

Miłosz Niewierowicz

Miasto z morza

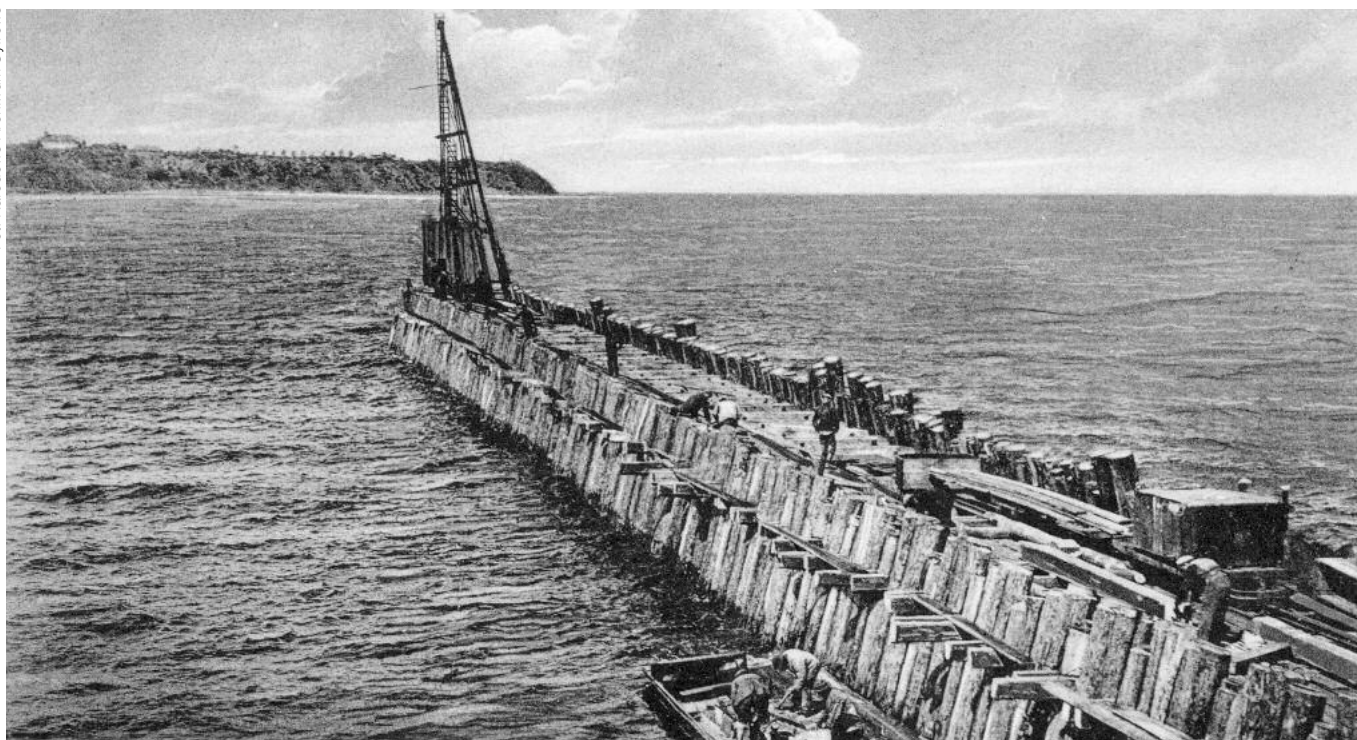
Gdańsk jest i dziś, jak mawiano w Polsce już w XVI wieku, okiem, którym Korona Polski na świat patrzy, ale jednym okiem źle się widzi, więc lepiej patrzeć na świat dwoma

– komentował budowę portu w Gdyni minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski. Gdynia była jedną ze sztandarowych inwestycji dwudziestolecia międzywojennego i najmłodszym polskim miastem.

Podpisany w czerwcu 1919 roku traktat wersalski wbrew nadziejom polskiej delegacji nie przyznawał Polsce Gdańska. Stał się on Wolnym Miastem pod protektorem Ligi Narodów. Wprawdzie Rzeczpospolita otrzymała wiele przywilejów dotyczących m.in. korzystania z gdańskiego portu, ale było ono utrudnione. Senat Wolnego Miasta bowiem od początku był niechętny Polsce i utrudniał Polakom korzystanie z gdańskiego portu. Spory w tej sprawie, kolejne zażalenia i odwołania, składane zarówno przez Warszawę, jak i Gdańsk w Lidze Narodów, ciągnęły się przez całe dwudziestolecie międzywojenne.

Budowa własnego portu morskiego bardzo szybko stała się koniecznością – jego brak nader wyraźnie dał się odczuć w lipcu 1920 roku,

1924 rok, budowa falochronu w porcie w Gdyni



1925 rok, widok na budowę portu w Gdyni

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



kiedy strajk gdańskich dokerów uniemożliwił wyładunek sprzętu wojskowego, tak potrzebnego podczas toczącej się wojny z bolszewikami. Jednym z najgorętszych orędowników budowy portu w Gdyni był wiceadm. Kazimierz Porębski, który jeszcze w 1922 roku na łamach „Straży nad Wisłą” przekonywał: *utorowanie drogi do morza przez własne wybrzeże morskie [...] jest jednym z najpierwszych obowiązków Rządu i całego Narodu.*

Po raz pierwszy formalny wniosek o budowę portu został złożony na początku 1920 roku podczas obrad Sejmu Ustawodawczego. Wojciech Trąmpczyński wygłosił dość patetyczną przemowę, w której dowodził, jak ważne dla Rzeczypospolitej jest wybrzeże. *Szum Bałtyku – to najpiękniejszy hymn naszej państwowości – mówił. – Na tym morskim skrawku ziemi, na tej wąskiej polskiej tamie [...] stoi przyszłość nasza. Bez owych płuc, otwierających się na wolne morze, państwo nasze mogłoby egzystować, ale żyć by nie mogło, bo pozostawałoby zawsze w zależności od sąsiadów. Zapatrzeni w przyszłość narodu musimy wlewać w serca młodzieży ów niepowstrzymany pęd do wolnego morza [...]. I wobec sąsiadów nie możemy ani*

na chwilę dopuścić wątpliwości, że skrawka tego bronić będziemy do ostatniej kropli krwi. [...] Odnosząc się do postanowień mocarstw w sprawie Gdańska, dodawał: Potężne państwo polskie nie może ścierpieć, aby centrum jego handlu zamorskiego leżało poza granicami kraju. Zatem natychmiast winniśmy przystąpić nie tylko do tworzenia własnej floty, ale i do budowy własnego portu na polskiej ziemi, portu dla okrętów morskich na polskiej części Wisły.

PORT TYMCZASOWY

Poszukiwania dogodnej lokalizacji przyszłego portu rozpoczęły się już wiosną 1920 roku, wtedy też kierownik Wydziału Budowy Portów Sekcji Technicznej Departamentu Spraw Morskich Tadeusz Wenda opracował jego projekt. Rozważano kilka lokalizacji: okolice Tczewa nad Wisłą (realizacja okazała się za trudna technicznie i zbyt droga), okolice Jeziora Żarnowieckiego (lokalizacja została odrzucona, ponieważ granica z Niemcami była za blisko) i kilka innych, rozważano też przekopanie kanału przez Wolne Miasto Gdańsk. Ostatecznie zdecydowano się na Gdynię, wieś między Kępą



Oksywską a Kamienną Górą, ze względu na jej zalety geograficzne: stosunkowo dużą głębokość morza, częściową osłonę od strony Półwyspu Helmskiego, dogodne ukształtowanie wybrzeża oraz to, że Bałtyk w tym miejscu w zasadzie nie zamarzał.

Budowa Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków – bo tak pierwotnie nazwano port w Gdyni – rozpoczęła się już wiosną 1921 roku. Pracami kierowało Ministerstwo Spraw Wojskowych, ale już w roku następnym budowę przejęło Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Mimo to oficjalnej ustawy w tej sprawie nadal nie było. Minister robót publicznych Gabriel Narutowicz dość długo wzbierał się przed podjęciem stosownej decyzji: *przesądzanie już dziś w drodze ustawodawczej potrzeby budowy portu handlowego i wojennego w Gdyni uważam za przedwczesne* – mówił jeszcze w październiku 1920 roku. Istotnie, dla rządu długo priorytetem był Gdańsk, liczone bowiem na korzystne dla Polski rozwiązania w sprawie korzystania z tamtejszego portu. Jeszcze w lipcu 1921 roku, kiedy prace przy budowie portu w Gdyni – choć na razie prowizorycznego – już się rozpoczęły, Komitet Ekonomiczny Ministrów odwlekał sprawę: *Uznając w zasadzie doniosłość budowy portu w Gdyni* – pisano w odpowiedzi na wniosek MSWojsk. w sprawie budowy portu – *Komitet Ekonomiczny Ministrów odracza swą decyzję w sprawie budowy do czasu ostatecznego uregulowania naszego stosunku do Gdańska w kierunku politycznym i gospodarczym*. Port w Gdyni był dla Warszawy przede wszystkim środkiem nacisku na władze Wolnego Miasta, sytuacja zmieniła się później.

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



1928 rok, urządzenia przeładunkowe na Molo Węglowym

TADEUSZ WENDA

Tadeusz Apolinary Wenda urodził się 23 lipca 1863 roku w Warszawie. Jego ojciec Władysław był naczelnikiem archiwum miejskiego. Tadeusz uczył się w gimnazjum w Warszawie, po jego ukończeniu studiował matematykę (w Warszawie i Petersburgu), później studiował w petersburskim Instytucie Inżynierów Komunikacji. Po otrzymaniu dyplomu tej uczelni (1890) znalazł zatrudnienie w Ministerstwie Komunikacji Rosji, został m.in. kierownikiem robót przy budowie Kolei Muromo-Kazańskiej i Zaniemeńskiej (jeden z odcinków Kolei Warszawsko-Petersburskiej). Następnie kierował budową portów morskich w Windawie, Royen koło Rygi, Rewlu (dzisiaj Tallin w Estonii). W 1911 roku poślubił Halinę Zawadzką, z którą miał syna Jerzego (później także został inżynierem).

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Podczas Wielkiej Wojny Tadeusz Wenda przebywał w Warszawie, gdzie m.in. pracował w Komitecie Obywatelskim – był honorowym opiekunem robót publicznych. W 1918 roku został zatrudniony w Ministerstwie Robót Publicznych. Był członkiem komisji organizującej zarząd dróg wodnych w Polsce, później został inspektorem żeglugi na Wiśle, a następnie kierował Wydziałem Budowy Portów Sekcji Technicznej Departamentu Spraw Morskich. W 1920 roku na zlecenie ministra spraw wojskowych opracowywał projekt rozbudowy portu w Gdańsku – wówczas liczone jeszcze, że miasto zostanie przyznane Polsce – ale jednocześnie prowadził badania terenowe, szukając najdogodniejszego miejsca do budowy ewentualnego nowego portu.

Kiedy rząd polski zdecydował o budowie portu w Gdyni, Tadeusz Wenda od początku kierował pracami budowlanymi, a w 1932 roku został także naczelnikiem wydziału techniczno-budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni. W 1937 roku przeszedł na emeryturę. Za osiągnięcia zawodowe został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, francuską Legią Honorową i duńskim Orderem Danebrog. Zmarł 8 września 1948 roku w Komorowie pod Warszawą, został pochowany na warszawskich Powązkach.

Dopiero 22 września 1922 roku sejm przyjął odpowiednią ustawę. Upoważnił w niej rząd do *poczynienia wszelkich niezbędnych zarządzeń celem wykonania buowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu jako portu użyteczności publicznej*. Za jej wykonanie miał odpowiadać minister przemysłu i handlu w porozumieniu z ministrem spraw wojskowych, skarbu i robót publicznych. Problem w tym, że ustawa była nader ogólna – nie określono w niej czasu budowy, wielkości portu ani, co gorsza, sposobu finansowania, zadowalając się mało precyzyjnym sformułowaniem: *Kredyty niezbędne do budowy portu będą corocznie wstawiane do budżetu*. 1 listopada rząd przyznał na budowę portu 40 mln marek polskich.

Oficjalne otwarcie portu nastąpiło 29 kwietnia 1923 roku w obecności angielskich i francuskich okrętów. Jak stwierdziła historyczka Wanda Czerwińska, była to pewnego rodzaju manifestacja polityczna, dowód uniezależnienia się od Gdańska. Jednak określenie „port” jest mocno na wyrost. W Gdyni wybudowano bowiem zaledwie prowizoryczne molo – drewniany szkielet wypełniony kamieniami – oraz niezbędne instalacje portowe. Wszystko rozbiło się o fundusze: dotacje z budżetu były zbyt małe i zbyt nieregularne (ten problem

zresztą powracał i później). W każdym razie już 13 sierpnia do Gdyni zawinął francuski statek „Kentucky”, który nie mógł wylądować ładunku w Gdańsku z powodu strajku tamtejszych portowców. Wypływając, „Kentucky” zabrał na pokład 1300 polskich emigrantów. O tym pierwszym etapie budowy portu w Gdyni w 1935 roku pisał Tadeusz Wenda: *Budowę portu tymczasowego, prostej i taniej konstrukcji, rozpoczęto wiosną 1921 roku pod kierunkiem MSWójsk., a kontynuowano (od początku 1922 roku) pod zarządkiem MPiH. Jakkolwiek budowa ta prowadzona była ze znaczną korzyścią dla Skarbu, jednak napotykała wielkie trudności finansowe i ukończona została dopiero w końcu 1923 roku. Budowa portu tymczasowego składała się z mola, długości 550 m, idącego w kierunku wschodnim i końcowego odgałęzienia, długości 179 m, idącego w kierunku północnym, które zabezpieczało od fali przystań, długości 150 m, położoną na naturalnej głębokości morza około 7 m. W owym czasie, oprócz mola, przystani i falochronu, zbudowano w porcie wodociąg dla zaopatrywania okrętów w wodę z wieży ciśnieni, niewielką elektrownię o sile 100 kWh, warsztaty mechaniczne i tartak dla potrzeb budowy portu.* ■

Miłosz Niewierowicz

Pierwszy port Drugiej Rzeczypospolitej

Port w Gdyni, pierwotnie Tymczasowy Port Marynarki Wojennej i Schronisko dla Rybaków, został oficjalnie otwarty w 1923 roku. Budowa portu z prawdziwego zdarzenia rozpoczęła się dopiero rok później. Jego rozbudowa postępowała szybko i w połowie lat trzydziestych Gdynia stała się pierwszym portem Rzeczypospolitej, osiągając obroty równe portowi gdańskiemu.

Mimo oficjalnego otwarcia gdyński port wciąż był portem tymczasowym. Nadal nie została rozwiązana choćby sprawa finansowania jego budowy, co przy stałych brakach w budżecie i niestabilnej sytuacji gospodarczej kraju nie wróżyło dobrze na przyszłość. Dlatego w 1924 roku rząd zdecydował się na podpisanie umowy z zagranicznymi firmami, które miały się zająć rozbudową portu. Z przyczyn politycznych były to firmy francuskie. W ten sposób utworzono Francusko-Polskie Konsorcjum dla Budowy Portu w Gdyni. W jego skład wchodziły: Société de Construction de Batignolles, M.M. Schneider et Compagne, Polski Bank Przemysłowy w Warszawie oraz dwóch polskich inżynierów: Władysław Rummel i Teodozy Nosowicz, którzy od początku byli zaangażowani przy budowie. Ponadto jeszcze na początku 1923 roku dzięki Nosowiczowi nawiązano współpracę z duńską firmą K. Højgaard & Schultz, która razem z belgijską Ackerman & van Haaren była bezpośrednim wykonawcą robót.

Umowa z konsorcjum opiewała na 28 980 050 zł w złocie i zakładała budowę w ciągu sześciu lat (do 31 grudnia 1930 roku) portu o zdolności przeładunkowej 2,5 mln t rocznie (w dokumencie szczegółowo określono zakres prac, które miały zostać wykonane przez konsorcjum). Jednak fran-

cuskie firmy udzielały jedynie kredytu, rząd miał go spłacać wpływami z lasów państwowych i eksploatacji portu.

Rozbudowa portu ruszyła, mimo to prace szły raczej ślamazarnie. Polski rząd dalej nie widział powodu do pośpiechu, bowiem cały czas uważał budowę Gdyni za kartę przetargową w rozmowach z władzami Gdańska. Co więcej, już na początku 1926 roku doszło do zatargu między rządem a konsorcjum w sprawie sposobu i warunków płatności rat za udzielone kredyty. Budowa została wstrzymana. *W porcie zupełny zastój i cisza* – donosiła „Gazeta Gdańska” w numerze z 17 lutego 1926 roku. – *Roboty stoją kompletnie. Co gorsza, pojawiły się słuchy, że przerwa przeciągnie się do maja. Opinia publiczna musi jak najostrzej zaprotestować przeciw temu. Port musi być budowany nie tylko w tym tempie co dotąd, ale jeszcze prędzej. Jest to bowiem sprawa niesłuchanie doniosła i z punktu widzenia interesów gospodarczych, i narodowo-politycznych.*

Negocjacje w sprawie dalszego finansowania budowy portu ciągnęły się przez kilka miesięcy. W tym czasie miały miejsce dwa niezwykle ważne wydarzenia, które wpłynęły na rozbudowę portu w Gdyni. Otóż jeszcze w czerwcu 1925 roku wygasła tzw. konwencja górnośląska, na mocy której Niemcy miały obowiązek wpuszczać na swój rynek węgiel z polskiej części Górnego Śląska,

1934 rok, montowanie dźwigu do przeładunku na Nabrzeżu Francuskim

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



Lata trzydzieste XX wieku,
panorama portu w Gdyni

nie pobierając przy tym opłat celnych. Eksport węgla znacznie się zmniejszył, a Polska stanęła przed koniecznością znalezienia nowych rynków zbytu. Drugim ważnym wydarzeniem, które wpłynęło na tempo budowy gdyńskiego portu, był strajk angielskich górników, który wybuchł 1 maja 1926 roku i trwał aż pół roku. To odcięło dopływ angielskiego węgla do państw europejskich, co otworzyło przed Polską nowe możliwości. A ponieważ węgiel sprzedawano przede wszystkim do krajów skandynawskich – drogą morską – jak najszybsza rozbudowa portu w Gdyni stała się koniecznością.

ROZBUDOWA GDYNI

30 października 1926 roku rząd podpisał nową umowę z konsorcjum, część dotychczasowego kredytu zamieniono na opłatę gotówką. *Od tej chwili prace zostały wznowione ze zdwojoną energią – pisał później Tadeusz Wenda – i postęp robót rósł znacznie prędzej, niż przewidywała umowa, ponieważ Konsorcjum otrzymało pewne premie za szybsze wykonanie robót i 1 proc. miesięcznie od wartości robót nieopłaconych.* Wszystko miało kosztować więcej, niż zakładano, bo 48 134 107 zł w złocie, czyli ok. 82 655 949 zł obiegowych. Dwa lata później, 8 sierpnia 1928 roku, rząd podpisał z konsorcjum dodatkową umowę na budowę basenu rybnego (11 421 818 zł).

Rozbudowa portu w Gdyni nabrała tempa, a lokalna prasa – „Gazeta Gdańska” i „Dziennik Gdyński” – co i rusz informowała czytelników o postępach prac zarówno w porcie, jak i samym mieście. *W porcie ruch niezwykły* – donosiła „Gazeta

Gdańska” 3 lipca 1926 roku – *ładowały węgiel trzy wielkie statki, a osiem z powodu braku miejsca w porcie oczekiwało na morzu [...]. Życie wre, jakby port był już gotowy.* Pisano o budowie nowego dworca, montażu w porcie nowych dźwigów czy budowie nabrzeża zbożowego (wzniesiono tam m.in. elewatory zbożowe i łuszczarnię ryżu), rozbudowie stoczni, budowie kanalizacji czy kolejnych kamienicy i gmachów użyteczności publicznej, otwieraniu nowych połączeń pasażerskich. Zresztą o rozbudowie Gdyni donosiły nie tylko lokalne gazety, w pismach ogólnopolskich, od „Światowida” po „Wiadomości Literackie”, chętnie publikowano artykuły i reportaże z tego miasta. W grudniu 1928 roku „Dziennik Gdyński” z dumą mógł napisać: *Pierwszy okres budowy portu w Gdyni, obejmujący [...] wykonanie awanportów wraz z molo węglowym i przystanią pasażerską oraz pierwszego wewnętrznego basenu [...] ma się ku końcowi. Pozostaje właściwie jedynie wykończenie środkowej tamifali pomiędzy tamifalą północną a wschodnią i wykończenie przystani pasażerskiej.*

Wraz z rozbudową portu w Gdyni rosły jego obroty, co zaniepokoiło władze Gdańska. Do tej pory Senat Wolnego Miasta raczej lekcewał gdynińską inwestycję, jednak w 1930 roku wystąpił ze skargą na Polskę do wysokiego komisarza Ligi Narodów. Gdańszczanie skarżyli się, że Polacy nie przestrzegają zasady pełnego wykorzystania portu gdańskiego, naruszają jego monopol w zakresie polskich obrotów towarowych i pasażerskich (w rzeczywistości Wolne Miasto nie miało na to monopolu), i uznali, że Gdynia rozwija się kosztem Gdańska. W odpowiedzi polski rząd

wskazał, że wniosek Senatu godzi w suwerenność Polski i zmierza do ograniczenia jej prawa do swobodnego rozwoju, i udowodnił rozwój gdańskiego portu po 1918 roku, a także poskarżył się na trudności czynione przez gdańskie władze polskim przedsiębiorcom i kupcom. Spór ciągnął się przez dwa lata: w 1932 roku Rada Ligi uznała, że polski rząd nie musi uznawać monopolu portu gdańskiego, ale musi wykorzystywać go w pełni. Ostatecznie Polska i Wolne Miasto podpisały umowę, w której zobowiązały się do jednakowego traktowania obu portów i równego podziału ładunków.

O rosnącej konkurencyjności Gdyni i reakcjach Gdańska informowała także lokalna prasa. We wrześniu 1928 roku „Dziennik Gdyni” donosił: *Pisma gdańskie coraz częściej zajmują się na swych łamach Gdynią – pisano w artykule pt. „Gdynia jako konkurencja dla Gdańska i Sopotu”. – Widzą one najczęściej w niej wielki port konkurencyjny dla Gdańska oraz miasto wielkiej przyszłości, zdolające skupić w sobie cały ruch ośrodkowy wybrzeża, a tym samym zepchnąć Gdańsk na miejsce pośrednie.*

Pierwszy okres budowy portu w Gdyni zakończył się zgodnie z planem, w 1930 roku. Później rząd podpisał z francusko-polskim konsorcjum jeszcze dwie umowy, w tym samym 1930 oraz w 1934 roku. Do tego czasu port w Gdyni miał już wszystkie podstawowe urządzenia, a do roku 1939 raczej był wyposażony, niż rozbudowywany. Z powodu braku funduszy rząd postanowił przyciągnąć do portu firmy prywatne, podpisując z nimi umowy na niezwykle korzystnych warunkach. Pierwszą podpisało w 1927 roku z Górnośląskim Koncernem Węglowym Robur: koncern na 35 lat wydzierżawił w porcie plac o powierzchni 30 tys. mkw., zobowiązał się wyposażyć go i przeładowywać 1 mln 2 tys. t węgla rocznie. Wkrótce tereny w gdynińskim porcie zaczęły dzierżawić kolejne koncerny węglowe (Elibor, Giesche czy Progress) oraz inne firmy. W zamian za podpisanie umowy na dzierżawę rząd oferował im zwolnienia od podatku przemysłowego na 15 lat; aby przyciągnąć do Gdyni prywatny kapitał, stosowano także preferencyjne taryfy kolejowe (obowiązywały one także dla portu w Gdańsku). W efekcie w 1939 roku w porcie znajdowało się 60 magazynów portowych, w większości prywatnych.

Jak wspomniano, obroty portu gdynińskiego rosły szybko. O ile w 1924 roku wynosiły około 10 tys. t, o tyle roku 1938 było to już ok. 9 mln t. Dominował jednak wywóz, a głównym towarem eksportowym pozostawał węgiel. W 1934 roku Gdynia obsługiwała prawie 40 proc handlu zagranicznego Rzeczypospolitej (według zestawień ekonomisty Józefa Borowika). Znacznie mniejszy – i dość nieregularny – był ruch pasażerski: w 1924 roku do Gdyni

przyplłynęło 1190 osób, wypłynęło 6377, w roku 1933 było to już kolejno 10 633 i 9932 osoby.

GDYNIA MIASTO

Razem z portem rozwijało się także miasto. Gdynia, pierwotnie niewielka rybacka wioska, na początku lat dwudziestych liczyła zaledwie kilkaset rodzin – niecałe 1300 osób (ok. 130 domów). *Wiosną czy latem 1921 roku wybrałem się do Gdyni – pisał Julian Rummel, dyrektor Ligi Morskiej i Rzeczej (potem Morskiej i Kolonialnej), jeden z pomysłodawców i gorących zwolenników budowy Gdyni. – Rzeczywiście, stanowiła ona duży kontrast z dobrze urządzonymi i bogatymi Sopotami. Nieprzyjemną stroną Gdyni były mokradła między wioską Gdynią a Oksywem, gdzie często się trzymały mgły i wylegiwały komary. Niedaleko od lichy sklepconej przystani sterczały pale rozpoczętej przez inżyniera Wendę większej przystani.* Pięć lat później, w roku 1926, Gdynia otrzymała prawa miejskie, a liczba jej mieszkańców powiększyła się dziesięciokrotnie. W tym roku władze miasta wybudowały budynek szkoły, opracowano też projekt zagospodarowania niektórych części Gdyni oraz sieci wodociągowej i kanalizacyjnej. Liczba mieszkańców stale rosła, a w mieście powstawały kolejne budynki użyteczności publicznej.

W 1928 roku prywatny ruch budowlany rozwinął się w wprost nieprzewidywalnych rozmiarach – pisano w artykule pt. „Rozbudowa Gdyni w ostatnich latach”, opublikowanym w „Dzienniku Gdyni” 2 lutego 1929 roku. – Przy każdej stniejącej ulicy powstawały w tempie iście amerykańskim budynki mieszkalne, wszystkie prawie pięciokondygnacyjne, jak plan zabudowania przewiduje. Powstały również gmachy państwowe, jak Banku Polskiego, Urzędu Poczto-Telegraficznego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Żegluga Polskiej, Kierownictwa Budowy Portu oraz wiele innych. W 1939 roku miasto liczyło ok. 120 tys. mieszkańców.

Budowa Gdyni była jedną z największych inwestycji Drugiej Rzeczypospolitej. Według Tadeusza Wendy kosztowała ok. 235 mln zł, z czego ok. 160 pochłonęła budowa samego portu, resztę jego urządzenie. Jednak wartości tej inwestycji nie można mierzyć jedynie w złotówkach bądź wartościach obrotu towarowego. Budowa Gdyni była bowiem czymś więcej – dowodem niezależności i rozwoju całego kraju. *Gdynia [...] staje się w oczach naszego pokolenia realnym i zrozumiałym w całym świecie symbolem żywotności nowej Polski – mówił w 1935 roku Eugeniusz Kwiatkowski. – [...] staje się namacalnym wyrazem wartości zjednoczenia i niepodległości Polski.* ■

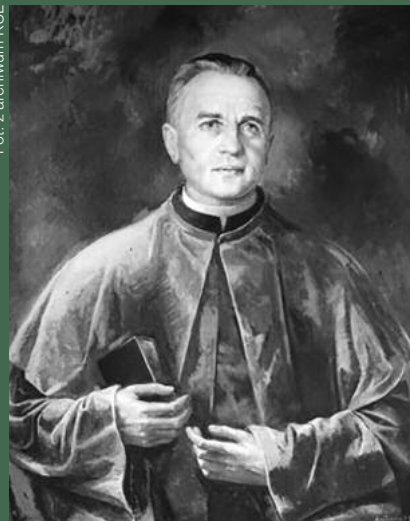
Antoni Szymański

Urodził się 27 października 1881 roku w Praszce w ziemi wieluńskiej (obecnie w województwie opolskim). Uczęszczał do gimnazjum w Częstochowie, a po maturze zdanej w 1900 roku wstąpił do seminarium duchownego we Włocławku. Cztery lata później uzyskał święcenia kapłańskie. Następnie wyjechał do Belgii – tam, na Katolickim Uniwersytecie w Lowanium, rozpoczął studia z zakresu filozofii i nauk społecznych. W październiku 1907 roku otrzymał tytuł doktora filozofii – tytuł jego dysertacji to *La démocratie chrétienne en France* (trzy lata później ukazała się w polskim tłumaczeniu jako *Demokracja chrześcijańska we Francji*).

Po powrocie do Włocławka Szymański został profesorem filozofii i nauk społecznych w seminarium. Prowadził m.in. zajęcia z logiki, socjologii i prawa cywilnego. Od 1909 roku pełnił funkcję redaktora naczelnego periodyku „Ateneum Kapłańskie”; ze względu na zainteresowania Szymańskiego na jego łamach obecna była problematyka społeczna. W 1918 roku ksiądz Idzi Benedykt Radziszewski, pierwszy rektor utworzonego w tym roku Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego, zaproponował mu prowadzenie wykładów z polityki społecznej i gospodarczej, socjologii i etyki. Szymański przyjął ofertę, łącząc pracę dydaktyczną z naukową – w 1919 roku habilitował się z nauk społecznych na Wydziale Teologicznym Uniwersytetu Jagiellońskiego.

W 1925 roku Szymański opublikował *Politykę społeczną*, pierwszą książkę w języku polskim poświęconą temu zagadnieniu. Definiował politykę społeczną jako troskę o warstwy pracujące (przede wszystkim o pracowników fizycznych) opartą na cnocie sprawied-

liwości (w odróżnieniu od pomocy społecznej, której podstawę stanowi miłosierdzie). Na gruncie katolickiej nauki społecznej Szymański wyprzedził o kilka lat encyklikę papieża Piusa XI



Fot. z archiwum KUL

Antoni Szymański

Quadragesimo anno. Interesował się też rodzinami wielodzietnymi – w *Polityce społecznej* dowodził, że działają na korzyść całego państwa, wychowując dla niego obywateli, pracowników i żołnierzy, w związku z czym powinny otrzymywać pomoc władz.

Na Zachodzie Szymański zetknął się z tzw. liberalizmem katolickim (szczególnie popularnym we Francji) i konsekwentnie go krytykował. Widział bowiem, że wykorzystując tę ideę, usprawiedliwia się złą sytuację robotników w kapitalizmie: ich bieda miałyby wynikać wyłącznie z ich lenistwa bądź rozrzutności, Szymański zwracał natomiast uwagę na uwarunkowania systemowe. Nie wierzył w liberalny mit rynku, który dąży do równowagi, podważał przekonanie o całkowitej niezależności praw ekonomicznych od innych dziedzin życia. Szczególnie sprzeciwiał się separacji ekonomii od

etyki; wskazywał, że choć są one odrębnymi dziedzinami nauki, mają wspólny przedmiot badań: działalność ludzką. Ekonomia liberalna *wiele swoich teorii i praw oparła na błędnych założeniach filozoficzno-społecznych, jak indywidualizm* – pisał Szymański. – *To było przyczyną, dlaczego, mimo wielu zasług naukowych, wyrządziła tyle złego w życiu gospodarczym, np. poprzez wyeliminowanie etyki z polityki ekonomicznej i społecznej, [...] przez uprawnienie nieograniczonego panowania prawa podaży i popytu, wolności gospodarczej itp.*

Szymański dostrzegał również zalety opartego na indywidualizmie liberalizmu ekonomicznego, który miał według niego wyzwalać pracowitość, przedsiębiorczość i kreatywność. Zamiast niego proponował jednak chrześcijański ustroj gospodarczy oparty na zasadzie personalizmu, która miała być harmonijnym połączeniem tego co najlepsze w indywidualizmie i kolektywizmie. Personalizm Szymańskiego stawia w centrum zainteresowania człowieka – istotę społeczną, która nie jest samowystarczalna, zatem nie może kierować się wyłącznie własnym egoistycznym interesem. Ta idea najpełniej może się realizować w korporacjonizmie, popularyzowanym w środowiskach katolickich za sprawą wspomnianej encykliki Piusa XI: ustroju społeczno-gospodarczym, który integrowałby wszystkie grupy społeczne, godził ich interesy i tłumił wewnętrzne konflikty.

W 1933 roku Szymański został rektorem KUL. Po wkroczeniu Wehrmachtu do Lublina 18 września 1939 roku aresztowano go wraz z pozostałymi profesorami uczelni, później zamknięto w areszcie domowym. Pod koniec 1940 roku zamieszkał w Bełżycach pod Lublinem, gdzie zmarł 9 października 1942 roku. ■

NAGRODY!

Wejdź na stronę www.mowiawieki.pl
i weź udział w konkursie
związanym z cyklem
„Z dziejów gospodarczych Polski”

Projekt realizowany
z Narodowym Bankiem Polskim
w ramach programu edukacji ekonomicznej

NBP

Narodowy Bank Polski