

Krzysztof Luks *

DOSTĘP DO MORZA WARUNKIEM UTRZYMANIA SUWERENNOŚCI GOSPODARCZEJ II RP

Streszczenie: Na mocy traktatu wersalskiego Polska otrzymała 147 km wybrzeża Bałtyku, praktycznie pozbawionego portów oraz, jak się okazało, dość ograniczone prawa do korzystania z portu w Gdańsku. Przy ówczesnych stosunkach politycznych oznaczało to prawie całkowite uzależnienie wymiany towarowej z zagranicą od pośrednictwa Niemiec, które nie kryły zamiaru gospodarczego podporządkowania sobie nowo powstałej Rzeczypospolitej. Konsekwentna polityka kolejnych polskich rządów – budowa portu w Gdyni, linii kolejowej Śląsk–Gdynia, stworzenie szkolnictwa morskiego i rozpoczęcie tworzenia floty handlowej – skutecznie zapobiegła temu uzależnieniu.

Słowa kluczowe: dostęp do morza, niepodległość

Synopsis: Approach to the Seashore Polands Independence Condition

Under the Treaty of Versailles, Poland received 147 kilometres of Baltic coastline, practically free of ports, and as it turned out, the right to use the port of Gdansk was rather limited. At the time lasting political relations, this meant that cargo trade with foreign countries was almost entirely dependent on the intermediation of Germany, which did not hide its economically intention to subordinate the newly-established Polish Republic. A consistent policy of successive Polish governments – the construction of a port in Gdynia, the Silesian-Gdynia railway line, the creation of maritime education and the commencement of the commercial fleet creation – effectively prevented this dependence.

Keywords: seashore, independence

* Prof. dr hab., Elbląska Uczelnia Humanistyczno-Ekonomiczna, Wydział Administracji i Nauk Społecznych, Katedra Spraw Publicznych.

Wstęp

W wyniku traktatu wersalskiego odrodzona Polska uzyskała 147-kilometrowy pas wybrzeża Bałtyku oraz prawo korzystania i współzarządzania portem w Gdańsku. Samo miasto Gdańsk otrzymało jednak status wolnego miasta, a sfery nim rządzące (organem zarządzającym był senat) przez cały okres dwudziestolecia międzywojennego pozostawały pod silnym wpływem Niemiec i wielokrotnie prowadziły politykę sprzeczną z interesami Polski. Wprawdzie uzyskanie przez Polskę prawa do wykorzystania portu gdańskiego stwarzało przesłanki dla bezpośredniego prowadzenia handlu zagranicznego, to w stosunku bezpośrednio do handlu morskiego doświadczeń tych w zasadzie nie było. W okresie rozbiorów eksport i import drogą morską odbywał się za pośrednictwem firm obcych, mających swoje siedziby w portach. Brakowało zatem zarówno wykształconych powiązań między firmami polskimi, zamorskimi dostawcami i odbiorcami, jak też ludzi dysponujących niezbędną znajomością techniki handlu morskiego, nie mówiąc już o doświadczeniach w zakresie uprawiania transportu morskiego. Były to poważne utrudnienia w rozwoju działalności na polu handlu morskiego.

Potrzeba takiego rozwoju była paląca. Już bowiem w roku 1920 Niemcy wprowadziły zakaz eksportu do Polski, który był utrzymywany przez cały następny rok. Jedyłą w miarę pewną drogą dla kontaktów gospodarczych z głównym wówczas sojusznikiem Polski – z Francją i innymi krajami była droga morska. Stosunki Polski z Rosją Radziecką, przy zdecydowanie antypolskiej postawie Niemiec, nie wróżyły też na przyszłość pomyślnych perspektyw dla stosunków gospodarczych z sąsiadami. Już zatem u zarania niepodległego bytu państwowego kraj stanął wobec konieczności niemal całkowitej zmiany kierunków wymiany handlowej z zagranicą.

Głównym przeciwnikiem Polski na drodze do rozwoju handlu morskiego były od samego początku Niemcy. Samo istnienie państwa polskiego wywołało stały sprzeciw kierownictwa państwowego Republiki Weimarskiej. Zdecydowano zatem uczynić wszystko, aby doprowadzić jak najszybciej do upadku Polski, określanej złośliwie przez Niemcy „państwem sezonowym”. Oceniano przy tym, że szansa całkowitego podporządkowania Polski leży w granicach możliwości.

Wyrazem tych poglądów sfer kierowniczych Niemiec były dwa memoriały komisarza Rzeszy do spraw przekazania Polsce terytoriów Wielkopolski i Pomorza – Bernharda von Bülowa, z roku 1921. Domagał się on zaostrezenia stosunku Niemiec do Polski, podkreślając, że „wojna celna” zada Pol-

sce bardzo ciężkie ciosy, że jest ona środkiem, za pomocą którego Niemcy mogą uzyskać wypełnienie wszystkich swych żądań. Bülow podkreślał dalej, że Polska jest nie tylko od Niemiec zależna, lecz jest skazana wyłącznie na Niemcy. Polska musi ugiąć się przed tym faktem. Memoriał swój kończył Bülow twierdzeniem, że pod względem gospodarczym Polska znajduje się w rękach niemieckich bez możliwości pomocy znikąd¹. Opinię taką wyraził ponownie w drugim memoriale przedłożonym rządowi Rzeszy, kilka miesięcy później. Pięć lat później, w kwietniu 1926 roku, twórca polityki zagranicznej Republiki Weimarskiej, Gustav Stresemann, pisał: „Pokojowe uregulowanie polskiego problemu gospodarczego, które rzeczywiście będzie odpowiadać naszym postulatom, będzie nie do urzeczywistnienia zanim gospodarcze i finansowe trudności Polski nie osiągną najwyższego stopnia i cały polski organizm państwowy nie zostanie doprowadzony do stanu rozkładu”².

Trzeba przyznać, że taka ocena sytuacji gospodarczej Polski nie była pozbawiona podstaw. Szczególnie zaś uwidoczniła się zależność od Niemiec w handlu morskim. W Gdańsku poczynania ta napotykały na opór władz miejskich. Jeszcze większe utrudnienia miał polski handel w portach ówczesnych Niemiec: Hamburgu, Bremie, Królewcu i Szczecinie. Niezależnie od nieprzyjaznych poczynań czynników oficjalnych, poważne trudności dla rozwoju polskiego handlu morskiego stwarzało pośrednictwo firm niemieckich, na które handel ten był skazany z braku własnej wykwalifikowanej kadry i infrastruktury.

W memoriale opracowanym w roku 1927 przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych dla Rady Ministrów stwierdza się, że nierzadko obcy pośrednik za samą tylko manipulację przepakowania i presortowania nabytego w Polsce towaru zarabia 100 i więcej procent w stosunku do ceny kupna³.

Mimo tych trudności, polskie towary korzystały w pierwszych latach niepodległości z usług portów niemieckich w dość poważnym stopniu. Porty własne, to znaczy w zasadzie port gdański, obsłużyły w roku 1922 jedynie 7% obrotów polskiego handlu zagranicznego. Wynikało to nie tylko z braku możliwości, lecz także z tradycyjnych powiązań takich regionów Polski jak Wielkopolska, Śląsk, a nawet część Małopolski z portami niemieckimi, przede wszystkim Szczecinem. Mniejsze znaczenie miało ciążenie Bia-

¹ B. Dopierała, *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina 1919–1939*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1963, s. 135–136.

² *Ibidem*, s. 149.

³ *Ibidem*, s. 17.

łostoczczyzny i Wileńszczyzny do portu w Królewcu, ze względu na nikły udział tych terenów w wymianie handlowej z krajami zamorskimi. Właśnie na siłę tych powiązań liczyli politycy i ekonomiści Niemiec w swym dążeniu do gospodarczego uzależnienia Polski. Polska racja stanu wymagała zatem odciążenia tych powiązań, przy czym władze państwowe musiały się tu liczyć nie tylko z gospodarczą konfrontacją z Niemcami, lecz także z oporem własnych sfer gospodarczych, których interesy mogły zostać zagrożone. Dotyczy to zwłaszcza przedsiębiorców Wielkopolski i Pomorza. Przełamanie tych oporów wymagało przede wszystkim stworzenia realnej alternatywy w stosunku do portów niemieckich. Alternatywą taką mógł być tylko port pod każdym względem polski, w którym nie byłoby miejsca na wpływy obce. Nie mógł zatem pełnić tej roli port gdański, jakkolwiek chcąc uzasadnić jego wagę dla kraju i ścisły związek perspektyw rozwojowych tego portu z rozwojem gospodarki polskiej, należało dokładać starań o jego maksymalne wykorzystanie⁴.

Syntetycznie i bardzo trafnie oddał istotę problemu wykorzystania portu gdańskiego w związku z budową portu w Gdyni, jako portu w pełni polskiego, owej niezbędnej alternatywy dla niemieckiego pośrednictwa, Minister Przemysłu i Handlu Eugeniusz Kwiatkowski, stwierdzając: „Gdańsk jest i dziś, jak mawiano w Polsce już w XVI wieku, okiem, którym Korona Polski na świat patrzy, ale jednym okiem źle się widzi, więc lepiej jest patrzeć na świat dwoma”⁵. Konkretnym wyrazem takiego stanowiska polskich kół rządowych była decyzja o budowie portu w Gdyni i magistrali kolejowej łączącej ten port ze śląskim zagłębiem węglowym. Konieczność podjęcia takiej decyzji została potwierdzona w roku 1925, kiedy to Niemcy przystąpiły do tzw. wojny celnej z Polską, zamykając granicę dla importu polskiego węgla i wprowadzając taryfę wyjątkową kolei niemieckich za przewozów ładunków z polskich stacji granicznych do portów niemieckich, tzw. *Seehafendurchfahrttarif 5 (SD5)*, przewidującą 60-procentową zniżkę w stosunku do stawek w przewozach wewnątrzniemieckich. Taryfa ta miała stanowić instrument dla przyciągnięcia polskich przewozów i była korygowana w zależności od posunięć Polskich Kolei Państwowych w latach 1928, 1930 i 1932.

⁴ B. Nagórski, *Gdańsk–Gdynia jako porty polskiego obszaru celnego*. V Naukowy Zjazd zorganizowany przez Instytut Bałtycki, Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego, Gdynia 1939, s. 8n.

⁵ E. Kwiatkowski, *Powrót Polski nad Bałtyk*, [w:] *Obrona Pomorza*, red. J. Borowik, Toruń 1930, s. 12, za: W. Czerwińska, *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej 1919–1939*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975, s. 69.

W rezultacie tych posunięć tranzyt polski przez Szczecin wzrósł z 250 tys. ton w roku 1925 do 375 tys. ton w roku 1927. Maksymalną wielkość tranzyt ten osiągnął w roku 1930 – 394 tys. ton. Nastąpiło to jednak już w warunkach istnienia portu gdyńskiego i stanowiło kres sukcesów niemieckich.

Polska obrona

Polską odpowiedzią było przyspieszenie budowy portu w Gdyni i rozszerzenie jej zakresu oraz odpowiednie posunięcia taryfowe Polskich Kolei Państwowych. Posunięcia te bardzo szybko przyniosły pierwsze efekty. W okresie najostrzejszej konfrontacji gospodarczej z Niemcami w latach 1925–1928 udział portów polskiego obszaru celnego, tj. Gdańska i Gdyni, w obsłudze polskiego handlu zagranicznego osiągnął 40% pod względem wagowym. Od tego momentu udział ten rósł nieprzerwanie aż do roku 1939 (tab. 1).

Tabela 1. Udział procentowy portów Gdyni i Gdańska w ogólnych obrotach polskiego handlu zagranicznego w latach 1928–1938

Lata	Gdynia	Gdańsk	Granica lądowa
1928	7	33	60
1929	10	32	58
1930	15	36	49
1931	24	37	39
1932	32	36	32
1933	37	32	32
1934	39	33	28
1935	44	29	27
1936	46	31	23
1937	46	32	22
1938	46	32	22

Źródło: *Morski rocznik statystyczny 1960*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1960.

Jednocześnie nastąpił spadek polskiego tranzytu w portach niemieckich. O ile w roku 1931 przez porty niemieckie przeszło 536 tys. ton polskich ładunków, to w roku 1936 tylko 51 tys. ton, czyli dziesięciokrotnie mniej. W tym samym okresie obroty portów Gdyni i Gdańska spadły z 13.191 tys. do 12.369 tys. ton, a więc o mniej niż 1 mln ton. Generalną przyczyną spadku obrotów polskiego handlu zagranicznego drogą morską był wielki kryzys gospodarczy, jaki ogarnął wówczas cały świat kapitalistyczny.

Tak więc rozpętana przez Niemcy „wojna celna” z Polską, której celem było całkowite podporządkowanie gospodarki polskiej, przyniosła skutki odwrotne. Już w czerwcu 1926 roku minister Kwiatkowski stwierdził, że wojna ta „przyniosła w perspektywie dalszej przyszłości niezmiernie korzystne i trwałe wartości dla (naszego) kraju i jego handlu”⁶.

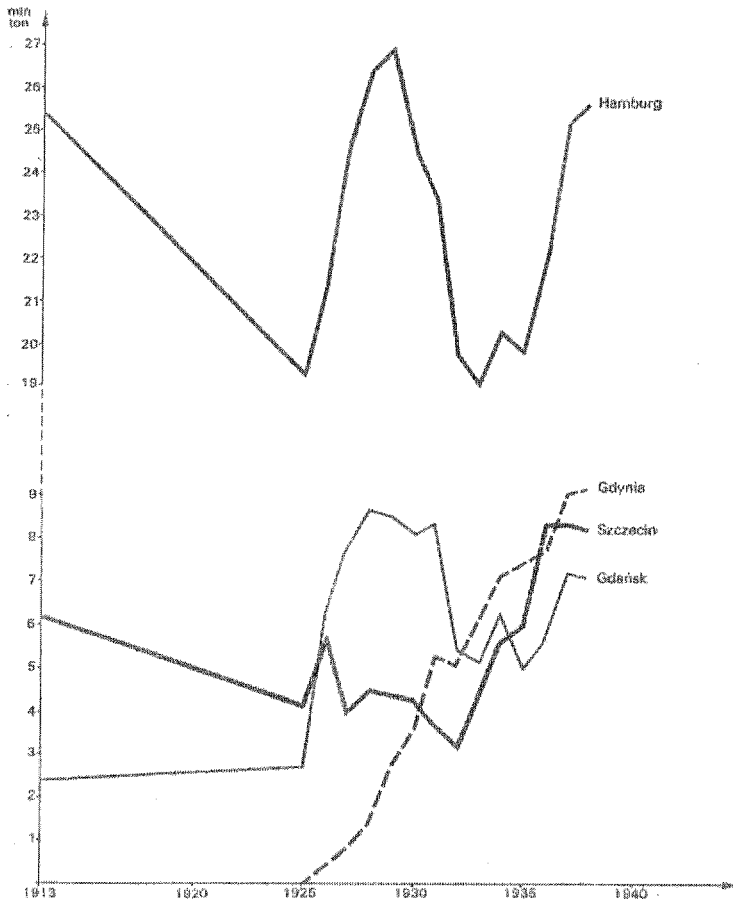
Otwarty zamach na niepodległość ekonomiczną kraju, który odradzał się po ponad stu latach niewoli, spowodował bowiem taki wzrost solidarności i zgodność poglądów co do konieczności poniesienia wielkich ofiar na rzecz jej obrony, że uległy rozluźnieniu tradycyjne powiązania gospodarcze z Niemcami. Społeczeństwo polskie w tej krańcowej sytuacji zdobyło się na podjęcie przedsięwzięć niesłychanie trudnych, zważywszy na ówczesny stan kraju i długą listę potrzeb, które trzeba było zaspokoić. Można też przypuszczać, że bez nacisku niemieckiego nie doszłoby do tak dynamicznego rozwoju portu gdyńskiego. Przypuszczalnie również handel morski nie osiągnąłby tak dominującej roli w polskiej wymianie towarowej z zagranicą.

Odciągnięcie ładunków polskiego handlu zagranicznego od portów niemieckich szczególnie mocno zaważyło na wielkości obrotów portu szczecińskiego. Port ten został bowiem odcięty od swego naturalnego zaplecza, jakie stanowiły ziemie polskie. Polityka transportowa Niemiec nastawiona była przede wszystkim na zabezpieczenie interesów niemieckich portów Morza Północnego, zwłaszcza Hamburga i Bremy, stojących w obliczu silnej konkurencji portów holenderskich i belgijskich. Stąd też utrata polskiego zaplecza na rzecz portów polskiego obszaru celnego spowodowała trwały kryzys portu szczecińskiego w okresie międzywojennym, a wraz z tym kryzys całej gospodarki miasta. Zjawisko to ilustrują dane zawarte w tabeli 2 i na rys. 1.

Wynika z nich, że maksymalne obroty portu szczecińskiego w dwudziestoleciu międzywojennym (lata 1936 i 1937) osiągnęły zaledwie około 134% stanu z roku 1913. Podczas gdy obroty portu gdańskiego uległy potrojeniu, a w końcu lat dwudziestych sięgały nawet około 360% stanu z roku 1913. O ile w początkach lat dwudziestych szczecińskie koła gospodarcze wiązały duże nadzieje z przewidywanym uzależnieniem polskiego handlu morskiego od Niemiec, to już w 1928 roku poglądy te uległy zasadniczej zmianie. Najbardziej znamienne dla ówczesnych nastrojów tych kół były sformułowania referatu, wygłoszonego w kwietniu 1928 roku przez właściciela stoczni Ostseewerft, E. Retzlaffa, który między innymi powiedział: „Z tego powo-

⁶ B. Dopierała, *Kryzys...*, s. 174.

du, że Polska kieruje swój eksport węgla przez Gdańsk (...), Szczecin traci prawie całość swojego przeładunku towarów masowych. Nie wolno naturalnie przypuszczać, że wypływające stąd niepomysłne skutki ograniczają się tylko do żeglugi i związanych z nią przedsiębiorstw. Taki upadek roli portu jest ciężkim ciosem dla całego przemysłu i handlu Szczecina. Według moich poglądów Szczecin może pod względem swego znaczenia stoczyć się do poziomu małego, zachodnio-pomorskiego miasta przybrzeżnego⁷.



Rys. 1. Obroty portów w Szczecinie, Hamburgu, Gdańsku i Gdyni w latach 1913 i 1925–1938 [w mln ton]

Źródło: B. Dopierała, *Kryzys...*

⁷ *Ibidem*, s. 181.

Tabela 2. Obroty portów w Szczecinie, Hamburgu, Gdańsku i Gdyni w latach 1913 i 1925–1938 [w mln ton]

Lata	Szczecin	Hamburg	Gdańsk ¹	Gdynia ¹
1913	6,2	25,4	2,4	—
1925	4,1	19,3	2,7	0,05
1926	5,7	21,3	6,3	0,40
1927	4,0	24,7	7,8	0,80
1928	4,5	26,4	8,6	1,90
1929	4,9	26,9	8,5	2,80
1930	4,8	24,6	8,2	3,60
1931	3,7	23,4	8,3	5,30
1932	3,3	19,8	5,4	5,10
1933	4,4	19,1	5,1	6,10
1934	5,7	20,3	6,3	7,10
1935	6,0	19,9	5,0	7,40
1936	8,3	22,0	5,6	7,70
1937	8,3	25,2	7,2	9,00
1938	8,2	25,7	7,1	9,10

¹ Dane odnośnie obrotów portów w Gdańsku i Gdyni wykazują nieznaczne różnice w stosunku do danych zawartych w tab. 1.

Źródło: B. Dopierała, *Kryzys...*

Losy gospodarki Szczecina stanowią przykłady skutków, jakie mogą przynieść na płaszczyźnie ekonomicznej fałszywe założenia polityczne. Z drugiej strony potwierdzają tezę, że tak rozwój gospodarczy Gdańska, jak i Szczecina jest ściśle uzależniony od ich więzi z gospodarką Polski. Tezy te potwierdziła konkretna rzeczywistość, która jest zawsze silniejsza w konfrontacji z subiektywnymi założeniami. Ta właśnie rzeczywistość zmusiła zarówno szczecińskie sfery gospodarcze, jak i rząd Niemiec, do częściowej przynajmniej rewizji stosunków gospodarczych z Polską. Nastąpiło to w roku 1934 w wyniku podpisania przez delegacje obu rządów obustronnego protokołu kończącego wojnę celną. Było to jedno z porozumień szczegółowych zawartych w ramach ogólnego układu z Niemcami. W wyniku tego aktu zniesione zostały obustronne postanowienia dyskryminujące handel z partnerami. Strona niemiecka spodziewała się, że akt ten pociągnie za sobą przesunięcie pewnej części ładunków polskiego handlu morskiego do portów niemieckich, kosztem Gdańska i Gdyni. Nadzieje te jednak nie spełniły się. Strona polska nie podjęła też ofert współpracy kierowanych przez strefy gospodarcze Szczecina za pośrednictwem polskiego konsula w tym mieście.

Polskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu stwierdziło w czerwcu 1935 roku, że „nawiązywanie jakichkolwiek rozmów dotyczących proponowanego porozumienia jest niewskazane i niecelowe”. Dalej podkreśla się, że Szczecin stara się o tego rodzaju porozumienia, ponieważ znajduje się w trudnej sytuacji, jest zresztą portem posiadającym jedynie znaczenie lokalne. W przeciwieństwie do tego przed portami polskimi stoją olbrzymie perspektywy rozwoju, które pismo Ministerstwa Przemysłu i Handlu ujmowało w następujących słowach: „W obecnej chwili porty nasze znajdują się w fazie jak najusilniejszego zdobywania sobie nowych transakcji tranzytowych drogą ułatwień taryfowych i innych udogodnień, rywalizując też na tym polu tak z niemieckimi, jak z adriatyckimi portami”⁸.

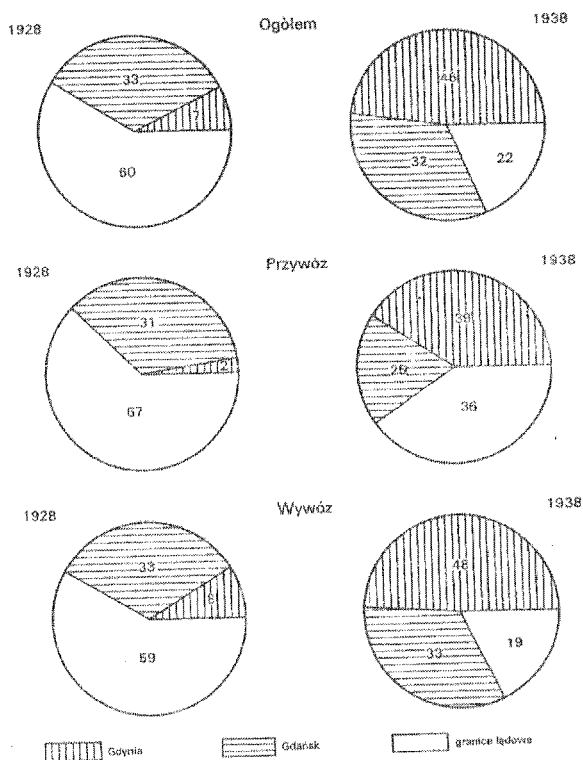
Po kilkunastu latach wojny gospodarczej porty polskie z narzędzia obrony interesów własnego handlu morskiego stawały się instrumentem walki o ładunki tranzytowe. Należy podkreślić, że w całym tym okresie były one wspierane przez Polskie Koleje Państwowe. Bez pomocy kolei prawdopodobnie nie zdołano by uzyskać takich sukcesów. Ponieważ zaś zarówno PKP, jak i port gdyński były własnością państwa i rozwój ich był finansowany z państwowego budżetu, na ostateczny wynik walki o swobodę uprawiania handlu morskiego złożył się wysiłek całego społeczeństwa polskiego.

Handel morski osiągnął, z przyczyn wskazanych wyżej, w dwudziestoleciu międzywojennym około 80-procentowy udział w całości wymiany towarowej z zagranicą. Stąd też jego struktura rzeczowa i kierunkowa w decydującym stopniu określała strukturę całego handlu zagranicznego Polski. Była to, jak wspomniano, struktura typowa dla wymiany kraju zacofanego gospodarczo, który w międzynarodowym podziale pracy spełniał rolę dostawcy surowców i artykułów spożywczych o stosunkowo małym stopniu przetworzenia. Udział portów polskiego obszaru celnego w obsłudze polskiego handlu zagranicznego według kierunków w latach 1928 i 1938 ilustruje rys. 2.

Nakłady poniesione na infrastrukturę transportową kraju, w celu stworzenia warunków dla uprawiania handlu morskiego, pozwoliły na podjęcie próby uzyskania nowej specjalizacji w międzynarodowym podziale pracy, a mianowicie eksportu usług tranzytowych szczególnie na rzecz państw Europy Środkowej nie posiadających dostępu do morza. Pierwsze poczynania w tym kierunku podjęto w Polsce już w 1924 roku, kiedy Polska była jeszcze poważnym importerem usług tranzytowych, dokonując tranzytu przez terytorium Niemiec. Ówczesne polskie Ministerstwo Kolei

⁸ *Ibidem*, s. 207–208.

Żelaznych podjęto współzawodnictwo z kolejami niemieckimi w dziedzinie obsługi tranzytu czechosłowackiego. Chodziło tu jednak nie tyle o odciążenie tranzytu czechosłowackiego od portów niemieckich, ile o odebranie kolejom niemieckim nieznacznego zresztą tranzytu korzystającego z usług portu gdańskiego⁹. Już jednak w roku 1926 pojawiły się w porcie gdańskim pierwsze ładunki czechosłowackie – ruda dla huty Witkowice. Od tego momentu wielkość czechosłowackich obrotów tranzytowych w portach polskiego obszaru celnego rośnie nieprzerwanie, z wyjątkiem roku 1932, aby osiągnąć w 1937 roku 1260 tys. ton. W roku 1937 obsłużono w portach Gdyni i Gdańska o około 1/3 więcej ładunków czechosłowackich niż w Szczecinie (tab. 3), mimo że ten ostatni port dysponował bardziej korzystnym położeniem geograficznym.



Rys. 2. Udział portów w Gdyni i Gdańska w ogólnych obrotach polskiego handlu zagranicznego w latach 1928 i 1938

Źródło: *Morski rocznik statystyczny 1960...*

⁹ *Ibidem*, s. 224.

Tabela 3. Tranzyt czechosłowacki przez Szczecin, Hamburg i porty polskiego obszaru celnego w dwudziestoleciu międzywojennym [w tys. ton]

Lata	Tranzyt przez Hamburg	Niepełny tranzyt globalny przez Szczecin	Tranzyt przez porty polskiego obszaru celnego
1913	1551	32	–
1920	947	400	–
1925	1628	798	–
1930	1677	745	2611
1935	1258	371	533
1937	1913	880	1260

¹ Tylko ruda żelaza dla Czechosłowacji przez Gdańsk

Źródło: B. Dopierała, *op. cit.*

Drugim kontrahentem tranzytowym portów polskiego obszaru celnego była Rumunia. Ładunki rumuńskie nie występowały w tak poważnych ilościach jak czechosłowackie, niemniej wykazały dość szybki wzrost z 48 tys. ton w roku 1930 do 129 tys. ton w roku 1937, a w roku 1936 osiągnęły nawet 173 tys. ton.

W rezultacie osiągnięć w zakresie obsługi ładunków tranzytowych Polska uzyskała dodatni bilans usług tranzytowych. Wielkość tranzytu lądowo-morskiego przez Polskę przekraczała bowiem wielkość tranzytu polskiego. Tym samym zapoczątkowano w okresie międzywojennym wykorzystywanie naturalnych predyspozycji kraju wynikających z jego położenia geograficznego. Stało się to możliwe w wyniku rozwoju własnych portów oraz rozbudowy sieci kolejowej. Pewną rolę zaczynała odgrywać także żegluga morska, której rozwój został również zapoczątkowany w omawianym okresie.

Porty morskie

Opisana wyżej sytuacja polityczna i gospodarcza Polski po odzyskaniu niepodległości stawiała na porządku dziennym jako jedno z najpilniejszych zadań stworzenie warunków dla usprawniania handlu morskiego w sposób możliwie najbardziej bezpośredni. W pełni realizacja tego postulatu możliwa była tylko w warunkach dysponowania własnym transportem morskim, to jest portem i flotą handlową.

Szczególne znaczenie posiadało zwłaszcza dysponowanie portem. Wynika to z daleko większych możliwości znalezienia statku dla przewozu

ładunków własnego handlu zagranicznego. O ile bowiem statek można wynająć („zaczarterować”) zarówno u armatorów państw położonych stosunkowo blisko, jak i u armatorów nawet państw bardzo odległych, o tyle brak własnego portu skazuje własny handel zagraniczny na konieczność dokonywania tranzytu przez terytorium państw bezpośrednio sąsiadujących. Ponadto przyjęta w prawie międzynarodowym zasada wolności mórz pozwala na posiadanie własnej floty handlowej nawet w przypadku braku dostępu do morza i eksploataowanie tej floty w oparciu o porty obce. Floty handlowe posiadały np. takie kraje jak Czechosłowacja, Węgry czy Szwajcaria. Zakup i eksploatacja „tonażu” nie pociąga też za sobą takich trudności, jak budowa portu i wymaga znacznie mniej czasu.

Wszystko to sprawiło, że w warunkach politycznych i gospodarczych, w jakich znalazła się Polska bezpośrednio po odzyskaniu niepodległości, uzyskanie własnego portu miało decydujące znaczenie dla rozwoju handlu morskiego. Polskie strefy rządzące zdawały sobie z tego sprawę, usiłując już w trakcie kongresu wersalskiego zapewnić powrót Gdańska do Polski. Zabiegi te zostały jednak uwieńczone jedynie połowicznym sukcesem. Traktat wersalski włączył wprawdzie Gdańsk do polskiego obszaru celnego i zapewnił Polsce prawo użytkowania portu gdańskiego, nie oznaczało to jednak pełnej suwerenności państwa polskiego, ponieważ jednocześnie ogłoszono Gdańsk wolnym miastem rządzącym przez Senat, w którym dominowały wpływy niemieckie.

Jako organ zarządzający portem gdańskim powołano Radę Portu i Dróg Wodnych, w skład której weszła równa liczba komisarzy mianowanych przez rząd polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska. W praktyce każda ze stron mianowała pięciu komisarzy¹⁰. Na czele Rady stał prezydent wybierany przez obie zainteresowane strony lub wyznaczany przez Ligę Narodów spośród obywateli szwajcarskich. Komisarze tworzyli w ramach Rady dwie odrębne delegacje – Polski i Gdańska, z których każda miała jeden głos. Rola prezydenta polegała na rozstrzyganiu spraw, w których delegacje nie osiągnęły porozumienia. W takim przypadku na formalny wniosek jednej ze stron podejmował on decyzję, od której obu stronom przysługiwało prawo odwołania się do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, a w dalszej instancji do Rady Ligi Narodów. Bezpośrednie kierownictwo pracą portu spoczywało w rękach dwóch dyrektorów – do spraw handlowych i do spraw technicznych. Pierwszy z nich był obywatelem polskim, drugi gdańskim. Ponadto

¹⁰ W. Czerwińska, *Rola państwa...*, s. 45.

istniały dwa niezależne wydziały – Personalno-Administracyjny i Kontroli Finansowej – podległe bezpośrednio Radzie Portu.

Kompetencje Rady Portu obejmowały administrację portu gdańskiego, utrzymywanie jego urządzeń w stanie sprawności oraz ich rozbudowę. Rada była też właścicielem dróg wodnych, sieci kolejowej (eksploatacją tej sieci zajmowały się PKP) i wszystkich tych części portu, które poprzednio były własnością prusko-niemiecką. Nie otrzymała natomiast prawa własności nabrzeży i terenów portowych należących do firm prywatnych lub gminy miasta Gdańska. Pod zarządem Rady znalazła się zatem cała powierzchnia wodna w porcie, ale tylko część terenów lądowych oceniana na ok. 20% wszystkich obiektów portowych. W związku z tym przyznano Radzie prawo żądania od Senatu Wolnego Miasta Gdańska wyłączenia terenów niezbędnych dla prawidłowej eksploatacji oraz rozbudowy portu¹¹.

Wydatki związane z działalnością portu Rada miała pokrywać ze środków własnych pochodzących z opłat za usługi portowe, przy czym niedobory i nadwyżki były solidarnie dzielone po połowie między Polską a Wolne Miasto Gdańsk. Środki na inwestycję czerpano z pożyczek zaciąganych przez Radę. W praktyce Polska finansowała 50% głównych inwestycji dokonanych w porcie gdańskim w omawianym okresie¹².

Takie rozwiązanie problemu kierowania działalnością portu gdańskiego postawiło Polskę wobec konieczności podejmowania ciągłych starań o egzekwowanie otrzymanych uprawnień w konfrontacji z senatem Gdańska. Jedną z pierwszoplanowych kwestii była tu struktura zatrudnienia w Radzie Portu oraz podległych jej urządach i organizacjach gospodarczych. We wrześniu 1923 roku zawarto umowę z senatem Gdańska, na mocy której administracja portu powinna składać się w 50% z Polaków. Postanowienie to podtrzymała i rozszerzyła następnie uchwała Rady Portu z 20 lutego 1934 roku, później automatycznie przedłużana. Większe trudności występowały przy zatrudnianiu w porcie robotników Polaków. Na drodze umowy problem ten został uregulowany dopiero w latach trzydziestych¹³.

Wszystkie te starania przyniosły dość istotne zmiany w strukturze zatrudnienia w porcie gdańskim na rzecz zwiększenia udziału Polaków.

Należy zaś pamiętać, że jeszcze w połowie roku 1924 nie było w Radzie Portu ani jednego etatowego urzędnika Polaka¹⁴. Zwiększenie liczby obywateli

¹¹ *Ibidem*, s. 46.

¹² W. Andruszkiewicz, *Polskie porty handlowe*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1960, s. 22.

¹³ W. Czerwińska, *op. cit.*, s. 49–50n.

¹⁴ *Ibidem*, s. 50.

polskich w Radzie Portu i jej agendach miało istotne znaczenie dla zabezpieczenia interesów kraju w porcie. Drugim kierunkiem działania w tym zakresie była walka o uniezależnienie obsługi polskich ładunków i statków od firm gdańskich, działających w porcie w oparciu o środki wydzierżawione od Rady Portu. Rząd polski dążył do zapewnienia polskim firmom pierwszeństwa w dzierżawie obiektów portowych, co zostało usankcjonowane, mimo sprzeciwu senatu, decyzją Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z 27 października 1922 roku¹⁵. W realizacji tej decyzji znaczne utrudnienia stanowiły specjalne wymagania co do kwalifikacji kandydatów, a jak wiadomo, przedsiębiorstwa polskie nie posiadały doświadczeń w technice handlu morskiego i obrotu portowego. Trudności te zmniejszono, dążąc do szerszego uczestnictwa Rady Portu w wykonawstwie usług portowych, co nastąpiło od roku 1925¹⁶. We wszystkich tych poczynaniach władze polskie napotykały stale na opór senatu Gdańska, mimo że już w połowie lat dwudziestych stało się jasne, iż największą szansą dla rozwoju portu gdańskiego jest polski handel morski. Wskazuje na to wzrost obrotów portu i liczby korzystających z niego statków, jaki nastąpił zwłaszcza od roku 1925, kiedy to przekroczyły one wielkości sprzed I wojny światowej (tab. 4).

Tabela 4. Obroty portu gdańskiego w latach 1920–1938 [w tys. ton]

Lata	Ogółem	Przywóz	Wywóz	Lata	Ogółem	Przywóz	Wywóz
1920	1838	1700	138	1930	8213	1091	7122
1921	1405	1026	379	1931	8330	754	7576
1922	970	466	504	1932	5476	428	4058
1923	1718	655	1063	1933	5153	493	4660
1924	2374	738	1636	1934	6369	656	4713
1925	2723	691	2032	1935	5093	778	4315
1926	6300	640	5660	1936	5648	976	4672
1927	7898	1518	6380	1937	7201	1516	5685
1928	8616	1833	6783	1938	7127	1564	5563
1929	8560	1793	6767				

Źródło: W. Andruszkiewicz, *Polskie porty...*

Nie tylko jednak połowicznie rozwiązana kwestia praw utrudniała wykorzystanie portu gdańskiego przez Polskę. Istniały także trudności wynikające z braku dostatecznego potencjału przeładunkowego. Wystąpiła zatem

¹⁵ *Ibidem*, s. 52 i 53.

¹⁶ *Ibidem*, s. 53.

pilna konieczność rozbudowy portu. W wyniku podjęcia działań w tym kierunku port gdański otrzymał szereg nowych obiektów. Wybudowano nowe magazyny w strefie wolnocłowej, a nabrzeże uzbrojono w dźwigi.

W roku 1925 wybudowano basen Westerplatte, w którym Polska miała swoją składnicę wojskową i gdzie rozegrać się miał w 14 lat później jeden z najbardziej bohaterskich epizodów wojny obronnej Polski w 1939 roku. W roku 1926 wyposażono w żurawie dla przeładunku towarów masowych nowe nabrzeża Dworca Wiślanego i zbudowano tu nowoczesny spichlerz zbożowy. W roku 1929 powstał Basen Górniczy dla przeładunków polskiego węgla i importowanej rudy.

Było to jednak posunięcie poważnie spóźnione. Urządzenia te były bowiem najbardziej potrzebne trzy lata wcześniej, kiedy to strajk górników angielskich przyniósł niezwykle pomyślną koniunkturę dla eksportu polskiego węgla. Trudności czynione przez senat gdański przy próbach szerszego wykorzystania portu dla tego eksportu stanowiły decydujący impuls dla podjęcia rozszerzonego programu budowy portu w Gdyni. Realizacja tego programu przyniosła Polsce nie tylko w pełni własny port, ale poważnie umocniła jej pozycję wobec senatu w sprawach korzystania z portu gdańskiego.

Pierwsze decyzje o budowie portu w Gdyni zapadły w roku 1920. Przewidywały one powstanie tu tymczasowego portu wojennego dla tworzącej się Polskiej Marynarki Wojennej oraz schroniska dla rybaków jako fragmentu przyszłego właściwego portu. Prace rozpoczęto wiosną 1921 roku pod zarządem początkowo Ministerstwa Spraw Wojskowych, a później Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Oficjalne otwarcie portu tymczasowego nastąpiło 29 kwietnia 1923 roku, a 13 sierpnia tego roku zawiął do portu gdyńskiego pierwszy statek – *Kentucky* – pod banderą francuską.

Za właściwą datę inauguracyjną budowę portu gdyńskiego przyjmując się dzień 23 września 1922 roku, w którym Sejm Rzeczypospolitej uchwalił ustawę o budowie portu w Gdyni¹⁷ o następującym brzmieniu: „Art. 1. Upoważnia się Rząd do poczynania wszelkich niezbędnych zarządzeń celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej. Art. 2. Budowa portu wykonywana będzie stopniowo według takiego planu, aby przez częściowe jej urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów i aby dalszy rozwój portu był możliwy i planowy. Art. 3. Wywłaszczenie gruntów niezbędnych pod budowę portu prowadzone będzie według ustaw i przepisów obowiązujących na terytorium

¹⁷ *Ibidem*, s. 57.

województwa pomorskiego. Art. 4. Kredyty niezbędne do budowy portu będą corocznie wstawiane do budżetu. Art. 5. Wykonanie niniejszej ustawy powierza się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych, Skarbu i Robót Publicznych. Art. 6. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia”¹⁸.

Jak wynika z treści ustawy, budowę portu zamierzano prowadzić etapami, a docelową wielkość portu uzależniano prawdopodobnie od możliwości wykorzystania portu gdańskiego. W zasadzie w pierwszej połowie lat dwudziestych zakładano uzyskanie portu o nieznacznej zdolności przeładunkowej rzędu 2,5 miliona ton. W tym celu zostało zawarte 4 lipca 1924 roku, po oddaniu do użytku portu tymczasowego, porozumienie o budowie portu na lata 1924–1930 między rządem polskim a specjalnie utworzonym Konsorcjum Polsko-Francuskim. Autorem projektu uwzględniającego najnowsze zdobycze techniki budownictwa morskiego był inżynier Tadeusz Wenda, który też kierował budową portu w latach 1924–1937.

Rozszerzenie programu budowy nastąpiło w wyniku wspomnianego rozpoczęcia przez Niemcy wojny celnej z Polską, kiedy stało się jasne, że port gdański nie zapewnia właściwej obsługi polskiego handlu morskiego. Pierwszym krokiem było tu zawarcie nowej umowy regulującej warunki budowy portu w dniu 30 października 1926. Mimo zaistniałych opóźnień w nowej umowie podtrzymano pierwotny termin zakończenia pierwszego etapu prac w roku 1930. Zaangażowanie przez Konsorcjum wyspecjalizowanych w budownictwie portowym przedsiębiorstw: belgijskiego Ackermans Van Haaren z Antwerpii i duńskiego Hajgaard-Schulz z Kopenhagi pozwoliło nie tylko na odrobienie zaległości, lecz także na przyspieszenie prac. Umożliwiło to podpisanie w dniu 28 sierpnia 1928 umowy dodatkowej przewidującej pewne rozszerzenie zakresu robót w stosunku do przednich ustaleń¹⁹.

Szczytowe nasilenie budowy przypada na lata 1929–1930, w których to zbudowano 5882 metry bieżące nabrzeży, tj. ponad trzykrotnie więcej niż w latach 1926–1928²⁰. W latach następnych tempo budowy nieco osłabło, a mniej więcej od roku 1937 zmieniła się struktura prac. Podstawowe składniki portu – baseny i nabrzeża – były już gotowe i punkt ciężkości przenosi się na wyposażenie nabrzeży w niezbędne urządzenia przeładunkowe i składowe. Prace te były prowadzone aż do wybuchu wojny.

¹⁸ *Ibidem*, s. 57.

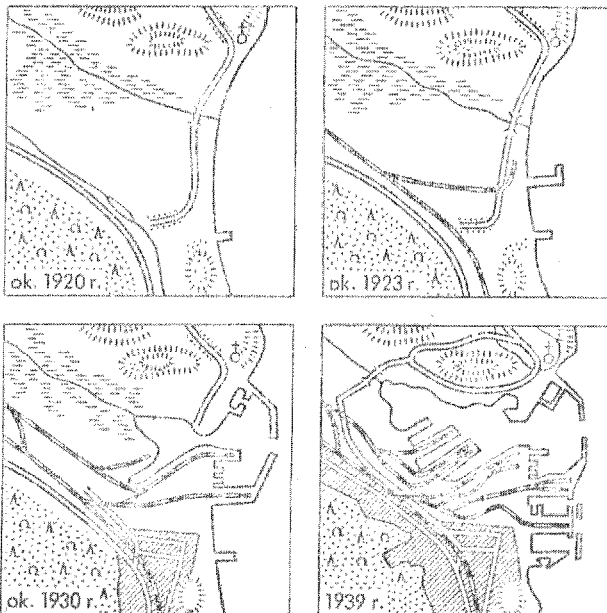
¹⁹ *Ibidem*, s. 60.

²⁰ W. Andruszkiewicz, *Polskie porty...*, s. 29.

Tabela 5. Obroty portu gdańskiego w latach 1920–1938 [w tys. ton]

Lata	Liczba statków	Łączny tonaż [w mln NRT]	Przeciętny tonaż jednego statku [w NRT]
1912	5966	2,0	329,2
1920	3886	2,0	506,3
1924	6642	3,3	494,3
1925	7944	3,7	470,1
1926	11870	6,8	575,3
1927	13892	7,8	651,9
1929	10828	7,8	721,3
1930	12165	8,3	681,1
1931	11931	8,1	681,1
1932	9292	5,5	594,6
1933	8544	5,5	643,3
1934	9759	6,3	649,6
1935	8935	5,7	638,2
1936	10802	6,6	609,8
1937	11877	8,0	678,6
1938	13202	9,5	722,4

Źródło: W. Andruszkiewicz, *Polskie porty...*



Rys. 3. Etapy rozwoju portu gdyńskiego

Źródło: A. Andruszkiewicz, *Polskie porty...*

Rzeczony portu gdyńskiego w kolejnych etapach budowy ilustruje rys. 3. Pierwsze większe partie ładunków obsłużył port gdyński w roku 1924 i ten rok przyjmuje się za początek jego działalności handlowej. Od tego momentu obroty portu dynamicznie wzrastają, wykazując aż do wybuchu wojny tylko raz nieznaczny spadek w roku 1932 (tab. 6).

Tabela 6. Obroty portu gdyńskiego w latach 1924–1938
[w tys. ton]

Lata	Ogółem	Przywóz	Wywóz	Lata	Ogółem	Przywóz	Wywóz
1924	10,2	1	9,2	1932	5194,3	432,9	4761,4
1925	55,6	1,6	53,9	1933	6105,9	870,7	5235,2
1926	404,6	0,3	404,3	1934	7191,9	991,5	5200,6
1927	898,1	6,4	809,7	1935	7474,4	111,81	6362,6
1928	1957,8	192,7	1765,1	1936	7742,9	1335,4	6407,5
1929	2822,5	329,6	2492,9	1937	9006,2	1718,0	7288,2
1930	3625,7	504,1	3131,6	1938	9173,4	1526,5	7646,9
1931	5300,1	558,5	4741,6				

Źródło: W. Andruszkiewicz, *Polskie porty...*

Od 1933 roku przeładunki portu gdyńskiego przewyższają obroty portu w Gdańsku, których wielkości zaczyna wykazywać ścisłą zależność od stosunków między Polską a senatem Wolnego Miasta Gdańska.

Gdynia była również poważnym portem pasażerskim służącym polskiej emigracji zarobkowej (tab. 7). Nieprzerwany wzrost wykazuje również ruch statków w porcie gdyńskim (tab. 8).

Tabela 7. Ruch pasażerski w Gdyni
w latach 1924–1938

Lata	Ogółem osób	Przyjechało osób	Wyjechało osób	Lata	Ogółem osób	Przyjechało osób	Wyjechało osób
1924	7567	1190	6377	1932	17842	10137	7705
1925	11697	1065	10632	1933	20636	10638	9998
1926	7801	811	6990	1934	18392	9203	9189
1927	9540	1368	8172	1935	25003	10488	14515
1928	23128	3062	20066	1936	41322	15582	25640
1929	23128	5683	17555	1937	45267	13180	32087
1930	24169	6791	173888	1938	43205	13238	29967
1931	15476	7873	7603				

Źródło: W. Andruszkiewicz, *Polskie porty...*

Tabela 8. Ruch statków w porcie gdyńskim w latach 1923–1938

Lata	Liczba statków	Pojemność [w tys. NRT]	Lata	Liczba statków	Pojemność [w tys. NRT]
1923	3	5,4	1931	3144	2649,3
1924	29	40,5	1932	3610	2831,6
1925	85	74,9	1933	4355	3425,7
1926	314	209,9	1934	4592	4142,1
1927	542	426,7	1935	4778	4559,1
1928	1108	984,9	1936	4911	4919,8
1929	1567	1442,5	1937	5766	5638,3
1930	2238	2029,8	1938	6498	6506,0

Źródło: W. Andruszkiewicz, *Polskie porty...*

Dobre wyniki portów w Gdyni na tle znacznych wahań obrotów portu gdańskiego świadczą wyraźnie o słuszności koncepcji jego budowy w ówczesnych warunkach gospodarczych i politycznych. Port gdyński nie tylko zapewnił warunki dla w pełni niezależnego uprawiania handlu morskiego przez Polskę, lecz także wzmocnił pozycję rządu polskiego w Gdańsku.

Pierwszą instalacją władz portowych w Gdyni był Kapitanat Portu odpowiedzialny za bezpieczeństwo i porządek ruchu na akwenach portowych. Instancją drugą o podstawowym znaczeniu dla zarządzania portem był Główny Urząd Morski. Był to organ państwowej administracji morskiej powołany rozporządzeniem prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 22 marca 1928 roku o organizacji władz marynarki handlowej na Wybrzeżu. Zgodnie z statutem nadanym w roku 1931 do kompetencji tego urzędu należał bezpośredni zarząd oraz eksploatacja portu, a także sprawy związane z jego budową. Z biegiem czasu zagadnienia te coraz bardziej dominowały w działalności Głównego Urzędu Morskiego. Zwierzchni nadzór nad GUM sprawował Minister przemysłu i Handlu, którego organem fachowym dla spraw morskich był Departament Morski.

Rozpatrując działalność portów polskiego obszaru celnego w okresie międzywojennym z punktu widzenia funkcji gospodarczych portów morskich, należy stwierdzić, że zarówno w Gdańsku, jak i w Gdyni dominowały funkcje transportowa i handlowa. Wyrazem tej ostatniej było zachowanie w porcie gdańskim istniejącej tam wcześniej strefy wolnoctwowej. Urządzenia i instytucje służące funkcji handlowej powstały również w porcie gdyńskim. W styczniu 1934 został uruchomiony w tym porcie Wolny Obszar Celny. Powstała także aukcja owocowa oraz Izba Arbitrażowa Bawełny²¹.

²¹ *Ibidem*, s. 30.

Już w pierwszych latach działalności portu gdyńskiego podjęto też działania w celu jego uprzemysłowienia. W roku 1928 powstaje łuszczarnia ryżu, w roku 1930 olejarnia, a rok później jedna z największych wówczas w Europie chłodnia²². W Gdańsku istniał już przed pierwszą wojną światową stosunkowo rozwinięty ośrodek przemysłu stoczniowego. Próby stworzenia takiego przemysłu w Gdyni, szczególnie ważne z punktu widzenia obronności kraju, napotkały jednak na poważne trudności także ze strony stoczni gdańskich. Do wybuchu wojny nie zdołano zatem zbudować w Gdyni żadnego statku. Ukończono jedynie dwa trałowce dla Polskiej Marynarki Wojennej z serii sześciu zapoczątkowanych w Stoczni Modlińskiej. Pierwszy budowany w Polsce statek handlowy s/s Olza nie został ukończony.

Port i miasto Gdynia stanowią jedno z największych osiągnięć gospodarczych II Rzeczypospolitej, z którym można by porównać jedynie budowę Centralnego Okręgu Przemysłowego. Zbudowano najnowocześniejszy i największy w owych latach port morski na Bałtyku. Nie będzie chyba przesady w stwierdzeniu, że osiągnięcie to było gwarancją gospodarczej niezawisłości Polski od Niemiec. Port gdyński stanowił bowiem nie tylko instrument własnego handlu zagranicznego, lecz także skuteczny oręż w walce o prawa Polski do portu gdańskiego, jak i o uniezależnienie się od pośrednictwa portów niemieckich. Stanowił on też dobrą podstawę dla rozwoju własnej floty handlowej, której budowa była następnym krokiem na drodze do bezpośredniego rozwijania handlu morskiego.

Żegluga morska

Rozwój własnej floty handlowej zapoczątkowany został z paroletnim opóźnieniem w porównaniu z rozwojem handlu morskiego i budową portu w Gdyni. Wpłynęły na to z jednej strony względna łatwość uzyskania tonażu obcego dla przewozów własnych ładunków, z drugiej zaś brak krajowego przemysłu stoczniowego jako bazy rozwoju floty oraz trudności finansowe Skarbu Państwa i brak tradycji morskich. Polityka państwa nastawiona była w pierwszych latach niepodległości na wspieranie poczynań zasadniczych z punktu widzenia możliwości uprawiania handlu morskiego – na budowę portu gdyńskiego.

Ogólna słabość budżetu państwa nie pozwalała na szersze angażowanie się w rozwój floty, co pozostawiono w pierwszym okresie kapitało-

²² *Ibidem.*

wi prywatnemu. Brak doświadczenia naszych stref kapitałowych oraz ich słabość finansowa sprawiły, że kilka prób utworzenia własnych przedsiębiorstw armatorskich, jakie czyniono przed rokiem 1926, nie przyniosło rezultatu. Jeszcze raz stało się jasne, że w warunkach takiego kraju jak Polska, który musi „startować od zera”, pomyślne rezultaty można osiągnąć tylko wysiłkiem całego społeczeństwa wyrażającym, się przede wszystkim w zaangażowaniu Skarbu Państwa.

Momentem przełomowym dla rozwoju polskiej floty handlowej stał się zatem rok 1926, kiedy to powstało przedsiębiorstwo armatorskie Żegluga Polska SA oparte na kapitale państwowym. Działalność przewozową przedsiębiorstwo to rozpoczęło w roku 1927 po dokonaniu zakupu we Francji pięciu używanych statków trampowych typu s/s „Kraków”. Nieśmiertelne „francuzy” będą pływać pod polską banderą przez kilkadziesiąt lat, bo prawie do początku lat sześćdziesiątych, stając się kuznią kadr polskiej floty handlowej. Można też dopatrzeć się swego rodzaju symbolu w fakcie, że s/s „Kraków” był pierwszym polskim statkiem, jaki wszedł do Gdyni po II wojnie światowej.

Utworzenie przedsiębiorstwa Żegluga Polska było pierwszym krokiem polskich władz państwowych w zakresie przewozów ładunków morzem, lecz bynajmniej nie pierwszym w całokształcie problemów związanych z tworzeniem marynarki handlowej. Rozkazem Ministra Spraw Wojskowych z dnia 17 czerwca 1920 została bowiem powołana Państwowa Szkoła Morska, pierwsza w Polsce uczelnia kształcąca oficerów dla nieistniejącej jeszcze wówczas floty handlowej. Siedzibą szkoły był początkowo Tczew, a po zbudowaniu miasta i portu – Gdynia. Pierwszy „chrzest morski” otrzymujący przyszli nawigatorzy na szkolnym żaglowcu „Lwów”, zakupionym ze składek społeczeństwa, który w latach trzydziestych został zastąpiony przez „Dar Pomorza” – słynną „białą fregatę”. Utworzenie szkoły morskiej prawie natiychmiast po faktycznym uzyskaniu dostępu do morza świadczy o dalekowzroczności czynników odpowiedzialnych za rozwój polskiego transportu morskiego. Decyzja ta sprawiała, że w chwili powstania pierwszego polskiego przedsiębiorstwa armatorskiego istniała już grupa oficerów marynarki handlowej wykształconych w Polsce.

Obok Żeglugi Polskiej rozpoczyna działalność również drugie przedsiębiorstwo armatorskie – Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe (Polskarob), powiązane z międzynarodowym koncernem węglowym Robur. Zadaniem tego armatora był przewóz węgla wydobywanego i eksportowanego przez koncern. Przewozy polskiego węgla stanowiły także w pierwszym

okresie główne zadanie Żeglugi Polskiej. Węgiel był bowiem w owych latach podstawowym artykułem polskiego eksportu i należało uczynić wszystko, aby wykorzystać w pełni pomyślną koniunkturę. Już jednak w dwa lata później, w roku 1929, powstało Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okręgowe (Polbryt), a w roku 1930 Polsko-Duńskie-Transatlantyckie Towarzystwo Okręgowe SA, które w roku 1934 zmieniło nazwę na Gdynia-Ameryka Linie (GAL). Przedsiębiorstwa te zapoczątkowały przewozy liniowe, uruchamiając regularne połączenia z portami Wielkiej Brytanii i USA. Również i w ich powstaniu decydującą rolę odegrał kapitał państwowy. Niewielkie i stale zmniejszające się udziały posiadały też zagraniczne firmy armatorskie: w „Polbrycie” – angielskie towarzystwo żeglugowe ELLerman Wilson Line Ltd. (w roku 1939–8,3%) i w GAL-u – duński armator East Asiatic Company Ltd. (w roku 1939–1,5%)²³. Pierwsze Polskie regularne linie żeglugowe nie miały jednak charakteru linii towarowych. Podstawą ich działania w pierwszych latach pracy była obsługa emigracji zarobkowej z Polski do krajów Europy Zachodniej, a zwłaszcza USA i Kanady. Emigracja zarobkowa, wynik zacofania gospodarczego kraju i niemożności zapewnienia pracy wszystkim obywatelom, to jedno z najbardziej negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych występujących w krajach na niskim poziomie rozwoju. Kraj taki traci na skutek emigracji z reguły najbardziej rzutkich i aktywnych członków społeczeństwa, a często także ponosi znaczne nakłady na wykształcenie ludzi, którzy potem służą swoją wiedzą obcym. W Polsce międzywojennej zjawisko emigracji zarobkowej przybrało znaczne rozmiary. Pewną orientację o jego skali dają tabele 9 i 10.

Tabela 9. Emigracja z Polski w latach 1919–1937 [średniorocznie w tys. osób]

Lata	Emigracja europejska	Emigracja zamorska
1919–1925	33,0	49,7
1926–1930	136,0	57,0
1931–1935	27,0	19,5
1936	29,7	24,9
1937	78,6	23,8

Źródło: J. Majczyno, *Polska flota handlowa*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1960.

²³ J. Majczyno, *Polska flota handlowa*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1960, s 18 (również na następnych stronach niniejszego tekstu korzystano z danych zamieszczonych w tej książce).

W latach dwudziestych emigracja z Polski za ocean odbywała się głównie przez porty francuskie i angielskie. Przedsiębiorstwo Polbryt powstało właśnie w tym celu, aby zapewnić przewóz emigrantów do portów Wielkiej Brytanii, gdzie przesiadali się na statki angielskie. Natomiast Polsko-Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe zajmowało się, dysponując trzema dużymi statkami pasażerskimi „Pułaski”, „Polonia” i „Kościuszko”, bezpośrednimi przewozami w relacji Gdynia – porty Ameryki Północnej.

Tabela 10. Emigracja zamorska z Polski według głównych kierunków
[średniorocznie w tys. osób]

Lata	USA	Kanada	Płd. Ameryka	Palestyna
1919–1925	35,9	4,5	6,2	5,0
1926–1930	8,5	20,7	23,9	2,5
1931–1935	1,4	1,3	5,2	10,4
1936	1,0	1,5	11,8	10,6
1937	1,6	2,0	15,7	2,5
Razem	267,7	140,0	203,8	108,1

Źródło: J. Majczyno, *op. cit.*

Rozpoczęcie przewozów emigrantów przez własną flotę zbiegło się jednak w czasie z wielkim kryzysem gospodarczym lat trzydziestych, w wyniku którego USA wprowadziły szereg ograniczeń imigracyjnych. W konsekwencji nastąpił znaczny spadek przewozów emigrantów. I tak, jeśli w roku 1930 na linii północno-amerykańskiej przewieziono 6,8 tys. pasażerów w relacji do portów USA i Kanady, a tylko 3,9 tys. pasażerów z tych portów do Gdyni, to w roku 1931 sytuacja była prawie odwrotna. W latach następnych linia straciła w zasadzie swój emigracyjny charakter. W latach 1935–1936 „stary tonaż” ustąpił miejsca statkom nowoczesnym, zbudowanym we Włoszech m/s „Piłsudski” (1935) i m/s „Batory” (1936), co umożliwiło znaczny wzrost przewozów. O ile w latach 1933–1935 wyniosły one średniorocznie ok. 7 tys. pasażerów, to w latach 1936–1938 już 15–18 tys. Główną przesłanką utrzymania i modernizacji tej linii stanowiła chęć utrzymania więzi z Polonią amerykańską.

Po modernizacji tonażu na linii północno-amerykańskiej wycofane z tego szlaku statki s/s „Pułaski” i s/s „Kościuszko” skierowano na nowo uruchomioną linię do portów Ameryki Południowej. Linii tej, początkowo również o charakterze emigracyjnym, nadano później charakter towarowo-pasażerski. Stare statki pasażerskie zostały zastąpione przez zbudowane

w Danii motorowce m/s „Sobieski” i m/s „Chrobry”, które mogły zabierać do 4 tys. ton ładunku, podczas gdy większe od nich „Piłsudski” i „Batory” tylko do 2 tys. ton. Ponadto na linię tę skierowano statki towarowe m/s „Morska Wola” i m/s „Stalowa Wola”, tworząc tym samym pierwszą polską oceaniczną linię towarową. Głównym kierunkiem rozwoju towarowej żeglugi liniowej był jednak zasięg bliski. Uruchamiano przede wszystkim połączenia między Gdynią i Gdańskiem a dużymi portami Europy Zachodniej, jak Londyn, Rotterdam czy Antwerpia. Połączenia te miały w znacznym stopniu charakter „dowozowo-odwozowy”, tzn. zapewniały dostawę (lub odbiór) ładunków do portów posiadających charakter międzykontynentalny, dysponujących rozbudowaną siecią linii oceanicznych, skąd były one przewożone dalej. Był to typowy przykład tranzytu morskiego.

Można zatem stwierdzić, że ładunki przechodzące przez porty polski korzystały w omawianym okresie w poważnym stopniu z pośrednictwa flot i portów obcych. Własna flota zapewniała obsługę w większości przypadków na pierwszym (ostatnim) odcinku trasy. Rozwijanie w pierwszej kolejności linii bliskiego zasięgu wynikało nie tylko z poważnych obrotów handlowych z krajami Europy Zachodniej, lecz także z faktu, że brakowało zarówno środków, jak i doświadczeń i kadr dla rozbudowy połączeń oceanicznych. W tym ostatnim przypadku posługiwano się często tonażem obcym, czarterowym, jak np. w przypadku linii lewantyńskiej, meksykańskiej czy włoskiej. Mimo trudności zdołano w latach międzywojennych uruchomić kilkanaście linii regularnych, łączących Gdynię z portami Europy, Ameryki Północnej i Południowej oraz Azji Mniejszej. Na początku roku 1939 istniały następujące linie regularne:

- 1) Gdynia – Hull
- 2) Gdynia – porty wschodniego Bałtyku
- 3) Gdynia – Londyn
- 4) Gdynia – porty Finlandii płd. i Estonii
- 5) Gdynia – Nowy Jork
- 6) Gdynia – Antwerpia
- 7) Gdynia – Rotterdam
- 8) Gdynia – Sztokholm
- 9) Gdynia – Hamburg
- 10) Gdynia – Le Havre
- 11) Gdynia – porty Lewantu
- 12) Gdynia – porty Ameryki Południowej
- 13) Gdynia – porty Finlandii zachodniej

- 14) Gdynia – Zatoka Meksykańska
- 15) Gdynia – Malmö – Göteborg
- 16) Gdynia – porty włoskie
- 17) Gdynia – porty zachodniej Anglii
- 18) Gdynia – port Portugalii i Maroka (w przygotowaniu)

Intensywny rozwój towarowej żeglugi liniowej i żeglugi pasażerskiej stanowił cechę charakterystyczną dla ówczesnej polskiej floty handlowej. Pewien obraz rozwoju tej floty daje tab. 11.

Tabela 11. Rozwój polskiej floty handlowej w latach 1927–1938

Lata	Tonaż w tys. DWT*	Lata	Tonaż w tys. DWT
1927	15	1933	69
1928	35	1934	68
1929	53	1935	73
1930	75	1936	81
1931	75	1937	83
1932	74	1938	89

* DWT (Deadweight ton) – oznacza ciężar, jaki statek może przyjąć w granicach maksymalnego zanurzenia. (por. E. Kątowski: *Organizacja i technika transportu morskiego*. Wydawnictwo UG, Gdańsk 1972, s. 24).

Źródło: J. Majczyno, *op. cit.*

Tuż przed wybuchem wojny z żegludze liniowej zaangażowane było ok. 75% tonażu licząc w BRT (tab. 12). Ten kierunek rozwoju floty miał zostać utrzymany również w latach następnych. Przewaga żeglugi liniowej znajdowała odzwierciedlenie nie także w strukturze przewozów, co ilustrują dane zawarte w tabeli 13.

Tabela 12. Struktura floty polskiej według rodzaju eksploatacji
[w tys. BRT w sierpniu 1939 roku]

Armator	Żegluga liniowa towarowa	Żegluga pasażerska	Żegluga trampowa
Żegluga Polska	12	—	13
Polbryt	8	—	—
GAL	6	63	—
Polskarob	—	—	12
Inne	—	—	5
Ogółem	26	63	30

Źródło: J. Majczyno, *op. cit.*

Tabela 13. Przewozy ładunków w żegludze trampowej i liniowej w latach 1927–1937
[w tys. ton]

Lata	Przewozy trampowe	Przewozy liniowe	Lata	Przewozy trampowe	Przewozy liniowe
1927	315	—	1933	616	245
1928	527	—	1934	664	299
1929	613	47	1935	854	346
1930	787	92	1936	932	496
1931	966	126	1937	1225	705
1932	916	179			

Źródło: J. Majczyño, *op. cit.*

Państwowe przedsiębiorstwa żeglugowe Żegluga Polska, GAL i Polbryt w zasadzie nastawiały się całkowicie na uprawianie żeglugi liniowej. Wyjątki stanowiły jedynie zakup pięciu trampów przez Żeglugę Polską w latach 1926–1927 i zamówienie dziesięć lat później, w roku 1937 przez Polbryt, jednego statku do przewozu drewna. Rozwój żeglugi trampowej pozostawiono prawie całkowicie kapitałowi prywatnemu. Przyczyną tego stanu rzeczy było zarówno znaczenie żeglugi liniowej dla rozwoju handlu morskiego, jak i specyfika tej formy eksploatacji floty handlowej.

Połączenia liniowe cechuje znaczna stabilność prac, a także znacznie wyższa niż w żegludze trampowej pewność warunków ekonomicznych. W przypadku przedsiębiorstw polskich, nieposiadających tradycji i odpowiedniego doświadczenia i zdobywających dopiero pozycję na rynku żeglugowym, straty te mogłyby być tym bardziej poważne. Ponadto linia regularna przynosiła trwałą obecność bandery polskiej na danym szlaku żeglugowym, co wpływało stabilizująco na wymianę handlową.

W wyniku oddziaływania powyższych czynników żegluga trampowa pozostawała w okresie międzywojennym domeną przedsiębiorstw prywatnych. Dominowało tu zwłaszcza przedsiębiorstwo Polskarob, należące do koncernu węglowego Robur o kapitale zagranicznym. Przedsiębiorstwo to zajmowało się jednak prawie wyłącznie przewozami węgla wydobywanego w kopalniach koncernu.

Starania władz polskich o rozwój trampingu ograniczały się do stwarzania dogodnych warunków dla firm prywatnych, głównie na drodze przyznawania ulg podatkowych. Wysiłki te przyniosły jednak mierne rezultaty. Nie chciano bowiem dopuścić do zbytnej penetracji we flocie kapitału obcego, którego działalność była dotkliwie odczuwana w innych gałęziach gospo-

darki, a kapitał rodzimy był zbyt słaby, aby angażować się w tak kosztowną i trudną działalność jak eksploatacja floty handlowej. Dopiero w ostatnich latach przed wybuchem wojny powstały dwie prywatne firmy armatorskie: Bałtycka Spółka Okrętowa oraz Rother i Kiłaczycki. Ta ostatnia dysponowała jednym statkiem.

Podsumowanie

Rozwój polskiej floty handlowej w okresie II Rzeczypospolitej nie odznaczał się dynamiką. Trzeba jednak pamiętać, że flota w warunkach II Rzeczypospolitej nie mogła jeszcze odgrywać pierwszoplanowej roli w dążeniu do samodzielnego uprawiania handlu morskiego. Przy słabości budżetu państwa i ogromie potrzeb trudno było znaleźć większe środki na rozwój żeglugi. Niemniej jednak ten nieznaczny tonaż przynosił krajowi istotne korzyści. Jednym z wyrazów tych korzyści były wpływy dewizowe z tytułu przewozów morskich i otrzymana w ich wyniku nadwyżka dewizowa, która np. w roku 1936 osiągnęła odpowiednio 36,6 i 20,9 mln złotych.

Istniały także korzyści trudniej mierzalne, do których należy zaliczyć:

- ♦ ułatwienie własnym towarom dostępu na rynki obce;
- ♦ wejście polskiej bandery do grona przewoźników morskich świata;
- ♦ nawiązanie kontaktów w świecie żeglugowym i zdobycie tam dobrej opinii, którą umocniła jeszcze działalność polskiej marynarki handlowej w czasie wojny.

Istotną częścią ogólnego dorobku Polski na morzu było także wykształcenie kadr, których wysokie kwalifikacje stały się jednym z istotnych czynników szybkiego rozwoju polskiego transportu morskiego w okresie po drugiej wojnie światowej.

W świetle przedstawionych wyżej zamierzeń niemieckich można stwierdzić, że ten pusty skrawek wybrzeża przy zdecydowanej i rozsądnej polityce ocalił polską suwerenność. Stało się jasne, że pozbawić jej Rzeczypospolitej może tylko agresja.

Bibliografia

- Andruszkiewicz W., *Polskie porty handlowe*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1960.
Czerwińska W., *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej 1919–1939*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975.

- Dopierała B., *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina 1919–1939*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1963.
- Kątowski E., *Organizacja i technika transportu morskiego*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 1972.
- Majczyno J., *Polska flota handlowa*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1960.
- Morski rocznik statystyczny 1960*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1960.
- Nagórski B., *Gdańsk–Gdynia jako porty polskiego obszaru celnego*. V Naukowy Zjazd zorganizowany przez Instytut Bałtycki, Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego, Gdynia 1939.