

Paweł Rzewuski: Oblicza modernizacji

Założenie było proste. Najpierw udajemy, że jesteśmy mocarstwem, aby następnie dzięki działaniom mającym na celu przemienić państwo, tak aby dogoniło zachód Europy, szczególnie Niemcy, Francję czy Anglię. Polska miała ambicje europejskie - o szczegółach modernizacji podczas II Rzeczypospolitej Paweł Rzewuski na łamach „Teologii Politycznej co Tydzień”: Modernizacje. Polski projekt.

II RP była krajem biednym i słabym. Lista problemów, z którymi musiała borykać mogłaby przygnieść znacznie silniejsze państwa. Zniszczenia wojenne, brak jednolitego systemu prawnego, podzielone społeczeństwo, wyrastające przez ponad wiek w bliskich, ale jednak różnych od siebie kulturach. Układ geopolityczny zmuszał do funkcjonowania między dwoma mocarstwami – na zachodzie, chociaż osłabione, jednak stanowiące gospodarczą i kulturalną potęgę Niemcy, na wschodzie rodzące się monstrum Związku Radzieckiego, prymitywne i zarazem niewiarygodnie groźne. Po tych dwóch potęgach II Rzeczpospolita była największym i najsilniejszym państwem w regionie – nie oznacza to jednak, że mogła się z nimi równać. Zdecydowanie świadoma własnej słabości musiała niejako na wyrost przyodziać maskę mocarstwa, była to jedyna. Strategia jaką dysponowała Polska.

Założenie było proste. Najpierw udajemy, że jesteśmy mocarstwem, aby następnie dzięki działaniom mającym na celu przemienić państwo, tak aby dogoniło zachód Europy, szczególnie Niemcy, Francję czy Anglię. Polska miała ambicje europejskie, ale cały czas widziała swoją własną biedę i zacofanie. Nie przypadkiem, kiedy dla Brytyjczyka kolonie stanowiły kraje Afryki i Azji, w Polsce jeden z ministrów mówił z przekąsem, że dla niego zaczynają się one za Rembertowem. Każdy, kto odwiedził prowincję widział ubogie chaty i analfabetyzm. Należało zmodernizować cały kraj, przemienić go i choćby siłą pchnąć go w wiek XX. Zmodernizowanie oznaczało być albo nie być dla Polski. Rozwój dawał nadzieję, że Polska nie zostanie zniszczona i nie spotkają ją kolejne lata nieobecności na mapach. Wyciągano tym samym lekcję z doświadczenia I Rzeczypospolitej, będącej w wieku XVIII pod wieloma względami skansenem.

Rozpoczął się proces unowocześnienia Polski, który *de facto* mógł zacząć się po zakończeniu wielkiego kryzysu. Pierwsze jego realne owoce zaczęły być widoczne dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych. Większość z planów rozpisanych przecież aż do lat 50 zostało brutalnie zatrzymane przez drugą wojnę światową. Niezwykle, że nawet drobna część zrealizowanych projektów odegrała tak ważną rolę w podwyższaniu poziomu cywilizacyjnego Polski i do tej pory zachwyca.

Warszawa

Modernizacja musiała zacząć się od najważniejszego miejsca w Polsce – stolicy. Tak często wspominana z sentymentem przedwojenna Warszawa nie cieszyła się sympatią mieszkańców przed wojną. Uważano ją za miasto brzydkie i źle rozplanowane, a nawet nieco azjatyckie. W latach trzydziestych była europejską stolicą, po której nadal jeździły wozy konne, zaśmiecające regularnie kocie łby. Mieszkańcy borykali się z brakiem kanalizacji w mieszkaniach, w których *nota bene* często gnieździło się (trudno nazwać to mieszkaniem) po kilka rodzin. Była miastem, w którego sercu znajdowała się wielka dzielnica żydowska, o której nawet liberalni żydowscy pisarze pisali z niechęcią i wstydem. Można było przeżyć w niej całe życie bez znajomości języka polskiego.

Historia modernizacji warszawskiej to historia w dużej mierze niezaistniała. Lista projektów i planów, które zostały zaniechane przez wojnę, jest długa. Ze wszystkich planowanych zmian wystarczy wymienić tylko kilka: metro, dzielnica Józefa Piłsudskiego, czy dworzec główny. Wprowadzone przez prezydenta Stefana Starzyńskiego projekty miały na celu ujednoczenie miasta, nadane mu harmonii.

Modernizacja miała przerodzić Warszawę w miasto nowoczesne. Dworzec główny miał być manifestem polskiej siły. Przybywający podróżny miał od samego początku zostać poinformowany o potęgę II Rzeczypospolitej. 10 % budżetu budowy gmachu pochłonęły dekoracje. Obrazy i rzeźby będące alegoriami dobrobytu, ale również zachwytu i fascynacji postępem i zmianą. Ruch, zainteresowanie energią, bergsonowską *Élan vital*, miały swoje odbycie w doborze rzeźb. Na fasadzie dworca znajdował się Merkury – metafora ruchu, w środku

personifikacje Polonii z geometrycznym orłem. Całość dopełniały malunki przedstawiające krajobrazy Polski. Dworzec miał być niejako miniaturką II RP.

Kolej to symbol postępu. Nowoczesne gmachy, do których wjeżdżały maszyny ze stali były synonimem przyszłości. W literaturze od Grabowskiego po Witkacego kolej miała w sobie coś wręcz demonicznego i nieokiełzanego. Transport kolejowy wskazywał, że państwo rozwija się i ma perspektywy. Nie tylko gospodarcze, ale i kulturowe. Stąd też wyjątkowe znaczenie dworca głównego, będącego podkreśleniem szerokich horyzontów II RP. Z dworca odjeżdżała Luxtropeda duma polskiego kolejnictwa – nowoczesny szybki pociąg, niczym niemiecki „Latający Holender” pozwalała bez kompleksu konkurować z zachodnimi sąsiadami.

Nie przypadkiem w bezpośrednim sąsiedztwie znajdowała się Warszawska Kolej Dojazdowa, będąca pierwszą zelektryfikowaną linią kolejową w Polsce. Linia, która „cywilizowała” podwarszawskie miejscowości, łączyła je ze stolicą i otwierała przed mieszkańcami nowe perspektywy. Z Warszawy można było koleją dojechać do drugiego miasta stanowiącego okno na wielki świat.

Gdynia

Granica morska przedwojennej Polski była krótka. Dostępem do morza były skrawki ziemi między dwoma częściami Niemiec. A przecież morze znaczyło otwarcie na świat. Iluzoryczny niezależny Gdańsk nie mógł zapewnić Polsce odpowiednich warunków do rozwoju. Morze oznaczało

wielkie szanse, wielki handel i co za tym idzie dobrobyt. Remedium było stworzenie nowego portu *de facto* z niczego. Tam, gdzie znajdowała się biedna nadmorska miejscowość wybudowano wielkie nowe miasto. A to wszystko dzięki błyskotliwemu umysłowi Eugeniusza Kwiatkowskiego – ostatniego ministra skarbu II RP. Nowoczesne, w jednolitym stylu, który cały czas zachwyca. Architektoniczna harmonia Gdyni, podobnie jak dworzec w Warszawie, miała być sygnałem dla przyjezdnych - „trafiliście do kraju silnego, nowoczesnego i co najważniejsze, europejskiego”.

W ciągu dwudziestu lat mała miejscowość licząca nieco ponad tysiąc mieszkańców stała się ponad stutysięczną aglomeracją. Bramą na świat, dzięki której można było eksportować aż 75 procent handlu zagranicznego.

Pod wieloma względami Gdynia była przecież ziszczeniem się szklanych domów z *Przedwiośnia* Żeromskiego. Z niczego powstało nowe, wielkie miasto, w którym Wańkowicz widział wręcz symboliczne umocnienie się polskiej państwowości. Nie kryjąc swojego zachwytu pisał: „Nie, to nie Samossierra morska: to rodzenie się dziejom świata nowego morskiego narodu”. „Morskiego” czyli nowoczesnego, nowoczesnego czyli silnego.

COP

Centralny Okrąg Przemysłowy i magistrała węglowa – dwa kolejne projekty ministra Kwiatkowskiego mające na celu wzmocnienie przemysłu II RP. COP był największym przedsięwzięciem

ekonomicznym stosunkowo niezbyt zamożnego państwa. Na jego stworzenie przeznaczono astronomiczną kwotę 2400 milionów złotych. Łączono z nim z jednej strony nadzieję na zaradzenie bezrobociu, które było gorzkim pokłosiem wielkiego kryzysu, z drugiej na przemienienie charakteru Polski z kraju głównie rolniczego w industrialny.

COP poza przemysłanym przez Kwiatkowskiego wymiarem ekonomicznym miał na celu pokazanie światu, że Polska nie jest krajem zacofanym. Jest społeczeństwem nowoczesnym i niezależnym (należy pamiętać, że ze względu na różne okoliczności, największym partnerem handlowym II RP były Niemcy).

Był jeszcze jeden aspekt COPu. Melchior Wańkowicz ujął go nadzwyczaj zgrabnie w swojej *Sztafecie*: „Stos pacierzowy Wisły przetrącony. I centrum kraju nikczemnie ubogie, obce sobie, niepowiązane”. Region, w którym rozwinięto największą inwestycję, należał co prawda do centrum Polski, ale była to zdecydowanie Polska B - teren biedny i zacofany, dla którego umiejscowienie tam centrum gospodarczego stało się nadzieją dla tysięcy ludzi, szansą na lepsze życie.

Niewiele mniejszą, ściśle związaną z kolejną inwestycją była magistrała węglowa. Bezpośrednie i nowoczesne połączenie Górnego Śląska z wybrzeżem pozwalało na rozwój handlu i skuteczniejsze korzystanie z „czarnego złota”. Dawało możliwość uniezależnienia się od dominacji Niemiec.

Żołnierz nowoczesny

Człowiek powojenny patrzy nieco inaczej na sport niż człowiek przedwojenny. Piłka nożna, biegi, strzelnictwo czy gimnastyka zostały zredukowane do rozrywki, rodzaju atrakcji. Przed wybuchem II wojny światowej, widziano w nim narzędzie wykuwania nowych kadr, nowoczesnych żołnierzy. Nie przypadkiem Akademia Wychowania Fizycznego nosiła imię Marszałka Józefa Piłsudskiego. Modernistyczne gmachy miały być kuźnią, w której wykuwano obrońców Polski.

Od 1926 roku Polską rządili w przeważającej liczbie ludzie wywodzący się z armii. Etos mundurów, przynależności do formacji łączył się z prestiżem. Nowoczesna armia oznaczała siłę. Wbrew trudnej sytuacji starano się ją tworzyć na wzór krajów bogatszych.

Mówi się niekiedy, że we wrześniu 1939 polska armia dysponowała dobrym sprzętem, którego było zbyt mało. Nie jest to do końca prawda. W stosunku do niemieckiego agresora cały czas stała na nieporównywalnie niższym poziomie. Oczywiście część ze sprzętów w znaczący sposób przewyższała uzbrojenie, jakim dysponowali Niemcy. Proces modernizacji polskiej armii nie został jednak zakończony i wiele bardzo obiecujących projektów nie zostało w ogóle zrealizowanych. Niektóre z nich ledwie miały szansę na zostać wypróbowane w walce. Pistoletów maszynowych Mors wykonano tylko kilka, rewelacyjnych karabinów przeciwpancernych wz. 35, które przysporzyły wielu kłopotów Niemcom również było za mało. Inne nawet nie miały możliwości sprawdzić się w boju. Na przykład czołgi 7 TP miały być początkiem linii konstrukcyjnej. Najcięższy z nich czołg 20/25 TP, dzieło inżyniera Edwarda Habicha, doczekał się jedynie drewnianego modelu.

Kresy

Kolej nie dojeżdżała jednak wszędzie. Wielki problem stanowiły ziemie wschodnie, dzikie i nieokiełznane. Zamieszkane przez ludność w dużej mierze wrogo nastawioną do państwa polskiego, sąsiadujące z molochem Związku Radzieckiego, czekającego tylko, aby zająć sporne terytoria. Szczególnym wypadkiem było Polesie, które stanowiło *de facto* teren zupełnie niecywilizowany, pozbawiony dobrych dróg, zamieszkały przez ludzi o nikłej świadomości politycznej, określających się mianem „tutejszych”, dla których Polacy byli kolonizatorami.

Wyjątkową rolę na kresach wschodnich odgrywał Korpus Ochrony Pogranicza, który poza strzeżeniem granic Rzeczypospolitej miał za zadanie modernizację wschodnich rubieży kraju. Dlatego wśród obowiązków funkcjonariuszy było dbanie o zabytki oraz edukowanie mieszkańców. Opowiadano o Polsce i jej historii, uczono kultury rolnej, dbania o drogi i ciekły wodne, odpowiedniego traktowania zwierząt, walczone z alkoholizmem. Strażnice miały stawać się centrum kulturalnym dla podległych im regionów, miejscami gdzie można było wypożyczyć książkę, posłuchać radia, zobaczyć przedstawienie teatralne. Taki sam cel miały kolonie urzędnicze rozsiane po większych miastach kresów wschodnich. Budowano je w przemyślany sposób w „polskim stylu”, mającym na celu podkreślenie narodowej przynależności do tych terenów.

Modernizacja przez turystykę

Państwo nowoczesne było państwem bezpiecznym. W przeciwieństwie do krajów dzikich, gdzie liczne bandy czyhały na niczego nieświadomych podróżujących. Od drugiej połowy lat trzydziestych zaczęto propagować w Polsce turystykę. Służyła temu coraz bardziej rozwinięta sieć kolejowa, dzięki której łatwo i stosunkowo szybko można było przejechać z jednego krańca Polski na drugi. Zachęcano zamożnych mieszkańców do zwiedzania odległych rejonów. Turystyka docierała nawet na dalekie wschodnie rubieże. Litwa i Polesie dzięki działaniom KOPu stały się bezpieczniejsze niż dziesięć lat temu, kiedy były swoistego rodzaju „dzikim wschodem”. Teraz można było wybrać się do jednego z domów wypoczynkowych i wśród głuszy pograć w tenisa na specjalnym korcie. Podobne próby podejmowano również na terenie województw południowo-wschodnich. Wprawdzie z jednej strony starano się zachęcać do wyjazdów do Zaleszczych mających być polską Riwierą, z drugiej tragiczna śmierć Tadeusza Hołównki w Truskawcu przeczyła idyllicznej wizji. Część ziem cały czas kojarzyło się nie z wypoczynkiem, a z terroryzmem.

Polska nie poddawała się. Reklamowała się na zachodzie jako atrakcyjne miejsce dla turystów, co niezwykle istotne, miejsce należące do kręgu kultury zachodnioeuropejskiej. Anglicy i Francuzi odwiedzający Kraków, Poznań i Warszawę nawiązywali mentalną więź z krajem. II RP przestała być punktem na mapie, stawała się częścią ich życia. Za folderem turystycznym *Poland* kryło się coś więcej niż chęć pokazania zabytków, kryło się w nim pragnienie, aby Anglicy i Francuzi pragnęli umierać za Polskę („geograficzne centrum Europy”). Zaangażowanie się aliantów w konflikt z Niemcami w 1939 roku było sukcesem rządów sanacji. Paryż i Londyn rozpoczęły co prawda dziwną wojnę, ale nie milczały jak w przypadku Czechosłowacji.

Wielki projekt modernizacji został brutalnie zatrzymany we wrześniu. Dworzec Główny ostatecznie przemieniono w ruinę w czasie Powstania Warszawskiego, wagony Luxtropedy nie zachowały się do naszych czasów, fabryki zostały zbombardowane, a niedawno odwiedzane chętnie przez urlopowiczów dworki wcielone do ZSRR. Ale przetrwała Gdynia i przetrwała magistrała. Polscy konstruktorzy broni zeszli do podziemia, a zbrojne ramię państwa podziemnego strzelało do Niemców z przedwojennych visów. Modernizacja nie zapobiegła przegranej we wrześniu 1939 roku, ale nie pozwoliła na całkowite wymazanie Polski z map Europy. Stała się istotnym czynnikiem dla Polski ludowej, niepozwalającym na pełne wchłonięcie przez Sowietów. Poniekąd umacniała złośliwe stwierdzenie Stalina „że do Polaków komunizm pasuje jak siodło do krowy”.