

JORDAN SIEMIANOWSKI (Toruń)

WSPÓŁPRACA POLSKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGI MORSKIEJ
„SARMACJA” Z BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.
ORAZ WALFORD BALTIC TRANSPORTS LTD. W LATACH 1920–1926

Słowa kluczowe: polsko-norweskie stosunki żeglugowe, okres międzywojenny, polska flota handlowa, Druga Rzeczpospolita, norweska flota handlowa

Polskie Towarzystwo Żeglugi Morskiej „Sarmacja” S.A. w Warszawie niewątpliwie zasługuje na szersze opracowanie chociażby ze względu na fakt, że stanowiło ono pierwsze tego typu przedsiębiorstwo, działające dość długo na terenie Drugiej Rzeczypospolitej (II RP). Interesujące jest to, że „Sarmacja” przez dłuższy okres prowadziła działalność przy współudziale znaczącego armatora z Bergen – Det Bergenske Dampskibsselskab (BDS), który jako pierwszy z norweskich firm żeglugowych zwrócił większą uwagę na możliwość wykorzystania potencjału gospodarki morskiej Gdańska oraz młodego państwa polskiego. Takiej szansy pomimo podjętych prób nie wykorzystali w latach dwudziestych ubiegłego wieku inni znaczący norwescy armatorzy, m.in. Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab (NFDS)¹ z Trondheim, Det Stavangerske Dampskibsselskab (DSD)² ze Stavanger czy też Wilhelm Wilhelmsen³ z Tønsberg.

¹ Statki NFDS uczestniczyły we frachtach morskich na linii Londyn – porty bałtyckie z uwzględnieniem Gdańska, a także Kłajpedy, Lipawy, Windawy, Rygi oraz Tallinna już od 1920 do 1925 r., zob. Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab forretningsaar (za lata 1920–1926).

² Plany utworzenia linii do Niemiec północnych oraz na Morze Bałtyckie zostały po raz pierwszy poruszone przez dyrektora DSD Johanna Johansena w 1924 r. Początkowo we frachtach z Trondheim oraz innych portów zachodniorweskich do Szczecina i Lubeki uczestniczył s/s „Tungenes” (560 BRT), później zastąpiony przez s/s „Jæderen” (dawny s/s „Saloniki”, 902 BRT). S/s „Tungenes” został zbudowany w 1922 r. w Danziger Werft, podobnie jak również należące do DSD s/s „Sanct Svithun” (1376 BRT, rok budowy: 1927) oraz s/s „Kronprinsesse Märtha” (898 BRT, rok budowy: 1929). Do 1925 r. spośród floty 27 statków towarowych, którą dysponowali wówczas armatorzy ze Stavanger, jedynie 3 uczestniczyły w regularnych liniach z zachodniej Norwegii do portów bałtyckich. DSD zaangażowało się w większym stopniu w obsługę linii żeglugowej z Gdańska do portów zachodniej Norwegii w 1931 r., kiedy wraz z BDS utworzyło Bergenske-Stavangerske Østersjølinjen (zob. J. Siemianowski, *Działalność Bergenske-Stavangerske Østersjølinjen w portach polskiego obszaru celnego w latach 1931–1939*, *Nautologia*, R. 48: 2013, nr 150, s. 45–46).

³ W pierwszych latach powojennych statki Wilhelma Wilhelmsena niezwykle rzadko zawijały do portu gdańskiego. I tak 2 VII 1919 r. przybył do Gdańska z Nowego Jorku *via* Kłajpeda s/s „Tyr”, nie

Niestety, w wyniku zniszczeń wojennych ziem polskich, a także eksplozji, jaka nastąpiła 20 IV 1944 r. w budynku administracyjnym BDS⁴, do czasów współczesnych zachował się jedynie cząstkowy zasób materiałów archiwalnych dotyczących działalności „Sarmacji”, co potwierdziła przeprowadzona przez autora kwerenda w Archiwum Państwowym w Gdańsku, Archiwum Akt Nowych oraz Archiwum Muzeum Morskiego w Bergen (Bergens Sjøfartsmuseum Arkiv – BsJ).

Niewielka ilość dostępnych źródeł miała wpływ na strukturę poniższego studium, w którym poszczególne kwestie uwypuklono, inne natomiast zaledwie zasygnalizowano, posilując się przy tym artykułami zaczerpniętymi z prasy międzywojennej. Niestety, fragmentaryczne i z reguły rzadko ze sobą powiązane informacje zawarte w archiwaliach nie pozwoliły na dokładne określenie polityki polskiego towarzystwa żeglugowego, lecz jedynie na zbadanie kilku zagadnień. Autor pokusił się także o przedstawienie wcześniejszych kontaktów, lub prób ich nawiązania, utrzymywanych przez BDS z gdańskim portem, usiłując w ten sposób wyjaśnić proces wejścia kapitału norweskiego armatora do Wolnego Miasta Gdańska oraz II RP.

Kwerenda w wyżej wymienionych oraz innych archiwach umożliwiła także dotarcie do niewykorzystanych dotychczas w literaturze przedmiotu źródeł, które z kolei pozwoliły rzucić znacznie więcej światła na badany problem. Należy wymienić w tym kontekście dokumenty przechowywane w Archiwum Narodowym w Krakowie (RHB 88), Archiwum Akt Nowych (zespół „Państwowy Urząd Zakupu Artykułów Pierwszej Potrzeby” – PUZAPP), BsJ (zespół „Det Bergenske Dampskibsselskab: Aa – Forhandlingsprotokoller” za lata 1919–1927 oraz „Rb – Årsregneskap med bilag 1919–1922”), następnie „Zbiór Manuskryptów” w Bibliotece Uniwersyteckiej w Bergen (Universitetetsbiblioteket i Bergen, Manuskriptsamlingen, sygn. 1570/24–2), a także dokumenty z National Archives w Londynie (zespół „Board of Trade”). Ponadto cenne okazały się nieznane polskiemu czytelnikowi wydawnictwa źródłowe, tj. *Haandbok over Norske Obligationer og Aktier* (za lata 1919–1924)⁵, a także sprawozdania roczne z działalności BDS („Det Bergenske Dampskibsselskab. Beretning og Regnskap” za lata 1921–1924, 1926).

przywożąc jednak żadnego ładunku. Dwa lata później, 15 VIII 1921 r., również z Nowego Jorku, ale tym razem przez Hamburg, dotarł s/s „Guernsey” z ładunkiem drobnicy, natomiast 18 VIII 1923 r. z Bidżaji przyplłynął s/s „Tancred” z fosfatami. W listopadzie 1923 r. w jednej z linii W. Wilhelmsena, Norges Mexico-Gulf Line, uczestniczyło 6 innych statków: m/s „Noruega”, m/s „Mexicano”, m/s „America”, m/s „Tampa”, m/s „Tortugas” oraz m/s „Topeka”, ale żaden z nich nie zawinął do Gdańska. Dopiero w lutym 1931 r. W. Wilhelmsen ze szwedzką linią żeglugową Svenska Amerika-Mexico-Linjen założył linię żeglugową z Zatoki Meksykańskiej do Gdyni oraz Gdańska (Gulf-Gdynia Line – GGL), zob. Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej cyt. APG), Rada Portu i Dróg Wodnych (dalej cyt. RPiDW), sygn. 1438, Schiffseingangs vom 30 Juli 1918 bis 30 Januar 1927, k. 36, 37, 252–253, 438–439; Riksarkivet (dalej cyt. RA), Utenriksdepartementet (dalej cyt. UD), sygn. 1429, H2-BI, Samseiling mellem Norge-Mexico-Linjen, Stray og Nordenfjeldske og Den Norske Amerikalinje, Korespondencja Wilhelma Wilhelmsena z konsulem generalnym H. Fayem, 22 XI 1923 r.; Przemysł i Handel, nr 44 z 31 X 1925 r.

⁴ T. L. Nilsen, *Bergen og sjøfarten*, bind 5: *Mot nye utfordringen 1939–1973*, Bergen 2001, s. 184.

⁵ *Haandbok over Norske Obligationer og Aktier*, utgit av C. Kierluf & Co., Kristiania 1919–1924.

POWSTANIE TOWARZYSTWA ŻEGLUGI MORSKIEJ „SARMACJA”
SPÓŁKI Z O.O. Z SIEDZIBĄ W KRAKOWIE

Jeszcze przed zakończeniem pierwszej wojny światowej pojawiło się kilka prób utworzenia polskiej floty handlowej zainicjowanych zarówno przez polskie władze, jak i podmioty prywatne⁶. Ewentualne dysponowanie własną marynarką handlową stanowiło wówczas ważny czynnik polityczny odrodzonej Polski zarówno w staraniach o uzyskanie dostępu do morza, jak i później w stałym manifestowaniu potrzeby posiadania szczególnych praw w porcie gdańskim. Warto przypomnieć, że w momencie odzyskania niepodległości Polska praktycznie nie posiadała ani jednego statku.

Znaczącą rolę w budowie polskiej floty handlowej odegrał m.in. były oficer austro-węgierskiej marynarki wojennej Bogumił Nowotny⁷, który już 31 XII 1917 r. przedłożył ówczesnemu prezydentowi ministrów rządu Królestwa Polskiego, Janowi Kucharzewskiemu, obszerny memoriał poświęcony planom rozwoju dróg wodnych oraz żeglugi morskiej. Prócz powołania komisji dla żeglugi po morzach i rzekach proponował również utworzenie Towarzystwa Żeglugi Polskiej, którego ewentualną działalność traktował w charakterze propagandowym⁸.

Bogumił Nowotny zaangażował się również w sprawy żeglugi śródlądowej, kiedy w dniu odzyskania przez Polskę niepodległości przejął w Warszawie od byłych władz niemieckich tabor żeglugi wiślanej oraz przystań na Wiśle. Wkrótce na mocy dekretu naczelnika państwa z dnia 28 XI 1918 r. objął funkcję szefa Sekcji Marynarki Wojennej w Ministerstwie Spraw Wojskowych⁹, którą pełnił do połowy 1919 r., gdy podjął się przy akceptacji byłego ministra skarbu Jana Kantego Steczkowskiego działań na rzecz zakupu pierwszego polskiego statku handlowe-

⁶ Jeśli chodzi o polskie firmy prywatne, pierwsze próby utworzenia polskiej floty handlowej zostały podjęte przez przedsiębiorstwa prowadzące działalność na Morzu Czarnym (bracia Rylscy, firma „Emeryk”, na Bliskim Wschodzie (firma „Kryński”) i na Dalekim Wschodzie (firma „Grünblatt”), a także firmę amerykańską (Towarzystwo Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Czarnomorskiej), zob. W. Czerwińska, *Polska Żegluga Morska w latach II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1971, s. 32–33.

⁷ Bogumił Nowotny (1871–1960) w 1890 r. został przyjęty jako aspirant do austro-węgierskiej marynarki wojennej. Dzięki uzyskanym awansom w 1908 r. został dowódcą półflotyli łodzi torpedowych w Trieście, w listopadzie 1912 r. uzyskał stopień komandora podporucznika, a w końcu listopada 1913 r. został dowódcą torpedowca „Trabant”. Od 24 VII 1914 r. był już dowódcą kontrtorpedowca „Scharfschütze” i na tym stanowisku zastał go wybuch pierwszej wojny światowej. Pośród najważniejszych akcji, w jakich uczestniczył, należy wymienić ostrzeliwanie wybrzeży Czarnogóry (16 VIII–17 IX 1914 r.), udany wypad do czarnogórskiego portu Antivari (18 X 1914 r.), nocną akcję wtargnięcia do prowadzącego do Rawenny kanału Corsini (24 V 1915 r.), bitwę z włoskimi torpedowcami nieopodal Porto Corsini (3 V 1916 r.), a także w cieśninie Otranto (23 V 1916 r.). Odniesiony sukces w ostatniej bitwie przyniósł mu awans na komandora porucznika. Od lutego do końca kwietnia 1918 r. Nowotny był dowódcą pancernika „Erzherzog Karl” i równocześnie dowódcą eskadry, zob. J. Pertek, *Nowotny Bogumił*, [in:] *Polski słownik biograficzny*, t. 23, Wrocław 1978, s. 392–393.

⁸ Z. Machaliński, *Polska myśl morska w okresie niewoli na tle sytuacji geopolitycznej basenu Morza Bałtyckiego*, [in:] *Z dziejów polskiej administracji morskiej. Lata 1918–1928*, red. D. Duda, Z. Machaliński, R. Mielczarek, Gdynia 2008, s. 19–20.

⁹ J. Pertek, op.cit., s. 393.

go¹⁰. O sporym zaangażowaniu Nowotnego na rzecz tworzenia podwalin polskiej żeglugi morskiej może również świadczyć jego udział w powstałym 1 XII 1918 r. stowarzyszeniu *Bandera Polska* – organizacji skupiającej oficerów marynarki wojennej, handlowej, a także śródlądowej byłych państw zaborczych¹¹.

Podjęte przez B. Nowotnego działania oraz nabyta przezeń wiedza o możliwościach budowy polskiej floty handlowej zaowocowały wkrótce założeniem 9 XI 1919 r. Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Sarmacja” spółki z o.o. z siedzibą w Krakowie¹². Prócz Nowotnego do organizatorów przedsiębiorstwa należeli Kazimierz Bauda reprezentujący Bank Małopolski, Teofil Przybylski z Polskiego Towarzystwa Handlowego w Krakowie, Albert Ungar oraz Tadeusz Bednarski. Postanowiono, że firma, której kapitał wyniósł początkowo 3 mln marek polskich (mp), będzie prowadzić działalność żeglugową oraz handlową w kraju oraz za granicą¹³. Poza transportem morskim przedsiębiorstwo to świadczyło również usługi w zakresie przeładunku towarów, a także ich magazynowania¹⁴.

Wkrótce, 7 II 1920 r., „Sarmacja” zakupiła od firmy A. O. Andersen z Kopenhagi¹⁵ swój pierwszy statek¹⁶ – mający drewniane poszycie parowiec s/s „Kraków” (426 BRT, 550 DWT, 240 NRT)¹⁷, będący jednocześnie pierwszym statkiem handlowym II RP¹⁸, a także pierwszym statkiem, który w okresie międzywojnia zawiązał do portu gdańskiego pod polską banderą¹⁹. Jednostkę zbudowano w 1919 r. w duńskiej stoczni Fredrikshavns Værft & Flyderdork A. S. we Fredrikshavn²⁰, natomiast 10 VI 1921 r. wpisano ją do rejestru statków handlowych morskich²¹, co potwierdzono tego dnia w „Monitorze Polskim”²².

Dzień po zakupie s/s „Kraków” B. Nowotny wysłał pilne pismo do Konsulatu Generalnego Rzeczypospolitej w Londynie, aby z powodu warunków politycznych, które wówczas panowały w Gdańsku, oddać jednostkę w ramach półrocz-

¹⁰ B. Nowotny, *Wspomnienia*, Gdańsk 2006, s. 184–185.

¹¹ Z. Machaliński, *Stowarzyszenie Pracowników na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska” (październik 1918–czerwiec 1919)*, *Nautologia*, R. 18: 1983, nr 3 (71), s. 23.

¹² Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej cyt. ANK), Oddział II, Akta firmy spółkowej Polskie Towarzystwo Żeglugi Morskiej „Sarmacja”, RHB VI 88, Wpis do rejestru handlowego firmy spółkowej Polskie Towarzystwo Żeglugi Morskiej Sarmacja Spółka z o.o., 23 XII 1919 r., bez pag.

¹³ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty żeglugowe w latach 1919–1926*, *Komunikaty Instytutu Bałtyckiego*, R. 23/24: 1986/1987, z. 38/39, s. 50.

¹⁴ Archiwum Akt Nowych (dalej cyt. AAN), Państwowy Urząd Zakupu Artykułów Pierwszej Potrzeby (dalej cyt. PUZAPP), Oddział w Gdańsku, Korespondencja z Polskim Towarzystwem Żeglugi Morskiej „Sarmacja”, sygn. 2464, Pismo PUZAPP do Polskiego Towarzystwa Żeglugowego „Sarmacja”, 15 I 1921 r., k. 72; *ibid.*, 20 I 1921 r., k. 67.

¹⁵ J. Miciński, *Księga statków polskich 1918–1945*, t. 1, Gdańsk 1996, s. 135.

¹⁶ W. G. Strąg, *Kronika Polski na morzu 1918–1984*, Warszawa 1985, s. 15.

¹⁷ J. Miciński, S. Kolicki, *Pod polską banderą*, Gdynia 1962, s. 156.

¹⁸ W. G. Strąg, *op.cit.*, s. 15.

¹⁹ *Gazeta Gdańska*, nr 288 z 15 XII 1920 r.

²⁰ J. Miciński, S. Kolicki, *op.cit.*, s. 156.

²¹ *Gazeta Gdańska*, nr 140 z 28 VI 1921 r.

²² *Monitor Polski*, nr 140 z 23 VI 1921 r.

nego *time-charter* firmie angielskiej. W gestii konsulatu miało pozostać objęcie statku oraz załogi opieką. Niestety, z uwagi na fakt, że Anglia nie ratyfikowała jeszcze traktatu pokojowego z Austrią, zaś s/s „Kraków” był obsadzony w większości marynarzami austriackimi, dzierżawcy Williams Brothers z Liverpoolu uznali zawarty kontrakt za nieważny. Powstała sytuacja groziła wręcz upadkiem polskiego przedsiębiorstwa, co zmusiło Nowotnego do przekonania kapitana statku Oskara Doleżala oraz jego załogi do przyjęcia polskiego obywatelstwa²³.

W 1921 r. s/s „Kraków” trzykrotnie uczestniczył we frachtach do portów łotewskich, przewoził angielski węgiel do Holandii²⁴, pływał również w sześciomiesięcznym czarterze dla firmy angielskiej, transportując do Newcastle oraz północnych portów francuskich węgiel w cenie 85 szylingów za tonę²⁵. Mimo że s/s „Kraków” był nową jednostką, już w listopadzie 1921 r. przeszedł remont w gdańskiej stoczni Klawittera²⁶. Warto dodać, że w tym samym czasie B. Nowotny przebywał w Danii, gdzie współpracował z duńskim maklerem, podróżując w razie potrzeby do Anglii²⁷.

Już w grudniu 1920 r. B. Nowotny przeniósł swoje biuro z Kopenhagi do Gdańska²⁸, gdzie, jak wynika z dokumentów, musiał nieco wcześniej nawiązać współpracę z firmą Anglika Leopolda Herberta Georga Walforda, Walford Baltic Transports Ltd. (WBT), będącą filią przedsiębiorstwa żeglugowego z Londynu. Ów kontakt pozwolił mu na zorganizowanie 1 XII 1920 r. stałej linii okrętowo-towarowej łączącej Gdańsk z Antwerpią i obsługującej handel między Polską a Belgią²⁹. Jednocześnie Nowotny rozpoczął współpracę gospodarczą z duńskim kupcem Jensem Ejbølem³⁰. Natomiast trzy miesiące później, 1 II 1921 r., „Sarmacja” wydzierżawiła statek o pojemności 1200 ton, którym mogła dysponować do czasu wykreślenia go z rejestru³¹.

²³ J. Miciński, op.cit., s. 135–136.

²⁴ Ibid., s. 136.

²⁵ B. Nowotny, op.cit., s. 185–186; Przemysł i Handel, nr 15–16 z 15 IV 1920 r.

²⁶ Danziger Zeitung, Nr. 522, 18 XI 1921 r.

²⁷ B. Nowotny, op.cit., s. 185–186. Niestety, Nowotny we *Wspomnieniach* nie poinformował, z którym z duńskich maklerów nawiązał współpracę.

²⁸ A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu Bergenske w portach polskiego obszaru celnego w latach 1919–1939*, Komunikaty Instytutu Bałtyckiego, R. 29: 1992, z. 41, s. 46.

²⁹ AAN, PUZAPP, Oddział w Gdańsku, Korespondencja z Polskim Towarzystwem Żeglugi Morskiej „Sarmacja”, sygn. 2464, Pismo PUZAPP do Polskiego Towarzystwa Żeglugowego „Sarmacja”, 15 I 1921 r., k. 72; *ibid.*, 20 I 1921 r., k. 67; A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 50.

³⁰ J. Ejbøl założył 17 VI 1921 r. wraz z B. Nowotnym niewielką firmę Motorfahre G.m.b.H. trudniącą się transportem łodziami motorowymi pasażerów w obrębie Wolnego Miasta Gdańska. Każdy z właścicieli spółki wniósł kapitał wielkości 150 000 marek, zob. APG, Akta notariusza Gustawa Zandera (dalej cyt. ANGZ), sygn. 13, Umowa założycielska spółki Motorfahre G.m.b.H., 17 VI 1921 r., k. 420–422.

³¹ AAN, PUZAPP, Oddział w Gdańsku, Korespondencja z Polskim Towarzystwem Żeglugi Morskiej „Sarmacja”, sygn. 2464, Pismo PUZAPP do Polskiego Towarzystwa Żeglugowego „Sarmacja”, 15 I 1921 r., k. 72; *ibid.*, 20 I 1921 r., k. 67.

NAWIĄZANIE WSPÓŁPRACY POLSKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWEGO
„SARMACJA” Z DET BERGENSKE DAMPSKIBSSELSKAB
I WALFORD BALTIC TRANSPORTS LTD.

Dzięki nawiązaniu przez B. Nowotnego kontaktów z L. H. G. Walfordem oraz J. Ejbølem wkrótce historia Polskiego Towarzystwa Żeglugowego „Sarmacja” ściśle splotła się z działalnością BDS oraz w jeszcze większym stopniu z WBT. Przebieg wejścia BDS we frachty bałtyckie, a także nawiązanie pomiędzy wymienionymi przedsiębiorstwami współpracy wymaga w tym miejscu głębszego naświetlenia.

Związki BDS, pierwszego, a zarazem jednego z największych armatorów norweskich w okresie dwudziestolecia międzywojennego, z obszarem bałtyckim istniały już wcześniej, kiedy w 1908 r. bergenskie przedsiębiorstwo utworzyło regularną linię pomiędzy wybrzeżem zachodniej Norwegii a portami w Królewcu oraz Gdańsku³². W lutym 1914 r. planowano utworzenie kolejnej linii żeglugowej, tym razem łączącej Anglię z portami Morza Bałtyckiego, którą od 1915 r. miały obsługiwać dość stare już statki s/s „Uranus” (rok budowy: 1880³³) oraz s/s „Mars” (rok budowy: 1878)³⁴. Niestety, wobec wybuchu światowego konfliktu projekt ten nie doczekał się realizacji.

Wraz z końcem pierwszej wojny światowej w kierownictwie norweskiego armatora zrodziła się koncepcja założenia linii bałtyckiej do Piotrogradu³⁵, jednakże ze względu na rewolucję w Rosji wstrzymano się z podjęciem konkretnych działań, a także stwierdzono, że planowane połączenie zostanie wznowione tak szybko, jak będzie to możliwe. Wszelako w kwestii Bałtyku pojawiła się inna możliwość, a mianowicie wykorzystanie potencjału odrodzonej Rzeczypospolitej oraz połączonego z nią portu w Wolnym Mieście Gdańsku. Pierwszą myśl utworzenia nowej linii wysunął w 1919 r. członek zarządu BDS Thomas Schen Falck podczas generalnego zebrania bergenskiego przedsiębiorstwa. Niestety, naszkicowane przezeń plany przedstawiały się wówczas bardzo mgliście, toteż nie wiedziano, w jaki sposób zorganizować zamierzone połączenie. Warto zaznaczyć, że w sprawozdaniu firmy za rok 1919 nie widnieje żadna wzmianka o założeniu przez norweskiego armatora linii polskiej czy też gdańskiej³⁶.

Zainteresowanie BDS obsługą zagranicznego handlu Polski nie słabło, co może poświadczyć wysunięcie przez szefa tegoż przedsiębiorstwa, Kristofera Lehmkuhla, odrzuconej ostatecznie kandydatury Einara Nielsena, pracownika tejże firmy, na stanowisko reprezentanta Norweskiego Związku Armatorów (Norges Reder-

³² D. Bakka jr, *Bergenske. Byen og selskapet*, Bergen 1993, s. 77.

³³ Det Norske Veritas, 1915, s. 274.

³⁴ Ibid., s. 160; Bergens Sjøfartsmuseum Arkiv (dalej cyt. Bsj), Ms 41 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Aa – Forhandlingsprotokoll II (1911–1921), 23 II 1914 r., dokument bez tytułu zaczynający się od słów: „Man tillader sig herved [...]”.

³⁵ *Haandbok over Norske Obligationer og Aktier*, bind 2: *Skibsaktier, Hvalfangstaktier*, Kristiania 1919, s. 429.

³⁶ W. Keilhau, *Norges eldste linjerederi. Jubileum skrift til Det Bergenske Dampskibsselskab 100-års dag*, Bergen 1951, s. 364–366.

forbund – NRF)³⁷, biorącego udział w norweskiej misji ekonomicznej do Polski w sierpniu 1919 r.³⁸ Kolejna okazja nawiązania kontaktów żeglugowych z Gdańskiem pojawiła w grudniu 1919 r., gdy rozważano możliwość zamówienia w gdańskiej stoczni Klawittera dwóch statków o nośności 3050 DWT każdy³⁹.

Niestety, ani wspomniana norweska misja gospodarcza, ani konieczność transportu norweskich śledzi, które II RP zakupiła na mocy umowy z Norwegią w dniu 3 XI 1919 r., nie zrodziły głębszych polsko-norweskich kontaktów żeglugowych. Warto zaznaczyć, że w roku podpisania umowy śledziowej żaden ze statków BDS nie zawinął do gdańskiego portu, natomiast 14 IV 1920 r. pojawiła się jedynie s/s „Edna” (633 BRT, 830 DWT, 346 NRT, rok budowy: 1908, zbudowany w Göteborg Nya Aktiebolag⁴⁰), przywożąc z Bergen *via* Kopenhaga ładunek śledzi⁴¹.

Projekt utworzenia połączenia z obszarami bałtyckimi, już przy wsparciu dyrektora K. Lehmkuhla, został podniesiony na nowo, kiedy do dyskusji ponownie włączył się T. S. Falck oraz jego były współpracownik, wspomniany J. Ejbøl⁴², z którym prowadził w przedrewolucyjnej Rosji stocznice, a także żeglugę statków holowniczych oraz handel drewnem⁴³. Po zakończeniu rewolucji Ejbøl postanowił kontynuować swoją działalność w Gdańsku, gdzie nawiązał kontakt z L. H. G. Walfordem, Falck zaś udał się do Londynu, gdzie nieco później został szefem londyńskiego wydziału BDS. Dodajmy, że podczas zebrania dyrekcji bergeńskiego armatora pośród osób, które zwróciły szczególną uwagę na możliwość organizacji frachtu bałtyckiego, znalazł się również Knud Sømme, ówczesny szef filii BDS w Londynie⁴⁴.

Równocześnie, a więc w połowie 1920 r., zaistniały warunki, które mogły przekonać BDS o opłacalności obsługi handlu zagranicznego Polski oraz Wolnego Miasta Gdańska, zrodziły się bowiem wówczas plany propagowania w niedalekiej

³⁷ Norweski Związek Armatorów (Norges Rederforbund), od 1984 r. Norweski Związek Towarzystw Żeglugowych (Norges Rederiforbund), powstał w 1909 r. jako organizacja chroniąca armatorów przed ingerencją państwową w kwestie techniczne, finansowe oraz organizacyjne norweskiego frachtu morskiego, zob. B. Kolltveit, J. G. Bjørklund, *Norsk sjøfart i det 20. århundre*, [in:] *Norsk sjøfart*, bind 2, red. B. Berggren, A. E. Christensen, B. Kolltveit, Oslo 1989, s. 171; P. Selvig, *The Norwegian Shipowners' Association*, Norwegian Shipping News, 1959, no. 15, s. 6.

³⁸ RA, UD, sygn. 2559, H4-NII, Kommersielldelegasjon til Polen fra Norge, bind I: 1919, Telegram norweskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, 9 VII 1919 r.; J. Siemianowski, *Norwegian Plans for Shipping Cooperation with Poland in 1919*, Sjøfartshistorisk Årbok, 2011 [druk: 2013], s. 130.

³⁹ Bsj, Ms 41 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Aa – Forhandlingsprotokoll II (1911–1921), Raport ze spotkania Det Bergenske Dampskibsselskab, 22 XII 1919 r.

⁴⁰ Det Norske Veritas, 1922. Począwszy od 1919 r., publikacje „Det Norske Veritas” nie mają paginacji.

⁴¹ APG, RPiDW, sygn. 1477, Schiffs Ausgangs Journal von 1913 bis 1922 des Königlichen Lotsenamts zu Danzig-Neufahrwasser, k. 476.

⁴² W. Keilhau, op.cit., s. 376.

⁴³ F. Sejersted, *Veien mot øst*, [in:] *Vandringar. Festkrift til Ingrid Semmingsen på 70-årsdagen 29. mars 1980*, red. S. Langholm, F. Sejersted, Oslo 1980, s. 188.

⁴⁴ W. Keilhau, op.cit., s. 376.

przyszłości norweskiego eksportu do państw bałtyckich, co mogło się wiązać również z tranzytem pomiędzy Polską a Norwegią. Zapowiedziano, że funkcję głównego wykonawcy przedsięwzięcia będzie pełnić komitet wyłoniony przez Norweski Urząd Eksportowy, Związek Norweskich Eksporterów, Norweski Związek Przemysłowy, Norweski Związek Eksporterów Morza Bałtyckiego, a także Związek Norweskiego Przemysłu Hermetycznego. Wszelkie koszty zorganizowanego projektu zobowiązały się pokryć norweski rząd oraz przytoczone związki⁴⁵. Z kolei już w lutym następnego roku BDS zakupił s/s „Cygнус”, który uczestniczył w obsłudze linii bałtyckiej⁴⁶.

Nawiązując do firmy angielskiej, w pierw należy stwierdzić, że przed rozpoczęciem działalności WBT powstało w Londynie w 1919 r. przedsiębiorstwo Walford Lines Ltd. założone przez Georga Pageta Walforda⁴⁷. Samą spółkę WBT utworzono 23 III 1920 r.⁴⁸ i zarejestrowano w angielskiej stolicy w trzy dni później⁴⁹. Kapitał nowo powstałego przedsiębiorstwa wynoszący 100 000 funtów należał do L. H. G. Walforda z Paryża oraz Williama Walforda⁵⁰, jednego z dyrektorów przedsiębiorstwa. Do dwóch kolejnych szefów spółki należeli J. Ejbøl, a także polski agent okrętowy, komandor porucznik Stanisław Niewiarowski⁵¹. W zakres kompetencji firmy wchodziło prowadzenie działalności handlowej, a w szczególności maklerstwo okrętowe, holowanie statków, fracht morski, spedycja, załadunek towarów, działalność jako agent dla ruchu emigracyjnego, pośrednictwo w ubezpieczeniach morskich, a także przejmowanie ubezpieczeń⁵². Co najmniej od lutego 1921 r. dalszymi udziałowcami przedsiębiorstwa zostali paryski Banque de la Seine, Polska Agencja Morska i Handlowa w Warszawie, Zygmunt Chamiec oraz Ernest Breisch⁵³.

Pół roku później, 23 IX 1920 r., angielska firma otworzyła na ulicy Reitbahn 6 w Gdańsku filię, której akcjonariuszami zostali L. H. G. Walford, W. Walford,

⁴⁵ Przemysł i Handel, nr 28 z 8 VII 1920 r.

⁴⁶ *Haandbok over Norske Obligationer og Aktier*, bind 1: *Obligationer, Bankaktier, Skibsaktier, Hvalfangstaktier*, Kristiania 1921, s. 480.

⁴⁷ W. Treue, *Zur Geschichte des deutschen Holzhandels. Ein Vierteljahrhundert „Bergford” 1921–1945*, *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, Jg. 25: 1980, H. 1, s. 3.

⁴⁸ The National Archives in London (dalej cyt. NAL), Board of Trade (dalej cyt. BT), Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Wykaz spółki WBT, 23 III 1920 r.; Certyfikat rejestracji firmy Walford Baltic Transports Ltd., 30 III 1920 r.; APG, ANGZ, sygn. 11, Pismo Sądu Rejonowego w Gdańsku w sprawie rejestracji firmy WBT, 24 IX 1920 r., k. 75.

⁴⁹ NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Memorandum spółki WBT, 23 III 1920 r.

⁵⁰ *Ibid.*, Zestawienie kapitału Walford Baltic Transports Ltd., 24 III 1920 r.

⁵¹ APG, ANGZ, sygn. 11, Pismo Sądu Rejonowego w Gdańsku w sprawie rejestracji firmy WBT, 24 IX 1920 r., k. 89–90; NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Zmiana na stanowiskach dyrektorskich, 6 XII 1920 r.

⁵² *Oefentlicher Anzeiger*, Nr. 38, 27 XI 1920 r.

⁵³ NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Raport z przydziałów z 21 II 1921 r.; sygn. 31/25751/6C729, Pismo Banque de la Seine do W. Walforda, 1 II 1921 r.

J. Ejbøl oraz S. Niewiarowski⁵⁴. Do zakresu działalności, którą prowadziło przedsiębiorstwo, należały m.in. usługi świadczone przez główne biuro, a więc maklerstwo okrętowe, czarter oraz żegluga morska⁵⁵. Od 1 I 1921 r. firma prowadziła już biuro przy ulicy Hundegasse 89, skąd kierowała działalnością w Polsce, a także na obszarze bałtyckim do 1933 r.⁵⁶

W późniejszym czasie, tj. w marcu i kwietniu 1921 r., WBT począł świadczyć usługi maklerskie dla statków BDS, które zawinęły w tychże miesiącach do portu gdańskiego. W tym kontekście można przywołać s/s „Delfinus” (przybył 12 III 1921 r.)⁵⁷, s/s „Arcturus” (przybył 18 IV 1921 r.)⁵⁸ oraz s/s „Cygнус” (przybył 21 IV 1921 r.)⁵⁹.

W miesiącu tym współpracę z norweskim armatorem nawiązała również „Sarmacja”, na co niepośledni wpływ wywarła druga umowa śledziowa zawarta pomiędzy Norwegią a II RP 22 I 1921 r.⁶⁰

Niedługo po podpisaniu tejże umowy jeden z głównych wykonawców organizacji transportu norweskich ryb do Polski, PUZAPP, wysłał 11 marca do „Sarmacji” decyzję w kwestii powierzenia jej przeładunku niespełna 20% śledzi (około 14 000 beczek po stawkach, które polski armator przedłożył dla PUZAPP 26 lutego)⁶¹. Jednocześnie w pierwszej połowie tegoż miesiąca „Sarmacja” podjęła się rozładunku o wiele większych transportów ryb dostarczonych przez BDS, obsługując następujące statki: s/s „Arcturus” (przybył z Kristiansund), s/s „Delfinus” (przybył ze Skudeneshavn z 9 838 beczkami śledzi⁶²) oraz s/s „Cygнус” (wypłynął z Hauge-sund z 11 232 beczkami śledzi)⁶³, a także s/s „Corvus” (wyruszył ze Skudeneshavn 12 marca z 11 606 beczkami śledzi)⁶⁴.

⁵⁴ APG, ANGZ, sygn. 11, Pismo Sądu Rejonowego w Gdańsku w sprawie rejestracji firmy WBT, 23 IX 1920 r., k. 89–90.

⁵⁵ NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Memorandum spółki WBT, 23 III 1920 r. Gdańska filia WBT trudniła się również pośrednictwem w transporcie oraz załadunku towarów, ubezpieczeniami, żegluga pasażerską, zwierzchnictwem nad przedsiębiorstwami oraz agentami żeglugowymi, magazynami, armatorami, przedsiębiorstwami trudniącymi się holowaniem statków, załadunkiem i wyładunkiem, eksportem towarów, jak również ubezpieczeniem statków oraz towarów (APG, ANGZ, sygn. 11, Pismo Sądu Rejonowego w Gdańsku w sprawie rejestracji firmy WBT, 24 IX 1920 r., k. 76–77).

⁵⁶ A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu*, s. 38.

⁵⁷ AAN, PUZAPP, sygn. 2583, Walford Baltic Line (1921), Korespondencja z WBT, 12 III 1921 r., bez pag.

⁵⁸ Ibid., 18 IV 1921 r.

⁵⁹ Ibid., 21 IV 1921 r.

⁶⁰ Na mocy tej umowy II RP zakupiła od Norwegii 100 000 beczek śledzi, zob. RA, UD, H4-D, Norge. Utførsel av fisk til Polen, bind I: 1919–1921, sygn. 1845, Umowa na zakup przez II RP norweskich śledzi, 22 I 1921 r.

⁶¹ AAN, PUZAPP, Oddział w Gdańsku, Korespondencja z Polskim Towarzystwem Żegluga Morskiej „Sarmacja”, sygn. 2464, Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 14 III 1921 r., k. 59.

⁶² Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 9 III 1921 r., k. 63.

⁶³ Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 10 III 1921 r., k. 62; Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, 4 III 1921 r., k. 66.

⁶⁴ Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 14 III 1921 r., k. 60.

Niestety, transport norweskich śledzi do portu gdańskiego nie odbywał się bez komplikacji. Przykładowo 16 III 1921 r. PUZAPP poinformował polskiego armatora, że jego agent na kraje skandynawskie dowiedział się o stawianych przez BDS żądaniach wyższej, niż to wcześniej ustalono, zapłaty, a więc 3 koron 18 øre za beczkę śledzi tytułem frachtu morskiego. Nadto polska instytucja dodała, że powiadomiła już swojego przedstawiciela drogą telegraficzną o opłatach uiszczanych w wysokości 3 koron 15 øre za beczkę, a także o podjęciu się wyjaśnienia powstałych różnic cenowych w późniejszym czasie w Gdańsku. Zresztą, jak tłumaczył PUZAPP, umowa przewidywała płatność w Kristianii, ale dopiero wówczas gdy z Gdańska zawiadomiono by, że dana liczba beczek śledzi nadeszła już do portu. W zaistniałej dość niedogodnej sytuacji dyrektor „Sarmacji” wyraził gotowość do wynegocjowania zredukowania stawki do 3 koron 15 øre, ale pod warunkiem że część pracy manipulacyjnej zostałaby wykonana w Gdańsku⁶⁵.

Poza tym PUZAPP skarżył się na zbyt późne informowanie o nazwach statków, portach z jakich wyszły, a także liczby beczek, jakie transportowały owe jednostki. Na skutek spóźnionych depesz zdarzało się, że polska instytucja była zmuszona do organizowania asekuracji w przeddzień wejścia do Gdańska danego statku, co w przypadku jego awarii mogło narazić państwo polskie na poważne straty finansowe⁶⁶.

Wkrótce „Sarmacja” wysłała do biura BDS oraz WBT propozycje obniżenia stawek przewozowych, jak i zmiany kontraktu dotyczącego transportu śledzi, jednocześnie, w celu dalszego usprawnienia organizowanych dostaw, podała pracownikom PUZAPP adres telegraficzny norweskiego armatora. Z kolei BDS zostało poproszone o stawianie żądań zapłaty za transport ryb dopiero po otrzymaniu od gdańskiej Ekspozytury PUZAPP potwierdzenia o przybyciu do Gdańska konkretnego statku przewożącego daną liczbę beczek śledzi. „Sarmacja” zobowiązała się również do informowania centrali PUZAPP w Warszawie o portach, z których odpływały norweskie statki, jak i o ilości śledzi, jaką jednostki te przewoziły, co przybiecmano czynić natychmiast po otrzymaniu odpowiednich depesz z Kristianii. Polskie towarzystwo żeglugowe potwierdziło również, że norweski armator był upoważniony do pobierania opłat za frachty⁶⁷.

Jednakże kwestia ceny za beczkę śledzi nadal pozostawała nierozwiązana. Powołując się na rozmowę szefa biura PUZAPP z B. Nowotnym i za zgodą dyrekcji Państwowego Urzędu Zakupu Artykułów Pierwszej Potrzeby, dział finansowy PUZAPP zwrócił się 23 III 1921 r. do „Sarmacji” z prośbą o ewentualne wyjaś-

⁶⁵ Ibid., Pismo PUZAPP do Polskiego Towarzystwa Żegluga Morskiej „Sarmacja”, 16 III 1921 r., k. 56; RA, UD, H4-D, Norge. Utførsel av fisk til Polen, bind I: 1919–1921, sygn. 1845, Pismo norweskiej Państwowej Centrali Rybnej (Statens Fiskecentralen) do norweskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, 21 II 1921 r.

⁶⁶ AAN, PUZAPP, Oddział w Gdańsku, Korespondencja z Polskim Towarzystwem Żegluga Morskiej „Sarmacja”, sygn. 2464, Pismo PUZAPP do Polskiego Towarzystwa Żegluga Morskiej „Sarmacja”, 16 III 1921 r., k. 57.

⁶⁷ Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 19 III 1921 r., k. 53–55.

nienie sytuacji dotyczącej kwestii obniżenia stawki frachtowej⁶⁸. Polska firma żeglugowa nie udzieliła jednak odpowiedzi, gdyż jej szef był wówczas w podróży⁶⁹. Natomiast już 5 IV 1920 r. Nowotny poinformował gdański oddział PUZAPP, że dyrektor BDS w połowie tegoż miesiąca przybędzie do Gdańska i przy tej okazji poczyni wszelkie starania zmierzające do obniżenia stawki⁷⁰.

Wkrótce, wobec spodziewanego nadejścia statków norweskiego armatora do portu gdańskiego, „Sarmacja” przedstawiła 15 IV 1921 r. dla PUZAPP propozycję stawek za przeładowanie i magazynowanie około 14 000 beczek śledzi. Za wyładowanie jednej beczki ze statku do magazynu na ulicy św. Barbary polska firma zaproponowała kwotę 6,5 mp. Wysuniętą cenę warunkowały ówczesne zarobki robotników, w związku z czym w przypadku ich podwyższenia stawka miała ulec proporcjonalnemu wzrostowi. Za magazynowanie beczki przez jeden miesiąc zaoferowano 2,25 mp, natomiast za wyładunek beczki ze statku przez magazyn do wagonu – 9,50 mp⁷¹.

Również w kwietniu 1921 r. przybyły do Gdańska następne statki BDS z kolejnymi beczkami norweskich śledzi. Były to s/s „Corvus”⁷² (wypłynął z Flekkefjord⁷³ z 11 815 beczkami śledzi)⁷⁴, s/s „Saturn” (wypłynął z Haugesund z 10 081 beczkami śledzi)⁷⁵, s/s „Arcturus” (opuścił Ålesund 12 IV 1921 r. z 10 577 beczkami śledzi)⁷⁶, s/s „Delfinus” (wypłynął 30 III 1921 r. z 10 514 beczkami śledzi)⁷⁷, a także s/s „Cygнус” (opuścił Flekkefjord 18 IV 1921 r. z 7 621 beczkami śledzi)⁷⁸. Niestety, ceny za wyładowanie beczek śledzi przetransportowanych przez statki bergeńskiego armatora udało się ustalić jedynie dla s/s „Cygнус” na podstawie rachunku wystawionego przez „Sarmację” 2 IX 1921 r. I tak za wyładowanie beczek śledzi ze składu do dwunastu wagonów polskie towarzystwo żeglugi morskiej ustaliło

⁶⁸ Ibid., Pismo PUZAPP do Polskiego Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Sarmacja” w Gdańsku, 23 III 1921 r., k. 51.

⁶⁹ Ibid., Pismo O. Doleżala do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 30 III 1921 r., k. 50.

⁷⁰ Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 5 IV 1921 r., k. 47.

⁷¹ Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 15 IV 1921 r., k. 40.

⁷² S/s „Corvus” wypłynął prawdopodobnie z Flekkefjord 5 kwietnia, jednakże uległszy podczas rejsu awarii, został zmuszony do zawinięcia do portu kopenhaskiego, zob. AAN, PUZAPP, Oddział w Gdańsku, Korespondencja z Polskim Towarzystwem Żeglugi Morskiej „Sarmacja”, sygn. 2464, Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 15 IV 1921 r., k. 43.

⁷³ Według innego z dokumentów statek s/s „Corvus” wypłynął ze Stavanger, zob. AAN, PUZAPP, Oddział w Gdańsku, Korespondencja z Polskim Towarzystwem Żeglugi Morskiej „Sarmacja”, sygn. 2464, Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 5 IV 1921 r., k. 48.

⁷⁴ Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 15 IV 1921 r., k. 43; Pismo O. Doleżala do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 1 IV 1921 r., k. 49.

⁷⁵ Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 6 IV 1921 r., k. 46; Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 5 IV 1921 r., k. 48; Pismo O. Doleżala do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 1 IV 1921 r., k. 49.

⁷⁶ Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 13 IV 1921 r., k. 45.

⁷⁷ Ibid., Pismo O. Doleżala do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 1 IV 1921 r., k. 49.

⁷⁸ Ibid., Pismo B. Nowotnego do PUZAPP, Oddział w Gdańsku, 19 IV 1921 r., k. 40.

kwotę 2178 mp, czyli 2 mp liczone za jedną beczkę, co łącznie z opłatą za odprawę celną dawało 2226 mp⁷⁹.

Kilka frachtów śledzi do Gdańska obsługiwanych przez statki BDS, a także „Sarmację” oraz WBT pozwoliło norweskiemu armatorowi lepiej się zapoznać z warunkami panującymi w gdańskim porcie. Wydaje się, że norweski armator równie pozytywnie ocenił współpracę z polską i angielską firmą (usprawnienie przewozów, wynegocjowanie stawek za dostarczenie śledzi), widząc jednocześnie szansę głębszego związania się z rynkiem polskim poprzez większe zaangażowanie w transporty morskie z Gdańska.

Udział trzech przedsiębiorstw we frachtach śledzi zaowocował podpisaniem 27 IV 1921 r. w Gdańsku umowy, która w jeszcze większym stopniu zacieśniła ich współpracę. Jako reprezentanci BDS swoje podpisy złożyli J. Ejbøl oraz T. S. Falck. Następnie w lipcu tegoż roku K. Lehmkuhl, Einar Joys oraz Falck udali się do podparyskiego pałacu w Balincourt, rezydencji Basila Zaharoffa i jego zięcia Leopolda Walforda, gdzie zdecydowano, że kapitał WBT wzrośnie z 37 500 do 75 000 funtów, z czego BDS zobowiązało się wnieść sumę 37 500 funtów. Jednocześnie norweski armator przejął linię WBT pomiędzy Londynem a Morzem Bałtyckim⁸⁰. Z kolei 19 VII 1921 r. na mocy umowy podpisanej w Londynie postanowiono zmienić nazwę spółki na Bergenske & Walford Baltic Transports Ltd. (B&WBT)⁸¹, którą Board of Trade zaakceptowało 10 X 1921 r.⁸² Pięć dni później firmę zarejestrowano w Londynie oraz wprowadzono jej nowy statut⁸³. Natomiast 25 X 1921 r. firma B&WBT została wpisana do rejestru handlowego w Gdańsku⁸⁴.

Przedsiębiorstwo B&WBT poczęło świadczyć usługi agenta morskiego dla firm, czy też wielu linii, a mianowicie Walford Lines Ltd., Leopold Walford (London) Ltd., Leopold London Transports Ltd., Walford Coalings & Shipping Co. Ltd., Compagnie Française de Marine et de Commerce oraz Kerr Steamship Co. Inc. Adres angielsko-norweskiej spółki (Gdańsk, Hundegasse 89) oraz adres telegraficzny (Shikari) były identyczne z adresami WBT. Ponadto spółka dysponowała filiami mieszczącymi się w Warszawie, Lipawie, Rydze oraz Tallinnie⁸⁵.

⁷⁹ Ibid., PUZAPP, Oddział w Gdańsku, Rachunki Polskiego Towarzystwa Żeglugi Morskiej Sarmacja (1921), sygn. 2894, 2 IX 1921 r., bez pag.

⁸⁰ Bsj, Ms 26 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Aa – Forhandlingsprotokoll III 1921–1927.

⁸¹ W. Keilhau, op.cit., s. 377.

⁸² NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Pismo Board of Trade do WBT, 13 X 1921 r.

⁸³ Ibid., Certyfikat zmiany nazwy WBT na Bergenske & Walford Baltic Transport Ltd., 18 X 1921 r.

⁸⁴ APG, ANGZ, sygn. 14, 27 X 1921 r., k. 634–636. Na temat tych wydarzeń pojawił się również artykuł opublikowany w „Danziger Börsen-Kurier und Schiffsnachrichten”, jednakże przekazujący bardzo ogólne informacje, zob. Danziger Börsen-Kurier und Schiffsnachrichten, Nr. 53, 28 X 1921 r.

⁸⁵ AAN, PUZAPP, Korespondencja z Walford Baltic Transports, sygn. 2584, bez pag.; PUZAPP, Walford Baltic Transports Ltd. 1921, sygn. 2583, bez pag.

Warto zaznaczyć, iż na dokumencie opatrzonym datą 30 IX 1921 r. wymieniającym dyrektorów WBT widnieją nazwiska W. Walforda, S. Niewiarowskiego oraz J. Ejbøla⁸⁶. Natomiast mający identyczny charakter dokument z 11 X 1921 r. prócz wymienionych współdziałalców uwzględnia również osobę K. Lehmkuhla mianowanego na to stanowisko 7 X 1921 r.⁸⁷, co w dniu 22 III 1922 r. pokrywało się ze składem dyrekcji B&WBT. Z kolei w niespełna miesiąc później, bo od 20 IV 1922 r., zarząd uzupełniał B. Nowotny⁸⁸ oraz Norweg Sigurd Owren, od 29 IX 1922 r. pełniący funkcję norweskiego konsula w Wolnym Mieście Gdańsku⁸⁹. W owym czasie funkcji dyrektorów zrzekli się L. H. G. Walford oraz Niewiarowski⁹⁰.

Strona norweska postanowiła również w jeszcze większym stopniu zacieśnić współpracę z „Sarmacją” dzięki podpisaniu 13 XI 1921 r. przez K. Lehmkuhla w Warszawie umowy z polskim armatorem⁹¹. Utworzono w ten sposób nową spółkę żeglugową – Polskie Towarzystwo Żeglugi Morskiej „Sarmacja” S.A. w Warszawie, do której założycieli należał Bank Małopolski S.A. w Krakowie, Polskie Towarzystwo Handlowe S.A. w Krakowie oraz Polskie Towarzystwo Żeglugi Morskiej „Sarmacja” spółka z o.o. w Krakowie.

Statut nowo zorganizowanej spółki został zatwierdzony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwo Skarbu 6 II 1922 r. Do kompetencji firmy należało prowadzenie żeglugi pasażerskiej oraz towarowej, wykonywanie wszelkich związanych z tymi pracami usług, to jest ekspedycji, odbioru i przewozu wszelkiego rodzaju ładunków drogą morską oraz lądową, składowanie, przyjmowanie i przechowywanie towarów, a także wykonywanie wszelkich formalności żeglugowych, kolejowych, pocztowych, celnych i akcyzowych odnoszących się do transportów wodnych oraz lądowych, a ponadto pośrednictwo w ubezpieczeniach w towarzystwach ubezpieczeniowych.

Siedzibę „Sarmacji” przeniesiono do Warszawy, ale w celu prowadzenia szerszych interesów przedsiębiorstwo upoważniono do zakładania filii, biur, agentur *etc.*, zarówno w kraju, jak i za granicą. Jednocześnie spółka stanowiła podmiot prawny zdolny do zawierania wszelkich umów, posiadania majątku ruchomego oraz nieruchomości, papierów wartościowych i akcji, a także do pełnienia funkcji współwłaściciela innych firm. Przepisy traktujące o przyjmowaniu towarów na skład oraz ich przewozu miały być zatwierdzane przez ministra przemysłu i hand-

⁸⁶ NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Wykaz nazwisk dyrektorów WBT, 30 IX 1921 r.

⁸⁷ Ibid., Kopia rejestru dyrektorów lub menedżerów WBT, 11 X 1921 r.

⁸⁸ B. Nowotny wchodził również w latach 1922–1924 w skład rady nadzorczej *Spanisch-Baltische Handels A.-G.*, firmy, która powstała z inicjatywy *Bergenske Baltic Transports Ltd.* dnia 16 IX 1921 r. i była głównym dostawcą owoców cytrusowych na rynek polski, zob. A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu*, s. 49.

⁸⁹ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 53.

⁹⁰ NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Kopia rejestru dyrektorów i menadżerów B&WBT, 31 V 1921 r.

⁹¹ W. Keilhau, *op.cit.*, s. 378.

lu, natomiast ubezpieczenie tychże ładunków przez ministra skarbu. Rok operacyjny spółki trwał od 1 stycznia do 31 grudnia.

Kapitał przedsiębiorstwa wynosił 66 000 000 mp podzielonych na 66 000 akcji imiennych oraz pulę niepodzielnych akcji po 1000 mp, z tym że właścicielami 60% akcji mogli być jedynie polscy obywatele, jak również członkowie przedsiębiorstwa i osoby przezeń zaproszone do udziału w spółce⁹². Przedsiębiorstwu próbowano więc nadać polski charakter, jednak w praktyce BDS zatrzymało aż 45% akcji spółki⁹³. Część akcji nabyli założyciele spółki, a także osoby przezeń zaproszone, m.in. arcyksiążę Stefan Habsburg z Żywca oraz późniejszy premier i minister spraw zagranicznych Aleksander Skrzyński⁹⁴. Należy również pamiętać, że kapitał spółki zwiększony o 63 000 000 mp w porównaniu z wcześniejszą kwotą, jaką dysponowała „Sarmacja”, funkcjonował w czasie nadchodzącej hiperinflacji.

Do władz spółki wchodziły Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy, Zarząd oraz Komisja Rewizyjna. Prawo zwoływania Walnego Zgromadzenia leżało w gestii założycieli spółki, o czym zobowiązano się informować poprzez publikowanie jednorazowego ogłoszenia w „Monitorze Polskim”. Ponadto Walne Zgromadzenie wybierało pięcioosobowy Zarząd, którego $\frac{2}{3}$ członków musiało mieć polskie obywatelstwo. Na czele Zarządu stał wybierany na trzyletnią kadencję przewodniczący oraz jego zastępca, a także dwóch kolejnych zastępców, z tym że w celu podjęcia jakiegokolwiek decyzji w Zarządzie musiały zasiadać co najmniej trzy osoby. Każdy członek Zarządu musiał posiadać nie mniej niż 100 akcji firmy.

Do kompetencji oraz obowiązków Zarządu należało reprezentowanie spółki, administrowanie jej majątkiem, jak i prowadzenie wszelkich jej interesów, a także mianowanie prokurentów. Ponadto, w celu prowadzenia działalności przedsiębiorstwa, Zarząd miał prawo powołać ze swojego grona lub osób postronnych jednego lub kilku dyrektorów zarządzających, wyłonionych jednak wyłącznie spośród obywateli polskich. Natomiast pięcioosobowa Komisja Rewizyjna, którą wybierano na roczną kadencję, odpowiadała za monitorowanie sprawozdań i bilansów Walnego Zgromadzenia⁹⁵.

W skład Zarządu spółki weszli Bolesław Krzyżański, dyrektor Tadeusz Bednarski, dyrektor A. Ungar, dyrektor T. S. Falck, a także J. Ejbøl oraz zastępcy w osobach Ignacego Szado oraz Lucjana Sawickiego. Do Komisji Rewizyjnej powołano adwokata Ignacego Weydla, Piotra Marcinkowskiego, Alberta Knaura, Duńczyka Emila Georga Sørenseną oraz Anglika Athalstone'a Doelberga. Stanowisko dyrektora zarządzającego spółką objął B. Nowotny, a delegata Zarządu do dyrekcji Ejbøl⁹⁶.

⁹² ANK, Oddział II, Akta firmy spółkowej Polskie Towarzystwo Żegluga Morskiej „Sarmacja”, RHB VI 88, Wypis aktu notarialnego, 28 III 1922 r., bez pag.; Monitor Polski, nr 38 z 16 II 1922 r.

⁹³ D. Bakka, *Byen og selskapet*, Bergen 1993, s. 77.

⁹⁴ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 52.

⁹⁵ ANK, Oddział II, Akta firmy spółkowej Polskie Towarzystwo Żegluga Morskiej „Sarmacja”, RHB VI 88, Wypis aktu notarialnego, 28 III 1922 r., bez pag.; Monitor Polski, nr 38 z 16 II 1922 r.

⁹⁶ Słowo Pomorskie, nr 89 z 16 IV 1922 r.

Zarząd oraz Komisję Rewizyjną wybrano podczas zebrania akcjonariuszy, które odbyło się 28 III 1922 r.⁹⁷

„Sarmacja” mogła również dysponować tzw. kapitałem zapasowym spółki powstającym z odliczanej corocznie całości zysku, z dopłat przy następnych emisjach akcji ponad ich nominalną wartość, a także z niepowiększonej dywidendy. Kapitał zapasowy przeznaczony był na pokrycie nieprzewidzianych kosztów i strat, o którego wydatkowaniu decydowało Walne Zgromadzenie.

Rozwiązanie spółki mogło nastąpić w momencie osiągnięcia przez jej bilans pułapu $\frac{2}{5}$ kapitału zakładowego, a akcjonariusze nie uzupełniliby go do pierwotnej wartości w ciągu półroczu. W przypadku uchwalenia likwidacji spółki należało wybrać spośród członków Walnego Zgromadzenia Komisję Likwidacyjną złożoną z trzech osób, które mogły być również członkami Zarządu⁹⁸.

Pozyskanie przez „Sarmację” BDS oraz WBT jako bliższych współpracowników, którzy w dodatku posiadali cenne doświadczenie w prowadzeniu żeglugi bałtyckiej, rokowało wówczas dobrze dla rozwoju działalności polskiego armatora zarówno pod względem zwiększenia tonażu, jak i uzyskania nowych połączeń żeglugowych. Nie należy również lekceważyć faktu, iż WBT pochodził z Anglii, a więc państwa, którego polityczne i gospodarcze wpływy dominowały w Gdańsku od września 1919 r. Sam statut warszawskiego przedsiębiorstwa prócz zapewnienia mu polskiego charakteru miał na celu pozyskanie wsparcia od BDS.

Wkrótce podczas połączonego spotkania dyrekcji oraz przedstawicielstwa BDS 24 I 1922 r. podniesiono kwestię przeniesienia do „Sarmacji” za cenę 44 000 000 mp statku s/s „Edna”⁹⁹, który polski armator zakupił i przemianował na s/s „Wisłę”¹⁰⁰. Niestety w tym samym roku „Sarmacja” ponownie dysponowała tylko jednym statkiem, 7 lutego bowiem u wybrzeży duńskich zatonął s/s „Kraków”, którego załoga szczęśliwie uratowała się, lądując nieopodal Grenaa¹⁰¹. Pozostająca w dyspozycji polskiego armatora s/s „Wisła” obsługiwała wówczas porty bałtyckie oraz Morza Północnego¹⁰².

Niebawem pojawiły się dalsze problemy, tym razem dotyczące zatrudnienia marynarzy na statkach „Sarmacji”, o czym sygnalizowała 9 II 1922 r. „Gazeta Gdańska”. Otóż, jak pisano na jej łamach, niedługo po zakupie s/s „Kraków” B. Nowotny zwrócił się do Departamentu Spraw Morskich z prośbą o skierowanie

⁹⁷ APG, ANGZ, sygn. 18, Oświadczenie E. G. Sørensen w kwestii wyboru członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej „Sarmacji”, k. 116–118.

⁹⁸ ANK, Oddział II, Akta firmy spółkowej Polskie Towarzystwo Żeglugi Morskiej „Sarmacja”, RHB VI 88, Wypis aktu notarialnego, 28 III 1922 r., bez pag.; Monitor Polski, nr 38 z 16 II 1922 r.

⁹⁹ Bsj, Ms 26 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Aa – Forhandlingsprotokoll III 1921–1927, Rapport ze spotkania dyrekcji i przedstawicieli Det Bergenske Dampskibsselskab, 24 I 1922 r.; *Haandbok over Norske Obligationer og Aktier*, bind 1: *Obligationer, Bankaktier, Skibsaktier, Hvalfangstaktier*, Kristiania 1922, s. 459. S/s „Edna” „Sarmacja” była zainteresowana już od 1921 r., zob. Det Bergenske Dampskibsselskab. Beretning og Regnskap, 1921, s. 6.

¹⁰⁰ A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu*, s. 46.

¹⁰¹ Przemysł i Handel, nr 9 z 2 III 1922 r.; Danziger Zeitung, Nr. 29, 30 I 1923 r.

¹⁰² Przemysł i Handel, nr 16–17 z 27 IV 1922 r.

do polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego odpowiednich fachowców, a więc kapitana, dwóch oficerów oraz ośmiu marynarzy. Niestety, ustawa wojskowa zakazywała zatrudniania w prywatnych przedsiębiorstwach oficerów do 50. roku życia, co więcej – również organizacje marynarki wojennej utrudniały podmiotom prywatnym werbunek marynarzy poprzez absorbowanie wszelkich sił zawodowych na własny użytek. W efekcie tego, wobec bezskutecznej próby zatrudnienia kadr wywodzących się z polskich środowisk żeglugowych, „Sarmacji” pozostał jedynie werbunek załóg z krajów o słabej walucie, ale przyjaźnie nastawionych do polskiego społeczeństwa.

Dyrektor polskiego przedsiębiorstwa skorzystał z pomysłu Holendrów, Włochów, jak również Argentyńczyków, zatrudniając obcokrajowców, w tym przypadku byłych oficerów marynarki austro-węgierskiej pochodzących z Małopolski. Zwerbowane w ten sposób osoby z czasem okazały się bardzo pożyteczne oraz lojalne wobec państwa polskiego, czego dowodzi rozpoczęcie przezeń nauki języka polskiego, a także podjęcie starań w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych o przyznanie im obywatelstwa polskiego. Z tychże względów B. Nowotny uznał, że tworzenie kadr marynarki handlowej przez zaciąg Austriaków było wówczas zasadne, tym bardziej że odczuwano głębokie braki własnych wyszkolonych marynarzy. Jednocześnie dyrektor „Sarmacji” zapowiedział, że poczyni wszelkie starania, aby drugi zakupiony statek, s/s „Wisłę”, obsadzić polską załogą¹⁰³. Dążąc do nadania załogom polskiego charakteru, Nowotny starał się nawet o wypożyczenie na pewien czas oficerów polskiego szkolnego żaglowca „Lwów” w celu „spolszczenia” marynarzy „Sarmacji”¹⁰⁴.

W kreowaniu polskiego oblicza tego środowiska przeszkadzał też język niemiecki, którym posługiwano się na statkach „Sarmacji”. Z tej przyczyny ani kapitan Zdenek Knoetgen, ani kapitan Adolf Münzel nie byli w stanie sporządzać dzienników pokładowych w języku polskim. Również organizacja placówki towarzystwa w Gdańsku obsadzona przez niepolSKI personel powodowała, że rachunkowość, jak i korespondencja prowadzone były w języku niemieckim¹⁰⁵.

Niepoehlebne opinie o załogach polskiego armatora pojawiały się jeszcze w 1923 r., gdy w „Słowie Pomorskim” stwierdzono, że pływające pod polską banderą statki „Sarmacji” były polskimi li tylko z nazwy, zatrudnieni bowiem nań oficerowie oraz załogi posługiwały się językiem niemieckim, a jeśli ktoś z marynarzy posiadał obywatelstwo polskie, to jedynie w tym celu, aby pływać na statkach polskiego armatora¹⁰⁶.

Niestety, już w marcu 1922 r. s/s „Wisła” musiała przejść remont w Danziger Werft¹⁰⁷. Wobec powstałych problemów z dysponowanym frachtem morskim „Sar-

¹⁰³ Gazeta Gdańska, nr 32 z 9 II 1922 r.

¹⁰⁴ T. Szczygielski, *Pod obcą i polską banderą. Ze wspomnień marynarza*, Gdynia 1967, s. 140.

¹⁰⁵ Żeglarz Polski, nr 16 z 30 IV 1927 r.

¹⁰⁶ Słowo Pomorskie, nr 132 z 13 VI 1923 r.

¹⁰⁷ Danziger Zeitung, Nr. 129, 17 III 1922 r.

macja” nie rezygnowała z planów dalszego powiększania swojego tonażu, o czym świadczy jej zainteresowanie w kwietniu 1922 r. kupnem innego parowca należącego do BDS – s/s „Vesty”¹⁰⁸ (687 BRT, 420 DWT, 386 NRT; rok i miejsce budowy: 1873, Bergens Mekaniske Værksted¹⁰⁹).

W marcu 1922 r. „Sarmacja” zakupiła od BDS inną jednostkę – s/s „Karen” (1207 BRT, 1980 DWT, 731 NRT; rok i miejsce budowy: 1875, Bergens Mekaniske Værksted¹¹⁰), której nazwę zmieniono na s/s „Wawel”¹¹¹. Statek ten wraz z s/s „Wiśłą” zapisano w rejestrze statków handlowych Urzędu Marynarki Handlowej przy Komisariacie Generalnym Rzeczypospolitej Polskiej w Wolnym Mieście Gdańsku 10 VIII 1922 r.¹¹² Niezwykle skromny tonaż, jaki wówczas posiadało polskie przedsiębiorstwo, wynikał nie tylko z faktu dysponowania przezeń niewielkimi środkami finansowymi, lecz także z krytycznego stanu polskiej waluty, nikłego zainteresowania społeczeństwa polskiego sprawami morskimi, nielicznego personelu fachowego, jak również braku pełnego prawa morskiego¹¹³, o którym Stanisław Łęgowski, naczelnik Wydziału Portowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, pisał, iż wciąż „leżało odłogiem”¹¹⁴.

ROZWIĄZANIE BERGENSKE & WALFORD BALTIC TRANSPORTS LTD.
I WSPÓŁPRACA POLSKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGI MORSKIEJ
„SARMACJA” S.A. Z BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.

Mniej więcej w czasie, gdy „Sarmacja” zakupiła statki, 15 V 1922 r., B&WBT zakończyło działalność, a w jego miejscu utworzono Bergenske Baltic Transports Ltd. (BBT)¹¹⁵, którą Board of Trade zarejestrował w Londynie 13 VI 1922 r.¹¹⁶ Gdańską filię zarejestrowano 22 VI 1922 r.¹¹⁷, przy czym firma dysponowała także wieloma agendami, m.in. w Warszawie oraz Łodzi¹¹⁸. Z przedsiębiorstwa odszedł także W. Walford oraz S. Niewiarowski, natomiast nowymi członkami zostali K. Lehmkuhl, S. Owren, a także B. Nowotny. Zmiany te Sąd Grodzki w Gdańsku zapisał 24 VI 1922 r.¹¹⁹

¹⁰⁸ Danziger Börsen-Kurier und Schiffsnachrichten, Nr. 93, 22 IV 1922 r.

¹⁰⁹ Det Norske Veritas, 1922.

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu*, s. 47.

¹¹² Monitor Polski, nr 185 z 17 VIII 1922 r.

¹¹³ Przemysł i Handel, nr 4–5 z 2 II 1922 r.

¹¹⁴ S. Łęgowski, *Organizacja centralnej władzy handlowo-morskiej*, Przemysł i Handel, nr 6 z 8 II 1922 r., s. 71.

¹¹⁵ NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Rezolucja B&WBT, 15 V 1922 r.; *Haandbok over Norske Obligationer og Aktier*, bind 2: *Skibsselskaper, Industri og Handelsselskaper, Trafikselskaper, Grubeselskaper, Forskringselskaper*, Kristiania 1923, s. 86.

¹¹⁶ NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Certyfikat zmiany nazwy firmy B&WBT na Bergenske Baltic Transports Ltd., 15 VI 1922 r.

¹¹⁷ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 49.

¹¹⁸ *Haandbok over Norske Obligationer og Aktier*, bind 2, Kristiania 1923, s. 86.

¹¹⁹ APG, ANGZ, sygn. 19, Odpis numer 921, k. 279–282.

Dążąc do usprawnienia żeglugi statków, „Sarmacja” utworzyła pod koniec 1922 r. filię w Gdańsku¹²⁰. Jednostki polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego transportując przeważnie polskie towary, tj. drewno oraz cement, obsługiwały w głównej mierze porty angielskie, duńskie, szwedzkie, norweskie, fińskie¹²¹, estońskie, a także łotewskie¹²². Ponadto w połowie 1922 r. polski armator przystąpił do obsługi ruchu towarowo-pasażerskiego pomiędzy Piotrogradem a Gdańskiem¹²³. Pierwszy statek (prawdopodobnie była to s/s „Wisła”¹²⁴) kursujący w ramach linii wypłynął z Piotrogradu 15 maja¹²⁵.

Tymczasem próby dalszego powiększenia tonażu „Sarmacji” nie ustawały, co znalazło wyraz m.in. podczas spotkania dyirekcji BDS 17 X 1922 r., gdy B. Nowotny wysunął pomysł przekazania przez bergeńskie przedsiębiorstwo statków s/s „Jonas Lie” (107 NRT, 626 BRT, 500 BRT; rok i miejsce budowy: 1875, Bergens Mekaniske Værksted¹²⁶) oraz s/s „Vesta”, które pływałyby pod polską banderą¹²⁷. Pierwszy z wymienionych statków „Sarmacja” zakupiła 1 XI 1922 r.¹²⁸, rejestrując go 4 XI 1922 r. w rejestrze statków Handlowych Urzędu Marynarki Handlowej przy Komisariacie Generalnym RP w Wolnym Mieście Gdańsku jako s/s „Wartę”¹²⁹. Jesienią tegoż roku nabyto również s/s „Vestę”, która pływała pod nazwą s/s „Bug”¹³⁰.

Niestety, z powodu złego stanu technicznego korzystanie zarówno z s/s „Warta” jak i s/s „Bug” było niezwykle utrudnione. Przykładowo drugi z wymienionych statków podczas czterech pierwszych miesięcy eksploatacji został poddany kilku remontom, które jednak nie polepszyły jakości jego transportów. Wobec sporych strat, jakie przynosiły owe jednostki, s/s „Wartę” i s/s „Bug” postanowiono sprzedać w maju i czerwcu 1923 r. na złom¹³¹.

W takich warunkach podsumowanie finansowe „Sarmacji” za 1922 r. nie mogło być zadowalające. Sam bilans wyniósł 189 731 mp, obce waluty – 2 068 335 mp, rymesy – 2 300 000 mp, dłużnicy w rachunku bieżącym – 156 511 669 mp, ruchomości w Warszawie – 4 630 990, natomiast park okrętowy – 114 511 669 mp, co łącznie dało 114 369 572 mp. Kapitał akcyjny firmy nadal opiewał na sumę

¹²⁰ Danziger Zeitung, Nr. 29, 30 I 1923 r.

¹²¹ S. Łęgowski, *Nasza marynarka handlowa*, Przemysł i Handel, nr 48–49 z 7 XII 1922 r., s. 679.

¹²² Słowo Pomorskie, nr 27 z 4 II 1923 r.

¹²³ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 56.

¹²⁴ Danziger Zeitung, Nr. 259, 2 VI 1922 r.

¹²⁵ Danziger Börsen-Kurier und Schiffsnachrichten, Nr. 99, 29 IV 1922 r.

¹²⁶ Det Norske Veritas, 1922.

¹²⁷ Bsj, Ms 26 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Aa – Forhandlingsprotokoll III 1921–1927, Raport ze spotkania dyirekcji Det Bergenske Dampskibsselskab, 17 X 1922 r.

¹²⁸ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 51; Det Bergenske Dampskibsselskab. Beretning og Regnskap, 1922, s. 5.

¹²⁹ Monitor Polski, nr 257 z 11 XI 1922 r.

¹³⁰ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 51.

¹³¹ *Ibid.*, s. 57; *Haandbok over Norske Obligationer og Aktier*, bind 1: *Obligationer, Bankaktier, Skibsaktier, Hvalfangstaktier*, Kristiania 1924, s. 491.

66 000 000 mp, natomiast rachunku bieżącego wierzycieli – 167 791 204 mp. Zysk firmy wyniósł 46 279 093 mp, dzięki czemu stan bierny opiewał na sumę 280 070 297 mp.

Polskie przedsiębiorstwo żeglugowe poniosło również dotkliwe koszty. Straty personalne spółki równały się 2 125 000 mp, koszty handlowe – 2 920 026 mp, koszty organizacji – 3 094 345 mp, a straty na kursie obcych walut – 100 957 194 mp. Zyski z ruchu statków wyniosły – 155 225 190 mp, z odsetek i prowizji zaś – 150 468 mp, dając w sumie 155 375 658 mp.

Bilans oraz sprawozdanie Zarządu spółki zostały zatwierdzone przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy, a następnie zrewidowane przez Komisję Rewizyjną 26 IV 1923 r. Jednocześnie przystąpiono do podziału zysków, przeznaczając 3 500 000 mp na kapitał zapasowy, 9 612 665 mp na amortyzację statków oraz inwentarza ruchomego. Akcjonariuszom postanowiono wypłacić dywidendę wraz z superdywidendą w wysokości 35% Kapitału Akcyjnego wypłacanych przez Bank Małopolski w Warszawie¹³².

Z czasem „Sarmacja” próbowała poszerzyć zakres działalności np. przez powołanie 5 I 1923 r. przez jej pracownika O. Doleżala oraz reprezentantów BBT, J. Ejbøla i S. Owrena, firmy Danzig-Neufahrwasser Kohlendepot G.m.b.H. Nowo powstała spółka, której dyrektorem został Doleżał, trudniła się handlem oraz przeładunkiem węgla, przy czym dysponowała także prawem do uczestnictwa w innych tego typu przedsiębiorstwach, jak również do zakładania filii w kraju i za granicą.

Kapitał firmy wyniósł 100 000 mp, z czego BBT wniosło 80%, pozostałą zaś część funduszy „Sarmacja”. Postanowiono, że prócz płatności gotówką firma nie będzie prowadziła żadnych świadczeń pieniężnych. Rok działania firmy pokrywał się z rokiem kalendarzowym, natomiast sprzedaż spółki lub jej części mogła się odbyć jedynie za zgodą zgromadzenia członków firmy¹³³. Niestety, to przedsiębiorstwo nie było przedsięwzięciem długotrwałym, wkrótce bowiem, prawdopodobnie w 1924 r., zakończyło działalność¹³⁴. W tym samym roku dość znaczące straty finansowe odnotowało również BBT, które pokryło BDS¹³⁵.

Począwszy od 1923 r., więzi łączące polskie przedsiębiorstwo żeglugowe z bergeńskim armatorem zaczęły ulegać stopniowemu rozluźnianiu. Przykładowo w połowie 1923 r. norweska firma odebrała „Sarmacji” wyłączność na reprezentowanie BBT w Gdańsku na korzyść innego przedsiębiorstwa¹³⁶. Nie zdołano również zakupić kolejnego statku, gdyż cena 19 000 funtów za statek o 1600 BRT zwodowany w stoczni Schichau'a została przez Nowotnego odrzucona jako zbyt

¹³² Monitor Polski, nr 150 z 6 VII 1923 r.

¹³³ APG, ANGZ, sygn. 26, Umowa powołująca Danzig-Neufahrwasser Kohlendepot GmbH, k. 88–90.

¹³⁴ A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu*, s. 50.

¹³⁵ Det Bergenske Dampskibsselskab. Beretning og Regnskap, 1924, s. 8.

¹³⁶ A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu*, s. 51.

wysoka podczas zebrania dyrekcji BDS w dniu 9 X 1923 r.¹³⁷ Jednocześnie BDS prowadziło założoną w 1923 r. linię żeglugową łączącą Anglię z Gdańskiem, w której uczestniczyło aż siedem statków¹³⁸.

Ponadto 5 II 1924 r. z powiadomieniem telegraficznym J. Ejbøla przez dyrektora administracji BDS o możliwości rozwiązania polskiego towarzystwa żeglugowego pojawiła się kwestia likwidacji polskiego armatora¹³⁹. „Sarmacja” jednak jeszcze nie upadła, a 18 VIII 1924 r. E. Joys zaproponował nawet jej dyrektorowi wypożyczenie przez BBT dwóch statków na zasadzie opłat miesięcznych w wysokości 150 funtów. Rozmówcy wysunęli także myśl utworzenia linii żeglugowej z tymi statkami, jednakże jeden z członków BDS, Rolf Olsen, stwierdził, że z ostateczną decyzją należy się jeszcze wstrzymać i omówić ją podczas innego spotkania¹⁴⁰. Warto dodać, że 23 V 1924 r., B. Nowotny zrezygnował z członkostwa w dyrekcji BBT na rzecz Norwega Williego Fermanna¹⁴¹, który pełnił obowiązki na tym stanowisku do 5 V 1925 r.¹⁴² W tymże roku Nowotny przestał również pełnić funkcję dyrektora „Sarmacji” na rzecz Jana Korwin Kamińskiego¹⁴³.

Dnia 28 XI 1924 r. w Warszawie przy ulicy Daniłowiczowskiej 16 w biurze Ludwika Spiessa, generalnego konsula Norwegii w Warszawie, odbyło się kolejne Walne Zgromadzenie spółki¹⁴⁴, podczas którego zatwierdzono bilans firmy. Zyski idące z działalności statku s/s „Wawel” wyniosły 3600 funtów, s/s „Wisły” zaś 6600 funtów, wynosząc łącznie 10 200 funtów, a więc 231 540 zł. Pasywa filii gdańskiej wyniosły 988,185 funta, co równało się 22 448,5 zł. Kapitał własny wyniósł 212 066,63 zł, kapitał akcyjny zaś 132 000 zł¹⁴⁵.

Dnia 29 IV 1925 r. zarząd „Sarmacji” postanowił zwiększyć kapitał spółki¹⁴⁶ do 132 000 zł podzielonych na 13 200 akcji po 10 zł każda. Ustalono również, że każdy członek zarządu i zastępca winien posiadać w chwili objęcia obowiązków co najmniej 25 akcji¹⁴⁷.

Od kwietnia 1925 r. statki polskiego armatora poczęły obsługiwać transporty pomiędzy Gdańskiem a Londynem¹⁴⁸. Niestety, podczas jednego z rejsów

¹³⁷ Bsj, Ms 26 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Aa – Forhandlingsprotokoll III 1921–1927, Raport ze spotkania Det Bergenske Dampskibsselskab, 9 X 1923 r.

¹³⁸ Det Bergenske Dampskibsselskab. Beretning og Regnskab, 1923, s. 7

¹³⁹ Bsj, Ms 26 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Aa – Forhandlingsprotokoll III 1921–1927, Raport ze spotkania dyrekcji BDS, 8 II 1924 r.

¹⁴⁰ Ibid., Raport ze spotkania dyrekcji BDS, 20 VIII 1924 r.

¹⁴¹ NAL, BT, Companies Registration Office, Walford Baltic Transports Ltd., sygn. 31/25751/6C729, Kopia rejestru dyrektorów i menedżerów BBT, 23 V 1924 r.

¹⁴² A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu*, s. 43.

¹⁴³ Ibid., s. 47.

¹⁴⁴ Monitor Polski, nr 245 z 24 X 1924 r.

¹⁴⁵ Ibid., nr 10 z 14 I 1925 r.

¹⁴⁶ Ibid., nr 71 z 26 III 1925 r.

¹⁴⁷ Ibid., nr 76 z 2 IV 1926 r.

¹⁴⁸ Bsj, Ms 26 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Aa – Forhandlingsprotokoll III 1921–1927, Raport ze spotkania dyrekcji BDS, 21 IV 1925 r.

s/s „Wisła” weszła na mieliznę na Morzu Północnym¹⁴⁹ i uległa 11 X 1926 r. awarii, w wyniku której nie była już zdalna do dalszego użytku bez gruntownego remontu. Fatalny stan jednostki zmusił BDS do poszukiwania nabywcy dla zniszczonego statku, który w styczniu 1927 r. znajdował się w Amsterdamie. Początkowo s/s „Wisłę” planowano sprzedać nabywcy norweskiemu¹⁵⁰ lub, wraz z s/s „Wawel”, szwedzkiemu, co nadzorował dyrektor wydziału technicznego BDS Knud Zimmer, udając się w październiku 1926 r. do Göteborga¹⁵¹. Ciekawe, że jednocześnie pojawiła się możliwość sprzedaży s/s „Wisły” polskiemu armatorowi – Żegludze Polskiej¹⁵², który nie dysponował jednak wówczas wystarczającymi środkami finansowymi na kupno oferowanej mu jednostki¹⁵³. Ostatecznie s/s „Wawel” pływał dla szwedzkiego przedsiębiorstwa żeglugowego Rederi – A/B Globe z Malmö jako s/s „Dagny”, s/s „Wisła” zaś pełniła usługi dla innego szwedzkiego armatora Ångfartygs – A/B Nornan (Ossian Ahrenberg) z Göteborga¹⁵⁴.

Nieco wcześniej, 13 XI 1926 r., strona norweska nie chcąc dopuścić pod naciskiem Ministerstwa Przemysłu i Handlu do zwiększenia udziału polskiego w „Sarmacji”, postanowiła zlikwidować firmę. W skład komisji likwidacyjnej weszli J. Ejbøl, A. Ungar oraz adwokat Mieczysław Mossor¹⁵⁵. Warto przy tym odnotować, że jednocześnie kierownictwo BDS wyraziło się bardzo pozytywnie o działalności BBT w 1926 r.¹⁵⁶ Z powodu utraty praw polskiego statku handlowego s/s „Wisłę” wykreślono 14 IV 1927 r. z Rejestru Marynarki Handlowej¹⁵⁷, natomiast s/s „Wawel” – 29 VIII 1927 r.¹⁵⁸ Do formalnej likwidacji Towarzystwa Żeglugowego Sarmacja doszło 21 VI 1929 r. w lokalu Banku Małopolskiego S.A. oddział w Warszawie na ulicy Marszałkowskiej 154¹⁵⁹.

Niestety, współpraca „Sarmacji” z BBT miała charakter jednostronnych korzyści ze wskazaniem na współdziałalców norweskich (np. sprzedaż „Sarmacji” zużytych statków). Decydujący głos Norwegów powodował¹⁶⁰, że polski armator dysponował przestarzałym taborem, nie posiadał odpowiednich kontaktów, a przede wszystkim środków finansowych umożliwiających prowadzenie regularnej że-

¹⁴⁹ D. Steyer, *Półwiecze Polski na morzu*, Gdańsk 1970, s. 110.

¹⁵⁰ Universitetsbiblioteket i Bergen, Manuskript- og librarsamlingen, 1570/24–2, Pismo Bergen Agent AS. do konsula E. Nielsena, 7 I 1927 r.

¹⁵¹ Ibid., Pismo konsula E. Nielsena do J. Ejbøla, 4 I 1927 r.

¹⁵² Ibid., Pismo BBT do E. Nielsena, 8 I 1927 r.

¹⁵³ Ibid., Pismo BBT do E. Nielsena, 10 I 1927 r.

¹⁵⁴ Det Norske Veritas, 1928.

¹⁵⁵ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 59–60.

¹⁵⁶ Det Bergenske Dampskibsselskab. Beretning og Regnskap, 1926, s. 8.

¹⁵⁷ Monitor Polski, nr 102 z 5 V 1927 r.

¹⁵⁸ Ibid., nr 238 z 17 X 1927 r.

¹⁵⁹ Ibid., nr 123 z 31 V 1929 r.

¹⁶⁰ F. Rostkowski, *Sześć lat polskiej polityki handlowo-morskiej*, Warszawa 1926, s. 4. Głos Norwegów w „Sarmacji” był na tyle znaczący, iż zakazali oni dyrektorowi J. Korwin Kamińskiemu wstępu na statki, jak i wglądu w księgi rachunkowe, zob. A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 58.

glugi¹⁶¹. Nadto nie dopuszczano do otworzenia ekspozytury w Gdyni, powołania nowego dyrektora (m.in. odrzucona została kandydatura Juliana Rummla¹⁶²) czy też powiększenia przez „Sarmację” tonażu¹⁶³. Zresztą, jak pisał Mamert Stankiewicz, zarząd spółki nie dążył do tego, aby towarzystwo stało się polskim, lecz aby jego statki korzystały z przywilejów przysługujących polskiej banderze¹⁶⁴. Same jednostki, które przedsiębiorstwo już posiadało, były mocno przestarzałe i w znacznej mierze zniszczone do tego stopnia, że nie nadawały się do remontów¹⁶⁵, powodując tym samym niewielką konkurencyjność spółki¹⁶⁶.

Nadto wewnątrz Rady Zarządu firmy istniały bardzo głębokie rozbieżności, przy jednoczesnym braku sprzyjających relacji z polskim rządem¹⁶⁷. Dłuższej egzystencji przedsiębiorstwa nie dopomógł nawet fakt uchwalenia 25 XI 1925 r. ustawy rządowej o popieraniu żeglugi morskiej¹⁶⁸ oraz decyzja Ministerstwa Skarbu o zwolnieniu polskiego armatora we wrześniu 1926 r. z podatku dochodowego, przemysłowego oraz od nieruchomości, których obowiązywanie ustalono na pięć lat. Był to istotny krok chociażby ze względu na fakt nieudzielenia przez zarząd portu gdańskiego jakiegokolwiek wsparcia polskiemu armatorowi, który naonczas nie posiadał u ujścia Wisły żadnych przywilejów, będąc jednocześnie traktowany na równi z innymi banderami¹⁶⁹. Niestety, podjęta decyzja o likwidacji spółki nie pozwoliła wykorzystać w pełni przyznanych jej przywilejów¹⁷⁰.

Wydaje się, że mimo powstałych trudności istniała realna szansa, aby „Sarmacja” prosperowała we właściwy sposób, co może sugerować rozwój BBT, które przez posiadanie filii w Królewcu, Piławie, Kłajpedzie, Rydze, Windawie, Lipawie, Tallinie, Piotrogradzie (od 1924 r. Leningradzie), Warszawie oraz Łodzi¹⁷¹, jak i dysponowanie trzema nowoczesnymi magazynami w Kaiserhafen¹⁷², nabrzeżami w Gdańsku, a także kontrolowanie firmy trudniącej się spedycją drewna w Gdańsku (Bergford Holz-Speditions- und Lager-Gesellschaft m.b.H.)¹⁷³ było w stanie w znacznie większym stopniu wspierać działalność polskiego armatora chociażby na obszarze bałtyckim. Zdaniem Andrzeja Matli trudna sytuacja „Sarmacji” wynikała z faktu stanowienia przezeń swego rodzaju substytutu zbudowanej na so-

¹⁶¹ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 58.

¹⁶² J. Rummel, *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980, s. 71–72.

¹⁶³ A. Matla, *Działalność norweskiego koncernu*, s. 51.

¹⁶⁴ M. Stankiewicz, *Z floty carskiej do polskiej*, Warszawa 2007, s. 246.

¹⁶⁵ F. Rostkowski, op.cit., s. 3.

¹⁶⁶ S. Wojciechowski, *Flota handlowa w Polsce. Rozwój i jej znaczenie*, Warszawa 1927, s. 12.

¹⁶⁷ J. Korwin Kamiński, *Zagadnienia morskie w Polsce*, Warszawa 1929, s. 12.

¹⁶⁸ Dziennik Ustaw z 1925 r., Nr 125, poz. 891.

¹⁶⁹ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 58.

¹⁷⁰ Ibid., s. 59.

¹⁷¹ Bsj, Ms 26 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Rb – Årsregneskap med bilag 1919–1922, Sprawozdanie roczne Det Bergenske Dampskibsselskab z 1922 r.

¹⁷² C. K. Wiberg, *Det Bergenske Dampskibsselskab i femogsytti aar*, Bergen 1926, s. 165.

¹⁷³ Bsj, Ms 26 (Det Bergenske Dampskibsselskab): Rb – Årsregneskap med bilag 1919–1922, Sprawozdanie roczne BDS z 1922 r.

lidnym gruncie spółki, odrzucającej z jednej strony polską konkurencję, z drugiej zaś – przynoszącej stronie norweskiej względnie wysokie zyski dzięki ukrywaniu faktycznych przychodów częściowo lokowanych jako odpisy z akcji „Sarmacji”¹⁷⁴.

W dotychczasowej literaturze przedmiotu przy rozpatrywaniu przyczyn decyzji o rozwiązaniu „Sarmacji” pominięto dwa zasadnicze fakty, które zaszły w 1926 r., a których nie należy lekceważyć. Po pierwsze w czerwcu tegoż roku odbył się strajk angielskich górników, dzięki któremu Polska w krótkim czasie zdobyła rynki węglowe Skandynawii przyjmujące dotąd surowiec z Anglii. Taka sytuacja prowokowała większe zaangażowanie się armatorów skandynawskich oraz pochodzących z innych państw w obsługę portów polskiego obszaru celnego, a tym samym wzmożoną konkurencję, której polskie przedsiębiorstwo nie mogłoby sprostać. W tym względzie swoją szansę mógł upatrywać raczej BDS, dość mocno osadzony u ujścia Wisły, jak i dysponujący pokaźną flotą handlową.

Po wtóre utworzono wówczas całkowicie polskie przedsiębiorstwo armatorskie – Żeglugę Polską, w którego działalności widać doświadczenie wyniesione ze współpracy „Sarmacji” z przedsiębiorstwami zagranicznymi. Otóż nowo powstały armator nie dość, że oparł się na kapitale polskim, to również miał polskiego agenta okrętowego, Polską Agencję Morską, który pozostawał pod kontrolą Żegluga Polskiej. Takie warunki zapewniły mu względny komfort funkcjonowania oraz większe możliwości walki z konkurencją, chociażby przez zakup nowego taboru.

W końcowych rozważaniach pojawia się również pytanie o znaczenie współpracy z „Sarmacją” dla norweskiego armatora. Z pewnością B. Nowotny wprowadził BDS do Gdańska na „okres próbny”, za który można uznać prosperowanie W&WBT. Natomiast samo zaangażowanie się norweskiego przedsiębiorstwa w działalność „Sarmacji” miało dopóty sens, dopóki nie pojawiła się konkurencja, ale tylko i wyłącznie z polskim kapitałem. Niewątpliwie ubocznym pozytywnym skutkiem wynikającym z przedstawionej współpracy było dla BDS utworzenie agentur okrętowych zarówno w Gdańsku, jak i Gdyni (BBT), zwłaszcza że statki bergeńskiego armatora w kolejnych latach coraz częściej zawijały do portów polskiego obszaru celnego.

¹⁷⁴ A. Matla, *Polsko-norweskie kontakty*, s. 59.

DIE ZUSAMMENARBEIT DER POLNISCHEN SEESCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT
„SARMACJA“ MIT BERGENSKE TRANSPORTS LTD. UND WALFORD BALTIC
TRANSPORTS LTD. IN DEN JAHRE 1920 BIS 1926

Zusammenfassung

Schlüsselbegriffe: polnisch-norwegische Schifffahrtsbeziehungen, Zwischenkriegszeit, polnische Handelsflotte, II. Republik, norwegische Handelsflotte

Die Polnische Seeschifffahrtsgesellschaft „Sarmacja“ AG in Warschau war lange Zeit das erste florierende Reedereiunternehmen in der II. Polnischen Republik. Seine Anfänge reichten bis in das Jahr 1919 zurück, als der ehemalige Kapitän der österreichischen Kriegsmarine Bogumil Nowotny u.a. mit einem Vertreter der Kleinpolnischen Bank und der Polnischen Handelsgesellschaft in Krakau eine Seeschifffahrtsgesellschaft gründete. Von 1920 an besaß die Firma ein Schiff, die D/S „Kraków“; ein Jahr später hingegen nahm sie, als sie die Umladung norwegischer Heringe im Danziger Hafen bediente, eine Zusammenarbeit mit der norwegischen Reederei „Det Bergenske Dampskibsselskab“ und der englischen „Walford Baltic Line Ltd.“ auf. Im Jahre 1921 fusionierten diese beide Firmen und bildeten die „Bergenske & Walford Baltic Transports Line Ltd.“, die fortan eng mit der „Sarmacja“ zusammenarbeitete.

Nach der Auflösung des englisch-norwegischen Unternehmens im Mai 1922 entstand die Bergenske Baltic Transports Ltd. mit Sitz in Danzig, welche 45% der Aktien der „Sarmacja“ hielt. Die norwegische Seite, welche die entscheidende Stimme in dem polnischen Schifffahrtsunternehmen hielt, verfolgte eine Politik einseitiger Bevorteilung, um so die Bedrohung durch die polnische Konkurrenz an der Weichselmündung zu beseitigen. Die so entstandene ungünstige Lage zeigte sich darin, dass die „Sarmacja“ über unzureichende und veraltete Tonnage (insgesamt fünf Schiffe) verfügte und keine Möglichkeit besaß, regelmäßige Schifffahrtslinien einzurichten. Das polnische Unternehmen konnte sich selbst dann nicht entwickeln, als es vom Schatzministerium von der Einkommens-, Industrie- und Grundsteuer befreit wurde. Leider wurde die Firma, angesichts der Havarie der D/S „Wisła“ 1926 und vor allem wegen des Drucks durch das Ministerium für Industrie und Handel, den Anteil polnischer Vertreter in der Firmenleitung zu erhöhen, im Jahre 1929 formal aufgelöst.

THE COOPERATION OF THE POLISH SOCIETY OF MARITIME NAVIGATION
“SARMACJA” WITH BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.
AND WALFORD BALTIC TRANSPORTS LTD. IN THE YEARS 1920–1926

Summary

Key words: Polish-Norwegian navigational relations, the inter-war period, the Polish commercial fleet, the Second Rzeczpospolita, the Norwegian commercial fleet

The Polish Society of Maritime Navigation “Sarmacja” S.A. in Warsaw was the first successful Polish shipping company in the Second Rzeczpospolita. The company was set up in 1919 when the former captain of the Austrian navy Bogumił Nowotny and representatives of the Bank of Lesser Poland and the Polish Commercial Society decided to establish a maritime shipping company in Cracow. Originally, in 1920, the company had one ship the Kraków at its disposal, but a year later, during a transshipment of Norwegian herring in the harbour of Gdańsk, it undertook cooperation with a Norwegian shipowner Det Bergenske Dampskibsselskab and an English shipowner Walford Baltic Line Ltd. In 1921 both companies merged creating Bergenske & Walford Baltic Transports Line Ltd., thanks to which their cooperation with “Sarmacja” became even stronger.

After the collapse of the English-Norwegian company in May 1922, a company called Bergenske Baltic Transports Ltd. based in Gdańsk was created; it owned 45% of “Sarmacja” shares. The Norwegian party, which had a casting vote in the Polish shipping company, started to run a policy of one-sided profits aiming at the elimination of the Polish competitor from the mouth of the Vistula river. “Sarmacja” had only 5 obsolete ships at its disposal, which gave rise to an inconvenient situation aggravated by a lack of possibility to establish regular shipping lines. The development of the Polish company did not take place even after the Ministry of Treasure had exempted it from paying revenue tax, industrial tax and property tax. Unfortunately, the company was liquidated in 1929 owing to the breakdown of the ship Wisła in 1926 and the fact that the Ministry of Industry and Commerce insisted that the role of Polish representatives in the board of the company should expand.