

długie godziny ożywionej rozmowy, dzielenie się wrażeniami, śpiewy i jeszcze raz śpiewy. Jechaliśmy przez Kielce. Minęliśmy wyniosłe wieże ruin zamku checińskiego i wieczorem dostaliśmy się do Warszawy. Miałem jeszcze wystarczająco pieniędzy na dobrą kolację i na bilety do pociągu pospiesznego.

W tej ostatniej nocy spędzonej w wagonie zmęczenie wzięło górę. Wszyscy spali jak zabici, oprócz kierownika wycieczki, to znaczy mnie. Patrzyłem na szybko mijający uśpiony krajobraz i cieszyłem się z tej pięknej odbytej wycieczki. Tak więc bez wypadku, pełni wrażeń i entuzjazmu, po 8 dniach nieobecności znów kroczyła dwudziestoosobowa grupa dziewcząt po ulicach rodzinnego Barczewa. Poranek był również taki sam piękny i ciepły.

FRANCISZEK IWANOWSKI

WALKA O JĘZYK POLSKI NA KOLEJACH W BYŁYM WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU

(Wspomnienie)

W bibliotece Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku znajduje się pod sygnaturą „Podręcznik języka polskiego dla asystentów i konduktorów”, wydany w r. 1929 przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Gdańsku. Mało osób zna genezę tego podręcznika, cel jego wydania, wielkość wysiłku włożonego do jego opracowania oraz rolę, jaką on odegrał w walce o realizację praw Polski na obszarze Wolnego Miasta w zakresie kolejnictwa. Podręcznik ten wiąże się ściśle z umową polsko-gdańską zawartą w dniu 12. 6. 1929 r., która zakończyła wieloletni i bardzo ostry spór między Polską a Wolnym Miastem (podsycany przez niemieckie związki pracowników kolejowych) dotyczący używania języka polskiego na kolejach w byłym Wolnym Mieście Gdańsku.

Jak wiadomo Polska otrzymała administrację całej sieci kolei normalnotorowych na obszarze Wolnego Miasta Gdańskiego. Administrację tę skrupowano jednakże szeregami różnych klauzul bądź w sensie praw, bądź też w sensie obowiązków. Jedną z takich klauzul dotyczyła języka urzędowego na kolejach w Wolnym Mieście i ustanowiona została decyzją Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z dnia 5. 9. 1921 r., a brzmiała następująco:

„Język niemiecki winien być używany przez wszystkie gałęzie służby Polskiego Zarządu Kolejowego w stosunku do gdańskiej publiczności, oraz obywateli gdańskich, co nie ogranicza bynajmniej uprawnień Polskiego Zarządu Kolejowego do używania języka polskiego wszędzie i wtedy i wszędzie tam, gdzie jest to potrzebne dla sprawnego działania wyższej administracji tego Zarządu, lub jeżeli ktokolwiek z publiczności życzy sobie używać tego języka”.

Na temat interpretacji powyższego postanowienia powstał spór, którego treścią istotną były dwa zagadnienia, a mianowicie: jakiej kategorii pracownicy kolejowi winni znać język polski oraz w jakim zakresie?

Polski Zarząd Kolejowy, biorąc pod uwagę ścisły związek sieci kolejowej gdańskiej z siecią kolejową polską, duży napływ do Gdańska Polaków oraz względy gospodarki personalnej, żądał znajomości języka polskiego od wszystkich pracowników zajętych na liniach gdańskich. Dla ułatwienia w nabyciu tej znajomości Polski Zarząd Kolejowy uruchomił odpowiednie kursy nauki i wyznaczył termin złożenia egzaminu z tego języka. Sprzeciwił się temu jednak Senat gdański zarzucając Polskiemu Zarządowi Kolejowemu tendencje polonizacji sieci gdańskiej. Sprzeciwiły się zarządzeniom Polskiego Zarządu Kolejowego także niemieckie

związki zawodowe kolejarzy, które rozpoczęły gwałtowną kampanię przeciwko Polskiemu Zarządowi Kolejowemu. Ostatecznie sprawa oparła się o Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku, do którego Senat gdański zwrócił się w tej sprawie o decyzję.

Wysoki Komisarz Ligi Narodów v. Hamel (Holender) zaproponował rozmowy w tej sprawie między Polskim Zarządem Kolejowym a Senatem Wolnego Miasta. Stronę polską ja reprezentowałem, a stroną gdańską radca rządu Exner (zastępca Delegata Wolnego Miasta dla spraw kolejowych). Za naszą zgodą Wysoki Komisarz Ligi Narodów dopuścił do tych rozmów też przedstawicieli niemieckich związków zawodowych: Zwakę (przewodniczącego „Gebadu”, niemieckiego związku nacjonalistycznego) i Kleina (przewodniczącego związku centrowego). Rozmowy odbywały się pod przewodnictwem Wysokiego Komisarza i w jego gabinecie.

Na wstępie rozmów przedstawiciele strony gdańskiej oświadczyli, że ich zdaniem żądanie Polskiego Zarządu Kolejowego znajomości języka polskiego przez wszystkich pracowników jest za daleko idące. Nie wszyscy bowiem pracownicy kolejowi mają styczność z pasażerami lub z obsługą kolejową w ruchu polskogdańskim i dlatego należałoby ograniczyć kategorie pracowników, którzy powinni znać język polski. Poza tym znajomość języka jest pojęciem tak obszernym, że należałoby określić dokładnie jej zakres i ograniczyć ją do sytuacji, w jakiej mogą się znaleźć odnośni pracownicy kolejowi. Najpraktyczniejszym — ich zdaniem — rozwiązaniem byłoby ustanowienie na większych dworcach kolejowych w Wolnym Mieście specjalnych informatorów znających język polski zaopatrzonych w widoczne odznaki (np. opaski na rękawach, czapki kolorowe itp.), którzy by udzielali publiczności informacji w języku polskim. Zarazem zaproponowali, ażeby znajomość języka polskiego ograniczyć do rozmówek zawartych w „podręczniku” wydanym przez niemiecki Zarząd Kolejowy dla swoich pracowników zajętych w ruchu granicznym polsko-niemieckim. Podręcznik ten objętości około 20 stronlic zawierał szereg pytań i odpowiedzi podanych w języku polskim z tłumaczeniem niemieckim i brzmieniem fonetycznym.

Sprzeciwiłem się kategorycznie propozycjom przedstawicieli strony gdańskiej odpowiednio motywując stanowisko Polskiego Zarządu Kolejowego. Wysoki Komisarz uznał moją argumentację za słuszną i polecił mi w pierwszej kolejności przedstawić propozycję odnośnie do określenia zakresu znajomości języka polskiego z dostosowaniem do potrzeb ruchu kolejowego.

Po porozumieniu się z profesorem drem Tadeuszem Adamczykiem, polonistą w gimnazjum Macierzy Szkolnej w Gdańsku, wyraziłem na następnym posiedzeniu u Wysokiego Komisarza zdanie, że zakres znajomości języka polskiego da się określić znajomością pewnego zasobu słów (pojęć) oraz pewnych reguł gramatycznych, za pomocą których ze słów można by układać zdania. Po dłuższej dyskusji Wysoki Komisarz Ligi Narodów i delegaci gdańscy zgodzili się z moim zdaniem i zlecili mi opracować zasób słów (pojęć) dostosowany do potrzeb kolejowych. Gdy po pewnym czasie zasób taki (słownik) przedstawiłem Komisarzowi Ligi Narodów i delegatom gdańskim, ci uznali zasób ten za obszerny. Wobec tego Wysoki Komisarz polecił mi zasób ten (słownik) uzgodnić z delegacją gdańską. Rozpoczęła się między mną a delegacją gdańską uporczywa walka niemal o każde słowo. Przy każdym niemal słowie musiałem udowadniać przykładami, że dane słowo winien znać pracownik kolejowy na takim a takim stanowisku służbowym. A takich stanowisk były dziesiątki. Po długich i bardzo uciążliwych pertraktacjach ostatecznie uzgodniliśmy 3 słowniki, dostosowane do 3 głównych grup stanowisk służbowych, różniące się między sobą ilością i jakością słów.

Z kolei przystąpiliśmy do ustalenia zakresu reguł gramatycznych. Do tej pracy wyznaczono z naszej strony wymienionego wyżej dra Tadeusza Adamczyka, a ze strony gdańskiej dra Mahlową, lektora języka polskiego na Politechnice Gdańskiej.

Równocześnie dr Adamczyk przystąpił do opracowania trzech metodycznych podręczników języka polskiego, opartych na wymienionych wyżej 3 słownikach. Pomagał mu prof. dr Mahlow, który do tej pracy ustosunkował się jak naukowiec, i dzięki niemu udało się powiększyć znacznie zasób słów, a w szczególności umieścić w części I podręczników w formie „Leseübungen” (ćwiczenia wymowy) słowa nie mieszczące się w uzgodnionych słownikach (nawiasem mówiąc dość trudne do wymowy i do wyuczenia się przez Niemców).

Po zaakceptowaniu przez Wysokiego Komisarza Ligi Narodów i delegatów gdańskich opracowanych podręczników przystąpiliśmy z kolei do ustalenia stanowisk służbowych, dla których osiągnięcia miała być wymagana określona w wymienionych podręcznikach znajomość języka polskiego.

Nie potrzebuję opisywać trudności, na jakie tu znowu natrafiłem ze strony delegatów gdańskich (głównie związkowców) orientujących się dobrze we wszystkich arkanach służby kolejowej. Ostatecznym rezultatem tych zmagañ była umowa podpisana w dniu 12. 6. 1929 r. ogłoszona w „Zbiorze dokumentów dotyczących stosunku Wolnego Miasta Gdańska do Rzeczypospolitej Polski” w części V dok. 9. Tu wymienię tylko zasadnicze postanowienia tej umowy:

1) Umowa ta obowiązek wykazania się znajomością języka polskiego nakładała na wszystkich pracowników służby ruchu, służby stacyjnej, służby drogowej, służby handlowej oraz zawiadowców warsztatów.

2) Język polski w zakresie ustalonym w podręcznikach miał stanowić przedmiot osobnego egzaminu i miał być traktowany na równi z innymi przedmiotami fachowymi (przepisami ruchu, sygnalizacji, przewozów itd.). O zdaniu egzaminu z języka polskiego miała decydować komisja wyznaczona przez Dyрекcję Kolei.

3) Niezdanie egzaminu z języka polskiego zamykało drogę do przyjęcia do pracy na kolei na stałe oraz do osiągnięcia dalszego awansu.

4) Dla uczenia języka polskiego pracowników kolejowych Dyrekcja Kolei miała urządzać 6 miesięczne kursy, na których mieli wykładać nauczyciele-Polacy, obywatele gdańscy i polscy. Kurs taki mógł jego uczestnik powtórzyć tylko 1 raz.

Jak z powyższych zasadniczych postanowień umowy wynikało, Dyrekcja Kolei uzyskała całkowitą i nieograniczoną niemal swobodę w zakresie spraw osobowych. Została otwarta dla Polaków droga do służby w kolejnictwie i do osiągnięcia w nim wszystkich niemal kierowniczych i intratniejszych stanowisk.

Skutki tej umowy wykazały pierwsze egzaminy, w których z języka polskiego przepadli prawie wszyscy Niemcy (choć w egzaminach brali udział w charakterze obserwatorów związkowcy niemieccy). W wyniku tego zostali Niemcy pominięci dla braku pełnych kwalifikacji (tzn. niezdanie egzaminu z języka polskiego) przy najbliższych awansach i przyjęciach na etat na stanowiska, na których obowiązywała znajomość języka polskiego. 90% awansowanych wówczas i przyjętych na etat pracowników stanowili Polacy.

Toteż wszczął się wśród Niemców alarm, że Polska polonizuje kolej i gnębi Niemców. Ukazały się gwałtowne artykuły prasowe i zwoływano burzliwe wiece, na których wskazywano na mnie jako na jednego z głównych sprawców tej rzekomej polonizacji. Niemcy byli jednak bezsilni. Za nami bowiem była umowa i egzekutywa. Wówczas chwycono się innego środka. Widząc, że 6-miesięczne kursy organizowane przez Dyrekcję są niewystarczające dla opanowania jęz. polskiego, zaczęły związki niemieckie organizować dodatkowe kursy dla nauki tego języka, a sami pracownicy zaczęli posyłać dzieci do szkół polskich. Jak wykazuje jubileuszowe sprawozdanie Macierzy Szkolnej w Gdańsku wydane w r. 1936, liczba dzieci w szkołach polskich (senackich i Macierzy Szkolnej) wzrosła w okresie 1929/33 o ok. 40%. Należy pamiętać, że działało się to mimo wzrastającego gwałtownie nacjonalizmu niemieckiego (okres rządów Ziehma).

Tutaj wspomnieć muszę jeszcze o trudnościach, jakie przysparzali mi podczas

wymienionych wyżej rokowań rodacy przyjeżdżający do Gdańska, szczególnie w okresie letnim. Chcąc bowiem wykazać swoją „kulturę” mówili do kolejarzy przeważnie po niemiecku, zamiast po polsku. Wykorzystali to oczywiście moi partnerzy Niemcy i na moje twierdzenie, że język polski na kolei jest potrzebny, bo tego żąda publiczność polska, zaproponowali w toku rokowań Wysokiemu Komisarzowi Ligi Narodów przechadzkę na dworzec kolejowy. Oczywiście sprzeciwiłem się temu, nie chcąc się skompromitować.

Wspomnieć tu jeszcze muszę o jednym szczególe, dla mnie bardzo miłym. Kiedy wizytowałem wyżej wymienione kursy języka polskiego, zarządzane przez Dyрекcję Kolei, od razu mogłem rozpoznać po łatwości uczenia się języka polskiego i po jego wymowie, kto z kursantów był pochodzenia polskiego, a kto był rdzennym Niemcem. Okazywało się w wielu przypadkach, że rodzice tych kursantów Polaków znają jeszcze język polski i że drogą rozmów w języku polskim ułatwiają swoim synom przyswojenie sobie tego języka, odebranego im przez germanizację.

Jak z powyższego wynika, wspomniany na wstępie skromny „podręcznik” wprowadził do Wolnego Miasta Gdańska język polski, jako obowiązkowy na kolejach, zmusił Niemców do uczenia się języka polskiego, spowodował kierowanie dzieci do szkół polskich i usunął wśród rodzin polskich skutki germanizacji.

W walce o swoje prawa w Wolnym Mieście Gdańsku Polska uzyskała skuteczną broń tym silniejszą, że stworzoną za zgodą samych Niemców. Wspomniany podręcznik stanowi jeden z przykładów, jak ciężką, uporczywą i wyczerpującą nerwy była walka o realizację praw Polski w byłym Wolnym Mieście Gdańsku i z jakim trudem trzeba było odrabiać ograniczenia nakładane na Polskę przez „wielką politykę” na terenie rzekomo wolnego i bezpiecznego dostępu naszego do morza.

FRANCISZEK MARSZAŁEK

ANTYPOLSKI PROJEKT ZWIĄZKU WSZECHNIEMIECKIEGO *

ALLDEUTSCHERVERBAND

Eine andere deutsche Polenpolitik.

Denkschrift

vom Regierungsrat Dr. Hugenberg¹ in Posen.

Vertraulich!

Posen, den 12. Januar 1902.

Herrn

Professor Dr. Hasse

Berlin

Sie wünschen für die weitere Verhandlung der Polenfrage im Alldeutschen Verbands eine kurze Darlegung der grundsätzlichen Gesichtspunkte, nach denen ich auf Grund meiner hiesigen Beobachtungen die Lage des Deutschtums in Posen und Westpreussen und die Bedürfnisse der deutschen Polenpolitik beurteilte.

* Poniższy dokument pochodzi z archiwum w Potsdamie, a jego mikrofilm dostarczył mi prof. Franciszek Paprocki, za zgodą władz archiwalnych w NRD. Był to maszynopis, skierowany jako poufny memoriał do prof. Ernesta Hassego, przewodniczącego i głównego ideologa Związku Wszechniemieckiego.

¹ Dr Alfred Hugenberg, (1865—1951), wybitny polityk i ekonomista epoki imperializmu w Rzeszy. Był on w latach 1894—99 asesorem w rejencji poznańskiej, inicjatorem poznańskiej grupy Związku Wszechniemieckiego w 1898 r., a w latach 1900—1903 dyrektorem niemieckiego związku Spółek Reiffelsena w Poznaniu. Później przeszedł do wielkiego przemysłu (Kruppa) a po pierwszej wojnie był przez szereg lat wysokim urzędnikiem, wreszcie — ministrem finansów. Ze stanowiska burżuazyjnego działalność Związku Wszechniemieckiego opracował ostatnio Alfred Kruck w monografii pt. „Geschichte des Alldeutschen Verbandes” 1890—1939. Wiesbaden 1954. Marksistowską charakterystykę tej kadrowej organizacji imperializmu niemieckiego dał Jurgen Kuczynski w II tomie swych „Studien zur Geschichte des deutschen Imperialismus”. (Propagandaorganisationen des Monopolkapitals) Berlin 1950.