

Stępniaak, Henryk

"Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej 1919-1939", Wanda Czerwińska, Gdańsk 1975 : [recenzja]

Przegląd Historyczny 68/2, 415-418

1977

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

Oczywiście, te uwagi dyskusyjne i drobne uchybienia zaznaczone z obowiązku recenzenta nie zmieniają wysokich walorów monografii Oriechowa. Stanowią je: źródłowość i wydobycie bardzo wielu nowych faktów, ich skrupulatna analiza, powściągliwość ocen¹⁹. Nie ostatnią na koniec zaletą pracy jest jej historyzm, rezygnacja z prób pouczenia przeszłości.

Jan Kancewicz

Wanda Czerwińska, *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej 1919—1939*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975, s. 204.

Książka niniejsza w istotny sposób wzbogaca naszą wiedzę o problemach gospodarki morskiej lat międzywojennych. Autorka postanowiła sobie trzy główne cele: 1. prześledzenie metod oddziaływania państwa na poszczególne odcinki gospodarki morskiej, 2. zrozumienie przyczyn zaangażowania się państwa w tym kierunku, 3. ukazanie wyników ekonomicznych jako głównego miernika skuteczności oddziaływania państwa na tę dziedzinę gospodarki (s. 6—7). Praca składa się z pięciu rozdziałów, z których pierwszy ma charakter wprowadzający, a pozostałe cztery przedstawiają poszczególne problemy gospodarki morskiej i zaangażowanie się w nich państwa polskiego.

W rozdziale drugim przedstawiono: kształtowanie się polskiej gospodarki portowej po odzyskaniu niepodległości, rolę portów morskich, wpływ państwa polskiego na port gdański, rolę państwa w powstaniu portu gdyńskiego i jego funkcjonowanie, stosunek władz państwowych do konkurencji pomiędzy portami, pomoc państwa udzielaną obu portom oraz osiągnięcia gospodarki portowej Gdańska i Gdyni. Przemilczany został problem dość istotny dla portu gdańskiego, mianowicie usługi portowe (spedycja, maklerstwo), od których w znacznym stopniu uzależnione było korzystanie polskich kół gospodarczych z tego portu. Nie może zadowolić stwierdzenie (s. 67 n.), że „w początkowym okresie istnienia portu w Gdyni działające tu przedsiębiorstwa usługowe były często oddziałami przedsiębiorstw gdańskich”. Problem wymaga gruntownego przebadania. Informacje na ten temat znaleźć można między innymi w aktach Komisarza Generalnego RP w Gdańsku oraz w Sprawozdaniach Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego za lata 1936—1938. Ostatnie źródło podaje, że w zakresie działalności portowej pracowało w porcie gdańskim w latach 1937—1938 40 przedsiębiorstw polskich. Z tej liczby 28 stanowiło firmy samoistne, a 12 było oddziałami firm krajowych. Firmy te przeładowały w tym zakresie 38,9% całego przywozu i 23,7% wywozu. Spośród 40 pracujących tam w 1937 r. firm maklerskich, 7 firm polskich klarowało 1 860 543 NRT, co stanowiło 46%¹. Rozszerzenia i pogłębienia wymaga również problem udziału państwa polskiego w gospodarczej strukturze portu gdańskiego. Sprostowania lub dodatkowego wyjaśnienia wymaga stwierdzenie na s. 50 podane z powołaniem się na moją pracę²: „Podczas gdy aż do połowy

nierozumiałe; c) na s. 162, w. 16 jest ja znał pierwszy tom Marksa; opuszczono zaś (widocznie): „Kapitał”; d) na s. 132, przyp. 241 jest: „Z Pola Walki”, 1893; winno być: 1963.

¹⁹ Trudno zgodzić się z generalną oceną W. Najdusa (KH 1974, nr 4, s. 936), iż autorowi zabrakło rezerwy w ocenie spraw polskich, zwłaszcza np. w ogólnej ocenie „Głosu”. Analogicznie, zastrzeżenia J. Kulasa („Z Pola Walki” 1974, nr 4, s. 223) w odniesieniu do oceny F. Perla i B. Liłmanowskiego — są bezpodstawne. Odwrotnie, można wątpić, czy F. Perl był „lewicowym pepesowcem”, jak pisze Oriechow. Inna rzecz, że będąc reformistą Perl czuł się jednak szczerze i trwale związany ze sprawą klasy robotniczej i socjalizmu, czym różnił się od Piłsudskiego itp. działaczy.

¹ Sprawozdanie Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego w Gdańsku e. V za rok 1937, s. 59—64; zob. też WAP Gdańsk, Komisarz Generalny Rzeczypospolitej Polskiej (cyt. dalej: KGRP) I, 259/323: Współpraca polsko-gdańska na odcinku morskim, s. 1—55.

² Zob. H. Stępniaak, *Rada Portu i Dróg Wodnych w Wolnym Mieście Gdańsku*, Gdańsk 1971.

1924 roku nie było w Radzie Portu ani jednego etatowego urzędnika Polaka, w roku 1937 sytuacja przedstawiała się znacznie korzystniej". Ze stwierdzenia tego można by wnioskować, jakoby w Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku do roku 1924 nie było ani jednego Polaka. Tymczasem w cytowanej pracy na s. 129 wskazano, że w 1921 r. przyjęto do Rady Portu pięciu Polaków, w 1922 — jednego, 1923 dwóch, 1924 — czterech i w 1925 — pięciu³.

Zastrzeżenia budzą również dane z tabeli 4 (s. 51). Autorka podała za dokumentem archiwalnym⁴ inne dane liczbowe dotyczące stanu zatrudnienia w Radzie Portu na dzień 27 października 1937 r. od ustalonych w cytowanej wyżej monografii. Dokładna lektura powyższego dokumentu („zestawienia”) pozwala wątpić w jego wiarygodność z uwagi na błąd rachunkowy w podliczeniu liczby gdańszczyzan — pracowników Rady Portu oraz brak podpisu lub parafy przedstawiciela Rady Portu. Zaznaczonych w powyższym zestawieniu sześć wakatów w grupie polskich pracowników nie można wliczać do ogólnej liczby pracowników, bo ich przecież nie było. Powyższe zestawienie można potraktować jako notatkę lub materiał roboczy do rozmów, a nie jako dokument zasadniczy. Właściwą podstawą do rozważań na temat przydziału stanowisk dla Polaków i gdańszczyzan w Radzie Portu pozostaje uchwała z 22 marca 1937 w sprawie przedłużenia okresu ważności protokołu i uchwały z dnia 20 lutego 1934 do 31 marca 1940 ustalająca liczbę stanowisk urzędniczych na 231, z których 116 przeznaczono dla urzędników polskich i 115 dla urzędników gdańskich oraz dodatek do tej uchwały w formie aneksu z dnia 6 listopada 1937, którym zwiększono ogólną liczbę stanowisk dla urzędników Rady Portu do 265. W parafowanym przez upoważnionych członków obu delegacji Rady Portu 28 stycznia 1938 załączniku do powyższego aneksu dokonano następującego podziału stanowisk: dla gdańszczyzan — 132, dla Polaków 133⁵.

Przedstawiając stosunek władz państwowych do konkurencji pomiędzy portami Gdańska i Gdyni, autorka podtrzymała pogląd E. Dopierały, iż „strona polska, a szczególnie Ministerstwo Spraw Zagranicznych, wykazywało znaczną gorliwość w przestrzeganiu zawartego porozumienia” (s. 73). Jeżeli na tę „znaczną gorliwość” patrzymy wyłącznie z politycznego punktu widzenia, to można ją uznać jako błąd strony polskiej. Nieco inaczej przedstawia się sprawa widziana w aspekcie ekonomicznym. Określone wnioski w powyższej sprawie wypływają z analizy porównawczej warunków pracy w portach polskiego obszaru celnego, opracowanej we wrześniu 1937 r. przez Radę Polskich Interesantów Portu Gdańskiego w Gdańsku⁶. A oto niektóre dane porównawcze portów Gdańska i Gdyni według stanu z września 1937 r.

	port gdyński	port gdański
1. długość nabrzeży portowych	12.065 m	20.000 m
	(dane z 1 lipca 1937)	
2. na 1 m nabrzeża przypadało rocznie	719 ton	340 ton
3. urządzenia przeładunkowe	74	91
4. obciążenie 1 urządzenia w stosunku rocznym	117.351 ton	74.725 ton
5. powierzchnia magazynowa	209.366 m ²	300.000 m ²
6. długość torów kolejowych	184 km	300 km

³ Tamże, s. 129, przyp. 97.

⁴ WAP Gdańsk, Rada Portu (cyt. dalej: RP) IV, 2/302, s. 129—133: zestawienie.

⁵ Tamże; Uchwała wraz z załącznikami w sprawie przedłużenia okresu ważności protokołu i uchwały dotyczącej reorganizacji administracji Rady Portu z dnia 20 lutego 1934 na okres do dnia 31 marca 1940 r. s. 163—203; Dodatek do uchwały z dnia 22 marca 1937 r. w sprawie przedłużenia — — wraz z załącznikiem I—III, s. 113—127.

⁶ WAP Gdańsk, KGRP I, 259/325, s. 1—27.

Jak wynika z powyższego zestawienia port gdyński miał znacznie gorsze warunki od portu gdańskiego; był znacznie bardziej przeciążony, podczas gdy port gdański nie był w pełni wykorzystany. Tak więc dążenie władz polskich do przestrzegania umowy parytetowej z 5 lipca 1933 i protokołu wykonawczego z 18 września było w pełni uzasadnione; było zresztą właściwą reakcją na postulaty zgłaszane w powyższej sprawie przez znanych przedstawicieli życia gospodarczego⁷.

Mówiąc o przedłużeniu w dniu 5 stycznia 1937 r. umowy parytetowej z 1933 r. (s. 73) należało dodać, że w protokole z 5 stycznia w sprawie przedłużenia umowy parytetowej z 1933 r. o dalsze trzy lata, nastąpiło jej uzupełnienie nowymi stypulacjami. Ustalono przede wszystkim, że za kryterium stopnia wykorzystania portu uważana będzie tak zwana wartość przeładunkowa towarów przechodzących przez port, czyli suma tych korzyści, które przeładunek towaru daje portowi w postaci kosztów spedycyjnych, opłat portowych itp. Stypulacja ta miała duże znaczenie, ponieważ zasadniczy układ mówił jedynie o uwzględnieniu ilości i jakości towaru. Rozszerzono także nieco uprawnienia komisji parytetowej. Nowe także są oświadczenia rządu polskiego i Senatu Wolnego Miasta Gdańska, zawarte w art. III i IV układu (z 5 stycznia 1937). W oświadczeniu rządu polskiego zasadnicze znaczenie posiadało stwierdzenie, że na żadnym polu nie będą czynione różnice na niekorzyść portu gdańskiego. Między innymi wszelkie zezwolenia na wywóz, wwóz i tranzyt drogą morską zawierać będą klauzulę „przez porty morskie polskiego obszaru celnego”. Dotychczas importer, względnie eksporter, musiał podawać port, przez który miał iść ładunek. Oświadczenie Senatu przyniosło zapewnienie, że przedsiębiorstwa polskie osiadłe w porcie gdańskim będą korzystały z pełnej swobody w wykonywaniu swej działalności gospodarczej. Równocześnie Senat wyraził gotowość podjęcia rozmów z polskimi kołami gospodarczymi, celem zbadania, jakie ułatwienia i korzyści mogą być udzielone przedsiębiorstwom polskim, biorącym udział w przeładunku w porcie gdańskim⁸.

W sumie rozdział poświęcony gospodarce portowej wzbudził najwięcej uwag, bo też wydaje się, że zagadnienie to było kluczowym problemem w programie gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej. Tymczasem sądząc po objętości poszczególnych rozdziałów, autorka potraktowała go prawie na równi z innymi.

W rozdziale trzecim poświęconym żegludze morskiej przedstawiono pierwsze próby tworzenia floty, bezpośrednie angażowanie się państwa w przewozy morskie, spowodowane popytem na polski węgiel i pobieraniem wyższych opłat przy jego przewozie przez spedytatorów obcych. Wyczerpująco omówiono także pośrednie oddziaływanie państwa na gospodarkę żeglugową przejawiające się między innymi w podpisanych traktatach handlowo-nawigacyjnych i umowach bilateralnych z państwami bałtyckimi, a także z Anglią, Holandią, Japonią, USA, w tworzeniu nowego ustawodawstwa wewnętrznego w dziedzinie żeglugi morskiej, w udzielaniu zniżek kolejowych emigrantom i innym pasażerom polskiej żeglugi, przyznawaniu ulg podatkowych, pożyczek państwowych przedsiębiorstwom żeglugowym. Rozdział ten kończy przedstawienie wyników działalności państwa w tej dziedzinie. Dodać należy, że zagadnienia te autorka przedstawiła w sposób gruntowny wykazując duże rozeznanie w problematyce.

⁷ Zob. m.in. memoriały B. Nagórskiego z 1924 r. — WAP Gdańsk, RP IV, 2/424, s. 11—21; tamże, KGRP I, 259/364, s. 169—190 oraz W. Moderowa, B. Nagórskiego i Wołłowicza, tamże s. 199—200.

⁸ WAP Gdańsk, KGRP I, 259/323: Współpraca polsko-gdańska na odcinku morskim, s. 13—14; zob. też tekst układu z 5 stycznia 1937 w sprawie wykorzystania portu gdańskiego, zamieszczony w: *Sprawozdanie Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego w Gdańsku* t. V. za rok 1937, s. 30 n.

W rozdziale czwartym omówiono charakter rybołówstwa morskiego w pierwszych latach wyzwolenia, następnie organizację rybołówstwa, i pomoc państwa rybakom, udział państwa w rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego oraz osiągnięcia tej dziedziny gospodarki morskiej. Wyjaśnienia wymaga drobna zresztą sprawa budowy w Helu osady rybackiej składającej się z 60 domków z funduszków Państwowego Banku Rolnego przekazanych następnie rybakom. Autorka wspomina (s. 152) tylko o 60 domkach, podczas gdy ówczesna polska prasa gdańska informuje, że zapoczątkowana pod koniec 1928 r. akcja doprowadziła do wybudowania 61 domków, a wiosną 1930 r. rozpoczęto z kredytów państwowych budowę nowych 40 domków oraz szkołę rybacką⁹.

Zagadnienia związane z budownictwem okrętowym są przedmiotem rozważań w ostatnim rozdziale pracy. Przedstawiono tu między innymi: uprawnienia państwa polskiego wobec Stoczni Gdańskiej, stosunek państwa do stoczni gdyńskich, pomoc udzieloną przez państwo przemysłowi okrętowemu oraz dość skrótowo — rozwój stoczni okrętowych. Dane ilościowe o zatrudnieniu Polaków w Stoczni Gdańskiej podane na s. 171 na podstawie źródeł z Archiwum Akt Nowych należało skonfrontować z danymi, które można znaleźć w zespole archiwalnym Komisarza Generalnego RP¹⁰. Materiały gdańskie podają dane z późniejszych lat, znacznie odbiegające od ustalonych przez autorkę dla roku 1928.

W zakończeniu autorka przypominała najbardziej istotne wnioski, precyzowane po przedstawieniu poszczególnych zagadnień, dokonując w tym miejscu szerokiego ich uogólnienia w aspekcie zasadniczego tematu pracy. Na podkreślenie zasługuje włączenie do tekstu 22 tabel ilustrujących poszczególne zjawiska w sposób ilościowy i jakościowy. Pracę kończy wykaz źródeł archiwalnych, drukowanych, wykaz wydawnictw statystycznych, zestawienie najważniejszych dla powyższej problematyki tytułów czasopism oraz dość pełny wykaz opracowań. Z korzyścią dla recenzowanej pracy byłoby zamieszczenie również indeksu osób i nazw. Na s. 20, 65 nn. autorka podaje błędnie nazwę zespołu archiwalnego AAN — Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów (KERM). Poprawna nazwa tej instytucji, powołanej 1 sierpnia 1919 r. brzmi: Komitet Ekonomiczny Ministrów (KEM). Akta KEM staowią część IX zespołu Prezydium Rady Ministrów.

Przedstawione uwagi nie przekreślają wartości omawianej pracy. Autorka w pełni osiągnęła cele, jakie postawiła sobie podejmując temat. Każdy zainteresowany gospodarką II Rzeczypospolitej a szczególnie gospodarką morską nie powinien tej książki pominąć.

Henryk Stępniaak

⁹ Zob. „Gazeta Gdańska” nr 39 z 18 lutego 1930, s. 7.

¹⁰ WAP Gdańsk, KGRP I, 259/372, s. 205: Personel polski Stoczni Gdańskiej i Warsztatów Kolejowych na Tyrolu (10 lipca 1934) oraz s. 93—100; zob. też recenzja pracy *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, pod red. E. Cieślaka, Gdańsk 1972, oprac. przez H. Stępniaaka i J. Trzoskę, (w:) „Zapiski Historyczne” t. XLI, 1976, z. 1, s. 162.