

Andrzej Regliński*

Zaopatrywanie statków i firmy shipchandlerskie w Gdyni w latach 1945–1950 w świetle źródeł archiwalnych

1. Działalność shipchandlerska przed wojną

Działalność przedsiębiorstw shipchandlerskich polegająca na zaopatrywaniu statków w potrzebne artykuły rozpoczęła się wraz z powstaniem portu w Gdyni. Była ona też określana jako „dostawy okrętowe” czy „zaopatrywanie okrętowe”, co zostało przejęte z języka angielskiego od wyrazów *ship* – okręt i *handler* – dostawca, handlarz. Przedmiotem handlu były materiały potrzebne w czasie podróży morskich oraz postojów w portach, czyli artykuły spożywcze i techniczne.

Początkowo shipchandlerzy rekrutowali się z przygodnych handlarzy, którzy dokonywali dostaw na statki bez odpowiedniej kontroli, oferując przypadkowy towar na bieżące potrzeby statków, często nieswieży, czy w złym gatunku¹. Doprowadziło to do sytuacji, w której statki, zarówno polskie, jak i obce, bardzo niechętnie zaopatrywały się w Gdyni, a kapitanowie statków zagranicznych najchętniej kupowali prowiant i artykuły techniczne w portach zagranicznych, co dawało im gwarancję elastycznej, taniej i szybkiej obsługi. Wskutek tego działalność shipchandlerska przestała być opłacalna i kilka firm szybko zakończyło działalność. Z kolei polscy armatorzy („Żegluga Polska”, „Polbryt”, czy Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe – późniejsze Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A., w skrócie GAL), same organizowały sobie dostawy, tworząc wspól-

* Andrzej Regliński – kierownik Archiwum Państwowego w Gdańsku Oddział w Gdyni. Zainteresowania badawcze: średniowiecze (Zakon Krzyżacki w Prusach), historia najnowsza i regionalna (powstanie, administracja i rozwój Gdyni), archiwistyka (postępowanie z dokumentacją).

¹ Obok kupców sprzedają towarów na statki zajmowali się byli oficerowie carscy i marynarze, emerytowani radcy ministerialni, urzędnicy, liczący na łatwy i szybki zysk. Pierwszym przedsiębiorstwem shipchandlerskim była Centrala Prowiantowa Sp. z o.o. w Gdyni, założona w 1927 r. z inicjatywy Stefana Grabskiego – członka Rady Portu w Gdańsku oraz Stanisława Wirpży – kierownika Polskiej Agencji Morskiej. O początkach działalności shipchandlerów w Gdyni patrz: M. Rdesiński, *Narodziny gdyńskiej shipchandlerki*, „Rocznik Gdyński” 1983, nr 4, s. 103–108; M. Szyszkowski, *Sprawa shipchandlerki w Gdyni*, „Polska Gospodarcza”, 1934, z. 28, s. 867–868.

ne biuro zaopatrzenia. Dla poprawienia takiego stanu rzeczy w połowie lat 30. XX w. Ministerstwo Przemysłu i Handlu (MPiH) wraz z Izbą Przemysłowo-Handlową (IP-H) w Gdyni podjęły inicjatywę usprawnienia shipchandlerki w porcie gdyńskim poprzez ustalenie warunków, jakie powinni spełniać shipchandlerzy. Tym przedsiębiorstwom, które na takie warunki przystały, przyznano pomoc finansową ze strony Komisji Artykułów Zwierzęcych, traktując ją jako wkład w rozwój eksportu i czyniąc z nich tym samym przedsiębiorstwa eksportowe. W ten sposób udało się uregulować działalność tego typu i stworzyć przesłanki do systematycznego rozwoju w zakresie aprowizacji statków w porcie gdyńskim.

Z biegiem czasu i wraz z rozwojem przedsiębiorstw shipchandlerskich, które po spełnieniu pierwotnych warunków zaczęły rozszerzać swoją działalność, ustalono dwie grupy shipchandlerów, korzystających z pomocy przy eksporcie. Firmy należące do pierwszej grupy zobligowane były spełniać następujące warunki:

- 1) firma powinna być zarejestrowana sądownie jako przedsiębiorstwo shipchandlerskie;
- 2) posiadać świadectwo przemysłowe II kategorii handlowej;
- 3) posiadać kapitał zakładowy w wysokości co najmniej 100 tys. zł;
- 4) mieć dostateczny kapitał obrotowy oraz wykwalifikowany personel;
- 5) posiadać na składzie asortyment towarów spożywczych, stanowiących co najmniej 80% towarów z listy minimalnej ustalonej przez IP-H i zatwierdzonej przez MPiH;
- 6) dawać gwarancję solidności i znajomości pracy w tej branży, przedstawiając odpowiednie zaświadczenie IP-H;
- 7) ceny artykułów dostarczanych na statki powinny być ustalane na cyklicznych konferencjach z udziałem przedstawicieli firm shipchandlerskich oraz IP-H.

Z kolei druga grupa przedsiębiorstw shipchandlerskich, poza warunkami wymienionymi dla pierwszej grupy, powinna spełniać dodatkowe wymogi:

- 1) posiadać stale na składzie wszystkie towary spożywcze, wymienione na liście, ustalonej przez IP-H oraz co najmniej 50% towarów technicznych, wymienionych na liście, ustalonej przez Izbę;
- 2) firma winna się wykazać dokonanymi inwestycjami w wysokości co najmniej 100 tys. zł, względnie dokonać inwestycji w zakresie budowy nowych składów bądź wytwórni czy chłodni, a wartość tych inwestycji nie mogła wynosić mniej niż 100 tys. zł – jeśli były dokonane w ciągu roku, lub 200 tys. zł – jeśli były wykonane w ciągu dwóch lat;

- 3) posiadać odpowiednie urządzenia chłodnicze – w celu racjonalnego przechowywania artykułów łatwopsujących się;
- 4) zatrudniać wykwalifikowany personel oraz clark'ów, władających obcymi językami²;
- 5) kapitał zakładowy winien stanowić minimum 200 tys. zł;
- 6) firma miała obowiązek składania ministerstwu zestawień kwartalnych dotyczących obrotów oraz bilans roczny.

Wyboru jednej z ustalonych grup dokonywały same przedsiębiorstwa, możliwe było np. pozostanie w grupie, mimo spełnienia warunków dla grupy drugiej – co skutkowało skalą uzyskiwanej pomocy, różnej dla obu grup. Jak z tego widać działalność shipchandlerska była w znacznym stopniu nadzorowana przez MPiH oraz IP-H w Gdyni, nie należy też zapominać o tym, że ceny artykułów dostarczanych na statki były kontrolowane przez Izbę³.

Jednym z warunków prowadzenia działalności zaopatrywania statków było też posiadanie koncesji Ministerstwa Skarbu (MS) na prowadzenie składu celnego (zgodnie z art. 71 pkt. 1 Rozporządzenia Prezydenta RP z 27 października 1933 r. o prawie celnym⁴).

W efekcie tuż przed wojną w 1937 r. działały w Gdyni 4 firmy shipchandlerskie⁵:

- 1) „Balta” Hurtownia Towarów Spożywczych Sp. z o.o. w Gdyni (działająca od 1934 r.),

² Klark (ang. clerk) – pracownik firmy shipchandlerskiej lub maklerskiej załatwiający sprawy firmowe z kapitanami statków, podczas pobytu statku w porcie opiekuje się nim. Por. J. Wojciechowski, *Shipchandler*, „Żeglarz” 1948, nr 3, s. 45.

³ *Przedsiębiorstwa shipchandlerskie w Gdyni*, „Polska Gospodarcza” 1937, z. 30, s. 1010–1011; B. Koselnik, *Zaopatrywanie okrętów*, Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, z. 5, Gdynia 1937; Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni (dalej: APG OG), Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni (dalej: IP-H), sygn. 336, s. 699–701.

⁴ Dz.U. RP, 1933, nr 84, poz. 610.

⁵ W Gdyni wg informacji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni działały w 1937 r. w Gdyni cztery, a po 1937 r. – pięć firm shipchandlerskich (APG OG, IP-H, sygn. 336, s. 698). Trudno to dokładnie zweryfikować, ponieważ firmy często zawieszały działalność, albo przez długi czas były w stanie likwidacji, a formalne wykreślenie z rejestru następowało znacznie później. Dla przykładu od 1928 r. działała firma „Ship-s's Supplies” Spółka dla Zaopatrywania Statków Sp. z o.o. w Gdyni, która od 1933 r. była w upadłości, ale wykreślona została z rejestru sądowego dopiero w 1938 r. – APG OG, Sąd Grodzki w Gdyni 1928–1939 (dalej: SGr), Akta rejestrowe RHB 65, sygn. 465, k. 62–65. Z kolei w lutym 1939 r. zarejestrowano firmę: Bartłomiej Urban Zaopatrywanie Okrętów i Eksport w Gdyni, posiadającą koncesję Ministerstwa Skarbu, ale nie zdążyła ona rozpocząć większej działalności przed wybuchem drugiej wojny światowej – APG, SGr, Akta rejestrowe RHA 429, sygn. 359, k. 3–12.

- 2) „Bership” Sp. z o.o. w Gdyni (od 1935),
- 3) „Shipsupply” Sp. z o.o. w Gdyni (założona w 1937 r., rozpoczęła działalność handlową 1 czerwca 1938 r.)⁶,
- 4) Teodor Rózkowski Zaopatrywanie Okrętów Fabryka Konserw i Przetworów Mięśnych w Gdyni (od 1935 r.).

W 1938 r. zrzeszyły się one w Polskim Związku Shipchandlerów RP z siedzibą w Gdyni⁷. W obrotach handlowych, w dostawach na statki polskie i obce, dominowały artykuły żywnościowe, które stanowiły 90% oferty (przy czym w 1938 r. udział artykułów krajowych w dostawach wynosił około 80%), nie były natomiast w stanie dostarczyć odpowiedniego asortymentu innych towarów, np. artykułów technicznych. Obroty handlowe rosły z roku na rok i w roku 1938 osiągnęły kwotę ponad 24 tys. zł⁸.

2. Warunki prowadzenia działalności po wojnie

W czasie drugiej wojny światowej Niemcy zlikwidowali polskie przedsiębiorstwa shipchanderskie, które trafiły pod niemiecki zarząd komisaryczny (z kolei firma „Teodor Rózkowski” została przejęta w lutym 1940 r. przez Kriegsmarine⁹), a towary przejęła firma Michaelis i Jürgen Jansen. Po zakończeniu działań wojennych przedwojenne spółki shipchanderskie, takie jak: „Balta”, „Bership”, „Shipsupply” czy firma Teodora Rózkowskiego wznowiły działalność, która z początku ograniczała się do próbnych dostaw podstawowych artykułów takich jak chleb, warzywa i mięso wołowe, przy czym pojawiały się problemy wynikające z braku wielu artykułów, czy też trudności wynikające z niemożności rozliczania się w walutach obcych. Obok tego pojawił się tzw. „dziki handel”, czyli sprzedaż na statki towarów bez żadnej kontroli i uprawnień, wynikający z chęci wykorzystania chwilowej koniunktury i braku regulacji w tych sprawach¹⁰.

⁶ Spółka założona przez poznańskich kupców Mariana Szymurę i Mariana Ciesielskiego (APG OG, SGr w Gdyni, Akta rejestrowe RHB 445, sygn. 835, k. 1–29).

⁷ APG OG, IP-H, sygn. 336, s. 694–695: protokół z konferencji przedsiębiorstw shipchanderskich z 21 września 1939 r.

⁸ Zachowane dane pokazują, że dla okresu lat 1929–1938 najgorzej było w 1933 r., kiedy sprzedano na statki towary za 5 535 zł, a następnie z roku na rok obroty rosły aż do rekordowego poziomu z 1938 r. (tamże, s. 688: pismo Zrzeszenia Eksporterów i Importerów Miast Portowych R.P. w Gdyni do Ministerstwa Żeglugi z 13 grudnia 1945 r.).

⁹ APG, SGr, Akta rejestrowe RHA 217, sygn. 12, s. 57. Firma posiadała w Gdyni fabrykę konserw i przetworów mięśnych przy ul. Morskiej 129.

¹⁰ APG OG, IP-H, sygn. 336, s. 694–696: sprawozdanie z konferencji przedstawicieli przedsiębiorstw shipchanderskich z 21 września 1945 r.

Jednocześnie przedwojenni shipchandlerzy 16 sierpnia 1945 r. reaktywowali Związek Shipchandlerów R.P., w którym znalazły się: „Balta”, „Bership”, „Shipsupply”, Teodor Rózkowski oraz dwie nowe firmy działające w Gdańsku: Spółka Shipchandlerska Jan Zebrowski i Tomasz Wiński oraz „Tehazet” Zaopatrywanie Statków Sp. z o.o. W tym samym czasie związek w celu obrony swoich interesów przystąpił do Zrzeszenia Importerów i Eksporterów Miast Portowych R.P., gdzie stworzył odrębną sekcję¹¹. Krótco po tym, 14 września 1945 r. trzy firmy: „Bership”, „Shipsupply” oraz Teodor Rózkowski połączyły się w jedno przedsiębiorstwo pod nazwą Zjednoczenie Shipchandlerów Polskich Sp. z o.o. w Gdyni¹².

Nowym przedsiębiorstwem shipchandlerskim była Państwowa Centrala Handlowa Zaopatrzenie Żeglugi (PCH), działająca w Gdańsku i Gdyni, która w zmieniającej się sytuacji społeczno-politycznej była postrzegana przez firmy prywatne, jako próba wprowadzenia państwowego monopolu, uniemożliwiającego im prowadzenie normalnej działalności. Prywatni shipchandlerzy nie mogli np. dostarczać produktów naftowych (tutaj monopol miała Centrala Produktów Naftowych), nie mieli też wystarczającej bazy magazynowej czy sprzętowej (brak samochodów itd.)¹³. Na początku 1946 r. doszły kolejne trudności, kiedy Urząd Celny w Gdyni odmówił Zjednoczeniu Shipchandlerów Polskich prawa wykonywania dostaw artykułów żywnościowych oraz technicznych na statki zawijające do portów polskich, powołując się na przedwojenne rozporządzenie Rady Ministrów z 1 września 1939 r., wprowadzające zakaz przywozu oraz wywozu towarów (co dotyczyło przecież czasu wojny z 1939 r.).

Ponieważ już wcześniej Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego (MŻiHZ) zapowiedziało wprowadzenie koncesji dla firm shipchandlerskich, po interwencji IP-H, MS zezwoliło 29 stycznia 1946 r. na zaopatrywanie statków przez shipchandlerów nie posiadających koncesji przez trzy miesiące, a w końcu zaczęło wydawać koncesje na prowadzenie tranzytowych składów celnych dla zaopatrywania statków na podstawie przedwo-

¹¹ Tamże, s. 677: protokół zebrania przedsiębiorstw shipchandlerskich z 16 sierpnia 1945 r.

¹² Udziałowcami byli: Stanisław Dumicz, January Rózkowski, Marian Szymura (przedwojenny współwłaściciel „Shipsupply”) oraz Eugeniusz Oleśnicki (każdy po 25% udziałów) – APG OG, Sąd Grodzki 1945–1950 (dalej: SGG), Akta rejestrowe RHB 40, sygn. 20845, k. 1–12.

¹³ Jedyne samochód posiadany przez Zjednoczenie Shipchandlerów Polskich został zarekwirowany w 1946 r. na potrzeby akcji wyborczej – APG OG, IP-H, sygn. 336, s. 661: pismo Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni do Pełnomocnika Wojewody do Spraw Wyborczych w Gdańsku z 17 grudnia 1946 r.

jennych przepisów¹⁴. Nowe przepisy, takie jak dekret o handlu zagranicznym czy dekret o koncesjonowaniu przedsiębiorstw usług portowych (jedną z nich miała być shipchandlerka), mające na nowo zorganizować sposób prowadzenia tego typu działalności w socjalistycznej rzeczywistości, były przedmiotem ożywionej dyskusji pomiędzy ministerstwami a IP-H w latach 1946–1948, ale w końcu nie doczekały się realizacji¹⁵.

Sprzedaż towarów na statki była obłożona sporym ryzykiem ze względu na olbrzymie dysproporcje cen wolnorynkowych w kraju w stosunku do oficjalnego kursu walut oraz brak możliwości legalnej wymiany dewiz¹⁶. Z tego powodu dokonywano głównie wymiany towarowej polegającej na tym, że w zamian za dostarczony towar krajowy odbierano towary zagraniczne, takie jak kakao, kawa, śledzie, pieprz, cytryny, pomarańcze itp., które następnie sprzedawano. Stąd też shipchandlerzy zgłaszali postulaty umożliwienia uzyskania kredytu dewizowego, czy przyznania premii eksportowych dla wyrównania różnicy w cenach towarów, analogicznie, jak przed wojną¹⁷. Problemem były ceny towarów, z jednej strony wyższe niż w portach zagranicznych, z drugiej armatorzy narzekali na zbyt wysoki poziom cen w porównaniu do cen rynkowych. Przedstawiciel firmy GAL w piśmie z 26 marca 1947 r. prosił o interwencję IP-H w Gdyni, ponieważ nie mógł on zaakceptować cenników przedstawionych przez firmy shipchandlerskie ze względu na ich wysokość¹⁸. Z tego powodu GAL rozważał powołanie własnej firmy shipchandlerskiej lub zaopatrywanie statków

¹⁴ W styczniu 1947 r. takie koncesje posiadały 4 firmy prywatne: „Klerysz”, „Kormoran”, „Portomare” oraz Zjednoczenie Shipchandlerów Polskich (tamże, s. 357) jak również „Baltona” – APG OG, Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego i Zaopatrywania Statków „Baltona” w Gdyni (dalej: PHZ „Baltona”), sygn. 6, s. 2–3 oraz Państwowa Centrala Handlowa – APG OG, Państwowa Centrala Handlowa (dalej: PCH), sygn. 1, s. 1–2.

¹⁵ APG OG, IP-H, sygn. 241, s. 25–525.

¹⁶ Firmy shipchandlerskie dostarczając towar na statki zagraniczne sprzedawały go np. w cenach obowiązujących w portach szwedzkich, bo tylko w takim przypadku kapitan statku godził się na kupno. Rozliczając się w koronach szwedzkich, spółka shipchandlerska miała obowiązek odprowadzić dewizy wg oficjalnego kursu walut, co w efekcie przynosiło straty. Z tego powodu shipchandlerzy domagali się wyrównania strat lub umożliwienia zakupu dewiz w obowiązującej cenie – APG OG, IP-H, sygn. 336, s. 557–559.

¹⁷ Tamże, s. 521–523: sprawozdanie Sekcji Shipchandlerów przy Zrzeszeniu Eksporterów i Importerów Miast Portowych R.P. z 1947 r.

¹⁸ Dla przykładu cena za kilogram masła wynosiła u shipchandlerów 645 zł, podczas gdy cena detaliczna na rynku to 580 zł. Tymczasem GAL, zamawiał często duże ilości towaru i domagał się cen o ile nie hurtowych, to w każdym razie niższych od detalicznych (tamże, s. 471).

przez własny wydział zaopatrzenia, a w końcu zaczął kupować większe ilości np. mięsa czy wędlin na własną rękę, bez pośrednictwa shipchandlerów¹⁹. Powodowało to protesty firm shipchandlerskich, które uważały, że całość obrotów związanych z zaopatrywaniem statków, powinna przechodzić przez shipchandlerów ze względu na regulacje związane z tego typu działalnością, która i tak przynosiła im straty. Sytuację pogorszyło jeszcze zawarcie przez GAL 8 listopada 1947 r. umowy o wyłączności zaopatrywania statków polskich przez PCH²⁰.

Ceny towarów, zarówno tych dostarczanych na statki, jak i tych uzyskiwanych z wyniku wymiany i dalej odsprzedawanych, były regulowane przez IP-H, przy czym zakładano marżę zarobkową dla shipchandlerów w wysokości 25% przy dostawach na statki polskie oraz 35% przy sprzedaży na statki obce. Tyle, że firmy shipchandlerskie nie specjalnie stosowały się do cenników Izby, która, aby przeciwstawić się wzrostowi cen, próbowała wymóc na Dyrekcji Ceł, żeby urzędy celne kontrolowały ceny w transakcjach na statkach. Zdarzało się, że ceny z jednej strony były ustalane z udziałem przedstawicieli firm shipchandlerskich podczas wspólnych spotkań, a z drugiej były ograniczane przez Wojewódzką Komisję Cennikową, co powodowało, że shipchandlerzy nie uzyskiwali pełnej marży (25%) w przypadku statków polskich²¹.

Kolejną sprawą, która utrudniała prowadzenie działalności przez shipchandlerów były tzw. „dni bezmięsne” (od wtorku do czwartku), w które obowiązywał zakaz sprzedaży i podawania potraw mięsnych. Firmy shipchandlerskie wystąpiły w 1946 r. do Ministerstwa Aprowizacji i Handlu (MAiH) z prośbą o zmianę tego zarządzenia w stosunku do dostaw na statki zagraniczne ze względu na długość postoju statków czy niewiedzę ich kapitanów, co do możliwości zaopatrywania się w żywność, ale spotkało się to z odmową ministerstwa²².

Pod koniec 1946 r. MS podjęło decyzję, że przy zaopatrywaniu statków obcych wszystkie dostawy muszą być realizowane z zapłatą w walutach obcych, przy czym nie mogą być przeprowadzane transakcje wymienne, natomiast w sprawie wyrównywania strat wynikających z różnicy cen i kursów przeliczeniowych shipchandlerzy z Zrzeszenia Eksporterów i Importerów RP powinni wystąpić wraz z IP-H do Polskiego Towa-

¹⁹ Tamże, s. 141–145.

²⁰ APG OG, PCH, sygn. 2, s. 1–3.

²¹ APG OG, IP-H, sygn. 336, s. 33–34, 110, 152–153, 161, 166, 168–170, 270 i 298.

²² Tamże, s. 374, 406.

rzystwa Obrotu Towarowego w Warszawie²³. Problemy związane z prowadzeniem działalności shipchandlerskiej były częstym tematem korespondencji między IP-H oraz Sekcją Shipchandlerów przy Zrzeszeniu Eksporterów i Importerów Miast Portowych RP a poszczególnymi ministerstwami, których kompetencje nie były dokładnie określone. MAiH uważało, że to ono powinno decydować o uprawnieniach dostawców okrętowych ze względu na duży udział żywności w obrotach handlowych, ale w swych działaniach faworyzowało PCH. Z kolei MŻiHZ obiecywało uregulować sytuację poprzez wydanie dekretu, ale było to wciąż odkładane.

Wspomniana decyzja MŻiHZ o zakazie prowadzenia handlu wymiennego z 14 stycznia 1947 r. wprowadziła wiele niepewności w prowadzeniu działalności shipchandlerskiej. Od 25 stycznia 1947 r. dostawy na statki mogły być dokonywane przez przedsiębiorstwa prywatne, posiadające tranzytowe składy celne, wyłącznie za zapłatą w walutach obcych²⁴. Przez pewien czas transakcje wymienne mogły się jeszcze odbywać, najpierw do 31 marca, potem do 15 kwietnia, aż w końcu 15 maja 1947 r. wygasło upoważnienie shipchandlerów do dokonywania tego typu transakcji. Trzeba przy tym zaznaczyć, że na mocy specjalnego uprawnienia wydanego przez MAiH transakcje wymienne ze statkami obcymi mogła odtąd przeprowadzać jedynie PCH. Jednocześnie z zakazem prowadzenia handlu wymiennego MŻiHZ wystąpiło do Urzędu Celnego w Gdyni z prośbą o przesłanie spisu towarów wg stanu na 25 stycznia 1947 r. pochodzących z wymiany w wyniku działalności firm shipchandlerskich, przechowywanych w tranzytowych składach celnych poszczególnych shipchandlerów. Towary te, przechowywane w składach, były przeznaczone do sprzedaży na rynku krajowym, w związku z czym zostały dopuszczone do obrotu przez MŻiHZ (najpierw wg stanu na 25 stycznia 1947 r., ale potem w związku z przedłużeniem zezwolenia na handel wymienny wg stanu z 15 maja 1947 r.)²⁵.

Zakaz prowadzenia handlu wymiennego oznaczał jednoczesną konieczność przyjęcia zapłaty za towary w walucie obcej, co z kolei pociągało obowiązek odsprzedaży dewiz po oficjalnym kursie i generowało straty shipchandlerów. Z tego powodu zaczęli oni domagać się wyrównania strat ponoszonych przy dostawach okrętowych. W związku z zaistniałą sytuacją 29 kwietnia 1947 r. odbyła się w MS w Warszawie konferencja z udziałem

²³ Tamże, s. 354: pismo Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego z 14 stycznia 1947 r.

²⁴ Tamże, s. 356.

²⁵ Tamże, s. 243, 245, 249–250, 298, 350.

łem przedstawiciele Ministerstw: Przemysłu i Handlu, Skarbu oraz Żeglugi, IP-H w Gdyni, Dyrekcji Ceł w Gdańsku, Zrzeszenia Eksporterów i Importerów RP, jak również firm shipchandlerskich, na której omówiono najważniejsze kwestie dotyczące zaopatrywania statków, w tym kluczowych w tym momencie transakcji wymiennych oraz wyrównania strat wynikających z różnic kursowych w formie dopłat dewizowych. W pierwszej sprawie uznano, że system zaopatrywania statków w drodze wymiany towarowej obowiązuje, jak już wcześniej wspomniano, do 15 maja 1945 r., natomiast duże różnice zdań pojawiły się przy omawianiu wysokości mnożnika przy ustalaniu dopłat dewizowych. Cenniki podstawowych towarów dostarczanych zwykle na statki zostały opracowane na podstawie cen występujących w portach szwedzkich liczonych w koronie szwedzkiej. Z tego powodu firmy shipchandlerskie wraz z IP-H stały na stanowisku, że właściwy poziom mnożnika wynosi 360 (czyli dopłata wynosi 260%), podczas gdy przedstawiciele MPiH oraz MS uważali poziom 250 za wystarczający. Efektem tych rozmów była uchwała generalna nr 26 Komisji Dewizowej przy Narodowym Banku Polskim (NBP) z 17 maja 1947 r. o dopłatach dewizowych w wysokości 150% transakcyjnego kursu oficjalnego na pokrycie kosztów związanych z transportem morskim i usługami portowymi. Miały być one realizowane przez NBP oraz banki dewizowe i obowiązywały od 1 czerwca 1947 r., z tym że były nią objęte również transakcje w walutach obcych przeprowadzone od 1 kwietnia 1947 r.²⁶. W praktyce oznaczało to, że przy oficjalnym kursie 100 zł za dolara, przedsiębiorstwa shipchandlerskie przy odsprzedaży należności za sprzedane towary statkom obcym, otrzymywały dopłatę w wysokości 150 zł (czyli 150% kursu oficjalnego), co w sumie dawało mnożnik 250 (250 zł za dolara).

Shipchandlerzy nie byli zadowoleni z tak ustalonego mnożnika, tym bardziej, że od 1 września 1947 r. przyjęto kurs wyrównawczy 300% dla wszystkich przedsiębiorstw eksportowych. Taki współczynnik nie obowiązywał firm shipchandlerskich, ponieważ zostały one zaliczone wraz z maklerami, spedytorami itp. do usługodawców, u których koszty są niższe

²⁶ Tamże, s. 172–184, 278–279. We wcześniejszej korespondencji z Komisją Dewizową przy NBP Izba Przemysłowo-Handlowa domagała się mnożnika wyrównawczego dopłat na poziomie 366, co oznaczało dopłaty w wysokości 266%, – tamże, s. 228, 304: pisma z 4 marca i 10 maja 1947 r. Przy czym pobierana była opłata manipulacyjna na rzecz z Komisji Dewizowej w wysokości 5% liczonej zarówno od kwoty równowartości otrzymywanych walut obcych, jak i od samych dopłat – tamże, s. 192.

(nie wynikają z tytułu obrotu towarami, lecz nakładu pracy)²⁷. Shipchandlerzy zwracali uwagę na fakt, że zaliczenie ich do eksporterów i przyznanie wyższych premii eksportowych (300%) spowoduje wzrost eksportu i zwiększony napływ dewiz do kraju. Później postulowali, aby mnożnik podnieść do 400 zł za dolara i z takim wnioskiem IP-H wystąpiła do Ministerstwa Żeglugi (MŻ) w piśmie z 7 listopada 1947 r. Mnożnik 400 zł za dolara został wprowadzony przez MŻ 1 grudnia 1947 r. i zaraz po tym 3 grudnia 1947 r. odbyły się posiedzenia shipchandlerów z udziałem przedstawicieli MŻ, IP-H, Zrzeszenia Importerów i Eksporterów Miast Portowych RP oraz Wojewódzkiej Komisji Cennikowej, na którym przyjęto nowy cennik obowiązujący przy dostawach na statki zagraniczne²⁸.

Władze państwowe faworyzowały państwowe: PCH i „Baltone”. W czerwcu 1948 r. MŻ orzekło, że porty morskie są jedynie miejscem postoju celem zaopatrywania statków w dalszą drogę w niezbędne artykuły żywnościowe. Stąd też shipchandlerzy mogli dostarczać na statki zagraniczne tylko niezbędne artykuły wg ustalonych norm żywnościowych, wystarczających dla załogi do wyżywienia do chwili dotarcia do najbliższego portu. Od sierpnia 1948 r. ograniczenie to nie dotyczyło np. „Baltony”, która mogła dostarczać na statki zagraniczne dowolne ilości towarów. W efekcie „Baltona” zaopatrzyła w 1948 r. 44% wszystkich statków zagranicznych, co przy sporym udziale w obrotach shipchandlerów drugiego państwowego przedsiębiorstwa PCH, które zaopatrywało głównie statki polskie (korzystna umowa z GAL-em) oraz sowieckie, powodowało, że dla firm prywatnych brakowało już miejsca (przy czym i tak „Baltona” wykazywała stratę – w 1949 r. około 50 milionów zł)²⁹. W październiku 1948 r. wprowadzono kolejne ograniczenia w sprzedaży towarów zagranicznych, była ona możliwa tylko za efektywne dolary, względnie w clearingu w banderze (walucie bandery) statku³⁰.

Wszystkie te zmiany prowadziły do jednego – wypierania prywatnych przedsiębiorstw i ograniczania ich działalności, co było skutkiem zarówno trudnych warunków prowadzenia działalności (ograniczone dopłaty, administracyjne zakazy sprzedaży określonych artykułów, zakaz pro-

²⁷ Tamże, s. 105, 147: pismo Sekcji Shipchandlerów i Importerów Miast Portowych RP do Komisji Dewizowej z 14 sierpnia 1947 r.

²⁸ Tamże, s. 23, 33–44, 94, 107–108, 119, 127–129.

²⁹ APG OG, PHZ „Baltona”, sygn. 7, bs: sprawozdanie z 3-letniej działalności firmy „Baltona” Sp. z o.o.

³⁰ APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 40, sygn. 20845, s. 135.

wadzenia handlu wymiennego i odsprzedaży towarów) przy jednoczesnym uprzywilejowaniu państwowych przedsiębiorstw („Baltona”, PCH), jak i polityki gospodarczej ówczesnych władz od połowy 1947 r., zmierzającej do wyeliminowania sektora prywatnego z gospodarki („bitwa o handel”), co doprowadziło w efekcie do ograniczenia działalności i stopniowej likwidacji poszczególnych przedsiębiorstw prywatnych³¹. Zbiegło się to z działaniami władz państwowych zmierzającymi do zcentralizowania i upaństwowienia działalności shipchandlerskiej w ramach jednego przedsiębiorstwa zaopatrywania statków „Baltona”.

3. Firmy shipchandlerskie

Z firm shipchandlerskich istniejących przed drugą wojną światową reaktywowały się „Bership”, „Shipsupply” i Teodor Rózkowski, które następnie połączyły się 14 września 1945 r. i utworzyły ZJEDNOCZENIE SHIPCHANDLERÓW POLSKICH SP. Z O.O. w Gdyni³². Inna działająca przed 1939 r. firma „Balta”, poza reaktywacją w latach 1945–1946 i próbą uzyskania koncesji na prowadzenie działalności nie podjęła dalszej działalności po 1946 r.³³. W latach 1945–1946 r. rozpoczęło działalność kilka prywatnych firm shipchandlerskich, z których do najbardziej aktywnych (obok Zjednoczenia Shipchandlerów Polskich), należały firmy: DOM HANDLOWO-PRZEMYSŁOWY IMPORT-EKSPORT SP. Z O.O. „PORTOMARE” w Gdyni (powstała 12 grudnia 1945 r.)³⁴ oraz „KLERYSZ” BIURO HANDLOWE SP. Z O.O. w Gdyni (założona 19 listopada 1946 r.)³⁵. Kolejnym przedsiębiorstwem zaopatrującym statki była ZAOPATRZENIE ŻEGLUGI „KORMORAN” SP. Z O.O. W GDYNI (powstała 2 maja 1946 r.), która była też członkiem Sekcji Shipchandlerów przy Zrzeszeniu Importerów i Eksporterów Miast Portowych, a jej przedstawiciele brali udział w konferencjach shipchandlerów w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, jednak faktycznie spółka „Kormoran” nie przejawiała żadnej działalności handlowej (nie przed-

³¹ Podobnie było w przypadku innych rodzajów usług portowych, np. cumownictwa, patrz: R. Techman, *Cumownictwo portowe w latach 1945–1949*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 1990, z. 1–2, s. 119–120.

³² APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 40, sygn. 20845, k. 1–6.

³³ APG OG, IP-H, sygn. 336, s. 639–641; protokół z Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z 4 października 1945 r.; APG OG, SGr, Akta rejestrowe RHB 299, sygn. 696.

³⁴ APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 75, sygn. 20875, k. 3–9.

³⁵ APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 204, sygn. 21001, k. 2–4.

stawiała też w sądzie rocznych bilansów z działalności, co było przedmiotem korespondencji w latach 1949–1950 r. między Sądem Okręgowym w Gdyni a członkami zarządu: E. Hoene-Wrońskim i H. Ruszowskim, a także przyczyną nakładania grzywien)³⁶.

Oprócz wyżej wymienionych przedsiębiorstw, pojawiały się też firmy prywatne, które nominalnie rejestrowały się, miały zamiar rozpocząć działalność, ale faktycznie nie działały, czy to z powodów formalnych, czy też w efekcie rozeznania rynku i wskutek trudności wynikających ze specyfiki zaopatrywania statków. Wśród takich firm możemy wymienić BAŁTYCKĄ SPÓŁKĘ MIĘSNA SP. O.O. W GDYNI (rozpoczęła działalność 3 sierpnia 1946 r., przy czym w 1947 r. nazwę zmieniono na Bałtycka Spółka Eksportowa) – firma nie przejawiała większej działalności, nie otrzymała koncesji MS, nie składała też żadnych sprawozdań finansowych do sądu rejestrowego³⁷, czy też „BALTRAD” BAŁTYCKIE TOWARZYSTWO HANDLOWE SP. Z O.O. W GDYNI (Baltic Trading Company Ltd.), założona 19 października 1946 r. – która również nie otrzymała koncesji MS i nie podjęła żadnej działalności (została zlikwidowana uchwałą wspólników 20 stycznia 1948 r.)³⁸.

Dla prowadzenia działalności shipchandlerskiej zostały też utworzone przedsiębiorstwa uspołecznione, które miały zapewnić wpływ państwa na prowadzenie usług portowych w Gdyni. W 1945 r. powstała PAŃSTWOWA CENTRALA HANDLOWA ODDZIAŁ MORSKI w Gdyni, która utworzyła następnie swoje agentury w Darłowie, Gdańsku, Kołobrzegu, Szczecinie, Świnoujściu i Ustce. W 1946 r. rozpoczęła działalność „BALTONA”

³⁶ Wpisana do rejestru Sądu Okręgowego w Gdyni 8 maja 1946 r. Przedmiotem działania spółki było wytwarzanie i sprzedaż artykułów technicznych i spożywczych, potrzebnych do obsługi statków morskich i rzecznych w portach i przystaniach „shipchandlerka” oraz wykonywanie pokrewnych czynności handlowych. Udziałowcami byli: Jan Marynowski, Jan Malewicz, Mieczysław Piasecki, Stefan Janiszewski, Zefiryna Jaskulska, Roman Szydłowski, Anna Czerniewska, Zygmunt Strzałkowski, Konstanty Mierzejewski, Władysław Piątek, Konstanty Ledóchowski, Władysław Bukowski (większość udziałów była w posiadaniu Jana Marynowskiego, który został zarządcą spółki). W 1947 r. większościowym udziałowcem został Związek Inwalidów Wojennych RP, w związku z czym zmienił się zarząd spółki, J. Marynowski ustąpił, a członkami nowego zarządu zostali Edward Hoene-Wroński, Henryk Ruszewski i Władysław Gada (członkowie zarządu ZIW RP na województwo gdańskie). Jak się okazało związek nabył 60% udziałów za kwotę 600 tys. zł, po czym stwierdzono, że spółka nie ma żadnego majątku i nie prowadzi działalności – APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 138, sygn. 20939, k. 2-7, 24–25, 67–111.

³⁷ APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 179, sygn. 20978, k. 53–103.

³⁸ APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 194, sygn. 20992, k. 1–28.

SP. Z O.O. w Gdańsku Wrzeszczu (w 1948 r. siedzibę przeniesiono do Gdyni) – nominalnie spółka zarejestrowana 5 września 1946 r. w Sądzie Okręgowym w Gdańsku, ale w praktyce było to przedsiębiorstwo państwowe powstałe wskutek zarządzenia MŻiHZ (i jemu też podległe) z 3 września 1946 r.³⁹. W odróżnieniu od pozostałych przedsiębiorstw shipchandlerskich (oprócz PCH) udziałowcami spółki „Baltona” nie były osoby fizyczne, lecz dwie firmy państwowe: Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych w Gdańsku Wrzeszczu (90%), powołane i nadzorowane przez Departament Morski Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego oraz „Polska Bandera” Przeładunki Morskie Sp. z o.o. w Gdańsku Wrzeszczu (10%), faktycznie powołana przez Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych⁴⁰. W 1947 r. „Baltona” otworzyła oddziały w Gdańsku Nowym Porcie, Szczecinie oraz agenturę w Ustce⁴¹.

Najbardziej aktywną działalność shipchandlerską prowadziły w latach 1946–1947 (obok PCH oraz „Baltony”): Zjednoczenie Shipchandlerów Polskich, „Klerysz” (chciał utworzyć Oddział w Szczecinie) oraz „Portomare” – prawie zawsze ich przedstawiciele brali udział w konferencjach przedsiębiorstw shipchandlerskich), wszystkie (5) też działały w listopadzie 1947 r., w czasie kiedy wydawało się, że warunki działalności są w miarę stabilne, a kurs wyrównawczy został ustalony na 400 zł za dolara. Jeżeli chodzi o sprzedaż na statki to 90% obrotów stanowiły artykuły spożywcze, pozostałe to artykuły techniczne, głównie ropa, oleje techniczne, liny i węgiel, przy czym ropa i oleje pochodziły z zagranicy, ponieważ Centrala Produktów Naftowych (CPN) nie dostarczał shipchandlerom żadnych paliw⁴².

W 1946 r. obroty pięciu shipchandlerów stanowiły 16 048 zł, a w 1947 r. (3 kwartały) – 96 875 zł.

³⁹ APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 269, sygn. 21062, s. 3–6.

⁴⁰ W lipcu 1947 r. ZPP odsprzedały całość swych udziałów w „Baltonie” Morskiej Centrali Zaopatrzenia w Gdańsku, która z kolei w październiku 1947 r. odstąpiła 30% udziałów Towarzystwu Handlu Międzynarodowego „Dal” Spółka Akcyjna w Warszawie (przejęło ono również 10% udziałów od „Polskiej Bandery”), co w efekcie doprowadziło do podziału udziałów pomiędzy dwa przedsiębiorstwa: MCZ (60%) i „Dal” (40%) – tamże, s. 38–40. W 1949 r. na polecenie Ministerstwa Żeglugi MCZ przejął udziały „DAL-u” – APG OG, PHZ „Baltona”, sygn. 1, bs: pismo Departamentu Finansowego do Morskiej Centrali Zaopatrzenia w Gdyni z 19 sierpnia 1949 r.; sygn. 7, bs: sprawozdanie z 3-letniej działalności firmy „Baltona” Sp. z o.o.).

⁴¹ APG OG, PHZ „Baltona”, sygn. 14, s. 2–7.

⁴² APG OG, IP-H, sygn. 336, s. 23–24: pismo IP-H z 7 listopada 1947 r.; s. 103–104: pismo Zrzeszenia Eksporterów i Importerów Miast Portowych RP z 7 listopada 1947 r.

Tabela 1: Obroty firm shipchandlerskich za rok 1946 (w zł)⁴³.

Firma	Statki zagraniczne (wymiana)	Statki krajowe	Obroty łącznie	Uwagi
PCH	1 836 000	5 033 743	6 869 743	
„Baltona”	–	–	–	brak danych
„Klerysz”	140 600	630 808	771 408	dane za listopad-grudzień 1946 r.
„Portomare”	–	6 973 815	6 973 815	
Zjednoczenie Shipchandlerów Polskich ⁴⁴	1 481 447	551 627	2 033 074	dane za listopad-grudzień 1946 r
Razem:	3 458 047	13 189 993	16 648 040	

Ze sprawozdania z działalności Zjednoczenia Shipchandlerów Polskich za 1947 r. wynika, że spółka poniosła straty w okresie do 1 czerwca 1947 r. (kiedy wprowadzono dopłaty w wysokości 150%), następnie sytuacja trochę się poprawiła, ale straty ponoszone przy dostawach na statki zagraniczne były pokrywane z dochodów uzyskiwanych z dostaw na statki polskie, a sytuacja zdecydowanie poprawiła się od 15 grudnia 1947 r., kiedy zmieniono przelicznik walut do 400 zł za dolara USA, co pozwoliło zakończyć rok z zyskiem⁴⁵. Wcześniejsze straty wynikały również z tego, że mimo możliwości składania wniosków o przyznanie dopłat także w stosunku do transakcji przeprowadzonych między 1 kwietnia a 1 czerwca 1947 r. żadna z firm takiego wyrównania nie otrzymała⁴⁶.

⁴³ Tamże, sygn. 336, s. 25.

⁴⁴ Spółka wykazała stratę za 1946 r. w wysokości 486 328 zł – APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 40, sygn. 20 845, s. 39: rachunek zysków i strat za 1946 r.

⁴⁵ Zysk spółki w 1947 r. wyniósł 161 246 zł (tamże, s. 83–85).

⁴⁶ APG OG, IP-H, sygn. 336, s. 23–24.

Tabela 2: Obroty firm shipchandlerskich za rok 1947 (w zł)⁴⁷.

Firma	Statki zagraniczne (wymiana)	Statki krajowe	Obroty łącznie
PCH	1 836 000	5 033 743	6 869 743
„Baltona”	–	–	–
„Klerysz”	140 600	630 808	771 408
„Portomare”	–	6 973 815	6 973 815
Zjednoczenie Shipchandlerów Polskich ⁴⁴	1 481 447	551 627	2 033 074
Razem:	3 458 047	13 189 993	16 648 040

Na przełomie lat 1947–1948 warunki prowadzenia działalności przez przedsiębiorstwa prywatne znacznie się pogorszyły, pojawiały się kolejne ograniczenia w działalności zaopatrywania statków, wymierzone w spółki shipchandlerskie. Z tego powodu dalsza działalność ze względu na ograniczone możliwości zbytu towarów wiązała się ze stratami, pogłębianymi dodatkowo przez nakładane domiary skarbowe⁴⁸. W tej sytuacji poszczególne przedsiębiorstwa podejmowały decyzje o zaprzestaniu działania.

Decyzją MPiH z 25 stycznia 1949 r. spółka „Klerysz” została pozbawiona możliwości prowadzenia czynności handlowych, ponieważ działalność firmy nie leżała w interesie ministerstwa. Decyzją wspólników z 16 lutego 1949 r. spółka została postawiona w stan likwidacji, a 16 kwietnia 1950 r. Sąd Okręgowy w Gdyni ogłosił jej upadłość. Towary zostały przejęte przez „Baltone”, PCH Oddział Morski oraz utworzony w 1949 r. Dział Shipchandlerski Centrali Spółdzielni Spożywców (CSS) „Społem”⁴⁹. Jako następcy likwidacji spółki 15 marca 1949 r. postanowili udziałowcy Zjednoczenia Shipchandlerów Polskich⁵⁰.

W nieco inny sposób zakończyła się działalność firmy „Portomare”. W 1949 r. jedyny członek zarządu Stefan Sternicki został osadzony przez

⁴⁷ Tamże, s. 26

⁴⁸ Ówczesna wykładnia znaczenia zaopatrywania statków w gospodarce socjalistycznej, patrz: W. Ogórkowa, *Zagadnienie zaopatrywania statków w portach polskich*, „Gospodarka morską”, 1950, z. 4, s. 264–268.

⁴⁹ APG OG, „Klerysz” Sp. z o.o. Koncesjonowany Prywatny Skład Tranzytowy Dla Zaopatrywania Statków w Gdyni, sygn. 2, k. 22–34; APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 204, sygn. 21001, k. 63.

⁵⁰ APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 40, sygn. 20 845, s. 71.

Komisję Specjalną do Walki z Nadużyciami i Szkodnictwem Gospodarczym w obozie pracy w Miłęczynie, w związku z czym spółka została pozbawiona jakiegokolwiek przedstawicielstwa, a Urząd Rewizyjny w Gdańsku zabezpieczył cały majątek spółki, w tym wszystkie towary. Jednocześnie na firmę nałożono domiary podatkowe na 22 miliony zł⁵¹. Z tego powodu Sąd ustanowił kuratora, który podejmował próby umorzenia należności podatkowych oraz ściągnięcia wszystkich należności spółki. Nie poprawiło to sytuacji „Portomare” i w końcu 22 maja 1951 r. Sąd Powiatowy w Gdyni ogłosił upadłość spółki⁵².

W ten sposób w połowie 1949 r. funkcjonowały już tylko dwa przedsiębiorstwa shipchandlerskie, oba państwowe: „Baltona” Sp. z o.o. oraz Oddział Morski PCH (był jeszcze Dział Shipchandlerski CSS „Społem”, ale w 1949 r. dopiero zaczął działać).

W 1949 r. na polecenie MPiH, MŻ oraz MS została powołana Komisja Koordynacyjna dla Spraw Shipchandlerskich, która miała za zadanie zsynchronizowanie współpracy między przedsiębiorstwami zaopatrywania statków i objęcie ich wspólnym planem działania, zmierzającym do skomasowania działalności shipchandlerskiej w jednym przedsiębiorstwie, którym miała zostać „Baltona”. 18 lipca 1949 r. Ministrowie Żeglugi, Skarbu, Handlu Zagranicznego i Handlu Wewnętrznego przedłożyli Komitetowi Ekonomicznemu Rady Ministrów (KERM) wniosek w przedmiocie powołania państwowego przedsiębiorstwa shipchandlerskiego przy jednoczesnej likwidacji dotychczasowych przedsiębiorstw, które działały do tej pory w ramach różnych resortów:

- 1) „Baltona” Sp. z o.o. (MŻ);
- 2) PCH Oddział Morski (Ministerstwo Handlu Wewnętrznego);
- 3) Dział Shipchandlerski CSS „Społem”, działający jako przedsiębiorstwo spółdzielcze (Ministerstwo Handlu Wewnętrznego).

Taką uchwałę KERM podjął 4 października 1949 r., a zarządzeniem Ministra Żeglugi z 16 listopada 1949 r. zostało utworzone przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą „Baltona” Zaopatrywanie Statków w Gdyni. Przedmiotem działania były wszelkie czynności usługowe i handlowe, związane z zaopatrywaniem statków oraz utrzymywaniem w tym celu składów

⁵¹ Odebrano też lokal w Gdyni przy ul. 10 lutego 24, który przejęła Państwowa Centrala Handlowa w Gdańsku-Wrzeszczu wraz z samochodami, urządzeniami magazynowymi i towarami (APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHB 75, sygn. 20879, k. 140–142, 205–206: sprawozdana Kuratora Sądowego z 10 maja 1949 r. oraz 20 maja 1950 r.

⁵² Tamże, k. 265.

celnych⁵³. Z kolei z 17 listopada 1949 r. pochodzi instrukcja MŻ i Ministra Handlu Zagranicznego stanowiąca, że działalnością shipchandlerską w portach polskich zajmuje się wyłącznie „Baltona” Zaopatrywanie Statków Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione z siedzibą w Gdyni, podlegające MŻ⁵⁴. Tymczasem działająca wcześniej „Baltona” Sp. z o.o. z dniem 1 stycznia 1950 r. została postawiona w stan likwidacji na skutek żądania Ministra Żeglugi Adama Rapackiego, który pismem z 21 grudnia 1949 r. polecił zwołać walne zgromadzenie udziałowców spółki i zbyć ich udziały za złotówkę na rzecz państwowego przedsiębiorstwa „Baltona” Zaopatrywanie Statków (walne zgromadzenie odbyło się 29 grudnia 1949 r.), co faktycznie nastąpiło 31 grudnia 1949 r.⁵⁵

Zgodnie z wcześniejszymi zamierzeniami 23 grudnia 1949 r. na posiedzeniu Komisji Koordynacyjnej Przedsiębiorstw Shipchandlerskich postanowiono z dniem 31 grudnia 1949 r. zakończyć działalność Oddziału Morskiego PCH oraz Działu Shipchandlerskiego CSS „Społem”, a majątek tych przedsiębiorstw przekazać nowemu przedsiębiorstwu państwowemu „Baltona” Zaopatrywanie Statków w Gdyni. W ten sposób zakończyła się historia „Baltona” Sp. z o.o., a rozpoczęła się działalność przedsiębiorstwa państwowego o tej samej nazwie⁵⁶.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni

„Klerysz” Spółka z o.o. Koncesjonowany Prywatny Skład Tranzytowy Dla Zaopatrywania Statków w Gdyni

Państwowa Centrala Handlowa w Gdyni

Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego i Zaopatrywania Statków „Baltona” w Gdyni

⁵³ APG OG, SGG, Akta rejestrowe RHD 23, sygn. 21549, s. 2; APG OG, PHZ „Baltona”, sygn. 17, s. 24–25.

⁵⁴ Tamże, s. 31–34.

⁵⁵ APG OG, PHZ „Baltona”, sygn. 7 b.s. Z punktu widzenia państwa najważniejsze w działalności shipchandlerskiej „Baltony” było pozyskiwanie jak największej ilości dewiz – APG OG, PHZ „Baltona”, sygn. 11: protokół z posiedzenia Komisji dla Spraw Shipchandlerskich z 4 kwietnia 1950 r.

⁵⁶ W 1983 r. „Baltona” została przekształcona w spółkę akcyjną, nadal funkcjonuje i zajmuje się obecnie zaopatrywaniem statków i prowadzeniem sklepów oraz gastronomii w strefach wolnocłowych i na lotniskach.

Sąd Grodzki w Gdyni 1928–1939

Sąd Grodzki w Gdyni 1945–1950

LITERATURA

Koselnik B., *Zaopatrywanie okrętów*, Wydawnictwa Instytut Bałtyckiego, zeszyt 5, Gdynia 1937.

Ogórkowa W., *Zagadnienie zaopatrywania statków w portach polskich*, „Gospodarka morską”, 1950, z. 4.

Przedsiębiorstwa shipchalerskie w Gdyni, „Polska Gospodarcza” 1937, z. 30.

Rdesiński M., *Narodziny gdyńskiej shipchalerki*, „Rocznik Gdyński” 1983, nr 4, s. 103–108.

Szyszkowski M., *Sprawa shipchalerki w Gdyni*, „Polska Gospodarcza” 1934, z. 28.

Techman R., *Cumownictwo portowe w latach 1945–1949*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 1990, z. 1–2.

Wojciechowski J., *Shipchandler*, „Żeglarz” 1948, nr 3.

skrótó:

CPN – Centrala Produktów Naftowych

CSS – Centrala Spółdzielni Spożywczych

GAL – Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe S.A

NBP – Narodowy Bank Polski

IP-H – Izba Przemysłowo-Handlowa

PCH – Państwowa Centrala Handlowa

MAiH – Ministerstwa Apropizacji i Handlu

MPiH – Ministerstwo Przemysłu i Handlu

MS – Ministerstwo Sprawiedliwości

MŻ – Ministerstwo Żeglugi

MŻiHZ – Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego

Andrzej Regliński

Zaopatrywanie statków i firmy shipchalerskie w Gdyni w latach 1945–1950 w świetle źródeł archiwalnych

Streszczenie

Działalność przedsiębiorstw shipchalerskich polegała na zaopatrywaniu statków w potrzebne artykuły i rozpoczęła się wraz z powstaniem portu w Gdyni. Po początkowym okresie żywiołowego rozwoju usług shipchalerskich, Ministerstwo Przemysłu i Handlu (MPiH) wraz z Izbą Przemysłowo-Handlową (IP-H) w Gdyni ustaliło w latach 30. XX w. niezbędne warunki, jakie powinni spełniać shipchalerzy, aby otrzymać koncesję i prowadzić działalność w zakresie zaopatrywania statków. Po zakończeniu wojny w 1945 r. część przedwojennych shipchalerów wznowiła działalność (połączeni w Związku Shipchalerów Polskich), pojawiły się też nowe spółki prywatne: Dom Handlowo-Przemysłowy „Portomare”, Biuro Handlowe „Klerysz”, czy Zaopatrzenie Żeglugi „Kormoran” oraz fir-

my państwowe: Państwowa Centrala Handlowa w Gdyni i „Baltona”. Sprzedaż towarów na statki była obłożona sporym ryzykiem ze względu na olbrzymie dysproporcje cen wolnorynkowych w kraju w stosunku do oficjalnego kursu walut (konieczność stosowania oficjalnego przelicznika: 100 zł za dolara) oraz brak możliwości legalnej wymiany dewiz. Do tego dochodziły trudności wynikające z niedoborów żywności na rynku, czy utrudnienia w dostępie do paliw czy oleju przez firmy prywatne (tutaj monopol miała państwowa Centrala Produktów Naftowych). W efekcie doprowadziło to do wyparcia prywatnych przedsiębiorstw i ograniczenia ich działalności, co było skutkiem zarówno trudnych warunków prowadzenia działalności (ograniczone dopłaty, administracyjne zakazy sprzedaży określonych artykułów, zakaz prowadzenia handlu wymiennego i odsprzedaży towarów,) przy jednoczesnym uprzywilejowaniu państwowych przedsiębiorstw („Baltona”, PCH.), jak i polityki gospodarczej ówczesnych władz, zmierzającej do wyeliminowania sektora prywatnego z gospodarki („bitwa o handel”) i stopniowej likwidacji poszczególnych przedsiębiorstw prywatnych. Zbiegło się to z działaniami władz państwowych zmierzającymi do zcentralizowania i upaństwowienia działalności shipchandlerskiej w ramach jednego przedsiębiorstwa zaopatrywania statków „Baltona” w 1950 r.

Słowa kluczowe:

działalność shipchandlerska, firmy shipchandlerskie, port w Gdyni, shipchandlerzy, zaopatrywanie statków w Gdyni.

Andrzej Regliński

Supplying ships and ship chandler companies in Gdynia in 1945–1950 in the view of archival sources

Summary

The activity of ship chandler enterprises consisted in supplying ships with necessary products and started together with the establishment of the port in Gdynia. After the initial period of robust development of ship chandler services, in the 1930s, the Ministry for Industry and Trade together with the Chamber of Industry and Commerce in Gdynia determined the necessary conditions to be met by ship chandlers to obtain a license and conduct activity in the area of supplying ships. After the end of the war in 1945, some of the ship chandlers renewed their activity (under the Polish Ship Chandlers Association), new private companies were created, including Dom Handlowo-Przemysłowy “Portomare”, Biuro Handlowe “Klerysz” or Zaopatrzenie Żeglugi “Kormoran”, and state companies, such as Państwowa Centrala Handlowa in Gdynia and “Baltona”, occurred. Selling goods to ships carried a big risk because of enormous disproportions between kerb prices in the country and the official currency rate (the necessity to apply an official conversion rate: PLN 100 per dollar) and due to the lack of the possibility to legally exchange foreign currency. In addition, there were difficulties resulting from the shortage of food on the market and impediments to access fuels or oil by private companies (Centrala Produktów Naftowych had a monopoly in this area). Consequently, it led to outcompeting private enterprises and limiting their activity, which was a result of both difficult conditions of conducting activity (limited grants, administrative bans on selling particular products, prohibition of barter and resale of goods) and a privileged position of state enterprises (“Baltona”, PCH) as well as the economic policy of the contemporary authorities, aiming at elimination of the private

sector from economy (“battle for trade”) and gradual shutdown of individual private enterprises. It happened at the same time as the actions of the governmental authorities targeted at centralizing and nationalizing ship chandler activity within one enterprise, “Baltona”, supplying ships in 1950.

Keywords:

ship chandler activity, ship chandler companies, port in Gdynia, ship chandlers, supplying ships in Gdynia.