

dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

Zakład Historii Kultury Materialnej

Instytut Historyczny UW

Recenzja dysertacji doktorskiej mgra Piotra Rygusa pt.:

Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. w latach 1934–1939

Już pierwszy rzut oka na dysertację doktorską mgra Piotra Rygusa pozwala stwierdzić, że mamy do czynienia z dziełem wnikliwego badacza, któremu nie obce są tajniki warsztatu historyka, specjalisty dziejów gospodarczych i techniki tudzież doświadczonego regionalisty. Skądinąd trudno się dziwić, mając na względzie fakt, że Doktorant to pracownik działu historii przemysłu w Muzeum Śląskim, a do tego specjalista mogący poszczycić się całkiem interesującym dorobkiem naukowym i popularyzującym szeroko rozumiane dzieje Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Nie czas i miejsce tu na prezentowanie twórczości Doktoranta, wszak to przecież zadanie Promotora, ale pozwolę sobie wspomnieć choć następujące publikacje: *Zarys historyczny hutnictwa cynku na Górnym Śląsku w latach 1798–1980* (Katowice 2015), *Kopalnie i huty Katowic* (Katowice 2017) czy też *Chorzów między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1922–1939* (Łódź 2014). Prace te świadczą nie tylko o różnorodności zainteresowań mgra Piotra Rygusa, ale i o jego dużym zaangażowaniu na rzecz popularyzowania historii, dziedzictwa przemysłu śląskiej ziemi, jak również promowania dziejów ośrodków miejskich GOP-u. Do tego wszystkiego dochodzi udział i współorganizacja wystaw muzealnych, a także aktywna postawa na rzecz ochrony dziedzictwa przemysłowo-technicznego GOP-u, żeby wspomnieć choćby tylko uczestnictwo w inicjatywie ratowania słynnej parowozowni katowickiej.

Niezależnie od wymienionych powyżej zagadnień badawczych oraz szczególnie mi bliskich inicjatyw zmierzających do realnej ochrony dziedzictwa Górnośląskiego Okręgu

Przemysłowego, Autor podjął też wnikliwe studia nad jednym z największych i najciekawszych gospodarczo tworców międzywojennej Polski lub Górnego Śląska, a mianowicie Wspólnotą Gospodarczą Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. I jakkolwiek samo przedsiębiorstwo względnie spółka akcyjna jest wzmiankowane w różnych publikacjach dotyczących dziejów gospodarczych Górnego Śląska, a nawet doczekało się własnego hasła w *Encyklopedii Historii Gospodarczej Polski do 1945 roku* (Warszawa 1982, t. 2, s. 524), to jednak – pomimo niezwykle ciekawych losów – nie znalazło do tej pory odzwierciedlenia w pracy monograficznej. A zatem z tym większym podziwem spoglądam na drobiazgowo skreślone dzieje koncernu, prezentowane w szerszym kontekście XIX- i XX-wiecznych realiów śląskiego przemysłu ciężkiego tudzież wydarzeń gospodarczych o charakterze ogólnoświatowym. Mój szacunek względem Autora budzi też fakt, że w polskiej historiografii – jak podkreśla sam Piotr Rygus – koncerny górniczo-hutnicze (poza słynnym Skarbofermem), nie doczekały się do dziś gruntownych rysów monograficznych (s. 4).

Do zbadania historii Wspólnoty Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. Doktorant wykorzystał nie tylko różnorodną literaturę przedmiotu, ale także spory zasób źródeł publikowanych, wspomnienia, pamiętniki i liczne tytuły prasowe oraz czasopisma. Bazę tę wzbogacił materiałami archiwalnymi wydobytymi z kilku państwowych placówek archiwalnych, w tym także warszawskiego Archiwum Akt Nowych czy nawet Archiwum Państwowego w Gdańsku. I choć kwerendę tę uważam za dość solidną, to jednak zabrakło mi nieco spojrzenia na problemy Wspólnoty Interesów po drugiej stronie granicznego kordonu. A owo spojrzenie odnaleźć można choćby w berlińskich aktach Ministerstwa Finansów Rzeszy (*Reichsfinanzministerium*), zaangażowanego w próby ratowania koncernu przed jego przejściem w polski zarząd (*Bundesarchiv* w Berlinie). Z deficytu tego nie chcę czynić poważnego zarzutu i raczej kładę go na karb panującej w ostatnich latach pandemii, aczkolwiek uważam, że analiza materiałów niemieckich przyczyniłaby się z pewnością do wzbogacenia i większego zobiektywizowania treści potencjalnej publikacji.

Na podstawie różnorodnej literatury i źródeł powstała obszerna dysertacja, licząca 370 stron i podzielona na cztery zasadnicze rozdziały, które w układzie chronologiczno-problemowym tworzą liczne podrozdziały. Całość uzupełniają oczywiście wstęp, zakończenie, wykazy skrótów, tabel oraz wielostronicowa bibliografia. Przyjęta konstrukcja pracy jest trafna, a nade wszystko przejrzysta i logiczna. To niewątpliwy atut rozprawy, choć niektóre tytuły podrozdziałów zdradzają predylekcję Autora do barokowej zawilóści, aby wspomnieć tylko podrozdział trzeci rozdziału drugiego: *Okoliczności podjęcia działań interwencyjnych ze*

strony państwa polskiego w celu uchronienia przedsiębiorstw wchodzących w skład tzw. Wspólnoty Interesów od upadłości (s. 123). Oczywiście nie rzutuje to na walory merytoryczne poszczególnych rozdziałów, ale myślę, że – przed potencjalną publikacją – część tytułów i podtytułów warto zrewidować względnie ująć bardziej zwięźle i hasłowo.

Rozdział pierwszy pełni funkcję swoistego antraktu lub wprowadzenia w zasadniczą problematykę dysertacji. Autor przedstawia tu bardzo rzetelnie losy i działalność Friedricha Flicka na rzecz utworzenia koncernu, będącego prekursorem tytułowej Wspólnoty Interesów. Nim jednak podjął ten wątek, nakreślił skrótkowo unikalny rozwój przemysłu ciężkiego w XIX w. na terenie GOP-u. Słusznie podkreśla też udział lokalnej szlachty lub arystokracji w przedsięwzięciach przemysłowych krainy, dopatrując się w tym jednak z czasem negatywnych hamulców w procesie koncentracji przemysłu (s. 17). Jakkolwiek nie mam zamiaru kwestionować uwag mgra Rygusa o „starzejącym się” technologicznie przemyśle górnośląskim i spadku jego konkurencyjności na przełomie XIX i XX w. (s. 17–18), to jednak przyczyn tego zjawiska nie upatrywałbym jedynie w peryferyjnym położeniu geograficznym Okręgu czy niższych kosztach siły roboczej (s. 17), ale też m.in. w gorszym jakościowo węglu – w stosunku do tego pozyskiwanego z Zagłębia Ruhry czy mniej wymagających odbiorcach ze wschodnich rynków zbytu. To z kolei rzutowało na brak lub ograniczanie przedsięwzięć modernizacyjnych i w konsekwencji słabnącą wraz z nadchodzącymi dekadami jakość wyrobów przemysłu metalowego etc.

Dalej mgr Piotr Rygus prezentuje nam bardzo ciekawie zabiegi i starania różnych osób tudzież grup nacisku, mające na celu zapobieżenie przejmowaniu niemieckich przedsiębiorstw przez polski kapitał lub władze. Omówił w szczególności rozgrywki pomiędzy inwestorami francuskimi i angielskimi, wreszcie też zaprezentował mało znaną w polskiej literaturze, aczkolwiek dla dziejów Wspólnoty Interesów postacią kluczową, mianowicie Friedricha Flicka. Przy okazji zauważę tu, że choć w kontekście charakteryzowanej przez Piotra Rygusa barwnej oraz ciekawej osoby Flicka nie mam żadnych obiekcji, o tyle nie jestem w pełni przekonany co do celowości omawiania tak szczegółowo i głęboko wstecz losów przedsiębiorstw czy rodzin górnośląskich. To uwaga, która nasuwa mi się już teraz, ale ma charakter natury ogólnej, gdyż problem lub tendencja ta pojawia się również w kolejnych rozdziałach. A tymczasem niekiedy owe historyczne dywagacje ciągną się aż kilka stron i powodują gubienie wątku (np. dzieje słynnego rodu Thiele-Wincklerów, s. 37–42). Byłbym też bardziej ostrożny w bezrefleksyjnym przytaczaniu niektórych międzywojennych poglądów i opinii, jak choćby tej o przygotowywaniu – przez kosztowne i poważne inwestycje w górnictwie i hutnictwie (s. 71) –

gospodarki w niemieckiej części Górnego Śląska do wojny celnej z Polską. Większość tych przedsięwzięć wynikała po prostu z potrzeby sprostania narastającej konkurencji górnictwa i hutnictwa okręgów przemysłowych zachodnich Niemiec czy też z bolesnej utraty dotychczasowych rynków zbytu w dawnym Królestwie Polskim, terenach byłych Austro-Węgier, a nawet – w dalekich Prusach Wschodnich. Nieprzypadkowo przecież tak duży nacisk kładziono nie tylko na unowocześnianie zakładów, ale i na zagadnienia komunikacyjne, w tym udrożnienie i modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej z jej przedłużeniem do GOP-u, czyli nowoczesnym Kanałem Adolfa Hitlera. Wszystkie te inwestycje miały przede wszystkim obniżyć końcowy koszt górnos Śląskiego węgla, który borykał się z coraz większą konkurencją lepszego jakościowo węgla z Zagłębia Ruhry.

Z drobnych uwag, które tutaj mi się nasunęły przypominę tylko, że na niemieckim terenie GOP-u od 1922 r. za administrację i obsługę ruchu kolejowego odpowiadała tylko i wyłącznie jedna Dyrekcja Kolei Rzeszy, a mianowicie ta w Opolu – *Reichsbahndirektion – Rbd Oppeln* (s. 51), a szlaki w transporcie kolejowym pojawiały się nie tylko po stronie Niemieckich Kolei Rzeszy, ale także i po stronie Polskich Kolei Państwowych (również s. 51).

W rozdziale drugim Autor omówił i zaprezentował z wielką znajomością rzeczy uwarunkowania powstania, funkcjonowania oraz przejęcia przez polski kapitał tytułowej Wspólnoty Interesów. To *de facto* swoista kontynuacja wcześniejszego wprowadzenia, choć teraz mgr Piotr Rygus skoncentrował się już bezpośrednio na okolicznościach powstania Wspólnoty Interesów i jej działalności pod niemieckim zarządem z wspomnianym Flickiem na czele. Przy okazji Autor omówił tutaj też rozwój idei wspólnot gospodarczych w innych koncernach niemieckich, słusznie podkreślając fundamentalną rolę w tym procesie przedsiębiorstw z branży chemicznej. Zdaje się, że owa gałąź przemysłu była niemal predestynowana do testowania i wdrożenia tych procesów, zwłaszcza że nowatorski i silnie rozbudowany przemysł chemiczny oraz elektrotechniczny uTORował w końcu XIX w. niemieckiej gospodarce drogę na ogólnoświatowe podium.

Dalej z wielką uwagą i zainteresowaniem czytałem o wciągnięciu amerykańskiego kapitału do górnos Śląskiego przemysłu względnie kontaktach amerykańskich biznesmanów, z Williamem Harrimanem na czele, i utworzeniu słynnej Korporacji Śląsko-Amerykańskiej (SACo) tudzież holdingu Towarzystwa Zjednoczonych Stalowni Śląskich (CSSC). Notabene w pracy nazwa ta podana została jako: *Consolidated Silesian Steel Corporation*, w rzeczywistości to *Consolidated Silesian Steel Company* (s. 98). Autor zwrócił też uwagę na

obszary zainteresowań gospodarczych młodego państwa polskiego, wskazując m.in. branżę chemiczną oraz zbrojeniową, łącznie z rozszanymi po całej Polsce zakładami mundurowymi. Tytułem dopowiedzenia nadmienię tylko, że wkrótce po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej zamówienia wojskowe na odzież i umundurowanie zostały bardzo poważnie zredukowane, wskutek czego owe przedsiębiorstwa zaczęły borykać się z istotnymi problemami finansowymi i ostatecznie wyłączono je spod kurateli wojska.

Następnie mgr Piotr Rygus płynnie przeszedł do trudnej rzeczywistości wielkiego kryzysu gospodarczego, kreśląc i analizując różne scenariusze radzenia sobie z nim i przewyżczenia w przedsiębiorstwach górniczych oraz hutniczych współtworzących Wspólnotę Interesów. Wreszcie opisał też proces zmiany dawnych niemieckich nazw hut na polskie, przeprowadzony *nomen omen* dopiero w latach 30. XX w. Przypomnę mimochodem, że w tym wypadku kluczowe niekiedy znaczenie miały dotychczasowe znaki firmowe przedsiębiorstw, czego doskonałym przykładem jest omawiana przez Doktoranta Huta Bismarcka. W jej zaborowym logotypie znajdowała się litera „B” z koroną, utożsamiana jednoznacznie ze wspomnianym przedsiębiorstwem, a zatem, by nie zmieniać markowego symbolu, hutę przemianowano właśnie na Batory, co pozwoliło na utrzymanie znanej klientom litery „B” z uproszczonym i zgeometryzowanym symbolem korony w logotypie.

Przy okazji wywodów w drugim rozdziale, Autorowi zdarzyły się również niewielkie potknięcia. Tak oto wskazując na pionierski charakter Związku trzech (*Dreibund*) oraz Zrzeszenia/Zjednoczenia trzech (*Dreiverband*), w wypadku tego pierwszego przeoczył udział Agfy. Przypomnę też, że BASF to *Badische Anilin- und Soda-Fabrik*, zaś wspomniany Carl Duisburg, w rzeczywistości zwał się Duisberg (s. 78–79). Z innych uwag wskażę na mało szczęśliwy *passus* o przyłączeniu w 1922 r. części Górnego Śląska, co miało spowodować wzbogacenie polskiego skarbu państwa „o kilka nowych przedsiębiorstw” (s. 127.). Ponadto, jako mało przydatny, a w każdym razie niezrozumiały uznaję wywód o narodowości kadry technicznej administrującej i zarządzającej hutami oraz kopalniami na polskim Górnym Śląsku (s. 136). Nie czas i miejsce tu na szersze analizy, ale oczywisty jest fakt, że lata zaborów sprawiły, iż to Niemcy tworzyli w głównej mierze kadry inżynieryjno-techniczną; uwarunkowania narodowościowe stanowiły zatem pochodną tego faktu. Nie sposób było przecież z dnia na dzień wykształcić polskich inżynierów i fachowców, a zatem *nolens volens* trzeba było korzystać z usług niemieckich specjalistów technicznych. W końcu dodam również, iż szczegółowe dane liczbowe ilustrujące produkcję oraz jej finansowe wartości w różnych przedsiębiorstwach Wspólnoty Interesów, zaprezentowane na stronach 173–175 lepiej

byłoby ująć w zestawieniu tabelarycznym, gdyż w obecnej formie opisowej są trudno przyswajalne i mało czytelne.

Rozdział trzeci lata schyłkowe działalności i funkcjonowania Wspólnoty Interesów, teraz już pod polskim zarządem. Jako istotną cezurę Autor wskazuje tutaj rok 1937, oznaczający reorganizację struktur administracyjno-organizacyjnych koncernu. Działania te miały charakter sanacyjny i umożliwiły duże oszczędności na wynagrodzeniach pracowników, a tym samym służyły poprawie rentowności zadłużonego przedsiębiorstwa. Dalej bardzo fachowo opisane zostały zagadnienia majątkowe, a przede wszystkim kwestie związane ze sferą produkcyjną i oferowanym asortymentem. Z zaciekawieniem czytałem tedy m.in. o wysokich na 20 m dźwigach dla Stoczni Gdańskiej czy instalacjach związanych z chłodniami amoniakalnymi (s. 207–208), wytwarzanymi przez Hutę „Zgoda”. Notabene firma ta zaopatrywała też w olbrzymie maszyny wyciągowe kopalnie i to bynajmniej nie tylko kopalnie węgla kamiennego, ale nawet słynną kopalnię soli w Wapnie w Poznańskim.

Na zakończenie tegoż rozdziału Autor wskazał szeroki wachlarz przedsięwzięć socjalnych przedsiębiorstwa, choć przyznać trzeba, że w przeciwieństwie do XIX-wiecznych inicjatyw budowy osiedli patronackich, teraz tego typu inwestycji brakowało. Wprawdzie problem deficytu służbowych lokali mieszkaniowych dla pracowników w firmie dostrzegano, ale inicjatywę realizacji nowych domów pracowniczych podjęto zbyt późno, by wydała ona owoce jeszcze przed wybuchem II wojny światowej. W zamian natomiast przedsiębiorstwo rozwijało szeroką akcję wczasową dla pracowników, organizowało zajęcia przedszkolne czy stypendia dla zdolnej młodzieży. Nadto – zgodnie z wcześniejszymi, zaborowymi jeszcze tradycjami – urządzano szkolnictwo zawodowe na terenie poszczególnych zakładów; dbano też o szczególnie istotną w przemyśle ciężkim służbę zdrowia. Słusznie podkreśla Autor zatem fakt, że Wspólnota Interesów stała za budową nowoczesnego pawilonu szpitalnego na 120 łóżek w Świętochłowicach.

Z kolei finalizując pracę i kreśląc rozdział czwarty, mgr Piotr Rygus swą uwagę skupił na szeregu planowanych oraz zmaterializowanych przez koncern przedsięwzięciach inwestycyjnych. Z wielką starannością zaprezentował tutaj inwestycje w poszczególnych branżach względnie zgrupowaniach zakładów koncernu. Jak podaje Autor, już wówczas miały one na celu nie tylko poprawę jakości produkowanych wyrobów, ale także redukcję etatów, które w kosztach robocizny rzutowały na sytuację ekonomiczną koncernu.

W sferze inwestycji związanych z hutnictwem i górnictwem godne podkreślenia są nie tylko inwestycje w środki trwałe, ale i badania oraz poszukiwania rudy żelaza, które wskazują ewidentnie już zachodni model działalności administrowanej przez Polaków Wspólnoty Interesów. Ciekawie omówione zostały też losy powstania oraz problemy finansowe Stoczni Gdyńskiej, dla której udziałowcem strategicznym stała się finalnie w 1937 r. tytułowa Wspólnota Interesów. Niemniej jednak *passus* o początkach budownictwa okrętowego w Coves w XVI w. i późniejszym rozwoju tej angielskiej firmy (s. 304) uważam już za zbędny. Równie interesująco udało się mgrowi Piotrowi Rygusowi przedstawić wejście Wspólnoty Interesów w branżę samochodową, a do tego planowaną kooperację ze Wspólnotą Eksportową Niemieckich Fabryk Samochodów S.A. (s. 317–318). Skądinąd fragment to niebywale interesujący, gdyż obrazuje fakt, iż pomimo różnorodnych problemów w stosunkach z Niemcami, w sferze motoryzacji postawiono w Polsce jednak na sprawdzone i znane marki niemieckie. Faktem jest, że do momentu wybuchu II wojny światowej, do uruchomienia fabryki samochodów w Radomiu ostatecznie nie doszło, ale samo przedsięwzięcie sugeruje, iż działająca pod skarbowym zarządem Wspólnota Interesów dążyła do sukcesywnego poszerzania asortymentu swej produkcji, a do tego była wykorzystywana przez państwo polskie w dziele cywilizacyjnego dźwigania II Rzeczypospolitej.

Z drobnych uwag, które tutaj odnotowałem, zauważę tylko, że w kontekście zakupu holownika do transportu węgla rzeką Przemsza używa Autor słowa „spływ” (s. 275), podczas gdy w tym wypadku chodzi już o transport węgla drogą wodną. Podobnie jest też z dokiem pływającym i jego nośnością 2600 t (s. 287), podczas gdy idzie tutaj o wyporność. Owa nośność mylona jest z wypornością także w wypadku kutrów rybackich na s. 311, jak również w kilku innych miejscach i przypadkach. Wynika to najpewniej z kalki przedwojennej nomenklatury technicznej, która współcześnie jednak dotyczy innych właściwości lub cech technicznych.


Przedstawiona do recenzji praca mgra Piotra Rygusa została napisana bardzo dobrą polszczyzną, a wywód jest klarowny. Wartość pracy podnoszą dodatkowo liczne i świetnie dobrane cytaty, które doskonale ilustrują ducha epoki, a do tego przyczyniają się do wzbogacenia narracji. Na uwagę zasługuje też fakt, iż pomimo stosowanej przez Autora fachowej nomenklatury technicznej, narracja jest zrozumiała dla przeciętnego czytelnika. Zdarzają się wprawdzie pewne omyłki związane z terminologią techniczną, ale też i zakres dziedzin technicznych poruszanych w pracy jest niebywale szeroki. Incydentalnie pojawiają się potknięcia językowe czy nieścisłości, ale nie mam zamiaru wchodzić tutaj w rolę aptekarza. Wierzę, że przed ewentualną publikacją wszelkie niedociągnięcia i błędy językowe wyłapie

wprawne oko korektora. Zaletą pracy są ujęcia tabelaryczne i wykresy, które dobrze ilustrują omawiane procesy i zjawiska, choć występują też fragmenty tekstu, w których aż roi się od danych liczbowych i lepiej byłoby przedstawić je również w tabeli (*vide* wcześniejsza uwaga do tekstu na s. 173–175).

Na zakończenie pozwolę sobie już dosłownie na kilka uwag natury ogólnej, których nie chciałem mnożyć przy kolejnych rozdziałach. Myślę tutaj przede wszystkim o ujednoczeniu względnie wprowadzeniu konsekwencji w nazewnictwie geograficznym i stosowaniu polskich albo niemieckich nazw (na s. 17 jest przykładowo zarówno Zagłębie Saary po polsku jak i Bayern, czyli Bawaria po niemiecku). Podobny problem dotyczy większości przytaczanych w dysertacji nazw firm. Skoro bowiem mowa jest o Królewskiej Odlewni Żeliwa w Gliwicach czy Kopalni Królowa Luiza w Zabrze (s. 14), to identycznie należałoby postąpić z całą gamą niemieckich nazw przedsiębiorstw, które Autor przytacza choćby na stronie 19. Dla mnie osobiście polskie czy niemieckie nazwy przedsiębiorstw nie stanowią żadnego problemu i różnicy, ale używane są niekonsekwentnie i z perspektywy czytelnika nieznanego języka niemieckiego, będzie to zapewne kłopot. Ponadto, jak wskazałem wyżej, zdarzają się omyłki zarówno w wyrazach niemieckich, jak i angielskich, które – przed potencjalną publikacją – należy jeszcze dokładnie sprawdzić i skorygować.

Niezależnie jednak od wskazanych wyżej uwag stoję na stanowisku, że przygotowana przez Autora rozprawa doktorska o jednej z najpotężniejszych firm międzywojennej Polski to dzieło bardzo wartościowe i znaczące. Przekonuje o tym nie tylko bibliografia, ale także cała zawartość merytoryczna. Tym samym **stwierdzam, że praca pt.: *Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S.A. w latach 1934–1939*, autorstwa mgra Piotra Rygusa, spełnia warunki stawiane rozprawom doktorskim w ustawie o stopniach i tytułach naukowych, a zatem stawiam wniosek o dopuszczenie jej do publicznej obrony.**

Wrocław, 20 maja 2022 r.



dr hab. Miron Urbaniak, prof. nadzw.

