

УДК 339.542(438:439.1)«1918/1939»

DOI <https://doi.org/10.32782/2307-7778/2025.1.8>

Іван ЗУЛЯК

доктор історичних наук, професор, завідувач кафедри історії України, археології та спеціальних галузей історичних наук

*Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка,
вул. М. Кривоноса, 2, м. Тернопіль, Україна, 46027 (zulyak@tnpu.edu.ua)*

Ivan ZULYAK

Doctor of Historical Sciences, Professor, Head of the Department of History of Ukraine, archeology and special branches of historical sciences

*Ternopil Volodymyr Hnatiuk National Pedagogical University,
St. 2, M. Kryvonosa, Ternopil, Ukraine, 46027 (zulyak@tnpu.edu.ua)*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3758-2019>

Ярослав БОГДАН

здобувач вищої освіти третього рівня

*Тернопільського національного педагогічного імені Володимира Гнатюка,
вул. М. Кривоноса, 2, м. Тернопіль, Україна, 46027 (Slawko2008@gmail.com)*

Yaroslav BOGDAN

third-level higher education applicant

*Ternopil Volodymyr Hnatiuk National Pedagogical University,
St. 2, M. Kryvonosa, Ternopil, Ukraine, 46027 (Slawko2008@gmail.com)*

ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-6965-9863>

Андрій РОМАНЧУК

*здобувач вищої освіти третього (освітньо-наукового) рівня кафедри історії України,
археології та спеціальних галузей історичних наук*

*Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка
вул. М. Кривоноса, 2, м. Тернопіль, Україна, 46027 (andriyromanchuk@gmail.com)*

Andriy ROMANCHUK

third-level higher education applicant

*Ternopil Volodymyr Hnatiuk National Pedagogical University,
St. 2, M. Kryvonosa, Ternopil, Ukraine, 46027 (andriyromanchuk@gmail.com)*

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-2692-7271>

ОСОБЛИВОСТІ ПОЛЬСЬКО-ГДАНСЬКИХ МИТНИХ УГОД МІЖВОЄННОГО ПЕРІОДУ

Анотація. Мета статті – проаналізувати зміст, обставини укладення та вплив польсько-гданських митних угод міжвоєнного періоду на торговельні відносини й політичну взаємодію між Другою Річчю Посполитою і Вільним містом Гданськом. **Методологія дослідження** ґрунтується на принципах історизму та міждисциплінарного підходу. У роботі застосовано методи історико-джерелознавчого аналізу для вивчення офіційних документів, договорів; компаративний метод – для порівняння митних угод у різні роки між Польщею та Вільним містом Гданськом, а також контекстуальний аналіз для з'ясування впливу міжнародної політичної ситуації на зміст і характер угод. **Наукова новизна** дослідження полягає в комплексному аналізі польсько-гданських митних угод у контексті міжнародних відносин міжвоєнного періоду, зокрема з урахуванням політико-економічних чинників, що впливали на їх укладення та реалізацію. На основі порівняльного аналізу митних угод виявлено еволюцію мит-

ної політики Другої Речі Посполитої щодо Вільного міста Гданська, проаналізовано правові особливості домовленостей у контексті Версальського мирного договору й діяльності Ліги Націй. **Висновки.** У результаті проведеного дослідження з'ясовано, що митні угоди між Другою Річчю Посполитою та Вільним містом Гданськом у міжвоєнний період були важливим інструментом регулювання торговельно-економічних і політичних відносин між сторонами. Їх укладення відбувалося в умовах складної міжнародної ситуації та часто супроводжувалося дипломатичним тиском з боку Польщі. Угоди мали не лише економічний, а й виразно політичний характер, що зумовлювалося прагненням Польщі посилити свій контроль над портом у Гданську й забезпечити вигідні умови для транзиту товарів. Зміст угод відображав поступову еволюцію польської митної політики в умовах зростання геополітичної напруги. Польсько-гданські митні угоди були не лише складником торговельної політики, а й елементом боротьби за стратегічний контроль у регіоні Балтійського моря. Дослідження цієї теми дало змогу осмислити механізми реалізації зовнішньоекономічної політики Другої Речі Посполитої в митній сфері та її вплив на міжнародні відносини міжвоєнного часу.

Ключові слова: Республіка Польща, Вільне місто Гданськ, польсько-гданські митні угоди, митна справа, митні тарифи.

FEATURES OF POLISH-GDAŃSK CUSTOMS AGREEMENTS IN THE INTERWAR PERIOD

Abstract. *The aim of the article* is to analyze the content, circumstances of conclusion, and impact of Polish-Gdańsk customs agreements in the interwar period on trade relations and political interaction between the Second Polish Republic and the Free City of Gdańsk. **The research methodology** is based on the principles of historicism and an interdisciplinary approach. The study employs methods of historical and source analysis to examine official documents and treaties; a comparative method – to contrast customs agreements concluded in different years between Poland and the Free City of Gdańsk; as well as contextual analysis – to determine the influence of the international political situation on the content and nature of the agreements. **The scientific novelty** of the study lies in the comprehensive analysis of Polish-Gdańsk customs agreements in the context of international relations during the interwar period, with particular attention to the political and economic factors that influenced their conclusion and implementation. For the first time, based on a comparative analysis of the agreements, the evolution of the customs policy of the Second Polish Republic toward the Free City of Gdańsk is identified, and the legal peculiarities of the arrangements are examined in the context of the Treaty of Versailles and the activities of the League of Nations. **Conclusions.** The study revealed that customs agreements between the Second Polish Republic and the Free City of Gdańsk in the interwar period were a significant tool for regulating trade, economic, and political relations between the two parties. Their conclusion occurred under complex international conditions and was often accompanied by diplomatic pressure from Poland. The agreements had not only economic but also distinctly political characteristics, driven by Poland's aspiration to strengthen its control over the port of Gdańsk and secure favorable conditions for the transit of goods. The content of the agreements reflected the gradual evolution of Poland's customs policy amid growing geopolitical tension. Overall, the Polish-Gdańsk customs agreements were not only a component of trade policy but also an element of the struggle for strategic control in the Baltic Sea region. The study of this topic allows for a deeper understanding of the mechanisms of the Second Polish Republic's foreign economic policy and its impact on international relations during the interwar period.

Key words: Republic of Poland, Free City of Gdańsk, Polish-Gdańsk customs agreements, customs affairs, customs tariffs.

Постановка проблеми. У міжвоєнний період польсько-гданські взаємини були однією з ключових тем міжнародної політики в регіоні Балтійського моря. Особливої актуальності набуває вивчення митних угод між Другою Річчю Посполитою та Вільним містом Гданськом як важливого інструмента регулювання торговельних і політичних процесів. Попри значну кількість досліджень, присвячених загальній історії польсько-гданських стосунків, саме митна проблематика залишається недостатньо вивченою. Це зумовило потребу в ґрунтовному аналізі

змісту, контексту укладення та наслідків митних угод, що дало змогу осмислити економічну стратегію Польщі, механізми дипломатичного впливу та міжнародні реакції на ці домовленості.

Мета статті – проаналізувати зміст, обставини укладення та вплив польсько-гданських митних угод міжвоєнного періоду на торговельні відносини й політичну взаємодію між Другою Річчю Посполитою та Вільним містом Гданськом.

Виклад основного матеріалу дослідження. Після Першої світової війни та згідно з умовами Версальського мирного договору 1919 р. створено Вільне місто Гданськ, що перебувало під протекторатом Ліги Націй. Незважаючи на формальну автономію Гданська, Польща отримала низку прав щодо використання його порту та забезпечення торговельних комунікацій. У такому контексті виникла потреба в укладенні низки митних угод, які б регулювали переміщення товарів, визначали умови оподаткування, тарифну політику та митну юрисдикцію. Під час Великої війни Гданськ постав не як важливий центр, а радше як другорядне німецьке провінційне містечко. Війна, що охопила значну частину Європи, ніби «здула» Гданськ із політичної карти як самостійного гравця, надаючи простір для нової геополітичної конфігурації. Саме із цих зламів старого порядку постала нова, об'єднана Польща. Однією з фундаментальних гарантій економічного існування відродженої Польщі стало забезпечення її виходу до Балтійського моря. Хоча цей вихід не був достатнім для повного забезпечення потреб внутрішніх регіонів держави, він мав вирішальне символічне та практичне значення. Незважаючи на його обмежений характер, саме він створив передумови для розвитку морської торгівлі й закріплення Польщі як незалежного суб'єкта міжнародних економічних відносин [1, s. 18].

У цьому контексті статус вільного міста Гданська, встановлений у 1920 р., відіграв особливу роль. Відтоді Гданськ отримав нове економічне підґрунтя, будучи пов'язаний із басейном Вісли – головної водної артерії Польщі. Таке включення в польський економічний простір започаткувало поступове відновлення традиційної ролі міста як важливого торгового й транспортного вузла Балтійського регіону. Можна стверджувати, що Вільне місто Гданськ у міжвоєнний період функціонувало не ізольовано, а як органічна частина ширших польських економічних процесів. Його інституційна автономія поєднувалася з практичною інтеграцією до Другої Речі Посполитої, що, своєю чергою, стало основою для стабілізації регіону [1, s. 19].

Економічна стратегія Другої Речі Посполитої в міжвоєнний період орієнтувалася на розвиток морського напрямку. Такий вектор політики мав не лише суто практичне, а й символічне значення – вихід до Балтійського моря розглядався як запорука суверенітету держави, її здатності до вільної міжнародної комунікації та економічної самодостатності. Згідно зі статистичними даними, у 1923 р. 21,25 % зовнішньої торгівлі Польщі здійснювалося морським шляхом. Із цього обсягу 8,2 % припадало на Гданськ, який, незважаючи на свій автономний статус, залишався важливою ланкою в економічній системі Другої Речі Посполитої. Така динаміка підтверджувала значну роль портів у забезпеченні торговельного обміну та доступу до світових ринків. Наприклад, до 1937 р. частка морської торгівлі в загальному обсязі зросла до 31,7 %, що свідчило про послідовну реалізацію політики посилення морської присутності й розвитку портової інфраструктури. Зростання питомої ваги морського транспорту в структурі зовнішньоторговельного обороту Другої Речі Посполитої засвідчувало як інфраструктурні досягнення, так і прагнення відмежуватися від використання німецьких і радянських транспортних коридорів [1, s. 19].

Менші незалежні держави або державні утворення часто вступали в договірні відносини чи утворювали економічні союзи з більшими державами. Основною метою таких інтеграцій, зазвичай, було отримання вигідних митних надходжень або доступ до більшого економічного простору. Проте на практиці механізми розподілу прибутків не завжди відповідали принципам справедливості або паритетності [2, s. 1]. Найпоширенішим критерієм залишалася модель,

згідно з якою митні надходження розподілялися пропорційно до кількості учасників митного об'єднання. Однак саме ця система зазнавала найгострішої критики, оскільки не враховувала фактичного обсягу зовнішньоторговельного обороту, рівня споживання або промислової активності кожної з країн-учасників. Попри значну кількість опонентів, ця модель залишалася майже безальтернативною – не через свою ефективність, а завдяки можливості надати хоча б приблизну числову основу для розрахунків [2, s. 2].

Митні відносини між Вільним містом Гданськом та Другою Річчю Посполитою визначалися Версальським договором доволі лаконічно. Відповідне положення містилося в частині I, статті 104, де зазначалося, що «Між урядом Польщі та Вільним містом Гданськом буде укладено конвенцію, яка включить Гданськ до митної території Польщі та забезпечить створення вільної зони» [2, s. 20]. «Traktat pokoju między Mocarstwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Niemcami» – ключовий міжнародний документ, який офіційно завершив Першу світову війну між Німеччиною та країнами Антанти – союзними й приєднаними державами. Його підписано 28 червня 1919 р. в палаці Версая поблизу Парижа. У ньому, зокрема, йшлося про створення Вільного міста Гданськ під контролем Ліги Націй [3]. Ця формула передбачала включення Гданська до польської митної системи, не порушуючи водночас його формальної автономії. Місто опинялося в особливому економіко-правовому становищі. З одного боку, залишаючись формально незалежною політичною одиницею під егідою Ліги Націй, з іншого – входячи до економічного простору Другою Речі Посполитої як частина її митної території

Перші митні домовленості досягнуті ще в 1920-х рр., однак найбільшого розвитку процес набув у 1930-х, коли Польща посилила тиск на Гданськ з метою встановлення контролю над зовнішньоторговельною діяльністю. Зокрема, митні угоди 1921, 1922, 1925 та 1933 років демонстрували зміну риторики: від прагнення до компромісу – до одностороннього домінування польських інтересів. У межах дослідження проаналізовано тексти угод, а також контакти між польськими та гданськими представниками, що дало змогу виявити, як політична кон'юнктура впливала на економічні умови. Важливу роль у формуванні митної політики відігравали також міжнародні чинники. Зокрема, реакція Ліги Націй, позиція Великої Британії та Німеччини. Особливу увагу приділено тарифній політиці. Так, аналіз змін у тарифах дав підстави стверджувати, що Польща використовувала митні важелі не лише з економічною, а й з політичною метою – для обмеження автономії Гданська та зміцнення свого стратегічного становища в регіоні.

Зміст митної конвенції між Другою Річчю Посполитою та Гданськом конкретизовано в Паризькій угоді 1920 р., яка деталізувала механізми регулювання торгівлі, функціонування портів, доступу до комунікацій і податкових пільг. У цьому контексті конвенція була своєрідним компромісом між міжнародно-правовим статусом Вільного міста та стратегічними економічними інтересами Польщі. Наявність вільної зони в порту в Гданську, його включення до польської митної системи, давали змогу Другій Речі Посполитій зберігати контроль над морською торгівлею, що було особливо важливим, зважаючи на відновлення її державності та прагнення до економічної незалежності. Водночас такий правовий і митний режим часто ставав предметом суперечок і тлумачень, зокрема у зв'язку з політичними амбіціями Німеччини та напруженими польсько-німецькими відносинами в міжвоєнний період [2, s. 20].

Паризька конвенція, укладена 9 листопада 1920 р. між Польщею та Вільним містом Гданськом, приділила окрему увагу врегулюванню митних питань. Розділ II документа, що охоплював статті 13–20, присвячено саме цій проблематиці. Попри обмеженість маневру, зумовлену загальними рамками, закладеними у Версальському договорі, конвенція деталізувала механізми реалізації митного режиму, закріпленого на рівні міжнародного права. Ключове положення містилося в статті 13 конвенції, у якій зазначалося, що вільне місто Гданськ включалося

до польської митної території. Польща і вільне місто утворювали єдиний митний простір, що функціонував на основі польського митного законодавства та тарифної політики [2, s. 20].

Формально Гданськ зберігав статус автономного державного утворення, однак у митно-економічному сенсі він був тісно інтегрований у структуру Другої Речі Посполитої. Польські митні органи діяли на території міста, забезпечуючи контроль за переміщенням товарів, справлянням податків і дотриманням митних процедур згідно з польським правом. Такий стан справ давав змогу Польщі ефективно використовувати порт Гданська як головний вихід до Балтійського моря, що мало вирішальне значення для зовнішньої торгівлі, особливо з огляду на потребу в збереженні економічної незалежності новоствореної держави. Водночас статус єдиного митного простору часто був предметом політичного напруження, насамперед з боку Німеччини, яка прагнула перегляду міжнародних, встановлених домовленостей і використовувала економічні й адміністративні труднощі в Гданську для підризу польських позицій у регіоні [2, s. 21].

Питання розподілу «чистого» прибутку від митних зборів між Польщею та вільним містом Гданськом не було остаточно врегульоване безпосередньо в тексті Паризької конвенції. Документ передбачав лише загальні принципи, залишаючи ключові аспекти розподілу на подальше двостороннє узгодження. Зокрема, у статті 17 конвенції зазначалося, що не пізніше ніж через місяць після набрання чинності договором, мала бути укладена окрема угода між Польщею та вільним містом Гданськом. Метою цієї угоди було встановлення конкретного відсотка «чистого» прибутку від мит, який належав Гданську згідно з положеннями статті 15 [2, s. 21].

Важливою умовою визначення відсотка було врахування фактичного розподілу митних надходжень за місцем кінцевого споживання товарів – зокрема, між Польщею та територією вільного міста. Принцип поділу базувався на пропорційному підході до розподілу митних платежів відповідно до географії призначення імпортованих товарів. Окрім того, конвенція передбачала відшкодування адміністративних витрат, понесених вільним містом у зв'язку з обслуговуванням митної системи. Відповідно до статті 15, пункту 2, такі витрати мали відраховуватися із загальної суми митних надходжень, зібраних на території міста, до часу подальшого розподілу прибутку. Ця позиція відображала пропозиції делегатів Гданська на Паризькій конференції, мала вагоме значення для збереження фіскальної самодостатності міста та захисту його економічних інтересів. У результаті, система митного розподілу між Польщею та Гданськом постала як гнучка конструкція, що ґрунтувалася на принципах співвідношення споживання та витрат, але водночас залишала простір для політичних торгів і потенційних суперечок щодо практичного виконання фінансових зобов'язань [2, s. 21].

З аналізу положень відповідних статей Паризької конвенції випливало, що в питаннях розподілу митних прибутків вільне місто Гданськ мало право на два ключові пункти: відшкодування витрат на митне адміністрування, що здійснюються за рахунок митних надходжень, отриманих на території міста, які відраховуються з валового митного прибутку; отримання постійного відсотка «чистого» прибутку, що визначався за середнім коефіцієнтом надходжень від митних зборів на товари, імпортовані через Гданськ і призначені для споживання саме на його території, у співвідношенні з доходами від товарів, скерованих для споживання в Другій Речі Посполитій [2, s. 21–22].

Утім, упереджене тлумачення цих положень могло становити значну загрозу інтересам Польщі, особливо в умовах, коли вільне місто отримувало повну свободу в підрахунку сум, що підлягали відрахуванню, і які могли суттєво перевищувати реальні потреби митної адміністрації міста. Це положення особливо чітко простежувалося на прикладі позиції делегації Гданська під час Паризької конференції, яка наполягала на максимальному включенні до адміністративних витрат широкого спектра видатків: від амортизації та відсотків за митне обладнання (як наявне, так і майбутнє), зарплат митних службовців усіх рангів – до поточних матеріальних

витрат. У зв'язку з потенційною загрозою для державного бюджету Другої Речі Посполитої польська сторона в процесі переговорів наполягала не лише на чіткому визначенні категорій витрат, що підлягали відшкодуванню, а й на обов'язковому щорічному наданні митницею Гданська детальних бюджетних кошторисів до Центрального митного управління Польщі для контролю та перевірки [2, s. 21–22].

У разі виникнення суперечностей польська сторона вимагала права впливати на специфікацію адміністративних витрат і порядок подання кошторисів. Окрім того, зважаючи на відсутність достовірних даних, що могли б визначити співвідношення митних надходжень від товарів, митне оформлення яких відбувалося в Гданську і які призначалися для споживання на території міста та в Польщі відповідно, фактичний розподіл прибутку відходив від спочатку задекларованого принципу поділу «чистого» прибутку. Замість цього ухвалено розподіляти валові митні надходження, при цьому кожна зі сторін брала на себе витрати на власне митне адміністрування [2, s. 21–22].

Сейм Другої Речі Посполитої ратифікував угоду між Польщею та вільним містом Гданськ, основна мета якої полягала в імплементації та завершенні положень конвенції від 9 листопада 1920 р. Згідно з документом, зазначену угоду підписано у Варшаві 24 жовтня 1921 р. У тексті відображено прагнення Польщі врегулювати правовідносини з Гданськом у межах міжнародного договору, який мав комплексний характер і стосувався як економічних, так і політико-адміністративних питань. Зокрема, надавалося доручення компетентним міністрам щодо реалізації її положень. Такий підхід був типовим для нормативних актів, оскільки передбачав визначення виконавчої відповідальності й адміністративної конкретизації механізмів імплементації угоди [4, s. 249].

Протокол обміну нотами між Польщею та вільним містом Гданськом у контексті реалізації польсько-гданської конвенції обмін відбувся відповідно до статті 244 двосторонньої угоди від 24 жовтня 1921 р., яка, своєю чергою, стосувалася імплементації попередньої польсько-гданської конвенції від 9 листопада 1920 р. Документ укладено у «квартирі голови Сенату» вільного міста Гданська, що підкреслювало паритетність переговорного процесу, у якому польська сторона визнавала специфічний міжнародний статус цього міста. Обмін нотами варто трактувати як механізм реалізації попередніх міжнародних зобов'язань – завершення одного з етапів правової імплементації двосторонніх домовленостей. Зазначення дати 31 грудня 1921 р. не лише хронологізувало подію, а й фіксувало перехід угоди до стадії реалізації. Проте протокол відображав складність взаємин між Польщею та вільним містом Гданськ, що перебувало під егідою Ліги Націй, але мало економічно вагоме значення для Польщі. Однак обмін нотами свідчив про потребу ретельного врегулювання правових і адміністративних аспектів співпраці [4, s. 249].

У повідомленні польського офіційного представника Другої Речі Посполитої в Гданську Леона Плуцінського до посадовця вільного міста йшлося про додаткову угоду від 31 грудня 1921 р., затверджену Фолькстагом, підписану раніше у Варшаві. Важливим було формулювання «оголошення може відбутися будь-коли», це означало, що документ офіційно набувавав чинності після формального проголошення, що узгоджувалося практикою міжнародного права міжвоєнного періоду. Цей дипломатичний крок засвідчував прагнення Польщі інституціоналізувати свої позиції у Гданську через правові механізми. Друга Річ Посполита не лише брала участь у переговорах, а й дбала про формалізацію наслідків домовленостей [4, s. 250].

Додатковий протокол до польсько-гданської угоди мав на меті конкретизувати термін набуття чинності окремих положень міждержавної угоди, а саме частини шостої, укладеної 24 жовтня 1921 р. між Польщею і вільним містом Гданськом. Вказувалося, що «з технічних причин» виконання частини шостої переносилося. Потреба у відтермінуванні свідчила, що її

реалізація вимагала додаткової підготовки. Особливої уваги заслуговувало визначення часу набуття чинності угоди – «опівночі з 10 на 11 січня 1922 року». Таке формулювання свідчило про важливість хронологічної точності, що, імовірно, мало практичне значення для встановлення юрисдикції, адміністративного контролю або виконання певних зобов'язань, як-от митного чи залізничного регулювання, яке часто згадувалося в польсько-гданських угодах [4, s. 250].

У розпорядженні Ради Міністрів від 17 червня 1925 р. про заборону імпорту окремих товарів і на підставі положень статті 7, окремого пункту закону від 31 липня 1924 р. «Про регулювання співвідношення цін», відповідно до статті 44 конституції Республіки Польща, 31 липня 1924 р. затверджено законодавчий акт, що встановлював основи регулювання митних відносин на території держави. Цей нормативний документ визначав ключові принципи функціонування митної системи, що мала на меті уніфікацію митного режиму та забезпечення ефективного контролю за рухом товарів через кордони. Закріплювався політичний регіон Республіки Польща як єдиної митної території з єдиним митним законодавством [5, s. 1225]. Імовірно, що це сприяло уніфікації торгових відносин і застосування митних правил на всій території держави, що було важливо для створення цілісного економічного простору. Окрім того, встановлення чіткої взаємодії між митницею, прикордонною службою та іншими органами влади забезпечувало комплексний підхід до захисту державних кордонів і регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

Передбачалася можливість розширення митної зони за межі політичних кордонів держави, що свідчило про готовність польської влади до участі в міжнародних митних угодах та інтеграційних процесах [5, s. 1225]. Це положення вказувало на прагнення Республіки Польща використовувати митне регулювання як інструмент міжнародного співробітництва, що було особливо актуальним у контексті міжвоєнної нестабільності та зміни кордонів.

Визначено організаційну структуру митної адміністрації, яка здійснювалася міністром фінансів через окремі митниці як первинні органи, митні органи другої інстанції, а також виконавчий орган – митну службу, що відповідала за охорону кордонів і запобігання незаконному перетину [5, s. 1225]. Уважаємо, що така багаторівнева структура забезпечувала як адміністративний, так й оперативний контроль, що було необхідно для ефективного функціонування митної системи в умовах дедалі більшої інтенсивності торгівлі та політичної напруженості в регіоні.

Регламентовано питання організації митних структур, визначено їхню кількість на підставі рішенням Ради Міністрів за поданням міністра фінансів. Формування митниць, митних органів передбачало координацію з Міністерством промисловості і торгівлі, а також Міністерством внутрішніх справ, що свідчило про міжвідомчий характер управління митною справою та інтеграцію різних державних інституцій. Внутрішня структура, посадові обов'язки та компетенції персоналу визначалися міністром фінансів, що забезпечувало централізований контроль і відповідальність за функціонування митної системи [5, s. 1225].

На нашу думку, затвердження цього нормативного акта стало важливим кроком у систематизації митного регулювання в міжвоєнній Польщі. Закон чітко окреслював адміністративні повноваження та механізми взаємодії між різними державними структурами, що було необхідно для ефективного управління економічними потоками й забезпечення державного суверенітету. Водночас положення про можливість розширення митної території за межі державних кордонів відображали відкритість польської митної політики до міжнародної співпраці, що мало стратегічне значення в умовах складної геополітичної ситуації міжвоєнного періоду. Цей документ не лише формалізував митні процедури, а й став основою для подальшого розвитку митної системи, що відігравала ключову роль у захисті економічних інтересів Польщі та регулюванні її зовнішньоекономічних відносин.

У межах розвитку митного законодавства Другої Речі Посполитої одним із ключових питань залишалася організація митної варти та визначення її функціональної юрисдикції. Відповідно до чинного нормативно-правового акта, сфера діяльності митної варти та порядок виконання нею функцій, зокрема запобігання незаконному перетину кордону та фальсифікації прикордонного режиму, підлягали регламентації міністром фінансів за погодженням із міністром внутрішніх справ. Такий механізм міжвідомчої координації забезпечував баланс між фіскальною, безпековою та адміністративною функціями держави на прикордонній території. Відповідно до § 5, усі митні надходження скеровувалися до державної скарбниці, що свідчило про централізований характер митної політики. Будь-які обмеження в цьому питанні запроваджувалися виключно на підставі міжнародних угод, укладених у межах спеціально визначених територій відповідно до статті 2. Такий підхід демонстрував прагнення Польщі до правової визначеності та дотримання міжнародних зобов'язань у митній сфері. Згідно з § 6, усі нормативні акти, що регламентували митні відносини, видані на підставі уповноваження, наданого законодавчими зборами в серпні 1919 р., набували чинності з часу оприлюднення у «*Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*» [5, s. 1225].

Це положення забезпечувало оперативність введення митних норм в умовах швидкозмінної економічної ситуації, а також формувало правову базу для подальших адміністративних рішень у цій галузі. § 7 передбачав надання міністру фінансів, за погодженням з міністрами промисловості і торгівлі, сільського господарства та державного майна, права тимчасово регулювати низку критичних аспектів митної політики. Зокрема, вони передбачали встановлення експортних мит і адаптацію їх розмірів відповідно до зміни економічних умов; запровадження пільгового режиму щодо імпорту товарів першої необхідності, сировини та ресурсів для виробництва; внесення змін до чинних митних положень щодо розрахунку та термінів сплати митних платежів; регулювання порядку повернення митних зборів у разі експорту готової продукції; зміну розміру зборів за митну обробку товарів; надання дозволів на створення та функціонування вільних складів для тривалого зберігання імпортованої продукції [5, s. 1225]. Імовірно, запроваджені механізми свідчили про прагнення польського уряду до гнучкого митного управління, здатного адаптуватися до внутрішніх економічних викликів і зовнішніх загроз. Тимчасові повноваження виконавчої влади в цьому контексті виступали засобом стабілізації внутрішнього ринку, підтримки національного виробника та забезпечення стратегічного імпорту. Водночас вони створювали простір для оперативного реагування на міжнародні економічні зміни без необхідності тривалих парламентських процедур.

31 липня 1924 р. міністрові фінансів у межах міжвідомчої координації надано повноваження щодо гнучкого реагування на економічні та торговельні виклики шляхом ухвалення відповідних нормативно-правових актів. Це стосувалося введення додаткових митних зборів на імпорт товарів, які підпадали під дію іноземних субсидій, як явних, так і прихованих, або у випадках демпінгу з боку іноземних експортерів. Таке регулювання скеровувало на захист національного ринку від недобрсовісної конкуренції; встановлення заборон на імпорт, експорт і транзит певних товарів із можливістю виняткового дозволу в окремих випадках. Заборони могли поширюватися лише на сировину, життєво необхідну для вітчизняної промисловості [5, s. 1226].

Одним із конкретних прикладів була заборона на експорт яєць, чинна з 1 грудня 1924 р. Також запроваджувалося положення про необхідність продажу експортованої продукції за іноземну валюту з обов'язковим обміном виручених коштів у податковій установі на польську валюту за встановленим обмінним курсом; внесення змін до чинного митного тарифу в разі змін економічних або територіальних умов, що забезпечувало гнучкість у реагуванні на внутрішні чи міжнародні обставини. Визначався обов'язок представлення нормативно-правових

актів на затвердження Сейму. У разі відмови парламенту від затвердження відповідні акти втрачали чинність. Такий механізм давав змогу балансувати між оперативністю виконавчої влади та парламентарним контролем, притаманним демократичній системі [5, s. 1226].

Передбачалося, що до набуття чинності окремим фіскально-кримінальним законом міністра фінансів за погодженням з міністром юстиції уповноважували тимчасово впроваджувати автентичний польський текст чинних кримінальних норм колишнього російського митного законодавства. Це положення відображало перехідний характер законодавчої уніфікації на території колишніх імперій – Російської, Австро-Угорської та Пруської [5, s. 1226]. Деталізовано механізм накладення адміністративних санкцій на територіях колишньої Російської імперії: митниці першої інстанції мали право ухвалювати постанови щодо грошових штрафів та конфіскації товарів без застосування позбавлення волі. Засуджений мав право або звернутися до суду, або подати апеляцію до органу другої інстанції. У разі обрання другого варіанта право на звернення до суду втрачалося. Апеляційна постанова митного органу другої інстанції була остаточною й не підлягала перегляду в Адміністративному трибуналі. Також у законі надавалися положення про продаж конфіскованих товарів у разі небезпеки їх псування або втрати. Закон підтверджував право митних органів на обшук осіб, речей і приміщень згідно з положеннями Кримінально-процесуального кодексу, що свідчило про інтеграцію митного контролю в систему кримінального процесу [5, s. 1226].

Аналіз законодавчого тексту свідчив про прагнення Другої Речі Посполитої до формування централізованої, економічно адаптивної та водночас правової митної політики. Закон демонстрував поєднання фіскального прагматизму, інституційної уніфікації та поступової інтеграції окремих територій у спільне правове митне поле. Запроваджені механізми економічного захисту у відповідь на демпінг і валютні ризики відображали елементи протекціоністської стратегії держави в міжвоєнний період. Особлива увага приділялася синхронізації митного права із загальною системою кримінального процесу, що допомагало забезпечити правову визначеність й ефективне правозастосування.

Ухвалено рішення про введення обмежень на імпорт певних товарів на митну територію Республіки Польща. Імпорт товарів заборонявся, що свідчило про цілеспрямовану політику держави щодо захисту внутрішнього виробника і стабілізації ринку шляхом регулювання зовнішньоекономічних потоків. За нашими підрахунками, обмеженню підлягали 215 товарів [6, s. 906–908].

Розпорядження Ради Міністрів Другої Речі Посполитої від 11 листопада 1925 р. стосувалося експорту певних товарів. Уважаємо, що цей документ відображав прагнення польського уряду до стабілізації внутрішнього ринку та захисту національних економічних інтересів. За нашими підрахунками, встановлювалися обмеження й заборони на експорт 216 товарів з метою забезпечення внутрішнього ринку необхідними товарами та запобігання їх дефіциту, стабілізації цін на продукти першої необхідності, захисту національної промисловості та сільського господарства від негативного впливу зовнішньоекономічних чинників [7, s. 1047–1049].

У постанові Ради Міністрів Республіки Польща від 10 лютого 1928 р. щодо скасування заборони на імпорт окремих категорій товарів на підставі статті 7 закону від 31 липня 1924 р. про регулювання митних відносин [5, s. 1226] внесено зміни до попередньої митної політики щодо імпорту визначених груп товарів. Скасовувалася чинна заборона на ввезення товарів на митну територію Республіки Польща, встановлену постановами Ради Міністрів від 17 червня 1925 р. [6, s. 906–908] та від 11 липня 1925 р. [7, s. 1047–1049].

Скасування обмежень застосовувалися лише до тих товарів, які не походили з території Німецького Рейху або щодо яких надано митним органам сертифікат походження з дійсною консульською візою. За нашими підрахунками, встановлювалася заборона на імпорт

215 товарів [8, s. 209–211]. Розпорядження Ради Міністрів від 14 серпня 1924 р. [9, s. 1210], від 7 серпня 1925 р. [10, s. 1180], від 23 вересня 1925 р. [11, s. 1525–1527], від 4 листопада 1925 р. [12, s. 1644], від 2 грудня 1925 р. [13, s. 1694]. Це свідчило про вибіркового підхід держави до лібералізації зовнішньої торгівлі, що допомагало зберігати контроль за товарів «економічно вразливих» категорій продукції. Міністерство промисловості й торгівлі уповноважували надавати індивідуальні дозволи на імпорту заборонених товарів у виняткових випадках або в межах визначених квот. Регулятивна функція держави залишалася дієвою навіть в умовах часткової лібералізації. Однак положення цієї постанови не поширювалися на товари, про які йшлося в постанові від 24 травня 1922 р. про ратифікацію німецько-польської конвенції, що стосувалася Лісабонського договору, підписаного в Женеві 15 травня 1922 р. [14, s. 683].

Проаналізований нормативний акт був свідченням еволюції економічної політики міжвоєнної Польщі щодо поступової лібералізації торгівлі та адаптації до міжнародних угод. Він демонстрував спробу збалансувати інтереси державної безпеки, внутрішнього виробника і зовнішньоекономічних партнерів у відносинах з Німеччиною. Водночас уряд залишав за собою право оперативного втручання в торговельну політику шляхом запровадження квот і винятків, що свідчило про прагнення зберегти стратегічну гнучкість у регулюванні зовнішньоекономічної діяльності [8, s. 209–211].

1 лютого 1933 р. Ліга Націй на засіданні Ради у Вільному місті Гданську ухвалила поправки до Варшавської угоди про імпортуні квоти. Основне питання стосувалося апеляцій, поданих польським урядом та Сенатом Гданська, на рішення Верховного комісара Ліги Націй від 17 і 30 грудня 1932 р. щодо застосування імпортуних квот. Верховний комісар діяв відповідно до повноважень, наданих йому 29 лютого 1932 р., за запитом польського уряду. Суперечка виникла щодо Варшавської угоди 1921 р., яка регулювала економічні та торговельні відносини між Другою Річчю Посполитою та вільним містом. Польська сторона прагнула поширити на Гданськ власне законодавство про заборону імпорту певних товарів, ухвалене у 1925 та 1928 рр. Для цього вона звернулася до Верховного комісара з проханням внести зміни до чинної угоди. У рішенні комісара, винесеному на підставі статті 39 Паризької конвенції та статті 241 Варшавської угоди, ухвалено два ключові пункти: скасування низки статей Варшавської угоди (зокрема, частин I, III та IV частини сьомої, що стосувалися економічних положень), доповнення угоди новими положеннями, які дозволяли поширити на вільну зону міста Гданськ польські постанови про імпортуні обмеження [15, s. 1].

Ці зміни викликали спротив Сенату Гданська, який побачив у них порушення автономного статусу міста, закріпленого міжнародними договорами. Натомість Польща, що мала особливі права в Гданську щодо питань зовнішньої політики та митного союзу, прагнула зміцнити свій економічний контроль над містом. Рішення Верховного комісара фактично підтримувало позицію польського уряду й дозволяло Другій Речі Посполитій реалізувати свою торговельну політику також у межах вільного міста. Політично та економічно це рішення було важливим прецедентом: воно свідчило про поступове посилення позицій Польщі у Гданську, що викликало занепокоєння німецькомовного населення міста. Водночас Ліга Націй виконувала роль арбітра в міждержавних суперечках, хоча рішення Верховного комісара радше відображало політичну реальність і силу Польщі, ніж неупереджене тлумачення міжнародного права. Розгляд цієї справи на Раді Ліги Націй у 1933 р. демонстрував складність реалізації міжвоєнних міжнародних угод, коли економічні інтереси сторін вступали у конфлікт із юридичною конструкцією автономії [15, s. 1].

У другій половині 1930-х рр. порт у Гданську вже не відповідав обсягам вантажообігу, що викликало об'єктивну потребу в його модернізації та розширенні. Друга Річ Посполита, зацікавлена в збереженні економічної життєздатності морського транзиту, активно долучалася до розбудови інфраструктури порту не лише як користувач, але і як інвестор. Упродовж

1933–1937 рр. площа порту збільшилася зі 176 до 212 га. Глибину гавані, яка у 1933 р. становила 4,6 м, поглибили до 10 м, що дало змогу приймати великі вантажні судна. Довжина берегової лінії також зросла з 21 до 31 км. Довжина залізничних колій, яка у 1914 р. становила лише 38 км, до 1937 р. досягла 339 км. Інтенсивно зростала й кількість механізованого перевантажувального обладнання з 26 одиниць до 97. Значно збільшено й площу портових складів: з 156 тис. м² до 292 тис. м². Ці технічні показники свідчили про якісну зміну операційного потенціалу порту в Гданську. Особливо варто підкреслити вагомий внесок Другої Речі Посполитої в реалізацію цих масштабних проєктів. Лише у сфері інфраструктурних інвестицій, без урахування залізничних витрат, фінансові вкладення сягнули 35 млн злотих, що становило приблизно 50 % від загального обсягу інвестицій у розширення порту [1, s. 21].

28 квітня 1939 р. канцлер Адольф Гітлер висловив чітку вимогу до Польщі щодо погодження на включення Вільного міста Гданська до складу німецького Рейху. У промові він обґрунтовував прагнення тим, що «Гданськ – це німецьке місто, яке хоче повернутися до Рейху». Такий аргумент подавався як остаточний і безальтернативний, однак він потребував критичного осмислення як з історичної, так і з політико-правової перспективи. Безперечно, у міжвоєнний період населення Вільного міста Гданська було переважно німецьким, що підтверджували демографічні дані. Однак офіційний політичний статус Гданська як Вільного міста, встановлений під егідою Ліги Націй, передбачав його окремішність від Німеччини, попри німецьку етнічну більшість. Польща, згідно з міжнародними домовленостями, утримувалася від спроб політичного чи ідеологічного впливу на місто, демонструючи формальну повагу до його автономного статусу [1, s. 1].

Проте поставало питання: чи факт німецького етнічного домінування автоматично означав легітимність претензій Німеччини на анексію Гданська? І чи можна розглядати висловлювання А. Гітлера як об'єктивне відображення волі мешканців міста, чи радше як елемент політичної маніпуляції? Адже твердження про прагнення Гданська «повернутися до Рейху» не було підтверджене жодною формою демократичного волевиявлення – ні плебісцитом, ні міжнародною угодою. Ба більше, апеляція до історичних прав Німеччини йшла врозріз із правовими підставами статусу Вільного міста Гданська після Першої світової війни. Заява канцлера була навмисним викривленням фактів з метою легітимації експансії Третього Рейху [1, s. 1].

Висновки. Дослідження особливостей польсько-гданських митних угод міжвоєнного періоду дає змогу виявити глибоку суперечність між економічними інтересами Польщі та політико-правовим статусом Вільного міста Гданська, закріпленим Версальським договором 1919 р. Попри формальну автономію, Друга Річ Посполита наполегливо прагнула контролювати зовнішню торгівлю порту як стратегічного об'єкта, що забезпечував їй вихід до Балтійського моря. Митні угоди, укладені між Польщею та Вільним містом, мали не лише економічне, а й виразне політичне значення. Вони відображали зусилля інтегрувати Гданськ до власного митного простору, що спричиняло конфлікти з місцевою адміністрацією та викликало обурення Німеччини, яка вбачала в цих кроках загрозу своїм національним інтересам. Загалом польсько-гданські митні угоди стали інструментом реалізації польської зовнішньоекономічної політики, скерованої на посилення суверенітету над ключовими транспортно-торговельними артеріями. Їхній зміст і наслідки виявляли взаємозалежність економіки й геополітики в регіоні, а також підтверджували, що митна сфера була однією з ключових проблем у взаєминах Другої Речі Посполитої і Вільного міста Гданська.

Література

1. Zatorski T. Nie ma Gdanska bez Polski. Warszawa: Nakładem Polskiego związku Zachodniego, 1939. 39 s.
2. Repeczko A. Podział dochodów z cel między Polską a w. m. Gdanskim / Z predmową Stefana Starzyńskiego. Warszawa: Elertoralna, 2. 1930. 105 s.
3. Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 35. Poz. 200 z dn. 26.IV. 1920 r. 277 s.
4. Ustawa z dnia 17 grudnia 1921 r. w przedmiocie zatwierdzenia podpisanej w Warszawie dnia 24 października 1921 r. umowy, zawartej pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem celem wykonania i uzupełnienia polsko-gdańskiej konwencji z dnia 9 listopada 1920 r. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej* z dn. 21 marca 1922 r. Nr. 16. Poz. 139. S. 249–250.
5. Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 80. Poz. 777. 1924. S. 1225–1226.
6. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 czerwca 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 61. Poz. 430. 1925. S. 906–908.
7. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11. 7. 1925 w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 59. Poz. 486. 1925. S. 1047–1049.
8. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10. 2. 1928 w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 15. Poz. 113. 1928. S. 209–211.
9. Ustawa z dnia 16 lipca 1924 r. w przedmiocie ustąpienia na rzecz powiatowego związku komunalnego w Strzelnie 1889 m kwadratowych państwowego gruntu kolejowego. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 79. Poz. 763. 1924. S. 1210.
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 sierpnia 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 80. Poz. 553. 1925. S. 1180.
11. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 września 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 102. Poz. 719. 1925. S. 1525–1527.
12. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 1925 r. o przedłużeniu terminu mocy obowiązującej rozporządzenia z dnia 7 sierpnia 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów i o uzupełnieniu § 2 tego rozporządzenia. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 114. Poz. 809. 1925. S. 1644.
13. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 1925 r. o uzupełnieniu rozporządzenia z dnia 23 września 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 122. Poz. 875. 1925. S. 1694.
14. Ustawa z dnia 24 maja 1922 r. w przedmiocie ratyfikacji konwencji niemiecko-polskiej, dotyczącej Górnego Śląska, podpisanej w Genewie dnia 15 maja 1922 r. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 44. Poz. 370. S. 683.
15. Zbiór dokumentów urzędowych dotyczących stosunku Wolnego Miasta Gdańska do Rzeczypospolitej Polskiej. Część IX. Rok 1933. Gdańsk, 1934. 121 s.

References

1. Zatorski, T. (1939). Nie ma Gdanska bez Polski [There is no Gdansk without Poland]. Warszawa: Nakładem Polskiego związku Zachodniego, 39 s. [in Polish]
2. Repeczko, A. (1930). Podział dochodów z cel między Polską a w. m. Gdanskim [Division of revenue from customs duties between Poland and the City of Gdansk] / Z predmową Stefana Starzyńskiego. Warszawa: Elertoralna, 2, 105 s. [in Polish]
3. Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku (1920) [Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Germany, signed at Versailles on 28th June 1919]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Nr. 35, Poz. 200, 277 s. [in Polish]
4. Ustawa z dnia 17 grudnia 1921 r. w przedmiocie zatwierdzenia podpisanej w Warszawie dnia 24 października 1921 r. umowy, zawartej pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem celem wykonania i

uzupełnienia polsko-gdańskiej konwencji z dnia 9 listopada 1920 r. (1922). [Act of 17 December 1921 on the approval of the agreement signed in Warsaw on 24 October 1921 between Poland and the Free City of Gdańsk in order to implement and supplement the Polish-Gdańsk convention of 9 November 1920.]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 16, Poz. 139, S. 249–250. [in Polish]

5. Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (1924) [Act of 31 July 1924 on the regulation of customs relations]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 80, Poz. 777, S. 1225–1226. [in Polish]

6. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 czerwca 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów (1925) [Regulation of the Council of Ministers of 17 June 1925 on the ban on the import of certain goods]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 61, Poz. 430, S. 906–908. [in Polish]

7. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11. 7. 1925 w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów (1925) [Regulation of the Council of Ministers of July 11, 1925 on the ban on import of certain goods]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 59, Poz. 486, S. 1047–1049. [in Polish]

8. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10. 2. 1928 w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów (1928) [Regulation of the Council of Ministers of February 10, 1928 on the ban on import of certain goods]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 15, Poz. 113, S. 209–211. [in Polish]

9. Ustawa z dnia 16 lipca 1924 r. w przedmiocie ustąpienia na rzecz powiatowego związku komunalnego w Strzelnie 1889 m kwadratowych państwowego gruntu kolejowego (1924) [Act of 16 July 1924 on the ceding of 1,889 square metres of state railway land to the district municipal association in Strzelno]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 79, Poz. 763, S. 1210. [in Polish]

10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 sierpnia 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów (1925) [Regulation of the Council of Ministers of 7 August 1925 on the ban on the import of certain goods]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 80, Poz. 553, S. 1180. [in Polish]

11. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 września 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów (1925) [Regulation of the Council of Ministers of 23 September 1925 on the ban on the import of certain goods]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 102, Poz. 719, S. 1525–1527. [in Polish]

12. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 1925 r. o przedłużeniu terminu mocy obowiązującej rozporządzenia z dnia 7 sierpnia 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów i o uzupełnieniu § 2 tego rozporządzenia (1925) [Regulation of the Council of Ministers of 4 November 1925 on extending the validity period of the regulation of 7 August 1925 on the ban on import of certain goods and on supplementing § 2 of this regulation]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 114, Poz. 809, S. 1644. [in Polish]

13. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 1925 r. o uzupełnieniu rozporządzenia z dnia 23 września 1925 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów (1925) [Regulation of the Council of Ministers of 2 December 1925 supplementing the regulation of 23 September 1925 on the ban on the import of certain goods]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 122, Poz. 875, S. 1694. [in Polish]

14. Ustawa z dnia 24 maja 1922 r. w przedmiocie ratyfikacji konwencji niemiecko-polskiej, dotyczącej Górnego Śląska, podpisanej w Genewie dnia 15 maja 1922 r. (1922) [Act of 24 May 1922 on the ratification of the German-Polish convention concerning Upper Silesia, signed in Geneva on 15 May 1922]. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*, Nr. 44, Poz. 370, S. 683. [in Polish]

15. Zbiór dokumentów urzędowych dotyczących stosunku Wolnego Miasta Gdańska do Rzeczypospolitej Polskiej (1934) [A collection of official documents regarding the relationship between the Free City of Gdańsk and the Republic of Poland], Część IX, Gdańsk, 121 s. [in Polish]