

Józef Borzyszkowski

"Autostrada pomorska..." : memoriał Henryka Chudzińskiego

Acta Cassubiana 5, 215-232

2003

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

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 Europejskiej¹.

W kontekście już najnowszej historii budownictwa autostrad, zwłaszcza owej A-1, warto przypomnieć zapomniany lub całkiem nieznaną, 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 Stefanii 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 Izby Ustawodawczych”. Wspomniana dedykacja, może dla jednych łatwa, dla innych trudna do odczytania, brzmi:

„Panu drowi Aleks. Majkowskiemu, senjorowi 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 też 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 Gdyni². W 1933 r. miał on 41 lat, czyli urodził się w 1892 r. Stefan Sokół określił go jako Pomorzana, zdecydowanie ideowego działacza prorządowego, byłego przewodniczącego Rady Miejskiej w Tczewie³. 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 „Pielgrzyma” w Pelplinie i zwolennikiem Narodowej Demokracji. Zginął zamordowany przez hitlerowców 20 października 1939 r.⁴

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 mandatów⁵. 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 *Monografii Wielkiego Pomorza i Gdańska*, Toruń-Lwów 1939.

² *Op. cit.*, s. 592, 648.

³ APB, UWP, WSA, sygn. 25, k. 83. W wspomnieniach F. Sokoła, *Żyłem Gdynią*, Gdynia 1998, s. 300, odnotowano H. Chudzińskiego jako współpracownika miejskiego Komisarjatu 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)” !?

⁴ 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.

⁵ 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 memoriał p. t. „Autostrada Pomorska”. Przedruk dozwolony.

Plan inwestycyjny dla Państwa na przyszłe czterolecie został już ułożony w łonie rządu. Memoriał 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 najbliższej.

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.

*Państwu dr. inż. Aleks. Majewskiemu,
członkowi pracy dla
Polski w. naukow. i administr.
lawni w. ci dla Kultury Kaszub-
skiej, działko inżynier
delegacja jako adw. w
Wrocławiu, katedra jego czyn-
ności patriotycznej.
Gdynia 20/12. 1936
Autor*

UTOPIJA 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, wiodącej do Reims, podziwiać mogłem konstrukcyjne elementy tego 2000 lat starego, do dziś dnia ważnego szlaku wojskowego. Ile to z tą drogą myśl 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 zarządzone są lub przewidziane są na przyszłość specjalne urządzenia.
2. Takie urządzenia są:
 - a) Osobna jezdnia 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 zaborczych.

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 błędnem 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 Rzeszypolitej 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 memorjału.

U Z A S A D N I E N I E.

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 określone być może od strony warunków terenu, na którym państwo żyje. Na przestrzeni tego terenu fundowane są konstruktywne elementy polityki państwowej a w fizycznej naturze 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 „Flussfadestaat” t. j. państwo uklebione 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 Austrija (Dunaj), a też Polska, której stossem 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 przetrącić; 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”¹⁾ 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 niewiedomo 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 nieskrępowanym

¹⁾ Lipsk 1928 (B. G. Teubner) str. 87.

zarządzie. Skoro Polska jako lojalny partner traktatu uznaje ten stan, to znaczyło by właściwie zasypiać gruszką w popiele, gdybyśmy bez zwołki nie rozwinęli i umocnili owocniej niż dotąd fizycznych warunków posiadania Pomorza. Zawładnięcie ujściem Wisły przez narodowo nam obcy a nawet wrogi element polityczny, w dodatku zależny od dyrektyw zpoza państwa polskiego dawanych musi być zrównoważony innymi elementami, stanowiącymi podstawy fizycznego posiadania.

Takim jednym z elementów jest element komunikacji, wyrażający się w nowoczesnie pojętej autostradzie, która połączy bieg Morza Polskiego ze środkiem kraju. Taka autostrada będzie niewątpliwie częściowym 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 przedewszystkiem 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 najwęższej 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 czasie przez zbudowanie drogi, umożliwiającej szybki ruch zmotoryzowany. Doniosłość tego urządzenia pod względem obrony państwa jest również jasną.

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 ogólnem uznaniu dla Naczelnego Wodza, nawiązuje do staropolskiej idei hetmańskiej i prowadzi do ustroju państwa autorytatywnego. W geopolitycznym położeniu Rzeczypospolitej ustrój czysto-parlamentarny prowadzić by musiał do absurdu politycznego. Ustrój 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 monarchia 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 partykularnych¹⁾. Ostatnie lata wykazały, że ambicje Torunia pod tym względem sięgają bardzo daleko. Sugiestje takie, wynikające z jak najlepszej woli obywatelskiej i przekonani 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. Schaba²⁾. 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 mocarstwości”.

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 (I— „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. temsamem 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.

¹⁾ Według sprawozdania Pom. Władz. Wojewódzkiego za rok administracyjny 1934/35 członków poszczególnych wydziałów z samego Torunia i sfery 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.

²⁾ „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 postulatów 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 memorjale 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 ówczes prawdziwym korytarzem między trzodem monarchji pruskiej a jej kolonią Prusami Wschodnimi. Celem umocnienia dla siebie tego korytarza pruska polityka ekspansyjna od czasów Fryderyka II. kolonizowała Pomorze przeszłami 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 odpłynęła 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 niezadawalniającym¹⁾. 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, mocarstwowymi 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 metoda 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,

¹⁾ „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 gorzys, 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 rozmieszczyła, 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. kilometr¹⁾. Gdy się te województwa powiąże z Pomorzem szerokim szlakiem, fala komunikacji osobowej i ruchu towarowego przepłukiwac je będzie wciąż, a szybko utworzy się przy drogach tego ruchu naturalny osad polaków, wnikaających 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, przerwanej 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.

¹⁾ 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 zachodzą 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 zbyty 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 anglik 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 Australji, 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 wrośnie 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 że 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 tranzytom 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 na 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 uwagi¹⁾. 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 równoległe do granicy polsko-sowieckiej, który przejmować będzie tranzyt z Rygi do

¹⁾ „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 wprowadzenia 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 podniesie 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 szczególną 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:¹⁾

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 biele), typowe gleby Niżu Polskiego. Od południa aż mniej więcej do Łodzi proponowana trasa przebywa Wyżynę Małopolską, potem 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 ważnym 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.

¹⁾ Eug. Romer, Atlas geogr. dla szkół średn. Polska.