

Czesław Porębski
Uniwersytet Jagielloński

Europejczyk jako *homo viator*, czyli jeszcze raz o fundamentach jedności europejskiej

Poszukując podstaw jedności europejskiej, mówimy o „idei Europy”, o „Europie jako wspólnocie”, o wspólnej europejskiej przeszłości, kulturze, o filozoficznych źródłach Europy, próbujemy znaleźć łączące Europejczyków wartości. O fundamentach jedności europejskiej – można, i chyba warto – jednak mówić też inaczej, uwzględniając inne aspekty całej, rozległej problematyki. Rozumiane dosłownie „fundamenty” każą nam się zwrócić ku bardziej przyziemnym podstawom jedności europejskiej.

Jeżeli więc, w przeciwieństwie do innych wykładów, artykułów, przemówień podejmujących temat jedności Europy, akcent położymy na przyzierność, uchwytność, dotykalność tego wszystkiego, co łączy Europejczyków, to trudno nie pomyśleć o **drogach**. Cóż bowiem przyziemniejszego? A jednocześnie, coś istotniejszego dla jedności europejskiej niż drogi!

Drogi są odpowiedzią Europejczyków na wyzwanie, które rzuciła im natura. Zdawała się ona sprzeciwiać jedności europejskiej. Ten niewielki kontynent, który czysto geograficznie rzecz biorąc, jest zaledwie nieco większym przyłładkiem Azji, jak to za Valérym powtarzamy, obfituje w mnóstwo naturalnych przeszkód, które stoją – powiedzieć można – na „drodze jedności europejskiej”. Sama w sobie niewielka, Europa rozpada się z woli przyrodniczego kaprysu na wiele mniejszych całości, którym przyrodnicze przedziały podpowiadają animozje, ambicje i dążenia izolacjonistyczne.

1. W stronę zaścianka

Europejczycy nie całkiem byli przeciwni temu, co im podpowiadała natura. Stąd tak starannie, przez całe wieki, hodowane, podtrzymywane i manifestowane poczucie odrębności. Wyspy Brytyjskie nie są jedynym przykładem kłopotów z europejską toż-

samością i jednością, których źródłem jest sama natura. W ich przypadku wąski kanał La Manche – od strony Wypływ zwany Angielskim – był, a i dziś pozostaje, wcale głębokim rowem oddzielającym Anglików, Szkotów, Walijszczyków, Irlandczyków od – jak mówią – Kontynentu. Na Kontynencie wcale nie jest inaczej: Pireneje są znów granicą pomiędzy bardzo różnymi światami: dla Hiszpanów kraj za Pirenejami był przez długie wieki zimną krainą na północy, Francuzi zaś spoglądali na Hiszpanię jak na kraj wysoce egzotyczny, dostarczający dobrej scenerii dla patetycznych opowieści, pełnych tragicznych zwrotów losu, zamieszkały przez lud targany gwałtownymi namiętnościami. Jakże ważną granicą przez wieki – i to całkiem do niedawna – był Ren. Jeszcze dla Tomasza Manna piszącego w czasie I wojny światowej *Betrachtungen eines Unpolitischen* jest rzeczą niewątpliwą, że Niemcy nie są integralną częścią „Europy Zachodniej”, że ich postawa historyczna sprowadza się do opozycji oraz czynnego protestu skierowanego przeciw głównym tendencjom i całemu sensowi zachodnioeuropejskiej cywilizacji. W takim rozumieniu posłannictwa Niemiec Mann znajduje sojusznika w Rosjanach: z wdzięcznością cytuje Dostojewskiego, który całkiem podobnie ujmuje relacje między Europą a nienależącymi do niej Niemcami¹. Zwróćmy uwagę na to, że od drugiej połowy XIX wieku podobne kwestie stawiali intelektualiści hiszpańscy, próbując ustalić relację między *spanidad* a europejskością. Jednym z nich był Ortega y Gasset. Dla filozofii rosyjskiej stosunek Rosji do Europy był wręcz zagadnieniem centralnym, zadaniem jej co najmniej od czasów Czadajewa.

Oczywiście, wspomniane przedziały i granice dostarczają tylko paru przykładów. Ich liczbę można by mnożyć. Tendencję do wyodrębnienia, izolacji, poczucia oddzielenia od pozostałych części Europy, a nawet kwestionowania przynależności do Europy znaleźć można w każdym z regionów europejskich: na naturalne przedziały i przeszkody nałożyły się w wyniku konfliktów, wojen, refleksji dodatkowe linie demarkacyjne, oddzielające mikroświaty europejskie: Skandynawię i Grecję, Bałkany i Niderlandy, kraje słowiańskie i samotne Węgry. I wszędzie zadawano pytanie o przynależność do Europy oraz podkreślano własną odrębność. Ta szczególna praca nad odrębnością trwała bez przerwy w każdym z większych regionów; wyodrębniały się regiony mniejsze i jeszcze mniejsze. Niemcy są tu znów bardzo dobrym przykładem. Ale takich dobrych przykładów pełno właśnie w całej Europie. Być może najdalej zaszły te procesy w alpejskich dolinach Szwajcarii: tam nie tylko każdy, nawet najmniejszy kanton, ale literalnie każda dolina dba o swą odrębną tożsamość, wyrażając ją po dziś dzień w stroju, języku, architekturze, obyczajach i ustroju politycznym.

2. Wbrew naturze w drogę, w szeroki świat

Europejczycy szli więc za tym, co im podsunęła, odpowiedziała sama natura: w stronę odrębności, izolacji, zaścianka. Ale też równocześnie, i z nie mniejszym zapa-

¹ Th. Mann, *Betrachtungen eines Unpolitischen*, Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main, 2004, s. 62–68.

łem, szli przeciw temu: szukali drogi z zaścianka w świat. A jeśli trzeba było, to tę drogę budowali, układali na moczarach, wykuwali w skale.

W tym ostatnim względzie byli i pozostają uczniami starożytnego Rzymu. I dziś jeszcze, gdy znajdujemy się na ważnych szlakach europejskich, warto zapytać, czy aby tej drogi, którą właśnie podążamy, nie przemierzali przed wiekami Rzymianie. Odpowiedź może być pouczająca, a eksperyment da się wykonać niemal w dowolnym miejscu. Oto na przykład wędrującego wzdłuż Renu, na pograniczu Szwajcarii i Liechtensteinu, uderzy mnogość urządzeń oraz możliwości komunikacyjnych. Mniej więcej na wysokości szwajcarskiego Sargans, po obu stronach Renu, równoległe do solidnie umocnionych wałów ciągną się drogi, po stronie szwajcarskiej w odległości zaledwie kilkudziesięciu metrów od rzeki biegnie autostrada, nie dalej jak sto, dwieście metrów od niej – linia kolejowa, na samych wałach po obu stronach rzeki wytyczono szlaki rowerowe i drogi do jazdy konnej. Patrząc w dół Renu, zobaczy się wiadukt, przez który z autostrady można przejechać ze strony szwajcarskiej do Liechtensteinu – jeżeli skręci się w prawo, lub do wsi szwajcarskiej – Trübbach – jeżeli skręci się w lewo. W zasięgu wzroku znajdzie się jeszcze płatanina linii wysokiego napięcia, lądowisko dla helikopterów, dwa piękne zamki – w Sargans i w Balzers – oraz ruiny trzeciego.

Czy chadzali tędy Rzymianie? Oczywiście! Raetia była przecież składową imperium. Jeżeli pojedzie się na południe, to w odległości około stu kilometrów przejedzie się przez San Bernardino – jedną z głównych przełęczy alpejskich, gdyż można się przez nią przedostać najpierw do Ticino, a potem dalej w stronę Mediolanu i doliny Padu. Kierując się na południowy wschód w stronę St. Moritz, przekroczymy inną ważną przełęcz – Julierpass, też znaną Rzymianom; do dziś strzegą jej, stojące po obu stronach drogi, rzymskie kolumny. Na początku wieków średnich pojawili się tu, w dolinie Renu, inni przybysze: irlandzcy misjonarze, także ci, których imiona dały nazwy dwóm kantonom: Glarus i St. Gallen.

Dziedzic Rzymu – Europejczyk – jest więc budowniczym oraz użytkownikiem dróg i mostów: nie bez przyziemnego powodu najwyższy kapłan nazywa się tu *pontifex maximus*. Europejczycy budują w większej liczbie i z systematycznym zapałem, większym niż gdziekolwiek indziej to, co służy komunikacji, archaicznie powiedzielibyśmy: obcowaniu z sobą. Prócz sieci dróg lądowych z czasem oplata Europę sieć wewnątrzlądowych dróg wodnych – kanałów, potem sieć dróg żelaznych, owych *chemins de fer*, *Eisenbahnen*, w wieku XX dochodzi sieć autostrad i kolejna sieć – sieć dróg powietrznych *airways*. W ostatnich latach ta ostatnia sieć, dzięki wynalazkowi raczej marketingowemu i menedżerskiemu niż usprawnieniom technicznym, tj. dzięki wynalazkowi *easyflying*, gęstnieje najszybciej. Wszystko to: drogi, kanały, koleje żelazne, autostrady, komunikacja powietrzna z *easyflying* włącznie – to są pomysły *par excellence* europejskie, które od Europy przejmują reszta świata. To jest odpowiedź Europejczyków na podsuwaną im przez naturę zaściankowość, prowincjonalizm, *parochialism*, *il campanilismo*. Kto więc np. utrudnia rozbudowę autostrad, mnoży przeszkody dla *easyflying*, jest „zawalidrogą” zarówno literalnie, jak i metaforycznie pojętym **zawalidrogą**, stającym na drogach europejskich.

3. Drogi, które przygotowała „ręka natury”

Nie bądźmy jednak niesprawiedliwi wobec natury: w Europie sama natura stworzyła ważne materialne podstawy jedności europejskiej – naturalne drogi zbliżające do siebie Europejczyków. Jednym z haseł Europejczyków jest *navigare necesse est*. Kierując się nim, Europejczycy wykorzystywali szlaki morskie, by wypłynąć na „szersze wody”, by coraz dalej od domu badać świat. Poruszając się najpierw wzdłuż linii brzegowej, Grecy, Rzymianie, a wcześniej ich poprzednicy i nauczyciele – Fenicjanie, poznali Śródziemnomorze. Potem podjęto dalsze i śmielsze wyprawy, o które pewnie nie byłoby łatwo, gdyby Morze Śródziemne nie było morzem tak człowiekowi przyjaznym. Sprzyjała Europejczykom także sieć naturalnych śródlądowych dróg wodnych, w której szczególne znaczenie przypada europejskiej osi północ – południe, tj. Renowi i Dunajowi łączącemu Zachód ze Wschodem Europy.

Warto na marginesie dyskusji na temat historycznych granic Europy zauważyć, że początki Rusi Kijowskiej wiążą się z takim naturalnym szlakiem wodnym, po którym „w drodze do Greków” poruszali się w swych płaskodennych łodziach Normanowie, zwani tam bądź Waregami, bądź Rhosami. Szlak ten wiódł ze Skandynawii – od Zatoki Botnickiej, poprzez jezioro Ładogę, jezioro Ilmen, nad którym rozsiadł się Holmgarden, znany później jako Nowogród Wielki, do Dniepru i w dół tej rzeki aż do Morza Czarnego. Wzdłuż tego szlaku Waregowie stworzyli olbrzymie przedsiębiorstwo handlowo-militarne, które prosperowało dzięki handlowi z Grekami, tj. z Bizancjum. Stało się ono źródłem potęgi władców Kijowa, którzy zrazu byli naczelnikami tego przedsiębiorstwa.

Na głównych śródlądowych drogach wodnych Europy, tj. na Renie i Dunaju, szlaki przecierali znów Rzymianie. Z nimi wiążą się starożytne nazwy: Kolonia, Moguncja, Bazylea, Batawia czy Karnutum. Jedno z największych dzieł rzymskiej kultury, *Rozmyślania* Marka Aureliusza, powstało właśnie w Karnutum, którego ruiny można oglądać nieopodal Hainburga, na rozległej naddunajskiej równinie pomiędzy dzisiejszym Wiedniem (rzymską Vindoboną) a Bratysławą. Po Rzymianach Dunajem i naddunajskimi szlakami poruszali się barbarzyńscy przybysze: Hunowie, Madziarowie, Słowianie, plemiona germańskie. W ten sposób na rzymskim podłożu osadzały się późniejsze warstwy kulturowe – pozostałości po tych, którzy wspólnie mieli stworzyć Europę i stać się Europejczykami. Karnutum wraz z okolicami miało z pewnością jakąś siłę przyciągania: to samo wzgórze, którego broniła rzymska twierdza – miejsce pobytu autora *Rozmyślań* – wspomina się w *Pieśni o Nibelungach*. Jest w niej wzmiankowane inne ważne miejsce naddunajskie: Batawia, która zmieniła się w Passawę: *In der stat ze Pazzouwe saz ein bischof*. Było to jedno z najważniejszych biskupstw europejskich, stolica diecezji, która w pewnym momencie obejmowała Austrię i Węgry. Passawa była przez wiele wieków (do roku 1803, kiedy została wcielona do Bawarii) ważnym i samodzielnym czynnikiem w cywilizacyjnych i kulturowych pracach europejskich. Zbiegają się w tym miejscu bardzo liczne wątki europejskiej historii. Ale też – przypomnijmy – by jeszcze raz oddalić zarzut niesprawiedliwości wobec natury, w tym miejscu zbiegają się dwa ważne szlaki wodne: opłynąwszy wypełnione zabytkami baroku miasto – Inn i Dunaj łączą się w jedną rzekę.

4. Drogi i „geografia duchowa”

Zbudowanymi przez człowieka i naturalnymi drogami poruszali się ci, którzy przez wieki pracowali nad jednością europejską: mnisi i pielgrzymi, szukający wiedzy studenci i odbywający krajoznawcze podróże *Studienreisende*, rzemieślnicy, budowniczości, kupcy. Wytwarzali oni wspólny obyczaj obowiązujący na drogach, obyczaj podróży, podlegali też wymogom pewnego porządku prawnego, który był dostosowany do każdorazowych warunków komunikacyjnych. Drogi bywały niebezpieczne, bywało „pełno zbójców na drogach”, ale też znajdowały się siły, które ustanawiały jaki taki porządek i pilnowały go. *Mutatis mutandis* odnosi się to też do dróg morskich. Rozliczne prawa skierowane przeciwko zbójcom i piratom strzegły owego wielkiego dobra wspólnego, jakim była wspólna przestrzeń, w której można się było poruszać, przenosząc towary, myśli, wierzenia, wzory zachowań, mody etc. Jak ważny, jak elementarny był ten porządek, dowodzi i to, że Trybunał Norymberski, poszukując zasad prawa międzynarodowego, na których można byłoby oprzeć ściganie zbrodni hitlerowskich, odwoływał się do tego działu prawa narodów, który dotyczył piratów. Píše o tym André Glucksmann w swej pełnej pasji rozprawie o terroryzmie pt. *Dostojewski na Manhattanie*². Przypomina, że pirat był uznawany za wroga rodzaju ludzkiego (*hostis generis humani*) dopuszczającego się zbrodni przeciw ludzkości.

Tak więc drogi, potrzebny dla ich utrzymania obyczaj, porządek administracyjny i prawny – wszystko to organizuje pewną przestrzeń. Inaczej zasadę tej organizacji możemy uchwycić, mówiąc, że drogi wytwarzają sieć, w miejscach, gdzie się przecinają, powstają punkty węzłowe, niektóre z nich nabierają szczególnej wagi, stając się centrami istotnymi w skali całej okolicy, całego kraju, regionu, całej Europy. Ta sieć wyznacza cele, do których się dąży. Mówi się: „wszystkie drogi prowadzą do Rzymu”. Podobnie przyciągały też Paryż, Londyn, Wiedeń. W tych ogólnych i bardziej lokalnych centrach dochodzi do kontaktów oraz wymiany: powstaje i utrzymuje się wspólna przestrzeń porozumienia. Dla jej trwania ważne są języki: łacina, francuski, niemiecki – o którym w Wiedniu mówiło się, że jest *allgemeine slawische Sprache*. Ta przestrzeń porozumienia trwa dzięki zasobowi dzieł literackich, przekonań, wierzeń religijnych, wyobrażeń o świecie, wreszcie dzięki konkretnym postaciom, pośrednikom, którzy w swoich mikroświatach stają się przyczółkami – *Brückenköpfe* – innych światów, czy raczej mikroświatów europejskich.

Ta „drogowość”, czy raczej – drożność – Europy nie byłaby tak ważnym fundamentem jej jedności, gdyby nie zaważyła na całej mentalności europejskiej. Mówiąc najkrócej: Europejczyk to *homo viator*, to człowiek drogi, gotów pomimo przeszkód ruszyć w drogę, który jako taki organizuje zarówno przestrzeń fizyczną, jak i przestrzeń porozumienia, jak wreszcie przestrzeń zrozumienia.

Zwróćmy uwagę na to, że przestrzeń w tych wszystkich sensach może być pojmowana według innej zasady. Może być nią zaprzeczenie drogi: bezdroże. Według wielu myślicieli rosyjskich, ta właśnie zasada wyjaśnia swoistość „duchowej geografii” Rosji, by użyć wyrażenia Bierdiajewa. Nikt lepiej nie ujął tej zasady niż Gogol w zakończeniu

² A. Glucksmann, *Dostojewski na Manhattanie*, Wydawnictwo Sic, Warszawa 2003, s. 74–77.

Martwych dusz. Przypominamy ten tekst, gdyż przez kontrast pozwala on łatwiej uchwycić znaczenie drogi w mentalności (zachodnio)europejskiej. Zawiera on opis szalonej jazdy rozpędzonej trojki przez bezkres ziemi rosyjskiej. Ostatecznie okazuje się, że tą trojką jest sama Rosja, którą pisarz pyta:

Rosjo, dokądże pędzisz, daj odpowiedź! Nie daje odpowiedzi. Cudownym dźwiękiem brzmi dzwoneczek; grzmi i staje się wiatrem rozrywane na strzępy powietrze; przelatuje obok wszystko, cokolwiek jest na ziemi, i patrząc z ukosa, odsuwają się i dają jej drogę inne narody i państwa³.

„Droga” (lub równoważna jej zasada) może więc mieć – i na to teraz chcemy zwrócić szczególną uwagę – sens duchowy. Jest rzeczą zdumiewającą, jak często metafora drogi pojawia się w europejskiej filozofii, poczynając od jej starożytnych początków. U jej początków powiada Parmenides:

A zatem powiem ci, a ty wysłuchaj i zapamiętaj sobie me słowo o drogach badania, jakie jedynie dadzą się pomyśleć. Pierwsza jest ta, że byt istnieje i że jest niemożliwe, aby nie istniał. Jest to droga przekonania, towarzyszy bowiem prawdzie. Druga, że niebył nie istnieje i istnieć nie może⁴.

Ten niezwykle ważny tekst Parmenidesa był przedmiotem niezliczonych egzegez. Tu zwróćmy uwagę na związek pomiędzy drogą a prawdą. Od początku Europejczycy szukają dróg wiodących do prawdy. Nic dziwnego, że różnych dróg próbują najwięksi. Św. Tomasz, dowodząc istnienia Boga, znajduje *quinque viae*. W wieku XX Józef Maria Bocheński filozofię określa wręcz jako „drogi europejskiego myślenia

Niezależnie od tego, jak w szczegółach wyglądają te drogi, wędrujący po nich Europejczycy podzielają pewne wspólne im wszystkim (bądź znakomitej większości) przekonania. To, że prawda może być odkryta w wyniku żmudnego **dochodzenia**, że to dochodzenie powinno przebiegać pewnymi **etapami**, że słuszne jest uporządkowane **przechodzenie** od danych wyjściowych do wniosku. To, jak Europejczycy organizują swoje myślenie, ma więc wiele wspólnego z przedstawioną wcześniej „drożnością” Europy.

Kończąc, zwróćmy uwagę na jeszcze jedną ważną okoliczność. Ruszając w drogę, rozpoczynamy przedsięwzięcie zasadniczo nieskończone. Droga może nas bowiem zawieść do sytuacji, z której nie będziemy potrafili wyjść i – choćbyśmy chcieli – powrócić. Możemy się znaleźć w labiryncie. Dodajmy na marginesie, że Jacques Attali swój traktat o labiryncie zatytułował: *Drogi mądrości*⁵. Jednocześnie: każdy cel osiągnięty możemy uznać za nieostateczny, drogę można przedłużać w nieskończoność, dojść do morza i chcieć zobaczyć, co za morzem. Tak do dróg odnosili się Europejczycy. To ich zaprowadziło na inne kontynenty, nadało kulturze europejskiej globalne znaczenie, pchnęło człowieka na drogę eksploracji kosmosu.

Podobnie nieskończonym przedsięwzięciem jest poszukiwanie prawdy. I tu pojawia się nieskończoność. Popper, który refleksji nad naturą poznania poświęcił znaczną część

³ M. Gogol, *Martwe dusze*, przeł. W. Broniewski, Wydawnictwo TPPR „Współpraca”, Warszawa 1987, s. 205.

⁴ Zob. *Filozofia starożytna Grecji i Rzymu*, teksty wybrał J. Legowicz, PWN, Warszawa 1968, s. 85.

⁵ J. Attali, *Chemins de sagesse. Traité du labyrinthe*, Fayard, Paris 1996.

swego życia, zatytułował swą autobiografię *Unended Quest*⁶. Filozofia, nauka, cała kultura europejska jest taką *unended quest*, którą podejmuje europejski *homo viator*.

Powie ktoś: ależ, przynajmniej dla wierzących, droga, którą podąża *homo viator*, ma kres: znajduje go w Bogu. Jedną z możliwych odpowiedzi: zgoda, tyle że nie ma tu sprzeczności: Bóg jest wszak bytem nieskończonym. Podobnie nieskończonością nacechowane są podstawowe idee europejskie: idea prawdy, dobra, piękna.

Nasza „przziemna” refleksja przywiodła nas znów, jak widać, do rozważań nad składnikami idei Europy, nad fundamentalnymi europejskimi wartościami. Widać, wymaga tego rzecz sama.

⁶ K. Popper, *Unended Quest. An Intellectual Autobiography*. Po raz pierwszy opublikowane jako *Autobiography* [w:] *The Philosophy of Karl Popper*, P.A. Schlipp (ed.), Open Court Publishing Company, 1974.