

niego dokumenty posiadają niewątpliwą wartość poznawczą. Dotyczy to zwłaszcza — jak już wspomniano — mniej dotąd znanych druków ulotnych, odezwo wszelkiego rodzaju, przepisów i instrukcji kolportowanych przez hitlerowców jeszcze na terenach dawnego zamieszkania Niemców bałtyckich. Loeberowi należy się mimo wszystko uznanie za zbieracką pasję i upór w dochodzeniu najmniejszych nawet szczegółów interesującego go zagadnienia. Chodzi jednak o to, by troska o szczegóły nie przesłaniała treści zasadniczych i dla naukowych wniosków najważniejszych.

Janusz Sobczak

WANDA CZERWIŃSKA, *Polska żegluga morska w latach II Rzeczypospolitej*. Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1971, 216 ss.

Prezentowana publikacja jest rozprawą obronioną przez autorkę w 1966 r. przed Radą Wydziału Morskiego ówczesnej WSE w Sopocie (obecnie Uniwersytet Gdański). Promotorem rozprawy był prof. T. Ocioszyński, wielki uczyony, (zmarły w r. 1969) o olbrzymich zasługach m. in. w zakresie inicjowania rozwoju polskiej żeglugi morskiej w okresie międzywojennym. Był wówczas czynny w administracji państwowej, odpowiedzialny za żeglugowy odcinek gospodarki morskiej w Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu, kierowanego wówczas przez min. E. Kwiatkowskiego. Stąd też można przyjąć, iż przedstawiona rozprawa była pisana w znacznych częściach z sugestiami i pod bezpośrednią kontrolą promotora. Cenne są takie publikacje. Szkoda, że właśnie z zakresu spraw morskich nie ukazuje się ich więcej. Dokumentacja archiwalna jest bowiem wskutek wypadków wojennych niezmiernie uboga i wypaczona. Natomiast istnieją przekazy ustne, żyją jeszcze ludzie, którzy związani byli z gospodarką morską, słyszeli odpryski wiadomości, niekiedy tylko plotki, z których jednak łącznie może się złożyć pewien obraz całościowy, pewna synteza.

Jest niezaprzeczalną zasługą i osiągnięciem autorki, iż dała właśnie taki obraz całościowy i syntetyczne tezy dotyczące początków, rozwoju i krzepnięcia w okresie międzywojennym polskiej żeglugi morskiej. W ten najskuteczniejszy, najuczciwszy naukowo sposób, podcina się korzenie legendom, które często wymyślane są na prywatny pożytek (korzyść), jak to już miało miejsce np. w odniesieniu do spraw związanych z portem gdyńskim.

Gospodarka morska była w Polsce okresu międzywojennego narzędziem polskiej polityki zachodniej, a mówiąc precyzyjnie: przede wszystkim polityki antyniemieckiej, i to narzędziem polityki nie tylko wyłącznie gospodarczej. W ramach studiów niemcoznawczych i w ogóle „zachodnich” ta wyjściowa teza musi być silnie wyeksponowana. Pozwoli ona zrozumieć wiele z tego, co się w tej polskiej gospodarce morskiej działo do 1939 r. — i co miało tak kapitalne znaczenie w pierwszych latach II wojny (póki polonijne ośrodki w ZSRR nie były jeszcze zorganizowane). Przecież to właśnie polskie statki handlowe i polskie okręty wojenne, pływające nieprzerwanie pod biało-czerwoną banderą, były widomą kontrtezą dla głosów propagandy hitlerowskiej o likwidacji państwowości polskiej. Jeśli nawet z punktu widzenia formalno-prawnego niektórzy autorzy nie uważają pokładów statków morskich za terytorium państwowe, to i tak trzeba stwierdzić, że na tym

„terytorium” okrętowym obowiązywało polskie prawo, polskie sądownictwo, polski zwyczaj i polski język jako język urzędowy. Wszystko to miało niebagatelne znaczenie w tych najtrudniejszych chwilach, bezpośrednio po klęsce wrześniowej w 1939 r.

Powyższe stwierdzenia prowokują w konsekwencji do wytknięcia autorce braku precyzji w tytule swej rozprawy. Jeśli za datę początkową Polski Ludowej, jako III Rzeczypospolitej, przyjmuje się zgodnie rok 1944, a autorka omawia polską żeglugę jedynie do 1939 r., to nasuwa się zarzut, że okres 1939 - 1944, należący chyba bezsprzecznie do II Rzeczypospolitej, nie został przez autorkę w ogóle uwzględniony, a więc, że omawia ona jedynie okres do 1939 r. I tak też powinien być brzmieć tytuł rozprawy, lub też winna być ona uzupełniona o historię polskiej żeglugi morskiej w okresie wojennym.

Wydaje się, że młody wiek autorki utrudnił jej zrozumienie patosu tworzenia polskiej żeglugi morskiej po odzyskaniu niepodległości w r. 1918, ową specyficzną mieszaninę romantyzmu z pozytywizmem, współpracy ludzi z przeciwstawnych sobie kulturowo kręgów: carsko-rosyjskiego, słuźbiście-pruskiego i urzędniczo-austriackiego, w zależności od zaboru, w którym ludzie żyli i się wychowywali. Ale ta mieszanina dała jednak coś niepowtarzalnego: pomysły o których się do tego czasu po prostu „nie śniło”. Powstanie polskiej żeglugi morskiej było oparte właśnie na takich pomysłach. W kręgach specjalistów angielskich mówiło się o nich np. jako o czymś gospodarczo niepoważnym; opinia skandynawska przyjmowała je z niedowierzaniem; Niemcy z góry cieszyli się licząc na niepowodzenie Polaków. A jednak polska żegluga morska powstała, rozwinęła się, przeżyła II wojnę i stała się podwaliną obecnej polskiej potęgi gospodarczo-morskiej. Tym „fantastycznym” pomysłem było m. in. właśnie czynne zaangażowanie się państwa polskiego w inwestycyjną i eksploatacyjną działalność żeglugową. Należy z całą świadomością stwierdzić, że np. te rodzaje umów, jakie rząd zawarł z koncernem „Robur” o stworzenie floty morskiej (ss. 50 - 52), są w światowej praktyce zjawiskiem absolutnie jednorazowym, wartym odrębnej analizy prawnej, ekonomicznej i politycznej. Spółkę „Polskarob” zwolniono z podatków, ale pod warunkiem, że wszelkie zyski pozostaną w przedsiębiorstwie pod postacią inwestycji morskich. Oznacza to, że właściciele bogacili się, ale tylko pozornie, bo musieli pozostawić wszystko w przedsiębiorstwie, bez możliwości pobierania dywidend i zysków. Podważono więc istotę przedsiębiorstwa kapitalistycznego. W pozostałych trzech przedsiębiorstwach żeglugowych („ZP”, „Polbryt” i „GAL”) udział polskiego kapitału państwowego wynosił w 1939 r. 98% (s. 49). Polska żegluga morska okresu międzywojennego była więc, praktycznie biorąc, żeglugą państwową.

Uwagi nawet profesjonalnych historyków uszedł fakt, że w ustawie o nacjonalizacji przedsiębiorstw z dnia 3 stycznia 1946 r., wśród listy przedsiębiorstw, które przeszły na własność państwa wymieniono m. in. przedsiębiorstwa portowe, lecz nie wymieniono przedsiębiorstw żeglugi morskiej. Nie było to przeoczenie. Po prostu żegluga morska, praktycznie rzecz biorąc, była już upaństwowiona. Cała gospodarka morska była przygotowana na przejście w ręce państwa i przejęcie jej w latach po II wojnie odbyło się bez żadnych oporów, bez trudności nawet na forum międzynarodowym. A przypomnijmy, że np. Związek Radziecki przez kilkadziesiąt lat napotykał trudności na płaszczyźnie międzynarodowej, właśnie z powodu nacjonalizacji żeglugi handlowej, a przede wszystkim statków będących własnością carskiego skarbu państwa.

Dobrze, że autorka nie cofnęła się przed przytoczeniem opinii (s. 47), powszechnej wśród ludzi zatrudnionych w przedwojennej gospodarce morskiej, iż nieko-

rzystne transakcje związane z zakupem statków dla PTTO miały aspekt kryminalny.

Na podkreślenie zasługuje wykorzystanie przez autorkę materiałów archiwalnych z Gdańskiego Archiwum oraz z warszawskiego Archiwum Akt Nowych. To ostatnie zawiera obszerne nie wyeksploatowane zespoły obejmujące np. opinie personalne. Ważne są jednak wnioski syntetyczne (ss. 200-202), do jakich autorka doszła na podstawie materiału, który miała do dyspozycji. Najważniejsze z tych tez syntetycznych jest stwierdzenie narodzenia się w badanym okresie wokół spraw żeglugowych wybitnie zdolnej, prężnej, pełnej pomysłów kadry ludzi, którzy myśleli kategoriami ogólnopaństwowymi i patrzyli w przyszłość. To nie miała pochwala.

Autorce i wydawcy można pogratulować cennej publikacji. Jej wartość wynika nie tylko z walorów historycznych (bo co do nich profesjonalny historyk miałyby niejedną uwagę krytyczną), lecz z tego, że daje wiele do myślenia politykowi gospodarczemu. Właśnie jako książka polityczna rozprawa Wandy Czerwińskiej jest szczególnie godna polecenia.

Jan T. Hołowiński

KAROL SAUERLAND: *Diltheys Erlebnisbegriff, Entstehung, Glanzzeit, und Verkümmern eines literaturhistorischen Begriffs*. Seria: *Quellen und Forschungen zur Sprach- und Kulturgeschichte der germanischen Völker*, Band 45 (169), Walter de Gruyter, Berlin—New York 1972, 181 ss.

Do opublikowania poniższych uwag o książce nie przeznaczonej dla szerszego kręgu czytelników, wydanej za granicą w skromnym nakładzie, i — w stosunku do cen polskich — nieprzyzwoicie drogiej, skłaniają nas istotne i różnorodne przyczyny. Jedne wynikają z wiedzy o *cursus vitae* autora książki. Są to przyczyny pozamerytoryczne — zdajemy z nich sprawę na następnych stronach. Inne zawdzięczamy przemysłom, dla których podniętą była lektura studium Karola Sauerlanda. Autor przedstawił w nim wnioski oryginalne, istotne dla współczesnego literaturoznawstwa, a w określonym sensie — dla humanistyki w ogóle.

Mimo pozorów specjalistycznego zawężenia i nadmiernej konkretyzacji tematu, książka otwiera rozległe horyzonty. Osnową dociekań są przemiany literackiego pojęcia, dominującego niegdyś w piśmiennictwie niemieckim. Jest rzeczą znaną, iż każda faza dziejów literatury odznacza się specyficznym słownictwem i każda z nich ma właściwe sobie wyrazy-klucze. Dla niemieckiej literatury drugiej połowy XIX w. i pierwszych dziesięcioleci wieku XX, takim właśnie dominującym pojęciem, było *Erlebnis* (*Schlagwort* — jak powiada dosadnie Sauerland¹). Bogate piśmiennictwo niemieckie dostarcza historykowi literatury empirycznej podstawy dla zrekonstruowania przebiegu ewolucji tego pojęcia na przestrzeni całego wieku, a Sauerland wykonał tę pracę z godną podziwu pomysłowością. Uzyskany obraz pozwala, jak w soczewce, dostrzec formowanie się prądów umysłowych i dążeń, które przeniknęły niemiecką kulturę, czyniąc ją w pewnym okresie podatną na irracjonalny apel hitleryzmu.

Kwestie te tworzą jeden z trzech planów, na którym autor prezentuje wyniki

¹ Por. s. 169.