

Landau, Zbigniew

"Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej. Studia historyczne", Bogdan Dopierała, Poznań 1978 : [recenzja]

Przegląd Historyczny 70/3, 568-570

1979

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.

mowanych przez liberałów prób stworzenia własnego organu za granicą — od niezrealizowanego projektu założenia pisma pt. „Ziemijskij Sobor” przy współudziale eserowskiego Funduszu Wolnej Rosyjskiej Prasy, poprzez efemeryczny „Sowriemiennik” P. A. Diemientjewa, którego 3 numery ukazały się w 1897 r., aż po pismo znaczące, posiadające określony profil i własnego czytelnika, wspomniane już „Oswoboźdzenie”. Omawiając program tego pisma Pirumowa podkreśla, że — podobnie jak cały ziemski ruch liberalny, którego taktykę określała nie lewicowa grupa konstytucjonalistów, lecz „amorficzne, konserwatywno-liberalne środowisko ziemskie” — również ten organ był uzależniony od zacofanej większości, co właśnie krytykowała leninowska „Iskra”.

Praca N. Pirumowej przynosi w sumie wiele nowego materiału i prowokuje do dyskusji, wiele postawionych w niej tez takie właśnie ma zamierzenie. Ta polemiczność i materiałowość zarazem stanowi niewątpliwą zaletę książki. Obok licznych zespołów archiwalnych, których przestudiowanie wymagało sporego nakładu pracy, wyzyskała także wydawnictwa emigracyjne, zarówno paryskie „Sowriemiennye Zapiski”, jak i liczne edycje pamiętnikarskie (P. Milukowa, A. Kizewettera, I. Pietrunkiewicza, W. Maklakowa i innych). Nie zabrakło też w monografii — jak to niestety często bywa — indeksu osób. Słowem, książkę tę można bezsprzecznie polecić uwadze badaczy dziejów Rosji w XIX i XX wieku.

Wiktoria Sliwowska

Bogdan Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej. Studia historyczne*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1978, s. 383.

W ostatnich kilku latach ukazało się wiele książek poświęconych sprawom Drugiej Rzeczypospolitej. Przeważały wśród nich teksty przyczynkarskie, traktujące na ogół w sposób opisowy o różnych wycinkowych problemach życia kraju między dwoma wojnami światowymi. Przyczynki są bez wątpienia bardzo pożyteczne i jestem jak najdalej od krytyki potrzeby ich opracowywania i wydawania. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę z tego, że sam opis — a ten jest domeną przyczynków — nawet najpełniejszy i najbardziej doskonały, nie wystarczy dla stworzenia pełnego obrazu przeszłości. Nawet najpełniejsza charakterystyka stu fabryk nie stanie się sama przez się historią przemysłu. Stąd niezmiernie ważne jest, aby obok dociekań przyczynkarskich, jak najszerszej popierać rozwój badań o charakterze bardziej syntetycznym, o szerszym oddechu, mniej nastawionych na opis wydarzeń, a bardziej na ich interpretację.

Taką pracą jest właśnie nowa książka B. Dopierały. Autor postawił sobie w niej jako główny cel nie drobiazgowo opisywanie takich czy innych wydarzeń związanych z polską gospodarką morską, ale zrekonstruowanie zasadniczych kierunków polityki morskiej. Zadanie bardzo ambitne, ale i bardzo potrzebne, gdyż dotychczasową naszą wiedzę o głównych tendencjach polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej była mało sprecyzowana, funkcjonowało w niej wiele mitów, które niejako automatycznie, bez konfrontacji z rzeczywistością, przechodziły z pracy do pracy. Dopiero niniejsza książka stanowi próbę wprowadzenia naszej wiedzy na tory faktów z usunięciem dość rozpowszechnionych legend.

Punktem wyjścia rozważań Dopierały jest stwierdzenie, że właściwie aż do lat 1924—1925 problem wyjścia Polski na Bałtyk nie był w polskich kołach rządowych rozpatrywany z punktu widzenia potrzeb gospodarczych kraju, ale głównie z pozycji jego potrzeb militarnych. Teza ta została przekonywająco udowodniona. Autor wskazuje, że w latach 1918—1924 prawie cały handel zagraniczny Polski miał

charakter kontynentalny i dla jego obsługi nie były potrzebne porty morskie. Natomiast wybrzeże i porty według ówczesnych koncepcji stanowiły niezbędny czynnik zabezpieczenia na wypadek ewentualnej wojny, gdyż miały być łącznikiem pomiędzy Polską a Francją, drogą, przez którą miałyby napływać zaopatrzenie dla naszej armii. Niezależnie od realności wiary w pomoc francuską, ta koncepcja wykorzystania wybrzeża dominowała w całej polityce morskiej państwa polskiego. Ona też decydowała o wszystkich ówczesnych pociągnięciach.

W tym okresie Polska starała się zapewnić sobie jak najbardziej korzystną pozycję w Gdańsku, traktując go jako główny port zaopatrzeniowy. Natomiast Gdańsk zajmował stanowisko zdecydowanie wrogie wobec Polski. Dopierała przedstawia złożony obraz różnych form starań Polski o wpływy w Gdańsku, przy czym słusznie uważa, że uchwały o budowie Gdyni nie miały początkowo za zadanie doprowadzić do budowy nowego portu, ale były formą szantażu wobec Gdańska.

Polityka morska Polski uległa zmianie dopiero w latach 1924—1925, co autor wiąże z narastaniem kolejnej fali napięć w stosunkach polsko-niemieckich i wybuchem wojny gospodarczej między obu krajami. Przewidywany wybuch tej wojny zmusił Polskę już w 1924 r. do przygotowania reorientacji kierunków handlu zagranicznego i szukania przede wszystkim nowych rynków zbytu dla węgla górnośląskiego. Stąd na sprawy morza zaczęto patrzeć przez pryzmat potrzeb ekonomicznych. To zmusiło ówczesne kierownictwo gospodarcze do wypracowania nowych koncepcji polityki morskiej.

Autor akcentując wypracowanie długofalowego programu polskiej polityki morskiej już w latach 1924—1925 wskazuje jako na jej twórców: Kiedronia, Klarnera i Strasburgera. Równocześnie stwierdza, że „pogląd o wyjątkowej, prawie opatrnościowej roli Kwiatkowskiego w powstaniu i rozwoju polskiej polityki morskiej jest wynikiem uprawianej przez niego publicystyki społeczno-gospodarczej, powielanej przez licznych jego zwolenników i wielbicieli, aż po czasy nam współczesne” (s. 291). Dopierała podkreśla niewątpliwie zasługi Eugeniusza Kwiatkowskiego dla rozbudowy Gdyni w latach 1926—1929, gdy był ministrem przemysłu i handlu, ale stwierdza — i ma tu niewątpliwą rację — że Kwiatkowski nie był ani twórcą koncepcji polskiej polityki morskiej, ani też twórcą Gdyni. Sądzę, że te tezy są w pełni słuszne i znajdują potwierdzenie w bogatym materiale faktograficznym. *Nota bene* warto zwrócić uwagę, że obecnie istnieje dość niebezpieczna tendencja do niepotrzebnego przypisywania pewnym czołowym działaczom gospodarczym okresu Drugiej Rzeczypospolitej osiągnięć, których nie byli autorami. Dotyczy to nie tylko Kwiatkowskiego.

Autor książki zastrzegł się we wstępie, że wobec braku opracowania wielu problemów szczegółowych, książka nie będzie mogła być jeszcze pełną syntezą polityki morskiej. Może w tym sformułowaniu należało bardziej precyzyjnie określić, jakie okresy i jakie zagadnienia wymagają dalszych badań monograficznych. W każdym razie dla okresu do 1925 r. książka ma charakter syntezy, podobnie też dla lat 1936—1939. Gorzej jest natomiast z okresem 1926—1935. Tu autor potraktował temat trochę bardziej ogólnikowo, ograniczył się bowiem do stwierdzenia (zresztą prawdziwego), że obóz pomajowy przejął program morski od swych poprzedników i tezę tę udowodnił. Brak jednak analizy polityki morskiej Augusta Zaleskiego, chociażby w tych rozmiarach, jak przedstawiona została polityka Józefa Becka. Rozumiem, że wynikało to z osobistych zainteresowań autora i stanu zaawansowania jego badań, ale może należało tę lukę starać się wypełnić. Szczególnie, że okres kryzysu gospodarczego 1930—35 zmusił państwo polskie do poczynań ekonomicznych, które musiały odbić się i na jego polityce morskiej. Odmiennosc w traktowaniu w książce lat 1918—1925 i 1926—1939 jest wyraźna, chociażby przy porównaniu liczby stron poświęconych każdemu z tych okresów. Sprawy pierwszych

siedmiu lat pochłonęły 240 stron, gdy 13 następnych już tylko 75 stron. Dysproporcja jest uderzająca.

Sądzę, że autor zbyt zasugerował się politycznymi aspektami polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej i tym samym nazbyt drugoplanowo traktował jej powiązania z czynnikami gospodarczymi. Przecież np. gwałtowna rozbudowa portu i miasta Gdyni w latach 1926—1929 związana była w bardzo poważnym stopniu z kwestiami ekonomicznymi i to w dwóch aspektach. Po pierwsze — strajk górników brytyjskich kopalń węgla, który wybuchł w maju 1926 r. i ciągnął się przez czas dłuższy, stworzył dla Polski ogromną koniunkturę eksportową dla węgla. Węgiel ten mógł być wywożony przede wszystkim drogą morską, bo chodziło w pierwszym rzędzie o rynki skandynawskie. Unaocznilo to konieczność znacznego przyspieszenia budowy własnego portu, gdyż eksport węgla przez porty niemieckie i Gdańsk był dla Polski mniej dogodny. Wydaje mi się, że Dopierała nie docenił znaczenia strajku górników angielskich dla decyzji o przyspieszeniu rozwoju portu gdyńskiego, gdyż wspomina o nim tylko marginesowo. Drugi czynnik gospodarczy, który umożliwił przyspieszenie tempa budowy w latach 1926—1929 stanowiła wyjątkowo pomyślna sytuacja budżetowa państwa. W żadnym innym okresie państwo nie dysponowało nadwyżkami budżetowymi, które mogło przeznaczać na cele inwestycyjne. Stąd właśnie w tych latach asygnowało na Gdynię tak wielkie środki finansowe. Sądzę, że splot obu czynników gospodarczych, a więc potrzeby stworzenia warunków dla eksportu węgla drogą morską i korzystna sytuacja skarbowa — były istotnymi czynnikami, które wpłynęły na budowę Gdyni w tych latach. A więc chyba należało nieco mocniej niż to robił autor, zaakcentować rolę czynników gospodarczych w polskiej polityce morskiej. Były one szczególnie ważne właśnie w okresie 1926—1929; w innych dominowały w polskiej polityce morskiej głównie uwarunkowania polityczne.

Nie jest jednak moim celem spierać się z autorem. Uważam bowiem, że jego książka — niezależnie od pewnych dyskusyjnych ujęć — jest istotnym krokiem w kierunku poznania realiów życia politycznego i gospodarczego Drugiej Rzeczypospolitej. A to przecież najważniejsze.

Zbigniew Landau