

Jerzy Łazor

Import i eksport polskiego węgla w okresie międzywojennym

„Absztyfikanci Grubej Berty
I katowickie węglokopy,
I borysławskie naftowierty,
I łodzermensche, bycze chłopcy”.

Julian Tuwim¹

Jeden ze swoich ostatnich wierszy napisanych w dwudziestoleciu międzywojennym Julian Tuwim zaczyna od wyliczenia najbogatszych ludzi w Drugiej Rzeczypospolitej. Obok wytwórców sprzętu wojskowego, łódzkich przemysłowców i potentatów naftowych (opisanych w tekście Wojciecha Morawskiego) czołowe miejsce w jego utworze zajmują producenci węgla kamiennego. Było to konsekwencją roli, jaką surowiec ten odgrywał w polskiej gospodarce. Celem niniejszy tekstu jest przedstawienie znaczenia eksportu i importu węgla kamiennego w handlu zagranicznym II RP.

Polskiemu węglowi kamiennemu poświęcono wiele badań, najistotniejsze wśród nich są prace Jerzego Jarosa, który analizował wydobycie tego surowca². Trzeba też wymienić specjalistyczne publikacje międzywojenne oraz XX- i XXI-wieczne opracowania kwestii szczegółowych. Ponieważ najważniejszymi międzynarodowymi uczestnikami rozgrywki o polski eksport były Niemcy³, Wielka

¹ J. Tuwim, *Wiersz, w którym autor grzecznie, ale stanowczo uprasza liczne zastępy bliźnich, aby go w dupę pocałowali*, w: idem, *Jarmark Rymów*, Warszawa 1958, s. 291.

² J. Jaros, *Historia górnictwa węglowego w Zagłębiu Górnosląskim w latach 1914–1945*, Katowice–Kraków 1969; Idem, *Zarys dziejów górnictwa węglowego*, Warszawa–Kraków 1975.

³ K.J. Błahut, *Polsko-niemieckie stosunki gospodarcze w latach 1919–1939*, Wrocław 1975; S. Kowal, *Partnerstwo czy uzależnienie: Niemieckie postawy wobec stosunków gospodarczych z Polską w czasach Republiki Weimarskiej*, Poznań 1995.

Brytania⁴ i państwa skandynawskie⁵, znaczące publikacje są poświęcone tym trzem państwom. Jednocześnie ze względu na wpływ kosztów transportu na ceny uzyskiwane przez polski węgiel, istotne są również opracowania dotyczące tej kwestii (Centralna Magistrala Węglowa, polskie linie morskie)⁶. Wreszcie, inny punkt widzenia na tematykę wywozu daje monografia pojedynczego przedsiębiorstwa – Skarbofermu⁷.

Produkcja węgla

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. Polska była uzależniona od importu węgla, gdyż krajowego zapotrzebowania nie mogły pokryć funkcjonujące wówczas zagłębia – dąbrowskie i krakowskie. Ta sytuacja była jednocześnie częścią szerszego zjawiska głodu węgla w Europie Środkowej. Doprowadził on do powołania przez aliantów Europejskiej Komisji Węglowej, która dokonywała rozdziału dostępnego węgla między kraje europejskie⁸. W przypadku Polski samowystarczalność stała się możliwa wraz z przejęciem części Górnego Śląska w 1922 r. na mocy decyzji Ligi Narodów, podjętej po plebiscycie i trzecim powstaniu śląskim. Od tego też czasu datuje się znaczny wywóz tego surowca (tabela 1). Mniejszą rolę w eksporcie odgrywał węgiel z Zagłębia Dąbrowskiego, gdzie również produkcja osiągała niższy poziom⁹.

Międzywojenna Polska była siódmym największym producentem węgla na świecie. Wcześniejsze miejsca zajmowały Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Niemcy, Francja i (w latach 30.) ZSRR oraz Japonia. Jednocześnie wywoziła

⁴ A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa polsko-brytyjska na rynkach skandynawskich*, Toruń 1935; M. Kaliszuk, *Rokowana węglowa polsko-brytyjskie (1926–1939)*, „Przegląd Historyczny” 1977, nr LXVIII, z. 4, s. 683–698.

⁵ J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją 1919–1939*, Gdańsk 1978; A. Staniszewski, *Po dwóch stronach Bałtyku: polityczno-gospodarcze stosunki polsko-szwedzkie w latach 1918–1932*, Toruń 2013.

⁶ W. Olszewicz, *Węgiel i morze*, Toruń 1932; B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978; M. Widernik, *Magistrala węglowa Śląsk – Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne” 1984, nr XLIX, z. 2, s. 31–53; J. Szymański, *Polsko-skandynawska współpraca w zakresie żeglugi w okresie międzywojennym (1919–1939)*, Gdańsk 1988.

⁷ Z. Szmidtkę, „Skarboferm” 1922–1939. Związki polityki z gospodarką, Opole 2005.

⁸ Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom I. W dobie inflacji 1918–1923*, Warszawa 1967, s. 327–328; J. Jaros, *Zarys dziejów*, op.cit., s. 246, 256, 261–262, 274–275, 281.

⁹ Np. w przypadku eksportu do Szwecji od 2/3 do 3/4 polskiego węgla pochodziło z Górnego Śląska; por. J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, op.cit., s. 45.

największy odsetek swojej produkcji, co dawało jej czwarte (po Wielkiej Brytanii, Niemczech i USA) miejsce wśród największych eksporterów tego surowca¹⁰.

Tabela 1. Produkcja i eksport węgla kamiennego w Polsce (w mln t)

Rok	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Produkcja węgla	36,1	32,2	29,0	35,7	38,0	40,6	46,2	37,5
Eksport węgla	12,6	11,2	8,0	14,3	11,1	12,5	13,9	12,4
Udział eksportu	35%	35%	28%	40%	29%	31%	30%	33%
Rok	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Produkcja węgla	38,2	28,8	27,3	29,2	28,5	29,7	36,2	38,1
Eksport węgla	13,8	10,2	9,1	9,8	8,4	8,4	11,0	11,7
Udział eksportu	36%	35%	33%	34%	29%	28%	30%	31%

Źródło: *Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej 1923–1927*; *Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska 1928–1938*; *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej 1930*; *Mały Rocznik Statystyczny 1936, 1939*.

Węgiel polski był dobrej jakości, porównywalnej do konkurującego z nim węgla brytyjskiego. Korzystnie też przedstawiały się koszty jego wydobycia: eksploatowane złoża były grube i położone dość płytko. Jednocześnie płace górników były niższe niż w Anglii i Niemczech, co zresztą skłoniło Anglików do podnoszenia konieczności uregulowania warunków pracy i płac w górnictwie na forum międzynarodowym¹¹. W 1926 r. oszacowano, że koszt wydobycia jednej t wynosił średnio 18 zł. Prawdopodobnie nie uległ on znacznej zmianie w następnych latach¹².

Mniej korzystnie przedstawiała się kwestia transportu. Opłacalny był wywóz koleją do Niemiec, Austrii, Czechosłowacji, na Węgry, do Rumunii, Szwajcarii i na Litwę (bez Kłajpedy). Do Jugosławii i do Włoch część węgla wysyłano koleją, część zaś drogą morską. Łotwa i Rosja miały inny rozstaw osi kolejowych, więc wobec większych kosztów przeładunku niekiedy bardziej opłacała się droga morska¹³. W rezultacie ekspansja poza Europę Środkową wymagała wykorzystania transportu morskiego, do czego konieczny był najpierw ok. 600-kilometry transport węgla z polskich zagłębi do Gdańska (a później też do Gdyni).

¹⁰ W. Olszewicz, *Węgiel...*, op.cit., s. 9–11.

¹¹ A. Staniszewski, *Po dwóch stronach...*, op.cit., s. 344.

¹² A. Jałowicki, *Rozwój zbytu węgla z kopalń Zagłębia Polskiego w dziesięcioleciu 1925–1935*, Katowice 1937, s. 24–25.

¹³ W. Olszewicz, *Węgiel...*, op.cit., s. 18.

Tu przeszkodą był brak odpowiedniej infrastruktury kolejowej i niewystarczające moce przeładunkowe samych portów. Konsekwencją zaś – konieczność inwestycji w tej dziedzinie.

Struktura handlu

Jakkolwiek Polska importowała węgiel od momentu odzyskania niepodległości, w latach 1918–1919 w zasadzie nie prowadzono statystyk handlu zagranicznego. Z kolei w latach 1920–1922 rejestrowano jedynie masę wywiezionych i przywiezionych towarów. Z tego powodu dane dla najwcześniejszych lat nie są w pełni porównywalne z późniejszymi. Nie jest to jednak zbyt istotny problem, ponieważ sytuacja węglowa Polski wraz z przejściem w 1922 r. części Górnego Śląska uległa istotniej zmianie. Wcześniej węgiel był (obok żywności) głównym przedmiotem importu, a największą masę przywozu osiągnął w 1921 r. Odpowiednie dane przedstawia tabela 2. To, że przywozowi węgla towarzyszył jednocześnie wywóz, wynikało z podpisywanych przez Polskę umów kompensacyjnych, czyli takich, które wiązały import jednych towarów z eksportem innych. W sytuacji powszechnej reglamentacji handlu w Europie początku lat 20. nie było to zjawisko wyjątkowe¹⁴.

Tabela 2. Eksport i import węgla kamiennego w Polsce w latach 1920–1922

Wyszczególnienie	1920		1921		1922	
	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import
W tys. ton	147	2 691	335	3 525	5 439	2 447
W mln złotych w złocie	2	51	5	67	86	47

Źródło: C. Leszczyńska, *Polska polityka pieniężna i walutowa w latach 1924–1936. W systemie Gold Exchange Standard*, Warszawa 2013, s. 365–368.

Po 1922 r. Polska importowała niewielkie (mniej niż 1% objętości wywozu) ilości węgla z Anglii, Czechosłowacji i Niemiec. Wynikało to głównie z popytu polskiego hutnictwa na koks o konkretnych właściwościach, niedostępny na rynku

¹⁴ Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom I...*, op.cit., s. 323–324, 328–331; R. Findlay, K. O'Rourke, *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium*, Princeton 2007, s. 443–445.

krajowym¹⁵. Zjawisko to ze względu na niewielką skalę nie miało większego znaczenia dla przemysłu węglowego ani dla polskiego bilansu handlowego.

Wraz z przyznaniem Polsce Górnego Śląska, kluczową rolę zaczął odgrywać eksport węgla. Początkowo niemal całość polskiego wywozu kierowano do Austrii, Czechosłowacji, Niemiec i Węgier, zwanych łącznie krajami konwencyjnymi. Nazwa ta pochodziła od Górnośląskiej Konwencji Węglowej, która regulowała sprzedaż na tych rynkach, minimalizując rywalizację między kopalniami i dbając o uzyskiwanie odpowiednio wysokich cen¹⁶. W latach 1923–1925 na rynki konwencyjne trafiało 86–97% polskiego węgla, w tym około 2/3 do Niemiec (6,7 mln t w 1924 r.).

Wywóz do Niemiec (które reglamentowały swój handel zagraniczny) był możliwy dzięki Konwencji Genewskiej z 1922 r., dającej Polsce prawo do nieograniczonego eksportu węgla na terytorium zachodniego sąsiada przez trzy lata (Konwencję uchwalono w celu uregulowania sytuacji po podziale Górnego Śląska). Konwencja wygasła 15 czerwca 1925 r. Wcześniej, w styczniu, wygasła również klauzula najwyższego uprzywilejowania, którą w stosunkach z Niemcami Polska posiadała na mocy traktatów pokojowych. Niemcy, nieakceptujące ustaleń Traktatu Wersalskiego i utraty terytorium na rzecz Warszawy, postanowiły wykorzystać okazję i przestały importować polski węgiel. Wobec panującego wówczas w Polsce kryzysu liczone, że wojna celna pozwoli skutecznie zdestabilizować polską gospodarkę i da Niemcom silną rękę w negocjacjach politycznych¹⁷.

Sytuacja była trudna, gdyż wywóz węgla stanowił najważniejszą pozycję polskiego eksportu (tabela 3). Jego spadek przełożyłby się na znaczny deficyt handlowy, a w rezultacie płatniczy, co zagroziłoby pozycji niedawno wprowadzonego złotego. Brak możliwości eksportu węgla przy ograniczonym popycie krajowym uderzał też w przemysł wydobywczy, co spowodowało zamknięcie wielu kopalni¹⁸. Co więcej, spadek możliwości zbytu węgla i w konsekwencji ograniczenie wydobycia powodowały, że przy znacznych kosztach stałych

¹⁵ W. Olszewicz, *Węgiel...*, op.cit., s. 11.

¹⁶ Jednocześnie jednak Konwencja i jej późniejsze wcielenia, jak każdy kartel „wstrzymała rozwój struktury zagłębi polskich, ustalając udział poszczególnych przedsiębiorstw w zbyciu na rynkach lądowych i nie dopuszczając do szybszego rozwoju jednych przedsiębiorstw w stosunku do drugich”, za: A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 79.

¹⁷ K.J. Błahut, *Polsko-niemieckie stosunki...*, op.cit., s. 65–76; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom II. Od Grabskiego do Piłsudskiego*, Warszawa 1971, s. 277–284; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom III. Wielki Kryzys. 1930–1935*, Warszawa 1982, s. 354–355, 362, 374–377.

¹⁸ M. Kaliszuk, *Rokowania węglowe...*, op.cit., s. 683.

ponoszonych przez kopalnie, średni koszt wydobycia wzrastał, co pogarszało jeszcze ich dochodowość.

Tabela 3. Rola węgla kamiennego w polskim eksporcie (w mln zł bieżących)

Rok	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Łączny eksport	1 196	1 266	1 397	2 253	2 515	2 508	2 813	2 433
Eksport węgla	314	257	157	441	343	352	384	334
Udział	27%	20%	11%	20%	14%	14%	14%	14%
Rok	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Łączny eksport	1 879	1 084	960	975	925	1 026	1 195	1 184
Eksport węgla	339	210	167	158	131	130	185	217
Udział	18%	19%	17%	16%	14%	13%	15%	18%

Źródło: *Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej 1924–1927*; *Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska 1928–1938*.

Niemieckie kalkulacje zawiodły. Choć wojna celna była dla Polski kosztowna, nie doprowadziła do upadku gospodarki. Stało się tak częściowo dzięki polepszeniu warunków zbytu na polski węgiel w kraju, co pozwoliło przetrwać przejściowy spadek eksportu¹⁹. Z drugiej strony polscy producenci zaczęli poszukiwać możliwości ekspansji na nowe rynki, zwłaszcza skandynawskie²⁰, dotychczas zaopatrywane niemal wyłącznie przez Anglików²¹. Szczęśliwym zrzędzeniem losu w 1926 r. wybuchł strajk brytyjskich górników. Umożliwił on z jednej strony eksport do samej Wielkiej Brytanii²², z drugiej zaś pozostawił lukę w zaopatrzeniu Skandynawii. Polscy eksporterzy wykorzystali sytuację. Łączny import krajów skandynawskich był skromny – w 1925 r. około 10 mln t. Średnio 40% z tego przypadało na Szwecję, 30% – na Danię, 20% – na Norwegię, wreszcie 10% – na Finlandię²³. Z perspektywy polskiego przemysłu węglowego był to jednak rynek, który pozwolił zmienić strukturę geograficzną wywozu (tabela 4.).

Początek eksportu w tym kierunku był skromny – w maju 1925 r. do Szwecji popłynęło raptem 590 t węgla. W grudniu tego roku było to już 49 tys. t (10%

¹⁹ K.J. Błahut, *Polsko-niemieckie stosunki...*, op.cit., s. 82.

²⁰ Pierwsze transporty polskie w Skandynawii pojawiły się już w 1923 r., przyjmowały one jednak pomijalne rozmiary. Jedynie w przypadku odległej Norwegii eksport zaznaczył się po raz pierwszy dopiero w 1926 r., A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 11, 27, 29, 31.

²¹ A. Staniszewski, *Po dwóch stronach...*, op.cit., s. 322.

²² Ibidem, s. 326–327; A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 11.

²³ A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 2, 9, 41.

miesięcznych zakupów niemieckich przed wybuchem), a w kwietniu następnego roku – 178 tys.²⁴ Znaczne zasługi w tym względzie miał poseł polski w Sztokholmie, Alfred Wysocki²⁵.

Tabela 4. Główne kierunki eksportu polskiego węgla w latach 1925–1938 pod względem masy (w %)²⁶

Rok	1925	1929	1932	1935	1938
Rynki środkowoeuropejskie	87	37	22	14	14
Rynki bałtyckie	7	40	56	40	30
Rynki zachodnioeuropejskie	0	5	12	18	21
Rynki południowoeuropejskie	3	0	9	18	16
Rynki pozaeuropejskie	0	0	0	3	4

Źródło: A. Jałowiecki, *Rozwój zbytu węgla z kopalń Zagłębia Polskiego w dziesięcioleciu 1925–1935*, Katowice 1937, s. 20; *Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska 1929–1930, 1935, 1938*.

Zmiana kierunków eksportu nie była jednak łatwa: „potrzeba było wszakże odpowiedniego aparatu, organizacji i reklamy oraz ustalenia z przemysłem węglowym warunków dostawy i przeładowywania węgla w Gdańsku”²⁷. Paradoksalnie, wejście polskiego węgla do Skandynawii ułatwili częściowo niemieccy pośrednicy. Polskie firmy zaczęły tworzyć własne przedstawicielstwa dopiero w 1927 r.²⁸

Wejście na rynki bałtyckie było związane nie tylko z koniecznością rywalizacji z niemieckim węglem, lecz także z konkurencją między poszczególnymi polskimi producentami. Rezultatem były niższe ceny uzyskiwane na tym

²⁴ A. Staniszewski, *Po dwóch stronach...*, op.cit., s. 322.

²⁵ J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, op.cit., s. 36.

²⁶ Do grupy rynków środkowoeuropejskich zostały zaliczone: Austria, Czechosłowacja, Gdańsk, Niemcy (w 1925 r. z odrębnymi Prusami Wschodnimi), Rumunia, Szwajcaria i Węgry; do rynków bałtyckich: Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Norwegia i Szwecja; do rynków zachodnioeuropejskich Anglia, Belgia, Francja, Irlandia, Islandia i Portugalia; do rynków południowych: Bułgaria, Gibraltar, Grecja, Hiszpania, Jugosławia, Malta (w 1933 r. jako „Posiadłości brytyjskie na Morzu Śródziemnym”) i Włochy; do rynków pozaeuropejskich państwa, kolonie oraz mandaty afrykańskie, amerykańskie i azjatyckie. Wątpliwości nasuwała klasyfikacja krajów północnej Afryki, które przynależać mogły zarówno do rynków południowych (faktycznie poza Bułgarią – śródziemnomorskich), jak pozaeuropejskich. Ostatecznie zdecydowałem się na tę drugą możliwość, aby uwypuklić dywersyfikację polskich rynków eksportowych w latach 30. W zestawieniu nie uwzględniono ZSRR, do którego eksport w 1938 r. był pomijalny, w pozostałych wyszczególnionych latach zaś się nie pojawił.

²⁷ A. Wysocki, *Na placówce dyplomatycznej w Sztokholmie 1924–1928. Wspomnienia*, Toruń 2005, s. 65

²⁸ A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 90.

rynku²⁹. W lipcu 1925 r. odnowione Górnośląska Konwencja Węglowa i Konwencja Dąbrowsko-Krakowska utworzyły Ogólnopolską Konwencję Węglową (względnie Konwencję Ogólnopolską), która w 1926 r. skupiała firmy pozyskujące łącznie 98% polskiego wydobycia. Konwencja wciąż jednak kontrolowała ceny jedynie w eksporcie na Węgry, do Czechosłowacji i do Austrii, nie powstrzymywała natomiast rywalizacji między polskimi firmami w Skandynawii³⁰.

Po zakończeniu strajku brytyjskich górników Anglicy wznowili eksport do państw skandynawskich i stali się głównymi konkurentami Polaków (Niemcy skoncentrowali się wówczas na dostawach do Europy Zachodniej³¹), co już w 1927 r. przełożyło się na niższe ceny uzyskiwane przez Polaków (wykres 1). Początkowo w rywalizacji Polsce sprzyjało rozdrobnienie brytyjskiego wydobycia, opartego na przeszło 2,5 tys. prywatnych przedsiębiorstw³². Zmiany jednak następowały szybko. Na podstawie Coal Mines Act z 1930 r. utworzono organizację kartelową, kontrolującą wydobycie w poszczególnych zagłębiach, a inwestycje modernizacyjne z lat 1931–1935 przełożyły się na znaczny spadek kosztów wydobycia³³. Jednocześnie Anglicy korzystali z dobrodziejstw swojej licznej floty handlowej: „okręty brytyjskie przywoziły węgiel, a brały rudę, celulozę, papier i drzewo. Wskutek tego koszty transportu były minimalne, Polska zaś nie miała ani własnych okrętów, ani dostatecznego zapotrzebowania na towar szwedzki” (czy szerzej – skandynawski)³⁴.

Polacy początkowo korzystali z usług przewoźników skandynawskich rywalizujących między sobą³⁵. Wkrótce węgiel zaczął być transportowany również

²⁹ „Na razie najwięcej mnie nęka niezrozumiała dla mnie polityka naszych kopalń węglowych. Dążyłem od początku do tego, aby występowały w Szwecji solidarnie i z góry ustalały ceny swego towaru. Umowę tę ułożyliśmy w moim biurze, oblali wielu butelkami szampana, wypijanymi przy różnych sposobnościach, mimo tego agenci górnośląskich kopalń staczali między sobą walki o każdą dostawę, obniżając stale ceny węgla. [...] Urządzałem ciągle konferencje z przedstawicielstwami węglowymi, pisywałem sążniste listy do ministra handlu, prosiłem, groziłem i nic to nie pomagało”, za: A. Wysocki, *Na placówce dyplomatycznej*, op.cit., s. 167; A. Russek, *Polska w światowej gospodarce węglowej*, Warszawa 1928, s. 12; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, op.cit., s. 48; szeroko o rywalizacji tej pisze A. Staniszewski, *Po dwóch stronach...*, op.cit., s. 327–343.

³⁰ J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, op.cit., s. 45–46; J. Jaros, *Zarys dziejów...*, op.cit., s. 332.

³¹ A. Staniszewski, *Po dwóch stronach...*, op.cit., s. 32.

³² W. Olszewicz, *Węgiel...*, op.cit., s. 24.

³³ A. Jałowiecki, *Rozwój zbytu...*, op.cit., s. 27; J. Jaros, *Zarys dziejów...*, op.cit., s. 254.

³⁴ A. Wysocki, *Na placówce dyplomatycznej...*, op.cit., s. 65; A. Staniszewski, *Po dwóch stronach...*, op.cit., s. 328.

³⁵ *Przyszłość eksportu węgla w Polsce w związku z zakończeniem strajku węglowego w Anglii. Memorjał Komisji Opiniodawczej przy Prezesie Komitetu Ekonomicznego Ministrów*, Warszawa 1927,

na okrętach powstałej w 1926 r. Żegluga Polskiej. Przejściowo funkcjonowało też niewielkie prywatne Przedsiębiorstwo Żeglugowe „Wisła – Bałtyk” SA. W 1927 r. największe przedsiębiorstwo eksportujące polski węgiel – katowicki Związek Kopalń Górnośląskich Robur, sp. z o.o.³⁶ – we współpracy ze szwedzkimi specjalistami utworzyło Polskarob, Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe. Początkowo dysponowało ono trzema statkami, a pod koniec lat 30. – pięcioma³⁷. Przewóz węgla tą metodą pozwalał na obniżenie kosztów frachtu, a zaangażowanie się polskich eksporterów (w tym Robura) w rozbudowę portu gdyńskiego owocowało ulgami podatkowymi³⁸.

Budowa portu w Gdyni była kluczowa dla wywozu węgla, ograniczanego niewielkimi możliwościami przeładunkowymi Gdańska³⁹. Sama rozbudowa portu niewiele by jednak dała, gdyby nie jednoczesne inwestycje w kolej umożliwiającą przewiezienie węgla z zagłębi oddalonych o 600 km. Łączyły się z tym dwa problemy – wysokie ceny tego transportu były istotnym czynnikiem w konkurencji na nowych rynkach, a niewielka przepustowość kolei (150 tys. t miesięcznie pod koniec 1925 r.) uniemożliwiała wywóz większej ilości węgla. Stąd pojawiła się konieczność budowy Centralnej Magistrali Węglowej na trasie Śląsk – Gdynia. Początkowo inwestycję tę finansowano z budżetu państwa, ale brak krajowego kapitału oraz kluczowe znaczenie wywozu węgla w czasie wielkiego kryzysu skłoniły stronę polską do rozmów z przedstawicielami kapitału francuskiego. Efektem pertraktacji było porozumienie, na mocy którego Francuzi dostarczyli część kapitału do inwestycji, natomiast Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe SA z siedzibą w Paryżu (stronę polską reprezentował w nim Bank Gospodarstwa Krajowego) uzyskało prawo do eksploatacji linii pod warunkiem zapewnienia

s. 6–7; B. Hajduk, *Skandynawowie w życiu gospodarczym Wolnego Miasta Gdańska 1920–1939*, w: *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000, s. 157; J. Szymański, *Polsko-skandynawska współpraca...*, op.cit., s. 73, 78.

³⁶ Szeroko o producentach węgla w Zagłębiu Górnośląskim, por. J. Jaros, *Historia górnictwa...*, op.cit., s. 160–209.

³⁷ Olszewicz, *Węgiel...*, s. 30–31; J. Szymański, *Polsko-skandynawska współpraca...*, op.cit., s. 85–89; A. Staniszewski, *Po dwóch stronach...*, op.cit., s. 328–329.

³⁸ M. Widernik, *Magistrala węglowa...*, op.cit., s. 257; Z. Szmidtko, „Skarboferm”..., op.cit., s. 282–286.

³⁹ „Szwedzi skarżyli się ustawicznie, że w Gdańsku i w Gdyni panują nieporządki z ładowaniem, że statki czekają po trzy tygodnie na swoją kolejkę, narażając przedsiębiorstwa na ogromne straty, że nie ma dostatecznego zabezpieczenia statków przed falą, tak że przy lada silniejszym wichrze ładowanie staje się niemożliwe, że waga węgla nie jest dokładna, że biuro rozdziału węgla i wagonów jest stronicze itd.”, za: A. Wysocki, *Na placówce dyplomatycznej...*, op.cit., s. 142; por. W. Gessner, *W sprawie zwiększenia eksportu węgla drogą morską*, Warszawa 1928; B. Dopierała, *Wokół polityki...*, op.cit., s. 264–265.

odpowiedniej przepustowości dla węgla. Warunki te były korzystne dla strony francuskiej (która zresztą wobec początkowego braku kapitału na zakup składów, w pierwszych latach nie korzystała z prawa do eksploatacji), ale umożliwiły szybsze zakończenie budowy, co od razu przełożyło się na bardziej efektywny transport (spadek kosztu za t o 4 zł). Mimo że ruch na całej długości magistrali rozpoczął się w 1933 r., do końca lat 30 trwały nad nią prace⁴⁰.

W Wielkiej Brytanii utratę pozycji na rynkach skandynawskich (tabela 5) potraktowano bardzo poważnie. Jeszcze w 1927 r. brytyjscy specjaliści odwiedzili Śląsk, rok później w negocjacjach z Danią wykorzystano presję ekonomiczną, aby poprawić sytuację brytyjskiego węgla. Jak wspomniano, w Anglii wprowadzano pewne zmiany w strukturze wydobywania. Zaczęto także stosować dumping⁴¹. Wreszcie w 1930 r. delegacja angielska starała się zrozumieć zmiany zachodzące w samej Skandynawii⁴². Przełomowym momentem okazała się dewaluacja funta we wrześniu 1931 r. Funt stracił ostatecznie ok. 42% swojej wartości, co sprawiło, że towary brytyjskie stały się relatywnie tańsze. Dotyczyło to również węgla, który automatycznie mógł skuteczniej konkurować na rynkach skandynawskich. Co więcej Wielka Brytania wykorzystwała swoją dominującą pozycję głównego partnera handlowego tych państw. Podziałal straszak systemu preferencji imperialnych, zaproponowanego podczas konferencji w Ottawie w 1932 r. W rezultacie kraje skandynawskie nie tylko przystąpiły do powstającej wówczas nieformalnej strefy szterlingowej, lecz także stały się bardziej wrażliwe na angielskie argumenty. Już w 1932 r. węgiel brytyjski zaczął skutecznie konkurować z polskim⁴³, podpisane w 1933 r. umowy brytyjsko-skandynawskie zaś zapewniły mu 80% importu Danii, 75% – Finlandii, 70% – Danii i 47% – Szwecji. W rezultacie polski węgiel został niemal całkowicie wyparty ze wszystkich wymienionych krajów poza ostatnim. W Szwecji po okresie najwyższego poziomu wywozu, który przypadał na 1931 r.

⁴⁰ M. Widernik, *Magistrala węglowa...*, op.cit.; W. Olszewicz, *Węgiel...*, op.cit., s. 18–20; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom IV. Lata interwencjonizmu państwowego*, Warszawa 1989, s. 488; Ustawa z dnia 27 kwietnia 1931 r. o oddaniu „Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu”, Spółce Akcyjnej w Paryżu, kolei Herby Nowe – Gdynia z odnogą Siemkowice – Częstochowa do eksploatacji oraz o udzieleniu poręki państwowej (DzU 1931, nr 40, poz. 350).

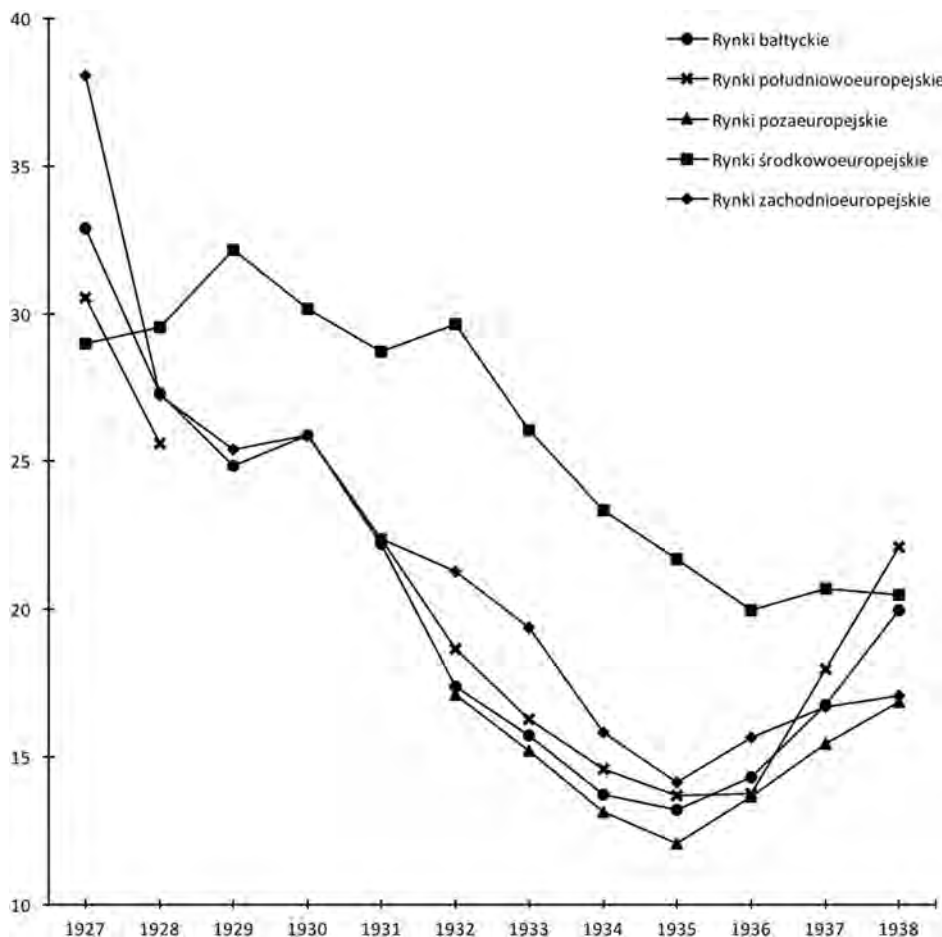
⁴¹ J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, op.cit., s. 53.

⁴² A. Staniszewski, *Po dwóch stronach...*, op.cit., s. 344; M. Kaliszuk, *Rokowania węglowe...*, op.cit., s. 684–685.

⁴³ A. Jałowicki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 12–14, 15, 29; W. Olszewicz, *Węgiel...*, op.cit., s. 25.

(3,1 mln t), w latach 1933–1938 średnio osiągał on 2,4 mln t rocznie, między innymi dzięki traktatowi handlowemu z 1933 r. i umowie węglowej z 1934 r.⁴⁴

Wykres 1. Średnie ceny uzyskiwane w eksporcie w latach 1927–1938 (w zł)⁴⁵



Źródło: *Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej 1927–1928*; *Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska 1929–1938*.

⁴⁴ A. Jałowiecki, *Rozwój zbytu...*, op.cit., s. 22–23; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, op.cit., s. 64.

⁴⁵ Podział rynków został dokonany tak jak w tabeli 4. W 1936 r. i 1938 r. nie uwzględniono eksportu do ZSRR. W 1938 r. był on pomijalny, w 1936 r. osiągnął wartość 16 mln zł (0,93 mln t), co dało średnią cenę 17,36 zł za t, wynik plasujący się pomiędzy cenami uzyskiwanymi na rynkach zachodnio- i środkowoeuropejskim.

Tabela 5. Wielkość importu Dani, Szwecji i Norwegii z Polski i z Wielkiej Brytanii w latach 1929–1931

	Import z Polski			Import z Wielkiej Brytanii		
	1929	1930	1931	1929	1930	1931
Dania	1 766	1 609	1 989	2 195	1 921	1 590
Szwecja	2 578	2 161	3 277	2 336	1 767	1 074
Norwegia	604	578	868	1 444	1 202	647
Łącznie	4 948	4 348	6 134	5 995	4 890	3 311

Źródło: W. Olszewicz, *Węgiel i morze*, Toruń 1932, s. 23.

Rywalizacja z Anglią dokonywała się w czasie wielkiego kryzysu, głębokiej depresji gospodarczej, która zaczęła się w 1929 r. i spowodowała gwałtowny spadek produkcji i masowe bezrobocie. Spadek światowego popytu zagroził bilansom handlowym, a wiele krajów zaczęło ochraniać swoje rynki przez podniesienie ceł (jako pierwsze – Stany Zjednoczone wraz z taryfą celną Smoota-Hawleya z 1930 r.). W rezultacie gwałtownie kurczyły się obroty światowego handlu, a spadek cen żywności i surowców uderzał w kraje peryferyjne, takie jak Polska. Jednym z objawów kryzysu w kraju był spadek zapotrzebowania na węgiel, co sprawiło, że znalezienie rynków eksportowych stało się tym ważniejszym dla podtrzymania przedsiębiorstw, które nawet w latach 20. nie wykorzystywały w pełni swoich możliwości produkcyjnych⁴⁶. Podobnie, od wyników eksportu była uzależniona stabilność polskiej waluty, którą w ramach prowadzonej przez sanację polityki gospodarczej uznawano za wartość nadrzędną.

Pierwszą konsekwencją tej sytuacji była zmiana systemu obsługi eksportu, część szerszej reakcji na skutki wielkiego kryzysu. Ogólnopolska Konwencja Węglowa została poddana reorganizacji, w wyniku której w lutym 1931 r. powstała Polska Konwencja Węglowa. Jej uzupełnieniem była Konwencja Eksportowa z października tamtego roku, stworzona przy poparciu rządu. Objęła ona rynki wcześniej nie podlegające Konwencji – kraje skandynawskie i bałtyckie, Holandię, Belgię, Francję i Włochy. O skuteczności jej działania świadczy wykres 1 (kraje zachodnioeuropejskie). Należy jednocześnie pamiętać, że ujęte w nim ceny były w pewnym stopniu zaniżone, gdyż zagraniczni właściciele kopalń ukrywali część

⁴⁶ W. Gessner, *W sprawie zwiększenia...*, op.cit.; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, op.cit., s. 37–39; A. Jałowicki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 54.

przychodów przed rządem. W 1934 r. Konwекcja Eksportowa została włączona do Polskiej Konwencji Węglowej⁴⁷.

Kolejnym efektem takiej roli eksportu był dumping, czyli sprzedaż zagraniczna za niższą cenę niż na rynku krajowym, niekiedy nawet poniżej kosztów produkcji. Część strat rekompensowały przy tym władze państwowe (w przypadku Skandynawii przez powstały w 1932 r. fundusz wyrównawczy⁴⁸). Jak tłumaczył Andrzej Jałowiecki:

eksport na rynki zamorskie był z punktu widzenia kalkulacji przemysłowej, pewnego rodzaju kłapą bezpieczeństwa. Wywóz po cenach niższych, niż przeciętne koszty wydobycia, pozwalał na rozłożenie kosztów stałych na większą ilość ton, tym samym na obniżenie całkowitych kosztów własnych na tonę. W ten sposób wzrastał zysk ze sprzedaży na rynkach konwencyjnych, gdzie ceny były wyższe niż koszty własne, i zysk ten z nadwyżką pokrywał straty na eksporcie po cenach niższych niż koszty własne⁴⁹.

Jednocześnie dumping był związany z wyższymi cenami węgla w kraju, co pośrednio odbijało się negatywnie na całej gospodarce, powodując wyższe koszty produkcji. W szerszym kontekście spadek cen był nierozzerwalnie związany z wielkim kryzysem.

Trzecim elementem polityki eksportowej było poszukiwanie nowych rynków zbytu, zwłaszcza po porażce w Skandynawii. Jednym z kierunków były kraje zachodnioeuropejskie: Francja, Belgia i Holandia⁵⁰. Wywóz do Francji rósł konsekwentnie od 1928 r., aby w pierwszej połowie lat 30. osiągnąć 1 mln t rocznie⁵¹. Pierwszy znaczny wywóz do Belgii pojawił się w 1931 r., aby rosnąć powoli (od 1931 do 1935 – ok. 1,4 mln t; od 1936 do 1938 – 1,5 mln t). Podobnie w przypadku Holandii, choć tu eksport przyjął mniejsze rozmiary. Drugim kierunkiem ekspansji były rynki śródziemnomorskie⁵², zwłaszcza Włochy, które importowały już polski węgiel w latach 1926–1928 (łącznie eksport to przeszło 2,5 mln t), lecz następnie przestały odgrywać większą rolę. W 1931 r. powróciły jako ważny odbiorca polskiego węgla, do 1933 r. przyjmując 2,5 mln t. Eksport do Grecji czy Jugosławii (eksport koleją do tego kraju rozpoczął się we wczesnych

⁴⁷ A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 81–82; J. Jarosz, *Zarys dziejów...*, op.cit., s. 333; J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, op.cit., s. 51.

⁴⁸ A. Staniszewski, *Po dwóch stronach...*, op.cit., s. 347. Szerzej o państwowym finansowaniu wywozu: Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom III...*, op.cit., s. 364–366, 392.

⁴⁹ A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 83.

⁵⁰ M. Kaliszuk, *Rokowania węglowe...*, op.cit., s. 687.

⁵¹ Z. Szmítke, „Skarboferm”..., op.cit., s. 261–262.

⁵² Ibidem, s. 270–280.

lat 20.⁵³) miał mniejsze znaczenie (zazwyczaj poniżej 100 tys. t rocznie do każdego z tych krajów w latach 30.), ale również był zauważalny. Trzecią grupą nowych rynków były kraje pozaeuropejskie, do których eksport o większym znaczeniu pojawił się po 1932 r. Wśród nich warto wspomnieć Argentynę (która w 1936 r. osiągnęła maksymalny poziom importu 260 tys. t), francuskie kolonie północnoafrykańskie i Egipt. Nabytki pozaeuropejskie nie stanowił wysokiego odsetka rynku, ale były cenne z powodu trudnej sytuacji handlu w Europie. Na nowych rynkach, nieobjętych Konwencją, uzyskiwane ceny były niskie (wykres 1). Stał za nimi również dumping, traktowany jako metoda wejścia na nowy rynek. W Polsce taką taktykę określano mianem „pracy pionierskiej”. Choć korzystna dla pojedynczych przedsiębiorstw, obniżała łączne zyski polskiego przemysłu⁵⁴. Słowami Jerzego Jarosa: „od zakończenia strajku angielskiego w 1926 r. do końca 1938 r. Polska uzyskała za wywieziony węgiel sumę o przeszło 700 mln złotych niższą niż ta, którą za taką samą ilość węgla otrzymali angielscy eksporterzy”⁵⁵.

Również na nowych rynkach Polska była zmuszona podjąć konkurencję z Wielką Brytanią, Niemcami, Turcją oraz z węglem donieckim. Groźnym konkurentem była zwłaszcza Anglia, która poza Bałtykiem dysponowała zdecydowaną przewagą w tanim frachcie, a w 1934 r. podpisała dalsze traktaty handlowe z Francją, Litwą, Estonią i Łotwą, „zapewniając sobie i tam dogodne warunki eksportu węgla kamiennego”⁵⁶. Doprowadziło to ponownie do ostrej konkurencji i skłoniło obydwie strony do rokowań (w 1934 r. pojawiły się nawet bezpośrednie dostawy polskiego węgla do Anglii). Rezultatem była podpisana w grudniu 1934 r. w Londynie umowa węglowa, regulująca dostęp do rynków. Ustanawiała ona wysokość polskiego eksportu węgla na poziomie 21% brytyjskiego, o ile ten nie przekroczył 35 mln t rocznie. W przypadku przekroczenia, Polska mogła dodatkowo eksportować 10% brytyjskich nadwyżek. „Kontyngenty nie obejmowały wywozu polskiego do Czechosłowacji i drogą lądową do Austrii, Węgier i Niemiec (wywóz graniczny) oraz eksportu brytyjskiego do Irlandii i krajów amerykańskich”⁵⁷. Umowa znacznie ograniczała możliwości polskiego eksportu, utrzymywała *status quo* w Skandynawii oraz – szerzej – brytyjską dominację. Nie przyczyniła się też bezpośrednio do wzrostu cen. W rezultacie była silnie krytykowana. Jan Szymański, analizując jej rolę w szerszym kontekście stosunków

⁵³ B. Ryś, *Rozwój polsko-jugosławiańskich stosunków gospodarczych*, Łódź 1986, s. 37.

⁵⁴ A. Jałowiecki, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 84.

⁵⁵ J. Jaros, *Zarys dziejów...*, op.cit., s. 333.

⁵⁶ M. Kaliszuk, *Rokowania węglowe...*, op.cit., s. 687.

⁵⁷ Ibidem, s. 691.

Polski z Wielką Brytanią, dowodzi jednak przekonywująco, że umożliwiła ona ratowanie polskiego eksportu przez skierowanie go na rynek angielski oraz podpisanie układu handlowego z 1935 r.⁵⁸ Jej konsekwencje na rynku węglowym były jednak negatywne. Dopiero polepszeniu koniunktury pozwoliło na wynegocjowanie nowej wersji układu w 1937 r., która w znacznie mniejszym stopniu ograniczała polski wywóz⁵⁹.

Rywalizację między Wielką Brytanią a Polską (na której zresztą szczególnie skorzystały Niemcy, przejmując zauważalną część brytyjskich rynków⁶⁰) należy widzieć w kontekście szerszych zmian w światowym rynku węglowym. Wobec ewolucji gospodarki i rozwoju technologii, rola węgla wśród surowców energetycznych malała (tabela 6). W Europie jego zużycie na głowę mieszkańca spadło z poziomu 310 kg w latach 20. do 270 kg w następnej dekadzie⁶¹. Jednocześnie wydobycie węgla rosło, co powodowało zarówno mniejsze zapotrzebowanie w krajach, które uzupełniały produkcję importem⁶², jak i większą podaż na rynku światowym. Istotne było zwłaszcza zwiększenie wydobycia przez III Rzeszę (która dodatkowo polepszyła swoją sytuację węglową po przejęciu Zagłębia Saary w 1935 r.⁶³). Zmniejszenie popytu przy zwiększeniu podaży musiało doprowadzić do spadku cen, na który nałożyły się deflacyjne tendencje wielkiego kryzysu. W rezultacie w 1935 r. ceny węgla osiągnęły dno – raptem 40% średniej przedkryzysowej. Był to zresztą poziom zbliżony do uzyskanego przez inne surowce i produkty rolne. Pozwala to patrzeć na polski dumping w innym świetle⁶⁴.

Ożywienie koniunktury w drugiej połowie lat 30. przełożyło się zarówno na wzrost cen (wykres 1), jak i zwiększenie sprzedaży polskiego węgla, która pod względem tonażu osiągnęła w 1938 r. najwyższy poziom od siedmiu lat i rosła dalej (niepełne dane za pierwszą połowę 1939 r. wskazują na znaczny wzrost wywozu węgla w tym okresie⁶⁵). Pewnym utrudnieniem dla całości polskiego handlu zagranicznego było wprowadzenie w kwietniu 1936 r. ograniczeń dewizowych,

⁵⁸ J. Szymański, *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją...*, op.cit., s. 66; Z. Szmidtko, „Skarboferm”..., op.cit., s. 267–270, 289–295.

⁵⁹ M. Kaliszuk, *Rokowania węglowe...*, op.cit., s. 692–697; A. Jałowiecki, *Rozwój zbytu...*, op.cit., s. 30–31; idem, *Konkurencja węglowa...*, op.cit., s. 184; J. Szymański, *Szwecja w polityce zagranicznej Polski 1918–1939*, w: *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000, s. 107–108.

⁶⁰ J. Jaros, *Zarys dziejów...*, op.cit., s. 245.

⁶¹ A. Russek, *Polska w światowej gospodarce...*, op.cit., s. 4.

⁶² A. Jałowiecki, *Rozwój zbytu...*, op.cit., s. 22.

⁶³ M. Kaliszuk, *Rokowania węglowe...*, op.cit., s. 694.

⁶⁴ J. Jaros, *Zarys dziejów...*, op.cit., s. 246.

⁶⁵ Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom IV...*, op.cit., s. 496–498.

zakazujących wywozu i obrotu złotem oraz walutami. W praktyce „Polska Konwencja Węglowa wzięła na siebie odpowiedzialność wobec Komisji Dewizowej za przestrzeganie przez polskich eksporterów węglowych postanowień prawnych dotyczących reglamentacji”⁶⁶. Struktura wywozu nie uległa znacznym zmianom, poza zmniejszeniem się roli państw bałtyckich kosztem Europy Zachodniej (zwłaszcza Francji) oraz węgla bunkrowego, czyli służącego zaopatrzeniu statków.

Tabela 6. Główne źródła energii na świecie w latach 1913–1937 (w %)

Rok	1913	1929	1937
Węgiel kamienny	86	72	66
Ropa naftowa	6	14	17
Inne	8	14	17

Źródło: J. Jaros, *Zarys dziejów górnictwa węglowego*, Warszawa–Kraków 1975, s. 244.

Zaopatrzenie statków pojawiło się w polskim eksporcie w 1925 r.⁶⁷, niestety początkowo nie było ono ujmowane jako odrębna pozycja w statystykach handlu⁶⁸, w latach 30. osiągnęło jednak znaczne wartości. W latach 1931–1933 stanowiło 3–4% całego wywozu, aby systematycznie rosnąć w następnych latach aż do 15% tonażu wywożonego węgla w 1938 r. Łącznie w latach 1931–1938 eksport tego rodzaju wyniósł 5,7 mln t, choć uzyskane w jego ramach ceny były niższe niż średnia na innych rynkach.

Podsumowanie

Okres dwudziestolecia międzywojennego był wyjątkowo niekorzystny dla eksporterów surowców, ponieważ ich ceny spadały szybciej niż towarów przemysłowych. Problemy eksportowe polskiego węgla należy widzieć w szerszym kontekście pogorszenie się *terms of trade* gospodarek peryferyjnych, do których należała Druga Rzeczypospolita.

⁶⁶ Z. Szmidtkę, „Skarboferm”..., op.cit., s. 73–74.

⁶⁷ W. Olszewicz, *Węgiel*..., op.cit., s. 18.

⁶⁸ W Rocznikach Handlu Zagranicznego w 1928 r. pojawia się pozycja „węgiel bunkrowy” z rozbiem na państwa kupujące, dla lat 1929–1930 pojawia się „Zaopatrzenie statków morskich” jako ogólny kierunek eksportu, ale bez podziału na towary, dopiero od 1931 r. Roczniki jednoznacznie wskazują wielkość tego eksportu, por. A. Jałowicki, *Konkurencja węglowa*..., op.cit., s. 28.

Główne cechy eksportu węgla to – jak pisał Andrzej Jałowiecki – stałe zmniejszanie się eksportu na rynki środkowoeuropejskie (które stanowiły najważniejszy obszar zbytu do 1925 r.), wzrost eksportu zamorskiego oraz przesuwanie go na rynki coraz bardziej oddalone. Jednocześnie zmiany te nie zależały od sytuacji w Polsce: „przyczyny natury zewnętrznej stwarzały dla eksportu polskiego strukturalnie coraz gorsze warunki pracy, oddalając od centrów produkcji rynki zbytu”⁶⁹. Z tego punktu widzenia utrzymanie się eksportu – choćby okupionego dumpingiem, lecz korzystnego dla polskiego bilansu płatniczego – można uznać za dowód elastyczności polskich eksporterów i ich umiejętności dostosowywania się do zmiennej sytuacji przy wydatnej pomocy państwa. W kontekście eksportu przez Polskę znacznych ilości węgla oraz innych surowców energetyczny trudno mówić o polityce energetycznej wykraczającej poza chęć sprzedania możliwie dużej ilości towarów.

Import and export of Polish coal in the interwar period

The article analyses the geographical and price evolution of Polish exports of coal, and explains the much smaller imports. Using detailed statistical data, it shows how state intervention (via support for and control of cartelisation of the sector) influenced prices achieved by Polish exporters. More generally, it places Polish coal policy within the wider set of balance-of-payment supporting measures.

⁶⁹ A. Jałowiecki, *Rozwój zbytu...*, op.cit., s. 20–21.

Bibliografia

Źródła

- Tuwim J., *Wiersz, w którym autor grzecznie, ale stanowczo uprasza liczne zastępy bliźnich, aby go w dupę pocałowali*, w: idem, *Jarmark Rymów*, Warszawa 1958.
- Wysocki A., *Na placówce dyplomatycznej w Sztokholmie 1924–1928. Wspomnienia*, Toruń 2005.

Materiały statystyczne

- Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej 1922–1927.*
- Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska 1928–1938.*
- Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej 1930.*
- Mały Rocznik Statystyczny 1936, 1939.*

Opracowania

- Błahut K.J., *Polsko-niemieckie stosunki gospodarcze w latach 1919–1939*, Wrocław 1975.
- Gessner W., *W sprawie zwiększenia eksportu węgla drogą morską*, Warszawa 1928.
- Dopierała B., *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978.
- Findlay R., O'Rourke K., *Power and plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium*, Princeton 2007.
- Hajduk B., *Skandynawowie w życiu gospodarczym Wolnego Miasta Gdańska 1920–1939*, w: *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000.
- Jałowiecki A., *Konkurencja węglowa polsko-brytyjska na rynkach skandynawskich*, Toruń 1935.
- Jałowiecki A., *Rozwój zbytu węgla z kopalń Zagłębia Polskiego w dziesięcioleciu 1925–1935*, Katowice 1937.
- Jaros J., *Historia górnictwa węglowego w Zagłębiu Górnośląskim w latach 1914–1945*, Katowice–Kraków 1969.
- Jaros J., *Zarys dziejów górnictwa węglowego*, Warszawa–Kraków 1975.
- Kaliszук M., *Rokowana węglowe polsko-brytyjskie (1926–1939)*, „Przegląd Historyczny” 1977, nr LXVIII, z. 4.
- Kowal S., *Partnerstwo czy uzależnienie: Niemieckie postawy wobec stosunków gospodarczych z Polską w czasach Republiki Weimarskiej*, Poznań 1995.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom I. W dobie inflacji 1918–1923*, Warszawa 1967.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom II. Od Grabskiego do Piłsudskiego*, Warszawa 1971.

- Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom III. Wielki Kryzys. 1930–1935*, Warszawa 1982.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom IV. Lata interwencyjizmu państwowego*, Warszawa 1989.
- Leszczyńska C., *Polska polityka pieniężna i walutowa w latach 1924–1936. W systemie Gold Exchange Standard*, Warszawa 2013.
- Olszewicz W., *Węgiel i morze*, Toruń 1932.
- Przyszłość eksportu węgla w Polsce w związku z zakończeniem strajku węglowego w Anglii. Memorjał Komisji Opiniodawczej przy Prezesie Komitetu Ekonomicznego Ministrów*, Warszawa 1927.
- Russek A., *Polska w światowej gospodarce węglowej*, Warszawa 1928.
- Ryś B., *Rozwój polsko-jugosławiańskich stosunków gospodarczych*, Łódź 1986.
- Staniszewski A., *Po dwóch stronach Bałtyku: polityczno-gospodarcze stosunki polsko-szwedzkie w latach 1918–1932*, Toruń 2013.
- Szmidtke Z., *„Skarboferm” 1922–1939: związki polityki z gospodarką*, Opole 2005.
- Szymański J., *Polsko-skandynawska współpraca w zakresie żeglugi w okresie międzywojennym (1919–1939)*, Gdańsk 1988.
- Szymański J., *Stosunki gospodarcze Polski ze Szwecją 1919–1939*, Gdańsk 1978.
- Szymański J., *Szwecja w polityce zagranicznej Polski 1918–1939*, w: *Polska – Szwecja 1919–1999*, red. J. Szymański, Gdańsk 2000.
- Widernik M., *Magistrala węglowa Śląsk – Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne” 1984, nr XLIX, z. 2.