

MACIEJ FRANZ

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

WŁOSKA GOSPODARKA WOJENNA 1940–1943

Powstanie ruchu faszystowskiego nie zapowiadało, że właśnie narodził się system polityczny, ale także społeczny i gospodarczy, który przyczyni się do wybuchu II wojny światowej¹. Państwo włoskie pod rządami Benita Mussoliniego nie dążyło zrazu do prowadzenia wojen w strefie, którą uważało za swój obszar wpływów; raczej ich unikało, ponieważ z okresu Wielkiej Wojny państwo to wyszło wyczerpane, ze sporym długiem zagranicznym i potężnym kryzysem moralnym². To właśnie we Włoszech ukuto powiedzenie o „przegranym zwycięstwie” (*Vittoria mutilata*), które na wiele lat zatrzymało wszelką dyskusję o sensowności włoskiej polityki zagranicznej³. Na mocy traktatu pokojowego podpisanego w San-Germain-en-Laye Włochy otrzymały Triest, Trydent/Trento, Gorycję i Gradiškę. Oczekiwały jednak zdecydowanie więcej, a szczególnie terenów Dalmacji. Te jednak znalazły się w granicach rodzącego się Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców (SHS).

W tym wielkim rozczarowaniu postanowieniami pokojowymi kończącymi I wojnę światową należy szukać przyczyn przyszłej awanturniczej polityki w strefie adriatyckiej firmowanej przez Gabriele d’Annunzia, jednego z faktycznych ideologów faszyzmu⁴. Każda awanturnicza polityka oznaczała jednak wyłącznie nowe koszty. Nie tylko polityczne, ale również gospodarcze.

¹ 23 III 1919 r. w Mediolanie doszło do spotkania stu kombatantów Wielkiej Wojny pod przywództwem Benita Mussoliniego, w czasie którego powstało *Fasci italiani di combattimento* (J. Tomaszewicz, *W poszukiwaniu istoty faszyzmu*, „Historia i Polityka” 2009–2010, nr 2–3, s. 126).

² Państwo włoskie poniosło na I wojnę światową wydatki na poziomie nawet 135 mld lirów. Gospodarka była zrujnowana i nastawiona na produkcję militarną. Koszt jej powrotu do stanu pokojowego także musiał być spory (W. Rojek, *Spory o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym 1919–1939*, Kraków 1994, s. 57).

³ Przez lata we Włoszech kreowano koncepcję zapomnianych bohaterów Wielkiej Wojny, wojny przeklętej i zapomnianej (S. Alusini, *Il ritorno dell’eroe ignoto*, „UNICI. Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d’Italia” 2015, nr 7/8, s. 8–10).

⁴ M. Franz, *W dalmatyńskim kotle narodowych sprzeczności. Gabriele d’Annunzio a sprawa włoska* [w:] *Człowiek, naród, państwo wobec wyzwań XX wieku*, red. M. Mikołajczyk, Poznań 2016, s. 199–208.

* * *

Państwo włoskie, jako jedno z młodych mocarstw powstałych w XIX w., starało się szybko modernizować, by móc rywalizować ze starymi potęgami, i dostrzegało, że to właśnie kwestie ekonomiczne stały się na przełomie XIX i XX w. – a także w jego pierwszej połowie – najważniejsze⁵. Pierwsza włoska autostrada powstała w 1921 r. Prowadziła z Mediolanu do Varese (A8). Przedłużona została do jeziora Como w 1924 r. i w sumie liczyła 42 km (A9). W 1927 r. dzięki znaczącym nakładom finansowym ukończono i uruchomiono autostradę A4 o długości 517 km łączącą Turyn, Mediolan, Weronę, Wenecję i Triest. Dokonywało się to na wiele lat przed podjęciem programu budowy autostrad przez Niemcy. Państwo włoskie, także pod rządami Benita Mussoliniego, dostrzegało, jak wielkie znaczenie ma stabilne wspieranie rozwoju gospodarki i że to właśnie dzięki temu z czasem może okazać się ono gotowe do narzucenia swoich warunków innym oraz do podjęcia rywalizacji na poziomie globalnym. Co prawda, projekt rozbudowy autostrad w latach trzydziestych musiał ustąpić inwestycjom w przemysł zbrojeniowy, jednak w 1935 r. otworzono autostradę A7 o długości 134 km, która połączyła Mediolan i Genuę.

Zmieniająca się sytuacja polityczna przyczyniła się do tego, że coraz większą część budżetu włoskiego pochłaniały zbrojenia. O ile w roku budżetowym 1935/1936 wydano na nie 4 mld 635 mln lirów, o tyle tuż przed wybuchem II wojny światowej była to suma 8 mld 328 mln lirów. Wzrost był znaczący (o prawie 80 proc.) i wskazywał na coraz większe zaangażowanie państwa w rozwój sił zbrojnych. Najbardziej wzrosły wydatki na rozwój lotnictwa wojskowego – z 849 mln lirów do 2 mld 190 mln lirów⁶. Jednak niewiele mniejsze przyrosty można było dostrzec w odniesieniu do środków wydatkowanych na wojska lądowe (z 2 mld 481 mln do 3 mld 428 mln lirów) i marynarkę wojenną (z 1 mld 305 mln do 2 mld 774 mln lirów)⁷.

Wspomniane gigantyczne wydatki dokonywały się na kredyt, radykalnie zadłużając budżet państwa, który już w drugiej połowie lat dwudziestych był daleki od prawidłowego. Zadłużenie wewnętrzne na 1926 r. wynosiło 82 mld 500 mln lirów, a wobec innych państw: 23 mld 400 mln lirów. Co prawda w ciągu 1926 r. dług ten został skonsolidowany, a po zawarciu umów w Waszyngtonie i Londynie ograniczony do jedynie 500 mln lirów, jednak w następnych latach ponownie zaczął on narastać⁸ i tendencji tej nie udało się w żaden sposób zmienić w latach trzydziestych ani tym bardziej w czasie wojny. Działo się tak także dlatego, że państwo włoskie, pomimo ogromnych wysiłków podejmowanych przez władze faszystowskie, nie było w stanie radykalnie podnieść dochodów, które dość mocno odbiegały od dochodów osiąganych przez największe

⁵ Benito Mussolini uważał, że „stare mocarstwa” blokują rozwój nowych, ekspansywnych państw, młodych i energicznych. Za takie właśnie uważał Włochy i był coraz bardziej przekonany o konieczności prowadzenia agresywnych działań.

⁶ Włoscy teoretycy i praktycy wojskowi w dużej części ulegli fascynacji koncepcjami gen. Giulia Douheta mówiącymi o tym, że to właśnie lotnictwo stanie się głównym rodzajem sił zbrojnych (G. Douhet, *Panowanie w powietrzu*, tłum. E. Bagiński, Warszawa 1965).

⁷ J. Greene, *Mare Nostrum. The War in the Mediterranean*, Watsonville 1990, s. 6.

⁸ *Włochy w roku 1926. Sprawozdanie ekonomiczne rady handlowego przy poselstwie Rz. P. w Rzymie* – B. Mikulskiego, Warszawa 1927, s. 36–37.

mocarstwa światowe. Warto także pamiętać o radykalnej dewaluacji lira o 41 proc. w 1936 r., która doprowadziła do wzrostu kosztów utrzymania włoskich robotników i klasy średniej oraz pogorszenia się ich warunków życia⁹. Było to tym większym ciosem, że to właśnie wśród tych grup społecznych Benito Mussolini zyskał początkowo duże poparcie¹⁰. Wobec tąpnięcia ekonomicznego, któremu nie udawało się skutecznie przeciwstawić, pozostała propaganda i skierowanie uwagi społecznej na podboje militarne. Te bowiem nie były tylko funkcją koncepcji politycznych i ideologicznych, ale także ekonomicznych.

Tabela 1. Społeczno-ekonomiczny potencjał Wielkiej Brytanii i Włoch przed wybuchem II wojny światowej

Kraj	Ludność w mln	Terytorium w tys. km	Dochód łącznie w mln dolarów	Dochód na 1 osobę w dolarach
Wielka Brytania	47,5	245	248,2	5 983
Brytyjskie dominia	30,0	19 185	114,6	3 817
Włochy	43,4	310	140,8	3 244
Włoskie kolonie	8,5	3 488	2,6	304

Źródło: M. Harrison, *The Economics of World War II. Six Great Powers in International Comparison*, Cambridge 2005, s. 3.

Podboje kolonialne, które stały się udziałem państwa włoskiego, nie zmieniły jednak jego sytuacji ekonomicznej. Dzięki wprzęgnięciu nowych terytoriów do gospodarki macierzystej miał nastąpić wzrost możliwości własnej gospodarki, lecz myślenie takie, preferowane przez polityków włoskich, miało okazać się podejściem życzeniowym. Pozyskane kolonie nie wносиły wiele do gospodarki państwa włoskiego. Można wręcz odnieść wrażenie, że stawały się dla niej obciążeniem i faktycznie zmniejszały możliwości szybkiego rozwoju metropolii.

Państwo włoskie co prawda zdołało w wyniku kolejnych podbojów kolonialnych stworzyć Włoską Afrykę Wschodnią (*Africa Orientale Italiana*), jednak były to obszary o bardzo niskiej wartości gospodarczej, raczej wymagały kolejnych inwestycji, niż dawały szansę na uzyskanie przez państwo macierzyste wartości dodanej. Propaganda państwowa pokazywała Duce jako nowego Cezara, zdobywcę, dążącego do odbudowy „*Mare Nostrum*”, jednak w istocie utrwał się raczej złośliwy przydomek Duce jako „Kolekcjonera Pustyń”. Włochy bowiem spóźniły się na kolonialny podział świata i udało im się uzyskać jedynie tereny niechciane przez inne państwa.

Pozyskane kolonie generowały także konieczność ogromnych inwestycji, by mogły odgrywać choćby jedną z ról, które zwykle się im powierzało w tym czasie, a więc baz

⁹ J.A. Gierowski, *Historia Włoch*, Wrocław 2003, s. 514.

¹⁰ F. Chabod, *Włochy współczesne: 1918–1948*, tłum. B. Sieroszevska, Warszawa 1966, s. 57.

wojskowych położonych w strategicznie ważnych dla danego państwa miejscach na świecie. To dlatego inwestowano w porty włoskich kolonii położonych nad Morzem Czerwonym, w tym szczególnie w możliwości funkcjonowania portu w Massua (obecnie Erytrea), gdzie miał bazować największy włoski zespół kolonialny okrętów wojennych. Nie mniejsze inwestycje poczyniono także w Afryce Północnej, gdzie budowano drogi oraz cywilizowano, we włoskim tego słowa rozumieniu, miasta nadmorskie, a zwłaszcza ich porty¹¹. Te inwestycje miały się okazać cenne w odniesieniu do działań zbrojnych w czasie II wojny światowej. Porty libijskie były dzięki temu w stanie przyjmować ogromną ilość towarów, a tym samym utrzymywać możliwości bojowe Deutsche Afrika Korps i sił włoskich walczących o dostęp do wrót Egiptu. Do portów libijskich w toku trwających walk, między 1940 a 1943 r., dowieziono łącznie 1 929 955 t wszelkiego rodzaju materiałów wojennych, w tym 476 702 t paliwa¹². Przerzucono tam także łącznie 189 162 żołnierzy, w tym 62 676 niemieckich. Były to liczby ogromne. Z jednej strony świadczyły one o potężnym wysiłku transportowym, który spadał na włoską flotę wojenną i handlową, z drugiej – pokazywały, jak bardzo kosztochłonna była sama wojna i jak wielkiego drenażu włoskich możliwości ekonomicznych wymagała. Do momentu zakończenia operacji w Libii to właśnie zadania wsparcia dla walczących tam wojsk miały priorytet w trwających zmaganiach o panowanie na Morzu Śródziemnym. Odnosiło się to nie tylko do działań marynarki wojennej i handlowej, ale również włoskiej gospodarki.

Wspomniany wyżej wysiłek był także rezultatem ogromnych wydatków poniesionych jeszcze przed II wojną światową na rozwój floty wojennej. W toku dwudziestolecia międzywojennego państwo włoskie sfinansowało budowę okrętów wojennych o łącznym tonażu 599 420 t¹³, co oznaczało ogromny wysiłek nie tylko dla samych stocznii, ale także dla budżetu państwa. Był to dowód na to, że włoska gospodarka była przestawiana na tory wojenne praktycznie przed 1940 r. Zaangażowanie się w wojnę domową w Hiszpanii również było dla Włoch ogromnym zobowiązaniem i kolejnym obciążeniem dla gospodarki. Rozwój zbrojeń nieuchronnie prowadził nie tylko do agresywnych kroków politycznych, ale także rozregulowywania gospodarki.

Pierwsze plany agresji na Abisynię pojawiły się z początkiem lat trzydziestych. Wtedy właśnie powstało opracowanie teoretyczne gen. Emilia De Bono *Memoria per un'offensiva contro l'Europa*, które przygotowano na zamówienie Benita Mussoliniego i w którym wyraźnie wskazywano na konieczność aktywnych włoskich działań w Afryce¹⁴. Pretekstem do wojny stało się zabicie kilku włoskich żołnierzy z Wal Wal, choć konflikt narastał od dłuższego czasu mimo zawieranych w 1908 i 1928 r. traktatów gwarantujących nienaruszalność granicy włosko-abisyńskiej¹⁵. Polityka podbojów kolonialnych

¹¹ Tylko w latach 1935–1940 na rozwój włoskiej infrastruktury w Etiopii budżet centralny wydatkował 57 303 mln lirów, co było sumą całkiem sporą (G. Rochat, *Włochy na wojnie 1935–1943. Od podboju Etiopii do klęski*, Oświęcim 2018, s. 137).

¹² M.A. Bragadin, *La Marina Italiana 1940–1945. Segreti bellici e scelte operative*, Bologna 2011, s. 288.

¹³ G. Bernardi, *Il disarmo navale fra le Due Guerre Mondiali (1919–1939)*, Roma 1975, s. 724.

¹⁴ Z. Lalak, *Wojna powietrzna nad Abisynią*, „Technika Wojskowa. Historia” 2011, nr 1, s. 70.

¹⁵ L. Fargo, *Abisynja na widowni*, Łódź 1936, s. 223.

wprowadziła wprawdzie Włochy do grona „mocarstw kolonialnych”, lecz to pojęcie było w ich przypadku stosowane ponad miarę. O ile bowiem kolonie Włochy zdobyły, a armię i flotę wojenną intensywnie rozbudowywały, o tyle jednak zaplecze ekonomiczne tych działań było bardzo wątpliwe i w poważniejszym konflikcie, trwającym dłużej niż kilka miesięcy, musiało prowadzić do trudnej sytuacji.

Część historyków postrzega włoską gospodarkę – zarówno tę przed 1940 r., jak i tę z lat wojny – jako kompletnie niewydolną. „Włochy nigdy nie osiągnęły takiego poziomu rozwoju gospodarczo-ekonomicznego, który skutecznie wspierałby rozwój nowoczesnych rodzajów broni – masową produkcję pojazdów, w tym wozów bojowych wszelkiego typu, samolotów, artylerii i okrętów wojennych (Italia zainwestowała głównie w tę ostatnią dziedzinę)”¹⁶. Opinie te można rozszerzyć, wspomniany brak postępu w odniesieniu do najnowocześniejszych technologii dotyczył bowiem nie tylko sfery zbrojeniowej, ale także życia codziennego. Państwo włoskie znajdowało się wciąż w niesamowitym zwarciu bogatej i lepiej rozwiniętej północy i biedniejszego oraz zdecydowanie bardziej zacofanego południa. Status ten odziedziczyło ono z okresu *Risorgimento*. Problemu nie udało się przełamać ani w okresie międzywojennym, ani tym bardziej podczas II wojny światowej. Mocno widoczny był także w okresie powojennym¹⁷.

Fundamentem systemu gospodarczego, który był charakterystyczny dla państwa włoskiego, zarówno w okresie międzywojennym, jak i w okresie II wojny światowej, był system korporacyjny zadekretowany ustawą z 3 kwietnia 1926 r.¹⁸ Oparto go na koncepcji pełnego zatrudnienia, co także w czasie wojny było konsekwentnie realizowane, oraz ustabilizowania stosunków między właścicielami firm a pracownikami. Państwo, choć nie przejmowało wszystkiego na własność, faktycznie zyskiwało dzięki temu możliwość kontroli. Benito Mussolini liczył na to, że w rezultacie wprowadzenia systemu korporacyjnego zanikną protesty robotnicze (strajki i tak były zakazane), a obie strony systemu gospodarczego będą zainteresowane współpracą dla wspólnego dobra, czyli dla państwa faszystowskiego¹⁹. Ta idealistyczna teoria nie miała żadnego oparcia w faktach, a jednocześnie załamała się faktycznie w okresie Wielkiego Kryzysu, na który ten system okazał się całkowicie nieprzygotowany. W 1933 r. włoski produkt krajowy brutto (PKB) był o 28 proc. niższy niż w 1928 r. W tym samym okresie nastąpił spadek produkcji w każdej z najważniejszych dziedzin gospodarki. Produkcja przemysłowa obniżyła się o 30 proc., a rolna o 47 proc. Włoska gospodarka stała się w latach kryzysu jeszcze bardziej niekonkurencyjna, niż było to wcześniej. Tym samym łatwiej

¹⁶ M. Fiszer, J. Gruszczyński, *Włoska broń pancerna w przededniu II wojny światowej*, „Nowa Technika Wojskowa” 2009, Numer Specjalny 4, s. 55.

¹⁷ P. Fornaro, *Włoskie Risorgimento: mit i rzeczywistość*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2016, R. XV, nr 2, s. 320–321.

¹⁸ A. Peretiatkowicz, *Państwo faszystowskie (bilans rządów pięcioletnich)*, Poznań 1927, s. 217.

¹⁹ Włoski system syndykalistyczny został oparty na czterech fundamentach: zasadzie jedności syndykatu, zasadzie umów zbiorowych, ustanowieniu trybunałów pracy z orzecznictwem obowiązującym oraz zakazie strajków i lokautów, które zostały uznane przez faszystów za przestępstwa. Pierwszą, szerszą próbą analizą tej problematyki na gruncie polskiej historiografii stała się pozycja A. Szymańskiego, *Mussolini i korporacyjna przebudowa Włoch*, Lublin 1927.

dawała się wypierać z obcych rynków. Eksport w tych latach zmalał o 39 proc.²⁰ Kryzys szczególnie mocno uderzył w przemysł ciężki i włoski sektor bankowy. Tymczasem to właśnie te dwa elementy miały być podstawą włoskiej ekspansji militarnej i udziału w II wojnie światowej (jak dostrzegano w okresie międzywojennym, powstałe „korporacje organizują społeczeństwo gospodarczo, aby było gotowe, miało wypracowane ramy na wypadek konieczności wprowadzenia gospodarki wojennej”²¹).

Dodatkowo system gospodarczy zastosowany w państwie faszystowskim był obciążony jeszcze próbami jej „socjalizacji”. Koncepcja, by to robotnicy byli współzarządzającymi przedsiębiorstwami, mieli znaczący wpływ na ich funkcjonowanie, była błędna. Co prawda głoszono oficjalnie zasadę, że robotnicy dzięki temu będą ucziwie pracować dla dobra własnego przedsiębiorstwa, a pracodawcy będą ich za to ucziwie wynagradzać, ale była to jedynie groźna utopia. Dodatkowo dewastowała ona konkurencyjność włoskich przedsiębiorstw, co stało się widoczne w okresie Wielkiego Kryzysu, a jednocześnie przyczyniło się do dramatycznego nieprzygotowania włoskiej gospodarki do przyszłej wojny światowej.

Z biegiem lat i narastającą liczbą konfliktów zbrojnych gospodarka włoska stawała się coraz bardziej niewydolna. Jak słusznie zauważył jeden z badaczy włoskiego faszyzmu: „państwo faszystowskie wprowadza kontrolę nad gospodarką, »militaryzuje gospodarkę« z jednoczesnym umacnianiem kapitału i wprowadzaniem przywilejów socjalnych dla robotników”²². Taki typ gospodarki nie miał prawa dobrze funkcjonować w realiach wojennych, a jednocześnie musiał stwarzać ograniczone możliwości odbudowy powojennej. Proces normalizacji systemu gospodarczego państwa włoskiego musiał potrwać i realnie nałożył się na okres drogi tego kraju do demokracji, potwierdzonej przyjęciem do ONZ, a symbolicznie w polityce wewnętrznej – powrotem Triestu do Włoch w 1955 r. Jest to jeden z tych elementów ostatniej z wojen światowych, który nie zawsze bywa w pełni dostrzegalny. W 1955 r. rząd włoski, zdominowany przez polityków chrześcijańsko-demokratycznych, przyjął powojenny plan gospodarczy zakładający intensywny rozwój państwa w ramach pierwszego planowego dziesięciolecia powojennego. Okres poprzedzający ten moment należy uznać za zdecydowanie podporządkowany następstwom II wojny światowej.

Państwo włoskie decydując się na militaryzację²³, zbrojenia, kurs na agresywną politykę zagraniczną, a z czasem także na wojnę, musiało odrzucić racjonalność działań gospodarczych i prowadzić wręcz rabunkową politykę fiskalną²⁴. Wojna, w koncepcjach

²⁰ J. Janek, *Rola sektora państwowego w powojennym rozwoju Włoch oraz w okresie boomu gospodarczego w latach 50. i 60. XX wieku*, „Studia i Prace” 2016, 1, s. 140.

²¹ T. Chromecki, *Autorytatywne państwo korporacyjne Mussoliniego*, Warszawa 1938, s. 215.

²² M. Marszał, *Faszyzm i jego oblicza* [w:] *Varia doctrinalia*, red. Ł. Machaj, Wrocław 2012, s. 29.

²³ Nawet pozornie cywilizacyjne działania, jak rozbudowa portów w strefie kolonialnej czy wraz z nimi miast na tamtych terenach, były jednak podporządkowane celom militarnym. Przykładem takich działań może być wspomniana wyżej rozbudowa portu w Massua i inwestycja w jego możliwości przeładunkowe. W grudniu 1935 r. port był w stanie przyjąć 50 statków i 200 tys. t. zaopatrzenia, a pół roku wcześniej liczby te były dziesięciokrotnie mniejsze. Podobne działania objęły choćby port w Mogadiszu. Port ten po rozbudowie mógł przyjąć 25 statków miesięcznie i rozładować do 35 tys. t.

²⁴ Budowano choćby tzw. fundusz mobilizacyjny, którego wartość tylko w latach 1935–1936 wyniosła odpowiednio 130–150 mln lirów (G. Rochat, *Włochy na wojnie 1935–1943...*, s. 139).

włoskich faszystów, miała być odpowiedzią na wszelkie kłopoty i wszelkie problemy, w tym także te gospodarcze. Pewnych kwestii rozwiązać się jednak nigdy nie udało, jak choćby odpowiedniego zaspokojenia potrzeb przemysłu, ale także armii, w ropę naftową. W czasie pokoju Włochy potrzebowały jej rocznie około 2,7 mln t, co przy rocznej własnej produkcji na poziomie 240 tys. ton powodowało całkowite uzależnienie od importu. Włochy w oczywisty sposób oszczędzały ropę naftową, tworząc jej zapasy na okoliczność ewentualnej, przyszłej wojny, jednak, jak całości działań gospodarczych, także w tym względzie nie udało się w żaden sposób racjonalnie tych działań zaplanować i zrealizować. W momencie rozpoczęcia przez Włochy operacji wojennych w Italii posiadano w różnych magazynach, w różnej postaci około 2 mln t ropy naftowej²⁵. Było to zdecydowanie zbyt mało, by prowadzić długotrwałe działania wojenne.

Nie mniejszym problemem było posiadanie odpowiednich zasobów węgla kamiennego. W latach dwudziestych i trzydziestych państwo włoskie corocznie importowało ok. 12 mln t tego surowca. W toku wojny Brytyjczycy za wszelką cenę starali się całkowicie uniemożliwić jego pozyskiwanie przez państwo włoskie. Z pomocą w tym przypadku pospieszyli Niemcy, którzy drogą kolejową, przez przełęcz alpejskie, byli w stanie dostarczyć około miliona ton węgla²⁶. Dla włoskiej gospodarki były to dostawy bezcenne, ale zdecydowanie zbyt małe, by mogły jej zapewnić odpowiednio wysoki poziom produkcji, konieczny do utrzymania w czasie wojny. Już 25 sierpnia 1939 r. w korespondencji kierowanej do Berlina Benito Mussolini przedstawił Adolfowi Hitlerowi swe oczekiwania: armia włoska potrzebowała 6 mln t węgla, 2 mln t stali, 2 mln t ropy naftowej, miliona ton drewna, 150 tys. t miedzi, by mogła wejść do wojny²⁷. Osiągnięcie takiego poziomu dostaw było niemożliwe, i to nie tylko z powodu niechęci Niemiec do wspierania w sposób nadmierny włoskiego sojusznika, o którym nie miano nad Renem najlepszego zdania, ale także ze względu na własne ograniczone możliwości surowcowe. Równocześnie blokada ze strony aliantów i niemożność uzupełnienia braków w inny sposób przyczyniały się do rosnącego niezadowolenia społecznego i groźby niepokoju²⁸.

Kwestie surowcowe to tylko jeden z elementów włoskiej gospodarki lat wojny. Równie istotne pozostawało jednak dość spore jej zacofanie w stosunku do możliwości ekonomicznych innych istotnych państw świata. Włochy nie były przygotowane do wojny, ich zapasy materiałów wojennych, w tym zwłaszcza materiałów pędnych, były zbyt małe, brakowało nowoczesnego sprzętu pancernego, a proces unowocześniania licznego przecież lotnictwa był dopiero w toku. Nie tylko brakowało silników o odpowiedniej mocy, nie tylko włoscy decydenci ulegali magii sukcesów dwupłatowców w toku wojny domowej w Hiszpanii, trwała także bardzo ostra rywalizacja firm i koncernów przemysłowych. Szczególnie FIAT miał silne lobby w Regia Aeronautica i często blokował zamawianie nowych konstrukcji, co utrudniało szybkie unowocześ-

²⁵ Część historyków podaje, że było to nawet tylko 1 666 674 t ropy naftowej (G. Bukala, *Włoskie zapasy ropy w latach 1940–1943*, „Morze, Statki i Okręty” 2009, nr 11, s. 40).

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ R. de Belot, *The Struggle for the Mediterranean 1939–1945*, New York 1969, s. 4.

²⁸ G. Hägg, *Mussolini. Butny faszysta*, tłum. W. Łygaś, Warszawa 2015, s. 304.

nienie parku lotniczego we Włoszech²⁹. Ten problem miał powracać przez cały okres II wojny światowej.

W latach 1940–1943 okazywało się, że zacofanie techniczne Włoch zaczyna mieć swoje znaczenie. Gospodarka państwa faszystowskiego co prawda mogła być podziwiana za inwestycje w drogi czy autostrady, można było oczywiście zachwycać się rozwojem koncernów takich jak FIAT, patrzeć, jak wspaniałe włoskie stocznie budują coraz nowocześniejsze i równocześnie bardzo ładne okręty, wiele jednak dziedzin wymagających poważnych inwestycji pozostało na uboczu zainteresowania Benita Mussoliniego. Jednocześnie państwo włoskie wchodziło do wojny w sposób mało przygotowany. Nie chcąc zdradzić planów wkroczenia do wojny przeciwko Francji i Wielkiej Brytanii, władze włoskie nie zdecydowały się odwołać z morza ani obcych portów swoich statków handlowych. W związku z tym alianci zajęli 212 jednostki o łącznym tonażu 1 236 160 t, co oznaczało utratę jednej czwartej wszystkich statków handlowych³⁰. Była to potężna strata dla gospodarki włoskiej, która miała ogromne znaczenie dla jej funkcjonowania w następnych miesiącach.

Koronnym przykładem uzasadniającym prawdziwość tezy o zacofaniu gospodarki włoskiej i jedynie rabunkowym jej charakterze w toku trwających działań wojennych może być rozwój prac nad radarami³¹. Przez cały okres wojny nie udało się osiągnąć na tym polu żadnych sukcesów. A przecież to wykorzystanie m.in. kwestii gospodarczych pozwoliło włoskim faszystom sięgnąć po władzę. Kryzys kapitalistycznego systemu produkcji, wzrastające bezrobocie po zakończeniu I wojny światowej, rosnąca inflacja itd. utorowały drogę faszystom³². Dostrzegano to doskonale już współcześnie, także w środowiskach lewicy europejskiej. Wskazywały one wyraźnie, że czynnikiem, który faszyci w pełni wykorzystywali, było „zmęczenie mas robotniczych ustawicznymi strajkami, bezrobociem i anarchią produkcji”³³. Czasami nazywano to wręcz rozczarowaniem demokracją, które popychało ludzi w stronę faszyzmu³⁴. Nie było to doświadczenie dostępne tylko ludziom z pierwszej połowy XX w.³⁵ Te same elementy chciały wykorzystać środowiska Włoskiej Partii Komunistycznej po 1945 r., gdy próbowała ona destabilizować państwo włoskie i doprowadzić do przyjęcia sowieckiej drogi rozwoju³⁶.

²⁹ M. Fiszer, J. Gruszczyński, *Macchi MC.200 Saetta*, „Lotnictwo” 2011, Numer Specjalny 15, s. 26.

³⁰ F. Joseph, *Wojny Mussoliniego*, tłum. K. Janicki, Warszawa 2012, s. 91.

³¹ Brak takiego sprzętu był jedną z największych słabości włoskiej floty wojennej (M. Knox, *Mussolini Unleashed 1939–1941. Politics and Strategy in Fascist Italy's Last War*, Cambridge 1982, s. 129).

³² M. Marszał, *Faszyzm i jego oblicza...*, s. 30.

³³ *Idem*, *Włoski faszyzm w interpretacjach polskich socjalistów (1922–1939)*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, No 3365, „Studia nad Faszyzmem i Zbrodniami Hitlerowskimi”, t. XXXIII, Wrocław 2011, s. 101.

³⁴ J. Sondel-Cedermas, *Mysł prawno-polityczna i ustrój włoskiego faszyzmu a inspiracje ideologiczne Vilfreda Pareta*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, No 3466, „Studia nad Autorytaryzmem i Totalitaryzmem” 34, nr 1, Wrocław 2012, s. 116.

³⁵ Niekoniecznie było to jednak doświadczenie klas średnich, które widziały w ideologii faszystowskiej szansę na to, by piąć się ku górze, także od strony ekonomicznej, co w żaden sposób we Włoszech nie było możliwe (R. De Felice, *Wywiad na temat faszyzmu [w:] Faszyzmy europejskie (1922–1945) w oczach współczesnych i historyków*, wybór i wstęp J.W. Borejsza, Warszawa 1979, s. 770).

³⁶ Związki polityczne i gospodarcze Włoch faszystowskich i sowieckiej Rosji sięgały jeszcze lat dwudziestych (S. Sierpowski, *Studia z dziejów Włoch XX wieku*, Poznań 2012, s. 164). Bez pomocy włoskiego przemysłu stocz-

Siła argumentacji wynikała nie tylko z umiejętnie realizowanej propagandy, ale także z braku odporności społeczeństwa włoskiego na powracające problemy bezrobocia, inflacji i – dodatkowo – radykalnego zmęczenia niepewnością przyszłości, kumulującymi się z latami wojny. Jeśli uznamy, że: „Faszyzm był formą władzy, która urzeczywistniała się w początkowej fazie drugiego okresu jako wynik współobecności silnej, ale chylącej się ku upadkowi elity tradycyjnej (rolniczej) i wybijającej się nowoczesnej elity uprzemysłowionej”³⁷, to równocześnie musimy dostrzegać, że równie silnie do tych kwestii odwoływał się komunizm, choć wykorzystywał je na swój sposób. Niemniej Włosi, pamiętając o wszelkich nieszczęściach, jakie ich spotkały w pierwszej połowie XX w., wychodząc z II wojny światowej w objęciach zachodnich aliantów, którzy, faktycznie kontrolując ich państwo i gospodarkę, mogli znacząco wpłynąć na pozostanie po stronie krajów demokracji parlamentarnej i, mimo wszystkich niedoskonałości, przy gospodarce rynkowej.

II wojna światowa była, jak żaden z dotychczasowych konfliktów, tym, podczas którego wzrastało znaczenie gospodarki, możliwości produkcji uzbrojenia, sprzętu oraz wszelkiego rodzaju zaopatrzenia wojskowego, ale także możliwości jego przetransportowania w dowolne miejsce, tak by móc skoncentrować, a następnie utrzymywać odpowiednie siły potrzebne do uzyskania sukcesu na danym teatrze wojennym³⁸. W tym względzie już pod koniec 1941 r. Włosi musieli dostrzegać narastający problem. Co prawda, przez cały następny rok, za cenę ogromnych kosztów będą dalej realizować działania konwojowe, by dostarczyć zaopatrzenie siłom włosko-niemieckim w Afryce, ale wysokość strat z nimi związanych miała tylko stale rosnąć. Jednocześnie tak prowadzona wojna niosła jeszcze jeden poważny problem – ogromne zużycie paliwa. Gdy trzy–cztery statki osłaniane były przez 8–10 jednostek bojowych, rachunek ekonomiczny powoli przedstawiał się zgadzać i Włosi dostrzegali to w kurczących się zasobach własnego paliwa. Wszystko to dramatycznie dużo kosztowało, a nawet jeśli włoski budżet był coraz bardziej oderwany od podstaw ekonomicznych, to jednak jakoś musiano wojnę finansować.

Nie zmieniło się to także po wrześniu 1943 r. i kapitulacji wobec aliantów. Państwo, jego gospodarka, musiały jakoś funkcjonować. W celu utrzymania tych skromnych sił, którymi dysponował nowy włoski rząd, uznany przez władze anglo-amerykańskie, zdecydował się on uruchomić przejęte środki finansowe rządu Pietra Badoglio. Podobny krok wykonano na północy Włoch, pozostających pod kontrolą władz niemieckich³⁹. Nie

niowego nie było możliwości wznowienia pracy sowieckiego przemysłu stocznioowego, zwłaszcza budowy dużych okrętów wojennych. Ta współpraca utrzymywała się prawie do końca lat trzydziestych i była dla włoskiego przemysłu niezwykle korzystna.

³⁷ M. Marszał, *Faszyzm i jego oblicza...*, s. 30.

³⁸ Jednym z elementów tego niezwykle ważnego systemu transportu podczas II wojny światowej była kolej. Włochy pod rządami faszystów mocno rozwijały linie kolejowe, a ponad wszystko dążyły do ich uporządkowania i uzyskania wysokiej jakości ich funkcjonowania. Działania naprawcze na włoskiej kolei podjęto już w latach dwudziestych. (L. Bernhard, *System Mussoliniego polityczny, administracyjny, gospodarczy, metoda rewolucji*, Poznań 1925, s. 115).

³⁹ *Verbali del Consiglio dei Ministri della Repubblica Sociale Italiana Settembre 1943 – Aprile 1945*, Edizione critica di Francesca Romana Scardaccione, Roma 2002, documento n. 14, *Elenco dei Provvedimenti Presentati dal Governo Badoglio alle sedute del 27 Luglio E 5 Agosto 1943 che rappresentano il perfezionamento e il Varo di Provvedimenti Proposti dal Fascismo Prima del 25 Luglio*, s. LXIV.

można było bowiem liczyć ani na racjonalny proces ściągania podatków, ani dochody z działalności gospodarczej. Alianci zaś mieli dość własnych kłopotów ekonomicznych, by przejąć na utrzymanie biedne włoskie południe. Tymczasem bieda na tych terenach musiała się kojarzyć już z nowym, włoskim rządem, z aliantami, a nie faszystami czy Niemcami. Aby zachować poparcie ludności, konieczne było podjęcie działań, by miała ona za co przetrwać. Skromne środki władz włoskich musiały więc w tym względzie zostać wykorzystane w całości. W tym samym czasie północne Włochy nie tylko znalazły się pod faktyczną kontrolą Niemiec, ale nadal starano się utrzymać tam jak najbardziej wzmoczoną produkcję przemysłową⁴⁰. To właśnie na północy znajdowała się większość włoskiego przemysłu zbrojeniowego zdolnego do wytwarzania nowoczesnego uzbrojenia (m.in. samolotów myśliwskich Fiat G.55B, napędzanych przez niemieckie silniki Daimlera-Benz) ⁴¹. Północne Włochy od początku wojny przyjmowały na swoje barki produkcję wojenną. Jednocześnie nie można zapominać, że włoskie przedsiębiorstwa znajdujące się w strefie formalnego zarządzania przez Włoską Republikę Socjalną (RSI) pracowały na potrzeby armii niemieckiej. Faktycznie całość gospodarki włoskiej na tym terenie była brutalnie drenowana przez formalnego sojusznika, który nie przebiegał w środkach, by pozyskiwać sprzęt wojskowy, ale także wszelkie towary potrzebne do kontynuowania działań wojennych.

Przemysł Włoch od pierwszych dni udziału tego państwa w konflikcie zbrojnym został przestawiony na tory produkcji wojennej. W rezultacie zdołano wyprodukować 11 tys. samolotów bojowych oraz 3,7 tys. czołgów i dział samobieżnych⁴². Co prawda nie były to liczby oszałamiające, a w części walczących w niej państw produkcja tychże rodzajów uzbrojenia była nieporównywalnie większa, jednak dla Włoch i tak był to ogromny wysiłek. Brak rozbudowanego przemysłu zbrojeniowego, który byłby w stanie produkować najnowsze typy uzbrojenia w dziesiątkach tysięcy egzemplarzy, był jedną z fundamentalnych przyczyn porażki włoskiego państwa faszystowskiego w toku II wojny światowej.

Jednocześnie, co godne uwagi, państwo faszystowskie nie kierowało całości swoich środków na rozwój przemysłu lub badania techniczne nad nowoczesnymi technologiami. Część inwestycji przeznaczano na budowę „fasadowej” potęgi, na ukazanie wielkości włoskiego faszyzmu, zwłaszcza wobec własnych obywateli. Szczególnie miejsce zajmowała koncepcja Esposizione Universale di Roma (EUR), czyli wybudowania nowej dzielnicy Rzymu jako miejsca dla wystawy światowej, planowanej przez Benito Mussoliniego na 1942 r., która miała być oszałamiającym przykładem włoskiej potęgi, olśniewającym monumentalizmem architektury. Na realizację stworzonych w tym celu założeń architektonicznych już od 1938 r. przeznaczono ogromną ilość środków, choć w toku wojny EUR nie ukończono. Zastanawiające jest jednak to, że zasadniczą część tychże monumentalnych budowli dokończono już po wojnie, w latach pięćdzie-

⁴⁰ Na tych terenach powołano nawet „Policję Ekonomiczną”, która miała ścigać nie tylko wszelkie przejawy przestępstw ekonomicznych czy też uchylania się od obowiązków gospodarczych, ale ponad wszystko ściśle nadzorować produkcję przemysłową („ACTA. Dell’Istituto Storico Republica Sociale Italiana” 2001, n. 2, s. 6).

⁴¹ E. Brotzu, *Aviazione militare in Italia 1944–2013*, Roma 2014, s. 64.

⁴² P. Foro, *Włochy faszystowskie*, Kraków 2008, s. 214–215.

siątych i sześćdziesiątych. Jak w wielu innych elementach włoskiego faszyzmu, także i w odniesieniu do realizacji zabudowy dzielnicy, pojęcie „czas wojny” jest wyjątkowo nieprecyzyjne, projekty rozpoczęte jeszcze w 1938 r. kończono bowiem dopiero po 1950 r. Najbardziej rozpoznawalnym przykładem monumentalnej zabudowy pozostaje „Colosseo Quadrato”, czyli Kwadratowe Koloseum. Sama zaś istniejąca do dziś dzielnica EUR jest doskonałym przykładem monumentalizmu i oderwanej od jakiegokolwiek ekonomii koncepcji funkcjonowania gospodarki w czasach faszystowskich, ale także postfaszystowskich.

W pierwszych latach powojennych utrzymano większość rozwiązań ekonomicznych gospodarki włoskiej z czasów wojny. Podtrzymywano dotychczasowy system produkcji zbrojeniowej, ale także cywilnej⁴³. Ograniczenia możliwości produkcyjnych pojawiły się dopiero w 1947 r., po podpisaniu przez Włochy pokoju w Paryżu. Objęły one co prawda produkcję zbrojeniową, ale po okresie wojny trudno było jednoznacznie oddzielić to, co produkowano dla ludności, od tego, co mogło mieć zastosowanie dla sił zbrojnych. Zwłaszcza że z wojny państwo włoskie wyszło w stanie głębokiego kryzysu ekonomicznego, będącego kontynuacją rozpadu gospodarki. To w oczywisty sposób wpływało na społeczeństwo i stawało się doświadczeniem wojennym, które trwało zdecydowanie dłużej niż tylko pięć lat, kiedy formalnie Włochy uczestniczyły w wojnie.

* * *

Jak miał powiedzieć Benito Mussolini: „Żeby uczestniczyć w pokoju, trzeba uczestniczyć w wojnie”⁴⁴, dlatego potrzeba „kilku tysięcy zmarłych, tak aby być w stanie uczestniczyć w konferencji pokojowej jako zwycięzca”⁴⁵. Jednakże Włochy nie uczestniczyły w konferencjach pokojowych jako zwycięzcy – państwo zostało zdewastowane, gospodarka zniszczona, a społeczeństwo musiało dźwigać brzemień losu czasów wojny jeszcze wiele lat po jej zakończeniu. Było to doświadczenie mocno odczuwalne, choć, jak można sądzić, nie jest dość rozpoznane nawet współcześnie.

Państwo włoskie czasów Benito Mussoliniego próbowało pogodzić często kwestie niemożliwe do pogodzenia. Koncepcja programu budowy nowego Imperium Romanum przyjęta *de facto* oficjalnie przez władze faszystowskie była całkowicie oderwana od możliwości ekonomicznych. Koszty kolejnych podbojów kolonialnych, a potem zaangażowania w wojnę domową w Hiszpanii, były dla włoskiej gospodarki degradujące. Nie bez przyczyny jeszcze nawet w maju 1939 r. Mussolini w rozmowach z Adolfem Hitlerem odsuwał, wizję wejścia własnego państwa do wojny w Europie na dalszą przyszłość. Przyczyna leżała w gospodarce, która była słaba, niewydolna, niegotowa do podłożenia potrzebom wojennym. Rozchodzenie się potrzeb politycznych, wizji propagandy i możliwości gospodarki miało dla losów włoskiego udziału w wojnie fundamentalne znaczenie. Włoskiej armii i flocie wojennej nie brakowało dobrze wykształconych ofice-

⁴³ J. Janek, *Rola sektora państwowego w powojennym rozwoju Włoch...*, s. 144.

⁴⁴ А. Больные, *Военно-Морской Флот XX Век*, Москва 2013, s. 142.

⁴⁵ V.P. O'Hara, *Struggle for the Middle Sea. The Great Navies at War in the Mediterranean Theater, 1940–1945*, Annapolis 2013, s. 34.

rów ani dzielnych żołnierzy. Brakowało jednak paliwa, amunicji, nowoczesnych rodzajów sprzętu wojennego i najnowszej technologii wojennej. Finansowanie zbrojeń przez kredyt, radykalne zadłużanie własnej gospodarki, dewastowanie systemu bankowego nie mogło dać dobrych rezultatów, zwłaszcza jeśli każdy z tych elementów był słaby, obciążony korupcją, której sprzyjał faszyzm włoski.

Można zgodzić się z opinią zaprezentowaną przez historyków w jednym ze szkiców poświęconych technice wojennej: „Nie ma wątpliwości, że przyczyna klęski Włoch w konflikcie na Morzu Śródziemnym kryje się w szeroko rozumianej ekonomii”⁴⁶. Jednak nie można nie dostrzegać, że kwestie gospodarcze, choć istotne dla losów wojny, tak naprawdę odcisnęły zasadnicze piętno na społeczeństwie. Zasygnalizowany tu przypadek włoski może być odnoszony do szerszych studiów nad losami społeczeństwa czasów wojny, a nawet bardziej czasów XX w., który przyniósł wyzwania dotąd nieznane, a tym samym stał się dla zbiorowości ludzkiej doświadczeniem nadal wymagającym studiów. Warto tu powtórzyć za jednym z badaczy: „Ujęcie faszyzmu w szerszym kontekście totalitarnych ruchów modernizacyjnych pozwala na odmitologizowanie ustroju faszystowskiego. Niejednokrotnie przedstawiany jest on jako monolit poruszany wolą jednostki. Tymczasem to tylko model idealny totalitaryzmu. W rzeczywistości nawet autokrata, który wyeliminował wszelką opozycję, musiał się liczyć ze swego rodzaju »oporem materii«: z ludźmi, którzy jego politykę mieli realizować, z ich zdolnościami, poglądami, charakterami, emocjami, indywidualnymi i zbiorowymi interesami”⁴⁷. Jednak można i należy dodać, że każdy autokrata musi liczyć się z jeszcze jednym elementem, z ograniczeniami ekonomii, czego najlepszym dowodem stały się losy drugiej połowy XX w. i faktyczny upadek ustrojów totalitarnych na świecie.

BIBLIOGRAFIA

Źródła drukowane

Verbali del Consiglio dei Ministri della Repubblica Sociale Italiana Settembre 1943 – Aprile 1945, Edizione critica di Francesca Romana Scardaccione, Roma 2002, documento n. 14, *Elenco dei Provvedimenti Presentati dal Governo Badoglio alle sedute del 27 Luglio E 5 Agosto 1943 che rappresentano il perfezionamento e il Varo di Provvedimenti Proposti dal Fascismo Prima del 25 Luglio*.

Opracowania

„ACTA. Dell’Istituto Storico Repubblica Sociale Italiana” 2001, n. 2.

Alusini S., *Il ritorno dell’eroe ignoto*, „UNICI. Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d’Italia” 2015, nr 7/8.

Belot R. de, *The Struggle for the Mediterranean 1939–1945*, New York 1969.

⁴⁶ K.R. Crawford, N. Mitiukow, S. Mokrousov, *W kwestii brytyjsko-włoskiego konfliktu na Morzu Śródziemnym w okresie II wojny światowej*, „Okrety Wojenne” 2016, nr 138, s. 40.

⁴⁷ J. Tomaszewicz, *W poszukiwaniu istoty faszyzmu...*, s. 137.

- Bernardi G., *Il disarmo navale fra le Due Guerre Mondiali (1919–1939)*, Roma 1975.
- Bernhard L., *System Mussoliniego polityczny, administracyjny, gospodarczy, metoda rewolucji*, Poznań 1925.
- Болыны А., *Военно-Морской Флот XX Век*, Москва 2013.
- Bragadin M.A., *La Marina Italiana 1940–1945. Segreti bellici e scelte operative*, Bologna 2011.
- Brotzu E., *Aviazione militare in Italia 1944–2013*, Roma 2014.
- Bukała G., *Włoskie zapasy ropy w latach 1940–1943*, „Morze, Statki i Okręty” 2009, nr 11.
- Chabod F., *Włochy współczesne: 1918–1944*, tłum. B. Sieroszevska, Warszawa 1966.
- Crawford K.R., Mitiukow N., Mokrousov S., *W kwestii brytyjsko-włoskiego konfliktu na Morzu Śródziemnym w okresie II wojny światowej*, „Okręty Wojenne” 2016, nr 138.
- Chromecki T., *Autorytatywne państwo korporacyjne Mussoliniego*, Warszawa 1938.
- Douhet G., *Panowanie w powietrzu*, tłum. E. Bagieński, Warszawa 1965.
- Fargo L., *Abisynja na widowni*, Łódź 1936.
- Felice De R., *Wywiad na temat faszystów* [w:] *Faszystowskie europejskie (1922–1945) w oczach współczesnych i historyków*, wybór i wstęp J.W. Borejsza, Warszawa 1979.
- Fiszer M., Gruszczyński J., *Macchi MC.200 Saetta*, „Lotnictwo” 2011, Numer Specjalny 15.
- Fiszer M., Gruszczyński J., *Włoska broń pancerna w przededniu II wojny światowej*, „Nowa Technika Wojskowa” 2009, Numer Specjalny 4.
- Fornaro P., *Włoskie Risorgimento: mit i rzeczywistość*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2016, R. XV, nr 2.
- Foro P., *Włochy faszystowskie*, K. Jokeš, Kraków 2008.
- Franz M., *W dalmatyńskim kotle narodowych sprzeczności. Gabriele d’Annunzio a sprawa włoska* [w:] *Człowiek, naród, państwo wobec wyzwania XX wieku*, red. M. Mikołajczyk, Poznań 2016.
- Gierowski J.A., *Historia Włoch*, Wrocław 2003.
- Greene J., *Mare Nostrum. The War in the Mediterranean*, Watsonville 1990.
- Hägg G., *Mussolini. Butny faszysta*, tłum. W. Łygaś, Warszawa 2015.
- Harrison M., *The Economics of World War II. Six Great Powers in International Comparison*, Cambridge 2005.
- Janek J., *Rola sektora państwowego w powojennym rozwoju Włoch oraz w okresie boomu gospodarczego w latach 50. i 60. XX wieku*, „Studia i Prace” 2016, na 1.
- Joseph F., *Wojny Mussoliniego*, tłum. K. Janicki, Warszawa 2012.
- Knox M., *Mussolini Unleashed 1939–1941. Politics and Strategy in Fascist Italy’s Last War*, Cambridge 1982.
- Lalak Z., *Wojna powietrzna nad Abisynią*, „Technika Wojskowa. Historia” 2011, nr 1.
- Marszał M., *Faszystów i jego oblicza* [w:] *Varia doctrinalia*, red. Ł. Machaj, Wrocław 2012.
- Marszał M., *Włoski faszystów w interpretacjach polskich socjalistów (1922–1939)*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, No 3365, „Studia nad Faszystówmem i Zbrodniami Hitlerowskimi”, t. XXXIII, Wrocław 2011.
- O’Hara V.P., *Struggle for the Middle Sea. The Great Navies at War in the Mediterranean Theater, 1940–1945*, Annapolis 2013.
- Peretiatkowicz A., *Państwo faszystowskie (bilans rządów pięcioletnich)*, Poznań 1927.

- Rochat G., *Włochy na wojnie 1935–1943. Od podboju Etiopii do klęski*, Oświęcim 2018.
- Rojek W., *Spory o władanie morzem. Polityczno-dyplomatyczne aspekty zbrojeń morskich w okresie międzywojennym 1919–1939*, Kraków 1994.
- Sierpowski S., *Polityka zagraniczna faszystowskich Włoch*, „Dzieje Najnowsze” 1978, R. X, nr 1.
- Sierpowski S., *Studia z dziejów Włoch XX wieku*, Poznań 2012.
- Sondel-Cedermas J., *Mysł prawno-polityczna i ustrój włoskiego faszystwu a inspiracje ideologiczne Vilfreda Pareta*, „Acta Universitas Wratislaviensis”, No 3466, „Studia nad Autorytaryzmem i Totalitaryzmem” 34, nr 1, Wrocław 2012.
- Szymański A., *Mussolini i korporacyjna przebudowa Włoch*, Lublin 1927.
- Tomasiewicz J., *W poszukiwaniu istoty faszystwu*, „Historia i Polityka” 2009–2010, nr 2–3.
- Włochy w roku 1926. Sprawozdanie ekonomiczne radcy handlowego przy poselstwie Rz. P. w Rzymie – B. Mikulskiego*, Warszawa 1927.

Włoska gospodarka wojenna 1940–1943

Państwo włoskie w okresie faszystowskim było krajem, który błyskawicznie porzucił gospodarkę wolnorynkową na rzecz systemu korporacyjnego. Miał on zapewnić rozwój państwa, jego unowocześnienie, którego symbolem stały się pierwsze włoskie autostrady. Gospodarka do 1940 r. rozwijała się jednak wolno, ciągle drenowana na rzecz kolejnych konfliktów kolonialnych i wojny domowej w Hiszpanii. Wskutek tego okazała się całkowicie nieprzygotowana do wojny światowej. W czasie II wojny światowej włoska gospodarka była niewydolna i niezdolna do zapewnienia własnym siłom zbrojnym odpowiednio nowoczesnego sprzętu wojskowego. Jednocześnie nie potrafiono zaspokoić podstawowych potrzeb społeczeństwa włoskiego. Klęska militarna, a potem polityczna Włoch, najpierw dokonała się na polu zdewastowanej gospodarki, całkowicie zrujnowanej w latach 1940–1943.

SŁOWA KLUCZOWE

Włochy faszystowskie, gospodarka wojenna, II wojna światowa, system korporacyjny

Italy's War Economy 1940–1943

The Italian state in the Fascist era was a country which abandoned its free-market economy in favour of corporatism. It was supposed to ensure the state's development and modernisation, symbolised the first Italian motorways. However, the economy grew slowly until 1940, continuously drained by subsequent colonial conflicts or the civil war in Spain. As a result, it proved to be completely unprepared for a world war. During the

Second World War, the Italian economy was inefficient and unable to provide its own armed forces with suitably modern military equipment. At the same time, the basic needs of the Italian society could not be met. The military defeat of Italy, followed by political collapse, first occurred in the economy that was completely ruined between 1940-1943.

KEYWORDS

Fascist Italy, war economy, the Second World War, corporatism

MACIEJ FRANZ – historyk, doktor habilitowany, profesor Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, kierownik Zakładu Historii Wojskowej w Instytucie Historii Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Współredaktor wielotomowej serii Studiów Wolińskich „Mare Integrans”. Jego zainteresowania badawcze koncentrują się wokół wojen morskich XX w., historii wojskowości XVI–XVII w. i konfliktów polsko-kozackich/ukraińskich. Opublikował m.in. *Burza nad Morzem Śródziemnym*, t. 1–5 (Oświęcim 2017–2018).

MACIEJ FRANZ – PhD, historian, professor at the Adam Mickiewicz University in Poznań, Dean of the Military History Department at the Institute of History of the Adam Mickiewicz University in Poznań. Co-editor of the multi-volume series of Wolin Studies “Mare Integrans”. His research interests focus around the naval wars of the 20th century, the history of the 16th-17th-century military and the Polish-Cossack/Ukrainian conflicts. His publications include: *Burza nad Morzem Śródziemnym* [*Storm over the Mediterranean Sea*] vol. 1–5 (Oświęcim 2017–2018).