

lojęzycznej literatury. Na razie jednak, mimo licznych prac nad literaturą Pomorza, niczego takiego nie widzimy. W. Ogrodziński postulował przygotowanie geografii literatury na Śląsku, ale jako efektu opracowania dziejów tej literatury. I tak się rzeczywiście stało, chociaż blisko pół wieku po jego śmierci. Tymczasem otrzymujemy już geografie literatury Pomorza<sup>2</sup> – i możemy sobie wyobrazić trudności w jej przygotowaniu bez dysponowania dziejami piśmiennictwa pomorskiego.

Śpośród wszystkich nurtów językowych tego piśmiennictwa jeden zasługuje na szczególną uwagę. Choćby ze względu na największe dokonania w piśmiennictwie pomorskim.

Jest to literatura języka, który wybił się na niepodległość dopiero w latach romantycznych wizji nowych narodów wyrosłych z ludu, dotąd niemego w historii i literaturze. To literatura języka kaszubskiego.

Piśmiennictwo kaszubskie nie ma za sobą całej historii literatury polskiego kręgu kulturowego, sięgającej początkami epoki średniowiecza. Można więc pisać dzieje piśmiennictwa na Pomorzu od czasów najdawniejszych, ale literatura kaszubska w tych dziejach pojawi się jedynie w formie sygnałów w XVI i XVII w., a właściwe jej opisanie można zacząć od połowy wieku XIX.

Już w tym miejscu zauważamy swoisty fenomen tej literatury, literatury nie-mającej przeszłości, a jednocześnie startującej w ramach wielkiego ruchu odrodzonych literatur, które miały kiedyś swój bohaterski czas, a zostały przez historię zepchnięte ze sceny publicznej. Tym się właśnie różni historia literatury (nowo)prowansalskiej, (nowo)katalońskiej, (nowo)irlandzkiej, poniekąd także czeskiej, serbołużyckiej, rumuńskiej... Historyk literatury kaszubskiej, odkrywając i nazywając ten fenomen, będzie musiał zestawiać go z literaturami europejskimi, które w XIX wieku albo odżyły, albo uzyskały swój status literacki, każda na swój sposób i w swoich warunkach historycznych.

Aż strach pisać – o uwarunkowaniach historycznych przy literaturze kaszubskiej, chociaż zdajemy sobie sprawę, że historia literatury nie jest tylko analizą genetyczną, genologiczną, formalną, jej interpretacją treściową i ideową, odkrywaniem relacji między biografią autorów, a ich dziełami, lecz zawsze także usytuowaniem literatury w warunkach historycznych. Strach wywoływać zmyły, które prześladowają literaturę kaszubską w dotychczasowych jej ocenach.

Pisarze kaszubszy i ich twórczość rozpatrywana bywa(ła) wyłącznie w kategoriach narodowych i społecznych. Na ile służyła ona „odrodzeniu” Kaszubów w narodzie polskim... Na ile uczestniczyła w procesie powstawania państwa-narodu polskiego... Na ile przeciwstawiała się germanizacji... Na ile służyła wyzwoleniu społecznemu... W najlepszym wypadku – jakie były jej relacje z literaturą polską w procesie wybijania się na niezależność...

---

J. Kęcińska, *Geografia życia literackiego na Pomorzu Nadwiślańskim 1772-1920*. Polski i kaszubski krąg kulturowy, Gdańsk - Słupsk 2003.

To traktowanie literatury kaszubskiej instrumentalnie jako „walki” w obronie, w celu, przeciwnie..., deprecjonowało ją i uniemożliwiało pisanie historii tej literatury, chyba że byłaby to znowu historia o „odrodzeniu ludu kaszubskiego”, zamknięta w jego literaturze. I chociaż taką literaturę się chwaliło, w pochwałach tych kryło się lekceważenie jej wartości literackich, mówiąc wprost: nie traktowało się jej jako dzieła sztuki.

Co prawda i w stosunku do polskiej literatury stosowało się często, zwłaszcza w nauczaniu, kryteria pozaliterackie, były nawet lata, że tylko takie kryteria były miarą wartości dzieł, ale literatura polska ma 1000 lat i niejednego historyka swych dokonań, ma też w Polsce i za granicą swe instytucje badawcze i dydaktykę uniwersytecką, więc żadne trendy o podłożu polityczno-koniunkturalnym nie potrafiły jej dorobku zepchnąć w dół poniżenia.

Tak instrumentalnie traktując literaturę kaszubską, nie tylko spłaszczano ją w oczach potencjalnych odbiorców, ale także jej twórców z góry stawiano na fałszywych pozycjach i przypisywano im gębę (tę gombrowiczowską), bez której nie mogli egzystować w społecznych układach. Gdzie tu w takich sytuacjach było miejsce po prostu na literaturę? Toteż i pisanie historii literatury kaszubskiej stawało się bezprzedmiotowe.

Kiedyś, w latach PRL-u Stefan Kisielewski mówił na zjazdach Związku Literatów Polskich, że współczesna literatura polska jest zamykana od chwili poczęcia swych dzieł w ciasnej szafie cenzury (i autocenzury oraz cenzury redaktorskiej), w rezultacie tych zabiegów wychodzi z tej szafy jamnik, a mógłby urodzić się brytan. W taką szafę zamykano też literaturę kaszubską, nie tylko zresztą w czasach PRL-u. Włączona w te zabiegi była cała „infrastruktura” kaszubskiego życia literackiego.

Dlatego tak ważny był w latach 80. postulat Jerzego Sampa, aby dała o sobie znać w ramach literatury kaszubskiej autentyczna krytyka literacka. Zaistnienie instytucji krytyki literackiej (bo to nie tylko gatunek wypowiedzi) byłoby ważnym krokiem ku normalizacji w kaszubskim życiu literackim. Niestety, generalnie krytyka literacka nadal musiała się przedzierać przez zarośla półtorawiekowej praktyki traktowania tekstów kaszubskich. Gwoli prawdy przypomnijmy, że to już Młodo-kaszubi, a przede wszystkim Aleksander Majkowski, uderzyli w instrumentalne, pozaliterackie traktowanie i ocenianie literatury kaszubskiej, w czym często uczestniczyli sami twórcy. Bo i oni nie byli bez winy w kontynuowaniu jej statusu. Dobrze było czuć się bezpiecznym i wygrzewać się w słońcu wśród pejzażów rodnej ziemi

Lecz opisywanie tych spraw i ich ocena także należy do historii literatury, nie tylko do refleksji socjologicznej.

Na Śląsku było podobnie (choć nie identycznie). I dlatego Ogrodziński rozpoczął naukową kampanię, aby przywrócić piśmiennictwo śląskie historii literatury

i poddać je wszelkim jej rygorom i zasadom. Bowiem literatura polska tworzona na Śląsku miała przyjaciół, entuzjastów i... hagiografów. Pod tym względem jej sytuacja była o wiele lepsza niż na Kaszubach. Miejscowi twórcy mieli – jak to się mówi – wspaniałą prasę. Niektórzy z nich byli „Homerami śląskimi”, „Pomnikami ojczyzny”, „Ojcami ojczyzny”, twórcami „epopei” godnych zestawienia z dziełami Mickiewicza. Wśród autorów publikacji na ich temat znajdowali się ludzie władający pięknym piórem i obdarzeni zmysłem perswazyjnym, ale dopiero wystąpienie W. Ogrodzińskiego dało szansę piśmiennictwu śląskiemu znaleźć się w nurcie naukowych, filologicznych i historycznoliterackich badań. Jeszcze przewyższający wszystkich poprzedników uczony historyk o zainteresowaniach socjologicznych, ksiądz Emil Szramek, w 1930 r. pisał fundamentalne po dziś dzień studium noszące charakterystyczny tytuł: *Ks. N. Bonczyk, Homer górnośląski i poeta walki kulturowej*, a już w 1936 r. filolog Wincenty Ogrodziński wydał w pełnym opracowaniu naukowym, według wzorów edycji Biblioteki Narodowej, tegoż Norberta Bonczyka *Stary kościół miechowski*, zapoczątkowując filologiczno-historycznoliterackie prace nad piśmiennictwem śląskim. Ukoronowaniem tych prac są *Dzieje piśmiennictwa śląskiego* liczące w ostatecznej edycji 430 stron, spełniające wszystkie metodologiczne i merytoryczne warunki stawiane tego rodzaju monografiom. Oczywiście metodologie się zmieniają, historycy literatury mają własne poglądy i warsztaty badawcze, jednak pozostają kryteria stawiane pracom historycznoliterackim, kryteria, które nie mogą podlegać uzależnieniom pozaproblemowym.

Wystąpienie Ogrodzińskiego w sprawie „*potrzeb nauki w zakresie piśmiennictwa śląskiego*” przyniosło natychmiastowe, nadzwyczajne rezultaty – chociaż do II wojny światowej pozostało tylko kilka lat. Co prawda były to przede wszystkim jego własne dokonania zgodne z wyartykułowanymi programami naukowymi i określonymi metodami. Ogrodziński postulował badania monograficzne nad poszczególnymi pisarzami i naukowe edycje dzieł. Postulował i własnymi badaniami stworzył Bibliotekę Pisarzy Śląskich. Nie zbiory poezji ku pokrzepieniu serc i przekonywaniu, że tu byliśmy, jesteśmy i będziemy, ale edycje tekstów zaopatrzonych w pełny aparat filologiczny. Wychodził z założenia, że chociaż pieśń ujdzie cało, gdyby jej zabrakło – książki wołać będą! W sukurs przyszli historycy literatury pochodzący już też ze Śląska (Ogrodziński był Małopolaninem) i tak, można powiedzieć, powstała śląska, a ściślej – katowicka szkoła śląskoznawcza, oparta także o instytucje. Jednym z protagonistów programu Ogrodzińskiego, który sprostował się do badań nad kulturą literacką r e g i o n ó w, kolebki wspólnej literatury polskiego kręgu kulturowego, był Roman Pollak. I on to zwykł powtarzać, że instytucjami kultura stoi.

Katowice i w ogóle Górny Śląsk nie miały wówczas uniwersytetu, ale praca ówczesnych badaczy skupiła się wokół Instytutu Śląskiego i Towarzystwa Przyjaciół Nauk na Śląsku. Obie instytucje wydawały „Komunikaty” (Instytut) i „Rocz-

niki” (TPN). Poza tym wychodziło jeszcze pismo naukowe proveniencji cieszyńskiej „Zaranie Śląskie”. (I już tylko nawiasem godzi się przypomnieć, że liczne wówczas tygodniki, a nawet dzienniki śląskie zajmowały się bieżącą literaturą piękną i jej historią... Gdzie te czasy?!...).

Warto było przywołać te fakty, aby uświadomić sobie, że zainteresowanie literaturą i kulturą regionów ma za sobą już całą historię i, co najważniejsze, konkretne, trwałe dokonania wzbogacające całe polskie literaturoznawstwo. Warto też przypomnieć, że działania jednostek w poszczególnych regionach nie muszą iść na marne, że budują one nowe filozofie kultury i nowe struktury działań wspólnotowych.

I jeszcze co warto powiedzieć: Górny Śląsk lat 30. przeżywał kryzys gospodarczy i wstrząsany był paroksyzmami walk polityczno-partyjnych (nie mówiąc już o zasadniczym antagonizmie polsko-niemieckim). A jednak nikt nie miał wątpliwości, jakie są priorytety spraw narodowych. Niemal cały ówczesny ruch naukowy na Górnym Śląsku był domeną ludzi należących do przeciwników sanacyjnego obozu rządzącego, ale był on jednocześnie walnie (czytaj: finansowo) wspomagany przez prominentnego przedstawiciela piłsudczyków, wojewodę śląskiego Michała Grażyńskiego.

Przywołując te wspomnienia (a w rzeczy samej – trwałe dokonania), trzeba postawić pytanie: Co z kaszubską historią literatury? Przy tylu instytucjach naukowych na Pomorzu! **Z trzema pomorskimi uniwersytetami**. Z kilkunastoma wyższymi uczelniami humanistycznymi. A wszystkie te i inne instytucje nie działają w pustce. Otacza je przede wszystkim ciągle rozwijająca się literatura kaszubska. I mnogość tekstów na temat literatury kaszubskiej. Także sama myśl o historii literatury kaszubskiej ma za sobą już też – całą historię. Tylko pobieżny przegląd tytułów: Władysław Pniewski, *Przegląd literatury kaszubskiej*, Gdańsk 1929; Andrzej Bukowski, *Regionalizm kaszubski. Ruch naukowy, literacki i kulturalny. Zarys monografii historycznej*, Poznań 1950; Mieczysław Dereżyński, *Kaszubska literatura regionalna*, „Odrodzenie”, 1946, nr 5; Lech Bądkowski, *Zarys historii literatury kaszubskiej*, Gdańsk 1959; Leon Roppel, *Krótki rys literatury kaszubskiej do 1939 roku*, „Pomorze Gdańskie”, 1967; Eugeniusz Gołąbek, *Nowo kaszebsko leteratura. Zeszyt Źródłowy* (1), Gdańsk 1979; Jan Drzeżdżon, *Współczesna literatura kaszubska*, Warszawa 1986; Ferdinand Neureiter, *Geschichte der kaschubischen Literatur. Versuch einer zusammenfassenden Darstellung*, München 1978; Józef Borzyszkowski, *Literatura Kaszubów – jej rozwój historyczny i stan obecny*, „Acta Cassubiana”, t. III, 2001. Odrębne miejsce zajmuje książka 3 autorów: Józef Borzyszkowski, Jan Mordawski, Jerzy Treder, *Historia – Geografia – Język i piśmiennictwo Kaszubów*, Gdańsk 1999, gdzie J. Borzyszkowski w *Historii Kaszub* przedstawia także zarys ich literatury, a J. Treder na blisko 60 stronach w dwóch językach charakteryzuje *Język. piś-*

miennictwo i kulturę duchową Kaszubów. W książce *Literatura kaszubska – książka, twórca i biblioteka*, pod red. J. Borzyszkowskiego, Gdańsk 2000, ukazał się wyjątkowy pod względem metodologicznym tekst Gerarda Labudy, zatytułowany *Literatura kaszubska w rozwoju kultury narodowej i regionalnej*. Dodajmy jeszcze 2 ważne wystąpienia Jerzego Sampa – *Próba wierności (wokół nowszej literatury kaszubskiej)*, „Gdański Rocznik Kulturalny”, 1985 i *Literatura kaszubska. Kaschubische Literatur*, [w:] *Pomorze – Mała ojczyzna Kaszubów. (Historia i współczesność)/Kaschubisch-pommersche Heimat. (Geschichte und Gegenwart)*, red. J. Borzyszkowski, D. Albrecht, Gdańsk-Lübeck 2000<sup>3</sup>.

To bodaj najważniejsze publikacje związane tak czy inaczej z historią literatury kaszubskiej. Wyjęte spośród tytułów setek prac na temat tej literatury i jej twórców. Znalezienie tych tytułów też nie jest rzeczą prostą. **Nie ma bibliografii literatury kaszubskiej!** Mimo że posiadamy jej pierwsze dokonania samego Jana Karnowskiego. Raz jeszcze to świadczy, że Młodokaszubi zdawali sobie sprawę – przed stu laty – z konieczności budowania obrazu literatury kaszubskiej, do którego trzeba przygotować zestawy bibliograficzne. Ich zamiary były bardziej profesjonalne niż współczesnych im Ślązaków zajmujących się życiem literackim, ale podobnie jak na Śląsku, nie było wśród nich filologów, lecz – księży, lekarz, prawnik, nadto grono samouków...<sup>4</sup>

Wśród wymienionych tytułów dotyczących historii literatury kaszubskiej istnieją poważne różnice jakościowe i objętościowe. Obok publikacji w periodykach są książki liczące kilkaset stron. *Współczesna literatura kaszubska* Jana Drzeżdżona, która wcale nie jest tylko obrazem literatury współczesnej, ale sięga ... do Pontanusa (Michała Mostnika z XVII w.). Tym bardziej książka F. Neureitera, pierwsza nosząca tytuł *Historia literatury kaszubskiej*, przetłumaczona na język polski przez Marię Boduszyńską-Borowikową i wydana w Gdańsku w 1982 r., otwarta została wstępem Tadeusza Bolduana, zaczynającym się od zdań: „Książka, którą otrzymuje czytelnik polski, towarzyszyć mu będzie przez długie lata w rozpoznawaniu dzieł literatury kaszubskiej. Jest to pierwsza próba przedstawienia całości piśmiennictwa kaszubskiego w jego ponad stuletnim rozwoju. Próba udana, pomyślana jako przystępne źródło informacji i propozycja komentarza autorskiego, pochodząca od człowieka, dla którego nauka języka polskiego, dialektu kaszubskiego i w konsekwencji studiowanie kaszubskiego piśmiennictwa stało się pasją życiową (...). W piśmiennictwie polskim nie

---

Podstawową informację o kaszubskim życiu literackim, zwłaszcza po II wojnie światowej, zawiera książka C. Obracht-Prondzyńskiego, *Kaszubi. Między dyskryminacją a regionalną podmiotowością*, Gdańsk 2002, szczególnie rozdział V *Rozwój procesów instytucjonalizacji w kulturze kaszubskiej. Wybrane przykłady*.

Nie można jednak pominąć wielkich zasług w budowaniu bibliografii kaszubskiej W. Pniewskiego w latach międzywojennych i współcześnie K. Kossak-Głowczewskiego.

*dysponujemy żadną obszerniejszą syntezą historii literatury kaszubskiej”.*

Po 20 latach od napisania tych zdań mógłby T. Bolduan je powtórzyć. Mimo że te lata to lata jednego z największych przełomów w dziejach Europy i w dziejach Kaszubów. Już nie musiałyby napisać, że ich język to dialekt...

Krytykuje się Neureitera, tłumacząc słabość jego historii literatury brakiem przygotowania filologicznego. Jeśli jednak głosy takie odzywają się wśród profesjonalistów, od razu narzuca się pytanie: A co uczyniły w tym zakresie ośrodki naukowe z katedrami literaturoznawczymi? Oczekując od nich historii literatury kaszubskiej, ciągle trzymamy w rękę *Geschichte der kaschubischen Literatur* autorstwa austriackiego odważnego człowieka. Do niej to „każdy zainteresowany literaturą kaszubską (...) zaglądać będzie musiał” – pisał Lech Bądkowski.

Zachowując wdzięczność za dokonanie, chcielibyśmy, aby zgodnie z prawem rozwoju powstała nowa wielka historia literatury kaszubskiej, spełniająca wszystkie wymagania, jakie się tego rodzaju dziełom stawia.

Nie oznacza to, że dla historii literatury zastrzeżone zostały niezmiennie i niezmiennające się paradygmaty, a cóż dopiero kryteria kompozycyjne i stylistyczne. Nie musi ona przenosić metodologii dzieł historycznych i ich języka. Od dawna już czytamy historię literatury francuskiej (i historię Francji) napisaną przez Francuzów językiem, który by w Polsce został z góry odrzucony jako nienaukowy, jest to bowiem język barwny, spersonalizowany, niekiedy nawet eseistyczny, a w efekcie – czytelny.

Jeżeli więc trudno książkę J. Drzeżdżona uznać za historię literatury kaszubskiej, to nie dlatego, że jest ona pisana językiem dalekim od naukowego żargonu i skomponowana według subiektywnych założeń autora, który był jednocześnie badaczem i artystą, ale dlatego, że autor ten nie postawił sobie za cel napisania historii literatury kaszubskiej i świadomie nie rozwiązuje problemów, nie przeprowadza wywodu, nie buduje kontekstów i hierarchii, jakie czytelnik ma prawo odnaleźć w podręczniku akademickim z historii literatury.

Mimo licznych prac, także naukowych, nie posiadamy Biblioteki Pisarzy Kaszubskich. Co prawda literatura kaszubska, a zwłaszcza poezja, posiada swoich żarliwych miłośników, dzięki którym mamy to, co najważniejsze w literaturze: teksty. W postaci antologii są to: L. Roppla *Majesma od morza*, Gdańsk 1963 (21 autorów) i tegoż Roppla *Wybór współczesnej poezji kaszubskiej*, Gdańsk 1967; F. Neureitera *Kaschubische Anthologie*, München 1973 (22 autorów); zbiorowo zredagowana *Modra struna. Antologia poezji kaszubskiej*, Gdańsk 1973 (26 autorów); E. Kamińskiego *Westrzód doczi*, Wejherowo 1977 (14 autorów); tegoż redaktora antologii *Drėszne spiewė*, Wejherowo 1977 (5 autorów); J. Walkusza, *Swięti dzěl dėsżė. Antologia kaszubskiej poezji religijnej*, Pelplin 1981 (19 autorów); W. Kirsteina *Kaszebście kolędė ě godowė spiewė*, Gdańsk 1982 (15 autorów); W. Kiedrowskiego *Piaśnica*, Gdańsk 1984 (5 autorów); tegoż

*Moti piesniok Remusowi* (5 autorów); J. Sampa *Poezja rodnej mowy*, Gdańsk 1985 (18 autorów). Ponadto wiersze kaszubskie znalazły się w antologiach ogólnopolskich R. Rosiaka, J. Szczawieja (aż 13 autorów), E. i R. Rosiaków, S. Jończyka.

Tu jednak dochodzimy do zasadniczego problemu genealogii literatury kaszubskiej. Wszystkie ogólnopolskie antologie, w których znaleźli się poeci kaszubszy, są zbiorami poezji ludowej, albo wprost „wsi tworzącej” (por. R. Rosiak). Dla polskich antologistów ludowymi pisarzami są, przykładowo, Leon Roppel, absolwent filozofii i filologii germańskiej na Uniwersytecie Jagiellońskim, Stefan Bieszk, student filologii klasycznej we Fryburgu i jej absolwent na Uniwersytecie Poznańskim, Jan Rompski, absolwent etnografii na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, Antoni Pepliński, ksiądz, absolwent Seminarium Duchownego w Pelplinie... I tak można by przydawać nazwisko do nazwiska, przy czym żaden z autorów ludowych, których teksty pomieszczono w antologiach, nie miał wykształcenia poniżej matury. **Ale wystarczy być pisarzem kaszubskim, aby w Polsce być pisarzem ludowym.** Nie chodzi o umniejszanie roli pisarstwa ludowego, ale trudno nie umniejszać w ocenie wiedzy Polaków, i to często z tytułami uniwersyteckimi, ba! literaturoznawców, którzy wprowadzili takie materii pomieszanie. Cóż się dziwić: sam Julian Krzyżanowski, chcąc powiedzieć komplement Hieronimowi Derdowskiemu, uznał go za najbarwniejszą postać wśród polskich pisarzy ludowych. Poetę – nie tylko wykształconego (zwłaszcza jak na ówczesne czasy), ale autora poematu, który stanowi jeszcze jedno, oryginalne, ogniwo literatury szlacheckiej polskiego kręgu kulturowego. Na próżno pan Czarliński jest szlachcicem kaszubskim i to z mentalnością typowo sarmacką – w Polsce może być tylko chłopem!

Wśród Ślązaków od dawna powtarza się opinię: *Silesiaca non leguntur!* Bez względu na to, z jakich powodów do tych sytuacji dochodziło na przestrzeni wieków. Z tej wszakże opinii wzięła się praca literaturoznawców śląskich nad udowodnieniem, że jest co czytać i że warto to czytać.

Kaszubi mogliby powiedzieć: nawet jeśli nas czytają, nie wiedzą, co czytają. I nie chodzi tu tylko o język kaszubski, w jakim ta literatura powstaje. Chodzi przede wszystkim o stereotyp myślenia o literaturze kaszubskiej. Otóż temu stereotypowi literaturoznawcy dotąd się nie przeciwstawili<sup>5</sup>.

Tak jak przywoływane traktowanie literatury kaszubskiej w kategoriach soc-

---

Owszem, Kazimierz Cysewski na łamach „Miesięcznika Literackiego” już w roku 1975 pisał *O kaszubskim języku literackim* i zwrócił uwagę, że współczesną literaturę kaszubską tworzą wysoce wykształceni inteligenci. Niestety, na tym znakomitym tekście uczony ów zakończył swoje zainteresowania naukowe związane z literaturą kaszubską, a mógłby jej oddać godne swego pióra usługi. Inni nie podchwycili jego konstatacji, nawet bliski mu J. Drzeżdżon.

jologiczno-uitylitarnych czy ludycznych, prowadzi do jej dezawuacji, tak traktowanie jako literatury ludowej spycha ją z toru normalnych badań literackich.

A tak na marginesie spytajmy: Jeżeli ta literatura kaszubska jest literaturą ludową, to czy nie należałoby się nią zająć jako niezwykłym fenomenem na dzisiejszej mapie literackiej Europy?

Pytanie nie jest retoryczne, lecz przekorne. Żaden bowiem profesjonalny badacz nie potraktuje tej literatury w kategoriach ludowości. Ale ciągnąca się od 150 lat opinia – stereotyp, wynik umysłowego lenistwa (jak każdy stereotyp) i niesprzyjających często warunków zewnętrznych, a przede wszystkim braku odwagi ze strony pomorskich (ograniczając się do nich) literaturoznawców, sprawia, że ten w tym wypadku garb ludowości literatury kaszubskiej odstręcza od jej historycznoliterackich badań. Dla uzupełnienia dodajmy, że nawet Neureiter nie traktuje w tych kategoriach literatury kaszubskiej, przywołuje tylko kilka nazwisk „Volksdichters” – choć jak zawsze i tutaj należałoby spytać, jaki aspekt ludowości brany jest przy prezentacjach pod uwagę. Generalnie bowiem już od czasów S. Pigonia wiadomo, kto to są pisarze ludowi.

**Tymczasem historycznoliterackie potraktowanie piśmiennictwa kaszubskiego według wszystkich zasad tej wiedzy pokazałoby, że podlega ona uniwersalnym prawom rozwoju.**

·Nie postępu, bo czy jest postęp w sztuce? Ale historycznego rozwoju. Wystarczy przeczytać pierwszy lepszy wiersz kaszubski z XIX w., z epoki młodopolskokaszubskiej, z lat międzywojennych aż po dzisiejsze wiersze Jana Zbrzycy, aby przekonać się o tym normalnym w dziejach literatury rozwoju. Dotyczy to także prozatorskich form wypowiedzi. Oczywiście, jak we wszystkich literaturach w różnym czasie są utwory dobre i złe, doskonałe i grafomańskie. Historyk literatury ma jednak do dyspozycji nie tylko możliwość analizy rozwojowej poetyk, ale także rodzajów i gatunków literackiej wypowiedzi, konstytuowanie się literackiego języka, kontekstów i porównań historycznoliterackich, uwarunkowań chronologicznych i społeczno-dziejowych, wreszcie biograficznych i umysłowo-artystycznych. Ma do dyspozycji nawet takie zjawisko jak translatorstwo kaszubskie z konkretnymi tłumaczeniami.

Zepchnięcie tej literatury już nie tylko do regionu, ale do swoistego getta (bo z iluż ograniczeniami swobody współuczestnictwa w życiu literackim Polski i Europy!) skazywało ją często na teksty gettowe, w tym wypadku – anachroniczne, banalne, powtórkowe. Historyk literatury mógłby wskazać te przypadłości, scharakteryzować je, ocenić, a jednocześnie zawołać: *E pur se move!* Mimo tylu (samo)ograniczeń i upośledzeń ze strony opiniodawców. Od lat nie wiadomo, co z tym faktem literackim zrobić. Właściwie już od czasów J.I. Kraszewskiego... Aż dziwne, że tak się obawiano tej tylko „ludowej”, „regionalnej” literatury. Nawet kaszubszy literaturoznawcy wykonywali ekwilibrystyczne ruchy, aby ocalić tę lite-

raturę od zepchnięcia w niebyt milczenia. W wystąpieniach Drzeżdżona odnajdujemy terminy literaturoznawcze, mające pogodzić oczywistą prawdę kulturową ze stereotypicznym myśleniem: **kaszubska literatura regionalna**. Zaiste, co ta „kompromisowa” definicja znaczy?!

Nie atakuję tu autora tych określeń, raczej staram się zrozumieć **drogę przez mękę kaszubską**. Pamiętam z autopsji spory dr. Drzeżdżona z rektorem Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Słupsku, Zbigniewem A. Żechowskim, o miejsce dla kaszubszczyzny w uczelni uczącej nauczycieli dla Pomorza i Kaszub. Ale były to lata 70., a jego uczonego rozmówca śledził cele, granice i treści nauki od plenum do plenum (KC – uzupełnienie dla młodych czytelników). Czy jednak od tamtych lat w tej szkole **n a u c z y c i e l i** dużo się w interesującym nas problemie zmieniło? Czy istnieją warunki na kształcenie i na pracę badawczą związaną z literacką kaszubszczyzną? Na ile te potrzeby zaspokajają nie tylko programy studiów i badań, ale i księgozbiory? Nie do mnie należy odpowiedź, a stawiam te pytania tylko po to, aby szukać przyczyn, dla których nie powstała historia literatury kaszubskiej w którymś z ośrodków akademickich Pomorza. Słupsk zresztą najmniej miał ku temu możliwości. Ale jednego przykładu – *signum* sytuacji nie mogę tu przepuścić: pismo, w którym drukuję ten tekst, jedyne takie na Pomorzu, „Acta Cassubiana”, było tam objęte trzyletnim prohibitem<sup>6</sup>.

Nie przeprowadziłem kwerend na 3 uniwersytetach pomorskich, aby ustalić, ile tam powstało prac magisterskich i doktorskich poświęconych literaturze kaszubskiej (bo prace habilitacyjne obligatoryjnie ukazują się w druku i można je poznać); sądzę, że niemało. Ale jakie jest ich przełożenie na budowanie wielkiej historii literatury kaszubskiej?...

Toruń, mimo oddalenia od Kaszub, jest właściwie kolebką literatury kaszubskiej w latach 70. XIX w. i położył historyczne zasługi dla sprawy kaszubskiej w późniejszym czasie. Odkąd zaraz po wojnie otrzymał własny, pierwszy na Pomorzu uniwersytet, można było oczekiwać także zajęcia się literaturą kaszubską; dobre sąsiedztwo jest zawsze dobrym punktem obserwacji. Z czasem jednak punkt ciężkości badań kaszubistycznych przeniósł się, co naturalne, do Gdańska. To tam, zwłaszcza odkąd powstał uniwersytet, oczekiwać by należało zaistnienia centrum badań nad kaszubszczyzną – jak najszerzej pojętą. Zwłaszcza gdy miasto to stało się częścią najnowszej historii Europy i jej legendy. Zresztą budowanej nie tylko przez wypadki dziejowe, ale i przez literaturę tak urokliwego pióra, jak Jerzego Sampa, którego książki o Gdańsku nasuwają analogie do książek o Pradze czeskiej Karela Krejčeho. Zresztą siłą legendy są mity, a tajemnica mitów pomorskich tkwi

---

„Acta Cassubiana” to nie tylko studia i materiały, syntezy i refleksje uczonych, recenzje i omówienia, wreszcie kronika naukowa, ale także noty bibliograficzne (C. Obracht-Prondzyńskiego), a właściwie sezam ukazujący bieżącą twórczość pomoroznawczą.

w kaszubszczyźnie, transmisją mitów jest z kolei literatura, stąd taką wagę dla budowania historii literatury kaszubskiej mają prace, także przecież J. Sampa z mitologii Kaszub i Bałtyku<sup>7</sup>.

Kiedy przeglądamy zestawy prac, jakie się ukazują w ośrodku gdańskim, zresztą szeroko pojętym, bo obejmującym całe Trójmiasto, Wejherowo, Pelplin, Tczew nawet, zdumiewa nas bogactwo piśmiennictwa pomorzoznawczego, w tym obejmującego problemy kaszubskie. I od razu rzucają się w oczy dysproporcje w zakresie badań. Z nauk humanistycznych prym wodzi historia, socjologia, kulturoznawstwo dotyczące Kaszub. Jest to w historii nauki na Pomorzu zjawisko niezwykle, urodzaj niespotykany w żadnym innym ośrodku regionalnym. Ale nas interesuje problem: Czy ciągle bogacącej się kaszubskiej literaturze pięknej towarzyszy naukowa refleksja literaturoznawcza? Czy powstają monografie w ramach (nieistniejącej) Biblioteki Pisarzy Kaszubskich? Czy wyszły naukowe edycje pism Derdowskiego, Karnowskiego, Heykego, Majkowskiego?... Czy kontynuowana jest linia badań zapoczątkowana rewelacyjną *Heroiczną biografią Remusa* pióra Tadeusza Linknera? Rewelacyjną także i dlatego, że wreszcie traktującą literaturę kaszubską **normalnie**, to znaczy jako zjawisko literatury europejskiej. Bez tego rodzaju prac trudno oczekiwać powstania pełnej historii literatury kaszubskiej. Tych prac nie wyręczą nawet tak ciekawe książki, jakie ostatnio wychodzą spod pióra Stanisława Jankego o Hieronimie Derdowskim czy Leonie Heykem.

Żeby było bardziej paradoksalnie – czytelnik polski otrzymał w ciągu ostatnich trzech lat 3 potężne księgi-monografie (tytuły podaję skrócone): *Jan Karnowski* Cezarego Obrachta Prondzyńskiego, *Franciszek Sędzicki* Joanny Schodzińskiej, *Aleksander Majkowski* Józefa Borzyszkowskiego. Tylko ta ostatnia księga liczy sobie, bagatela! 887 stron. Są to publikacje, których miejsce w bibliotekach jest zapewnione na czas nieograniczony. Wszyscy trzej tytułowi bohaterowie tych ksiąg to pisarze! Dwaj – najwybitniejsi w literaturze kaszubskiej. Ale piszą o nich historycy, piszą z ogromnym wyczuciem ich miejsca w literaturze pięknej i dlatego nie wnikają w materię literacką, ograniczając się do przywołań tekstów związanych z ideologią przedstawianych bohaterów. W ogromnej monografii o Majkowskim jej autor tak pisze o *Życiu i przygodach Remusa*, jakby chciał powiedzieć: to jest najważniejsze dzieło jego życia. Historyk może przedstawić sytuację historyczną jego powstawania, proces wydawniczy (który, jak wiadomo, nie był tak prosty), a reszta jest milczeniem. Bo ta „reszta” jest tajemnicą tworzenia i inne pióra powinny ją rozjaśniać...

Tylko przez prace szczegółowe prowadzi droga do historii literatury. Rodzi się coraz niecierpliwsze pytanie – dlaczego dotychczas nie powstają takie dzieła, których ukoronowaniem byłaby synteza (ale przecież nie tylko) historycznoliteracka.

<sup>7</sup> O roli mitów i legend, „povjóstków” w budowaniu tożsamości kaszubskiej pisze w przywołanym tu tekście prof. G. Labuda.

Zwłaszcza że literatura kaszubska została już wybornymi piórami uczonych gdańskich opisana od strony jej języka. Jest to także pewien fenomen, choćby w zestawieniu z literaturą polską. Przecież na Uniwersytecie Gdańskim dokonano niejako kodyfikacji literackiego języka kaszubskiego, przygotowano nowe, po pracach Lorentza, gramatyki języka kaszubskiego, już nie wspominając o kilku monumentalnych słownikach języka kaszubskiego, które powstały i powstają dzięki kaszubologom, niespoczywającym na laurach dzieła księdza Bernarda Sychty. Historyk literatury ma już dzięki kompetentnym analizom, bo podpisanym nazwiskami Hanny Popowskiej-Taborskiej, Jadwigi Zieniukowej, Edwarda Brezy, Jerzego Tredera (*Kaszubszczyzna literacka*, ale przecież nie tylko!)<sup>8</sup> – że wymienię najgłośniejsze, przygotowany grunt do ustaleń literaturoznawczych, jako że dzieje języka i struktura języka są nieodłączne od literatury, często zresztą w niej się materializują i uwidoczniają.

To prawda, że nie wszyscy Kaszubi i kaszubiści aprobują dokonania gdańskiej szkoły językoznawczej, ale przecież na tym polega autentyczne życie naukowe! Dlaczego więc (ciągle powraca pytanie) nie powstała dotąd historia literatury kaszubskiej? Odpowiedzi częściowe już tu padały. Instrumentalne i sezonowe traktowanie literatury kaszubskiej. Zaliczanie jej do literatury ludowej albo „regionalnej”. Kwestionowanie odrębności języka kaszubskiego.

Można by tu odwołać się do przyczyn natury politycznej... Ale przecież wiedza nie rodzi się (tylko) z koniunktury. Często przeciw niej. Zawsze z pasji poznawczych. (Że już pominiemy pasje pozanaukowe, także częste motory działań twórczych). Chciałoby się tu przywołać przyczyny psychologiczne, ale weszlibyśmy na grząski grunt charakteryzowania zachowań narodowych czy etnicznych.

Nieocenioną rolę w historii nauki odgrywa tradycja naukowa. A przecież na Uniwersytecie Gdańskim (przedtem WSP) przez 50 lat działał taki znawca spraw pomorskich i kaszubskich jak Andrzej Bukowski. Właśnie – działał! A tu trzeba nie działać, tylko po prostu pisać. Ten wszakże zarzut pod adresem tego naukowca zda się nie tylko paradoksalny, lecz jawnie krzywdzący. Przecież ten człowiek napisał całą bibliotekę poświęconą rzeczom pomorskim. Bez niego nie byłoby w ogóle (choćby natura nie znosi próżni) Kaszub na uczelniach gdańskich. I nie można napisać o jego tekstach tego, co napisał Kazimierz Kutz o pracach śląskoznawczych długoletniego „luminarza” nauki śląskiej, że długo trzeba będzie pracować, aby ten muł, który on nagromadził, usunąć. Jeśli jakiś zarzut postawić by trzeba publikacjom gdańskiego uczonego, także tym traktującym o literaturze kaszubskiej, to ten właśnie, że nie ma w nich – literatury! A. Bukowski był przede wszystkim historykiem zjawisk społeczno-kulturowo-literackich Pomorza XIX

<sup>8</sup> Zob. J. Treder, *Czynniki aktywizujące rozwój kaszubszczyzny literackiej dziś*, „Acta Cassubiana” t. III, 2001.

i XX w. Stał przy urodzinach największego dzieła literatury kaszubskiej, *Remusie*, pełnił nawet poniekąd rolę akusзера i troskliwego pielęgniarza, ale nie do końca zorientował się, że to cudowne dziecko. Przykład ten spełnia tu jedynie rolę skrótowo-metaforyczną działalności A. Bukowskiego. Był on nie tylko skrupulatnym rejestratorem literatury kaszubskiej, ale też jej policjantem. Przy 50-letniej swej pracy naukowo-dydaktycznej, będąc wzorem pracowitości, **nie stworzył szkoły literaturoznawczej kaszubskiej**. Szkoła naukowa bowiem to przecież nie nawet setki promowanych doktorów i magistrów.

Dzisiaj literaturoznawstwo kaszubskie płaci za to, że takiej szkoły nie ma. Nie piszemy tu o A. Bukowskim, więc nie trzeba wskazywać powszechnie znanych przyczyn, dla których ten literaturoznawca nie mógł i nie chciał napisać historii literatury kaszubskiej i nie stworzył podstaw do jej powstania.

Ale czasy się zmieniły. Każdy może pisać w Polsce, co chce i jak chce, a wolność nauki ograniczona jest tylko przez cechy charakterologiczne jej pracownika. Ktoś może zarzucić tej wypowiedzi: nie wystarczy stawiać postulatów, trzeba jeszcze wskazać ich realizatora(ów). Jednak wolność nauki daje także swobodę wyboru uczonemu i wszelkie perswazje byłyby tu nie na miejscu.

Kto może napisać historię literatury kaszubskiej? Na pewno literaturoznawca, dla którego istnienie literatury języka kaszubskiego jest oczywistością. Przykład Neureitera mówi, że nawet nie musi to być Kaszuba. Chociaż nikt nie wątpi, że przedstawiciel tej społeczności, w której języku literatura powstaje, jest predestynowany w sposób szczególny do realizowania takiego dzieła. Zwłaszcza bez znajomości języka literatury nie sposób poznać jej tajemnicy, która tkwi w słowie.

Historia literatury to dzieło, które spełnia znane literaturoznawcom warunki płynące z wiedzy merytorycznej i teoretycznej. Ale obok tych warunków są nadto takie: wolność umysłu od ideologii i zależności politycznych, wolność od stereotypów i myślowych układów.

Nie piszę tu – wolność od sympatii i antypatii w stosunku do poszczególnych dzieł i ich twórców, wszakże zawsze podporządkowane odwiecznej zasadzie: *sine ira et studio*

# **Część III**

## ***Materiały źródłowe***



JÓZEF BORZYSZKOWSKI

## **„AUTOSTRADA POMORSKA...” MEMORJAŁ HENRYKA CHUDZIŃSKIEGO**

Od wielu lat, a zwłaszcza w rzeczywistości polskiej po 1989 roku, bogatej w nadzieje, marzenia i plany, szczególne miejsce zajmuje program budowy autostrad. W strategii rozwoju Polski, a zwłaszcza Pomorza Nadwiślańskiego, za jeden ze szczególnych priorytetów uznano budowę autostrady A-1, łączącej północ i południe – Polski i Europy. W ostatnim czasie z łam prasy codziennej dowiedzieliśmy się, iż jej budowa, odsuwana w planach budżetowych państwa polskiego, może być zrealizowana dzięki środkom z Unii Europejskiej<sup>1</sup>.

W kontekście już najnowszej historii budownictwa autostrad, zwłaszcza owej A-1, warto przypomnieć zapomniany lub całkiem nieznan, nie tylko wśród historyków, dokument pt. *Autostrada Pomorska. Memorjał...* Henryka Chudzińskiego, opublikowany w Gdyni w 1936 r. *Memoriał* ten zachował się w spuściźnie Aleksandra Majkowskiego. Egzemplarz autorski, zawierający dedykację dla A. Majkowskiego, trafił do mnie w 2003 r. dzięki Stefani Marszałkowskiej z Kartuz. Jest to druk formatu B-5, liczący ss.15, plus luźna wkładka – karta, stanowiąca list autora do czytelników, wyjaśniający między innymi, jakie były motywy do napisania „(...) broszury z okazji przybycia na Pomorze członków Rządu i Izb Ustawodawczych”. Wspomniana dedykacja, może dla jednych łatwa, dla innych trudna do odczytania, brzmi:

*„Panu drowi Aleks. Majkowskiemu, seniorowi pracy dla Polski na Pomorzu, odnowicielowi czci dla kultury Kaszubskiej dziełko niniejsze dedykuję jako okazję do złożenia hołdu Jego czynnemu patriotyzmowi.*

*Gdynia 23/X 1936*

*Autor”.*

Adresat teje dedykacji dopisał na darowanym egzemplarzu w górnym rogu swój odręczny exlibris „*Dr Majkowski Kartuzy...*” i prawdopodobnie numer „36”, którego znaczenie trudno pojąć. O adresacie wiemy już sporo, choćby z najnowszej monografii wyżej podpisanego pt. *Aleksander Majkowski (1876-1938). Biografia historyczna*”, Gdańsk-Wejherowo 2002. Tamże też znajdziemy dwu-

Zob. T. Falba, *Bruksela chce dołożyć do budowy A-1. Pomożecie? Pomożemy*, „Rejsy”, dod. „Dziennika Bałtyckiego”, 3.10.2003, nr 231, s. 1.

krotnie nazwisko autora *Memorjału* – mecenasa i notariusza H. Chudzińskiego, jako twórcę i członka Patronatu Pomorskiej Szkoły Sztuk Pięknych Wacława Szcza-blewskiego oraz inicjatora Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Gdyni, a także kandydata mianowanego przez wojewodę członkiem Rady Miejskiej w Gdyni<sup>2</sup>. W 1933 r. miał on 41 lat, czyli urodził się w 1892 r. Stefan Sokół określił go jako Pomorzanina, zdecydowanie ideowego działacza prorządowego, byłego przewodniczącego Rady Miejskiej w Tczewie<sup>3</sup>. Tym samym informuje nas o poprzednim miejscu pracy i działania Chudzińskiego, który urodził się w Brodnicy nad Drwęcą. Był synem nauczyciela języka polskiego w tamtejszym gimnazjum – Antoniego (1849-1906), autora licznych publikacji, w tym historycznych, dotyczących regionu, a napisanych w języku polskim. Jego brat Jerzy (1885-1939) był księdzem, redaktorem naczelnym „Pielgrzymy” w Pelplinie i zwolennikiem Narodowej Demokracji. Zginął zamordowany przez hitlerowców 20 października 1939 r.<sup>4</sup>

Henryk Chudziński nie tylko jako mianowany Radny Miasta Gdyni był członkiem Zarządu TBO – Towarzystwa Budowy Osiedli, w którym stwierdzono mimo dużych obrotów spory deficyt i nadużycia. Stąd nastąpiło odwołanie Zarządu towarzystwa i rezygnacja jego członków będących radnymi z mandatów<sup>5</sup>. Jak widać, sprawa ta nie przeszkodziła H. Chudzińskiemu w jego obecności w Pomorskim Sejmiku Wojewódzkim, jak również w mało znanej Lidze Drogowej, w którym to środowisku narodził się interesujący nas *Memorjał*.

Treść *Memorjału* H. Chudzińskiego stanowi cenny materiał faktograficzny, dotyczący także świadomości Pomorzan i wizji rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. Można powiedzieć, że realizację tej wizji, interesującego nas projektu, przekreśliła II wojna światowa. Nie zdołałem stwierdzić, czy ktokolwiek i kiedykolwiek po 1945 r. wracał do interesującego nas projektu i dokumentu, stworzonego przez H. Chudzińskiego. Niektóre z przedstawionych przezeń argumentów na rzecz budowy „Autostrady Pomorskiej” do dziś pozostały aktualne. Sądzę, że zarówno *Memorjał*, jak i postać jego autora, godne są przypomnienia i winny stać się przedmiotem dalszych poszukiwań i badań. H. Chudziński zapisał się także w dziejach Gdyni jako wiceprezes Towarzystwa Przyjaciół Nauk i autor cennej publikacji zatytułowanej *Życie kulturalno-artystyczne w Gdyni*, opublikowanej w *Mono-graphii Wielkiego Pomorza i Gdańska*, Toruń-Lwów 1939.

<sup>2</sup> *Op. cit.*, s. 592, 648.

<sup>3</sup> APB, UWP, WSA, sygn. 25, k. 83. W wspomnieniach F. Sokoła, *Żyłem Gdynią*, Gdynia 1998, s. 300, odnotowano H. Chudzińskiego jako współpracownika miejskiego Komisariatu Rządu, a sam autor przywołał go w kontekście wymagającym wyjaśnienia. Na s. 159 autor wspomina go jako „wybitnego działacza BBWR (w czasie ostatniej wojny Volksdeutscha)” !?

<sup>4</sup> Zob. biogramy Antoniego i Jerzego Chudzińskich, opracowane przez J. Szewsa i W. Peplińskiego, opublikowane w t. I *Słownika biograficznego Pomorza Nadwiślańskiego*, pod red. S. Gierszewskiego, Gdańsk 1992.

<sup>5</sup> Zob. M. Kardas, *Stefan Franciszek Sokół Komisarz Rządu w Gdyni*, Pelplin 2002, s. 221.

Gdynia, w październiku 1936 r.  
Starowiejska 17.

P. T.

W załączeniu pozwalam sobie przesłać WPanu memorjał p. t. „Autostrada Pomorska”. Przedruk dozwolony.

Plan inwestycyjny dla Państwa na przyszłe czterolecie został już ułożony w łonie rządu. Memorjał ten nie ma na celu, by wpływać na bliskie jakieś decyzje czynników miarodajnych, — ale cztery lata tak prędko mijają, a następny plan musi być przygotowany zawczasu. Chciałbym więc przyczynić się w skromny sposób do dyskusji nad sprawą drogową w Polsce i to przy szczególnem uwzględnieniu interesów Pomorza.

W roku bieżącym straciła Rzeczpospolita w przejmujących swym tragizmem katastrofach ludzi, którzy jej rozwój techniczny mieli i mogli silnie pchnąć naprzód. Zginął na naszych oczach, tu w Gdyni, inspektor broni lotniczej śp. generał Dreszer z towarzyszami, a w dniach ostatnich dyrektor departamentu dróg kołowych Ministerstwa Komunikacji śp. inż. Siła-Nowicki. Polegli oni jako dowódcy na swych odcinkach walki o mocniejszą Polskę.

Ofiary ich życia niechaj pozostaną niezapomniane, a w myśl ich wielkich intencji należy wśród szerokiej publiczności polskiej szerzyć zrozumienie, że taksamo lotnictwo jak i budowa dróg połączona z motoryzacją kraju — to Sprawa Narodowa, obchodząca każdego myślącego Polaka najbliżej.

To były motywy do napisania kilku stron załączonej broszury z okazji przybycia na Pomorze członków Rządu i izb Ustawodawczych.

Z poważaniem  
(—) Henryk Chudziński

HENRYK CHUDZIŃSKI – GDYNIA  
 CZŁONEK POMORSKIEGO SEJMIKU WOJEWÓDZKIEGO  
 CZŁONEK LIGI DROGOWEJ

# AUTOSTRADA POMORSKA

## MEMORJAŁ

UZASADNIENIE JEJ KONIECZNOŚCI,  
 UJĘTE Z PUNKTU WIDZENIA GEOPOLITYCZNEGO, NARODOWEGO,  
 GOSPODARCZEGO, TURYSTYCZNEGO I FIZYCZNEGO.

*Pamięć dr. Aleks. Majanowskiemu, sympionowi pracy dla  
 Polski za ławami, odważnie-  
 łaści wci dla kultury krajowej  
 dzisiaj dzieńko minie prze-  
 deknie jako adwers w  
 wrocieu katedru jego sym-  
 piumu patriotycznym.  
 Gdynia 20/12. 1936  
 Autor*

UTOPIA DNIA DZISIEJSZEGO  
 JEST RZECZYWISTOŚCIĄ JUTRA  
*Tom. Moore.*

Przebywając jako żołnierz czasu wielkiej wojny w Szampanii pod Auberive w pozycji biegnącej wzdłuż sławnej rzymskiej, częściowo rozstrzelanej drogi legionów, prowadzącej do Reims, podziwiał mądrym konstrukcyjne elementy tego 2000 lat starego, do dziś dnia ważnego szlaku wojskowego. Ile to z tą drogą myśli się wiązało o pochodzie cywilizacji i kultury europejskiej...



**T E Z A :**

Zbudować autostradę od portu w Wielkiej Wsi nad Polskiem Morzem do Katowic lub do autostrady, łączącej Katowice z Krakowem. Trasa winna biec od Wielkiej Wsi do okolicy Kartuz, stamtąd pionowo w kierunku południowym na Bydgoszcz; stamtąd obok jeziora Gopla do Łodzi; stamtąd znowu pionowo na południe przez Częstochowę do Katowic (lub przez Zawiercie do autostrady łączącej Katowice z Krakowem).

1. Przez wyraz autostradę rozumiem: drogę, przeznaczoną wyłącznie dla komunikacji pojazdami mechanicznymi, gdzie dla zapewnienia szybkości i pewności ruchu zarządzane są lub przewidziane są na przyszłość specjalne urządzenia.
2. Takie urządzenia są:
  - a) Osobna jeźdnia dla każdego kierunku ruchu.
  - b) Nie zachodzą skrzyżowania na tej samej płaszczyźnie z drogami kolei żelaznych lub ruchu ulicznego. Przy skrzyżowaniach z zwykłymi drogami poprowadzone będą ponad autostradami.
  - c) Ilość połączeń z resztą sieci drogowej jest ograniczoną do skrzyżowań z głównymi arterjami ruchu w bliskości znacznie zabudowanych obszarów, przyczem jako główne arterje ruchu z reguły zrozumieć należy drogi bite państwowe lub wojewódzkie.

**W S T Ę P.**

Rozwój mocarstwowy państwa w dzisiejszym życiu świata nie daje się odłączyć od postępu cywilizacyjnego, a drogi zawsze były wyrazem stopnia cywilizacji. Dobre drogi dopiero sprowadzały urbanizację i pochód kultury.

Po jakotakiem przebyciu skurczu życia państwowego i gospodarczego, wywołanego przez kryzys ostatnich lat, uznali kierownicy państwa rozwój komunikacji jako jeden z najważniejszych elementów konstrukcyjnych dla regeneracji życia publicznego w Polsce. W planach inwestycji, mających być przeprowadzo-

nych przez roboty publiczne kwestja rozbudowy dróg zajmuje, czołowe miejsce.

Jak na tle tych zagadnień ogólnych wyglądają interesy Pomorza? Można by powiedzieć, że sprawa rozbudowy dalszej sieci dróg na Pomorzu nie może być uważaną za szczególnie palącą, zważywszy, że Pomorze w stosunku do innych województw a zwłaszcza w porównaniu z województwami wschodnimi i południowymi jest dostatecznie drogami bitymi nasycone. Drogi te jednakże pochodzą przeważnie z czasów zaborezych.

Badając tę kwestję, musimy rozważyć, czy siła gatunkowa życia gospodarczego Pomorza i jego znaczenie polityczne pozwalają w tym względzie ujmowanie statyczne, czy też nie każą nam otwierać drogi rozwoju dla wewnętrznej dynamiki, wynikającej z osobliwej roli województwa pomorskiego dla kraju.

Byliśmy świadkami zahamowania naturalnego kierunku rozwoju komunikacyjnego Pomorza w ciągu kilku lat kryzysu gospodarczego; dopiero bowiem w ostatnim dwuleciu podjęto budowę połączeń dróg bitych między rejonem nadmorsko-kaszubskim a pewną częścią południowego obszaru województwa, po prawej stronie Wisły. Twierdzę, że opóźniona rozbudowa komunikacji napewno jest w znacznej części przyczyną braku gospodarczego zbliżenia wewnętrznych obszarów województwa do Gdyni i reszty wybrzeża. Twierdzę dalej, że odchylenie pionu komunikacyjnego, prowadzącego od brzegu morza ku południowi, do gospodarzo martwych terenów prawo-brzeżnego Pomorza, jak to miało miejsce w skierowaniu dróg na Grudziądz i Świecie, jest rozwiązaniem błędnym pozbawionem racji polityki komunikacyjnej, jeżeli też na przyszłość miało by pozostać wyłącznym i głównym połączeniem komunikacyjnym północnego i środkowego Pomorza z centrum Polski. Kierunek ten może mieć znaczenie tylko subsydjarne. Główna arterja komunikacyjna Pomorza z masywem terenu Rzeczypospolitej nie może zdaniem mojem schodzić na prawy brzeg Wisły w jej średnim biegu.

Oczywiście, nie można mieć zarzutu przeciwko rozbudowie komunikacji via Grudziądz i via Świecie-Toruń, i uznać je należy za trafne, ale uważam je jako pozbawione wartości decydującej dla rozwiązania wielkich zagadnień Pomorza.

Wartość taką posiadać może jednakże autostrada prowadząca w kierunku, wymienionym w tezie niniejszego memoriału.

## UZASADNIENIE.

### 1. Z punktu widzenia geopolityki:

Geopolityka jest nauką o państwie jako o istocie żyjącej. W jedności narodu i przestrzeni poznaje ta nauka jednolity orga-

nizm, poddany prawom przestrzeni, które muszą być przez kierownictwo polityki państwa uwzględniane, jeżeli rozwój państwa nie ma doznać uszczerbku. Geopolityka stara się ujawnić to wszystko, co w polityce określonem być może od strony warunków terenu, na którym państwo żyje. Na przestrzeni tego terenu fundowane są konstruktywne elementy polityki państwowej a w fizycznej naturze tego terenu szukać należy kierunkowe jej historycznego przebiegu. Takich elementów może naród-państwo posiadać mniej lub więcej, mogą one być mniej lub więcej skomplikowane w swem wzajemnem warunkowaniu się. Jednym z elementów konstrukcyjnych w rozbudowie państwa w ciągu wieków bywa spławna rzeka. Niemcy takie państwa nazywają „Flussfadenstaat” t. j. państwo ukłębione naokoło „nici” rzecznej. Najbardziej charakterystycznymi reprezentantami tego typu geopolitycznego były najstarsze państwa ziemi: Egipt, Babilon, Pra-Indje i Pra-Chiny. Państwami tego typu były również stara Rzesza Niemiecka IX-XII wieku (Ren) i Austria (Dunaj), a też Polska, której stosom pacierzowym od zarania jej dziejów jest Wisła ze swym dorzeczem—a której, bodaj największym błędem dziejowym było odwrócenie się od linii rzeki Odry. Wielokrotnym staraniem Niemców było, ażeby Narodowi Polskiemu ten stos pacierzowy przetrząść; możemy być przekonani, że w przyszłości próby te będą ponawiane.

Jako żywy dowód tych prób niemieckich pozostał na żywym cieple Państwa Polskiego bombel bezsensowny w postaci W. M. Gdańska, które zabarykadowało ujście Wisły. Geopolitycy-Niemcy sami ten nonsens z geopolitycznego punktu widzenia stwierdzają. Prof. R. Hennig w swoim dziele „Geopolitik”<sup>1)</sup> pisze: „Rein geopolitisch ist es natürlich unerträglich, dass die ganze Weichsel heute ein polnischer Strom ist und nur die äusserste Mündung mit dem Mündungshafen einem fremden, schwachen Stadtstaat gehört”.

Wolne Pomorze, dające Państwu Polskiemu swobodny dostęp do morza, jest więc szczytowym wypełnieniem geopolitycznej struktury państwa. Bez niego państwo te zdrowo wogóle istnieć by nie mogło. Nie było by też wyzwolenia dynamicznych sił, wynikających z geofizycznego ustroju polskiej przestrzeni i wrodzonej, a uświadomionej tylko częściowo dopiero, energii twórczej Narodu Polskiego. Odebrać Polsce znowu Pomorze, — a dynamika tego narodu zdrowego i ambitnego, nie mogącego się wyżyć, rozsądzić musi ściany kotła jak roku 1918, choćby niewiadomo jak grube były. Dla tego też umacniając powiązanie Pomorza z macierzą, służymy krajowi naszemu ale i zarazem oddajemy istotną usługę stabilizacji pokoju Europy.

Traktat Wersalski wyrządził Polsce krzywdę przez odjęcie jej regulowania spraw ujścia Wisły w własnym nieskrepowanym

<sup>1)</sup> Lipsk 1928 (B. G. Teubner) str. 87.

6

zarządzie. Skoro Polska jako lojalny partner traktatu uznaje ten stan, to znaczyło by właściwie zasypiać gruszkę w popiele, g d y b y ś m y b e z z w ł o k i n i e r o z w i n ģ l i i u m o c n i l i o w o c n i e j n i ż d o t ą d f i z y c z n y c h w a r u n k ó w p o s i a d a n i a P o m o r z a. Z a w ł a d n i ģ c i e u ģ ģ c i e m W i ś ł y p r z e z n a r o d o w o n a m o b e y a n a w e t w r o ģ i e l e m e n t p o l i t y c z n y, w d o d a t k u z a l e Ź n y o d d y r e k t y w z p o z a p a Ń s t w a p o l s k i e g o d a w a n y c h m u s i b y ć z r ó w n o w a Ź o n y i n n y m i e l e m e n t a m i, s t a n o w i ą c y m i p o d s t a w y f i z y c z n e g o p o s i a d a n i a.

Takim jednym z elementów jest element komunikacji, wyrażający się w nowocześnie pojętej autostradzie, która połączy bieg Morza Polskiego ze środkiem kraju. Taka autostrada będzie niewątpliwie cześciowym ale współmiernym wyrównaniem szkody, wyrządzonej przez Traktat Wersalski geopolitycznej strukturze naszego państwa. Z takich samych założeń niezawodnie wychodzili też projektodawcy kolei żelaznej Herby-Gdynia.

## 2. Z punktu widzenia narodowego:

I. Traktat wersalski nadał Pomorzu konfigurację niezadawalającą, a przede wszystkim dla administracji wielce niewygodną. Ciągnie się ono jako szyja od linii Noteci t. j. od masywu obszaru państwa na długości około 200 km., mając w swej największej części szerokości niecałe 50 km. Na skutek tego kształtu, sugerując światu, jakoby Pomorze wykrajane było z żywego ciała Narodu niemieckiego, Niemcy nazwali je fałszywie „korytarzem”.

Autostrada, położona środkiem pionowym przez ten „korytarz”, musi mieć ogromne znaczenie polityczne, nie wspominając już o tem, że skieruje umysły na potrzeby państwowe i podniesie nastrój ludności, szczególnie pomorskiej, przez stworzenie nowych możliwości pracy. Jednym z walnych skutków autostrady tej będzie fizyczne zbliżenie ludności pomorskiej do centralnych obszarów państwa. Jest jasnym, że 200 kilometrowej przestrzeni Pomorza nikt nie skróci, ale można rozciągłość tę skrócić w c z a s i e p r z e z z b u d o w a n i e d r o g i, u m o Ź l i w i a j ą c e j s z y b k i r u c h z m o t o r y z o w a n y. D o n i o s ł o ś ć t e g o u r z ą d z e n i a p o d w z g l ę d e m o b r o n y p a Ń s t w a j e s t r ó w n i e j z j ą s n ą.

II. Muszę teraz zrobić pewną dygresję od właściwego tematu, której bym dał tytuł: „Sugiestje partykularyzmu”

Polskę buduje głównie administracja i wojsko. Idea przywództwa, wyrażająca się w ogólnym uznaniu dla Naczelnego Wodza, nawiązuje do staropolskiej idei hetmańskiej i prowadzi do ustroju państwa autorytatywnego. W geopolitycznym położeniu Rzeczypospolitej ustroj czysto-parlamentarny prowadzić by musiał do absurdu politycznego. Ustroj autorytatywny ma jednakże w skutku znaczną przewagę myśli administracyjnej nad myślą gospodarczą i społeczną i dla tego wymaga od administracji wy-

sokiego poziomu fachowości i obiektywności w służbie budowy państwa. (Pewnym wzorem służyć tu może dawna monarchja Pruska).

Losy Pomorza decydowane bywają w wielkiej mierze w Toruniu, jego stolicy. Wobec tego gospodarz województwa, rezydujący tam, spotyka się z sugiestiami sfer oficjalnych jak i miarodajnych działaczy politycznych, gospodarczych i społecznych, zamieszkujących w siedzibie województwa lub w sferze jej interesów partykularnych<sup>1)</sup>. Ostatnie lata wykazały, że ambicje Torunia pod tym względem sięgają bardzo daleko. Sugiestje takie, wynikające z jak najlepszej woli obywatelskiej i przekonań uczciwych, przecież wynikają jak tego byliśmy świadkami, mniej lub też więcej świadomie z silnego partykularyzmu, głoszącego prymat dla potrzeb Torunia z pośród interesów i zagadnień Pomorza.

Aby nie być gołosłownym, przytoczę dla ilustracji charakterystyczny polemiczny artykuł, wiążący się z tematem politycznych interesów Pomorza, jednego z czołowych reprezentantów życia publicznego na Pomorzu, p. T. Schaba<sup>2)</sup>. Wychodząc bowiem ze słusznej zasady ogólnej, autor dochodzi do całkowicie partykularnych wniosków: „Polska racja stanu, pisze, wymaga, by w nadchodzących latach Pomorze stało się obok stolicy państwa głównym ośrodkiem zainteresowania Polski, gdyż właśnie ono stanowi naturalną drogę, łączącą Polskę ze światem, naturalny szlak ekspansji polskiej, będącej jednym z istotnych warunków jej mocarstowości”.

Z powyższej zasady autor wyprowadza wnioski o charakterze metodycznym. Stwierdza bowiem:

1. konieczność skrócenia drogi z Pomorza do stolicy celem najściślejszego zespolenia z Polską i to z ominięciem Poznania (— „Tradycja niewoli musi być złamaną”);
2. potrzebę zwiększenia obszaru Wojew. Pomorskiego celem wzmocnienia wojewódzkiej jednostki administracyjnej;
3. potrzebę rozbudowy stolicy Pomorza do ram Wielkiego Torunia;
4. tamsamem konieczność stopniowej i systematycznej koncentracji w Toruniu władz drugiej instancji i koncentracji tych elementów życia gospodarczego i społecznego, które mają współzawodniczyć w realizacji zadań Pomorza.

<sup>1)</sup> Według sprawozdania Pom. Władz Wojewódzkiego za rok administracyjny 1934/35 członków poszczególnych wydziałów z samego Torunia i sfer jego interesów, którą ograniczam do powiatów toruńskiego, wąbrzeskiego, brodnickiego i lubawskiego, było 6 na wogóle 11 czł. Wydziału Wojewódzkiego, 3 na wogóle 3 czł. Izby Wojewódzkiej, 5 na wogóle 7 czł. Rady Szkolnej Okręgowej, 4 na wogóle 6 czł. Wojewódzkiej Komisji Opieki Społecznej, 6 na wogóle 6 czł. sędziów niezawodowych Wojew. Sądu Administracyjnego, a więc na pięć głównych wydziałów stosunek ten wyraził się liczbami 24 do 9 na korzyść Torunia.

<sup>2)</sup> „O wielkim Toruniu”, Dzień Pomorski z 28. I. 1936.

Artykuł ma udowodnić, że Bydgoszcz jako stolica Pomorza nie wchodzi w rachubę. Artykuł jest polemiczny ale jak charakterystyczny dla pojęć, panujących wśród sfer oficjalnych Torunia. Sfery te nie chcą jakoś widzieć tego, że spełnienie tego postulatu demontażu Pomorza, wyrażonego w punkcie 4, osłabić musi w znacznym stopniu jego odporność gospodarczą i kulturalną w terenie wobec zawsze żywo pulsującej, gospodarczo silnej a od zewnątrz wydatnie wspomaganej niemieczyny, otrzymującej od strony Niemiec i Gdańska coraz to nowe doppingi psychiczne. Jużemy w tym względzie doznali szkody na Pomorzu. Przeniesienie n. p. Dyrekcji Okręgowej P. K. P. z Gdańska do Torunia i Bydgoszczy zamiast do Gdyni, dało pogorszenie warunków dla rozwoju portowego warsztatu pracy państwowej w Gdyni; efekt, pożałowania godzien wobec coraz więcej udoskonalającej się administracji handlowo-portowej w Gdańsku i wobec ogólnej nauki, płynącej z tego, że prowincje nadmorskie miewają siedziby dyrekcji kolejowych w portach.

Na decyzję przeczącą racji gospodarczej siedziby decyzji P. K. P. w Toruniu a nie w Gdyni niewątpliwie sfery oficjalne toruńskie wywarły przeważający wpływ tak samo, jak na decyzję przeniesienia do Torunia instytucji, które dotąd w innych miastach stanowiły planowe rozłożenie na Pomorzu środowisk inteligencji polskiej i przyczyniały się do skierowania do swych siedzib ruchu komunikacyjnego, wywołującego korzystne skutki gospodarcze.

Jeżeli więc pragnę w niniejszym memorjałe przedstawić kwestję Autostrady Pomorskiej, to zarazem poczuwam się w obowiązku zwrócić uwagę, że przy ewentualnym rozważaniu tej kwestji należy całkiem uwolnić się od wszelkiego partykularyzmu prowincjonalnego, choćby nawet pod hasłem mocarstwa występującego.

III. W powyżej poruszonym artykule p. Schaba autor z pełną słusnością wywodzi konieczność skrócenia drogi z Pomorza „do Polski” z postulatu politycznego. Pomorze, stanowiące w szerszych granicach pod panowaniem pruskim prowincję „Prusy Zachodnie”, było ówczas prawdziwym korytarzem między trzonem monarchji pruskiej a jej kolonią Prusami Wschodnimi. Celem umocnienia dla siebie tego korytarza pruska polityka ekspansyjna od czasów Fryderyka II. kolonizowała Pomorze przesiłami niemieckiego posiadania ziemskiego, prowadzącymi przez etnograficznie polski obszar od zachodu ku wschodowi. Gdy potem kraj ten etnograficznie polski Traktat Wersalski przywrócił znowu Państwu Polskiemu i fala germanizmu odplynęła z powierzchni jego, pozostał osad niemiecki o wybitnej zwartości. Stan narodowościowy ludności Pomorza coprawda się zmienił znakomicie na korzyść Polski (90,5%), ale stan posiadania ziemi, a zwłaszcza większej własności niemieckiej, której właściciele przodują w urabianiu zaborczego ducha niemiecko-nacjonalistycznego, zmienił

się dla Polaków tylko w stopniu niezadawalniającym<sup>1)</sup>). Jakkolwiek słyzy się to paradoksem, ale prawdą jest, że mniejszość niemiecka na Pomorzu jest elementem na wsi gospodarczo silniejszym od ludności polskiej, a przytem czuje się coraz bardziej zespoloną z interesami, mocarstwem niemieckiego nacjonalizmu i staje się elementem coraz mniej wzruszalnym pod względem moralnym i materialnym na rzecz obywatelskiego oddania się służbie dla Rzeczypospolitej. Pouczającą w tym względzie jest spis uchylających się od służby wojskowej Niemców, pochodzących z Pomorza. Według relacji gazet jest ich z każdym rokiem więcej.

W Niemczech rząd natomiast likwiduje mniejszość polską sposobami nieoficjalnymi tak bardzo skutecznymi i to metodą zmuszania młodzieży polskiej do wstępowania do partyjnych organizacji totalnego systemu.

Rządy polskie nie godzą się na stosowanie takich chwytów, dążąc do wykonywania zasad równości wszystkich obywateli bez różnicy. Nie mniej jednakże pozostają do wypełnienia konieczności państwowe. Jedną z nich jest umocnienie elementu polskiego na Pomorzu pod względem ilościowym i jakościowym (gospodarczym) szczególnie też w krytycznych strefach narodowościowych tego terenu.

Pomorze jeszcze zawsze trzeba zdobywać społeczno-gospodarczo dla Rzeczypospolitej. Patrzenie na nie jako na kompleks zagadnień o charakterze statycznym może mieć w skutku tylko błędne koncepcje. Pomorze posiada bardzo wybitną dynamikę rozwojową, co prawda tylko przy właściwym zespoleniu jego ze swym zapleczem.

Jakąż więc jest droga ku takiemu zdobyciu Pomorza? Odpowiedź brzmi prosto: **Urbanizacja Pomorza i reforma rolna.**

Pomorze stać się winno jednym z najgęściej zaludnionych ludnością polską województw. Metoda ta zdaniem mojem jest w stanie rozkruszyć niesłuszny a nieprzychylny dla państwa,

<sup>1)</sup> „Naród i Państwo” w nr. 34 rok 1936, str. 6 pisze: „Niemcy na Pomorzu posiadają ponad 360.000 ha, co stanowi 23%. Jest to stosunek nieproporcjonalnie niekorzystny, gdyż Niemców na Pomorzu jest zaledwie 9,5%. W kategorii gospodarstw ponad 100 ha stosunek ten dla polskiego stanu posiadania jeszcze gorzszy, bo wynosi na korzyść mniejszości blisko 55%. Niemcy zajmują ziemie najbogatsze. Rozmieszczenie niemieckiej własności rolnej na Pomorzu jest tego rodzaju, że na północy własność niemiecka przylega głównie do W. M. Gdańska, zaś na południu przez powiaty sępoliński, świecki, chełmiński i grudziądzki stanowi pomost między Pomorzem niemieckim a Prusami Wschodnimi. Jest to rezultat przedwojennej akcji kolonizacyjnej. Akcja ta prowadzona na podstawie planu, opartego na przesłankach nie tylko gospodarczych ale i politycznych dała w ręce niemieckie najżyźniejsze obszary Pomorza, a równocześnie tak je rozmieściła, że stanowią one dzisiaj zagadnienie natury politycznej i strategicznej.

„Dziś jeszcze są na Pomorzu tereny, przez które można przejść od granicy niemieckiej z zachodu do Prus Wschodnich czy W. M. Gdańska, idąc tylko przez posiadłości niemieckie”.

zwarty stan posiadania ziemskiego mniejszości i zamienić go w stan osiedli. Mieszkańcy ich nie będą komunikować się z wewnętrzną potrzebą z Gdańskiem i terenami Rzeszy, otrzymując z niej rozkazy, a zato wyłącznie z terenem, położonym w głębi kraju. Winien więc być wypracowany wielki plan osadnictwa rolnego oraz urbanizacji Pomorza na wzór zachodni — jak to n. p. Niemcy czynią w swoim urzędzie „für Reichsplanung”. W planie tym wielkie arterie komunikacyjne Pomorza powinny znaleźć uwzględnienie wydatne. Wtedy też „tradycje niewoli”, o których wspomina p. Schab, starte zostaną z powierzchni przez same życie.

Ułatwieniem urbanizacji Pomorza, powiedziałbym drogą prowadzącą do niej, będzie proponowana Autostrada Pomorska, wiążąca województwo Pomorskie z najgęściej zaludnionymi, gospodarczo dynamicznymi, obszarami polskimi. Województwo Pomorskie wykazuje na 1 kw. km. 65,6 mieszkańców, województwa łódzkie, kieleckie i krakowskie po 100—150 mieszkańców a śląskie nawet przeszło 300 na jeden kw. kilometr<sup>1)</sup>. Gdy się te województwa powiąże z Pomorzem szerokim szlakiem, fala komunikacji osobowej i ruchu towarowego przepłukiwać je będzie wciąż, a rychło utworzy się przy drogach tego ruchu naturalny osad polaków, wnikających szczególnie do tych terenów, na których osadnictwo znajdzie szczególne poparcie.

IV. Jest jeszcze jeden moment w planie autostrady, który może choć nie musi nabrać charakteru zewnętrzno-politycznego.

We wrześniu 1936 r. ukończony został trakt wschodniej autostrady niemieckiej między Berlinem a Szczecinem. Jest to odcinek trasy Berlin—Królewiec—Tylża, przzerwanej terenem polskim na wysokości Kościerzyna—Egiertowo. Kierunek trasy tak wybrano, by przecinała Pomorze polskie na najkrótszej przestrzeni. Ukończony odcinek Berlin—Szczecin stanowi około trzecią część szlaku Berlin — granica polska.

Jest możliwym, że Niemcy wyzyskując swe dobre stosunki sąsiedzkie z Polską, zwrócą się do niej, by zezwolono im przeprowadzenie autostrady przez teren polski.

Odmówić takiej prośbie byłoby może niepraktycznym z powodów turystyki, poniżej podanych. Zezwolić na przeprowadzenie autostrady przez teren polski lub nawet zbudować ją dla Niemców a nie posiadać równoważnej autostrady dla potrzeb krajowych, wywołać to może niepożądane refleksje w samopoczuciu ludności, patrzącej na to. Kto zna ludność pomorską, ten wie jak bardzo ona pragnie w materialnej kulturze dorównywać Niemcom, aby ci nie mogli na Polaków patrzeć z góry.

<sup>1)</sup> Mały Rocznik Statystyczny Rok 1936: według spisu ludności z 9. XII. 1931 r.

### 3. Z punktu widzenia gospodarczego:

Europa znajduje się dziś w sytuacji, podobnej do tej przed około stu laty, gdy rozwijała się budowa kolei żelaznych. Wówczas, po powstaniu 1831 r., Polska, choć miała znakomitych ekonomistów, świadomych potrzeb—dosłownie—uruchomienia kraju, jednakże z brutalnego nakazu zaborców zaprzestać musiała programu uprzemysłowienia i cofała się w tragiczny sposób w rozwoju swojego życia gospodarczego, gdy natomiast inne państwa, wolne, budowały koleje i podnosiły swe gospodarki narodowe do materialnego rozkwitu XIX wieku. Sto lat później, obecnie rolę ówczesnych kolei żelaznych przejmują drogi zmotoryzowanego ruchu. I znowu Polska zostaje w tyle za innymi, — teraz nie z powodu niewoli i złej woli zaborcy ale z powodu braku zasobów pieniężnych. Czy dawny tragizm ma się powtórzyć w innej formie?

Gdy rzucimy okiem na tablice uprzemysłowienia Polski w Małym Roczniku Statystycznym 1936 (strona 95), zauważymy punktami oznaczone nasilenie zakładów przemysłowych na terenie państwa. Na trasie proponowanej tu autostrady od jej krańca południowego (t. j. od Śląska) aż do linii Noteci punkty skupiają się jakoby droga mleczna a i dalej żywo znaczą trasę aż do samej Gdyni. Biorąc w dodatku pod uwagę zgęszczenie ludności na tym szlaku oraz strukturę geofizyczną terenu, a zwłaszcza możliwość powiązania trasy z systemem żeglugowych rzek i kanałów, przyjąć należy, że podstawy gospodarcze dla dostatecznego nasilenia komunikacyjnego autostrady zdają się być niewątpliwe, a to tymbardziej, że na początku i końcu proponowanej trasy znajdują się tak gospodarczo dynamiczne warsztaty pracy państwowej, nawzajem się uzupełniające, jak Górny Śląsk i Gdynia.

Mniemam, że tak położona autostrada musi wyzwolić nowe siły gospodarcze w kierunku do morza i jego szlaków światowych. Dla Pomorza otworzy, bardziej od kolei Herby—Gdynia, nowy etap rozwoju gospodarczego, dając mu nadzwyczajnie proste i nieskomplikowane możliwości gospodarczego oparcia o tereny wysokiego napięcia ekonomicznego. Autostrada ułatwi rozbudowę rynku wewnętrznego Pomorza przez wzrost ludności pracującej w przemyśle na skutek popieranej urbanizacji oraz rozszerzy wewnętrzny rynek zbytu całego kraju, położonego po lewym brzegu Wisły i dalej, bo umożliwi zbytni produktów hodowlanych rolnictwa pomorskiego i jego przemysłu (drzewnego i spożywczego) do innych terenów zbytu, a wszystkie rynki określonego tu obszaru przybliży do Gdyni jako konsumenta i eksportera.

Znaczenie gospodarcze autostrad wogóle znakomicie określił angiłik Hugh Miller w artykule p. t. „Speeding Population” w czasopiśmie „Highways and Bridges” z 29 maja 1935 r.

„Przy okazji projektu otwarcia terenów osiedleńczych w Australii, przedsiębiorcy wyliczyli sobie około jednego miliona funtów ang. oszczędności w kapitale, gdy miast kolei żelaznych wybudują dalekobieżną drogę.

Takie porównanie gospodarcze obu dróg transportu przeprowadza się o wiele za rzadko. Powód tego leży w tem, że już zbyt długo jest się przyzwyczajonym do kolei żelaznej i dla tego zamyka się oczy na korzyści drogi. Zastąpienie trasy szyn przez drogę doprowadził rzeczowy projekt conajmniej o jeden milion funtów bliżej do realizacji, a gdy później komunikacja wzrośnie dostatecznie, zamierzona kolej żelazna, jeśli naprawdę znaczne daje korzyści, budowaną być może z tą pewnością, że rozmiar komunikacji uzasadnia jej egzystencję.

Szerzące się tylko powoli poznawanie wartości transportu drogowego oraz związanych z nim oszczędności w materiale, popierane być winno na dużą skalę. Niewielu ludziom dostatecznie jasnym jest znaczenie nowej epoki drogowej. Rozwój dróg skutkiem tego u nas (Anglii) i w imperium odbywał się bez jakiegokolwiek metody, z którego to powodu drogi nasze utraciły przeszło połowę swej wartości. Musiały one się przeforsować przeciwko nadzwyczaj zaciętej opozycji. Tolerowano je ale nie popierano, skutkiem czego mamy dość znośne nawierzchnie ale żadnego celowego systemu drogowego. A droga sprowadzić może podobny, jeśli nie większy rozwój przemysłu jak w zeszłym wieku kolej żelazna. Nie podjęto najmniejszej próby, by uświadomić publiczność, że posiadamy w drodze nieoceniony klucz do narodowego dobrobytu. Choć droga do pewnego stopnia stwarza konkurencję kolei żelaznej, to jednakże prawdziwą swą wartość okazuje tam, gdzie kolej żelazna pozostawia nas bezradnych. Ma ona walory, jakich kolej żelazna nigdy posiadać nie będzie.

Inne kraje prędzej pojęli wartość nowego środka transportowego i nie uchylili się od żadnego wysiłku, by dokonać rozbudowy tegoż środka według zasad naukowych. Przeorane już kolejami Stany Zjednoczone i Kanada natychmiast po zaprowadzeniu transportu zmotoryzowanego realizowały na wielką skalę program budowy dróg. Zaopatrzyły więc kraje swoje w dodatkowe możliwości transportowe, które im otwierały zaplecza a zaopatrywały koleje żelazne w jego produkty. O ile koleje żelazne z powodu współzawodnictwa dróg odczuły straty, wzrost samego ruchu komunikacyjnego je powetował.”

Nie potrzeba specjalnie podkreślić, że siła działania autostrady pomorskiej będzie polegała w jej kierunku północno-południowym. W przedłużeniu na południe przez bramę Morawską sięgnąć może działaniem swoim do centrum przemysłowego Czechosłowacji, dalej do Wiednia i Budapesztu, zbliżając te regiony do Bałtyku. Wobec prostoty techniki komunikacyjnej autostrada taka bardziej przyciągnąć może ruch gospodarczy ani-

żeli kolej i to bez konieczności udzielania tranzytu specjalnych ulg przewozowych, dając tym krajom korzyść zarazem dla ich ekspansji motoryzacyjnej. Może odegrać rolę pompy ssącej na rzecz portów polskich a po połączeniu jej z systemem drogowym prowadzącym do Czarnego Morza autostrada stanie się szlakiem transkontynentalnym na miarę europejską, a zwłaszcza też, gdy na skutek skrzyżowania się z autostradą Berlin — Tylża rozszerzy swój zasięg na kraje bałtyckie.

Znaczenie autostrady podniesie się znacznie, jeżeli połączenie kraju, przez które będzie przechodziła, zostaną opracowane (ukształcone) metodami urbanistyki regionalnej. Zaprzestać się winno z dotąd panującą bezplanowością osiedlania, jeśli się pragnie, by Polska lewobrzeżna stała się konsumentem produktów rolniczych województw wschodnich, a te konsumentem przemysłu polskiego. Autostrada pomorska w systemie tym przyczynić się może do spotęgowania wymiany gospodarczej, która powoduje ruch na drogach i kapitalizację.

#### 4. Z punktu widzenia turystycznego:

Wzrastająca niebywale motoryzacja ruchu na drogach i postępy w przystosowaniu istniejącej już sieci drogowej poszczególnych krajów do potrzeb samochodu, m. i. w roku ubiegłym doprowadziła do tego, że w Sztokholmie na Konferencji Zjednoczonych Komitetów Turystycznych Krajów Skandynawskich zajmowano się poważnie planem stworzenia drogi wyłącznie samochodowej, mającej umożliwić lepsze połączenie krajów, położonych naokoło Bałtyku. Droga ma prowadzić naokoło tego morza: Na terenie niemieckim ma wyjść od (Hamburga) — Lubeki do Rostoki, stamtąd przez Warnemünde — (prom—) Gjedser osiągnąć ma Kopenhagę. Stamtąd prowadzić ma przez Öresund—Helsingborg do Sztokholmu, gdzie będzie połączenie do Oslo i do północnej Szwecji, skąd droga przedostanie się przez północ Norwegii do Petsamo we Finlandji (Morze Łodowe). Dalej droga bieć miałaby w kierunku południowym przez Uleaborg i Helsingfors do Leningradu a dalej przez Tallinn, Rige i Litwę do Królewca, przejść polskie Pomorze i na niemieckim Pomorzu pierścień ten znowu zamknąć.

Niemcy tym projektem poświęcają dużo uwagi<sup>1)</sup>. Również i Polska ma podstawy geograficzne do zainteresowania się nimi z uwagi na swoje centralne położenie w Europie. W przyszłości dwa wielkie szlaki polskie będą mogły oddziaływać na tę drogę okalającą Bałtyk: primo szlak biegnący równolegle do granicy polsko-sowieckiej, który przejmować będzie tranzyt z Rygi do

<sup>1)</sup> „Die Strasse”, Berlin, 1935, str. 530.

Konstantynopola; secundo, autostrada pomorska, która od punktu skrzyżowania jej z autostradą niemiecką przejmie ruch kierujący się od brzegów wschodniego Bałtyku przez Polskę i bramę Morawską przez Wiedeń do apenińskiego półwyspu, a przez Budapeszt z drugiej strony na Balkany.

Pod względem motoryzacji ruchu kraje bałtyckie budzą się równocześnie z Polską i zaczynają uznawać prymat dobrych dróg. Dopóty w Polsce nie będzie choć jednej prawdziwej autostrady, Niemcy na kraje bałtyckie wywierać będą wpływ przyciągający, szczególnie silny przez swój wspaniały system drogowy. Ruch z tych państw na południe wtedy naturalnym sposobem łatwiej będzie się kierować przez Niemcy choćby z nalożeniem kilometrażu.

Autostrada pomorska powołana więc będzie do wprowadzania do Polski turystów, zdążających od wschodu do środkowej Europy.

Bardzo szczęśliwie się składa, że zaraz na początku tego szlaku turyści trafią na bardzo piękny pod względem krajobrazu pomorski obszar turystyczny a na jego drugim końcu oczekuje ich cudny Kraków, Tatry, Beskidy, Śląsk Cieszyński, a po drodze uroczy pejzaż nad Pilicą i Góry Świętokrzyskie z boku.

Jest jasnym, że dla turystyki polskiej krajowej Autostrada Pomorska miałaby niezwykle doniosłe znaczenie. Razem z całym Pomorzem zbliżyłoby się do gęściej zaludnionych obszarów wewnętrznych nasze morze. Wtedy dopiero naprawdę poznamy jaki skromny jest ten skrawek morza na polskie potrzeby. Konjunktura cen terenów nadmorskich dojdzie do nienotowanych nigdy w Polsce wysokości. Otworzą się głuche dotąd i jakby zapomniane Kaszuby i bory tucholskie od Chojnic do Świecia i na wschód od Wisły pojezierze brodnickie. Zapelnia się przemysłem turystycznym, podnoszącym dobrostan ludności, żyjącej na biednej choć pięknej ziemi. Nastąpi wtenczas należyte wyrównanie gospodarcze.

Wiemy, jaką rolę ogromną odegrała migracja wewnętrzna na zachodzie a zwłaszcza w Niemczech dla rozwoju konsolidacji politycznej, dla wymiany dóbr gospodarczych i zamilowania do własnego kraju i życia rodzimego. I w Polsce musi ten sam rozwój być wywołany na podstawie takich samych warunków przy współdziałaniu wyników motoryzacji. Ruch turystyczny będzie sprzyjał urbanizacji Pomorza, gdyż z jednej strony podmieście przemysł i rzemiosło a następnie zachęci do osiedlania się; objaw, który mamy obecnie na wybrzeżu a zwłaszcza w Gdyni, gdzie wywołuje w swej masowości nawet dysproporcje społeczne i gospodarcze.

Uważam, że Autostrada Pomorska całkiem szczególnie odgrywać będzie rolę w przyszłym systemie drogowym Polski — to też w kierunku jej osobliwości należy postawić sprawę jej propagandy. Przez uświadomienie jej znaczenia publiczność sze-

roka doprowadzoną być może do zrozumienia znaczenia dróg dla Polski wogóle a nawet da się porwać do entuzjazmu dla budowy dróg jako sprawy narodowej.

### 5. Warunki fizyczne: <sup>1)</sup>

Żaden z wielkich traktów autostradowych w Polsce nie może mieć tak wyrównanych warunków fizycznych co proponowana Autostrada Pomorska. Prawie na całej trasie jest mocne podglebie, pokryte glebami krzemianowymi (piaski przepuszczalne i bielicie), typowe gleby Niżu Polskiego. Od południa aż mniejwięcej do Łodzi proponowana trasa przebywa Wyżynę Małopolską, poczem wpada w Krainę Wielkich Dolin, by wreszcie wspiąć się do wzniesienia Pojezierza. Ilość opadów, jak wiadomo, zależną jest głównie od wzniesienia i ukształtowania powierzchni, a w mniejszym dopiero stopniu od odległości od morza. Ilość opadów nie przekracza na tej trasie 700 mm rocznie w jej końcach, t. j. w rejonie podgórskim i bałtyckim, spadając ku środkowi kraju. Takie same wyrównanie zachodzi pod względem temperatury. Okresy mrozu, z wyjątkiem jednej części środkowego Pomorza, nie trwają dłużej aniżeli 2 — 3 miesiące. Izoterma stycznia wynosi minus 2 stopnie, a bieg jej jest prawie dokładnie równoległy z trasą. Amplitudy roku dla trasy wyrażają się między 18 stopniami w Pucku a 22 stopniami w Krakowie. Taksamo prawie dokładnie z linią trasy pokrywa się izonefa t. j. linia równej ilości dni pochmurnych w roku. Liczba ta wynosi dla Autostrady Pomorskiej w proponowanej trasie 140, co jest ważnem dla turystyki.

Widzimy z tej ostatniej liczby, że Autostrada Pomorska w proponowanej tu trasie będzie drogą słoneczną. Oby uśmiechało jej się słońce polskiej energii twórczej.

<sup>1)</sup> Eug. Romer. Atlas geogr. dla szkół średn. Polska.

# **Część IV**

## ***Recenzje i omówienia***



ANDRZEJ ROMANOW

**JOANNA SCHODZIŃSKA, FRANCISZEK  
SĘDZICKI (1882-1957) – DZIAŁACZ NARODOWY,  
REGIONALISTA I POETA KASZUBSKI,  
WYD. INSTYTUT KASZUBSKI I MUZEUM PIŚMIENICTWA  
I MUZYKI KASZUBSKO-POMORSKIEJ W WEJHEROWIE,  
GDAŃSK-WEJHEROWO 2003, SS. 342**

Już we wstępie swojej recenzji pragnę podkreślić, że oceniana monografia jest dostrzegalnym osiągnięciem badawczym. Franciszek Sędzicki bowiem, któremu Joanna Schodzińska poświęciła swą pracę, żyjący przecież w nie tak odległym czasie, to postać – wydawałoby się – dobrze znana, to ów „Kaszuba Wierny”, poeta rozmiłowany w rodzinnej, Kaszubskiej Ziemi.

Taka właśnie sylwetka F. Sędzickiego „zadomowiła się” i utrwaliła w świadomości wielu zainteresowanych jego życiem. Tymczasem, co moim zdaniem przekonywująco udowodniła autorka na stronicach swojej książki, Sędzicki to postać niedająca się jednoznacznie „zaszufladkować”. To postać z o wiele bardziej „skomplikowanym”, barwnym życiorysem, zaznaczająca także swą obecność w życiu społeczno-organizacyjnym i politycznym Pomorza w długim, bo prawie 60-letnim okresie: to już nie tylko poeta, lecz również publicysta, dziennikarz, działacz regionalny, a nawet... propagandzista partyjny.

Autorka skrupulatnie odtworzyła zatarte przez czas i ludzi ślady wspomnianej wyżej działalności F. Sędzickiego, osadzając losy swego bohatera wyjątkowo solidnie w realiach polityczno-społecznych i kulturowych ostatniej dekady XIX i ponad połowy XX wieku.

Jest to „zabieg”, moim zdaniem, słuszny, umożliwiający analizę, wyjaśnienie i ocenę wielu życiowych decyzji i wyborów F. Sędzickiego, wyborów rzutujących w konsekwencji na jego postawę obywatelską i polityczną. J. Schodzińska trafnie konstatuje, iż „jego życie i działalność to także dokument narodzin i rozwoju rodzimej inteligencji na Kaszubach, jej wkładu w polski ruch narodowy i regionalny na Pomorzu...”<sup>1</sup>.

---

J. Schodzińska, *Franciszek Sędzicki, (1882-1957) – działacz narodowy, regionalista i poeta kaszubski*, Gdańsk-Wejherowo 2003, s. 9.

Recenzowana praca jest również interesującą z uwagi na swoją wielowątkowość i jako taka stanowi wartościowe uzupełnienie nie tylko problematyki kaszubo- czy pomorzoznawczej, lecz m.in. także literaturoznawczej oraz prasoznawczej. Mówiąc obrazowo – jest ona nie tylko szczegółowym przedstawieniem przebiegu życia F. Sędzickiego – co już samo w sobie byłoby bardzo cenne – ale też, w znacznie szerszym wymiarze, jednym z fragmentów „dopełniających” mozaikę społeczno-politycznych dziejów Pomorza na przestrzeni ponad półwiecza.

Książka J. Schodzińskiej oparta jest na skrupulatnie zebranej podstawie archiwalno-źródłowej. Składają się na nią źródła archiwalne z krajowych ośrodków naukowo-badawczych: mianowicie z Bydgoszczy i Gdańska. Autorka sięga także do zawierających równie cenne informacje zbiorów prywatnych Józefy Sędzickiej i Józefa Borzyszkowskiego z Gdańska. Wykorzystała też odpowiednie materiały z chronionej obecnie w Bibliotece Głównej Uniwersytetu Gdańskiego *Spuścizny* Andrzeja Bukowskiego oraz z przechowywanych w Muzeum Piśmiennictwa i Muzyki Kaszubsko-Pomorskiej w Wejherowie, a istotnych dla jej pracy, zbiorów pozostałych po Franciszku Sędzickim, Aleksandrze Majkowskim, Hubercie Sucheckim oraz Michale Urbanku.

Nie mniej istotną grupę źródeł, jaką wykorzystano do opracowania tematu stanowią relacje osób współczesnych F. Sędzickiemu (Józefy Sędzickiej, Jerzego Knyby i Zygryda Hetmańskiego), źródła drukowane, prasa (autorka sięgnęła do 32 tytułów), opracowania biograficzne. Szeroko posłużono się też literaturą naukową.

W archiwach niemieckich, o czym mogłem się sam przekonać, interesując się onegdaj pracą dziennikarską F. Sędzickiego w okresie międzywojennym, materiałów ważkich dla podjętego przez autorkę tematu (poza lakonicznymi notatkami w raportach policyjnych, odnotowujących zaledwie funkcje pełnione przezeń w środowisku polskim Wolnego Miasta Gdańska) nie ma. Odszukane przeze mnie w zbiorach niemieckich informacje nie wpłynęłyby na ustalenia przedstawione w recenzowanej rozprawie.

Konstrukcja książki nie wzbudza zastrzeżeń – jej chronologiczny układ determinują uzasadnione cezury stanowiące przełomowe w życiu F. Sędzickiego zaślności. I tak rozdział I rozprawy (ss. 19-97) traktuje o latach jego dzieciństwa i młodości i obejmuje okres 1882-1918. W rozdziale II (ss. 99-158) autorka kreśli obraz działalności bohatera swojej pracy w latach 1919-1927, jako dziennikarza regionalnych pism w niepodległej Polsce. Kolejny III rozdział (ss. 159-222) dotyczy pracy F. Sędzickiego w latach 1927-1939 na terenie Wolnego Miasta Gdańska. Wreszcie rozdział IV (ss. 223-281) poświęcony jest ostatnim latom jego aktywności zawodowej i społecznej, to jest okresowi 1945-1957. We wszystkich rozdziałach J. Schodzińska charakteryzuje też pracę twórczą F. Sędzickiego, podkreślając intencjonalny częstokroć charakter jego poezji.

To właśnie na stronicach wyszczególnionych wyżej rozdziałów autorka dokonuje udanej, w mojej opinii, „weryfikacji” funkcjonującego dotychczas w literaturze historycznej „portretu” F. Sędzickiego na rzecz znacznie szerszego postrzegania jego samego, jak też – co udowadnia – jego wielokierunkowej działalności.

Jeszcze raz pragnę podkreślić przy tym jakże konieczny w tego rodzaju pracach dystans, z jakim autorka przedstawia sylwetkę F. Sędzickiego: jej sądy, konkluzje i opinie są wyważone, niekiedy krytyczne, co pozytywnie świadczy o merytorycznym, profesjonalnym przygotowaniu do podjęcia naukowego opracowania tematu.

J. Schodzińska trafnie dostrzega rolę ówczesnej prasy, owego „pasa transmisyjnego” ideologii narodowej, prasy pełniącej znaczące funkcje kompensacyjne, prasy zastępującej ludności polsko-kaszubskiej zabronione przez zaborcę instytucje narodowe, na kształtowanie się poglądów i osobowości F. Sędzickiego<sup>2</sup>. Słuszna jest też konkluzja, iż F. Sędzicki „do końca nie potrafił odnaleźć się w obliczu zmian politycznych, jakie zaszły na ziemiach polskich po odzyskaniu niepodległości. (...) Przykładał starą miarę do nowych czasów” – konstatuje autorka. Stąd też jego decyzja o przeniesieniu się do Wolnego Miasta Gdańska, gdzie funkcjonował wypracowany jeszcze w latach zaboru, jakże bliski F. Sędzickiemu, wzorzec działalności organizacyjno-narodowej.

Sukcesem badawczym J. Schodzińskiej jest także dotarcie do źródeł i charakterystyka działalności edytorsko-publicystycznej Sędzickiego, a mianowicie wydania pisemek, efemerycznych, co prawda takich jak: „Swój do Swego”, „Pobudka” czy „Polskie życie gospodarcze w Gdańsku”<sup>3</sup>.

Interesujące są też ustalenia autorki dotyczące rozbieżności pomiędzy twórcą idei i ruchu młodokaszubskiego – Aleksandrem Majkowskim a Franciszkiem Sędzickim, rozbieżności powstałych na tle odmiennego rozumienia „idei ruchu kaszubskiego”<sup>4</sup>.

Można powiedzieć, że F. Sędzicki był Młodokaszubą „in genere”. Bowiem, jak pisze autorka, bliższe było mu „...bardziej *Derdowskiego* »Nima Kaszub bez Polonii a bez Kaszub Polsci« i związane z tym przesłanie przyswajania wartości kultury ogólnopolskiej, z jednoczesnym wprowadzaniem doń pierwiastków rodzinnych niż młodokaszubskie wezwanie do wykreowania własnego – kaszubskiego wzorca kulturowego, choćby i w obliczu wyraźnie propolskich zapewnień”<sup>5</sup>. Dalej pisze, że A. Majkowski chciał F. Sędzickiego „odpiłować i odseparować od ruchu młodokaszubskiego”<sup>6</sup>, wreszcie, że „Sędzicki tą samą

<sup>2</sup> Ibidem, s. 28-34, 283-284.

<sup>3</sup> Ibidem, s. 54-57, 182.

<sup>4</sup> Ibidem, s. 49 i n.

<sup>5</sup> Ibidem, s. 85.

<sup>6</sup> Ibidem, s. 74.

*drogą co Młodokaszubi szedł tylko do pewnego momentu*”<sup>7</sup>.

Możemy zastanawiać się, czy twórca ruchu młodokaszubskiego A. Majkowski uważał F. Sędzickiego za „Młodokaszubę”. Zastrzeżenia miał też Jan Karnowski...<sup>8</sup> Możemy zastanawiać się, czy był on – jak stwierdza autorka – Młodokaszubą, „...budującym podwaliny pod rodzący się na początku wieku ruch kaszubsko-pomorski”, czy też sprzyjał raczej wyrastającym z zapatrywań Hieronima Derdowskiego poglądom tzw. starokaszubskim, polonocentrycznym... Jednakże faktem jest, iż Sędzicki był postacią znaczącą, i to znaczącą nie tylko w ruchu regionalnym... Był on bowiem również postrzegany jako twórca, jako działacz „funkcjonujący” w o wiele większym spektrum społeczno-kulturowym.

Opiniując książkę J. Schodzińskiej, jeszcze raz pragnę podkreślić, iż udało się jej nakreślić czytelny, wyrazisty obraz życia F. Sędzickiego na szerokim tle politycznych i społecznych uwarunkowań. Udało się jej również pokazać mało bądź wcale nieznane dotąd kierunki działalności F. Sędzickiego. Pragnę również zaznaczyć, że ta praca, będąca wynikiem prowadzonych szeroko badań, jest pierwszą w historiografii polskiej pracą biograficzną o F. Sędzickim, a zarazem jedną z zapoczątkowanej przez prof. Józefa Borzyszkowskiego serii prac przedstawiających życie, działalność wybitnych Pomorzan – Kaszubów. Do dzisiaj ukazały się: książka Cezarego Obracht-Prondzyńskiego o Janie Karnowskim<sup>9</sup>, Joanny Schodzińskiej o Franciszku Sędzickim<sup>10</sup> i Józefa Borzyszkowskiego o Aleksandrze Majkowskim<sup>11</sup>. Mam nadzieję, że niebawem ukazą się także już potrzebne prace o Florianie Ceynowie i Hieronimie Derdowskim oraz o innych znaczących postaciach współtworzących dzieje Ziemi Kaszubskiej.

<sup>7</sup> Ibidem, s. 85.

<sup>8</sup> Ibidem.

<sup>9</sup> Zob. C. Obracht-Prondzyński, *Jan Karnowski – pisarz, polityk i kaszubsko-pomorski działacz regionalny*, Gdańsk 1999.

<sup>10</sup> Zob. recenzowana monografia.

<sup>11</sup> Zob. J. Borzyszkowski, *Aleksander Majkowski (1876-1938). Biografia historyczna*, Gdańsk-Weiherowo 2002.

**ANDRZEJ ROMANOW**

***CZASY, KTÓRE PRZEŻYŁ. DR STANISŁAW  
WACHOWIAK (1890-1972) – POLITYK,  
DZIAŁACZ GOSPODARCZY I SPOŁECZNY.***

**MATERIAŁY Z SESJI NAUKOWEJ ODBYTEJ 7 MAJA 2001 R.  
W INOWROCŁAWIU, W OPRAC. E. MIKOŁAJCZAKA I P.  
STRACHANOWSKIEGO, INOWROCŁAW 2002, SS. 187,  
ILUSTR., ANEKSY**

Stanisław Wachowiak to człowiek, którego praca dla dobra kraju znajduje powszechne uznanie społeczne. Z powodów ideologicznych nieledwie zapomniany w okresie PRL-u, obecnie wzbudza w pełni uzasadnione zainteresowanie badaczy najnowszych dziejów Rzeczypospolitej.

Wyrazem owego pomyślnego dla wspomnianych badań klimatu była zorganizowana w Inowrocławiu w dniu 7 maja 2001 roku, pod kierownictwem merytorycznym Instytutu Historii Akademii Bydgoskiej im. Kazimierza Wielkiego, sesja naukowa pt. „Stanisław Wachowiak (1890-1972) – polityk, działacz gospodarczy i społeczny”. Pokłosie wspomnianej konferencji ukazało się drukiem w opracowaniu Edmunda Mikołajczaka i Piotra Strachanowskiego, dzięki pomocy finansowej: Fundacji Bankowej im. Leopolda Kronenberga, Zrzeszenia Regionalnego Banków Spółdzielczych, Gospodarczego Banku Wielkopolskiego S.A., Międzynarodowych Targów Poznańskich oraz Akademii Bydgoskiej im. Kazimierza Wielkiego. Patronowały mu także: Urząd Miasta Inowrocławia i Polskie Towarzystwo Historyczne Oddział w Inowrocławiu.

Mecenat tak wielu instytucji umożliwił niezwykle staranne przygotowanie edycji tomu, edycji wyróżniającej się szatą graficzną, a także zamieszczeniem w księdze 61 unikatowych fotografii wzbogacających jej wartość poznawczą.

Podobną funkcję spełnia też indeks osób (s. 173-184) będący nie tylko alfabetycznym wykazem występujących w tekście postaci, lecz zawierający również związane adnotacje biograficzne.

Zrąb tomu tworzy 6 referatów dotyczących wybranych dziedzin działalności publicznej Stanisława Wachowiaka. I tak Andrzej Gulczyński omawia jego działalność na stanowisku podsekretarza stanu w Ministerstwie byłej Dzielnicy Pruskiej (s. 35-57), Mieczysław Wojciechowski przedstawia dokonania S. Wachowiaka na stanowisku wojewody pomorskiego w latach 1924-1926 (s. 59-80), Zdzisław Biegański charakteryzuje zabiegi wojewody Stanisława Wachowiaka na rzecz roz-

szerzenia granic województwa pomorskiego (s. 81-98), z kolei Antoni Czubiński pisze o roli S. Wachowiaka w przygotowaniu i przeprowadzeniu Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu w 1929 r. (s. 99-116), a Włodzimierz Jastrzębski kreśli obraz działalności S. Wachowiaka w latach wojny i okupacji (1939-1945) (s.117-134). Wreszcie Piotr Strachanowski ukazuje nam postać S. Wachowiaka na tle jego wspomnień *Czasy, które przeżyłem*. Wprowadzeniem w problematykę tomu jest natomiast opracowanie Edmunda Mikołajczaka pt. *Inowrocław na progu II Rzeczypospolitej*, mające za zadanie „w miarę syntetyczne zaprezentowanie Inowrocławia w czasach, w których przebywał tutaj rozpoczynający swą wielką karierę dr Stanisław Wachowiak”<sup>1</sup>. To zwięzłe przypomnienie dziejów miasta przybliży czytelnikowi swoisty klimat, atmosferę, jaka pobudzała, inicjowała – jak wspomina bohater tomu – „...radość istnienia i tworzenia rzeczy pożytecznych dla swoich i dla kraju kochanego”<sup>2</sup>.

Ową „radość” przyćmiewał niejednokrotnie brak zrozumienia, niesprawiedliwe, krzywdzące wprost opinie części rodaków. Z goryczą pisał wówczas S. Wachowiak: „Wtedy pierwszy raz w życiu przekonałem się, że najpospolitszy wyraz u Polaków to »zdrajca«. Każdy był zdrajcą, kto nie chciał wykonać jakiegoś bezrozumnego hasła. Był zdrajcą, kto nie chciał, aby krew nadaremno się przelewała, kto nie chciał ofiar bezużytecznych, zdrajcą wreszcie, kto innego był zdania”<sup>3</sup>.

W Inowrocławiu S. Wachowiak pracował jedynie przez 5 lat (1916-1920). Lecz właśnie ów, zdawałoby się, krótki okres czasu ukształtował ostatecznie jego osobowość, jako późniejszego „...polityka i parlamentarzysty, wysokiego urzędnika państwowego w rangach ministra i wojewody, przemysłowca, finansisty, działacza społecznego i gospodarczego”<sup>4</sup>.

Nadmieniłem już, że działalność S. Wachowiaka na stanowisku podsekretarza stanu w Ministerstwie byłej Dzielnicy Pruskiej omawia rzetelnie A. Gulczyński. Naświetla przy tym kulisy jego powołania na wspomniane stanowisko, charakteryzuje opcje polityczne, przedstawia trudności i konflikty generowane przez zwolenników niechętnych mu ugrupowań politycznych. Na wysoką ocenę zasługują w opinii autora dokonania S. Wachowiaka „w dziedzinie skarbowości, rozwoju rolnictwa, przemysłu i handlu”. S. Wachowiak, konkluduje A. Gulczyński, okazał się urzędnikiem kompetentnym, realizującym program swojej partii (tj. Narodowej Partii Robotniczej)<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> *Czasy, które przeżył...*, s. 19.

<sup>2</sup> P. Strachanowski, *Wstęp*, [w:] *Czasy, które przeżył...*, s. 8.

<sup>3</sup> E. Mikołajczak, *Inowrocław na progu II Rzeczypospolitej*, [w:] *Czasy, które przeżył...*, s. 32-33.

<sup>4</sup> Zob. P. Strachowski, *Postać Stanisława Wachowiaka na tle wspomnień „Czasy, które przeżyłem”*, [w:] *Czasy, które przeżył...*, s. 139.

<sup>5</sup> A. Gulczyński, *Stanisław Wachowiak – podsekretarz stanu w Ministerstwie byłej Dzielnicy Pruskiej*, op. cit., s. 56; zob. też: ibidem, *Aneks nr 1*, s. 57.

Zajmujące studium Mieczysława Wojciechowskiego obejmuje natomiast najważniejszy bodajże okres jego działalności publicznej na stanowisku wojewody pomorskiego w latach 1924-1926. Autor omawia tu dokonania S. Wachowiaka dotyczące rozlicznych przejawów społeczno-politycznego i gospodarczego życia Ziemi Pomorskiej, podkreślając, iż jedną z kwestii do których wojewoda przywiązywał szczególną wagę, była „...*problematyka ludności kaszubskiej*”<sup>6</sup>. Zabiegał on m.in. o przyspieszenie reformy rolnej na Kaszubach, o liberalizację polityki podatkowej na tym terenie, popierał też rozwój przemysłu artystycznego i ludowego, interweniował często w Warszawie na rzecz gospodarki morskiej (w szerokim tego słowa znaczeniu) i rozbudowy infrastruktury miejskiej i portowej Gdyni<sup>7</sup>. Ograniczona objętość omówienia uniemożliwia szczegółowe naświetlenie w nim podejmowanych przez S. Wachowiaka prac na rzecz społeczności kaszubskiej. A były to dokonania znaczące, o których „*dobra, wdzięczna pamięć*” przetrwała do dzisiaj<sup>8</sup>.

Jedną z wielu kwestii, jakie absorbowwały wojewodę Wachowiaka, była niezwykle ważna, w jego rozumieniu, sprawa wzmocnienia potencjału województwa – zarówno gospodarczego, jak i ludnościowego. Rozwiązanie tego zagadnienia umożliwić miała reforma podziału terytorialnego Polski. S. Wachowiak usilnie zabiegał przy tym o przyłączenie do pomorskiego zachodnich powiatów województwa poznańskiego. Przebieg wspomnianych starań przedstawił w obszernym kontekście społeczno-politycznych zaszłości autor kolejnego opracowania – Zbigniew Biegański. I choć starania te – konkluduje Biegański – nie zostały wówczas (tj. w latach 1924-1926) rozstrzygnięte zgodnie z zamysłem S. Wachowiaka, to „...*stanowiły istotny kapitał dla przyszłych decyzji w sprawie powiększenia obszaru województwa pomorskiego, wprowadzonych w życie w 1938 r.*”<sup>9</sup>.

Zamach majowy 1926 r. zadecydował o dalszych losach S. Wachowiaka. Zdymisjonowany przez nowe władze ze stanowiska wojewody, przyjął chętnie propozycję ówczesnego prezydenta Poznania, Cyryla Ratajskiego, włączenia się w prace nad organizacją Powszechnej Wystawy Krajowej. Właśnie to pole publicznej działalności S. Wachowiaka opisuje w swoim artykule Antoni Czubiński<sup>10</sup>. Objaw-

<sup>6</sup> Zob. M. Wojciechowski, *Stanisław Wachowiak – wojewoda pomorski w latach 1924-1926*, [w:] *Czasy, które przeżył...*, s. 69 i n.; zob. też: J. Kutta, *Druga Rzeczypospolita i Kaszubi 1920-1939*, Bydgoszcz 2003, s. 136-187.

<sup>7</sup> M. Wojciechowski, *op. cit.*, s. 61 i n.; J. Kutta, *op. cit.*, s. 138-139, 153 i n.

<sup>8</sup> „*Symbolicznym wyrazem angażowania się S. Wachowiaka w kwestii kaszubskiej – pisze M. Wojciechowski – był udział w popularyzacji wśród miejscowej społeczności narzecza kaszubskiego, gdyż z jego inicjatywy rozesłano znane dzieło Hieronima Derdowskiego »O ponu Czorlińskim, co do Pucka po sece jachoł«*, zob. M. Wojciechowski, *op. cit.*, s. 77.

<sup>9</sup> Z. Biegański, *Zabiegi wojewody Stanisława Wachowiaka na rzecz rozszerzenia granic województwa pomorskiego*, [w:] *Czasy, które przeżył...*, s. 98.

<sup>10</sup> Zob. A. Czubiński, *Rola dra Stanisława Wachowiaka w przygotowaniu i przeprowadzeniu Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu w 1929 r.* [w:] *Czasy, które przeżył...*, s. 99-116.

szy stanowisko dyrektora PWK, mimo wielu trudności, S. Wachowiak wraz z gromem oddanych mu współpracowników doprowadził 15 maja 1929 r. do otwarcia wystawy, która „...*pod względem ideowym scementowała cały naród, wytworzyła entuzjazm pracy, uwydatniła jako dzieło pokojowe współpracę całej Polski nad budową potęgi i przyszłości naszego kraju*”<sup>11</sup>.

Najtrudniejsza chyba doba, tak w życiu osobistym S. Wachowiaka, jak i w jego działalności publicznej, to lata okupacji hitlerowskiej. Za aprobatą rządu emigracyjnego włączył się wówczas Wachowiak w prace utworzonej za zgodą okupantów jesienią 1940 r. w Warszawie Rady Opieki Miejskiej, a następnie Rady Głównej Opiekuńczej. „*RGÓ – stwierdza Włodzimierz Jastrzębski w artykule poświęconym temu właśnie okresowi – zatrudniała około 13 tysięcy urzędników, najczęściej związanych z konspiracją...*”, chroniąc ich tym samym przed wysyłką na roboty przymusowe do Rzeszy bądź aresztowaniem i zesłaniem do obozu koncentracyjnego<sup>12</sup>. Prace w zakresie opieki społecznej kontynuował S. Wachowiak także w czasie powstania warszawskiego, które – w jego opinii – było „*nieprzemyślanym w szczegółach zrywem narodowym*”<sup>13</sup>. O znaczącym autorytecie S. Wachowiaka niech świadczy fakt, że z ramienia naczelnego dowództwa Armii Krajowej prowadził z Niemcami pertraktacje o ewakuacji ludności stolicy i ratowaniu niszczących w płonąącym mieście dóbr narodowej kultury.

Po wojnie, w obawie przed represjami komunistycznych władz, w kwietniu 1946 r. opuścił Polskę. Jego losy na emigracji przedstawił wyczerpująco w omawianym tomie Piotr Strachanowski<sup>14</sup>. Na tle wspomnień S. Wachowiaka kreśli on interesujące studium jego osobowości, akcentując polityczny pragmatyzm poglądów wojewody, głęboką, podbudowaną doświadczeniem i praktyką wiedzę, a także uwarunkowaną wspomnianymi przymiotami umiejętność wartościowania, trafnej oceny zaszczości dziejowych, w których przyszło mu żyć i pracować<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> Zob. *Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu w roku 1929. Dzieło zbiorowe pod kierownictwem dra S. Wachowiaka*, t. 5, Poznań 1930, s. 626-627, cyt. za: A. Czubiński, *op. cit.*, s. 112.

<sup>12</sup> Zob. W. Jastrzębski, *Działalność dra Stanisława Wachowiaka w latach wojny i okupacji (1939-1945)*, [w:] *Czasy, które przeżył...*, s. 125.

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 130.

<sup>14</sup> Zob. P. Strachanowski, *Postać Stanisława Wachowiaka na tle wspomnień „Czasy, które przeżyłem”*, [w:] *Czasy, które przeżył...*, s. 135 i n.

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 149-157. Przykładem niech będzie zamieszczona w artykule P. Strachanowskiego refleksja S. Wachowiaka zaczerpnięta z jego wspomnień: „*Człowiek, a z nim każdy naród jest wytworem wszystkich przeszłych pokoleń. Obyczaje jego są wynikiem rozwoju historycznego. Nie można ich zmieniać jak buty czy rękawiczki. Owszem, można lecz, tylko gwałtem fizycznym, to znów nie może dać szczęścia człowiekowi. I w tym widzę grzech pierworodny komunizmu! Nigdy nie wierzyłem, aby naród tych tradycji mógł się czuć wolnym w narzuconym sobie ustroju. Jednostki, co jest ludzkie, będą się podlić dla kęsa chleba, bezpieczeństwa osobistego czy kariery, ale w zbiorowej duszy ludzkiej tlić się będzie bunt, który przetrwa pokolenia*” (zob. *ibidem*, s. 154).

Omówiona tu pokrótce księga, to nie tylko przypomnienie, nie tylko dowód uznania złożony jednemu z wybitnych Polaków to także antologia wskazująca nagłą potrzebę opracowania wyczerpującej, naukowej biografii Stanisława Wachowiaka.



**CEZARY OBRACHT-PRONDZYŃSKI, W KRĘGU  
PROBLEMATYKI KASZUBSKO-POMORSKIEJ.  
STUDIA I SZKICE,**

**GDAŃSK-WEJHEROWO 2003, SS. 284**

W *Badaniach kaszuboznawczych w XX wieku*<sup>1</sup>, swoistym raporcie i analizie dokonań na tym polu przedstawiciele różnych dyscyplin naukowych, przygotowanym przy organizacyjno-redakcyjnym udziale C. Obracht-Prondzyńskiego, znajdziemy wielokrotnie jego nazwisko jako współtwórcy dorobku kaszubologii tegoż dwudziestego stulecia. Jednakże to, co przebadał i napisał on w minionym tysiącleciu stanowi jedynie zapowiedź jakości i wagi jego badań-publicacji, opuszczających oficynę wydawniczą Instytutu Kaszubskiego na początku III tysiąclecia. Pamiętać też trzeba, że C. Obracht-Prondzyński w tejsze oficynie pełni wcale niepoślednią społeczną funkcję menadżera. Jako sekretarz redakcji „Acta Cassubiana”, organu naukowego (rocznika) Instytutu Kaszubskiego i sekretarz tegoż niepublicznego podmiotu naukowo-badawczego – jest jednym z głównych animatorów badań na kaszubsko-pomorskim gruncie. Jednakże najważniejsze są jego własne prace badawcze i będące ich owocem publikacje, w tym książki, z których tu omawiana należy do gatunkowo najcięższych.

Przypomnijmy, że w 1999 r. ukazała się drukiem jego rozprawa pt. *Jan Karnowski. Pisarz, polityk i kaszubsko-pomorski działacz regionalny*, wydana przez Instytut Kaszubski w Gdańsku. Powstała ona w ramach Studium Doktoranckiego Instytutu Historii Uniwersytetu Gdańskiego. Zapoczątkowała ważną, postulowaną od lat przez uczonych i działaczy, serię biografii historycznych najważniejszych postaci ruchu kaszubsko-pomorskiego. Kolejne pozycje tej serii to: Józef Borzyszkowski, *Aleksander Majkowski (1876-1938). Biografia historyczna*, Gdańsk-Wejherowo 2003 i Joanna Schodzińska, *Franciszek Sędzicki (1882-1957) – działacz, regionalista i poeta kaszubski*, Gdańsk-Wejherowo 2003. W przygotowaniu są między innymi biografie Bernarda Szczęsnego, Władysława Pniewskiego i Floriana Ceynowy.

W 2002 r. pod firmą Instytutu oraz Wydawnictwa Uniwersytetu Gdańskiego

---

<sup>1</sup> *Badania kaszuboznawcze w XX wieku*. Materiały pokonferencyjne pod red. J. Borzyszkowskiego i C. Obracht-Prondzyńskiego, Gdańsk 2001.

ukazała się jego monumentalna rozprawa habilitacyjna *Kaszubi – między dyskryminacją a regionalną podmiotowością*. Dzieło to nie ma dotąd sobie równego. Jego znaczenie dostrzegli i ocenili wysoko humaniści, zwłaszcza historycy i socjologowie, ale nie zgłębili go chyba dotąd ani politycy, ani działacze kaszubsko-pomorscy. Ma ono bowiem obok wartości naukowo-poznawczych także ściśle społeczno-użyteczne i godne jest głębokiej dyskusji w środowisku politologów i polityków różnego szczebla – od lokalnych po centralne. Zawiera bowiem także współczesne oblicze regionalizmu kaszubsko-pomorskiego, w tym szczególnie ciekawy i wielowątkowy portret Zrzeszenia Kaszubsko-Pomorskiego od jego powstania w 1956 r. po współczesność. Chcąc określić rangę tej monografii, jej miejsce w badaniach kaszuboznawczych XXI wieku, można ją porównać jedynie z dwiema pozycjami – Andrzeja Bukowskiego *Regionalizm kaszubski. Ruch naukowy, literacki i kulturalny. Zarys monografii historycznej*, Poznań 1950 i *Kaszubi. Monografia socjologiczna*, pod red. Marka Latoszka, Rzeszów 1990. Warto też pamiętać o badaniach Brunona Synaka i jego monografii: *Kaszubska tożsamość. Ciągłość i zmiana*, Gdańsk 1998.

Pamiętamy, że na progu nowego stulecia ukazała się nowatorska, jak ocenił ją profesor Gerard Labuda, książka *Pomorze – Mała ojczyzna Kaszubów. (Historia i współczesność) / Kaszubisch-pommersche Heimat. (Geschichte und Gegenwart)*, w której również jest znaczący oryginalny udział autorsko-redaktorski C. Obracht-Prondzynskiego<sup>2</sup>.

Obok ww. dzieła *Kaszubi...*, najpoważniejszego dzieła o Kaszubach w Polsce w II połowie XX wieku, w dorobku C. Obracht-Prondzynskiego wyróżniają się wielością i aktualnością podejmowanych wątków dwie monografie. Pierwsza to *Ku samorządnemu Pomorzu. Szkice o kształtowaniu się ładu demokratycznego*, wyd. Instytut Kaszubski i Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2002 oraz ta, tutaj najpierwsza, zasygnalizowana w tytule niniejszego tekstu. Ta pierwsza jest po trochu zapowiedzią drugiej, w której autor, będąc historykiem i socjologiem podchodzącym interdyscyplinarnie do badanej problematyki, a zarazem uczestniczącym aktywnie we współczesnym życiu społecznym, w owym kształtowaniu społeczeństwa obywatelskiego i budowaniu państwa demokratycznego, daje głęboką analizę i obraz badanej rzeczywistości w szerokim kontekście problematyki ogólnopolskiej i przemian społeczno-politycznych w Europie.

Prezentowana tu książka to tom różnych tekstów, powstałych przy przeróżnych okazjach, zwłaszcza krajowych i międzynarodowych konferencji historyków i socjologów, ale także całkiem nowych – oryginalnych. Ułożone w dwóch działach, których zawartość sygnalizuje spis treści. Cz. I: *Kaszubi a inni: historia,*

<sup>2</sup> Redaktorami tej książki są J. Borzyszkowski i D. Albrecht, Gdańsk-Lübeck, 2002. Zob. G. Labuda, *O Pomorzu jako ojczyźnie Kaszubów*, „Acta Cassubiana”, t. III, 2001, s. 233-251.

*współczesność i pytania o tożsamość, a w niej: Kaszubi a państwo prusko-niemieckie w XIX i na początku XX wieku; Między współzyciem a konfliktem. Życie codzienne na kaszubsko-niemieckim pograniczu; Niemcy widziani oczyma Kaszubów; Podobieństwa ideowe i wspólne inspiracje Młodokaszubów oraz twórców regionalizmu podhalańskiego; Kaszubi, Serbołużycanie, Łemkowie. Próba porównania etnicznych grup regionalnych; Wizerunek Słowińców w powojennej publicystyce polskiej; Czy w Polsce powstają nowe narody? Przypadek Kaszub i Śląska; Milenium a tożsamość Gdańska; Kaszubi u bram Europy. Część II pt. Problematyka społeczna, kulturalna i rodzinna zawiera następujące teksty: Problem zróżnicowania społecznego Kaszubów w XIX i XX wieku; Emigracja z Polski. Przyczyny – formy – cele – skutki; Wpływ emigracji na tożsamość regionalną Pomorzan; Kościół i wartości religijne w życiu społeczności kaszubskiej po 1945 roku; Epopeja Aleksandra Majkowskiego a inteligencki etos; Zjazdy rodziny na Kaszubach i Pomorzu; Prądyńscy – pomorska rodzina szlachecko-ziemiańska.*

Już same tytuły zawartych w tej książce studiów i szkiców sygnalizują bogactwo i oryginalność podejmowanej w nich przez autora problematyki. Na podkreślenie zasługuje innowacyjne ujęcie zdawałoby się odwiecznych problemów Kaszubów, np. ich relacji z Niemcami w kontekście stosunków polsko-niemieckich i życia na pograniczu, w świecie wielu narodów i wielu kultur. W części I, obok tekstów dotyczących owej problematyki niemieckiej, szczególnie aktualne wydają się artykuły dotyczące współczesnego stanu świadomości Kaszubów i Ślązaków oraz tożsamości Gdańska w kontekście otwartych dla nas bram Unii Europejskiej. Autor porusza tu fundamentalne problemy dotyczące wczoraj, dziś i jutra Kaszubów; uświadamia skutki różnych deklaracji, wyjaśnia ich uwarunkowania i zdaje się, że oczekuje kontynuacji rozważań, intelektualnego wysiłku oprócz kolegów badaczy przede wszystkim tych, którzy stanowią o najważniejszych podmiotach, instytucjach w ruchu i społeczności kaszubsko-pomorskiej. Owa szczególna aktualność tej problematyki wzrosła ostatnio w kontekście wyników i nie tylko medialnych następstw najnowszego spisu powszechnego<sup>3</sup>, jak też wystąpienia szczególnego rodzaju polityka niemieckiego, jakim jest poseł Erika Steinbach, przewodnicząca Związku Wypędzonych w RFN. Nie bez znaczenia są też szczególnego rodzaju doświadczenia mniejszości narodowych i etnicznych w Europie Zachodniej, w tym dotyczące ich przywileje, o jakich marzą inni, nie tylko nad Radunią i Wisłą, pomijając odmienne realia, tradycje i powojenne doświadczenia społeczeństw starej Europy, do której wraca Rzeczpospolita.

Studiując dzieło C. Obracht-Prondzyńskiego, wydaje się jakoby autor, nie formułując wprost, stawia nowe pytania pod adresem społeczności kaszubskiej i jej

głównej reprezentacji, jaką stanowi Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie. Między wierszami czytamy pytanie „*Quo vadis Cassubia*”, dokąd prowadzą cię różne karna, uważające się za twoje elity; jak się ma ich obraz Kaszubów i poglądy, ukazywane w mediach do rzeczywistości i tego obrazu Kaszubów, jaki w wyniku badań zaprezentowali socjolodzy, w tym sam autor. Chodzi o fundamentalne problemy narodu polskiego, o stosunek Kaszubów do własnej i innych przeszłości; o tradycję i ideały; o realia pracy organicznej; o niejednokrotnie sygnalizowane, ale nazbyt delikatnie, politykierstwo, prywatę i komercję.

Wydaje się, że zaprezentowany w omawianych studiach obraz Kaszubów jest nadal nazbyt barwny w sensie pozytywnym, a brak w nim nieco wciąż jaskrawo uwidaczniających się kolorów szarych aż po czarny. (Podobnie też we współczesnej literaturze kaszubskiej – brak jakichkolwiek krytycznych sygnałów, dotyczących społeczności kaszubskiej, obecnych u mistrzów poprzednich pokoleń, choćby u Aleksandra Majkowskiego w cyklu wierszy *Z małego miasta*). W tymże obrazie uderza brak śladów szerszych współczesnych dyskusji programowych, a jednocześnie małej konsekwencji w stosunku do uchwał i deklaracji kongresowych czy walnych zjazdów ZK-P z dawnej i całkiem niedawnej przeszłości. Niemal całkowicie, poza wyjątkami, brak jej nawet na łamach „Pomeranii”.

Nieco odmienny charakter od tekstów z części pierwszej mają artykuły zawarte w części drugiej omawianego tomu. Z jednej strony dostrzegamy w niej duży ładunek problematyki ściśle społecznej, z drugiej – dotyczącej świata wartości Kaszubów, w tym obrazu rodziny, stanowiącej jeden z filarów kaszubskiej tożsamości etniczno-regionalnej. Można zaznaczyć, że autor powyższe stwierdzenie dotyczące rodziny stawia blisko szeregu mitów, podobnie jak rolę nieco zmitologizowanego obrazu Kościoła i wartości religijnych w życiu Kaszubów.

Na szczególną uwagę, wnikliwe studium, nie tylko działaczy regionalnych i historyków czy socjologów, zasługuje tekst poświęcony epopei A. Majkowskiego *Žēce i przigodē Remusa* i etosowi inteligencji kaszubsko-pomorskiej. Znajdziemy w nim postulat zasadniczej debaty nad współczesną rolą inteligencji, próby określenia jej innowacyjności przy jednoczesnym chronieniu tradycji, niekiedy głównie folkloru. Ważne są w tym kontekście sygnały dotyczące pomijania imperatywu krytycyzmu wobec własnej społeczności, jak i woli pracy nad stanem własnej duszy, a przy tym dostrzeganych zjawisk i zagrożeń „*wszelkimi formami tak pozornie atrakcyjnego etnocentryzmu i grupowego ekskluzywizmu*” oraz różnego rodzaju kompleksu, także wobec „uczalech”.

Autor z ogromnym wyczuciem i rozeznanieniem problematyki zajmuje się również sprawami ściśle rodzinnymi, będąc jednocześnie kronikarzem i dokumentalistą życia – losów wielu znanych rodzin kaszubsko-pomorskich.

Bogactwo i aktualność poruszanych przez C. Obracht-Prondzyńskiego problemów, zagadnień z historii i współczesności życia, nieomal codziennego, społecz-

ności kaszubskiej, mniej kaszubsko-pomorskiej, jest nadto widoczne. Powoduje ono, że, sygnalizując zawartość tej książki, poruszanych przez autora z należyтым dystansem i krytycyzmem (choć niezbyt ostrym) zagadnień, można by napisać kolejne studium. Jestem przekonany, że ono i tak wkrótce się może ukazać i to pod nazwiskiem C. Obracht-Prondzyńskiego, najpoważniejszego już znawcy współczesnej problematyki kaszubsko-pomorskiej.

