stopniowo jednak, wraz z modernizacją, zmiennymi koniunkturami w rolnictwie, kolejnymi falami emancypacji oraz zachwianiem modelu rodziny patriarchalnej, ziemianki zwiększały swoją niezależność<sup>3</sup>. W końcu XIX w. stawały w majątkach obok mężczyzn, jako współpartnerki ekonomicznych

---

<sup>1</sup> W takiej sytuacji znajdowały się reprezentantki stanu szlacheckiego, które na przełomie wieków XVII i XVIII nie tylko zarządzały majątkami, lecz także prowadziły różne przedsięwzięcia ekonomiczne. Por. B. Popiołek, *Kobiety świat w czasach Augusta II. Studia nad mentalnością kobiet z kręgów szlacheckich*, Kraków 2003, s. 249–255, 383.

<sup>2</sup> Problem ten, charakterystyczny dla wiejskich elit XIX w., posiadał szerszy, uniwersalny wymiar. Por. A. Chlebowska, „*Stare panny*”, *wdowy i rozwiedzione. Samotne szlachcianki w Prusach w latach 1815–1914 na przykładzie prowincji Pomorze*, Szczecin 2012, s. 74–80 i n.

<sup>3</sup> Por. D. Rzepniewska, *Kobieta w rodzinie ziemiańskiej w XIX wieku. Królestwo Polskie*, [w:] *Kobieta i społeczeństwo na ziemiach polskich w XIX w. Zbiór studiów*, red. A. Żarnowska, A. Szwarz, Warszawa 1990, s. 36–68; J. Sikorska-Kulesza, *Między nadmiarem a niedostatkiem. Uwagi o czasie wolnym ziemianstwa XIX w.*, [w:] *Kobieta i kultura czasu wolnego. Zbiór studiów*, t. 7, red. A. Żarnowska, A. Szwarz, Warszawa 2001, s. 63–86.



przedsięwzięć, a często również samodzielne kobiety biznesu<sup>4</sup>. Jednocześnie włączanie majątków w nurt industrialno-cywilizacyjnych przemian i konieczność zmierzenia się z prawami rynku, trudne dla całego środowiska<sup>5</sup>, zmuszało kobiety do szczególnych wysiłków. Wymagało bowiem, oprócz przełamywania mentalnych barier, także odpowiedniego przygotowania do prowadzenia dochodowej działalności. Ziemianki w poszukiwaniu inspiracji własne doświadczenia i plany konfrontowały z życiem gospodarczym oraz udziałem w nim kobiet z różnych regionów Europy. W orbicie ich zainteresowań znajdowały się również nadbałtyckie wybrzeża, które umieszczały na trasach swoich gospodarczych podróży. Odbywane w kobiecym gronie, były znakiem przemian, a Bałtyk otwierał przed podróżniczkami zarówno portowe metropolie, jak i wiejskie tereny ze światem dworów i majątków.

Ziemianki z Królestwa Polskiego, żyjące w zaborowych granicach monarchii Romanowów, swoje pomysły na gospodarkę, rolnictwo i „siebie”, jako prawdziwy *homo oeconomicus*, spletały z praktyką. Świadczenia tych usiłowań są obecne zarówno we współczesnych naukowych publikacjach, dość oszczędnie poruszających ten problem, jak i w dyskursach przełomu wieków XIX i XX oraz sprawozdaniach różnych organizacji. Wszędzie tu kobiety, jako uczestniczki debat i działaczki gospodarcze, coraz częściej pojawiały się obok mężczyzn.

Pamiętając, że reprezentowały środowisko o znacznym zróżnicowaniu społeczno-majątkowym, zapytać można o ich postawy wobec spraw gospodarczych; o to, w jaki sposób, na jakich warunkach miały i wykorzystywały szansę połączenia swoich pomysłów z empirią. Zapytać można również o preferowane przez ziemianki branże wytwórczości, ze wskazaniem tych, nazwijmy je tradycyjnymi, jak hodowla i mleczarstwo, oraz tych mniej typowych, jak ogrodnictwo z uprawą roślin zielarskich. Biznesowa działalność ziemianek wymagała organizacji zbytu i handlu, stąd związane z tym problemy będą również przedmiotem kilku uwag.

---

<sup>4</sup> T. Epsztein, *Między wsią a miastem. Działalność społeczna i kulturalna ziemianek z Lubelszczyzny w II połowie XIX i w XX wieku*, [w:] *Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie 3. Panie z dworów i pałaców*, red. H. Łaskiewicz, t. 2, Lublin 2007, s. 157–160.

<sup>5</sup> Por. zbiory studiów: *Aktywność gospodarcza ziemiaństwa w Polsce w XVIII–XX wieku*, red. W. Caban, M.B. Markowski, Kielce 1993; *Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie 5. Praca i życie codzienne w majątku ziemiańskim*, red. H. Łaskiewicz, Lublin 2012.

## 1. Kury, kapłony, pulardy... – szkołą ekonomii

Impulsem do kolejnego w XIX w. przededefiniowania ról gospodarczych ziemianek Królestwa Polskiego okazały się następstwa najpoważniejszego kryzysu w rolnictwie – w latach 1884–1895<sup>6</sup>. W poszukiwaniu środków zaradczych ziemianie dążyli do zwiększenia asortymentu produkcji w swoich folwarkach, co otwierało nowe perspektywy przed różnymi dziedzinami gospodarstw kobiecych. W gestii ziemianek znajdowała się ich bogata oferta, która obejmowała: hodowlę drobiu, bydła, trzody, ogrodnictwo, sadownictwo, pszczelarstwo, rybołówstwo (w dworskich stawach i jeziorach). Priorytetem jednak pozostawał drób, tuż za nim plasowała się produkcja nabiału oraz ogrodnictwo<sup>7</sup>. Motywem wyboru i miejsca w gospodarczym rankingu kierowały tradycja oraz opłacalność produkcji związana z rynkami zbytu, determinowanymi industrializacją i urbanizacją. Decyzje zależały też od lokalnych warunków. Nie zmieniało to jednak faktu, że pozostawione w rękach kobiet mogły, jak zapewniano, przesądzać o „powodzeniu całego gospodarstwa, a w wielu razach wyrokować poniekąd o jego bycie; szczególnie w majątkach średniej wielkości”<sup>8</sup>. Zważywszy na ich dominującą rolę w strukturze ziemiańskiej własności<sup>9</sup>, mobilizowanie kobiet do aktywności gospodarczej i obrony majątków, czyli racji bytu ziemiaństwa, stawało się jednym z naczelných zadań. Rangę kobiecych prac podnosiło także postrzeganie ich w kategorii patriotycznego obowiązku zapewnienia ogólnonarodowego dobrobytu. Wśród ziemianek zaangażowanych w jego budowanie priorytet przyznawany hodowli drobiu pozostawał niezmienny przez dziesięciolecia, z zauważalnymi korektami wynikającymi z nowych technologii, wahań rynku, modernizacji majątków czy międzynarodowej współpracy lub konkurencji. Każdy z tych czynników, a zarazem pomysłów, pojawiał się w publicznych debatach i praktycznych wskazówkach specjalistów, a z czasem również samych ziemianek-hodowczyń. Przedstawiane w adresowanych do nich czasopismach, przynosiły diagnozy i prognozy drobiarskiej produkcji, rozpatrywanej w perspektywie sytuacji

<sup>6</sup> Por. J. Łukasiewicz, *Kryzys agrarny na ziemiach polskich w końcu XIX wieku*, Warszawa 1968.

<sup>7</sup> *Jak urządzić i rozwijać produkcyjnie wielorakie gałęzie gospodarstwa domowego*, „Dwór Wiejski” 1884, nr 16, s. 123.

<sup>8</sup> Z. Jaroszewski, *Obecne położenie i potrzeby naszych gospodarstw wiejskich 3. (Gospodarstwo domowe jako ważny czynnik dopełniający organizację gospodarczą oraz potrzeba zakładów naukowych gospodarczych dla kobiet)*, „Gospodyni Miejska i Wiejska” 1883, nr 3, s. 33.

<sup>9</sup> R. Chomać, *Struktura agrarna Królestwa Polskiego na przełomie XIX i XX w.*, Warszawa 1970, s. 175–176.

ekonomicznej Królestwa Polskiego, a w jego ramach spraw ziemiańskiego gospodarowania. Obecne w nim ziemianki, które włączały się w nadzorowanie kurników, mogły śmiało podążać za nowoczesnością<sup>10</sup>. Zgodnie z jej wymogami sposób organizacji hodowli zależał od określenia jej celów, które występowały w trzech wariantach. Pierwszy z nich zmierzał do stworzenia wieloletniej hodowli kur przeznaczonych głównie do pozyskiwania i sprzedaży jaj. Drugi, nazywany sezonowym, dotyczył tzw. drobiu stołowego lub targowego, obliczonego na szybki zbył. Korzystna była również hodowla mieszana, przy czym pierwsza z wymienionych zapewniała zyski w majątkach odległych od miast; druga – w znajdujących się w ich pobliżu. Trzecią wersją pozostawała hodowla drobiu rasowego, jak powiadano: jego arystokracja, wymagająca znacznych inwestycji, wiedzy oraz umiejętności.

Dokonany wybór oznaczał lub oznaczać miał specjalizację i biznesowy plan, do którego dostosowywano kurniki oraz ich wyposażenie. Na przełomie lat 80. i 90. za nowoczesne uważano drewniane, piętrowe konstrukcje, wyposażone w betonowe posadzki. Pokryte warstwą końskiego nawozu, następnie ziemią i słomą, zapewniać miały właściwą temperaturę. Wraz z postępem wiedzy część ziemiańskich hodowczyń odstępowała od wzorca ocieplania kurników i uznawszy go na początku XX w. za symbol zacofania oraz przyczynę epidemii drobiu, preferowała kurniki otwarte na światło i powietrze. Ze względów humanitarnych i ekonomicznych kontrowersje wzbudzały tzw. hydro-matki, czyli urządzenia z gorącą wodą, pod którymi gromadzone były pisklęta, co powodowało ich dużą śmiertelność. Z czasem przestał też wzbudzać zainteresowanie upowszechniony system wykorzystywania do wylęgu kurcząt specjalnie przygotowywanych kapłonów, karmionych mieszanką chleba z alkoholem oraz zamykanych pod ciemnymi kosztami. Wytrenowany kapłon zostawał opiekunem wysiedzianych przez siebie piskląt. Metoda ta budziła sprzeciw ziemianek, a wątpliwości, mimo zapotrzebowania rynku, wywoływała hodowla kapłonów uznawana za pogwałcenie praw natury. Podobnie było z pulardami<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Przedstawiony sposób wzorowego prowadzenia hodowli wyłania się z zaleceń specjalistów oraz zbieżnych z nimi propozycji ziemianek prezentowanych na łamach następujących warszawskich czasopism: „Gospodyni Miejska i Wiejska” (od 1881 r.), „Dwór Wiejski” (od 1884 r.), „Kronika Rodzinna” (1899 r.), „Dobra Gospodyni” (od 1901 r.), „Świat Kobiety” (od 1905 r.), „Ziemianka” (od 1908 r.).

<sup>11</sup> *Dział informacyjny. Do hodowczyń drobiu*, „Świat Kobiety” 1905, nr 4, s. 46–47; *Dział informacyjny. Tuczenie pulard*, „Świat Kobiety” 1905, nr 5, s. 58.

Biznesowa działalność dyktowała zasadę oszczędności. Jako nowatorski pomysł w latach kryzysu propagowano karmienie drobiu mięsem niezdolnych do pracy koni<sup>12</sup>. Tę propozycję specjalistów, naruszającą ziemiański kod kulturowy, wiele kobiet kontestowało. Sygnałem nowoczesności było wprowadzenie do żywienia drobiu mieszanek pasz. Na przełomie wieków rozpoczął się też rozwój zmodernizowanych inkubatorów, co oznaczało technologiczną rewolucję. Panie z dworów zajęły wobec niej rozbieżne stanowiska: od entuzjazmu po negację.

Hodowczynie drobiu z determinacją potrafiły występować w obronie swoich ambicji i praw. Równie często spotykały się w tym ze wsparciem, jak i lekceważeniem czy brakiem zrozumienia ze strony mężów, niepewnych finansowych efektów kobiecej fascynacji różnorodnością ptasiego towarzystwa. Ekonomia z nakazem specjalizacji i rachunków wymagała od ziemianek nie tylko wiedzy, której często im brakowało, lecz także pokonywania mentalnego progu tradycji, z czym mierzyli się również mężczyźni. W tym kontekście w 1883 r. w żartobliwym tonie stwierdzano: „wprawdzie panowie gospodarze nie chcą przyznać korzyści z hodowli tej osiągnąć się mogących i niechętnie patrzą na liczniejsze po podwórzu rojące się stada, żyjące kosztem spichlerzy, ale pomimo protestu znoszą ten ciężar z rezygnacją”<sup>13</sup>. U jej podstaw miały znajdować się uczucia wobec żon. Dwie dekady później w podobnej stylistyce o swoich małżeńskich relacjach widzianych z perspektywy hodowczynie drobiu wspominała także jednak z ziemianek<sup>14</sup>. Nie mniej dowcipnie o kompromisach w życiu ziemian i ziemianek porównywanych do życia ptasiej społeczności pisała hrabianka Cecylia Plater-Zyberkówna. Arystokratka rodem z Kurlandii, fundatorka pierwszej w Królestwie Polskim żeńskiej szkoły gospodarstwa wiejskiego w Chyliczkach (1891), członkini ukrytego zgromadzenia honorackiego, związana z katolickim ruchem odnowicielskim<sup>15</sup>, w fachowe instrukcje czasem wplatała wątki emancypacyjne<sup>16</sup>. Doceniała urodę kur, perliczek i kogutów, ceniła kobiece emocje towarzyszące pracy z domowym ptactwem. Należała również do prekursorów gospodarczych

<sup>12</sup> *Jak urządzić i rozwijać produkcyjnie.... Ciąg dalszy*, „Dwór Wiejski” 1884, nr 21, s. 162.

<sup>13</sup> *Pożytki dające się osiągnąć z hodowli kur*, „Gospodyni Miejska i Wiejska” 1883, nr 4, s. 54.

<sup>14</sup> Wieśniaczka M.R.S., *W obronie hodowli drobiu*, „Dobra Gospodyni” 1903, nr 40, s. 319.

<sup>15</sup> Por. E.M. Kostrzewska, *Szkolnictwo gospodarczo-rolnicze ziemianek Królestwa Polskiego na przełomie XIX i XX w. Między tradycją a nowoczesnością*, [w:] *Z dziejów polskiej kultury i oświaty od średniowiecza do początków XX wieku*, red. K. Jakubiak, T. Maliszewski, Kraków 2010, s. 152–161.

<sup>16</sup> C.P.Z. [Cecylia Plater-Zyberkówna], *Wrażenia z wycieczki gospodarczej. Ciąg dalszy*, „Kronika Rodzinna” 1899, nr 5, s. 149–150.

podróży ziemianek. Na temat podobnych wyjazdów, uznawanych za pomysł nowatorski, kilka lat wcześniej pisano: „ekskursje gospodarcze były u nas zawsze czymś osobliwym”<sup>17</sup>.

Tę osobliwość z modernizacyjnym przesłaniem twórczyni szkoły w Chyliczkach realizowała wraz z ziemiankami, które dróg spotkania z Europą poszukiwały także nad Bałtykiem. Uwagę skupiały na dwóch nadmorskich aglomeracjach – Rydze i Hamburgu. Odległe od siebie, położone w granicach różnych państw zaborczych, w opiniach ziemianek posiadały wspólny mianownik: na ich przedmieściach znajdowały się fermy rasowego drobiu prowadzone przez niemieckich przedsiębiorców<sup>18</sup>. Ziemianki zawdzięczały im nie tylko szansę nowego spojrzenia na hodowlę, lecz także możliwość skonfrontowania własnych aspiracji z podejściem do życia żon niemieckich biznesmenów. Pytane o przyczyny obojętności wobec hodowli, odpowiadały: „My mamy dzieci”<sup>19</sup>. Zainteresowane nią mieszkanki polskich dworów z rysem emancypantek chętnie korzystały z możliwości importu poszukiwanych przez siebie gatunków drobiu. Preferowały przy tym fermy inflanckie, bliskie kurlandzkim korzeniom hrabianki, a ponadto znane z wysokiej jakości ich oferty handlowej, gwarantowanej ceną, np. koszt rasowego koguta wynosił ponad 200 rubli<sup>20</sup>. Ze znacznie większą rezerwą, spowodowaną politycznymi konfliktami, odnosiły się do współpracy z hodowcami z północnych regionów Niemiec<sup>21</sup>, chociaż kury rasy hamburg, „tak bajecznie nieśne i tak ładne”, wysoko ceniły<sup>22</sup>. Ich popularyzatorką była zarówno Plater-Zyberkówna, zasilająca tą rasą szkolną fermę, jak i przede wszystkim Izabella Ryxowa z Prażmowa – ikona kobiecego sukcesu gospodarczego. Ówczesnie powiadano, że „kurniki pani Ryxowej uratowały Prażmów”<sup>23</sup>. Laureatka wystaw rolniczych i autorka fachowych artykułów miała biografię mieszczącą się w kanonie losów Polki. Żona postyczniowego emigranta, powróciła do kraju, aby samodzielnie

<sup>17</sup> Z.J. [Zygmunt Jaroszewski], *Ekskursje gospodarcze*, „Dwór Wiejski” 1884, nr 25, s. 193.

<sup>18</sup> C.P.Z., *Wrażenia z wycieczki gospodarczej. Ciąg dalszy*, „Kronika Rodzinna” 1899, nr 6, s. 195–196.

<sup>19</sup> Tamże, s. 196.

<sup>20</sup> Tamże.

<sup>21</sup> C.P.Z., *Wrażenia z wycieczki gospodarczej. Ciąg dalszy*, „Kronika Rodzinna” 1899, nr 5, s. 148.

<sup>22</sup> Hr. C. Plater-Zyberkówna, *O podniesieniu gospodarstwa wiejskiego jako środka cywilizacyjnym. Dodatek. O hodowli drobiu, jako jednym ze sposobów zaleconych ku podniesieniu gospodarstwa wiejskiego*, Warszawa 1903, s. 32; też, *Informacje o nieśności kur. Ciąg dalszy*, „Świat Kobiety” 1905, nr 4, s. 44–45.

<sup>23</sup> Szczęsna, *Izabella Ryxowa*, „Dobra Gospodyni” 1903, nr 44, s. 349.

ratować majątek. W latach kryzysu dostrzegła w hodowli drobiu dodatkowe źródło dochodu i prażmowskie folwarki doprowadziła do rozkwitu. Miarą jej sukcesu finansowego były dochody ze sprzedaży kur, kaczek, perliczek, indyków i bażantów, których wysokość z rocznego pułapu 475 rubli, osiąganego do 1884 r., wzrosła w 1903 r. do ponad 1000 rubli czystego zysku uzyskanego tylko ze sprzedaży jaj<sup>24</sup>. Można powiedzieć, że autorka tych wyników sprzedaży zrealizowała pomysł na sukces, który dla ziemianek jeszcze był trudno osiągalny, skoro o jej hodowli pisano: „to dziś jeszcze oaza”<sup>25</sup>.

Sytuację tę usiłowały zmienić działaczki zalegalizowanego w 1907 r. Zjednoczonego Koła Ziemianek (ZKZ). Powołały w nim sekcję hodowli drobiu, która zajęła się organizowaniem kursów, prelekcji, wystaw poświęconych tej tematyce. Jednocześnie wejście w okres gospodarczej prosperity zmieniło postrzeganie drobiarstwa. Nowe spojrzenie wiązało się również z sytuacją na rynku, na którym ziemianki w proporcji 1 : 10 przegrywały konkurencję z chłopskimi gospodyniami, dominującymi wtedy w sprzedaży tzw. drobiu targowego. W tej sytuacji panie z dworów za pomocą organizacji powróciły do rozpowszechniania pomysłu hodowli drobiu rasowego. Wyrastać też zaczęły specjalistyczne fermy. Wśród członkiń organizacji prym wiodła Zofia Lilpop z Czechosławic pod Nałęczowem, właścicielka największego tego typu, zorganizowanego na przemysłową skalę, gospodarstwa w Królestwie przed I wojną światową<sup>26</sup>. Obok niej miejsce zajmowały: Irena Ryxowa z Ołtarzewa, synowa Izabelli, oraz księżna Wanda Czartoryska z Wiązownicy i grupa pomniejszych hodowczyń: Maria Karczewska z Płockiego, Maria Kleniewska z Lubelszczyzny, Wanda Kuczyńska i Maria Holde-Egger z Siedleckiego, Julia Sadowska i Zofia Zarembina z Łomżyńskiego<sup>27</sup>. Gospodarstwa, którymi zarządzały, liczyły przeciętnie od 100 do 300 sztuk drobiu z przewagą kur, jak obrazowo mówiły, „o zawodzie niosek”. Dochody ze sprzedaży jaj w większych ze wspomnianych hodowli mogły zamykać się

<sup>24</sup> J. Ryx, *Monografia dóbr prażmowskich 1805–1905*, Warszawa 1907, s. 71; A. Kąsinowski, *Pielęgnowanie kur przez zimę*, „Dobra Gospodyni” 1903, nr 47, s. 430.

<sup>25</sup> *Z wycieczki do Prażmowa*, „Dobra Gospodyni” 1903, nr 44, s. 351.

<sup>26</sup> Rocznie sprzedawała 1500 sztuk indyków, kilkaset kur, perliczek, kaczek. Zob. M. Karczewska, *Hodowla drobiu*, [w:] *Stosunki rolnicze Królestwa Polskiego*, red. S. Janicki, Warszawa 1918, s. 410; por. W. Pruski, *Hodowla zwierząt gospodarskich w Królestwie Polskim w latach 1815–1918*, t. 2, Warszawa 1968, s. 166.

<sup>27</sup> Hr. C. Plater-Zyberkówna, *O podniesieniu...*, dz. cyt., s. 33; Z. Majlertowa, *Sprawozdanie z działalności bazaru spożywczego od 1 stycznia do 1 lipca 1908*, „Ziemianka” październik 1908, s. 8; J.S., *Co słyhać*, „Ziemianka”, grudzień 1910, s. 16.

w granicach od 300 do 540 rubli<sup>28</sup>. Często jednak kwoty te okazywały się hipotetyczne, a biznesplan odbiegał od oczekiwań i rzeczywistości. Pomimo tego apetyt ziemianek na sukces i docenienie ich pracy wzrastał, czego dowodem była opinia po pierwszej, organizacyjnej wystawie drobiu: „ten występ na szerszej arenie ze strony ziemianek, dokonany zupełnie samodzielnie, nawet bez pomocy ich mężów, którym wprost odmówiono współuczestnictwa w pracy, dla tym lepszego zmanifestowania własnej samodzielności – udał się pod każdym względem znakomicie”<sup>29</sup>. Tak więc preferowana przez ziemianki hodowla drobiu zapewniła im szansę na zbiorową prezentację własnej działalności gospodarczej, którą wykorzystywały. Przyniosła też nowe akcenty konkurencji z mężczyznami.

## **2. Hodowla i produkcja nabiałowa – drogą do powodzenia (nie tylko) finansowego**

Nowe akcenty pojawiały się również na kolejnej płaszczyźnie gospodarczej aktywności ziemianek, czyli hodowli krów oraz produkcji nabiału. Często określane wspólnym mianem mleczarstwa, nie gwarantowały ziemiankom sukcesów podobnych do tych z hodowli drobiu. Wśród gospodarczych zajęć pań z dworów mleczarstwo wyróżniały płynne granice kompetencji kobiet i mężczyzn, ścisła ich współpraca lub konkurencja. Jednocześnie dochody wypracowane w tym dziale przez ziemianki przewyższały kwoty uzyskiwane z drobiarstwa, ale proporcjonalnie do nich zwiększała się skala trudności i odpowiedzialność. Znajdowały one odbicie w merytorycznych dyskusjach, wolnych od emocji, a także kolorytu charakterystycznego dla hodowczyń ptactwa. W porównaniu z ich debatami temat mleczarski wzbudzał mniejsze zainteresowanie i charakteryzował się znaczną mobilnością.

W latach 80. ziemianki przy wsparciu prasy poszukiwały nowych rozwiązań w podziale gospodarstwa mleczarskiego i określenia w nim wspomnianych już kompetencji. W sytuacji, kiedy majątki pogrążały się w kryzysie, a cena mleka na rynkach wzrastała, ten sektor gospodarstwa nabierał coraz większego znaczenia. Wraz z nim przydzielana kobietom rola gospodyń zajmujących się przerobem

---

<sup>28</sup> Hr. C. Plater-Zyberkówna, *O podniesieniu...*, dz. cyt., s. 30. W 1905 r. na warszawskim rynku za jajko płacono 3–4 kopiejki, za kurę 60–70 kopiejek, kurczaka 30–40 kopiejek, pularde 75–90 kopiejek, a za indyka 3–5 rubli. Por. *Z targu*, „Świat Kobiety” 1905, nr 1, s. 11.

<sup>29</sup> R., *Hodowla. Pierwsza wystawa drobiu i królików w Mińsku Mazowieckim*, „Dobra Gospodyni” 1907, nr 43, s. 341.

mleka na potrzeby domowe zmieniać się miała w zadania nie tylko producentek nabiału, lecz także profesjonalnych hodowczyń. Oznaczało to uszczuplenie dotychczasowych prerogatyw głównych męskich gospodarzy folwarków i przejęcie przez kobiety całego cyklu produkcji, począwszy od hodowli po jej produkty finalne, czyli masło, sery, śmietanę.

Powodzenie realizacji takiego zamysłu wymagało przede wszystkim określenia kierunku hodowli i właściwej odmiany bydła. Ziemiarki zainteresowane były głównie chowem dla mleka, a stawiając fachowcom pytania, wiedziały już o konieczności uwzględniania kondycji swoich majątków, co wymagało ogólnej wiedzy na ten temat<sup>30</sup>. W pierwszych latach załamania koniunktury w rolnictwie preferowały rasy polskie i wsłuchiwały się w głosy ekonomistów przestrzegających przed kosztownym importem bydła. W przeciwieństwie do drobiarek, które nie rezygnowały z zagranicznych zakupów ptactwa, ziemiarki zajmujące się mleczarstwem ostrożniej decydowały się na inwestycje. Mogły przy tym dokonywać wyboru spośród sprawdzonych typów np. krów holenderskich, szwajcarskich w odmianie szwyckiej i alguaskiej czy angielskiej rasy shorton<sup>31</sup>. Jeżeli ziemiarki decydowały się na podjęcie hodowli, wówczas publicyści zmieniali im status z emancypantek na „wiejskie feministki”, uznając to za awans w hierarchii samodzielności<sup>32</sup>. Niektóre spośród nich zaczynały pojawiać się na warszawskich wystawach rolniczych i zdobywać medale, co w 1885 r. stało się udziałem ziemiarki Łukasiewiczowej z Tulibowa w Płockiem<sup>33</sup>. Doceniono jej hodowlę holererek i jako sukces przytoczono miesięczny dochód w wysokości 7,5 rubla przynoszony przez każdą z krów. Pani z Tulibowa nie tylko zajmowała się hodowlą, ale zgodnie z lansowanymi pomysłami była również producentką. Jej renomowane sery tulibowskie podbijały rynek krajowy i zagraniczny. Obok tej „wiejskiej feministki” laureatką wystawy została również Izabella Ryxowa. W powszechnej opinii obecność kobiet oraz ich konkurencja z mężczyznami była symptomem nowych czasów. Można dodać, że w odniesieniu do hodowczyń bydła, wciąż jeszcze także osobliwością.

Do konkurencji z mężczyznami nie stawały producentki nabiału, które swoje gospodarcze pomysły realizowały w tradycyjnej, zastrzeżonej dla nich, części

---

<sup>30</sup> Czytelniczka z Krzykaw, *Jak wychowywać i żywić cielęta, aby dochować się krów mlecznych*, „Dwór Wiejski” 1884, nr 19, s. 147.

<sup>31</sup> Tamże, por. J. Socha, *Szkice z dziejów wsi*, Łódź 2008, s. 36.

<sup>32</sup> Korabita, *Wśród pól i lasów. Wiejska feministka*, „Tygodnik Polski” 1899, nr 5, s. 100.

<sup>33</sup> Guis, *Notatki z Wystawy*, „Rola” 1885, nr 25, s. 297–298.



gospodarstwa mlecznego. Ich udziałem w 1886 r. mogły być również zachęcające zyski, pod warunkiem, że roczny dochód ze sprzedaży mleka szacowany na ok. 45 rubli zamieniły na profity z wyrobu masła i chudego sera, gwarantujące im zarobki od 48 do 54 rubli, a jeśli wybrały produkcję sera słodkiego, podnosiły się one do 66 rubli<sup>34</sup>. Swoje produkty przedstawiały na coraz liczniejszych w końcu XIX w. wystawach gospodarstwa wiejskiego, organizowanych przez różne instytucje oraz stowarzyszenia. W kobiecym gronie producentek żywności z powodzeniem rywalizowały o nagrody i wyróżnienia, które odnotowywała ówczesna prasa.

Na początku XX w., wraz z modernizacją majątków, ziemianki zgłaszały kolejne propozycje reorganizacji funkcjonowania gospodarstwa mleczarskiego. W dyskusjach prowadzonych na forum swojego stowarzyszenia sugerowały oddzielenie hodowli bydła od przetwórstwa mleka. Pierwsze pozostawało pod męskim zarządem, drugie pod kobiecą opieką, co oznaczało powrót do przestrzegania zasady: „mężczyzna wytwarza, kobieta przetwarza”<sup>35</sup>. Paradoks zaś polegał na tym, że poszukując postępu i nowoczesności, których słowem-kluczem była specjalizacja, cofały się do przeszłości i tradycji. Dodać można, że mężczyźni, którym część ziemianek przywracała monopol hodowców, od połowy lat 90. inicjowali prace na rzecz skierowania hodowli bydła na nowe tory, poprawy jej stanu i jakości<sup>36</sup>. Ziemianki natomiast rezerwowały dla siebie produkcję nabiału i też zastanawiały się nad formami jej doskonalenia. Niektóre spośród nich optowały za powierzeniem szkoleń i kursów specjalistom, inne sugerowały priorytet kobiecej samopomocy i wymiany doświadczeń. Większość za sytuację optymalną uznawała połączenie tych propozycji, co było tym bardziej zasadne, że zaczynało wyrastać grono ziemianek zajmujących się mleczarstwem z dużą znajomością rzeczy<sup>37</sup>.

Sądzić można, że ta mobilizacja sił działaczek gospodarczych i gotowość reform wiązała się z projektami ograniczenia kompetencji kobiet wobec komercjalizacji mleczarstwa, wzrastających z niego zysków, a także unowocześniania produkcji, przekazywanej zakładanym na wsi w pełni zmechanizowanym

<sup>34</sup> H. Wiercieński, *Palące sprawy w gospodarstwie wiejskim*, „Rola” 1886, nr 14, s. 183.

<sup>35</sup> *Posiedzenie Wydziału Ekonomicznego dnia 9 grudnia 1909*, „Ziemianka”, grudzień 1909, s. 7.

<sup>36</sup> J. Socha, *Szkice z dziejów...*, dz. cyt., s. 42–62.

<sup>37</sup> Tytułem przykładu wymienić wśród nich można pracujące na terenie guberni warszawskiej: Zofię Meylerd z Marcelina, Annę Dłużewską z Dłużewa czy zaprzyjaźnioną z nią Hannę Hennenberg, a także Marię Karczewską i Anielę Chaniewską z Płockiego.

mleczarniom. W związku z tym w prasie kobiecej pisano: „Ta gałąź gospodarki, od wieków pozostająca w rękach niewieścich, powinna i nadal korzystać z tego przywileju, wbrew zdaniu niektórych nowatorów”<sup>38</sup>. Wśród owych nowatorów nie brakowało również ziemianek, które podobnie jak inicjatorka i przewodnicząca ich organizacji, Maria Kleniewska, a także wiceprzewodnicząca hrabianka Plater-Zyberkówna, zafascynowane skandynawskimi wzorcami, gotowe były zaakceptować pomysły tworzenia ziemiańskich spółek i mleczarni z udziałem kobiet. Prowadząca ziemianki w 1901 r. w wycieczkach gospodarczych droga przez Bałtyk zaowocowała taką refleksją Kleniewskiej, zrodzoną w czasie podróży do Szwecji: „zwiedzałyśmy [...] wielką mleczarnię Hamara, mechaniczną, gdzie [pracowało – E.K.] kilkanaście praktykantek ubranych bielusięko jak mleko w laboratoriach itd. Uderzyła mnie godna postawa tych dziewcząt”<sup>39</sup>. Zdaniem Kleniewskiej dziewczęta te zapewniały szwedzkim rolniczkom związanym z mleczarstwem samodzielność, co jednocześnie przekładało się na jego nowoczesność.

W Królestwie Polskim próba kompromisu między gospodarczymi realiami, aspiracjami ziemianek oraz skandynawskimi wzorcami sterylności i ładu w produkcji mleczarskiej sprowadzała się do rozpowszechniania projektu mleczarni przygotowanego przez specjalistę na zamówienie działaczek stowarzyszenia<sup>40</sup>. Wzorcową, jak sądziły ziemianki, mleczarnia, przystosowana do inwestycyjnych możliwości i potrzeb właścicieli średniej wielkości majątków, zamiast we wcześniejszych drewnianych konstrukcjach mieścić się miała w murowanym budynku. Podzielony na pomieszczenia, jakie odpowiadały kolejnym etapom przetwarzania mleka, wyposażony został w lodownię, wentylację i kanalizację, a także zestaw produkcyjnych urządzeń, z nieodzowną wirówką szwedzkiej marki Faworytka – symbolem nowoczesności. Myślą przewodnią pomysłu ziemianek i projektu specjalistów były: światło, czystość, przestronność i osobista higiena pracowników. Funkcjonująca według takich zasad i o takiej konstrukcji mleczarnia prowadzona przez kobiety spełniać miała wymogi rynku i zapewnić zyski.

Nie rozstrzygnęły ziemianki dyskusji w sprawie podziału kobiecych i męskich kompetencji oraz uprawnień w zakresie gospodarstwa mlecznego. Pewną wskazówką preferencji w tej mierze mógł być przedstawiony w 1910 r.

<sup>38</sup> S. Rewiński, *Mleczarstwo, wyrób masła i serów*, „Dobra Gospodyni” 1902, nr 17, s. 131.

<sup>39</sup> M. Kleniewska, *Wspomnienia*, oprac. W. Włodarczyk, Wilków 2002, s. 64.

<sup>40</sup> A. Łoś, *O wyrobie masła*, „Świat Kobiety” 1905, nr 9, s. 96; S. Wańkiewicz, *Urządzenie wzorowej ręcznej mleczarni gospodarczej*, „Świat Kobiety” 1906, nr 15, s. 23–24.

w ogólnoziemiańskiej prasie, jako wzór godny naśladowania, rodzinno-gospodarczy układ małżonków Dąbrowskich ze średniej wielkości dóbr Toporzyszczew na Kujawach. Mleczarska działalność Wandy Dąbrowskiej okazała się na tyle poważną konkurencją, że mąż oddał w jej ręce całość tego sektora majątku, z którego ona osiągała około 27% zysku z całych dóbr<sup>41</sup>. Tak więc nowoczesne wizje konfrontowane z konserwatywną motywacją przeciwniczek takiego podziału zwyciężały siłą ekonomicznego rachunku. Nie przeważał on jednak wpływu tradycji, kultury i gospodarczej rzeczywistości, które dwa lata przed wybuchem wojny skłaniały ziemiańskie publicystki do złożenia następującej deklaracji: „najodpowiedniejszym dla kobiet i najlepiej przez nie prowadzonym działem gospodarstwa wiejskiego jest dział ptactwa domowego”<sup>42</sup>.

### 3. Ogrodnicze eksperymenty – ogród, sad i ziola

Ziemianki w swoich gospodarczych koncepcjach i praktyce hodowlę drobiu łączyły również z pracą w ogrodach. W ich wydzielonych częściach umieszczały kurniki, a kaczki rasy aylesbury utożsamiały z „ochronicielkami” przed szkodliwymi owadami<sup>43</sup>. Taka perspektywa widzenia ogrodnictwa, włączonego do kobiecych gospodarstw, pojawiała się na łamach „Ogrodnika Polskiego” (1878–1905), wydawanego w Warszawie i współfinansowanego przez ziemian. Wiele w nim miejsca poświęcano przygotowaniu ziemianek do profesjonalnego prowadzenia powierzonego im sektora ziemiańskich majątków. Jeden spośród ich właścicieli w 1880 r. w swojej korespondencji stawiał następującą diagnozę: „Zarząd ogrodu wiejskiego należy do pani domu lub dorosłych córek; właściciel nie ma czasu, by co chwilę tu zaglądać. O tym się mówi po dworach i dworkach, do czego panie poczuwają się, chociaż się nie stosują”<sup>44</sup>. Kierowano więc pod ich adresem apele, aby podejmowały się takich zadań i nawiązywały współpracę z zatrudnianymi w majątkach ogrodnikami. Dzięki ich wiedzy oraz samokształceniu ziemianki mogły przyczynić się nie tylko do ożywienia gospodarki, lecz także do podniesienia poziomu krajowego ogrodnictwa. Podobną możliwość otwierało

<sup>41</sup> Korabita, *Ze wsi dla wsi*, „Wieś Ilustrowana” 1910, z. 11, s. 34–35.

<sup>42</sup> A. Drege’ówna, *Nieco o pokazie drobiu w Warszawie w 1912 r.*, „Wieś i Dwór” 1912, z. 3, s. 24.

<sup>43</sup> *Jak urządzić i rozwijać produkcyjnie wielorakie gałęzie gospodarstwa domowego. Ciąg dalszy*, „Dwór Wiejski” 1884, nr 22, s. 170; Z.F., *Racjonalna hodowla drobiu. Ciąg dalszy*, „Świat Kobiety” 1905, nr 2, s. 19.

<sup>44</sup> J.B.R., *Ze wsi*, „Ogrodnik Polski” 1880, nr 9, s. 203.

przed ziemiankami powołane w 1882 r. Towarzystwo Ogrodnicze Warszawskie (TOW), którego organem prasowym został wspomniany dwutygodnik. Było to jedno z nielicznych wówczas koedukacyjnych i w pewnym stopniu zawodowych stowarzyszeń, do których zaczęły wstępować ziemianki. Przy zaangażowaniu i wsparciu działaczy zdobywały ogrodnicze szlify, określały kierunki i zakres pracy. Pod swoim zarządem skupiały przede wszystkim uprawy warzyw, na ogół ze szparagarnią oraz inspektami. Pierwszy okres działalności towarzystwa przypadła na lata pogorszenia sytuacji gospodarczej ziemianstwa i wówczas w części majątków kobiety, korzystając z kursów czy prasowych instrukcji, włączały się także w prowadzenie sadów.

Podobnie jak w innych gałęziach żeńskich gospodarstw, kobiety często nie radziły sobie z prawem popytu i podaży. Priorytet zaopatrzenia dworów w warzywa i owoce powiększał problemy. Zbiegały się one z emancypacyjnym kontekstem przyznawania kobietom uprawnień sadowniczek, sprowadzonym do znanej z mleczarskich kontrowersji reguły: „mężczyzna wytwarza, kobieta przetwarza”. Kiedy więc w 1898 r. Natalia oraz jej córka Stefania Przegalińskie z majątku Grabówka w Lubelskiem przedstawiły w prasie sprawozdanie z samodzielnego prowadzenia sadu, począwszy od pielęgnacji drzew po sprzedaż owoców i przetworów z nich, sprawie nadano szeroki rozgłos<sup>45</sup>. Panie Przegalińskie po wypowiedzeniu dzierżawy, która przynosiła 150 rubli rocznego dochodu, w latach 1898–1901 czysty zysk podniosły do pułapu 620 rubli. W roku następnym z powodu nieurodzaju dochód zmniejszył się o połowę, co z jednej strony było dla ziemianek szkołą biznesowego ryzyka, z drugiej impulsem do poszukiwania nowych źródeł dochodów i pomysłów na rozwój gospodarstw.

Wchodziły z nimi w XX w. z większą niż wcześniej aktywnością i przy zróżnicowanych męskich opiniach. Kibicowali ziemiankom działacze TOW, którzy informowali o „feminizmie dobrze umieszczonym”, czyli osiągnięciach ogrodniczek z innych państw<sup>46</sup>. Z kolei zawodowi konkurenci sądzili, że po ich stronie plasowały się kapitał i energia, a po stronie kobiet fizyczna słabość, rodzinne obowiązki, nieumiejętność zarabiania pieniędzy i niebezpieczna dla sadowniczek konieczność noszenia męskich strojów<sup>47</sup>. W takiej atmosferze ziemianki w końcu

<sup>45</sup> N. i S. Przegalińskie, *Sprawozdania z ogrodu owocowo-warzywnego w folwarku Grabówka za lat 4 ostatnich. Korespondencja „Dobrej Gospodyni”, „Dobra Gospodyni”* 1902, nr 34/35, s. 275–276; Kamienny [Jan Jeleński], *Kartki z prowincji, „Rola”* 1902, nr 38, s. 597–598.

<sup>46</sup> *Kobieta prezesem towarzystwa ogrodniczego*, „Ogrodnik Polski” 1902, nr 5, s. 120.

<sup>47</sup> J. Walicki, *Głosy czytelników*, „Ogrodnik Polski” 1902, nr 9, s. 212–213.

1903 r. w TOW wyodrębniły sekcję kobiet, dzielącą się na dwa oddziały: hodowczyń roślin doniczkowych, skupiający mieszkanki miast, oraz ogrodnictwa wiejskiego, gdzie prym wiodły ziemianki<sup>48</sup>. Asertywnie też zamknęły emancypacyjne dyskusje, uznając, że argumenty przeciwników kobiecej samodzielności w produkcji ogrodniczej były „pozbawione wszelkich podstaw”<sup>49</sup>. W dyskusjach kreśliły projekty zbiorowych prac, wśród których najważniejszy był postulat znalezienia i wskazania niedostatecznie dotąd wykorzystanych źródeł dochodów<sup>50</sup>. Wkrótce też, zgodnie z tym zamysłem, Maria Karczewska wystąpiła do władz organizacji o pomoc w wyborze gatunków ziół leczniczych, których hodowlę ziemianki postanowiły uczynić kolejnym obszarem swojej działalności<sup>51</sup>. Poza finansowym zyskiem ich celem było ograniczenie ogromnego importu, zdominowanego przez niemieckich ogrodników<sup>52</sup>.

Świadectwem rangi, jaką ziemianki przywiązywały do wybranego kierunku prac ogrodniczych, było powołanie w strukturach ZKZ sekcji zielarskiej i ochrony zdrowia. Wiele działaczek współpracowało jednocześnie z TOW i zaprojektowane w regulaminie formy pomocy ze strony specjalistów wykorzystywały w gospodarczej praktyce. Brały udział w kursach prowadzonych przez instruktorów ogrodnictwa, uczestniczyły w prelekcjach, konferencjach, urządzanych pokazach i wystawach, zbiorowych wycieczkach do wzorcowych zakładów ogrodniczych. Na preferencyjnych warunkach nabywały nasiona, narzędzia, sadzonki, drzewka owocowe. Swoich zainteresowań nie ograniczały tylko do merkantylnej i praktycznej działalności. Równoczesny udział w pracach trzech sekcji kierował uwagę ziemianek w stronę zdrowia. Jego nadrzędna rola nie budziła wątpliwości, co w zestawieniu z roślinami – jak pisały – „zdrowiodajnymi” wprowadzało ziemianki w krąg rozważań z pogranicza religii, moralności, metafizyki, medycyny,

<sup>48</sup> *Posiedzenie sekcji ogrodnictwa kobiecego*, „Dobra Gospodyni” 1903, nr 51, s. 425.

<sup>49</sup> M. Karczewska, *Działalność kobiety w ogrodnictwie. Referaty przedyskutowane w Delegacji Gospodyń Wiejskich przy Sekcji rolnej Oddziału Tow. Pop. Rosyjskiego Przemysłu i Handlu w Warszawie*, Warszawa 1904, s. 3.

<sup>50</sup> F. Karszo-Siedlewska, M. Karczewska, *Odezwa*, „Ogrodnik Polski” 1904, nr 6, s. 137–138; tychże, *Odezwa Sekcji ogrodnictwa Kobiecego przy Towarzystwie Ogrodniczym Warszawskim*, Warszawa 1905, s. 1–2; M. Karczewska, *Działalność kobiety w ogrodnictwie...*, dz. cyt., s. 4.

<sup>51</sup> Propozycja ziemianek nie była całkiem nowa, ponieważ w 1880 r. wzmianki o niej pojawiły się na szpaltach „Ogrodnika Polskiego”. Informowano wówczas, że była to najbardziej dynamicznie rozwijająca się gałąź europejskiego rolnictwa. Trend wyznaczyła Turynia, gdzie już w 1817 r. lekarze i ogrodnicy utworzyli pierwszą plantację tych roślin. Oferta złożona wówczas ziemiankom pozostała bez echa. *Uprawa roślin lekarskich w Turynii*, „Ogrodnik Polski” 1880, nr 13, s. 320.

<sup>52</sup> Z. Pietruszczyński, *Produkcja roślinna*, [w:] *Stosunki rolnicze...*, dz. cyt., s. 340.

przyrodoznawstwa i ekonomii. W świetle ich koncepcji życie było sprawą świętą, a Bóg pozostawał jego dawcą i dysponentem. Dbalność o życie i zdrowie stawały się nakazem i zasługą, jakie człowiek mógł wypełniać za sprawą ofiarowanego przez Boga świata roślin. Dewastacja przyrody była grzechem, medycyna i cywilizacja przynosiły rozczarowanie. Należało zatem powrócić do roślin zielnych, tworzących środowisko naturalne, zbieranych na łąkach i polach, ale też hodowanych w ogrodach. Status leków z Bożej apteki mieszał się z ich rolą towaru oferowanego właścicielom aptek i hurtowni. W tym kontekście pojawiał się problem zysków. Ziemianki przeprowadzały finansowe symulacje, z których wynikało, że gwarancją opłacalności było dostarczanie ziół w ilości nie mniejszej niż 5 pudów (1 pud to około 16 kg), przeznaczanych dla każdego z odbiorców. Dostosowując się do praw rynku, wśród wybieranych gatunków wymieniały m.in.: rumianek zwyczajny, pomornik (arnika), tysiącznik, miętę, kwiat lipy, konwalii, kozłek lekarski, szałwię, czarnuszkę<sup>53</sup>. Na listę wpisywały również warzęchę, co specjaliści uważali za decyzję pochopną, ponieważ jej hodowana mogła być prowadzona tylko w morskim, nadbałtyckim klimacie i pozostawała dostępna dla niemieckich ogrodników<sup>54</sup>.

Przystępując do realizacji wytyczonych zamierzeń, ziemianki musiały uwzględnić wspomnianą specyfikę pozyskiwania roślin leczniczych – znajdowanych w warunkach naturalnych i uprawianych. Pierwszy ze sposobów wymagał wiedzy o rodzajach, miejscach występowania, czasie i sposobie zbiorów. Pomocą w tym zakresie służyły kobietom wydawane staraniem organizacji zielniki. Wiele też ziemianek korzystało z przechowywanych w rodzinnych zbiorach spisów apteczek domowych. Przedstawiony sposób pozyskiwania ziół wielu specjalistów, a ich śladem także ziemianek, uważało za najbardziej opłacalny, nie wymagał bowiem finansowych nakładów i zmniejszał handlowe ryzyko. Sposób drugi oznaczał konieczność nie tylko określenia rodzaju plantacji, lecz także jej rozmieszczenia i starannej pielęgnacji. Wiele ziemianek z dużym zapałem osobiście angażowało się w każdą z możliwości uzyskiwania ziół. Po uwzględnieniu ich różnic dalsze etapy produkcji były podobne i polegały na krojeniu, suszeniu oraz sortowaniu według jakości, co odbywało się za pomocą specjalnych sit i urządzeń zwanych rafkami. Na początku XX w. odchodzono od ręcznego siekania oraz

---

<sup>53</sup> Kom. Infor, *Zbieranie i suszenie mięty*, „Świat Kobiety” 1905, nr 8, s. 86; Kom. Infor, *Ziola lecznicze*, „Świat Kobiety” 1906, nr 24, s. 279.

<sup>54</sup> *W kwestii uprawy roślin lekarskich (Z powodu listu p. M. Karczewskiej do p. E. Jankowskiego)*, „Ogrodnik Polski” 1904, nr 6, s. 129.

suszenia roślin na strychu czy w spichlerzach. Zastępowane one były suszarniami typu „kornelius”, stosowanymi także w browarnictwie. Ważono i pakowano je w wydzielonych pomieszczeniach, a następnie odwożono bezpośrednio do aptek i hurtowni lub odbierane były w majątku przez ich pracowników, którzy na miejscu oceniali jakość produktu. Ceny podawane w rublach za jeden pud uzależnione były od jakości i rynkowej koniunktury na poszczególne zioła. Około 1912 r. najpewniejszy zysk dawała sprzedaż rumianku, z ceną 3 ruble; najwyższy natomiast kwiatów konwalii – 43, a w dalszej kolejności: poziomek – 30, mięty – 15, majeranku – 11, czarnych jagód – 8 i ziaren jałowca – 1 rubel (wszystkie ceny z Warszawy)<sup>55</sup>.

Niezależnie od uzyskiwanych dochodów ziemianki starały się pilnować każdego najmniejszego jego źródła. W czasach braku stabilizacji nie ułatwiała to jednak osiągnięcia finansowego sukcesu. Podjęcie eksperymentu z roślinami zielnymi było kolejną próbą zbliżenia się do niego, a kontakty z agentami handlowymi ogrodniczych hurtowni wpisywały się w ten eksperyment. Po stronie jego osiągnięć zapisać można wzrost produkcji ziół ze 100 funtów w 1909 r. do 252 w roku następnym<sup>56</sup>.

#### 4. Zbyt i dystrybucja – tradycja i nowoczesność

Miejscem, w którym ziemianki dokumentowały wzrost swojej ogrodniczej produkcji i zysków, był zorganizowany w Warszawie pod egidą ZKZ w 1908 r. sklep produktów spożywczych, tzw. bazar. Inicjatywa ta stanowiła propozycję rozwiązana istniejącego przez dziesięciolecia problemu organizacji zbytu artykułów wytwarzanych w kobiecych gospodarstwach, które powinny trafiać na wewnętrzne, głównie miejskie, a także międzynarodowe rynki. Handlem zgodnie z społeczno-kulturowym kodem ziemiaństwa zajmowali się pośrednicy.

Na przełomie wieków XIX i XX ziemiański ruch na rzecz rezygnacji z usług pośredników, postrzegany jako jeden z podstawowych warunków racjonalnego handlu i zarobków, docierał także do kobiecej społeczności. Z racji charakteru produkcji zainteresowane były one przede wszystkim zbytem jaj i drobiu. Pierwszy z tych artykułów za sprawą pośredników eksportowany był głównie

<sup>55</sup> Por. np. *Zawiadomienia*, „Ziemianka”, maj 1912, z. 10, s. 144.

<sup>56</sup> Z.B. [Zofia Bielska], *Posiedzenie Wydziału Ekonomicznego dnia 9 grudnia 1910 r.*, „Ziemianka”, grudzień 1910, s. 19–20.

do Berlina, gdzie odbywały się również największe w Europie targi drobiu (gęsi)<sup>57</sup>. W końcu XIX w. hurtowniom berlińskim wyrastała konkurencja nowego centrum w Szczecinie, skąd bałtycki szlak handlowy prowadził do Kopenhagi<sup>58</sup>. W kobiecej prasie fachowej apelowano więc do ziemianek, aby podczas swoich gospodarczych i turystycznych podróży nawiązywały bezpośrednie kontakty z odbiorcami, a brak portów i dostępu do morza rekompensowały umowami z handlowcami z Francji, Belgii, Anglii. Problemów eksportu nie podnoszono odnośnie do handlu nabiałem, jako że produkcja z trudem zaspokajała potrzeby rynków krajowych<sup>59</sup>. Sprzedaż skupiała się wokół aglomeracji, wśród których pierwsze miejsce zajmowała Warszawa. Tutaj też ziemianki lokowały kapitały w spółkach, a jedną z pierwszych była utworzona w 1902 r. z inicjatywy Augusta Kąsinowskiego, redaktora i wydawcy „Dobrej Gospodyni”. Ziemiańskie czytelniczki pisma wpłacały do niej sturublowe udziały i dostarczały artykuły spożywcze z majątków, m.in. drób i nabiał<sup>60</sup>. Wkrótce spółka otworzyła kolejne sklepy także w innych miastach Królestwa Polskiego.

Samodzielną zbiorową inicjatywą ziemianek był wspomniany bazar, który pomimo początkowych trudności rozwijał swoją działalność. Pod koniec 1911 r. obrót brutto wynosił ponad 22 tys. rubli, co oznaczało, że w porównaniu z rokiem otwarcia wzrósł prawie siedmiokrotnie<sup>61</sup>. Organizacja ziemianek oraz TOW – wspierające je przy realizacji pomysłu uprawy roślin leczniczych – pośredniczyły także w umowach z hurtowniami. Stałym problemem pań z dworów, zarówno w produkcji ogrodniczej, jak i innych artykułów, były kłopoty z przestrzeganiem terminów oraz standardów jakości nadsyłanych towarów. Jednocześnie zaczynała wyrastać grupa kilkudziesięciu ziemianek, których nazwiska pojawiały się w sprawozdaniach organizacji z wysoką oceną wystawianą im przez handlowych kontrahentów.

W środowisku ziemiańskim tradycja sankcjonowała podział na czynności i działy pracy męskie i żeńskie. Ten stan rzeczy w Królestwie Polskim trwał również na przełomie wieków XIX i XX, ale skorygowany został sytuacją gospodarczą. Wyzwalała ona inicjatywy kobiet i nadawała nową jakość ich obecności

<sup>57</sup> *Największy targ na gęsi w Europie*, „Gospodyni Miejska i Wiejska” 1883, nr 15, s. 237.

<sup>58</sup> Tamże.

<sup>59</sup> A. Okołowicz, *Organizacja handlu nabiałem*, [w:] *Stosunki rolnicze...*, dz. cyt., s. 197.

<sup>60</sup> *Różne wiadomości. Spółka przemysłowo-wiejska*, „Dobra Gospodyni” 1903, nr 15, s. 120.

<sup>61</sup> M. Rodziewiczówna, *Posiedzenie Wydziału Ekonomicznego dnia 11 grudnia 1911 r.*, „Ziemiańska”, grudzień 1911, s. 1.



w majątkach. Osiągając sukcesy w przypisanym im sektorze wiejskiego gospodarstwa, zaczynały konkurować z mężczyznami, a ich pozycja i emancypacyjne aspiracje wyraźnie ewoluowały. Największe powodzenie stało się udziałem ziemianek w najbardziej tradycyjnej gałęzi, jaką była hodowla domowego ptactwa, pozostawiona poza gospodarczą ingerencją mężczyzn. Z mniejszym sukcesem angażowały się w dział hodowli i produkcji mleczarskiej. W ogrodnictwie poszukiwały nowych, typowo kobiecych zajęć. Ta specyfika znajduje odbicie w dysproporcjach działalności zauważalnych między poszczególnymi płaszczyznami żeńskiego gospodarstwa. Wraz z racjonalizacją i komercjalizacją ziemiańskich majątków, które zmieniały się w fachowo prowadzone przedsiębiorstwa, rola ziemianek ulegała redukcji. Nie wszystkie spośród nich gotowe były zaakceptować taką sytuację. Jednocześnie nie rezygnowały z samodzielności, tworzyły sekcje i własne stowarzyszenia, wypowiadały się w prasie na tematy gospodarcze. Mimo zmian ciągle jeszcze wielu mężczyzn nie zamierzało akceptować ambicji kobiet, a one same nie zawsze potrafiły wywiązać się z ról, do których aspirowały.

### **Bibliografia**

- Aktywność gospodarcza ziemiaństwa w Polsce w XVIII–XX wieku*, red. W. Caban, M.B. Markowski, Kielce 1993.
- Chlebowska A., „*Stare panny*”, *wdowy i rozwiedzione. Samotne szlachcianki w Prusach w latach 1815–1914 na przykładzie prowincji Pomorze*, Szczecin 2012.
- Chomać R., *Struktura agrarna Królestwa Polskiego na przełomie XIX i XX w.*, Warszawa 1970.
- Epszstein T., *Między wsią a miastem. Działalność społeczna i kulturalna ziemianek z Lubelszczyzny w II połowie XIX i w XX wieku*, [w:] *Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie 3. Panie z dworów i pałaców*, red. H. Łaszkiewicz, t. 2, Lublin 2007.
- Kostrzewska E.M., *Szkolnictwo gospodarczo-rolnicze ziemianek Królestwa Polskiego na przełomie XIX i XX w. Między tradycją a nowoczesnością*, [w:] *Z dziejów polskiej kultury i oświaty od średniowiecza do początków XX wieku*, red. K. Jakubiak, T. Maliszewski, Kraków 2010.
- Łukasiewicz J., *Kryzys agrarny na ziemiach polskich w końcu XIX wieku*, Warszawa 1968.
- Popiołek B., *Kobiety świat w czasach Augusta II. Studia nad mentalnością kobiet z kręgów szlacheckich*, Kraków 2003.
- Pruski W., *Hodowla zwierząt gospodarskich w Królestwie Polskim w latach 1815–1918*, t. 2, Warszawa 1968.

- Rzepniewska D., *Kobieta w rodzinie ziemiańskiej w XIX wieku. Królestwo Polskie*, [w:] *Kobieta i społeczeństwo na ziemiach polskich w XIX w. Zbiór studiów*, red. A. Żarnowska, A. Szwarc, Warszawa 1990.
- Sikorska-Kulesza J., *Między nadmiarem a niedostatkami. Uwagi o czasie wolnym ziemiaństwa XIX w.*, [w:] *Kobieta i kultura czasu wolnego. Zbiór studiów*, t. 7, red. A. Żarnowska, A. Szwarc, Warszawa 2001.
- Socha J., *Szkice z dziejów wsi*, Łódź 2008.
- Ziemiaństwo na Lubelszczyźnie 5. Praca i życie codzienne w majątku ziemiańskim*, pod red. H. Łaskiewiczza, Lublin 2012.

## FEMALE LANDOWNERS IN THE KINGDOM OF POLAND AND ITS ECONOMY. IDEAS AND THE REAL SITUATION (THE TURN OF THE 19<sup>TH</sup> AND 20<sup>TH</sup> CENTURIES)

**Keywords:** female landowners (turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries), economy, modernization

### Summary

Since the beginning of the 19<sup>th</sup> century the evolution of economic relations and complicated political factors on the Polish territories forced – and at the same time – enabled part of the female landowners to engage in business activities. Actually, even in ancient times female landowners happened to run country estates (the so called female farmsteads), but at the turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries, together with industrial and civilisational changes, the role of women in running country farms acquired a new quality. Female landowners became official administrators of country estates responsible for their financial situation.

The author deals with questions concerning the participation and contribution of female landowners both in the development of their own estates and the economic life of the Kingdom of Poland as a whole at the turn of the centuries. The questions asked in the text of the article, among other things, about the agricultural branches – not only the traditional ones but the less typical ones as well – preferred by female landowners permit noticing the rise in aspirations of women who started expressing their opinions in the press and professional journals on economic matters; on the other hand, their struggle with the market was not always successful. Female landowners – representatives of the Polish elites – looked for inspiration in the European models. The knowledge and skills

---

they acquired they implemented into their own economic activities, and at the same time they shared their experience with others in social forums. Female landowners more and more frequently appeared arm in arm with men as their economic partners who had equal rights and who undertook attempts – based on their financial independence – of self-reliant economic activities that sometimes failed and sometimes succeeded. Their financial independence resulted from slow changes in the mentality typical of the social group they came from.

