

STUDIA I ARTYKUŁY

Jerzy Łazor

<https://orcid.org/0000-0002-8880-1085>

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Kto ma budować Gdynię? Wpływ władz w Paryżu na kształt konsorcjum francusko-polskiego*

Abstrakt: Artykuł przedstawia proces kształtowania się francuskiej części konsorcjum, które uzyskało koncesję na budowę portu w Gdyni. Jego podstawą są francuskie materiały archiwalne. Tekst zestawia i weryfikuje ustalenia historiografii polskiej i francuskiej, dowodząc, że zasadnicze znaczenie dla wyboru firm uczestniczących w konsorcjum miały władze francuskie realizujące politykę bezpieczeństwa III Republiki.

Słowa kluczowe: Francja, Polska, Gdynia, infrastruktura, okres międzywojenny, polityka zagraniczna, kapitał zagraniczny.

Abstract: The article shows the shaping of the French part of the Franco-Polish consortium, which obtained the concession to build the harbour in Gdynia. It is based on French archival sources. The paper combines research conducted separately within French and Polish historiography, offering a new interpretation of the beginnings of the Gdynia harbour. It shows that French authorities, following their government's security policy, had a decisive impact on the selection of companies forming the consortium.

Key words: France, Poland, Gdynia, infrastructure, interwar period, foreign policy, foreign capital.

* Artykuł powstał w wyniku realizacji projektu badawczego nr 2018/31/D/HS3/00405 pt. „Ekonomia polityczna francuskiego kapitału w międzywojennej Polsce”, finansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki. Serdecznie dziękuję Jackowi Luszniwiczowi za uwagi do tekstu.

Wstęp

W 1924 r. koncesję na budowę portu w Gdyni uzyskało polsko-francuskie konsorcjum, w którym stronę zachodnią reprezentowały trzy firmy: Société de Construction des Batignolles, Schneider et Cie oraz Société Anonyme Hersent, Entreprises de Travaux Publics et Maritimes. Choć kontrakt z konsorcjum został podpisany 4 VII 1924 r., do porozumienia między francuskimi firmami nie doszło od razu, lecz było ono konsekwencją kilkumiesięcznych negocjacji. Mój cel w niniejszym tekście stanowi zbadanie procesu decyzyjnego i odbywanych w latach 1923–1924 rozmów, które do tego doprowadziły.

Zgodnie z wnioskami ekonomistów z międzywojnia¹ i późniejszych historyków gospodarczych² zakładam, że w okresie międzywojennym czynniki polityczne w istotny sposób wpływały na decyzje o międzynarodowych przepływach kapitału. Problem ten dotyczył zwłaszcza stosunków polsko-francuskich – historycy często interpretują działania III Republiki, wymuszającej na Polsce ustępstwa gospodarcze w zamian za polityczne poparcie, jako formę imperializmu (tzw. imperializm biednych³). Takie rozumienie kontekstu inwestycji zagranicznych przekłada się na dobór przebadanych materiałów. Podstawą źródłową niniejszego artykułu są głównie zbiory francuskich Archiwów Dyplomatycznych (Archives Diplomatiques)⁴. W podparyskich archiwach finansowych (Centre des Archives Économiques et Financières) dotarłem jedynie do mniej ważnych materiałów dotyczących ostatnich tygodni tworzenia się konsorcjum⁵. Również w materiałach dyplomatycznych konkurentów, których Francuzi szczególnie się obawiali, czyli w archiwach brytyjskiego Foreign Office, znalazłem niewiele.

Jednocześnie uznanie politycznego uwikłania decyzji gospodarczych wpływa na zadawane przeze mnie pytania, wykraczające poza ustalenia faktografii. Interesują mnie bowiem mechanizmy francuskich interwencji w negocjacje gospodarcze prywatnych firm z władzami polskimi, relacje między

¹ Royal Institute of International Affairs, *The Problem of International Investment. A Report by a Study Group of Members of the Royal Institute of International Affairs*, London–New York 1937.

² R.H. Meyer, *Bankers' Diplomacy. Monetary Stabilization in the Twenties*, New York 1970; A. Teichova, *An Economic Background to Munich. International Business and Czechoslovakia 1918–1938*, London 1974.

³ G.H. Soutou, *L'impérialisme du pauvre: la politique économique du gouvernement français en Europe Centrale et Orientale de 1918 à 1929. Essai d'interprétation*, „Relations Internationales” 1976, nr 7, s. 219–239. Szerzej na ten temat zob. J. Łazor, *Kapitał francuski w Polsce międzywojennej. Stan badań i postulaty badawcze*, „UR Journal of Humanities and Social Sciences” 2019, t. IV, nr 1 (10), s. 29–52.

⁴ Głównie w jednostce: Archives Diplomatiques (dalej: AD), Correspondance Politique et Commercial, 1918–1940 – Pologne (dalej: CPC PL 1918–1940), 260.

⁵ Centre des Archives Économiques et Financières, Direction du Trésor. Relations Internationales. Pologne 1919–1939, B 31.939.

wspomnianymi prywatnymi inwestorami a władzami w Paryżu, wreszcie znaczenie tych interwencji dla powodzenia francuskich inwestycji w Polsce.

O budowie Gdyni pisało wielu badaczy. W polskiej historiografii Ryszard Mielczarek⁶ przedstawił kształtowanie się polsko-francuskiego konsorcjum na tyle wyczerpująco, na ile pozwalały krajowe źródła i znaczny dorobek wcześniejszych autorów⁷. Dowodził on, że jakkolwiek przyznanie konsorcjum francusko-polskiemu koncesji na budowę Gdyni było konsekwencją nacisków dyplomatycznych Quai d'Orsay, kształt konsorcjum widział jako efekt polskiej inicjatywy. Z kolei po francusku najwięcej na temat budowy Gdyni napisali w swoich nieopublikowanych doktoratach Mylène Mihout-Natar i Christophe Laforest⁸. Pierwsza autorka dość pobieżnie wykazała zaangażowanie władz francuskich w aktywność firm budowlanych. Laforest więcej uwagi poświęcił późniejszej budowie Gdyni, korzystając przy tym z nieznanymi mi dokumentów przedsiębiorstw, zgromadzonych we francuskim Narodowym Archiwum Świata Pracy (Archives Nationales du Monde du Travail). Istnieje ponadto obszerna literatura tzw. francuskiego sektora robót publicznych, który tworzyły firmy realizujące inwestycje infrastrukturalne finansowane przez władze państwowe i samorządowe⁹. Wszyscy francuscy członkowie konsorcjum, niezależnie od innej działalności, należeli do tego sektora. Choć autorzy tych

⁶ R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Gdańsk 2001. W książce tej obszerna bibliografia tematu.

⁷ Zwłaszcza zob. B. Kasproicz, *Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920–1939*, „Zapiski Historyczne” 1956, t. XXII, z. 1–3, s. 119–174; D. Steyer, *Stosunki polsko-francuskie w zakresie gospodarki morskiej w latach 1919–1939*, „Zapiski Historyczne” 1964, t. XXIX, z. 1, s. 39–68; J. Libiszewski, *Początki budowy portu w Gdyni w latach 1920–1925 (okres tzw. „Małego portu”)*, „Studia Historyczne” 1972, z. 2, s. 121–174; W. Czerwińska, *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej w latach 1919–1939*, Gdańsk 1974; B. Hajduk, *25 lat działalności w Gdyni spółki Højgaard & Schultz (1924–1949)*, „Rocznik Gdyni” 1992, nr 11, s. 41–52; idem, *Działalność spółki duńskiej Højgaard & Schultz AS w Polsce w latach 1924–1949*, w: *Polska–Dania w ciągu wieków*, red. J. Szymański, Gdańsk 2004, s. 175–197.

⁸ M. Mihout-Natar, *L'intervention des capitaux français dans la Pologne de la Seconde République (1918–1939): contribution à l'histoire de l'impérialisme économique français en Europe centrale*, praca doktorska obroniona w Université Charles de Gaulle-Lille III, Lille 2002, s. 684–730; Ch. Laforest, *La stratégie française et la Pologne (1919–1939). Aspects économiques et implications politiques*, praca doktorska obroniona w Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris 2001, s. 155–177.

⁹ A. D'Angio, *Schneider & Cie et les travaux publics, 1895–1949*, Paris 1995; eadem, *Schneider et Cie et la naissance de l'ingénierie. Des pratiques internes à l'aventure internationale 1836–1949*, Paris 2000; eadem, *Schneider et Cie face aux risques géopolitiques en Europe centrale et orientale (1918–1939)*, „Les Cahiers SIRICE” 2010, t. VI, nr 2, s. 35–59; D. Barjot, *La grande entreprise française de travaux publics (1883–1974)*, Paris 2006; idem, *L'entreprise Hersent: ascension, prospérité et chute d'une famille d'entrepreneurs (1860–1982)*, w: *Le capitalisme familial. Logiques et trajectoires*, red. J.C. Daumas, Besançon 2003, s. 133–160; A. Burnel, *La société de construction des Batignolles de 1914 à 1939. Histoire d'un déclin*, Genève 1995.

opracowań niewiele uwagi poświęcili kształtowi konsorcjum budującego polski port, dają one możliwość osadzenia informacji z polskich i francuskich źródeł w odpowiednim kontekście, dotychczas nieobecny w polskiej historiografii.

Mimo tak znacznego dorobku na temat budowy Gdyni, istniejące opracowania nie zawierają odpowiedzi na postawione przeze mnie pytania, które przywoływanych wyżej autorów nie interesowały. Ponadto omawiane prace powstawały w kontekście historiografii narodowych, a ich autorzy nie znali dorobku z innego kraju. Wyjątkiem jest tu Mihout-Natar, która korzystała z polskich archiwaliów i w pewnym stopniu z literatury, ale nie przełożyło się to na jej badania na temat Gdyni.

W tekście przedstawiam nową faktografię utworzenia konsorcjum, weryfikując i poprawiając ustalenia polskiej i francuskiej historiografii. Pokazuję, że rola rządu francuskiego i jego przedstawicieli daleko wykraczała poza wywieranie presji na władze polskie i wsparcie francuskich firm. Politycy i urzędnicy znanego Sekwany decydowali o doborze inwestorów w Polsce, wpływali na ich oferty i związki z firmami zagranicznymi. Ich poparcie było kluczowe dla powodzenia francuskiego przedsięwzięcia. Wniosek ten stanowi potwierdzenie moich przypuszczeń wysuniętych po analizie losów pierwszej koncesji kolejowej przyznanej Francuzom również w 1924 r.¹⁰ Skala działań rządu francuskiego była wynikiem znaczenia budowy portu w Gdyni dla francuskiego bezpieczeństwa.

Tekst składa się z trzech części. W pierwszej omawiam pierwotny skład grupy starającej się o koncesję na budowę portu w Gdyni, pokazując jednocześnie przyczyny zainteresowania Francuzów tą inwestycją. W drugiej analizuję interwencję władz francuskich, która doprowadziła do zmiany składu przyszłych budowniczych Gdyni. W trzeciej pokazuję starania innych podmiotów francuskich oraz przedstawiam ostateczny kształt zagranicznej części francusko-polskiego konsorcjum.

Grupa Société Anonyme Hersent

Bezpośrednie zaangażowanie władz francuskich w inwestycję w Gdyni datuje się od marca 1923 r. Wówczas Jean Hersent, kierujący paryską firmą Société Anonyme Hersent, poinformował francuskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych o utworzeniu grupy w celu zbadania możliwości realizacji budowy portu Gdyni z belgijską¹¹ firmą Ackermans & van Haaren oraz duńską Højgaard

¹⁰ J. Łazor, *Pierwsza francusko-polska koncesja kolejowa z 1924 r. Przyczynek do relacji finansowo-gospodarczych Polski i Francji po pierwszej wojnie światowej*, „Kwartalnik Historyczny” 2021, nr 3, s. 785–812.

¹¹ We francuskich i polskich tekstach firma ta określana bywa belgijską, holenderską lub belgijsko-holenderską. To działające od 1876 r. rodzinne przedsiębiorstwo zostało założone przez Holendrów. Od lat osiemdziesiątych XIX w. obecne było również w Belgii. Po licznych

& Schultz. W swoim piśmie Hersent prosił jednocześnie o pomoc dyplomatyczną w negocjacjach w Warszawie¹².

Można by oczekiwać, że propozycje biznesmena trafią przy Quai d'Orsay na podatny grunt. Francuscy dyplomaci z uwagą bowiem obserwowali pierwsze polskie kroki w Gdyni. „Bez wątpienia nie ma w polskiej myśli nic mądrzejszego”¹³ – pisał w sierpniu 1922 r. Édouard Gérardin, konsul III Republiki w Wolnym Mieście Gdańsku. Jego zdaniem Gdynia mogła stać się „wielkim, nowoczesnym portem”, ważniejszym od Gdańska. Za projektem przemawiały liczne atuty. Polacy mieli wedle Gérardina posiadać „doskonałych inżynierów, liczną, zdyscyplinowaną i niedrogą siłę roboczą, energię, której im nie brakuje w walce” z Niemcami. Rok później stojący na czele Francuskiej Misji Morskiej w Polsce Eugène Charles Jolivet¹⁴ dodawał, że realizacja projektu budowy „jest niezwykle pożądana, a zarazem niepodważalnie pilna”¹⁵.

Znaczenie Gdyni dla Francji potwierdziła później Komisja Studiów Najwyższej Rady Obrony Narodowej (Commission d'Études du Conseil Supérieur de la Défense Nationale). Komisja była kluczowym organem francuskiej polityki bezpieczeństwa, któremu w 1921 r. powierzono „środki konieczne dla kierowania wszystkimi sił[ami] narodu i ich koordynacji w celu przygotowania do wojny”¹⁶. Podczas posiedzenia jej trzeciej sekcji w kwietniu 1924 r.¹⁷ wskazano cztery powody zaangażowania się w polską inwestycję. Po pierwsze, była to konieczność stworzenia portu umożliwiającego zaopatrzenie Polski w czasie

zmianach formy prawnej, w grudniu 1924 r. przekształciło się w Ackermans & van Haaren NV z siedzibą w Antwerpii. Z racji umiejscowienia siedziby nazywam je firmą belgijską. Por. D. Podevijn, *Hendrik Willem Ackermans. Notes of an Industrial Pioneer*, Antwerp–Ghent–Kortrijk 2013, s. 21–23.

¹² AD, CPC PL 1918–1940, 260, J. Hersent do E. Peretti de la Rocca, 15 III 1923 r., k. 8; R. Mielczarek, op. cit., s. 42.

¹³ AD, CPC PL 1918–1940, 260, E.H.A. Gérardin do R. Poincaré, 10 VIII 1922 r., k. 2–4v.

¹⁴ Komandor, a następnie kadm. Jolivet formalnie przypisany do głównej Francuskiej Misji Wojskowej, w dokumentach nazywany jest jednak kierownikiem misji morskiej, której początkowo stanowił zresztą jedyne przedstawiciela. T. Schramm, *Francuskie misje wojskowe w państwach Europy Środkowej 1919–1938*, Poznań 1987, s. 112. Por. Ch. Laforest, op. cit., s. 157.

¹⁵ AD, CPC PL 1918–1940, 260, E.Ch. Jolivet do [Poselstwa Francuskiego w Warszawie], 7 V 1923 r., k. 23.

¹⁶ F. Guelton, *Les hautes instances de la Défense nationale sous la Troisième République, w: Militaires en République, 1870–1962: les officiers, le pouvoir et la vie publique en France actes du colloque international tenu au Palais du Luxembourg et à la Sorbonne les 4, 5 et 6 avril 1996*, red. O. Forcade, E. Duhamel, P. Vial, Paris 1999, s. 55; por. J. Vial, *La défense nationale: son organisation entre les deux guerres*, „Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale” 1955, t. V, nr 18, s. 11–32.

¹⁷ AD, CPC PL 1918–1940, 260, Délibération de la 3e Section de la Commission d'Études du Conseil Supérieur de la Défense Nationale dans sa séance du 18 IV 1924 r., 7 V 1924 r., k. 182–190; ibidem, Résumé des délibérations de la 3e Section de la Commission d'Études et avis formulés concernant la garantie financière demandée par le Consortium Franco-Polonais au sujet de la concession des travaux du port de Gdynia, 18 IV 1924 r., k. 148–150.

konfliktu zbrojnego. Powoływano się tu na trudności z wykorzystaniem do tego celu Gdańska w trakcie wojny polsko-sowieckiej. Po drugie, wojskowi wskazywali na wielkie znaczenie istnienia na Bałtyku bazy operacyjnej dla marynarek Francji i Polski. Bez jej powstania trudno sobie zresztą wyobrazić istnienie polskiej floty wojennej. Po trzecie, powód stanowiła chęć wsparcia rozwoju gospodarczego Polski i jej floty handlowej postrzeganej jako „konieczny czynnik”¹⁸ przyszłej polskiej siły. Ponownie jednak wskazywano, że powstanie polskiej marynarki wojennej było koniecznym wstępnym warunkiem rozwoju floty handlowej. Według Laforesta wsparcie rozwoju gospodarczego Polski należy również postrzegać przez pryzmat francuskich celów wojskowych – służyć ono miało wzmocnieniu wschodniego sojusznika¹⁹. Innymi słowy, trzy pierwsze powody przywoływane dla uzasadnienia francuskiego udziału w budowie Gdyni wiązały się z polityką bezpieczeństwa III Republiki. Dopiero czwarty podnosił korzyści tej inwestycji dla francuskiej gospodarki. Argumentowano, że uzyskanie koncesji otworzy polski rynek budowlany i da podstawy kolejnych kontraktów, jak chociażby na budowę kolei albo też stoczni w Gdyni. Ta ostatnia miałaby za zadanie realizować program rozbudowy polskiej marynarki wojennej, wówczas szacowany na 2 mld franków w złocie²⁰. Niewypowiedzianym, choć oczywistym dla ówczesnych decydentów argumentem za zaangażowaniem się w Gdyni było przeciwstawienie się interesom niemieckim i angielskim w Gdańsku²¹.

Wobec tak dużego znaczenia przypisywanego Gdyni może dziwić, że prośba o pomoc ze strony Hersenta spotkała się z chłodną reakcją władz w Paryżu, inaczej niż zbliżone w czasie starania innych francuskich firm o pierwszą koncesję kolejową w Polsce²². W konsekwencji pisma inwestorów premier i minister spraw zagranicznych Raymond Poincaré polecił jedynie posłowi w Warszawie Hectorowi André de Panafieu „ewentualną interwencję”, pod warunkiem że o to samo nie poprosi inna francuska firma o porównywalnym znaczeniu²³. Było to nietypowe, bo urzędnicy Quai d’Orsay chętnie przesyłali do Warszawy polecenie wsparcia francuskich przedsiębiorców starających się o inwestycje w Polsce.

Mały entuzjazm urzędników jest tym dziwniejszy, że spółka Hersent to ważna francuska firma sektora robót publicznych, w której rozwoju „kluczową rolę odegrała inżynieria portowa”²⁴. Stworzył ją Hildevert Hersent, który w swojej długiej karierze budował, remontował i wyposażał wiele

¹⁸ Ibidem, *Résumé des délibérations...*, k. 149.

¹⁹ Ch. Laforest, *La stratégie française et la Pologne (1919–1939). Aspects économiques et implications politiques*, „Histoire, Économie et Société” 2003, t. XXII, nr 3, s. 397.

²⁰ AD, CPC PL 1918–1940, 260, *Délibération de la 3e Section...*, k. 185.

²¹ D. Steyer, *op. cit.*, s. 45; R. Mielczarek, *op. cit.*, s. 37–38.

²² J. Łazor, *Pierwsza francusko-polska koncesja...*, *passim*.

²³ AD, CPC PL 1918–1940, 260, R. Poincaré do H.A. de Panafieu, 23 III 1923 r., k. 10.

²⁴ A. Burnel, *op. cit.*, s. 202.

portów, w tym m.in. w Anvers, Bordeaux, Dakarze, Sajgonie, Lizbonie czy Tulonie. Po jego śmierci w 1903 r. firmę przejęli synowie Jean i Georges. Spółka prowadziła prace na całym świecie, od Azji po Amerykę Południową i od Rosji po Maroko. Jej zagraniczne inwestycje często były realizowane na podstawie koncesji²⁵.

Za tą pełną rezerwy reakcją stała w pierwszej kolejności niewiedza na temat propozycji spółki. Niepokój budzić też musiał międzynarodowy skład reprezentowanej przezeń grupy²⁶. Francuscy urzędnicy byli przeciwni ingerencji kapitału innych państw w inwestycje tak ściśle związane z bezpieczeństwem III Republiki. Chargé d'affaires w Warszawie Prosper de Barante stwierdził ponadto, że spółkę Hersent doproszono do kierowanej przez obcokrajowców grupy z powodów politycznych, aby wykorzystać silną pozycję Francuzów w II Rzeczypospolitej²⁷. Miał też wątpliwości co do możliwości finansowych inwestorów, tym bardziej że sytuacja budżetowa Polski wymuszała finansowanie budowy Gdyni pożyczką²⁸. Reakcją na raporty z Polski było dalsze usztywnienie stanowiska francuskich urzędników. Zażądali oni od przedstawicieli spółki Hersent planu finansowego budowy oraz informacji o ich roli w zgrupowaniu – oficjalnie, aby móc lepiej w ich imieniu interweniować wobec rządu polskiego, faktycznie, aby zapewne zorientować się, czy interwencje te w ogóle mają uzasadnienie²⁹. W przypadku pozostałych przyszłych członków konsorcjum – Schneidera i Batignolles – pytania tego rodzaju nie padły.

Czy udział spółki Hersent wśród inwestorów w Gdyni istotnie miał charakter jedynie polityczny? Inicjatywa powołania grupy wyszła od polskich inżynierów³⁰, którzy zaprosili do współpracy znanych z czasów pracy w Rosji Knuda Højgaard i Svena Schultza³¹. Zapewne wynikiem starań Duńczyków było zaproszenie do współpracy firmy Ackermans & van Haaren, światowej klasy specjalistów w zakresie bagrowania³². Z kolei Belgowie od 20 lat realizowali inwestycje we Francji, współpracując najpierw z Hersentem seniorem, a następnie z jego synami. Wspólnie prowadzili prace w Caen, Caronte, Hawrze, Rouen, a także wielką budowę portu w Rosario, głównym punkcie eksportowym argentyńskiego zboża. Co ważne, obydwie firmy działały również w Sankt Petersburgu na początku XX w., a także w Rewelu (Tallinnie).

²⁵ D. Barjot, *L'entreprise Hersent...*, s. 140–147; por. idem, *Public utilities and private initiative: The French concession model in historical perspective*, „Business History” 2011, t. LIII, nr 5, s. 782–800.

²⁶ Ch. Laforest, *La stratégie française...*, praca doktorska, s. 158.

²⁷ AD, CPC PL 1918–1940, 260, P. de Barante do R. Poincaré, 2 IV 1923 r., k. 12v.

²⁸ Ibidem, P. de Barante do R. Poincaré, 2 IV 1923 r., k. 12v.

²⁹ Ibidem, MAÉ do [S.A. Hersent], 17 IV 1923 r., k. 13–13v.

³⁰ R. Mielczarek, op. cit., s. 41.

³¹ B. Hajduk, *25 lat...*, s. 41–42.

³² Por. R. Mielczarek, op. cit., s. 42.

W Rosji ich kierownicy i inżynierowie prawdopodobnie mieli do czynienia z pozostałymi członkami konsorcjum³³. Z pewnością zatem obecność spółki Hersent w konsorcjum nie wynikała jedynie z pochodzenia firmy z Francji. Powtarzana przez Mielczarka teza, że spośród firm francuskich uczestniczących w budowie Gdyni jedynie Batignolles „zajmowało się profesjonalnie budownictwem wodnym”³⁴, jest błędna. Spółkę Hersent znano jako firmę szczególnie innowacyjną w zakresie budowy portów, która też stanowiła główną część jej działalności, zwłaszcza w okresie międzywojennym (choć istotnie w zakresie bagrowania miała ona zwyczaj wyręczać się firmą belgijską)³⁵. Trudno jednak powiedzieć, czy jej kompetencje były ważniejsze od korzyści, jakie przynieść mogło posiadanie w gronie starających się o koncesję przedsiębiorstwa francuskiego. Świadomość uprzywilejowanej pozycji Francuzów w II Rzeczypospolitej mieli zresztą, jak pokażę niżej, również Polacy. Zapewne nie bez znaczenia była też nadzieja, że udział francuskiej firmy ułatwi dostęp do banków znad Sekwany³⁶. To z kolei umożliwiłoby zewnętrzne finansowanie inwestycji, będące regułą w przypadku inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez firmy prywatne na podstawie koncesji. Ich istotę stanowiło bowiem odroczenie konieczności wykładania pieniędzy przez władze państwowe. Przedstawione powody nie były jednak ze sobą sprzeczne i sądzę, że wszystkie mogły odgrywać rolę przy zapraszaniu spółki Hersent do grupy inwestorów.

Odpowiadając ministerstwu, Jean Hersent powoływał się na notatki ze spotkań inicjatorów inwestycji z września 1922 i marca 1923 r.³⁷ Połowa udziałów w przyszłym konsorcjum miała należeć do Polaków, z czego 3/5 (czyli 30% całości) posiadać winien Polski Bank Przemysłowy, druga połowa zaś do firm zagranicznych. W tej grupie, wedle deklaracji Hersenta, 50% udziału miała otrzymać jego firma, choć nie wynikało to z załączonych przez niego dokumentów. Francuski dyrektor przedstawił też różne planowane przez jego

³³ AD, CPC PL 1918–1940, 260, J. Hersent do E. Perettiiego de la Rocca, 3 V 1923 r., k. 15–15v; A. Burnel, op. cit., s. 210; A. D’Angio, *Schneider et Cie et la naissance...*, s. 64; D. Barjot, *L’entreprise Hersent...*, s. 142; idem, *Une face méconnue du capitalisme français en Russie. L’activité des entrepreneurs de travaux publics (1857–1914)*, w: *La France et les Français en Russie. Nouvelles sources et approches (1815–1917)*, red. A. Charon, B. Delmas, A. Le Goff, Paris 2018, s. 443–457.

³⁴ R. Mielczarek, op. cit., s. 47; por. np.: D. Steyer, op. cit., s. 45.

³⁵ R.R. Park-Barjot, *La Société de Construction des Batignolles. Des origines à la première guerre mondiale, 1846–1914*, Paris 2005, s. 321; D. Barjot, *L’entreprise Hersent...*, s. 146–149; A. Burnel, op. cit., s. 210.

³⁶ B. Kasproicz, op. cit., s. 132.

³⁷ AD, CPC PL 1918–1940, 260, J. Hersent do E. de Perettiiego de la Rocca, 3 V 1923 r., k. 15–15v; ibidem, Procès-verbal de la session du 18 IX 1922 à la Banque „Polski Bank Przemysłowy” à Varsovie, concernant le projet de la construction du port commercial à Gdynia, 16 I 192[3] r., k. 16–17; ibidem, 260, Komitet Założycielski SA Budowa Portu w Gdyni, 27 III 1923 r., k. 18–[19b].

grupę metody finansowania budowy – zabezpieczenie ich koncesjami leśnymi albo przychodami z przyszłej eksploatacji portu³⁸.

Opisany skład oznaczałby faktyczny udział francuskich kapitałów na poziomie 25%. Bolesław Kasprowicz dowodził, podobnie jak Mihout-Natar, że również Polski Bank Przemysłowy SA we Lwowie był pod kontrolą francuskich kapitałów naftowych³⁹ w Galicji, co dawałoby francuskim interesom przeszło połowę udziałów w konsorcjum. Jak pisał jednak Wojciech Morawski, bank ten dostał się pod kontrolę koncernu Devildera dopiero w 1926 r.⁴⁰, co potwierdza milczenie źródeł francuskich na temat banku w kontekście starań o koncesję.

Niezależnie od obrony przez Mielczarkę zasług polskich inżynierów (którą z francuskiego punktu widzenia potwierdziła też Anne Burnel)⁴¹, rolę Polaków w konsorcjum również można interpretować jako w części wizerunkową: nie dostarczali oni pieniędzy⁴², sami też nie realizowali robót, prowadzili za to w Polsce rozległą kampanię prasową oraz uzyskali wsparcie Ligi Żeglugi Polskiej (poprzedniczki Ligi Morskiej i Kolonialnej) dla projektu⁴³, w dalszych latach ułatwiali porozumienie między stronami. Podobnie jak w przypadku budowy magistrali węglowej czy przejmowania Skarbofermu, Polacy nie dysponowali odpowiednim kapitałem i musieli korzystać z pomocy zagranicą⁴⁴. Udział Polaków w konsorcjach czy kapitale akcyjnym miał na celu ochronę interesów państwa⁴⁵, nie przekładał się jednak koniecznie na aktywność gospodarczą⁴⁶. Fakt, że firmy zagraniczne w wymienionych przypadkach pochodziły z Francji, był konsekwencją stosunków politycznych pomiędzy obydwojema krajami. Z kolei trudna sytuacja gospodarcza zachodniego sojusznika II Rzeczypospolitej oznaczała, że Francuzi nie zawsze byli w stanie pozyskać u siebie odpowiednie finansowanie.

³⁸ W 1919 r. Anglicy rozważali ponoć udzielenie Polsce pożyczek z zabezpieczeniem ich przychodami portu w Gdańsku, jeśli przypadłby on Polsce. Wskazuje to, że proponowane rozwiązanie przy Gdyni nie odbiegało od realiów epoki. Ibidem, 228, Notes brèves sur la situation financière et économique de la Pologne, 2 VIII 1919 r., k. 82–83; ibidem, 260, Komitet Założycielski SA Budowa Portu w Gdyni, 27 III 1923 r., k. 18; ibidem, H.A. Panafieu do R. Poincaré, 30 V 1923 r., k. 21–21v.

³⁹ B. Kasprowicz, op. cit., s. 132–133; M. Mihout-Natar, op. cit., s. 690.

⁴⁰ W. Morawski, *Słownik historyczny bankowości polskiej do 1939 roku*, Warszawa 1998, s. 165; *Lwowski Bank Przemysłowy w rękach francuskich*, „Głos Narodu”, 12 VIII 1926, s. 3.

⁴¹ R. Mielczarek, op. cit., s. 48–49; A. Burnel, op. cit., s. 203.

⁴² A. Burnel, op. cit., s. 204; W. Czerwińska, op. cit., s. 58.

⁴³ AD, CPC PL 1918–1940, 260, Komitet Założycielski Spółki Akcyjnej „Budowa Portu w Gdyni”, 27 III 1923 r., k. 18–[19b]; J. Libiszewski, op. cit., s. 138–139.

⁴⁴ D. Steyer, op. cit., s. 44; B. Kasprowicz, op. cit., s. 131; T. Wenda, *Dzieje budowy portu gdynińskiego*, w: *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 66.

⁴⁵ A. Burnel, op. cit., s. 203–204.

⁴⁶ J. Łazor, *Pierwsza francusko-polska koncesja...*; idem, „Broń dyplomatyczna pierwszej rangi”? Powstanie polsko-francuskiego Banku Śląskiego SA po I wojnie światowej, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2020, t. LXXXI, s. 289–320.

Wy tłumaczenie Jeana Hersenta przyjął premier Poincaré, polecając Panafeiu interwencję na korzyść grupy, uzasadniając ją raczej wagą sprawy niż wielkością francuskiego zaangażowania⁴⁷.

Eugène Charles Jolivet i skład konsorcjum

Choć władze w Paryżu niechętnie udzieliły poparcia konsorcjum francusko-duńsko-belgijsko-polskiemu, Eugène Charles Jolivet zdecydował się nie dopuścić do zdobycia przezeń koncesji. Najpierw podjął rozmowy z polskimi władzami wojskowymi, sugerując im, że z racji przyszłej roli wojskowej portu w Gdyni jego budowa powinna być realizowana jedynie przez sojuszniczy kapitał francuski, bez obecności firm z innych krajów. Sugestia ta padła na podatny grunt i Polacy usztywnili swoje stanowisko wobec wspomnianego konsorcjum. Jego przedstawiciele przytomnie jednak argumentowali, że dotychczas żadna inna firma francuska nie zgłosiła swojej propozycji⁴⁸.

Jolivet w koordynacji z poselstwem francuskim w Warszawie zaczął wówczas poszukiwania francuskich konkurentów. Udało im się skłonić do wstępnego zainteresowania się sprawą dwie wielkie firmy: potentata zbrojeniowego Schneider et Cie oraz jedną z największych firm sektora robót publicznych – Société de Construction des Batignolles. Proces włączenia Schneidera w rozmowy był nietypowy. Władze francuskie ułatwiły korespondencję polskiego przedstawiciela Schneidera z centralą we Francji, przesyłając wstępne zapytanie i odpowiedź dyplomatycznym telegrafem w ciągu pięciu dni od pierwszego pisma w tej sprawie⁴⁹. Co do kwestii mniejszej wagi obieg dokumentów potrafił trwać kilka tygodni.

Chronologię opisanych wydarzeń trudno pogodzić z narracją Mielczarka⁵⁰, który inicjatywę zaproszenia obydwu firm francuskich przypisuje Polakom. Według niego „już w maju 1923 r. na zaproszenie strony polskiej przybyli do Warszawy przedstawiciele kilku znanych w świecie firm budowlanych, m.in. Société de Construction des Batignolles, Schneider-Creusot oraz Christiani et Nielsen z Kopenhagi. [...] Na tym spotkaniu przedstawiono zebranych przedsiębiorcom ogólne zamierzenia podjęte w celu budowy portu i zaproponowano złożenie własnych ofert”⁵¹. Przywoływane przez Mielczarka na potwierdzenie tych informacji źródła drukowane stwierdzają jedynie odbycie się spotkania, nie podają jednak listy uczestników⁵². W dokumentach francuskich telegram zawiadamiający władze Schneidera o staraniach rządu polskiego datowany

⁴⁷ AD, CPC PL 1918–1940, 260, R. Poincaré do H.A. Panafeiu, 9 V 1923 r., k. 20–20v.

⁴⁸ Ibidem, E.Ch. Jolivet do F. Raibertiego, 24 X 1923 r., k. 103.

⁴⁹ Ibidem, C. Vernay do MAÉ, 31 VII 1923 r., k. 92; ibidem, Minuta MAÉ do A. de Saint-Sauveur, 1 VIII 1923 r., k. 93; ibidem, Schneider et Cie do C. Vernaya, 4 VIII 1923 r., k. 94.

⁵⁰ Por. B. Hajduk, *25 lat...*, s. 42.

⁵¹ R. Mielczarek, op. cit., s. 42; J. Libiszewski, op. cit., s. 143.

⁵² Zob. np.: S. Wachowiak, *Pierwsze poczynania Polski nad morzem*, w: *XV lat...*, s. 47.

jest z kolei na 31 VII 1923 r. i to tę datację potwierdzają też inne pisma dyplomatyczne pochodzące z materiałów Quai d'Orsay. Możliwe, że przedstawiciele firm francuskich istotnie brali udział w spotkaniu z maja 1923 r., ale ich włączenie w dalsze rozmowy jest zasługą francuskich dyplomatów. Z kolei Julian Rummel w swoich wspomnieniach sugerował, że to Højgaard przekonał jednocześnie wszystkie firmy francuskie oraz Ackermans & van Haaren podczas swojej podróży do Paryża⁵³, ale zapewne odnosił się tu do rozmów, których efektem był pierwszy skład grupy zawierającej spośród przemysłowców znad Sekwany jedynie spółkę Hersent, mylnie łącząc owe ustalenia z ostatecznym składem konsorcjum.

Choć Francuzi zaprosili do zainteresowania się Gdynią dwie firmy, Jolivet uważał, że Schneider jest w omawianej kwestii inwestorem bardziej kompetentnym niż Batignolles⁵⁴. Poza aktywnością w sektorze zbrojeniowym firma ta angażowała się w budowę portów od 1896 r., zaś po I wojnie światowej rozpoczęła ekspansję na terenie Europy Środkowej i Wschodniej⁵⁵. Burnel zasugerowała, że udział Schneidera był uzasadniony jego zapleczem finansowym i reputacją⁵⁶. Z kolei historia Société de Construction des Batignolles sięgała połowy XIX w. Przed wybuchem I wojny światowej stała się znaną z jakości swoich realizacji trzecią największą francuską firmą sektora robót publicznych (po Grands Travaux de Marseille i Société Générale d'Entreprises). Zarówno Schneider, jak i Batignolles były szeroko obecne na rynkach międzynarodowych, obydwie też działały w carskiej Rosji, a następnie w powojennej Polsce⁵⁷.

Równoległe do podkopywania projektu grupy Hersent Jolivet starał się również zneutralizować niebezpieczeństwo ze strony firm zagranicznych. Niepokoiły go zwłaszcza pogłoski, że minister skarbu Władysław Kucharski sprzyja Anglikom. Jolivet w alarmistycznym piśmie⁵⁸ do francuskiego ministra marynarki ostrzegał, że przyznanie tego projektu angielskiej firmie będzie sprzeczne z finansowymi, gospodarczymi i wojskowymi celami tak Polski, jak i Francji, pozostawiając nowy port pod wpływem Brytyjczyków. Jolivet obawiał się również, że ci zaoferują Polakom lepsze warunki finansowe niż Francuzi, co wobec sytuacji polskiego skarbu będzie miało kluczowe znaczenie.

Minister marynarki Flaminius Raiberti poparł pozycję Joliveta i przez najbliższe miesiące to resorty siłowe były głównymi oredownikami francuskiego udziału w gdyńskim projekcie⁵⁹. Po liście ministra również resort spraw

⁵³ J. Rummel, *U kolebki Gdyni (fragment pamiętnika)*, „Rocznik Gdyński” 1977, nr 1, s. 201.

⁵⁴ Ch. Laforest, *La stratégie française...*, praca doktorska, s. 158.

⁵⁵ A. D'Angio, *Schneider et Cie face aux risques...*, s. 35–59; C. Beaud, *Une multinationale française au lendemain de la Première Guerre mondiale: Schneider et l'Union Européenne Industrielle et Financière*, „Histoire, Économie et Société” 1983, t. II, nr 4, s. 625–645.

⁵⁶ A. Burnel, op. cit., s. 202.

⁵⁷ Ibidem, s. 204.

⁵⁸ AD, CPC PL 1918–1940, 260, E.Ch. Jolivet do F. Raibertiego, 24 X 1923 r., k. 104–106.

⁵⁹ M. Mihout-Natar, op. cit., s. 691.

zagranicznych polecił posłowi Panafieu dążenie do przyznania koncesji grupie ściśle francuskiej⁶⁰. Sam wojskowy pojechał zaś do Paryża i tam bezpośrednio rozmawiał z francuskimi firmami budowlanymi⁶¹. Do sprawy włączyło się także francuskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, którego urzędnicy pod wpływem raportu attaché handlowego w Warszawie Armand-Guillaume'a de Gontaut-Birona starali się na przełomie 1923 i 1924 r. doprowadzić do porozumienia między różnymi firmami francuskimi⁶².

Władze w Paryżu formalnie nie zajęły stanowiska wobec konkurencji firm francuskich starających się odrębnie o koncesję na budowę portu w Gdyni – instrukcja Poincaré nakazywała Panafieu nieopowiadanie się po stronie żadnej z grup⁶³. Jednocześnie jednak premier instruował posła w Warszawie, aby zasygnalizował on korzyści, jakie dla obronności Polaków przyniosłaby budowa portu przez firmy ściśle francuskie. Innymi słowy jednoznacznie wskazywał na Batignolles albo Schneidera⁶⁴.

Jeszcze w listopadzie 1923 r. Schneider rozpoczął rozmowy z firmą Hersent, co zaowocowało porozumieniem o wejściu do wspólnego konsorcjum. W źródłach zostawionych przez kierownictwo Ackermans & van Haaren znajduje się też informacja o pierwszej rozmowie przedstawiciela tej firmy z reprezentantami Schneidera, spółki Hersent oraz Højgaard & Schultz 11 XII 1924 r. w Paryżu⁶⁵. Z kolei według francuskich dokumentów dyplomatycznych na przełomie 1923 i 1924 r. władze spółki Hersent i Schneidera zdecydowały się złożyć ofertę same, bez udziału firm zagranicznych, w odpowiedzi na wyraźny sygnał rządu francuskiego⁶⁶.

Sprawa z Société de Construction des Batignolles trwała dłużej. Choć 30 X 1923 r. Jules Laroche udał się do siedziby firmy, aby zasugerować współpracę ze Schneiderem⁶⁷, Batignolles jednak w 1923 r. wysłała swojego inżyniera, który jeszcze w styczniu 1924 r. studiował planowaną budowę. Ostatecznie na początku lutego 1924 r. zdecydowano się przystąpić do pozostałych dwóch firm francuskich, co potwierdzono już w gronie polsko-francuskim 16 II 1924 r.⁶⁸ Mielczarek na podstawie polskich dokumentów niesłusznie zatem przypuszczał, że wejście Batignolles do grupy miało miejsce w listopadzie 1923 r. lub na przełomie 1923 i 1924 r.⁶⁹

⁶⁰ AD, CPC PL 1918–1940, 260, Minuta R. Poincaré do H.A. Panafieu, 19 XI 1923 r., k. 114.

⁶¹ Ibidem, F. Raiberti do MAÉ, 10 XI 1923 r., k. 107; ibidem, 260, H.A. Panafieu do MAÉ, 14 XI 1923 r., k. 108.

⁶² Ibidem, L. Dior do R. Poincaré, 16 I 1924 r., k. 118–118v.

⁶³ Ibidem, R. Poincaré do H.A. Panafieu, 29 I 1924 r., k. 120–120v.

⁶⁴ Ibidem, L. Dior do R. Poincaré, 6 III 1924 r., k. 127.

⁶⁵ D. Podevijn, op. cit., s. 77.

⁶⁶ AD, CPC PL 1918–1940, 260, H.A. Panafieu do R. Poincaré, 8 II 1924 r., k. 121–121v.

⁶⁷ A. D'Angio, *Schneider et Cie face aux risques...*, s. 45.

⁶⁸ Ch. Laforest, *La stratégie française...*, praca doktorska, s. 158.

⁶⁹ R. Mielczarek, op. cit., s. 43.

Porozumienie francuskich przedsiębiorstw nie dziwi. Współpraca firm sektora robót publicznych w inwestycjach opartych na koncesjach była częstym rozwiązaniem. Częściowo chodziło wówczas o wzajemne uzupełnianie kompetencji, częściowo zaś o rozłożenie ryzyka towarzyszącego długoterminowym inwestycjom. Regułą było przejmowanie przez jedną z firm kierownictwa nad budowami, podczas gdy inne zadowalały się jedynie udziałem i częścią prac, niekiedy zaś tylko wynagrodzeniem za uczestnictwo w budowie⁷⁰. Również omawiane trzy przedsiębiorstwa miały długą tradycję wspólnych inwestycji, a w październiku 1923 r. otrzymały wraz z Régie Générale des chemins de fer et Travaux Publics koncesję na budowę portu w Pireusie. W przypadku Gdyni kierownictwo powierzono największej z nich – Société de Construction des Batignolles. Można przypuszczać, że stanowiło to warunek wejścia przez tę firmę, jako ostatnią, do grupy. Niestety, była to najgorzej zarządzana z trzech firm francuskich, przeżywająca w okresie międzywojennym strukturalny kryzys i zazwyczaj zdająca się na podwykonawców⁷¹.

Adrien Godin i ostateczny skład konsorcjum

Odmienne podejście do pozyskania koncesji prezentowała inna grupa, kierowana przez Adriena Godina, inżyniera z Korpusu Dróg i Mostów, oraz Emile'a Aussela. Łączyła ona podobno kapitały francuskie, polskie i angielskie. Na początku stycznia 1924 r., po powrocie z Polski, Godin odwiedził kierującego Dyrekcją Spraw Politycznych i Handlowych francuskiego resortu spraw zagranicznych Emmanuela de Perettiiego de la Rocca⁷². Godin ogłosił, że jego grupa wkrótce otrzyma koncesję na budowę portu w Gdyni. Przewidywał, że prace będą częściowo finansowane pożyczką francuską, zabezpieczoną opłatami portowymi i zyskami z eksploatacji polskich lasów państwowych. Francuski trzon grupy stanowić miało Régie Générale des Chemins de fer et Travaux Publics, za stronę polską zaś odpowiadała „partia p. Witosa”, czyli Polskie Stronnictwo Ludowe (PSL) „Piaś”. Z kolei niewymienieni z nazwy Anglicy byli, jak mówił, tylko „fasadą” – dodani do grupy, aby uprzedzić trudności ze strony Wolnego Miasta Gdańska. Na obiekcje Perettiiego de la Rocca, że przecież inne firmy francuskie są już zainteresowane sprawą, „pan Godin pośpieszył zadeklarować, że nie poszukuje żadnego wsparcia [ministerstwa – J.Ł.] i że ponadto w obecnym stanie negocjacji uważa oficjalną interwencję [...] za potencjalnie bardziej szkodliwą niż przydatną”⁷³. Dodał ponadto, że cel jego wizyty był jedynie informacyjny.

⁷⁰ A. D'Angio, *Schneider & Cie et les travaux...*, s. 282–284.

⁷¹ A. Burnel, op. cit., s. 202–203, 217; Ch. Laforest, *La stratégie française...*, praca doktorska, s. 165.

⁷² AD, CPC PL 1918–1940, 260, Notatka MAE „Port de Gdynia”, 21 I 1924 r., k. 119–119v.

⁷³ *Ibidem*, k. 119v.

Dla Perettiiego de la Rocca⁷⁴ wizyta Godina musiała być wyjątkowo dziwna – w trakcie kwerendy we francuskich archiwach nie natrafiłem jeszcze na zapis podobnej rozmowy z wysoko postawionym urzędnikiem. Z powodu kształtu relacji polsko-francuskich, w których Paryż miał przemożny wpływ na wiele decyzji w Warszawie, regułą było raczej zabieganie o pomoc urzędników Quai d'Orsay, choć ministerstwo decydowało się zachować neutralność w szczególnie delikatnych sytuacjach. Klucz do zrozumienia postawy Godina stanowi, jak sądzę, podążenie za jego polskimi partnerami. Jak pisał Panafieu, powiązania tej grupy wynikały z działalności jej drugiego kierownika, Aussela, który był żonaty z Polką i interesował się ponoć głównie polskim drewnem, dysponując przy tym siecią kontaktów w kraju. Według dokumentów z archiwów francuskich żaden z zainteresowanych nie miał dotychczas doświadczeń w prowadzeniu dużych inwestycji ani nie był znany z innej działalności. Laforest przypuszczał, że Aussel mógł być dawnym członkiem Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce, który teraz postanowił wykorzystać swoje powiązania w biznesie⁷⁵. Nie byłby to pierwszy przypadek francuskiego wojskowego, który po zdjęciu munduru zaczął działać w Polsce⁷⁶, choć jego nazwisko nie przewija się w literaturze misji⁷⁷. Według francuskiego posła Aussel został wybrany przez środowisko Wincentego Witosa, aby znaleźć we Francji osobę gotową w kompetentny sposób przygotować plan prac w Gdyni i umożliwić grupie otrzymanie koncesji. Panafieu dodawał, że jego zdaniem jedyny cel Polaków stanowiła odsprzedaż koncesji którejs z wielkich firm budowlanych we Francji lub w innym kraju⁷⁸. Trudno było mu traktować propozycję Godina poważnie⁷⁹.

Korzystając z poparcia PSL „Piast”, Aussel odbył 3 II 1924 r. spotkanie z premierem Władysławem Grabskim, który obiecał Francuzowi zajęcie się sprawą. Ten, podobnie jak Godin, odnosił wrażenie, że kontrakt ma „w kieszeni”⁸⁰. Laforest wskazał jednak, że mimo udawania, iż Francuzi mieli poparcie Régie Générale des Chemins de fer et Travaux Publics, faktycznie grupa Godina nie pozyskała udziału żadnego poważnego przedsiębiorstwa francuskiego, nie posiadając w konsekwencji ani dostępu do finansowania inwestycji, ani do jej technicznej realizacji. Aussel próbował w tej sytuacji dwukrotnie nawiązać współpracę z Batignolles. Zagrywka ta jednak nie zadziałała, a główna grupa francuska ostrzegła władze polskie przed spekulacyjnym charakterem propozycji grupy Godina⁸¹.

⁷⁴ Ibidem, k. 119–119v.

⁷⁵ Ch. Laforest, *La stratégie française...*, praca doktorska, s. 158–159.

⁷⁶ Por. AD, CPC PL 1918–1940, 275, E. Pralon do S. Pichona, 3 XI 1919 r., k. 94–94v.

⁷⁷ T. Schramm, op. cit.

⁷⁸ Laforest potwierdził tę interpretację na podstawie innych źródeł. Ch. Laforest, *La stratégie française...*, praca doktorska, s. 159.

⁷⁹ AD, CPC PL 1918–1940, 260, H.A. Panafieu do R. Poincaré, 8 II 1924 r., k. 122v–123.

⁸⁰ Ch. Laforest, *La stratégie française...*, praca doktorska, s. 159.

⁸¹ Ibidem.

Inną informację przedstawił we wspomnieniach ważny działacz międzywojennego PSL, Jerzy Kuncewicz⁸². Według niego Godin „zaplanował” port w Cherbourgu i zajmował się wodociągami i kanalizacją „w kilku dużych miastach Francji”. Kuncewicz opowiedział ponadto ckliwą historię, według której Godin przyjechał do Polski spłacić moralny dług wobec tego kraju, zaciągnięty przez dziadka – ponoć niedoszłego powstańca styczniowego. Przez kontakty Kuncewicza miał zostać, wraz z przypadkowo spotkanym w hotelu w Warszawie Ausselem, poproszony przez urzędników polskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu o przygotowanie planu przyszłego portu w Gdyni. Pracę wykonał ponoć w tydzień i uzyskał za to pisemne podziękowanie od Rady Ministrów. To piękna historia, choć trudno wierzyć w szczegóły wspomnień przywołane 60 lat po opisywanych wydarzeniach. Istotnie jednak w 1924 r. – już po zakończeniu przetargu – Kuncewicz wraz z Godinem i Ausselem założyli w Paryżu firmę Société Franco-Polonaise d'Études et d'Entreprises, której celem było „wnoszenie wkładu w polepszenie życia gospodarczego Polski i ułatwienie realizacji robót publicznych”⁸³. Reprezentowała ona francusko-polską grupę, w której skład wchodziły firmy francuskie: Compagnie de Fives-Lille, grupa Baert & Verney, Compagnie Internationale de Dragages oraz Société Mege Joseph oraz polskie: Towarzystwo dla Przedsiębiorstw Górniczych „TEPEGE” SA i Żelazo-Beton Sp. z o.o.⁸⁴ Przynajmniej częściowo skład ten pokrywa się zatem ze wspomnianym przez Kuncewicza. Opowieść tego ostatniego jest też spójna z przedstawioną wyżej tezą Panafieu o chęci wykorzystania przez środowisko PSL „Piast” kontaktu z francuskim inżynierem do uzyskania lukratywnej koncesji.

Z polskich materiałów wiadomo jednak, że Departament Marynarki Handlowej otrzymał łącznie trzy oferty od firm francuskich (poza jedną węgierską i polską). Pierwsza z nich należała do konsorcjum, któremu poświęcony jest niniejszy tekst. Druga, jak słusznie zidentyfikował Mielczarek na podstawie wspomnień Kuncewicza, została złożona przez grupę Godina. Trzecia do dziś pozostaje anonimowa. Sądzę, że była nią oferta Société de Construction des Batignolles, złożona przed przystąpieniem przez tę firmę do większej francuskiej grupy. Konsul Panafieu wspominał, że 31 I 1924 r. przysłany przez Batignolles inżynier po „poważnych badaniach [...] złożył w [polskim – J.Ł.] Ministerstwie Przemysłu i Handlu propozycję spółki”⁸⁵. Jest to spójne ze stwierdzeniem Mielczarka, że oferty „zaczęły nadchodzić do Departamentu Marynarki Handlowej” od stycznia 1924 r.⁸⁶ Co więcej, gdyby inna francuska

⁸² J. Kuncewicz, *Dług Francuza*, „Tygodnik Kulturalny” 1983, nr 32, s. 1, 6.

⁸³ AD, CPC PL 1918–1940, 259, Société Franco-Polonaise d'Études et d'Entreprises do É. Herriota, 4 XII 1924 r., k. 15–15v.

⁸⁴ *Société Franco-Polonaise d'Études et d'Entreprises. Statuts*, Paris 1924, s. 14.

⁸⁵ AD, CPC PL 1918–1940, 260, H.A. Panafieu do R. Poincaré, 8 II 1924 r., k. 122.

⁸⁶ R. Mielczarek, op. cit., s. 44.

firma była na tyle mocno zaangażowana w sprawę, że złożyłaby ofertę, ślad po tym pozostałby w archiwach.

Biorąc pod uwagę obawy Francuzów, to skądinąd ciekawe, że oferty nie złożyli Brytyjczycy, mimo informacji o zainteresowaniu się sprawą przez firmę Armstrong Whitworth (Sir W.G. Armstrong Whitworth & Co Ltd.). W. Max Muller, poseł brytyjski, pisał po przyznaniu koncesji Francuzom, że Polacy utrudniali przedstawicielowi wspomnianej firmy działanie w Warszawie, ale że „osobiście ciesz[y] się, że w żaden sposób nie zachęcaliśmy rządu polskiego do wydawania pieniędzy na to drogie i, w obecnej sytuacji, nieuzasadnione przedsięwzięcie”⁸⁷. Słowa Mullera potwierdzają pośrednio skuteczność presji francuskiej w zniechęcaniu Polaków do skorzystania z usług kapitału angielskiego⁸⁸.

Co jednak stało się z pierwotnymi sojusznikami Hersenta? Jakkolwiek firmy Ackermans & van Haaren oraz Højgaard & Schultz nie stanowiły formalnie części grupy występującej o koncesję, francuskie firmy zawarły z nimi odrębne umowy. Według Bolesława Hajduka już na początku marca „warunki udziału spółki duńskiej w projektowanym konsorcjum zostały sprecyzowane”⁸⁹. Na podstawie umów to im powierzono realizację prac, podczas gdy Batignolles zachowało „kierownictwo generalne” przedsięwzięcia oraz studia nad wyposażeniem portu, prowadzone przez tę spółkę wraz z firmą Hersent. Schneider, tak jak w przypadku inwestycji w Pireusie, zdawał się głównie pobierać wynagrodzenie, choć w trakcie negocjacji był szczególnie trudnym partnerem dla Polaków⁹⁰.

Z tej perspektywy argumentacja Joliveta o konieczności powierzenia inwestycji w Gdyni wyłącznie francuskim firmom brzmi nieszczerze. Działania dyplomatyczne francuskich urzędników doprowadziły jedynie do związania budowy portu z francuskim rynkiem finansowym. Jak pisał wkrótce po wojnie Kasprowicz⁹¹, dla Polaków taki kształt konsorcjum oznaczał wyższe koszty budowy, bo za pośrednictwo Francuzów należało zapłacić, a także kłopoty z pozyskaniem finansowania, gdyż bankierzy francuscy nie chcieli wykładać pieniędzy na inwestycję w Polsce. Mielczarek miał rację, nazywając „majstersztykiem dyplomacji”⁹² zwycięstwo firm znad Sekwany i odsunięcie od bezpośrednich negocjacji z Polakami późniejszych podwykonawców. To szczególnie widoczny przykład polityki imperializmu biednych, który dał istotne zyski przeżywającemu w dwudziestoleciu międzywojennym kryzys

⁸⁷ The National Archives, Foreign Office, FO 371/10456, N8686/2172/55, W.M. Muller do J.R. MacDonalda, 9 IV 1924 r., k. 264–265.

⁸⁸ M. Mihout-Natar, op. cit., s. 691.

⁸⁹ B. Hajduk, *Działalność...*, s. 177; idem, *25 lat...*, s. 43.

⁹⁰ A. Burnel, op. cit., s. 210; A. D'Angio, *Schneider & Cie et les travaux...*, s. 283; J. Rummel, op. cit., s. 201.

⁹¹ B. Kasprowicz, op. cit., s. 133; por. W. Czerwińska, op. cit., s. 60.

⁹² R. Mielczarek, op. cit., s. 47.

francuskiemu sektorowi robót publicznych. W konsekwencji stanowiący „uprzywilejowane pole działania”⁹³ rynek polski odpowiadał za istotną część obrotów sektora, zwłaszcza w latach trzydziestych.

Losy trzech francuskich ugrupowań – grupy Godina, porozumienia, do którego należała spółka Hersent, wreszcie sojuszu trzech firm francuskich – przedstawiają trzy typy relacji władz w Paryżu z przedsiębiorstwami starającymi się wejść na polski rynek. Kolejno jest to prośba firmy o brak interwencji, prośba o wsparcie, którą władze realizują bez entuzjazmu, wreszcie przejęcie inicjatywy przez francuskich urzędników przekonujących firmy prywatne do włączenia się w aktywność w Polsce. Przedstawiony wyżej proces przyznawania koncesji potwierdza moje wnioski z analizy losów polsko-francuskich starań o budowę kolei Śląsk–Gdynia, że w przypadku dużych inwestycji kluczowym czynnikiem ułatwiającym negocjacje z władzami polskimi było poparcie Paryża⁹⁴.

Te trzy podejścia ujawniają również nietypowe aspekty funkcjonowania w Polsce wspomnianego imperializmu biednych, czyli wykorzystania przez Francuzów pozycji politycznej do ułatwienia ekspansji gospodarczej nad Wisłą. W przypadku spółki Hersent Francuzi wywierali presję na władze polskie, aby nie przejmowały oferty związanych z nią Belgów i Duńczyków, grzebiąc jednocześnie pozycję paryskiej spółki. Wskazuje to na dominację argumentów z zakresu bezpieczeństwa narodowego w promocji interesów francuskich firm w Polsce. Podobnie można rozumieć zorganizowanie przez urzędników znad Sekwany nowej francuskiej grupy, która wystąpiła o koncesję. Nie był to jedyny przykład działań rządu, zastępujących prywatną inicjatywę. Analogiczną sytuację pokazałem odnośnie do tworzenia Banku Śląskiego SA⁹⁵. Częściej to jednak firmy występowały o wsparcie urzędników. W przypadku grupy Godina widać, że również Polacy byli przekonani o zaletach posiadania w swoim gronie firmy znad Sekwany i zaprosili Francuzów – z przyczyn wizerunkowych – do współpracy. Pokazuje to, że prywatny podmiot działający w Polsce mógł próbować wykorzystać stan częściowej zależności swojego państwa do wzmocnienia własnej lokalnej pozycji. Polityka krajowa wiązała się w ten sposób z zagraniczną.

Na marginesie można dodać, że Jolivet i Gontaut-Biron, którzy szczególnie angażowali się w przyznanie wyłącznie francuskim firmom koncesji na budowę Gdyni, wkrótce umarli w trakcie służby w Polsce: Jolivet w czerwcu 1926 r., Gontaut-Biron zaś w sierpniu 1927 r.⁹⁶

⁹³ D. Barjot, *La grande entreprise...*, s. 354.

⁹⁴ J. Łazor, *Pierwsza francusko-polska koncesja...*, passim.

⁹⁵ Idem, „*Broń dyplomatyczna...*”, passim.

⁹⁶ *Mort de l'amiral Jolivet*, „*Le Temps*”, 20 VI 1926, s. 6; *Armand-Guillaume de Gontaut-Biron*, „*La Pologne. Politique, Économique, Littéraire & Artistique*” 1927, t. VIII, nr 17–18, s. 609.

Zakończenie

Wybór źródeł i perspektywy badawczej determinuje w znacznej mierze wyniki prac historyka. W przypadku Gdyni przedstawiciele różnych tradycji historiograficznych patrzyli na jej budowę z trzech różnych punktów widzenia. Mielczarek swoją pracę wpisał w nurt historii Gdyni jako wielkiego osiągnięcia Polski międzywojennej, badając przy tym głównie źródła polskie. Sprawczość w jego narracji leżała po stronie władz i obywateli II Rzeczypospolitej. Przy niedoborze źródeł przedstawiających działania firm zagranicznych autor ten skłaniał się raczej do interpretacji przypisujących większą rolę Polakom (łączyć z ich działaniami wejście spółki Batignolles do konsorcjum). Mihout-Natar i Laforest pisali z kolei o „francuskiej interwencji” czy „francuskim imperiaлизmie” w Polsce. Nie dziwi więc, że powstanie Gdyni w większym stopniu łączyli z aktywnością władz francuskich (dotyczy to zwłaszcza pierwszej autorki). Podejście to pogłębiło przyjęcie przez nich jako podstawy analizy francuskich źródeł rządowych. Badacze sektora francuskich robót publicznych pisali o losach prywatnych spółek, nie pochylali się więc nadmiernie nad naciskami władz, skupiając się zamiast tego na działaniach przedstawicieli Schneidera czy Batignolles, które znali ze źródeł przezeń wytworzonych.

Badalem przede wszystkim francuskie źródła rządowe. Można zatem argumentować, że moje wnioski, podnoszące znaczenie francuskich urzędników, którzy źródła te wyprodukowali, wpisują się jedynie w przedstawiony wyżej schemat, zgodnie z którym badane źródło określa głównego bohatera powstałej na jego podstawie narracji. Po części zapewne tak jest – badając dokumenty dyplomatyczne, trudno chociażby określić, jakie procesy decyzyjne zachodziły w gronie dyrektorów francuskich przedsiębiorstw. Prawdopodobnie nie istnieją zresztą materiały, które umożliwiłyby opisanie tych procesów. Uważam jednak, że źródła archiwalne ukazujące działania urzędników i powstające w celach służbowych mają większą wartość dowodową niż chociażby napisane kilkadziesiąt lat po fakcie wspomnienia. Oczywiście urzędnikom w Polsce zależało, aby władze w Paryżu doceniły ich wkład w powstanie Gdyni. Jednocześnie jednak alarmistyczne pisma wojskowych czy raporty informacyjne urzędników poselstwa francuskiego z willi Wernickiego w Alejach Ujazdowskich w Warszawie dość wiernie oddawać musiały rzeczywistość przez nich postrzeganą. Wątpliwości nie pozostawiają też datacja dokumentów czy treść telegramów przesyłanych przez przedstawicieli firm prywatnych za pośrednictwem poczty dyplomatycznej. Uważam zatem, że bliższa rzeczywistości jest moja narracja niż dotychczas powstałe na ten temat prace. Tym bardziej że w innych moich badaniach, opartych na podobnych źródłach, jak chociażby w kwestii pierwszej koncesji kolejowej, inicjatywa urzędników nie objawia się jak *spirythus movens* francuskich działań. Koncesja na budowę Gdyni została przyznana grupie polsko-francuskiej, bo wszystkie trzy strony:

władze polskie, ministerstwa w Paryżu oraz prywatne firmy były nią zainteresowane i wszystkie trzy poczyniły kroki, aby doprowadzić do powstania polskiego portu. W kwestii doboru starających się o koncesję firm francuskich działania władz III Republiki okazały się jednak szczególnie ważne.

Niniejszy artykuł ogranicza się do kwestii udziału firm francuskich we francusko-polskim konsorcjum. Choć historiografia Gdyni jest dość wyczerpująca, widzę kilka tematów, które wymagają podobnego zbadania, uwzględniającego tak francuski, jak i polski punkt widzenia. Pierwszy to kwestia finansowania budowy i problem gwarancji rządu francuskiego, związany z pożyczką 400 mln Franków, drugi – relacje między poszczególnymi stronami konsorcjum i przedstawienie kolejnych kryzysów negocjacyjnych. Patrząc na temat szerzej, potrzebny jest również syntetyczny tekst o koncesjach i spółkach polsko-francuskich w okresie międzywojennym.

Streszczenie

Na początku 1923 r. francuska firma inżynierii cywilnej SA Hersent została zaproszona do wzięcia udziału w międzynarodowym konsorcjum starającym się o koncesję budowy nowego portu w Gdyni. Podczas gdy władze francuskie co do zasady popierały działania swoich rodaków w Polsce, w tym wypadku względy bezpieczeństwa przesądziły o negatywnej reakcji Quai d'Orsay i Francuskiej Misji Wojskowej. Ich pracownicy byli przekonani, że koncesję powinna uzyskać jedynie grupa czysto francusko-polska, gdyż port w Gdyni był istotną częścią obecności III Republiki na Bałtyku. W konsekwencji władze francuskie poprosiły dwie inne firmy, aby przyłączyły się do grupy. Były to Schneider et Compagnie oraz Société de Construction des Batignolles. W lutym 1924 r. wszystkie wspomniane francuskie firmy połączyły siły z Polakami w staraniach o koncesję. Z grupy wyłączono za to Duńczyków i Belgów, którzy pierwotnie zaprosili do niej firmę SA Hersent. W tym samym czasie inna francuska grupa sprzymierzona z PSL „Piast” starała się wykorzystać swoje kontakty polityczne do uzyskania koncesji. Z pomocą władz francuskich wygrało jednak pierwotne konsorcjum. Ich naleganie, aby o koncesję starały się jedynie firmy francuskie i polskie, wkrótce okazało się puste, bo konsorcjum podpisało umowy z wykluczonymi wcześniej Duńczykami i Belgami. Ostatecznie manewry Quai d'Orsay i Francuskiej Misji Wojskowej okazały się niewiele więcej niż kolejną odsłoną francuskiego imperializmu gospodarczego w Polsce. Jak w przypadku innych inwestycji, powodzenie francuskich działań ponownie zależało od poparcia Paryża.

Who Will Build Gdynia? The Influence of French Authorities on the Form of the Franco-Polish Consortium

In early 1923, the French public works company SA Hersent was invited to participate in an international consortium trying to win the concession to build Polish Gdynia's new harbour. While French authorities generally supported their compatriots in Poland, in this case, security concerns dictated an adverse reaction of the Quai d'Orsay and the French Military Mission. They insisted that a purely Franco-Polish group should attempt to get the concession since the harbour was considered a significant component of the French presence in the Baltic. As a result, French authorities asked other prominent companies, Schneider

et Cie and the Société de Construction des Batignolles, to join the group. By early February 1924, the three French public works companies formed an alliance, which worked with the Poles to obtain the concession for themselves, excluding the Danes and Belgians who had invited SA Hersent to participate in the project in the first place. At the same time, another French group, allied with the powerful Polish agrarian party PSL 'Piast', tried to use their Polish connections to win the concession. However, with the support of the French authorities, the original Franco-Polish alliance was able to outmanoeuvre their rivals. The French insistence on allotting the concession only to their compatriots soon proved empty, as, by March 1924, the three French enterprises signed agreements with the Danish and Belgian companies, which had formed the original group with SA Hersent. In the end, French diplomatic manoeuvring was little more than another form of the Third Republic's economic imperialism in interwar Poland. As in other cases, the success of major French endeavours in the country depended on Paris' political support.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archives Diplomatiques, La Courneuve

Correspondance politique et commercial, 1918–1940 – Pologne

Centre des Archives Économiques et Financières, Savigny-le-Temple

Direction du Trésor. Relations internationales – Pologne 1919–1939

The National Archives, Kew

Foreign Office

Źródła drukowane

Armand-Guillaume de Gontaut-Biron, „La Pologne. Politique, Économique, Littéraire & Artistique” 1927, t. VIII, nr 17–18, s. 609.

Kuncewicz J., *Dług Francuza*, „Tygodnik Kulturalny” 1983, nr 32, s. 1, 6.

Lwowski Bank Przemysłowy w rękach francuskich, „Głos Narodu”, 12 VIII 1926, s. 3.

Mort de l'amiral Jolivet, „Le Temps”, 20 VI 1926, s. 6.

Podevijn D., *Hendrik Willem Ackermans. Notes of an Industrial Pioneer*, Antwerp–Ghent–Kortrijk 2013.

Rummel J., *U kolebki Gdyni (fragment pamiętnika)*, „Rocznik Gdyński” 1977, nr 1, s. 197–207.

Société Franco-Polonaise d'Études et d'Entreprises. Statuts, Paris 1924.

Wachowiak S., *Pierwsze poczynania Polski nad morzem*, w: *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 43–50.

Wenda T., *Dzieje budowy portu gdyńskiego*, w: *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 63–68.

Opracowania

Barjot D., *L'entreprise Hersent: ascension, prospérité et chute d'une famille d'entrepreneurs (1860–1982)*, w: *Le capitalisme familial. Logiques et trajectoires*, red. J.C. Dumas, Besançon 2003, s. 133–160.

Barjot D., *La grande entreprise française de travaux publics (1883–1974)*, Paris 2006.

- Barjot D., *Public utilities and private initiative: The French concession model in historical perspective*, „Business History” 2011, t. LIII, nr 5, s. 782–800.
- Barjot D., *Une face méconnue du capitalisme français en Russie. L'activité des entrepreneurs de travaux publics (1857–1914)*, w: *La France et les Français en Russie. Nouvelles sources et approches (1815–1917)*, red. A. Charon, B. Delmas, A. Le Goff, Paris 2018, s. 443–457.
- Beaud C., *Une multinationale française au lendemain de la Première Guerre mondiale: Schneider et l'Union Européenne Industrielle et Financière*, „Histoire, Économie et Société” 1983, t. II, nr 4, s. 625–645.
- Burnel A., *La société de construction des Batignolles de 1914 à 1939. Histoire d'un déclin*, Genève 1995.
- Czerwińska W., *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej w latach 1919–1939*, Gdańsk 1974.
- D'Angio A., *Schneider et Cie et la naissance de l'ingénierie. Des pratiques internes à l'aventure internationale 1836–1949*, Paris 2000.
- D'Angio A., *Schneider et Cie face aux risques géopolitiques en Europe centrale et orientale (1918–1939)*, „Les Cahiers SIRICE” 2010, t. VI, nr 2, s. 35–59.
- D'Angio A., *Schneider & Cie et les travaux publics, 1895–1949*, Paris 1995.
- Guelton F., *Les hautes instances de la Défense nationale sous la Troisième République, w: Militaires en République, 1870–1962: les officiers, le pouvoir et la vie publique en France. Actes du colloque international tenu au Palais du Luxembourg et à la Sorbonne les 4, 5 et 6 avril 1996*, red. O. Forcade, E. Duhamel, P. Vial, Paris 1999, s. 53–63.
- Kasprowicz B., *Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920–1939*, „Zapiski Historyczne” 1956, t. XXII, z. 1–3, s. 119–174.
- Laforest Ch., *La stratégie française et la Pologne (1919–1939). Aspects économiques et implications politiques*, „Histoire, Économie et Société” 2003, t. XXII, nr 3, s. 395–411.
- Laforest Ch., *La stratégie française et la Pologne (1919–1939). Aspects économiques et implications politiques*, praca doktorska obroniona w Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris 2001.
- Libiszewski J., *Początki budowy portu w Gdyni w latach 1920–1925 (okres tzw. „Małego portu)”*, „Studia Historyczne” 1972, z. 2, s. 121–174.
- Łazor J., *„Broni dyplomatyczna pierwszej rangi”? Powstanie polsko-francuskiego Banku Śląskiego SA po I wojnie światowej*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2020, t. LXXXI, s. 289–320.
- Łazor J., *Kapitał francuski w Polsce międzywojennej. Stan badań i postulaty badawcze*, „UR Journal of Humanities and Social Sciences” 2019, t. IV, nr 1 (10), s. 29–52.
- Łazor J., *Pierwsza francusko-polska koncesja kolejowa z 1924 r. Przyczynek do relacji finansowo-gospodarczych Polski i Francji po pierwszej wojnie światowej*, „Kwartalnik Historyczny” 2021, nr 3, s. 785–812.
- Meyer R.H., *Bankers' Diplomacy. Monetary stabilization in the Twenties*, New York 1970.
- Mielczarek R., *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Gdańsk 2001.
- Mihout-Natar M., *L'intervention des capitaux français dans la Pologne de la Seconde République (1918–1939): contribution à l'histoire de l'impérialisme économique français en Europe centrale*, praca doktorska obroniona w Université Charles de Gaulle-Lille III, Lille 2002.
- Morawski W., *Słownik historyczny bankowości polskiej do 1939 roku*, Warszawa 1998.
- Park-Barjot R.R., *La Société de Construction des Batignolles. Des origines à la première guerre mondiale, 1846–1914*, Paris 2005.
- Royal Institute of International Affairs, *The Problem of International Investment. A Report by a Study Group of Members of the Royal Institute of International Affairs*, London–New York 1937.

- Schramm T., *Francuskie misje wojskowe w państwach Europy Środkowej 1919–1938*, Poznań 1987.
- Soutou G.H., *L'impérialisme du pauvre: la politique économique du gouvernement français en Europe Centrale et Orientale de 1918 à 1929. Essai d'interprétation*, „Relations Internationales” 1976, nr 7, s. 219–239.
- Steyer D., *Stosunki polsko-francuskie w zakresie gospodarki morskiej w latach 1919–1939*, „Zapiski Historyczne” 1964, t. XXIX, z. 1, s. 39–68.
- Teichova A., *An Economic Background to Munich. International Business and Czechoslovakia 1918–1938*, London 1974.
- Vial J., *La défense nationale: son organisation entre les deux guerres*, „Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale” 1955, t. V, nr 18, s. 11–32.

Jerzy Łazor – dr; adiunkt w Katedrze Historii Gospodarczej i Społecznej Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Specjalizuje się w historii okresu międzywojennego i międzynarodowych stosunkach gospodarczych II Rzeczypospolitej. E-mail: jlazor@sgh.waw.pl.

Jerzy Łazor – PhD, assistant professor in the Department of Economic and Social History at the Warsaw School of Economics. Specialises in the history of the interwar period and international economic relations of the Second Republic of Poland. E-mail: jlazor@sgh.waw.pl.