

## RECENZJA

Michał Sokolnicki, *Gospodarka międzywojennego Płocka*, Płock 2014, ss. 182

We wstępie do swej najnowszej książki Michał Sokolnicki napisał, że „dzieje gospodarcze międzywojennego Płocka są do chwili obecnej słabo rozpoznane. Niniejsza praca jest pierwszą, która za swój cel obrała wszechstronne naświetlenie tego tematu”. Generalnie jest to prawda. Wprawdzie tematyka gospodarcza znalazła się w obu monografiach historii Płocka, jednak temat nie został wyczerpany. W *Dziejach Płocka*, wydanych w latach 70. Benon Dymek poświęcił gospodarce niewiele miejsca, skupiając się na działaniach komunistów<sup>1</sup>. Znacznie więcej miejsca gospodarka zajęła w nowym opracowaniu historii miasta, gdzie Janusz Szczepański zamieścił cały rozdział poświęcony tej problematyce<sup>2</sup>. Wątki gospodarcze pojawiały się też w innych opracowaniach, nie pretendujących jednak do całościowego ujęcia tematu.

M. Sokolnicki poszedł krok dalej, podejmując próbę monograficznego ujęcia tematu. Oparł się o dokumenty Archiwum Państwowego w Płocku oraz archiwa warszawskie (Archiwum Państwowe Miasta Stołecznego Warszawy, Archiwum Akt Nowych), dokumenty drukowane (głównie różne sprawozdania), wykorzystał pamiętniki i wspomnienia, w dużym zakresie wykorzystał prasę płocką oraz opracowania historyczne i artykuły.

W pracy przyjęto układ chronologiczno-problematyczny, czego rezultatem jest podział na osiem rozdziałów, poświęconych poszczególnym zagadnieniom. Podejmując się scharakteryzowania płockiej gospodarki okresu międzywojennego Autor za cel postawił sobie odpowiedź na kilka pytań: „Czy Płock stał pod koniec omawianego okresu na wyższym poziomie rozwoju gospodarczego, niż na jego początku, czy zwiększył się jego potencjał ekonomiczny, czy stał się bardziej nowoczesny. [...] Chcielibyśmy więc odpowiedzieć na pytanie, czy okres dwudziestolecia międzywojennego był dla Płocka czasem modernizacji, czy stagnacji (a może regresu)?”.

Jak już wspomniano opracowanie składa się z ośmiu rozdziałów. Rozdział I – Zarys dziejów gospodarczych Drugiej Rzeczypospolitej – ma charakter wstępny. Autor w bardzo skrótowy sposób przedstawił główne trendy i problemy gospodarki II RP. W rozdziale II – Międzywojenny Płock – także o charakterze wstępnym, bardzo krótko (na 5,5 stronach) przedstawił portret miasta: życie polityczne i społeczno-kulturalne.

W rozdziale III – Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców Płocka – na podstawie danych



statystycznych omówił zróżnicowanie zawodowe płocczan. Według tych danych 39% czynnych zawodowo zatrudnionych było w przemyśle i rzemiośle, z przewagą małych zakładów rzemieślniczych, zatrudniających do 4 pracowników. 15% pracowało w handlu i ubezpieczeniach, 10% w służbie publicznej, 8% w służbie domowej. Na tle innych miast województwa warszawskiego w Płocku mniej osób pracowało w przemyśle i rzemiośle, handlu i ubezpieczeniach, za to więcej było pracowników służby publicznej, czyli urzędników, oraz utrzymujących się bez pracy. Według M. Sokolnickiego potwierdzałoby to „opinię o Płocku, jako o mieście szkół, urzędników i emerytów”.

Rozdział IV – Zarys dziejów gospodarczych miasta w latach 1918-1939 – poświęcony jest ogólnej charakterystyce gospodarki Płocka w II RP. Na sytuację miasta wpływały trendy gospodarcze, oddziaływujące na całą gospodarkę Polski. I wojna światowa i polityka okupanta niemieckiego spowodowały dużą pauperyzację ludności oraz wzrost bezrobocia. Wprawdzie podjęto budowę linii kolejowej do Sierpca oraz portu w Radziwiu, jednak

przybrało to charakter robót publicznych, dających zajęcie bezrobotnym. Do tego w początkach niepodległości doszły problemy z aprowizacją i zwyżka cen artykułów żywnościowych.

Mimo pewnej poprawy koniunktury, w kwietniu 1926 r. zrezygnował prezydent Antoni Michalski, zastąpiony przez innego socjalistę Stefana Zbrożynę, doświadczonego samorządowca z Włocławka. Nowy prezydent miasta rozwój gospodarczy Płocka oparł o inwestycje finansowane z kredytów bankowych. Głównymi przedsięwzięciami stały się budowa elektrowni miejskiej i rzeźni, budownictwo komunalne dla najuboższych oraz budowa dwóch szkół.

Jednak już jesienią 1928 r. rozpoczął się światowy kryzys gospodarczy, który bardzo mocno dotknął gospodarkę polską. W Płocku objawiło się to gwałtownym wzrostem bezrobocia, przerwaniem inwestycji miejskich (zwłaszcza rzeźni) i wzrostem zadłużenia miasta. Kłopoty finansowe zaczęli odczuwać także płocky przedsiębiorcy oraz rzemieślnicy. Nastąpiła pauperyzacja ludności. Mimo, że od połowy lat 30. sytuacja gospodarcza w Polsce zaczęła się poprawiać, w Płocku było to słabo widoczne. Wprawdzie w 1934 r. oddano do użytku linię kolejową do Sierpca, w październiku 1937 – port w Radziwiu, a w grudniu 1938 r. – nowy most kolejowo-drogowy przez Wisłę, jednak nie zmieniło to ogólnej sytuacji gospodarczej. Na budowach zatrudniano robotników w ramach robót publicznych, więc po zakończeniu tych inwestycji ilość bezrobotnych wzrastała.

W rozdziale V Autor scharakteryzował poszczególne gałęzie gospodarki. Z przeprowadzonej analizy wynika, że płocki przemysł nie liczył się w skali kraju i ta sytuacja nie zmieniła się w ciągu całego 20-lecia. Największymi zakładami przemysłowymi były dwie fabryki maszyn i narzędzi rolniczych Maurycego Marguliesia i Izydora Sarny. Oprócz tego działało kilka młynów, drukarni i innych mniejszych zakładów. Były to przedsiębiorstwa średnie i małe. Fabryki maszyn i narzędzi rolniczych tylko w okresie największej prosperity zatrudniały powyżej 100 osób każda, potem ta liczba spadła do kilkudziesięciu.

W Płocku licznie reprezentowane było rzemiosło. Ilość zakładów rzemieślniczych systematycznie rosła, osiągając w 1938 r. 1350. Był to głównie wynik otwierania nowych zakładów przez Polaków, wskutek czego procentowy udział zakładów żydowskich zmniejszył się z 54% w 1931 r. do 43% w 1937 r. Podobny trend występował w handlu: wzrastała ilość sklepów, których właścicielami byli Polacy. Dodatkowym problemem Żydów był zakaz prowadzenia

działalności gospodarczej w niedziele, co powodowało, że nie mogli pracować przez 2 dni w tygodniu ze względu na swój sobotni szabas. W praktyce próbowali to omijać, przyjmując klientów także w niedziele.

W ciągu 20 lat zwiększyła się ilość połączeń komunikacyjnych Płocka, co było wynikiem zbudowania linii kolejowej oraz rozbudowy połączeń autobusowych. W mieście działało stosunkowo dużo banków państwowych i prywatnych, z których część okazała się jednak efemerydami.

W rozdziale VI zapoznajemy się z płocką spółdzielczością. Największą spółdzielnią była Spółdzielnia Spożywców „Zgoda”, do której należało od 1200 do 1600 członków. Jej roczny obrót według danych z 1938 r. wynosił 1 mln 169 tys. zł. Mniej dziś znaną spółdzielnią było Robotnicze Stowarzyszenie Spożywców „Robotnik”, prowadzone przez płockich socjalistów. Jednak jego przejście przez komunistów spowodowało upadek w 1927 r. Oprócz tego istniało kilka innych spółdzielni o niewielkim zasięgu. Działały też spółdzielnie finansowe, kredytowo-pożyczkowe, mieszkaniowe, mleczarskie i inne. Swoje instytucje tego typu mieli osobno Polacy i Żydzi.

Kolejny rozdział – VII – dotyczy gospodarki komunalnej. Jednym z ciekawszych fragmentów książki jest podrozdział o budżecie miasta i jego zadłużeniu. M. Sokolnicki zadał sobie dużo trudu, zestawiając dochody i wydatki miasta na przestrzeni 20 lat. Podjęte w 1927 r. inwestycje w połączeniu z kryzysem gospodarczym doprowadziły do całkowitego załamania finansów miasta. W 1935 r. zadłużenie Płocka osiągnęło astronomiczną sumę 13 mln zł przy dochodach ok. 770 tys. zł. Wprawdzie prezydentowi Stanisławowi Wasiakowi udało się doprowadzić do zmniejszenia długu przez Centralną Komisję Oszczędnościowo-Oddłużeniową o 7 mln, jednak przez kolejne 36 lat Płock miał spłacać od 104 do 182 tys. zł rocznie.

W ostatnim rozdziale Autor scharakteryzował warunki życia mieszkańców. Sporządził szereg tabel, ilustrujących ceny poszczególnych artykułów oraz zarobki różnych kategorii mieszkańców. Przedstawił też warunki mieszkaniowe płocczan, które nie były najlepsze i przez 20 lat raczej się nie poprawiły.

W zakończeniu M. Sokolnicki ocenił gospodarkę międzywojennego Płocka i jest to ocena mocno krytyczna. Powołując się na sprawozdanie prezydenta S. Wasiaka z 1938 r. napisał, że „powszechna wśród ludności była nędza i głód. Biedota miejska masowo zasiedlała piwnice i sutereny. Brak światła, powietrza i ogromna wilgoć były przyczynami chorób.

Płock znajdował się na drugim miejscu co do liczby gruźlików wśród miast polskich. Szacowano, iż liczba bezrobotnych sięga nawet 3300 osób”. Podobną ocenę już w połowie lat 30. przedstawił wiceprezydent Stefan Szlim. Według Autora omawianej pozycji dobrą ilustracją dekonjunkury gospodarczej lat II RP w Płocku są losy majątku rodziny Górnickich, którzy musieli wyprzedawać swój majątek, aby zrealizować zobowiązania finansowe i utrzymać dotychczasowy poziom życia<sup>3</sup>.

Według niego w Płocku nie istniało żadne przedsiębiorstwo, które liczyłoby się w skali ogólnopolskiej. Te, które działały, pracowały na rzecz rynku lokalnego i były od niego zależne. Możliwości rozwoju gospodarczego były niewielkie, ponieważ brakowało kapitału inwestycyjnego. Nadzieje pokładane w budowie linii kolejowej i mostu na Wiśle oraz oddaniu do użytku portu w Radziwiu zupełnie się nie sprawdziły. Wszystkie te budowy pozwalały na czasowe ograniczenie bezrobocia i zmniejszenie w ten sposób napięcia społecznego.

Odpowiadając na kluczowe pytanie „czy dwudziestolecie było dla Płocka okresem modernizacji czy stagnacji?” M. Sokolnicki stwierdza, że „okres ten charakteryzowała w całościowym ujęciu stagnacja. Płock nie miał szansy rozwoju, z uwagi na zbyt małe możliwości kapitałowo-inwestycyjne. Jedynym znaczącym przedsięwzięciem o charakterze modernizacyjnym pozostaje przeprowadzenie linii kolejowej w połączeniu z budową mostu, co było jednym z elementów ogólnokrajowego planu połączenia dzielnic kraju. Jednak ta jedyna tak naprawdę większa inwestycja w mieście nie mogła pobudzić gospodarki.

W nierozzerwalnym związku z tą sytuacją pozostawały warunki życia ludności. Nie uległy poprawie, gdyż przy wzrastającej liczbie ludności, nie zwiększał się potencjał gospodarczy miasta. Rzeczywiste ożywienie gospodarcze obserwowane w skali całego kraju od 1936 r., nie znalazło echa w Płocku. Brak jakiegokolwiek impulsu rozwojowego spowodował, iż miasto nie wydobyło się ze stanu depresji pokryzysowej”.

Dalej odwołując się do okresu końca XIX w. (do 1914 r.) zauważa, że to w tamtym czasie Płock gospodarczo się rozwijał, powstały dwie fabryki narzędzi i maszyn rolniczych, firmy żeglugi wiślanej, elektrownie, młyny, pod Płockiem papiernia, cukrownia, browar. Na tym tle dwudziestolecie międzywojenne wypada blado. Jedyne większe inwestycje miały charakter komunalny i doprowadziły do olbrzymiego zadłużenia.

W czasie promocji książki pojawiło się jeszcze kilka innych ciekawych konkluzji: paradoksalnie

to wojna w 1939 r., okupacja i potem zmiana ustroju doprowadziły do likwidacji zadłużenia Płocka, bo po wojnie przyjęto swoistą opcję zerową i nikt już do tego nie wracał. A inwestycją, która zmieniła oblicze miasta stała się dopiero lokalizacja i budowa zakładu przeróbki ropy naftowej.

Oceniając książkę M. Sokolnickiego należy podkreślić oryginalność tematu i daleko idący krytycyzm we wnioskach. Autor zadał sobie dużo trudu, opracowując temat praktycznie na nowo. Jak przystało na książkę o gospodarce, zawiera ona aż 40 tabel, ilustrujących zawarte w niej informacje. Niewątpliwą zaletą jest indeks nazwisk i bibliografia, co nie jest regułą w płockich wydawnictwach.

Opracowanie nie jest jednak doskonałe, pewne wątki można było nieco poszerzyć i uszczegółowić, choć w zamyśle miało to być dzieło bardziej syntetyczne, bez powtarzania dotychczasowych ustaleń. Tym niemniej w przypisach należało uwzględnić rozdział Janusza Szczepańskiego z „Dziejów Płocka”. Można było też pogłębić kwestie budowy linii kolejowej, portu i mostu. Kwestie te były dosyć mocno eksponowane w prasie. Należało wykorzystać tekst Wiesława Końskiego o płockich mostach<sup>4</sup>. Bardzo interesujące dane na temat planów uczynienia z Płocka węzła kolejowego zawiera praca Eugenii Brzosko o rozwoju transportu w II RP. W 1919 r. przewidywano budowę linii kolejowych nie tylko na osi północ-południe, które miały priorytet, ale także Modlin–Płock–Włocławek, Płock–Raciąż–Ciechanów–Łomża–Augustów i Płock–Łowicz–Skierniewice<sup>5</sup>.

Wymienione publikacje można znaleźć w bibliografii książki niżej podpisanego o wizytach dostojników państwowych, wojskowych i kościelnych w Płocku, gdzie jest też krótki, syntetyczny podrozdział o gospodarce międzywojennego Płocka. Poza tym przy okazji omawiania otwarcia linii kolejowej, portu i mostu jest nieco konkretnych związków z budową tych obiektów<sup>6</sup>.

Rozdział o sytuacji gospodarczej w Polsce oparty jest głównie na pracach Zbigniewa Landaua i Jerzego Tomaszewskiego z pominięciem innych autorów. Jest to wprawdzie zabieg celowy, jednak można było czytelnikom wskazać także inne opracowania tej problematyki, chociażby Janusza Skodlarskiego<sup>7</sup>, czy Andrzeja Jezierskiego i Cecylii Leszczyńskiej<sup>8</sup>.

Szkoda, że w książce nie ma żadnych fotografii. Wskazane byłyby portrety osób i zdjęcia budynków wymienionych w tekście. Są to oczywiście kwestie drugorzędne, nie zmieniające wartości merytorycznej omawianego opracowania.

Podsumowując – książka Michała Sokolnickiego jest bardzo cenną pozycją o międzywojennym Płocku, bowiem Autor podjął się opracowania problematyki trudnej i pomijanej przez innych płockich historyków. Należy docenić jego ogromny wkład pracy w zebranie materiałów. Już samo przejście tytułu roczników płockiej prasy oraz archiwaliów budzi szacunek. Krytyczne podejście do tematu

zaowocowało bardzo interesującymi wnioskami, które będą musiały być uwzględnione w każdej następnej książce o historii międzywojennego Płocka. Ogromną wartością opracowania M. Sokolnickiego jest zmuszenie czytelników do krytycznej refleksji nad gospodarką Płocka w II RP i w ogóle w XIX i XX w., a może nawet współcześnie.

**Grzegorz Gołębiowski**

### Przypisy

- <sup>1</sup> B. Dymek, *W latach drugiej Rzeczypospolitej*, w: *Dzieje Płocka*, pod red. A. Gieysztor, Płock 1978, s. 388-430.
- <sup>2</sup> J. Szczepański, *Problemy społeczno-gospodarcze Płocka w okresie międzywojennym*, w: *Dzieje Płocka*, t. 2, pod red. M. Krajewskiego, Płock 2006, s.581-602.
- <sup>3</sup> Szerzej zob.: M. Sokolnicki, *Schyłek fortuny rodziny Górniczych z Płocka w latach 1918-1939 jako przykład dekonstrukcji gospodarczej tego okresu (przyczynek historyczny)*, „Notatki Płockie” 2015, nr 2, s.26-29.
- <sup>4</sup> W. Koński, *Historia płockich mostów na Wiśle*, w: *Mosty Płocka. Historia i przyszłość*, Płock 1998, s. 8-14; idem, *Piłsudskiego czy Rokossowskiego? Historia płockich mostów na Wiśle*, „Sygnały Płockie”, nr 5 z 1 maja 2003, s. 8-9.
- <sup>5</sup> E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918-1939*, Szczecin 1982, s. 87-88.
- <sup>6</sup> G. Gołębiowski, *Wizyty dostojników państwowych, wojskowych i kościelnych w Płocku 1918-1939*, Płock 2008.
- <sup>7</sup> J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa-Łódź 2000.
- <sup>8</sup> A. Jezierski, C. Leszczyńska, *Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1998.