

Nie mniej interesujące są rozważania dotyczące traktowania przez zwolenników teorii stratyfikacji społecznej Weberowskiego pojęcia „stanu” (*Stand*). W myśl tej teorii jest ono ekwiwalentem teoretycznym pojęcia „warstwy” lub „grupy statusu” (*status group*), wyznaczonej przez prestiż lub zespół współwystępujących ze sobą czynników: władzy, stylu życia, ekskluzywności, dystansu społecznego, prestiżu, wykształcenia i zawodu. W tym zakresie na uwagę zasługuje polemika autora z R. Dahrendorfem, socjologiem zachodnioniemieckim, autorem *Soziale Klassen und Klassenkonflikt in der industriellen Gesellschaft* (Stuttgart 1957). Dahrendorf stara się stworzyć przesłanki teoretyczne do analizy konfliktów we współczesnym społeczeństwie przemysłowym i uporządkować twierdzenia teoretyczne dotyczące ich uwarunkowań, przebiegu i następstw. Próba ta — zdaniem S. Kozyra-Kowalskiego — posiada szereg ograniczoności. Sprowadzanie zasadniczych różnic pomiędzy teorią klas a teoriami stratyfikacji społecznej do schematycznego przeciwstawiania statyki społecznej i consensusu społecznego prowadzi do „przyjęcia niesłusznego wniosku, że teorie klas Marksa lub Webera są nieprzydatne w analizie problemów statyki społecznej, że ustępują one w tej dziedzinie badań socjologicznych teoriom stratyfikacji społecznej” (s. 19).

Na uwagę zasługuje wreszcie próba wyjaśnienia pojęcia *soziale Schätzung, sozial Ehre*, które utożsamiane jest z potocznie pojmowanym „szacunkiem społecznym-prestiżem”, oraz krytyka tzw. skal prestiżu. Zdaniem autora, nie biorą one pod uwagę tych postaci szacunku społecznego, które są integralnym elementem pracy przedstawicieli poszczególnych zawodów, jak i poprzez to, że abstrahuje się w nich od tych rodzajów szacunku społecznego, którym darzy się określoną grupę ludzi dzięki określonemu zawodowi, uzyskanemu poza miejscem i czasem swojej pracy (s. 183).

Na zakończenie jedna dygresja. Teorie stratyfikacji społecznej były już obiektem krytycznego osądu socjologów marksistowskich i niemarksistowskich. Również polscy socjologowie poddawali te teorie szczegółowym analizom. Na uwagę zasługują zwłaszcza prace J. Ładosza (*Marksistowska teoria walki klas*, Warszawa 1969), W. Markiewicza (*Spółczesność i socjologia w Niemieckiej Republice Federalnej*, Poznań 1969), W. Wesołowskiego (*Studia z socjologii klas i warstw społecznych*, Warszawa 1962), S. Widerszpila (*Problematyka struktur społecznych w Polsce Ludowej*, Warszawa 1973). Próby określenia wzajemnych stosunków między marksistowską teorią klas a teoriami stratyfikacji społecznej podejmowali też w swoich pracach J. J. Wiatr i A. Sarapata. Nie oznacza to, by praca S. Kozyra-Kowalskiego była formą prezentacji argumentów wysuwanych dotąd w socjologii polskiej i zagranicznej. Jest w niej wiele elementów nowych, których sformułowanie wymagało zakwestionowania niektórych poglądów i przesłanek tego typu krytyki teorii stratyfikacji społecznej.

Stanisława Lisiecki

JULIAN RUMMEL: *Narodziny żeglugi*. Wybór, wstęp i przypisy Maciej Rdesiński. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1980. 334 ss.

Od przeszło ćwierćwiecza wiadano, że Juliusz Rummel, jedna z najbardziej barwnych postaci międzywojennej Gdyni i polskiej żeglugi morskiej, pozostawił maszynopis swoich wspomnień, które zostały zdeponowane w archiwum. Wyjątki były już ogłaszane przy różnych okazjach. Obecnie mamy do czynienia z publikacją znacznej części tychże wspomnień, przy czym wyboru do druku dokonał M. Rdesiński, który ponadto — co w istotny sposób podwyższa wartość publikacji — zao-

patrzył tekst w przypisy uzupełniające, korygujące informacje autora wspomnień. W konsekwencji można M. Rdesińskiego uważać w pewnym sensie i w określonym stopniu ze współautora całej publikacji, a nawet współodpowiedzialnego za ogólny wydźwięk i myślową konstrukcję książki.

M. Rdesińskiemu należą się z góry słowa podziękii i uznania za przygotowanie do druku wspomnień J. Rummla w taki właśnie sposób, w jaki tego dokonał. Jest tu kawał bardzo rzetelnej i dobrej roboty, pomimo iż można by zgłosić postulat (sugestię) odnośnie do wyłączenia tych partii wspomnień, które nie wnoszą niczego istotnego do wiedzy o dziejach międzywojennej społeczności morskiej w Polsce (opisy prywatnych wycieczek, opisy pokoi hotelowych, śniadań itp.).

Zacznijmy od tytułu: nie odpowiada on treści wspomnień J. Rummla. Jeśli książka musiała nosić tytuł zaczynający się od słowa „narodziny”, to koniecznie powinien tytuł ten wskazywać, iż chodzi o narodziny żeglugi polskiej. Poza tym wspomnienia J. Rummla nie traktują wyłącznie o żegludze, lecz również o innych gałęziach polskiej gospodarki morskiej (aczkolwiek większość dotyczy rzeczywiście żeglugi morskiej i maklerskiej). Z kolei jeśli chodzi o żeglugę, to nie obejmują one całej żeglugi, gdyż nie uwzględniają „narodzin” i rozwoju floty „Roburów”, a więc dość istotnej i bardzo specyficznej, a przy tym niezmiernie ciekawej części polskiej floty towarowej, obejmującej np. w 1938 r. bez mała 20% jej nośności ładunkowej. Tak więc tytuł wspomnień powinien być bardziej precyzyjny lub też hasłowy (jak to uczynili w serii wspomnień ludzi gospodarki morskiej — dla przykładu — B. Kasprówicz, *Byłem Juniorem* czy też M. Boduszyńska-Borowikowa, *Życie jak płomień*, z dalszym podtytułem, co przydałoby się również omawianej publikacji).

Jeśli nie można zgłaszać zastrzeżeń odnośnie do subiektywnych ocen autora wspomnień, gdyż stanowią wyraz jego zapatrywań, do czego ma pełne prawo (nawet gdyby wydawało się, że są mylne), to jednak warta dyskusji jest koncepcja publikacji, sformułowana we wstępie pióra M. Rdesińskiego. Pisze on, iż autor wspomnień „jest w swej relacji programowo subiektywny” (s. 5). Tak nie może być; relacje o faktach, o zdarzeniach, o określonych sytuacjach muszą być sprawdzalne, muszą być obiektywizujące, nawet jeśli chodzi o oceny jakościowe, przy których brak jest wskaźników ilościowych. Np. ujemna opinia o Feliksie Hilchenie może być subiektywną oceną J. Rummla. Jeśli jednak jest uzasadniona faktami obiektywnie sprawdzalnymi, to wówczas ocena ta obiektywizuje się. Jeśli — na domiar — podobną ocenę zawierają inne źródła (np. S. Darskiego, *W służbie żeglugi*, B. Kasprówicza, *Byłem Juniorem*), to wówczas wzrasta jej wskaźnik obiektywizacji.

We wszelkich wspomnieniach publikowanych drukiem w takim państwie, jak współczesna Polska, może chodzić wyłącznie o fakty i oceny co najmniej dążące do ich obiektywizacji. Nie może być w tym zakresie „programowego” (co to zresztą znaczy?) subiektywizmu. Chcemy poznać prawdę, a prawda musi być sprawdzalna.

Pisze dalej (s. 18) M. Rdesiński, iż Juliana Rummla cechowały „naturalne umiejętności przywódcze”, połączone „z pewnym uporem” oraz z arbitralnością sądu. Tymczasem ze stronic wspomnień nic takiego nie wynika. Wręcz przeciwnie — wydaje się, że J. Rummel jako naczelny dyrektor dość wielkiego przedsiębiorstwa armatorskiego jak na ówczesne czasy) był za miękki, za mało uparty, za mało przywódca. „Každy z kapitanów robił co mu się żywnie podobało” (s. 165), „...nie mogłem nigdy się doprosić dokładnego sprawozdania finansowego” (I, s. 166). W sprawie dostaw okrętowych. „Dopiero po kilku latach sprawy te się uregulowały” (s. 171). No, niechby coś takiego miało miejsce np. w „Polskarobie” pod kierownictwem dr. N. Korzona (wbrew prawidłowej pisowni Korzón, sam zainteresowany preferował wymawianie i pisanie swojego nazwiska przez o, a nie przez ó).

Wspomnienia J. Rummla dają w swej istocie obraz poczynań i działalności ludzi z tzw. wyższych sfer, z warszawskiej elity urzędniczej i kierownictw przedsiębiorstw. Tylko w jednym czy dwóch przypadkach autor wspomnień „schodzi” poniżej kapitana, prokurenta czy naczelnika wydziału. Wspomnienia te różnią się w tym względzie dość istotnie np. od pamiętników S. Darskiego czy też J. Hołowińskiego (*Brama na świat*, s. 81 i n., gdzie wiele informacji o dźwigowych, o referentach, dyspozytorach — wymienianych z imienia i nazwiska).

W ogóle — jak to zresztą tłumaczy M. Rdeśniński we wstępie — autor wspomnień za często (por. np. drastyczne twierdzenie na s. 22 i in.) uważa, iż był jedynym mądrym wśród morza nieuków, karierowiczów i naciągaczy. To zbyt jednostronna ocena, sprzeczna z faktami.

Można mieć zastrzeżenia do takich np. twierdzeń, iż w całym GAL-u Duńczyk (uprzednio określany jako pracownik „trzeciego gatunku”, s. 228) M. Plinius był „właściwie jedynym tam fachowcem”. Relacje ustne, np. T. Cieślaka i innych osób nie cytowanych w pamiętniku, nie potwierdzają takiego stanu już od ok. 1935 r. Odnośnie do maklerki autor pamiętnika uważa, iż W. Bartosiak miał w tym zakresie tak dobre przygotowanie, iż „w Polsce nikt lepiej tego nie potrafił robić”; znowu wbrew faktom, które można udowodnić stochastycznie. Mieliliśmy w tym czasie już kilkunastu maklerów wysokiej klasy, a różnice mogły zachodzić jedynie w odniesieniu do specjalnych relacji, do szczególnych rynków frachtowych. W zakresie np. frachtowania węgla, a był to wszak najważniejszy ilościowo ładunek frachtowany w Polsce, niewiele poza „Polskarobem” miało coś do powiedzenia, podobnie jak w zakresie klarowania statków węglowych. Wolno nam się również nie zgodzić z tezą, że „gdyby nie przedwczesna śmierć Christansena i moje odejście z linii Gdynia—Ameryka, niejedno zostałyby stworzone w Polsce i to stworzone solidnie i porządnie” (s. 240). Ale nie dyskutujmy z autorem, który nie może się bronić, a ma prawo do własnego zdania. Jednakże redaktor wydania powinien być zastanowić się, czy publikowanie takich twierdzeń obecnie jest celowe. Czyżby w Polsce w dziedzinie gospodarki morskiej niczego solidnie i porządnie nie stworzono po odejściu J. Rummla z żegluga w 1931 r.? Tymczasem okazuje się ze wspomnień J. Rummla iż to właśnie on był (głównym?) rzecznikiem i wykonawcą fatalnej pod względem handlowym, makroekonomicznym i politycznym transakcji zakupów nie poszczególnych statków, lecz całych linii żeglugowych, w tym szczególnie duńskiej linii emigracyjnej, na niekorzystnych warunkach finansowych i nieudanej pod względem generalnej koncepcji.

J. Rummel stworzył podwaliny pod polską żeglugę morską. To jest uznanym faktem. Uczynił to przy pomocy kapitału państwowego, przy pomocy subwencji państwowych i ze stratami dla skarbu państwa w różnych formach. Czy to rzeczywiście była aż taka sztuka? Bo żegluga „roburowska” powstała bez grosza państwowego, bez subwencji, bez strat, a wszelkie ulgi podatkowe szły na inwestycje, które pozostawały w kraju, które wzmagały tempo rozwoju gospodarki narodowej, dawały pracę i zarobek w kraju.

Swoje niepowodzenia J. Rummel przypisuje ludziom, których przeważnie ocenia negatywnie zarówno pod względem merytorycznym, jak i moralnym oraz tym, że „w tym wszystkim znaczną rolę odgrywała polityka, która zawsze wprowadza zamieszanie w stosunki gospodarcze” (s. 29). Otóż i to! Czy w XX w. można oddzielić politykę od gospodarki? Czyż nie było od początku jasne (a było np. dla ministra E. Kwiatkowskiego, dla prof. T. Ocioszyńskiego), że gospodarka morska Polski ma do spełnienia przede wszystkim cele polityczne, a dopiero następnie — być może że równoległe, nie mniej w sposób pochodny — cele gospodarcze? Zresztą — czy

cele gospodarcze nie są w nowoczesnych państwach zarazem celami politycznymi? Na liberalizm gospodarczo-polityczny było już w latach dwudziestych, zwłaszcza w co dopiero odrodzonej Polsce, za późno; postawa intelektualna liberała nie miała już wówczas żadnych szans powodzenia, szczególnie w żegludze na Bałtyku.

Dobrze się stało, że redaktor książki zamieścił kilka stron na temat gdyńskiego ośrodka *Rotary Club* z uwagi na mity, jakie wokół niego krążą. Uwagi J. Rummela nie wszystko wyjaśniają, nie uwypuklają istoty tego zjawiska społecznego zrzeszania się ludzi pewnej elity, którzy nawet gdy mają do czynienia z interesami handlowymi, stawiają jako naczelną zasadę rzetelność uczciwość, a w pewnych sferach działania: — bezinteresowność, pomaganie, występowanie przeciwko dyskryminacji, opieranie się na racjonalizmie. Szkoda, iż — mimo wszystko — autor nie podał dłuższej listy członków gdyńskiego *Rotary Clubu*. Odżegnywanie się od łóż masonskich nie jest potrzebne, tym bardziej że pewne wpływy i idee zostały przyjęte bezsprzecznie właśnie od masonerii, oczywiście w nowych warunkach, gdy działalność „klasycznej” masonerii nie miała już racji bytu i sensu. Inną rzeczą jest, czy należało komukolwiek wypominać pochodzenie żydowskie (ss. 322 - 323), jako że jest to sprzeczne z zasadami np. *Propeller Clubów*, morskiego odpowiednika *Rotary Clubów*, o jeszcze wyższych wymaganiach odnośnie do standardu „przyzwoitości” i tzw. *standingu*.

Sumując — nie można się oprzeć wrażeniu, że w morskiej serii wspomnień, zainicjowanej przez Wydawnictwo Morskie i Instytut Morski, mieliśmy już lepsze pozycje, ciekawsze, zawierające znacznie więcej faktów, a mniej opowiadań. Wszak w literaturze memuarowej, szczególnie gdy dodamy do niej epitet „morska”, a więc związanej z gospodarką morską, ze sportami morskimi, z wojną morską, liczą się najbardziej podane fakty. Wiele z nich zawdzięczamy tu redaktorowi publikacji M. Rdesińskiemu.

Z tych faktów powinna wypływać jakaś teza generalna, jakiś całościowy obraz. J. Rummel był człowiekiem absolutnie uczciwym, a przy tym idealistą tego pokroju, jaki był modny przed I wojną światową. Chyba nie mieścił się w warunkach okresu międzywojennej Polski, podobnie jak współcześnie wiele ludzi nie mieści się w warunkach powojennych, nie tylko w Polsce.

Tytuł książki zapowiada, iż mowa będzie w niej o narodzinach polskiej żeglugi. Matką tej żeglugi było państwo polskie, a akuszerem można chyba nazwać autora omawianych wspomnień. Czy był to poród udany? Czy aby nie skaleczono dziecka przy owych narodzinach? Kto temu zawinił? Dlaczego? Czy nie można było ratować sytuacji w inny sposób. Czy rzeczywiście Hilchen, Nagórski, Rajchman, Byczkowski i inni mieli aż taką przewagę, by psuć i niweczyć prawidłowe decyzje? Aż trudno w to uwierzyć. Bo dlaczego i w jaki sposób inni potrafili się uwolnić od wpływów ludzi tego pokroju? Za dużo tu pytań.

Dobrze się stało, że Wydawnictwo Morskie zapewniło książce dobrą szatę techniczną. Jest jednak nieco błędów korektorskich, zwłaszcza w wyrazach i nazwach obcojęzycznych.

Jan Hołowiński

