

MARIAN MAREK DROZDOWSKI
(Warszawa)

SPÓR O POLITYKĘ MORSKĄ EUGENIUSZA KWIATKOWSKIEGO LAT 1926—1930
i 1935—1939*

Antecedencje polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej Bogdan Dopierała widzi m.in. w stwierdzeniach Joachima Lelewela, iż Pomorze Gdańskie stanowi prastarą ziemię polską. Twórca nowocześniejszej historiografii polskiej podkreślił wpływ więzi Rzeczypospolitej z morzem na jej rozwój gospodarczy. Myśli Lelewela rozwijał m.in. Jan Ludwik Popławski, który postulował objęcie działalności rewindykacyjną ziem, uległych już procesowi germanizacji (s. 7).

W młodym ruchu ludowym podobne myśli popularyzował Bolesław Wysłouch a w ruchu robotniczym Władysław Gumpłowicz. Czołowy reprezentant myśli konserwatywnej Stanisław Tarnowski podkreślał „Polska ostanie się, jeśli Gdańsk ulegnie jej wpływom, natomiast w przeciwnym wypadku cała Polska musi ulec Niemcom” (s. 18 n.).

W latach I wojny światowej Polacy w kraju i na emigracji aktywnie bronili idei niepodległego państwa polskiego z dostępem do morza. Bronił tej idei ruch narodowo-demokratyczny: Koło Polskie w Berlinie, Wydział Narodowy Polskiego Centralnego Komitetu Ratunkowego w Stanach Zjednoczonych kierowany ideowo przez Ignacego Paderewskiego. Socjaliści na czele z Ignacym Daszyńskim i Hermanem Diamandem gotowi byli zgodzić się na dostęp do morza poprzez „część skanalizowanej Wisły do Gdańska — wolnego portu”.

W dekrete J. Piłsudskiego o 28 XI 1918 o wyborach do Sejmu Ustawodawczego była mowa o ich przeprowadzeniu na obrzeżu całego zaboru pruskiego z Olsztynem, Łęborkiem, Bytowem i Gdańskiem. Zgodnie z tym w nocy z 28 II 1919 gabinet Paderewskiego „domagał się na północnym odcinku granicy z Niemcami nie tylko całych Prus Zachodnich z Gdańskiem, ale również wschodniego krańca Pomorza Zachodniego z powiatem łęborskim, bytowskim i częścią powiatu słupskiego. Nad prawym brzegiem Wisły przyłączone miały być do Polski cztery powiaty — wśród nich małborski i kwidziński — oraz Warmia, Mazury, reszta zaś Prus Wschodnich miała otrzymać status niezależnej republiki pod protektoratem Ligi Narodów” (s. 29).

W początkach 1919 r. powołano Delegaturę Ministra Aprowizacji w Gdańsku dla sprawowania nadzoru nad przywozem żywności, głównie z dostaw amerykańskich. W delegaturze pełniące znacznie szersze funkcje ekspertem do spraw wojskowych był gen. Michał Borowski, całą zaś instytucją kierował Mieczysław Jałowiecki. Polacy w Gdańsku — jak wskazują badania Anny Cieniały¹ — krzyżowali z życzliwej pomocy Misji Amerykańskiej działającej w tym mieście pod kierownictwem mjr. James Webba od 30 I 1919. „Delegacja polska nie mając odrębnego statusu, występując jako część składowa Misji Amerykańskiej, tylko poprzez nią mogła osiągnąć dostęp do portu, doglądać spraw związanych z transportowaną żywnością oraz — co najważniejsze — realizować swe szersze cele i zadania. Delegacja polska stanowiła bowiem załączek działalności polskiej na tym niedostępnym dla niej wówczas terenie.”²

* Bogdan Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, Wydawnictwo Poznańskie, ss. 383.

¹ A. Cieniały, *USA a sprawa W. M. Gdańska po latach 1919—1920* [w:] *Ameryka Północna. Studia*, t. II, Warszawa 1978, s. 146—69.

² *Ib.* s. 148.

Zarzut B. Dopierały, że Dmowski i Paderewski w szerokim dostępie do morza widzieli jedynie gwarancję bezpieczeństwa Polski wobec groźby niemieckiej agresji, wydaje się mało przekonujący. Obaj ci mężowie stanu przy braku narodowego rynku gospodarczego łączącego wszystkie ziemie zaborcze, przy ówczesnym stanie statystyki życia gospodarczego, nie byli w stanie „szermować danymi liczbowymi”, o które dopomina się Dopierała. Historycy dziejów Polonii amerykańskiej udowadniają także, że nie pozostawali oni bierni w tym zakresie wobec rządu amerykańskiego. Na odwrót, to z ich inspiracji Polonia ta rozpoczęła kampanię na rzecz przyznania Polsce Gdańska. Kampanii przewodził Wydział Narodowy Polski. Brał w niej udział także konkurencyjny Komitet Obrony Narodowej kierowany przez amerykańskich piłsudczyków.

W sposób przekonujący udowadnia natomiast autor tezę, że „w latach 1919—1924 gospodarcze aspekty dostępu Polski do morza nie odgrywały większej roli w kształtowaniu polityki gospodarczej rządu polskiego i że w tym zakresie istniała pełna zgodność pomiędzy rządem a kołami gospodarczymi” (s. 59). Wyjątek stanowiły dostawy żywności amerykańskiej, a przede wszystkim broni zakupionej w państwach ententy. O budowie Gdyni zadecydowały względy natury polityczno-wojskowej, trudności wykorzystania Gdańska dla transportów amunicji i żołnierzy gen. Hallera.

6 V 1920 inż. Tadeusz Wenda otrzymał rozkaz dokonania wyboru miejsca pod budowę portu wojennego. Już 20 XI 1921 oddano do eksploatacji linię kolejową Kokoski—Gdynia. Nowe aspekty genezy budowy i rozbudowy Gdyni ukazał Marian Mroczo. Na konferencji 24 X 1924 zorganizowanej z inicjatywy Związku Obrony Kresów Zachodnich w Grudziądzu zwrócono szczególną uwagę na konieczność gospodarczej aktywizacji polskiego Pomorza, celem przewyżczenia niezadowolonej ludności kaszubskiej. Przyspieszenie budowy Gdyni, turystyczne zagospodarowanie Półwyspu Helskiego, powołanie cechu rybackiego, stworzenie przemysłu przetwórstwa rybnego oto były proponowane metody pozyskania dla państwa polskiego ludności kaszubskiej³.

W 1925 r. ZOKZ wystąpił z propozycją utworzenia linii kabotażowej dla połączenia Gdyni z Puckiem i Helem a następnie Gdyni z Gdańskiem i Sopotem. Związek wystąpił w tym roku także z inicjatywą utworzenia polskiej floty handlowej. Zdaniem działaczy Związku „brak własnej floty handlowej w okresie rozpetanej przez Niemcy kampanii na temat tzw. korytarza stawiał w opinii mocarstw zachodnich pod znakiem zapytania zdolność Polski do należytego wyzyskania posiadane- go wybrzeża”⁴.

Najbardziej dyskusyjną tezę monografii B. Dopierały jest generalna teza, iż głównym architektem polskiej polityki morskiej był nie Eugeniusz Kwiatkowski, ale Henryk Strasburger — komisarz generalny Rzeczypospolitej w Gdańsku, znany działacz Lewiatanu, oraz Józef Kiedroń — minister przemysłu i handlu w drugim gabinecie Władysława Grabskiego, i Czesław Klarner, następca Kiedronia. Autor pisze m.in.: „W dziedzinie kształtowania podstaw polskiej polityki morskiej Klarner nie powiedział ostatniego słowa u schyłku 1925 r., gdyż w dniu 30 czerwca 1926 r., jako minister skarbu w drugim gabinecie Kazimierza Bartla przedstawił w siedem tygodni po przewrocie majowym Piłsudskiego — ten sam program swojej polityki morskiej, już jako program nowego rządu. Tak więc w dziedzinie kształtowania polityki morskiej II Rzeczypospolitej przewrót majowy Piłsudskiego nie odegrał żadnej roli” (s. 280).

Wniosek logiczny z tego twierdzenia jest jasny — Eugeniusz Kwiatkowski, minister przemysłu i handlu od maja 1926 do grudnia 1930 r. i wicepremier do spraw gospodarczych od października 1935 do listopada 1939 r., który wszedł w skład elity rządowej po przewrocie majowym, nie odegrał żadnej roli w kształtowaniu polskiej polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej. Był on najwyżej lepszym czy gorszym kontynuatorem lub realizatorem myśli Czesława Klarnera. Oto „rewelacyjna” teza Dopierały, która wymaga weryfikacji.

Polityka morska jako część integralna polityki gospodarczej, wojskowej a także kulturalno-oświatowej to nie słowa, ale sztuka realizacji określonych historycznie możliwości umacniania więzi społecznej z morzem. I nie deklaracje Kiedronia czy Klarnera były ważne, czy też jeszcze wcześniej-

³ M. Mroczo, *Związek Obrony Kresów Zachodnich 1921—1934. Powstanie i działalność*, Gdańsk 1977, s. 232.

⁴ *Ib.* s. 234.

sze uchwały ZOKZ, ale realne fakty. Te zaś wykazują, że dopiero w l. 1926—39 państwo polskie, rząd i społeczeństwo, wszystkie jego podmioty gospodarcze, zdobyły się na poważny wysiłek aktywizacji uprawy morza.

Dotychczas za słusznymi uchwałami sejmu, artykułami Kiedronia i Klarnera nie stały wydatki budżetowe państwa. Kwiatkowski natomiast potrafił nie tylko twórczo rozwinąć myśl swoich poprzedników, ale także wygospodarować środki na realizację ambitnego jak na warunki historyczne Drugiej Rzeczypospolitej programu morskiego. Na plenum sejmu 8 II 1927 powiedział wprost przypominając konsekwencje wojny gospodarczej z Niemcami: „Uleglibyśmy w walce węglowej, gdybyśmy nie mogli dotrzeć z nim do morza. Własne porty handlowe, własna flota, to nowe czynniki w życiu gospodarczym, nowe czynniki w bilansie płatniczym Państwa [...]. Każdy realny twórczyn w stosunku do morza wiąże i splata te dzielnice niewidzialnymi, lecz mocnymi węzłami w jedno spiżowe trwałe państwo. Wreszcie w rozwoju tego programu niemają rolę odgrywają czynniki psychologiczne [...]. Naród, który nie ma treści życia, który nie realizuje nowych koncepcji, który nie czuje rezultatu swoich wysiłków, który nie walczy i nie zwycięża — musi cofać się w rozwoju, musi być zepchnięty przez inne narody na niższy szczebel cywilizacji”⁵.

Dzięki energii Kwiatkowskiego, korzystającego z ogólnej poprawy koniunktury gospodarczej, poważnie wzrosła wartość wykonanych robót w porcie gdyńskim, rozpoczęto budowę portu rybackiego w Gdyni, budowę gmachu Urzędu Marynarki Handlowej, przeprowadzono sieć elektryczną w porcie. Z jego inicjatywy Komitet Ekonomiczny Ministrów ustalił zasady eksploatacji portu gdyńskiego w okresie jego budowy.

Opracowane także zostały szczegółowe plany rozbudowy miasta Gdyni i przygotowano ustawę o popieraniu gospodarczego rozwoju Gdyni. W 1927 r. otwarto w tym mieście filię Banku Gospodarstwa Krajowego celem kredytowego wsparcia prywatnych inwestorów. Przystąpiono także na przełomie 1926/27 r. do opracowania ogólnego, jednolitego planu dla całego wybrzeża preferując interesy kaszubskiej ludności rybackiej. Rozbudowano przystanie okrętowe na całym wybrzeżu oraz bazy operacyjne dla rybaków.

Trzeźwo widział Kwiatkowski problemy Gdańska pozytywnie ustosunkowując się do projektów rozbudowy portu gdańskiego pod kątem usprawnienia obsługi polskiego zaplecza. Myślał m.in. o rozbudowie stoczni gdańskiej, tutejszych domów handlowych. Wspierał także Kwiatkowski działalność Towarzystwa „Wisła — Bałtyk”, które stworzyło port przeładunkowy w Tczewie. Towarzystwo to zakupiło i uruchomiło pod polską banderą kilkanaście holowników i barek. Interesował się też istniejącą w Tczewie Państwową Szkołą Morską, której rola poważnie wzrosła po 1925 r.

Z inicjatywy Kwiatkowskiego państwo zakupiło pięć statków handlowych po 3000 ton rej. Stanowiły one skromny załazek państwowej floty handlowej⁶. Przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą „Żegluga Polska”, na którego czele stanął Julian Rummel, zostało powołane przez Kwiatkowskiego już w końcu 1926 r. Pierwsze statki nazwano imionami stolic regionalnych: „Wilno”, „Poznań”, „Kraków”, „Toruń” i „Katowice”. W maju 1927 r. dodany do tego został statek „Warta” oraz statki dla żeglugi przybrzeżnej „Gdynia” i „Gdańsk”, a następnie mniejszy statek towarowy „Tczew”. W 1928 r. zakupiono trzy statki żeglugi przybrzeżnej: „Wanda”, „Jadwiga” i „Hanka” oraz dwa większe towarowe — „Wisła” i „Niemen”. Statki polskie obsługiwały wówczas porty skandynawskie, północnej Francji, Tunis, Algierii i Maroka.

Oprócz „Żeglugi Polskiej” regularną komunikację z portem gdyńskim utrzymywało „Compagnie Générale Transatlantique” oraz „Chargeurs Reunis”. U końcu 1928 r. powstało Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, którego 75% akcji posiadał skarb państwa. Towarzystwo to na wiosnę 1929 r. utworzyło regularną linię Gdynia—Hull—Gdynia i Gdynia—Londyn—Dunkierka. W porozumieniu z American Seantic Line uruchomiono regularną komunikację pomiędzy Nowym Jorkiem — Kopenhagą, Gdynią i Helsinkami.

⁵ E. Kwiatkowski, *Przemówienie na plenum Sejmu w dniu 8 II 1927 r.*, Warszawa 1927, s. 31.

⁶ *Ib.* s. 33—4.

O generalnej przebudowie struktury handlu zagranicznego przez Kwiatkowskiego świadczy fakt, że o ile w 1925 r. zaledwie 10% eksportu kierowano drogą morską, to w 1926 — już 27%, w 1927 — 36% i w 1928 — 41%. Do 1926 r. nawet ruda ze Szwecji do hut polskich przechodziła przez Szczecin, po 1926 r. przechodziła przez Gdańsk i Gdynię. Węglarki z węglem do portów polskich nie powracały już stale puste⁷.

Co pisali współcześni o roli E. Kwiatkowskiego w kształtowaniu polityki morskiej? Kompetentny znawca problematyki Adam Uziembło, dyrektor Ligi Morskiej i Rzecznej, zaznaczał w 1928 r. m.in.: „Pierwszą rzeczą, której na polu polityki morskiej dokonał m.in. Kwiatkowski, było ruszenie z miejsca budowy portu. Umowa z konsorcjum została odnowiona w ten sposób, że gdy poprzednio było ono zainteresowane w przewlekaniu robót, obecnie przyspieszenie ich dawało owemu konsorcjum dość znaczne premie. Port gdyński począł rosnać z błyskawiczną szybkością.

Budowę portu wykonuje się na rachunek Skarbu Państwa Polskiego przez konsorcjum francusko-polskie dla budowy portu w Gdyni na podstawie dwóch umów zawartych z wymienionym konsorcjum”⁸. Wartość wykonanych robót we frankach złotych dzięki rewizji dokonanej przez Kwiatkowskiego pierwotnej umowy wzrosła z 2,8 mln fr. w 1925 r. do 19,8 mln fr. w 1928 r. Kwiatkowski udzielając wielkim koncernom węglowym (Robur, Skarboferm, Giesche, Progress i Elibor) specjalnych koncesji portowych zobowiązał je do partycypowania w kosztach rozbudowy portu gdyńskiego.

O ile w 1925 r. wpłynęło do portu gdyńskiego 85 statków o pojemności 74,7 tys. ton rej., to w 1928 r. wpłynęło już ich 1108 o pojemności 984,9 tys. ton rej. Dominowały statki bandery szwedzkiej (23,7% w 1928 r.), niemieckiej, francuskiej, łotewskiej, duńskiej i polskiej (tylko 10,1%).

W świetle powyższych danych mam poważne wątpliwości, czy „już przed przewrotem majowym istniał realizowany kosztem skarbu państwa program polityki morskiej, który był powszechnie znany i aprobowany przez wpływowe koła gospodarcze” (s. 288). Statystyka traktująca o rozwoju gospodarki morskiej nie potwierdza cytowanej tezy.

Myślę, że autor monografii przypominając wiele interesujących prekursorskich deklaracji w dziedzinie programu morskiego w l. 1918—25 za mało czasu i energii poświęcił analizie tendencji rozwojowych polskiej polityki morskiej w l. 1926—39, a więc okresowi rzeczywistego rozwoju naszej gospodarki morskiej. W monografii liczącej 363 stron (bez bibliografii) temu okresowi poświęcił zaledwie 74.

Autor przede wszystkim polemizuje z opinią o Kwiatkowskim jako twórcy Gdyni, mimo że bezstronnie stwierdza, iż „w okresie, kiedy Kwiatkowski był ministrem przemysłu i handlu, wartość robót inwestycyjnych w porcie gdyńskim wynosiła 88 mln zł. Już nigdy później, nawet w latach kiedy — począwszy od października 1935 r. Kwiatkowski był jednocześnie ministrem skarbu i wicepremierem gospodarczym dwóch ostatnich rządów II Rzeczypospolitej, państwo nie wydało tyle pieniędzy na inwestycje w porcie gdyńskim. Ich wartość w 1936 r. wynosiła zaledwie 12,5 mln zł, w 1937 — 26,3, zaś w 1938 znowu zaledwie 12,2 mln zł. Tak więc najważniejsze prace inwestycyjne w porcie gdyńskim przeprowadzono właśnie w latach 1926—1930, kiedy Kwiatkowski patronował mu osobiście na stanowisku resortowego ministra” (s. 290).

Nie wiem, skąd pochodzi ta awersja do Kwiatkowskiego, który w świetle danych, nie kwestionowanych przez autora, nie był tylko konsekwentnym realizatorem polityki morskiej zapoczątkowanej jeszcze przez rząd Grabskiego. Jego nowatorstwo w polityce morskiej jest niewątpliwie. Nie chodzi tutaj o hagiograficzne podkreślenie jego opatrnościowej roli, ale przypomnienie elementarnych faktów.

Polemiki Dopierały z wybranymi z kontekstu wywodów zdaniem Kwiatkowskiego także wydają się nieporozumieniem, tym bardziej że towarzyszy im następujący zarzut: „... złote myśli, od których roły się publiczne wystąpienia Kwiatkowskiego, były powielane przez prozajdowe ośrodki masowego przekazu i spełniały ważną rolę w ukrywaniu przed społeczeństwem faktu, że aż do roku 1936 rząd sanacyjny nie zdobył się na rozpoczęcie realizacji programu gospodarczej rozbudowy kraju,

⁷ *Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga pamiątkowa 1918—1928*, Kraków 1928, s. 473—5.

⁸ *Ib.* s. 468 n.

a nawet na jego opracowanie. Jeden z nielicznych wyjątków w tym zakresie stanowiła właśnie budowa Gdyni i utworzenie podstaw własnej gospodarki morskiej” (s. 295).

Kwiatkowski nie był „efekciarzem” i „propagandystą” zakrywającym strukturalne słabości gospodarki narodowej. Mówił o nich jako minister przemysłu i handlu, jako człowiek będący w konflikcie z grupami pułkowników i generałów — autor *Dysproporcji* oraz jako wicepremier do spraw gospodarczych.

W 1928 r. — roku dobrej koniunktury — pisał o strukturalnych słabościach polskiego rolnictwa, szczególnie województw wschodnich i centralnych, i konieczności zbliżenia go do poziomu osiągniętego w województwach zachodnich. Dla rolnictwa rozbudowywał m.in. przemysł nawozów chemicznych (Chorzów, Tarnów — Mościce). Pisał o kłopotach polskiego górnictwa, które nie może zdobyć utraconych rynków zbytu i zdobyć przede wszystkim rynku wewnętrznego ograniczonego przez skromną konsumpcję wsi. W polemice z koncepcjami gospodarczymi Kiedronia i Klarnera Kwiatkowski podkreślał rolę rynku wewnętrznego jako zasadniczego stymulatora rozwoju gospodarczego; wnikliwie analizował wskaźniki konsumpcji podstawowych artykułów na jednego mieszkańca⁹.

Nie zgadzam się z tezą Dopierały, że zbudowanie Gdyni i rozbudowa Gdańska nie rozwiązały „żadnego z podstawowych problemów gospodarczych i społecznych całego kraju” (s. 295). Na pewno nie rozwiązały większości problemów (a kiedyż one były rozwiązane!), ale polityka morska ułatwiła zwycięskie wyjście z wojny gospodarczej narzuconej przez Niemcy w 1925 r. Był to istotny problem gospodarczy i polityczny. Poza tym dzięki rozwojowi gospodarki morskiej w l. 1926—39 mogliśmy rozszerzać kierunki naszego handlu zagranicznego w trudnych warunkach ogólnosiwiatowego kryzysu i recesji 1938 r.

Dopierała zarzuca Kwiatkowskiemu i jego zwolennikom, że ich wystąpienia „zaciemniały więc obraz rzeczywistości gospodarczej kraju budząc nieuzasadnione nadzieje i rozładowując nastroje opozycyjne wśród części społeczeństwa, której udało się wmówić, że niewątpliwie osiągnięcia w tworzeniu polskiej gospodarki morskiej są dowodem rozmachu i sprawności w działalności gospodarczej rządów pomajowych” (s. 296). Propaganda sukcesu gospodarczego w konfrontacji z brutalną rzeczywistością codziennego funkcjonowania gospodarki narodowej działa na krótką metę. Społeczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej — przy potężnych wpływach opozycji korzystającej z trybun sejmku, senatu, samorządu gospodarczego i terytorialnego oraz prasy — nie było dla rządu łatwym obiektem do manipulacji.

W samej Gdyni, gdzie obóz rządzący mógł wykorzystać wiele atutów, listy BBWR i Obozu Zjednoczenia Narodowego nie mogły liczyć na poparcie większości wyborców. W wyborach do Sejmu w 1928 r. Stronnictwo Narodowe zdobyło 28,3 oddanych głosów, BBWR tylko 26,5%, PPS 13,3% a NPR, chadecja 15,0%. Znaczny odsetek głosów padł na listę mniejszości niemieckiej 9,0%. Przejściowy sukces uzyskał BBWR w wyborach 1930 r. zdobywając 53,0% oddanych głosów. Stronnictwo Narodowe uzyskało wówczas 24,2% głosów, Centrolew 20,5% a listy niemieckie tylko 1,3% głosów.

W l. 1930—35 liczba zarejestrowanych w Państwowym Urzędzie Pośrednictwa Pracy bezrobotnych Gdyni wzrosła z 1230 do 5639. Kryzysowi towarzyszyła powszechna frustracja i wzrost wpływów opozycji. 8 IX 1935 w wyborach do sejmu wzięło udział w Gdyni zaledwie 42,4% uprawnionych do głosowania. W drugiej połowie lat trzydziestych poważnie wzrosły w Gdyni wpływy PPS i klasowych związków zawodowych. PPS w wyborach samorządowych 5 II 1939 uzyskała wielki sukces zdobywając 15 mandatów. Stronnictwo Narodowe zdobyło 12, a OZN tylko 5 mandatów¹⁰.

Cytowane dane wskazują, że nie udało się nikomu osłabić wpływów opozycji antyrządowej, która nie negując sukcesów w rozbudowie gospodarki morskiej i budowie Centralnego Okręgu Przemysłowego domagała się śmiałego programu reformy rolnej, urbanizacji, uprzemysłowienia i znacznego rozszerzenia konsumpcji wewnętrznej.

Chcąc udowodnić, że Kwiatkowski powtarzał program polityki morskiej Klarnera (pomijając jego szczególne związki z problemami górnośląskiego węgla) Dopierała dodaje, że Kwiatkowski

⁹ E. Kwiatkowski, *Postęp gospodarczy Polski*, Warszawa 1928, s. 31.

¹⁰ M. Widernik, *Polityczne oblicze Gdyni w latach 1920—1939*, Gdańsk 1979.

w polityce gospodarczej w 1926 r. dopiero debiutował (s. 297). Wiele tu uproszczeń. Jak już starałem się udowodnić, Kwiatkowski przejmując program Klarnera poważnie go modyfikował, a co najważniejsze realizował. Myślał o węglu. Kierował budową Gdyni, przede wszystkim dla korzystnego eksportu węgla i importu rudy i bawełny. Nie był także w 1926 r. nowicjuszem w polityce gospodarczej. Znał jej problemy jako pracownik Głównego Urzędu Zaopatrzenia Armii w l. 1919—21. Już w rozprawie, *Znaczenie gospodarcze gazu ziemnego w Polsce* (1920 r.) wykazał umiejętność rozpatrywania szczegółowych zagadnień ekonomiczno-technicznych na tle gospodarki narodowej jako całości. Umiejętności te rozwinął jako docent Politechniki Warszawskiej i współpracownik Chemicznego Instytutu Badawczego we Lwowie oraz autor rozprawy, *Zagadnienia przemysłu chemicznego na tle wielkiej wojny* (1923 r.). Jako dyrektor techniczny Fabryki Związków Azotowych w Chorzowie (1923—26) poznał skomplikowane problemy techniczne, ekonomiczne i narodowościowo-polityczne przemysłu śląskiego i ogólnopolskiego.

Dopierała krytykując Kwiatkowskiego formułuje szereg ogólnych stwierdzeń dotyczących polityki gospodarczej Drugiej Rzeczypospolitej l. 1926—39, które wydają się poważnym uproszczeniem. Pisze m.in.: „Głównym celem polityki gospodarczej rządów sanacyjnych było nie rozwiązywanie problemów społecznych kraju, lecz jedynie wynikające z wierności dla dogmatu stałej waluty traktowanie procesów gospodarczych jako pochodnej procesów pieniężnych i polityki pieniężnej, z czego zresztą wynikało prowadzenie w latach 1930—1935 konsekwentnej polityki deflacyjnej, której relikty przetrwały jednak aż do ostatnich miesięcy, poprzedzających wybuch II wojny światowej” (s. 300 n.).

Kwiatkowski, Poniatowski, Starzyński i wielu innych reprezentantów obozu rządowego na pewno myślało o rozwiązywaniu wielkich problemów społecznych. Nie deflacja była celem ich działań, ale rozwiązanie tych problemów. Często zmuszeni byli oni odchodzić od metody deflacyjnej i z opóźnieniem, ze względu na panujące poglądy ekonomiczne, kreować nowe kredyty na inwestycje, roboty publiczne, reformę rolną. Broniąc określonego minimum swobód demokratycznych bali się rozkręcania przez państwo mechanizmu inflacyjnego, który po okresie 1922—23 pozostawił obawy i strach i budził przekonanie, że etatyzm inflacyjny nieuchronnie wiedzie Polskę na drogę totalizmu i zaostrzenia autorytarnych metod rządzenia. W tym przekonaniu było na pewno wiele przesady i trudno zaprzeczyć, że deflacyjna polityka rządu utrudniła i osłabiła poważnie walkę z kryzysem oraz tempo ożywienia gospodarczego w drugiej połowie lat trzydziestych.

Sprawą zasadniczą jest ustalenie roli Kwiatkowskiego w kierowaniu polityką morską w l. 1935—36, a więc w okresie, kiedy jako wicepremier stał na czele wszystkich resortów gospodarczych, prowadząc bezpośrednio resort skarbu.

Józef Beck, kierując międzynarodowymi aspektami polityki morskiej, nie zarządzał jej codziennym mechanizmem ekonomicznym, technicznym, finansowym. Po przerwie 1930—35 robił to Eugeniusz Kwiatkowski. Musiał się liczyć z nową sytuacją rynkową i potrzebami państwa l. 1935—39, tj. z realizacją 6-letniego planu rozbudowy sił zbrojnych. W okresie 1935—38 ponad 77% ogółu polskich obrotów handlu zagranicznego przechodziło przez drogę morską, w tym ponad 46% przez gdyni. Porty polskie obsługiwały w tym czasie ponad 80% eksportu oraz ponad 60% importu.

Inwestycje prowadzone w Gdyni w l. 1936—39 z sum zaoszczędzonych przez współpracującego blisko z Kwiatkowskim ministra przemysłu i handlu, Antoniego Romana, doprowadziły do rozbudowy portowego węzła kolejowego, wzrostu liczby magazynów portowych z 48 do 57 oraz zwiększenia ich powierzchni. Liczba urządzeń mechanicznych przeładunkowych wzrosła z 71 w 1936 r. do 87 w 1939 r., a długość nabrzeży w eksploatacji z 12,35 tys. m w 1935 r. do ponad 13 tys. m w 1939 r.

Z inspiracji Kwiatkowskiego ukończono budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi, zbudowano żelbetonowe umocnienia brzegowe pod Kamienną Górą w Gdyni oraz nabrzeża portowe w portach rybackich w Jastarni i Pucku. Kwiatkowski wiązał nadzieje na rozwój polskiej floty handlowej z rozbudową stoczni gdyńskiej, której część udziałów wykupiła Wspólnota Interesów — koncern kontrolowany przez państwo. Kierownictwo stoczni w 1938 r. podpisało porozumienie o technicznej współpracy ze stocznia angielską J. Samuel White and Co w Cowes. W 1939 r. poło-

żono w stoczni gdyńskiej stempkę pod pierwszy statek „Olza”. Mocą uchwały Rady Ministrów z 13 III 1936 Kwiatkowski jako minister skarbu został upoważniony do przyjęcia zobowiązań finansowych Gdyni z tytułu pożyczek zaciągniętych w BGK, w Banku Zachodnim i w Schweizerische Bank-Gesellschaft na łączną sumę ca 42 mln zł. Obsługa tych długów przekraczała możliwości płatnicze m. Gdyni.

Dla pobudzenia inwestycji portowych z inspiracji Kwiatkowskiego znowelizowano rozporządzenie prezydenta RP w sprawie popierania rozwoju miasta i portu Gdyni w kierunku potrącania z dochodu podlegającego opodatkowaniu sum zainwestowanych przez istniejące i nowo powstające przedsiębiorstwa. Kwiatkowski starał się ograniczyć biurokracyzm nadając mocą uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów z 17 I 1938 Gdyni jako portowi handlowemu oddzielną osobowość o charakterze publiczno-prawnym. Port mógł dzięki temu rozwijać swe usługi w oderwaniu od sztywnych ram budżetu państwa.

Wbrew stanowisku autora twierdzą, że E. Kwiatkowski odgrywał bardzo aktywną rolę w polityce gdyńskiej Drugiej Rzeczypospolitej w l. 1935—39 nie zajmując się tylko jej techniczną stroną. Kwiatkowski w znacznie większym stopniu niż Beck rozumiał rolę więzi gospodarczych Polski z Czechosłowacją, Austrią, Węgrami, Rumunią, Jugosławią, Grecją. Starał się poprzez odpowiednią politykę taryfową i opłaty portowe zdobyć dla Gdyni a następnie Gdańska tranzyt z krajów basenu naddunajskiego. Szukanie rzekomego konfliktu między Kwiatkowskim a aparatem polskiego MSZ w marcu 1939 r. w sprawie budowy kanału łączącego Wisłę z Dunajem jest nieporozumieniem. Kto z poważnych polityków w warunkach 1939 r., niebezpieczeństwa bezpośredniej agresji hitlerowskiej na Polskę mógł myśleć o realizacji inwestycji, na którą nie stać nas 35 lat po zakończeniu II wojny światowej?

Warto dodać, że z inspiracji Kwiatkowskiego już w 1936 r. opracowano 15-letni perspektywiczny plan rozbudowy polskiej floty handlowej, przewidujący zwiększenie jej globalnej pojemności o 450 tys. BRT. Odcinkowy 4-letni plan inwestycyjny na l. 1937/38—1940/41 przewidywał nabycie i budowę 30 statków morskich o nośności ca 90 tys. BRT. Plan ten został zrealizowany częściowo. Pojemność statków o napędzie mechanicznym wzrosła z 80 tys. BRT w 1936 r. do 135 tys. BRT we wrześniu 1939 r. W ostatnim roku istnienia Drugiej Rzeczypospolitej przyrost tonażu wynosił 33 tys. BRT dzięki zakupieniu dwóch wielkich motorowców „Sobieski” i „Chrobry”¹¹.

Z olbrzymią większością ustaleń Dopierały dotyczących polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej zgadzam się. Wnoszą one wiele cennych ustaleń opartych na mało znanych zbiorach archiwalnych Zentral Staats-Archiv w Poczdamie i Merseburgu. Wnikliwie Dopierała udowodnił myśl, że „Wynikająca z nakazów racji stanu II Rzeczypospolitej konieczność odcięcia od portu szczyńskiego najbogatszych jej obszarów, leżących na naturalnym zapleczu tego portu, wymagała ponoszenia wielkich ofiar przez państwo i całą jego gospodarkę. Ze wszystkich zadań, które musiała realizować polska polityka morska, to właśnie było najtrudniejsze, bo przeciwstawiało się powiązaniom i zależnościom o charakterze organicznym” (s. 351).

Pragnę podkreślić, że spór o interpretację roli Kwiatkowskiego w polityce morskiej nie jest sporem z jej ogólną charakterystyką dokonaną przez autora recenzowanej pracy.

¹¹ Szerzej o wspomnianych problemach traktuję w pracy, *Polityka gospodarcza rządu polskiego 1936—1939*, Warszawa 1963, s. 184—94.

ACTA POLONIAE HISTORICA, 39/1979/

A. POPPE, The Original Status of the-Russian Church. — E. POTKOWSKI, Ecri-ture et société en Pologne du bas Moyen Age /XIV^e—XV^e siècles/. — S. RUSSO-CKI, Structures poliques dans l'Europe des Jagellon. — J. BARDACH, Députés à la Diète en Pologne d'Ancien Régime. — H. BARYCZ, Aspects internationaux de l'humanisme polonais: un Polono-Lituanien inconnu, professeur de rhétorique à l'Université de Bologne en 1519-1520. — W. ZAJEWSKI, Józef Wybicki en France après l'insurrection de 1794. — W. ŚLADKOWSKI, Certains aspects des activités scientifiques de l'Institut d'Histoire de l'Université Marie Curie-Skłodowska à Lu-blin. — COMPTES RENDUS. — NOTES. — VIE SCIENTIFIQUE.

BIULETYN BIBLIOTEKI JAGIELLOŃSKIEJ, XXIX, 1979, nr 1/2

M. KOWALCZYKÓWNA, Wróżby, czary i zabobony w średniowiecznych rękopi-sach Biblioteki Jagiellońskiej. — E. SCHNAYDER, Mapy świata /mappae mundi/ w Łacińskich rękopisach średniowiecznych Biblioteki Jagiellońskiej. — M. MAR-KOWSKI, Krakowskie dzieła astronomiczne w zbiorach rękopiśmiennych Biblio-teki Uniwersyteckiej w Padwie jako świadectwo ich recepcji przez naukę włoską. — A. LEWICKA-KAMIŃSKA, Kalendarz na rok 1503 w zbiorach Biblioteki Ja-giellońskiej. — A. BRUCKNER, Das silberne Zeitalter der polnischen Kultur, 1600-1648. Z rękopisu wydali W. Berbelicki i T. Ulewicz. — J. GRUCHAŁA, Piśmiennictwo zachodnioeuropejskie i polskie w lekturach Jana Brożka /Na pod-stawie rękopisów Biblioteki Jagiellońskiej/. — E. MALICKA, Kopia teatralna ko-medii Aleksandra Fredry *Z jakim się wdajesz, takim się stajesz*. Przyczynek do dotychczasowych wydań tekstu. — H. LIPSKA, Biblioteka Jagiellońska w czasie okupacji 1939-1945. — Z. SKWARNICKA, Kwerendy pisemne Oddziału Informacji Naukowej Biblioteki Jagiellońskiej. —
KRONIKA.