

Agata Żabierek, Krzysztof Żabierek, *Kanał Warta-Gopło. Droga ku Wielkiej Polsce*, Brodnica 2017, ss. 94, il.

Każdy kto zajmuje się dziejami regionalnymi niejednokrotnie powtarza słowa polskiego przysłowia *Cudze chwalicie, swego nie znacie, sami nie wiecie co posiadacie*. Niestety bywa tak, że faktycznie zajęci sprawami dnia powszedniego nie zwracamy uwagi na to, co nas otacza. Budynki, ulice czy też inne obiekty tak nam spowszedniały, że często nie zastanawiamy się nad ich przeszłością, nad genezą ich powstania. Podobnie chyba jest z kanałem Warta-Gopło. Wydaje się, że jest on od zawsze, że tak już było. Tymczasem jego budowa nie była tylko wydarzeniem lokalnym, ale koncepcja i korzyści wynikające z powstania tej drogi wodnej dyskutowane były na forum ogólnopolskim.

Nakładem wydawnictwa Verbum z Brodnicy ukazała się w roku 2017 publikacja autorstwa Agaty Żabierek i Krzysztofa Żabierka poświęcona dziejom budowy kanału łączącego Wartę z Wisłą, popularnie zwanego kanałem – Warta-Gopło. Asumptem do powstania tej książki były okoliczności rocznicowe związane z jego budową. W roku 2017 przypadła bowiem osiemdziesiąta rocznica rozpoczęcia prac budowlanych na odcinku między Morzysławiem (dzisiejsza dzielnica Konina) a brzegami jeziora Gopła na wysokości wsi Warzymowo.

Recenzowana książka zawarta została na 94 stronach wzbogaconych w liczne ilustracje. Autorzy podzielili ją na kilka – dokładnie siedem rozdziałów, poprzedzonych wstępem, nienumerowanym rozdziałem, który zatytułowany jest *Krytyka źródeł do opracowania kanału Warta-Gopło*. W tym miejscu należy zgłosić dwie krytyczne uwagi. Pierwsza dotyczy sformułowania samego tytułu tej części pracy. Wydaje się, że bardziej zasadne byłoby określenie (...) *do opracowania dziejów kanału (...)*, niż samego kanału. Druga – należałoby tę część wpleść do wstępu, jak to zwykle czyni się w podobnych opracowaniach. Kolejne rozdziały noszą tytuły: *1. Historia dróg wodnych w Polsce w zarysie*, *2. Pierwsze lata odrodzonej Rzeczypospolitej a kwestia budowy kanału*, *3. Od zamachu majowego do decyzji o podjęciu budowy* (tu również niefortunnie sformułowany tytuł rozdziału), *4. Budowa kanału Warta-Gopło 1937-1939*, *5. Kanał Warta-Gopło w planach Sztabu Głównego Wojska Polskiego*, *6. Okres okupacji niemieckiej i czasy powojenne*, *7. Realne perspektywy związane z kanałem Warta-Gopło*.

Dodatkowo książka zawiera *Aneks*, w którym zamieszczone są dwa dokumenty, jeden z Archiwum Państwowego w Piotrkowie Trybunalskim i drugi z Archiwum Akt Nowych. Publikację zamykają dwa wykazy – źródeł i literatury oraz wykaz map, tabel, wykresów i zdjęć.

Na ostatniej stronie okładki umieszczony jest fragment recenzji, w którym czytamy między innymi: *Problematyka poruszona w recenzowanej pracy jest mało znana nawet w regionie pogranicza wielkopolsko-kujawskiego. W ujęciu Państwa Żabierków nabrała ona nowatorskiego charakteru. Autorzy podjęli ją jako pierwsi*. Trudno nie zgodzić się z taką opinią. Faktycznie ten obiekt, jakim jest Kanał Warta-Gopło nie doczekał się jak dotąd zainteresowania ze strony ani historyków-regionalistów, ani też historyków techniki czy tych, którzy zajmują się dziejami gospodarczymi.

Niestety Autorom nie udało się uniknąć kilku znaczących błędów, które należałoby w tym miejscu wyszczególnić. W pierwszym rozdziale Autorzy podejmują rozważania nad dziejami dróg wodnych w Polsce. Szkoda, że tak w ogóle nie poruszyli kwestii Kanału Augustowskiego, który jest jednym z najpopularniejszych w Polsce, i dla historyków techniki stanowi ciekawy przedmiot badań.

Autorzy recenzowanej publikacji piszą tak: *Należy zaznaczyć, że w publikacji nazwy miejscowości zostały podane zgodnie z pisownią oryginalną (źródłową) i mogą się one różnić od obecnie stosowanej pisowni.* Wszystko jasne, ale należałoby wówczas w nawiasach podać obecne brzmienie nazwy, żeby osoby nieznające dokładnie dziejów regionu mogły swobodnie zidentyfikować, o jaką miejscowość dokładnie chodzi. Weźmy pod uwagę takie oto przykłady. Na stronie 53 pojawiają się nazwy – Laskowec i Rudnica. Dla mieszkańca tych miejscowości czy też okolicy może być jasne, że chodzi o współczesny Laskówiec i Rudzicę, ale nieobeznany z miejscową topografią próżno szukałby na mapie takich miejscowości.

Kolejny, to brak konsekwencji odnoszący się do umieszczania szerszych informacji o postaciach pojawiających się na kartach publikacji. Autorzy przyjęli bowiem zasadę, że przy osobach przywoływanych w narracji, w przypisach dolnych podawali kilka najważniejszych szczegółów – takich jak lata życia, czy zajmowane stanowiska. Niestety przy wielu postaciach nie odnajdujemy takich informacji, a nie są to postacie całkiem anonimowe. Wymienić można choćby takie sylwetki jak: Rafał Mierzyński (s.19), Alfred Konopka (s. 39), Felicjan Sławoj-Składkowski (s. 45) czy Eugeniusz Kwiatkowski (s. 45). Można by wskazać jeszcze kilka takich przykładów. Z kolei nie praktykuje się opisów biograficznych, kiedy w tekście podaje się imiona królów, którzy raczej powszechnie są znani. Poza tym trzeba również zauważyć, że Autorzy często nie podają imion bohaterów swojej narracji, posługując się tylko ich nazwiskami. Nie wiadomo czy zabieg ten był celowy, czy wynikał z niemożliwości identyfikacji danej osoby. Jednakże gdyby wziąć pod uwagę choćby Grętkiewicza – burmistrza Konina (s. 52) – to w wielu opracowaniach poświęconych dziejom miasta i parlamentaryzmu jego imię – Wincenty – się pojawia.

Autorzy spłycili również dzieje powojenne kanału, a wszak jeszcze na początku XXI wieku spławiano tym kanałem elementy do produkcji statków produkowanych w jednej z konińskich fabryk. Tak samo nie bardzo zrozumiałą jest dobór pewnych ilustracji. Na przykład na stronie 59 i 60 podane są tabele z kosztami, jakie w latach trzydziestych XX wieku należało ponieść za zakup chleba czy mięsa. Jaki to ma związek z budową kanału?? Ze wszystkich obiektów hydrologicznych występujących na długości kanału umieszczono tylko zdjęcie śluzy w Koszewie. Czemu pominięto port w Morzysławiu, gdzie zasadniczo kanał brał swój początek?? Być może wielu z tych potknięć można byłoby uniknąć dobierając recenzenta, który bardziej obeznany jest (był) z dziejami tego typu obiektów, fachowca w tej dziedzinie wiedzy.

In plus można powiedzieć, iż należą się słowa uznania, że Autorzy podjęli się próby opisanie dziejów tego kanału. Być może pośpiech spowodowanych chęcią wydania publikacji w roku jubileuszu rozpoczęcia budowy sprawił, że nie wszystkie wątki udało się ująć, nie wszystkie zgłębić w oparciu o podstawę źródłową. Na szczęście dla Autorów kolejny okrągły jubileusz za kilka lat, więc jest czas, żeby dopracować i wydać ponownie w wersji poprawionej i uzupełnionej tę monografię.

Piotr Gołdyn