

**Na zebraniu w dniu 18 grudnia 2018 roku
Zarząd Polskiego Towarzystwa Geopolitycznego
przyznał godność Członka Honorowego Towarzystwa
Profesorowi Andrzejowi Piskozubowi**

Powyższy akt jest wyrazem uznania wielkości zasług Profesora przede wszystkim dla rozwoju kluczowych dla geopolityki badań nad historią i geografiami cywilizacji oraz geografiami historyczną. Jest to zarazem podziękowanie za skuteczne rozpowszechnianie nauki o cywilizacji, wraz jej aspektami geopolitycznymi, co czynił jako założyciel i kierownik jedynej w Polsce Katedry Nauki o Cywilizacji na Uniwersytecie Gdańskim oraz autor znakomych podręczników.

Redakcja Przeglądu Geopolitycznego poczytuje sobie jako zaszczyt możliwość opublikowania osobistych wspomnień Profesora. Obejmują one dwie części. Pierwsza, zatytułowana „Gniazdo Orła Białego”, stanowi życiorys ukazujący koleje losów Profesora na tle wydarzeń historycznych i rozwój Jego zainteresowań naukowych, którego ukoronowaniem była książka pod takim właśnie tytułem. W drugiej („Jak hartowała się stal”), Profesor przedstawia swoją drogę naukową, poprzez obszerne komentarze do swoich kolejnych książek. Wspomnienia Profesora są interesujące nie tylko dla zainteresowanych geopolityką i dyscyplinami pokrewnymi, ale także dla osób śledzących rozwój instytucjonalny nauki i szkolnictwa wyższego, zwłaszcza w okresie burzliwych zmian, których świadkami jesteśmy obecnie. Redakcja nie ingerowała w treść przekazu, ograniczając się do adjustacji tekstu.

Redakcja

Andrzej PISKOZUB
Uniwersytet Gdański

GNIAZDO ORŁA BIAŁEGO

Urodziłem się 5 lutego 1933 roku w wielkopolskim Wolsztynie, w samym środku zimy, w karnawale, z umiarkowaną pompą obchodzonym w tym uroczym powiatowym mieście. Dwa lata wcześniej przeniósł się do niego mój ojciec, doktor Kazimierz Piskozub, po wygraniu konkursu na dyrektora tamtejszego szpitala i zarazem ordynatora jego oddziału chirurgii. Pochodził z Kołomyi, położonej na południowym wschodzie międzywojennej Polski, z rodu mieszczańskiego przez wieki tam się rozrastającego. Napisałem o nim esej pod tytułem „Saga rodu Piskozubów”, poświęcony pamięci moich przodków i ich <małej ojczyzny>, której nigdy nie było mi dane odwiedzić.

Praca i małżeństwo przeniosły ojca na przeciwny kraniec Polski, skąd pochodziła rodzina jego żony. Przy noworodku ongiś dochodzono, jakie gwiazdy świeciły nad jego kołyską. W moim przypadku były to ciemne gwiazdy, pobierane nie z kosmosu, lecz z geopolityki, determinującej ludzkie dole i niedole: tydzień przed moimi urodzinami, kanclerzem Niemiec został Adolf Hitler, a dziesięć dni wcześniej Franklin Delano Roosevelt rozpoczął pierwszą z jego czterech kadencji prezydenta Stanów Zjednoczonych. Druga wojna światowa wyniosła obu na najgroźniejszych przeciwników. Obaj też odeszli z tego świata w ostatnim miesiącu dogasania tej wojny na terenie Europy. Wojna ta zakończyła moją dziecięcą sielankę, wybuchając akurat wtedy, gdy miałem rozpocząć naukę w szkole podstawowej. Ona sprawiła, że nigdy potem w niej nie byłem, a w moich wspomnieniach („Już tylko cywilizacja”) rozdziałowi o pięcioletniej okupacji niemieckiej nadałem tytuł „Szkoła bez szkoły”.

Tuż po kampanii wrześniowej, jeszcze w 1939 roku, naszą rodzinę wysiedlono do Tomaszowa nad Pilicą i tam zacząłem nowy rozdział mojego życia. Obie moje siostry rozpoczęły go w przedszkolu, a ja w łóżku, w którym powalony, łącznie przez dyfteryt i anginę, leżałem do końca ostrej pierwszej wojennej zimy. Podczas niej skończyłem 7 lat; drugą, równie ciężką chorobą mego życia było ostre zapalenie trzustki, którego nabawiłem się niedawno, po 84-tych moich urodzinach; przebywałem miesiąc w szpitalu a dwa następne w domowym łóżku. Obie miały podobne następstwa – utratę władzy w nogach, odzyskiwaną przez czas dłuższy i potrzebę radykalnej zmiany trybu życia w miarę powrotu do zdrowia. Przed pierwszą chorobą byłem ekstrawertykiem, rwącym się do wszystkiego, co wymagało pokazu mojej sprawności fizycznej. Tamta choroba zmieniła mój styl życia, czyniąc ze mnie <mola książkowego>, introwertyka, radość życia znajdującego w pracy umysłowej. Ojciec zasypywał mnie podręcznikami do wszystkich klas szkoły powszechnej, atlasami, literaturą piękną, dostępnymi jeszcze wtedy w księgarniach i antykwariatach Tomaszowa. Nikt mnie nie sprawdzał, co z tego wybierałem. Analfabetą przestałem być jeszcze przed wojną, uczony przez domowników czytania i pisania oraz rozpoznawania liczb, nawet wielocyfrowych. Pod okupacją niemiecką doszedłem do wniosku, że najskuteczniejszą i najprzyjemniejszą dla mnie drogą do wiedzy będzie droga samouka. Nie pamiętam, czy sam to wymyśliłem, czy zainspirowała mnie do tego reforma edukacji pruskiej, podjęta w 1809 roku przez Wilhelma von Humboldta, a wyczytana przeze mnie w najnowszej syntezie dziejów pruskich australijskiego historyka Christophera Clarka: < Humboldt rozpoczął zdecydowanie liberalny projekt reform, który zmienił edukację w Prusach. Edukacja jako taka miała odtąd zostać oddzielona od idei kształcenia technicznego lub zawodowego. Jej celem nie była zamiana dzieci szewców w szewców, lecz zmiana „dzieci w ludzi”. Uczeń jest dojrzały, gdy nauczył się dość od innych, by zyskać możliwość uczenia się samemu. Tak jak podstawowa edukacja wymaga nauczyciela, tak staje się on zbędny, dzięki kształceniu na poziomie ponadpodstawowym.> (C.Clark, Prusy. Powstanie i upadek, Bellona 2009, s.301n.).

Postępując tą drogą, już w wieku lat ośmiu zapełniałem mój pierwszy brulion, w jakim zestawiałem porównawczo: stworzenie świata według Biblii

obok Darwina „O powstawaniu gatunków” (bodaj z wydania w Kongresówce), uzupełnianego później „Życiem zwierząt” Brehma. To dzieło było wspaniałą prezentacją takiej właśnie ewolucji świata zwierzęcego. W uniwersyteckim podręczniku chemii organicznej zafascynowała mnie precyzja Mendelejewa tablicy pierwiastków, z pustymi oknami pierwiastków, wtedy jeszcze nieodkrytych, ale z czasem wypełnianych ich odkryciami. „Kosmografia”, przedawniony podręcznik astronomii, wydany w latach Wielkiej Wojny, zawierał fragmenty rozweselające mnie, a jeszcze bardziej mojego syna. Tak bowiem ustawiło nas życie, że gdy on został w 2015 roku profesorem w zakresie przyrodniczych nauk o Ziemi, tak ja 40 lat wcześniej zostałem profesorem w zakresie historii i geografii cywilizacji, czyli nauk o Ziemi, przetwarzanej przez człowieka. Dlatego największą radość z tych wojennych zakupów sprawił mi mój ojciec w dniu, w którym sprezentował mi sławną Knauers Konversation - Lexikon, 21 tomową encyklopedię, wydaną w 1894 roku, czyli niespełna pół wieku wcześniej. Posiadacze Encyclopedia Britannica sprzed półwiecza nie uważają jej za przedawnioną, a nie umywa się ona do mojej, którą oceniam jako najlepszą w świecie. Dla niej nauczyłem się samodzielnie języka niemieckiego, tak dobrze, że pięć lat później, gdy nauczycielka niemieckiego w gimnazjum urządziła nam dyktando jako klasówkę, a wynik jego określiła jako generalnie beznadziejny, to z wyjątkiem mojej osoby, któremu dała notę bardzo dobrą. I tym była najbardziej zaskoczona, bo byłem najmłodszym w klasie, do tego z opinią zaliczającego dopiero zaległości przedmiotowe z lat mojej „szkoły bez szkoły”.

Właściwie jedynym przedmiotem, w którym poziom mojej wiedzy z pewnością był ponadprzeciętny, to historia w szerokim zakresie, a zatem wraz z geografją historyczną, geopolityką, wiedzą o polityce i o społeczeństwie. Pod okupacją Polakom zabroniono posiadania radia, lecz jego brak nadrabiała „długie rodaków rozmowy” (przy dzieciach), przecieki z ulicznych głośników i czytanie „między wierszami” prasy okupacyjnej. Przytoczę własne doświadczenie: w kwietniu 1943, gdy wysłano mnie do fryzjera, dla ostrzyżenia przed Wielkanocą, siedziałem tam w kolejce godzinę lub dłużej, a tam głośnik transmitował po polsku z Katynia ekshumację polskich oficerów, z podawaniem znalezionych przy nich dokumentów, listów i fotografii. Słuchając tego ja, dziesięcioletek, nie miałem wątpliwości, kto był sprawcą tej zbrodni. Mimo tego, różni Polacy z emigracji, czy z miejscowego ruchu oporu, wyrażali wątpliwości, czy to jednak nie Niemcy? Jeden z polskich, skrajnie prawicowych poetów wyznał, że dopiero w 1956 roku dowiedział się, że nie była to zbrodnia niemiecka.

W lipcu 1944 roku front wschodni dotarł do Wisły. I nie ruszył dalej, gdy 1 sierpnia w Warszawie wybuchło powstanie. Upadło ono po 63 dniach, trwało ponad dwa razy dłużej niż „kampania wrześniowa” w 1939 roku. W Tomaszowie przez wiele nocy ogłaszano alarmy, zwiastujące przeloty nad nim alianckich samolotów z dostawami dla Warszawy – i z powrotem, gdyż Stalin nie pozwalał na ich lądowania za Wisłą. Podczas tych przelotów polecano mieszkańcom Tomaszowa schodzić do schronu, był on jednak w tak opłakanym stanie, iż mieszkańcy naszego domu wychodzili na podwórko i tam pod włoskim orzechem dyskutowali o polityce. Uczestniczyła w tym

także rodzina niemiecka, od kilku pokoleń osiadła w Tomaszowie. Mieli oni radio, więc ich wiadomości słuchano ze szczególną uwagą. Byłem stałym uczestnikiem tych nocnych spotkań, młodsze dzieci wołały pozostawać w domu. Pozwalano im na to, najlepszy dowód, że nie spodziewano się, aby cokolwiek im groziło. Doskonale pamiętam głębokie załamanie społeczeństwa po upadku powstania warszawskiego. Było to powtórzeniem nastroju beznadziejności po klęsce powstania styczniowego w 1864 roku. Poczucie, że wszystko stracone, że nadzieja na lepsze czasy jest chimera, rzucano się w oczy. Rozwiązanie w grudniu Armii Krajowej przez jej komendanta Okulickiego, tego samego, który przed wybuchem powstania warszawskiego najmocniej na doprowadzenie do niego naciskał, mówiło samo za siebie, aczkolwiek uzasadniała je troska dowódcy o chronienie w ten sposób kombatantów AK od dalszych represji.

Zimowa ofensywa Armii Czerwonej ruszyła w styczniu 1945 roku z dwóch nadwiślańskich przyczółków, od ujścia Sanu i od ujścia Pilicy, budując „kocioł”, jaki te dwa skrzydła miały zamknąć na zachód od Łodzi. Cywilna ludność niemiecka, w popłochu uciekała z tego obszaru, aby zdążyć przed kotła domknięciem. Andrzej Waśkiewicz, który w tym czasie był w Radomiu, zapytał mnie kiedyś, czy wiem w jaki sposób Radom został zajęty? Odpowiedziałem, że chyba tak jak Tomaszów, po panicznej ucieczce z niego ludności niemieckiej. Potwierdził: „Dokładnie tak samo, zostawiając na miejscu całe archiwum Gestapo z tego dystryktu Generalnego Gubernatorstwa, z polskimi donosami na sąsiadów. A ponieważ liczba tych donosów była w przybliżeniu proporcjonalna do liczby poszczególnych grup ludności, wynika z tego, że najwięcej donosów pochodziło od chłopów i robotników”.

Armia Czerwona bez walki wkroczyła do Tomaszowa 17 czy 18 stycznia. Opuszczone przez Niemców miasto, przez dwie poprzednie doby było niczyje, ogarnięte rabunkiem ich porzuconego mienia. Osobnicy, pokaleczeni przez rozbijane przy tym szyby, szukali pomocy u polskich lekarzy, w tym u mojego ojca. Nad Pilicą pozostało mnóstwo porzuconej broni i amunicji, po przygotowanej na tej rzece linii obrony, zbieranej przez amatorów, głównie nieletnich. Kiedy nadciągnęła sowiecka armia, to nie zatrzymując się, dwie doby strumieniem pojazdów dążyła przez Tomaszów ku zachodowi, nie natrafiając na opór. Dopiero po jej przejściu, do miasta weszli i osiedli w nim przedstawiciele nowej władzy.

Porządek po okupacji wprowadzono w tempie przyspieszonym. Do przedwojennego gimnazjum z naszej ulicy, podczas okupacji przekształconego w niemiecką Hochschule, na początku lutego wróciło polskie gimnazjum, które teraz miało się stać moją pierwszą szkołą. Mama chciała mnie zapisać w nim do klasy pierwszej, ale przekonałem ją demagogicznie: „Do pierwszej to szło się po 6 klasach podstawowych, ale ja przerobiłem ich siedem”. Powiodło się, przyjęto mnie do drugiej gimnazjalnej bez zastrzeżeń, choć kończyłem dopiero 12 lat. Do tego była to klasa przyspieszona, skrócona, świadectwa po niej mieliśmy otrzymać w końcu lipca, gdy nadal będę miał 12 lat. Pozostaną wtedy do matury tylko cztery klasy, dwie gimnazjalne i dwie licealne i matura w wieku 16 lat, dzięki

wojennej „szkole bez szkoły”. Piękny to był plan na najbliższą przyszłość, realizację jego opisałem w rozdziale „Aby do matury”.

Wojna w Europie toczyła się w stronę Berlina i wyraźnie dogorywała. Gdy przeszła przez Tomaszów, to dla nas tak, jakby już się skończyła. Ojciec sondował, gdzie w Polsce znajdzie powojenne godziwe miejsce pracy a to było wiążącym dla całej rodziny. Bliskie zatem rozstanie z Tomaszowem wymagało zbilansowania zdobytych w nim doświadczeń. Z lektur wojennych poznałem na pamięć niemal całego „Pana Tadeusza”, ale i krytyczne do niego komentarze: „Wpadam do Soplicowa, jak w centrum polszczyzny...” W eseju „Adam i Konstancja”, Adolf Nowaczyński pyta: „Gdzie Mickiewicz pod Nowogródkiem dostrzegł centrum polszczyzny?” Jedyne miejsce w granicach współczesnej Polski, jakie w swym życiu Mickiewicz poznał, stanowiła południowa Wielkopolska, przez którą w 1831 roku zamierzał dostać się do powstania listopadowego. Goszczony tam w ziemiańskich dworach i romansując z hrabiną Konstancją Łubieńską, uznał to miejsce za centrum polszczyzny. Do powstania nie dotarł, po jego upadku przeżywał to głęboko w Dreźnie, gdzie powstały dwa największe jego patriotyczne utwory: „Dziady drezdeńskie” i „Pan Tadeusz”, w którym po koncercie Wojskiego, szumią buki, które rosną w Wielkopolsce, ale nie na Litwie; a jako Telimenę, uwiecznił on w „Panu Tadeuszu” hrabinę Konstancję Łubieńską.

Dla mnie „centrum polszczyzny” stanowił mój wojenny Tomaszów, w Kongresówce nazywany Mazowieckim, dla odróżniania od Tomaszowa Lubelskiego. Dla mnie był Tomaszów nad Pilicą, położony na styku trzech średniowiecznych dzielnic piastowskich: Wielkopolski, Małopolski i Mazowsza, których regionalne gwary złożyły się na literacki język polski. Położony w ujściu Wolborki, na wschodnim krańcu wielkopolskiej ziemi łęczyckiej, polskiej <Krainy Pięciu Gwiazd> o znaczeniu ogólnokrajowym, jakimi w średniowieczu były: Łęczyca, jako węzeł komunikacyjny, Łowicz, jako miasto synodów kościelnych oraz Piotrków Trybunalski jako siedziba sądownictwa. W epoce nowożytnej do owych trzech ośrodków średniowiecznych, dołączyły dwa miasta przemysłu włókienniczego: w XVIII wieku Tomaszów, mający ważne dla tej produkcji położenie nadrzeczne przy Pilicy i Wolborce, ale że za udział miasta w powstaniu listopadowym był dyskryminowany przez władze carskie, więc po 1880 roku został wyprzedzony przez Łódź. Nie miała ona takiego dostępu do wody, jak Tomaszów, ale za to położenie bliższe granicy pruskiej, zza której przybywała ze Śląska Dolnego i z Łużyc, preferująca lepsze kontakty za swymi rodzinami wykwalifikowana w przemyśle włókienniczym siła robocza. Dzięki tym włókniarzom z Łużyc zrozumiałem, dlaczego ulica w robotniczym rejonie miasta, na rogu której było ostatnie w Tomaszowie nasze miejsce zamieszkania, nazywała się Zgorzelicka. Lolek, mój wojenny przyjaciel z podwórka, z którym po wojnie odnaleźliśmy się w Gdańsku, zwykł kończyć nasze rozmowy telefoniczne pytaniem: „A może byśmy tak najmilszy, wpadli na dzień do Tomaszowa?”

W lutym 1945 rozpoczął się mój <półroczyzny rok szkolny>, pierwszy w życiu kontakt z nauką w szkole. W drugiej gimnazjalnej z moimi, wtedy właśnie ukończonymi 12 laty, byłem najmłodszym w klasie, w której

pozostali mieli po 14 albo 15 lat, jak być powinno w normalnych warunkach, ale nie po pięcioletniej okupacji niemieckiej. Była to młodzież tomaszowska z tak zwanych <dobrych rodzin>, wyraźnie systematycznie kształcona. Na mnie robiła wrażenie skupionej na szkolnej nauce. Przy moim odbiegającym od nich wieku, ani mi nie dokuczali, ani się ze mną nie przyjaźnili, wiedzieli, że jestem synem znanego w mieście lekarza, więc akceptowali mój pobyt między nimi <z pełną kulturą>. Bliższy kontakt łączył mnie tylko – co było naturalne – z kolegą ze wspólnej ławki. Ale gdy wyjechałem z Tomaszowa zapomniałem szybko jego imienia i nazwiska. Nie czułem w tej klasie odosobnienia, ponieważ w tym czasie jedynym, co mnie trzymało w euforii, była rzeczywistość polityczna, całkowicie zmieniająca moją ojczyznę i moje państwo. Po upadku powstania styczniowego Adam Asnyk – nota bene członek rządu narodowego, przez to powstanie powołanego – nauczał:

*Daremne żale, próżny trud,
Bezsilne zforzeczenia,
Przeżytych kształtów żaden cud,
Nie zbudzi do istnienia.*

To samo było lekarstwem na depresję, jaka owładnęła społeczeństwem polskim jesienią 1944 roku, jako reakcja na polskie klęski drugiej wojny światowej. Cesarzowa Katarzyna II, „rozdająca karty” w trzech rozbiorach Rzeczypospolitej Obojga Narodów, zagarnęła w nich dla Rosji „tylko” Wielkie Księstwo Litewskie, ale obszar jego obejmował blisko dwie trzecie dawnej Rzeczypospolitej. Ten zabór oznaczał koniec unii polsko-litewskiej, zawartej ponad cztery wieki wcześniej, w 1385 roku. Mocarstwa europejskie wtedy, u schyłku XVIII wieku, taką ówczesną granicę zachodnią cesarstwa rosyjskiego uznały. Królestwo Polskie powstałe w 1295 roku, akurat w 1795 roku, w 500-letnią rocznicę swego istnienia, znikło z mapy Europy, podzielone między Prusy i Austrię. Cesarstwo Rosyjskie przystępując w 1914 roku do Wielkiej Wojny, za jej cel uznało przejęcie przez Rosję wschodniej większości zaboru austriackiego, położonej na wschód od Sanu. Rewolucję bolszewicką wykorzystali nierosyjscy mieszkańcy, ogłaszający niepodległość ziem zagarniętych przez Katarzynę II i wcześniejszego zaboru Inflant, odebranych Szwecji przez Piotra I. Stalin podczas drugiej wojny światowej zażądał oddania ZSSR wszystkich wymienionych terytoriów. Na konferencji Wielkiej Trójki w listopadzie 1943 w Teheranie, uzyskał na to zgodę Churchilla, pod warunkiem przekazania Polsce, która część tych obszarów wywalczyła po Wielkiej Wojnie, rekompensaty za nie, pruskimi obszarami Niemiec. Prezydent Roosevelt, poinformowany o tym porozumieniu, poparł je, z zastrzeżeniem utrzymania go w tajemnicy przed Polakami do wyborów prezydenckich w USA w 1944 roku, w obawie, że utrata w nich polskich głosów, groziła by mu przegraniem jego czwartej prezydenckiej kadencji.

Na drugiej i ostatniej zarazem konferencji Wielkiej Trójki w lutym 1945 roku w Jaltie, tajemnicy z powojennej zachodniej granicy ZSRR już nie czyniono, bo wybory prezydenckie wygrał po raz czwarty prezydent Roosevelt. Wkrótce po nich polski rząd emigracyjny w Londynie oświadczył,

że nie godzi się on na oddanie Lwowa i Wilna w zamian za Wrocław ze Szczecinem. Padły wtedy nazwy obu tych miast nadodrzańskich, chociaż debaty o ich powojennej przyszłości w Jalcie nie było, gdyż wtedy zarówno Roosevelt jak i Churchill nie zgodzili się na uzgodnienie przebiegu powojennej zachodniej granicy Polski, proponując odłożenie tej sprawy do konferencji pokojowej, po zakończeniu działań wojennych w Europie. Pachniało to wyraźnie zamiarem potwornego oszukania Polski na owej konferencji przez jej tak zwanych aliantów zachodnich, przez ograniczenie owej rekompensaty terytorialnej do ochłapów, wykrojonych z przedwojennego pogranicza polsko-niemieckiego. Propaganda sowiecka natychmiast to wykorzystała, przedstawiając powojenną zachodnią granicę Polski, wytyczoną wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej, jako rzecz przesądzoną. Mass media krajowe zgodnie to głosiły. Gdy front wschodni dotarł do tych rzek, powielano zdjęcia polskich żołnierzy, stawiających przy nich polskie słupy graniczne.

Tworzono zatem orwellowską, sztuczną rzeczywistość, jaką ja brałem na serio. A zapewne i wielu innych. Przypominano geopolityczną tezę Wacława Nałkowskiego, ojca Zofii, czołowej międzywojennej powieściopisarki, który w 1914 roku głosił, że najkrótszą granicą Polski na zachodzie byłaby linia łącząca miejsca, w których Sudety sięgają najdalej ku północy a bałtycka Zatoka Pomorska najdalej ku południowi. A właśnie wzdłuż tej linii płyną Nysa Łużycka i Odra. Mapa w mojej niemieckiej encyklopedii, pokazuje jak u schyłku X wieku do tej linii sięgało cesarstwo Ottonów, graniczące od wschodu z Polską i Pomorzem. Tam wróciła zachodnia granica Polski po drugiej wojnie światowej. Czekałem na to w napięciu, aż do końca mojej tomaszowskiej klasy gimnazjalnej. Podczas kilku miesięcy tego oczekiwania ze świata nadchodziły ważne wiadomości. W połowie kwietnia zmarł Roosevelt, jego funkcje przejął wiceprezydent Truman, człowiek dotąd mało znany. Na przełomie kwietnia i maja zastrzelił się Adolf Hitler, tydzień później kapitulowała Trzecia Rzesza. Pokój zapanował w Europie, choć w Azji wojna z Japonią trwała jeszcze do września, ale z tej odległości, znaliśmy ją tylko z gazet. U nas przedmiotem zainteresowania stała się konferencja pokojowa przygotowywana w Poczdamie. Zaczęta w lipcu w składzie Stalin, Churchill, Truman, zakończyła się w sierpniu w składzie Stalin, Truman, Attlee. Teraz i ten ostatni, który zastąpił Churchilla, był podobnie jak Truman, osobą jeszcze mało znaną poza swoim krajem. To co w Jalcie skończyło się przegłosowaniem Stalina 1:2, a w pierwszej fazie Konferencji Poczdamskiej jako pat 1:1, w sporze Stalina z Churchillem, w drugiej fazie tej konferencji stało się zwycięstwem Stalina walkowerem, w zderzeniu z dwoma zerami 1:00. Churchill, który opuścił Konferencję na jeden dzień, dla uczestniczenia w Londynie w wyborach parlamentarnych, przegrał je i do Poczdamu już nie powrócił. Zarzekał się później, że gdyby on tych wyborów nie przegrał, Polska nigdy by granicy na Odrze i Nysie Łużyckiej nie otrzymała. A dzięki tej granicy, Polska zajęła miejsce Prus na mapie Europy.

Wszystko dobre, co się dobrze kończy. „O roku ów! Kto ciebie widział w naszym kraju!”- wzorem 13-letniego Adasia Mickiewicza, tak w 1812 roku witającego Napoleona w pochodzie na wojnę z Rosją, ja, wówczas tylko o

rok od niego młodszy, oczarowany wielkim owym „zwycięstwem Polski w Poczdamie”, wrostem w „pokolenie roku 1945”, przejmujące wtedy polski ster dusz, od „pokolenia Kolumbów roku 1920”. Idealem mojego pokolenia była geopolityczna tożsamość nowej polskiej ojczyzny z nowym polskim państwem. Tamto pokolenie zrodził „cud nad Wisłą” w roku 1920, nasze „cud nad Odrą” w roku 1945. Scalone dorzecza Wisły i Odry utworzyły Polskę współczesną czy też - jak kto woli - odtworzyły zasięg Polski najdawniejszej. Oscylująca prostolinijnie w strefie południka 24 E wytyczona w 1945 roku wschodnia granica Polski, została nam narzucona przez wielkie mocarstwa, podobnie jak oscylująca prostolinijnie w strefie południka 14 E, wytyczona w 1945 roku zachodnia granica Polski, wymuszona dla nas, jako rekompensata za straty poza naszą wschodnią granicą, to bliźniacze rozstrzygnięcia, przekształcające obie strefy południkowe w <granice pokoju>.

Latem 1945 roku ustalono miejscowość, do jakiej mieliśmy się przenieść z Tomaszowa. Ojciec odwiedził w Warszawie ministerstwo zdrowia, otrzymując stamtąd skierowanie do Gdańska, z zadaniem uruchomienia kliniki chirurgicznej w tamtejszej Akademii Medycznej. Pojechał tam natychmiast dla rekonesansu, po czym wrócił do Tomaszowa dla przeprowadzki całej rodziny. W końcu lipca odebrałem świadectwo gimnazjalne, otwierające moje przejście do klasy III gimnazjalnej. Ostatnią sprawą przed opuszczeniem Tomaszowa było odwiedzenie położonej niedaleko Spały - w Kongresówce, rezydencji carskiej, przed wojną rezydencji prezydenta Mościckiego, a podczas wojny miejsca <nur für Deutsche>. Wtedy po raz pierwszy, ale nie jedyny, odwiedziłem to zakazane miejsce nad Pilicą.

Z końcem wakacji wszyscy przenieśliśmy się do wybranego przez ojca miasta Gdańska. To znaczy, dokąd? Na Ziemię Zachodnie i Północne? Gdańsk położony jest na północy, ale nie na zachodzie Polski. Na Ziemię Odzyskane? Odzyskać można to, co wcześniej utracono. Ziemię przekazane Polsce na Konferencji Poczdamskiej, obejmowały również fragmenty, jakie przed 1945 rokiem nigdy do Polski nie należały, na przykład Kotlinę Kłodzką w Sudetach. Poza tym, międzywojenne Wolne Miasto Gdańsk, utracone przez Niemcy w 1919 roku, nie stało się wtedy odzyskanym miastem polskim. Przy ówczesnej strukturze etnicznej jego ludności, dyskusyjne byłoby uważanie Gdańska, za miasto odzyskane wtedy przez Polskę. Żartobliwie zatem, na pytanie dokąd się przenieśliśmy w 1945 roku - odpowiadałem: do Ziemi Obiecanej (w Teheranie). A skoro w Wielkopolsce mieszkalem tylko pierwsze sześć, w Tomaszowie drugie sześć początkowych lat mego życia, a po nich w Gdańsku mieszkam już 73 lata, to proporcje te jednoznacznie wskazują na Gdańsk jako na miasto mojego życia.

Nigdy dotąd nie znałem tak wielkiego miasta, przy którym Wolsztyn był miasteczkiem, a Tomaszów miastem średniej wielkości. Oczarowany jego rozległością, jego nadmorskim położeniem i wspaniałością zabytków jego historycznego śródmieścia, dostrzegalnym mimo potwornego zniszczenia go po zajęciu przez Armię Czerwoną. Włóczyłem się po jego gruzach, wcześniej nie znając, ani nawet nie wyobrażając sobie podobnego widoku. Trwało to, dopóki moja mama nie zapisała mnie do gimnazjum. Z moim tomaszowskim

świadectwem była kolejno w dwóch gimnazjach Wrzeszcza odprawiana negatywnie, z uwagą, że przy moim wieku mogą mnie przyjąć do pierwszej, ale nie do trzeciej klasy. Kontynuując próby, dotarła z Wrzeszcza do Śródmieścia, do gdańskiej „jedyńki” w neogotyckim budynku, przez pożar miasta szczęśliwie nietkniętym. Weszła tam od razu do dyrektora gimnazjum, omijając szkolnych urzędasów niższego szczebla (uważając widocznie tak jak ja, że wśród belfrów im który głupszy, tym bardziej nieludzki, gdy go dopuścić do „władzy”). Było to „trafieniem w dziesiątkę”, gdyż dyrektor wydał się jej kimś bardzo znajomym, więc zapytała: „Czyśmy w Ostrowie nie chodzili do jednej klasy?” Dyrektor potwierdził i sprowadził rozmowę do wspomniania przeszłości, po czym wziął moje świadectwo i powiedział: „W porządku przyjmuję twego syna, sprawdzi się, to przejdzie dalej, a jak się nie sprawdzi, to odejdzie.”

Wykorzystałem daną mi szansę i w ciągu tej klasy wyrównałem wszystkie różnice programowe z przeszłości. Kończyłem tę klasę z uznaniem naszej wychowawczyni. Wręczyła mi świadectwo z pochwałą: „Piskozub: żadnej <dwójki> i bardzo dobry ze sprawowania.”

To ostatnie też się wysoce liczyło w tej zbieraniu ludzkiej, jaką przedstawiała ta nasza klasa. Była ona koedukacyjna, dziewczęta, niektóre w mundurkach harcerskich, były podobnie, jak te z Tomaszowa, skoncentrowane na nauce, starsze ode mnie o te standardowe 2-3 lata, kilka najstarszych o cztery lata. Nieskore do zwierzeń skąd przybyły, sprawiały wrażenie że z tej strony Linii Curzona. Natomiast w męskiej części klasy około połowy ewidentnie stanowili repatrianci ze wszystkich stron Wielkiego Księstwa Litewskiego – Ukrainy, Białorusi i Litwy. Nie kryli się z tym, zresztą zdradzał ich kresowy akcent. Kilku przybyło z Warszawy, ale nie opowiadali jak przeżyli powstanie. Jeden z nich był bez ręki, zapewne wtedy ją utracił, ale o tym też milczał.. U nich różnice wieku były większe, niż w żeńskiej części klasy. Dwaj bracia z „bliskiej zagranicy”, bo z okolic Puszczy Białowieskiej, dzieci nauczycielskie, bez ojca, który „zaginął” we wrześniu 1939, mieli metryki, staraniem matki odmłodzone, przed powrotem Armii Czerwonej. Naprawdę byli starsi ode mnie, jeden o sześć, drugi o cztery lata, na nowych metrykach młodszy o dwa lata, aby starszego nie wysłano na front na końcowy okres wojny. Była to praktyka wtedy dość częsta. Najstarszym ode mnie w klasie i to o osiem lat, był Pieńkawa, podczas wojny zasłużony w „Szarych Szeregach”, po studiach kapitan żegluga wielkiej na sportowym statku „Otago”. Młodszy w klasie od niego był Flont, na olimpiadzie w Montrealu w 1976, roku trener siatkarzy, którzy na niej zdobyli złoty medal. Najlepszymi moimi przyjaciółmi w obu klasach gimnazjalnych byli repatriowani z Ukrainy: Mirek Smolij z Stanisławowa i Żenia Mosiejczuk z Równego. Z Mirkiem przez te dwa lata siedziałem w jednej ławce, jego polska matka była nauczycielką, jego ukraiński ojciec prawnikiem. Mirek po studiach poszedł w jego ślady. W ich domu kwitło nasze życie towarzyskie, Mirek grał w salonie gościom na „harmoszce” a z portretu na ścianie przywiezionym z Stanisławowa przyglądał się temu Taras Szewczenko. Żenia pochodził z inteligentnej rodziny, jego siostry pracowały na kierowniczych stanowiskach w gdańskim „Domu Książki”. Nasze drogi życia rozeszły się w liceum, gdyż oni wybrali klasy matematyczno-fizyczne a ja

humanistyczne. Tam moim kolegą ze wspólnej ławki był Tadeusz Łoposzko, ów „odmłodzony” metryką z lat wojny. Po maturze poszedł na studia historyczne do Warszawy i mnie do tego namawiał. Ja uzyskując maturę w wieku 16 lat, nie chciałem opuszczać domu rodzinnego, a iść na historię do Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Gdańsku nie miałem zamiaru, bo odstraszała mnie kariera belfra. Tadeusz, jako profesor został po latach prorektorem UMCS w Lublinie.

Moim pomaturalnym celem nie był wybór kierunku studiów, ale napisanie książki, a postanowienie o tym narodziło się jeszcze przed liceum, kiedy ukazały się dwie pasjonujące mnie książki: Aleksandra Bocheńskiego „Dzieje głupoty w Polsce” i Marii Kielczewskiej „O podstawy geograficzne Polski”. Pierwsza była rozliczaniem polskiej przeszłości, a ocena jej przez autora była tylko potwierdzeniem moich o niej opinii, druga była drogowskazem celu dla pokolenia roku 1945, w kierunku, jaki wtedy sam sobie wytyczyłem. Książka Kielczewskiej stała się dla mnie księgą kultową a ja postanowiłem, że pierwsza mojego autorstwa książka, będzie afirmacją tamtej i hołdem dla jej Autorki. Cele te zrealizowałem dziewiętnaście lat po maturze, w roku 1968, kiedy się ukazało „Gniazdo Orła Białego”.

Długie lata do tego celu były nawrotem do wojennej przeszłości samouka z okresu mojej <szkoły bez szkoły>. Dla studiów wyższych wybrałem uczelnię, położoną najbliżej Jaśkowej Doliny we Wrzeszczu, gdzie mieszkałem. Jej nazwa w indeksie: <Wyższa Szkoła Handlu Morskiego w Gdyni> głosiła nieprawdę, gdyż powojenną jej siedzibą był Sopot. Przed wojną powstała w Gdyni szkoła o podobnym profilu zajęć, ale nie miała ona uprawnień szkoły wyższej, była to wtedy szkoła zawodowa, w której nauczającymi byli „ludzie Gdyni”, na ogół bez stopni i tytułów naukowych. Powojenną szkołę założył w 1945 roku jako szkołę prywatną doktor habilitowany Władysław Kowalenko, pochodzący z białoruskiego Mińska, skąd po Wielkiej Wojnie przeniósł się do Poznania i na tamtejszym uniwersytecie zdobył swoje tytuły naukowe. Po upaństwowieniu tej uczelni w 1946 roku, Kowalenko nadal był jej rektorem, cenionym przez studentów za wysokie wymagania w zakresie wiedzy historycznej w odniesieniu do problematyki morskiej. Takim go opisywali jego słuchacze. Osobiście go nie znałem, gdyż rok przed rozpoczęciem moich studiów w tej uczelni przeszła ona „proces socjalizacji”, jak wytwornie zamieszani w tę dintojrę, nazywali wyrzucenie rektora Kowalenki z uczelni, jaką stworzył, oraz wysiedlenie go z Wybrzeża, przy okazji czyniąc to samo z Eugeniuszem Kwiatkowskim, wykładowcą geografii gospodarczej na WSHM, który przestał być użyteczny władzom jako Delegat Rządu do Spraw Odbudowy Wybrzeża; obaj wrócili do swych dawniejszych miast, Kowalenko do uniwersytetu w Poznaniu, Kwiatkowski do Krakowa. W „uzasadnianiu” tych decyzji, obu wysiedlonych obrzucono epitetami reakcyjnych szkodników w gospodarce morskiej itp. W 1983 roku, gdy na UG dziekanem jednego z obu wydziałów ekonomicznych był profesor Gaworecki a drugiego ja, urządziliśmy na uczelni uroczystość ku czci rektora Kowalenki. Na strychu odnaleziono i odnowiono jego portret, jako rektora WSHM, a ja sporządziłem broszurę poświęconą jego osobie, wydaną przez Uniwersytet Gdański. Podczas mojej prelekcji, poświęconej Jubilatowi, spoglądałem z satysfakcją na demonstracyjne opuszczanie sali przez

aktywistów PZPR, najbardziej ubabranych tamtą „socjalizacją”. A rzecz działa się podczas ówczesnego stanu wojennego.

Nie były miłą inauguracją studiów na WSHM, opowieści o „socjalizacji” uczelni sprzed roku. W klasie maturalnej nie mieliśmy z czymś takim do czynienia, dopiero podczas matury zgrzytem była na niej obecność „czynnika społecznego”, jakoby nasłanego przez kuratorium, który słuchał wypowiedzi maturzysty a po jego wyjściu ostro besztal wykładowców, jako sprawców takiego ich przygotowania. Ale matura szybko poszła w zapomnienie, a po niej były długie wakacje na plaży. Na WSHM był to ostatni rok studiów wieczorowych, dlatego nie było w programie naszego roku studium wojskowego, a jak nie było go na pierwszym roku, to i na dalszych go też nie było, chociaż były to już studia dzienne. To był plus, w porównaniu ze studiami kolegów na Politechnice czy Akademii Medycznej. Ale poza tym same minusy. Takich represji jak u nas, u nich nie było. Procesy, szybko kończone wyrokami kilkuletniego więzienia a sporadycznie nawet karą śmierci, spotykały kolegów z mojego roku. Mnie dopadały tylko potajanki, a raz nawet długi artykuł („O koleźce Andrzejku słów kilka” na tablicy, jak u chińskich hunwejbínów), ale były to tylko pogrożki, bez dalszych konsekwencji. Kulo w oczy to, że na 252 osoby naszego roku, byłem jedynym studentem, nie należącym absolutnie do niczego, do żadnej partii czy organizacji młodzieżowej lub społecznej. Ale najmłodszy na roku, niepełnoletni, miał widać jakąś taryfę ulgową ...

Gdyby się mnie zapytano: „Czego się na tych trzech latach studiów dyplomowych nauczyłeś?” - odpowiedź: „Niczego”, byłaby kłamstwem, ale od razu dodajmy: kłamstwem niewielkim, gdyż wśród tylu wykładowców, poznałem jedynego wielkiego formatu uczonego. Był nim dr Józef Staszewski, z gdańskiej Wyższej Szkoły Pedagogicznej, wykładający na WSHM historię gospodarczą świata. Przedstawiał ją niezwykle frapująco i wszechstronnie, będąc przede wszystkim wybitnym znawcą geografii historycznej, co po latach potwierdził mi jego „Słownik geograficzny. Pochodzenie i znaczenie nazw geograficznych”, kiedy tworzyłem trylogię historii i geografii poznawania Wszechoceanu i leksykon nazw im towarzyszących.

I pomyśleć, że na wykład takiego uczonego, do dużej auli, przychodził może tuzin, może dwa z naszego dużego rocznika, a większość z nich w czasie tego wykładu przygotowywała zadania domowe z innych przedmiotów. Na taki widok cisną się słowa: „nie sypcie perel przed wieprze”. Ale cóż, taka już była ta WSHM. W jej indeksach uczonej ten figuruje jako dr Staszewski, obok czeredy „Profesorów”, z których żaden nie miał habilitacji a wielu także doktoratu. Tylko ówczesny rektor WSHM, na odręcznych wpisach wewnątrz indeksów jako Prof. Dr Kasproicz, na ich stronach tytułowych pieczęcią (służbową!) zdegradowany jako tylko: Dr Bolesław Kasproicz.

Mój dyplom ukończenia WSHM ma nagłówek z nową, nazwą uczelni zmienioną na: WYŻSZA SZKOŁA EKONOMICZNA W SOPOCIE Dyplom ten wydano mi z datą 25 maja 1953, kiedy już niemal od dwóch miesięcy pracowałem w CHZ Baltonie, skierowany tam na trzyletni nakaz pracy po studiach. Kadrowy tej instytucji, z zawodu ślusarz, przeglądając dokument,

kierujący do tej pracy, poinformował mnie: „Jesteście po WSHM? To jesteście człowiek bez zawodu.” WSE otworzyła drogę wyjścia z takiej deprecjacji, co semestr przyjmując limitowaną liczbę dyplomowanych na eksternistyczne studia magisterskie. Na WSHM zaliczałem wszelkie kolokwia i egzaminy w pierwszym terminie, z niezłą średnią w każdym semestrze, więc spokojnie złożyłem w lutym 1954 podanie o przyjęcie mnie na te studia. Odpowiedź: „Odmowa z braku miejsc”. Ponowiłem podanie we wrześniu 1954. Odpowiedź: jak wyżej. Kolejne podanie w lutym 1955. Odpowiedź: jak wyżej. Z uporem maniaka: Podanie we wrześniu 1955. Odpowiedzią był indeks WSE na studia magisterskie z datą: Sopot, 2 listopada 1955.

Najwyższy czas! Za pięć miesięcy wygaszał mój nakaz pracy, a kilka miesięcy później ruszał rok akademicki, w którym mój promotor zamierzał przyjąć mnie na etat asystenta w Katedrze Ekonomiki i Organizacji Portów Morskich. Dowiedział się o książce Löscha „Die räumliche Ordnung der Wirtschaft“, wzbudzającej w Polsce modę na zagospodarowanie przestrzenne i ustalił temat mojej pracy magisterskiej: „Lokalizacja przemysłu w portach morskich.” Podjąłem ten temat i rozplanowałem czas jego wykonania. Praca magisterska oraz egzaminy: język angielski (5), język rosyjski (4), ekonomia polityczna (4), materializm dialektyczny i historyczny (5), ekonomika i planowanie portów morskich (5), umożliwiły mi połączenie tych studiów z kontynuowaniem pracy w Baltonie aż do początku nowego roku akademickiego, aby zachować ciągłość pracy zawodowej (ta ciągłość, to 58 lat akademickich, kolejno na trzech uczelniach wyższych). Ale początek roku akademickiego w „polskim Październiku” 1956 był na uczelniach wyższych jedynie wielkim manifestowaniem i wiecowaniem, wskutek czego asystentem uprawdzie zostałem od 1 października, ale dyplom z tytułem magistra ekonomii otrzymałem 23 listopada 1956.

Mój etap pod tytułem „Studia wyższe” trwał zatem siedem lat, od 15 listopada 1949 do 23 listopada 1956. „Czas stalinizmu” w Polsce pokrywa się z pobytem w niej marszałka Konstantina Rokossowskiego jako namiestnika Stalina w naszym kraju. Przybył on do niego w listopadzie 1949 a został z niego wyproszony w listopadzie 1956. Ergo: si licet res parva comparavit magnis, dokładna zbieżność w czasie, epoki w życiu społeczeństwa, z epoką w życiu jednostki.

Kolejny mój etap „Praca na WSE w Sopocie” trwał 14 lat (1956-1970), do powstania Uniwersytetu Gdańskiego. W tym czasie konflikty z moim promotorem i z moim upartyjnionym wydziałem (WSE w Sopocie była uczelnią jedno wydziałową) nie zdołały zaszkodzić ani mojemu doktoratowi (Transport jako przedmiot badań ekonomicznych 1963) ani mojej habilitacji (Transport jako czynnik regionalizacji osadnictwa 1968). Przeszkody stawiane tej ostatniej przyczyniły się jedynie do wyłonienia z niej książki moich marzeń, pod tytułem Gniazdo Orla Białego. Wydana w 1968 roku, pół wieku temu, przyniosła mi większy sukces, niż obie tamte rozprawy, tworzone dla uzyskania stopni naukowych.

Kiedy w 1966 przedłożyłem mojej Radzie Wydziału rozprawę habilitacyjną pod przytoczonym wyżej tytułem, zwrócono mi ją tego samego dnia bez zaglądania w jej treść, z uwagą, że jest zbyt obszerna i powinna zostać skrócona o więcej niż o połowę. Nie chciałem się z nimi o cokolwiek

wykłócać, gdyż ewidentnie jasne było, że jest to gra na czas, jeżeli w tym ustąpię, to podstawi się mi inną barierę. Podzieliłem zatem tekst na dwie książki o zbliżonej objętości. Pod niezmiennym tytułem pozostawiłem treść stricte z nim związaną, w której na kanwie teorii ośrodków centralnych Waltera Christallera przedstawiłem potwierdzające ją przykłady, zebrane ze światowej literatury przedmiotu. Chcąc zmniejszyć do minimum kontakty z sopocką WSE, aby nie dawać jej kolejnych okazji do szykanowania mnie, poprosiłem o jej wydanie Gdańskie Towarzystwo Naukowe, z którym współpracowałem. Spotkałem się ze zrozumieniem mojej sytuacji i wydano ją z dotacji PAN w 1967 roku.

W pierwotnej wersji mojej rozprawy jej case study miała stanowić Polska w jej obecnych granicach i jej historyczne regiony. To wszystko zostało z tekstu rozprawy usunięte i przeznaczone do odrębnej książki, nawiązującej do owej, przeczytanej przed dwiema dekadami, apelującej O podstawy geograficzne Polski. Tytuł mojej książki: Gniazdo Orła Białego, świadomie wybrałem jako wieloznaczący, kojarzący się i ze starą baśnią o Lechu i Czechu, szukającym swego miejsca osiedlenia po przybyciu do Europy w czasach wędrówek ludów, i do Piasta, jako praojca dynastii, która władała różnymi częściami tego gniazda, budując ich odrębność dzielnicową. Wszystko to mity, lecz żyły nimi pokolenia i o tym trzeba pamiętać. Oddajmy ponownie głos Asnykowi:

*Ale nie burzcie przeszłości ołtarzy,
Choć macie sami doskonalsze wznieść.
Na nich się jeszcze święty ogień jarzy,
I ludzką miłość stoi tam na straży,
I wy winniście im cześć.*

Wracam do tego, co wcześniej uwypukliłem w uwagach o pokoleniu 1945 roku: Z geopolitycznego punktu widzenia Polska jako ojczyzna i Polska jako państwo stanowią przestrzenną tożsamość i przestrzenną niepodzielność, których należy strzec jak źrenicy oka. Zarówno ojczyzna jak i państwo mają swoich naturalnych strażników, którym nazwy dała łacina, słowami tak podobnymi, że różni je tylko <czeski błąd>: patria i partia. Patria to ojczyzna, zatem jej obrońcy – to patrioci. Partia jest „częścią czegoś” - w odniesieniu do przedmiotów. Państwowcy, jako rzecznicy państwa, to stronnicy; dawno temu podzielonych poglądami, zwano trzymającymi stronę; urągliwie, zwani są partyjniakami. Rozróżnijmy ojczyznę od państwa: szyderczy song, stworzony w latach stanu wojennego głosił:

Ojczyznę trzeba kochać i szanować, nie deptać flagi, nie pluć na godło... Czy wykonawcy jej nie wiedzieli, że ojczyzny nie mają ani flagi, ani godła?

Pierwszym przyjacielskim recenzentem „Gniazda Orła Białego” był profesor Gerard Labuda, który skutecznie mi odradził powoływanie się na opinie polskich archeologów na temat pradziejów ziem polskich, przed 1989 rokiem zupełnie niewiarygodne. Zgodziliśmy się, że ich osiągnięcia są tym godniejsze uznania, im dalej prowadzone są od ziem polskich.

Profesor Florian Barciński po przeczytaniu „Gniazda Orła Białego”, tuż po wydaniu książki w 1968 roku, tak ją ocenił: „No, przeczytałem pańską książkę i dotąd nie wiem kim pan jest: geografem, historykiem, socjologiem... Jedno jest pewne: syjonistą to pan nie jesteś, bo wtedy PAX nie wydalby Panu tej książki.” Dziewięć lat później widocznie już się upewnił, kim jestem, gdyż podczas prezentacji w Poznaniu mojej książki „Kierunek rok 2000”, o jakimś jej szczególe powiedział: „A z tym to ja bym polemizował”. Prowadzący dyskusję zauważył: „Ale Profesor Piskozub popiera to analizą ekonomiczną”! Na to Barciński: „Profesor Piskozub nie jest ekonomistą, tylko poetą”. Rzecz wszakże w tym, że były to zawsze życzliwe i żartobliwe słowa dobrego przyjaciela.

Pani Zofia Gałczyńska, moja nauczycielka języka polskiego przez wszystkie cztery lata mojej szkolnej nauki w Gdańsku, od której ani razu nie otrzymałem oceny bardzo dobrej i której ani razu nie widziałem przez 19 lat od mojej matury, pojawiła się na molo w Sopocie kiedy w czerwcu 1968 podpisywałem tam czytelnikom egzemplarze „Gniazda Orła Białego”. Podeszła do mnie i powiedziała: „Ja tylko przyszłam sprawdzić, czy to ten sam Piskozub, którego kiedyś uczyłam polskiego, a który wyrósł na literata”.

Profesor Henryk Samsonowicz piękną recenzją „Orle Gniazdo” zamieszczoną w dwutygodniku „Nowe książki” bardzo mnie ucieszył. Ocena tej książki przez historyka, do tego w takim czasopiśmie, stanowiła jej ważną reklamę. Widocznie był zainteresowany osobą nieznanego mu autora, bo gdy 22 lata później przybył jako minister na inaugurację roku akademickiego na Uniwersytecie Gdańskim, wręczając mi nagrodę resortową, przyjrzał mi się z uwagą i powitał słowami: „No, to wreszcie zobaczyłem, jak Pan wygląda.”

Wreszcie recenzja dla mnie najmiłsza, pióra profesor Marii Kielczewskiej-Zaleskiej. Ukazała się ona w „Przeglądzie Geograficznym”, w rok po wydaniu „Gniazda”. Nie miałem dostępu do tego czasopisma, a nikt mnie o ukazaniu się tej recenzji nie poinformował. Nie miałem okazji z jej Autorką kiedykolwiek się spotkać i tak życie ominęło nas. Raz tylko ktoś z UG powiedział mi, że spotkał się z nią gdzieś w Polsce, zgodali się na mój temat i przekazał mi od niej serdeczne pozdrowienia. Mnie pozostała po niej, skserowana już po jej zgonie, owa recenzja „Gniazda Orła Białego”, książki napisanej przeze mnie, jako afirmacja jej książki „O podstawy geograficzne Polski”:

*Jako patriota, otaczam Gniazdo Orła Białego czcią i miłością,
należną mu, jako mojej polskiej ojczyźnie.*

*Jako państwowiec, zajmujący się zagospodarowaniem przestrzennym kraju,
uczyniłem z Gniazda Orła Białego główny obiekt mojej w nim działalności.*

Gdańsk, 17 października 2018 roku.

Andrzej PISKOZUB

Uniwersytet Gdański

JAK HARTOWAŁA SIĘ STAL

W Polskim Październiku 1956 roku rozpocząłem zajęcia dydaktyczno-naukowe w WSE w Sopocie. Czternaście lat później powstał Uniwersytet Gdański, do którego uczelnia ta została włączona. Był to zamknięty okres, w którym uzyskałem stopień doktora (1963) oraz doktora habilitowanego (1968), specjalizując się w planowaniu przestrzennym transportu.

W prezentacji mojego dorobku naukowego w tym okresie, w którym książki są słupami milowymi, a rozproszona w różnych czasopismach publicystyka, książek tych uzupełnieniem, niezbędny jest komentarz do powstawania tego dorobku. Od razu zostałem – jak to się mówi - <rzucony na głęboką wodę> aby samodzielnie dobierać treści moich zajęć dydaktycznych jak i konsultowanie długookresowych planów rozwoju transportu i łączności w województwie gdańskim z takimi instytucjami jak Politechnika Gdańska, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Instytut Bałtycki, Gdańska Pracownia Historii w Zakładzie Historii Pomorza PAN, oraz Pracownia Planowania Przestrzennego w gdańskim urzędzie wojewódzkim, będącym odbiorcą wszystkich planów rozwojowych województwa gdańskiego. W tej ostatniej poznałem Jerzego Kołodziejskiego, mojego rówieśnika wiekiem, wówczas takiego samego asystenta Politechniki Gdańskiej, jakim byłem wtedy w sopockiej WSE. W obszarze gospodarki przestrzennej staliśmy się serdecznymi przyjaciółmi aż do jego przedwczesnej śmierci w 2000 roku. Dzięki kontaktom poza moją jednowydziałową uczelnią poznałem elitę humanistów, początkowo z Gdańska, a stopniowo z coraz liczniejszych ośrodków uniwersyteckich Polski. Samodzielność, w jakiej się znalazłem sprawiła, że kontynuowałem na WSE tą samą drogę samouka, na jaką wkroczyłem podczas wojennej „szkoły bez szkoły”. Tylko tym ludziom nauki i kultury spoza mojej uczelni zawdzięczam skuteczną obronę przed szykanami, jakich w latach zdobywania stopni naukowych doznawałem od rektora i zarazem promotora mojej rozprawy doktorskiej.

Październik 1956 dokonał zmian w kadrze uczelnianej. Zniknęły najbardziej nienawidzone „sieroty po Stalinie”, wrócili usunięci z WSHM podczas czystki 1948 roku asystenci Jan Hołowiński i Jerzy Zaleski. Lata stalinizmu przepracowali w Instytucie Morskim, robiąc wtedy doktoraty prawnie-ekonomiczne w Poznaniu. Śmiało w obecności <profesorów bez habilitacji> mówili o <naukowcach z awansu>. Dr Hołowiński w naszej katedrze stworzył skrypt z ekonomiki transportu, w którym umieścił dwa moje rozdziały o gospodarce przestrzennej w transporcie. W 1958 roku weszła w życie ustawa o szkolnictwie wyższym, przywracająca europejskie tradycje awansów naukowych, która zepchnęła na margines <profesorów

bez habilitacji> przenoszonych na emeryturę w wieku 70 lat i od razu likwidując stanowisko <zastępcy profesora> dla wybrańców z tytułem magistra. Odtąd każdy asystent miał prawo ubiegać się o stopień doktora, jedynie z wymogiem uzyskania go w czasie do siedmiu lat. A po tym nielimitowana w czasie, otwarta droga do habilitacji.

Już w 1967 roku pojawiły się dwie instytucje, do których natychmiast się włączyłem: Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich oraz Polski Związek Brydża Sportowego. Pierwszy był jedyną organizacją społeczną atrakcyjną dla „Pokolenia 1945 roku”, drugi był dla kontaktów towarzyskich. W roku 1960 poniosła mnie ochota sprawdzenia mojej wiedzy o Polsce w dorzeczu Odry. Zgłosiłem się na telekonkurs „Od Sudetów do Bałtyku”, przeszedłem pozytywnie przez serie sprawdzianów i 8 maja 1960 roku wystartowałem w Telewizji Łódzkiej do konkursu, wygranego „w cuglach”, otrzymując w nagrodę motocykl WFM. Nie nagroda była tu najważniejsza, ale wygranie tego sprawdzianu. Owocowało to od razu w TRZZ: w wakacje letnie 1960 zaproszono mnie na trzytygodniowy objazd autokarowy obu województw zachodniopomorskich. W gronie prelegentów tej wyprawy znajdował się profesor Kowalenko, wysiedlony w 1948 roku z Wybrzeża rektor WSHM, którego dopiero wtedy miałem możliwość poznać. Wkrótce potem zostałem wysłany jako delegat na krajowy zjazd TRZZ do Legnicy. Poznałem wtedy to miasto, a na zjeździe profesora Wielopolskiego, historyka ze Szczecina, z którym bliższy kontakt naukowy powiązał nas 15 lat później.

Wygrany teleturniej był pierwszą cezurą w mojej 58-letniej pracy w szkolnictwie wyższym. Przez pierwsze trzy jej lata byłem świadkiem krytycznych uwag szefa katedry odnoszonych do wszystkich w niej pracujących, z wyjątkiem mnie. Na studiach w WSHM bywałem obiektem nagan jej partyjnego kierownictwa za „brak moralności socjalistycznej”, ale trzeba im przyznać, że nigdy za oceny mojej nauki. Mój promotor jako syn wielkiego fabrykanta, nie należąc do PZPR, nie mógł tak mnie ganić, więc ostro mnie zrugał publicznie za rzekome obniżenie wyników trzeciego roku studiów, w porównaniu do roku poprzedniego, za co ukarał mnie niższym stopniem jego wykładu w stosunku do tamtego roku. Wtedy straciłem nadzieję na to, że przyjmie mnie po studiach na asystenta w swej katedrze, jak to wcześniej mi obiecywał. Na szczęście postalinowska odwilż sprawiła cudowną jego odmianę. Zaczął mnie przekonywać, że uczyni mnie asystentem, bo uratował mnie „duch Genewy”. Takie geopolityczne dyrdymały, zamiast piosenki: „Ośmielił nas, Dwudziesty Partii Zjazd” i zmiany, jakie po nim w Polsce nastąpiły. Do czego mnie potrzebował, tego nie ukrywał, bo szczerze wyjaśnił: „Będziecie się zajmowali gospodarką przestrzenną, bo praca magisterska wykazuje przygotowanie do tego. I pamiętajcie transport jako czynnik lokalizacji, cały transport a nie tylko porty morskie, bo tą katedrę przebuduję na katedrę ekonomiki całego transportu a nie tylko portów morskich.”

W przedwojennej Gdyni, staraniem jego ojca dostał on posadę w stworzonej dla niego Radzie Interesantów Portu Gdyńskiego i w niej zrodziła się w nim z czasem myśl kierowania Katedrą Ekonomiki i Organizacji Portów Morskich w WSHM a następnie w WSE w Sopocie. Kłopot z tym, że

w obu tych uczelniach istniała obok niej Katedra Ekonomiki Transportu Morskiego, kierowana przez Tadeusza Ocioszyńskiego, przed wojną dyrektora departamentu morskiej żeglugi handlowej w resorcie Eugeniusza Kwiatkowskiego. Od czego jednak radosna twórczość, niby-naukowa. Mój promotor zaprzeczył temu, że porty morskie wraz z żeglugą morską należą do jednej gałęzi transportu morskiego, gdyż zdaniem jego porty morskie stanowią odrębną od transportu morskiego gałąź transportu. Było to brednią dla każdego myślącego logicznie, ale on głęboko w nią wierzył, narzucił pracownikom swojej katedry i każdego, kto to negował traktował jako swojego wroga. Po wygranym teleturnieju, nabrałem odwagi polemizowania z wszelkim nieuctwem dotyczącym transportu, powierzonego mojej specjalizacji naukowej. Wiedziałem, że nadejdzie moment wyjaśniania przeze mnie tej bzdury, ale na pierwszy cel podjąłem inną „prawdę naukową” przypisywaną transportowi.

Na uniwersytecie w Bonn niemiecki profesor zajmujący się transportem, zestawił listę swoistych odrębności transportu, że jak innych usług nie można usług transportowych tworzyć na zapas, że rozmieszczeniu tych usług towarzyszy renta ich lokalizacji, że linie transportowe mają kierunkowość „tam” i „z powrotem” zatem równoważenie obciążenia na obu tych kierunkach zmniejsza koszty „pustych przewozów” itd. Zasadnicze nieporozumienie polegało na tym, że lista ta dotyczyła osobliwości technicznych usług transportowych a w Polsce traktowano te osobliwości jako rzekome prawa ekonomiczne transportu. W 1960 roku, opublikowałem w mojej WSE moją pierwszą rozprawę „Podstawowe wiadomości o transporcie”, w której wyjaśniałem, że prawa ekonomiczne są te same w transporcie jak w innych dziedzinach gospodarki, że zatem odrębne prawa ekonomiczne transportu nie istnieją.

Publikację tą traktowałem jako pierwszy fragment mojej rozprawy doktorskiej pod tytułem „Transport jako przedmiot badań ekonomicznych” i rozesłałem jej egzemplarze do tych kilku uczelni, zajmujących się transportem, dla nawiązania z nimi kontaktów. Dostałem odpowiedź tylko z Politechniki Szczecińskiej, do której w 1950 roku skierowano asystenta WSHM do prowadzenia tam ekonomiki transportu. Na początku lat 60. był on już „profesorem bez habilitacji” zapraszającym mnie do Szczecina na spotkanie dyskusyjne na temat praw ekonomicznych transportu. Spotkanie to miało miejsce na początku 1961 roku a słuchaczami naszej dyskusji była spora grupa młodych ludzi, takich samych asystentów jak wtedy ja. Spotkanie trwało długo, przeczucaliśmy się argumentami za i przeciw istnieniu transportowych praw ekonomicznych. W pewnym momencie gospodarz spotkania zamknął je konkluzją: „Prawa ekonomiczne transportu istnieją, tyle że jeszcze nie zostały wykryte”. Paradne! Po kilkunastu latach, już jako profesor, przebywałem w Szczecinie jako recenzent prac doktorskich oraz habilitacyjnych, tamtych młodych słuchaczy. Zbliżały nas dwukrotne co roku sympozja naukowe w Kołobrzegu. Finałem tej wieloletniej współpracy była godność doktora honoris causa, nadana mi w 1999 roku przez Uniwersytet Szczeciński.

Tak pięknie dla mnie rozpoczęty rok 1961, owocował licznymi moimi tekstami w prasie z zakresu gospodarki morskiej. W grudniowym numerze „Techniki i Gospodarki Morskiej” odważyłem się wreszcie na artykuł „Porty

morskie jako stacje transportowe”. W tym tekście ściśle związanym z tematem mojej pracy doktorskiej, tłumaczyłem, że każda gałąź transportu posiada właściwy jej rodzaj stacji, niezbędnych dla jej funkcjonowania: dla kolei są to stacje kolejowe, dla samolotów lotniska, dla żeglugi rzecznej porty śródlądowe a dla żeglugi morskiej porty morskie. Dlatego transport morski składa się z żeglugi morskiej i z portów morskich. Na takie dictum mój promotor wpadł w szal, krzycząc, że tym tekstem „zniszczyłem cały dorobek jego życia”. (Sic!).

Boy-Żeleński, przedstawiając podobne komentarze profesorskie na międzywojennej polonistyce, doradzał aby po takich wypowiedziach delikatnie podnieść ich z foteli, równie delikatnie wynieść z katedr, a w katedrach tych przeprowadzić dezynfekcję. Na mojej drodze naukowej rok 1961 był dla mnie przełomowy: potwierdził, abym bez względu na konsekwencje był wiernym maksymie: *amicus Plato, sed magis amica veritas* oraz doceniał rady mistrzów literatury pięknej, takich jak *Boy-Mędrzec*.

Mój promotor zawarł się, aby zniszczyć pięknie się rozwijającą moją karierę naukową. Najpierw postanowił wyrzucić mnie z WSE, ale na to nie pozwoliły mu władze uczelni, potem postanowił mnie przenieść do innej katedry, aby usłużny jej kierownik rychło usunął mnie z uczelni, jako zbędnego, czego ja odmówiłem, wreszcie uzgodnił ze mną karę, abym do końca roku akademickiego nie pojawiał się w katedrze, a na uczelni wyłącznie w kwesturze dla odbioru poborów. Karę przyjąłem bez dyskusji, bo taki niespodziewany urlop naukowy uznałem za wystarczający dla dokończenia mojej rozprawy doktorskiej. Mój promotor starał się o powrót wiosną 1962 na kolejną kadencję rektorską, po której w 1965 roku przejść musiał na ustawową emeryturę i do objęcia tego urzędu nie chciał mnie widzieć na oczy. Rektorem został wybrany a przechodząc na emeryturę napisał jedyną w życiu książkę „Byłem juniorem” (w odziedziczonej po ojcu rodzinnej fabryce, wkrótce upaństwowionej). Dopóki nie popadłem w niełaszkę, byłem mu bardzo potrzebny do zastępowania go w jego zajęciach dydaktycznych i spodziewałem się, że jako rektorowi będę mu jeszcze bardziej potrzebny i nie myliłem się. Po moim powrocie do katedry, jeszcze przez pewien czas byłem przez niego szukanowany, ale po moim doktoracie w roku 1963 sytuacja powróciła do *status ante quo*. Po tylu latach opisuję te perypetie pogodnie, ale w czasie ich trwania ciężko je przeżywałem, co uzasadnia ich tytuł :„*Jak hartowała się stal*”. Po szczegóły odsyłam do części środkowej mojej autobiografii „Już tylko cywilizacja” (Wyd. A.Marszałek, Toruń 2006: „Wspomnień część druga. Między Październikiem a Sierpniem, czyli Czas Średniowiecza”. To ostatnie to aluzja do tytułu znanej książki Bierdiajewa.

Najważniejsze pozycje dorobku naukowego

ELEMENTY OGÓLNEJ TEORII TRANSPORTU (PWN, Łódź 1966, s. 174).

Pierwsza moja książka wydana poza uczelnią. Tadeusz Ocioszyński był jej recenzentem uczelnianym, wysoko ją oceniając na jedynym spotkaniu, jakie kiedykolwiek z nim miałem. Zaprosił mnie do swej willi w

Sopocie, podczas długiej rozmowy wspominając swą młodość i studia w Warszawie, rozpoczęte w 1915 roku, kiedy po stuletniej niewoli rosyjskiej otwarto w niej polski uniwersytet i politechnikę. Często prelegentem był w nich wtedy Władysław Studnicki, uwielbiany przez studentów za jego wspaniałe patriotyczne prelekcje. Ze swej strony opowiedziałem jak we wrześniu 1964 roku poznałem na WSE w Sopocie jego syna Konrada, wykładowcę ekonomiki transportu na kanadyjskim uniwersytecie w Halifax, który wtedy pierwszy raz po wojnie odwiedził Polskę

TRANSPORT JAKO CZYNNIK REGIONALIZACJI OSADNICTWA (Gdańskie Tow. Naukowe, Gdańsk 1967, s.233).

Nieżyczliwa postawa mojej rady wydziału do przedłożonej mi pierwszej wersji mojej rozprawy habilitacyjnej, skłoniła mnie do podzielenia jej na dwie książki i wydanie ich poza WSE. Pod pierwotnym tytułem pozostawiłem część teoretyczną rozprawy, opartą na teorii ośrodków centralnych Waltera Christallera i przedłożyłem ją Gdańskiemu Towarzystwu Naukowemu, które wydało ją na zlecenie Polskiej Akademii Nauk. Mój wydział uznając ją za rozprawę geograficzną a nie ekonomiczną, wyznaczył jako jej recenzentów dwóch geografów, profesora Kazimierza Dziewońskiego z Warszawy i profesora Floriana Barcińskiego z Poznania. Ci, którzy oczekiwali z ich strony trudnej dla mnie przeprawy, srodze się zawiedli: właśnie dzięki nim moja habilitacja była sympojum naukowym a nie jego parodią, rozmową recenzentów ze mną, gdyż członkowie rady wydziału nie mieli nic złego do powiedzenia, a protokołująca przewody habilitacyjne sekretarka rektora powiedziała po nim do mnie: „Panie Andrzeju, to była najlepsza obrona, jaką dotychczas protokołowałam”.

GNIAZDO ORŁA BIAŁEGO (Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1968. s. 351).

W maszynopisie mojej rozprawy habilitacyjnej treść tej książki miała Polskę jako *case study*. Ponieważ moja rada wydziału zażądała zasadniczego zmniejszenia jej objętości, z części usuniętej powstała odrębna publikacja, od lat licealnych będąca książką moich marzeń, odkąd przeczytałem wydane wtedy dzieło Marii Kielczewskiej „O podstawy geograficzne Polski”. Dla mnie od początku stało się ona książką kultową, w której znalazłem temat dla pierwszej mojej książki, zrealizowany po dwudziestu latach. Wędrowałem z maszynopisem „Gniazda Orła Białego” po warszawskich wydawnictwach odprawiany słowami, że nie interesuje ich taki temat. Dopiero Instytut Wydawniczy PAX przeczytał maszynopis i w szybkim tempie książkę wydał. Zainteresowała ona dużo więcej czytelników niż moja rozprawa habilitacyjna i w tym wydawnictwie ukazywały się po niej dwie dalsze moje książki. W pół wieku po wydaniu tej pierwszej, widzę jej mankamenty. Profesorowi Labudzie zawdzięczam odejście od ówczesnej archeologii głoszącej: „byliśmy, jesteśmy, będziemy” a własnej samokrytyce od historiografii spod znaku „Polska-Niemcy. Dziesięć wieków zmagania”. Owo półwiecze zastąpiło tamte ujęcia geopolitycznym spojrzeniem na obecną czasoprzestrzeń Polski.

Ewolucja ta nie przekreśla znaczenia tamtej książki, lecz ją dowartościowuje. Na zawsze zapamiętałem zaskoczenie profesora Klafkowskiego: „*To pan jest autorem tej książki?*” Ponieważ miałem wtedy 35 lat.

EKONOMIKA TRANSPORTU (Praca zbiorowa, Wyd. Komunikacji i Łączności 1968 s.551).

U schyłku lat 60., równocześnie z obu książkami poprzednimi, z inicjatywy doktora Bogusława Kalestyńskiego ukazała się 14-rozdziałowa monografia ekonomiki transportu. Gdy przedstawił on układ tej książki, zgłosiłem chęć napisania jej rozdziału pierwszego o tytule „Przedmiot ekonomiki transportu”. Odpisał mi, że autorów upatruje wyłącznie w seniorach zajmujących ekonomiką transportu na uczelniach, czyli owych <profesorów bez habilitacji>. Krótco potem powiadomił mnie, że upatruje we mnie autora nie tylko rozdziału pierwszego, ale i drugiego pod tytułem „Rola transportu w gospodarce narodowej”. Było to logiczne, skoro zajmowałem się <całym transportem> a nie <ekonomiką branżową> czyli przedsiębiorstwami jednej tylko gałęzi transportu. Na pożegnanie się po habilitacji z ekonomiką transportu, była to świetna propozycja, ale co ją spowodowało? Otóż w dziesięć lat po wejściu w życie ustawy o stopniach i tytułach naukowych, <seniorzy> odczuwali już napór habilitującej się młodzieży, ale to nie znaczy, aby ktoś z niej wyznaczał, kto z nich ma być autorem określonego rozdziału tej pracy zbiorowej. Obrazili się więc i gremialnie wycofali się z propozycji doktora Kalestyńskiego. Dlaczego jednak ową zmianę pokoleń nazwali <Buntem Młodych>, zamiast <Abdykacją Starych>? Współautorami tej książki zostało więc 11 „młodych”, sześciu po habilitacji a pięciu tuż przed nią. Według wykazu autorów jestem jednym z tych pięciu, jednak <stopka> na końcu książki podaje: „Podpisano do druku w październiku 1968. Druk ukończono w listopadzie 1968.” A habilitację obroniłem 24 października 1968. Gdy książka ta się ukazała, czekałem już tylko na zatwierdzenie habilitacji. Oba moje w niej rozdziały liczą 107 stron, czyli bez mała piątą część tej monografii. Dlatego na rozstanie się z WSE, dodaję mój udział w niej, jako dorobek mojego transportowego w niej czeladnictwa.

KSZTAŁTY POLSKIEJ PRZESTRZENI (Instytut Wydawniczy PAX 1970, s. 255).

Po sukcesie Gniazda Orła Białego, wydawcy tej książki zwrócili się do mnie, abym po opisie w niej przemian polskiej przestrzeni w wiekach ubiegłych, zajął się jej zmianami w XX wieku, poczynając od odzyskania niepodległości aż do roku wydania tej książki, kończąc prognozą zmian podziału administracyjnego Polski w przyszłości. Żegnając się ze mną po habilitacji, jej recenzent profesor Dziewoński prosił, bym odwiedzał go w Warszawie ilekroć do niej przyjadę. A wtedy już bywałem w niej niemal co

tydzień. U profesora Dziewońskiego trwały nasze dyskusje o potrzebie zasadniczych zmian podziału administracyjnego Polski. Znałem założenia Planu Krajowego I postulujące ponad podwojenie liczby jej województw, z 14 do 29. Kiedy w 1950 roku liczbę województw powiększono o trzy nowe na zachodzie kraju z siedzibami w Opolu, Zielonej Górze i Koszalinie, profesor Dziewoński konsekwentnie o tyle zwiększył z 29 na 32 „małe województwa z siedzibami w Tarnowie, Inowrocławiu i Gorzowie”, już nie Wielkopolskim, lecz Lubuskim. Obaj byliśmy za zmianą tej ostatniej nazwy, gdyż w Wielkopolsce miasto to znajdowało się zaledwie przez pięć powojennych lat, od powstania w XIII wieku trwale należąc do historycznej ziemi lubuskiej. Ja w korekcie istniejących województw sugerowałem utworzenie jeszcze jednego z siedzibą w Legnicy, gdy skończy się powojenne bazowanie w niej dywizji armii sowieckiej; obaj z profesorem Dziewońskim zgodni byliśmy co do przeniesienia siedziby województwa lubuskiego z dolnośląskiej Zielonej Góry do lubuskiego Gorzowa. Przez to wszystkie siedziby pruskich obwodów rejencyjnych wróciły by do swych historycznych regionów.

Alternatywnie postrzegałem reformę podziału administracyjnego Polski albo do dziewięciu makroregionów Jerzego Kołodziejskiego, albo do „małych województw” 29 w Planie Krajowym I, skorygowanych do 32 przez profesora Dziewońskiego i o więcej jeszcze w projektach późniejszych. Ja zakładałem ich liczbę na 36, bo wtedy reforma 18 województw byłaby podwojona przy zastąpieniu ich przez „małe województwa”, albo zmniejszona o połowę w przypadku podziału Polski na 9 makroregionów. Przyjmując, że dla określonych potrzeb Polska potrzebuje więcej okręgów niż 18, a w innych wyraźnie mniej, uzyskano by pole manewru w doborze skali terytorialnej najdogodniejszej w każdej z tych trzech sytuacji. Pamiętajmy o obu najniższych szczeblach podziału administracyjnego: powiatach i gminach. Zorganizowane w sieć heksagonalną ośrodków centralnych Christallera stwórzają one w Polsce 252 powiaty i 1564 gminy. Taki pięcioszczeblowy podział wymaga uproszczenia. Tradycyjny podział kraju na województwa i powiaty (szczeble drugi i czwarty) zastąpi trójszczeblowy podział na makroregiony, „małe województwa” i gminy (szczeble pierwszy, trzeci i piąty). Taką reformę podziału wydedukowałem na podstawie przeprowadzonej w 1950 roku reformy podziału administracyjnego Rumunii, zakładając, że za przykładem pierwszego z demoludów podążą pozostałe. Przez pięć lat o książce tej było głucho. Znalazłem jedyną jej recenzję doc. Wysockiego z Uniwersytetu Łódzkiego zachwalającą piękno jej tytułu. Chyba takim on był, skoro w stolicy powstawały książki o tytułach „Konflikty polskiej przestrzeni” czy „Dylematy polskiej przestrzeni” - ale ani słowa w nich o „Kształtach polskiej przestrzeni”. Satysfakcję autorską przyniósł mi dopiero 1 czerwca 1995, w którym wszedł w życie nowy podział terytorialny Polski. W programie pierwszym Polskiego Radia komentowali go słuchacze. Na pytanie: „ Czy do tego nowego podziału przyłożył rękę jakiś naukowiec ?” - odpowiedziano: „Oczywiście, wystarczy powołać się na „Kształty polskiej przestrzeni” profesora Piskozuba. Pierwszy raz usłyszałem ten tytuł przy moim nazwisku, ponieważ profesorem nadzwyczajnym mianowano mnie w Belwederze dopiero dziesięć dni później.

FUNKCJONOWANIE SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1973, s. 227).

EKONOMIKA TRANSPORTU. PODSTAWY METODOLOGICZNE (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975 s. 243).

Obie te książki można nazwać „wspomnieniami z przeszłości”, gdyż nawiązują one do transportowej przeszłości z lat 60. na WSE w Sopocie. „Wspomnieniami wymuszonymi” trzeba dodać, bo na Uniwersytecie Gdańskim, pojawiła się zupełnie nowa i bardziej mnie fascynująca problematyka przemian cywilizacyjnych, usuwająca tamtą problematykę na margines. Książki te powstały z konieczności wykazania się tak zwanym dorobkiem naukowym przy ubieganiu się o tytuł profesora. A do walki o nią ruszyła kadra habilitująca się w ostatnich latach przed powstaniem UG, tutaj podzielona na dwa wydziały ekonomiczne, na których na 24 osoby samodzielnych pracowników naukowych tylko ja z jednym z kolegów byliśmy bezpartyjniymi a pozostali niemal wszyscy w PZPR. I teraz z nimi toczyły się konflikty, już nie o bzdury o to, czy porty morskie należą, czy nie należą do transportu morskiego. Na UG mieliśmy instytuty z zakładami zamiast katedr. Miałem zamiar znaleźć się w Instytucie Transportu Morskiego, zmuszono mnie do wejścia do Instytutu Transportu Lądowego. Kierownictwo jego składało się z czterech osób, dwóch habilitowanych a dwóch nie. UG powstało 1 lipca 1970, więc w lipcu tamta trójka zebrała się dla podziału łupów. Mnie o tym nie zawiadomiono „ażeby nie zakłócać mi wakacji”. Obiecano nam, że po habilitacji każdy z nas obejmie własną katedrę, a ja na UG nie otrzymałem nawet zakładu. Habilitowany partyjny ogłosił się dyrektorem instytutu i kierownikiem zakładu żeglugi śródlądowej; ja miałem należeć do tego zakładu bez przydziału mi jakiegokolwiek funkcji. Tamci bez habilitacji objęli zakład transportu lądowego. Ten który został jego kierownikiem był szefem tego drugiego, który dla równowagi został wicedyrektorem instytutu a więc niejako zwierzchnikiem kierownika jego zakładu. Polityka personalna na piątkę! Skomentował ją dyrektor Instytutu Ekonomii Politycznej, mijając mnie na korytarzu, wołając: „Andrzeju! Tamci trzej do pięć Ci nie dorastają”. Wiedziałem to i dlatego tą sytuacją się nie przejąłem. Zająłem się walką o profesurę, tu miałem do czynienia z groźnymi intrygantami. Nie wdając się w szczegóły powiem tylko tyle: wniosek o moją profesurę wyszedł z senatu UG do Warszawy w lutym 1972 roku, a profesorem zostałem w czerwcu 1975, po 40 miesiącach! Tyle w teorii koniunktur trwa tak zwany cykl świński. Nazwa świetnie pasuje dla mojej drogi cierniowej do profesury. Gdy wreszcie było wiadome, że sprawa dobiega pomyślnego dla mnie końca, nagle stworzono dla mnie zakład w tym instytucie. A obie książki, jakie na tej drodze powstały, nie powstały „na odczepnego”. Recenzował je profesor Ignacy Tarski, wcześniej recenzent mojej pracy doktorskiej, któremu zawdzięczałem jej pozytywny dla mnie przebieg.

MORZE W KULTURACH ŚWIATA (Praca zbiorowa pod redakcją Andrzeja Piskozuba, Zakład Narodowy Imienia Ossolińskich – Wydawnictwo Gdańsk 1976, s. 518).

Kierując kilka kadencji sekcją ekonomiczną Gdańskiego Towarzystwa Naukowego w prelekcjach swych podjąłem tezę Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, jakoby w społeczeństwach ludzkich istniały obok siebie kultury morskie i kultury lądowe. Takiego podziału nie ma. Zamiast szukać kultur morskich, badajmy rolę morza w różnych kulturach. Pani Teresa Englert, ciotka braci, aktora i reżysera, nieraz o tym słyszała na naszych prelekcjach, więc kiedy objęła kierownictwo w gdańskim oddziale Ossolineum, zaproponowała mi redagowanie książki na ten temat. Wielką pracę w szukaniu współautorów tej książki wykonał młody Kazimierz Orzechowski, po latach kierownik Wydawnictwa UG. Książkę podzieliłem na sześć części z różnych obszarów i epok, w każdej po trzy rozdziały, w sumie zadanie dla 18 najlepszych w Polsce znawców tematu. Przedmowę do tej książki napisał sędziwy Jan Parandowski. Do mnie należało podsumowanie w rozmiarze arkusza tekstu do każdej z tych sześciu części książki. Był to dla mnie znakomity start do badania przemian cywilizacji w czasie i w przestrzeni. Na promocji tej książki pojawił się nieznany mi gość, który po przejrzeniu książki powiedział: „Dzisiaj się dowiedziałem, że marynistyka może być solidną literaturą a nie tylko tematem niewybrednych dowcipów”. Był to Piotr Kuncewicz z Warszawy, który od tego dnia stał się moim serdecznym przyjacielem a po latach, gdy był prezesem Związku Literatów Polskich, wprowadził mnie do ZLP po czym wkrótce zostałem wybrany prezesem jego oddziału gdańskiego.

KIERUNEK – ROK DWUTYSIĘCZNY (Instytut Wydawniczy PAX 1976 s. 296).

Jest to trzecia i ostatnia część cyklu rozpoczętego „Gniazdem Orła Białego” dotyczącego przeszłości ziem polskich. Część druga „Kształty polskiej przestrzeni” dotyczyła ich teraźniejszości, zakończonej prognozą, jaka spełniła się pięć lat po wydaniu. Niniejsza jest prognozą odważniejszą, sięgającą końca XX wieku. W momencie wydania „Kierunek – rok dwutysięczny” zawiódł wielu czytelników tym, że nie zapowiadał żadnych cudów-niewidów, mieszcząc się w granicach zdrowego rozsądku. A miłośników *science fiction* taka wizja przyszłości nie interesowała. Kiedy ta książka powstawała, realiści wróżyli przyszłość, wykorzystując cykle koniunkturalne, długie fale Kondratiewa, ale i ostrzeżenia „granic wzrostu”. Mogli się mylić, ale przynajmniej nie wróżyli przyszłości z fusów. Miłej lektury!

ZARYS NAJNOWSZYCH DZIEJÓW TRANSPORTU (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności Warszawa 1979 str. 340).

W napięciu dni poprzedzających nominację profesorską zupełnie zapomniałem kto i po co dał mi maszynopis książki profesora Alfreda Wielopolskiego „Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939”.

Domyśliłem się, że albo Wydawnictwa Komunikacji i Łączności w celu recenzji, albo Autor, dla korekty maszynopisu. Przeczytałem dokładnie maszynopis, bo temat pracy mnie interesował, korygując zarazem zauważone usterki w liczbie ponad stu czterdziestu. Żona żartowała: „Teraz, jak Profesor ciebie spotka, to obje swą magnacką laską”. Kiedy pojawiłem się w wydawnictwie, na korytarzu ujrzałem autora. Na mój widok oparł o ścianę ową sławną laskę i uściskał mnie ze słowami: „Panie Kolego, jakże jestem wdzięczny! Ja, stary człowiek, poczyniłem tyle usterek a pan je wszystkie skorygował!” I odszedł z maszynopisem do redakcji. Gdy wyszedł stamtąd, już mnie szukano ze słowami: „Ale, jak on pana chwalił i jak dziękował! My też dziękujemy! I zaraz zarządzili usunięcie gotowej już „stopki”, aby dokonać w niej zmiany: Druk ukończono 11 czerwca (data mojej nominacji) a przed moim nazwiskiem, jako recenzenta, dodano tytuł: profesor. To jeszcze nie wszystko, powiedziano: Autor nie powinien samowolnie zmieniać tytułu książki na owo „do 1939 roku”, lecz skoro takie jest jego widzenie świata, to niech tak zostanie. Ale pana prosimy o napisanie książki o najnowszych dziejach transportu. I tak się stało. Druk dziesiątej mojej książki „Zarysu najnowszych dziejów transportu” ukończono w lutym 1979 roku.

EKONOMIKA TRANSPORTU (Praca zbiorowa pod redakcją Andrzeja Piskozuba, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności Warszawa 1979 s.362).

W dekadę po pierwszym podręczniku „Ekonomika Transportu”, powstałym z inicjatywy dr. Bogusława Kalestyńskiego, wyszedł drugi podręcznik pod takim samym tytułem, z inicjatywy pięciu ośrodków, uprawiających ekonomikę transportu, reprezentowanych przez współautorów tego podręcznika, którymi są: doc. dr ROMUALD BAUER (Warszawa), doc. dr hab. KLEMENS PIOTROWSKI (Szczecin), prof.dr hab. ANDRZEJ PISKOZUB (Gdańsk), doc.dr hab. KAJETAN ROSZKO (Katowice), i dr BRONISŁAW STĘPŁOWSKI (Poznań). Jak napisano w Przedmowie, autorzy podjęli próbę napisania < czysto ekonomicznej ekonomiki transportu>. Jak wszystkie ekonomiki szczegółowe, tak i ekonomika transportu była dotychczas z reguły wykładana i przedstawiana jako zespół różnych dyscyplin, w związku z czym problematyka ekonomiczna uwikłana tam była w zagadnienia należące do nauki organizacji i kierownictwa, technologii, prawa, geografii, historii itd. Było to uzasadnione w przeszłości, gdy niski był jeszcze stan wiedzy o tych dyscyplinach, ujmowanych w skali działów i gałęzi gospodarki. Dokonany w tym zakresie w ostatnich dziesięcioleciach postęp badań wymaga obecnie odrębnego prezentowania każdej z tych dziedzin wiedzy o transporcie.

WISŁA, MONOGRAFIA RZEKI (Praca zbiorowa pod redakcją Andrzeja Piskozuba, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Warszawa 1982, s.447).

Kiedy w połowie lat 70. zostałem profesorem, po czym rozpoczęły się moje wielkie sukcesy wydawnicze, pozostał we mnie katzenjammer na te psie lata pierwszej połowy lat 70, zmarnowane w zakładzie żeglugi

śródlądowej, rozśmieszającym cały nasz młody uniwersytet. Uwolniła mnie od niego wiadomość, że Wydawnictwa Komunikacji i Łączności wydadzą monografię Wisły jako pracę zbiorową, której redakcję chcą powierzyć mnie. Ta, wielce dla mnie atrakcyjna propozycja, byłaby zadaniem pionierskim, gdyż monografii Wisły dotąd nie było. Podjęta w latach 20. minionego stulecia jej próba upadła po przygotowaniu kilku rozdziałów, wydawanych jako odrębne broszury. Obecna monografia Wisły miała powstać w ramach Programu Wisła, wieńczącego dekadę rządów Edwarda Gierka. W czerwcu 1978 XII Plenum KC PZPR podjęło decyzje otwierające realizację tego przedsięwzięcia. Pierwszym ich prasowym oddźwiękiem była w „Przeglądzie Technicznym” nr 28/1978 dyskusja redakcyjna „Nad Wisłą”, w składzie: redaktor Ignacy Rutkiewicz i profesorowie: Andrzej Piskozub, Aleksander Tuszko i Piotr Zaremba. A po niej nastąpiło pospieszne tworzenie tej Monografii Wisły, Podzieliłem ją na cztery części, obejmujące 30 rozdziałów o objętości ca. po 15 stron (w tym ilustracje). Nie była to zatem praca zbyt czasochłonna dla znawcy problemu. Do części I „Wisła w dziejach Polski” i części II „Wisła w geografii Polski”, każdej po sześć rozdziałów, dobrałem najlepszych dostępnych autorów. Dla części III „Wisła w gospodarce Polski” (8 rozdziałów) i IV „Wisła – przyszłość rzeki” (9 rozdziałów), gdy miałem wątpliwości przy doborze autorów, konsultowałem ich dobór ze znawcami tematu. Sam byłem autorem przedostatniego rozdziału części IV: „Wisła a integracja sieci dróg wodnych Polski”, w którym apelowałem o budowę dwóch kanałów, projektowanych w zaborze pruskim przed I wojną światową: Kanału Głogów- Śrem, łączącego Odrę z Wartą oraz Kanału Oborniki-Fordon łączącego Wartę z Wisłą (ten był w okresie międzywojennym postulowany także przez Tadeusza Tillingera). Powstanie dzięki nim Centralna Obwodnica Wodna, pierścieniowe połączenia wodne Wisły, Odry i Warty. Zagadka: kiedy ta książka ukazała się? Na mój rozum, była gotowa przed wielkim strajkiem sierpnia 1980 roku, który wyłączył Gierka z polityki. Na okładce książki podano: Warszawa 1982. Po wprowadzenia stanu wojennego prasa podała, że w pożarze Domu Książki w Warszawie na początku roku 1982 spłonęła część (jak duża?) jej nakładu. A stopka na końcu tej książki podaje: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1983 (sic!). Oddano do fotoskładu we wrześniu 1980. Podpisano do druku i druk ukończono w grudniu 1982. Brak tylko informacji: <zgasła wraz z Projektem Wisła>. Jako jej redaktor, otrzymałem z wydawnictwa kilka egzemplarzy książki i jeden wysłałem w darze Bibliotece Kongresu w Waszyngtonie. Niewątpliwie Encyclopaedia Britannica stamtąd dowiedziała się o tej książce, którą wymienia, wraz z nazwiskiem jej redaktora w haśle: Vistula. A propos: Do kiedy w stanie wojennym obowiązywał zakaz przesyłek za granicę?

GOSPODAROWANIE W TRANSPORCIE (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności Warszawa 1982 s.296).

Na dwanaście dotąd wydanych moich książek, sześć czyli połowę z nich drukowały Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Ta jest siódmą z nich, przeważa szalę. Nie uchodzi to autorowi, który od dekady zapowiadał,

że przechodząc w 1970 roku z WSE na UG zmienia swą specjalność z ekonomiki transportu na historię i geografie cywilizacji. Czas najwyższy udowodnić to tematyką następnych książek. Dlatego tą ostatnią książką żegnam się z Wydawnictwem Komunikacji i Łączności, serdecznie dziękując mu za realizację owej <większej połowy> mojego dotychczasowego dorobku książkowego. W ośmiu rozdziałach tej pożegnalnej książki starałem się zbilansować to wszystko, czego dotknąłem w transporcie w minionym ćwierćwieczu i co nowego dodałem do wiedzy o transporcie.

Nie byłbym jednak sobą, gdybym nie poszerzył zdania, którym rozpocząłem ten komentarz. Wydawnictwo przeważało szalę ilościową publikowania mojej twórczości, a we mnie przelała się szala cierpliwości wobec ingerowania w treść autorską nie tyle wydawcy, co jej recenzenta, obrażającego autora. Wydawnictwo mające autorów głównie po szkołach zawodowych, ma rację, że poprawia styl i treść ich publikacji. Ja dotąd tylko jedną książkę miałem recenzowaną przez wydawcę z innej półki, mianowicie przez Ossolineum, i gdy się zapytałem, co mam w książce poprawić, usłyszałem: mnie nie wolno poprawiać autora, mogę tylko zwrócić mu uwagę na usterkę. W mojej niedawnej książce o najnowszych dziejach transportu, wydawca pozmieniał moje ilustracje, zastępując je innymi, bez uzgodnienia ze mną, a to nie uchodzi. To przemilczałem, ale gdy do obecnej wyznaczono dwóch recenzentów, moich kolegów i rówieśników, i kiedy jeden z nich pisze ją „z pełną kulturą” a drugi do tej pożegnalnej książki z belferskim podejściem, pisze „na autobiografię naukową ma autor jeszcze czas” skreślając całe akapity mojej przedmowy – to czy to jest w porządku? Recenzenta pał licho, ale dlaczego redaktorka książki, której zwróciłem na to uwagę, przyjęła wszystkie jego skreślenia, które wypaczyło cały sens tej pożegnalnej przedmowy? A ponieważ to tekst pożegnalny, obojgu powiadam: „Żegnajcie! I obym was więcej na oczy nie widział!”

.....

INTERMEZZO

Strajk stoczniovców latem 1980 roku był półmetkiem mojej aktywności uczelnianej. 23 lata przed nim rozpocząłem tę aktywność jako asystent WSE w Sopocie. Za 23 lata po nim ustawowo oczekuje mnie uniwersytecka emerytura a na niej niewiadoma przyszłość. Strajk 1980 roku przyniósł większe zmiany w mojej pozycji na Uniwersytecie Gdańskim, aniżeli jego powtórka u schyłku dekady lat 80. Ten drugi obalił system polityczny, narzucony Polsce po drugiej wojnie światowej, przywracając jej wolność. Ten pierwszy dokonał tego samego w mikroskali szkolnictwa wyższego, dając mu wolne wybory władz w 1981 roku. Wcześniej o wszystkich awansach uczelnianych decydowała postawa polityczna kandydata a nie jego pozycja naukowa. W 1972 roku między uniwersytetami w Gdańsku i w Aberdeen podpisana została umowa o wymianie naukowej. Co miesiąc na czterotygodniowy staż naukowy wysyłano kilkunastoosobową ekipę do partnerskiego uniwersytetu. W Gdańsku, przewidując awantury o ten staż, sporządzono wieloletni

harmonogram stażystów, nie patrząc ani na ich protesty z powodu długiego na to oczekiwania, ani nie pytając się, czy w ogóle ich taki wyjazd interesuje. Mój staż wyznaczono na kwiecień 1978 roku, po 64 miesiącach. Walcząc wtedy o profesurę, przy przeciągającym się czasie jej załatwienia, całkowicie o stażu tym zapomniałem, przygotowując książki, jedną po drugiej. W lutym 1978 roku wydziałowy sekretarz PZPR (!) przyszedł do mnie przypomnieć, że za dwa miesiące lecę na staż do Aberdeen. Okazało się, że zagranicznymi wyjazdami rządzi te same reguły co z wydawaniem książek. Spodoba się pierwsza, proszą o maszynopis następnej. Tak samo było z moimi wyjazdami uczelnianymi na schyłku lat 70: cztery książki z jednej strony, cztery wyjazdy za żelazną kurtynę z drugiej. Kwietniowy staż w kwietniu 1978, w którym wolny czas spędzałem w uniwersyteckiej bibliotece zamiast włóczyć po miejskich sklepach, został zauważony przez uniwersytecką profesurę. Gdy dowiedziała się, że na UG od lat jestem przewodniczącym senackiej komisji bibliotecznej, zafundowała mi drugą w tym roku podróż do Aberdeen. W grudniu tego roku za współpracę z UG rektor szkockiego uniwersytetu miał otrzymać z rąk ambasadora polskiego w Londynie wysokie odznaczenie państwowe, Na tę uroczystość zaproszono: rektora UG z żoną, prorektora UG z żoną ... i profesora Piskozuba. Tym, których zaproszenie tej ostatniej osoby zaskoczyło, wyjaśniono, że Aberdeen od dawna chce zawrzeć z Gdańskiem porozumienie o współpracy międzybibliotecznej, ale z przysłanym w tym celu pracownikiem bibliotecznym UG, niczego nie udało się załatwić, bo zupełnie nie znał języka angielskiego. Okazało się, że rektorostwo UG do Aberdeen przyjechać nie mogą. Prorektor tak, ale bez chorej żony, więc poleciliśmy we dwóch, z Mirkiem Krzysztofiakiem, moim kolegą ze studiów na WSHM. Uroczystości w Aberdeen się udały, międzybiblioteczna umowa także. Sukces ten sprawił wysłanie mnie w czerwcu 1979 do Bonn na pożegnanie przechodzącego na emeryturę rektora tamtejszego uniwersytetu. Kierował on tam studiami transportowymi, więc zaprosił mocno już przerzedzonych polskich seniorów z tej dziedziny. Ci, jak przed dekadą, zbojkotowali wspólny z < młodymi > podręcznik, tak teraz pozostawili im atrakcyjny wyjazd do Nadrenii, gdzie urodziła się moja mama. Pojechała nas czternastka, głównie partyjnych. Na sesji naukowej wygłosiłem referat o pułapkach długookresowych prognoz przemian transportowych. W sesji uczestniczył w delegat z USA, profesor Mieczkowski, profesor Cornell University. Jako student SGPiS wyjechał do USA i tam pozostał, kończąc na tym uniwersytecie studia i żeniąc się z Japonką, którą poznał na tych studiach. Przyglądał się nam ze światopoglądowego punktu widzenia i pożegnał słowami: „Jesienią 1980 roku odbędzie się w Filadelfii kolejny Zjazd Słowiański. Chciałbym na niego zaprosić z państwa dwie osoby: profesor Teichmanową za urodę i profesora Piskozuba za inteligencję”. Ona z zaproszenia nie skorzystała, a ja tak, i to z ogromna satysfakcją. Zanim doszło do wyjazdu na ten zjazd, wiele się w Polsce zmieniło.

W styczniu 1980 roku przeprowadzono wybór przewodniczącego rady naukowej przy wojewodzie gdańskim. Kiedy profesor Kołodziejwski został wojewodą gdańskim i powołał mnie do tej rady, nie wyobrażałem sobie, że zostanę jej przewodniczącym, bo o to rywalizowali dominujący w niej

członkowie PZPR. Tym razem kryzys gospodarczy był w całym kraju, więc chętnych do tej funkcji było niewielu. W przeprowadzonym referendum uzyskałem najwięcej głosów i zostałem jej przewodniczącym. Wynik ten ucieszył Jerzego, z którym byłem w przyjaźni od ponad 20 lat. A ja zauważyłem, że „źle się dzieje w państwie duńskim”.

Wiosenne wolne wybory władz UG jeszcze bardziej mi to uświadomiły, Profesorowie UG nie wybrali mnie elektorem, więc zupełnie się tymi wyborami nie interesowałem. Tymczasem na zebraniu elektorów wybierających kandydatów na nowego rektora UG, elektorzy studenci z obu wydziałów ekonomicznych UG wnioskowali o dołączenie mnie do ich grona, Wybory kandydatów były jawne, co utrudniło sprzeciw osobom mi niechętnym. Zostałem zatem jednym z czterech kandydatów na rektora UG. Szansa wygrania wyborów była zerowa, bo murowanym ich zwycięzcą był młody profesor, który cały długi strajk stoczniowy odsiedział w Stoczni Gdańskiej. Ja zabawiłem się w kampanię wyborczą w stylu amerykańskim, co dało mi blisko czwartą część głosów i popularność, która pozwoliła mi wygrać wybory dziekańskie na Wydziale Ekonomiki Transportu UG. Pomimo otwartej wobec mnie wrogości organizacji partyjnej, pokonałem większością dziesięciu głosów ich kandydatkę i zostałem na trzy lata dziekanem mojego wydziału. Funkcję podjąłem z początkiem października, poprowadziłem inaugurację wydziałową, po niej wybory w instytutach mojego wydziału. Tu zmiana nastąpiła tylko w moim instytucie, gdzie wybory przegrał dotychczasowy jego dyrektor, pokonany przez swego zastępcę. Potem przekazałem mojemu prodziekanowi zastąpienie mnie przez dziesięć dni na urzędzie i poleciałem do USA.

Te półtora tygodnia po drugiej stronie Atlantyku wykorzystałem maksymalnie. Niedzielę 2 listopada spędziłem w samolotach, z Warszawy do Nowego Yorku i stamtąd do Ithaki, w której mieści się Cornell University. W poniedziałek zabrała mnie japońska żona Mieczkowskiego dla pokazania mi uczelni, w której była wykładowcą, w odległej od Itaki miejscowości. Wtorek był dniem wyborów w USA, Mieczkowski zabrał mnie do miejsca jego głosowania, gdzie uprzejmie zapoznano mnie z lokalem wyborczym, a wieczorem oglądałem w telewizji wygraną prezydenta Ronalda Reagana. W środę długa podróż autostradą z Ithaki położonej w centrum stanu Nowy York do Filadelfii, na południowo wschodni kraniec Pensylwanii, pokazała mi rzeczywistość, dotąd znaną mi tylko filmów Hollywoodu. Dwa następne dni to zjazd słowiański, z niezliczoną liczbą dyskusji panelowych. Mój panel o systemie transportowym Polski, przedstawionym porównawczo z innymi demoludami, prowadził profesor Holland Hunter, autor znanej mi książki „Soviet transport policy”, ogromnie wychwalając przejrzystość załączonych tabel statystycznych z danymi pobranymi z „Roczników Statystycznych GUS”, niewiarygodnymi nawet w odniesieniu do własnego kraju. Oprócz własnego, odwiedziłem tylko panew „Polish Pope”, z ciekawości jak katolicy z różnych krajów słowiańskich przedstawia Jana Pawła II w dwa lata po jego papieskim ingresie. Resztę pobytu na tym zjeździe poświęciłem rozmowom kularowym z licznymi polskimi migrantami, oblegającymi jedynego bodaj gościa zza żelaznej kurtyny, do tego z miasta, w które przed trzema miesiącami dwa wpatrzone były oczy z całego świata. Sobota była dniem

powrotu z Filadelfii do Ithaki a niedziela początkiem drogi powrotnej ... przez Kanadę. Postanowiłem bowiem rewizytować Konrada Studnickiego-Gizberta za jego u mnie odwiedziny podczas jego pobytu w Polsce. Syn Władysława Studnickiego, jako dyrektor Canadian Transport Commission, był wtedy ważną osobą w administracji Kanady. Już w 1975 roku chciał mnie zaangażować na dwa miesiące letnich wakacji jako doradcę z wysokim wynagrodzeniem, ale wtedy musiałem odmówić z uwagi na wcześniejsze moje zobowiązania rodzinne. W niedzielę 9 listopada wczesnym popołudniem wsiadłem w Ithace, do lokalnego autobusu, który mnie dowiózł do pobliskiego Syracuse, przez które kursowały autobusy między Waszyngtonem a Ottawą. W tej ostatniej oczekiwał mnie Konrad, zabierając mnie do swej willi w Chelsea, na północ od Ottawy, w krajobrazie przypominającym Pojezierze Kaszubskie. Z niej w poniedziałek dowieziono mnie do jego miejsca pracy w Ottawie, gdzie do wielonarodowej ekipy wygłosiłem prelekcję o żegludze śródlądowej w Europie. Ostatni dzień mojego tam pobytu to 11 listopada, będący w Kanadzie świętem narodowym. Pożegnano mnie uroczystą ucztą, na którą Konrad zaprosił znajomych Polaków, pracujących w różnych resortach rządu kanadyjskiego, po czym zawiózł mnie na lotnisko w Montrealu, odległe od Chelsea jak Gdańsk od Warszawy. Tam międzylądowały samoloty wracające z Nowego Yorku do Europy. Taki był koniec moich podróży poza Polskę i ostatnia moja podróż samolotem.

.....

POLSKA MORSKA. CZYN XX WIEKU (Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986, s. 288).

Narzucony Polsce 13 grudnia 1981 stan wojenny, już na początku mojej kadencji dziekańskiej odroczył moje plany naukowe i to na całą dekadę lat 80., bo jak siedmioletni stalinizm lat 1949-1956, oznaczał nawrót do ponownych siedmiu lat chudych 1982-1989. Na ten czas przyszło odłożyć marzenia o stworzeniu na UG Katedry Nauki o Cywilizacji oraz o zmianie w Informatorze Nauki Polskiej mojej specjalności naukowej z ekonomiki transportu na historię i geografii cywilizacji. Obu moim adiunktom pozostawiłem zajęcia z ekonomiki transportu sam pozostając pod przykryciem historii transportu zamiast historii cywilizacji i geografii transportu zamiast geografii cywilizacji. W treści tych przedmiotów transport morski dominował nad transportem lądowym, co miało uświadamiać dociekliwym, że dziekan wydziału ekonomiki transportu wyzwolił się z lądowego profilu, narzuconego mu z przejściem z WSE do UG.

Moja czternasta książka jest pierwszym tego przykładem. Udowodniła, że „Tysiąc lat Polski na morzu” to taka sama brednia jak „Polska-Niemcy. Dziesięć wieków zmagania”. Przed XX wiekiem państwo polskie, jakkolwiek się nazywało, nie miało ani floty handlowej, ani wojennej ani zamorskich kolonii. Miała to Kurlandia, lenno Rzeczypospolitej, ale to nie to samo. W XIX wieku Polacy wyjeżdżali latem na modne plaże zachodnioeuropejskie ale dopiero w XX polubili plaże w Sopocie i w Połędzie

Tyszkiewiczów na Żmudzi. Na nich przed Wielką Wojną rodziło się marzenie o Polsce morskiej, ale w traktacie wersalskim odrodzona Litwa dostała Kłajpedę, a Polska Gdańska nie! Wojna bolszewicka 1920 roku pokazała, co to znaczy nie mieć własnego portu wojennego. Tadeusz Wenda wskazał najlepsze miejsce jego lokalizacji, we wsi Gdynia, tuż przy granicy Wolnego Miasta Gdańska, aby po powrocie do Polski połączyły się one w jedno miasto. Po zamachu majowym Eugeniusz Kwiatkowski zmienił założenia rozwoju Gdyni jako militarnego dopełnienia Gdańska. Teraz Gdynia miała otrzymać wielki port handlowy konkurencyjny dla Gdańska. Podczas II wojny światowej Niemcy powrócili do pierwotnych polskich założeń wobec Gdyni, rozbudowując jej funkcję jako portu wojennego o olbrzymim potencjale produkcyjnym, scalając stopniowo oba miasta w połączony Zespół G-D. W Polsce powojennej nadzieje na dokończenie tej integracji rozwiały się w latach stalinizmu.

DZIEDZICTWO POLSKIEJ PRZESTRZENI. GEOGRAFICZNO-HISTORYCZNE PODSTAWY STRUKTUR PRZESTRZENNYCH ZIEM POLSKICH (Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wydawnictwo, Wrocław 1987 s. 337).

Do powstania tej książki przyczynił się wojewoda Kołodziejski, proponując abym poprowadził na Politechnice Gdańskiej wykłady z planowania przestrzennego w Polsce. Lata 80. kończyły mój przegląd z tego punktu widzenia ostatnich dwóch jej makroregionów.

W radzie naukowej OBET moje niemal wszystkie wystąpienia dotyczyły zaniedbanego makroregionu centralnego. Profesor Maria Kielczewska-Zaleska w książce „O podstawy geograficzne Polski” wydanej w 1946 roku, wręcz insynuowała, czy wobec zniszczonej Warszawy, stolicą Polski w jej nowych granicach nie powinna zostać Łódź. Tak daleko bym nie szedł. Łódź nie została stolicą, ale nikt nie zaprzeczy, że w obecnych granicach Polski jest tak, jak i w jej granicach średniowiecznych, była ona w geograficznym centrum Polski. Nota bene dla mieszkańców stolicy, ważniejsze jest to, czy mieszkają w najzdrowszej niż w centralnej okolicy państwa. Na tej zasadzie wiek temu Australia przeniósła swą stolicę z Sydney do Canberry – miasta-ogrodu, a niedługo po tym Melchior Wańkowicz w książce o Centralnym Okręgu Przemysłowym marzył, że przyszłą stolicą Polski mógłby być centralny w nim Sandomierz, przekształcony w nadwiślańskie miasto-ogród.

W Ośrodku Badawczym Ekonomiki Transportu, walnego wsparcia mojej koncepcji przekształcenia Łodzi w centralny węzeł komunikacyjny Polski, udzielił mi doc. dr Bogusław Liberadzki. Poznaliśmy się w maju 1982 roku, kiedy byłem recenzentem jego rozprawy habilitacyjnej, od której zaczęła się nasza współpraca. Wkrótce potem został dyrektorem OBET a niedługo potem ministrem transportu. Przekonałem go, że tak jak sieć kolejowa w otoczeniu Łodzi pod zaborem rosyjskim a jeszcze bardziej w Drugiej RP, omija to miasto z trzech stron, podobnie będzie z autostradami jeżeli w porę się temu nie zapobiegnie. Wystarczy A2, wytyczoną równoleżnikowo między Warszawą a Poznaniem, wygiąć łukiem ku południowi, aby dotknęła ona obwodnicy Łodzi, a centralny węzeł autostrad

polskich sam przez to powstanie. W 1984 roku tak właśnie poprawiono trasę tej autostrady i jestem dumny, że tak jak wcześniej Centralna Obwodnica Wodna tak i węzeł autostradowy w Strykowie, to mój wkład w planowanie przestrzenne w Polsce.

Pozostał Sandomierz, projektowany na stolicę Centralnego Okręgu Przemysłowego. Tadeusza Wendy koncepcja portu gdyńskiego i niewiele od niej późniejsza koncepcja Centralnego Okręgu Przemysłowego to dwa znakomite polskie projekty z wczesnych lat Drugiej RP. Władze sanacyjne całkowicie od pierwotnej koncepcji Gdyni odeszły a za COP zabrały się za późno. Także jego doniosłe znaczenie wykorzystali Niemcy. Dokończyli budowy elektrowni wodnej w Rożnowie, dostarczającej energii dla przemysłu zbrojeniowego COP, który ogromnie rozbudowali, korzystając z położenia COP poza zasięgiem lotnictwa przeciwników. Sandomierz z jego zabytkami pozostał na uboczu nietknięty przez wojnę. Podobnie jak Gdynia z lat wojny, tak i wojenne losy COP czekają na ich rzetelne opracowania książkowe. Jerzy Kołodziejski nazwał „Dziedzictwo polskiej przestrzeni” najlepszym polskim podręcznikiem do przedmiotu gospodarki przestrzennej.

.....

MOJA WSPÓŁPRACA Z POLSKIM TOWARZYSTWEM GEOPOLITYCZNYM

Od pierwszego rocznika „Przeglądu Geopolitycznego” dokumentowałem ją artykułami. W 2009 roku zrobiłem to wspólnie z dr Arturem Kozłowskim i mgr Martą Knoch, po to aby promować tą zdolną młodzież, aby po studiach nie gubiła poziomu ujawnionego w ich pracach dyplomowych. Artur napisał świetną pracę doktorską „Geopolityczne znaczenie pokoju brzeskiego z 3 marca 1918 roku”. Skierowałem ją do wydania w Wydawnictwie Adam Marszałek w Toruniu, mającym wyłączność na druk wszystkiego co powstawało w mojej Katedrze Nauki o Cywilizacji na UG. Dla nadania jego książce poczytności zmieniłem w druku jej tytuł na „Rosja wyparta z Europy” (zostawiając tytuł rozprawy jako podtytuł). Pracę magisterską Marty również drukował Adam Marszałek. Drukował on tuzin moich prac magisterskich i kilka doktorskich, ale tylko tej dwójce użyczyłem mojego współautorstwa. Tytuł pracy magisterskiej Marty to „Święte Rzymskie Cesarstwo (962-1806) i dawna Polska (966-1795). Osiem wieków dobrego sąsiedztwa”. Ona z kolei zdrowo przejechała się po Wojciechowskim, za jego „dziesięć wieków zmagania”. Czego się nie robi dla debiutantów. Ale za pozostałe wyłącznie ja odpowiadam. Rocznik drugi : „Miejsce geopolityki w klasyfikacji dyscyplin nauki z geografiami, historią i polityką w ich nazwach”. Trzeci: „Geografia historyczna międzymorza bałtycko-czarnomorskiego”. Czwarty: „Eurazja, czyli trzy części świata na wspólnym kontynencie”. Piąty: „Sven Hedin jako geopolityk” (mój referat na zjeździe PTG w Gdyni) chyba wstydu mi nie przyniosą, niech same się bronią za siebie. Do tego sporo moich publikacji, jakie dr Leszek Sykulski umieszczał na portalu. Pełny wykaz moich publikacji jest w tomach X-XII w

moich „Dzielałch Zebranych” opublikowanych przez Wydawnictwo Adama Marszałka¹.

Gdańsk, 31 stycznia 2019.

¹ Wydawnictwo Adam Marszałek w Toruniu w latach 1998-2006 opublikowało osiemnaście tomów Dzieł Zebranych Andrzeja Piskozuba o następującej tematyce:

- I. Czasoprzestrzeń transportowa;
- II. Między historiozofią a geozofią. Szkice z filozofii czasoprzestrzeni ludzkiej;
- III. Czasoprzestrzeń cywilizacyjna;
- IV. Historia poznawania Wszechoceanu;
- V. Geografia poznawania Wszechoceanu;
- VI. Leksykon poznawania Wszechoceanu;
- VII. Morze w dziejach cywilizacji;
- VIII. Transport w dziejach cywilizacji;
- IX. Rzeki w dziejach cywilizacji;
- X. Z prądem i pod prąd epoki. Publicystyka 1961-1988;
- XI. Między dawnymi a nowymi laty. Publicystyka 1989-1996;
- XII. Nie trzeba głośno mówić. Publicystyka 1997-2002;
- XIII. Z perspektywy III Rzeczypospolitej. Studia i monografie 1991-2002;
- XIV. Polska Morska. Przygoda XX wieku;
- XV. Polska w cywilizacji zachodniej;
- XVI. Te nasze młode lata. Autobiografii część pierwsza;
- XVII. Między Październikiem a Sierpniem. Autobiografii część druga;
- XVIII. Już tylko cywilizacja. Autobiografii część trzecia.