



**JERZY WYROZUMSKI**

## Miasto postępującej degradacji\*

Sandomierz, niegdyś stolica księżęca i *sedes regni principalis* – „główna siedziba Królestwa”, jest w naszej świadomości miastem drugo- czy nawet trzeciorzędne- go znaczenia, choć zdajemy sobie sprawę z jego bogatej przeszłości, z jego wiel- kich walorów zabytkowych i krajobrazowych. Zdajemy sobie równocześnie sprawę z jego peryferyjnego położenia w stosunku do wielkich czy metropolitalnych miast polskich i ze słabego jego skomunikowania z całą resztą Polski. Skąd pochodzi ów dysonans między historyczną rolą miasta i pewnym upośledzeniem nie tylko w bliższej nam przeszłości? Na to pytanie będę szukał odpowiedzi w toku dalszych wywodów. Jestem świadom dyskusyjnego charakteru moich propozycji. Nie mam też wątpliwości, że nie będą one wyczerpujące w skali całego zagadnienia, ale przy- świeca mi nadzieja, że staną się zaczynem szerszej dyskusji, na jaką rzecz zasługuje. Problem ten można odnieść także do niektórych innych naszych miast.

Pierwotnie Sandomierz, położony na wysokim brzegu Wisły, w widłach, ja- kie rzeka ta tworzy wraz z uchodzącym do niej Sanem, miał przede wszystkim znaczenie strategiczne. Stanowił bramę zamykającą dostęp do Polski od wschodu, tj. od strony Rusi. Nie był wszakże grodem granicznym, skoro – jak mamy prawo domniemywać – już w X wieku granica osadnicza i kościelna Małopolski sięgała po Bug i Styr<sup>1</sup>. Ta okoliczność nadawała Sandomierzowi równocześnie rolę jednej z ważnych siedzib władzy. W odniesieniu do czasów Bolesława Krzywoustego jest poświadczony przez współczesne, w pełni wiarygodne źródło, Kronikę Anonima

\* Tekst publikowany bez korekty autorskiej. Prof. Jerzy Wyrozumski zmarł 2 listopada 2018 r. (red.).

<sup>1</sup> Taki zasięg Polski południowej poświadcza dokument cesarza Henryka IV dla biskupstwa praskiego z 1086 r., odzwierciedlający stan rzeczy z około 973 r., *Kodeks dyplomatyczny Śląska*, t. I, wyd. K. Małczyński, Wrocław 1956, nr 8.

zwanego Gallem, jako jedna z trzech „głównych siedzib królestwa” (*sedes regni principales*) Polski południowej (obok Krakowa i Wrocławia)<sup>2</sup>. Był jeszcze trzeci czynnik, który dawał z kolei szansę ekonomicznego rozwoju. Stanowił go szlak komunikacyjny, którego znaczenie scharakteryzował zwięźle na początku XII wieku ten sam anonimowy kronikarz zwany Gallem. Pisał on o Polsce swojego czasu jako o kraju bardzo odległym od uczęszczanych szlaków, ledwie znanym tym nielicznym, którzy w celach handlowych przechodzą przez nią na Ruś (*regio Polonorum ab itineribus peregrinorum est remota, et nisi transeuntibus in Russiam pro mercimonio paucis nota*)<sup>3</sup>. Wprawdzie autor nie wspomina bynajmniej na tym szlaku Sandomierza, jednak wszystko wskazuje na to, że musiał on przez Sandomierz przechodzić. Główną rolę bowiem odgrywała wówczas i najbardziej była znana Ruś Kijowska, a sam Kijów stanowił ważne, jeżeli nie najważniejsze emporium handlowe na wschodzie. Ponieważ z relacji Ibrahima ibn Jakuba, który w 965/966 r. bawił w Pradze, wiadomo, że do Pragi z Krakowa przybywali *Rusowie*, szlak ten musiał prowadzić na Ruś właśnie przez Sandomierz, a następnie Włodzimierz, który był również ważnym ruskim emporium handlowym na szlaku, którego cel stanowił Kijów<sup>4</sup>.

Przywilej lokacyjny Sandomierza z 1286 r. poświadcza, że w mieście tym krzyżowały się szlaki prowadzące na Ruś i na Węgry, a więc na osi wschód–zachód i północ–południe. Ten *transitus communis* przez miasto uzyskał tu książęce zatwierdzenie<sup>5</sup>. Zważywszy, że handel w ogóle, a wielki handel w szczególności, był w średniowieczu ważnym czynnikiem miastotwórczym, musimy przyznać, że Sandomierz miał pod tym względem usytuowanie korzystne<sup>6</sup>. Obok szlaków lądowych trzeba wziąć pod uwagę dwa szlaki wodne, czynnik naturalny, ważny nie tylko z punktu widzenia strategicznego. Wisła bowiem przynajmniej od XIV wieku była wykorzystywana dla ruchu towarowego<sup>7</sup>, a San, który wpadał do Wisły kilka kilometrów poniżej Sandomierza, jest dobrze poświadczony już w XII wieku jako

---

<sup>2</sup> Anonima tzw. *Galla Kronika czyli dzieje książąt i władców polskich*, wyd. K. Maleczyński, *Monumenta Poloniae Historica* (dalej cyt.: *MPH*), seria II, t. II, Kraków 1952, s. 75; zob. *Sedes regni principales. Materiały z konferencji, Sandomierz 20–21 października 1997 r.*, red. B. Trelińska, Sandomierz 1999.

<sup>3</sup> Anonima tzw. *Galla Kronika...*, s. 6.

<sup>4</sup> *Relacja Ibrahima ibn Jakuba z podróży do krajów słowiańskich w przekazie Al-Bekriego*, oprac. T. Kowalski et al., *MPH*, seria II, t. I, Kraków 1946, s. 49.

<sup>5</sup> *Kodeks dyplomatyczny Polski* (dalej cyt.: *KDP*), t. III, wyd. J. Bartoszewicz, Warszawa 1858, nr 63, s. 146.

<sup>6</sup> Zob. S. Weymann, *Ćła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, Poznań 1938, mapa.

<sup>7</sup> R. Grodecki, *Znaczenie handlowe Wisły w epoce piastowskiej*, w: *Studia historyczne ku czci Stanisława Kutrzeby*, t. II, Kraków 1938, s. 277–303.

szlak handlowy, którym w bardzo znacznych ilościach do komory celnej sandomierskiej docierała sól ruska<sup>8</sup>.

Wspomniany już przywilej lokacyjny Sandomierza, wystawiony w 1286 r. przez Leszka Czarnego jako księcia krakowsko-sandomiersko-sieradzkiego na rzecz żupnika krakowskiego Witka, występującego w roli zasadzcy miasta, stwarza wyraźnie warunki preferencyjne dla nadania Sandomierzowi handlowego charakteru, a ściślej dla nabywania przez kupców prawa miejskiego w Sandomierzu i osiedlania się tamże. Celowi temu miało służyć otrzymane wówczas bezwzględne prawo składu, które zmuszało kupców obcych (*hospites*), przybywających do miasta z towarem, do całkowitej jego wyprzedaży czy to innym kupcom obcym, czy to kupcom miejscowym. Tak czy owak miało to prowadzić do przejścia pośrednictwa w wielkim handlu przez sandomierzan. Nadto w ciągu siedemnastoletniego okresu wolnizny, z jakiej miasto i okolica miały korzystać, kupcy sandomierscy byli wolni od ceł i myt w obrębie wszystkich trzech księstw Leszka Czarnego, niezależnie od tego, czy uprawialiby handel o wielkim zasięgu, czy też w obrębie wspomnianych księstw. Po upływie zaś tego okresu ci pierwsi płacić mieli połowę cła na granicach władztwa Leszka Czarnego, a ci drudzy, przemieszczający się z targu na targ w obrębie tego władztwa, pozostawali wolni wieczyście od ceł i myt<sup>9</sup>.

Mimo tego uprzywilejowania, Sandomierz nie stał się miastem handlowym o większym znaczeniu. Co prawda brak odpowiednich źródeł nie pozwala prześledzić tego procesu w skali późnego średniowiecza, natomiast można wskazać okoliczności, które ten proces utrudniły. Trzeba podkreślić przede wszystkim najazdy Tatarów, Jaćwięgów i Litwinów, które sięgały Sandomierza przynosząc katastrofalne szkody jego mieszkańcom, albo stwarzały poczucie zagrożenia, niesprzyjające pokojowym przedsięwzięciom natury gospodarczej. Już w okresie przedlokacyjnym ludność tego miasta została dotkliwie doświadczona najazdami tatarskimi z lat 1241 i 1259/1260<sup>10</sup>. Groźne najazdy Jaćwięgów i Litwinów dotknęły ziemię sandomierską w roku 1282 i 1283<sup>11</sup>. Po lokacji kolejny najazd sięgający Sandomierza miał

---

<sup>8</sup> W. Semkowicz, *Nieznane nadania na rzecz opactwa jędrzejowskiego z XII w.*, „Kwartalnik Historyczny”, R. 24: 1910, s. 69–70; J. Mitkowski, *Początki klasztoru cystersów w Sulejowie. Studia nad dokumentami, fundacją i rozwojem uposażenia do końca XIII wieku*, Poznań 1949, Dokumenty, nr 1, s. 313–314.

<sup>9</sup> *KDP*, t. III, nr 63, s. 145–146.

<sup>10</sup> *Kronika wielkopolska*, wyd. B. Kürbis, *MPH*, seria II, t. VIII, Warszawa 1970, rozdz. 71 i 130; *Rocznik kapituły gnieźnieńskiej*, wyd. B. Kürbis, *MPH*, seria II, t. VI, Warszawa 1962, s. 5; *Rocznik kapituły krakowskiej*, wyd. Z. Kozłowska-Budkowa, *MPH*, seria II, t. V, Warszawa 1978, s. 87–88.

<sup>11</sup> *Rocznik Traski*, wyd. A. Bielowski, *MPH*, t. II, Lwów 1872, s. 848–849; *Kronika Dzierzwy*, wyd. K. Pawłowski, *MPH*, seria II, t. XV, Kraków 2013, s. 83–84.

miejsce w 1296 r.<sup>12</sup>, a około połowy XIV wieku Litwini zajęli nawet epizodycznie to miasto<sup>13</sup>.

Nastąpiły też niekorzystne dla Sandomierza zmiany w geografii wielkiego handlu ze wschodem. Wejście Kijowa w 1240 r. pod „jarzmo tatarskie” spowodowało powolny upadek ruskiej metropolii. Straciła ona charakter owego emporium wschodnioeuropejskiego. Punkt ciężkości handlu wschodniego przesunął się powoli ku koloniom włoskim nad Morzem Czarnym. Gdy w 1354 r. Turcy zajęli Gallipoli i zaczęli kontrolować komunikację morską w cieśninach prowadzących z Morza Czarnego na Morze Śródziemne, znaczenia nabrały szlaki lądowe: tzw. „droga tatarska” z genueńskiej Kaffy, a także weneckiej Tany, przez Kamieniec Podolski do Lwowa<sup>14</sup>, a z kolei także „droga mołdawska”, prowadząca z portów czarnomorskich Kili i Białogrodu przez Jassy do Lwowa<sup>15</sup>. Lwów zatem, który otrzymał w 1356 r. od Kazimierza Wielkiego prawo magdeburskie, w szybkim tempie wyrastał na silnego konkurenta Włodzimierza<sup>16</sup>, a w 2. połowie XIV wieku przejął już jego rolę w handlu wschodnim<sup>17</sup>. Droga ze Lwowa na zachód w kierunku Krakowa prowadziła zrazu jeszcze przez Sandomierz, ale powoli do znaczenia dochodziła droga krótsza: przez Przemyśl, Jarosław, Rzeszów i Ropczyce. Sandomierz pozostawał na uboczu. Od początku XV wieku znaczenie tej krótszej drogi rosło.

Już jednak w ostatniej ćwierci XV wieku handel na tej osi doznał poważnego ciosu. W 1475 r. bowiem Turcy zajęli Kaffę, a w 1484 r. mołdawskie porty Kilię i Białogród. Handel na szlakach tatarskim i mołdawskim uległ restrukturyzacji, a także zmienił swoje punkty docelowe, zważywszy, że dotąd były to Genua i Wenecja. Jednakże nie upadł i umocnił się na szlaku omijającym Sandomierz. Na handlu tym wyrosło np. znaczenie Jarosławia, nowego punktu stykowego na szlaku handlowym wschód–zachód, gdzie odbywały się słynne wielkie targi, przyciągające do połowy XVII wieku setki czy wręcz tysiące kupców z odległych nawet stron<sup>18</sup>.

Tymczasem coraz większego znaczenia nabierał handel Polski z Wielkim Księstwem Litewskim. Jego początki sięgają unii krewskiej. Nasilał się on powoli

---

<sup>12</sup> *Rocznik Traski...*, s. 853.

<sup>13</sup> *Vetera monumenta Poloniae et Lithuaniae*, wyd. A. Theiner, Romae 1860, nr 805.

<sup>14</sup> Zob. m.in.: M. Małowist, *Kaffa kolonia genueńska na Krymie i problem wschodni w latach 1453–1475*, Warszawa 1947; D. Quirini-Popławska, *Włoski handel czarnomorskimi niewolnikami w późnym średniowieczu*, Kraków 2002.

<sup>15</sup> Ł. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, Lwów 1925, rozdz. II.

<sup>16</sup> *Akta grodzkie i ziemskie z czasów Rzeczypospolitej Polskiej z Archiwum tzw. bernardyńskiego we Lwowie*, t. III, Lwów 1872, nr 5.

<sup>17</sup> S. Kutrzeba, *Handel Krakowa w wiekach średnich na tle stosunków handlowych Polski*, Kraków 1902, s. 106–107.

<sup>18</sup> A. Wagner, *Handel dawnego Jarosławia*, Lwów 1929.

w XV wieku i nabierał charakteru tranzytowego. Animował rozwój Lublina, Warszawy, Poznania, Gniezna. Dużego znaczenia nabrał w XVI wieku handel moskiewski, kiedy to Moskwa po podboju Republiki Nowogrodzkiej (1471) doprowadziła do upadku znaczenia Nowogrodu Wielkiego w handlu hanzeatyckim. Widowym tego znakiem była likwidacja tamże w 1494 r. kantoru hanzeatyckiego<sup>19</sup>. Handel moskiewski szedł oczywiście na zachód tranzytem przez Wielkie Księstwo Litewskie, gdzie ważnym jego punktem etapowym był Mohylew<sup>20</sup>, zasilając litewski ruch towarowy idący dalej przez Polskę. Alina Wawrzyńczyk, która badała stosunki handlowe Polski z Wielkim Księstwem Litewskim w XVI wieku, natrafiła na zupełnie śladowy udział w tym handlu Krakowa<sup>21</sup>, co oznacza, że handel ten, tak ważny dla Lublina, Warszawy itd., w minimalnym tylko stopniu mógł animować gospodarkę Sandomierza.

Powstaje pytanie, jaką rolę w rozwoju sandomierskiej gminy miejskiej odegrały wspomniane już szlaki wodne Wisły i Sanu. Zważywszy, że gdzieś od 2. połowy XV wieku znaczenia nabierał eksport do Europy Zachodniej polskiego zboża i tzw. towaru leśnego, rosła rola transportu rzeczno-godowego. Eksport ten był ściśle sprzężony z rozwojem gospodarki folwarcznej i odbywał się w znacznym stopniu bez pośrednictwa kupieckiego, ponieważ produkty szlacheckie (*proprii laboris*) wolne były od ceł i myt. Miasta położone nad rzekami spławnymi korzystały z tego eksportu o tyle, o ile świadczyły usługi transportowe czy to w zakresie budowy statków rzecznych, czy też zaopatrując przedsiębiorców flisackich i samych flisaków transportujących towar. Jeżeli jednak np. kupcy warszawscy uczestniczyli w samym handlu zbożem i towarem leśnym, to – wydaje się – po pierwsze dlatego, że na Mazowszu przeważała średnia i drobna własność szlachecka, która nie mogła we własnym zakresie organizować transportu rzeczno-godowego, stąd sprzedawała pośrednikom swoje nadwyżki produkcyjne, a po drugie dlatego, że transport z Mazowsza do Gdańska musiał być znacznie tańszy, bo droga była krótsza i z tej racji myt było mniej. W odniesieniu do Sandomierza sprawy wymagają zbadania.

Rzeczpospolita szlachecka, z niezwykle uprzywilejowaną gospodarczo szlachtą, generalnie nie sprzyjała gospodarczemu rozwojowi miast. Nie sprzyjała też Sandomierzowi. Klęski, jakich doświadczyła w połowie XVII wieku, przy braku mechanizmów stymulujących gospodarkę miejską sprawiły regres bardzo licznych miast polskich. Wnikliwe zbadanie pod tym względem Sandomierza pokaże, na

---

<sup>19</sup> P. Dollinger, *Dzieje Hanzy (XII–XVII wiek)*, Gdańsk 1975, s. 297; J. Schildhauer, K. Fritze, W. Stark, *Die Hanse*, wyd. II, Berlin 1975, s. 214–215.

<sup>20</sup> H. Łowmiański, *Handel Mohylewa w XVI wieku*, w: *Studia historyczne...*, s. 517–547.

<sup>21</sup> A. Wawrzyńczyk, *Studia z dziejów handlu Polski z Wielkim Księstwem Litewskim i Rosją w XVI wieku*, Warszawa 1956.

ile był on dla tego miasta dotkliwy. W każdym razie w epokę rozbiorową wchodził Sandomierz wprawdzie jako „miasto znaczniejsze” Rzeczypospolitej, według kwalifikacji, jakiej dokonał Sejm Wielki (czteroletni) w 1790 r., stawiając je w prowincji małopolskiej obok Krakowa, Lublina i Kamieńca Podolskiego, w prowincji wielkopolskiej obok Poznania, Warszawy, Kalisza i Piotrkowa, a w Wielkim Księstwie Litewskim obok Wilna, Grodna, Kowna i Mińska<sup>22</sup>, ale kwalifikacja ta dotyczyła bardziej pozycji politycznej i w jakimś stopniu także kulturalnej miasta, a nie potencjału demograficznego i gospodarczego oraz prężności samej gminy miejskiej. Warto przypomnieć, że z kolei Sejm grodzieński 1793 r. zaliczył Sandomierz do „miast głównych” Rzeczypospolitej, obok Krakowa, Warszawy, Lublina i Łucka w Koronie oraz Wilna, Grodna, Brześcia Litewskiego, Kowna i Nowogródka w Wielkim Księstwie Litewskim<sup>23</sup>, ale to prestiżowe wyróżnienie nie przekładało się na prężność i rolę gminy miejskiej.

Już pierwszy rozbiór Polski, w wyniku którego Sandomierz pozostał wprawdzie w Koronie, sprawił, że znalazł się on całkowicie na jej krawędzi. Wisła bowiem aż do ujścia Sanu stała się rzeką graniczną. Odcięty od części swego gospodarczego zaplecza, doświadczył Sandomierz znacznego upośledzenia w rozwoju. Sytuację zmienił trzeci rozbiór Polski 1795 r., w którym tzw. Galicja Zachodnia znacznie przekroczyła Wisłę, ale już kampania wojenna Księstwa Warszawskiego 1809 r. przeciw Austrii przywróciła stan, w którym Sandomierz należał wprawdzie do tego napoleońskiego tworu politycznego, ale znów bez zaplecza na prawym brzegu Wisły. Ten stan utrzymał się również w dobie Królestwa Polskiego i „Priwisłanskiego Kraju”, a zmianie uległ dopiero w toku działań wojennych pierwszej wojny światowej i z kolei wraz z nastaniem niepodległego państwa polskiego.

Miasto zmarginalizowane, szczególnego upośledzenia doznało w okresie budowy na ziemiach polskich, od połowy lat czterdziestych XIX wieku, kolei żelaznej. Najkrócej rzecz ujmując trzeba stwierdzić, że w zaborze pruskim, który stawał się zapleczem żywnościowym dla niemieckich okręgów przemysłowych, zwłaszcza Nadrenii, powstała stosunkowo gęsta sieć kolejowa, uzupełniona siecią kolei wąskotorowych dla ruchu towarowego. W zaborze austriackim powstały dwie linie transwersalne: jedna łącząca Kraków ze Lwowem, idąca przez Tarnów, Dębicę, Rzeszów, Jarosław, Przemyśl, oraz druga idąca od Zwardonia przez Żywiec i Chabówkę do Sanoka. Obie pozostawiały Sandomierz na uboczu. Późno, bo w 1884 r.,

---

<sup>22</sup> *Materiały do dziejów Sejmu Czteroletniego*, t. III, wyd. J. Woliński, J. Michalski, E. Rostworowski, Wrocław 1960, dok. nr 98 „Miasta nasze królewskie w krajach Rzeczypospolitej”, 12 V 1790, s. 223.

<sup>23</sup> *Konstytucje grodzieńskie z 1793 r. dotyczące ustroju państwa wraz z ustawą „Miasta wolne Rzeczypospolitej”*, wyd. Z. Kaczmarczyk, Biblioteka Źródeł Historycznych, Nr 10, Poznań 1949, s. 22.

Austriacy podjęli decyzję o budowie połączenia kolejowego Dębicy z Sandomierzem prawobrzeżnym czyli tzw. Nadbrzeziem, z odgałęzieniem w Sobowie do Rozwadowa<sup>24</sup>. Najgorzej było w zaborze rosyjskim, gdzie oprócz linii Warszawa–Wiedeń i linii transkontynentalnej Paryż–Warszawa–Władywostok, budowę linii kolejowych podporządkowano celom strategicznym. Budowano je na wschód od Wisły, często z dala od ośrodków miejskich<sup>25</sup>. Sandomierz znalazł się także od tej strony całkowicie na uboczu. Dopiero w czasie pierwszej wojny światowej wybudowali Rosjanie dla potrzeb wojskowych linię łączącą Ostrowiec Świętokrzyski i Sandomierz oraz drugą z Lublina do Rozwadowa. Było to mimo wszystko ważne, bo w ten sposób Sandomierz uzyskał – niełatwe co prawda – połączenie kolejowe z Lublinem, a wcześniej przez Dębicę również z Krakowem. Sandomierz lewobrzeżny był od dość odległej stacji kolejowej oddzielony Wisłą. Każdy, kto podróżował pociągiem do Sandomierza, niezależnie od tego czy z Krakowa czy z Lublina, wie, jak trudna to była podróż. Problemy komunikacyjne rozwiązały z czasem połączenia autobusowe, ale pozostał brak nowoczesnej sieci drożnej, który w pewnym sensie upośledza do dziś choćby wielkie walory turystyczne Sandomierza.

W dwudziestoleciu międzywojennym szansę dla miasta nad Wisłą o niepowtarzalnym uroku otwarł plan budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego. Sandomierz znalazł się w jego strefie C, w której miał się rozwinąć przemysł przetwórczy. Realizację tego planu rozpoczęto w 1937 r., wkrótce jednak przerwała ją wojna. Poza zakładem przetwórstwa owocowo-warzywnego w Dwikozach, nie zdążono – jak się wydaje – w rejonie Sandomierza niczego więcej dokonać<sup>26</sup>. Sam Sandomierz nie zdążył również tej regionalnej szansy wykorzystać. Nie należy jednak umniejszać pośredniego oddziaływania na to miasto pewnego ożywienia gospodarczego na całym obszarze COP-u.

Była jeszcze jedna wielka szansa dla Sandomierza już po drugiej wojnie światowej. A mianowicie, gdy w 1975 r. tworzono nowy podział administracyjny Polski, wprowadzając czterdzieści dziewięć województw w miejsce siedemnastu, zdawało się, że można będzie przy tej okazji – tam, gdzie było to możliwe – sięgnąć do tradycji. Skoro miało powstać (i powstało) w rejonie Sandomierza województwo, wydawało się, że warto w takich okolicznościach przywrócić województwo sandomierskie, co prawda w odmiennych granicach. I faktycznie województwo takie utworzono, ale jego siedziba znalazła się w Tarnobrzegu.

---

<sup>24</sup> *Zarys dziejów prawobrzeżnego Sandomierza*, red. J. Myjak, Sandomierz 2013, s. 6.

<sup>25</sup> Por. m.in.: M. Pisarski, *Koleje polskie 1842–1972*, Warszawa 1974.

<sup>26</sup> S.M. Zawadzki, *Centralny Okręg Przemysłowy*, „Przegląd Geograficzny”, T. 35: 1963, s. 51–64.

Wskazałem na kilka czynników historycznych, które prowadziły do degradacji Sandomierza. Dotyczą one dzisiejszego miasta o tyle, o ile są dziedzictwem wieków. Na pewno ich nie wyczerpałem. Musiały być i inne, których nie dostrzegłem. Niektóre być może przerysowałem. Chodziło mi wszakże o to, aby podnieść ten wysoce dyskusyjny problem i dorzucić do niego jakiś kamyczek. A sama sprawa warta jest na pewno zastanowienia i dyskusji.