

# Spis treści

Wstęp .....	7
1. Zagadnienia wstępne .....	11
Specyfika tematu i podstawowe pojęcia .....	11
Geneza i rozwój gazownictwa w Europie w XIX wieku .....	17
Początki i rozwój elektryfikacji w Europie i Rosji .....	25
2. Początki łódzkiej energetyki i jej funkcjonowanie do 1914 roku .....	37
Powstanie i rozwój gazowni do wybuchu I wojny światowej .....	37
Organizacja i budowa pierwszej miejskiej gazowni w Łodzi oraz eksploatacja zakładu przez Łódzkie Towarzystwo Gazowe .....	37
Konsorcjum łódzkich dzierżawców i działalność gazowni do wybuchu I wojny światowej .....	45
Powstanie i rozwój elektrowni łódzkiej do wybuchu I wojny światowej .....	59
Rywalizacja o koncesję na oświetlenie elektryczne miasta oraz podpisanie umowy .....	59
Budowa i eksploatacja elektrowni w Łodzi do 1914 roku .....	66
3. Walka o łódzką energetykę w latach 1914–1925 .....	75
Gazownia miejska w Łodzi .....	75
I wojna światowa i umiastowienie gazowni w latach 1920–1921 .....	75
Działalność gazowni miejskiej w latach 1920–1925 .....	80
„Sprawa Elektrowni w Łodzi” .....	89
Walka o dominację nad łódzką elektrownią .....	89
Reaktywacja Towarzystwa 1886 roku i droga do uzyskania uprawnienia rządowego nr 12 .....	104

4. Łódzka energetyka w okresie międzywojennym .....	127
Gazownia miejska w Łodzi w rękach miasta .....	127
Stan gazownictwa w II Rzeczypospolitej .....	127
Sprawa budowy nowej gazowni w Łodzi (1919–1939) .....	132
Charakterystyka eksploatacji gazowni w Łodzi w okresie międzywojennym .....	143
Łódzkie Towarzystwo Elektryczne S.A. ....	151
Łódź w planach elektryfikacyjnych II Rzeczypospolitej .....	151
Sprawa projektu koncesji dla koncernu W. A. Harrimana & Co. ....	165
Łódzkie Towarzystwo Elektryczne a polityka miasta .....	174
Działalność łódzkiej elektrowni w latach 1914–1939 .....	188
Zakończenie .....	215
Bibliografia .....	219
Wykaz zdjęć .....	224
Wykaz tabel i wykresów .....	226
Indeks osobowy .....	227

# Wstęp

Kwestia energetyki jest niezwykle istotna dla gospodarki przemysłowej, ale również dla prywatnych, małych odbiorców. Obecnie życie w cywilizowanym świecie bez energii elektrycznej jest właściwie niemożliwe, a gaz wciąż jest powszechnie stosowanym paliwem do ogrzewania i gotowania. Choć istotne, zagadnienie to nie znajduje zainteresowania zbyt wielu historyków. Zwraca uwagę częste marginalizowanie kwestii energetyki w opracowaniach historycznych, nie tylko dotyczących historii gospodarki<sup>1</sup>. Niektóre opracowania poświęcają tematowi niewiele miejsca, inne zupełnie go przemilczają<sup>2</sup> lub ukazują jedynie w kontekście inwestycji państwowych. Zagadnienie energetyki w tzw. trójkącie bezpieczeństwa oraz Centralnym Okręgu Przemysłowym często traktowane jest przez pryzmat książek Melchiora Wańkowicza, mających wymowę ewidentnie propagandową<sup>3</sup>. Kwestiami elektroenergetyki swego czasu wiele miejsca poświęcił Józef Piłatowicz jako jeden z niewielu badaczy. Sytuacji nie poprawiło kilkutomowe dzieło *Historia elektryki polskiej*, pisane jednak przez inżynierów, a nie historyków, stąd liczne w nim błędy i niedopowiedzenia<sup>4</sup>. Ponadto ukazało się wiele prac dotyczących elektroenergetyki lub gazownictwa w poszczególnych miastach

lub regionach. W przypadku Łodzi poza niepublikowanymi pracami dyplomowymi i rozproszonymi artykułami dysponujemy właściwie dwoma opracowaniami: *Gazownia łódzka 1867–1997* Juliana Kucińskiego oraz *100 lat łódzkiej energetyki* Beaty Kowalskiej-Wajnka. Pierwsza z książek stanowi świetną historię łódzkiego gazownictwa, druga natomiast jest próbą popularnego przedstawienia tematu, choć pełną błędów<sup>5</sup>. W przypadku historii łódzkiej elektrowni stosownego opracowania brak. W świetle powyższego stanu rzeczy podjęcie tematu jest uzasadnione.

Podstawę źródłową pracy stanowi przede wszystkim bogata spuścizna aktowa zarówno samych przedsiębiorstw, czyli Gazowni Łódzkiej i Elektrowni Łódzkiej, jak i materiały pozostałe po działalności władz miejskich i nadrzędnych w sprawie kontrolowania łódzkiej energetyki. Chodzi tu przede wszystkim o zespoły w Archiwum Państwowym w Łodzi: Łódzkie Towarzystwo Elektryczne, Gazownia Miejska w Łodzi oraz Akta miasta Łodzi. Te bardzo szerokie materiały uzupełniono o akty notarialne, wypisy z ksiąg wieczystych i materiały rozproszone w innych zespołach. Dodatkowo wykorzystano prasę łódzką oraz czasopisma branżowe, które fachowo przedstawiały ówczesną sytuację gospodarczą i polityczną, a także analizy ekspertów dotyczących branży gazowniczej i elektrycznej w omawianych okresach.

Warto dodać, że niektóre materiały archiwalne wykorzystano po raz pierwszy, a zawarte w pracy ustalenia mogą rzucić nowe światło na rozwój

<sup>1</sup> Zob. np. J. Szpak, *Historia gospodarcza powszechna*, Warszawa 2007, s. 229 – kwestia elektryczności przedstawiona jest tam w kontekście rewolucji przemysłowej; C. Brzoza, A. L. Sowa, *Historia Polski 1918–1945*, Kraków 2006, s. 127 – akapit o kwestii energetyki w ramach COP; W. Morawski, *Dzieje gospodarcze Polski*, Warszawa 2010, s. 214 – tam ten sam temat zajmuje jeden akapit.

<sup>2</sup> Zob. np. A. Jezierski, *Problemy rozwoju gospodarczego ziem polskich w XIX i XX wieku*, Warszawa 1984.

<sup>3</sup> M. Wańkowicz, *Sztafeta*, Warszawa 2012.

<sup>4</sup> *Historia elektryki polskiej*, t. I–V. red. K. Kolbiński i in., Warszawa 1971–1992.

<sup>5</sup> W pracy popełniono podstawowe błędy faktograficzne i interpretacyjne, choć znaczna liczba ciekawych ilustracji nadaje jej atrakcyjność. B. Kowalska-Wajnka, *100 lat łódzkiej energetyki*, Łódź 2007.

gospodarczy Łodzi oraz na politykę miasta. Często trudność sprawiały dokumenty w obcych językach – o ile języki rosyjski i niemiecki nie są dla badacza dziejów Łodzi niespodzianką, to francuski, który pojawia się często w korespondencji międzynarodowej, stanowił pewne utrudnienie.

Praca obejmuje zakłady energetyczne (elektrownię i gazownię) o charakterze miejskim, tj. zapożyczających w usługi szerokie rzesze mieszkańców i przedsiębiorstw oraz samo miasto w postaci głównie oświetlenia. Jako energetykę potraktowano tu więc elektryczność oraz gazownictwo w obszarze użyteczności publicznej. Zakres chronologiczny pracy to z jednej strony początki starania się miasta o oświetlenie gazowe, czyli lata 60. XIX wieku, a z drugiej wybuch II wojny światowej, która oznaczała całkowitą przebudowę istniejących stosunków gospodarczych – ten okres powinien doczekać się osobnego opracowania. Rozprawa obejmuje więc zakres ponad 70 lat, w których mieści się kilka zupełnie odmiennych rzeczywistości gospodarczych i politycznych: zabory, I wojna światowa i okres międzywojenny. Szeroki zakres chronologiczny wymusił więc podział pracy na cztery części.

Pierwsza część wyjaśnia podstawowe pojęcia oraz krótko przedstawia początki i rozwój gazownictwa i elektryczności w Europie. Druga część omawia założenie oraz eksploatację gazowni i elektrowni w Łodzi i podzielona jest na stosowne rozdziały. Część ta kończy się na roku 1914, gdyż rok ten stanowi w dziejach gospodarczych wyrazistą cezurę końca pewnej epoki i początek kolejnej. Trzecia część dotyczy czasu I wojny światowej i prób opanowania sektora energetyki miejskiej przez lokalne władze po zakończeniu I wojny światowej – zmagania kończą się pod koniec 1925 roku, gdy Łódzkie Towarzystwo Elektryczne uzyskuje koncesję na prowadzenie elektrowni. Część ta została wyodrębniona tematycznie, gdyż dotyczy odrębnego zagadnienia. Ostatnia część natomiast dotyczy działalności elektrowni i gazowni w okresie międzywojennym oraz umiejscawia je w rzeczywistości gospodarczej II Rzeczypospolitej. Rozdział poświęcony sytuacji gazownictwa w II Rzeczypospolitej jest dużo skromniejszy od tego poświęconego stanowi elektryfikacji, gdyż gazownictwo zajmowało w polityce ówczesnych władz pozycję marginalną. Ponadto ilość źródeł jest dużo skromniejsza, a znaczenie łódzkiej gazowni dla gazownictwa

polskiego było znacznie mniejsze niż łódzkiej elektrowni dla polskiej elektroenergetyki.

W toku badań na pierwszy plan wysunął się problem, który był uniwersalny dla działalności gazowni i elektrowni na przestrzeni omawianych ponad siedmiu dekad, a który jest aktualny także obecnie. Chodzi o zagadnienie własności i kontroli nad przedsiębiorstwami użyteczności publicznej – kto powinien budować takie zakłady przemysłowe, kto posiadać, a kto zarządzać? Okazało się, że w każdej z uwzględnianych rzeczywistości politycznych i gospodarczych ścierały się koncepcje: publiczne kontra prywatne. Nawet współcześnie wiele emocji budzi kwestia tego, kto powinien zarządzać tego rodzaju usługami. Dlatego też niniejsza rozprawa obraca się wokół tego zagadnienia, gdyż w ocenie autora warunkowało to działalność obu przedsiębiorstw. Spróbujemy sprawdzić, czy prawo Savasa<sup>6</sup> znajdzie odzwierciedlenie w odniesieniu do łódzkiej energetyki.

W przeprowadzonych badaniach odrzucono pokutujący często w literaturze imperatyw, wskazujący na nadrzędną rolę gospodarki państwowej i krytykujący kapitalizm, a zwłaszcza kapitał zagraniczny. Tego rodzaju prace ukazywały się w minionym ustroju, natomiast bezrefleksyjna pochwała działalności gospodarczej prowadzonej przez państwo i krytyka prywatnej własności powinna być odrzucona<sup>7</sup>. W pracy przyjęto więc realia wolnego rynku jako punkt odniesienia, a za wyznacznik sukcesu, po pierwsze interes konsumenta – w tym wypadku zaspokojenie jego potrzeb po atrakcyjnych cenach i dostęp do usługi, po drugie pomyślny rozwój przedsiębiorstwa służący wzrostowi gospodarczemu. Rozwój gospodarczy jest bowiem zagadnieniem uniwersalnym dla każdego czasu, praktycznie pod każdą szerokością geograficzną. Służy poprawie jakości życia wszystkich warstw społecznych i wpływa dodatnio na wszystkie dziedziny życia.

Dodajmy jeszcze, że uspołecznienie środków produkcji jest jedną z cech wyróżniających gospodarkę socjalistyczną, z tym że własność społeczną socjalizm traktuje jako przeciwieństwo własności prywatnej. Dodatkowo ideologia socjalistyczna

<sup>6</sup> Zob. np.: E. Savas, *Prywatyzacja – klucz do lepszego rządzenia*, Warszawa 1992; *Puzzles of Economic Growth*, red. L. Balcero-wicz, A. Rzońca, Waszyngton 2015.

<sup>7</sup> Zob. np. Z. Landau, J. Tomaszewski, *Anonimowi władcy. Z dziejów kapitału obcego w Polsce (1918–1939)*, Warszawa 1968.

wierzy w pewną nieokreśloną formę koordynacji gospodarki, która może zastąpić wolny rynek – najczęściej za pomocą planowania<sup>8</sup>. Jak jednak wskazano, jedyną możliwą formą takiego społeczeństwa jest własność państwowa<sup>9</sup>. Tym samym etatystyczne podejście do gospodarki i próby jej kontroli są charakterystyczne właśnie dla socjalizmu.

Tytułem uzupełnienia zaznaczmy, że nie chodzi tu o obronę „dzikiego” kapitalizmu i bezwzględną negację ingerencji państwa, lecz o właściwe zaznaczenie wkładu inicjatywy prywatnej w rozwój gospodarczy, a bez wątpienia gazownictwo i elektryczność do takich wkładów należą. Autor ma jednak nadzieję, że ustalenia zawarte w niniejszej pracy zainteresują nie tylko historyków i specjalistów od użyteczności publicznej, ale też szerokie grono Czytelników ciekawych dziejów Łodzi.

Na koniec niniejszego wstępu składam serdeczne podziękowania dla wszystkich, dzięki którym ta praca mogła powstać: dla pracowników Archiwum

Państwowego w Łodzi, których cenne rady i cierpliwość były bardzo pomocne; dla uczestników seminarium doktoranckiego w Katedrze Historii Polski Najnowszej, gdzie miały miejsce długie i owocne dyskusje; dla recenzentów, prof. Jerzego Szczepańskiego oraz prof. Krzysztofa Baranowskiego za cenne uwagi; dyrektor Muzeum Miasta Łodzi Małgorzacie Laurentowicz-Granas oraz dyrektor Mai Jakóbczyk za udzielone wsparcie i udostępnienie materiału ilustracyjnego; firmie Veolia S.A. za udostępnienie unikatowych fotografii i życzliwość – szczególne ukłony dla panów Roberta Warchoła i Sławomira Wieteski; moim wspinałym rodzicom oraz najlepszej żonie Małgosi za wsparcie i wyrozumiałość.

Największe jednak podziękowania należą się prof. Kazimierzowi Badziakowi, promotorowi pracy doktorskiej, na bazie której powstała niniejsza książka. Bez jego rad i życzliwości ta praca nigdy by nie miała takiego kształtu.

---

<sup>8</sup> L. Balcerowicz, *Socjalizm, kapitalizm, transformacja – szkice z przełomu epok*, Warszawa 1997, s. 34.

<sup>9</sup> Tamże.



# 1.

## Zagadnienia wstępne

### Specyfika tematu i podstawowe pojęcia

Zarówno gazownictwo, jak i elektryfikacja są dziedzinami infrastruktury technicznej, polityki komunalnej i użyteczności publicznej z jednej strony, a z drugiej łączą się z koncepcją monopolu naturalnego. Aby właściwie zrozumieć i zinterpretować dzieje łódzkiej energetyki, należy zapoznać się z tymi pojęciami.

Pojęcie infrastruktury i użyteczności publicznej budzi wątpliwości i często powoduje chaos pojęciowy. W tym miejscu wymieńmy klasyfikację opartą na badaniach Adama Ginsberta-Geberta oraz opracowaną przez firmę doradcą Booz-Allen & Hamilton w ramach programu restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw komunalnych w 1996 roku<sup>1</sup>.

Według tej firmy infrastruktura obejmuje obiekty użyteczności publicznej, obiekty publiczne i środki transportu. Do pierwszej grupy należy sieć energetyczna, sieć gazociągowa, sieć ciepłownicza, sieć telekomunikacyjna, sieć wodociągowa i kanalizacyjna, zbiórka i wywóz śmieci<sup>2</sup>.

W obrębie infrastruktury można wyróżnić infrastrukturę techniczną. Pod pojęciem tym rozumiemy: system wodno-ściekowy, energetyczny, transportu i łączności<sup>3</sup>. Energetyka obejmuje produkcję, przetwarzanie, przesyłanie i dostarczanie

energii elektrycznej oraz gazu do odbiorców, a także generowanie i przesył ciepła. Tym samym chodzi tu o elektrownie, elektrociepłownie i gazownie<sup>4</sup>. Ich systemy składają się z elementów: zasilających, przetwarzających, przesyłających i rozdzielających (różnego rodzaju przewody) oraz odbierających.

Należy zaznaczyć, że urządzenia zasilające i przetwarzające to konstrukcje naziemne, które zajmują pewną przestrzeń miejską, a ich lokalizacja wymaga zagospodarowania odpowiedniej działki lub działek. Przewody natomiast są elementami, które umieszczane są przy istniejącej zabudowie pod lub nad ziemią. Najczęściej prowadzone są wzdłuż linii komunikacyjnych. Obecnie zakłada się, że przy projektowaniu różnego rodzaju instalacji należy też uwzględnić rozwój miasta i perspektywę przynajmniej 15 lat.

Gazownictwo przez wiele lat było podstawowym źródłem energii dla miast. Można tu wyróżnić gaz ziemny oraz gaz miejski, z czego ten drugi ma dwukrotnie mniejszą wydajność cieplną. Gaz miejski to efekt suchej destylacji koksującego węgla kamiennego. Ma to miejsce w piecach generatorowych. Gaz nie jest jedynym produktem tego procesu – poza nim powstaje koks, smoła, benzol, amoniak i naftalina. Gazownie miejskie to źródło groźnych zanieczyszczeń. Ich lokalizacja powinna uwzględniać więcej czynników niż w przypadku innych budynków produkujących energię. Najlepiej, by było to miejsce poza zwartą zabudową, od strony

<sup>1</sup> *Poradnik zarządzania usługami komunalnymi*, red. Booz-Allen & Hamilton, Warszawa 1996.

<sup>2</sup> Tamże, s. 75.

<sup>3</sup> B. Klepacka, A. Kicman, *Infrastruktura techniczna w planowaniu przestrzennym*, Białystok 1991, s. 7.

<sup>4</sup> Zob. tamże, s. 7.

zawietrznej, z możliwością podłączenia bocznicy kolejowej i łatwego odprowadzania ścieków. Gaz przesyła się przewodami pod ciśnieniem, którego wartość jest różna w zależności od celu przesyłu. Gazociągi mogą mieć układ promieniowy, pierścieniowy lub pierścieniowo-promieniowy. Lokalizacja gazociągów wymaga też odpowiedniej odległości od innych obiektów – powinna ona wynosić od jednego do kilku metrów. W niniejszej pracy będziemy mieć do czynienia z gazem miejskim, gdyż taki stosowano aż do okresu po II wojnie światowej.

Planowanie infrastruktury technicznej powinno iść w parze z planowaniem przestrzennym i rozwojem każdego miasta. System gospodarowania urządzeniami miejskimi i zaspokajania poprzez ich rozbudowę i eksploatację określonych potrzeb materialno-bytowych, wspólnych ogółowi ludności miejskiej, nazywamy gospodarką komunalną<sup>5</sup>.

Polityka komunalna to natomiast dyscyplina naukowa, zajmująca się badaniem warunków bytowych ludności oraz poszukiwaniem środków ich poprawy przez odpowiednie kształtowanie zabudowy i zagospodarowania miasta bądź wsi<sup>6</sup>. Ważnym elementem polityki komunalnej jest również wywóz śmieci. Te dzielimy na: komunalne, przemysłowe i rolnicze. Odpady unieszkodliwia się, składowując je na wysypiskach, przetwarzając na kompost w kompostowniach lub spalając w spalarniach. Energetyka XIX-wieczna produkowała ogromne ilości odpadów i zanieczyszczeń. W ramach polityki komunalnej mieści się również elektryczność i gazownictwo jako środki podniesienia jakości życia w mieście.

Autor czuje się uprawniony do skorzystania ze współczesnych klasyfikacji wobec braku takich opracowań w przeszłości, a przynajmniej są one mu nieznane, poza poradnikami dla branż lub samorządów, wymienionymi w odpowiednich rozdziałach. Powyższa klasyfikacja jest uniwersalna dla ostatnich dwóch wieków i ułatwia zrozumienie zjawisk, jakie zachodziły w zakresie budowania infrastruktury technicznej w miastach.

Największy rozwój miast nastąpił po rewolucji przemysłowej i wraz z rozwojem kapitalizmu. Budowa przemysłu i silna urbanizacja, które zaowocowały skupieniem wielu tysięcy ludzi w jednym miejscu, postawiły problem ich potrzeb

materialno-bytowych. Jednocześnie rozwój techniki pozwolił na zaspokajanie ich na nowe, nieznane wcześniej sposoby. Jedynie wodociągi znane były od starożytności – reszta infrastruktury związana była z nowymi wynalazkami.

Cechą charakterystyczną był fakt, że niemal we wszystkich przypadkach w organizację miejskich przedsiębiorstw zaangażowany był kapitał prywatny. Dopiero na późniejszych etapach miasta często ulegały pokusie przejścia nad nimi kontroli<sup>7</sup>. W państwach słabszych ekonomicznie (Hiszpania, Włochy) bardzo często w tego rodzaju inwestycjach dominował kapitał zagraniczny. Chęć kontroli miasta nad miejskimi przedsiębiorstwami przejawiała się między innymi w wymuszaniu miejsc dla członków rady miejskiej w zarządach. W wielu krajach stosowano system koncesyjny, który jednocześnie dawał podstawy do monopolizowania danej gałęzi infrastruktury.

Na przełomie wieków XIX i XX prywatny kapitał kontrolował większość infrastruktury między innymi we Francji, Belgii, Hiszpanii i Włoszech, natomiast w Skandynawii i wielu miastach Niemiec i Wielkiej Brytanii właścicielem spółek infrastruktury były właśnie miasta. Rosnący apetyt miast na pełną kontrolę nad tego rodzaju przedsiębiorstwami tłumaczy się przede wszystkim chęcią zwiększenia dochodów, a nie lepszym zaspokajaniem potrzeb miasta, jak chętnie widzą to badacze, przyjmujący lewicowy punkt widzenia.

Sektor prywatny dominował natomiast praktycznie zawsze, gdy chodziło o wprowadzenie nowej, rewolucyjnej technologii, na przykład elektryczności czy transportu tramwajowego. Władze miejskie rzadko chciały podejmować ryzyko i dużo chętniej podejmowały próby przechwycenia takich przedsiębiorstw, gdy jego dochody były już stabilne. Z drugiej strony prywatny kapitał przeważał również w krajach, gdzie zasoby naturalne były niewielkie, jak na przykład w Hiszpanii i Włoszech. Jeśli chodzi o władze centralne, angażowały się w przedsięwzięcia infrastrukturalne, gdy celem była integracja terytoriów, kontrola przepływu informacji (telegraf) i towarów.

<sup>5</sup> A. Ginsbert-Gebert, *Polityka komunalna*, Warszawa 1984, s. 11.

<sup>6</sup> Tamże.

<sup>7</sup> R. Millward, *European governments and the infrastructure industries, c. 1840–1914*, „European Review of Economic History” 2004, nr 8, s. 4.



Rozwój miast na ziemiach polskich był dość mocno opóźniony w stosunku do Europy Zachodniej. W granicach państw zaborczych zazwyczaj były tereny Rzeczypospolitej traktowane dość marginalnie. Rewolucja przemysłowa, która dotarła na ziemie polskie z dużym opóźnieniem, przyspieszyła procesy urbanizacyjne niektórych miast, jednocześnie doprowadzając do zastoju lub regresu starych miast. Przykładem gwałtownego rozwoju miasta fabrycznego w Królestwie Polskim jest Łódź. Rozwój blokowały jednak niewielkie kompetencje władz miast i gmin, ograniczone jeszcze po powstaniu styczniowym. Wszystkie decyzje musiały zapaść przynajmniej na szczeblu gubernialnym.

W zakresie usług komunalnych lub użyteczności publicznej można wyróżnić kilka sposobów na wprowadzenie usług na danym terenie. Współczesny podział z punktu widzenia władz miejskich wiele tłumaczy, więc warto go przytoczyć. Otóż usługi dla miasta można pozyskać metodą kontraktowania: ogłosić przetarg, wybrać odpowiednią ofertę, podpisać umowę i wydzierżawić wyposażenie i sprzęt. Cechą charakterystyczną takiego rozwiązania jest właśnie dzierżawa wyposażenia<sup>8</sup>. Może być ono stosowane tam, gdzie spełnione są następujące warunki: policzalność (możliwość pomiaru) usługi lub ujęcia w kategorii ilościowo-jakościowe<sup>9</sup>, co ułatwia kontrolowanie. Ważnym elementem jest fakt, że źródłem finansowania przy kontraktowaniu jest budżet gminy. Najczęściej stosuje się ten model przy sprzątnięciu miasta, konserwacji oświetlenia, utrzymaniu parków i komunikacji autobusowej.

Kolejnym możliwym rozwiązaniem są koncesje. Według Emanuela S. Savasa dzielimy je na zwykłe i te z prawem wyłączności. Zwykle od umowy różni się sposobem płatności – w umowach to gmina płaci za usługę, a przy koncesji – konsument. Koncesja z prawem wyłączności przyznaje prywatnej firmie monopol na daną działalność, ale zazwyczaj z zastrzeżeniem utrzymania wpływu na cenę usługi<sup>10</sup>. Koncesjonowanie i kontraktowanie

traktowane są jako pośredni sposób zarządzania usługami publicznymi.

Sam wybór partnera prywatnego może odbywać się na trzy główne sposoby: przetarg, negocjacje konkurencyjne (zamówienia publiczne) oraz bezpośrednio zawieranie kontraktu. To ostatnie ma miejsce, gdy to strona prywatna występuje z inicjatywą. Wadą takiego rozwiązania jest minimalna konkurencja lub jej brak, natomiast teoretycznie sprawdza się, gdy koszty otwartego przetargu są zbyt wysokie<sup>11</sup>.

Ponieważ w przypadku koncesjonowania to strona prywatna ponosi ryzyko inwestycyjne, kontrakty zawierają zazwyczaj klauzule na rzecz inwestora. Są to zazwyczaj pierwszeństwo w zwrocie dla inwestora, zapewnienie minimalnego poziomu zbytu przez podmiot publiczny, pożyczki preferencyjne. Ze strony publicznej natomiast uwzględnia się zapisy zachęcające inwestora do poprawiania jakości świadczonych usług i zwiększenia wydajności.

W systemie koncesyjnym wynagrodzenie wykonawcy opiera się na taryfie opłat. Umowa zazwyczaj zawierana jest na 15–30 lat z możliwością przedłużenia, więc koncesja powinna zabezpieczać koncesjodawcę przed zaniedbaniem infrastruktury przez koncesjodawcę pod koniec trwania umowy.

Badania E. S. Savasa z połowy XX wieku wykazały, że sektor prywatny buduje obiekty infrastrukturalne taniej od sektora publicznego na poziomie niższym o 15–30%. To samo dotyczy ich eksploatacji. W zakresie energii elektrycznej dowiedziono na podstawie badań rynku w Stanach Zjednoczonych, że jest ona średnio o 33% tańsza na wolnym rynku niż w warunkach monopolu. Inne badania dowiodły, że elektrownie działające w ramach wolnego rynku są efektywniejsze od tych działających w ramach koncesji<sup>12</sup>. W niniejszej pracy sprawdzimy, czy ma to odniesienie do warunków łódzkich przed II wojną światową.

Obecnie przyjmuje się, że w zarządzaniu usługami komunalnymi powinno się stosować planowanie strategiczne, zarówno długo, jak i krótkookresowe. Polega to na „systematycznej ocenie funkcjonowania społeczności lokalnych i ich otoczenia przez

<sup>8</sup> Zob. P. Tamwicz, *Usługi komunalne – prywatyzacja przez contracting*, Gdańsk 1991.

<sup>9</sup> A. Wasiak, *Kontraktowanie i koncesjonowanie usług komunalnych*, „Acta Universitatis Lodzianensis Folia Oeconomica” 1999, z. 149, s. 122.

<sup>10</sup> E. S. Savas, *Prywatyzacja – klucz do lepszego rządzenia*, Warszawa 1992, s. 85.

<sup>11</sup> M. Moszoro, *Partnerstwo publiczno-prywatne w sferze użyteczności publicznej*, Warszawa, 2010, s. 181.

<sup>12</sup> E. S. Savas, dz. cyt., s. 169.

osoby mające udział i wpływ na ich przyszłość”<sup>13</sup>. Pozwala to na wytyczanie i osiągnięcie określonych celów, optymalny rozdział zasobów. Jednym z najważniejszych elementów tworzenia i rozwoju infrastruktury jest kwestia finansowania. Może ono przybierać różne formy, od podatków lokalnych poprzez kredyty, wkłady pieniężne przyszłych użytkowników po obligacje i emisje akcji.

Zarządzanie i organizowanie usług komunalnych od ponad wieku jest przedmiotem dyskusji pomiędzy zwolennikami przewagi lub całkowitej dominacji sektora państwowego nad prywatnym.

Do wyjaśnienia pozostaje koncepcja monopolu naturalnego, który teoretycznie ma miejsce w przypadku instytucji użyteczności publicznej uwzględnionych w niniejszej pracy. Teoria monopolu naturalnych powstała już w XIX wieku, ale zyskała popularność dopiero w wieku XX. Mówi ona, że na rynku jest jeden dostawca usług i dostarcza je taniej i lepiej, niż miałyby to miejsce w przypadku kilku firm. Łączy się to z korzyścią skali – im większa produkcja, tym niższa cena wytworzenia usługi czy produktu – oraz dużą barierą wejścia na rynek, co w przypadku usług infrastrukturalnych mogłoby się wiązać z podwójnymi czy potrójnymi sieciami.

Za początek teorii monopolu uważa się rozważania Antoine’a Cournota. W 1838 roku opisał on model, w którym właściciel ziemski po odkryciu źródła wody stał się jej wyłącznym dostawcą. Za monopol uznał form rynku, w którym istniał jeden dostawca. Pierwszym myślicielem, który zajął się teorią monopolu naturalnego, był John S. Mill, który w swoim dziele *Zasady ekonomii politycznej* skrytykował dostarczanie gazu w Londynie przez kilku dostawców i zaproponował, że korzystniejszy byłby jeden dostawca. Uznał, że wykorzystując korzyści skali, jeden przedsiębiorca może zaproponować niższe ceny niż kilku. W jego ślady poszedł Thomas H. Farrer, który uznał, że trudno odróżnić monopol naturalny od innych form rynku za pomocą jednej cechy, dlatego sformułował ich kilka: oferowany produkt miał być dobrem podstawowym, firma miałaby wyłączne prawo posiadania lub użytkowania danej ziemi, produkt musiałby być dostarczany i sprzedawany na lokalnym rynku, cechą produkcji byłaby korzyść skali, a popyt na dobro może ulegać wahaniom. Farrer uznał za

takie branże gazownictwo, kolejnictwo, telegraf, porty, wodociągi i oświetlenie miasta. Dalej twierdził, że w tych gałęziach gospodarki konkurencja nie zadziała lub jest zawodna, więc wymagają interwencji państwa. Farrer połączył więc aspekty ekonomiczne z politycznymi. Dalej myśl pociągnął Henry C. Adams, który uznał, że łatwiej jednej firmie osiągnąć korzyść skali niż nowej wejść na rynek, a dalej uznał, że w takim razie państwo powinno zainteresować się kontrolą takich rynków<sup>14</sup>.

Nowszą definicję proponuje Alfred E. Kahn. Jako cechy podał trwałe połączenie odbiorców i dostawcy, brak możliwości magazynowania produktu, poza gazem i wodą, zobowiązanie firmy do ciągłego zaspokajania potrzeb konsumentów, dużą zmienność popytu i wysokie nakłady inwestycyjne niezbędne do zaspokojenia popytu w szczytowym okresie. Powstało jeszcze kilka definicji monopolu, w każdej jednak najważniejsze cechy tej teorii zostały oddane. Generalnie postulaty i koncepcje związane z teorią monopolu naturalnego opierają się na stwierdzeniu, że wolny rynek nie działa dobrze w warunkach monopolu naturalnego, a państwo powinno go regulować<sup>15</sup>.

Przy regulacji tego rodzaju usług wyodrębnia się zagadnienia nadrzędności interesu publicznego (zabezpieczenie umiarkowanych cen), kontroli kapitałowej i własnościowej, ochrony konsumentów w zakresie poziomu cen i arbitrażu zażaleń klientów, stworzenia bodźców finansowych dla strategii sterowania zapotrzebowaniem (ang. *demand side management*) i oszczędności poprzez niższe opłaty dla odbiorców przy niższych kosztach<sup>16</sup>. Jednym z najważniejszych celów regulacji monopolów prywatnych jest określenie faktycznych kosztów świadczenia usługi i niedopuszczenie do zawyżania ceny końcowej jako wykorzystywania uprzywilejowanej pozycji monopolisty. Wybór dostawcy usług w monopolu naturalnym teoretycznie opiera się na kryteriach ekonomicznych (kapitał, jego struktura i koszt, stawka cenowa, baza taryfowa, deficyt przychodów, wymagany poziom przychodów, taryfa, kapitał obrotowy)<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> *Poradnik zarządzania...*, s. 14.

<sup>14</sup> B. Borkowska, *Regulacja monopolu naturalnego w teorii i praktyce*, Wrocław 2009, s. 13–15.

<sup>15</sup> Tamże, s. 25.

<sup>16</sup> *Poradnik zarządzania...*, s. 50.

<sup>17</sup> Tamże, s. 52.

Tradycyjna rola regulacji mówi, że państwo może interweniować na trzy sposoby – systemem podatków i subsydiów, regulacją monopolu prywatnego oraz znacjonalizowaniem firmy i kontrolą bezpośrednią<sup>18</sup>.

Obecnie coraz popularniejsze są koncepcje partnerstwa publiczno-prywatnego. Najłatwiej zdefiniować je jako „wspólny układ publiczno-prywatny, który sprzęga silniej niż zwykłe kontraktowanie przez stronę publiczną różne atuty obu sektorów dla dostarczania usług publicznych i zaspokajania potrzeb ludności”<sup>19</sup>. Korzyści z wejścia podmiotu prywatnego do przedsięwzięć infrastrukturalnych są wielorakie. Przede wszystkim zapewnia to dostęp do kapitału oraz nowoczesnej technologii, przyczynia się do sprawniejszego zarządzania inwestycją i krótszego czasu realizacji, a także do zmniejszenia kosztów operacyjnych. Charakterystyczne jest również zwiększanie przychodów operacyjnych, a firmy prywatne mają większe doświadczenie w pertraktacjach z instytucjami finansowymi, ponadto podlegają większej presji opinii publicznej. Ostatnim, lecz nie mniej ważnym elementem, jest mniejszy wpływ polityki na bieżącą politykę firmy<sup>20</sup>. Zaletą partnerstwa publiczno-prywatnego jest podział ryzyka pomiędzy podmiotem prywatnym i państwowym.

Istnieje jednak również inne spojrzenie na teorię monopolu naturalnych, związanych z użytecznością publiczną. Teoria ta obowiązywała przez część XIX i cały XX wiek, jednak w ostatnich latach jest coraz bardziej kwestionowana. Największą krytykę tego pojęcia prowadziła tzw. austriacka szkoła ekonomiczna, oparta na myśli powstałej na uniwersytecie w Wiedniu w ostatnich dekadach XIX wieku. Do najważniejszych postulatów jej przedstawicieli należało (i należy) ograniczenie roli państwa w gospodarce, co w niektórych przypadkach przybierało formy zbliżone do anarchokapitalizmu<sup>21</sup>. Z drugiej strony konsekwentnie atakowano pojęcie monopolu naturalnego i, co interesuje nas tutaj najbardziej, interwencjonizm w zakresie użyteczności publicznych (ang. *public utility*). Austriacką szkołę

ekonomiczną krytykowali w znacznym stopniu ekonomiści głównego nurtu zwłaszcza z powodu odrzucania czy ograniczania udziału w badaniach modeli matematycznych.

Ponieważ wyniki prowadzonych badań zdają się jednak korespondować z ustaleniami proponowanymi przez tę szkołę, pokrótce należy je przedstawić. Murray Rothbard uznał kilka rodzajów interwencjonizmu, a wśród nich „interwencję trójkątną” (ang. *triangular intervention*<sup>22</sup>). Pod tą nazwą kryją się: kontrole cen, kontrola produktów dopuszczonych do obrotu (na przykład w postaci prohibicji częściowej lub całkowitej) oraz monopol państwowy z możliwością użyczenia go wybranym podmiotom. Uznał, że na monopolach zyskują tylko sami monopolisci – i trudno się z tym nie zgodzić. Wśród monopolu wyróżnił kilkanaście ich rodzajów, jednak zaznaczmy tylko ten łączący się z użytecznością publiczną. Wiąże się on przede wszystkim z faktem, że ulice i tereny miejskie, z których firmy gazowe i elektryczne muszą korzystać, należą do miasta lub państwa. Za każdym więc razem podmiot państwowy musi udzielać pozwolenia na ich użycie (położenie sieci). Chociaż wydaje się to logiczne, Rothbard uznaje samo posiadanie ulic przez sektor państwowy za interwencję<sup>23</sup>. Stwierdza, że regulacje w zakresie użyteczności publicznej prowadzą do obniżenia jakości usług i szkodzą klientom. Jednocześnie podważa sam termin użyteczności publicznej, uważając, że wszystkie dobra są użyteczne i niemal wszystkie są niezbędne przy spełnieniu pewnych warunków<sup>24</sup>.

Jeszcze dalej idzie Thomas DiLorenzo, stwierdzając, że pojęcie monopolu naturalnych powstało jako uzasadnienie interwencjonizmu państwowego *post factum*. Twierdzi też, że nie było w historii przypadku wystąpienia naturalnego monopolu na usługę użyteczności publicznej i za każdym razem był to efekt regulacji państwa<sup>25</sup>. Podczas gdy Europa szła w stronę interwencjonizmu, nieco inaczej było w Stanach Zjednoczonych, gdzie wolny rynek dyktował ceny i był uznawany za naturalny stan rzeczy. Działo tam jeszcze więcej firm energetycznych

<sup>18</sup> B. Borkowska, dz. cyt., s. 204.

<sup>19</sup> M. Moszoro, dz. cyt., s. 47.

<sup>20</sup> Tamże, s. 52 i nast.

<sup>21</sup> Kapitalizm łączył z anarchizmem (w pozytywnym znaczeniu) Murray Rothbard, amerykański ekonomista tej szkoły, uczeń Ludwiga von Misesa. Zob. M. Rothbard, *Power and Market. Government and the Economy*, Auburn 2006, s. 1–5.

<sup>22</sup> Tamże, s. 29.

<sup>23</sup> Tamże, s. 107.

<sup>24</sup> Jest to potwierdzenie badań za: A. S. Drawing, *The Financial policy of corporation*, Nowy Jork 1953, s. 309.

<sup>25</sup> T. J. DiLorenzo, *The myth of natural monopoly*, „The Review of Austrian Economics” 1996, nr 2, s. 44.

niż w Europie, często po kilkanaście na terenie jednego miasta. Regulacje na wzór europejski pojawiły się tam jednak dużo później. Ekonomiści szkoły austriackiej uważają, że pojęcie monopolu naturalnego pojawiło się jako odpowiedź na zapotrzebowanie dużych korporacji oraz strony rządowej.

Deregulacja rynków monopolii naturalnych jest faktem również w Polsce, ale przeprowadzenie tego procesu jest bardzo trudne samo w sobie<sup>26</sup>. Od lat 60. natomiast kwestionuje się szeroko efektywność państwa jako prowadzącego przedsiębiorstwa instytucji publicznej samodzielnie lub za pomocą samorządów. Jak się jednak okazuje, postulaty szkoły austriackiej w zakresie monopolii naturalnych wydają się coraz mniej radykalne w świetle najnowszych badań. Otóż współczesna koncepcja monopolii naturalnych mówi, że regulacja państwowa jest pożądana w dwóch przypadkach – po pierwsze, gdy możliwość wejścia na rynek nowego podmiotu nie pobudza monopolisty, a po drugie, gdy wejście na rynek nowego podmiotu jest atrakcyjne, lecz nieefektywne. Wciąż jednak koncepcja opiera się na XIX-wiecznych założeniach, przyznających regulacjom państwowym kompetencje do „naprawy” rynku oraz działanie w interesie publicznym. Obie

propozycje zakładają więc ogromną wiedzę regulatora, a więc państwa. Badania wykazały, że nie jest możliwe spełnienie takich warunków<sup>27</sup>. Działania te są w ich świetle niewłaściwe i nieefektywne. Wnioski ponadto pokazują, że regulacja monopolii naturalnych powstała jako odpowiedź na zapotrzebowania określonych grup interesu, które czerpały z nich zyski lub ze względów ideologicznych opierały się na bliżej niesprecyzowanej sprawiedliwości społecznej czy „właściwych” cenach. Ponadto okazało się, że już na etapie wprowadzenia regulacji firmy są w stanie przechwycić jej ster, bowiem lepiej znają się na zagadnieniu i są w stanie łatwo manipulować faktami<sup>28</sup>. Silny wpływ na przebieg regulacji może mieć ideologia, szok technologiczny, szok techniczny i naciski grup interesu<sup>29</sup>.

Mając w pamięci powyższe koncepcje i podane, choć oczywiście skrótowo, wyniki badań ekonomistów, spróbujmy zagłębić się w dzieje łódzkiej energetyki wraz z kontekstem sytuacji tej branży w całym kraju. Zaprezentowane w niniejszej pracy badania dostarczają pewnych danych, które pozwalają na weryfikację powyższych ustaleń dla przypadku gazownictwa i elektryczności w Łodzi w okresie do 1939 roku.

<sup>26</sup> B. Borkowska, *Koncepcje deregulacji rynku monopolu naturalnego*, [w:] *Regulacyjna rola państwa we współczesnej gospodarce*, red. D. Kopycińska, Szczecin 2006, s. 66 i nast.

<sup>27</sup> Tamże, s. 26.

<sup>28</sup> Tamże, s. 206.

<sup>29</sup> Tamże, s. 205.