

JANUSZ CZECHOWSKI

AP SŁUPSK

**POLSKO-SZWEDZKIE RELACJE EKONOMICZNE
W LATACH TRZYDZIESTYCH XX WIEKU
W ŚWIETLE POLSKICH AKT I OPRACOWAŃ**

Polska i Szwecja zawarły umowę handlową 2 grudnia 1924 r. Nie oznacza to oczywiście, że pomiędzy oboma krajami nie istniały wcześniej żadne związki natury gospodarczej¹. Miały one jednak charakter pewnego prowizorium. Świadczy o tym m.in. fakt, iż górnośląskie huty zaopatrywane były w szwedzką rudę za pośrednictwem firm niemieckich. Sytuacja taka stanowiła rezultat przedwojennych, ekonomicznych powiązań niemiecko-szwedzkich i przynależności całego obszaru Górnego Śląska do Niemiec².

Unormowanie prawne bilateralnych stosunków gospodarczych nie ożywiło znacznie wzajemnej wymiany handlowej. Według Tadeusza Cieślaka polski udział w obrotach towarowych Szwecji w 1924 r. wynosił 0,48%, zaś w roku następnym 0,60%³.

Sytuacja na korzyść polsko-szwedzkiej współpracy gospodarczej zaczęła poprawiać się pod koniec lat dwudziestych. Niewątpliwie sprzyjała temu zapoczątkowana w 1925 r. wojna celna Polski z Niemcami oraz strajk brytyjskich górników z 1926 r., co bezpośrednio przełożyło się na wzrost eksportu polskiego węgla. W 1928 r. Szwecja była na dziewiątym miejscu wśród europejskich partnerów Polski po stronie przywozu towarów (wartość 70 mln zł) i na piątym miejscu po stronie wywozu (wartość 110 mln zł)⁴. Światowy kryzys gospodarczy przełomu lat dwudziestych i trzydziestych negatywnie odbił się na dwustronnej wymianie. Ilustruje to tabela 1, wskazując jednocześnie rosnącą tendencję w latach następnych.

¹ Już w 1921 r. prowadzono rozmowy z rządem szwedzkim, które dotyczyły uzyskania pożyczki dla polskiego sektora kolejowego. Zob.: J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją w latach 1919-1939*, Gdańsk 1978, s. 96.

² T. Cieślak, *Stosunki polsko-skandynawskie w latach 1918-1939*, [w:] *Przyjaźnie i antagonizmy, stosunki Polski z państwami sąsiednimi w latach 1918-1939*, red. J. Żarnowski, Wrocław i in. 1977, s. 64.

³ Tamże, s. 69.

⁴ S.F. Królikowski, *Zarys polskiej polityki handlowej*, Warszawa 1938, s. 64.

Tabela 1

Polsko-szwedzki import i eksport w milionach złotych

Rok	Import	Eksport	Bilans
1933*	16,937	47,815	+30,878
1934*	19,841	45,087	+25,246
1935*	19,793	49,453	+29,660
1936**	29,000	60,000	+31,000
1937**	37,000	75,000	+38,000
1938**	45,000	72,000	+27,000

Źródło: * AAN, MSZ, sygn. 6517, k. 6, rokowania polsko-szwedzkie z 1936 r.

** Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej 1918-1939*, t. IV, Warszawa 1989, s. 59

Druga połowa 1931 r. sprzyjała perspektywie korzystnego ułożenia ekonomicznych relacji z północnym sąsiadem. Jak stwierdził podsekretarz stanu w MSZ Józef Beck w piśmie do polskiego posła w Sztokholmie, „kryzys angielskiego funta, który pociągnął za sobą porzucenie parytetu złota przez Szwecję, a w następnie dewaluację korony szwedzkiej, stworzył w stosunkach gospodarczych polsko-szwedzkich nową sytuację”⁵. Zdaniem polskiego wiceministra, Szwecja wraz z osłabioną walutą i niepewnymi starymi rynkami eksportowymi miała być bardziej otwarta na nowe. Argumentem po stronie polskiej miał być silny pieniądz⁶.

Dnia 21 października 1933 r. Polska i Szwecja podpisały protokół taryfowy, natomiast 20 czerwca 1934 r. umowę w sprawie eksportu polskiego węgla. Zestawienie z tab. 2 przedstawia ilościowy eksport polskiego węgla na rynki szwedzkie na tle ogólnej zewnętrznej sprzedaży tego surowca.

Tabela 2

Eksport polskiego węgla do Szwecji
na tle ogólnego eksportu tego surowca w tysiącach ton

	1930	1931	1932	1936	1937	1938
Eksport ogólny*	12 696	14 264	10 622	8528	10 948	11 359
Eksport do Szwecji*	2879	3277	2744	2329	2576	2388
Udział Szwecji w sprzedaży polskiego węgla w %	22,7	23,0	25,8	27,3	23,5	21,0

* Źródło: J. Krynicki, *Problem handlu zagranicznego Polski*, Warszawa 1958, s. 165 i 177

⁵ *Polskie dokumenty dyplomatyczne 1931*, red. M. Wołos, Warszawa 2008, dok. 237, s. 607-608.

⁶ Tamże, s. 608.

W odniesieniu do polskiego węgla na szwedzkim rynku warto zwrócić uwagę na pewien fakt, który wywołał niepokój polskiego MSZ. W listopadzie 1935 r. wicedyrektor Departamentu Politycznego Tadeusz Kobyłański w piśmie do poselstwa RP w Sztokholmie zasygnalizował zaniepokojenie wywołane sprzedażą węgla konsumentom „po cenach znacznie przewyższających normalny zysk pośrednika”⁷. W rezultacie szwedzki nabywca polskiego surowca płacił zań tyle, co za węgiel pochodzący z Anglii, pomimo że eksportujące firmy z Polski utrzymywały ceny niższe⁸. Zdaniem Antoniego Romana, posła polskiego w Sztokholmie, sytuacja taka nie zagrażała jednak bezpośrednio interesom eksportowym polskich kopalń⁹.

W połowie 1934 r. polskie czynniki decyzyjne uznały potrzebę intensyfikacji bilateralnych kontaktów gospodarczych oraz konieczność podjęcia działań w kierunku wspólnej ekspansji ekonomicznej na rynki trzecie. Pod względem gospodarczym Polskę i Szwecję zbliżał Bałtyk i wynikające z tego możliwości współpracy w dziedzinie transportu morskiego. Wzajemna kooperacja w tym zakresie mogłaby zainicjować szersze zaangażowanie się obu gospodarek w wymianę handlową i wspólną penetrację gospodarczą w poszukiwaniu nowych rynków zbytu. Rzecz w tym, że Polska i Szwecja miały wszelkie przesłanki harmonijnego współdziałania. Eksport obu krajów w analizowanym okresie był na tyle zróżnicowany jakościowo, że właściwie wykluczone było zjawisko konkurencji¹⁰. Istniała wszak jeszcze jedna, atrakcyjna z polskiego punktu widzenia, kwestia. Niepodległościowa tradycja Królestwa Szwecji ukształtowała na przestrzeni dziejów stabilne rynki zbytu, stałych odbiorców szwedzkich towarów. Pomimo istnienia już od 15 lat odbudowanej państwowości polskiej, rodzimy przemysł wciąż borykał się z trudnościami związanymi z ulokowaniem na zagranicznych, głównie pozaeuropejskich rynkach, własnych produktów¹¹. Pojawiła się więc idea pozyskiwania szwedzkich przedstawicielstw handlowych dla promowania pochodzących z Polski produktów¹². Proponowano tworzenie wspólnych polsko-szwedzkich konsulatów honorowych w krajach, gdzie nie istniała gospodarcza obecność Polski, i za ich pośrednictwem oddziaływanie na szwedzkie instytucje zajmujące się handlem. Jednak sprawa ta, choć ogólnie uznawana za ce-

⁷ Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Spraw Zagranicznych (dalej: MSZ), sygn. 6516, k. 2, pismo T. Kobyłańskiego do Poselstwa RP w Sztokholmie z listopada 1935 r.

⁸ Tamże.

⁹ Antoni Roman napisał: „Jeśli chodzi o poziom cen detalicznych węgla polskiego na rynku szwedzkim, to wynoszą one obecnie przeciętnie 22 korony dla węgla górnośląskiego, 21 koron zaś dla węgla dąbrowskiego. Jeśli się zważy, że cena płacona kopalniom polskim przez szwedzkich importerów została ustalona w dniu 5 grudnia na 14/6 za tonę, a fracht dochodzi obecnie do 4/6, to widać stąd, że zysk pośrednika nie jest wygórowany”. Zob.: tamże, k. 3, pismo Poselstwa RP w Sztokholmie do MSZ w Warszawie z 20 XII 1935 r.

¹⁰ Tamże, sygn. 6519, k. 26, notatka w sprawie wykorzystania szwedzkiego aparatu handlowego dla polskiej ekspansji gospodarczej z 18 V 1934 r.

¹¹ Por.: W. Fabierkiewicz, *O rolę Polski w międzynarodowym życiu gospodarczym*, [w:] *Na froncie gospodarczym. W dziesiątą rocznicę odzyskania niepodległości 1918-1928*, Warszawa 1928, s. 143.

¹² AAN, MSZ, sygn. 6519, k. 26, notatka w sprawie wykorzystania szwedzkiego aparatu handlowego dla polskiej ekspansji gospodarczej z 18 V 1934 r.

lową, budziła też wątpliwości. Zdaniem dyrektora Turskiego, szefa Państwowego Instytut Eksportowego, Szwedzi „nigdy nie zajmowali się pośrednictwem handlowym i nie wykazują w tym kierunku ani zdolności, ani większego zainteresowania”¹³.

W dniach 20-23 marca 1934 r. przebywała w Szwecji (Sztokholm, Göteborg) polska delegacja (dyrektor Departamentu Morskiego MPiH Leonard Możdżeński i Komisarz Generalny RP w Wolnym Mieście Gdańsku Kazimierz Papée). Jak podaje Jan Szymański, „reprezentanci Polski mieli za zadanie nie tylko przygotować grunt do współpracy ze Szwecją w dziedzinie żeglugi morskiej. Zamierzali uzyskać poparcie Szwecji we wspólnej z Polską walce przeciwko morskiej hegemonii Niemiec na Bałtyku”¹⁴. Strona polska zainteresowana była utworzeniem wspólnych linii morskich, opierając się na największych szwedzkich towarzystwach żeglugowych. Szwedzi nie wykluczali szerszej współpracy z południowym sąsiadem¹⁵. Rozmowy były kontynuowane w Gdyni w dniach 23-26 maja 1934 r. Rokowania ze szwedzkimi partnerami (przewodniczył im przedstawiciel Ministerstwa Handlu Arvid Richert) nie wykazały ich zainteresowania obecnością polskiej bandery na liniach szwedzkich obsługujących porty polskie¹⁶. Szwedzi byli skłonni do porozumienia tylko co do linii bliskowschodnich¹⁷. Problemy pojawiły się w rozmowach na temat wspólnej obsługi linii Gdynia/Gdańsk-Ameryka Południowa¹⁸ czy też udziału polskiej floty w szwedzkiej eksploatacji linii Gdynia-porty Szwecji, Kłajpeda, Rewal, Królewiec¹⁹. W ostatniej kwestii udało się ostatecznie wypracować pewne ustalenia²⁰. W ich rezultacie w sierpniu 1934 r. zarząd „Żegluga Polskiej”, wspierany przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, podpisał porozumienie ze szwedzkimi firmami

¹³ Tamże, k. 23, streszczenie materiału do rozmów polsko-szwedzkich w sprawie zbliżenia gospodarczego obu krajów z 19 V 1934 r.

¹⁴ J. Szymański, *Uwarunkowania rozwoju polsko-szwedzkiej współpracy w dziedzinie żeglugi morskiej w latach 1919-1939*, „Rocznik Gdański” 1985, z. 2, s. 68.

¹⁵ Tamże, s. 68-69.

¹⁶ AAN, MSZ, sygn. 6519, k. 23, streszczenie materiału do rozmów polsko-szwedzkich w sprawie zbliżenia obu krajów z 19 V 1934 r.

¹⁷ Umowa pomiędzy Svenska Orient Linien, reprezentowaną przez komandora Wettera, a Spółką Akcyjną „Żegluga Polska”, reprezentowaną przez dyrektora Feliksa Kollata, podpisana została 26 maja 1934 r. 1. i 2. punkt porozumienia stanowił: „Żegluga Polska« uruchomi linię polską pomiędzy portami polskimi (łącznie z Gdańskiem) z jednej strony a portami Lewantu z drugiej. Pod określeniem »Lewant« należy rozumieć porty M. Czarnego, Turcji, Grecji, Cypru, Syrii, Palestyny i Egiptu. »Żegluga Polska« zadecyduje o ilości statków, które zostaną postawione na linii polskiej, jednak ilość ta nie może przekroczyć trzech statków o przybliżonej wielkości trzech tysięcy ton każdy i liczba odjazdów statków z Polski nie może przewyższyć jednego odjazdu miesięcznie”. Patrz: tamże, k. 49.

¹⁸ Tamże, k. 42-45, protokół konferencji odbytej w Gdyni w dniu 25 maja 1934 r. pomiędzy przedstawicielem Johnson Line ze Sztokholmu dyr. Edströmem a dyrektorem „Żegluga Polskiej” w Gdyni Feliksem Kollatem.

¹⁹ Tamże, k. 37-38, protokół konferencji odbytej w Gdyni w dniu 23 maja 1934 r. z udziałem Axe-la Jonssona (Göteborg), Erica Nylandera (Sztokholm) i Feliksa Kollata (Gdynia).

²⁰ J. Szymański, *Problemy polityki Polski wobec Skandynawii*, „Zapiski Historyczne” 1993, z. 1, s. 30.

żeglugowymi. Na mocy układu otworzono w grudniu linie przewozowe, łączące Gdynię i Gdańsk z portami wschodniej Szwecji (Sztokholm, Norrköping). Natomiast w styczniu 1936 r. uruchomiono połączenie portów polskich z zachodnią Szwecją (Göteborg, Malmö)²¹. Obecność floty szwedzkiej w polskich portach była czynnikiem dominującym. Na przykład według pisma „Aftonbladet” z 11 lipca 1936 r. w poprzednim miesiącu weszły do Gdyni 383 statki o łącznym tonażu 366 800 ton. Szwedzi dzierżyli w tym okresie palmę pierwszeństwa zarówno co do liczby jednostek, jak i tonażu²².

W okresie styczeń–październik 1936 r. w żegludze szwedzkiej udział polskich statków wyniósł na wejściu 155 (242 316 NRT) i 162 na wyjściu (251 469 NRT). Dla porównania: udział floty niemieckiej wynosił na wejściu 2391 statków (2 619 281 NRT) oraz na wyjściu 2376 statków (2 627 627 NRT)²³.

Mimo to wspomniana wcześniej polska inicjatywa w kwestii zdynamizowania wzajemnej współpracy gospodarczej zaktualizowała w Szwecji niektóre środowiska. We wrześniu 1935 r. koncern Johnsona oraz Stockholms Enskilda Bank wyrazili zainteresowanie rozmowami na temat budowy dróg w Polsce²⁴. Natomiast w styczniu 1936 r. zjawił się w poselstwie RP w Sztokholmie dyrektor Departamentu Ekonomicznego szwedzkiego MSZ, Stig Sahlin, zapowiadając wizytę delegacji Szwecji w Warszawie w celu podjęcia rokowań handlowych²⁵. Przyjazd Szwedów doszedł do skutku, a polsko-szwedzkie rozmowy gospodarcze zapoczątkowane zostały 3 lutego w polskim Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Delegacji szwedzkiej przewodniczył poseł w Warszawie E. Boheman, natomiast polskiej – dyrektor Departamentu Handlowego w MPiH W. Wańkowicz²⁶. Podstawowym celem spotkania było omówienie wszystkich spraw, które mogłyby zintensyfikować obustronne relacje natury ekonomicznej²⁷.

Negocjacje dwustronne prowadzono właściwie przez całą pierwszą połowę 1936 r. W międzyczasie, tj. 19 marca, odbyło się pod przewodnictwem ministra przemysłu

²¹ W. Czerwińska, *Polska żegluga morska w latach II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1971, s. 119. Por. też: AAN, MSZ, sygn. 6519, k. 70, pismo Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Ministerstwa Spraw Zagranicznych z 27 XI 1934 r.

²² AAN, MSZ, sygn. 6522, k. 68, odgłosy prasy szwedzkiej za czas od 1 VII do 15 VII 1936 r. – opracowanie Poselstwa RP w Sztokholmie z 18 VII 1936 r.

²³ *Polityka morska państw bałtyckich i skandynawskich w świetle referatów polskich placówek dyplomatycznych i konsularnych na zjazd bałtycki w Gdyni w 1937 r.*, red. A.G. Dąbrowski i P. Kołakowski, Słupsk 2004, s. 163.

²⁴ AAN, MSZ, sygn. 6515, k. 6, pismo Poselstwa RP w Sztokholmie do MSZ w Warszawie z 30 IX 1935 r.

²⁵ Tamże, sygn. 6517, k. 4, pismo posła polskiego w Sztokholmie Antoniego Romana do Wydziału Wschodniego MSZ w Warszawie z 24 I 1936 r.

²⁶ Delegację szwedzką uzupełniali: dyrektor Departamentu Ekonomicznego MSZ S. Sahlin, radca MSZ C.O. Gisle, sekretarz Poselstwa Szwecji w Polsce E. de Post oraz konsul w Warszawie T. Bergendahl. Natomiast w skład delegacji polskiej wchodził również: T. Budzyński, W. Rościński, F. Suski i N. Skrzypczyńska z Ministerstwa Przemysłu i Handlu, T. Perkowski z MSZ, A. Niedźwiecki z Ministerstwa Skarbu oraz S. Leszczyński z Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych. Zob.: tamże, k. 6, opracowanie na temat rokowań polsko-szwedzkich z 9 II 1936 r.

²⁷ Tamże.

i handlu Romana Góreckiego posiedzenie komisji międzyministerialnej, które poświęcone było w całości omówieniu stanu rokowań ze Szwedami²⁸. Jednak sprawą podstawową spotkania okazała się konieczność zajęcia przez stronę polską stanowiska wobec żądań szwedzkiego partnera, który podpisanie porozumienia handlowego uzależnił od zakupu przez Polskę 80 tys. ton kostki granitowej do budowy dróg. Przedstawiciel MSZ Tadeusz Kobyłański, podobnie jak inni uczestnicy spotkania, popierał przeprowadzenie transakcji, która według jego oceny służyć miała podtrzymaniu „dobrych dotąd stosunków sąsiedzko-gospodarczych ze Szwecją”²⁹. Stanowisko komisji międzyministerialnej akceptował również polski poseł w Sztokholmie. Informował on ponadto, że koncerny pozyskujące granit w Szwecji zdecydowały się udzielić Polsce kredyt na okres 7 lat, z przeznaczeniem na zakup kostki i transport drogą morską³⁰.

Dnia 4 lipca 1936 r. gazety szwedzkie, „Nya Dagligt Allehanda” i „Aftonbladet”, poinformowały o podpisaniu w Warszawie szwedzko-polskiej umowy handlowej. Akcentowano w nich zwłaszcza przyznanie eksportowi szwedzkiemu wielu ulg celnych oraz złożenie przez stronę polską zamówienia na zakup w Szwecji 80 000 ton kostki brukowej. Doprecyzowana została, zdaniem wymienionych dzienników, także kwestia dostaw węgla z Polski³¹. Z kolei „Stockholms Tidningen” 7 lipca 1936 r. podał uściślone dane na temat dostaw do Polski kostki brukowej. Połowa zamówionej ilości była już przygotowana i miała być wysyłana do Polski z okolic Göteborga w wymiarze 2800 ton tygodniowo. Druga część, pochodząca z kamieniołomów w Bohuslän i Blekinge, dostarczana miała być polskiemu kontrahentowi od stycznia 1937 roku³². W październiku 1936 r. gościł w stolicy Szwecji Stanisław Meyer, współwłaściciel spółki handlowej „Hermann Meyer i S-ka” z siedzibą w Warszawie, zajmującej się budową dróg w Polsce. W związku z rozpoczynającymi się dostawami do kraju kostki brukowej, zamierzał on pozyskać szwedzki kapitał na potrzeby drogowych inwestycji³³.

Strona polska sprowadzała ze Szwecji także wiele innych towarów. Ich rodzaj można prześledzić na podstawie listy kontyngentów na towary szwedzkie z przełomu 1936 i 1937 r. Tabela 3 przedstawia tylko wybrane artykuły.

²⁸ Ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu obecni byli jeszcze: M. Sokołowski, C. Peche, Z. Korsak, T. Łychowski oraz W. Kosiński. Ministerstwo Komunikacji reprezentował S. Siła-Nowicki, Ministerstwo Spraw Zagranicznych T. Kobyłański, a Ministerstwo Skarbu radca Krzyżtoporski. Zob.: tamże, k. 36, protokół z posiedzenia komisji międzyministerialnej w dniu 19 marca 1936 r.

²⁹ Tamże, k. 36-37.

³⁰ Tamże, k. 42-43, pismo posła RP w Sztokholmie Antoniego Romana do MSZ w Warszawie z 1 IV 1936 r.

³¹ Tamże, sygn. 6522, k. 67, odgłosy prasy szwedzkiej za czas od 1 VII do 15 VII 1936 r. – opracowanie Poselstwa RP w Sztokholmie z 18 VII 1936 r.

³² Tamże.

³³ Tamże, sygn. 6515, k. 27, pismo Ministerstwa Skarbu do Poselstwa RP w Sztokholmie z 8 X 1936 r.

Tabela 3

Wybrane towary szwedzkie wg listy kontyngentów za okres od 1 listopada 1936 do 30 kwietnia 1937 r. w tonach

Towar	Ilość	Towar	Ilość
Śledzie świeże mrożone	1500	Celuloza do prod. jedwabiu	4200
Ruda żelaza i inne	21 000	Celuloza do prod. papieru	500
Papier pakowy	1050	Kamienie budowlane	600
Papier gazetowy	201	Smoła z węgla kamiennego	1050
Stal różna	228	Skóry	99
Tłuszcz kostny	725	Tłuszcz zwierzęcy	25

Źródło: AAN, MSZ, sygn. 6513, k. 14-23, lista kontyngentów przywozowych za okres od 1 listopada 1936 r. do 30 kwietnia 1937 r.

Asortyment towarów sprowadzanych ze Szwecji był znacznie większy. Przywożono chemikalia (związki manganu, magnezu, wapnia, niklu, chloru, sodu i potasu, aceton, formalinę), narzędzia (piły, pilniki, noże maszynowe, kosy, widły, szpadle, narzędzia pneumatyczne), a także maszyny i urządzenia (obrabiarki do metalu i drewna, silniki, turbiny, pompy, kotły parowe, wentylatory, piece, maszyny do szycia, maszyny rolnicze, prostowniki, aparaty telefoniczne, maszyny spawalnicze)³⁴. Strona polska zainteresowana była również współpracą z zakładem produkującym akumulatory gazowe w miejscowości Aga pod Sztokholmem. Firma ta wykonała m.in. instalacje gazowe na polskich latarniach morskich oraz systemy sygnalizacyjne w radomskiej dyrekcji kolejowej³⁵.

W latach trzydziestych we wzajemnych relacjach Polski i Szwecji pojawił się problem związany z przemysłem alkoholu. Oba kraje obowiązywała podpisana 19 sierpnia 1925 r. w Helsinkach konwencja o zwalczaniu przemytu³⁶. Jednak zapisy tej konwencji miały pewne luki prawne. Sprowadzały się one do braku możliwości kontroli wywozu wyrobów spirytusowych przez statki pływające pod banderą państw niebiorących udziału w porozumieniu o przeciwdziałaniu przemytu alkoholu. Rzecz dotyczyła niekontrolowanego wywozu spirytusu nieprodukowanego w Polsce przez statki wypływające z polskiego obszaru celnego, z portu w Gdańsku. W związku z tą sprawą w lutym 1936 r. przybył do Warszawy generalny dyrektor Szwedzkiej Dyrekcji Cel, N. Wohlin. Strona szwedzka, zresztą, już wcześniej proponowała trzy sposoby rozwiązania sytuacji:

– Polska i Wolne Miasto Gdańsk autonomicznie uzupełnią braki w konwencji,

³⁴ Tamże, sygn. 6513, k. 14-23, lista kontyngentów przywozowych na towary szwedzkie na okres od 1 XI 1936 do 30 IV 1937 r.

³⁵ Tamże, sygn. 13117, k. 21, sprawozdanie Eugeniusza Salinger, przewodniczącego delegacji polskiej na Konferencję Państw Bałtyckich (Sztokholm, 20-25 maja 1935 r.) z 3 VI 1935 r.

³⁶ Oprócz Polski i Szwecji wspomnianą konwencję podpisały: Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, W.M. Gdańsk i ZSRR. Zob.: tamże, sygn. 6516, k. 121, notatka z 25 II 1936 r. w sprawie pobytu w Warszawie generalnego dyrektora Szwedzkiej Dyrekcji Cel N. Wohlina.

– Polska wraz W.M. Gdańsk zawrze bilateralny układ uzupełniający konwencję,
 – konwencja helsińska z 1925 r. poddana zostanie rewizji i uzupełniona dodatkowym układem wielostronnym³⁷.

Strona polska pozytywnie ustosunkowała się do sugestii Szwedów. Dnia 6 sierpnia 1936 r. ukazało się rozporządzenie ministra skarbu, wydane w porozumieniu z ministrem przemysłu i handlu, ustalające warunki wywozu z Gdańska drogą morską spirytusu i napojów spirytusowych³⁸. Dodatkowo Polska, Szwecja i Wolne Miasto Gdańsk podpisały umowę, która weszła w życie 30 października 1936 r., o „zakazie wywozu alkoholu w celach szmuglerskich z portów obszaru celnego Polski”³⁹.

Istotną rolę w bilateralnych relacjach natury ekonomicznej odgrywał kapitał szwedzki w Polsce, który w 1937 r. zajmował dziewiąte miejsce wśród kapitałów obcych. Stanowił 2,6% z kwotą 36 949 570 zł z zastrzeżeniem, że wielkość ta nie uwzględniała kapitału bankowego i kapitału spółek ubezpieczeniowych. Z sumy tej 36 172 570 zł (97,9%) ulokowanych było w przemyśle, a 777 000 zł w handlu⁴⁰. W latach 1930-1937 średni udział kapitału szwedzkiego w całym kapitale zagranicznym kształtował się na poziomie 2,37%.

Zestawienie w tabeli 4 obrazuje obecność kapitału szwedzkiego w poszczególnych dziedzinach polskiego przemysłu.

Tabela 4

Udział kapitału szwedzkiego w branżach polskiego przemysłu w 1937 r.

Przemysł	Kwota udziału w zł	%
Elektrotechniczny	22 257 240	61,5
Chemiczny	11 655 080	32,2
Drzewny	1 575 250	4,3
Włókienniczy	291 600	0,9
Metalowy	250 000	0,7
Papierniczy	144 000	0,4
Ogółem	36 172 570 + 600*	100,0

Źródło: AAN, MSZ, sygn. 6512, k. 5, opracowanie na temat kapitału szwedzkiego w Polsce

* W opracowaniu istnieje różnica pomiędzy kwotą ogólną (36 172 570) podaną przez autora a kwotą wynikającą z podsumowania poszczególnych branż. Wynosi ona 600 zł

³⁷ Tamże, k. 121-122.

³⁸ W rozporządzeniu napisano: „Wywóz z obszaru państwa polskiego (nie wyłączając wolnych obszarów celnych) za granicę drogą morską na statkach o pojemności od 100 do 500 ton rejestrowych netto spirytusu i napojów wyrabianych ze spirytusu zarówno krajowych jak i zagranicznych przewożonych tranzytem może się odbywać tylko po uprzednim uzyskaniu zezwolenia urzędu celnego, w którego obrębie odbywa się załadowanie tych towarów na statek. Wywóz wymienionych towarów na statkach o pojemności mniej niż 100 ton rejestrowych netto jest zakazany”. Zob.: Dziennik Ustaw nr 75 z 1936 r., poz. 535, s. 1215.

³⁹ AAN, MSZ, sygn. 6516, k. 194, pismo Poselstwa RP w Sztokholmie do MSZ w Warszawie z 19 XI 1936 r.

⁴⁰ Tamże, sygn. 6512, k. 5, opracowanie na temat kapitału szwedzkiego w Polsce.

Tabela 5 prezentuje wykaz firm w Polsce z kapitałem szwedzkim w 1937 r.

Tabela 5

Wielkość kapitału szwedzkiego w przedsiębiorstwach w Polsce w 1937 r.
w złotych

Nazwa firmy	Branża	Zakładowy kapitał akcyjny	% udział kapitału szwedzkiego
Polska Telefoniczna S.A.	Elektrotechniczna	42 477 120	49,68
Spółka Akcyjna „Ericsson”	Elektrotechniczna	1 000 000	98,70
Polskie Towarzystwo Elektryczne „Asea”	Elektrotechniczna	250 000	66,70
Spółka Akcyjna dla Eksploatacji Polskiego Monopolu Zapalczanego	Chemiczna	5 000 000	100,00
Spółka Akcyjna „Radocha”	Chemiczna	4 037 600	79,90
Spółka Akcyjna „Linoleum”	Chemiczna	3 000 000	95,50
Spółka Akcyjna „Gaz-Akumulator”	Chemiczna	600 000	66,70
Spółka Akcyjna „Quebracho”	Chemiczna	1 600 000	10,00
Spółka Akcyjna „Wicander”	Drzewna	350 450	95,10
Polski Przemysł Korkowy	Drzewna	1 000 000	99,60
Spółka Akcyjna „Trak”	Drzewna	250 000	98,40
„Stockholm A.B. Privat”	Włókiennicza	3 240 000	9,00
Spółka Akcyjna „Mokwin”	Papiernicza	250 000	57,50
„S.K.F. Łożyska Kulkowe i Rolkowe”	Metalowa	250 000	100,00
Spółka Akcyjna „Svea”	Handlowa	275 000	89,40

Źródło: tamże, k. 6-8

Podkreślić należy, że państwo polskie czyniło zabiegi zmierzające do uzyskania pożyczek w szwedzkich bankach. W połowie lat trzydziestych nie było to prostą sprawą. Dyrektor Stockholms Enskilda Bank, J. Wallenberg, w rozmowie z polskim posłem w Sztokholmie oświadczył, że trudności z uzyskaniem kredytów przez Polskę są następstwem „braku wiary w przyszłość państwa zagrożonego równocześnie ze strony Niemiec i Rosji. Polska nie daje dostatecznych gwarancji spokojnego, normalnego rozwoju, który sprzyjałby lokacji kapitałów”⁴¹.

⁴¹ *Kapitały zagraniczne w Polsce 1918-1939. Materiały i dokumenty*, opr. Z. Landau i J. Tomaszewski, Warszawa 1964, s. 99.

Lata trzydzieste były kolejnym etapem funkcjonowania w Polsce szwedzkiego trustu I. Kreugera, który zmonopolizował krajową produkcję zapalek⁴². Działalność tej firmy przyczyniła się, w istocie rzeczy, do negatywnych tendencji w gospodarce polskiej. Jak ustalił Z. Landau, „w ciągu 14 lat powiązania z trustem produkcja zapalek spadła w Polsce ze 170 tys. skrzyń w roku 1929 do około 77 tys. skrzyń w roku 1938. Eksport zmalał w tym samym czasie z 21 500 do niecałych 2 (!) skrzyń. Liczba czynnych fabryk zapalek – z 19 do 4, a liczba zatrudnionych w nich pracowników – z 4851 do 805. Jedynym wskaźnikiem, który w zakresie produkcji zapalek wskazywał w tych latach tendencje wzrostu, były ich ceny”⁴³. Warto odnotować jeszcze jeden „pozytywny” aspekt zapalczanego kryzysu w Polsce. Szwedzki koncern w wyniku dwustronnych negocjacji obniżył w 1937 r. oprocentowanie udzielonej w 1930 r. rządowi polskiemu pożyczki z 6,5 do 4,25% w stosunku rocznym⁴⁴. Oprócz koncernu zapalczanego działały w Polsce także inne firmy szwedzkie: telefoniczna i elektrotechniczna⁴⁵.

Na przełomie 1936 i 1937 r. dyskutowana była kwestia eksportu do Szwecji drewna pochodzącego z lasów Wileńszczyzny. Temat zainicjowany został w rozmowie szwedzkich handlowców z polskim posłem w Sztokholmie. Finalizację ewentualnej transakcji Szwedzi uzależnili jednak od możliwości spławu zakupionego drewna Niemnem do Kłajpedy⁴⁶. Brak porozumienia pomiędzy Polską a Litwą o ruchu towarowym na granicznych drogach wodnych zablokował dalszą o tym dyskusję⁴⁷.

Polsko-szwedzkie relacje gospodarcze nawiązywane były również na szerszej płaszczyźnie międzynarodowej. W listopadzie 1935 r. Polska i Szwecja oraz Austria, Czechosłowacja, Finlandia, Jugosławia, Rumunia i ZSRR zawarły porozumienie stabilizujące obrót drewnem. Uczestnicy tego układu, wychodząc z założenia, iż zagraniczne rynki zbytu nie są nieograniczone, zdecydowali o kontroli ilości wywożonego drewna. Postanowiono więc dostosować podaż do przewidywanego zapo-

⁴² Koncern szwedzki pojawił się w Polsce w 1923 r. Jak podaje Z. Landau, Polska nie została przez Szwedów wybrana przypadkowo. Dostępny był podstawowy surowiec do produkcji zapalek, niskie były koszty robocizny, a problemy finansowe rządu mogły ułatwić koncernowi uzyskanie dzierżawy monopolu zapalczanego za korzystne z punktu widzenia firmy kredyty. Kreuger już w 1924 r. zapewnił poparcie dla swojej działalności ze strony polskich, uzależnionych już ekonomicznie od Szwedów, producentów zapalek. We wrześniu tego roku Kreuger złożył polskiemu rządowi oficjalną prośbę o wydzierżawienie monopolu zapalczanego. Prośba poparta została propozycją kredytową. Zgoda na szwedzką ofertę wymagała stosownej ustawy sejmowej. Ustawa taka uchwalona została 8 lipca 1925 r. Na jej podstawie dwa tygodnie później (23 lipca) podpisano umowę z reprezentującą I. Kreugera International Match Corporation. Precyzowała ona zasady powstania i działania zmonopolizowanej przez kapitał szwedzki Spółki do Eksploatacji Państwowego Monopolu Zapalczanego w Polsce. Zob.: Z. Landau, *Polskie zagraniczne pożyczki państwowe 1918-1926*, Warszawa 1961, s. 251-258.

⁴³ Tamże, s. 277.

⁴⁴ AAN, MSZ, sygn. 6512, k. 8-9, opracowanie na temat szwedzkiego kapitału w Polsce.

⁴⁵ J. Szymański, *Problemy polityki Polski...*, s. 28.

⁴⁶ AAN, MSZ, sygn. 6170, k. 3, pismo poselstwa RP w Sztokholmie do MSZ w Warszawie z 18 XI 1936 r.

⁴⁷ Tamże, k. 8, pismo poselstwa RP w Sztokholmie do MSZ w Warszawie z 2 XII 1936 r.

trzebowania poprzez określenie i poddanie międzynarodowej kontroli norm, których eksportujący kraj nie mógł przekroczyć⁴⁸. Swoistą areną międzynarodowych kontaktów były również Targi Poznańskie. W 1936 r. brało w nich udział osiem firm szwedzkich. Prasa szwedzka („Nya Dagligt Allehanda”)⁴⁹ podkreślała rosnące znaczenie targów dla rozwoju wielostronnych relacji ekonomicznych.

Kwestia związana z propagandą polskiej gospodarczej obecności w Szwecji pojawiła się kolejny raz pod koniec 1936 r. Tym razem inicjatywa była po stronie Państwowego Instytutu Eksportowego. W liście do Poselstwa RP w Sztokholmie stwierdzono: „doceniając nikłość naszych poczynań propagandowych w dziedzinie ekspansji gospodarczej, Państwowy Instytut Eksportowy wziął pod uwagę możliwość zorganizowania w Sztokholmie pokazu prób i wzorów produkcji polskiej”⁵⁰. Ekspozycja, którą po raz drugi planowano wystawić w Göteborgu, przeznaczona miała być „jedynie dla fachowców, a więc firm importowych”⁵¹. Polska placówka w Sztokholmie wykazała zainteresowanie propozycją Instytutu Eksportowego. W udzielonej odpowiedzi poseł Gustaw Potworowski stwierdził: „Poselstwo RP w Sztokholmie komunikuje, że urządzenie w Szwecji wystawy prób i wzorów polskich byłoby [...] bardzo wskazane tym bardziej, że istniejące niewątpliwie tendencje rozwojowe eksportu naszego do Szwecji hamowane są w znacznej mierze małą znajomością tutejszych importerów o możliwościach naszego rynku”⁵². Dyplomata polski zasugerował jednocześnie, aby wystawa uwzględniła te towary, które w Szwecji miały największe możliwości zbytu, a więc „len, nasiona strączkowe, towary konfekcyjne, galanteria skórzana, guziki, przedza, towary tekstylne (kilimy, dywany), forniry, szkło, narzędzia kuchenne i sanitarne, itp.”⁵³.

W połowie lat trzydziestych pomiędzy Polską a Szwecją dyskutowana była sprawa połączeń lotniczych pomiędzy oboma krajami. Podczas rozmów, jakie zostały przeprowadzone w dniach 20-22 marca 1934 r. w Szwecji, pomiędzy delegacją polską (Komisarz Generalny RP w Gdańsku Kazimierz Papee oraz dyrektor Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu Leonard Możdżeński) a przedstawicielami rządu szwedzkiego, Szwedzi wysunęli propozycję zorganizowania stałej linii lotniczej⁵⁴. Strona polska we wstępnych założeniach przyjęła, że

⁴⁸ W. Czerwiński, *Międzynarodowe porozumienie drzewne*, „Polityka Gospodarcza” 1937, nr 40, s. 11-13. Problem gospodarki drzewnej w międzynarodowym kontekście poruszany był już podczas konferencji w Warszawie, która miała miejsce w dniach 25-27 czerwca 1931 r. Spotkali się wówczas przedstawiciele Estonii, Finlandii, Łotwy, Norwegii, Szwecji, ZSRR i Polski. Zob.: *Polsko-radzieckie stosunki gospodarcze. Dokumenty i materiały 1921-1939*, red. S. Łopatniuk, Warszawa 1976, s. 439.

⁴⁹ AAN, MSZ, sygn. 6522, k. 27, przegląd prasowy – opracowanie Poselstwa RP w Sztokholmie.

⁵⁰ Tamże, sygn. 6527, k. 2, list dyrektora Państwowego Instytutu Eksportowego M. Turskiego do Poselstwa RP w Sztokholmie z 23 XI 1936 r.

⁵¹ Tamże, k. 2-3.

⁵² Tamże, k. 4, pismo Poselstwa RP w Sztokholmie do Państwowego Instytutu Eksportowego w Warszawie z 16 XII 1936 r.

⁵³ Tamże.

⁵⁴ Tamże, sygn. 6519, k. 11, pismo Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Ministerstwa Komunikacji z 12 IV 1934 r.

ewentualne uruchomienie połączenia na linii Warszawa-Sztokholm opierać się powinno na następujących założeniach:

1. Połączenie lotnicze z Polską będzie dla Szwecji etapem magistrali łączącym ją z południowo-wschodnią Europą, co zdaniem polskich czynników decyzyjnych miało uniezależnić lotnictwo szwedzkie od linii niemieckich;

2. Wspólna eksploatacja linii polsko-szwedzkiej powinna być realizowana według następujących wariantów:

- strona polska eksploatuje odcinek Warszawa–Gdynia, a szwedzka Gdynia–Sztokholm,
- Polska obsługuje linię Warszawa–Gdynia, a Szwecja Gdynia–Malmö,
- Szwecja połączy Sztokholm z Malmö, Polska Warszawę z Gdynią, natomiast linia Gdynia–Malmö eksploatowana będzie wspólnie,
- wspólna eksploatacja całego odcinka Warszawa–Sztokholm⁵⁵.

Zgodnie z decyzją ministerstw: Spraw Zagranicznych i Komunikacji, we wrześniu 1935 r. odbyły się trzy loty próbne na trasie Gdynia–Malmö⁵⁶. Dwa z tych lotów wykonały samoloty PLL „Lot”, przy czym jeden z nich przedłużony został do Kopenhagi. Trzeci kurs zrealizowany został przez aparat szwedzkiego Towarzystwa „Aertransport”. Loty polskie, z uwagi na brak jednoznacznego stanowiska Szwedów w kwestii ich udziału w eksploatacji wymienionej linii, miały charakter wyłącznie techniczny. W przelocie samolotu szwedzkiego natomiast wzięli udział przedstawiciele władz, poczty, Izby Handlowej i związku eksporterów. Wspomniane loty próbne wykazały przygotowanie obu krajów do uruchomienia projektowanego połączenia lotniczego. W międzyczasie nieoficjalne ustalenia pocztowców polskich i szwedzkich osiągnęły pewien wspólny poziom. Uzgodniono mianowicie, że transport pocztowy pomiędzy Polską a Szwecją w przypadku uruchomienia linii Warszawa–Sztokholm odbywać się będzie wyłącznie drogą powietrzną⁵⁷.

Ministerstwo Komunikacji zasugerowało Szwedom, że PLL „Lot” może rozpocząć eksploatację linii lotniczej z tym krajem od wiosny 1936 roku⁵⁸. Jednocześnie polecono polskiemu posłowi w Sztokholmie, aby poinformował szwedzkie władze o posiadaniu przez stronę polską odpowiednich środków finansowych i technicznych do realizacji tego przedsięwzięcia⁵⁹.

W 1936 r. Szwedzi rozważali realizację projektu tzw. linii północnej, łączącej lotniska Anglii, Francji, Holandii, Szwecji, Finlandii i ZSRR. W odniesieniu do tej inicjatywy podsekretarz Stanu w Ministerstwie Komunikacji A. Bobkowski stwierdził: „jak więc z powyższego wynika, lotnictwo komunikacyjne szwedzkie będzie

⁵⁵ Tamże, k. 15-16, opracowanie nt. polsko-szwedzkiej współpracy lotniczej, bez daty i autora.

⁵⁶ Dodać należy, że plany połączeń ze Szwecją istniały już w 1925 r. Trudności natury finansowej nie pozwoliły na uruchomienie linii. Przeprowadzono jedynie w okresie sierpień 1925 – sierpień 1926 r. trzy loty próbne na trasie Warszawa–Gdańsk–Malmö–Kopenhaga. Zob.: M. Mikulski, A. Glass, *Polski transport lotniczy 1918-1978*, Warszawa 1980, s. 53.

⁵⁷ AAN, MSZ, sygn. 3201, k. 49-50, załącznik do pisma Ministerstwa Komunikacji z 2 XII 1935 r.

⁵⁸ Tamże, k. 51.

⁵⁹ Tamże, sygn. 3110, k. 49, uwagi i wnioski Ministerstwa Komunikacji w sprawach lotniczych w odniesieniu do poszczególnych państw skandynawsko-bałtyckich z 5 II 1936 r.

eksploatować szeroką sieć powietrzną, która w razie nawiązania łączności bezpośredniej przez linie lotnicze polskie i szwedzkie przedstawiać będzie dla nas duży stopień zainteresowania”⁶⁰. Zainteresowanie szwedzkim lotnictwem komunikacyjnym wzmacniała idea zorganizowania na wiosnę 1937 r. w Sztokholmie Międzynarodowej Wystawy Lotniczej. W ocenie urzędników była to realna szansa na szeroki zbył produktów polskiego przemysłu lotniczego na rynku szwedzkim⁶¹. Niestety, do 1939 r. nie udało się doprowadzić do utworzenia lotniczego połączenia Polski ze Szwecją. Jedynym połączeniem z obszarem Skandynawii była uruchomiona 15 maja 1939 r. linia łącząca Gdynię z Kopenhagą⁶².

Polskie relacje gospodarcze ze Szwecją, biorąc pod uwagę polski punkt widzenia, nie osiągnęły zadawalającego poziomu. Trudno jednak za taki stan rzeczy winić wyłącznie Warszawę. Z pewnością zabrakło odpowiedniej promocji polskiej oferty, podnoszącej atrakcyjność towarów wobec szwedzkich firm importowych. Pamiętać przy tym należy, że Szwedzi przez lata ukształtowali stabilne związki handlowe, które wytrzymały próbę czasu, i niekoniecznie zainteresowani byli tym, aby kontaktem z nowymi partnerami gospodarczymi nadawać wymiar przez nich pożądanym. Niestety, polska inicjatywa gospodarcza napotykała również trudności natury politycznej. Stałe zagrożenie polskich granic ze wschodu i zachodu ograniczało dopływ obcego kapitału i powodowało, że inwestycje w Polsce miały znaną zbyt dużego ryzyka. W rezultacie poziom polsko-szwedzkiej współpracy gospodarczej daleki był od wymiaru, który mógł wynikać z proporcji potencjału ekonomicznego obu krajów.

Zusammenfassung

Polnisch-schwedische ökonomische Beziehungen in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts im Lichte polnischer Akten und Literatur

Polen und Schweden schlossen den Handelsvertrag am 2.12.1924. Das heißt aber nicht, dass es früher zwischen diesen beiden Staaten keine Handelsbeziehungen gab. Sie trugen aber provisorischen Charakter. Die rechtliche Normalisierung der bilateralen Wirtschaftsbeziehungen belebte wesentlich den gegenseitigen Handelsaustausch nicht. Nach Tadeusz Cieślak der polnische Anteil am Warenverkehr Schwedens betrug im Jahre 1924 0,48%, aber im nächsten Jahr 0,60%. Diese Situation verbesserte sich zugunsten der polnisch-schwedischen Wirtschaftszusammenarbeit am Ende der zwanziger Jahre. Ohne Zweifel wurde das durch den Zollkrieg zwischen Polen und Deutschland, der am Anfang 1925 ausbrach, und durch den Streik der britischen Bergleute im Jahre 1926 begünstigt, was direkten Einfluss auf die Zunahme des polnischen Kohlenstoffsex-

⁶⁰ Tamże, k. 50.

⁶¹ Tamże, k. 50-51.

⁶² M. Mikulski, A. Glass, *Polski transport lotniczy...*, s. 74.

port besitzte. In der Hälfte 1934 erkannten die polnischen Entscheidungsfaktoren das Bedürfnis der Intensivierung von den gegenseitigen Wirtschaftsbeziehungen und die Notwendigkeit der gemeinsamen Tätigkeit für die Eroberung anderer Märkte an. Polen und Schweden näherte ökonomisch Baltisches Meer und daraus folgende Möglichkeiten der Zusammenarbeit im Gebiet des Meerverkehrs. Die polnische Seite war an der Bildung der gemeinsamen Meerverbindungen interessiert, die durch die größten schwedischen Schiffartgesellschaften unterstützt würden. Die Schweden schlossen die breitere Zusammenarbeit mit dem südlichen Nachbar nicht aus. Leider kam es in diesem Gebiet zu keiner Anknüpfung solcher Beziehungen, die für den polnischen Staat befriedigend wären. Am 4.07.1936 informierten die schwedischen Zeitungen „Nya Dagligt Allehanda“ und „Aftonbladet“, dass Polen und Schweden in Warschau nächsten Handelsvertrag unterschrieben. Die Zeitungen betonten besonders, dass der schwedische Export mehrere Zollermäßigungen bekam und die Tatsache, dass die polnische Seite in Schweden 80 000 Tonnen Materialien für den Bau der Wege bestellte. Die Schweden verkauften dem polnischen Kontrahent darüber hinaus: Papier, Zellulose, Chemikalien, und auch Maschinen und Einrichtungen. Auf die gegenseitige ökonomische Zusammenarbeit hatte negativen Einfluss die allgemeine politische Situation im mittel-östlichen Europa. Die ständige Bedrohung der polnischen Grenze aus dem Osten und Westen begrenzte den Zufluss des fremden Kapitals und verursachte, dass die Investitionen in Polen als sehr riskant betrachtet wurden. Letzten Endes war das Niveau der polnisch-schwedischen Wirtschaftszusammenarbeit sehr entfernt von dem Maß, das aus dem Wirtschaftspotential beider Staaten resultierte.