

Studia Maritima, vol. XXVIII (2015)

ISSN 0137-3587

DOI: 10.18276/sm.2015.28-06

*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 Steyer¹. 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

¹ 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 nieoficjalnych². 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.³ 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 fińskie⁴.

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)

² 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.

³ 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.

⁴ 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 AB⁵. W Finlandii pierwsze kontakty handlowe nawiązał pełnomocnik Rady Regencyjnej Józef Ziabicki oraz przebywająca w Polsce zimą 1919 r. fińska delegacja handlowo-aprowizacyjna⁶. 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)⁷. 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 Eyde⁸.

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,

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ 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].

⁸ 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.)⁹. 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 nordyckimi¹⁰. Z Finlandią podpisano pięć porozumień tego rodzaju: 30 czerwca 1934 r., 16 lipca 1936 r., 31 stycznia, 10 marca i 16 lipca 1938 r.¹¹

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

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ 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 Finlandią¹². 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 uprzywilejowania¹³ oraz przychylnego traktowania duńskich towarzystw żeglugowych w polskim ustawodawstwie emigracyjnym i przyznawania im koncesji na przewozy emigrantów z Polski do krajów zamorskich¹⁴. Kompromis doprowadził do wypracowania dwóch porozumień. W dniu 22 marca zawarto dwa odrębne traktaty handlowe i nawigacyjne pomiędzy Polską i Danią oraz Polską i Islandią¹⁵. 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 Danię pozostałym krajom skandynawskim. W dziedzinie żeglugi traktat stanowił o równorzędnych uprawnieniach towarzystw żeglugowych i rybackich w portach obydwu państw,

¹² 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.

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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 duńskim¹⁶.

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.¹⁷

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

¹⁶ 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.

¹⁷ 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 Danią¹⁸.

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 światowej¹⁹. 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

¹⁸ 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.

¹⁹ 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 skandynawskich²⁰.

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 Niemcami²¹. 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 Holandią²².

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

²⁰ 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.

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

²² 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 towarów²³. 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 kraju²⁴. 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

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

²⁴ 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 rybnych²⁵. 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 przyjęcia²⁶. 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 traktatowych²⁷. 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 saletrę²⁸. 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.²⁹ Traktat był beztaryfowy, zawierał 18 artykułów, aneks i protokół końcowy

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

²⁶ Tamże, s. 88–89.

²⁷ 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.

²⁸ 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.

²⁹ 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 Gdańska³⁰.

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 dodatkowy³¹. 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 silnikowe³². 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 smarów³³. Uzupełnieniem tego porozumienia był podpisany

³⁰ Dz.U. RP, 1927, nr 84, poz. 747, s. 1188–1194.

³¹ 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.

³² 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.

³³ 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 clenia serów pochodzenia norweskiego³⁴.

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.³⁵ 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)³⁶. 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 władz³⁷.

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

³⁴ D.U. RP, 1936, nr 34, poz. 262; 1937, nr 55, poz. 428.

³⁵ 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.

³⁶ APK, PKW, 132, Notatka pt. Wywóz drogą morską, 1937, s. 25, 26, 36.

³⁷ 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 Skandynawii³⁸. 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”³⁹. 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 Federacji⁴⁰.

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-angielskiego⁴¹. 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.⁴²

³⁸ 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.

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

⁴⁰ 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.

⁴¹ 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.

⁴² 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 światowej⁴³.

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 Niemiec⁴⁴.

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

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

⁴⁴ 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 Gad⁴⁵.

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 światowej⁴⁶.

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 francuskich⁴⁷.

⁴⁵ 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.

⁴⁶ 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.

⁴⁷ 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 Iranu⁴⁸.

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 Polski⁴⁹.

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 rosyjskiego⁵⁰. 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.

⁴⁸ 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.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ 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 AG⁵¹.

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 surowca⁵².

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 roboczą⁵³.

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

⁵¹ 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.

⁵² 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.

⁵³ APE, 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; APE, 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 uprzemysłowionej 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 Rolniczego⁵⁴. O współpracy w tej dziedzinie świadczy także udział delegatów duńskich w zorganizowanym w Warszawie 21 czerwca 1925 r. XII Międzynarodowym Kongresie Rolnym⁵⁵.

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%⁵⁶.

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

⁵⁴ 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.

⁵⁵ 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.

⁵⁶ 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.⁵⁷

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 Polski⁵⁸.

Handlem rybami i śledziami solonymi z Islandii zajmowała się od września 1934 r. spółka Polisland, kupująca śledzie od centralnej instytucji zbytu śledzi na terenie tego kraju, tj. od Syndykatu Islandzkiego⁵⁹.

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 zrzeczenie 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

⁵⁷ 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.

⁵⁸ 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.

⁵⁹ 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 Południowej⁶⁰.

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 AS⁶¹.

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

⁶⁰ 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].

⁶¹ 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 skarb państwa w kwocie ponad 300 mln marek polskich⁶².

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 naftowych⁶³.

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

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

⁶³ 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 SA⁶⁴.

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 Wojskowych⁶⁵.

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.⁶⁶.

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

⁶⁴ Tamże, s. 111–112.

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

⁶⁶ 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 Handlu⁶⁷.

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 Wisły⁶⁸.

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 Żeglugi Morskiej Sarmacja sp. z o.o. Przystąpienie Norwegów do spółki (40% kapitału) poprawiło kondycję ekonomiczną Towarzystwa Żeglugi 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.⁶⁹ Odnotować należy aktywność wymienionego armatora norweskiego w żegludze morskiej i spedycji z wykorzystaniem portu gdańskiego. Z inicjatywy konsula Królestwa Norwegii

⁶⁷ Arkiv Højgaard & Schultz AS w Kopenhadze, Firmahistorisk Samling [dalej: AHSK, FS], zespół Kemi, Pismo 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.

⁶⁸ 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.

⁶⁹ 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%)⁷⁰.

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. m², 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 Łodzi⁷¹.

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 statków⁷².

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

⁷⁰ 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.

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

⁷² 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 gdyńskim⁷³.

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 celnego⁷⁴.

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

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

⁷⁴ 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 VIII⁷⁵.

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 Helsingborgu⁷⁶. 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

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

⁷⁶ 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 bałtyckich⁷⁷.

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 żeglugowymi⁷⁸.

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

⁷⁷ 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 współników, [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.

⁷⁸ 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 zł⁷⁹.

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 Wilsona⁸⁰.

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”⁸¹. 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”⁸².

Na specjalne podkreślenie zasługuje działalność inż. Knuda Højgaarda 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

⁷⁹ AHSK, FS, 290, Pismo Societe Anonyme Hersent do Knuda Højgaarda, 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.

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

⁸¹ „Morze” 1938, nr 5, s. 5.

⁸² 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 zarządów 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 dwustronnej⁸³.

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 Bałtyku⁸⁴. 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. polskiemu rybakom połowów skorupiaków w cieśninach Kattegat i Skagerrak⁸⁵.

⁸³ 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.

⁸⁴ 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.

⁸⁵ 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 skandynawskich⁸⁶.

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.

⁸⁶ 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 20TH CENTURY (1918-1939)

Keywords: economic relations between Scandinavia and Poland, competition and cooperation in the mutual relations, the interwar period of the 20th 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.